



09.047

Luftfahrtgesetz.

Teilrevision 1

Loi sur l'aviation.

Révision partielle 1

Zweitrat – Deuxième Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.10 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.06.10 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 18.06.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 18.06.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.10 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 28.09.10 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 01.10.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 01.10.10 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Wir sind Zweitrat. Der Nationalrat hat die Vorlage ebenfalls einstimmig verabschiedet, was darauf hinweist, dass wir es mit einer weitgehend unbestrittenen Vorlage zu tun haben. Ich beschränke mich beim Eintreten deshalb auf einige wenige Aspekte, insbesondere auf jene, bei welchen wir bzw. der Nationalrat vom Bundesrat abweichen.

Es ist vorgesehen, die Gesamtrevision der Luftfahrtgesetzgebung in zwei Etappen durchzuführen; hier befassen wir uns mit der ersten Etappe. Bei dieser Teilrevision werden Leitsätze des Berichtes aus dem Jahr 2004 über die Luftfahrtspolitik der Schweiz umgesetzt. Weiter werden präzisierende Rechtsgrundlagen für die Aufsichtstätigkeit des Bazl geschaffen, und das Luftfahrtgesetz wird an das heutige rechtliche Umfeld angepasst. Zugleich ersucht der Bundesrat das Parlament um die Ermächtigung, gemäss Beschluss des Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in den Anhang zum Luftverkehrsabkommen Schweiz-EG zu übernehmen.

Aus der Sicht der Kommission sind einleitend folgende Bemerkungen anzubringen: Das im Frühjahr durch den Nationalrat verabschiedete Gesetz passt die Grundlagen für die Aufsichtstätigkeit des Bazl an. Dieses soll um 24 Stellen

AB 2010 S 671 / BO 2010 E 671

aufgestockt werden; diese Aufstockung ist grundsätzlich unbestritten. Zur Finanzierung dieser Stellen wollte der Bundesrat eine Aufsichtsabgabe einführen, der Nationalrat lehnt diese jedoch ab. Wir sind mit 7 zu 4 Stimmen dem Nationalrat gefolgt, wollen also ebenfalls keine Aufsichtsabgabe. Das wird in der heutigen Debatte ein Diskussionspunkt sein.

Weiter wird ein neues Konzept für die Finanzierung der Flugsicherung eingeführt: Die heutige Quersubventionierung zwischen Landesflughäfen und anderen Flugplätzen wird aufgehoben, die Stellung von Skyguide wird gestärkt, die Ertragsausfälle aus dem Ausland werden durch Abgeltungen des Bundes ausgeglichen.

Bezüglich Ausbildung will der Bundesrat die Schweizerische Luftverkehrsschule aufheben. Der Nationalrat hat dabei eine Bestimmung eingeführt, gemäss welcher der Bund weiter für die Aus- und Weiterbildung sowie die Forschung und die Entwicklung neuer Technologien zuständig sein soll. Unsere Kommission schliesst sich dieser Auffassung an, ist aber der Ansicht, dass die Anerkennung der Aviatikberufe nicht im Luftfahrtgesetz, sondern im Berufsbildungsgesetz geregelt werden soll.

In der Gesamtabstimmung empfahl die Kommission dem Ständerat mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung, auf die Vorlage einzutreten. In diesem Sinn bitte ich Sie ebenfalls einzutreten.

Büttiker Rolf (RL, SO): Ich bin selbstverständlich für Eintreten, und ich bin auch dafür, dass wir in den wesentlichen Punkten dem Nationalrat folgen. Gerne möchte ich nun auf einen Bereich der Luftfahrt und der





Luftfahrtpolitik eingehen, der in der öffentlichen Wahrnehmung nicht den Stellenwert hat, den er aufgrund seiner Bedeutung für unser Land haben sollte. Ich möchte etwas zur Luftfracht sagen; man hat ja sonst praktisch nie die Gelegenheit, dazu etwas zu sagen.

Ich bin der Meinung, dass die Luftfracht eigentlich das Aschenbrödel oder das Stiefmütterchen der Schweizer Verkehrspolitik ist. Die Luftfracht hat für die Schweiz eine erhebliche Bedeutung. Dies wird von der Öffentlichkeit und von den politischen Entscheidungsträgern viel zu wenig beachtet. Es brauchte einen Vulkanausbruch und in der Folge eine Sperrung des Luftraumes, damit die grosse Bedeutung, die die Luftfracht für die Wirtschaft und gleichzeitig für den Wohlstand der Schweizer Bevölkerung hat, erkannt wurde. Die angelieferte Luftfracht staute sich auf den Flughäfen, und die Empfänger der Luftfracht warteten vergeblich auf ihre bestellten Waren.

Die Schweiz ist ein sehr aussenhandelsorientiertes Land, d. h., die Exporte haben eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Der Binnenmarkt ist für die in der Schweiz produzierten Waren viel zu klein. Unsere Unternehmen benötigen zwingend die Anbindung an die internationalen Absatzmärkte im Ausland, insbesondere in Asien, Nordamerika und Südamerika sowie im Mittleren Osten. Dies gilt nicht nur für die Personen, die in diese Länder reisen müssen – die Politik richtet sich oft auf den Personenverkehr aus –, sondern auch für die Güter sowohl im Export- als auch im Importbereich.

