



04.085

**Seilbahnen
zur Personenbeförderung.
Bundesgesetz**

**Installations à câbles
transportant des personnes.
Loi fédérale**

Différences – Divergences

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.12.05 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.03.06 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.06.06 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.06 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.06.06 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 23.06.06 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung
Loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes**

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1 Bst. c

Streichen (siehe Abs. 5)

Abs. 4

Festhalten

Abs. 5

Betriebsbewilligungen werden in der Regel bis Ablauf der Konzession erteilt.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1 let. c

Biffer (voir al. 5)

Al. 4

Maintenir

Al. 5

En règle générale, l'autorisation d'exploiter est octroyée jusqu'à l'échéance de la concession.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Ich hoffe, Sie haben einen Schluck Aargauer Weins auf die Bundesratswahl und auf das heutige Fest der Konkordanz geniessen können.

Es gibt bei Artikel 3 Absatz 1 Litera c bzw. Absatz 5 ein redaktionelles und ein inhaltliches Problem. Litera c in der Fassung des Nationalrates passt sprachlich nicht zu Litera a und b. Darum beantragt Ihre Kommission, ihn zu streichen. Zum Inhalt: Hier ist auf den ersten Satz von Artikel 17 Absatz 4 zu verweisen. Es ist an sich nicht schön, hier und in Artikel 17 Absatz 4 denselben Satz zu haben. Offenbar hat der Nationalrat aber den Grundsatz von Artikel 17 Absatz 4 bereits hier anführen wollen. Ihre Kommission wollte es nicht unnötig zu einer Differenz kommen lassen; darum hat sie die Doppelspurigkeit an sich akzeptiert.

Ihre Kommission beantragt Ihnen darum die Neufassung von Absatz 5, statt Absatz 1 Litera c zu beschliessen, allerdings unter dem Vorbehalt, dass wir nachher bei Artikel 17 Absatz 4 keinen anderen Beschluss fassen. Die Kommission beschloss, der Redaktionskommission sei zu beantragen, die Wiederholung im ersten Satz von Artikel 17 Absatz 4 zu streichen, sollten wir heute im Plenum diesen Satz stehen lassen.





Bei Artikel 3 Absatz 4 beantragen wir Ihnen festzuhalten. Wie ist das Sicherheitsziel zu erreichen? Das ist die Frage. Effizienter als durch viele Vorschriften gelingt dies durch entsprechende Ausbildung. Zudem hat dieser Weg den Vorteil, dass das betreffende Unternehmen klar die Verantwortung übernehmen muss.

Angenommen – Adopté

Art. 4 Abs. 2; 5 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 4 al. 2; 5 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 9 Abs. 4

Antrag der Kommission

Die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen sind im Sinne des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

Art. 9 al. 4

Proposition de la commission

Les besoins des handicapés sont pris en compte au sens de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Hier ist die Behindertengerechtigkeit das Thema. Es galt, einen Mittelweg zu finden, der die verschiedenen Auffassungen unter einen Hut bringt. Es gibt verschiedene Anliegen. Der Nationalrat möchte, dass sich die Anforderungen jedenfalls auf neue Anlagen beziehen. Der Nationalrat hat aber das Behindertengleichstellungsgesetz nicht geändert. Es gilt auch nach seiner Auffassung weiter und soll nicht aufgeweicht, aber auch nicht verschärft werden. Entscheidend ist das Verhältnismässigkeitsprinzip. Es ist im Behindertengleichstellungsgesetz bereits enthalten und konkretisiert. Also entstehen dann und nur dann keine Missverständnisse, wenn wir einfach auf das Behindertengleichstellungsgesetz verweisen. Das ist der Antrag Ihrer Kommission, einfach zu verweisen, nichts auszusagen.

Angenommen – Adopté

Art. 17 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 17 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Präsident (Büttiker Rolf, Präsident): Zur Behandlung dieser Bestimmung liegt noch eine Zusatzunterlage mit dem Text von Artikel 18 vor.

