



02.043

**Luftfahrtgesetz.  
Änderung****Loi fédérale sur l'aviation.  
Modification***Zweitrat – Deuxième Conseil*

## CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.12.02 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.03 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.03.03 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 21.03.03 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)  
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.03.03 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Leuenberger** Ernst (S, SO), für die Kommission: Ich mache die Ratsmitglieder darauf aufmerksam, dass in der Detailberatung dreimal eine Abstimmung nach dem Kriterium der Ausgabenbremse vorgesehen ist. Das erfordert die Zustimmung von 24 Mitgliedern dieses Rates. Wenn alle da bleiben, die jetzt noch da sind, mag es vielleicht knapp reichen, wenn Sie auch die edle Absicht haben, diesem an sich unbestrittenen Geschäft dann im Detail zuzustimmen.

AB 2003 S 157 / BO 2003 E 157

Wir sind Zweitrat; der Nationalrat hat diesem Geschäft mit 123 zu 1 Stimmen zugestimmt. Ihre Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf das Geschäft einzutreten und es mit einer kleinen Änderung im Detail gemäss der bundesrätlichen Vorlage zu genehmigen.

Was ist der Zweck der ganzen Übung? Die Frage wird beantwortet, wenn Sie im Text des Änderungsvorschlages blättern und sehen, dass in Artikel 40 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes neu vorgeschlagen wird, der Bundesrat könne den zivilen und den militärischen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise einer nicht gewinnstrebigen, gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft übertragen, an welcher der Bund sich mehrheitlich zu beteiligen habe. Sie erkennen daraus: Es geht darum, die zivile und militärische Flugsicherung zusammenzuführen, und zwar aus Gründen der Kapazitätsbewirtschaftung bzw. der Kapazitätsausnutzung bei unserem kleinen Luftraum.

Zwar ist schon im geltenden Gesetz, in Artikel 40 Absatz 5, eine entsprechende Bestimmung enthalten, die lautet: "Die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste sind entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abzustimmen und, soweit dies betrieblich und technisch sinnvoll ist, miteinander zu vereinigen." Das ist also geltendes Recht. Insofern ist diese Zusammenführung nichts Neues, sondern schon lange in Betracht gezogen.

Will man nun diese beiden Dienste vereinigen, so hat das eine Reihe von Konsequenzen, die im entsprechenden Bundesbeschluss in den Absätzen 2bis, 2ter und 2quater von Artikel 40 beschrieben sind und auch Bestimmungen enthalten, die dann zu höheren Ausgabenbeschlüssen führen könnten. In der Tat müsste diese neue Gesellschaft, die neue, zusätzliche Aufgaben übernimmt, mit dem angemessenen Kapital ausgestattet werden, damit sie ihre Investitionen finanzieren kann. Das ist der Gehalt von Absatz 2bis.

In der Tat gäbe es auch Probleme mit den Vorsorgeeinrichtungen: aus dem banalen Grund, dass es sich hier, was die militärische Flugsicherung angeht, um ein Outsourcing handelt, was hier in diesem Saal in den letzten Tagen ja mehrmals angesprochen wurde. Es müssten also Leute, die bisher beim Bund waren, zu dieser privatrechtlichen Aktiengesellschaft, heute Skyguide genannt, wechseln; es handelt sich um rund hundert Personen. Es kommt dann noch das Detail dazu – das haben Sie den Unterlagen entnommen –, dass die militärischen Flugverkehrsleiter ein höheres Pensionsalter hatten, als das die zivilen Flugverkehrsleiter haben. Diese Anpassung müsste zu entsprechenden Leistungen führen, die man den militärischen Flugverkehrsleitern mitgeben würde. Deshalb ist in Artikel 40 Absatz 2ter mit einer Kann-Vorschrift geregelt, dass





der Bund zusätzliche Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber ihren Vorsorgeeinrichtungen aufgrund der Rechnungslegung erstmals ganz oder teilweise finanzieren kann. Ähnlich ist diese Problemlage in Absatz 2quater beschrieben.