Die Universität St. Gallen hat im April 2010 – das ist also druckfrisch – eine Studie mit dem Titel "Die Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz" veröffentlicht. Diese Studie belegt wissenschaftlich, dass die Luftfracht ein wichtiger Bestandteil der Wertschöpfung ist. Für 70 Prozent der befragten Unternehmen ist die Abwicklung von Luftfrachtsendungen über Schweizer Flughäfen eine Grundvoraussetzung für ihre Geschäftstätigkeit, für ihren Produktionsstandort in der Schweiz. Nach Wert verlässt ein Drittel aller Exporte die Schweiz auf dem Luftweg, d. h., jeder dritte im Export verdiente Franken "fliegt". Bei den Importen – auch diese sind für unsere Industrie und die Bürgerinnen und Bürger wichtig – ist es nach Wert ein Sechstel der Güter, der mit dem Flugzeug in die Schweiz gelangt. Luftfrachtgüter sind in der Regel dort sehr wertvoll, wo Qualität, Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Lieferung eine zentrale Rolle spielen.

Luftfracht fliegt zudem fast ausschliesslich in Passagierflugzeugen mit. Diese enge Verbindung von Passagierluftverkehr und Luftfracht hat einen volkswirtschaftlichen Nutzen: Es können wettbewerbsfähige Ticketpreise angeboten werden. Gäbe es die beigeladene Luftfracht nicht, müssten die Passagiere für ihre Tickets wohl weit höhere Preise bezahlen. Des Weiteren wären 90 Prozent der Passagierflüge im Mittel- und Langstrecken-segment ohne die Zuladung von Luftfrachtsendungen nicht kostendeckend durchführbar. Zusätzlich ist das Streckennetz ein wesentliches Element eines anderen wichtigen Wirtschaftszweiges in unserem Land, nämlich des Tourismus. In dieser Studie wird als weiteres Ergebnis festgehalten, dass die Luftfracht etwa 200 000 Arbeitsplätze in der Schweiz sichert; 25 000 hochqualifizierte Arbeitsplätze in Industrie, Handel und Logistik hängen direkt von der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfrachtbranche in der Schweiz ab, weitere 163 000 Arbeitsplätze in Industrie und Handel wären von Standortverlagerungen in das Ausland betroffen, sollte die Leistungsfähigkeit der schweizerischen Luftfrachtbranche in Zukunft nicht mehr gewährleistet sein.

Der globale Luftverkehr wächst – mit oder ohne die Schweiz. Die kleine, aussenhandelsorientierte Schweiz kann es sich jedoch nicht leisten, vom internationalen Flugnetz abgeschnitten zu werden. Planungs- und Rechtssicherheit können durch den baldmöglichst abzuschliessenden SIL-Prozess erreicht werden. In Bezug auf die Luftfahrtpolitik und in diesem Zusammenhang eben auch auf die Luftfrachtpolitik sind explizit vier Forderungen vorhanden:

1. Es braucht zielgerichtete Investitionen, damit die Schweizer Luftfrachtbranche auch in Zukunft zur Stärkung der nationalen Wirtschaft und zur Sicherung von Arbeitsplätzen im Inland beitragen kann. Da ist für heute und morgen eine kontinuierliche Anpassung der Luftfrachtinfrastruktur an die Bedürfnisse der Schweizer Unternehmen durch vorausschauende Investitionen und durch eine stetige Modernisierung erforderlich.
2. Es braucht Direktflüge zugunsten einer positiven CO₂-Bilanz. Im Importbereich ist es wesentlich, dass regelmässige und konkurrenzfähige Frachtverbindungen aus Übersee direkt an die Schweizer Flughäfen vorhanden sind. Die Importeure versuchen, die Luftfrachtwarenströme wenn immer möglich direkt über den Flughafen Zürich zu führen. Bei Luftfrachttransporten über andere europäische Hubs, zum Beispiel Frankfurt, Paris oder Amsterdam, fällt die CO₂-Bilanz wesentlich schlechter aus, weil die Güter nach der Ankunft an diesen Hubs über lange Distanzen mit dem Camion, dem sogenannten Luftfrachtersatzverkehr, in die Schweiz befördert werden.
3. Es geht hier um die Folgen des 11. September 2001. Ich habe die USA im Verdacht – ich betone: im Verdacht –, dass sie im Anschluss an den 11. September 2001 nicht nur Sicherheitsmassnahmen ergriffen haben, sondern dass sie zum Teil auch Protektionismus betreiben, indem sie Sicherheitsvorschriften erlassen, die dazu führen, dass die Bedingungen für die Luftfracht erschwert werden. Vor allem unsere KMU haben



aufgrund dieser Vorschriften Schwierigkeiten, ihre Waren zu exportieren. Der neueste Hit, der sich nun anbahnt – die Wirtschaft befürchtet dies, vor allem auch die Luftfrachtbetriebe –, ist die Forderung der USA, dass alle Angestellten der Luftfrachtbetriebe automatisch einen Alkohol- und Drogentest absolvieren müssen; vielleicht kann der Bundesrat noch etwas dazu sagen. Das ist nur der Punkt auf dem i angesichts dieser langen Liste mit Forderungen. Europa musste sich anschliessen, die Schweiz musste hinterher folgen, und jetzt kommen immer neue Forderungen.