Pfisterer Thomas (RL, AG), für die Kommission: Artikel 17 Absatz 4 behandelt das Problem der Verlängerung der Konzessionen. Ich spreche also nur vom zweiten Satz, den ersten haben Sie bereits bei Artikel 3 behandelt. Das Problem der Verlängerung der Konzessionen ist die wichtigste materielle Differenz.

AB 2006 S 460 / BO 2006 E 460

Grundlage ist die Neuerung in diesem Gesetz, dass Konzessions- und Betriebsbewilligungsdauer regelmässig übereinstimmen. Wie steht es nun bei Verlängerungen einer Konzession, wie steht es hier in Bezug auf die Sicherheit? Hier besteht eine Differenz, eine Differenz zwischen dem Nationalrat und dem Bundesrat.



Ihre Kommission beantragt Ihnen mit 6 zu 5 Stimmen, dem Nationalrat zu folgen. In der Kommission liess der Bundesrat aber erklären, dass er an seinem Standpunkt festhalte und festhalten werde, auch im Plenum des Ständerates. Darum hat die Minderheit von 5 Stimmen, zu der auch der Sprechende gehört, keinen Minderheitsantrag formuliert.

Worum geht es in der Sache? Heute wird die Sicherheit der Seilbahnen bei der erstmaligen Erteilung der Betriebsbewilligung und bei der Verlängerung, das heisst heute etwa alle zwanzig Jahre, gleich beurteilt. Die Seilbahnunternehmen klären ab und liefern Nachweise. Das Bundesamt für Verkehr – BAV, auf französisch OFT – prüft anhand dieser Nachweise und übernimmt nach dieser Prüfung dann auch die Verantwortung für die Sicherheitsbeurteilung.

Worin besteht jetzt die Differenz? Das ist nicht so einfach zu beantworten. Der Beschluss des Nationalrates ist wohl nicht ganz klar. Tendenziell besteht die Differenz bei der Verlängerung in folgendem Punkt: Der Nationalrat verlangt eine Prüfung nur durch die Seilbahnunternehmen. Das BAV, l'OFT, soll nicht direkt ins Spiel kommen. Man muss annehmen, dass der Nationalrat der Auffassung ist, dass keine materielle Prüfung durch das BAV stattfinden solle. Der Bundesrat aber und der unterlegene Teil der Kommission sind der Auffassung, dass wir die gleiche Ordnung wie heute beibehalten sollten. Wie ist das zu beurteilen? Ich sage noch einmal, dass ich selber mit dem unterlegenen Teil der Kommission gestimmt habe.

Das Problem ist ein zweifaches. Wer prüft die Sicherheit? Das ist die eine Frage. Ist die Sicherheit inhaltlich gewährleistet? Das ist die andere Frage. Nach dem Konzept des Nationalrates und der Kommission, wie ich sie verstanden habe, soll diese zweite Prüfung im Zeitpunkt der Verlängerung wegfallen. Sie soll durch den "Vorbehalt der Erfüllung der Sorgfaltspflicht nach Artikel 18" ersetzt werden. Was bedeutet das, dieser Vorbehalt von Artikel 18? Es sollte Ihnen diese Woche der Text von Artikel 18 verteilt worden sein, sodass Sie über diese Information verfügen. Nach diesem Artikel 18 ist das Seilbahnunternehmen für die Sicherheit verantwortlich. Das ist an sich selbstverständlich. Weiter ist nach diesem Artikel 18 geregelt – und das ist nun wichtig für die Differenz –, dass er verlangt, dass das Unternehmen die Seilbahn so instand halten muss, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist. Auch das ist sinnvoll und leuchtet ein.

