

## Wahlen in ständige Kommissionen Elections dans des commissions permanentes

Mit 39 Stimmen werden gewählt  
Sont élus par 39 voix

### 3. Geschäftsprüfungskommission – Commission de gestion

Neu: Cavetty  
an Stelle von: Meier

### 5. Aussenwirtschaftskommission – Commission du commerce extérieur

Neu: Hophan  
an Stelle von: Cavetty

### 6. Alkoholkommission – Commission de l'alcool

Neu: Hophan  
an Stelle von: Egli

### 16. Dokumentationskommission – Commission de documentation

Neu: Hophan  
an Stelle von: Ulrich

82.438

## Motion Stucki Luftfahrtgesetz. Revision Loi sur la navigation aérienne. Révision

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1982

Der Bundesrat wird eingeladen, das Luftfahrtgesetz so zu ändern, dass den Kantonen grössere Kompetenzen und grösserer Handlungsspielraum bei Bau und Betrieb von Flughäfen eingeräumt werden. Insbesondere sind die Kompetenzen des Bundes auf seine finanzielle Beteiligung abzustimmen, die Kompetenz zur Gebührenfestlegung an die Flughafenhalter zu übertragen und die Genehmigungs- und Meldepflicht im Bau- und Betriebsbereich abzubauen.

Texte de la motion du 21 juin 1982

Le Conseil fédéral est chargé de modifier la loi sur la navigation aérienne de manière à confier plus de compétence et de marge de manœuvre aux cantons dans l'aménagement et l'exploitation des aéroports. Cette modification aura notamment pour but de limiter la compétence de la Confédération à un niveau qui corresponde à sa participation financière, de confier la fixation des redevances aux exploitants d'aéroports, et d'assouplir les règles concernant les demandes d'autorisation et la communication obligatoire de certains faits en matière d'aménagement et d'exploitation.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Affolter, Binder, Gadiant, Gerber, Miville, Munz, Steiner (7)

**Stucki:** Mit meiner Motion möchte ich den Bundesrat einladen, das Luftfahrtgesetz so zu ändern, dass den Kantonen ein grösserer Handlungsspielraum beim Bau und Betrieb der Flughäfen eingeräumt wird. Insbesondere sollen die Kompetenzen des Bundes auf seine finanzielle Beteiligung abgestimmt sein, vor allem aber das heute komplizierte und

umständliche Genehmigungsverfahren vereinfacht und gestrafft werden.

Ausgangspunkt für meinen Vorstoss bildet die in der vergangenen Sommersession verabschiedete Vorlage über die Bauprogramme der Flughäfen, die eine nochmalige wesentliche Kürzung der Bundesbeiträge an die Flughafenkantone Basel, Genf und Zürich mit sich gebracht hat. Im Zeichen der Sparmassnahmen haben damals beide Räte das Bestreben des Bundesrates, den Sparauftrag auch im Transferbereich durchzusetzen und sich an den Finanzplan zu halten, mit grosser Mehrheit unterstützt. Ich habe auch Verständnis gehabt für diese entsprechende Rückstufung. Mit dieser erneuten Beitragskürzung, nachdem schon vor wenigen Jahren gleiche Rückstufungen erfolgt sind, wird eine Situation geschaffen, die ein grundsätzliches Überdenken der Partnerschaft zwischen Bund und Flughafenkantonen notwendig macht. Die heutige Gesetzgebung gibt dem Bund teilweise weitreichende Befugnisse in Flughafenbelangen. Mit der namhaften Reduktion der Bundesbeiträge, teilweise bis auf einen Drittel früherer Leistungen, wird jedoch die Finanzierungsverantwortung weitgehend an die Kantone abgetreten, und zwar ohne gleichzeitigen Abbau der erheblichen Normendichte in der Luftfahrtgesetzgebung des Bundes. Angesichts der Tatsache, dass sich bei realistischer Betrachtung mittelfristig die Finanzlage des Bundes und damit auch sein Engagement im Flughafenbereich nicht ändern wird, sind dessen Befugnisse zu überprüfen mit dem Ziel, sie mit seinen finanziellen Leistungen wieder einigermaßen in Übereinstimmung zu bringen, obwohl – um das zwischendurch doch zu bemerken und festzuhalten – natürlich den Flughafenkantonen die vor Jahren noch selbstverständlichen und hohen Bundesbeiträge nach wie vor willkommener wären. Nachdem aber die Finanzengpässe des Bundes, wie erwähnt, nicht vorübergehender, sondern struktureller, d. h. dauernder Natur sein werden, wird man sich nunmehr auf diese neue finanzpolitische Gegebenheit ausrichten haben. Folge davon muss sein, dass eine Erweiterung der Kompetenzen der Flughafenkantone ins Auge gefasst werden muss.

Diese Zielsetzung entspricht auch grundsätzlichen staatspolitischen Postulaten, die bei der im Gange befindlichen Reform der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen verwirklicht werden sollen. Zweck dieser Bestrebungen ist es ja bekanntlich, Entscheidungskompetenzen und effektive Finanzierungsverantwortung bei der Aufgabenerfüllung aufeinander abzustimmen.

Im einzelnen geht es hier darum, die geltenden Regelungen unter anderem beispielsweise in nachfolgenden Bereichen der neuen Situation anzupassen. Bei der Gebührenfestlegung: Nach geltendem Recht werden die Landungs- und Benützungsgebühren der Flughäfen aufgrund von vorgelegten Kostenrechnungen der Flughafenkantone durch den Bund festgelegt. Nachdem der Bund aber seit 1971 den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Flughäfen ohnehin anerkennt, drängt es sich nunmehr auf zu prüfen, ob nicht die Kompetenz zur Festlegung der Gebühren auf die Flughafenhalter bzw. die Verwaltungsbehörden der Kantone zu übertragen sei. Allerdings halte ich es für unerlässlich, dass die drei Flughafenkantone untereinander bei der Gebührenerhebung unter Berücksichtigung von Nachfrage und Marktlage Übereinstimmung erzielen. Meines Erachtens soll der Bund deshalb, auch nach der angestrebten Neuregelung, weiterhin als Aufsichtsinstanz funktionieren können und die Möglichkeit haben, bei mangelnder Koordination unter den Flughafenträgern einzugreifen und allenfalls nicht ausgewiesene oder nicht koordinierte Flughafentarife in eigener Kompetenz auszugleichen.

Ein zweites Beispiel in bezug auf die Flughafenbauten: Nach geltendem Recht setzt heute die Verwirklichung von Flughafenneu- und -umbauten komplizierte und vor allem langwierige Melde- und Genehmigungsverfahren auf Bundesebene voraus. Dies führte in letzter Zeit dazu, dass die schlussendlich vom Bund gesprochenen Beiträge nicht einmal mehr die seit Einreichung der Projekte und der Gesuche eingetretene Bauteuerung auszugleichen vermochten.

weil mit dem Baubeginn bekanntlich zugewartet werden muss, bis die Beitragszusicherung vorliegt. Ziel meines Vorstosses diesbezüglich ist es, die umfangreichen Genehmigungs- und Subventionsverfahren zu straffen, zu vereinfachen und den Kantonen auch auf diesem Gebiet mehr Selbständigkeit zu gewähren. Es muss indessen in diesem Bereich der Bauaktivität eine Unterscheidung, eine Abgrenzung vorgenommen werden. Soweit Gebäude des sogenannten luftfahrttechnischen Bereiches betroffen werden, sind die Aufsichtsrechte des Bundes, also die bisherigen Normierungen, beizubehalten. Hier geht es grossenteils um die Verwirklichung internationaler Vorschriften betreffend Flugsicherheit, Funkverkehr usw., deren Überprüfung nach wie vor uneingeschränkt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt belassen werden soll. Das ist zweckmässig, das ist richtig. Demgegenüber ist es aber nun erforderlich, die Genehmigungs- und Meldeverfahren im Bereich der Dienstleistungsgebäude (also meinerseits bei den landesseitigen Bauten) zu vereinfachen und unnötige Zeitverluste und Umtriebe zu vermeiden. Im Bereich des Flughafenbetriebes stehen dem Bund umfassende Aufsichtsbefugnisse zu. Diese sind nach wie vor gerechtfertigt, soweit die Flugsicherheit an sich oder Vorschriften – beispielsweise zur Lärmbekämpfung – tangiert werden. Soweit jedoch untergeordnete Betriebsreglemente oder zum Beispiel auch die Wahl und Anstellung von kantonalem Personal bei unseren Flughäfen in Frage stehen, sind meines Erachtens die Genehmigungs- und Meldepflichten abzubauen, und den Flughafenhaltern ist auch hier mehr Selbständigkeit einzuräumen. – Soweit einige Beispiele, sie könnten vermehrt werden.

Ich bin überzeugt, dass solche Neuregelungen, solche Neuabgrenzungen im Interesse aller Flughafenkantone liegen, die auch zweifellos in der Lage sind, ohne derartige umfassende Interventionen und Kompetenzen der Bundesbehörden, wie sie heute bestehen, einen sicheren und einen wirtschaftlichen Flughafenbetrieb sicherzustellen. Gleichzeitig würde durch eine Verminderung des administrativen Aufwandes ein Beitrag zu Einsparungen im Personalbereich des Bundes geleistet. Die anvisierten Neuregelungen wären im Rahmen der angekündigten Totalrevision des Luftfahrtgesetzes anzustreben, die dem Parlament – gemäss einem Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom Januar 1980 – im Jahre 1983 vorgelegt werden soll.

Ich ersuche den Bundesrat, den Vorstoss zu übernehmen, und Sie um entsprechende Überweisung.

**Bundesrat Schlumpf:** Die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes, die Ständerat Stucki erwähnt, ist in vollem Gange. Der Entwurf für ein neues Luftfahrtgesetz liegt vor, er befindet sich jetzt in Behandlung bei der eidgenössischen Luftfahrtkommission und im verwaltungsinternen Vernehmlassungsverfahren; anschliessend folgt das verwaltungsexterne Vernehmlassungsverfahren. In diesem Zusammenhang werden selbstverständlich auch die Flughafenkantone mit den anderen Kantonen Gelegenheit erhalten, ihre Vorschläge zu machen und ihre Interessen wahrzunehmen (übrigens sind die Flughafenkantone auch bereits in der eidgenössischen Luftfahrtkommission vertreten). Der Bundesrat wird bei der weiteren Bearbeitung des Revisionsentwurfes dem Anliegen des Herrn Motionärs Rechnung tragen, soweit das nicht bei der Ausarbeitung des Entwurfs bereits geschehen ist. In bezug auf die Flugplatzgebühren ist zu sagen, dass die Kompetenz für die Festsetzung heute schon bei den Flughafenhaltern liegt; das Amt für Zivilluftfahrt hat lediglich eine Genehmigung der Gebührensatzungen der Halter vorzunehmen. Ob hier eine weitere «Kantonalisierung», also ein Verzicht auf eine Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt, zweckmässig wäre, wollen wir prüfen.

Bei der Mitfinanzierung von Bauten ist es in der Tat so, wie Ständerat Stucki gesagt hat, dass gerade in Jahren mit relativ hohen Teuerungsraten die Subventionen, die dann letzten Endes nach dem langwierigen Verfahren ausgerichtet wurden, für die Empfänger vielfach nicht viel mehr brachten als einen Ausgleich der inzwischen eingetretenen Bauteue-

rung. Dem haben wir Rechnung getragen mit der Sammelbotschaft für die drei Flughäfen Basel, Genf und Zürich, wobei aus Ihnen bekannten Gründen die Ansätze für die Subventionierungen wesentlich reduziert werden mussten. Ich bin aber durchaus mit Herrn Stucki der Meinung, dass trotz dieses neuen Vorgehens mit einer Sammelbotschaft alle möglichen Vereinfachungen im Verfahren um die Zusprechung von Subventionen an Bauvorhaben bei Flughäfen angestrebt und verwirklicht werden müssen, aus Gründen einer sinnvollen Aufgabenteilung und insbesondere einer rationellen Abwicklung mit entsprechenden personellen Konsequenzen. Es ist auch richtig, dass sich im betrieblichen Bereich die Mitwirkung des Bundes – und damit auch der Erlass von Vorschriften – auf das beschränken soll, was im Hinblick auf die Sicherheitsanforderungen notwendig ist, und dass wir nicht darüber hinaus einem gesetzgeberischen Perfektionismus verfallen dürfen. Diesen Gesichtspunkten wollten wir schon bei den departementsinternen Arbeiten für diesen Gesetzesentwurf Rechnung tragen. Wir werden die Überlegungen des Herrn Motionärs auch bei der weiteren Bearbeitung in Betracht ziehen und ihnen soweit als möglich Rechnung tragen. Die eidgenössischen Räte – Ständerat und Nationalrat – werden, wenn alles planmässig verläuft, diese Vorlage im kommenden Jahr zur Beratung erhalten.

Im Hinblick darauf, dass diese Totalrevision bereits im Gange ist, möchte Ihnen der Bundesrat vorschlagen – und er ersucht um die Zustimmung des Herrn Motionärs –, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, damit im Zuge der Totalrevision den vorgebrachten Begehren soweit als möglich Rechnung getragen werden kann.

**Stucki:** Aufgrund der Ausführungen von Herrn Bundesrat Schlumpf und auch aufgrund des Hinweises, dass nun die Arbeiten in vollem Gange sind und dass wir diese Vorlage wahrscheinlich nächstes Jahr bekommen werden, kann ich mich mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden erklären.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

82.464

## Postulat Genoud

### Eisenbahnlinie Basel–Biel–Lausanne–Simplon Transversale ferroviaire Bâle–Bienne–Lausanne–Simplon

#### *Wortlaut des Postulates vom 24. Juni 1982*

Der höchste Punkt der Eisenbahnstrecke Basel–Biel–Lausanne–Simplon liegt auf 705 Meter. Andererseits nimmt der Energieverbrauch mit der zu überwindenden Steigung erheblich zu.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, untersuchen zu lassen:

- wie gross die optimale Aufnahmefähigkeit dieser Strecke für den internationalen Güterverkehr ist;
- welche Tarifänderungen notwendig sind, damit diese Verkehrsführung möglich wird und die Rentabilität trotzdem so weit gesichert ist, dass der äusserst kostspielige Bau neuer Strecken möglichst lange hinausgeschoben werden kann.

#### *Texte du postulat du 24 juin 1982*

La transversale ferroviaire Bâle–Bienne–Lausanne–Simplon culmine à 705 mètres d'altitude. La consommation d'énergie augmente considérablement avec l'importance des rampes à franchir. Aussi, le Conseil fédéral est invité à procéder à une étude relative

## **Motion Stucki Luftfahrtgesetz. Revision**

## **Motion Stucki Loi sur la navigation aérienne. Révision**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.438
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	494-495
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 955