4. Es braucht keine neuen Aufsichtsabgaben. Die in der Teilrevision 1 des Luftfahrtgesetzes geforderte neue Aufsichtsabgabe in der Höhe von ungefähr 21 Millionen Franken würde den Luftfahrtstandort Schweiz im internationalen Wettbewerb schwächen. Daher ist sie klar abzulehnen, wie es der Nationalrat beschlossen hat und die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen beantragt.

Ich möchte Sie bitten, in Zukunft bei unseren Vorhaben auch die Anliegen der Luftfrachtbranche einzubeziehen; das ist bis anhin in den Diskussionen zu wenig geschehen, was

AB 2010 S 672 / BO 2010 E 672

auch die Studie aus St. Gallen beweist. Wie gesagt, wirtschaftlich hat die Luftfracht eine Bedeutung. Die Luftfracht ist der Luftfahrtpolitik direkt angehängt. Wir tun gut daran, ihr den Stellenwert beizumessen, den sie für den Wirtschaftsstandort Schweiz hat.

Savary Géraldine (S, VD): Je dirai quelques mots, pour aller dans le même sens que Monsieur Büttiker et le président de la commission, pour relever, au fond, les avantages économiques qu'un secteur aéronautique fort peut apporter à la Suisse et pour dire aussi que ce secteur est un secteur économique relativement fragile. On en a eu l'exemple très récemment avec l'éruption du volcan en Islande dont les cendres ont bloqué l'espace aérien du monde entier et du coup aussi cloué les avions au sol. Cela a eu pour conséquence des pertes financières relativement importantes.

Je citerai juste quelques exemples pour vous dire à quel point le secteur aéronautique est sensible soit aux variations géothermiques, soit aux variations politiques. L'aéroport de Genève, par exemple, au moment de l'éruption du volcan islandais, a perdu sur quatre jours 4 millions de francs; l'aéroport de Zurich 8 millions de francs et la compagnie Swiss, pour quatre jours d'inactivité, 5 à 6 millions de francs par jour. On se rend compte que le secteur aéronautique perd très vite des millions de francs et est ainsi fragilisé. Cela peut être dû à un volcan, ou à la hausse du prix du pétrole, ou encore à une crise économique, voire à des menaces politiques ou terroristes. Tous ces facteurs fragilisent ou précarisent ce secteur.

Dans ces conditions, la commission a considéré qu'il n'était pas forcément judicieux de faire supporter au secteur aéronautique des charges financières supplémentaires, en particulier pour financer la surveillance et l'augmentation du nombre de postes à l'Office fédéral de l'aviation civile.

En outre, je dirai aussi que les questions de sécurité et de surveillance sont de la responsabilité de l'Etat, qu'il est de la responsabilité de l'Etat de veiller à ce que la sécurité et la surveillance soient garanties dans les espaces de mobilité. S'il y a des menaces envers les aéroports ou dans les avions, elles s'adressent au pays d'accueil en quelque sorte, et c'est donc à celui-ci de financer les mesures de surveillance et de sécurité, et non pas aux aéroports ou aux compagnies elles-mêmes.

En conclusion, ce projet est un bon projet et je remercie le Conseil fédéral de l'avoir élaboré, car il développe un certain nombre de points – il n'y a pas que cette taxe de surveillance. Avec cette correction qui a été décidée par le Conseil national et qui vous est également proposée par votre commission, ce projet est tout à fait acceptable et, à mon avis, essentiel pour le secteur aéronautique, ainsi que, de manière générale, pour la sécurité dans les aéroports.

Donc, je vous demande de l'adopter avec les corrections proposées.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Vorlage hat drei Elemente, Herr Brändli hat sie vorgestellt. Ich werde hier nur ganz kurz auf das erste Element, die Stellenbegehren, eingehen und nochmals in Erinnerung rufen, dass sie leider einen schrecklichen Hintergrund haben. Wir haben damals, nach den Unfällen bei Halifax, Bassersdorf, Nassenwil und vor allem Überlingen, beim Nationalen Luft- und Raumfahrtlaboratorium der Niederlande (NLR) eine Studie in Auftrag gegeben, die zu einer massiven Neustrukturierung des Bazl geführt hat. Damals schon wurden 60 neue Stellen für die Sicherheit geschaffen. Nachträglich, im Jahre 2007, hat eine Analyse ergeben, dass immer noch 44 Stellen fehlen; 20 davon sind bereits haushaltneutral geschaffen worden. Es geht jetzt hier um die letzten 24 Stellen. Wir wollten sie Ihnen auch haushaltneutral vorschlagen, nämlich mit einer Aufsichtsabgabe. Was die Stellen selbst angeht, ist deren Notwendigkeit unbestritten. Auch die Icao, die ihrerseits wieder Überprüfungen bei uns gemacht hat, hat das festgestellt, und auch Ihre Kommissionen haben



sich dieser Notwendigkeit nicht verschlossen.

