



20.039

**Dringliche Änderung  
des Luftfahrtgesetzes  
angesichts der Covid-19-Krise**

**Révision partielle urgente  
de la loi fédérale sur l'aviation  
face à la crise du Covid-19**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 04.05.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.05.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.05.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.05.20 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.05.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 06.05.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.05.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

*Antrag der Mehrheit*  
Eintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Schlatter, Pasquier, Trede)  
Nichteintreten

*Proposition de la majorité*  
Entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Schlatter, Pasquier, Trede)  
Ne pas entrer en matière

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Je salue Mme la présidente de la Confédération. Nous allons procéder à un seul débat. Cela signifie qu'après les comptes rendus des rapporteurs, toutes les propositions de minorité seront développées, les unes après les autres.

**Wasserfallen** Christian (RL, BE), für die Kommission: Wir haben heute ein Geschäft vor uns, das gestern im Ständerat ohne Änderung durchgegangen ist. Das Ziel ist, eine Rechtsgrundlage für Beteiligungen des Bundes an bestimmten flughnahen Betrieben zu schaffen. Heute geht es also um alles in der Luftfahrt, was nicht fliegt. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu der hochtrabenden Diskussion, die wir gestern in Bezug auf die Swiss und die Edelweiss hatten. Heute bleiben wir am Boden.

Wir haben ein Ziel mit dieser Vorlage. Das Ziel ist, dass wir einen unterbrechungsfreien und geordneten Betrieb der Landesflughäfen gewährleisten können. Der Bundesrat hat klar ausgesagt, auch in der Botschaft, dass diese Betriebe, inklusive z. B. Unterhalts- und Cateringbetriebe, systemrelevanten Charakter haben – das in Bezug auf die Landesflughäfen.

Vergessen dürfen wir aber nicht: Die Luftfahrt umfasst mehr als nur die Landesflughäfen. Wir haben auch Regionalflughäfen, General Aviation usw. Das ist heute nicht das Thema, aber diese Bestandteile sind auch im Gesamtsystem der Luftfahrt integriert und tragen dazu bei, dass die Luftfahrt so funktioniert.



Es ist in der Tat so, dass wir heute eine Gesetzesänderung machen müssen, weil momentan die gesetzliche Grundlage nicht reicht, um die Landesflughäfen und die flugnahen Betriebe entsprechend unterstützen zu können. Damit Sie ein Gefühl dafür erhalten, wie systemrelevant diese Betriebe und dieses Gesamtsystem sind, möchte ich Ihnen nur einige wenige Fakten mit auf den Weg geben: Rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen sind auf die Luftfracht im ganz allgemeinen Sinn angewiesen. Mehr als ein Drittel der Warenexporte, gemessen nach ihren Werten, wird über die Landesflughäfen respektive über die Luftfracht exportiert. Die Wertschöpfung beträgt im Jahr etwa 30 Milliarden Franken.

Die Änderung dieses Luftfahrtgesetzes betrifft die Artikel 102a – das ist der neue, grosse Artikel – und auch einen Teil von Artikel 103. Es gilt das ganz einfache Grundprinzip, dass sich der Bund auf der einen Seite an diesen flugnahen Betrieben beteiligen kann und sich auf der anderen Seite bei den Landesflughäfen und anderen Firmen in Form von Finanzhilfen engagieren kann. Alle weiteren Bestimmungen – wie die Ausrichtung der Finanzhilfen zu erfolgen hat oder wie zum Beispiel Beteiligungsmodalitäten ausgestaltet sind – sollen vom Bundesrat geregelt werden. Wichtig scheint mir, wenn es um Finanzhilfen geht, auch die Aussage, dass hier beim Zins im Gegensatz zu den Corona-Krediten nicht ein Null-Prozent-Regime vorgesehen ist, sondern marktkonforme Zinsen verlangt werden. Das haben wir ja zum Beispiel auch bei der Swiss und der Edelweiss gesehen: Dort hat man marktkonforme Zinsen verlangt. Der Bundesrat soll auch darauf hinwirken, dass Finanzhilfen ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz verwendet werden.

Gestern haben wir ja über diesen 600-Millionen-Kredit im Prinzip schon befunden; das ist die Grössenordnung. Heute geht es nicht darum, sondern um die rechtliche Grundlage dafür. Die zukünftig erwirtschafteten Mittel sollen nach dieser Vorlage prioritär zur Rückzahlung der Liquiditätshilfen verwendet werden.

Auch entscheidend ist, dass die Weko, die Wettbewerbskommission, bei der Umsetzung dieses Luftfahrtgesetzes ebenfalls am Tisch sitzt und die Vorlagen und die Vorgaben des Bundesrates prüft. Die Verhandlungen mit den betroffenen Firmen in Bezug auf die Eigentümerschaft werden nicht ganz einfach sein. Es gibt einige Firmen, die zum Beispiel chinesische Eigentümer haben. Das wurde gestern in der Debatte auch schon angesprochen. Wichtig wird sein – der Bundesrat hat diese Aussage auch in der Kommission gemacht –, dass bei den Verhandlungen und bei der Ausgestaltung und Unterstützung dieser Firmen peinlich genau darauf geachtet wird, dass die Gelder nicht in die Mutterkonzerne respektive ins Ausland abfliessen. Es ist aber so, dass die rechtliche Grundlage, um auch diesem Umstand Genüge zu tun, ausreichend ist und es dafür keine Präzisierungen im Gesetzestext braucht.

Grundsätzlich sollten all diese gesetzlichen Grundlagen, die wir heute beraten, so klar wie möglich, aber so allgemein wie nötig sein. Wir sollten, weil das Gesetz bis am 31. Dezember 2025 in Kraft sein wird, keine spezifischen und nur auf die heutige Situation fokussierten Bestimmungen erlassen. Das würde uns einholen, wenn sich plötzlich andere Situationen ergeben würden. Dann hätten wir das Problem, dass die gesetzliche Grundlage, die wir heute erlassen, nicht zum eigentlichen Unterstützungstatbestand passen würde.

Ich möchte auch noch kurz in Erinnerung rufen, worum es heute nicht geht. Wir hatten gestern während der ganzen Debatte über die Nachtragskredite in stundenlangen Diskussionen immer wieder diese Anträge betreffend Klimaschutz auf dem Tisch. Darum geht es heute erst recht nicht. Diese Anträge wurden gestern allesamt abgelehnt. Heute sind wir, wie gesagt, bei der Diskussion einer gesetzlichen Vorlage, wo es um die flugnahen Betriebe geht, also um alles, was

**AB 2020 N 452 / BO 2020 N 452**

nicht fliegt. Deshalb sind all diese Anträge, die jetzt wieder eingegangen sind, überhaupt nicht statthaft.

Ich mache zum Schluss noch einige grundsätzliche Bemerkungen:

Der Berichterstatter französischer Sprache wird Sie dann noch aufklären, dass im französischen Text etwas untergegangen ist. Er wird das in seinem Votum entsprechend korrigieren, auch auf Antrag der Redaktionskommission.

Der Ständerat hat diese Vorlage gestern ohne jegliche Änderung angenommen. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass wir uns in einem dringlichen Verfahren befinden. Das heisst, wir fällen unsere Entscheide immer auch in Bezug und unter Vorbehalt der Entscheide des anderen Rates. Der Ständerat hat diese Vorlage ohne Änderungen angenommen. Deshalb sollten wir wirklich darauf achten, keine unnötigen Differenzen entstehen zu lassen.

Der Beschluss der Kommission lautet mit 18 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen auf Eintreten. Zu den Detailfragen werde ich dann später sprechen. Sie sehen auf der Fahne auch einen Nichteintretensantrag der grünen Fraktion. Dieser ist zustande gekommen, weil die Grünen die Vorlage in der Gesamtabstimmung natürlich abgelehnt haben. Eine Ablehnung in der Gesamtabstimmung kommt einem Beschluss auf Nichteintreten gleich. Ich bitte Sie, einzutreten und dann in der Detailberatung überall der Mehrheit zu folgen.



**Borloz** Frédéric (RL, VD), pour la commission: Dans sa séance du 29 avril 2020, c'est-à-dire il y a une semaine à peine, le Conseil fédéral a décidé d'aider les compagnies aériennes à surmonter leurs problèmes de liquidités, dont le besoin est estimé à 1,5 milliard de francs qui sera mis à disposition par l'intermédiaire d'un consortium de banques, par analogie avec le système dit des "crédits Covid-19 plus". Cela signifie que 85 pour cent des fonds utilisés, mais au maximum 1,275 milliard, seront garantis par la Confédération. Les actions de ces compagnies seront portées en garantie de cet engagement.

Le secteur de l'aviation, en tant que secteur économique, est particulièrement important pour la Suisse. Situé au centre de l'Europe, notre petit pays n'a pas d'accès à la mer – tout le monde le sait – et a, depuis toujours, utilisé les voies terrestres puis aussi aériennes pour développer ses activités économiques. Importer les marchandises nécessaires à sa population, exporter des produits manufacturés sont sans doute les activités prépondérantes de notre histoire économique et de son développement. Des centaines de milliers d'emplois en dépendent.

Dans ce contexte, bien au-delà de considérations liées à nos envies personnelles de voyager, l'aviation joue un rôle majeur pour notre pays. Je citerai deux chiffres: 38 pour cent des touristes qui nous visitent arrivent en avion et 50 pour cent des exportations se font par voie aérienne. Avec ses 34 000 emplois, ce secteur des transports, à quelques exceptions près, ne bénéficie pas de fonds publics.

Conformément à la loi fédérale en vigueur sur l'aviation, la Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation suisse pour l'exploitation des lignes aériennes régulières. La Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aéroports ou de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie.

Pour reprendre le trafic aérien, les compagnies aériennes sont tributaires des services que les entreprises dites connexes fournissent au sol dans les aéroports nationaux: entretien technique, sécurité, nettoyage, subsistance, guidage au sol, entreposage, par exemple, sont autant d'activités indispensables aux compagnies aériennes. Or, apporter une aide aux entreprises connexes n'est légalement pas possible actuellement. Une modification de la loi fédérale sur l'aviation doit permettre de créer cette base légale.

Pour que la Confédération puisse réagir rapidement si nécessaire, la modification législative doit être traitée par le Parlement, dans le cadre d'une procédure d'urgence, durant la session extraordinaire que nous vivons maintenant.

La Commission des finances traite la question des aides financières demandées par le Conseil fédéral selon la loi en vigueur, c'est-à-dire en faveur des compagnies aériennes et des aéroports. Elle peut demander au Conseil fédéral de les assortir de certaines conditions particulières.

Quant aux demandes relatives aux aides en faveur des entreprises connexes, la Commission des transports et des télécommunications a dû d'abord traiter la demande de modification de la loi pour vous la présenter, et cela avant que la décision de l'aide financière puisse entrer en vigueur. L'objet du rapport est donc bien la modification de la loi sur l'aviation du 21 décembre 1948, prévoyant d'introduire un nouvel article 102a et une modification de l'article 103.

L'objectif de l'article 102a est de maintenir les prestations nécessaires dans le domaine des services d'assistance en escale et de l'entretien des aéronefs, fournies par les activités suisses des sociétés concernées. Les cantons et les aéroports ne disposent pas des ressources suffisantes pour prendre les mesures qui s'imposent. De plus, ce sont principalement des enjeux nationaux qui sont ici concernés. La Confédération devrait en l'occurrence pouvoir autoriser à participer par exemple à des sociétés de sauvetage, lesquelles peuvent être partiales, et accorder des prêts, des cautionnements ou des garanties à ces sociétés, aux prestataires de services eux-mêmes et aux aéroports nationaux. L'article 103, qui charge la Commission de la concurrence d'effectuer les vérifications légales sur le plan international, devra mentionner ce nouvel article 102a.

A ce stade, je dois vous informer que la version française est malheureusement incomplète. C'est donc, Mesdames et Messieurs les francophones, la version allemande qui fera foi. Il faut ajouter à la fin de l'article 103 alinéa 1 lettre a les mots suivants "à des aides financières", lesquels précèdent "prévues aux articles 101, 102 et 102a de la présente loi". La Commission de rédaction est donc invitée à faire les modifications nécessaires. Etant donné le caractère urgent de la demande, même s'il ne s'agit pas d'une ordonnance du Conseil fédéral dite de nécessité, il n'y a pas eu de consultation. Sa mise en oeuvre est prévue immédiatement. Il incombe au Conseil fédéral d'établir les conditions ou ordonnances ad hoc.

Des cautions de protection sont prévues. La commission tient à les préciser.

D'abord, ces articles de loi seront automatiquement caducs en 2025, retirant ainsi ses compétences au Conseil fédéral.

Ensuite, ledit conseil veillera à ce que les aides financières soient utilisées exclusivement pour garantir l'offre de prestations en Suisse.

Enfin, on parle ici d'un montant de 600 millions de francs qui s'ajoute aux sommes que j'ai citées en préambule.



Leur utilisation n'est pas encore définie avec précision puisqu'elle est en cours d'analyse et de discussion avec les compagnies concernées. Elle devra cependant prendre une des formes prévues dans l'article, ni plus, ni moins.

Dans ce cadre strict, le Conseil fédéral est compétent pour fixer les conditions des mesures à prendre ainsi que les conditions et exigences fixées pour l'octroi des aides financières. Il peut assujettir les conditions d'aides financières d'éléments dans les domaines de l'environnement ou du social, s'il le souhaite. Il appartient à la Commission des finances de traiter éventuellement cet aspect des conditions du soutien financier.

Dans sa séance de samedi dernier, la CTT a examiné avec minutie ce projet de modification urgente de la loi sur l'aviation. Considérant que 95 pour cent des vols ont été annulés, que le secteur doit faire face à des problèmes d'une ampleur sans précédent et qu'il revêt une importance économique cruciale pour notre pays pour des centaines de milliers d'emplois, pour l'économie d'exportation et pour les finances publiques de la Confédération à plus long terme, la commission est résolument d'avis que les entreprises dites connexes doivent également être soutenues.

11 propositions ont été déposées en séance de commission. Elles concernaient les domaines de l'environnement, du social ou de la sécurité financière des aides accordées.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, les décisions que nous sommes appelés à prendre doivent l'être dans des délais très courts. Plusieurs propositions, pourtant simples

#### AB 2020 N 453 / BO 2020 N 453

dans leur formulation, imposent au préalable une analyse approfondie, voire la rédaction d'une ordonnance d'application complexe, spécifique à ces propositions, ce qui, inévitablement, repousserait l'action rapide demandée ici. D'autres interventions sont superfétatoires avec les clauses déjà formulées par le Conseil fédéral, comme la garantie d'intervenir pour les aides dont l'effet se situe en Suisse uniquement.

J'aimerais rappeler ici que le Conseil fédéral peut formuler des conditions à ces aides et qu'en 2025, les articles de loi proposés seront caducs.

Une proposition a été retirée; les autres ont été rejetées par la commission, à de confortables majorités. Toutefois, vous aurez à traiter celles qui restent, puisqu'elles reviennent pour la plupart sous forme de propositions de minorité et d'une proposition individuelle.

La commission vous propose d'accepter ce projet, par 28 voix contre 3 et 4 abstentions, et de rejeter les propositions de minorité ainsi que la proposition individuelle, dont nous parlerons dans un instant.

Je vous informe que le Conseil des Etats a adhéré à ce projet hier soir, sans modification et à une très large majorité. Je vous rappelle aussi que nous avons validé hier le montant de 600 millions de francs, à deux reprises, suivant qu'il s'agisse d'un prêt ou d'une garantie financière qui serait octroyée aux compagnies concernées.

**Schlatter** Marionna (G, ZH): Wir entscheiden heute über eine Gesetzesänderung beim Luftfahrtgesetz. Diese Entscheidung müssen wir heute fällen, ohne dass sie anständig vorbereitet wurde. Ja, erlauben Sie mir dieses Wort: "anständig". Nachdem die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen letzte Woche am Montag getagt hat, ohne über die Details informiert zu werden, haben meine Kommissionskolleginnen und -kollegen und ich am letzten Dienstag, also einen Tag später, die Eckwerte der Verhandlungen aus der Zeitung vernommen. Die Kommission hatte zu jenem Zeitpunkt keine Kenntnis vom Inhalt der Gespräche des Bundesrates mit der Flugbranche. Am letzten Donnerstag, nach 16 Uhr, haben wir schliesslich zum ersten Mal die geplante Gesetzesänderung gesehen. Die Botschaft des Bundesrates wurde erst am Freitag öffentlich. Und am Samstag um 17 Uhr schliesslich haben wir die Gesetzesänderung an einer ausserordentlichen Kommissionssitzung beraten. So geht das nicht!

Ich wurde nicht gewählt, um abzunicken, sondern um mitzuarbeiten, mitzuentcheiden und kritisch zu sein. Zu hinterfragen, sei unsere Pflicht, so hat die Bundespräsidentin diese Session eröffnet. Richtig! Aber so, wie ich es geschildert habe, bin ich, so sind wir nicht in der Lage, unsere Aufsichtsfunktion wahrzunehmen.

Es gab Mitglieder der Kommission, die es für unnötig erachtet haben, das Luftfahrtgesetz genauer zu prüfen, und die sich bei der dringlichen Behandlung lediglich auf die vorgeschlagene Gesetzesänderung des Bundesrates konzentrieren wollten. Dazu möchte ich Folgendes sagen: Im rund 60-seitigen Luftfahrtgesetz wird eben nicht nur beispielsweise die Konzessionsvergabe geregelt, sondern es gibt eben auch ein ganzes Kapitel zur Förderung der Luftfahrt. Darin werden eben genau die Modalitäten geregelt, unter denen beispielsweise Darlehen oder Garantien gewährt werden können. Auch wenn man nun findet, wie einige meiner Kommissionskolleginnen und -kollegen, jetzt sei nicht der Zeitpunkt, um Anträge zu diesem Gesetz zu stellen: Das ist keine formelle Frage, sondern eine politische! Und ich stelle hier die politische Frage nochmals: Unter welchen



Bedingungen soll die Flugbranche wie gefördert und unterstützt werden?