Diese ganze Geschichte inklusive der Infrastruktur – es müsste ein neues Flugsicherungsgebäude in Dübendorf erstellt werden – hätte nach bundesrätlichen Angaben Kosten in der Grössenordnung von 215 bis 250 Millionen Franken zur Folge. Ich weise noch einmal darauf hin, dass auf entsprechende Fragen in der Kommission hin klar ausgeführt worden ist: Es figuriert im Budget des Jahres 2003 zwar ein Betrag für die Finanzierung dieser Gesellschaft, dieser Betrag ist aber gesperrt, bis beide Kammern des Parlamentes diese Vorlage verabschiedet haben. Im Übrigen ist auf eine entsprechende Frage hin klar festgehalten worden, dass bisher weder der Bau in Dübendorf begonnen worden sei noch irgendwelche Geldmittel unter diesem Titel geflossen seien. Ich komme damit zur zentralen Frage, die in der Kommission natürlich am meisten zu reden gegeben hat, nämlich zur Frage: Welchen Einfluss hat die allfällige Nichtratifizierung des Staatsvertrages über die Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet auf diese Geschichte hier?

Wir werden dieses Geschäft ja erst nächste Woche behandeln. Es ist getrennt traktandiert worden, weil der Bundesrat immer wieder klargemacht hat, dass diese Vorlage in jedem Fall dem Parlament zur Genehmigung zu unterbreiten ist. So haben denn die beiden zuständigen Departemente, UVEK und VBS, in einem Schreiben mit Datum vom 7. März unsere Kommissionen erneut informiert und festgehalten: "Für den Bundesrat ist unbestritten, dass ein schweizerisches Unternehmen den schweizerischen Luftraum sichern und überwachen muss."

Zur Frage einer allfälligen Nichtratifizierung führen diese beiden Departemente dann aus: "Selbst bei einer Nichtratifizierung des Staatsvertrages mit Deutschland ist die Flugsicherung gemäss Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes eine hoheitliche Aufgabe, für die der Bund verantwortlich ist. Skyguide ist ein Instrument des Bundes zur Erfüllung dieser Aufgabe. Die Gewährleistungspflicht des Bundes für die Flugsicherung und die Wahrung der Lufthoheit bedingt, dass der Bund die Rechtsgrundlagen schafft, um seinen Unternehmen im Bedarfsfall auch die nötigen Finanzmittel zukommen zu lassen. Dies ist der Gegenstand der Revision von Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes. Die konkreten Ausgaben werden dem Parlament noch im Rahmen des Budgets zur Bewilligung unterbreitet." So weit die Departemente UVEK und VBS.

Damit ich dann in der Detailberatung nicht noch einmal das Wort ergreifen muss, will ich Sie darauf aufmerksam machen, dass die Kommission bei Artikel 40 Absatz 2 noch eine Präzisierung eingeführt hat, und zwar dergestalt – da trifft sie sich mit dem Kommentar, den die beiden Departemente uns ja soeben mitgeteilt haben –, dass hier die Formulierung "Der Bund ist für die hoheitliche Funktion verantwortlich" eingeführt wird. Das ist im Einvernehmen mit dem Departement geschehen.

Es ist absolut unbestritten, dass die Verkehrsregelung am Himmel eine hoheitliche Funktion ist, eine Polizeifunktion, und das soll hier mit dieser Beifügung noch verdeutlicht werden. Es hat sich vor kurzem erwiesen – auch in Gesprächen mit unseren Nachbarländern –, dass man sich zum Beispiel in Deutschland etwas gewundert hat, dass wir diese hoheitliche Aufgabe an eine private Gesellschaft übertragen haben. Mit dieser Formulierung soll geklärt werden, dass da zwar eine privatrechtliche Gesellschaft am Werk ist, die aber – schweizerisch-pragmatisch – grossmehrheitlich dem Bund gehört. Der Bund wird ja dieser Gesellschaft mit klaren Leistungsaufträgen sagen, was sie zu tun hat, soweit dies nicht bereits hier im Gesetz umschrieben ist. Ich bitte Sie also, bei Artikel 40 Absatz 2 dieser durch die Kommission beigefügten Präzisierung zuzustimmen. Ebenfalls bei Artikel 40 ist vielleicht eine Präzisierung vonseiten des Bundesrates am Platz. Es steht hier im zweiten Satz von Absatz 2: "Der zivile und der militärische Flugsicherungsdienst sind entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abzustimmen." Die Kommission interpretiert diesen Satz so, dass damit ausgesagt werden will: In diesem kleinen schweizerischen Luftraum muss Ordnung zwischen den Bedürfnissen geschaffen werden und Koordination zwischen den Bedürfnissen der zivilen Luftfahrt und den Bedürfnissen der militärischen Luftfahrt geschaffen werden. Diese Bestimmung enthält nicht zwingend und in jedem Fall und unter allen Umständen die heute angestrebte und zum Teil bereits vorgenommene Vereinigung der zivilen und der militärischen Flugsicherung. Es könnten ja theoretisch gesehen Fälle eintreten, bei denen man gewisse Dinge wieder getrennt behandeln müsste.

In der Tat hat sich – ich habe es schon ausgeführt – die Kommission sehr intensiv mit der Frage befasst, was denn geschehen würde, wenn nach einer allfälligen Nichtratifizierung des Staatsvertrages Deutschland in einseitigen Massnahmen beispielsweise die Flugsicherung über deutschem Gebiet bis an die Schweizer Grenze zurücknähme. Ich möchte hier nicht weitere Spekulationen über diesen Tatbestand anstellen; ich möchte einfach festhalten, dass der Bund und die beiden zuständigen Departemente uns vor kurzem, am 7. März 2003, mitgeteilt haben – und ich zitiere abermals aus dem Fazit, aus diesem bundesrätlichen Papier -: "Die gesetzlichen Grundlagen für ein finanzielles Engagement des Bundes zugunsten von Skyguide müssen un-



abhängig von der Genehmigung oder Ablehnung des Staatsvertrages mit Deutschland geschaffen werden. So

AB 2003 S 158 / BO 2003 E 158

oder so ist die Flugsicherung in der Schweiz für die zivilen und die militärischen Belange sicherzustellen. Eine realistische Alternative zu Skyguide gibt es gegenwärtig weder aus ziviler noch aus militärischer Sicht." Es wird dann weiter noch einmal festgehalten, was ich bereits zitiert habe. Ich zitiere weiter: "Über die Ausgaben wird nicht mit der vorliegenden Revision beschlossen. Das Parlament wird über die konkreten Kredite für Skyguide im Rahmen des Budgets zu befinden haben." So weit meine Ausführungen.

Ich beantrage Ihnen Eintreten auf die Vorlage. Ich beantrage sodann, bei Artikel 40 Absatz 2 im Sinne der Kommission die Verdeutlichung und Ergänzung vorzunehmen, im Übrigen Zustimmung zum Text des Bundesrates und Zustimmung, sofern das zahlenmässig noch möglich ist, zur Überwindung der Ausgabenbremse.

**Saudan** Françoise (R, GE): Je me permettrai simplement de poser une ou deux questions à M. Leuenberger, conseiller fédéral à la tête du département chargé de toute la problématique de la surveillance aérienne. Je ne remets en cause ni le travail de la commission ni ses conclusions. J'ai particulièrement soutenu l'approche globale de la surveillance civile ou militaire. J'ai quand même une inquiétude concernant l'avenir de Skyguide en rapport avec l'Accord avec la République fédérale d'Allemagne sur la navigation aérienne.

Les questions précises que je vous pose, Monsieur le Conseiller fédéral, sont les suivantes.

J'aimerais savoir, en cas de non-ratification par notre Parlement de l'Accord avec la République fédérale d'Allemagne sur la navigation aérienne, quelles seront les conséquences pour Skyguide? Comment les évaluez-vous? J'ai reçu de la part de Skyguide des signaux extrêmement négatifs, non seulement pour l'avenir de la partie de l'infrastructure, qui est située à Zurich-Kloten, mais également pour celle située à Genève-Cointrin. Or, vous savez que Genève dispose d'infrastructures extrêmement récentes très performantes. Vous savez également que le système mis en place en Suisse a été jugé comme étant le système le plus apte à assurer la sécurité aérienne au niveau européen. Je me réfère aux déclarations de Mme Loyola de Palacio qui trouvait que le système suisse était un système qui pourrait être pris comme modèle au niveau européen.

Mon inquiétude est qu'en votant sur ce projet de loi avant de nous être prononcés sur la ratification de l'Accord avec la République fédérale d'Allemagne sur la navigation aérienne, nous allons entériner une situation qui, au cas où les Allemands voudraient récupérer la surveillance de leur espace aérien, amènerait la Suisse à avoir une infrastructure disproportionnée. Comment voyez-vous les conséquences éventuelles de mesures prises par nos voisins allemands, récupérant la surveillance de leur espace aérien, sur les infrastructures de Skyguide à Genève-Cointrin? Il est évident que si des pays voisins peuvent nous déléguer une partie de la surveillance de leur territoire aérien, la réciproque est également vraie.

Alors, est-ce que la situation est la même à Zurich-Kloten et à Genève-Cointrin? et comment le Conseil fédéral évalue-t-il les risques que court Skyguide de se voir privée d'une partie importante de son activité, en particulier de ses revenus, en cas de non-ratification de l'Accord avec la République fédérale d'Allemagne sur la navigation aérienne?

**Leuenberger** Moritz (, ): Mit dieser Vorlage wollen wir garantieren, dass die Schweiz auch in Zukunft eine eigene Flugsicherung hat und dass ein eigenes Unternehmen die Wahrung der Lufthoheit sichern soll. Wir schaffen die Rechtsgrundlagen, um dem Unternehmen das notwendige Kapital zu verschaffen, wobei ich darauf hinweisen möchte, dass wir heute kein Geld sprechen. Dazu kommt das Parlament dann später; die Kredite können im Rahmen des Budgets gesprochen werden.

Zur Frage Skyguide und zum Nein zum Staatsvertrag mit Deutschland: Ich gebe dazu gerne kurz Auskunft; ausführlich mache ich es dann, wenn wir über den Staatsvertrag reden. Aber soweit es jetzt um diese Vorlage und einen allfälligen Zusammenhang damit geht, möchte ich ganz kurz auf die Frage von Frau Saudan zu sprechen kommen.

Es gibt an sich, nach dem Scheitern des Staatsvertrages, drei Möglichkeiten. Die erste Möglichkeit ist die, dass Deutschland alles beim Alten lässt; es überlässt der Schweiz die Flugsicherung auch über deutschem Gebiet. Das ist eine Hoffnung, die weitherum zum Ausdruck gebracht wird. Man sagt mir zum Teil: Die Deutschen machen das dann schon nicht. Allerdings kündigen sie diese Übernahme seit vielen Jahren, seit mehr als zwei Jahren konsequent an! Ich muss auch darauf verweisen, dass z. B. der Regierungsratspräsident von Zürich dem deutschen Botschafter im Zimmer 86 des Bundeshauses gesagt hat: Macht ihr das nur, diese Flugsicherung! Übernehmt ihr die; ihr könnt das genauso gut wie wir.

Zudem hat Baden-Württemberg in diesen beiden Nachverhandlungen – von der einen habe ich Ihnen schon berichtet, von der anderen noch nicht – auf Überlingen und auf zwei Beinaheunfälle bei Kloten hingewiesen



und damit begründet, dass Deutschland die Flugsicherung übernehmen müsse. Von daher, finde ich, dürfen wir nicht einfach eine Vogel-Strauss-Politik betreiben, sondern müssen den Fall durchspielen, was passiert, wenn Deutschland die Flugsicherung übernimmt.

