

der Höhe von 177 Millionen Franken. Das ist der Stand vom März 1993.

Das EVED hat auch hier rechtzeitig die nötigen Massnahmen ergriffen, damit «Bahn 2000» keine Milliardenpleite ergibt. Es wird vielmehr versucht, für das, was das Volk am 6. Dezember 1987 beschlossen hat, nämlich für den Betrag von 5,4 Milliarden Franken plus Teuerung, die Zielsetzung, die in der Botschaft von 1985 über «Bahn 2000» nachzulesen ist, zu erreichen.

Ich möchte Ihnen in bezug auf die Nationalstrassen doch einmal sagen: Wir haben 1502 Kilometer Autobahnen gebaut. Wir haben dafür rund 35 Milliarden Franken ausgegeben. Darüber spricht man nicht. Wir haben noch 350 Kilometer zu bauen, und hierfür sind rund 20 Milliarden Franken vorgesehen. Man ist nicht bereit, für 15 Milliarden Franken die Neat mit den beiden Tunnels zu bauen.

Wir haben einen Transitvertrag unterschrieben; wir haben diesen Angriff der «40-Töner» abgewehrt; wir haben das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten können. Sie schwächen unsere Position, wenn Sie diese Projekte jetzt schon wieder in Frage stellen – acht Monate, nachdem das Schweizervolk mit 63 Prozent zugestimmt hat! Damit schwächt man unsere Position; dadurch ist man dann im Ausland nicht mehr stark.

Herr Giezendanner hat gesagt, wir sollten ins Ausland schauen. Am 6. Dezember 1992 hat er gesagt, wir sollten ins Inland schauen. Ich war letzte Woche im Ausland. Ich kann zwar nicht Holländisch sprechen; aber trotzdem: Am Morgen hat man drei Minuten lang von Staus gesprochen: 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Amsterdam, 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Den Haag, 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Noordwijk. Wollen Sie denn solche Verhältnisse auf unseren Strassen? Ich meine nein; deshalb müssen wir die Weichen rechtzeitig stellen. Wir dürfen die SBB nicht zu «Kummerbuben» verkommen lassen, sondern wir müssen zu den SBB schauen.

In bezug auf Cargo Domizil: Der Rabatt, den Sie angesprochen haben, ist nur für Verkehr, der über den Umsatz von 1992 hinausgeht; eine ausserordentliche hohe Hürde ist hier zu nehmen. Herr Giezendanner, Sie als Spezialist kennen das. Bisher hatten wir zwei bis drei Fälle; man kann also nicht von Dumping sprechen. Es stimmt: Das Projekt «Cargo Domizil 2000» soll in Zukunft von einem Stückgutprofi geführt werden; Sie kennen ihn. Wir müssen uns die Leute holen, die etwas verstehen; das verlangen Sie seit Jahren, seit Sie hier in diesem Rat sitzen.

Das Personal wird detachiert; das stimmt. Aber ich muss sagen, dass das Beamtengesetz diese Modalitäten eben auch zulässt.

In bezug auf den Terminal Rothrist, den Herr Giezendanner angesprochen hat, möchte ich sagen: Die Probleme, die Sie mit den Gemeinden oder mit dem Kanton haben, können wir nicht lösen. Das Problem von Herrn Giezendanner ist eine gesetzeskonforme Einzonung gemäss Anschlussgeleisegesetz: diese möchten Sie wohl vermeiden, weil Sie in der Gemeinde keine Abstimmung durchführen möchten. Wir müssen die Fakten klar auf den Tisch legen. Wir werden Ihnen helfen, aber die Gemeinde können wir auch von Bern aus nicht umstimmen.

Zur Seetalbahn: Wir bekommen ja eine Motion aus der Finanzkommission. Ich möchte eines richtigstellen: Der Bundesrat hat in Sachen Seetalbahn nicht 600 Millionen Franken beschlossen. Er hat bestätigt, was bereits 1979 durch den Bundesrat beschlossen worden war, nämlich im Grundsatz, dass wir diesen Vorortverkehr oben und unten im Seetal ausbauen. Die Situation der Seetalbahn war seinerzeit auch als Beispiel für das neue Treibstoffzollgesetz herangezogen worden. Wir haben aber niemals 600 Millionen Franken beschlossen; es sind heute rund 100 Millionen Franken; 60 Prozent wurden über die Treibstoffzollkasse und 40 Prozent von den Kantonen Luzern und Aargau bezahlt. Hier haben wir auch Beschlüsse des Grossen Rates, aber wir werden die Sache im Rahmen der Motion der Finanzkommission, die Sie überwiesen haben, noch einmal anschauen. Es handelt sich also nicht um 600 Millionen Franken, sondern es handelt sich um eine

Bahn, die mir – ich muss es sagen – tagtäglich Sorgen bereitet. Am Tag der Beschlussfassung über die Motion wurde wieder ein Bub überfahren und tödlich verletzt; ich sage Ihnen einfach: So kann es nicht weitergehen. Entweder sanieren wir diese Bahn, oder wir reissen sie ab. Wenn Sie die Bahn zwischen Hochdorf und Luzern abreißen und der ganze Verkehr auf die Strasse gehen muss, dann haben wir das Problem auch nicht gelöst – das Luftreinhalte-Konzept lässt grüssen! Die Situation der SBB ist zweifellos unbefriedigend; wir haben aber gehandelt, die Fakten sind auf dem Tisch. Jetzt werden die politischen Entscheide zu treffen sein. Ich wünsche Ihnen und uns auf diesem Weg gute Fahrt.

Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1992

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

126 Stimmen

Dagegen

7 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung

Navigation aérienne. Loi. Modification

Differenzen – Divergences

Siehe Jahrgang 1992, Seite 781 – Voir année 1992, page 781

Beschluss des Ständerates vom 11. März 1993

Décision du Conseil des Etats du 11 mars 1993

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Art. 1 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 6a

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Präsident: Auf Antrag der Kommissionssprecher behandeln wir die Artikel 37a und 37abis vor Artikel 19. Das Verfahren wird dadurch vereinfacht. – Sie sind damit einverstanden.

Art. 37a, 37abis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Vollmer, Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 37a, 37abis

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Vollmer, Diener, Hämmerle, Hollenstein)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Die Artikel 37a und 37b sind sozusagen das Herzstück dieses revidierten Luftfahrtgesetzes. Es geht hier darum, das Bewilligungsverfahren neu zu ordnen, und politisch geht es darum, das Bewilligungsverfahren zu straffen, und vor allem auch, die bisherigen «Störenfriede» – die Kantone, die Gemeinden – auszuschalten.

Es ist nicht gerade ein Glanzstück gesetzgeberischer Arbeit, wenn wir heute nur noch in den Artikeln 37a und 37abis eine Differenz zu bereinigen haben. Einige von Ihnen werden sich noch daran erinnern, dass wir vor genau einem Jahr, damals, als wir diese Gesetzesänderung in unserer ersten Lesung behandelten, bei Artikel 37a und Artikel 37b ein ziemliches Durcheinander hatten. Wir hatten verschiedene Votanten. Der Rat hat dann – das stellt sich im nachhinein als Fehler heraus – gesagt: Wir bereinigen das jetzt nicht im Detail, wir schwenken auf die Linie des Bundesrates ein; der Zweitrat hat ja dann die Möglichkeit, die Sache noch einmal gründlich zu debattieren, und dann werden wir im Differenzbereinigungsverfahren auch nochmals Gelegenheit haben, uns die Sache näher anzuschauen und zu prüfen, ob allfällige Korrekturen nötig sind oder nicht.

In der Zwischenzeit hat der Ständerat seine Debatte gehabt, er hat bei Artikel 37b einen Antrag der Minderheit seiner Kommission abgelehnt und ist ebenfalls dem Bundesrat gefolgt; jetzt können wir gar nicht mehr über diesen Artikel 37b debattieren. Was wir uns vorgenommen haben, ist also durch das Verfahren zunichte gemacht worden.

Unser Minderheitsantrag beschränkt sich jetzt auf Artikel 37a. Wo liegt der Unterschied, worum geht es? Man hat hier bei der Gesetzgebung versucht, im Bewilligungsverfahren eine klare Trennung zwischen Bewilligungen für Flughäfen und, bei Artikel 37b, Bewilligungen für sogenannte Flugplätze zu machen. Flugfelder sind die unzähligen Flugplätze, die es über das ganze Land verstreut gibt, von denen man sagen kann, sie erfüllen keine nationalen Bedürfnisse in bezug auf den Linienverkehr. Es sind zum Teil sehr kleine Flugfelder. Im Gegensatz dazu sind «Flughäfen» die grossen Flugplätze, bei denen ja ein gewisses nationales Interesse geltend gemacht wird.

Wir haben heute die Situation, dass im Bereich des Artikels 37a, der jetzt noch zur Debatte steht – bei den Flughäfen also –, die kantonalen Mitwirkungsrechte aufgrund des Antrages, wie er heute von der Mehrheit präsentiert wird, weitgehend eliminiert werden. Das bedeutet im Klartext, dass kantonale Richtplanungen, dass kantonale Raumplanungsgesetzvorgaben mit diesem Gesetz nichtig gemacht werden. Hier wird einfach über diese kantonalen Interessen hinweg ein Bundesinteresse statuiert, und damit werden die kantonalen Interessen einfach hintangestellt. Wir haben also keine vernünftige Interessenabwägung im Verfahren.

Der Ständerat hat hier immerhin eine gewisse Korrektur versucht. Wir, als Minderheit, empfehlen Ihnen, hier zumindest die Korrektur des Ständerates aufzunehmen. Der Ständerat hat ein sogenanntes zweistufiges Verfahren verlangt, nämlich die Einführung eines Vorprüfungsverfahrens, in das die kantonalen und kommunalen Interessen einfließen können, bevor das eigentliche Konzessionsverfahren einsetzt. Dieses

Vorprüfungsverfahren ist eine Art Ersatz für diese fehlende Mitwirkung im entscheidenden Konzessionsverfahren. Der Ständerat hat hier immerhin ganz deutlich und klar gesagt, zumindest dieses Vorprüfungsverfahren solle es ermöglichen, dass eine breite Interessenabwägung stattfindet.

Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die diesen Artikel beraten hat, hat diesen Beschluss des Ständerates praktisch diskussionslos, ohne auf die Substanz einzugehen, vom Tisch gewischt und schlägt Ihnen heute vor, am ursprünglichen Beschluss unseres Rates festzuhalten, d. h., die berechtigten Einwände des Ständerates abzulehnen. Hier erinnere ich Sie an das, was ich ganz zu Beginn meines Votums gesagt habe: Die Fassung des Nationalrates, an der die Mehrheit jetzt festhalten will, ist damals ja eben gar nicht diskutiert worden. Wir haben damals gesagt, die Sache sei zu kompliziert. Verschiedene zusätzliche Vorschläge, die in letzter Minute eingebracht wurden, haben uns dazu geführt zu sagen: Wir stimmen einfach einmal dem Bundesrat zu und können später dann noch neue Vorschläge aufnehmen.

Ich bitte Sie deshalb, sowohl aus Gründen der Redlichkeit der Gesetzesberatung, aber – und vor allem – auch aus materiellen Gründen, um hier zumindest teilweise die Interessen der Kantone und deren raumplanerische Bedürfnisse einzubeziehen, dieses zweistufige Bewilligungsverfahren aufzunehmen. Stimmen Sie mit der Minderheit der Fassung des Ständerates zu, lehnen Sie die Fassung der Mehrheit ab. Es ist eine Fassung, die den Konflikt zwar rechtlich löst, indem diese anderen Interessen ausgeschaltet werden. Sie ist aber meines Erachtens staatspolitisch äusserst unklug, indem sie die verschiedenen kantonalen Interessen bei den Ausbauten von Flughäfen im vorgesehenen Verfahren nicht gleichwertig einbezieht.

Ich bitte Sie deshalb, stimmen Sie der Fassung der Kommissionminderheit und damit auch dem Beschluss des Ständerates zu.

Präsident: Die SD/Lega-Fraktion sowie die SVP-Fraktion stimmen der Mehrheit zu.

Frau Diener: Zwei sehr unterschiedliche Ansätze zeichnen die Diskussion um die Artikel 37a und 37abis. Dabei steht auf der einen Seite das EVED mit dem Wunsch nach Wachstum im Flugverkehrsbereich und dem Willen, möglichst zügig Bauprojekte für den Flugverkehr zu verwirklichen. Der Glaube an die Machbarkeit prägt die Formulierung von Artikel 37a in der bundesrätlichen Fassung; das ist ja auch die Fassung, die der Ständerat übernommen hat. Das Wunschdenken der unbegrenzten Möglichkeiten blüht eifrig in diesem Luftfahrtgesetz. Ein bisschen straffen, ein bisschen abschneiden bei den demokratischen Rechten, und schon ist die Bauwelt fürs EVED wieder in Ordnung.

Und auf der anderen Seite haben wir unser dichtbesiedeltes Land mit Menschen, die sich auch nach Ruhe, nach sauberer Luft, nach unberührten Landschaften sehnen und unter den Flugimmissionen leiden. Menschen, die mitreden und nicht nur Steuern abliefern wollen. Menschen, die sich eine eigene Meinung bilden, nicht alles stillschweigend akzeptieren wollen, eben mündige Bürgerinnen und Bürger. Diese wehren sich gegen die Einschränkungen ihrer demokratischen Mitwirkungsrechte.

Die Fassung des Ständerates der Artikel 37a und 37abis, die wir mit unserem Minderheitsantrag aufnehmen, will den Kantonen und Gemeinden eine etwas bessere Mitwirkung beim Baubewilligungsverfahren ermöglichen. Für die grüne Fraktion ist klar, dass die primäre Zuständigkeit, insbesondere auch die raumplanerische Zuständigkeit, beim Kanton und bei den Gemeinden, eben bei den Direktbetroffenen, liegen soll – wie bisher. Artikel 22quater der Bundesverfassung weist ja bekanntlich die Raumplanung den Kantonen zu.

Im Sinne einer Instanzen- oder Gewaltentrennung müsste – wenn schon – das EJPD Bewilligungsbehörde für die raumplanerischen Entscheide sein, da die Raumplanung im EJPD angesiedelt ist. Die ökologischen Entscheide müssten – wenn schon – vom Buwal geprüft werden und nicht vom baufreudigen EVED, wo die Wünsche und Anliegen der Flughafenbetreiber tatkräftig unterstützt werden.