Was heisst das nun für die Verlängerung? Hier beginnt die Schwierigkeit. Anscheinend soll das Unternehmen bei der Verlängerung nicht noch einmal mehr Nachweise liefern müssen an das BAV, und es findet auch keine Prüfung durch das BAV statt. Sie sei unnötig, da die Anlagen ja laufend instand gehalten worden seien. Es sei also nicht nötig, es sei übertriebener, unnötiger Aufwand, mehr zu verlangen. Dies gehe vorab zulasten der seriösen Unternehmen – die ja laufend für die Sicherheit sorgten –, nur weil einige "schwarze Schafe" die laufende Sicherheitsüberprüfung nicht vornahmen. Das Ziel des Gesetzentwurfes sei es doch gewesen, zu vereinfachen. Das gehe jetzt verloren, wenn man so vorgehe, wie der Bundesrat das wolle. Bei den Kantonen gehe es ja auch so – angespielt wird auf die Regelungen bei Skiliften usw., die weiterhin in kantonaler Kompetenz bleiben. Die Mehrheit ist also für ein erleichtertes Verfahren, die Sicherheit sei ohnehin gewährleistet, Stichwort: Artikel 18 der Bestimmung. Die Unternehmen könnten diese Verantwortung übernehmen.

Diesem Konzept der Kommission und des Nationalrates steht das Konzept des Bundesrates und der unterlegenen Kommissionsmitglieder gegenüber. Hier geht es primär um das Sicherheitsanliegen, das steht bei dieser Argumentation im Vordergrund. Dementsprechend soll das Bundesamt wie heute die Nachweise überprüfen. Natürlich baut auch dieses System auf der Selbstverantwortung der Unternehmen auf, aber die Unternehmen müssen nachweisen, dass sie diese Verantwortung auch wahrgenommen haben, sie müssen Nachweise liefern, die Gutachten abliefern usw. Die BAV-Kontrolle ist hier aber auch durchaus risikoorientiert, es wird dort ein Nachweis verlangt, wo eben ein Problem bestehen könnte bezüglich Geologie, Permafrost usw., wo sich also etwas verändert haben könnte. Das BAV prüft nur die Vollständigkeit dieser Nachweise; es prüft Systemmängel usw., was für die Sicherheitsbeurteilung eben nötig ist. Im Prinzip ist es das Gleiche wie heute, auch gleich wie heute bei der Schiene und bei der Bahn. Dort ist es klar, dass keine Betriebsbewilligung erteilt wird, ohne dass das Unternehmen Nachweise verlangt. Auch die grossen SBB müssen also Nachweise liefern, und das BAV überprüft sie dann. Nur dann wird eine Betriebsbewilligung erteilt. Dieses Regime, das für die Bahnen völlig normal ist, soll nach Meinung der in der Kommission Unterlegenen und nach Meinung des Bundesrates auch bei den Seilbahnen gelten, im Übrigen sogar noch mit einer Fristerstreckung von 20 auf 25 Jahre. Um sich eine Meinung zu bilden, kann man noch fragen, ob das Konzept des Nationalrates und der Kommission nicht kontraproduktiv sei.

Was heisst dieser Vorbehalt im Text des Nationalrates schon? Verlangt er eine laufende Kontrolle durch das BAV während der ganzen Betriebsdauer? Oder verlangt er einen Nachweis durch das Seilbahnunternehmen, dass es die Anlage immer à jour gehalten habe? Beides würde zu einem besonders grossen Aufwand führen, und das wollte man ja vermeiden. Oder meint der Text des Nationalrates doch einen Verzicht auf die materielle Prüfung? Das wäre dann ein Verzicht auf Sicherheit. Oder muss das BAV trotzdem prüfen und Verantwortung



übernehmen; muss es z. B. zwei Jahre vor der Verlängerung eine Anlage auf Herz und Nieren prüfen und schauen, ob diese Pflicht gemäss Artikel 18 immer erfüllt worden ist? Oder kommen wir gar so weit – das wurde seitens des BAV in Ihrer Kommission erwähnt –, dass das BAV gleichsam eine "Abstandserklärung" machen muss, eine Erklärung, dass es eben nicht umfassend geprüft habe, die Betriebsbewilligung also gleichsam "ohne Garantie" erteile?