Diese Frage ist in Zeiten der Klimakrise hochbrisant, und es ist deshalb unanständig, eine solche Frage in dieser Art zu beraten. Dementsprechend beantragen wir Ihnen Nichteintreten.

Die Kommission braucht mehr Zeit. Sie braucht die Möglichkeit, die Details der Vereinbarung des Bundes mit den Luftfahrtunternehmen und Bodenbetrieben zu kennen und zu prüfen. Die Kommission braucht ausserdem Zeit, Anhörungen durchzuführen. Geben Sie uns Zeit bis zur Sommersession, um anständig darüber zu beraten. Weder Frankreich, Österreich noch Deutschland haben ihre Kredite bereits gesprochen. Es ist falscher Ehrgeiz zu meinen, wir müssten hier die Ersten sein.

Erlauben Sie mir noch einen inhaltlichen Kommentar zur Vorlage. Die Luftfahrt ist der einzige Bereich ohne klimapolitische Regulierungen. Die Schweiz ist das einzige Land in Mitteleuropa, das keine Flugticketabgabe kennt. Eine globale Lösung für das Klimaproblem in Bezug auf das Fliegen ist nicht in Sicht. Es geht darum einfach nicht an, dass wir heute das Luftfahrtgesetz revidieren, ohne etwas zum Klima zu sagen. Sie werden sagen, dass wir das im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes dann schon machen. Damit reichen Sie die heisse Kartoffel aber weiter – wie immer. Ich nehme Sie beim Wort, aber verstehen Sie: Hier liegt die grosse Differenz zwischen der Mehrheit und der Minderheit in diesem Saal, im Verständnis dessen nämlich, dass die Klimakrise ebenso dringlich beraten werden sollte und dies wirklich nicht mehr warten kann.

Im Namen der Minderheit beantrage ich Ihnen Nichteintreten auf die Vorlage.

Meine beiden weiteren Minderheitsanträge werde ich aufgrund der Blockberatung jetzt nur kurz begründen. Nach der Corona-Krise braucht die Luftfahrt einen Neustart. Die Branche mit öffentlichen Geldern wiederherzustellen, liegt nicht mehr drin. Eine Branche, die mithilfe von Steuererleichterungen Gewinne gemacht hat, eine Branche, die die Folgekosten bezüglich der Umwelt nie tragen musste – sie muss heute einen Beitrag zum ökologischen Umbau der Wirtschaft leisten.

Zu meinem Minderheitsantrag bei Artikel 27: In Artikel 27 des Luftfahrtgesetzes werden die Bedingungen festgehalten, unter denen das Bundesamt für Zivilluftfahrt Betriebsbewilligungen vergibt. Eine dieser Bedingungen lautet, den "im Rahmen des Möglichen ökologischen Betrieb von Luftfahrzeugen zu gewährleisten". Mein Minderheitsantrag möchte diese Bedingung präzisieren und fordert, dass bei der Flottenerneuerung ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft werden, welche in Bezug auf die Emissionen dem neusten Stand der Technik entsprechen.

Bei meinen Minderheiten zu den Artikeln 36a und 36b geht es um den Fluglärm, namentlich in der Nacht. Dass Fluglärm krank macht, ist ein offenes Geheimnis. Die Redimensionierung des Flugsektors im Zuge der Corona-Krise erlaubt eine Ausweitung der Nachtruhe auf den Landesflughäfen auf einheitliche acht Stunden, wie dies die WHO empfiehlt. Das ist mein Antrag.

Ich bitte Sie, allen meinen Minderheitsanträgen zuzustimmen.

**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE): Une minorité a voté en faveur d'un amendement portant sur l'article 32 de la loi sur l'aviation, relatif au cabotage. Nous demandons que les transports commerciaux de personnes entre deux aéroports suisses soient interdits.

Prendre le train pour se rendre à l'aéroport est déjà une réalité pour une grande partie de la population. C'est devenu aussi la norme pour la population résidant au Sud des Alpes, depuis que Swiss ne dessert plus Lugano. Swiss a développé en partenariat avec les CFF une liaison "Flugzug" qui permet à la population résidant au Tessin de joindre l'aéroport de Zurich sans supplément. Une telle navette est aussi proposée entre Bâle et Zurich. C'est cette solution-là que nous souhaitons encourager.

Aujourd'hui, en tant que Romande, si je souhaite éviter un vol intérieur et faire ainsi un geste pour le climat, en me rendant en train à l'aéroport de Zurich pour une destination long-courrier, je suis désavantagée, parce que je dois acheter mon billet de train, tandis que le prix du billet d'avion entre Cointrin et Kloten est compris dans le billet pour un vol international. On peut dire que la liaison intérieure est offerte.

C'est une forte incitation à prendre l'avion pour se rendre à Zurich. C'est un non-sens écologique et sanitaire, qui contribue à la forte fréquentation de la ligne entre Genève et Zurich.

Zurich est à moins de 300 kilomètres de Genève. Pourtant, Zurich est la sixième destination la plus fréquentée au départ de l'aéroport de Genève, avec plus de 635 000 passagers, en augmentation de 32 pour cent sur les cinq dernières

AB 2020 N 454 / BO 2020 N 454

années. Or, un vol entre Genève et Zurich émet 150 fois plus d'émissions de CO<sub>2</sub> que le même trajet réalisé en train.

Tous nos aéroports nationaux peuvent être atteints en moins de trois heures de train. Stopper les vols internes



est une mesure forte, que la Suisse peut prendre rapidement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de son aviation. Ce n'est pas une utopie d'écologiste. C'est une solution réaliste, qui est aussi en discussion dans les pays voisins.

Le ministre de l'économie français a annoncé il y a à peine une semaine que, pour réduire massivement les émissions de CO<sub>2</sub> d'Air France, il faudra revoir les habitudes de mobilité et limiter les vols domestiques. Je le cite: "Dès qu'il y aura une alternative ferroviaire raisonnable, les vols intérieurs devront être drastiquement réduits."

La pandémie actuelle ne doit pas masquer les autres défis auxquels le monde est confronté, en particulier l'urgence climatique. Le trafic aérien n'est pas inclus dans les engagements internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, en Suisse, c'est un des secteurs qui émet le plus, avec plus de 18 pour cent des gaz à effet de serre. L'essor des vols à bas prix a permis une augmentation très forte du nombre de passagers dans les aéroports suisses, essentiellement pour des destinations européennes. J'aimerais rappeler aussi que moins de 20 pour cent des vols sont des vols d'affaires. Cette proposition touche donc avant tout des vacanciers.

Encore un point: lors de la discussion en commission, la présidente de la Confédération a douté que cette proposition serait soutenue en Suisse romande, puisque c'est avant tout d'elle dont il est question ici. Alors, je souhaite rappeler ici que la population genevoise, la première touchée, tant par les avantages d'avoir un aéroport urbain que par les nuisances qu'il provoque, a soutenu le 24 novembre 2019 une initiative qui demande précisément à l'Etat de prendre des mesures pour limiter les nuisances et de veiller à chercher un équilibre entre l'importance de l'aéroport pour la vie économique, sociale et culturelle et les limitations des nuisances pour la population et l'environnement.

Stopper les liaisons entre Genève et Zurich permettrait de réduire d'un quart les nuisances de Swiss à Genève. Un équilibre entre l'importance de l'aviation et les nuisances qu'elle provoque. Voilà le vrai enjeu que nous devrions aujourd'hui discuter; voilà le sens de nos propositions.

Une part importante de la population attend de nous des mesures, pour "voir émerger un avenir différent, plus humanisé et plus durable". C'est une citation de "L'Appel du 4 mai", qui a été remis hier et signé par plus de 50 000 citoyennes et citoyens.

Je vous remercie de soutenir cette proposition de minorité.

**Trede Aline (G, BE):** Der Antrag meiner Minderheit zu Artikel 36 Absatz 1bis betreffend Infrastruktur möchte, dass die näheren Vorschriften für Bau und Betrieb von Flugplätzen an den CO<sub>2</sub>-Ausstoss geknüpft werden. Es gibt momentan Ausbauvorhaben in allen Landesflughäfen, das wissen Sie. Mit meinem Antrag will ich, dass die Ausbauvorhaben, die die Kapazität der Flugplätze erhöhen, nicht umgesetzt werden, und zwar so lange, bis der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Schweizer Flugverkehrs einen Drittel zum Referenzjahr 2018 beträgt. Dies soll in einer Übergangsbestimmung geregelt werden. Sobald dies so eingehalten wird, wird diese Zielvorgabe im Gesetz wieder angepasst.

Ausbauten z. B. für die Sicherheit oder den Unterhalt sind von diesem Antrag nicht betroffen. Es geht darum, in der jetzigen Situation keine weiteren Kapazitätsausbauten zu tätigen.

Sie haben meine beiden Vorrednerinnen aus der grünen Fraktion gehört: Alle unsere Anträge sind zur aktuellen Situation passend, weil es im Moment so ist, dass wir die Chance haben, den Flugverkehr neu und klimaverträglicher zu gestalten. Das heisst, wir bauen jetzt nicht aus. Wir müssen nicht noch mehr fliegen, z. B. die ganze Nacht lang. Alle Anträge sind moderat und an die Situation angepasst.

Zu unserer Fraktionsmeinung dürfen wir in diesem etwas geänderten Ablauf etwas später noch Stellung nehmen.

**Aebischer Matthias (S, BE):** Wir haben gestern 1,875 Milliarden Franken für Fluglinien und flugnahe Betriebe gesprochen. Heute sollen wir nun noch rasch die gesetzliche Grundlage dazu liefern. Bei den Fluglinien besteht diese ja bereits. Auflagen gibt es keine. Bei den flughafen Betrieben müssen wir das Gesetz so verändern, dass der Bund auch Dienstleistern in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung ein Darlehen gewähren kann.

Die SP-Fraktion ist nicht prinzipiell gegen diese Unterstützung – ein Grossteil unserer Fraktion hat gestern dem Nachtrag ja zugestimmt –, aber, und jetzt kommt das Aber, nicht um jeden Preis. Sozialpolitische und auch umweltpolitische Bedingungen sind für uns ein Muss. Gemäss den Plänen des Bundesrates wird der Swiss-Muttergesellschaft Lufthansa bis jetzt einzig und allein mitgeteilt, dass der Bund Klimaziele definiert hat und dass diese unverändert gelten. Das ist der Sozialdemokratischen Partei definitiv zu wenig.

Mit dem Antrag der Minderheit I will ich die Flottenerneuerung so vorantreiben, dass ältere Flugzeuge rasch



durch neue, leisere und CO<sub>2</sub>-ärmere Flugzeuge ersetzt werden. Die Swiss gehört im internationalen Vergleich gemäss der Statistik Atmosfair Airline Index 2018 punkto Effizienz im Bereich Nachhaltigkeit nicht gerade zu den Musterschülern. Vor allem die älteren Langstreckenflugzeuge, zum Beispiel die A340, sollte die Swiss aus Nachhaltigkeitsgründen möglichst rasch ersetzen.

Das Ziel des Minderheitsantrages ist also, dass die Unternehmen, welche vom Bund Kredite erhalten, die Flottenerneuerung vorantreiben und so einen Beitrag zu einem ökologischeren Flugverkehr leisten.

**Pult Jon (S, GR):** Gestern haben wir ja Kredite beschlossen bzw. hat die Mehrheit Kredite beschlossen und damit eigentlich der Allgemeinheit einen wesentlichen Teil des Risikos der schweizerischen Luftfahrt aufgetragen, und das unter einigermaßen starken wirtschaftlichen Bedingungen und unter nur sehr schwachen ökologischen oder sozialen Bedingungen. Heute beraten wir eine Änderung des Luftfahrtgesetzes. Die Gründe, warum wir diese dringlich beraten, haben die Kommissionssprecher erwähnt. Aber es scheint mir eigentlich eine Chance zu sein, dass wir nach den gestrigen Entscheiden heute auch noch die Möglichkeit bekommen, im Gesetz verbindliche soziale und klimapolitische Bedingungen für diese Übernahme des Risikos der schweizerischen Luftfahrt zu stipulieren.

Klimapolitische Bedingungen sind aus unserer und meiner Sicht dringend nötig, und eigentlich müssten sie auch selbstverständlich sein. Denn was wir in dieser Session und auch in diesem Geschäft tun, ist ja, zu versuchen, Antworten zu liefern, um einen Ausweg aus der Corona-Krise zu finden. Natürlich betrifft die Corona-Krise sehr stark auch den Flugbereich. Wenn unsere Antwort, um im Bereich der Luftfahrt aus der Corona-Krise herauszukommen, darin besteht, ein Geschäftsmodell zu erhalten und zu stärken, das gleichzeitig zu den grössten Anheizern einer anderen Krise, nämlich der Klimakrise, gehört, dann machen wir keinen guten Job. Wir müssen einen Ausweg aus der Corona-Krise finden, der auch schon eine Teilantwort ist auf die nächste, noch grössere Krise, nämlich die Klimakrise. Das ist im Bereich der Luftfahrt der entscheidende Punkt.

Deshalb bitte ich Sie, allen Minderheitsanträgen, die klimapolitisch sind, und auch jenen, die sozialpolitische Bedingungen setzen wollen, zuzustimmen.

Der Antrag meiner Minderheit, der Minderheit II, möchte zwei Dinge ins Gesetz schreiben – ich erwähne nochmals, wir sprechen hier in Artikel 101 über den Abschnitt des Gesetzes, wo es darum geht, zu regeln, inwiefern der Staat, die Allgemeinheit, den Luftverkehr unterstützen kann -: Ich möchte in Artikel 101 Absatz 1bis zwei klimapolitische Elemente einbauen. Erstens braucht es für Kurzstreckenflüge der zu unterstützenden Gesellschaften bis zu 1000 Kilometer eine vollständige Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen; das ist etwas Pragmatisches, Machbares, das es heute in der Luftfahrtbranche schon gibt. Zweitens müssen die Unternehmen, die gestützt werden, verpflichtet werden, Businesspläne mit

AB 2020 N 455 / BO 2020 N 455

verbindlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen zu entwickeln, die vereinbar sind mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens.

Ich glaube, das sind zwei moderate, aber doch wirksame Bedingungen, um dafür zu sorgen, dass wir die schweizerische Luftfahrt retten, dass wir eine Antwort auf diese Corona-Krise haben, die die Luftfahrt besonders betrifft, aber dass diese Antwort auch schon den Anfang einer Lösung der nächsten Krise darstellt: nämlich der Klimakrise, die nicht nur uns alle und die Welt, sondern ganz spezifisch auch die Luftfahrt betreffen wird. Deshalb möchte ich Ihnen auch noch eine andere Perspektive mitgeben. Wenn wir darüber sprechen, der Luftfahrt auch klimapolitische Bedingungen aufzuerlegen, ist das nicht einfach etwas Mühsames, sondern es ist auch eine Chance, ebendiese Luftfahrtunternehmen fit zu machen für eine Zukunft, in welcher wir noch grosse klimapolitische Herausforderungen vor uns haben.

Ich bitte Sie dringlich, den Minderheitsanträgen und spezifisch auch dem Antrag meiner Minderheit II zuzustimmen.

**Graf-Litscher Edith (S, TG):** Ich lege zuerst meine Interessenbindung offen: Ich bin bei der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) angestellt.

Wir entscheiden heute über die Anpassung des Luftfahrtgesetzes, damit nebst den schweizerischen Fluggesellschaften auch die flugnahen Betriebe mit bis zu 600 Millionen Franken unterstützt werden können. Die Rechtsgrundlage dafür existiert zurzeit nicht.

Von meinen Vorrednerinnen und Vorrednern haben Sie gehört, wie wichtig es ist, ökologische Bedingungen an das gesprochene Geld zu knüpfen. Nebst den Bedingungen, dass das gesprochene Geld in der Schweiz bleibt und dass ökologische Vorgaben erfüllt werden, setzt sich die SP-Fraktion auch dafür ein, dass soziale Bedingungen erfüllt werden und dieser Bereich nicht vernachlässigt wird. Die Arbeitsbedingungen für Tausen-



de Angestellte – das fliegende und das Bodenpersonal – dürfen uns nicht gleichgültig sein, wir dürfen sie nicht vernachlässigen.

Für die SP-Fraktion ist eine staatliche Rettung der flugnahen Betriebe und der Luftfahrtindustrie nur denkbar, wenn jene Firmen diese Unterstützung erhalten, die anständige Arbeitsbedingungen bieten. Dazu gehören Gesamtarbeitsverträge, Mindestlöhne und Sozialpläne. Die Unterstützung soll an die Bedingung geknüpft werden, dass sich die Unternehmen verpflichten, mit den Personalverbänden Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag zu führen. Mit ihnen zusammen sollen sozial verträgliche Lösungen gesucht werden, sofern ein Personalabbau unvermeidlich ist.

Sprechen wir nicht nur von der vielgelobten Sozialpartnerschaft, sondern zeigen wir heute auch mit Taten, wie diese umgesetzt werden kann. Ich bitte Sie deshalb um die Annahme meines Einzelantrags und ziehe meine Minderheitsanträge zurück.