Es geht um die Finanzierung. Wir haben eine Aufsichtsabgabe vorgeschlagen. Der Nationalrat wollte das nicht, und Sie haben sich ihm jetzt angeschlossen. Ich sage mir "safety first", das gilt auch für uns – Hauptsache ist, die Stellen werden geschaffen, und für die Sicherheit kann garantiert werden. Dass das Parlament nun willens ist, das aus den ordentlichen Mitteln zu bezahlen, soll uns recht sein. Was die Systematik angeht, muss ich sagen, dass in England die gesamte Flugsicherung zu 100 Prozent durch solche Abgaben bezahlt wird, in Frankreich ist es, glaube ich, etwa die Hälfte, und bei uns ist es etwa ein Drittel; es hätte das also längst ertragen, dass die betroffene Wirtschaft hier ihren Anteil leistet. Das ist jetzt nur ein Nachgesang, wir schliessen uns dem an, was Sie in der Kommission beschlossen haben. Ich wollte das als ein *Ceterum censeo* hier noch deponiert haben.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

1. Bundesgesetz über die Luftfahrt **1. Loi fédérale sur l'aviation**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress; Ziff. I Einleitung; Ersatz von Ausdrücken; Ingress; Art. 3 Abs. 1; 3a; 3b Einleitung, Bst. d-h; 4 Abs. 1; 5; 6 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule; ch. I introduction; remplacement d'expressions; préambule; art. 3 al. 1; 3a; 3b introduction, let. d-h; 4 al. 1; 5; 6 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 6b

Antrag der Kommission

Titel

6. Gebühren

Abs. 1–5

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 6b

Proposition de la commission

Titre

6. Emoluments

Al. 1–5

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Es geht hier um die Frage der Aufsichtsabgabe. Der Nationalrat hat ja nach eingehender Diskussion und Prüfung mit 124 zu 62 Stimmen, also mit einer satten Zweidrittelmehrheit, entschieden, auf diese Abgabe zu verzichten und entsprechend dann diese Kosten über den Bund zu finanzieren.

Die Gründe des Bundesrates haben Sie gehört; Herr Bundesrat Leuenberger hat vorhin auch darauf hingewiesen. Das Parlament kritisierte den Bundesrat immer wieder dafür, dass der Kostendeckungsgrad in diesem Bereich zu tief sei. Das ist ein Grund für diese Erhöhung. Dann geht es um das Problem der Personalaufstockung. Wir teilen die Meinung des Bundesrates, dass sie aus Sicherheitsgründen notwendig ist. Wenn wir jetzt allenfalls diese Aufsichtsabgabe nicht genehmigen, dann heisst das nicht, dass man dieses Personal



nicht anstellen soll. Dann sind es natürlich auch finanzpolitische Gründe, die den Bundesrat zu seinem Antrag geführt haben, der einen Kostendeckungsgrad von 40 bis 60 Prozent hätte bringen sollen. Der Nationalrat vertritt die Auffassung, dass die Kosten nicht über diese Aufsichtsabgabe zu finanzieren seien. Er kritisiert

AB 2010 S 673 / BO 2010 E 673

den komplizierten Schlüssel, das komplizierte Verfahren zur Festlegung, und er macht auch Wettbewerbsgründe dafür geltend, weshalb auf diese Aufsichtsabgabe zu verzichten sei.

In unserer Kommission gingen wie im Nationalrat die Meinungen auseinander. Aber wir vertraten dann in der Abstimmung bei einem Verhältnis von 7 zu 4 Stimmen die Auffassung, dass wir dem Nationalrat folgen sollten. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass der Entscheid des Nationalrates sehr klar war, und es hier kaum sinnvoll ist, eine Differenz zu schaffen.

Deshalb beantrage ich Ihnen, dem Nationalrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 8 Titel, Abs. 1–3, 5, 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 8 titre, al. 1–3, 5, 7

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ich möchte eine nicht allzu wichtige Bemerkung zu Artikel 8 Absatz 5 machen: Das ist ein klassischer Fall, in dem der Ständerat Recht hat, aber der Nationalrat Recht bekommt. Wenn Sie der Fassung des Nationalrates folgen, so ändert sich damit nichts Materielles, weil die Sache so oder so geregelt ist. Wir beantragen Ihnen, dem Nationalrat zu folgen, um hier nicht unnötig eine Differenz zu schaffen.

Angenommen – Adopté

8a; Art. 20 Abs. 1; 22 Titel; 23 Abs. 1; 24 Titel, Abs. 1, 2; 25; 26; 26a-26c; 27 Abs. 2 Bst. a, 3; 29 Abs. 1bis, 4; 36d Abs. 1; 37 Abs. 1bis; 37d Titel, Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

8a; Art. 20 al. 1; 22 titre; 23 al. 1; 24 titre, al. 1, 2; 25; 26; 26a-26c; 27 al. 2 let. a, 3; 29 al. 1bis, 4; 36d al. 1; 37 al. 1bis; 37d titre, al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 39

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Bei Artikel 39 geht es um die Gebührenfestsetzung. Inhaltlich geht es um die Flughafengebühren. Dabei spielt, wie bereits erwähnt, die Frage eine Rolle, ob auch Nebenerträge der Flughäfen einbezogen werden müssen oder nicht. Das war lange umstritten. Man hat dann im Nationalrat Absatz 4bis als Kompromissvorschlag eingebracht. Danach legt der Bundesrat fest, welche Kosten wie überwältigt werden sollen. Es müssen nicht alle, aber die wichtigsten Nebeneinkünfte mitberücksichtigt werden. Das gilt insbesondere für die Einnahmen aus den Parkhäusern und den Duty-free-Shops, die in einem engen Zusammenhang mit dem Flugbetrieb stehen.



