

Dritte Sitzung – Troisième séance

Mittwoch, 3. Juni 1992, Vormittag
Mercredi 3 juin 1992, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Nebiker

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung **Navigation aérienne. Loi. Modification**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 20. November 1991 (BBI 1992 I 607)
 Message et projet de loi du 20 novembre 1991 (FF 1992 I 587)
 Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten und Ablehnung der Rückweisungsanträge

Minderheit I

(Zwygart, Stalder)

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

Minderheit II

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

Eintreten und Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag,

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

Antrag Meier Hans

Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière et rejeter les propositions de renvoi

Minorité I

(Zwygart, Stalder)

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

Minorité II

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

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

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

Proposition Meier Hans

Ne pas entrer en matière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

avec ces quatre points, plus on se rapprochait à nouveau d'une révision totale et plus également on mettait en évidence des divergences très profondes sur tel ou tel chapitre. Enfin, aujourd'hui, le message qui vous est soumis s'intitule seulement «Modification de la loi sur la navigation aérienne». Il faut savoir que cette loi nous occupera à nouveau dans quelques semaines dans le cadre d'Eurolex et dans quelques années aussi, lors du rapprochement avec l'Europe. Pour le moment, nous n'aménagerons que les points les plus urgents. Dans ces conditions, ces modifications de la loi ne soulèvent évidemment pas un enthousiasme délirant. Par ailleurs, elles n'ont pas été soumises à la procédure de consultation habituelle. Seule, la Commission de la navigation aérienne a débattu des modifications proposées en les acceptant en majorité. Plusieurs milieux concernés, notamment ceux qui s'occupent de la protection de l'environnement, se trouvaient confrontés à des délais extrêmement courts pour faire connaître leur position. La commission a donc mené plusieurs «hearings» avec les groupes concernés, le 26 mars. Nous avons entendu en particulier M. Jobin, Directeur de l'aéroport de Genève-Cointrin, MM. Spoedlin et Zogmal des organisations de la protection de l'environnement, Wyler et Moreillon, représentants d'Aérosuisse et M. Odermatt, de l'Office fédéral de la justice, pour des questions de statut juridique de SWISS-CONTROL.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

weiteres Loch in den schon arg geschrumpften Bundesbeutel schneiden will.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

rung der Flughäfen eine Daueraufgabe des Bundes sei. Der Beitrag belief sich damals immerhin auf 156,6 Millionen Franken für beide Flughäfen mit enorm günstigen Darlehensbedingungen (2 Prozent Zins). Versuchen Sie irgendwo ein Haus zu bauen, für welches Sie nur 2 Prozent Zins bezahlen müssen!

Nun soll diese Subventionierung entgegen allen früheren Aussagen des Bundesrates ausdrücklich als Daueraufgabe zementiert werden. Es ist doch merkwürdig, dass jene – insbesondere die Auto-Partei-Fraktion, die FDP- und die SVP-Fraktion –, die in diesem Rat und in der Presse dauernd nach marktwirtschaftlichem und ordnungspolitischem Verhalten des Bundes rufen, hier plötzlich – aus welchen Interessen auch immer – nicht mehr die Kraft aufbringen, sich gegen diese Staatssubventionen zu wehren. Merkwürdig ist auch, dass es dieselben Leute sind, die lautstark die Lage der Bundeskasse bejammern und jetzt so locker den Flughäfen Subventionen nachwerfen. Merkwürdig ist ebenfalls, dass der Flugverkehr privilegiert wird, übrigens auch gegenüber dem Automobilverkehr. Beim Luftverkehr wird der Treibstoffzoll nicht erhoben, im Gegensatz zum Automobilverkehr. Nun soll es eine generelle Subventionierung im Luftfahrtbereich geben. Das ist absolut unerklärlich!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Erste Abstimmung – Premier vote

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

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Eventuell – <i>A titre préliminaire</i>	
Für den Antrag der Minderheit II	offensichtliche Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit I	15 Stimmen

Definitiv – Définitivement

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

Detailberatung – Discussion par articles

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

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

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

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3a (neu)
Antrag der Kommission
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