**Christ Katja (GL, BS):** Während in einem ersten Schritt die Sicherstellung der Liquidität von Unternehmen und der Erhalt der Arbeitsplätze durch Massnahmen vorrangig sind, stellt sich in einem mittelfristigen Szenario die Frage nach der Unterstützung von für die Schweiz strategisch wichtigen Unternehmen. Wichtig dabei ist die Frage, wie allfällige Beteiligungen, Kredite oder Garantien durch die öffentliche Hand an konkrete Bedingungen geknüpft und mit Sicherheiten hinterlegt werden können, sodass sie für uns auch tragbar sind und wir sicher sein können, dass das Geld auch in der Schweiz bleibt.

Eine Unterstützung bei Liquiditätsengpässen durch den Bund ist im Falle der flugnahen Betriebe dennoch richtig und wichtig. Der vom Bundesrat vorgelegte Entwurf eines Artikels 102a des Luftfahrtgesetzes soll nun also diese Eckwerte festlegen. Gemäss diesem ist der Bundesrat alleine für die Voraussetzungen der zu treffenden Massnahmen sowie für die Bedingungen und Auflagen verantwortlich. Bis auf die Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz werden im Gesetz selbst keine weiteren Auflagen erwähnt. Aus wirtschaftlicher Sicht ist dieses Rettungspaket sicher notwendig, und die ausgehandelte Lösung ist alles in allem ausgewogen.

Es stellt sich aber schon die Frage, wie gross das Risiko für den Bund und mit Blick auf die Gesellschaften ist, die sich in ausländischen Händen befinden. Wir wollen ja schliesslich nicht einfach von Konkurs bedrohte Firmen unterstützen, sondern die Betriebe als solche sichern, weil wir diese als systemrelevant einstufen. Zudem wollen wir sicherstellen, dass das Geld in der Schweiz bleibt. Das ist möglich, wenn sich der Bund an schweizerischen Auffanggesellschaften beteiligt oder solche unterstützt, die bevorzugt von privaten Investoren gegründet worden sind. Grundsätzlich soll er auch dies nur subsidiär tun, also nur, sofern die finanzielle Deckung nicht durch Banken oder Private geleistet werden kann. Es ist ja grundsätzlich nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, sich in diesen Bereichen mit Eigentum zu engagieren.

Die Auffanggesellschaften werden zwar in der Botschaft auch kurz erwähnt. Im Gesetz selbst jedoch ist die Formulierung auslegungsbedürftig, und es bleibt offen, was mit "Beteiligung an Gesellschaften" genau gemeint ist. Wir sind der Ansicht, dass hier die gesetzliche Grundlage einer Präzisierung bedarf, damit wir als gesetzgebende Gewalt den Rahmen klar setzen können. Indem wir Auffanggesellschaften explizit im Gesetz erwähnen, lassen wir Interpretationen weniger Spielraum. Die Formulierung "insbesondere an Auffanggesellschaften" soll ermöglichen, dass diese Nennung nicht ausschliesslich ist, aber klarmacht, was der Gesetzgeber darunter versteht.

Wenn sich der Bund an Gesellschaften beteiligt, Mittel zur Verfügung stellt respektive Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewährt, dann soll er dies nur unter Berücksichtigung angemessener Sicherheiten tun. Diesbezüglich gibt es unseres Erachtens jedoch eine Lücke in diesem Gesetzesentwurf, die auch durch die Ausführungen in der Botschaft nicht geschlossen wird. Es ist wohl richtig und Exekutivaufgabe, die detaillierten Bedingungen und Auflagen in den Ausführungsbestimmungen festzulegen. Es ist jedoch Aufgabe der Legislative, festzulegen, dass Finanzhilfen mit Sicherheiten zu hinterlegen sind. Ohne Sicherheiten keine Finanzhilfen – dies muss unmissverständlich im Gesetzestext stehen.

Ich bitte Sie deshalb, meine zwei Minderheitsanträge zu unterstützen. In diesem Sinne möchte ich Ihnen gerne auch empfehlen, den Antrag der Minderheit III von Herrn Bregy zu unterstützen. Er geht in eine ähnliche Richtung.

**Bregy Philipp Matthias (M-CEB, VS):** Um es vorweg zu sagen: Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP ist bereit, die Luftfahrt zu unterstützen, will jedoch die klimapolitischen Fragen im CO<sub>2</sub>-Gesetz klären. Weil sie bereit ist, die Luftfahrt zu unterstützen, ist sie auch bereit, die flugnahen Betriebe zu unterstützen. Nur: Wir sind nicht bereit, Steuergelder in den Rachen maroder chinesischer Unternehmen zu stossen. Wir sind zumindest nicht bereit, dies zu tun, ohne dass der Bund, ohne dass wir klare Garantien haben.

Angewandt ist die Meinung des Bundesrates genau die gleiche: kein Geld ins Ausland; ja, Geld nur an Auf-





fanggesellschaften; kein Geld an chinesische Investoren. Unsere Frage ist simpel: Warum schreiben wir es dann nicht ins Gesetz? Man behauptet, die Diskussionen mit der Lufthansa seien auch ohne klare gesetzliche Schranken erfolgreich verlaufen. Aber es ist auch so, dass Diskussionen nicht immer gleich erfolgreich verlaufen. Und der chinesische Konzern HNA ist eben nicht die Lufthansa. Daran sollten wir heute hier und jetzt denken. Darum ist es entscheidend, dass wir im Gesetz Schranken festlegen – dass wir nicht darauf vertrauen, dass alles gut wird, sondern klar regeln, was wir wollen.

Bundesrat Maurer hat gestern auf meine Frage gesagt, es brauche mehr Flexibilität. Warum das? Flexibilität kann nur bedeuten, dass man eben doch ins Ausland investieren will. Will man nicht ins Ausland investieren, dann braucht man diese Flexibilität nicht. Artikel 102a Absatz 1 Buchstaben a und b – Sie können sie gerne lesen – sagen ganz klar, wann und in wen man investieren kann, und damit ist nicht gesagt, dass man nicht in ausländische Unternehmen investieren könnte.

Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP hat daher einen Minderheitsantrag zu Artikel 102a Absatz 3 neu eingereicht. Ziel ist es, ausländisch dominierte und ausländische Unternehmen nur dann zu unterstützen, wenn Sicherheiten bestehen.

**AB 2020 N 456 / BO 2020 N 456**

Beteiligungsrechte wären eine Möglichkeit. Das will der Bundesrat gemäss seinen Auskünften nicht. Also kommen die anderen Sicherheiten infrage – Sicherheiten, die aber bestehen müssen, ansonsten dürfen diese Kredite nicht gesprochen werden.

Die Frau Bundespräsidentin kann und wird wohl auch bestätigen, dass dies das Ziel des Bundesrates ist. Und ja, Herr Kollege Wasserfallen: Es braucht diese gesetzliche Grundlage vielleicht nicht. Aber wenn wir sicher sein und nicht nur darauf vertrauen wollen, dass alles gut kommt, braucht es sie eben doch. Man kann Kredite auch ohne diese gesetzliche Grundlage sprechen, aber man kann mit dieser gesetzlichen Grundlage kein Geld ins Ausland geben.

Aus diesem Grund empfehle ich Ihnen, die Anträge unserer Minderheiten sowie die Anträge der Minderheit Christ anzunehmen. Und wer jetzt glaubt, es sei eine Lex HNA, der täuscht sich. Es geht uns hier einzig und allein um den Schutz von Steuergeldern und um die Garantie dafür, dass das gesprochene Geld auch in der Schweiz bleibt.

In diesem Sinne: Möchte der Bundesrat sich wirklich nur an Auffanggesellschaften beteiligen, dann könnte man dies wortwörtlich ins Gesetz schreiben, und man hätte alle Risiken vom Tisch. Da man doch ein bisschen Flexibilität will, sollte man aber zumindest klar regeln, dass kein Geld an ausländische oder ausländisch dominierte Unternehmen geht.

Demzufolge bitte ich Sie, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen, denn wie gesagt: Wir wollen kein Steuergeld in den Rachen maroder chinesischer Drachen werfen.

**Hurter** Thomas (V, SH): Ich lege hier meine Interessenbindungen offen: Ich bin Präsident von Aerosuisse, das ist der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Erlauben Sie mir, hier eingangs ein paar allgemeine Bemerkungen zu machen. Ich werde noch auf die Minderheits- und Einzelanträge eingehen, die hier genannt worden sind.

Noch einmal: Um was geht es? Es geht hier um die Wichtigkeit der Luftfahrt. Das wurde von der Bundespräsidentin immer wieder betont, das wurde vom Bundesrat betont: Wir sind ein exportorientiertes, wir sind ein international orientiertes Land, wir haben sehr viele internationale Firmen und Organisationen mit Tausenden von Arbeitsplätzen. Zu dieser Luftfahrt gehören eben flugnahe Betriebe, Airlines und Flughäfen. Wenn ich in der Kommission höre, dass flugnahe Betriebe wichtiger als Airlines sind, dann muss ich sagen, man versteht das System nicht. Es braucht alle zusammen, nicht nur einen alleine. Deshalb ist es eben ein Gesamtsystem. Hier wäre es gut, wenn wir wieder einmal im Bundeshaus wären. Sie würden dann sehen, was in der Kuppel oben steht, nämlich: "Einer für alle – alle für einen." Das gilt eben hier auch.

Die Luftfahrt hat die zwei Monate Corona bis jetzt überstanden, und dies war relativ schwierig. Es geht jetzt darum, die Liquidität aufrechtzuerhalten. Deshalb ist eben wichtig, dass wir diese gesetzliche Grundlage schaffen. Wir haben keine gesetzliche Grundlage für die flughohen Betriebe, wie das Herr Bregy gesagt hat. Für Airlines und Flughäfen haben wir sie, aber für das andere nicht. Es geht hier ganz alleine darum, dass wir das, was wir gestern beschlossen haben, entsprechend auch im Gesetz formulieren.

Die SVP-Fraktion bittet Sie, einzutreten und alle Minderheitsanträge abzulehnen. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass Standortfragen geklärt sind, diese finanzielle Absicherung stattfindet, keine Dividenden und Boni bezahlt werden; wir haben uns eingesetzt für eine vollumfängliche Rückzahlung, dass das Geld in der Schweiz investiert wird und auch Wirkung in der Schweiz zeigt und nicht irgendwie weggeht. Das wurde übrigens von



der Bundespräsidentin in der Kommission bestätigt, Sie können auch die Botschaft lesen. Wenn Herr Bregy hier von chinesischen Firmen spricht, dann hat er vielleicht nicht gut zugehört. Das hat Ihnen Bundesrat Maurer gestern auch gesagt. Oder lesen Sie die Botschaft zu diesem Gesetz, dort steht es nämlich im Wortlaut drin. Ich glaube, mehr kann man nicht sagen. Es wurde gestern auch explizit gesagt, dass es darum geht, wenn überhaupt, allenfalls in eine Schweizer Firma zu investieren. Ich bitte Sie hier wirklich, das Ganze nicht aufzuladen.

Jetzt komme ich ganz kurz zu den Minderheiten: Behalten Sie diese Klimadiskussion für das CO<sub>2</sub>-Gesetz, wir müssen das dort diskutieren. Sie können doch hier nicht einzelne Unternehmen mit irgendwelchen Massnahmen beglücken oder einschränken. Die Beratung ist im CO<sub>2</sub>-Gesetz richtig, wo Sie alles andere wie z. B. die Mobilität, die Gebäudesanierung, die Industrie behandeln können. Die Luftfahrt ist dort auch als Thema vorgesehen – wenn hier jemand behauptet, das sei nicht so, dann ist das einfach falsch!

Wenn Sie jetzt beginnen, hier z. B. Einschränkungen bei den Flughäfen zu machen, so muss ich sagen: Sie in diesem Parlament wollten die ausserordentliche Session, um die Demokratie wiederherzustellen und mit dem Notrecht aufzuhören. Was Sie jetzt machen, ist genau das Gegenteil. Sie verlangen hier quasi per Notrecht, dass Ihre politischen Ziele durchgesetzt werden. Wenn Sie solche Dinge verlangen, übersteuern Sie den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Dort ist eine Mitbestimmung der Bevölkerung und der Kantone vorgesehen, aber das lassen Sie alles weg. Das müssen wir definitiv ablehnen.

Auch die Fragen zum GAV gehören nicht hierher. Es gibt viele, die nicht in einem GAV organisiert sind.

Dann brauchen wir auch keine explizite Nennung von irgendwelchen Firmenformen. Der Bundesrat braucht diese Flexibilität. Er hat es mehrmals betont: Das Geld wird nur in der Schweiz und für die Schweiz eingesetzt. Frau Schlatter, bitte! Sie sagen, die Luftfahrt bezahle nichts, entrichte keine Abgaben. Entschuldigung, aber das ist einfach Mist! Die Swiss hat in den letzten Jahren 8 Milliarden Franken für neue Flugzeuge eingesetzt. Wir bezahlen an das EU-ETS, wir bezahlen Lärmgebühren, wir bezahlen für das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Corsia). Übrigens ist die Luftfahrt die einzige Branche weltweit, die ein internationales Abkommen hat; das hat sonst keine andere Branche! Ich bitte Sie, halten Sie sich doch die Fakten vor Augen!

Herr Bregy, es geht hier nicht um Investitionen in eine chinesische Firma, vielmehr geht es allenfalls um eine Unterstützung der Flugbranche.

Ich komme nun zum Schluss: Warum haben wir nicht Zeit, hier noch irgendwelche politischen Dinge einzubauen? Weil uns langsam die Liquidität ausgeht. Wenn das Gesamtsystem die Liquidität in irgendeinem Bereich nicht erhält, dann ist es einfach so, dass das Gesamtsystem zusammenbricht. Dann kann die Schweiz ihre Fluganbindungen nicht selber bestimmen. Dann wird unser international orientiertes Land, unser exportorientiertes Land, unser Tourismusland, unser Industrieland entsprechend abgehängt. Dann müssen Sie alle, die Sie solche Anträge stellen, verantworten, dass es Tausende von Arbeitsplätzen kosten wird.

**Pult** Jon (S, GR): Kollege Hurter, Sie haben ja unter anderem ein Plädoyer für die Behandlung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gehalten. Verstehe ich Sie richtig, dass Sie als Repräsentant der Swiss, aber auch als SVP-Nationalrat, dann die Flugticketabgabe engagiert unterstützen werden?

**Hurter** Thomas (V, SH): Herr Kollege Pult, ich habe kein Plädoyer für das CO<sub>2</sub>-Gesetz gehalten, sondern ich habe gesagt, dass wir hier die Demokratie wiederherstellen müssen. Wir haben eine Vorlage für ein CO<sub>2</sub>-Gesetz, bei der wir über alle Branchen diskutieren werden. Sie wissen genau, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz auf den Pariser Klimazielen basiert. Der Bundesrat wird noch Klimaziele verabschieden. Dann ist es doch absolut richtig, dass wir alle Industriebereiche, die Gebäudesanierungen und all diese Dinge dort besprechen. Es kann jetzt doch nicht sein, dass wir hier irgendwelche Firmen mit irgendwelchen Auflagen beglücken, die notabene – das sieht man, wenn man die Vorstösse liest – nicht einmal klar quantifiziert sind.

Daher: Nein, ich habe nicht gesagt, dass ich das entsprechend unterstütze. Aber ich habe Ihnen gesagt, dass wir das sachpolitisch und im Rahmen unserer Gesetzgebung behandeln müssen. Denn das ist richtig, und alles andere ist nicht Demokratie.

AB 2020 N 457 / BO 2020 N 457

**Bregy** Philipp Matthias (M-CEB, VS): Sehr geehrter Herr Kollege Hurter, uns allen ist klar, dass wir diese gesetzliche Grundlage brauchen. Können Sie bestätigen, dass mit dieser Formulierung, die jetzt in der Vorlage steht, also ohne Zusatz, kein Geld an ausländische Unternehmen fliesst oder dass sie die ausländischen Muttergesellschaften davon abhält, Schweizer Unternehmen zu unterstützen?



**Hurter** Thomas (V, SH): Ja, ich würde das gerne garantieren, wenn ich Bundesrat wäre. Aber ich muss Ihnen natürlich Folgendes sagen: Wir haben ein Gesetz, und wir haben zum Gesetz immer eine Botschaft, und wir haben Kommissionssitzungen, und wir haben die Aussagen der Bundesräte. Ich würde jetzt schon einmal sagen, dass die Aussagen der Bundespräsidentin und die Aussage von Bundesrat Maurer und die entsprechenden Ausführungen in der Botschaft sowie die entsprechenden Kommissionsprotokolle eigentlich Beweis genug sind, dass das Geld eben genau in der Schweiz und für die Schweiz investiert wird. Alles andere stimmt so einfach nicht.

**Aebischer** Matthias (S, BE): Wir haben jetzt von Kollege Hurter gehört, wie er sich die Zukunft des Flugverkehrs vorstellt: dass man die 1,875 Milliarden Franken, die wir gestern bereits gesprochen haben, ohne Bedingungen an die Airlines und an die flughnahen Bodenbetriebe bezahlen soll. Ich kann Ihnen jetzt ganz einfach sagen: Die SP-Fraktion ist mit Ihrer Sicht der Dinge nicht einverstanden. Ich kann auch jetzt schon sagen, dass wir dieser Gesetzesbestimmung nicht zustimmen werden, wenn Sie alle Minderheitsanträge und vor allem auch den Einzelantrag Graf-Litscher ablehnen.