Unsere Begeisterung für die ständerätliche Fassung der Artikel 37a und 37abis hält sich aber in Grenzen. Die generelle Erleichterung beim Einrichten von Flugplätzen oder bei der Umklassierung von einem Flugfeld in einen konzessionierten Flughafen läuft in Richtung Förderung des Flugverkehrs, die wir aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen ablehnen. Ueberhaupt ist die ganze Revision des Luftfahrtgesetzes vom Wunsch nach Expansion und Wachstum geprägt.

In diesem Zusammenhang, Herr Bundespräsident Ogi, ist halt doch die Frage offen: Wo bleibt der ökonomische Bezug zur Volkswirtschaft? Unsere Kassen auf allen Stufen sind unter anderem darum leer, weil sinnlose Subventionsmechanismen das Verursacherprinzip verhindern und Mobilität und Konsum ermöglichen, die weder ökologisch noch ökonomisch verantwortbar sind.

Die Subventions- und Darlehensmöglichkeiten nach Artikel 101a stehen völlig quer zur heutigen Finanzsituation, auch völlig quer zu den immer dringenderen Forderungen nach Kostenwahrheit im Verkehr. So sind es denn einerseits der Abbau der demokratischen Mitsprachemöglichkeit bei den Artikeln 37a und 37abis und andererseits die neuen Mobilitäts-Subventions-Möglichkeiten bei Artikel 101a, die uns, die Grüne Partei, dazu bewegen, alles daranzusetzen, dass sich die Bevölkerung in einem Referendumsabstimmungskampf zu diesem neuen Luftfahrtgesetz äussern kann.

Die Unantastbarkeit des Mythos Fliegen muss endlich ein Ende haben.

Steiger: Kollege Vollmer hat materiell begründet, was die Minderheit will. Die SP-Fraktion stimmt für diesen Antrag.

Frau Diener sagte es schon: Mit dieser Gesetzesrevision wird im Konzessionsverfahren die öffentliche Einflussnahme insgesamt massiv geschwächt. Der Ständerat hat wenigstens bei Artikel 37a noch eine bessere Wahrung der Interessen der betroffenen Kantone und Gemeinden und damit der vom Flugverkehr betroffenen Menschen versucht.

Es passt leider zum verkehrspolitischen Stil von Herrn Bundespräsident Ogi, dass er offenbar keinerlei Kompromiss will. Ich las gestern nochmals seine einschlägigen Sprüche im Ständerat und in unserer Kommission nach: Vorschriften abbauen, straffen, revalidieren, sich den internationalen Entwicklungen anpassen, um konkurrenzfähig zu bleiben, keine aufwendigen Verfahren, keine Betroffenheitsdemokratie, wie er es nennt. Wir werden diese Textelemente in ähnlicher Kombination heute wohl wieder hören.

Trotzdem stelle ich – an jüngste verkehrspolitische Schlagzeilen denkend – die nicht nur rhetorisch gemeinte Frage: Kommen Ihnen, Herr Bundespräsident Ogi, in letzter Zeit nicht manchmal selbst gewisse Zweifel? Sind Sie absolut sicher, dass das Durchpeitschen der Projekte und Visionen Ihrer Promotoren von immer mehr Mobilität der Weisheit wirklich letzter Schluss ist? Wäre es nicht – im Gegenteil – gut, über eine seriöse Vorprüfung in einem zweistufigen Verfahren etwas mehr an kritischen Fragen und Rückfragen zuzulassen, damit etwas mehr Sicherheit zu haben, dass nicht nur und nicht primär die Optik der Fliegerei ins Zentrum solcher Konzessionsentscheide gestellt wird? Das gestaffelte Verfahren lässt zumindest eine breitere Sicht zu.

Ich möchte Sie im Namen der SP-Fraktion bitten, bei dieser Differenz dem Antrag der Kommissionminderheit und damit dem Ständerat zuzustimmen. Das scheint auch politisch nichts anderes als vernünftig. Wenn Sie hier die harte Linie durchziehen, stellt sich ja wirklich die Frage, ob Sie mit aller Gewalt ein Referendum zu dieser Gesetzesrevision provozieren wollen. Gründe dafür gibt es auch in den hier nicht mehr debattierten Passagen, Sie sind zum Teil erwähnt worden: die faktische Entmündigung der Betroffenen bei den Flugfeldern und die verkehrspolitisch völlig absurde Möglichkeit von Subventionen für Regionalflugplätze. In der Schlussabstimmung wird die SP-Fraktion die Vorlage dieser Punkte wegen ablehnen müssen.

M. Cavadini Adriano: Le groupe radical vous invite à rejeter les propositions de minorité et à en rester à la décision que nous avons prise lors de la première discussion dans cette salle.

Les normes applicables dans ce domaine particulièrement sensible sont très rigoureuses. Nous disposons, en Suisse, de prescriptions très sévères par rapport aux autres pays. Par ailleurs, lors de la première discussion en commission, on nous a démontré clairement à quel point les procédures actuelles étaient compliquées et lentes. Même lorsqu'il s'agit de modifier des installations techniques de sécurité, les procédures peuvent durer jusqu'à dix ans.

Lors de l'examen de cette loi, le Conseil des Etats a introduit une procédure d'examen préalable qui ne fait que compliquer encore une fois une procédure que le Conseil fédéral et la majorité du Conseil national avaient refusée, la jugeant trop bureaucratique et trop lente, une procédure que nous voulions accélérer dans notre intérêt et, bien entendu, dans le respect de nos lois. Nous ne voyons donc pas la nécessité de revenir sur notre première décision, et nous ne pouvons pas suivre la décision du Conseil des Etats. Nous devons simplifier nos lois, et non pas en compliquer la procédure.

Par conséquent, dans cette optique, le groupe radical vous invite à en rester à la décision prise précédemment, c'est-à-dire à suivre la majorité de votre commission et à rejeter les propositions de minorité.

Zwygart: Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Minderheit zu, also der Fassung des Ständerates. Die Nähe der Entscheidungsinstanzen hat in unserem dicht überbauten Gebiet ihre besondere Bedeutung. Die Ortsnähe ist für die Bewilligung von Flugplätzen durchaus ein Argument, das weiterhin Gültigkeit haben muss. Vielleicht mögen Sie sich erinnern, dass ich seinerzeit als Präsident der Verkehrskommission hier mitgeholfen habe, bei der Eisenbahn ein schnelleres Verfahren zu finden. Aber es ist ein Unterschied, ob wir Flugplätze betrachten oder Eisenbahngrossprojekte wie die «Bahn 2000» oder die Neat, die vor allem internationalen, aber zum Teil auch nationalen Bedürfnissen entsprechen sollen. Bei der Eisenbahn geht es primär um kantonsübergreifende, landesweite Einrichtungen. Bei den Flugplätzen kann es das zwar auch geben, aber bei dem hohen Ausbaustandard unserer Flughäfen besteht ein viel geringerer Ausbaubedarf als anderswo – als bei den Eisenbahnen.

Mit dem Ausbau der Schnellbahn werden langfristig auch die Flugplätze nur noch für den Langstreckenflug benötigt. Somit könnten wir eine flankierende Massnahme zugunsten der beschlossenen Eisenbahngrossprojekte beibehalten. Wir dürfen sie also nicht opfern und damit die Rentabilität der Eisenbahnen noch weiter verschlechtern. Ich möchte den Bundespräsidenten fragen, ob das, was für die Neat gut war, nämlich flankierende Massnahmen, nicht auch in diesem Bereich Gültigkeit haben müsste.

Das Argument, dass die Natur auch ihre Gültigkeit haben muss, weil wir Menschen ja zum Raubbau neigen, muss hier zum Tragen kommen, indem von unten herauf, im Volk und in den Gemeinden, Mitsprachemöglichkeiten gegeben sind, denn sonst werden wir anderswo zum Handeln gezwungen. Ich zitiere Herrn Bundespräsident Ogi von vorhin: Die Luftreinhalte-Verordnung lasse grüssen, hat er im Zusammenhang mit der Seetalbahn gesagt.

Ein weiteres Argument sei erwähnt, weshalb wir für die Minderheit sind: Für die Eisenbahn hat das Departement Ogi die nötigen Instrumente schaffen können. Beim Flugwesen ist das anders. Die Frage ist damit durchaus berechtigt, ob die Leute in diesem Departement in fachlicher – Frau Diener beispielsweise hat von der Umweltrelevanz gesprochen –, aber auch in personeller Hinsicht nicht überfordert sind, wenn sie solch umfassende Beurteilungen machen müssen, und ob damit nicht die Grundlage für Fehlurteile gelegt ist. Solche Fehlurteile sind dann unkorrigierbar.

Unsere Fraktion ist also der Meinung, dass es ein verbindliches Anhörungsrecht von Kantonen und Gemeinden braucht, und nicht ein unverbindliches Anhörungsrecht. Die zentrale Kompetenz bedingt auch fachliche Kompetenz. Bei der gegenwärtigen Finanzlage ist es wohl nicht möglich, die nötigen Mittel ins Departement Ogi zu transferieren, um der Ausweitung der Kompetenzen auch die nötige Schlagkraft in fachlicher Hinsicht zu geben. Darum ist es besser, die Verantwort-

tung auf verschiedene Schultern zu verteilen, ein etwas weniger flüssiges Verfahren in Kauf zu nehmen und es beim System zu belassen, wie es vom Ständerat vorgeschlagen wird. Das vom Ständerat vorgeschlagene Vorprüfungsverfahren ergibt aus unserer Sicht eine sinnvolle Hierarchie.

M. Poncet: Lors du débat qui a eu lieu au Conseil des Etats, un représentant libéral a notamment fait valoir que la formule, qui nous est proposée par le Conseil des Etats et qui, à l'époque, était proposée par sa commission, séduisante en apparence, n'avait en réalité qu'un seul mérite – si c'en est un: celui de compliquer la procédure sous prétexte de fédéralisme, alors qu'en vérité cette proposition ne renforçait en rien le pouvoir des cantons. Cette analyse est exacte et c'est la raison pour laquelle nous vous proposons d'en rester à la version sortie des travaux de notre conseil.