Auch hier beantragt Ihnen die Kommission, dem Nationalrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 39a; 40 Abs. 1, 2; 40a-40e; 40f Titel; 40g Titel; 41 Abs. 1, 1bis; 42 Abs. 1–4; 43 Abs. 1, 3, 4; 44 Abs. 1–3; 46; 48 Abs. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 39a; 40 Abs. 1, 2; 40a-40e; 40f titre; 40g titre; 41 al.1, 1bis; 42 al. 1–4; 43 al. 1, 3, 4; 44 al. 1–3; 46; 48 al. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 49

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3–7

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 49

Proposition de la commission

Al. 1, 3–7

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Bei Artikel 49 Absatz 2 beantragen wir Ihnen, dem Bundesrat zu folgen.

Absatz 2 hält fest, dass die Gebühren "höchstens in solcher Höhe festgelegt werden, dass sie die Kosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals nicht übersteigen". Der Nationalrat hat diese Bestimmung gestrichen, da er befürchtete, dass hier jährlich komplizierte Anpassungen nötig sind. Es ist selbstverständlich, dass diese Bedingung hier über eine längere Zeit erfüllt sein muss und die Gebühren nicht jährlich angepasst werden müssen. Von daher macht es eben Sinn, dass man Absatz 2 aufnimmt und entsprechend präzisiert, was mit den Gebühren gedeckt werden soll.

Wir beantragen Ihnen deshalb, hier nicht dem Nationalrat zu folgen.

Angenommen – Adopté

Art. 56; 57 Abs. 1, 3; 60 Abs. 1, 1bis; 61; 70 Abs. 1; 75 Abs. 1, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 56; 57 al. 1, 3; 60 al. 1, 1bis; 61; 70 al. 1; 75 al. 1, 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 91

Antrag der Kommission

Abs. 1

...



fbis. als Passagier Weisungen der Flugbesatzung missachtet, die der Sicherheit von Menschen oder Sachen dienen;

...

j. Streichen

Abs. 2–4

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 91

Proposition de la commission

Al. 1

...

fbis. ignore, en tant que passager, les instructions de l'équipage visant à assurer la sécurité des personnes ou des biens;

...

j. Biffer

Al. 2–4

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Bei dem, was wir bei Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe fbis beantragen, geht

AB 2010 S 674 / BO 2010 E 674

es um das Gleiche wie bei dem, was der Nationalrat bei Buchstabe j beschlossen hat. Es geht darum, wenn jemand als Passagier die Sicherheit des Fluges oder der übrigen Passagiere oder der Besatzung gefährdet. Wir haben die Bestimmung redaktionell anders gefasst und sprechen von der Missachtung von Weisungen der Flugbesatzung. Das ist die richtige Formulierung. Wenn nämlich jemand in einem Flugzeug zu viel trinkt, ist es sehr schwierig, bereits von einer Gefährdung der Sicherheit zu sprechen, es kann aber eine Weisung des Personals geben, die zu befolgen ist. Es geht hier also primär um eine redaktionelle Verbesserung. Wir bitten Sie deshalb, Buchstabe j zu streichen und unserem Antrag zu Buchstabe fbis zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Art. 101b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 37 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 103b

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Streichen





Abs. 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 103b

Proposition de la commission

Titre, al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Biffer

Al. 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Die Luftverkehrsschule wird gestrichen; sie ist seit längerer Zeit nicht mehr in Betrieb. Das ist nicht das Problem.

Es gab eine Differenz zwischen Bundesrat und Nationalrat bezüglich des Umfangs der Förderung im Ausbildungsbereich. Der Nationalrat beschloss, dass Aus- und Weiterbildung im Gesetz verankert bleiben sollen. Im Weiteren sieht er es als Aufgabe des Bundes, Forschung und Entwicklung neuer Technologien im Luftfahrtbereich zu fördern; man dachte da insbesondere an Anflüge mit satellitengestützter Navigation.

In Absatz 2 hat der Nationalrat noch die Bestimmung aufgenommen, dass die Anerkennung der Aviatikberufe innerhalb des schweizerischen Berufsbildungssystems anzustreben sei. Das haben wir gestrichen, weil diese Berufe so oder so im Berufsbildungsgesetz stehen. Es macht deshalb keinen Sinn, hier einen solchen Absatz 2 aufzunehmen.

Wir beantragen Ihnen also, bei Absatz 1 dem Nationalrat zu folgen und Absatz 2 zu streichen.

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Ausgabe ... 36 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Art. 103c; 103d; 107a, 107b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 108a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Niederberger

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 108a

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Niederberger



Adhérer à la décision du Conseil national

Niederberger Paul (CEg, NW): Bei Artikel 108a beantrage ich Ihnen, die Fassung des Nationalrates ins Gesetz aufzunehmen. Ich mache die Begründung zu allen drei Absätzen insgesamt:

Zu Absatz 1: Häufig begründet das Bazl neue Verordnungen und Erlasse und insbesondere die enge Auslegung der europäischen Luftfahrtvorschriften mit dem Hinweis auf den Bericht des Bundesrates über die Luftfahrt der Schweiz. In diesem Bericht aus dem Jahr 2004 wird erwähnt, dass die Schweiz einen im europäischen Vergleich hohen Sicherheitsstandard erreichen will. Zum Zeitpunkt, als der Bericht verabschiedet wurde, stand es mit der Sicherheit im Luftfahrtsystem Schweiz tatsächlich nicht überall zum Besten. Zwischenzeitlich wurden jedoch sehr viele sicherheitsrelevante Massnahmen umgesetzt. Die europäischen Luftfahrtvorschriften werden in der Schweiz mit letzter Konsequenz und ohne Rücksicht auf Kosten eingehalten. Als Beispiel sei hier auf die einseitig verordnete Einführung von Safety-Management-Systemen für alle Schweizer Produktions- und Unterhaltsbetriebe hingewiesen. Solche Betriebe gibt es in der Schweiz sehr viele. Es sind über 90 mit insgesamt etwa 2800 hochwertigen Arbeitsplätzen. Einer dieser Produktions- und Unterhaltsbetriebe ist auch in meinem Wohnkanton Nidwalden ansässig. Die Europäische Sicherheitsagentur hat diesbezüglich noch nicht einmal Weisungen erteilt, geschweige denn einen Umsetzungsplan erstellt. In der Zwischenzeit hat die Schweiz längst den angestrebten hohen Sicherheitsstandard erreicht. Es bedarf deshalb in absehbarer Zeit keiner zusätzlichen und einseitig verordneten Vorschriften mehr.

Der Sprecher der Kommission hat auch auf die Verordnung EG Nr. 216/2008 hingewiesen, welche für die Schweiz seit dem Beitritt zur Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) ebenfalls Gültigkeit hat. Dort wird ja ausdrücklich verlangt, dass von den gemeinsamen Standards nur in aussergewöhnlichen Situationen abgewichen werden darf, um die Sicherheit zu gewährleisten. Mit dem Abweichen von europäischen Standards wird nur Unsicherheit geschaffen. Dies wäre letztendlich der Sicherheit als Ganzem abträglich. Zudem könnten diese Massnahmen von anderen EASA-Mitgliedstaaten infrage gestellt werden. Dies wiederum würde der Harmonisierung der europäischen

AB 2010 S 675 / BO 2010 E 675

Luftfahrtgesetzgebung zuwiderlaufen. Die Anerkennung von schweizerischen Luftfahrtunternehmen könnte gefährdet werden.

Die Fassung des Nationalrates trägt dem heutigen Stand der Sicherheit in der Schweiz und der EG-Grundverordnung vollumfänglich Rechnung. Es bedarf daher keiner weiteren schweizerischen Vorschriften.

Zu Absatz 2: Allein dessen Formulierung ist meines Erachtens nicht annehmbar: "Er" – da ist der Bundesrat gemeint – "kann technische Normen bezeichnen, bei deren Einhaltung vermutet wird, dass die grundlegenden Sicherheitsanforderungen erfüllt sind." Das Wort "vermutet" muss eigentlich aufhorchen lassen. Tatsache ist, dass die europäischen Normen heute in vielen Fällen bereits weiter gehen als zum Beispiel die weltweit anerkannten US-amerikanischen Standards. Daher ist sichergestellt, dass die grundlegenden Sicherheitsanforderungen längst abgedeckt sind. Der Begriff "vermutet" öffnet dem Bundesrat Tür und Tor, um irgendwelche Standards und Vorschriften ohne hinreichende Begründungen oder wissenschaftliche Fakten einzuführen. Einseitig von der Schweiz verordnete und über die europäischen Normen hinausgehende Standards verursachen unnötige Kosten und verschlechtern somit die Konkurrenzfähigkeit von Schweizer Unternehmen. Wenn Notsituationen entstehen, dann besteht ja immer die Möglichkeit, spezielle Regelungen und Vorschriften zu erlassen.

Deshalb bitte ich Sie, auch hier dem Nationalrat zu folgen.

Zu Absatz 3: Der Erlass technischer und administrativer Vorschriften sowie luftfahrtspezifischer Normen war immer dem Bazl übertragen. Da der Erlass von zusätzlichen, über die europäischen Normen hinausgehenden Standards nicht nötig ist, kann dieser Absatz ersatzlos gestrichen werden.

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Vorerst möchte ich festhalten, dass wir bei den Absätzen 2 und 3 keine Differenzen haben. Der Nationalrat hat diese Absätze gestrichen, und die Kommission stimmt diesen Beschlüssen zu. Da haben wir auch mit Herrn Niederberger keine Differenzen.

Bei Absatz 1 haben wir eine gute Formulierung des Bundesrates auf dem Tisch, die aber kritisiert wird, weil im Vollzug Probleme entstehen, und zwar Probleme in Richtung Überregulierung. Der Nationalrat hat dann versucht, diese Bestimmung zu ändern und das auch zum Ausdruck zu bringen. Auch die Kritik vonseiten des Antragstellers zeigt, dass Bedenken bestehen, dass man hier viel zu weit geht.

Wir haben diese Frage in der Kommission diskutiert. Wir bekamen vonseiten des Bazl-Chefs die Auskunft, dass man bestrebt sei masszuhalten. Wir haben das zur Kenntnis genommen, das erschien uns glaubhaft,



und sind dann deshalb dem Bundesrat gefolgt.