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

Antrag Loeb François

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

Art. 3a (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

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

Biffer

Proposition Loeb François

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

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

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

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

Es geht nun aber nicht einfach um die Frage, ob dem Parlament eine Entscheidungsbefugnis genommen wird und neu an den Bundesrat zu übertragen sei. Ich bin nicht so blauäugig, zu meinen, dass die Mehrheit in den beiden Räten nicht auch zugunsten von immer mehr Verkehr und dem weiteren Ausbau von Fluglinien und Flughäfen votiert – trotzdem, die kritischen Stimmen sind vertreten. Vor allem bewirkt die Behandlung einschlägiger Geschäfte im Parlament auch eine bessere Information der Öffentlichkeit über bevorstehende Ausbaupläne, insbesondere über neue Fluglinien, von denen vor allem die Lebensqualität der Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen und Flugplätzen beeinträchtigt wird. Wie solche Abkommen ohne Mitentscheidung des Parlaments dann etwa zustande kommen, darüber erhält man allein schon eine Ahnung, wenn man bedenkt, auf welche Art

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

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

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

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

Ich habe in einer Fragestunde die Frage gestellt, warum ein Amerikaner wesentlich günstiger in die Schweiz und zurück fliegen kann als ein Schweizer nach Amerika und zurück. Ich habe die Frage gestellt, warum man den Wettbewerb nicht vermehrt spielen lasse. Dann ist mir geantwortet worden, es sei Dumping, was gewisse Luftfahrtgesellschaften praktizierten.

Jetzt muss ich Ihnen sagen: Dumping ist ein Wort, das aus der Mottekkiste von früher stammt. Im freien Wettbewerb ist die Preisfrage eine entscheidende Frage. Wenn jemand z. B. mit einer Billigfluglinie fliegt, hat er auch die entsprechenden Nachteile. Er fliegt dann vielleicht mit zwölf Stunden Verspätung und erhält seine Koffer erst drei Tage später. Aber es gibt junge Leute, für die der Preis entscheidend ist. Wir sollten doch nun wirklich auf diese Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Ich habe keine Minute Angst für die Swissair. Die Swissair ist eine Qualitätsfluglinie und wird deswegen keine Probleme bekommen. Aber dieser absolute Schutz und diese Tarifabsprachen sind etwas, das mich stört.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Poncet: Le groupe libéral est autant attaché aux droits du Parlement qu'un autre, mais le problème qui se pose en matière d'accords de trafic aérien est d'ordre essentiellement technique. Je rappelle qu'à l'heure actuelle nous avons 102 ou 103 accords de ce type, qu'avec la modification apportée par l'Espace économique européen et la libéralisation d'une manière générale, ces 102 accords à caractère technique vont probablement tous devoir être modifiés. Aucun de ceux-ci ne contient des éléments fondamentaux au plan politique. Je ne reviendrai pas sur ce qu'a dit tout à l'heure M. Binder à propos de la constitutionnalité de cette délégation de compétences. Ces conditions sont réalisées, mais la proposition selon laquelle nous devrions résérer à ce Parlement la compétence exclusive de décider si Swissair doit ouvrir une ligne pour Nairobi et conclure, à cet effet, un accord technique avec le gouvernement du Kenya, est évidemment une proposition inacceptable, compte tenu du nombre d'accords de ce genre. Par conséquent, le groupe libéral vous invite à rejeter à cet égard la proposition de la minorité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Präsident: Herr Loeb hat seinen Antrag zurückgezogen.

Abstimmung – Vote

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

Art. 3b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Meier Hans

Abs. 3 (neu)

Das Bundesamt legt jährlich Rechenschaft über die getätigten Kontrollen ab.

Art. 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Meier Hans

AI. 3 (nouveau)

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

Abs. 1, 2 – AI. 1, 2

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – AI. 3

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

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

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

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

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

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

Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Meier Hans	25 Stimmen
Dagegen	60 Stimmen

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

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

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 19 (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Art. 19 (nouveau)

Proposition de la commission

AI. 1

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

AI. 2

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

Art. 19a (neu)

Antrag der Kommission

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

Art. 19a (nouveau)

Proposition de la commission

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angenommen – Adopté

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

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

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

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 37

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 5 (neu)

Mehrheit

Ablehnung des Antrages der Minderheit

Minderheit

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

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

Art. 37

Proposition de la commission

Titre, Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 5 (nouveau)

Majorité

Rejeter la proposition de la minorité

Minorité

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

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

Titel, Abs. 3 – Titre, al. 3

Angenommen – Adopté

Abs. 5 – Al. 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Abstimmung – Vote

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

Art. 37a (neu)

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3, 5

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

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

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Steiger, Herczog, Vollmer)