Für diesen Fall gibt es zwei weitere Möglichkeiten. Entweder übernimmt Deutschland die Flugsicherung bis an die Grenze; das ist das, was Deutschland immer wieder angekündigt hat. Nun ist das eine kurvenreiche Grenze, dem Rhein entlang, wie Sie wissen, und wenn das geschehen würde, dass Deutschland nur gerade bis an die Grenze die Flugsicherung übernehmen würde, würde das zu Kapazitätseinbussen für die Zivilluffahrt führen. Es würde dann wenige Minuten vor der Landung eines Flugzeugs in Zürich-Kloten die Flugsicherung von Deutschland an die Schweiz übergehen. Das ist sehr, sehr kompliziert und eigentlich unsinnig. Die Bewirtschaftung des Luftraumes über Zürich würde durch neue, komplexe Schnittstellen erschwert, und das würde zu Kapazitätsverlusten und zu einem hohen Koordinationsaufwand mit entsprechenden Verspätungen für die Zivilluffahrt führen.

Für das Militär gestaltet es sich dann nochmals etwas anders: Das wird Auswirkungen auf die Trainingsräume haben. Im Raum Ostschweiz/Graubünden würde es für grössere Trainingsflüge mit dem F/A-18 zu eng, und im Raum Ostschweiz wäre es gar nicht mehr möglich. Das heisst, grössere Trainingsräume müssten von Dübendorf weg in den Raum Berner Oberland verlegt werden. Das haben die Vertreter des Militärs auch in der Kommission gesagt; ich sage es hier nochmals. Damit die Kapazitätseinbussen bei der Landung in Zürich verringert werden können, müssten die Warteräume, die jetzt noch in Deutschland sind, in die Schweiz verlegt werden. Das würde die Trainingsräume des Militärs nochmals einschränken, und es müsste anderswo Ersatz gesucht werden, entweder in der Schweiz oder im Ausland, wie mir vom VBS gesagt wird.

Deswegen gibt es das dritte Szenario. Es ist an sich unsinnig, die Flugsicherung bei dieser verkürzten Grenze Deutschland/Schweiz zu trennen. Wenn schon, könnte die Flugsicherung von Deutschland bis zum Flughafen Zürich-Kloten erfolgen. Dann würde das ganze Anflugverfahren für Zürich-Kloten durch Deutschland geregelt, das heisst, der Betrieb des Hubs Zürich, der in Konkurrenz zu anderen, deutschen Flughäfen steht, würde so durch die deutsche Flugsicherung gesteuert.

Für die Luftwaffe würde das bedeuten, dass der Flughafen Dübendorf in direkter Koordination mit der deutschen Flugsicherung geführt werden müsste. Deutschland würde dann also sagen, wann ein Militärflugzeug in Dübendorf starten oder landen darf, und die Trainingsräume für die Luftwaffe würden stark eingeschränkt. Aus diesen Gründen ist das Militär, das heisst das VBS, vollkommen dagegen, dass wir später eine Regelung treffen, wonach wir den Deutschen die Flugsicherung bis zum Flughafen Zürich-Kloten überlassen

**AB 2003 S 159 / BO 2003 E 159**

würden, weil das VBS seine Autonomie behalten will. Wenn die Flugsicherung durch Deutschland bis zum Flughafen Zürich-Kloten übernommen würde, hiesse das für Skyguide ausserdem, dass ihre Kapazität merklich verringert würde, dass sie also unter die kritische Grösse fallen würde, die es ihr überhaupt ermöglicht, rentabel und überlebensfähig zu sein.

Also bleibt es dann wahrscheinlich bei der Folge Nr. 2, das heisst Flugsicherung bis an die Grenze mit den entsprechenden Kapazitätseinbussen und den Warteräumen, die verlegt werden müssen, und den Trainingsräumen, die ebenfalls verlegt werden müssen. Das sind die Folgen einer Nichtgenehmigung.

Dennoch muss ich Sie ersuchen, dieser Vorlage zuzustimmen, weil wir sie ohnehin brauchen. Wir haben diese Zusammenführung jetzt erarbeitet. Sie haben es gesagt: Sie kann europaweit ein Modell sein – das wurde von der Kommissarin in Brüssel auch so gesehen. Es ist eine gute Sache, es funktioniert, und wir müssen diesen Weg gehen. Die Revision schafft die Rechtsgrundlage dafür, dass dieser hoheitliche Auftrag durch die Schweiz wahrgenommen werden kann und dass Skyguide in Zukunft mindestens die Option hat, am Single European Sky teilzunehmen oder Kooperationen einzugehen. Aus diesem Grund ist die Umstellung der Rechnungslegung auf moderne Standards wichtig. Wie bei Post und Ruag möchte der Bund diese Umstellung auch dem Unternehmen der Skyguide ermöglichen. Über die Besitzstandsgarantie hat der Berichterstatter der Kommission schon berichtet, und über die Integration des Militärs in den zivilen Bereich, die gut angelaufen ist, habe ich soeben auch gesprochen.

Ich ersuche Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*



**Loi fédérale sur l'aviation***Detailberatung – Examen de détail***Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, ch. I introduction***Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 40***Antrag der Kommission**Abs. 2*

.... abzustimmen. Der Bund ist für die hoheitliche Funktion verantwortlich.

*Abs. 2bis, 2ter, 2quater, 2quinqües, 5*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 40***Proposition de la commission**Al. 2*

.... des besoins. La Confédération assume la haute responsabilité.

*Al. 2bis, 2ter, 2quater, 2quinqües, 5*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Stähelin** Philipp (C, TG): Ich bin nicht Mitglied der Kommission, hätte aber eine Frage zu den Absätzen 2ter ff. Hier geht es unter anderem um die versicherungsrechtlichen Folgen des Übertritts des militärischen Flugsicherungspersonals usw.; es geht hier schlussendlich um die Pensionskassenlösungen. Wir haben in diesem Rat letzte Woche schon diverse Male über diese Thematik gesprochen. Herr Kollege Merz hat hier den Finger auf die Entwicklung gelegt. Ich stelle fest, dass diese Berechnungen, die in der Botschaft enthalten sind, auf das Jahr 2001 zurückgehen. Ich bin mir bewusst, dass es hier nicht um Beträge geht, wie wir sie uns sonst gewöhnt sind, uns in diesen Bereichen daran haben gewöhnen müssen, aber es geht immerhin auch um Dutzende Millionen. Ich möchte die Frage stellen, ob hier noch ein dickes Ende auf uns zukommen wird, wie sich das verhält. Wenn ich beispielsweise in der Botschaft auf Seite 4440 lese, dass da bei diesen internationalen Standards noch von einer Vermögensrendite von 5 Prozent ausgegangen wird, muss ich feststellen, dass das ja nicht mehr realistisch ist. Die Frage also: Wird diesem Aspekt genügend Rechnung getragen, oder was kommt in diesem Fall auf uns zu?

**Leuenberger** Moritz (, ): Ich kann dazu nur sagen, dass wir ja jetzt die Rechtsgrundlage schaffen. Wenn es dann um die Kredite geht, die zu sprechen sind, muss man über diese Zahlen sprechen. Ich würde am liebsten sagen, es komme gar nichts Grosses auf uns zu, aber ich will den Mund nicht zu voll nehmen. Ich kann nur sagen: Wir schaffen die Rechtsgrundlage; aber wenn wir es dann übertragen, müssen wir diese Zahlen genau ansehen.

**Leuenberger** Ernst (S, SO), für die Kommission: Doch noch ein Satz zur Beantwortung der Frage von Herrn Stähelin und auch in Anlehnung an das, was Herr Merz hier thematisiert hat. Es ist uns in der Kommission ganz klar gesagt worden, es würden hier genau die gleichen Kriterien angewandt wie bei Ruag, Post und Swisscom. Also handelt es sich letztlich auch um eine Frage der Fairness, der Angemessenheit und der Gleichbehandlung dieser verschiedenen Firmen, die zum Teil aus dem Bund herausgewachsen sind. Das hat uns in der Kommission eingeleuchtet.

Die Finanzkommission hat uns in einem Mitbericht genau auf diese Frage aufmerksam gemacht, die Herr Stähelin aufwirft; darum haben wir diese Frage auch besonders geprüft. Ich muss Ihnen hier bekennen: Es gab niemanden, der argumentiert hätte, man müsste bei Skyguide andere Kriterien anwenden, als man sie in den bisherigen Fällen angewandt hat. Aber die Frage nach dem ganz dicken Ende kann ich Ihnen auch nicht



beantworten. Diese "Outsourcerei" – das ist jetzt auch persönlich – habe nicht ich erfunden, sie ist anderswo erfunden worden; nur hat man sich damals nicht Rechenschaft geben wollen, dass das halt auch etwas kostet.

**Merz** Hans-Rudolf (R, AR): Ich möchte die Debatte nicht verlängern, weil das Thema – wie Herr Leuenberger gesagt hat – später unter finanzpolitischen Aspekten zu behandeln sein wird. Aber auf einen Punkt muss ich aufmerksam machen, und insofern hat Herr Stähelin mit seiner Frage schon Recht. Es geht nämlich um die Frage, ob wir diese Pensionskassen am Ende dann nach IAS ausfinanzieren oder nicht; das ist noch nicht entschieden. Da gibt es in der Tat beide Möglichkeiten. Es ist für das Pensionskassenmitglied als künftigen Leistungsbezüger nicht sehr entscheidend; hingegen wie wir das ausfinanzieren, kann unter Umständen sehr entscheidend sein.

Da stellt sich natürlich die Frage: Welche Unternehmen müssten nach IAS-Rechnungslegungspflichten ausgestaltet sein und welche nicht? Bei der Ruag sind wir von der Überlegung ausgegangen, dass dieses Unternehmen teilweise in den internationalen Wettbewerb eintreten wird. Wenn man dann innerhalb von Europa offeriert, gilt heute selbstverständlich, dass man IAS-Voraussetzungen nachweisen muss, sonst hat man in vielen Fällen gar keine Chance.

Aber ich bin sehr unsicher, ob dies bei Skyguide zutrifft. Persönlich neige ich eher dazu, anzunehmen, dass es diese IAS-Standards für Skyguide nicht braucht. Das hätte dann Auswirkungen auf die Finanzierung, denn Skyguide muss ja nicht im internationalen Wettbewerb gegen Unternehmen der Flugsicherung in Mailand, Oslo und weiss ich wo

AB 2003 S 160 / BO 2003 E 160

antreten, sondern sie muss einen definierten Auftrag erfüllen. Aber diese Frage muss nicht heute entschieden werden; sie bleibt jedoch pendent, und in der Finanzkommission werden wir uns darüber noch zu unterhalten haben, nach welchen Standards das Unternehmen und folglich auch die Pensionskassen zu finanzieren sein werden.

**Stähelin** Philipp (C, TG): Die Botschaft geht eben tatsächlich von den IAS-Grundsätzen aus, und das macht die Geschichte etwas heikel. Wenn ich hingegen den Gesetzentwurf lese, wird in Artikel 40 Absatz 2ter die Formulierung "der Bund kann" und in Absatz 2quater die Formulierung "ganz oder teilweise" verwendet. Das gibt uns den Spielraum, hier tatsächlich die Frage noch zu überprüfen, wenn es so weit ist. Ich möchte aber diese Haltung, die ich hier einnehme, bestätigt wissen, damit ich zustimmen kann.

**Leuenberger** Moritz (, ): Einen Satz noch: Unseres Erachtens braucht es diesen IAS-Standard, wenn Skyguide mit anderen Flugsicherungen kooperieren, fusionieren usw. will. Es gibt keine solche Pläne, aber ich habe Ihnen vorher gesagt, je nachdem, wenn Skyguide wegen des abgelehnten Staatsvertrages unter die kritische Grösse fallen sollte, kann sie unter Umständen gezwungen sein, eine solche Kooperation einzugehen. Von daher möchten wir diese Standards anstreben.

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 2bis – Al. 2bis*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Ausgabe .... 27 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*Abs. 2ter – Al. 2ter*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Ausgabe .... 29 Stimmen





(Einstimmigkeit)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht  
La majorité qualifiée est acquise*

*Abs. 2quater – Al. 2quater*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Ausgabe .... 29 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht  
La majorité qualifiée est acquise*

**Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes .... 26 Stimmen  
(Einstimmigkeit)