Ich möchte Sie aber darauf hinweisen: Wenn Sie jetzt aus Protest gegen die Überregulierung die Formulierung des Nationalrates wählen, ist das ein unglücklicher Weg. Denn die Formulierung des Nationalrates ist unsinnig; Sie können nicht in einem Gesetz schreiben, von internationalen Standards könne man nur in begründeten Ausnahmefällen abweichen, von internationalen Standards könne man also abweichen, wobei man sich an die internationalen Vorschriften zu halten habe. Das ist keine gute Formulierung.

Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, jetzt der Kommission zu folgen. Wir teilen die Bedenken, die hier geäußert wurden. Vielleicht findet der Nationalrat dann eine bessere Formulierung, vielleicht kann der Nationalrat dem Bundesrat folgen. Wenn Sie jetzt diesem Antrag Niederberger zustimmen, haben wir keine Differenz mehr. Es wäre unglücklich, wenn wir die Formulierung gemäss Nationalrat im Gesetz hätten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Kommission und somit dem Bundesrat zu folgen.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich ersuche Sie auch, der Mehrheit zu folgen. Ganz abwegig sind die Überlegungen des Nationalrates nicht, aber die Formulierung ist leider missglückt, wobei dahinter wieder die übliche Furcht steht, wir würden hier in exzessiver Art und Weise zum Nachteil der schweizerischen Luftfahrtindustrie wild herumregulieren. Ich muss manchmal schon sagen: So schlimm ist es dann auch nicht. Man hat uns damals, als all diese Unfälle geschehen sind, ja zu Recht das Gegenteil vorgeworfen – aber lassen wir das. Ich möchte auch, dass Sie dem Antrag der Kommission zustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 19 Stimmen

Für den Antrag Niederberger ... 14 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Abs. 1

Streichen

Abs. 1bis

Verfahren, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom ... dieses Gesetzes bei der Eidgenössischen Flugunfallkommission (Efuk; bisheriger Art. 26 Abs. 1) hängig sind, werden nach bisherigem Recht zu Ende geführt. Die Efuk bleibt bis zum Abschluss des letzten Verfahrens bestehen.

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission

Al. 1

Biffer

Al. 1bis

Les procédures en suspens auprès de la Commission fédérale sur les accidents d'aviation (commission; art. 26 al. 1 de l'ancien droit) au moment de l'entrée en vigueur de la modification du ... de la présente loi seront achevées selon l'ancien droit. La commission restera en fonction jusqu'à l'achèvement de la dernière procédure.

Al. 2, 3

Adhérer à la décision du Conseil national

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Zu Absatz 1 gibt es folgende Bemerkung: Es geht um die Konsequenz des Streichens der Aufsichtsabgabe. Die Aufsichtsabgabe ergibt ja einen Betrag von über 20 Millionen Franken. Bei den Personalaufstockungen hat man von 5 Millionen Franken gesprochen. Wir möchten hier also auch festhalten, dass 5 Millionen Franken eine Obergrenze für diese Aufstockungen sind.

Angenommen – Adopté

Ziff. III, IV

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates





Ch. III, IV

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Ziff. V

Antrag der Kommission

Streichen

Ch. V

Proposition de la commission

Biffer

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Ziffer V kann man streichen, weil die Bahnreform 2 in Kraft ist.

Angenommen – Adopté

AB 2010 S 676 / BO 2010 E 676

Ziff. VI

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 1bis

Streichen

Antrag Berberat

Abs. 1bis

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ziff. VI

Proposition de la commission

Al. 1, 2

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 1bis

Biffer

Proposition Berberat

Al. 1bis

Adhérer à la décision du Conseil national

Berberat Didier (S, NE): Je souhaite d'abord, conformément au droit parlementaire, signaler mes liens d'intérêts dans la mesure où, depuis dix ans, je siége dans le conseil d'administration de l'aéroport régional des Eplatures, qui est un des dix plus grands aéroports régionaux de Suisse, au titre de représentant de la ville de La Chaux-de-Fonds.

J'ai demandé qu'on suive, à cet alinéa, le Conseil national dans la mesure où – vous l'avez vu dans le dépliant – celui-ci a décidé d'ajouter aux dispositions finales du chiffre VI un alinéa 1bis prévoyant que: "L'article 49 alinéa 4 entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral du 3 octobre 2008 sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien." La création de ce financement spécial a d'ailleurs été approuvée par le peuple et les cantons le 29 novembre dernier – il s'agissait de la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats propose de biffer la disposition de l'alinéa 1bis introduite par le Conseil national et je pense qu'elle le fait à juste titre, j'y reviendrai. Mais malgré tout, le souci qu'ont les aéroports régionaux et les milieux de l'aviation, c'est que – vous le savez – l'article 49 que nous avons adopté tout à l'heure confère au Conseil fédéral la possibilité de classer les aérodromes par





catégories et de fixer pour chaque catégorie d'aérodrome les principes de financement de la redevance servant à assurer la sécurité aérienne.

L'alinéa 4 de cet article – également adopté tout à l'heure – interdit la compensation, d'une catégorie d'aérodrome à l'autre, des coûts non couverts en matière de sécurité aérienne, et ce type de compensation ne sera à l'avenir licite qu'au sein d'une même catégorie d'aérodrome. C'est un peu technique, mais c'est important de le signaler, car il s'agit de sommes importantes. Donc, les subventions croisées de la sécurité aérienne entre les aéroports nationaux et régionaux ne seront plus possibles. Le souci qu'ont les aéroports régionaux, c'est qu'ils devront, s'ils n'ont plus ce financement croisé, augmenter massivement leurs taxes aéroportuaires suite aux effets de ces nouvelles dispositions.

Le problème est donc le suivant: il ne faut absolument pas qu'on ait une période durant laquelle ce financement croisé n'existe plus et que les dispositions d'application de l'article constitutionnel ne soient pas encore en vigueur.

Toutefois, je souhaite quand même retirer ma proposition car, après discussion avec le secrétariat de la commission, il a été constaté que l'alinéa 1bis introduit par le Conseil national est mal rédigé dans la mesure où il indique que l'article 49 alinéa 4 doit entrer en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral du 3 octobre 2008. Or cet arrêté fédéral est en vigueur depuis le jour de la votation, donc depuis le 29 novembre 2009, ce qui signifie que cette disposition ne tient pas la route – excusez-moi d'utiliser ce terme en matière d'aviation! – simplement parce que l'article est déjà en vigueur.

Je me propose donc de retirer ma proposition. Cela impliquera une divergence avec le Conseil national; la commission du Conseil national modifiera cette disposition et demandera que l'article n'entre en vigueur que lorsque la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales elle-même entrera en vigueur, pour éviter ce trou dans le financement qui ferait, je le répète, que ce seraient surtout les cantons qui devraient financer ce manque à gagner.

J'ai une question à poser à Monsieur le conseiller fédéral Leuenberger: le Conseil fédéral est-il prêt à attendre l'entrée en vigueur de la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales pour mettre en vigueur l'article 49 alinéa 4, afin d'éviter ce trou dans le financement? C'est la question que je pose et je retire ma proposition au chiffre VI alinéa 1bis.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Ich verstehe natürlich das Anliegen von Herrn Berberat sehr gut. Einerseits schaffen wir jetzt eine neue Regelung, indem die bisherige Quersubventionierung zugunsten der Regionalflughäfen geändert wird; sie wird nicht vollkommen, aber praktisch aufgehoben. Das hat empfindliche Nachteile für die Regionalflughäfen zur Folge. Andererseits haben wir bereits die Änderungen der Bundesverfassung in Kraft gesetzt. Die Abstimmung fand 2009 statt. Die Verfassungsbestimmungen als solche sind in Kraft, aber es braucht dafür eine Ausführungsgesetzgebung. Dieses Gesetz wird Ihnen noch dieses Jahr unterbreitet. Es geht dann aber natürlich trotzdem eine Weile, bis es wirklich in Kraft sein wird. Deshalb besteht die Gefahr, dass es zu einer Lücke kommt – zum Nachteil der Regionalflughäfen. Das sehen wir, und da müssen wir eine Lösung finden, ich kann Ihnen im Moment aber nicht ganz genau sagen, welche.

Jedenfalls ist es so: Das Gesetz, über das wir jetzt beraten, enthält auch noch andere Elemente. Mit der Umsetzung all dieser anderen Elemente soll nicht zugewartet werden, bis diese Frage gelöst ist. Wie wir diese Frage genau lösen, dazu muss ich noch ein Fragezeichen machen. Ich kann nur nochmals sagen: Sie haben im Prinzip Recht, ich kann Sie gut verstehen. Wir müssen hier eine Lösung finden!

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Das Wesentliche ist gesagt worden. Wenn Sie der Kommission zustimmen, schaffen Sie eine Differenz, dann kann das im Sinne von Herrn Berberat im Nationalrat nochmals diskutiert werden, sodass man zu einer Lösung kommt.

Präsidentin (Forster-Vannini Erika, Präsidentin): Der Antrag Berberat ist zurückgezogen worden.

Angenommen gemäss Antrag der Kommission
Adopté selon la proposition de la commission

Brändli Christoffel (V, GR), für die Kommission: Wahrscheinlich habe ich bei Artikel 108a etwas nicht ganz präzise formuliert, ich möchte es deshalb noch präzisieren. Wir haben da ja so oder so eine Differenz zum Nationalrat. Die Absicht der Kommission ist es nicht, die Absätze 2 und 3 zu streichen, die Kommission will den gesamten Artikel gemäss Bundesrat genehmigt haben.

Ich wollte das hier noch feststellen; wahrscheinlich spielt es aber keine Rolle, weil wir so oder so beim gesamten Artikel eine Differenz haben.



Änderung bisherigen Rechts
Modification du droit en vigueur

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

mit Ausnahme von:

Art. 15 Abs. 3, 4

Aufheben

AB 2010 S 677 / BO 2010 E 677

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

à l'exception de:

Art. 15 al. 3, 4

Abroger

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 30 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

2. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Beteiligung der Schweiz an der Europäischen Flugsicherheitsagentur EASA (Aufnahme der Verordnung EG Nr. 216/2008 in den Anhang zum Luftverkehrsabkommen Schweiz-EG)

2. Arrêté fédéral portant approbation de la poursuite de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne AESA (Reprise du règlement CE no 216/2008 dans l'annexe de l'accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien)

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 30 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates





AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Sommersession 2010 • Dreizehnte Sitzung • 16.06.10 • 08h30 • 09.047
Conseil des Etats • Session d'été 2010 • Treizième séance • 16.06.10 • 08h30 • 09.047



Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté