

J'ai enregistré la claire contribution de M. Kündig à cette réflexion dès aujourd'hui.

Frau Meier Josi, Berichterstatterin: Darf ich nur in einer Schlussbemerkung den Zusammenhang zwischen dieser Frage und der Diskussion über Revitalisierungsprogramme herstellen. Die beste Lösung der Probleme der Arbeitslosenkasse ist selbstverständlich die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Wenn die Arbeitslosen wieder arbeiten gehen, wird die Last dieser Kasse von selbst zurückgehen. Dort müssen wir also ansetzen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.048

Arbeitszeitgesetz. Aenderung Loi sur la durée du travail. Modification

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1992, Seite 1092 – Voir année 1992, page 1092
Beschluss des Nationalrates vom 2. März 1993
Décision du Conseil national du 2 mars 1993

Art. 25 Abs. 1, Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 25 al. 1, ch. II al. 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Nach einer langen Behandlungsdauer hat nach dem Ständerat nun am 2. März 1993 auch der Nationalrat diese Vorlage behandelt und zwei Differenzen zum Ständerat geschaffen. Ich schlage Ihnen vor, beide Differenzen durch Zustimmung zum Nationalrat zu bereinigen. Ich erläutere sie kurz:

1. Artikel 25 handelt von der Strafverfolgung. Der Ständerat hatte mit seinem ersten Beschluss das neu vom Bundesrat vorgeschlagene Antragsrecht des Personals und seiner Vertreter gestrichen. Damit verbleibt der Charakter des Offizialdelikts. Auf Anregung der Redaktionskommission und im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Justiz wird eine juristisch einwandfreie, also bessere Umschreibung für die Behandlung von Bagatelldfällen vorgeschlagen. Materiell ist keine Aenderung beabsichtigt.

2. Die zweite Differenz betrifft das Inkrafttreten (Ziff. II Abs. 12). Inzwischen ist der 31. Mai 1992 längst vorüber. Die Frage des rückwirkenden Inkrafttretens stellt sich allenfalls für die materiellen Bestimmungen, also die Vergütung für arbeitszeitliche Erleichterungen. Hingegen ist das rückwirkende Inkrafttreten von Strafbestimmungen unzulässig. Aus diesem Grund muss der Bundesrat die Möglichkeit haben, das Inkrafttreten gestaffelt vorzunehmen.

Angenommen – Adopté

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung Navigation aérienne. Loi. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 20. November 1991 (BBl 1992 I 607)
Message et projet de loi du 20 novembre 1991 (FF 1992 I 587)

Beschluss des Nationalrates vom 3. Juni 1992
Décision du Conseil national du 3 juin 1992

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Danioth, Berichterstatter: Das heute geltende Luftfahrtgesetz datiert vom 21. Dezember 1948; es stammt also aus der unmittelbaren Nachkriegszeit. Insgesamt wurde es bis heute siebenmal geändert, und Anfang der achtziger Jahre wurde sogar eine Totalrevision in Aussicht genommen, dann aber aus den in der Botschaft dargelegten Gründen verschoben. Heute befassen wir uns mit punktuellen Aenderungen, die aber von Aktualität und von einer gewissen Bedeutung – auch europapolitisch – sind.

Ein erster Gesichtspunkt: Die technischen Umwälzungen und die Zunahme der verkehrspolitischen Bedeutung des Flugverkehrs, aber auch das Ueberhandnehmen von Flugfeldern, also von Flugplätzen, die in kantonalem Einflussbereich stehen, haben zu neuen Dimensionen geführt. Hinzu kommt die überall sichtbar gewordene zunehmende Vielfalt im Luftverkehr. Ich nenne nur die dominierende Stellung des Helikopters, das Aufkommen von unbemannten Fluggeräten, Modellflugzeugen, vor allem aber auch die Weiterentwicklung des Fallschirms zu steuerbaren Geräten der Sportfliegerei wie Gleitfallschirmen und Hängegleitern. Dies alles hat die Grenzen der heutigen Gesetzgebung deutlich gesprengt. Es ist oft ein wahrer – wenn auch mehr oder weniger friedlicher – Luftkampf der verschiedensten Interessen zu beobachten.

Dabei wird der Verkehr in der Luft längst nicht mehr bloss dort wahrgenommen. Er wird zunehmend zur Quelle der Belastung für die Anwohner am Boden. Dass die Mobilität auch im Luftverkehr nebst ihren Entwicklungschancen Grenzen sichtbar werden lässt, dürfte heute einer allgemeinen Erkenntnis und Einsicht entsprechen. Es ist daher Aufgabe des Gesetzgebers und der Vollzugsbehörden, klare Leitplanken festzulegen.

Die Kommission hat sich trotz der intensiven Behandlung der Vorlage im Nationalrat, wo die gegensätzlichen Anschauungen und Interessen hart aufeinanderprallten, die Sache nicht leichtgemacht. Sie hat zusätzliche Berichte angefordert, für den zentralen Revisionspunkt der Bodenorganisation – Artikel 37ff. – alternative Modelle ausarbeiten lassen und insbesondere auch veranlasst, dass alle Kantone hierzu direkt konsultiert wurden, nicht nur über die Eidgenössische Luftfahrtkommission, wie das bisher geschehen ist.

Die Kommission hätte es auch begrüsst, wenn der Bundesrat die Erarbeitung eines neuen Flugplatzkonzeptes im Sinne eines Sachplanes nach Raumplanungsgesetz rascher an die Hand genommen hätte, d. h., dem Parlament parallel zum Gesetz unterbreitet hätte. Die heutige Gesetzesrevision wird hierzu aber ein willkommener Anstoss sein. Auch wird sich die Kommission noch einlässlicher mit der Swisslex-Vorlage zur Revision der entsprechenden Bestimmungen über die Oeffnung unseres Marktes für ausländische Interessenten und Gesellschaften zu befassen haben. Wir werden also nächste Woche bei der Behandlung der Swisslex-Vorlage diese Gesetzesvorlage nochmals zu behandeln haben.

Nun, die Hauptverantwortung und die Führungsrolle in der Luftfahrtpolitik liegen aufgrund der klaren Kompetenznorm des Artikels 37ter der Bundesverfassung eindeutig beim Bund. Angesichts der Tatsache, dass die Sicherstellung einer

ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt, müssen verständlicherweise nicht nur bei den nationalen Flughäfen, sondern auch bei den sogenannten Flugplätzen oder Flugfeldern – wo die Kantone zufolge der Raumplanung stärker betroffen sind – die Führung und vor allem die Koordination beim Bund liegen. Dieses Ziel einer kohärenten Luftfahrtpolitik und damit wohl auch einer ganzheitlichen Interessenabwägung bei der Weiterentwicklung der massgeblichen Luftfahrtpolitik muss wohl als Hauptanliegen der aktuellen Revision des Luftfahrtgesetzes bezeichnet werden.

Mit Botschaft vom 20. November 1991 unterbreitet der Bundesrat in diesem Sinne einen Entwurf für eine Teilrevision. Die Vorlage, die wir heute als Zweitrat behandeln, enthält eine ganze Reihe von Aenderungen. Ich fasse die wichtigsten kurz zusammen:

1. Vereinfachung der Flugunfalluntersuchungen, indem nicht mehr zwingend das zweistufige Verfahren vorgeschrieben ist.
2. Straffung der Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Klarstellung der Zuständigkeiten. Das ist übrigens nicht nur das zentrale Anliegen der Vorlage, sondern entspricht auch einer langjährigen Forderung des Parlamentes, wie sie von der Geschäftsprüfungskommission und den Finanzkommissionen formuliert worden ist.

Diese Vielfalt oder dieser Wirrwarr von verschiedenen Verfahren auf Bundesebene und kantonalen Ebene wird am deutlichsten am Beispiel des Drehfunkfeuers in Trasadingen bei Hallau illustriert, das auch in der Botschaft erwähnt wird. Von 1979 bis 1989, also fast volle zehn Jahre, hatte es gedauert, bis die *projektierte Anlage erstellt werden konnte*. Dabei ging es nicht etwa um eine marginale Angelegenheit. Berührt war vielmehr die Sicherheit der Luftfahrt.

Daneben enthält aber die Vorlage – ich möchte dies auch an die Adresse der kritischen Zuhörer in diesem Saale deutlich sagen – eine wesentliche Verbesserung für die Betroffenen, nämlich die Aenderung des Rechtsweges. Nicht mehr der Bundesrat ist abschliessend zuständig, sondern im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens wird der Weg ans Bundesgericht geöffnet. Hierüber kann man durchaus geteilter Meinung sein. Ich glaube aber, das Faktum sei zur Kenntnis zu nehmen und anzuerkennen. Damit wird eine markante Verbesserung des Rechtsschutzes für die betroffenen Bürger erzielt.

3. Schaffung einer eindeutigen Rechtsgrundlage für die Flugsicherungsgesellschaft Swisscontrol, die ja bekanntlich in der Form einer Aktiengesellschaft organisiert ist.

4. Wiedereinführung einer Rechtsgrundlage im Sinne einer Kann-Vorschrift für die Gewährung von Bundesdarlehen an bestimmte Flugplatzkategorien. Wir hatten ja derartige Beispiele in letzter Zeit für Basel und Genf zu beurteilen.

5. Uebernahme des Bundesbeschlusses über den fliegerischen Nachwuchs in das Luftfahrtgesetz.

In der Kommission war die Notwendigkeit, aber auch die Zielsetzung der Revision unbestritten. Insbesondere wurde auch rasch klar, dass die Vorschläge des Bundesrates zu den Bewilligungsverfahren für Flugplätze – also die Artikel 37a und 37b – von zentralem Interesse sind. Entsprechend wurden denn auch zu diesen Artikeln Abänderungsanträge eingereicht, auf die ich im Rahmen der Detailberatung eingehen werde. Für hier und jetzt nur so viel.

Die Tatsache, dass für die Revisionsvorlage infolge Behandlung des Geschäftes in der Eidgenössischen Luftfahrtkommission kein normales Vernehmlassungsverfahren durchgeführt worden war, verursachte bei der Kommission, insbesondere gerade im Zusammenhang mit diesen «Flugplatzartikeln», von denen die Kantone kraft Raumplanungszuständigkeit unmittelbar berührt sind, ein Unbehagen. Es führte zur erwähnten Umfrage, die schliesslich eindeutige Resultate erbrachte. Die Zustimmung der Kantone sogar zur Neukonzipierung des Verfahrens, und zwar nicht nur im Bereich der Flughäfen, sondern auch der Flugfelder, ist deutlich ausgefallen.

In diesem Sinne wurde beschlossen, auf die Vorlage einzutreten. Beschlossen wurde aber auch, den Kantonen Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Flugplatzartikeln zu geben. Weiter haben wir dem Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern – geleitet von unserem Kollegen Zimmerli –, das

bereits an der Ausarbeitung des Bundesbeschlusses über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte beteiligt war, einen Auftrag erteilt, Alternativen zu erarbeiten, dies allenfalls in Auswertung von Erfahrungen und Erkenntnissen aufgrund des erwähnten Bundesbeschlusses aus dem Bereich der Eisenbahnen. Diese Arbeiten wurden termingerecht abgeschlossen. Ich möchte an dieser Stelle unserem Kollegen Zimmerli und seinem Mitarbeiter, Herrn Scheidegger, danken. Gedankt sei auch der Verwaltung, dass diese Abklärungen über das Departement von Herrn Bundespräsident Ogi durchgeführt worden sind und dass man vor allem die Kantone konsultiert und begrüsst hat.

Die Kommission hat sich vergewissern können, dass sich das geltende Luftfahrtgesetz in seinen Grundstrukturen im grossen und ganzen bewährt hat. Daraus ergibt sich für die Bodenorganisation eine bisher nicht in Frage gestellte Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten von Flugplätzen, nämlich einerseits den konzessionierten Flugplätzen, den sogenannten Flughäfen, die einer eidgenössischen Konzession bedürfen, und andererseits den bewilligten Flugplätzen, den Flugfeldern, für die eine Bewilligung des Bundes und kantonale Bewilligungen erforderlich sind. Dazu kommen die Flugsicherungsanlagen – ich habe vorhin eine erwähnt –, für die auch eine direkte Zuständigkeit des Bundes besteht.

Gestützt auf diese Struktur sind Konzessionen und Bewilligungen erteilt worden, was früher durchaus funktioniert haben soll. Das haben uns der bisherige und der neue Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bestätigt.

Durch neue Komponenten, vor allem aus den Bereichen des *Umweltschutzes und der Raumplanung*, wo die Kantone eben seit Erlass des Gesetzes erhebliche neue Kompetenzen erhielten, haben sich vermehrt Konkurrenz- und Konfliktsituationen ergeben. Sie bedürfen dringend einer Klärung. Hier hat die Kommission die wesentlichste Abweichung gegenüber dem Nationalrat vorgenommen.

Sie sehen, dass für die Flughäfen ein dem erwähnten Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte entlehntes zweistufiges Verfahren gewählt wurde. Dabei handelt es sich um ein Verfahren, das die Bündelung der Einsprachen und damit auch die Interessenwahrung ermöglicht. In einem Vorverfahren wird behördlicherseits geprüft, ob ein Projekt überhaupt realisierbar erscheint; erst wenn dieses Projekt in Konturen vorliegt, kann das Planauflageverfahren stattfinden, bei dem auch der Private, der einzelne, weiss, worum es sich handelt, und seine Rechte entsprechend wahrnehmen kann.

Demgegenüber ist die Kommission bei den Flugfeldern grundsätzlich bei der bundesrätlichen Fassung geblieben, weil diese Zuständigkeit – ich werde in der Detailberatung noch auf Begründungselemente hinweisen – notwendig ist.

Wir glauben, damit eine ausgewogene Lösung gefunden zu haben, indem den Interessen einer unerlässlichen Koordination der Verfahren Rechnung getragen wird, ohne dass dies auf Kosten der Kantone und insbesondere der Privaten gehen muss.

Sodann ist auf die gesetzliche Verankerung der Möglichkeit von zinsgünstigen Darlehen für Flugplätze verwiesen worden. Dieser rein gesetzgeberische und nicht auch finanzielle Schritt war in unserer Kommission weit weniger umstritten als in der Grossen Kammer. Dabei kann ich darauf hinweisen, dass ein Antrag, hier eine vermehrt ökologische Komponente einzuführen, als unnötig bezeichnet wurde, weil eine Bewilligung für Flugfelder heute nicht mehr gegen die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes vorgenommen werden kann – eine Aussage, die ja dann das Bundesgericht überprüfen kann.

In diesem Sinne, mit diesen Schwerpunkten – es sind wohl eher Retouches, die mir jedoch wichtig erscheinen – hat die Kommission beschlossen, Eintreten zu beantragen, was ich hiermit im Namen der Kommission auch tue. Sie sehen: Auf der Fahne gibt es im Bereich der Artikel 37ff. einige Minderheitsanträge. Die übrigen Bestimmungen sind hingegen weitgehend unbestritten.

Küchler: Der Luftverkehr ist neben Schiene und Strasse zweifelsohne ein wichtiger Bestandteil der Infrastruktur unseres

Landes. Damit er auch in Zukunft seine Bedeutung bewahren kann, stimme ich grundsätzlich den verschiedenen Zielsetzungen zu, die in dieser Gesetzesvorlage angestrebt werden, aber nur so weit, als sie die Souveränität der Kantone oder die Autonomie unserer Kantone nicht schmälern.

Aus der Sicht der Kantone gleicht nämlich diese Vorlage einem Wolf im Schafspelz, so dass wir als Ständesvertreter uns ganz besonders eingehend damit auseinandersetzen müssen, obwohl die Revision primär nur dazu dienen soll, unsere Luftfahrt sicherer, wirtschaftlicher und im internationalen Umfeld wettbewerbsfähiger zu machen. Wir kommen in der Detailberatung auf diese ganze Problematik zurück.

Persönlich hätte ich es begrüsst, wenn gleichzeitig mit dieser Gesetzesvorlage auch ein umfassender Bericht des Bundesrates über unsere künftige Luftfahrtspolitik im nationalen und internationalen Umfeld vorgelegt worden wäre. Seit dem Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung von 1953 über die Organisation des schweizerischen Luftverkehrs und die schweizerische Luftverkehrspolitik ist nämlich trotz der seither rasanten Entwicklung in der Luftfahrt in dieser Hinsicht nichts mehr gegangen, mit Ausnahme, wie das der Herr Kommissionspräsident ausgeführt hat, dass das Luftfahrtgesetz siebenmal geändert worden ist.

Im Zusammenhang mit der Vorlage zur Revision des Luftfahrtgesetzes wurde verschiedentlich Kritik an der Mobilität ganz allgemein und an der Luftfahrt im besonderen als einem nicht sehr umweltfreundlichen Verkehrsträger geäussert. Dabei müssen wir uns aber bewusst sein, dass die Mobilität generell ja ihre Gründe hat, allein schon aufgrund der ungleichen geographischen Verteilung der Rohstoffe einerseits und der darauf beruhenden Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft andererseits. Wenn wir also europa- und weltweit ein einigermaßen vergleichbares Wohlstandsniveau haben wollen – ich glaube, das ist ein unbestrittenes Postulat –, müssen wir die Arbeitsteilung und damit den Verkehr, mithin auch den Luftverkehr, ganz generell akzeptieren.

Die vorliegende, relativ kleine Teilrevision des Luftfahrtgesetzes ist meines Erachtens nicht der richtige Ort, um nun die Grundsatzfragen der Verkehrspolitik ganz generell zu erörtern. Das haben wir übrigens im Zusammenhang mit der Neat, aber auch im Zusammenhang mit den Neubaustrecken der «Bahn 2000» oder auch im Zusammenhang mit dem Transitvertrag bereits getan.

Ich möchte aber demzufolge auch die Verwaltung bitten, im Zusammenhang mit dieser Vorlage nicht mit Schlagworten wie «Europa», «Deregulierung» oder «Führungsrolle des Bundes» usw. zu fechten, wenn es effektiv bloss um ganz konkrete einzelne Interessen wie z. B. Heli-Ski- oder Touristikflüge usw. geht. Ich meine: Einzig und allein zur bequemeren Realisierung von Flugfeldern bzw. Heli-Flugplätzen, die bloss Einzelinteressen, eventuell lokalen oder regionalen Interessen dienen, kann und darf doch nicht die Souveränität der Kantone und deren klare verfassungsmässige Kompetenz auf dem Gebiete der Raumplanung eliminiert oder praktisch zur reinen Alibiübung herabgemindert werden, wie dies mit den vorgeschlagenen Artikeln 37ff. beabsichtigt wird. Vielmehr haben wir auch bei dieser Teilrevision von den klaren verfassungsmässigen Grundlagen auszugehen, nämlich von der Tatsache, dass die Luftfahrt als solche gemäss Artikel 37ter BV Sache des Bundes ist, aber andererseits die Raumplanung gemäss Artikel 22quater BV Sache der Kantone. Demnach liegt also beim Bewilligungsverfahren von Flugfeldern, die ja nicht von nationalem Interesse sind, die rechtliche Priorität ganz eindeutig bei den Kantonen und nicht bei einem Bundesamt.

Wir kommen bei der Detailberatung, wie erwähnt, auf diese staatspolitisch heikle Problematik zurück, der wir als Ständevertreter unsere volle Aufmerksamkeit zu schenken haben werden.

Im Zusammenhang mit dieser Vorlage danke ich dem Departementsvorsteher, dass er auf Veranlassung unserer Kommission nachträglich ein summarisches Vernehmlassungsverfahren zu den sogenannten Flugplatzartikeln bei den Kantonen durchführen liess.

Ich möchte meinerseits, wie das der Kommissionspräsident bereits getan hat, der bestimmten Hoffnung Ausdruck verlei-

hen, dass im Interesse einer ganzheitlichen, nationalen Luftfahrtspolitik baldmöglichst auch ein Flugplatzkonzept im Sinne eines Sachplanes gemäss Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes erarbeitet wird, ein Flugplatzkonzept nämlich, das einerseits zur Sicherstellung und Entwicklung, andererseits aber auch zur Planung und Koordination der gesamten schweizerischen Infrastruktur dienen könnte.

In diesem kritisch geäusserten Sinne bin ich ebenfalls für Eintreten.

Büttiker: Auch wir sind für Eintreten auf die Vorlage. Ich meine, dass das revidierte Luftfahrtgesetz als Ganzes der steigenden Bedeutung der Luftfahrt in unserem Land gerecht wird, denn leider wird die Schlüsselstellung der Luftfahrt für den Wirtschaftsstandort Schweiz immer noch stark unterschätzt. Die Luftfahrt wird in Zukunft weltweit an Bedeutung zunehmen und zu einem Kernfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung werden. Deshalb ist es zu begrüßen, dass der Bundesrat vorwärtsgemacht hat und mit dem revidierten Luftfahrtgesetz die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt im allgemeinen und die Ausbaumöglichkeiten im besonderen verbessern will.

Allein beim Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Flugfelder ist der Bundesrat zu weit gegangen. Es ist des Guten zuviel. Es ist nun Aufgabe des Ständerates, den Bundesrat daran zu erinnern, dass es in diesem Land auch noch Kantone und Gemeinden gibt. Wir werden deshalb in den Artikeln 37a und 37b dem System Zimmerli – oder dem Modell Uni Bern, wie Sie es lieber haben wollen – zustimmen, damit die Vorlage föderalismusverträglich wird, ohne dass die Entscheidungsverfahren unerträglich behindert werden. Das heisst, wir sind in Artikel 37a für die Mehrheit, in Artikel 37b für die Minderheit Küchler. Wir werden in der Detailberatung unseren Standpunkt noch argumentativ unterlegen.

Im übrigen möchte ich im Zusammenhang mit dem Sachplan noch eine Frage an den Herrn Bundespräsidenten richten: Wäre es nicht richtig, wenn man den Sachplan als festen Bestandteil auch im Gesetz verankern würde, um den Entscheidablauf bei Artikel 37b zu verbessern.

Loretan: Ich vertrete in der Angelegenheit «Änderung des Luftfahrtgesetzes» einen Kanton, der insbesondere von der vom Bundesrat vorgesehenen und von der Kommissionenmehrheit unterstützten Neuordnung der Kompetenzen im Zusammenhang mit Flugfeldern – also Flugplätzen, die nicht im nationalen Interesse liegen – stark betroffen ist.

Ich bin mit den Herren Küchler und Büttiker, die soeben gesprochen haben, in der Kommissionenminderheit zu Artikel 37b. Auch ich werde in der Detailberatung zum Minderheitsantrag Küchler die Überlegungen unserer Kantonsregierung und von mir selber darlegen. Ich möchte aber jetzt schon – damit das einmal mehr im Protokoll festgehalten ist – beanstanden, dass man derartige Kompetenzverschiebungen zu Lasten der Kantone nicht in einem sauberen Vernehmlassungsverfahren den Kantonen unterbreitet hat.

Man schiebt vom Bundesrat aus als argumentatives Feigenblatt vor, man habe ja die Eidgenössische Luftfahrtkommission in Funktion treten lassen. (Jetzt muss ich meinen Solothurner Kollegen bitten, mir das Gehör des Herrn Bundespräsidenten freizugeben – danke!) In dieser Eidgenössischen Luftfahrtkommission ist ausgerechnet der Kanton Aargau, der, wie gesagt, von dieser Vorlage sehr stark betroffen ist, nicht vertreten. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat sich deshalb mit Eingabe vom 11. Mai 1992 an den Bundesrat gewandt und seine Sicht der Problemlage sauber und gründlich dargelegt: in tatsächlicher, in rechtlicher und in politischer Hinsicht. Leider hat er weder das Gehör des Herrn Departementschefs noch des Gesamtbundesrates gefunden. Das Departement erteilte – um jetzt etwas in hochdeutsches Berndeutsch zu verfallen – einen mutzen, abschlägigen Bescheid. Das zwingt mich, die Anliegen meines Kantons hier im Ständerat, in der Kammer der Kantone, aufzunehmen und, wenn möglich mit Erfolg, durchzufechten.

Bundespräsident **Ogi**: Ich danke zunächst Herrn Kommissionspräsident Danioth für die einführende Darlegung der Botschaft und möchte mich auf einige Punkte konzentrieren.

Herr Küchler hat vom «Wolf im Schafspelz» gesprochen. Dieses Gesetz sei ein Wolf im Schafspelz. So kann man natürlich das Gesetz nicht bezeichnen. Es geht darum, dass wir mit diesem Gesetz das, was Sie alle nach dem 6. Dezember 1992 von uns verlangt haben – nämlich zu vereinfachen, zu verbessern, anzupassen, besser zu werden als beispielsweise das Ausland –, jetzt hier durchsetzen.

Es geht darum, dass wir, um auf dieses Gesetz zurückzukommen, die verfassungsgemässe Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastruktur-Politik wiederherstellen. Wir brauchen das nach dem 6. Dezember 1992 dringend. Wenn Sie das nicht einsehen, dann sehen Sie auch nicht die Entwicklung, die um uns herum im Gang ist.

Herr Büttiker hat erklärt, die weltweite Bedeutung der Zivilluftfahrt werde noch steigen. Also müsste man sich konsequenter- und logischerweise jetzt diesem Gesetz anschliessen. Wenn Sie ihm folgen würden, dann würden Sie eigentlich das Gegenteil von dem tun, was er gesagt hat.

Es geht weiter darum, die Tatsache zu bekräftigen, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt und somit auch primär eine Aufgabe des Bundes sein muss. Sie haben sicher auch zur Kenntnis genommen, was sich um uns herum tut: In Rom z. B. gibt es einen neuen Flughafen, eine massive Erweiterung; in München einen neuen Flughafen; in London, in Amsterdam usw. grosse Projekte! Das sind Entwicklungen, die wir als ein Land, das auf seine Infrastruktur und auf seinen Standort Wert legt, das wirtschaftlich auch ausserhalb des EWR und der EG eine Rolle spielen soll und eine Rolle spielen muss, nicht missachten können.

Es geht weiter darum, mit diesem Gesetz wieder eine klare, unmissverständliche und einheitliche Zuständigkeit bei der Bewilligung von Anlagen für die Luftfahrt herzustellen. Dazu gehören neben den Flugplätzen auch Flugsicherungsanlagen. Es geht vor allem darum, auf ein einfaches, transparentes und zügiges Verfahren und ebensolche Abläufe hinzuwirken, und es geht darum, die Rechtsmittel wieder auf das für den Rechtsschutz unabdingbar Notwendige zurückzuführen. Nach dem 6. Dezember 1992 ist das ein absolutes «must», eine absolute Dringlichkeit.

Es geht darum, die Möglichkeit zu schaffen, dass Verwaltungsentscheide in diesem Bereich neu durch das Bundesgericht überprüft werden können.

Wie die von Ihrer Kommission in Auftrag gegebene Umfrage gezeigt hat, werden diese Revisionsziele auch von den Kantonen praktisch einhellig unterstützt. Herr Loretan, selbstverständlich haben wir die Briefe, die Herr Baudirektor Pfisterer verschickt hat, zur Kenntnis genommen. Aber er würde mit seinen Vorstellungen das ganze Konzept, wie wir es mit der Luftfahrtkommission und mit Ihrer Kommission vorgesehen haben, in Frage stellen. Es gibt eben Anlagen, die – nach dem 6. Dezember – die Interessen dieses Landes betreffen. Der Bund muss eine Möglichkeit haben, diese Interessen zu wahren.

Insbesondere geht es ja darum, diese Zuständigkeitsregeln und Verfahrensabläufe für den Normalbürger wiederum verständlicher, überschaubarer und nachvollziehbar zu machen. Ich stelle fest: In der heutigen Situation ist das System dermassen kompliziert, dass nicht einmal mehr Juristen drauskommen. Ich stelle fest, dass man immer wieder Rechtsgutachten – die übrigens viel Geld kosten – in Auftrag geben muss, um voranzukommen; die Gerichte müssen bemüht werden; es ist ein eigentliches Treten an Ort.

Herr Küchler, Herr Büttiker und Herr Loretan, bei Artikel 37 werden wir uns wieder in dieser Angelegenheit unterhalten; aber denken Sie nach, bis wir soweit sind: Wenn Sie in Artikel 37 die kantonale Bewilligungspflicht durchsetzen, wird das für die Kantone zusätzliche Aufgaben bedeuten. Das wird in den Kantonen eine Aufstockung der Bauverwaltungen zur Folge haben. Die Kantone werden sich mit neuen, spezifisch fliegerischen und betrieblichen Belangen befassen müssen.

Denken Sie daran, dass Sie dann Fachleute der Zivilluftfahrt engagieren müssen. Denken Sie daran, dass auch die Ausbildung der Bewilligungsbehörden keine einfache Angelegenheit sein wird. Es sind zusätzliche Aufgaben, und Sie müssen sich überlegen, ob Sie diese zusätzlichen Aufgaben den Kantonen überbürden wollen. Es wird mehr kosten; es braucht viel mehr Zeit und zusätzlichen Koordinationsaufwand.

Deshalb möchte ich Sie bitten, sich zu überlegen, bis wir zu Artikel 37 kommen, ob der Weg, den Sie einschlagen wollen, der richtige ist.

Lassen Sie mich, nachdem Herr Danioth die Vorlage umfassend und sehr, sehr gut vorgestellt hat, noch etwas zur Standortbestimmung nach der EWR-Abstimmung vom 6. Dezember 1992 sagen. Wir können dieses Gesetz nicht ohne einen kurzen Rückblick auf die Abstimmung vom 6. Dezember betrachten.

Der EWR hätte der schweizerischen Zivilluftfahrt sehr viel gebracht. Nun ist es anders herausgekommen; wir müssen das akzeptieren, und wir müssen das Beste daraus machen. Wir werden deshalb versuchen, mit der EG im Bereich des Zivilluftfahrtverkehrs sehr rasch ein Luftverkehrsabkommen abzuschliessen – wir haben zu Beginn des Monats erste exploratorische Gespräche geführt. Wir hoffen, dass die Verkehrsminister in den nächsten Wochen grünes Licht für diese Verhandlungen geben werden.

Wir hoffen, dass es uns gelingen wird, weil wir im Transitvertrag unabhängig vom Ausgang der EWR-Abstimmung in der Schweiz vereinbart haben, dass man im Zivilluftfahrtbereich und im Strassenverkehrsbereich entsprechende bilaterale Abkommen auf der Basis des *Acquis communautaire* abschliessen will.

Wir dürfen aber nicht davon ausgehen, dass die EG mit uns ein Abkommen im Zivilluftfahrtbereich und im Strassenverkehrsbereich in Kraft setzen wird, bevor der EWR unter Dach und Fach ist. Von dieser Situation müssen wir ausgehen. Deshalb dürfen wir jetzt in dieser Situation nicht mit einem Gesetz, das heute im Zweitrat beraten wird, zusätzliche Schwierigkeiten schaffen. Wir müssten jetzt eigentlich die Nischen finden und in diesen Nischen die für uns beste Ausgangsposition schaffen.

Wir müssen das auch mit Blick auf unsere nationalen Fluggesellschaften tun. Wir brauchen unsere Swissair, und wir brauchen unsere Crossair. Um das geht es in diesem Gesetz auch. Wir können sie nicht immer einbinden, wir können sie nicht immer zurückbinden, wir können sie nicht immer in eine im Vergleich zu den anderen Konkurrenten schwächere Position abdrängen. Wir brauchen den Pilotennachwuchs, und wir brauchen die Arbeits- und Rettungsfliegerie; wir brauchen dazu eine angemessene – selbstverständlich nicht eine überrissene – Flugplatzstruktur.

Bei Artikel 37 geht es vor allem darum, ob der Bund auf einfache Art und Weise die Interessen wahren kann und eine einheitliche, landesweite Luftfahrtpolitik möglich ist. Wenn Sie heute ein grosses Projekt verwirklichen wollen – wir haben Erfahrung damit; Herr Danioth hat einige Beispiele erwähnt, ich könnte Ihnen weitere Beispiele nennen –, dauert es sehr lange. Wir tun uns sehr schwer, bis wir in diesem Lande noch etwas realisieren können.

Wenn Sie also nicht dem Bundesrat folgen, zementieren Sie praktisch den alten Zustand, und dann werden wir auch in diesem Bereich – das garantiere ich Ihnen – keine Chance haben, im europäischen, harten Wettbewerb noch eine gute, entscheidende Rolle zu spielen. Das Resultat wird dann sein, dass die Swissair recht bald die Konsequenzen zu tragen haben wird. Das müssen wir ganz klar und deutlich sagen.

Wir brauchen auch die Arbeitsplätze; man vergisst das immer wieder. Wir brauchen eine starke Swissair; wir brauchen eine gute Crossair, um für unseren Wirtschaftsstandort Schweiz noch die Verbindung zu kriegen, die wir tagtäglich brauchen, um ohne EWR- und ohne EG-Mitgliedschaft in einem neuen Europa gut zu überleben. Wir können das, wenn wir uns mehr anstrengen. Wenn wir jetzt bereit sind, Kräfte zu entwickeln; wenn wir bereit sind zu kämpfen.

Ich möchte Sie bitten, bei diesem Gesetz zu sehen, dass uns ermöglicht würde, uns zu profilieren, uns hier anzupassen, da-

mit wir im internationalen Konkurrenzkampf bestehen können. In diesem Sinne bitte ich um Eintreten. Bei Artikel 37 werden wir uns ja wieder hören.

Danioth, Berichterstatter: Wenn Sie einverstanden sind, Herr Präsident, werde ich nur Erläuterungen machen, wenn solche verlangt werden, und generell, bei jenen Bestimmungen, die gegenüber dem Nationalrat unbestritten sind, nicht.

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

Délibération – Discussion par articles

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. 1

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag Danioth

Abs. 4 (neu)

Unter Flugsicherungsdienst versteht man im Sinne dieses Gesetzes alle Dienste, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

Art. 1

Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition Danioth

Al. 4 (nouveau)

Par service de la navigation aérienne, on entend au sens de la présente loi, tous les services qui garantissent un déroulement sûr, ordonné et fluide du trafic aérien.

Abs. 1–3 – Al. 1–3

Angenommen – Adopté

Abs. 4 – Al. 4

Danioth, Berichterstatter: Dieser Antrag stammt nicht von mir, sondern er ist aufgrund einer Anregung von der Verwaltung ausgearbeitet worden, und zwar deshalb, weil man im französischen Text festgestellt hat, dass diese Legaldefinition notwendig ist, nämlich eine Legaldefinition des Flugsicherungsdienstes. Der Flugsicherungsdienst hat ja eine grosse Bedeutung, und hier in Artikel 1 Absatz 4 soll diese Legaldefinition aufgenommen werden.

In diesem Sinne muss ich Ihnen den Antrag in meinem eigenen Namen stellen. Ich konnte ihn selbstverständlich nicht mehr der Kommission unterbreiten.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Cavadini Jean hat bei den Beratungen ja festgestellt, dass in bezug auf die Uebersetzung vom deutschen Text in den französischen Text einige Probleme vorhanden sind. Der Antrag ist eine logische Folge dieser von Herrn Cavadini in der Kommission vorgebrachten Meinung, und die Redaktionskommission hat hier die nötige Anpassung vorgenommen.

Je peux rassurer les Romands: la Commission de rédaction a revu, avec l'appui des spécialistes de l'Office fédéral de l'aviation civile, l'ensemble de la présente révision, et je crois pouvoir dire que le texte français a bénéficié d'une cure de rajeunissement.

Wir sind selbstverständlich mit diesem von Herrn Präsident Danioth eingebrachten Antrag einverstanden, d. h. mit der Anpassung, wie sie die Redaktionskommission vorschlägt.

Angenommen gemäss Antrag Danioth
Adopté selon la proposition Danioth

Art. 2

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates
Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Nebst den Definitionen der ICAO, also der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, ist vor allem auf Absatz 2 hinzuweisen: Danach kann der Bundesrat Restriktionen vornehmen, und zwar indem er einzelne Luftfahrzeuge ganz ausschliessen kann – ich erwähne zum Beispiel die Problematik der Ultraleichtflugzeuge – oder Zulassungsbeschränkungen vornehmen kann – Stichworte: Delta- und Gleitschirme.

Zu Absatz 3 nur der Hinweis, dass auch über den Abschuss von Raketen, Hagelabwehrgeschossen usw. Bestimmungen möglich wären. Es besteht hier also im Interesse des vermehrten Umweltschutzes eine Kompetenz des Bundesrates.

Angenommen – Adopté

Art. 3 Abs. 1, Art. 3a, 4, 6

Antrag der Kommission
 Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 3 al. 1, art. 3a, 4, 6

Proposition de la commission
 Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: In Artikel 6 ist die Neuregelung für die Flugunfalluntersuchungen anvisiert. Sie kommt dann in Artikel 24ff.

Angenommen – Adopté

Art. 6a

Antrag der Kommission
Titel

5. Anhänge zum Uebereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2 (neu)

Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

Art. 6a

Proposition de la commission
Titre

5. Annexes à la Convention de Chicago et coopération européenne

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2 (nouveau)

Le Conseil fédéral peut également appliquer cette réglementation aux prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération au niveau des autorités aéronautiques européennes.

Danioth, Berichterstatter: Hier haben wir eine Aenderung, und zwar ist sie bereits in der Marginalie aufgenommen, wo Sie sehen, dass nebst den Anhängen zum Uebereinkommen von Chicago auch europäische Abkommen anvisiert sind. Es geht ganz offensichtlich um eine Lückenausfüllung nach dem 6. Dezember. Es hat ja keinen Sinn, diesen Artikel in der ersten Hälfte zu ändern und mit dem Rest zu warten, bis Swisslex

kommt, weil dieses Lückenfüllen nach Ablehnung des EWR sachlich notwendig und auch politisch angezeigt ist: Der Bundesrat erhält die Kompetenz, technische Vorschriften, welche sich aus europäischen Abkommen ergeben, unmittelbar anzuwenden.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung.

Angenommen – Adopté

Art. 11a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte hier ebenfalls die Schutzverbände und die Anwohner darauf hinweisen, dass in Artikel 12 ein neuer Zusatz aufgenommen und von der Kommission bestätigt worden ist, nämlich am Schluss von Absatz 1, wo ausdrücklich die Vorschriften zum Schutze der Natur erwähnt werden. Damit wird ausgesagt, dass Einschränkungen auch für den Einsatz von Helikoptern und Hängegleitern in und über Naturschutzwiesen möglich sind. Wir erachten diese Ergänzung als wertvoll.

Angenommen – Adopté

Art. 18 Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 18 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2

Erfordern aussenpolitische Gründe

Art. 19

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2

Si des motifs de politique extérieure exigent

Art. 19a

Antrag der Kommission

..., wenn aussenpolitische Gründe es erfordern.

Art. 19a

Proposition de la commission

.... de politique extérieure l'exigent.

Danioth, Berichterstatter: Diese Artikel scheinen nur komplizierter zu sein. Hier ist eine Zweiteilung vorgenommen worden, indem man in Artikel 19 die Betriebssicherheit regeln wollte und die politischen Gründe gemäss Bundesrat nun in Artikel 19 Absatz 2 bzw. Artikel 19a verweisen wollte.

1. Man hat hier die Anforderungen an die politischen Ueberlegungen deutlicher hervorgehoben.

2. Man wollte klarstellen, dass die politischen Gründe, die der Nationalrat in Absatz 2 festgehalten hat, mit den aussenpolitischen Bedenken gemäss Artikel 19a identisch sind. Der Zusatz «schwerwiegende aussenpolitische Gründe» erscheint uns nicht notwendig bzw. nicht sehr aussagekräftig. Diese Ermessensüberlegung muss ja das Departement vornehmen. Also Uebernahme der Zweiteilung gemäss Nationalrat, aber gleiche Formulierung. Ueberall muss es heissen: «ausserpolitische Gründe», in Artikel 19 Absatz 2 wie auch in Artikel 19a, um klarzustellen, dass nicht etwa innenpolitische Gründe gemeint sein könnten.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, diese Ergänzungen, die auch neutralitätspolitisch unbedenklich sind, vorzunehmen.

Bundespräsident **Ogi**: Der Bundesrat kann sich der Kommission anschliessen. Herr Präsident Danioth hat das ganz klar und richtig begründet.

Angenommen – Adopté

Art. 20, 21 Titel, 22 Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 20, 21 titre, 22 titre

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 24–26c

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Danioth, Berichterstatter: Hier ist die Flugunfalluntersuchung geregelt. Ich möchte vorschlagen, dass ich zu den Artikeln 24, 25 und 26 gesamthaft Ausführungen mache.

Verwiesen wird hier vor allem auf Anhang 13 des Uebereinkommens von Chicago. Die wesentliche Aenderung, auf die ich bereits beim Eintreten hingewiesen habe, besteht darin, dass die zweite Verfahrensstufe der Flugunfalluntersuchung nicht mehr obligatorisch ist, sondern dass dieser Kommissionseinsatz nur dann zu erfolgen hat, wenn ein entsprechender Antrag eines Beteiligten, beispielsweise der Hinterbliebenen eines Verunfallten, dies ausdrücklich verlangt.

Die Umbezeichnung von der bisherigen Flugunfall-Untersuchungskommission zur Flugunfallkommission ist nicht nur redaktionell gemeint, sondern impliziert auch, dass diese Kommission in Zukunft nicht nur Untersuchungsbefugnisse, sondern anderweitige Aufgaben hat. Im übrigen verweise ich auf die Botschaft und das Amtliche Bulletin des Nationalrates. Diese Neuregelung der Flugunfalluntersuchungen wurde auch vom Chef des Büros für Flugunfalluntersuchungen, Herrn Fürsprecher Lier, als wesentliche Verbesserung und Vereinfachung bezeichnet.

Gestatten Sie den Hinweis auf die Absätze 2 und 3 von Artikel 26c: Diese Bestimmung ist von einiger Aktualität und auch Brisanz.

Die Bergungskosten, das wissen alle, die mit derartigen Unfällen zu tun hatten, können in beträchtliche Höhen gehen; es hat keinen Sinn, wenn zuerst Auseinandersetzungen über die Kostentragungspflicht oder die Kostengutsprache erfolgen und dann erst zur Rettung geschritten wird.

Das heisst, wenn die Flugunfallkommission oder sonst eine Behörde tätig wird, kann sie trotzdem nachher nach dem Versacherprinzip auf die entsprechenden Haftpflichtigen zurückgreifen.

Angenommen – Adopté

Art. 27 Titel, Art. 34

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 27 titre, art. 34*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté***Art. 37 Titel, Abs. 2, 3***Antrag der Kommission**Titel, Abs. 3*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Abs. 2**Mehrheit*

Unverändert

Minderheit

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Für die Anlage und den Betrieb aller andern Flugplätze sind eine Bewilligung des Bundesamtes für die luftfahrtspezifischen Belange sowie eine Bewilligung der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde erforderlich.

Art. 37 titre, al. 2, 3*Proposition de la commission**Titre, al. 3*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 2**Majorité*

Inchangé

Minorité

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Pour la création et l'exploitation de tous les autres aérodromes, une autorisation de l'office est requise en ce qui concerne les aspects spécifiquement aéronautiques; une autorisation des autorités compétentes est nécessaire selon le droit cantonal.

Art. 37a*Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

b. Verfahren bei öffentlichen Flugplätzen (Flughäfen)

aa. Vorprüfungsverfahren

Abs. 1

In einem Vorprüfungsverfahren wird von den beteiligten Bundesbehörden unter Mitwirkung der betroffenen Kantone und Gemeinden im voraus abgeklärt, ob das Projekt dem geltenden Recht entspricht.

Abs. 2

Das Vorprüfungsverfahren wird unter der Leitung des Bundesamtes durchgeführt. Dieses koordiniert sämtliche Abklärungen und Anhörungen.

Abs. 3

Das Bundesamt unterbreitet das Projekt den beteiligten Bundesbehörden und den betroffenen Kantonen zur Stellungnahme; die Anhörung der betroffenen Gemeinden ist Sache der Kantone.

Abs. 4

Die Frist zur Einreichung der Stellungnahmen beträgt für die Kantone drei Monate; sie kann vom Bundesamt aus wichtigen Gründen verlängert werden.

Abs. 5

Nach Eingang der Stellungnahmen der Kantone setzt das Bundesamt den beteiligten Bundesbehörden zur Einreichung ihrer Vernehmlassung eine Frist von längstens zwei Monaten.

Abs. 6 (neu)

Innert zwei Monaten seit Eingang der letzten Stellungnahme fasst das Bundesamt zuhanden des Gesuchstellers einen Bericht, der über den Verlauf und das Ergebnis des Vorprüfungsverfahrens Auskunft gibt.

Minderheit

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelti)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 37a*Proposition de la commission**Majorité**Titre*

b. Procédures pour les aérodromes publics (aéroports)

aa. Procédure d'examen préalable

Al. 1

Dans le cadre d'une procédure d'examen préalable, les autorités fédérales intéressées, coopérant avec les cantons et les communes touchés, analysent la conformité du projet au droit applicable.

Al. 2

La procédure d'examen préalable est dirigée par l'office qui coordonne l'ensemble des analyses et des auditions.

Al. 3

L'office soumet le projet aux autorités fédérales intéressées et aux cantons concernés afin qu'ils se déterminent; les cantons procèdent à l'audition des communes concernées.

Al. 4

Les cantons disposent d'un délai de trois mois pour présenter leur avis; pour des motifs importants, l'office peut prolonger le délai.

Al. 5

Après avoir reçu les avis des cantons, l'office impartit un délai de deux mois au plus aux autorités fédérales intéressées pour qu'elles lui adressent une détermination.

Al. 6 (nouveau)

Dans les deux mois suivant la réception de la dernière détermination, l'office rédige, à l'intention du requérant, un rapport l'informant du déroulement et du résultat de la procédure d'examen préalable.

Minorité

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelti)

Adhérer à la décision du Conseil national

Art. 37abis (neu)*Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel*

bb. Konzessionsverfahren

Abs. 1

Gegenstand des Konzessionsverfahrens kann nur ein Projekt sein, für das ein Vorprüfungsverfahren durchgeführt worden ist.

Abs. 2

Im Konzessionsverfahren wird über das Projekt im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung gesamthaft entschieden.

Abs. 3

Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

Abs. 4

Sofern die Anlage oder der Betrieb eines öffentlichen Flugplatzes weitere Prüfungen nach anderen Bundeserlassen erfordert, darf die Konzession nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörden vorliegt. Der Konzessionsentscheid ersetzt alle übrigen Bewilligungen, die das Bundesrecht vorsieht.

Abs. 5

Vor der Erteilung der Konzession sind die beteiligten Bundesbehörden, die betroffenen Kantone und Gemeinden sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

Abs. 6

Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert werden.

Abs. 7

Der Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, untersteht dem kantonalen Bewilligungsverfahren. Vor dem Entscheid über die Baubewilligung holt die zuständige kantonale Behörde die Genehmigung des

Bundesamtes ein. Diese ist zu verweigern, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährdet oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt.

Minderheit

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelty)

Ablehnung des Antrages der Mehrheit

Art. 37abis (nouveau)

Proposition de la commission

Majorité

Titre

bb. Procédure de concession

Al. 1

Seul un projet qui a été soumis à la procédure d'examen préalable peut faire l'objet d'une procédure de concession.

Al. 2

Lors de la procédure de concession, une décision globale concernant le projet est prise au terme d'une pesée de tous les intérêts en présence.

Al. 3

Aucune autorisation supplémentaire en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal n'est requise.

Al. 4

Dans la mesure où, selon d'autres textes du droit fédéral, la création ou l'exploitation d'un aéroport public exige des examens plus approfondis, la concession ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment des autorités compétentes en la matière. La décision accordant la concession remplace toutes les autres autorisations prévues par le droit fédéral.

Al. 5

Les autorités fédérales intéressées et les cantons concernés ainsi que les autres parties sont entendus avant l'octroi de la concession; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties.

Al. 6

Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas la construction ni l'exploitation de l'aéroport de manière excessive.

Al. 7

La construction d'installations qui ne servent pas complètement ou principalement à l'exploitation de l'aéroport est soumise à la procédure cantonale concernant l'autorisation de construire. L'autorité cantonale compétente doit avoir l'approbation de l'office avant de prendre une décision concernant cette autorisation. Celle-ci est refusée lorsque le projet de construction entrave la sécurité de la navigation aérienne ou l'exploitation de l'aéroport.

Minorité

(Gadient, Bisig, Bloetzer, Cavadini Jean, Cavelty)

Rejeter la proposition de la majorité

Art. 37b

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Titel

c. anderen Flugplätzen (Flugfeldern)

Abs. 1

Im Bewilligungsverfahren entscheidet das Bundesamt verbindlich über alle Luftfahrtspezifischen Belange.

Abs. 2

Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn das Bauvorhaben weder die Flugsicherheit gefährdet noch den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt und wenn dafür die besonderen raumplanerischen Voraussetzungen erfüllt sind.

Abs. 3

Flugfelder dürfen nur in Nutzungszonen erstellt werden, die den Eigenheiten der Flugbetriebe Rechnung tragen und im ordentlichen Planungsverfahren erlassen worden sind. Das Bundesamt wirkt an der Nutzungsplanung mit.

Abs. 4

Im Baubewilligungsverfahren wird über alle weiteren Belange im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung gesamt haft entschieden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach kantonalem Recht erforderlich.

Abs. 5

Sofern die Anlage oder der Betrieb eines Flugfeldes weitere Prüfungen nach anderen Bundeserlassen erfordert, darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörden vorliegt. Die Baubewilligung ersetzt, mit Ausnahme der Bewilligung gemäss Absatz 1, alle Bewilligungen, die das Bundesrecht vorsieht.

Eventualantrag Küchler

Abs. 1

(falls der Mehrheit zugestimmt wird)

.... nach kantonalem Recht erforderlich, sofern das Vorhaben im Sachplan des Bundes für Flugplätze gemäss Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes enthalten ist.

Abs. 6 (neu)

(falls der Minderheit zugestimmt wird)

Der Entscheid der letzten kantonalen Instanz unterliegt der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht.

Art. 37b

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Küchler, Büttiker, Loretan, Piller, Rhyner)

Titre

Adhérer à la décision du Conseil national

(La modification ne concerne que le texte allemand)

Al. 1

Lors de la procédure d'autorisation, l'office décide de manière impérative des aspects spécifiquement aéronautiques.

Al. 2

L'autorisation ne peut être accordée que si le projet n'entrave ni la sécurité de l'aviation ni l'exploitation de l'aéroport et si les conditions particulières relevant de l'aménagement du territoire sont remplies.

Al. 3

Les champs d'aviation ne peuvent être construits que dans des zones d'affectation qui tiennent compte des particularités des opérations de vol et qui ont été arrêtées au terme de la procédure ordinaire de planification. L'office coopère à l'élaboration des plans d'affectation.

Al. 4

Lors de la procédure d'autorisation de construire, une décision touchant tous les autres aspects est prise dans le cadre d'une pesée globale des intérêts en présence. Aucune autorisation supplémentaire n'est requise en vertu du droit cantonal.

Al. 5

Dans la mesure où, selon d'autres textes de droit fédéral, la création ou l'exploitation d'un champ d'aviation exige des examens plus approfondis, l'autorisation ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment des autorités compétentes en la matière. L'autorisation de construire remplace toutes les autres autorisations prévues par le droit fédéral, à l'exception de l'autorisation mentionnée au premier alinéa.

Proposition subsidiaire Küchler

Al. 1

(si la proposition de majorité est adoptée)

.... n'est requise, pour autant que le projet figure dans le plan sectoriel de la Confédération pour les aéroports selon l'article 13 de ladite loi.

Al. 6 (nouveau)

(si la proposition de minorité est adoptée)

La décision de la dernière instance cantonale peut faire l'objet d'un recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral.

Danioth, Berichterstatter: Hier kommen wir zum Pièce de résistance. Wie ich bereits ausgeführt habe und wie Herr Bundespräsident Ogi Ihnen drastisch dargelegt hat, prallen hier

die Kompetenzen des Bundes (aufgrund der Zuständigkeit für die Luftfahrt) und der Kantone (aufgrund der Zuständigkeit für die Raumplanung) legitimerweise aufeinander. Wir haben also den Auftrag erteilt, abzuklären, ob eine Optimierung dieser Verfahren zur Vermeidung von Kompetenzkonflikten beitragen kann. Darum ging es uns. Es war sicher nicht die Absicht der Kommission, und zuallerletzt jene ihres Präsidenten, bewusst die Kompetenzen der Kantone für die vom EVED konzessionierten Flugplätze einzuschränken.

Ich nehme zu allen Artikeln gesamthaft Stellung.

Juristisch definiert als Flughäfen (Art. 37a) wurde uns nun ein entsprechender Verfahrensvorschlag gemacht. Dieser Vorschlag – er entspricht übrigens dem Mehrheitsantrag – sieht ein neues, zweistufiges Verfahren vor, in dem dem eigentlichen Konzessionsverfahren ein Vorprüfungsverfahren vorgeschaltet wird, das sich im wesentlichen an Artikel 3 des Bundesbeschlusses betreffend Bewilligungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte hält.

Als Unbedenklichkeitszeugnis für diesen Eisenbahnbeschluss kann ich Ihnen in Erinnerung rufen, dass dieser Beschluss seinerzeit – übrigens in starker Mitarbeit unseres geschätzten verstorbenen Kollegen, Max Affolter selig – in der Kommission diese Form erhalten hat, also ganz sicher kein föderalismusfeindliches Gesetzesprojekt darstellt. Dieses Vorverfahren ist nämlich innert gesetzlich festgelegten Fristen durchzuführen und abzuschliessen.

Von der Sache her, insbesondere was die Zuständigkeiten betrifft, deckt sich der Vorschlag in etwa mit demjenigen des Bundesrates, mit der Ausnahme, dass hier ein zweistufiges Verfahren durchgeführt werden soll. Ich glaube, Herr Bundespräsident Ogi wird es dann selber erklären. Selbstverständlich ist die Verwaltung davon nicht begeistert, aber meiner Meinung nach hat diese Zweistufigkeit auch Vorteile.

Anders verhält es sich mit den vom Bundesamt für Zivilluftfahrt zu bewilligenden Flugplätzen, juristisch definiert als Flugfelder (Art. 37b). Hier wurde uns keine Angleichung an das Eisenbahnrecht, sondern eine gegenüber dem bundesrätlichen Vorschlag völlig neue Verfahrens- und Zuständigkeitsordnung unterbreitet. Diese Vorschläge sind von Herrn Kollege Kuchler übernommen und als förmliche Anträge eingereicht worden. Sie beinhalten eine Aenderung von Artikel 37 Absatz 2, eine Neuformulierung von Artikel 37a, den Einschub eines zusätzlichen Artikels 37abis sowie die Neuformulierung von Artikel 37b. Das sieht etwas kompliziert aus, aber ich glaube, wenn man der Reihe nach vorgeht, ergibt sich eine klare Regelung. In der anschliessenden, engagierten Diskussion ging es vor allem um die primären Zuständigkeiten bei der Konzessionierung bzw. Bewilligung von Flugplätzen. Das bundesrätliche Konzept sieht – u. a. im Hinblick auf Artikel 37ter der Bundesverfassung, welcher die Luftfahrt zur Sache des Bundes erklärt – die primäre Zuständigkeit für die Bewilligung von Flugplätzen bei den Bundesbehörden vor.

Diese Zuständigkeit würde unter anderem eine gesamtschweizerisch einheitliche Flugplatz- und Luftfahrtpolitik gewährleisten und insbesondere auch die wesentlichen raumplanerischen Belange umfassen. Die raumplanerischen Belange müssten also in die gesamtschweizerische Flugplatzpolitik integriert werden.

Für die konzessionierten Flugplätze – also Zürich, Basel, Genf – war diese Zuständigkeitsordnung in der Kommission unbestritten. Hier drehte sich die Diskussion in erster Linie um die Frage, ob das vorgeschlagene zweistufige Verfahren der Sache angemessen sei. Vom Bundesrat und von der Verwaltung wurde geltend gemacht, dass es nicht darum gehe, neue Grossflughäfen zu errichten, sondern in erster Linie Anpassungen an den bestehenden Flugplätzen vorzunehmen oder allenfalls ohne bauliche oder betriebliche Aenderungen einen bewilligten Flugplatz (Flugfeld) in einen konzessionierten Flugplatz (Flughafen) überzuführen. Dafür sei das vom Bundesrat vorgeschlagene einstufige Verfahren sachgerechter, insbesondere wenn man in Rechnung stelle, dass das Verfahren für Flughäfen sinngemäss auch für die Errichtung und Aenderung von Flugsicherungsanlagen gelte.

Bei den bewilligten Flugplätzen, den Flugfeldern, stand hingegen die Zuständigkeitsordnung im Vordergrund. Hier soll

nach Auffassung der Minderheit die primäre Zuständigkeit, insbesondere auch die raumplanerische, beim Kanton und den Gemeinden liegen bzw. verbleiben. Im Spannungsfeld zwischen Artikel 22quater der Bundesverfassung, welcher die Raumplanung den Kantonen zuweist, und Artikel 37ter der Bundesverfassung, welcher die Luftfahrt zur Bundessache erklärt, müsse man aus föderalistischen Überlegungen die Waagschale zugunsten der Kantone neigen. Die Flugfelder seien nicht im gesamtschweizerischen Interesse, was allein eine Bundeskompetenz rechtfertigen würde.

Nun darf man aber nicht übersehen, dass auch die Flugfelder im gesamtschweizerischen Interesse liegen – ich glaube, diese zentrale Feststellung ist von Herrn Bundespräsident Ogi gemacht worden –, und zwar aus verschiedenen Gründen: Diese Flugfelder machen immerhin – ich muss diese Zahl akzeptieren – 90 Prozent der gesamten Luftfahrtinfrastruktur unseres Landes aus. Für 90 Prozent der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur wären also, wenn Sie jetzt dem Minderheitsantrag Kuchler zustimmen würden, primär die Kantone zuständig.

Ausserdem ist der Bund unbestreitbar zuständig für die luftfahrtspezifischen Belange, sowohl für das Anlegen als auch für den Betrieb der Felder. Diese luftfahrtspezifischen Belange – vielleicht kommen wir darauf bei einzelnen Beispielen noch zu sprechen – lassen sich nicht säuberlich von raumplanerischen Fragen trennen, wie das die Praxis gezeigt hat, und hier ist des Pudels Kern in der Auseinandersetzung. Hier scheint mir der Grund für die unterschiedliche Beurteilung zu liegen.

Zwei parallele Verfahren, eines auf Kantons- und eines auf Bundesebene, trügen zu Kompetenzschwierigkeiten, Streitigkeiten und zu den bekannten Verzögerungen bei.

Wir haben eine Liste erhalten, also jene für die Bewilligung des neuen Drehfunkfeuers in Trasadingen, eine ganze Liste von Verfahren quer durch alle kantonalen Instanzen hindurch. Das kann ja nicht die Meinung sein. Das ist auch der Sinn und Zweck der verbesserten Vorlage des Institutes der Universität Bern.

Die Kompetenzstreitigkeit und die Verzögerung können nicht im Interesse der Sache liegen, was niemand will, es sei denn, es gehe um die Verhinderung von Ausbauten.

Ausserdem: Der grösste Teil der fliegerischen Aktivitäten in der Schweiz, wie z. B. die Flugausbildung, die Arbeits- und Rettungsfliegerei, der gewerbsmässige Charterverkehr mit kleineren Flugzeugen sowie der Flugzeugunterhalt in lizenzierten Betrieben, findet auf unseren Flugfeldern statt. Die schweizerische Luftfahrt ist natürlich auf diese Infrastruktur angewiesen.

Zu den Flugfeldern würden z. B. Flugplätze wie Lugano oder Locarno, Altenrhein, Ecuwillens, Porrentruy, aber auch die für die Rettungsfliegerei wichtigen Helikopterbasen Zermatt, Untervaz oder die Rega-Basis Gossau/St. Gallen gehören. Ich glaube, bei solchen Infrastrukturanlagen zu behaupten, sie lägen nicht im nationalen Interesse, hiesse doch die realen Gegebenheiten verkennen.

Aus diesen Gründen hat sich die Kommission – ich gebe es zu – knapp, nämlich mit Stichentscheid des Präsidenten, für die Lösung der Variante Uni Bern (Zimmerli) entschieden, was die Flughäfen anbetrifft, hingegen für die grundsätzliche Auffassung des Bundesrates, was die Flugfelder anbetrifft. Ich glaube, dass das nicht nur eine gerechte, salomonische Verteilung der Abstimmungsgunst darstellt, sondern dass sie sachlich ausgewiesen und gerechtfertigt ist und diesen elementaren Anforderungen Rechnung trägt.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen vorschlagen, in beiden Fällen den Mehrheiten zuzustimmen. Sie haben nämlich sicher festgestellt, dass auf der Fahne die Minderheiten immer mit unterschiedlichen Namen vertreten sind, so dass Sie jedesmal eine andere Mehrheit befürworten. Damit versetzen Sie nicht jedesmal die gleichen Mitglieder in die Minderheit, sondern wir haben hier wechselnde Mehrheiten und Minderheiten. Das ist ein weiteres Indiz dafür, dass die Vorschläge der Mehrheit eben nicht so schlecht sind.

In diesem Sinne schlage ich Ihnen zum Abstimmungsverfahren vor, Herr Ständeratspräsident, dass wir uns in der Abstim-

mungsreihenfolge zuerst mit den Grundsätzen in den Artikeln 37 und 37a bzw. 37b auseinandersetzen und allenfalls die Eventualanträge Küchler in einer zweiten Abstimmung behandeln, zumal diese Anträge der Kommission nicht vorgelegen haben. Ich möchte also zu diesen Eventualanträgen Küchler erst Stellung nehmen, wenn sie begründet sind. Ich möchte Sie jetzt bitten, die Sprecher der Minderheiten zu Artikel 37 bzw. Artikel 37a und 37b Stellung nehmen zu lassen.

Küchler, Sprecher der Minderheit: Ich möchte darauf hinweisen, dass Artikel 37 eigentlich zurückgestellt werden sollte, bis wir über die Artikel 37a und 37b entschieden haben. Der Artikel 37 hängt mit diesen nachfolgenden Artikeln zusammen, und der Minderheitsantrag dazu entfällt je nachdem.

Zu Artikel 37a hat der Herr Kommissionspräsident als Vertreter der Mehrheit bereits gesprochen. Ich kann also auf weitere Ausführungen verzichten und möchte einfach darauf hinweisen, dass wir ja im Bund diverse Bewilligungsverfahren haben, sei es bei den Nationalstrassen, sei es bei den Eisenbahnen, bei der Schifffahrt usw. oder eben bei der Luftfahrt. Alle diese Verfahren wurden seinerzeit unabhängig voneinander gesetzlich ausgestaltet und sind inzwischen praktisch unübersichtlich geworden. Deshalb hat auch die Verwaltungskontrollstelle des Bundesrates der Universität Bern den Auftrag erteilt, sie solle einmal untersuchen, ob zwischen den zahlreichen Bewilligungsverfahren eine Koordination oder eine Harmonisierung hergestellt werden könne.

Diesen Auftrag hat die Universität Bern erfüllt. Sie ist zum Schluss gekommen, dass auch im Zusammenhang mit der Luftfahrt durchaus eine Koordination mit dem von uns jüngst beschlossenen Bewilligungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte hergestellt werden könnte. Deshalb scheint es zweckmässig zu sein, dass wir nicht bei der ersten Anwendungsmöglichkeit etwas völlig anderes statuieren als das, was von dieser Kommission oder Expertengruppe ausgearbeitet wurde. So viel zur Vorbemerkung.

Nun komme ich zu Artikel 37b. Der Artikel 37b bezieht sich also nicht auf die öffentlichen Flugplätze, sondern auf die sogenannten Flugfelder. Diese haben ja grosse Bedeutung, vor allem für die Helikopterlandeplätze. Letztere dienen aber wiederum weitestgehend rein privaten Interessen, eventuell lokalen oder höchstens regionalen Interessen. Sie dienen vor allem für Heli-Skiing, Transportflüge für Bauarbeiten, Touristikflüge usw. Von der Verwaltung wurde zwar die Notwendigkeit der neuen Bestimmung wie folgt umschrieben: «Wiederherstellen der verfassungsmässigen Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastruktur-Politik.»

Der Bund oder konkret das Bundesamt für Zivilluftfahrt soll weitestgehend allein über solche Flugfelder entscheiden können. Die verfassungsmässigen Kompetenzen der Kantone im Bereich der Raumplanung sollen für alle Flugplätze, also auch für die Flugfelder, praktisch ausgeschaltet werden.

Ich persönlich meine, dass bei den Flugfeldern die Federführung für die Bewilligung den Kantonen übertragen sein sollte, im Gegensatz zu den Flughäfen, die eben von nationalem Interesse und die auch für unsere Swissair und Crossair von grosser Bedeutung sind. Dort soll die Federführung selbstverständlich beim Bund liegen, wie wir das im Artikel 37a geregelt haben wollen.

Es ist daher wenig sinnvoll, den Kantonen in bezug auf die Flugfelder die Raumplanungshoheit zu beschneiden oder zu beschränken. Die Vorhaben stehen eben nicht im gesamtschweizerischen Interesse. Vielmehr ist es aus föderalistischen Gründen angezeigt, hier, wo es auch primär um raumplanerische Belange geht, die Bewilligungskompetenz schwer gewichtig den Kantonen zu übergeben und die Kompetenz des Fachamtes des Bundes auf die luftfahrtspezifischen Belange zu beschränken. Dies wurde denn auch im Laufe des Vernehmlassungsverfahrens, das auf Wunsch unserer Kommission im nachhinein durchgeführt wurde, von einer stattlichen Anzahl von Kantonen gewünscht.

So wurde zu Artikel 37b von den Kantonen Appenzell Aargau, Aargau, Thurgau, Obwalden, Solothurn, Zürich usw. ausdrücklich gewünscht, dass in bezug auf die Raumplan-

ungsentscheide die Hoheit bei den Kantonen verbleiben soll. Der Kanton Jura und der Kanton St. Gallen machen ähnliche Vorbehalte zugunsten der Raumplanungshoheit der Kantone. Nach dem Antrag der Minderheit sieht Artikel 37b bei Flugfeldern vor, das Bundesamt für Zivilluftfahrt über die rein luftfahrtspezifischen Belange, den Kanton jedoch über die anderen Belange entscheiden zu lassen. Offensichtlich haben die Befürworter einer völlig freien Luftfahrt Angst vor Absatz 3 gemäss Antrag der Minderheit, welcher vorschreibt, dass Flugfelder nur in Nutzungszonen erstellt werden dürfen, die den Eigenheiten der Flugbetriebe Rechnung tragen und im ordentlichen Planungsverfahren erlassen worden sind. Es wird befürchtet, dass damit jeder Ausbau verhindert werden könnte. Darum geht es aber überhaupt nicht, denn viele Flugfelder bestehen ohnehin schon. Hingegen soll mit den neuen Bestimmungen lediglich das Bewilligungsverfahren für die kommerziellen Helikopterlandeplätze, die z. B. direkt neben einem Spital oder neben einem ruhigen Wohnquartier zu liegen kommen sollen, in die Kompetenz der Kantone, der Gemeinden, also der betroffenen Regionen, gelegt werden. Die Kantone sind sicher nicht systematisch gegen eine Verweigerung solcher Flugfelder.

Wir müssen auch wissen, dass im Hintergrund der Bestimmungen der Verwaltung Bundesgerichtsentscheide stehen, vor allem ein Bundesgerichtsentscheid vom 4. Juli 1979, in welchem es heisst: «Die Kantone sind somit befugt, den Standort eines Flugfeldes auf seine Vereinbarkeit mit den von ihnen anzuwendenden Raumplanungsnormen zu prüfen.» Diese Bundesgerichtsentscheide sind dem Bundesamt ein Dorn im Auge. Deshalb möchte es eine neue Formulierung, wonach es unabhängig von der Raumplanungshoheit der Kantone auch über Flugfelder entscheiden könnte.

Kurzum, der von der Minderheit vorgeschlagene Artikel 37b vermag sowohl den Interessen der Kantone als auch den Interessen des Bundes voll und ganz zu genügen. Er schreibt den Kantonen vor, ein konzentrierteres Verfahren zu schaffen, in dem sämtliche Belange geprüft werden müssen und das alle übrigen Bewilligungen überflüssig macht. Doppelspurigkeiten fallen also künftig weg. Es gibt nur noch ein Verfahren auf Bundesebene, das sich auf die luftfahrtspezifischen Belange beschränkt; das kantonale Verfahren andererseits deckt alle weiteren Belange ab. Beide Verfahren aber zielen auf grösstmögliche Konzentration hin, d. h. auf ein Verfahren und einen Entscheid sowie ein einheitliches Rechtsmittel oder einen einheitlichen Rechtsweg.

Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, das Konzept der Minderheit zu bejahen, d. h., bei Artikel 37a der Mehrheit und bei Artikel 37b der Minderheit zuzustimmen.

Gadient, Sprecher der Minderheit: Artikel 37a in der Mehrheitsfassung bildet ein integrierendes Ganzes mit Artikel 37abis. Wenn Sie also bei Artikel 37a der Minderheit folgen, ist in der Folge gemäss Minderheitsantrag Artikel 37abis zu streichen. Dies in formeller Hinsicht.

Die Artikel 37a und 37b beziehen sich auf das Verfahren, aber Regelung und Ausgestaltung dieser Verfahrensfrage sind von grundlegender Bedeutung. Es geht um die Gewährleistung der Führungsrolle des Bundes in der Luftfahrtspolitik und bei der Umsetzung der Luftfahrtinfrastruktur. Diese Frage gilt es zu beantworten.

Nach Entwurf des Bundesrates und Beschluss des Nationalrates wird in Artikel 37a für die öffentlichen Flugplätze, d. h. für die Flughäfen, die Bewilligungsregelung aus dem Eisenbahnrecht übernommen. Es besteht danach ausschliessliche Bundeszuständigkeit.

Die Minderheit beantragt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen und damit die Tatsache zu bekräftigen, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt im nationalen Interesse liegt und somit primär eine nationale Aufgabe sein muss: Einfache und beförderliche Verfahrensabläufe, einheitliche Zuständigkeiten, ein auf das wirklich Nötige begrenzter Rechtsschutz auf dem Nenner der Rechtsstaatlichkeit – Entscheide der Bundesverwaltung im Infrastrukturbereich sollen letztinstanzlich durch den Richter überprüft werden können –

prägen das Konzept. Das Rechtsschutzinteresse der Betroffenen bleibt gewahrt.

Die Minderheit hält dafür, dass das zweistufige Verfahren, wie es in Artikel 37a für öffentliche Flugplätze gemäss dem Modell der Uni Bern – das sich als Mehrheitsantrag auf der Fahne findet – festgelegt werden soll, unangemessen ist. Ein derart komplexes zweistufiges Verfahren kompliziert die Sache, statt sie zu vereinfachen. Das Modell erscheint als überdimensioniert. Die Vernehmlassung hat zudem ergeben, dass das Konzept des Bundesrates demgegenüber von den Kantonen gestützt wird.

Es geht keineswegs darum, dass in der Schweiz neue Flughäfen errichtet werden sollen. Es geht vielmehr darum, dringlich nötige Anpassungen bei bestehenden Anlagen zu realisieren, und das innert nützlicher Frist. Auch sollten die raumplanerischen Erfordernisse bei den Flugplätzen, aber auch bei den Flugsicherungsanlagen abschliessend durch den Bund geprüft werden können, wie das im übrigen durch die aktuelle Rechtsprechung durchaus bestätigt und zum Ausdruck gebracht wird. Die angestrebte Klarstellung ist aber erwünscht. Wir beschreiten also keinen neuen Weg, sondern bestätigen damit lediglich die Gerichtspraxis.

In diesem Sinne bitte ich Sie, bei Artikel 37a der Minderheit zuzustimmen.

Es sei mir im Rahmen dieser Gesamtdebatte zu diesen Bestimmungen eine Bemerkung zu Artikel 37b gestattet: Nachdem man bei Artikel 37a mit der gefundenen Lösung leben können, muss man wissen, dass es bei Artikel 37b um die ganz entscheidende Frage geht, ob eine gesamtschweizerische Flugplatzpolitik überhaupt gewährleistet werden soll. Ich glaube nicht, dass man diese Frage herunterspielen und einfach auf die Heli-Flugplätze verweisen darf, sondern dass da einiges mehr zur Debatte steht. Der Bundesrat sei mit diesem Regelungsvorschlag zu weit gegangen, meinte Herr Bütiker in der Eintretensdebatte. Dazu ist zu bemerken – und das sei mein ausschliesslicher Hinweis –, dass die schweizerische Luftfahrtinfrastruktur zu 90 Prozent aus solchen Flugfeldern besteht und die Kantonalisierung der Flugplatzpolitik in diesem wichtigen Bereich schon mit Blick auf diese Tatsache nicht festgeschrieben werden kann und darf.

Eine gesamtschweizerische Luftfahrt- und Flugplatzpolitik ist unabdingbar. Ich erinnere an die überzeugenden Ausführungen des Departementvorstehers in der Eintretensdebatte. Es geht nicht darum, die Anliegen der Kantone zu missachten, und ich möchte dieser These dezidiert widersprechen. Das entsprechende Verfahren gewährleistet den Einbezug der Kantone. Aber es geht um die Koordination und um eine klare Zuständigkeitsregelung, die mir auch mit Blick auf die zur Diskussion stehende territoriale Dimension unseres Landes gerechtfertigt scheint.

Loretan: Ich möchte meinen Beitrag zu dieser «Luftschlacht» zum Artikel 37b – zur Unterstützung des Minderheitsantrages Küchler, wie ich das schon in meinem Eintretensvotum gesagt habe – aus spezifisch aargauischer, aber auch aus grundsätzlicher Sicht leisten.

Der Kanton Aargau ist dicht besiedelt und Träger vieler Erschliessungsanlagen im nationalen Interesse – denken Sie an die Strassen- und Eisenbahnverbindungen Ost-West, denken Sie an die künftige «Bahn 2000», auch im abgespeckten Kleid, denken Sie an den Hucklepackkorridor Nord-Süd, denken Sie an die Neat-Zubringerstrecken, um nur die wichtigsten zu nennen.

Der Kanton Aargau ist mit solchen Erschliessungsanlagen wahrlich reich gesegnet und daher an einer Lösung, welche die Kompetenzen der Kantone gemäss Bundesverfassung beachtet, sehr stark interessiert. In verschiedenen hängigen Verfahren – ich denke an die Konzessionserneuerung für den Regionalflyhafen Birrfeld, die Betriebserweiterung für das private Helikopterflugfeld Würenlingen und den Ausbau eines internationalen Heli-Reparaturstützpunktes ausserhalb des Baugebietes in Holziken – ist der Kanton Aargau mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt in grosse Meinungsverschiedenheiten geraten.

Die Folgerungen daraus zeigen klar, warum der Bund jetzt auf

Ausweitung seiner Kompetenzen drückt, und sie zeigen, wenn man diese Erfahrungen in die Zukunft projiziert, auf welche Weise nunmehr Kantone und Gemeinden in ihren hoheitlichen Kompetenzen – in der Raumplanung und im Umweltschutz – unter die Bundesräder geraten sollen.

In verfassungsrechtlicher Hinsicht wird die Bundeskompetenz für Flughäfen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, gemäss Artikel 37a nicht bestritten. Hier geht es um nationale Interessen und internationale Bezüge. Trifft dies für Flugfelder zu, kann man ja das Verfahren der Umklassierung – zu Flughäfen – ohne weiteres einleiten, wie es jetzt zum Beispiel für den Flugplatz Agno im Gang ist.

Von Seiten des Bundesrates und der Verwaltung wird nun behauptet – dies geschah in der vorberatenden Kommission unseres Rates mit beredten, ja beschwörenden Worten –, auch Planung und Erstellung von Flugfeldern müssten in eine gesamtschweizerische Flugplatzpolitik eingebettet sein. Auch sie gehörten alle samt und sonders in den nationalen Interessenbereich.

Ich kann dem nicht beipflichten, denn in der Mehrzahl der Fälle stimmt diese Sicht der Dinge ganz und gar nicht. Flugfelder, vor allem Helikopterflugfelder, dienen oft überwiegend privaten, wohl auch berechtigten, aber doch privaten Interessen. Nebst Flügen für Baumontagen und Schulung werden Alpenrundflüge, Heli-Skiing-Flüge, Hochzeitsflüge, Vergnügungsrundflüge als Wettbewerbspreise usw. abgehalten. An solchen Flügen besteht kein öffentliches, jedenfalls sicher kein öffentlich-nationales Interesse. Deshalb müssen hier die Anliegen der Raumplanung gemäss deren föderalistischer Ordnung, abgestützt auf Artikel 22quater BV, im Vordergrund stehen und nicht die rein luftfahrtrechtlichen.

Auch Ueberlegungen zur Sache und zum Verfahren führen zum selben Schluss. Die Auswirkungen von Flugfeldern auf ihre Umgebung, gerade in dicht besiedelten Gebieten und Kantonen wie im Aargau, erfordern unbedingt, dass die formelle und materielle Koordination des Verfahrens nicht beim Bund – da keine nationalen Interessen im Spiele sind –, sondern bei den Kantonen liegt.

Was heisst Kompetenz des Bundes? Das heisst Verfahrensleitung und Koordinationskompetenz beim Bund, d. h. beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Dieses ist eine ausgesprochen sachbezogen ausgerichtete Spezialverwaltung, die primär natürlich ihren Interessen Nachachtung verschaffen will, unter Opferung anderer, ebenso berechtigter Anliegen.

Die Erfassung bestehender und neuer Flugfelder, zunächst einmal in der Richt- und Nutzungsplanung der Kantone und der Gemeinden, ist absolut notwendig und wichtig. Im Baubewilligungsverfahren selber ist die Beurteilung von Erschliessungsfragen, von Nebennutzungen wie Flugplatzrestaurants usw., ist die Einpassung in das Landschafts- und Ortsbild, sind Lärmschutzfragen eine typische kantonale und kommunale Angelegenheit, bei deren Beurteilung auch die Bevölkerung nicht übergangen werden darf.

Die Fassung der Kommissionsminderheit zu Artikel 37b stellt in ihren Absätzen 4 und 5 eine umfassende, saubere und rasch machbare Interessenabwägung und Koordination sämtlicher raumplanerischer Belange sicher. Für die luftfahrt-spezifischen Belange bleibt der verbindliche Entscheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ausdrücklich vorbehalten. Demgegenüber ist die bundesrätliche Fassung, die darin vorgesehene Verfahrensordnung, nicht geeignet, die verschiedenen Anliegen angemessen zu berücksichtigen und rasch und effizient zu einer koordinierten Gesamtbeurteilung zu führen.

Weshalb nicht? Vorab einmal deshalb, weil das Bundesamt für Zivilluftfahrt in einem ersten, wohl entscheidenden und alles Weitere präjudizierenden Schritt mit seinen Flugsicherheitsexperten über Standort, Grösse und Betriebsumfang eines Flugfeldes entscheiden kann, und zwar «nötigenfalls» unter Missachtung der raumplanerischen Anliegen der Gemeinde und des Kantons, denen nur ein Anhörungsrecht zusteht (Abs. 3 und 4 der bundesrätlichen Fassung).

Anschliessend, in einem zweiten, zeitlich nachgestaffelten Verfahren, kommt dann noch die Baubewilligungsverfahren nach kantonalem Recht mit dem ganzen Rechtsschutz. Dieses zweistufige, zeitlich hintereinander gestaffelte Verfahren

wird zu enormen Schwierigkeiten, Leerläufen und Kompetenzstreitereien führen.

Dieses Verfahren ist nicht gut angelegt und untauglich. Es scheint mir, man wolle in der Bundesverwaltung nicht gerne Kenntnis von Lösungen in anderen, auch wichtigen Sachbereichen nehmen, die durchaus mit denjenigen aus dem eigenen «Laden» vergleichbar sind.

Ich denke an das Waldgesetz. Was die Minderheit vorschlägt, entspricht nämlich der Verfahrens- und Koordinationsordnung des neuen Waldgesetzes, welches bekanntlich das Verfahren gemäss Raumplanungsgesetz als Leitverfahren festlegt, wie wir es auch für dieses Gesetz in Bezug auf die Flugfelder vorschlagen. Im Waldgesetz ist in diesem Leitverfahren die bundesrechtlich zu erteilende, heikle Rodungsbewilligung eingebettet.

Abschliessend wiederhole und betone ich: Gerade weil bei Flugplätzen allgemein der Koordinationsbedarf ausserordentlich hoch ist, muss bei Anlagen, die nicht im nationalen Interesse liegen, also bei Flugfeldern, die Führung des Verfahrens in der Hand des Kantons liegen und nicht beim Bund. Dies verlangt auch die neuere bundesgerichtliche Rechtsprechung. Allein das kantonale Bewilligungsverfahren gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) ist in der Lage, alle relevanten Aspekte umfassend zu würdigen und zu koordinieren. Je mehr man sich mit der Materie auseinandersetzt, desto deutlicher wird, dass die vom Bundesrat vorgeschlagene Lösung nicht nur gegen die Verfassung verstösst, sondern auch sachlich und verfahrensmässig unzweckmässig ist.

Deshalb ersuche ich Sie dringend, der Kommissionsminderheit zuzustimmen, und sei es letztlich nur, um eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen, damit die Probleme nochmals gründlich ausgeleuchtet werden können.

Büttiker: Ich habe in der Eintretensdebatte gesagt, dass wir uns bei Artikel 37 wiedertreffen, und Artikel 37 ist Philippi.

Der Vorschlag des Bundesrates zu Artikel 37b über die Erstellung von Flugfeldern ist schlicht und einfach nicht föderalismusverträglich. Denn alle wesentlich in Betracht fallenden Faktoren werden ausschliesslich durch den Bund beurteilt und auch durch ihn entschieden, obwohl die Erstellung von Flugfeldern nicht im gesamtschweizerischen Interesse liegt, somit nicht Bundessache ist, sondern eher in den Privatbereich gehört.

Wir wollen keine Kirchturmpolitik betreiben. Aber wenn ich als Gemeindepräsident zur Kenntnis nehmen muss, dass die Bewilligung für einen privaten Helikopterlandeplatz von Bern erteilt wird, dann hört es auf! Ein Eingriff in die den Kantonen zustehende Raumplanungshoheit ist deshalb sachlich nicht angezeigt. Im Gegensatz zum zentralistischen Lösungsansatz des Bundesrates verlangt die Minderheit bei Artikel 37b, dass Bewilligungsverfahren für die Erstellung von Flugfeldern schwergewichtig in den Zuständigkeitsbereich der Kantone zu transferieren sind. Um die Fachkompetenz mit einzubeziehen, ist eine Mitwirkung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erwünscht. Nur muss sich diese Mitwirkung auf die luftfahrtspezifischen Belange beschränken. Ueber die bundesrechtliche Bewilligung soll das Bundesamt für Zivilluftfahrt allerdings verbindlich und abschliessend entscheiden. Ohne eine luftfahrtrechtliche Bewilligung ist die Erstellung eines Flugfeldes nicht möglich.

Das Bundesgericht hat zudem im Fall des Flugfeldes Kestenholz eindeutig entschieden, dass Flugfelder nur in besonderen Nutzungszonen erstellt werden dürfen. Diese Tatsache garantiert, dass für die Standortfestlegung eines Flugfeldes nur ein rechtsstaatliches und demokratisches Verfahren in Frage kommen kann. Alle anderen als die luftfahrtspezifischen Belange sind gemäss Artikel 37b Absatz 4 somit stufengerecht im Rahmen des kantonalen Baubewilligungsverfahrens zu prüfen und zu entscheiden.

Die Minderheit schlägt also für die Erstellung eines Flugfeldes zu Recht eine föderalistische Lösung vor.

1. Festlegung einer entsprechenden Nutzungszone im ordentlichen Planungsverfahren;
2. luftfahrtrechtliche Bewilligung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt;

3. Baubewilligung der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

Wer den Würgegriff des Bundes bei der Erstellung eines Flugfeldes in der Praxis erlebt hat wie wir im Fall Kestenholz, stimmt für ein minimales Mitentscheidungsrecht von betroffenen Gemeinden, Regionen und Kantonen, also für die Minderheit.

Ich möchte Ihnen beliebt machen, dem Konzept Zimmerli, dem Konzept der Uni Bern (Modell Uni Bern), zuzustimmen, bei Artikel 37a mit der Mehrheit und bei Artikel 37b mit der Minderheit zu stimmen.

Cavelty: Ich möchte nicht fachtechnisch sprechen, sondern nur in wenigen Sätzen zur grundsätzlichen Frage einige Gedanken äussern: Wir reden in letzter Zeit in unserem Rat und draussen in der Schweiz ständig von Deregulierung, d. h. von einer notwendigen Befreiung der Wirtschaft von unnötigen Fesseln, von Gemeindevorschriften, Kantonsvorschriften und Bundesvorschriften. Zu den besonderen Schwierigkeiten in diesem Zusammenhang ist gerade das Gestrüpp der Vorschriften zu zählen, und zwar soweit sie ineinandergreifen, solange sie das gleiche Thema und das gleiche Objekt betreffen. Wenn wir dem Prinzip der Deregulierung treu bleiben wollen, müssen wir bei Artikel 37a im Sinne der Kommissionsminderheit stimmen. Es geht darum, dass die Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer umfassenden Luftfahrt- und Infrastrukturpolitik erhalten bleibt bzw. gestärkt wird. Es geht um die Schaffung von klaren und unmissverständlichen Zuständigkeiten, um das Vermeiden eines Durcheinanders. Das ist der erste Grund für meine Stellungnahme. Der zweite Grund: Man sollte vermeiden, eine Betroffenheitsgesetzgebung zu schaffen. Wenn jene, die direkt betroffen sind, das entscheidende Wort haben, kommt es nicht gut heraus. Das ist ein Prinzip, das wir schon verschiedentlich proklamiert haben und doch, wenn es darum geht, immer wieder vergessen.

Vielleicht stehen gerade meine beiden Vorredner bzw. ihre Regionen in einer gewissen Betroffenheit, und sie haben aus verständlichen Gründen in diesem Sinne gesprochen. Aber ich glaube, man muss doch das grössere Ziel vor Augen haben. Das grössere Ziel kann nicht sein, dass man den Schwarzen Peter einfach von einer Region an die andere reicht, von einem Kanton an den anderen, so dass schliesslich nichts mehr zustande kommt. Das ist auch nicht der Sinn des vielzitierten und wieder einmal bemühten Föderalismus. Föderalismus ist nach meiner Meinung nicht ein Ziel, sondern ein Mittel, das Ziel zu erreichen; das dürfen wir auch hier nicht vergessen.

Blotzer: Ich bin ein überzeugter Föderalist und Verfechter des Subsidiaritätsprinzips. Und ich halte dafür, dass diesen Grundsätzen wenn möglich immer nachzuleben ist.

Im vorliegenden Fall halte ich es allerdings für falsch, wenn wir für die Flughäfen einerseits und für die Flugfelder andererseits unterschiedliche Kompetenzen schaffen. In der Luftfahrt drängt sich eine Konzentration beim Bund aus sachlichen Gründen auf. Es geht darum, Voraussetzungen zu schaffen, damit die Sicherheit in der Luftfahrt generell, und zwar für das ganze Land, gewährleistet werden kann. Es geht auch darum, dass der Bund seine Führungsrolle in der Förderung der Luftfahrt im Interesse der Wirtschaft im allgemeinen und des Tourismus im besonderen wahrnehmen kann.

Bei der Lösung dieser Frage müssen wir im Interesse eines beförderlichen Verfahrens bestrebt sein, Kompetenzvermischungen zwischen Bundes- und Kantonsbehörden, also Doppelspurigkeiten, zu vermeiden. Wir müssen im weiteren klar dafür sorgen, dass die erstinstanzliche Zuständigkeit an einem Ort ist. Selbstverständlich muss man bei dieser Lösung, die wir als Kommissionsminderheit vorschlagen, sicherstellen, dass die Anliegen der Kantone und der Gemeinden voll in das Verfahren einbezogen werden. Das ist auch sichergestellt. Aus all diesen Gründen mache ich Ihnen beliebt, für den Artikel 37a der Minderheit Gadiant und im übrigen bei den Artikeln 37 und 37b der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. Reymond: J'aimerais simplement dire qu'on ne saurait me soupçonner de ne pas être fédéraliste et pourtant, dans le cas

particulier, je soutiens totalement le projet du Conseil fédéral pour l'ensemble de l'article 37. Comme vous souhaitez, Monsieur le Président, que nous ne nous exprimions que sur l'article 37 alinéa 2 et sur l'article 37b, c'est-à-dire la proposition de la minorité Küchler qui va être votée j'aimerais dire ceci à son sujet.

Cette proposition ne résulte pas d'une demande des cantons. Elle est l'expression d'un rejet, que je qualifie d'académique, de la hiérarchie des compétences proposée par le Conseil fédéral. Dans un domaine tel que celui des transports, des priorités doivent cependant être établies. Celles-ci sont reconnues et admises par les collectivités publiques concernées et le projet du Conseil fédéral évite qu'elles ne présentent un caractère conflictuel.

Deuxièmement, dans les domaines sensibles de la protection de l'homme et de son environnement, le droit fédéral s'est étoffé au cours des dernières années. Les normes applicables à l'aviation sont rigoureuses, certainement les plus sévères du monde. Elles s'articulent autour d'un système de protection, basé sur la limitation des immixtions, qui génèrent des effets sur l'aménagement du territoire. L'action respective des cantons et de la Confédération, dans ce domaine, est ainsi réglée et déjà réglée, dirai-je, à satisfaction. En exigeant une autorisation cantonale, voire communale, pour l'exploitation des champs d'aviation, on limite le rôle décisif de l'autorité fédérale, et étend de manière inutile celui des cantons et communes en matière d'aménagement du territoire. On ne voit pas les raisons qu'il y aurait de donner aux communes une compétence que l'article 37ter de la Constitution fédérale attribue à la Confédération.

Tout comme les routes de diverses catégories forment un réseau utile et cohérent dans son ensemble, l'infrastructure aéronautique constitue un tout. Vouloir accentuer le traitement différencié entre les aéroports d'une part, et les champs d'aviation d'autre part, revient à méconnaître le rôle de ces derniers qui est parfois plus important que celui de certains aéroports. Lugano-Agno, par exemple, plaque tournante de Crossair, est un champ d'aviation dont l'utilité publique saute aux yeux. La Suisse ne compte que 10 aérodromes publics, Kloten et Cointrin compris, qui n'ont absorbé en 1991 qu'un peu plus de la moitié de tous les mouvements d'aéronefs. Ce sont les gares principales du réseau aérien. Tous les autres aérodromes sont des champs d'aviation. Leur rôle est essentiel à l'instar des autres gares et stations du réseau ferroviaire. Ils assument une desserte régionale souvent exclusive. Le Tessin, par exemple, ne peut compter que sur des champs d'aviation pour ces liaisons aériennes, il n'a pas d'aéroport.

La proposition de la minorité Küchler est – et je le dis très clairement – faussement fédéraliste. Les entraves insupportables qu'elle tente d'introduire sont à l'opposé de l'objectif de clarté que veut le Conseil fédéral et que le Parlement se doit de soutenir.

C'est dans ces sentiments que je soutiendrai la proposition présentée tout à l'heure par M. Gadiant. De même, je soutiendrai la proposition de la minorité Gadiant aux articles 37a et 37abis.

Plattner: Ich stelle mich ganz klar hinter den Antrag der Minderheit Küchler, sowohl bei Artikel 37 wie bei Artikel 37b.

Es sind in dieser Debatte Worte von der Führungsrolle des Bundes, dem nationalen Interesse an einer Luftfahrt gebraucht worden. Auch der 6. Dezember 1992 ist uns wieder einmal in Erinnerung gerufen worden. Ich kann das noch verstehen, wenn man von den drei grossen Flugplätzen spricht oder allenfalls von den konzessionierten und Regionalfeldplätzen wie Samedan oder Altenrhein oder Sitten. Obwohl ich auch dort meine Vorbehalte gegen diese grossen Worte habe – es gibt schliesslich neben dem nationalen Interesse an einem gut laufenden Luftverkehr auch noch ein nationales Interesse an einer geschützten Umwelt oder an einem ruhigen Schlaf und ähnlichem. Ich werde mich dazu bei Artikel 101a noch kurz äussern, der die Subventionierung regelt.

Bei Artikel 37b allerdings scheinen mir diese grossen Worte wirklich leere Worthülsen zu sein, die man da locker in den Ständerat hineinrollt, um damit eigentlich etwas zu erreichen,

um nämlich – das vermute ich – lokale touristische und andere Interessen gegenüber den Interessen der ansässigen Bevölkerung zu stärken.

Diese 90 Prozent der Flugplätze, die kleine Flugplätze sind und unter Artikel 37b fallen, würden ja sicher nicht dazu dienen, irgendwelchen nationalen, innerschweizerischen Luftverkehr aufzunehmen, sondern sie dienen ganz klar vorwiegend privaten, touristischen oder anderen lokalen Interessen. Da sind Helikopterflugplätze in den Gebirgsregionen gemeint, die natürlich eine starke touristische Komponente haben, aber auch ähnliche Sportflugplätze, Aero-Club-Flugplätze, zum Teil auch Flugplätze für Ausbildung.

In diesem Falle nun die Raumplanungskompetenzen, die gemäss Bundesverfassung den Kantonen zustehen, sozusagen mit einem kühnen Federstrich einfach aufzulösen und die Kompetenzverteilung Bund/Kantone in diesem Fall ganz ungleichgewichtig zum Bund zu verschieben, scheint mir nicht zulässig, denn das nationale Interesse bei diesen Flugplätzen ist eben sehr, sehr minim oder vielleicht gar nicht vorhanden. Da ist kein Bedarf nach zentraler Regelung dieser Flugplätze; das ist, wie wenn man sagen würde, man müsste die Feuerwehren zentral beim Bund regeln, weil es überall Feuerwehren gibt: Die haben aber klar lokale Aufgaben, und so ist es auch bei diesen Flugfeldern.

Es geht eben wirklich um die Mitsprache der Betroffenen, und da komme ich nun auch auf den 6. Dezember zurück. Wenn in dieser Abstimmung etwas klargeworden ist, dann, dass das Schweizervolk nicht zentralistische Regelungen will. Es hätte diese zwar fast in Kauf genommen, wegen eines erhofften wirtschaftlichen Vorteils und wegen des allgemeinen Wunsches nach Öffnung nach aussen, aber es hat das am Schluss nicht getan.

Die Aengste, die zu diesem Nein geführt haben, waren ganz stark die Aengste, von einer zentralen Gewalt überrollt zu werden bei Sachen, die eigentlich nach dem Subsidiaritätsprinzip ganz eindeutig in der lokalen Kompetenz liegen sollten: bei den Leuten selber, bei den Gemeinden und den Kantonen. Also kann man den 6. Dezember nun nicht dazu heranziehen, um in Artikel 37b eine Bundeskompetenz, fast über die Verfassung hinaus, zu definieren.

Zudem hat Herr Küchler eindrücklich dargelegt, dass ein einheitliches, konzentriertes und rasches Verfahren auch mit der Variante der Minderheit möglich ist. Die ganze Angst vor zuviel Bürokratie ist meiner Meinung nach also nicht gerechtfertigt. Ich habe viel eher das Gefühl, wie ich schon eingangs gesagt habe, dass es darum geht, die An- und Einsprüche der eigenen Bevölkerung hier via den Schreibtisch des Bundesamtes zu umgehen, weil man wahrscheinlich denkt, dass man dort gewisse Konzessionen leichter bekommt, als wenn man sie sich in harter Überzeugungsarbeit lokal holen muss.

Das sind die Gründe, weshalb ich mich klar hinter die Minderheit Küchler stellen werde.

Die Region Basel oder gar der Kanton Basel-Stadt sind von diesem Artikel nicht wirklich betroffen; ich spreche nur als grüner Ständerat und als Befürworter der direkten Demokratie.

Frick: Ich höre heute in der Diskussion, dass man mit dem Glaubensbekenntnis des Föderalismus zwei völlig unterschiedliche Lösungen begründen kann. Ich erkläre mir das allein aus der Tatsache, dass wir hier in einem doppelten Dilemma sind. Die Kernfrage, die wir am Schluss zu beantworten haben, lautet: Soll der Kanton im gesamten Flugverkehrsreich dem Bund alle raumplanerischen Kompetenzen abgeben müssen? Wenn wir diese Frage allein betrachten, müssen wir doch alle einverstanden sein, dass für kleine Flugfelder und für Kleinstflugplätze die raumplanerischen Entscheidungskompetenzen beim Kanton verbleiben müssen. Aber das Dilemma liegt eben an einem ganz anderen Ort, wie ich erkenne.

Einerseits haben wir die Flughäfen und andererseits die anderen Flugplätze (sogenannte Flugfelder). Nun besteht in der Schweiz keine saubere Zuordnung. Wir haben ganz wenige Flughäfen, und die meisten öffentlichen Flugplätze – im heutigen Sinn öffentlich – fallen unter die Kategorie der Flugfelder. Das führt uns dazu, dass wir in einem Dilemma sind: Sollen wir

nun auch für Flugplätze, die eine nationale Aufgabe haben, wie z. B. Lugano-Agno, die raumplanerische Kompetenz beim Kanton belassen, genau so, wie wir sie beim kleinen Schulungsfeld ohne Zweifel beim Kanton belassen wollen?

Das Dilemma ist darauf zurückzuführen, dass die Zuordnung nicht eindeutig ist und unter den Begriff «Flugfeld» auch Flugplätze fallen, die dem nationalen und internationalen öffentlichen Verkehr dienen. Sollen wir nun für alle Flugplätze die Kompetenz dem Bund übertragen – gleichsam das Kind mit dem Bade ausschütten – und den Kantonen alle Kompetenz wegnehmen? Die Situation ist – so meine ich – unbefriedigend.

Der Entwurf des Bundesrates und der Antrag der Mehrheit wollen, im Sinne einer Verfahrensstraffung und Verfahrensökonomie, den Kantonen alle Kompetenz wegnehmen. Dieser Vorschlag bricht, indem er dem Kanton eine Raumplanungskompetenz wegnimmt und sie dem Bund überträgt, einen Stein aus dem bisherigen System heraus, ohne dass ein grösseres Konzept definiert wird. Das Konzept der Universität Bern leuchtet ein. Im Entwurf des Bundesrates aber wird ohne Konzept ein Element aus Opportunitätsgründen herausgehoben. Das ist eine Entscheidung, die mir schwerfällt und die ich nicht mittragen kann.

Es scheint mir entscheidend zu sein, dass wir die raumplanerische Entscheidungskompetenz der Kantone im Rahmen von lokalen und regionalen Flugfeldern erhalten. Ich sehe nicht ein, warum ein Kanton in allen untergeordneten Fragen raumplanerisch entscheiden soll – wenn es beispielsweise um den Anbau eines Bauernhauses oder um 20 Meter lange Leitungen im Boden geht –, nicht aber, wenn es um wesentliche Beeinträchtigungen der Natur, des Erholungswertes einer ganzen Region geht, wo also massive raumplanerische Eingriffe anstehen. Das missfällt mir, und das gibt auch keine innere Kohärenz. Da fehlt mir die Logik.

Es scheint mir daher wichtig, hier eine Differenz zum Nationalrat zu schaffen, so dass er in seiner Zweitberatung allenfalls eine bessere Lösung suchen kann. Wenn wir einfach die Fassung des Nationalrates und des Bundesrates gutheissen, haben wir ganz sicher das Referendum im Haus. Dann fällt auch das Gesetz ganz bestimmt durch die Volksabstimmung. Das wäre zu schade!

In diesem Sinne bitte ich Sie dringend, dem Minderheitsantrag Küchler zuzustimmen.

Danioth, Berichterstatter: Die Diskussion in diesem Saal zeigt, dass die Abgrenzungen zwischen dem Artikel 37a, der die Flughäfen behandelt, und dem Artikel 37b, der grössere Flugplätze und Flugfelder berührt, nicht leicht sind. Insofern habe ich Verständnis für das letzte Votum, aber nur in diesem Punkt. Ich nehme zu einigen Ausführungen kurz Stellung:

Herr Küchler beanstandet die Doppelspurigkeit. Wenn sie die Doppelspurigkeit institutionalisieren wollen, müssen Sie dem Minderheitsantrag Küchler zustimmen! Nach diesem Antrag müssten nämlich einerseits das Bewilligungsverfahren für luftfahrtspezifische Belange – das, auch nach Auffassung von Herrn Zimmerli, beim Bund anzusiedeln ist – und andererseits die kantonalen Verfahren durchgeführt werden. Hier liegt die Crux! Auf die luftfahrtspezifischen Belange werde ich noch zurückkommen.

Zum Minderheitsantrag bei Artikel 37a betreffend Flughäfen möchte ich mich nicht gross äussern. Hier ist die Differenz nicht beträchtlich. Dabei geht es nicht so sehr um die Interessen zwischen Bund und Kantonen, sondern um die Zweistufigkeit des Verfahrens, das dem Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte entlehnt ist.

Persönlich glaube ich, dass hier eine gute Lösung gefunden worden ist, die auch den Kantonen besser dienen kann. Es wird nicht verkompliziert und nicht überdimensioniert. Bei Flughäfen, die eine ähnliche Dimension haben wie ein Eisenbahnprojekt, ist ein zweistufiges Verfahren immerhin gerechtfertigt. Das muss man natürlich sehen. Zu dieser Frage äussere ich mich nicht länger.

Herr Loretan wünscht Zustimmung zum Minderheitsantrag, um eine Differenz zu schaffen. Wir haben eine Differenz, indem

sich der Nationalrat bei Artikel 37a mit dem Antrag der Mehrheit, wenn er obsiegen sollte, auseinandersetzen muss.

Herr Büttiker erklärt, dass der Vorschlag des Nationalrates und der Kommissionsmehrheit zu Artikel 37b nicht föderalismusverträglich sei, weil die Kantone nichts mehr zu sagen hätten. Glauben Sie wirklich, dass ich persönlich einer solchen Lösung zugestimmt hätte? Vielmehr wäre ich dann bei der Minderheit. Aber diese Unterstellung trifft eben nicht zu. Ich weise nicht nur auf die Absätze 3 und 4 hin, wonach die Kantone angehört werden. Ich weiss, dass das ein Anhörungsverfahren ist. Ich weise auch auf Absatz 5 hin, wonach über die baupolizeilichen Fragen in einem separaten Verfahren in den Kantonen entschieden wird.

Und nun weise ich auf etwas hin, das verschiedene Redner falsch sehen, so auch Herr Frick, indem er sagt, die Mitsprache der Kantone werde negiert. Sie werden es nachher beim Eventualantrag von Herrn Küchler sehen.

Zum Sachplan: Nehmen Sie bitte das Raumplanungsgesetz zur Hand. Dieses wird nicht ausser Kraft gesetzt. Es enthält unter dem Titel «Massnahmen der Raumplanung, 1. Kapitel: Richtpläne der Kantone» in Artikel 6 die Bestimmung: «Für die Erstellung ihrer Richtpläne bestimmen die Kantone in den Grundzügen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll.» Dann sind die einzelnen Nutzungszonen aufgeführt.

Glauben Sie wirklich, dass der Bund gegen einen vom Bundesrat notabene in Artikel 11 RPG zu genehmigenden Richtplan eine Bewilligung für ein Flugfeld erteilen könne? Der Bundesrat ist an die von ihm genehmigten Richtpläne gebunden. Das gilt selbstverständlich auch für Flugfelder. Diese zentrale Frage wird übersehen.

Nun komme ich zu den luftfahrtspezifischen Belangen. Lassen sich diese in einem separaten Verfahren beim Bund durchziehen, während nebenher das Raumplanungsverfahren läuft? Ich liess mir von der Verwaltung Beispiele solcher Streitfragen geben. Ich zitiere Ihnen nur einige. Sie können selber die Frage beantworten, ob sie zur Raumplanung oder zur Luftfahrt gehören.

Bau und Anlagen der Flugplätze: Pistenlänge eines Flugplatzes. Ist das eine luftfahrtspezifische oder eine raumplanerische Angelegenheit? Und Gras- oder Hartbelagpiste, Bauten wie Hangars, Aufenthaltsräume für Piloten, Werkstätten? Wie viele sind notwendig, wieviel Terrain braucht dieser Flugplatz, um die luftfahrtspezifischen Belange zu erfüllen? Sogar die Abstellflächen, die Parkplätze für Luftfahrzeuge, sind nicht nur raumplanerischer Natur. Solche Fragen sind auch für den Betrieb zu beantworten: Öffnungs- und Betriebszeiten. Ueber kantonale oder sogar kommunale Bewilligungen liessen sich überall unterschiedliche Öffnungs- und Betriebszeiten dekretieren; ohne jegliche Absprache, ohne jegliche Koordination. Dass der Bund nicht über die Kantone hinweggehen kann, ist selbstverständlich. Aber dass der Kanton oder die Gemeinde nicht einfach kraft Raumplanung eingreifen kann, ist ebenfalls klar.

Mit dieser Lösung treffen Sie eine verträgliche, auch für die Kantone akzeptable Lösung, weil die Kantone im Umwelt- und im Raumplanungsbereich ihre volle Mitentscheidung behalten. Neu ist, dass alles in einem Verfahren koordiniert wird und nicht separate Verfahren laufen. Es ist ganz selbstverständlich, dass ein kleiner Helikopterlandeplatz nicht das gleiche Verfahren erfordert wie ein Flugplatz Lugano-Agno.

Um mit dem Bild von Herrn Büttiker zu schliessen: Dieser «Luftkampf» ist selbstverständlich eine Auseinandersetzung, in der man unterschiedlicher Meinung sein kann. Wir haben uns redlich Mühe gegeben. Wir haben bei den Flughäfen auf das Modell Uni Bern (Zimmerli) in der Meinung abgestellt, hier sei das notwendig. Wir haben bei den Flugfeldern grundsätzlich dem Verfahren von Bundesrat und Nationalrat zustimmen müssen, obwohl wir ihm kritisch begegnet sind, in der Meinung, dass es nichts und niemandem hilft, wenn gegensätzliche, widersprüchliche Verfahren durchgeführt werden: Es braucht ein koordiniertes Verfahren – mit Ausnahme der Baubewilligung –, das kraft der Lufthoheit des Bundes beim Bund sein muss.

Bei der Vorführung einer Fliegerpatrouille können Sie die Kollision zwischen den einzelnen Flugzeugen nur verhindern,

wenn alle in einer vorher abgesprochenen Richtung fliegen. Als Kommissionspräsident – ich bin zwar nur Infanterist – möchte ich Ihnen vorschlagen, der ausgewogenen Lösung der Mehrheit zuzustimmen.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Danioth hat mit einem Bild aufgehört; ich möchte mit einem Bild beginnen. Ich habe den Eindruck, wir haben ein Erstklasshotel aufgebaut – erstklassig, alles ist bestens. Aber wir haben vergessen, gewisse Infrastrukturen in dieses Erstklasshotel einzubauen. Manchmal habe ich den Eindruck, wir haben die Toiletten vergessen, die sanitären Einrichtungen. Wir können nicht mehr entsorgen, das sollen die anderen tun. Wir wollen eine Ventilation in diesem Haus haben, aber sie darf keinen Lärm machen. Wir wollen Wärme, Heizung, aber Uebertragungsleitungen dürfen nicht zu diesem Hotel führen. Wir brauchen Touristen in diesem Hotel, aber der Flugplatz muss sehr, sehr weit weg sein. Die Touristen sollen kommen, das Geld in diesem Hotel ausgeben, in den Boutiques und überall, aber der Flugplatz soll möglichst ausserhalb des Landes sein.

So können wir nicht weitermachen. Wir müssen die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft verbinden. Nach dem 6. Dezember 1992, Herr Plattner: Ein ganz bekannter Mann, der Ihnen politisch näher steht als mir, sagte, wir sollten wieder vermehrt ins Gelingen verliebt sein, nicht ins Scheitern. Wir haben gewisse Aufgaben; wir müssen sie lösen. Diese Aufgaben sollten wir angehen. Wenn wir das Erstklasshotel Schweiz wirklich erhalten wollen, damit es den Leuten gutgeht, können wir nicht ins Scheitern verliebt sein, dann müssen wir den Erfolg suchen.

Herr Caveltz hat es gesagt: Wir dürfen kein Betroffenheitsgesetz machen; wir müssen versuchen, uns der internationalen Entwicklung anzupassen und die Realitäten zu sehen.

Die Mehrheit dieses Rates hat immer wieder gefordert, man solle die Vorschriften abbauen, man solle revitalisieren. Die Stunde der Wahrheit schlägt jetzt in diesem Rat. Wir werden sehen, ob Sie bereit sind, anzupassen, zu vereinfachen, d. h., das, was Sie immer wieder verlangt haben, zu tun.

Ich möchte mich zunächst zu Artikel 37a äussern. Die zunehmende Regelungsdichte auf allen Stufen ist langsam nicht mehr auszuhalten. Und diese zunehmende Regelungsdichte ruft geradezu nach Konzentration und Straffung. Wenn Sie in der Wirtschaft etwas herumhören, müssen wir Verschiedenes tun: das Steuergesetz anpassen, Nischen suchen; aber in erster Linie müssen wir die Bewilligungsverfahren anpassen und verkürzen. Letztlich hat mir der Generaldirektor einer Bank gesagt, sie könnten jetzt nicht mehr in der Schweiz bleiben, weil es zehn Jahre gehe vom Moment an, wo man ein Gesuch einreiche, bis man dieses Gebäude zur Verfügung habe. Es muss uns doch nachdenklich stimmen, dass man etwas ausserhalb unseres Landes, beispielsweise im Elsass, ein solches Zentrum innerhalb von zwei Jahren zur Verfügung hat.

Auch das mehrmals angesprochene höchste Gericht ist der Auffassung, dass wir zwingend straffen müssen. Die Luftfahrt, Herr Frick, ist von der Bundesverfassung her Sache des Bundes, es ist nicht so, dass wir jetzt etwas tun – wie das verschiedene Votanten gesagt haben –, was gegen die Verfassung wäre.

Wie Sie von Präsident Danioth gehört haben, möchte die Kommissionmehrheit bei Artikel 37a und Artikel 37abis das Verfahren bei der Bewilligung von öffentlichen Flugplätzen demjenigen für Eisenbahn-Grossprojekte angleichen. Hier ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen.

Herr Gadiant hat es gesagt: Unseres Erachtens ist der Sachverhalt, der zu regeln ist, nicht mit einer «Bahn 2000», mit einer Neat vergleichbar. Es ist doch ganz etwas anderes.

Ich darf in diesem Zusammenhang sagen: Wir können froh sein, wenn wir heute auf einem Flughafen noch einen Frachthof bauen können, währenddem andere neue Pisten bauen, währenddem andere neue Abfertigungsgebäude, interkontinentale Flughäfen modernster Art aufstellen. Wir können das schon lange nicht mehr tun.

Ich sage Ihnen das hier, ich sage es zuhänden des Protokolls und unserer Geschichte. Das wird uns noch einmal Schwierigkeiten bringen, weil wir unsere Infrastruktur nicht den heutigen

Wünschen, nicht den Anforderungen und Notwendigkeiten anpassen können und dadurch fortlaufend an Standortgunst verlieren.

Man kann also ein Grossbauprojekt im Bereich der Eisenbahn nicht mit der Zivilluftfahrt vergleichen. Die Dimensionen sind ganz anders gelagert. Wir wollen ja auch keine neuen Landesflughäfen bauen. Das wollen wir gar nicht. Ich habe den Eindruck, nachdem ich Sie gehört habe, dass wir morgen schon mit einem Trax auffahren würden. Man kann einen Helikopterlandeplatz, Herr Büttiker, nicht mit einer Landepiste vergleichen, und daher ist dieser Vergleich sehr schlecht.

Es geht in erster Linie um unerlässliche Anpassungen bei bestehenden Flugplätzen oder allenfalls um die Umwandlung eines Flugfeldes in einen konzessionierten Flugplatz. Ueberlegen Sie sich einmal, warum die Swissair Probleme mit dem Pilotennachwuchs hat. Das Erstklasshotel Schweiz, das ich erwähnt habe, braucht, auch wenn die Touristen von weit her mit dem Flugzeug anreisen, Piloten. Wir haben ja auch zuwenig Piloten, weil man bei uns nicht mehr trainieren kann. Es sind hier auch Interessen im Spiel, die eben über den Kanton hinausgehen, die nationale Dimensionen umfassen.

Wenn Sie die Artikel 37a und Artikel 37abis in der Sache betrachten, dann brauchen wir für diese Ausgangslage und für diese Situation, wo wir keine neuen Flughäfen mehr bauen können, nicht ein aufwendiges, ein zweistufiges Verfahren. Also brauchen wir jetzt nicht das, wovon Sie bis jetzt immer gesagt haben, dass wir es nicht einführen sollen. Jetzt haben wir das getan, was wir in Befolgung Ihrer Aufträge tun müssen, und jetzt will man es wieder anders gestalten. Ich habe etwas Mühe, das zu verstehen.

Unser Vorschlag entspricht den praktischen Erfordernissen besser, und falls der Bedarf nach mehr Detailregelung besteht, kann dies ohne weiteres auf der Stufe der Vollziehungsvorschriften geschehen.

Aber ich möchte Sie bitten, bei Artikel 37a und Artikel 37abis der Minderheit zu folgen. Damit folgen Sie dem Bundesrat und auch dem Nationalrat, der dieses Gesetz, diese Vorlage, sehr eingehend beraten hat.

Ich komme damit zu Artikel 37b. Hier schlägt die Kommissionminderheit Küchler bei den Flugfeldbewilligungen eine grundlegende Systemänderung vor. Ich habe das bereits bei meiner Einführung gesagt. Die wesentlichen Zuständigkeiten im Bereich dieser Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen sollen in Zukunft den Kantonen und den Gemeinden übertragen werden. Sie haben gehört, dass 90 Prozent unserer Flugplätze eben Flugfelder sind und nur 10 Prozent Flughäfen. Also könnten dann die Kantone über 90 Prozent dieser für uns in mannigfacher Hinsicht bedeutungsvollen Flugfelder verfügen.

Die luftrechtliche Bundesbewilligung soll zu einer technischen Nebenbewilligung – sagen wir es ganz offen – degradiert werden. Die Degradierung ist ja bekanntlich sehr hart. Dies widerspricht nicht nur diametral unserem Vorschlag, es ist sogar noch eine wesentliche Verschlechterung des heutigen Zustandes. Ich muss Ihnen das einfach offen, klar und deutlich sagen.

Das bundesrätliche Konzept wird auch von den Kantonen grossmehrheitlich getragen und unterstützt – ich komme noch auf diese auch von Herrn Loretan angesprochene Anhörung zurück und werde deren Resultate ganz klar bekanntgeben –, denn sie wollen auch eine einheitliche, eine nationale Flugplatz- und Luftfahrtpolitik, die in der heutigen Situation – das sage ich noch einmal, Herr Plattner –, nach dem 6. Dezember 1992, eben dringend notwendig ist.

Ich möchte Ihnen auch sagen, wenn Sie diese 90 Prozent Flugfelder erwähnen, dann ist eben Lugano-Agno dabei – Sie wissen, dass wir seit Jahren versuchen, hier eine Lösung zu finden, und dass diese Lösung fast nicht gefunden werden kann. Es ist Altenrhein dabei, es ist Locarno dabei, es ist Ecuwillens dabei, es ist Pruntrut dabei, um nur einige wenige zu nennen, die eben für unser Land und für die Zukunft eine grosse Bedeutung haben.

Denken Sie an die wirtschaftliche Entwicklung, vor allem auch in diesen Regionen, denken Sie an die wirtschaftlichen Probleme in diesen Regionen, denken Sie an die Arbeitslosenziffern in diesen Regionen. Man kann diesen Flugverkehr nicht

einfach immer nur kritisieren. Wo wäre die Schweiz ohne Zürich-Kloten? Wo wäre die Schweiz ohne Genf-Cointrin? Wo wäre die Schweiz ohne Basel-Mülhausen? Wo wären wir wirtschaftlich?

Der ganze Bereich würde nun faktisch in die Kompetenz der Gemeinden und der Kantone delegiert. Das von mir bereits mehrfach dargelegte, eminent grosse Landesinteresse, auch an unserer Flugfeldinfrastruktur, wird dann völlig verkannt. Es würden damit für die Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen unterschiedliche Zuständigkeiten, Bewilligungsverfahren und damit auch Rechtsmittelwege entstehen. Und das geht doch einfach nicht.

Im Sinne Ihrer Forderung müssen wir das Ganze straffen und nicht noch verschiedene Schwierigkeiten schaffen. Ich habe es bereits gesagt. Es ist heute ein Gestrüpp; und man kann sich in diesem Gestrüpp zum Teil nur mittels Gutachten zu rechtfinden. So kann man doch die Probleme in diesem Land nicht mehr lösen! 90 Prozent der Flugplätze – ich möchte Ihnen das einfach plastisch zeigen – würde man vom Bund abkoppeln und zu Kantons- und Gemeindeangelegenheiten erklären. 90 Prozent der Flugplätze gingen weg von uns, und die Kantone und die Gemeinden würden dann entscheiden.

Die Verhandlungen, die wir jetzt mit der EG aufnehmen und die für das Ueberleben der Swissair eminent wichtig sind, könnten wir dann praktisch nicht mehr führen. Wir müssten dann kantonale Delegationen zusammenstellen, weil wir ja nichts mehr abmachen könnten. Wir könnten nichts mehr abmachen. Wir hätten dann 26 verschiedene Flugplatz- und Luftfahrtpolitiken; das wäre die Konsequenz. Die Kantone müssten ja dann auch legislieren. Die Kantone müssten ihre Gesetze anpassen, und wir hätten 26 verschiedene Gesetze.

Die Folgen wären für die schweizerische Luftfahrt, ich muss Ihnen das sagen, schlicht verheerend. Würde man diesem Vorschlag folgen, so müsste u. a. auch die Umweltschutzgesetzgebung geändert werden, und weitere Gesetze müssten dann sicher auch angepasst werden. Diese Aufgabe, ich habe es bereits beim Eintreten gesagt, hat zur Folge, dass den Kantonen neue Aufgaben, neue Pflichten und neue Ausgaben entstehen.

Ich bitte Sie, der primären Bundeszuständigkeit, auch bei den Flugfeldern, zuzustimmen. Es geht hier um eine ganz wichtige, um eine zentrale Aufgabe. Ich kämpfe dafür, weil ich von der sachlichen Richtigkeit dieser Zuständigkeitsordnung voll überzeugt bin, weil wir die Kantone nicht überfahren wollen – auch nicht die Gemeinden, Herr Danioth hat es klar und deutlich gesagt.

Ich möchte infolge Zeitmangels nicht verlängern, aber es ist nicht wahr, dass die Kantone dann überfahren werden. Die Umfrage bei den Kantonen hat mich in dieser Ueberzeugung bestärkt: Die Anhörung hat mit Blick auf die Zuständigkeitsordnung ein hohes Mass an Zustimmung zur bundesrätlichen Revisionsvorlage gezeigt. Das ist das Papier, das wir Ihnen am 27. Januar 1993 zugestellt haben und das Herr Loretan erwähnt, aber nicht ganz vorgelesen hat. Es heisst zu Artikel 37a: Bei den Flughäfen ist diese Zustimmung «überwältigend», bei Artikel 37b (Flugfelder) «im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel». Also ist es nicht so, dass die Kantone dagegen sind. «Auffallend ist insbesondere die geschlossene grundsätzliche Zustimmung der welschen Schweiz und auch des Tessins.» Die sind also dafür, die haben dem bundesrätlichen Konzept zugestimmt, und es heisst weiter: «Eine ähnliche Regelung wie bei Eisenbahn-Grossprojekten befürworten lediglich drei Kantone» – also nur drei Kantone wollten diese Gleichstellung mit den Eisenbahnprojekten. Die von einigen Kantonen gewünschten Präzisierungen könnten dann ohne weiteres auch auf der Ebene der Vollzugsvorschriften in der Luftfahrtverordnung, also durch den Bundesrat, erfolgen.

Ich möchte Sie dringend bitten, bei Artikel 37b dem Bundesrat, dem Nationalrat und der Kommissionsmehrheit zu folgen und bei den Artikeln 37a und 37abis der Kommissionsminderheit zuzustimmen. Sie würden sich in eine schwierige Situation begeben, wenn Sie bei Artikel 37b dem Bundesrat nicht zustimmen würden, und Sie würden den Standortvorteil Schweiz, für den wir kämpfen müssen, weiter schwächen. Ich bitte Sie um Ihre Unterstützung.

Art. 37a, 37abis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	26 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	11 Stimmen

Art. 37b

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	18 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	14 Stimmen

Art. 37

Präsident: Damit entfallen der Antrag der Minderheit Kuchler zu Artikel 37 Absatz 2 und der Eventualantrag Kuchler zu Artikel 37b Absatz 6.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 37b Abs. 1 – Art. 37b al. 1

Kuchler: Wenn Sie Artikel 37b gemäss Fassung des Bundesrates und der Mehrheit anschauen, dann sehen Sie in Absatz 1, dass in Zukunft sämtliche Bewilligungsbelange allein durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt beurteilt werden sollen, dass also gemäss der Kernfrage, die Herr Kollege Frick aufgeworfen hat, in Zukunft im Zusammenhang mit den Flugfeldern die gesamte Hoheit der Kantone gemäss Raumplanungsgesetz eliminiert werden soll. Das heisst, es würde im zweiten Satz gesagt, diesbezüglich seien nach dem RPG keine Bewilligungen mehr erforderlich.

Ich meine aber, da die Flugplätze doch sehr raumwirksam sind und wir bis heute über kein Flugplatzkonzept verfügen, wäre es zumindest angezeigt, einen Sachplan zu haben, der dem Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes entsprechen würde. In diesem Falle könnten wir uns dann damit einverstanden erklären, dass es keiner weiteren Bewilligung mehr bedarf.

Es geht also um eine Minimalanforderung, um einen Sachplan. Wenn wir diesen Nebensatz hier aufnehmen, dann stellen wir gleichzeitig auch sicher, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt einen solchen erstellen wird.

Wir können damit wenigstens hier eine Differenz zum Nationalrat schaffen, damit auch er das Problem nochmals ausleuchten kann.

Ich möchte Ihnen aus diesen Ueberlegungen beliebt machen, dem Eventualantrag zuzustimmen.

Danioth, Berichterstatter: Ich möchte vorausschicken, dass dieser Antrag der Kommission nicht vorgelegen hat. Herr Kuchler hat ihn erst vor zwei Tagen eingebracht. (Eine formelle Bemerkung: Ich glaube, im ausgeteilten Text müsste es heissen: «enthalten» statt «erhalten».)

Ich möchte aber persönlich zu diesem Antrag Stellung nehmen. Ich muss Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen, weil er kontraproduktiv ist und nach meinem Dafürhalten auch nicht im Interesse der Kantone liegt. Wenn Sie den Sachplan nehmen, dann verweise ich Sie auf Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes. Dieser lautet kurz: «Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt.» Mit anderen Worten: Jedesmal müsste der Kanton zum Bund gehen und fragen, ob dies dem Sachplan entspricht. Viel wichtiger scheint mir – ich habe es vorhin erwähnt –, dass dieses Vorhaben mit dem Richtplan übereinstimmt.

Ich möchte zu Protokoll geben: Für mich ist der vom Bundesrat genehmigte Richtplan nach Artikel 6ff. des Raumplanungsgesetzes integrierender Bestandteil einer Flugplatzplanung, mit anderen Worten: Der Bund kann in einem Naturschutzgebiet, in einem Wohngebiet nicht einen Heli-, einen anderen

Flugplatz oder eine andere Einrichtung bewilligen. Der Bund muss Rücksicht nehmen, und der Kanton ist mit den Richtplänen genügend abgedeckt. Ich sehe keine Notwendigkeit, dass hier zusätzlich das Erfordernis der Sachplangenehmigung eingeführt wird.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, diesen Zusatzantrag abzulehnen.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Küchler möchte mit der vorgeschlagenen Ergänzung von Artikel 37b Absatz 1 die primäre Bundeszuständigkeit bei den Flugplatzbewilligungen davon abhängig machen, dass ein konkretes, zur Bewilligung eingereichtes Bauvorhaben im bereits mehrfach erwähnten Sachplan des Bundes, dem Flugplatzkonzept, enthalten ist.

Auf den ersten Blick ist hier ein durchaus einleuchtendes Junktim festzustellen. Bei näherer Betrachtungsweise zeigen sich dann aber einige Pferdefüsse, die ich Ihnen doch kurz erläutern möchte – ich tue das anhand des Artikels 13 des Raumplanungsgesetzes.

Ein Sachplan soll unter anderem Sachziele mit Raumordnungszielen verbinden, soll eine räumliche und sachliche Gesamtschau ermöglichen, soll der Koordination und Abstimmung mit anderen Aufgaben von Bund und Kantonen dienen. Anerkanntermassen müssen nicht alle räumlichen Aufgaben in den Sachplan aufgenommen werden; ein Sachplan weist beispielsweise auch niemals den Detaillierungsgrad einer Ueberbauungsordnung auf. Es ist deshalb nicht möglich, jedes denkbare, aber noch nicht konkretisierte Bauvorhaben in den Sachplan aufzunehmen. Enthalten sind darin selbstverständlich die wichtigsten, die möglichen Vorhaben wie z. B. der allfällige Bau eines neuen Flugplatzes, die Verlegung oder die Vergrösserung eines bestehenden Platzes usw., nicht aber der eventuell geplante Bau einer kleinen Werkstatt oder eines Pilotenaufenthaltsraumes.

Der Sachplan des Bundes kann nicht mit den Richtplänen der Kantone verglichen werden. Dort sind auch niemals sämtliche zukünftigen Bauvorhaben aufgeführt, sondern nur solche, welche einer grösseren raumplanerischen Abstimmung bedürfen.

Mit der Annahme des Antrages Küchler müsste der Sachplan «Flugplatzkonzept» eine Funktion übernehmen, die das Raumplanungsgesetz ihm nicht zugeordnet hat. Sie verlangen etwas, das wiederum über das hinausgeht, was im Gesetz steht.

Der Vorschlag wirft auch die Frage auf, was mit Bauvorhaben geschehen müsste, die nicht im Sachplan erwähnt sind, also kleinere Anpassungen auf einem Flugplatz; ich habe Beispiele erwähnt. Können diese dann überhaupt noch ausgeführt werden, ohne dass das Flugplatzkonzept zuerst in einem aufwendigen und langwierigen Verfahren geändert worden ist, oder greift in diesen Fällen die kantonale bzw. die kommunale Bewilligungszuständigkeit Platz? Also Probleme über Probleme! Bei näherer Betrachtungsweise sehen Sie, dass sich sehr viele ungeklärte Fragen ergeben.

Der Vorschlag schafft unseres Erachtens zusätzlich Unsicherheiten und enorme Schwierigkeiten beim Vollzug. Er wird uns hindern, wird uns zurückhalten, wird uns bremsen. Er läuft dem entgegen, was Sie immer wieder verlangt haben: nämlich dass wir abbauen statt die Vorschriften weiter zu verstärken.

Nachdem Sie Artikel 37b in der Fassung des Bundesrates und des Nationalrates übernommen haben, möchte ich Sie bitten, auch hier dem Bundesrat zu folgen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	21 Stimmen
Für den Eventualantrag Küchler	10 Stimmen

Art. 39

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 40

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Daniöth, Berichterstatter: Ich möchte lediglich darauf hinweisen, dass hier nun die gesetzliche Grundlage für den Flugsicherungsdienst enthalten ist. Aufgrund des Gutachtens Fleiner stellen wir fest, dass die Uebertragung öffentlicher Aufgaben auf Private auch in diesem Rahmen verfassungsrechtlich zulässig ist. Das Rechtsverhältnis zwischen Bund und Schweiz ist überdies so ausgestaltet, dass ein Missbrauch hoheitlicher Befugnisse für private Interessen ausgeschlossen erscheint.

Angenommen – Adopté

Art. 40a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 40b

Antrag der Kommission

Titel

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Wortlaut

.... privates Eigentum in Anspruch zu nehmen. (Rest streichen)

Art. 40b

Proposition de la commission

Titre

Adhérer à la décision du Conseil national

Texte

La Confédération et la société ont le droit d'user de la propriété publique ou privée pour y placer des installations de navigation aérienne. (Biffer le reste)

Daniöth, Berichterstatter: In Artikel 40b schlagen wir Ihnen folgende Aenderung vor: «... Eigentum in Anspruch zu nehmen», also ohne «unentgeltlich», weil diese Bestimmung ansonsten mit den heutigen Grundsätzen der Inanspruchnahme von privatem Eigentum durch die öffentliche Hand nicht mehr vereinbar ist.

Angenommen – Adopté

Art. 42 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 42 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 44bis; 44ter; 48; 50; 51; 53; 54; 56 Abs. 1 Bst. c, d, 2–4; 57; 58 Abs. 1, 2; 74; 75 Abs. 5; 76a; 77 Abs. 1; 89a; 91 Ziff. 2; 97bis; 101 Titel, Abs. 1 Bst. b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 44bis; 44ter; 48; 50; 51; 53; 54; 56 al. 1 let. c, d, 2–4; 57; 58 al. 1, 2; 74; 75 al. 5; 76a; 77 al. 1; 89a; 91 ch. 2; 97bis; 101 titre, al. 1 let. b

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 101a*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Plattner: Ich will mich kurz fassen, denn Ihr Interesse ist aufgrund der vorgerückten Zeit natürlich eingeschränkt, aber ich kann mir nicht verkneifen, zu diesem «Subventionierungsartikel» einige Bemerkungen aus der Sicht des Umweltschutzes anzubringen.

Die Subventionierung des ohnehin über alle Massen boomenden Luftverkehrs ist im Lichte einer gesamtheitlichen Verkehrspolitik natürlich ein Unsinn. Der Unsinn kommt von zwei Seiten, einmal vom Ökologischen her: Der Umweltschutz beim Fliegen hört ja nicht beim Flugplatz auf; es ist absurd, so zu tun, als könne mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für stationäre Anlagen, also für Flugplätze, irgend etwas Wesentliches zur Ökologie des Fliegens ausgesagt oder gerettet oder durchgehalten werden.

Der Flugverkehr ist ökologisch eine ganz besonders schädliche Form des Verkehrs, nicht nur weil er pro Passagierkilometer ausserordentlich viel Energie verbraucht, sondern weil er den Schadstoff auch noch an der anfälligsten Stelle der Atmosphäre ausstösst, nämlich an der untersten Grenze der Stratosphäre, wo jedes Kilogramm Schadstoff im Vergleich zu irgendeiner anderen Stelle der Atmosphäre die zehn- bis hundertfache Wirkung entfaltet.

Wir hatten in Basel einen Kongress über die Folgen des Luftverkehrs. Dort hat einer der eingeladenen bekannten Wissenschaftler gesagt, wenn er sich eine Stelle zu suchen hätte, wo er Stickoxide, Wasserdampf und ähnliches ausstossen müsste, um damit den grösstmöglichen Schaden anzurichten, dann wäre das genau die Stelle, wo die Düsenflugzeuge heute fliegen. Dagegen kann man wohl im Rahmen unseres Wirtschaftssystems leider wenig machen. Die Leute wollen fliegen, also fliegen sie auch. Aber dass man das dann noch mit der öffentlichen Hand unterstützt und dabei glaubt, man täte etwas Sinnvolles, das tut mir weh.

Auch ökonomisch halte ich die Subventionierung des Flugverkehrs für unsinnig. Wir reden viel von Deregulierung. Ich kann das Wort von Herrn Bundespräsident Ogi aufnehmen. Die Stunde der Wahrheit wäre eigentlich auch hier gekommen. Man müsste auch hier deregulieren, den Wettbewerb «entzerren», indem man den Luftverkehr ebenso wenig subventioniert wie irgendwelche andere Verkehrsformen. Er wird ja schon dadurch übermässig «subventioniert», dass kein Treibstoffzoll bezahlt werden muss. Die Subventionierung ist am letzten Sonntag sozusagen noch gestiegen, weil alle anderen Verkehrsträger mehr abliefern müssen – und der Flugverkehr nichts!

Es ist auch von unserer Verkehrspolitik her eine unsinnige Politik, den Flugverkehr zu subventionieren, besonders den regionalen Flugverkehr, der gemäss diesem Artikel auch subventioniert werden kann.

Wenn die Leute von Basel nach Sion fliegen oder von Zürich nach Lugano, statt mit der Bahn zu reisen, ist das für uns schon deshalb schlecht, weil wir nach langer Zeit mangelnder Investitionen die Bahn jetzt mit Milliarden und Abermilliarden von Franken zu einem raschen und modernen Nahverkehrs- oder Regionalverkehrsmittel aufpolieren wollen. Nun soll gleichzeitig dazu auch die nicht ökologische Konkurrenz subventioniert werden. Das ist natürlich absurd.

Ich vermisse da sowohl die ökologische als auch die ökonomische Vernunft, Herr Bundespräsident Ogi. Ich vermisse aber auch die Vernunft des Bundesrates, der in bewundernswerter Art und Weise die Vorlage Alpentransit durchgezogen hat und nun handkehrum die Flugplätze Altenrhein, Samedan, Sitten, Lugano-Agno usw. subventionieren will. Das ist eine unverständliche Gesetzgebung; sie ist nicht weitsichtig, sondern kurzsichtig.

Aber ich weiss, im Nationalrat ist dieser Beschluss mit genügend grossem Mehr gefallen, so dass ich von Anträgen Abstand nehme. Aber gesagt musste es wieder einmal sein!

Bundespräsident Ogi: Ich möchte Herrn Plattner danken. Er hat keinen Antrag gestellt. Aber ich muss auch hier ein Bild korrigieren. Herr Plattner geht davon aus, dass wir subventionieren. Es geht nicht um Subventionen, es geht um die Möglichkeit von Darlehen – warten Sie, bevor Sie die Hände werfen. Da möchte ich Sie fragen: Ist es ein Unsinn, wenn man, nachdem man für den Flughafen Zürich-Kloten Mittel zur Verfügung gestellt hat, nun beispielsweise auch an Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen denkt?

In bezug auf Basel-Mülhausen hat man es mit einem Vertrag zu tun, über den man noch diskutieren muss. Die Schweiz hat bis jetzt immer bezahlt, und die Franzosen haben das Land zur Verfügung gestellt. Man will versuchen, einen für die Schweiz vorteilhafteren Vertrag zu bekommen. Das ist kein Unsinn, sondern staatspolitisch von grosser Bedeutung. Der Bundesrat möchte nur das wieder einführen, was er schon einmal vorgeschlagen hatte, das er aber seinerzeit leider Gottes im Rahmen einer dringlichen Sparübung opfern musste. Wir möchten hier die Möglichkeit geben, dass man auch Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen Darlehen zur Verfügung stellen kann. Da geht es auch um staatspolitische Dimensionen.

Es geht um zinsgünstige und amortisationsgünstige Darlehen, die auch zurückbezahlt werden müssen. Diese Möglichkeit möchten wir mit diesem Gesetz wieder schaffen, damit wir nötigenfalls auch nationale Interessen auf diesen drei Flughäfen wahrnehmen können.

Nachdem Sie dem Bundesrat gefolgt sind, möchte ich Sie auch hier bitten – zwar hat Herr Plattner keinen Antrag gestellt –, diese Formulierung beizubehalten.

Plattner: Das ist die Tragödie dieser Welt – und an ihr wird sie zugrunde gehen –, dass es immer vernünftige Gründe gibt, unvernünftig zu handeln. Der Satz stammt nicht von mir.

Angenommen – Adopté

Art. 103a; 103b; 103c; 103d; 108 Abs. 1 Bst. a–d; Ziff. II, III*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 103a; 103b; 103c; 103d; 108 al. 1 let. a–d; ch. II, III*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

22 Stimmen

Dagegen

3 Stimmen

Ordnungsantrag Büttiker – Motion d'ordre Büttiker

Büttiker: Ich bin der Meinung, dass wir das traktandierte Geschäft 91.306, Standesinitiative Bern. SBB-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (Kantonsvariante), in Anbetracht von «Bahn 2000» behandeln sollten. Es geht ja nicht nur um die Standesinitiative des Kantons Bern. Ich glaube, in der jetzigen Situation bei «Bahn 2000» wäre es auch sinnvoll und nützlich, wenn uns Herr Bundespräsident Ogi über die Geschichte Mattstetten–Rothrist hinaus noch das weitere Vorgehen zu «Bahn 2000» erläutern könnte. Aber ich meine, es wäre richtig, wenn man dieses Geschäft nächste Woche traktandieren würde.

Präsident: Wir haben zwar für die Sondersession im April auch schon ein beladenes Programm. Aber wir könnten es einrichten, dass dieses Geschäft dort behandelt wird. Sind Sie mit April 1993 einverstanden, Herr Büttiker?

Büttiker: Ich stelle den Antrag, dass man das Geschäft nächste Woche traktandiert.

Präsident: Dann müssen wir nächste Woche am Montag abend beginnen, oder wir müssen das Geschäft am letzten Freitag vor den Schlussabstimmungen traktandieren. Ich kann Ihnen nichts anderes vorschlagen; das Programm ist voll ausgefüllt. Es tut mir leid.

Jagmetti: Die Entscheide über diese Strecke fallen nicht bis zu unserer Sondersession, sondern später. Also können wir unsere parlamentarische Meinung noch rechtzeitig einbringen, wenn wir das Geschäft in der Sondersession behandeln. Ich halte also eine Aenderung unseres Sitzungsplanes für nächste Woche nicht für notwendig. Man kann selbstverständlich, wenn es zeitlich geht, die Frage noch aufnehmen. Aber ich würde deswegen keine neue Sitzung ansetzen.

Präsident: Wir werden also sehen, ob wir das Geschäft nächste Woche noch irgendwo unterbringen können. Sonst kommt es spätestens in der Sondersession im April 1993 zur Sprache. – Sie sind damit einverstanden.

Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr
La séance est levée à 12 h 45

Luftfahrtgesetz. Aenderung

Navigation aérienne. Loi. Modification

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.076
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	120-138
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 581

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.