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

Antrag Robert

Streichen

Antrag Ledermann

Titre

b. Raumplanung

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3

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

Abs. 4

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

Antrag Vollmer

Rückweisung an die Kommission

Schriftliche Begründung

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

Art. 37a (nouveau)

Proposition de la commission

Al. 1, 3, 5

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

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

Al. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Steiger, Herczog, Vollmer)

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

Proposition Robert

Biffer

Proposition Ledermann

Titre

b. Aménagement du territoire

AI. 1

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

AI. 2

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

AI. 3

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

AI. 4

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

Proposition Vollmer

Renvoyer l'article à la commission

Art. 37b*Antrag der Kommission*

Abs. 1, 3, 5, 6

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

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

Abs. 4

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Steiger, Herczog, Vollmer)

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

Antrag Robert

Streichen

Antrag Bircher Peter

Streichen

Antrag Ledegerber

Titel

c. Konzessionsverfahren bei öffentlichen Flugplätzen

Abs. 1

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

Abs. 2–5

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

Antrag Vollmer

Rückweisung an die Kommission

Schriftliche Begründung

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

Art. 37b*Proposition de la commission*

AI. 1, 3, 5, 6

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AI. 2

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

AI. 4

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Steiger, Herczog, Vollmer)

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

Proposition Robert

Biffer

Proposition Bircher Peter

Biffer

Proposition Ledegerber

Titre

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

AI. 1

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

AI. 2–5

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

Proposition Vollmer

Renvoyer l'article à la commission

Art. 37c (neu)*Antrag Ledegerber*

Titel

d. Verfahren bei allen anderen Flugplätzen

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3

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

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

Art. 37c (nouveau)*Proposition Ledegerber*

Titre

d. Procédure applicable à tous les autres aérodromes

AI. 1

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

AI. 2

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

AI. 3

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

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

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

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

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

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

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

Stimmen Sie bitte diesem Rückweisungsantrag zu.

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

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

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

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

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

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

Ich bin Bewohnerin der Stadt Bern, wohne also im Einzugsgebiet des Belpmoos. Die Flugzeuge fliegen über unsere Wohnquartiere, Herr Ogi, sie fliegen nicht über Ihre Wohngemeinde. Wunderbarerweise fällt ja der Verkehrslärm immer dort an, wo diejenigen, welche die Entscheide treffen, nicht wohnen. Der Lärm, auch der Fluglärm, ist eine zunehmende Plage für unsere Wohngebiete. Er mindert die Lebens- und Wohnqualität für Hunderttausende von Menschen ganz entscheidend. Er hat auch negative Konsequenzen auf die finanzielle Lage der öffentlichen Hand, weil die Lebensqualität in den Städten und in den betroffenen Dörfern sinkt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Deshalb bitte ich Sie, zumindest Artikel 37b zu streichen oder das Geschäft an die Kommission zurückzuweisen.

Steiger, Sprecher der Minderheit: Meine Anträge sind nur recht kleine Pflänzchen im Gestüpp der Anträge zu den Artikeln 37a und 37b. Sie sollen bewusst machen, welche unglaubliche Provokation in den Absätzen 4 der Artikel 37a und 37b steckt. Die offizielle Fassung lautet: «Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermäßig behindert wird.» Ich verlange statt dessen, dass auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen sind. Punkt!

Vorhin haben Sie die Wasserfliegerei den Kantonen überlassen. Wo es jetzt ums Wichtige geht, soll das nicht gelten. Wenn Sie der Teilrückweisung gemäss Antrag Vollmer nicht zustimmen, möchte ich Ihnen die zwei von mir aus gesehen recht entlarvenden Abstimmungen über diesen Teilstreichungsantrag nicht ersparen.

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

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

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

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

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

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

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

Ich bitte Sie deshalb, primär diesem zuzustimmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

kühlem Kopf beraten und Ihnen einen neuen Vorschlag präsentieren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dafür vielleicht drei wesentliche Gründe:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ich muss Ihnen sagen: Das Gutachten geht von der bestehenden Rechtslage aus, die nicht befriedigt – ich betone: die nicht befriedigt. Deshalb wollen wir eben die Situation verbessern, anfassen, transparenter machen, bürger näher gestalten. Zum Schluss möchte ich Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass die heutige Situation in keiner Art und Weise befriedigt. Deshalb brauchen wir eine Anpassung.

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

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

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

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Vollmer	63 Stimmen
Dagegen	89 Stimmen

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

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

Luftfahrtgesetz. Änderung

Navigation aérienne. Loi. Modification

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.076
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	755-780
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 217