Und schliesslich kann es für Ihre Meinungsbildung wichtig sein, dass man die Differenz zwischen Nationalrat und Bundesrat nicht übertreibt. Das BAV hat den Hinweis gemacht, dass es selbstverständlich nicht alles prüfe, sondern eben nur das, was nötig sei. Ich meine, auf diese Erklärung sei das BAV zu behaften. Im Weiteren kann sich das BAV letztlich nicht um die Verantwortung drücken. Es bleibt dabei, dass der Staat untersuchungspflichtig ist; es bleibt auch hier so.

Diese Frage ist also letztlich eine Frage der Arbeitsteilung zwischen Seilbahnunternehmen und Staat. Aber in der Sache, materiell, hat sie eine grosse Bedeutung. Es geht um die Sicherheit. Was bei Schiene bzw. Bahn gelten soll – warum soll das nicht bei der Seilbahn gelten? Wenn keine ausreichende Sicherheitsprüfung gewährleistet werden kann, kann das unter Umständen schwerwiegende Folgen haben: Markteinbussen für das Unternehmen, für die Branche, für den Tourismus, Einbussen für den guten Ruf der Schweiz, für ihre Zuverlässigkeit. Ich meine, wir sollten Wert auf einen hohen Standard legen. Es geht um das Vertrauen des Publikums, der Öffentlichkeit in diese Anlagen. Für unseren Ruf als Tourismusland ist dieses Vertrauen wichtig, das Vertrauen unserer Gäste aus dem In- und Ausland. Dafür muss der Bund weiterhin Verantwortung übernehmen können, wie bisher.

Ich bitte Sie also zu wählen zwischen der Auffassung des Nationalrates bzw. der Kommission und der Auffassung des Bundesrates bzw. des unterlegenen Teils der Kommission; ich habe selber jetzt diese letztere Position dargestellt. Es werden jetzt noch Kolleginnen und Kollegen die andere Position, die in der Kommission obsiegt hat, darstellen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Man spürt es füglich, die etwas ausschweifenden Begründungen des Kommissionspräsidenten haben zu einer Verklärung der Situation geführt. Ich will Ihnen

AB 2006 S 461 / BO 2006 E 461

hier ganz klar sagen, dass ich beantrage – wie ich erfahren habe zusammen mit dem Bundesrat –, bei Artikel 17 Absatz 4 festzuhalten, weil die ursprüngliche Ständeratslösung klar und eindeutig ist.

Jetzt noch ein Satz, dann will ich aufhören: Dass da keine Minderheit auf der Fahne steht, ist dem Umstand zuzuschreiben, dass diese Sitzung am 1. Mai stattgefunden hat, und die wackeren Kämpfer haben diese Sitzung etwas zu früh verlassen. Das ist Selbstkritik, sehen Sie mir das bitte nach, aber ich bitte Sie, im Interesse der Klarheit und auch der Sicherheit bei Artikel 17 Absatz 4 am Beschluss des Ständerates festzuhalten.

Slongo Marianne (C, NW): Welches waren die Überlegungen der Kommission?

1. Die Kantone und das Internationale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) befürworten die Beschlüsse des Nationalrates und wollen eine Mitsprache.

2. Für unsere Kleinbahnen in den Bergkantonen ist es notwendig und sinnvoll, dass die Kantone bei den technischen Anforderungen miteinbezogen werden. Es darf nicht sein, dass nur die sehr grossen Bahnen zum Massstab erhoben werden, weil dies für die Kleinbahnen nicht mehr zu bezahlen wäre.

3. Die Beurteilung, ob eine Anlage noch sicher ist, wird nicht von einer administrativ festgelegten, im Regelfall zwanzigjährigen Frist festgelegt. Eine risiko- und sicherheitsorientierte Beurteilung trägt dem Umstand Rechnung, dass die Teilsysteme einer Bahnanlage unterschiedliche Lebensdauern haben. Beispielsweise muss eine Steuerung früher ersetzt werden als ein Betonfundament für einen Masten.

4. Der Nationalrat und Ihre Kommission sind bei Artikel 17 Absatz 4 und beim dazugehörenden Artikel 31 Absatz 2 klar der Meinung, dass die regelmässige Inspektion nicht nur von Betrieb und Unterhalt und nicht erst bei einer umfassenden Prüfung anlässlich einer Verlängerung der Betriebsbewilligung durchgeführt werden soll. Wir vertreten die Ansicht, dass bei sich abzeichnenden Sicherheitsdefiziten entsprechende Mängel sofort und nicht erst bei einer Regelprüfung behoben werden müssen.