Es gab Klimademonstrationen; es gibt Jugendliche, die machen ihre Reisen, ohne dass sie das Flugzeug benutzen – sie gehen mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr. Es gibt aber auch Leute, das weiss ich auch, Kollege Hurter, die sammeln auch noch in der heutigen Zeit Meilen und prahlen damit, wie viele Flugdestinationen sie in einem Jahr anfliegen – im Moment vielleicht gerade nicht so oft –; die gibt es auch. Genauso, wie die Ansichten zu Verkehr und Fliegen in der Öffentlichkeit auseinandergehen, gehen sie auch in unserer Kommission auseinander. Sie stehen auf der einen Seite, die SP-Fraktion und wahrscheinlich auch die grüne Fraktion stehen auf der anderen Seite.

Wir haben gestern und heute gehört, dass diese Krise auch eine Chance sein kann, immer wieder haben wir das gehört. Sie kann eine Chance sein, um etwas Besseres zu machen als vorher: Die Schule ist wohl dank der Corona-Krise definitiv und flächendeckend im digitalen Zeitalter angekommen, auch die konservativsten Ladenbesitzer haben plötzlich einen Online-Handel, und die Airlines fliegen ökologischer, indem sie Kurzstreckenflüge streichen, ihre Flotten rasch erneuern und erneuerbare Treibstoffe einsetzen. Das ist unser Ziel, das möchten wir. Letzteres ist im Moment noch ein Traum, die zwei anderen Punkte sind wohl ein Fakt.

Wir wollen die Vergabe von Krediten an die Luftfahrtbetriebe und die flughnahen Betriebe an ökologische Bedingungen knüpfen. Kommt hinzu, dass das Vertrauen der SP gegenüber der Lufthansa, der Muttergesellschaft der Swiss, wegen ihrer gnadenlosen Geschäftspraktiken gegenüber ihren Töchtern nicht gerade gross ist. Wir verbinden eine Kreditvergabe deshalb auch mit sozialpolitischen Forderungen. So muss die Lufthansa – im Gegensatz zum selbstherrlichen Vorgehen bei der Tochter Germanwings – bei der Swiss mit den Personalverbänden Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag führen und sozial verträgliche Lösungen suchen, sofern ein Personalabbau unvermeidlich ist.

Die SP-Fraktion ist also nicht bereit, Kredite an eine Fluggesellschaft oder einen flughnahen Betrieb zu gewähren, wenn sich diese um soziale und ökologische Standards foutieren.

**Candinas** Martin (M-CEB, GR): Mit der vorliegenden dringlichen Änderung des Luftfahrtgesetzes soll die Rechtsgrundlage geschaffen werden, damit der Bund nebst den Schweizer Fluggesellschaften auch die flughnahen Betriebe finanziell unterstützen kann. Es geht somit einzig und alleine um die Frage, ob wir die flughnahen Betriebe und damit den fortlaufenden und geordneten Betrieb des Luftverkehrs auf unseren Landesflughäfen in einer Notlage sichern wollen oder nicht.

Nach Meinung der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP ist es stossend, wenn in einer Notlage versucht wird, die Zustimmung zur Gesetzesänderung mit den eigenen klima- und sozialpolitischen Interessen zu verknüpfen und zu erzwingen. Das ist keine seriöse Politik. Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga hat uns in der Kommission unmissverständlich dargelegt, dass es bei dieser Vorlage einzig und alleine darum geht, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, damit der Bundesrat, wenn es nötig ist, rasch Verhandlungen mit den flughnahen Unternehmen über Unterstützungsleistungen führen kann, damit wir in der Schweiz auch in Zukunft einen funktionierenden Luftverkehr haben.

Die Minderheitsanträge der Grünen und Linken betreffen grossmehrheitlich nicht die flughnahen Unternehmen, sondern die Fluggesellschaften. Diese sind nicht Bestandteil dieser Änderung des Luftfahrtgesetzes. Man konsultiere auch die Botschaft. Betreffend Fluggesellschaften haben wir gestern im Rahmen der Nachtragskredite lange diskutiert. Hier muss auch berücksichtigt werden, dass die Eidgenössische Finanzverwaltung und das Bundesamt für Zivilluftfahrt in den letzten Wochen mit Vertretern der Lufthansa und der Swiss über die Bedingungen hart verhandelt haben. Es liegt im Interesse der Schweiz, dass wir auch in Zukunft eine Netzwerk-Fluggesellschaft haben, die von der Schweiz aus interkontinentale Verbindungen anbietet. Wenn wir



nun die Spielregeln während dem Spiel ändern, schaffen wir grosse Unsicherheiten und setzen die Verhandlungen aufs Spiel. Gerade in einer Notlage ist dies keine sinnvolle Strategie. Es ist dann nämlich offen, ob die Lufthansa bzw. die Swiss auf neue Bedingungen eintritt. Auch das hat uns die Frau Bundespräsidentin klargemacht.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs ist hoch, zu hoch, um damit zu pokern; dies sowohl im Passagierverkehr als auch bei der Luftfracht, welche einen elementaren Teil der Schweizer Wertschöpfungskette ausmacht. Mehr als ein Drittel aller Exporte, bezogen auf den Wert der Waren, verlässt die Schweiz per Luftfracht. Rund ein Sechstel aller Importe erreicht die Schweiz per Flugzeug. Schliesslich wird durch die Branche eine grosse Zahl an Arbeitsplätzen angeboten, und der private Flugverkehr bringt direkt und indirekt eine Wertschöpfung von rund 30 Milliarden Franken pro Jahr. Und auch jeder dritte Tourist reist übrigens mit dem Flugzeug in die Schweiz.

Nochmals: Bei dieser Gesetzesänderung geht es lediglich darum, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, um Verhandlungen mit den flugnahen Unternehmen aufnehmen und deren Liquidität sichern zu können. Es geht nicht um Geschenke, sondern um Darlehen, Bürgschaften oder Garantien.

Mit der Minderheit I (Bregy) will die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP, dass Finanzhilfen an ausländische oder ausländisch dominierte Unternehmen durch Beteiligungsrechte im gleichen Umfang abgesichert werden.

Der Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP ist die Luftfahrt nicht egal. Wir unterstützen die vorliegende Änderung des Luftfahrtgesetzes und schlagen mit der Minderheit I (Bregy) eine bedeutende und wichtige Präzisierung vor.

**Kutter Philipp (M-CEB, ZH):** Ich lege eingangs meine Interessenbindung offen: Ich bin Mitglied des Vereins Pro Flughafen, der sich für ein starkes Drehkreuz Zürich einsetzt.

Gerade in der Krise hat sich gezeigt, wie wichtig es ist, dass wir ein starkes Drehkreuz Zürich und eine Airline mit Verbindungen in die ganze Welt haben: So konnten gestrandete Schweizerinnen und Schweizer aus allen Kontinenten heimgeholt und medizinische Güter eingeflogen werden.

Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP wehrt sich dagegen, dass man den Flugverkehr ausschliesslich als unnütz darstellt. Luftverkehr ist Teil des öffentlichen Verkehrs.

Der Flugverkehr hat zudem in einer wirtschaftlich globalisierten Welt eine zentrale Bedeutung. Für unsere Maschinenindustrie und unsere Pharmaindustrie ist es wichtig, dass sie Güter per Luftfracht rasch liefern können. Auf die Bedeutung für den Tourismus hat mein Kollege Martin Candinas zu Recht hingewiesen.

#### AB 2020 N 458 / BO 2020 N 458

Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass jetzt auch die klimapolitischen Anliegen aufs Tapet kommen. Man muss schliesslich jede Bühne nutzen. Seriös ist es nicht. Das finde nicht nur ich, bzw. das finden nicht nur die Bürgerlichen; das findet auch die Gewerkschaft VPOD Luftverkehr. Sie hat uns zu dieser Gesetzesrevision geschrieben – ich zitiere -: "Klimapolitische Auflagen, die einzig von der Swiss und Edelweiss eingehalten werden müssten, nützen dem Klima nichts, gefährden aber in der Schweiz bis zu 70 000 Arbeitsplätze." Und weiter: "Klimapolitik muss für alle Airlines gelten, nicht selektiv für jene, die nun rasch liquide Mittel benötigen. Der Weg dahin führt über nationale und internationale Regulationsbestimmungen."

Ich muss Ihnen sagen, ich bin mit den Gewerkschaften selten einer Meinung, aber hier schon. Wir können nicht die ganze Klimapolitik in diese dringliche Gesetzesänderung packen, eine Gesetzesänderung, die notabene die Airlines nur indirekt betrifft. Mich würde schon interessieren, wie sich die SP zu den Aussagen des VPOD stellt.

Das richtige Vorgehen ist: Wir retten jetzt die Arbeitsplätze und klären die klimapolitischen Fragen in der Sommersession. Dann behandeln wir das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP wird sich weiterhin für ein griffiges CO<sub>2</sub>-Gesetz einsetzen. Dieses beinhaltet bekanntlich auch eine Flugticketabgabe. Unsere Botschaft ist: Wir bieten heute Hand, die flugnahen Betriebe und damit Tausende von Arbeitsplätzen zu retten, und sagen gleichzeitig, dass wir eine nachhaltig orientierte Luftfahrt wollen.

Die Mitte-Fraktion stellt ebenfalls Forderungen an die Verhandlungen, aber solche, die realistisch sind. Wir verlangen, dass finanzielle Beteiligungen durch Beteiligungsrechte abgesichert werden. Kollege Bregy hat unseren Minderheitsantrag vorgestellt. Wir verlangen, dass der Bundesrat die Vorgabe macht, dass, wenn immer möglich, Schweizer Zulieferer und Dienstleister berücksichtigt werden. Damit stärken wir die Schweizer Wirtschaft.

Ich komme zum Schluss: Die Mitte-Fraktion CVP-EVP-BDP unterstützt die Änderung des Luftfahrtgesetzes und die Anträge der Minderheit I (Bregy) und der Minderheiten Christ. Alle anderen Minderheitsanträge werden wir ablehnen.



**Pasquier-Eichenberger** Isabelle (G, GE): Le groupe des Verts refuse la modification de la loi sur l'aviation telle qu'elle est proposée. Notre opposition porte tant sur le procédé que sur le contenu du projet.

Sur le procédé tout d'abord: le Conseil fédéral a indiqué qu'il souhaitait impliquer le Parlement. De fait, deux commissions ont été consultées: la Commission des finances, pour le crédit voté hier, et la Commission des transports et des télécommunications, pour la modification de la loi présentement discutée. Mais avec quatre jours pour étudier le projet, et sans connaître les détails des pourparlers, c'était plus une procédure fictive que constructive. Nous avons été mis devant le fait accompli.

Sur le contenu ensuite: le projet du Conseil fédéral comprend avant tout des mesures d'aides financières pour les compagnies Swiss et Edelweiss et les prestataires au sol. Des conditions financières ont été posées, notamment celle de garantir à long terme le maintien des liaisons internationales vers et depuis la Suisse. Mais les propositions des Verts d'ajouter des exigences, en lien avec les accords de Paris, ont été rejetées en commission. Nous ne sommes pas opposés par principe à une aide de la Confédération pour l'aviation, mais les Verts considèrent que cette aide doit être conditionnée à une meilleure prise en compte de l'impact de cette industrie sur la santé, l'environnement et le climat.

D'ailleurs les gouvernements des pays voisins s'activent pour conditionner leur soutien à des engagements sociétaux. Je citerai le ministre de l'économie français: "Le groupe devra surtout devenir la compagnie aérienne la plus respectueuse de l'environnement de la planète." Nous n'avons pas de telles attentes, mais un minimum tout de même.

Le Conseil fédéral, la majorité de la commission, et certainement la majorité de cette assemblée, considèrent que ce n'est pas le moment, que le climat fait l'objet d'autres politiques. J'ai aussi entendu tout à l'heure que ce n'est pas une manière sérieuse de faire. Ce n'est pas vrai. Ce sont au contraire ces questions centrales qu'il faut se poser aujourd'hui, pour reconstruire une société et une économie plus résilientes.

Jusqu'à ce jour, l'aviation a su rester en dehors des engagements internationaux visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Alors que les ménages et les entreprises participent aux efforts pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, l'aviation, elle, s'en tient à un accord non contraignant et destiné à compenser plutôt qu'à diminuer, avec le risque d'annihiler tous les efforts faits par les autres secteurs.

Pourtant, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec) a délivré un message on ne peut plus clair: il faut réduire maintenant et massivement les émissions de gaz à effet de serre, afin de contenir les conséquences du réchauffement à un niveau acceptable. L'aviation civile est l'une des principales sources d'émission de CO<sub>2</sub> et celle qui se développe le plus rapidement. En Suisse, ces émissions ont augmenté de plus de 70 pour cent depuis 1990. L'aviation est responsable actuellement de près de 19 pour cent des émissions de gaz à effet de serre en Suisse. C'est un chiffre très élevé en comparaison internationale.

Le chef de la "task force" mise en place pour sauver l'aviation suisse, Serge Gaillard, a dit dans la presse dominicale que les opérations aériennes reprendraient, au mieux, à 50 pour cent d'ici la fin de cette année et que la situation pré-corona devrait être atteinte en 2023. Mais est-ce ce modèle, basé sur des vols à bas prix, à prix cassés, à une cadence infernale pour les riverains, que l'on veut tenter aujourd'hui de ressusciter?

L'essor des vols à bas prix ne profite à personne. Outre le dumping environnemental, il faut souligner la sous-enchère salariale qui règne dans ce secteur. Je prendrai l'exemple de l'aéroport de Genève: une part importante des emplois a été externalisée afin de réduire les coûts, parce que les compagnies voulaient payer moins. Il en résulte des conditions de travail précaires et déplorables. Pour le groupe des Verts, il est clair que ce paradigme doit changer.

Nous avons fait des propositions en commission, visant à modifier la loi sur l'aviation, puisque c'est le seul point qui nous était soumis. Nous avons été largement minorisés. Plutôt que d'ouvrir les yeux sur la vulnérabilité de notre système et de chercher des conditions pour une reprise plus durable, la majorité a préféré s'en tenir à voter des millions. C'est une position que notre groupe ne peut pas soutenir.

C'est pourquoi les groupe des Verts votera non à ce projet, largement insatisfaisant.

**Trede** Aline (G, BE): Kurz zur Erinnerung: Wir entscheiden heute über eine Änderung des Luftfahrtgesetzes. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission möchten dies in einem dringlichen Verfahren, also möglichst schnell tun. Es geht hier aber um ein Gesetz!

Zum einen ist es unseriös, wenn eine Gesetzesänderung so schnell vorgenommen werden muss; meine Fraktionskollegin Marionna Schlatter hat das bereits beim Nichteintretensantrag begründet. Den Beweis dafür lieferten heute Morgen gleich noch die Kommissionssprecher, die von Übersetzungsproblemen zwischen der deutschen und der französischen Fassung berichteten. Wenn seriös gearbeitet worden sein soll, dann weiss ich nicht, warum es hier immer noch Fehler gibt.

Zum andern ist es eben ein Gesetz und kein Notrecht mehr. Wir sind darum heute gesetzgeberisch tätig. Nun



wurde uns Grünen gesagt, wir dürften nicht über das Klima sprechen, weil es der falsche Zeitpunkt sei; wir sollten das dann im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes machen. Nein, hier und heute – auch für unsere Wählerinnen und Wähler, für die Leute da draussen – müssen wir Anträge stellen, die zeigen, wie wir uns dieses Gesetz vorstellen, egal auf welcher Seite. Deshalb zur Erinnerung: Wir sind heute gesetzgeberisch tätig, und es ist wichtig respektive sogar unsere Pflicht, auch Anträge zum Klima einzureichen. Sie haben gesagt, dass wir die Luftfahrt besonders behandeln sollten. Sie wird ja besonders behandelt – oder warum müssen wir so schnell schnell diese dringliche Debatte

AB 2020 N 459 / BO 2020 N 459

führen? Warum müssen wir zusätzlich Milliarden sprechen? Die Luftfahrt wird immer besonders behandelt! Zeigen Sie mir den Passus im Pariser Klimaabkommen, Herr Hurter, in dem die Luftfahrt enthalten sein soll. Sie kommt darin nicht mit klaren Zielen vor, sondern wird eben gerade besonders behandelt!

Unsere Meinung ist es, dass wir heute auch für die Luftfahrt endlich verbindliche Klimaziele vereinbaren sollten. Wir haben jetzt die Chance, die Luftfahrt in eine klimafreundlichere Zukunft zu steuern. Diese Chance sollten wir nutzen. Es wird schwierig werden, dessen sind wir uns bewusst, weil es Leute betrifft, die dort arbeiten, und weil wir unser Verhalten ändern müssen. Es ist für alle eine Herausforderung, aber wir können diese Veränderung mitgestalten, und das sollten wir heute tun!

Fakt ist, dass der Flugverkehr 19 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Schweiz ausmacht. Schweizerinnen und Schweizer fliegen 9000 Kilometer pro Jahr. Das sind sage und schreibe 57 Prozent mehr als noch vor zehn Jahren!

Die meisten Flugbewegungen sind für Ferien und Freizeit. 80 Prozent der Zieldestinationen liegen in Europa. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung werden externe Kosten von 1,3 Milliarden Franken pro Jahr auf die Allgemeinheit überwältigt. Die Klimaschäden allein belaufen sich auf 983 Millionen Franken pro Jahr. Das können wir hier nicht wegdiskutieren. Jetzt zu finden, es sei eine Sonderbehandlung und wir sollten das im CO<sub>2</sub>-Gesetz behandeln – und dort wird dann jeder Antrag von Ihnen, von der Mehrheit abgelehnt –, das ist nicht seriös, und eine seriöse Diskussion sind wir unserer Welt und Gesellschaft schuldig.

Wir haben oft über die Arbeitsplatzfrage diskutiert. Das war auch gestern in der Debatte immer wieder ein Thema. 44 000 Arbeitsplätze sind direkt von der Luftfahrt abhängig oder in der Luftfahrtbranche zu finden. Nehmen wir zum Beispiel den Gastrobereich: Es sind dort von diesem Lockdown über 120 000 Arbeitsplätze direkt betroffen. Ich will nicht Arbeitsplätze gegen Arbeitsplätze ausspielen, aber warum sollen wir jetzt diese 44 000 so schnell wie möglich retten, und bei den 120 000 sind wir dann nicht so kulant? Wir müssen ein Gesamtsystem anschauen, und wir müssen eine gesamte Hilfe für alle Betroffenen, vor allem auch für die kleinen und mittleren Unternehmen, heute hier bekräftigen. Lassen Sie uns dies anständig tun! Ich bitte Sie! Herr Bundesrat Ueli Maurer hat gestern gesagt, dass der Bundesrat für die Flugbranche nachhaltigere und langfristige Klimaziele wolle. Ja, das wollen wir auch! Sie haben uns gesagt, es sei der falsche Zeitpunkt, heute über die Klimaziele für den Flugverkehr zu sprechen: Sie haben recht, es ist nicht der richtige Zeitpunkt. Es ist schon viel zu spät. Schon lange hätten wir diese Klimaziele verankern müssen. Deshalb beginnen wir besser heute als noch später.

Ich bitte Sie, diesen Gesetzentwurf abzulehnen.

**Fluri Kurt (RL, SO):** Die FDP-Liberale Fraktion ist der Auffassung, dass die Unternehmen, um die es heute geht, systemrelevant sind. Mit ihnen sind weitere zahlreiche Unternehmen und entsprechend Tausende von Arbeitsplätzen verbunden. Es geht um ein Liquiditätsproblem. Dieses Liquiditätsproblem besteht heute, deshalb müssen wir dieses Problem heute lösen. Wenn Frau Schlatter und auch Frau Trede der Auffassung sind, es sei unseriös und unanständig, dann kann man ihnen nur antworten: Dieses Problem besteht eben jetzt. Es besteht eine objektive Dringlichkeit, die eigentlich auch von niemandem bestritten wird. Die Liquidität kann man überprüfen. Entweder hat man sie, oder man hat sie nicht – oder bald nicht mehr. Sie wissen alle, welches dann die Konsequenzen wären.

Es ist eine politische Frage, unter welchen Umständen wir dieses Liquiditätsproblem lösen wollen. Wir sind der Auffassung, dass wir mit der Lösung dieses Liquiditätsproblems nicht gleichzeitig auch noch klimapolitische Ziele und Arbeitnehmeranliegen verbinden sollen und verbinden dürfen. Wir können aber auch fragen: Ist es denn anständig, diese drei Unternehmen, um die es jetzt geht, und die mit ihnen verbundenen Unternehmen gewissermassen in Geiselhaft zu nehmen und zu sagen: "Wir unterstützen diese Unternehmen, und wir lösen deren Liquiditätsprobleme nur unter der Bedingung, dass wir klimapolitische Ziele aufnehmen, dass wir Arbeitnehmeranliegen aufnehmen"? Man kann durchaus auch der Auffassung sein, diese Verknüpfung sei unter diesen Umständen nicht sehr anständig. Wir lehnen deshalb alle klimapolitischen Spezialwünsche ab.



Auch unter dem Aspekt der Demokratie kann man sich fragen, ob die Anliegen der Minderheiten anständig sind. Wenn Sie diese klimapolitischen Ziele in das Gesetz hineinbringen, dann unterliegen auch diese dem Referendum – wie das ganze Gesetz. Aber diejenigen Personen, denen diese klimapolitischen Ziele nicht passen, setzen Sie wiederum unter Druck: Mit dem Referendum gegen das Gesetz gefährdet man diese Unternehmungen eben auch wieder. Die Verknüpfung mit diesen oder jenen anderen, sachfremden Zielen ist nicht seriös. Man kann mit Fug und Recht auch das als unanständig qualifizieren.

Damit richtet sich unsere Fraktion nicht materiell gegen die klimapolitischen Ziele, die von den Minderheiten eingebracht werden sollen. Es geht aber um das Verfahren. Wir sind der Auffassung, dass die klimapolitischen Massnahmen in die betreffenden Gesetze gehören. Hier geht es um etwas anderes. Die Umgehung der demokratischen Prozesse beim CO<sub>2</sub>-Gesetz, aber auch beim SIL-Verfahren wollen wir nicht akzeptieren.

Wir sind der Meinung, dass der Einzelantrag Graf-Litscher nicht nötig ist. Wie Frau Graf-Litscher sicher auch weiss, haben die Swiss und die meisten auf den Flughäfen tätigen Unternehmungen bereits heute Gesamtarbeitsverträge.

Zu den Anträgen der Minderheit Christ und zum Antrag der Minderheit I (Bregy): Wir sind der Auffassung, dass die Äusserungen der Frau Bundespräsidentin und von Herrn Bundesrat Maurer – gestern in der Kommission und sicher auch jetzt dann noch – genügen. Weitere Einengungen der Verhandlungen sind nicht geschickt. Es geht, Herr Candinas, nicht um Präzisierungen, sondern um Einschränkungen der Verhandlungsmöglichkeiten. In Gesetzesbestimmungen Rahmenbedingungen für Verhandlungen zu fixieren, ist aus unserer Sicht nicht sehr klug.

Deswegen sind wir – eine jeweils grosse Mehrheit Ihrer Kommission – der Auffassung, dass wir sämtliche Minderheitsanträge ablehnen und am Schluss in der Gesamtabstimmung dem Gesetzentwurf zustimmen sollten. Die Kommission selbst hat das mit 18 zu 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen getan.

**Schaffner** Barbara (GL, ZH): Die Grünliberalen haben dem Verpflichtungskredit für die Unterstützung von flugnahen Betrieben zugestimmt. Es wird Sie deshalb kaum überraschen, dass wir auch heute zustimmen werden, wenn es darum geht, eine gesetzliche Grundlage für diesen Kredit zu schaffen. Damit habe ich auch gleich gesagt, dass wir auf die Vorlage eintreten und den Minderheitsantrag der grünen Fraktion ablehnen werden.

Zur Begründung des Nichteintretensantrages der grünen Fraktion kann ich nur den Kopf schütteln. Es wird zwar nicht ganz zu Unrecht bemängelt, dass wir den Entwurf der Regierung in der kurzen Zeit nur sehr beschränkt diskutieren und prüfen konnten. Dies liegt aber in der Natur eines dringlichen Gesetzgebungsprozesses, der entsprechend zurückhaltend angewendet wird. Gleichzeitig beantragt die grüne Fraktion aber Änderungen zu fünf weiteren Gesetzesartikeln, die sogar nur teilweise klimapolitische Anliegen enthalten und überhaupt nichts mit den Covid-19-Krediten zu tun haben. Statt eine gesetzliche Grundlage für das dringliche Anliegen der Unterstützung der flugnahen Unternehmen zu schaffen, sollten wir nun in derselben Zeit fünf weitere Themen beraten. In den Worten der Grünen ist das unanständig.

Die Grünliberalen haben ihre Kräfte auf diese seriöse Gesetzgebung konzentriert und sind die Einzigen, die konkrete Anträge zum Entwurf und zur Formulierung des Bundesrates machen. Grundsätzlich unterstützen wir den Entwurf des Bundesrates für den neuen Artikel 102a und seine Ausführungen dazu. In zwei Punkten, die der Bundesrat sowohl in der Botschaft als auch in der Kommissionsberatung und auch gestern im Rat immer wieder betont hat, möchten wir jedoch

#### AB 2020 N 460 / BO 2020 N 460

mehr Verbindlichkeit schaffen. Wir fordern, dass diese direkt im Gesetz festgehalten werden und nicht einfach als Absichtserklärungen stehenbleiben. Die Ausführungen zu den entsprechenden Minderheitsanträgen haben Sie von Kollegin Christ gehört.

Bevor ich nun zu den anderen Minderheitsanträgen komme, möchte ich vorausschicken, dass ich alle Anträge, die nicht Artikel 102a betreffen, aus prozeduralen Gründen am liebsten unbesehen abgelehnt hätte und, wie es der Kommissionssprecher passend ausgedrückt hat, am Boden geblieben wäre. Der dringliche Gesetzgebungsprozess ist für Fälle vorgesehen, die eben dringlich sind – wenn es also darum geht, eine Gesetzesgrundlage zu schaffen, auf der wir respektive der Bundesrat rechtsstaatlich weitere Entscheide treffen können. Im Bereich des Luftfahrtgesetzes wäre dies heute nur für die notwendige Grundlage für den Kredit für die flugnahen Betriebe notwendig gewesen. Alle weiteren Forderungen gehören in den ordentlichen Gesetzgebungsprozess.

Die Anträge der anderen Fraktionen lagen uns am Samstag in der Kommission erstmals vor. Heute, am Dienstag, nicht einmal vier Tage später, sollen wir darüber im Rat befinden. Ich kann es nicht verhehlen: Das Tempo,



das hier in Bern vorgelegt wird, selbst in den Kommissionsberatungen zu normalen Geschäften, hat mich überrascht. Im Zürcher Kantonsrat war ich an mehr als einem Gesetzgebungsprozess beteiligt, der sich über mehr als eine Legislatur hinzog. Ich begrüsse es ja, wenn die Prozesse in Bern, entgegen dem Klischee, einmal schneller ablaufen. Aber vier Tage anstatt vier Jahre, das ist absolut unseriös oder – um nochmals die Grünen zu zitieren – unanständig.

So begrüsse ich es auch, dass die Änderungen, die wir nun im dringlichen Verfahren beschliessen, mit einem Ablaufdatum versehen sind. Sie werden alle am 31. Dezember 2025 hinfällig. Dieses Ablaufdatum ist ein weiterer Grund, wieso die Behandlung von weiteren Artikeln in den ordentlichen Gesetzgebungsprozess geschickt werden sollte. Die Anliegen, die dahinterstehen, sind langfristig und sollten auch langfristig im Gesetz verankert werden. Wir wollen langfristig stabile Rahmenbedingungen; wir wollen Gesetze, die Bestand haben, auch für unsere Wählerinnen und Wähler, Frau Trede. Dafür müssen wir uns Zeit nehmen und Hintergrundinformationen beschaffen, vielleicht eine Vernehmlassung durchführen, und wir müssen um Formulierungen ringen. Die jetzige Hauruck-Übung schadet unserem Ziel, den Flugverkehr und die Mobilität insgesamt nachhaltiger aufzustellen.

Ich komme nun zu den inhaltlichen Beurteilungen der Anträge. Da zeigen sich teilweise grosse Schwächen. Der erste Minderheitsantrag Schlatter zu Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe f ist eine leichte Verschärfung gegenüber dem geltenden Gesetz und fordert bei Ersatzbeschaffungen ausschliesslich Flugzeugtypen, die bezüglich Emissionen dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Obwohl es wahrscheinlich sinnvoller gewesen wäre, dazu den bestehenden Buchstaben e anzupassen, werden die Grünliberalen den Antrag, so wie er vorliegt, unterstützen.

Bei den weiteren Anträgen der Grünen sehen wir aber mehr Probleme und Fragezeichen, weshalb wir diese Anträge mehrheitlich ablehnen oder uns allenfalls enthalten werden.

Natürlich unterstützen wir das Anliegen hinter dem Antrag der Minderheit Pasquier, nämlich mehr Zug statt Flug zwischen Schweizer Städten. Aber braucht es dazu gleich ein absolutes Verbot? Ist zum Beispiel eine medizinisch begründete Verlegung ein gewerbsmässiger Personentransport, wenn ein privates Unternehmen damit beauftragt wird? Sind Helikopterflüge im Verbot eingeschlossen? Sind Helikopterflüge nur dann eingeschlossen, wenn sie zwischen zwei Flugplätzen stattfinden, aber nicht zwischen Flugplatz und Heliskiing-Abładepunkt? Sie sehen: Dieser Artikel ist absolut unausgereift und bedarf einer längeren Beratung.

Der Antrag der Minderheit Trede zu Artikel 36 verweist auf die Bestimmungen im CO<sub>2</sub>-Gesetz. Da frage ich Sie: Gilt das CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht sowieso? Oder sollte dieser Antrag die unbestrittenen Defizite des CO<sub>2</sub>-Gesetzes bezüglich Emissionen der Luftfahrt korrigieren? Dann müsste der Antrag aber konkreter ausgestaltet werden. Bei den Artikeln 36a und 36b fordert die Minderheit Schlatter Garantien für die Nachruhe. Das ist ein Anliegen, das ich zwar inhaltlich teile, das aber definitiv weder mit den Krediten noch mit dem Klimaschutz zu tun hat und hier im Gesetz auch nicht stufengerecht geregelt würde. Herr Hurter hat Sie ja bereits auf den SIL-Prozess hingewiesen.

Ich komme zu den Minderheitsanträgen aus den Reihen der SP-Fraktion zu Artikel 101. Es handelt sich dabei um Copy-Paste-Anträge aus der gestrigen Diskussion zum Kredit für die Luftfahrtunternehmen. Wir werden uns in Analogie zu gestern verhalten. Dasselbe gilt für den Einzelantrag Graf-Litscher, den wir ablehnen.

Der Antrag der Minderheit Bregy stimmt uns etwas zwiespältig. Natürlich möchten auch wir verstärkte Sicherheiten, wenn mit Steuergeld ausländische Unternehmen oder deren Tochtergesellschaften finanziell unterstützt werden. Aus diesem Grund hat ja die Minderheit Christ entsprechende Anträge eingereicht. Auch wir teilen wie der Bundesrat die Befürchtung, dass die Bedingungen, wie sie im Antrag der Minderheit Bregy formuliert werden, eine zu starke Einschränkung der Verhandlungsposition des Bundesrates darstellen. In diesem Zwiespalt entscheiden wir uns für eine stärkere Sicherheit für unsere Vermögenswerte und unterstützen den Antrag der Minderheit Bregy.

Insgesamt werden wir, wie schon erwähnt, der Vorlage zustimmen. Für die Grünliberalen geht es hier um einen formalen Entscheid für eine rechtliche Grundlage der Covid-Beschlüsse. Die klimapolitische Diskussion haben wir gestern geführt. Dort haben wir uns klar für mehr Klimaschutz ausgesprochen.

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Die Corona-Krise trifft die Luftfahrt – weltweit und auch in der Schweiz – in erheblichem Ausmass: Der Luftverkehr ist mit der Corona-Krise weltweit weitgehend eingebrochen, und auch der Betrieb auf den Schweizer Landesflughäfen ist fast vollständig zum Erliegen gekommen. Es war heute, bei allen Differenzen in dieser Diskussion, allen klar, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für unser Land gross ist, und zwar sowohl was den Passagierverkehr als auch was die Luftfracht anbelangt, die ja ein elementarer Teil der schweizerischen Wertschöpfungskette ist. Für rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen ist die Abwicklung von Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung. Mehr als ein





Drittel aller Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht, und rund ein Sechstel aller Importe erreicht die Schweiz per Flugzeug. Es war auch unbestritten, dass die Branche eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen anbietet und auch eine beachtliche Wertschöpfung generiert.

Der Luftverkehr besteht ja bekanntlich im Wesentlichen aus drei Elementen, nämlich aus den Airlines, den Flughäfen und den flugnahen Unternehmen. Bei dieser Vorlage geht es heute um die flugnahen Unternehmen, also um Unternehmen, die im Auftrag der Flugbetriebe logistische, bodengestützte Aspekte des Flugbetriebs verantworten. Es geht also um die Abwicklung und Beförderung der Passagiere, des Gepäcks, der Fracht und des Caterings zu den Flugzeugen, um die Beladung und Betankung der Flugzeuge, um die Reinigung der Flugzeuge, um Sicherheitsdienste, um Treibstofflieferungen und um den Betrieb der Tankanlagen. Um diese Betriebe geht es heute.

Konkret haben jetzt in der Corona-Krise verschiedene Sektoren aus dem Luftverkehrsbereich eine finanzielle Unterstützung des Bundes verlangt oder beantragt. Das haben Swiss International Air Lines und Easyjet Switzerland getan. Gesuche sind auch von den an allen Landesflughäfen aktiven flugnahen Unternehmen eingegangen: von Swissport International, Gategroup und SR Technics. Die drei letztgenannten Unternehmen befinden sich mehrheitlich im Besitz von ausländischen Investoren.

Für die Unterstützung der Airlines hat der Bundesrat bereits konkrete Anträge unterbreitet, Sie haben gestern darüber diskutiert. Sie haben auch den entsprechenden Kredit für die Garantieleistungen für die Unterstützung der Swiss durch die Banken so beschlossen.

**AB 2020 N 461 / BO 2020 N 461**

Easyjet Switzerland haben wir mit den gleichen Voraussetzungen und den gleichen Bedingungen konfrontiert. Der Bundesrat ist zum Schluss gekommen, dass zumindest in der heutigen Situation ein zusätzlicher Notkredit nicht notwendig ist, sondern Easyjet Switzerland, wenn es nötig ist, von den bereits bestehenden Covid-19-Sofortmassnahmen mit Bürgschaften profitieren kann.

Entsprechend geht es jetzt darum, dass auch für die flugnahen Betriebe eine finanzielle Unterstützung möglich sein soll, sofern dies nötig ist; das ist noch nicht definitiv entschieden.

Aber warum kommen wir heute mit einer dringlichen Gesetzesänderung zu Ihnen? Weil wir für die allfällige finanzielle Unterstützung dieser flugnahen Betriebe keine gesetzliche Grundlage haben – im Unterschied zu den Möglichkeiten für eine Unterstützung der Airlines. Das ist der Inhalt dieser Gesetzesvorlage, die Sie heute beraten.

Sofern eine solche finanzielle Unterstützung notwendig würde, würde der Bundesrat zusammen mit den Flughäfen und den beteiligten Kantonen eine solche Unterstützung planen und skizzieren. Diese muss dann aber genau die Anforderungen erfüllen, wie wir sie bereits an die Airlines gestellt haben, nämlich, dass sicher sein muss, dass unsere Landesinteressen im Vordergrund stehen, und dass sichergestellt ist, dass das Geld nicht ins Ausland fliesst. Weil gerade diese drei genannten flugnahen Unternehmen eine etwas andere Struktur haben, als wir sie zum Beispiel bei der Swiss haben, kommt der Bundesrat zum Schluss, dass dort voraussichtlich dann mit Auffanggesellschaften gearbeitet werden muss, um eben sicherzustellen, dass wir nicht ausländische Investoren "füttern", wenn ich das so sagen darf. Es würde auch bedeuten, dass sich der Bund vorübergehend an solchen Auffanggesellschaften, die eben dann in der Schweiz sind, beteiligen könnte.

Der neue Artikel 102a des Luftfahrtgesetzes überträgt dem Bundesrat die Aufgabe, die Voraussetzungen für die zu treffenden Massnahmen sowie auch die Bedingungen und die Auflagen für die Ausrichtung von Finanzhilfen an solche bodennahe Betriebe zu regeln. Der Bundesrat soll dafür sorgen, dass die Finanzhilfen – ich sage es noch einmal – ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz verwendet werden. Noch einmal: Eine solche Vorlage würden wir zusammen mit den Kantonen und den Flughäfen vorbereiten.

Diese Bestimmung, die jetzt auf dem dringlichen Weg zu Ihnen kommt, würde unverzüglich in Kraft gesetzt werden und wäre bis 2025 befristet.

In diesem Zusammenhang vielleicht ein kurzer Gedanke für die Zukunft: Sie haben jetzt festgestellt, dass diese flugnahen Betriebe systemrelevante Unternehmen sind, dass eben das ganze Fluggeschäft ohne sie gar nicht funktioniert. Wenn wir die flugnahen Betriebe nicht hätten, würde es nichts bringen, die Airlines zu unterstützen. Es sind also sogenannte kritische Infrastrukturen. Gleichzeitig müssen wir jetzt mit Auffanggesellschaften dafür sorgen, dass das Geld nicht ins Ausland geht. Vielleicht überlegen wir uns in Zukunft etwas besser, was es bedeutet, wenn eben kritische Infrastrukturen oder systemrelevante Unternehmen ausländischen Investoren gehören, Investoren, deren Strukturen wir unter Umständen nicht einmal richtig durchschauen können. Aber das ist ein Gedanke für die Zukunft.

Ich habe heute auch Kritik am Tempo der Beratung gehört. Ich muss Ihnen sagen, der Bundesrat hätte diese



Gesetzesänderung auch per Notrecht beschliessen können. Wir hätten begründen können, dass es eben dringlich ist, weil wir sicherstellen müssen, dass wir im Falle, dass solche kritischen Infrastrukturen zugrunde gehen könnten, sehr rasch handeln können. Der Bundesrat hat sich hier in diesem Beispiel entschieden, dass wir es nicht per Notrecht entscheiden, sondern die entsprechende Gesetzesänderung ins Parlament bringen. Dass es jetzt sehr schnell gehen muss – es geht immerhin "nur" um eine Bestimmung –, ist aus der Situation der Krise heraus zu verstehen. Ich verstehe es, dass es für Sie unangenehm ist, wenn Sie die Fahnen und die Botschaft sehr spät bekommen, und auch die Kommissionsberatung per Skype ist eine neue Erfahrung. Ich muss Ihnen aber sagen: Der Bundesrat hat in den letzten Wochen dauernd so arbeiten müssen. Jetzt zu sagen, diese Arbeit sei unanständig und unseriös, nur weil Sie über diese eine Bestimmung rasch entscheiden müssen, finde ich etwas schwierig, nachdem Sie gestern doch dem Bundesrat mehrheitlich für seine Arbeit in den letzten Wochen ein gutes Zeugnis ausgestellt haben.

Ich komme zu den Minderheiten; ich werde später noch einzeln auf sie eingehen, aber ich möchte Ihnen zunächst sagen, weshalb der Bundesrat Ihnen sämtliche Minderheitsanträge zur Ablehnung empfiehlt, obwohl sie zum Teil nachvollziehbare, zum Teil auch wichtige Anliegen enthalten. Das Argument, das ich bei fast allen Minderheiten bringen werde, ist, dass sie nicht in direktem Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen. Wenn Sie vorhin gesagt haben, es sei nicht angenehm, diese Bestimmung in diesem Tempo zu beraten, dann bitte ich Sie jetzt, nicht noch zusätzliche Bestimmungen in die Vorlage hineinzunehmen, die ganz eindeutig auf dem ordentlichen Weg beraten werden müssten. Es sind zum Teil Bestimmungen mit grösseren Auswirkungen, die wir eben mit den Kantonen besprechen müssten, für die wir eine Vernehmlassung durchführen würden und für die eben diese unmittelbare Dringlichkeit nicht gegeben ist.

Ich mache Sie auch darauf aufmerksam, dass die Gesetzesänderung, die wir Ihnen vorlegen, bis 2025 befristet ist. Sie ist eben Dringlichkeitsrecht, was rechtlich zur Folge hat, dass Ihre Beschlüsse sofort in Kraft treten, ohne dass vorher ein allfälliges Referendum stattgefunden hätte. Deshalb bitte ich Sie nachdrücklich, sich hier auf das zu beschränken, was absolut und unmittelbar notwendig ist. Ich denke, dass diese Art der Inkraftsetzung eines Gesetzes oder einer Gesetzesänderung, d. h., ohne eine Referendumsabstimmung abzuwarten, nur im äussersten Notfall gemacht werden sollte.

Der grösste Teil der Minderheitsanträge sind zusätzliche klimapolitische Forderungen, die Sie einbringen möchten. Ich muss Ihnen sagen, dass ich allergrösstes Verständnis dafür habe. Luftfahrt und Klimapolitik gehören zusammen, und dass hier die Luftfahrt auch einen Beitrag zu den Klimaschutzmassnahmen leisten muss, ist für den Bundesrat unbestritten; das haben wir bereits beim CO<sub>2</sub>-Gesetz deutlich gesagt.

Der Ständerat hat beim CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Lenkungsabgabe für die Luftfahrt eingeführt, die aus Sicht des Bundesrates in genau die Richtung geht, die wir wollen, um die klimapolitischen Ziele erreichen zu können. Es ist eine Lenkungsabgabe, welche die richtigen Anreize setzt und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimafonds leistet – dem Klimafonds, der im gleichen Zug die Mittel bereitstellt, damit wir unseren Unternehmen, unseren KMU und unserem Gewerbe Aufträge für Klimaschutzmassnahmen geben können. Davon profitiert sowohl das Gewerbe wie auch das Klima, wie es im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehen ist.

Mit dieser Lenkungsabgabe hat der Ständerat auch den Beweis erbracht, dass Klimaschutz und Wirtschaftswachstum kein Widerspruch sind. Im Gegenteil: Wenn wir uns klug anstellen, haben wir hier Chancen, die unser Gewerbe und unsere Wirtschaft auch sehr gut gebrauchen können.

Wann das CO<sub>2</sub>-Gesetz beraten wird, entscheiden Sie, meine Damen und Herren. Ich bin auch froh, wenn es möglichst bald wieder in die Beratung kommt, damit wir dieses Gesetz so rasch wie möglich verabschieden können.

Wenn der Bundesrat nun Verständnis dafür zeigt, dass diese Klimafragen jetzt nicht in diesem dringlichen Gesetz geregelt werden, wäre es umgekehrt vielleicht auch hilfreich, wenn man bereits heute klar und deutlich sagen würde, dass man an diesen Klimazielen festhält, inklusive der im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehenen Massnahme.

Ich kann Ihnen nur sagen: Der Bundesrat macht das. Der Bundesrat sagt Ihnen heute deutsch und deutlich: Er hält an seinen Klimazielen fest. Er hat übrigens die Einhaltung dieser Klimaziele auch explizit an die Kreditfreigabe geknüpft, und er hat das explizit in den standortpolitischen Bestimmungen festgehalten. So viel zur Ausgangslage.

Ich komme jetzt zu den einzelnen Minderheitsanträgen und beginne beim Minderheitsantrag Schlatter zu Artikel 27. Eine der Begründungen, weshalb wir diesen Minderheitsantrag ablehnen, ist, dass dieser nicht direkt mit der

AB 2020 N 462 / BO 2020 N 462

Corona-Krise zusammenhängt. Daher sollte das Anliegen aus unserer Sicht nicht in einem dringlichen Verfah-



ren hier geregelt werden.

Dasselbe gilt für den Antrag der Minderheit Pasquier zu Artikel 32. Auch hier gibt es keinen unmittelbaren Zusammenhang zur Corona-Krise; auch hier würden wir Ihnen empfehlen, das Anliegen im ordentlichen Verfahren zu bereinigen. Genf hat übrigens 1998 explizit eine Verbindung Genf-Zürich gefordert. Man hat damals, als die Swissair sich aus Genf zurückzog, in Genf Angst gehabt, dass Genf nicht mehr an die Welt angebunden sein könnte, weshalb man explizit diese Flüge nach Genf gefordert hat. Ob das heute noch so ist, weiss ich nicht. Doch gerade deshalb müsste hierzu eine Vernehmlassung durchgeführt werden, damit man in Erfahrung bringen könnte, was zum Beispiel die Position der betroffenen Kantone ist. Eine ähnliche Forderung ist übrigens bereits bei der Behandlung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gestellt worden; das wurde dort aber abgelehnt. Es wäre insofern nicht richtig, das im dringlichen Verfahren regeln zu wollen, wenn auch dies eine Forderung ist, die immer wieder politisch diskutiert werden kann.

Der Antrag der Minderheit Trede zu Artikel 36 nimmt Bezug auf das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Doch dieses ist noch gar nicht verabschiedet. Daher würde ich Ihnen empfehlen, das CO<sub>2</sub>-Gesetz möglichst rasch zu verabschieden. Was Sie dort dann noch beraten und politisch diskutieren, das entscheiden Sie. Die Vorlage, die immerhin Ihre Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie für die Frühjahrssession vorbereitet hat, enthält wichtige Klimaschutzbestimmungen, die in diese Richtung gehen.

Zu den Anträgen der Minderheit Schlatter zu den Artikeln 36a und 36b muss ich Folgendes sagen: Da hat sich in der Zwischenzeit das System geändert. Die Forderung widerspricht dem Konzessionierungssystem. Seit dem Jahr 2000 haben wir in die Betriebskonzessionen und die Bewilligungen nicht mehr solche Bestimmungen hineingeschrieben. Diese Vorgaben werden im SIL definiert und dann in den Betriebsreglementen konkretisiert. Die Bestimmungen wären also systemfremd. Kommt hinzu, dass auch hier eine unmittelbare Dringlichkeit im Zusammenhang mit der Corona-Krise aus unserer Sicht nicht besteht. Wie gesagt: Das gilt für die Anträge zu den Artikeln 36a und 36b.

Ich komme zur Minderheit I (Aebischer Matthias) zu Artikel 101: Ich habe vorhin erwähnt, dass der Bundesrat bereits festgehalten hat, dass die Klimaziele unverändert gelten. Das sind die Klimaziele, die Sie jetzt eben auch im CO<sub>2</sub>-Gesetz umsetzen, mindestens bis zum Jahr 2030. Der Bundesrat hat auch bereits Entscheide bis 2050 gefällt: Er will, dass die Schweiz bis 2050 klimaneutral ist, also das Netto-null-Ziel erreicht. Er hat mein Departement bereits beauftragt, einen direkten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative auszuarbeiten. Der Bundesrat beschäftigt sich also nicht nur mit den Zielen bis 2030, sondern bereits mit den Zielen bis 2050. Deshalb sind wir der Meinung: Wir regeln das Anliegen dort, aber nicht in dieser dringlichen Gesetzgebung.

Das Gleiche möchte ich zum Antrag der Minderheit II (Pult) zu Artikel 101 Absatz 1 Buchstaben b und c sagen. Übrigens sind das Anliegen, die auch im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes beraten werden und zum Teil auch dort aufgenommen worden sind.

Zu den beiden Anträgen der Minderheit Christ möchte ich Folgendes sagen: Es ist nicht vorgesehen, dass der Bund Finanzhilfen an ausländische Gesellschaften gibt. Das habe ich Ihnen im Zusammenhang mit dieser Gesetzesänderung gesagt. Weil diese flugnahen Unternehmen in ausländischem Besitz sind – sie gehören ausländischen Investoren –, will der Bundesrat hier eine andere Struktur. Er kann nicht genügend sicherstellen, dass das Geld tatsächlich in der Schweiz bleibt und für Dienstleistungen in der Schweiz verwendet wird. Deshalb wird er hier voraussichtlich ein Modell mit Auffanggesellschaften wählen. Dann ist auch sichergestellt, dass das Geld in der Schweiz bleibt: Es erhalten nur diejenigen Gesellschaften Finanzhilfe oder Beteiligungen, die Sicherheiten in der Schweiz bieten können. Die Auffanggesellschaften werden auch in der Schweiz gegründet. Diese Entscheide sind bereits gefällt und in der Botschaft so ausgeführt worden. Das ist der Grund, weshalb wir der Meinung sind, diese beiden Bestimmungen seien zwar sinnvoll, aber nicht nötig.

Zum Antrag der Minderheit I (Bregy) zu Artikel 102a Absatz 3: Auch hier möchte ich noch einmal sagen: Der Bundesrat wird sich nicht an ausländischen Unternehmen beteiligen. Er wird das Konstrukt der Auffanggesellschaften wählen, weil er so sicher ist, dass das Geld tatsächlich in der Schweiz bleibt. Deshalb gibt es auch keine Beteiligung des Bundes an diesen Firmen, und deshalb müssen Sie das jetzt nicht auch noch extra in dieses Gesetz schreiben.

Die Absicherungen liessen sich nämlich gar nicht durchsetzen, wenn sich die Schweiz an diesen internationalen ausländischen Unternehmen beteiligen würde. Deshalb noch einmal: Mit dem Konstrukt der Auffanggesellschaften kann sichergestellt werden, dass kein Geld ins Ausland fliesst. Deshalb müssen Sie hier nicht festhalten, dass der Bundesrat sich nicht an ausländischen Unternehmen beteiligen soll. Wir haben das explizit so in der Botschaft festgehalten. Es besteht also keine Differenz, aber es ist nicht nötig, weil wir ja bereits gesagt haben, wie wir das zu tun gedenken.

Ich nehme noch zum Einzelantrag Graf-Litscher Stellung. Ich kann Ihnen dazu Folgendes sagen: Es gab gestern einen gleichlautenden Antrag in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates.



Mein Kollege, Herr Bundesrat Maurer, hat dazu Folgendes ausgeführt, und ich wiederhole es hier gerne:

1. Bei der Swiss und der Edelweiss gibt es bereits diverse GAV für die einzelnen Berufsgruppen; deshalb muss Artikel 101 nicht ergänzt werden.
2. Bei den verschiedenen Dienstleistern an den Flughäfen gibt es ebenfalls schon GAV, allerdings nicht überall.
3. Im Bundesbeschluss über die Finanzierung werden die Unternehmen verpflichtet, Umschulungen zu unterstützen. Das wird der Bundesrat explizit in diesen Bundesbeschluss aufnehmen.
4. Auffanggesellschaften werden die bestehenden GAV übernehmen müssen. Das hat Herr Bundesrat Maurer gestern bereits so ausgeführt. Ich möchte das Ihnen gegenüber gerne bestätigen.

Aufgrund dieser Ausführungen wurde dann dieser Antrag in der Kommission zurückgezogen. Ich weiss nicht, was ich Frau Graf-Litscher empfehlen soll, aber ich denke, die entsprechenden Aussagen sind gemacht worden. Ich hoffe, ich konnte damit auch zur Klärung beitragen.

Ich bitte Sie, sämtliche Minderheitsanträge abzulehnen und die Vorlage gemäss Bundesrat zu unterstützen.

**Klopfenstein Broggini** Delphine (G, GE): Madame la présidente de la Confédération, si le gouvernement autrichien a eu le courage de conditionner son soutien au secteur aéroportuaire à des mesures climatiques fortes, c'est aussi parce qu'il a investi massivement ces dernières années dans le secteur ferroviaire, notamment en rachetant la flotte de trains de nuit allemande. La Suisse, qui est à la pointe mondiale dans le domaine ferroviaire, n'a-t-elle pas là un immense potentiel? Seriez-vous prête à le saisir? Seriez-vous prête aujourd'hui à travailler à une réorientation de tout ce secteur dont on parle dans la loi, ce secteur des services au sol, qui pourrait être à l'avenir réorienté vers un secteur plus durable?

**Sommaruga** Simonetta, présidente de la Confédération: Tout d'abord, je ne sais pas exactement ce que, pour finir, le gouvernement autrichien a vraiment négocié et décidé. Il faudrait voir cela en détail. Ensuite, je relève un point qui concerne la loi sur le CO<sub>2</sub>.