L'article 37a, selon la version du Conseil national, prévoit une procédure d'autorisation pour les aérodromes publics, c'est-à-dire en réalité les aéroports, par opposition à la procédure applicable pour les autres aérodromes, c'est-à-dire à dire les champs d'aviation pour l'essentiel. Cette seconde procédure est, elle, fixée à l'article 37abis. Il n'est pas nécessaire d'en décrire ici le mécanisme en détail. Disons simplement que dans le cas des aéroports, c'est-à-dire dans l'article 37a selon notre version, tous les intérêts, et par conséquent toutes les oppositions, sont pris en compte dans la procédure de concession. La procédure est donc, ce qui est tout à fait justifié dans ce domaine à notre avis, une procédure où la compétence principale est celle de la Confédération et non pas celle des cantons.

Le Conseil des Etats n'a rien changé à cette solution, et c'est en cela que son texte est faussement fédéraliste. Notre Chambre haute s'est en effet bornée à introduire une sorte de procédure préliminaire qui n'est d'aucune utilité, tout en gardant, sans le modifier d'une virgule, le texte qui était issu de nos travaux. Autrement dit, on continuerait à avoir les deux types de procédure que j'ai rappelés tout à l'heure, mais en plus le Conseil des Etats introduit une sorte de happening administratif, un «Fasnacht» de la navigation aérienne dans lequel, pendant quelques mois, chacun peut s'exprimer et faire valoir ses opinions sur le futur aéroport. Après quoi, que fait-on? On recommence exactement la procédure de l'article 37a, tel que nous l'avons voté. Le texte proposé par notre Chambre haute est donc un alibi puisqu'après cet exercice de psychothérapie de groupe, on recommence de toute manière une procédure dans laquelle chacun sera à nouveau entendu s'il le souhaite. Telles sont les raisons pour lesquelles nous estimons préférable d'en rester à la version du Conseil national en supprimant l'adjonction bien intentionnée, mais en réalité inutile, faite par le Conseil des Etats.

Un mot enfin à l'intention de M. Vollmer qui a prétendu tout à l'heure que la commission se serait prononcée presque sans débat. C'est très exagéré. Le débat a été bref, mais c'était simplement parce que la commission s'est convaincue rapidement de l'évidence, c'est-à-dire que la décision du Conseil national est meilleure que celle du Conseil des Etats.

Bircher Peter: Die CVP-Fraktion ist bei den Artikeln 37a und 37abis für Festhalten am Beschluss des Nationalrates, wie es die Kommissionsmehrheit beantragt.

In der ersten Lesung in diesem Rat haben wir einen Abänderungsantrag gestellt, der aber die Flugfelder betraf. Dazu muss ich noch kurz etwas sagen. Bei Artikel 37a geht es um die nationalen Anlagen. Es ist doch bedrückend festzustellen, dass z. B. im Zusammenhang mit einem Funkfeuer, also einer Flugsicherungsanlage, in Trasadingen sage und schreibe zehn Jahre vergingen, bis letztlich eine Bewilligung erteilt werden konnte. Also muss man schon stark gewichten: Was sind Anlagen im nationalen Interesse? Die Swissairfrage hängt nicht zuletzt auch davon ab, ob wir ein nationales Interesse an unseren grossen Flughäfen eben auch innert nützlicher Frist durchsetzen können. Ich habe und hatte bei diesen rund 60 Flugfeldern eine ganz andere Auffassung. Hier trat ich für mehr Kantonskompetenzen ein. Aber diese Sache ist gelauten. Der Ständerat hat in einer mehrstündigen «Luftschlacht» –

und ich gehe immer noch davon aus, die Vertreter der Kantone sind primär im Ständerat – beschlossen, hier den Kantonen keine wesentlichen neuen Kompetenzen einzuräumen, so dass wir uns primär auf die nationalen Anlagen hier bei den Artikeln 37a und 37abis zu beschränken haben. Dazu gelten nach wie vor die Stichworte: Führungsrolle des Bundes für diese Anlagen, nationales Interesse, klare Zuständigkeiten und etwas Rückbesinnung auf einfache und transparente Verfahren.

Baumberger: Als zweiter Sprecher der CVP-Fraktion und namentlich auch in meiner Eigenschaft als Zürcher Nationalrat bitte ich Sie, wie das schon Kollege Bircher Peter gemacht hat, im Sinne der Mehrheit an der seinerzeit von unserem Rat beschlossenen Fassung von Artikel 37a festzuhalten. Gerade die Bemühungen im Kanton Zürich – sie laufen immer wieder darauf hinaus, den Betrieb des Flughafens Zürich-Kloten übermässig und zunehmend zu beschränken, ich erinnere daran, dass wir demnächst wieder eine Abstimmung über dieses Thema haben – zeigen, dass wir für Flugplätze nationalen Interesses (und dazu gehört u. a. der Flughafen Zürich) eine ausschliessliche Bundeszuständigkeit brauchen. Wie wollen wir denn, wenn wir einmal vom Nein vom 6. Dezember 1992 zum EWR absehen, unserer nationalen Fluggesellschaft die Möglichkeit bieten, ihre internationale Konkurrenzfähigkeit zu erhalten, wenn wir für Anlagen und Betriebe auf den Flugplätzen Verhältnisse vorsehen, wie Sie einige von Ihnen gefordert haben, Verhältnisse, wie wir sie in anderem Zusammenhang, z. B. bei Bahnen, bei anderen Grossanlagen nationalen Interesses, kennen?

Nicht, dass die CVP einen uferlosen Ausbau des Flugverkehrs wollte – sie will auch keine weiteren Flugplätze und dergleichen –, aber es gilt zweierlei zu bedenken. Erstens ist die Schweiz als Binnenland ganz ausserordentlich auf den internationalen Flugverkehr angewiesen, und zweitens ist sie in diesem Bereich auf rasche und koordinierte Verfahren angewiesen. Die Fassung des Ständerates, wie sie Ihnen vorliegt, ist unter diesen Gesichtspunkten zu umständlich und auch zu langwierig.

Die CVP ist allerdings keineswegs gegen föderalistische Aspekte, und wir hätten – ich habe seinerzeit bei der ersten Lesung dafür votiert – bei Artikel 37b den föderalistischen Aspekt und die Mitsprache von Kantonen und Gemeinden gerne weiter ausgebaut. Die Differenzbereinigung, es wurde bereits bedauert, bietet dazu keine Gelegenheit mehr.

Bei den Flugplätzen nationalen Interesses sieht das anders aus. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in Artikel 37a Absatz 3 die Anhörung geregelt und in Absatz 4 die Pflicht zur Berücksichtigung von Anträgen festgeschrieben haben, und zwar soweit Bau und Betrieb eines Flugplatzes durch diese Anträge nicht übermässig beeinträchtigt werden. Es geht also nicht um eine Beeinträchtigung, sondern diese Anträge werden nur nicht berücksichtigt, wenn sie Bau und Betrieb eines Flugplatzes übermässig beeinträchtigen. Darum geht es nun, das müssen wir bei Flughäfen nationalen Interesses vermeiden. Da müssen wir Verhältnisse schaffen, welche die erforderlichen Anpassungen auch in Zukunft erlauben, nur so werden wir den im Interesse der Schweiz notwendigen Luftverkehr sicherstellen und – es sei aus aktuellem Anlass gesagt – auch die Interessen unseres nationalen Luftverkehrsträgers, nämlich der Swissair, vernünftigt wahren können.

Wanner, Berichterstatter: Im Gegensatz zu unserem Rat hat der Ständerat mehrheitlich ein anderes Bewilligungsverfahren beschlossen, das sich wesentlich am heute geltenden Verfahren für Eisenbahngrossprojekte anlehnt. Auch ich komme aus einem Kanton mit einem Flugplatz, und auch ich habe mir sehr genau überlegt, ob es denn gerechtfertigt sei, in dieser Sache den Kantonen im raumplanerischen Bereich Kompetenzen zu entziehen. Allerdings liegt die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur der Luftfahrt im nationalen Interesse und muss somit folgerichtig primär eine nationale Aufgabe sein. Einfache und beförderlichere Verfahrensabläufe, einheitliche Zuständigkeiten, ein auf das wirklich Nötige begrenzter Rechtsschutz auf der Basis der Rechtsstaatlichkeit prägen die-

ses Konzept. Das Rechtsschutzinteresse Betroffener bleibt gewahrt, ein zweistufiges Verfahren, wie es der Ständerat beschlossen hat, ist nach Auffassung der Mehrheit unserer Kommission wie auch einer Minderheit im Ständerat unangemessen und überdimensioniert. Ein derart komplexes zweistufiges Verfahren würde die Sache komplizieren, statt sie zu vereinfachen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch folgendes sagen: Auch nationales Recht ist bekanntlich demokratisches Recht. Auch beim nationalen Recht bleibt das Interesse direkt Betroffener gewahrt, und vor allem fliessen auch die Interessen Dritter, wie beispielsweise des Natur- und Heimatschutzes, in ein nationales Bewilligungsverfahren ein.

Die Mehrheit unserer Kommission hat beschlossen, an unserer Version festzuhalten. Wir möchten Sie bitten, ein Gleiches zu tun und dem Ständerat nicht zuzustimmen.

M. Béguelin, rapporteur: Le Conseil des Etats, contrairement à notre conseil, a décidé, par 26 voix contre 11, d'introduire une nouvelle procédure en deux phases, par laquelle une procédure d'examen préalable, qui s'inspire essentiellement de l'arrêté fédéral du 21 juin 1991 sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer, est incorporée à la procédure d'octroi de la concession proprement dite.

Votre commission a, une nouvelle fois, discuté cette divergence de manière approfondie et la majorité vous propose, par 13 voix contre 4, de maintenir la décision du Conseil national.

Bundespräsident **Ogi**: Herr Steiger, es ist richtig, was Sie sagen: Wenn wir einmal von einer Problemlösung überzeugt sind, kämpfen wir für unsere Sache. Sie können uns aber nicht vorwerfen, dass wir die Probleme nicht hinterfragen, dass wir nicht rückfragen und auch überlegen. Gerade nach den Vorkommnissen der letzten Tage müsste auch Ihnen bewusst werden, dass wir mit unseren drei interkontinentalen Flugplätzen aufpassen sollten. Wir müssen sehen, dass wir in einem Konkurrenzkampf sind, und wir müssen sehen, dass sich die Situation in den letzten Jahren massgeblich zu unseren Ungunsten entwickelt hat. Heute greifen die Probleme in der Zivilluftfahrt sehr tief. Wo wäre Zürich, wo wäre das Mittelland ohne leistungsfähiges Kloten? Die Globalisierung des Luftverkehrs, die weltweite Deregulierung und Liberalisierung, die Öffnung der Märkte, das wirtschaftliche Zusammenwachsen ganzer Kontinente – ich denke an die EG –, aber auch das Erstarken der sogenannten Dritten Welt, die neue Konkurrenz aus Niedriglohnländern, insbesondere aus Asien, machen der Zivilluftfahrt sehr schwer zu schaffen. In dieser Situation gilt es nicht zuletzt zu entscheiden: Wollen wir, dass Zürich, Genf und Basel international konkurrenzfähig bleiben, oder wollen wir auch hier das Feld den anderen überlassen?

Ich bitte Sie, bei dieser Differenzbereinigung der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Bei dieser Differenz geht es nicht um Grundsatzfragen der Zuständigkeiten bei Flugplatzbewilligungsverfahren. Die Debatte darüber ist sowohl im Nationalrat als auch im Ständerat bei der Gesetzesberatung umfassend und auch seriös erfolgt, Herr Vollmer. Beide Räte haben in voller Kenntnis der Sachverhalte und unter sorgfältiger Abwägung aller auf dem Spiele stehenden Interessen für die primäre Bundeszuständigkeit bei sämtlichen Flugplatzkategorien entschieden. Ich glaube, wenn wir vorwärtsmachen wollen, wenn wir modern sein wollen, dann müssen wir an dieser Kompetenz nicht herumkorrigieren.

Die Differenz, die jetzt besteht, ist lediglich eine Verfahrensfrage. Der Ständerat möchte das Verfahren bei der Konzessionierung von Flughäfen demjenigen von Eisenbahngrossprojekten angleichen. Das von ihm beschlossene, aufwendige zweistufige Verfahren mit Vorprüfung ist nach Erachten des Bundesrates dem zu regelnden Sachverhalt nicht angemessen. Die Dimensionen sind doch ganz anders gelagert.

Bei den Flugplätzen geht es nicht um Grossprojekte wie bei unseren Eisenbahnen. Wir können ja keinen vierten Flughafen mehr bauen, das liegt nicht drin, das müssen wir einsehen –

wir wollen auch keinen aus dem Boden stampfen. Es geht nur darum, dass wir das Bestehende erhalten und wo nötig auch verbessern können. Wenn wir jetzt bei dieser Verhandlung Alcazar – wir wollen jetzt nicht auf diese Situation eintreten – in einer schwachen Position sind, dann sind wir nicht zuletzt in einer schwachen Position, weil wir vor allem in Zürich von einer Initiative zur anderen gehen und man eigentlich nie weiss, ob die Projekte, die geplant sind, realisiert werden können; das macht uns gegen aussen schwach.

Es geht hier in erster Linie um Anpassungen bei den bestehenden Flughäfen oder allenfalls um eine juristische Umwandlung eines Flugfeldes in einen konzessionierten Flugplatz. Das heisst, wir brauchen Flexibilität, wir sollten hier reagieren können.

Ich bitte Sie, kein aufwendiges zweistufiges Verfahren zu beschliessen. Unser Vorschlag eines einstufigen Verfahrens, dem Ihr Rat seinerzeit zugestimmt hatte, entspricht doch den praktischen Erfordernissen viel besser. Die praktischen Erfordernisse, die heute beachtet werden müssen, sollten wir nicht aus den Augen verlieren.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und die Differenz mit dem Ständerat zu belassen, d. h., Ihren getroffenen Entscheid nochmals zu bestätigen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

87 Stimmen
47 Stimmen

Art. 19 Abs. 2, 19a

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 19 al. 2, 19a

Proposition de la commission
Maintenir

Angenommen – Adopté

Art. 40b

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

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.012

Strassenbenützungsgabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 445 hiervor – Voir page 445 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 28. April 1993
Décision du Conseil des Etats du 28 avril 1993

A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerkverkehrsabgabe

A. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

Art. 20 Abs. 3bis

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

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	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.076
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.06.1993 - 14:30
Date	
Data	
Seite	880-884
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 739

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.