Leider finden Sie Artikel 18 nicht mehr auf der Fahne. Aber wir haben einen Bezug dazu. Artikel 18, "Sorgfaltspflicht", lautet: "Der Inhaber oder die Inhaberin der Betriebsbewilligung ist für die Sicherheit des Betriebs verantwortlich. Namentlich muss er oder sie die Seilbahn so in Stand halten, dass die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist." Ich orte da keine Sicherheitsdefizite. Dieses Vorgehen entspricht jenem bei kantonal bewilligten Anlagen. Es ist effizient, wirtschaftlich und sicher.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen. Wie ich gehört habe, wäre die nationalrätliche KVF



bereit, sich unserer Fassung anzuschliessen. Dann hätten wir diese Seilbahngesetzgebung bereinigt.

Hess Hans (RL, OW): Herr Kollege Pfisterer hat gesagt, dass der Vertreter der Verwaltung in unserer Kommission angekündigt hat, dass der Bundesrat im Rat an seinem Standpunkt festhält. Ich bin jetzt froh, dass Ernst Leuenberger diese Aussage insofern korrigiert, als er eigentlich klar und deutlich gesagt hat, sie hätten verpasst, einen Minderheitsantrag zu stellen. Wenn ich nämlich das Protokoll der Kommissionssitzung nachlese, dann sehe ich, dass der Vertreter der Verwaltung gesagt hat: "Wir müssen jetzt mit diesem Artikel leben, er hat einen Zusammenhang mit Artikel 17 Absatz 4." Er hat da von Artikel 31 Absatz 2 gesprochen. Diese beiden Artikel stehen bekanntlich in einem Zusammenhang. Wenn dieser Minderheitsantrag heute noch eingebracht wird, dann muss ich sagen, habe ich wenig Verständnis dafür, dass der 1. Mai wichtiger ist, als in der Kommission einen Minderheitsantrag einzubringen.

Frau Slongo hat dargelegt, worum es geht, ich brauche es nicht zu wiederholen. Aber wenn man weiss, dass eine solche Prüfung ein Unternehmen etwa 150 000 Franken kostet, und wenn man weiss, dass diese Prüfung an sich nur administrativer Aufwand ist und keine zusätzliche Sicherheit bringt, muss ich Ihnen einfach als Vertreter einer Bergbahn – damit lege ich meine Interessenbindung offen – sagen: Das ist unsinnig. Ich bitte Sie, die Bahnen keinen Papierberg überwinden, sondern sie auf die Berge fahren zu lassen. Das ist ihr Business, nicht Papierberge zu produzieren. Ich danke für die Unterstützung, wenn Sie der Kommission zustimmen.

Jenny This (V, GL): Ich habe Verständnis für den 1. Mai wie auch für den Vertreter der Minderheit der Kommission, der jetzt seine Darlegungen macht und dafür eintritt. Das ist sein gutes Recht.