Mit der Lenkungsabgabe, die Sie dort beschlossen haben, können Sie natürlich Anreize setzen. Zum Beispiel können Sie bei Flugverbindungen über kurze Strecken, bei Kurzstreckenflügen, die auf einfache Weise durch eine Zugfahrt ersetzt werden können, einen entsprechenden Anreiz geben.

Dritter Punkt: Der Bundesrat hat bereits die Aussage gemacht, dass er zusätzliche Kooperationen für internationale Zugverbindungen im europäischen Raum unterstützen will. Wir werden das mit den SBB im Zusammenhang mit den Eignergesprächen und den strategischen Zielen so

AB 2020 N 463 / BO 2020 N 463

besprechen und den SBB auch entsprechende Vorgaben machen. Hier haben wir keine Differenz.

Die einzige Differenz, die wir haben, ist die folgende Frage: Regeln Sie das hier in dieser Gesetzesbestimmung im dringlichen Recht, das eben auch noch befristet ist, oder setzen Sie die Anreize dort, wo sie richtig sind? Ich denke, Sie haben im CO<sub>2</sub>-Gesetz die richtigen Anreize gesetzt. Aber es stimmt schon, diese müssen dann auch unterstützt werden. An den Bundesrat können Sie sich halten. Er wird diese Anträge unterstützen.

**Trede** Aline (G, BE): Frau Bundespräsidentin, eine kurze Frage: Sie sprechen immer von der Weiterentwicklung der Klimaziele des Bundesrates, und auch Herr Bundesrat Maurer hat gestern gesagt, dass jetzt die Klimaziele für den Flugbereich ausgearbeitet werden. Könnten Sie mir konkret sagen, was das heisst? Denn bis jetzt sehe ich nur die Flugticketabgabe, die der Ständerat ins CO<sub>2</sub>-Gesetz schreiben will. Aber sonst sehe ich keine konkreten Ziele.

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Der Bundesrat hat bereits bei der Ausarbeitung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gesagt, dass sich alle Sektoren an den Klimaschutzmassnahmen beteiligen müssen, auch die Luftfahrt. Letzten Herbst, als der Ständerat die Beratung zum CO<sub>2</sub>-Gesetz durchgeführt hat, hat der Bundesrat diese Anträge ebenfalls mitgetragen und unterstützt. Ich denke, sie gehen genau in diese Richtung.

Wenn ich Ihnen vorhin gesagt habe, der Bundesrat denke aber, weil wir ein Netto-null-Ziel für 2050 haben, bereits jetzt über diese Periode hinaus, dann habe ich gemeint, dass dort die Ausgangslage wieder die gleiche sein wird. Alle Sektoren – z. B. Verkehr, Bau, Landwirtschaft – müssen ihren Beitrag leisten, um dieses Ziel zu erreichen. Dazu gehört auch die Luftfahrt.

**Gugger** Niklaus-Samuel (M-CEB, ZH): Geschätzte Frau Bundespräsidentin, ich habe eine gegenteilige Frage: Was macht der Bundesrat, um solide Unternehmen wie die Flughäfen, die selber vorgesorgt haben, zu schützen? Ich erkläre Ihnen das ein wenig. Da Flughäfen ein natürliches Monopol haben, werden die aviatischen Erträge durch den Bund reguliert. Die Luftfahrt ist Teil der Bilateralen Verträge. Man hat sich dabei auch an die



europäischen Regelungen zu halten. Der Swiss Finish dieser Regulierung ist sehr Airline-freundlich. So liegen die Gebühren in der Schweiz trotz höheren Lebens- und Lohnkosten unter dem europäischen Durchschnitt. Ich wünsche mir da eine Gegenmassnahme, um diese gesunden Unternehmen zu schützen.

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Vielen Dank für Ihre Fragen, Herr Gugger. Ich habe in Bezug auf die Gebühren auch schon anderes gehört. Ich sage mal Folgendes: Wir haben das unter anderem auch mit der Swiss und der Lufthansa im Zusammenhang mit der Ausgangslage besprochen. Ist die heutige Ausgangslage zum Beispiel in Bezug auf Gebühren und Betriebszeiten der Flughäfen für die Airlines eine wettbewerbsfähige Ausgangslage? Das haben sie bestätigt, und deshalb haben wir das auch so festgehalten.

Zur Frage, wie sich die Flughäfen dann ausgestalten: Sie wissen ja, die Flughäfen sind zum Teil im Mehrheits- oder Minderheitsbesitz der Kantone. Da haben die Kantone natürlich auch einen wesentlichen Einfluss darauf, wie diese Flughäfen dann ausgestaltet sind. Aber ich glaube, heute kann man sagen, dass die Ausgangslage für die Airlines mit den Bedingungen für die Flughäfen in Ordnung ist. Damit kann man ein Geschäft betreiben. Aber ich würde auch nicht sagen, dass die Bedingungen einseitig zugunsten der Airlines oder einseitig zugunsten der Flughäfen festgelegt sind. Ich muss Ihnen sagen, im UVEK hören wir jeweils die verschiedenen Interessengruppen an, und jede Gruppe hat gesagt, sie habe das Gefühl, sie komme ein bisschen zu kurz.

**Portmann** Hans-Peter (RL, ZH): Ich bin auch Mitglied der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich.

Frau Bundespräsidentin, Sie haben es jetzt nochmals erwähnt: Die Flughäfen Genf, Zürich, Basel, Lugano haben kantonale Mitbesitzer. Trotzdem stelle ich meine Frage. Ich nehme an, Sie haben auch mit diesen Kantonen gesprochen. Können Sie uns hier sagen, ob die Kantone einen Liquiditätsengpass ihrer Flughäfen stemmen könnten? Oder wäre es möglich, dass die Kantone dann doch noch um Hilfe beim Bund anfragen müssten?

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Danke für diese Frage, Herr Portmann. Selbstverständlich stehen wir mit den Kantonen über diese Situation im Austausch. Bis jetzt hat sich keine Notwendigkeit ergeben, dass hier auch noch Unterstützung vonseiten des Bundes notwendig ist. Die Kantone haben zum Teil eigene Massnahmen ergriffen, um die Liquidität zu sichern. Bis jetzt ist das gelungen. Aber selbstverständlich stehen wir in Kontakt. Wir erwarten natürlich hier wie auch bei den Luftfahrtunternehmen, dass sie zuerst ihre eigenen Möglichkeiten ausschöpfen, bevor sie beim Bund die hohle Hand machen.

**Borloz** Frédéric (RL, VD), pour la commission: Après ces longs discours, permettez-moi de rappeler un tout petit peu de quoi il s'agit. Vous avez la crise du coronavirus, un énorme machin qui a préoccupé le Conseil fédéral, les membres des chambres et les citoyens. De cette crise sont nées un certain nombre de décisions, des décisions prises par le Conseil fédéral en vertu des compétences que lui attribuent la Constitution et la loi. Ces décisions concernaient bien entendu en priorité des mesures sanitaires, ensuite principalement des mesures financières, des mesures d'aide, d'assistance. Des décisions aussi importantes que celle de fermer le pays, par exemple, ont été prises par le Conseil fédéral en quelques jours. Elles ont été prises dans l'intérêt du citoyen.

Aujourd'hui, toujours dans ce rythme d'urgence, le Conseil fédéral – et je remercie Mme la présidente de la Confédération de l'avoir rappelé – associe le Parlement, alors qu'il n'était pas forcément obligé de le faire puisque la loi lui donne un certain nombre de prérogatives, à des modifications législatives, pour continuer à appliquer les décisions qui ont été prises dans l'urgence.

Une de ces décisions concerne l'aviation suisse pour laquelle je rappelle les deux chiffres que j'ai donnés tout à l'heure: 38 pour cent des touristes qui viennent en Suisse y viennent en avion, et 50 pour cent des exportations de nos entreprises sont faites par les airs. Ce sont des centaines de milliers d'emplois dans des domaines divers et variés en Suisse. On n'est pas en train de discuter pour savoir si ces 34 000 emplois, c'est plus ou moins que les 120 000 d'un autre secteur, non. Ce sont globalement des centaines de milliers d'emplois qui dépendent de ce secteur. Et aujourd'hui, il faut juste se rappeler que la modification législative que l'on traite a pour but de s'occuper de cela.

Les chemins qui ne mènent nulle part sont parfois pavés de bonnes intentions. Nulle part: je ne peux pas m'empêcher de faire une petite pique, parce que, dans le fond, je ne comprends pas la menace de certains de mes préopinants consistant à dire que si nous n'acceptons pas l'amendement de la loi qu'ils demandent, ils refuseront le projet de révision partielle de la loi. J'ai du mal à comprendre cette situation et cette menace parce qu'on est en train de parler d'un intérêt économique supérieur, on est en train de parler de centaines de milliers d'emplois.

En plus, le calendrier politique est parfois bien fait. Ce n'est pas toujours le cas, mais en l'occurrence, il est



bien fait. Nous sommes à un mois de discuter de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Dans un mois, nous pourrions étudier la loi et prendre des décisions par rapport à des propositions qui nous sont faites, soit par le Conseil fédéral, soit par la commission, soit de manière individuelle, des propositions qui auront été pesées, sous-pesées, évaluées en commission et qui nous seront présentées. Ces propositions, une fois que nous aurons pris une décision les concernant, auront force de loi puisque c'est d'une loi dont il s'agit. Et il ne s'agit pas de mettre aujourd'hui des adjonctions à la loi sur l'aviation civile, des adjonctions totalement superflues – comme par exemple vouloir inscrire que la compagnie aérienne qui serait soutenue devra appliquer la

**AB 2020 N 464 / BO 2020 N 464**

loi sur le CO<sub>2</sub> –, cela ne sert à rien car elle sera dans l'obligation de l'appliquer.

Tout comme il ne sert à rien d'ajouter des dispositions consistant à dire que les compagnies aériennes devront respecter l'Accord de Paris sur le climat. Mais si on décide de ne pas respecter l'Accord de Paris et d'aller plus loin, cela veut dire qu'elles devront s'en tenir à l'Accord de Paris? Cela ne sert à rien, Mesdames et Messieurs! D'ailleurs, je crois savoir que l'Accord de Paris ne prévoit pas ce genre de dispositions – mais enfin, c'est une autre question.

La proposition de la minorité Schlatter vise la question du remplacement des avions. Or on ne parle pas des avions, dans ce projet, mais des compagnies qui sont au sol! Donc, vraiment, il n'y a aucun lien de cause à effet entre l'objet de la modification de loi et ce qui est demandé par la minorité. Bref, la minorité nous dit qu'il faut remplacer les avions par des avions qui polluent moins. Mais si la compagnie remplace un avion qui a quarante ans par un avion qui a trente ans, il polluera moins mais ne répondra toujours pas aux critères qui sont les critères contemporains s'appliquant aux nouveaux avions mis en service. Donc ces propositions, dans la pratique, sont tout à fait superfétatoires; elles sont inutiles, elles ne sont pas praticables.

Permettez-moi de dire encore un mot au sujet de la proposition de la minorité Trede qui vise une réduction du CO<sub>2</sub>. Je reconnais les bonnes intentions, mais il ne faut pas confondre les chemins qui ne mènent nulle part et les bonnes intentions. Je me réjouis du débat sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>. Je ferai partie, sans doute, comme lors du premier passage du projet devant notre conseil, de celles et ceux qui veulent avancer avec cette loi et qui, pour autant qu'elles soient quand même un peu raisonnables, soutiendront certainement bon nombre de propositions, afin de pouvoir avancer. Mais on le fera en temps voulu, c'est-à-dire dans un mois.

La minorité Pasquier vise à interdire de relier deux aéroports suisses par avion. Mais vous imaginez ce que cela signifie? Une telle interdiction, c'est une atteinte à la liberté de nos concitoyennes et de nos concitoyens, qui n'est pas anodine! On ne peut pas prendre, comme cela, la décision d'interdire une liaison entre deux aéroports, une décision qui toucherait nos concitoyens, les citoyens suisses! Il faut quand même un peu soupeser cette question-là: réfléchir à son application, aux exceptions, etc. Vous ne pouvez pas, comme cela, interdire un mouvement. La liberté de se déplacer, c'est quand même quelque chose d'assez sacré dans notre pays et, donc, on ne peut pas prendre une telle décision d'un jour à l'autre.

C'est la raison pour laquelle les reproches qui ont été faits de ne pas avoir le temps d'étudier cette modification législative – je suis désolé – ne sont pas des reproches que je peux accepter dans la mesure où, d'une part, le Conseil fédéral a aussi eu très peu de temps pour prendre des décisions importantes et il me semble que l'on peut aussi se dépêcher lorsque c'est nécessaire, et, d'autre part, c'est précisément les propositions de minorité qui sont faites qui nécessitent un travail supplémentaire au sein de la commission. Mais la modification législative qui est proposée est une modification extrêmement simple, que l'on peut adopter aujourd'hui. Je vous invite donc à soutenir les modifications proposées par le Conseil fédéral, et à ne pas, si possible, parce que vos minorités ne sont pas suivies, rejeter tout le paquet. Ce serait dommageable pour notre économie, pour nos emplois et nos concitoyens.

J'ajoute un dernier mot sur les propositions des minorités I (Bregy) et Christ qui visent à amener plus de sécurité dans la démarche du Conseil fédéral et les engagements financiers de la Confédération. Ces dispositions sont aussi superflues, puisqu'elles viseraient notamment à ce que le Conseil fédéral – si j'ai bien compris ce que M. Bregy a dit dans son développement, la traduction française de sa proposition de minorité étant toujours aussi mal faite qu'elle ne l'était en commission – soit engagé dans une voie que nous souhaitons absolument éviter qui est celle de devenir un actionnaire d'une entreprise internationale. Il me semble qu'on a déjà bien assez de soucis à gérer le pays, bien assez de soucis à gérer nos grandes entreprises, nos grandes régions en Suisse, sans avoir encore des responsabilités sur le bon déroulement d'une société à caractère international en détenant des actions et en devenant peut-être un jour un actionnaire prépondérant pour des intérêts qui ne sont pas les nôtres.

Je vous invite à rejeter l'ensemble des propositions de minorité qui vous sont faites et à suivre la majorité de la commission et le Conseil fédéral.



**Nordmann Roger** (S, VD): Cher collègue Borloz, à voir la fougue et l'enthousiasme avec lesquels vous défendez ce projet, vous êtes habité par une forte conviction. C'est ce qui me permet de vous poser une question, à vous non pas comme rapporteur, mais comme représentant du groupe libéral-radical. Ma question est la suivante: confirmez-vous que le groupe libéral-radical soutiendra la taxe sur les billets d'avion dans la loi sur le CO2 telle qu'elle a été adoptée au Conseil des Etats et telle qu'elle a été adoptée par la majorité de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie?

**Borloz Frédéric** (RL, VD), pour la commission: Le représentant du groupe libéral-radical s'est déjà exprimé à la tribune, c'était Monsieur Kurt Fluri. Je vous invite à lui poser la question tout à l'heure. A titre personnel, je la soutiendrai.

**Wasserfallen Christian** (RL, BE), für die Kommission: Ich möchte noch einmal dort einhaken, worum es geht, und vor allem dort, worum es nicht geht. Denn wir haben jetzt wieder all diese klimapolitischen Anträge gesehen. Um diese geht es definitiv nicht in dieser Gesetzesberatung. Es geht hier um alles in der Luftfahrt, was nicht fliegt und am Boden ist.

Frau Schlatter, wenn Sie vorbringen, es sei ein superdringliches Problem, sodass hierzu eine superdringliche Behandlung durchzuführen sei, und wenn ich die grüne Fraktion richtig verstanden habe, dass sie diese Gesetzgebung per se ablehnt, so muss ich sagen: Dafür, dass Sie nicht auf die Vorlage eintreten wollen und das Gesetz sowieso ablehnen, stellen Sie also bedenklich viele Anträge, dann noch sachfremde dazu. Die Seriosität dieser Anträge stelle ich auch als Kommissionssprecher infrage. Es werden, ohne irgendjemanden zu fragen, Betriebszeiten beschränkt, Flugverbindungen im Inland verboten, dies notabene ohne Vernehmlassung. Diese Anträge sind dann echt durch die Hintertür hereingekommen. Das ist nicht die Seriosität, die Sie von den anderen erwarten.

Ich stelle auch fest, dass die sozialdemokratische Fraktion tendenziell zu einer Ablehnung dieses Gesetzentwurfes neigt. Aber gleichzeitig fordern Sie dann GAV und Arbeitnehmerschutz. Aber mit Ihrer Haltung, die Gesetzgebung abzulehnen, riskieren Sie, dass dann entsprechend die Unternehmen ganz untergehen und 100 Prozent der Mitarbeitenden auf der Strasse stehen. Auch hier stelle ich mir die Frage, ob Sie die Verantwortung in dieser Situation wirklich wahrnehmen.

In der Summe: Diese Gesetzesvorlage eignet sich erdenklich schlecht, alle Parteiprogramme mitberücksichtigen zu können. Ich kann mir diese Bemerkung nicht verwehren.

Ich nehme noch summarisch zu diesen Minderheitsanträgen Stellung und beginne bei den klimapolitischen Äusserungen, die gemacht wurden, wonach die Luftfahrtbranche überhaupt keinen Beitrag leiste.

Faktisch ist es umgekehrt. Herr Hurter war der Einzige, der darauf aufmerksam gemacht hat. Die Luftfahrt ist die einzige Branche, die mit Corsia ein internationales System kennt, um klimapolitische Zielsetzungen zu verfolgen. Darin sind wir integriert. Ebenfalls beschlossen haben ja der Nationalrat und der Ständerat schon lange, dass wir beim EU-Emissionshandelssystem auch die Luftfahrt integrieren; das haben Sie vor Kurzem beschlossen. Da sind wir integriert. Ebenfalls kennen wir – und dies an die Fraktion der Grünen gerichtet – eine Kerosinsteuer auf Inlandsflügen. Im Fall, dass Sie also von Genf nach Zürich fliegen, kennen wir dafür eine Kerosinsteuer. Auf Auslandsflügen ist sie aufgrund des Chicagoer Abkommens von 1944 verboten. Das ist ein internationales Abkommen, das auch die Schweiz zu respektieren hat. Es wurde richtig gesagt, dass zum Beispiel auch die Swiss, obwohl es in

AB 2020 N 465 / BO 2020 N 465

dieser Vorlage ja gar nicht um die Swiss geht, Investments in neue Flugzeuge im Umfang von rund 8 Milliarden Schweizerfranken getätigt hat.

Sie sehen also, die ganze Branche ist schon längst in Bewegung und investiert Milliardenbeträge in neues Fluggerät. Ich darf auch den Bericht, das Factsheet des BAZL zitieren, gemäss welchem der Luftverkehr global zwei bis zweieinhalb Prozent der CO2-Emissionen ausstösst. Über Sinn und vor allem auch Unsinn einer Flugticketabgabe wollen wir dann in der nächsten Session streiten.

Ich komme zur Sozialpartnerschaft: Vom Einzelantrag Graf-Litscher, der in leicht verschärfter Form bei den zurückgezogenen Minderheitsanträgen abgelehnt wurde, werden GAV-Verhandlungen gefordert. Es kann ja nicht sein, dass wir in dieser superprovisorischen Notrechtssituation eine GAV-Verhandlung als Vertragsbestandteil verlangen. Ich habe einleitend gesagt: Die Gesetzgebung ist ja gültig bis am 31. Dezember 2025. Wenn Sie jetzt beginnen – und dies auch an die Adresse von Herrn Bregy –, einzelne Vertragsbestandteile und Bedingungen zu definieren, dann wird dies automatisch dazu führen, dass die Unternehmen dann nicht zeitgerecht gerettet werden können. Ein Beispiel: Wenn Herr Bregy zum Beispiel fordert, man müsse sich an



ausländischen Gesellschaften beteiligen, aber dies dummerweise im Vertrag nicht so ausgehandelt werden kann, dann hat der Bundesrat faktisch einen rechtswidrigen Vertrag unterzeichnet und sollte diesen Vertrag eigentlich gar nicht erst abschliessen.

Gleiches gilt für den Antrag Graf-Litscher: Wenn dann keine GAV-Bestimmungen verhandelt werden können, müsste man auch hier den Vertrag fallenlassen. Entsprechend bleiben dann die Firmen, die gerettet werden sollen, auf der Strecke, und dann haben Sie das Gegenteil von dem erreicht, was Sie möchten. Deshalb ist immer der langfristige Charakter dieser Gesetzesbestimmung in die Überlegungen mit einzubeziehen, wenn Sie abstimmen.

Ich gebe Ihnen jetzt einige Beispiele, wie solche Vertragsbestimmungen bezüglich Luftfahrt – nicht bei den flugnahen Betrieben, bei denen wir uns jetzt befinden, sondern bei den Airlines – aussehen können, und das basierend auf den Ereignissen rund um die Rettung der Swiss und der Edelweiss.

Einerseits wurde von den Banken ein Konsortialkredit mit Ausfallbürgschaft des Bundes erlassen. Es gibt zweistufige Finanzierungen: Einerseits die Grossbanken und andererseits die weiteren, kleineren Banken können oder müssen sich auch entsprechend an den Rettungen beteiligen. Es werden in den Verträgen Laufzeiten von fünf Jahren usw. festgelegt. Die Sicherheiten, die Sie immer genannt haben – auch das an die Adresse der Mitte-Fraktion –, sind jetzt in Bezug auf die Airlines gross. Es gibt Verpfändungen von Aktien, Abtretungen und Rangrücktritte. Das Beispiel wurde ja gestern von Bundesrat Maurer bestätigt: Die Lufthansa Group hat der Swiss bereits 200 Millionen Franken Liquiditätsreserven gegeben und verzichtet auf Dividenden. Es gibt Standortzusicherungen in diesen Verträgen, die klimapolitischen Ziele des Bundesrates gelten unverändert. Es wird jetzt bei der Luftfahrt beim Bestandteil, der fliegt, auch eine Luftfahrtstiftung geben, welche die ganzen Dinge überwacht, und es werden im Gegensatz zu den Covid-19-Krediten für die übrige Wirtschaft marktübliche Zinsen im Umfang von rund 3 Prozent verlangt.

Das sind also die Bestandteile, die jetzt in Bezug auf die Airlines ausgehandelt wurden.

Gleiches wird auch der Fall sein bei diesen flugnahen Betrieben, wo sich, wie die Frau Bundespräsidentin richtig ausgeführt hat, die Frage der Eigentümerschaft natürlich deutlich akzentuiert, weil der chinesische Drache, der von Herrn Bregy ins Feld geführt wurde, schon ein sehr gefräßiges Tierchen ist. Deshalb müssen wir schauen, dass das Geld wirklich in der Schweiz bleibt.

Der Weg in Richtung Auffanggesellschaften wurde ja aufgezeigt. Wenn ich "Auffanggesellschaft" sage, dann meine ich eben gerade nicht eine ausländische Unternehmung, die dort entstehen soll, sondern eine schweizerische, mit der eben verhindert werden soll, dass innerhalb dieser Unternehmung Gelder an die Muttergesellschaften nach Fernost abfliessen.

In diesem Sinne ist der Minderheitsantrag von Herrn Bregy eben nicht zielführend, weil dieser ja vorsieht, dass man sich direkt an der ausländischen Muttergesellschaft oder der Tochtergesellschaft mindestens beteiligen kann. Es würde der Zielsetzung des Bundesrates diametral widersprechen, eine einheimische Auffanggesellschaft gründen zu können, um diese Probleme zu lösen.

Bleiben wir also am Boden, bleiben wir bei dieser Vorlage, reichern wir sie nicht mit unnötigen Vertragsbestandteilen an, die dann im Verlaufe des Geschäftes hinderlich sein könnten. Folgen wir stattdessen analog der Mehrheit der Kommission, die Sie bittet, alle Minderheitsanträge abzulehnen.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20291)

Für Eintreten ... 163 Stimmen

Dagegen ... 28 Stimmen

(5 Enthaltungen)

### **Bundesgesetz über die Luftfahrt Loi fédérale sur l'aviation**

#### *Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates





**Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 27 Abs. 2 Bst. f**

*Antrag der Minderheit*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)  
f. beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft, welche in Bezug auf die Emissionen dem neusten Stand der Technik entsprechen.

**Art. 27 al. 2 let. f**

*Proposition de la minorité*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)  
f. en cas de remplacement d'aéronefs, acquérir exclusivement des engins conformes aux normes techniques actuelles en matière d'émissions.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20292)

Für den Antrag der Minderheit ... 84 Stimmen

Dagegen ... 112 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Art. 32 Abs. 2**

*Antrag der Minderheit*

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)  
Die gewerbsmässige Beförderung von Personen zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz ist grundsätzlich verboten.

**Art. 32 al. 2**

*Proposition de la minorité*

(Pasquier, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

Le transport commercial de personnes entre deux aéroports suisses est en principe interdit.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20293)

Für den Antrag der Minderheit ... 66 Stimmen

Dagegen ... 125 Stimmen

(5 Enthaltungen)

AB 2020 N 466 / BO 2020 N 466

**Art. 36 Abs. 1bis**

*Antrag der Minderheit*

(Trede, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)  
Dabei achtet der Bundesrat darauf, dass die im CO<sub>2</sub>-Gesetz festgelegten Vorgaben zur Reduktion der Treibhausgasemissionen eingehalten werden.

**Art. 36 al. 1bis**

*Proposition de la minorité*

(Trede, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi)  
Pour ce faire, il prend en compte le respect des objectifs de réduction de gaz à effet de serre inscrits dans la loi sur le CO<sub>2</sub>.



*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20294)

Für den Antrag der Minderheit ... 74 Stimmen

Dagegen ... 110 Stimmen

(13 Enthaltungen)

**Art. 36a Abs. 5**

*Antrag der Minderheit*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Betriebskonzessionen können grundsätzlich nur an Flugplätze vergeben werden, die eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhalten.

**Art. 36a al. 5**

*Proposition de la minorité*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Une concession d'exploitation ne peut en principe être octroyée qu'aux aérodromes observant un couvre-feu nocturne de 22 à 6 heures.

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Le vote vaudra également pour l'article 36b alinéa 3.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20295)

Für den Antrag der Minderheit ... 68 Stimmen

Dagegen ... 127 Stimmen

(2 Enthaltungen)

**Art. 36b Abs. 3**

*Antrag der Minderheit*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Betriebsbewilligungen können grundsätzlich nur an Flugplätze vergeben werden, die eine Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr einhalten.

**Art. 36b al. 3**

*Proposition de la minorité*

(Schlatter, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni, Töngi, Trede)

Une autorisation d'exploitation ne peut en principe être délivrée qu'aux aérodromes observant un couvre-feu nocturne de 22 à 7 heures.

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Cette proposition a donc été rejetée.

**Art. 101**

*Antrag der Minderheit I*

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Abs. 1bis*

Der Bund gewährleistet solche Beiträge oder Darlehen nur, wenn:

a. sich die Unternehmen verpflichten, die Flottenerneuerung durch CO<sub>2</sub>-ärmere und leisere Flugzeuge voranzutreiben;

*Antrag der Minderheit II*

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Abs. 1bis*

Der Bund gewährleistet solche Beiträge oder Darlehen nur, wenn:

b. sich die Unternehmen verpflichten, die CO<sub>2</sub>-Emissionen für Flüge unter 1000 Kilometer zu kompensieren;

c. sich die Unternehmen verpflichten, Businesspläne mit verbindlichen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen vorzulegen, die mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbar sind.



*Antrag der Minderheit III*

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

*Abs. 1ter*

Der Bund gewährleistet solche Beiträge oder Darlehen nur, wenn die Unternehmen einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abgeschlossen haben und sich verpflichten, während der Unterstützungsphase keine Entlassungen vorzunehmen.

*Antrag Graf-Litscher*

*Abs. 1ter*

Die Unterstützung wird an die Bedingung geknüpft, dass die Unternehmen verpflichtet werden, mit den Personalverbänden Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag zu führen und mit diesen zusammen sozialverträgliche Lösungen zu suchen, sofern ein Personalabbau unvermeidlich wird.

**Art. 101**

*Proposition de la minorité I*

(Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Al. 1bis*

La Confédération alloue de tels subventions ou prêts uniquement si:

a. les entreprises s'engagent à faire avancer le renouvellement de leur flotte au moyen d'avions qui émettent moins de CO<sub>2</sub> et qui sont plus silencieux;

*Proposition de la minorité II*

(Pult, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pasquier, Piller Carrard, Schlatter, Storni, Töngi, Trede)

*Al. 1bis*

La Confédération alloue de tels subventions ou prêts uniquement si:

b. les entreprises s'engagent à compenser les émissions de CO<sub>2</sub> pour les vols de moins de 1000 kilomètres;

c. les entreprises s'engagent à présenter des plans d'affaires comportant des objectifs contraignants de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, qui soient compatibles avec les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

*Proposition de la majorité III*

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

*Al. 1ter*

La Confédération ne garantit de telles subventions ou de tels prêts que si les entreprises ont conclu une convention collective de travail (CCT) et si elles s'engagent à ne pas procéder à des licenciements pendant toute la période durant laquelle elles bénéficient d'un soutien.

*Proposition Graf-Litscher*

*Al. 1ter*

Le soutien financier sera accordé à la condition que les entreprises soient tenues de mener des négociations avec les associations du personnel sur une convention collective de travail et de collaborer avec celles-ci pour définir des solutions socialement supportables, pour autant qu'une réduction du personnel soit inévitable.

AB 2020 N 467 / BO 2020 N 467

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20296)

Für den Antrag der Minderheit I ... 84 Stimmen

Dagegen ... 110 Stimmen

(3 Enthaltungen)

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20297)

Für den Antrag der Minderheit II ... 87 Stimmen

Dagegen ... 110 Stimmen

(0 Enthaltungen)



**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Je vous informe que la proposition de la minorité III (Graf-Litscher) a été retirée au profit de la proposition individuelle Graf-Litscher, que vous avez reçue hier par courriel. Le vote sur l'alinéa 1 vaudra également pour l'article 102a alinéa 4.

*Dritte Abstimmung – Troisième vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20298)

Für den Antrag Graf-Litscher ... 73 Stimmen

Dagegen ... 122 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Art. 102a**

*Antrag der Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Antrag der Minderheit*

(Christ, Schaffner)

*Abs. 1*

...

a. ... an Gesellschaften, insbesondere an Auffanggesellschaften, zur Sicherstellung ...

...

*Antrag der Minderheit*

(Christ, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pult, Schaffner)

*Abs. 2*

Der Bundesrat regelt unter Berücksichtigung angemessener Sicherheiten die Voraussetzungen ...

*Antrag der Minderheit I*

(Bregy, Candinas, Müller-Altermatt)

*Abs. 3*

Voraussetzung für die Gewährung von Finanzhilfen an ausländische oder ausländisch dominierte Unternehmen ist die Absicherung durch Beteiligungsrechte in gleichem Umfang oder gleichwertige Sicherheitsmassnahmen. Im Fall von Tochtergesellschaften ausländischer oder ausländisch dominierter Unternehmen gilt diese Voraussetzung gleichermassen für die Muttergesellschaft. Der Bundesrat erlässt die entsprechenden Bestimmungen.

*Antrag der Minderheit II*

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

*Abs. 4*

Der Bund gewährleistet solche Beiträge oder Darlehen nur, wenn die Unternehmen einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abgeschlossen haben und sich verpflichten, während der Unterstützungsphase keine Entlassungen vorzunehmen.

*Antrag Graf-Litscher*

*Abs. 4*

Die Unterstützung wird an die Bedingung geknüpft, dass die Unternehmen verpflichtet werden, mit den Personalverbänden Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag zu führen und mit diesen zusammen sozialverträgliche Lösungen zu suchen, sofern ein Personalabbau unvermeidlich wird.

**Art. 102a**

*Proposition de la majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats



*Proposition de la minorité*

(Christ, Schaffner)

*Al. 1*

...

a. ... des sociétés, en particulier à des sociétés supplétives, pour assurer ...

...

*Proposition de la minorité*

(Christ, Aebischer Matthias, Graf-Litscher, Pult, Schaffner)

*Al. 2*

Le Conseil fédéral règle, tout en s'assurant que des sûretés suffisantes sont fournies, les conditions de la participation ...

*Proposition de la minorité I*

(Bregy, Candinas, Müller-Altermatt)

*Al. 3*

Des aides financières sont octroyées à des entreprises étrangères ou dominées par des groupes étrangers à la condition que soient garantis des droits de participation identiques ou des mesures de protection équivalentes. Pour les filiales d'entreprises étrangères ou dominées par des groupes étrangers, cette condition s'applique de la même façon que pour la société mère. Le Conseil fédéral édicte les dispositions concernées.

*Proposition de la minorité II*

(Graf-Litscher, Aebischer Matthias, Pasquier, Piller Carrard, Pult, Storni)

*Al. 4*

La Confédération ne garantit de telles subventions ou de tels prêts que si les entreprises ont conclu une convention collective de travail (CCT) et si elles s'engagent à ne pas procéder à des licenciements pendant toute la période durant laquelle elles bénéficient d'un soutien.

*Proposition Graf-Litscher*

*Al. 4*

Le soutien financier sera accordé à la condition que les entreprises soient tenues de mener des négociations avec les associations du personnel sur une convention collective de travail et de collaborer avec celles-ci pour définir des solutions socialement supportables, pour autant qu'une réduction du personnel soit inévitable.

*Abs. 1 – Al. 1*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20299)

Für den Antrag der Mehrheit ... 150 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 46 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 2 – Al. 2*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20300)

Für den Antrag der Minderheit ... 105 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 91 Stimmen

(0 Enthaltungen)

*Abs. 3 – Al. 3*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20301)

Für den Antrag der Minderheit I ... 109 Stimmen

Dagegen ... 83 Stimmen

(5 Enthaltungen)



*Abs. 4 – Al. 4*

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Cette proposition est caduque, Mme Graf-Litscher ayant retiré sa proposition de minorité à l'article précédent.

Nous devons maintenant nous prononcer sur le frein aux dépenses concernant l'ensemble de l'article 102a.

AB 2020 N 468 / BO 2020 N 468

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.039/20302)

Für Annahme der Ausgabe ... 174 Stimmen

Dagegen ... 14 Stimmen

(10 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

**Art. 103 Abs. 1 Bst. a; Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 103 al. 1 let. a; ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**La présidente** (Moret Isabelle, présidente): Nous passons au vote sur l'ensemble. Selon l'article 77 de la loi sur le Parlement, la clause d'urgence en sera exceptée. Le vote sur la clause d'urgence aura lieu une fois que les deux conseils auront approuvé le projet.

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 20.039/20303)

Für Annahme des Entwurfes ... 133 Stimmen

Dagegen ... 60 Stimmen

(3 Enthaltungen)