Trotzdem möchte ich Sie bitten, der Kommission zu folgen. In einer Anlage gibt es verschiedene Teile, die einen haben eine Lebensdauer von fünf Jahren, die anderen von 20 Jahren. Kollegin Slongo hat das dargestellt. Da kann es nicht angehen, dass jemand bestimmt, die Überprüfung müsse alle 20 Jahre erfolgen. Die Verantwortung, und die ist wichtig, kann hier nicht delegiert werden. Die liegt ganz klar beim betreibenden Unternehmer. Ich möchte das Bundesamt bitten, diese Verantwortung nicht zu übernehmen. Wenn wir der Kommission folgen, ist ganz klar, wer zuständig ist.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Kommission zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundespräsident: Ich ersuche Sie, bei der Lösung, die Sie selbst entworfen haben, zu bleiben, also bei der Ständeratsversion. Ich mache dafür einen inhaltlichen und einen formellen Grund geltend: Zum inhaltlichen Grund: Es ist richtig, dass der Unternehmer den Nachweis der Sicherheit erbringen und nicht bloss nachweisen muss, dass er im Allgemeinen seine Sorgfaltspflichten erfüllt. Wenn Sie nämlich zum ersten Mal eine Konzession erteilen, dann ist das so geregelt; das steht ausser Diskussion. Wenn eine Konzession erteilt wird, dann muss der Unternehmer nachweisen, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Dann wird die Konzession erteilt. Wir wollen, dass dann, wenn die Konzession ausläuft und erneuert werden muss, die gleiche Regel gilt. Die Konzession ist auf eine sehr lange Zeit angelegt, sie dauert nämlich etwa so lange, bis das Material ermüdet sein könnte – einfach bis zum Zeitpunkt, wo von neuem überprüft werden muss, ob die Sicherheit denn auch wirklich gewährleistet ist. Da macht es keinen Sinn, wenn gesagt wird: Ja, auch wenn da eine lange Konzessionsdauer besteht, wird das nachher mehr oder weniger automatisch verlängert. Es müssen vielmehr dieselben Regeln gelten. Die Regel, dass bei Ablauf der Konzession die Sicherheit vom Unternehmen erneut nachgewiesen werden muss, haben wir in allen anderen Bereichen auch. Wir haben es bei den Schiffen so und wir haben es auch bei der Eisenbahn so geregelt. Es wäre eine völlige Ausnahme, wenn man hier von dieser Regel abweichen würde.

Zum formellen Grund: Es ist eine Konzession; eine Konzession ist die staatliche Bewilligung, im Einzelfall ein Gewerbe zu betreiben. Es ist nicht eine Polizeibewilligung; eine Polizeibewilligung ist etwas anderes. Man hat automatisch ein Anrecht darauf, wenn gewisse schematische Voraussetzungen erfüllt sind – wie bei einem Führerausweis. Nachher behält man die Bewilligung für das ganze Leben. Für eine Konzession wird jedoch bewusst eine Zeitdauer gewählt, im Falle von Seilbahnen deswegen, weil es zu Ermüdungsbrüchen kommen kann und versteckte Mängel auftreten können.

Von daher muss ich Sie bitten, an Ihrer eigenen Lösung von damals festzuhalten. Sie müssen sehen: Wenn die Formulierung des Nationalrates durchkommt, würde es auch bedeuten, dass das Bundesamt für Verkehr diesbezüglich aufrüsten müsste. Es wäre eine neue Tätigkeit, wenn das Amt aktiv die Sicherheit gewährleisten müsste. Das ist bis jetzt nicht der Fall gewesen, aber wenn das jetzt bei der Erneuerung der Konzession eingeführt würde, dann würde das eine vermehrte staatliche Tätigkeit bedeuten.

Ich muss auch zu den einzelnen Voten, die jetzt im Namen der Mehrheit noch gefallen sind, etwas sagen: Kleine kantonale Bahnen – Skilifte und Bahnen unter neun Personen – sind ja ohnehin in der kantonalen Zuständigkeit, und die



AB 2006 S 462 / BO 2006 E 462

bleiben in der kantonalen Zuständigkeit. Hier regeln wir das Bundesverfahren. Das Bundesverfahren ist bei den Schiffen und bei den Bahnen genau gleich geregelt. Eigentlich muss ich das Votum von Herrn Jenny, also die Schlussentsenz, die Verantwortung bleibe bei den Unternehmern, unterstützen – da haben Sie Recht. Aber gerade deswegen wollen wir ja, dass die Unternehmer bei der Erneuerung nachweisen, dass die Sicherheit garantiert ist.

Präsident (Büttiker Rolf, Präsident): Leuenberger und Leuenberger beantragen, am Beschluss des Ständerates festzuhalten. (*Heiterkeit*)

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission 24 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates/Leuenberger-Solothurn 7 Stimmen

Art. 27 Abs. 1 Bst. a; 28; 31 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 27 al. 1 let. a; 28; 31 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté