

Vereinigten Königreich und auch die holländische Verkehrsministerin – alle haben betont, ein freier Marktzugang für die Schweizer Transporteure sei nur gegen die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu haben. Eine Vorleistung müssen wir aber nicht erbringen, weil ja die Bestimmungen über den Berufszugang erst nach Vorliegen eines Abkommens mit der EG in Kraft treten.

Vor einer Woche haben die EG-Verkehrsminister ein klares Signal in Richtung Schweiz ausgesendet. Es wird bis zur nächsten Verkehrsministertagung ein Verhandlungsmandat ausgearbeitet werden. Deshalb ist die Kröte, die wir heute zu schlucken haben, verdaulich. Ich möchte Sie bitten, nun diesen freien Marktzugang für unser Gewerbe zu sichern und dem Antrag Ihrer Kommission mit etwas Begeisterung zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

92.012

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

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 261 hiavor – Voir page 261 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

A. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

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

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Küchler, Berichterstatter: Der Ständerat hat am 28. April 1993 die Vorlage über die Verlängerung und Neugestaltung der Strassenverkehrsabgaben, d. h. den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe sowie den Entwurf zum Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe, als Zweitrat beraten. Bei den materiellen Differenzen hat sich der Nationalrat uns inzwischen, nämlich am 1. Juni 1993, angeschlossen, so dass die Vorlage an und für sich als bereinigt gelten könnte.

Auf Ersuchen des Herrn Departementsvorstehers geht es heute nun zusätzlich um eine formelle Bereinigung der sogenannten Inkraftsetzungsbestimmungen in den beiden Beschlüssen (Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe und der Nationalstrassenabgabe).

In unserem Rat hat nämlich Herr Bundespräsident Ogi damals – auf entsprechende Interventionen hin – in Aussicht gestellt, dass die Volksabstimmung über diese Vorlage wohl erst in der ersten Hälfte des Jahres 1994 durchgeführt werde, dies aus folgenden Gründen: Erst in diesem Frühjahr sei nämlich über die Treibstoffzollerhöhung abgestimmt worden. Voraussichtlich im November 1993 werde die neue Finanzordnung zur Abstimmung gelangen. Angesichts der Häufung von Finanzvorlagen ist eine gewisse Staffelung der Abstimmungstermine deshalb unabdingbar.

Der Bundesrat muss also seines Erachtens in der Festsetzung der Abstimmungstermine über eine gewisse Flexibilität verfügen. Man geht daher davon aus, dass die Abstimmung über die Strassenbenützungsgebühren voraussichtlich erst am 12. Juni 1994 stattfinden wird. Das hat nun aber zur Folge, dass die Inkraftsetzung voraussichtlich nicht mehr auf das in den Beschlussentwürfen A und B der Vorlage unter Ziffer II Absatz 2 genannte Datum erfolgen kann. Vielmehr soll die übliche Regelung gelten, wonach Beschlüsse ihre Rechtswirkung mit Annahme der Vorlage durch Volk und Stände entfalten. Daher ist Absatz 2 von Ziffer II der Beschlussentwürfe A und B ersatzlos zu streichen.

Der Nationalrat hat dies inzwischen bereits getan. Ihre vorbereitende Kommission, die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, beantragt Ihnen einstimmig, dem Nationalrat zu folgen und diese Inkraftsetzungsbestimmung zu streichen.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

91.076

Luftfahrtgesetz. Aenderung Navigation aérienne. Loi. Modification

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 120 hiavor – Voir page 120 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

Danioth, Berichterstatter: Zentraler Punkt der laufenden Teilrevision des Luftfahrtgesetzes bildet die Rückgewinnung von klaren Zuständigkeiten für Flugplatzkonzessionen und für Flugplatzbewilligungen. Dabei soll die Zuständigkeit und Führungsrolle des Bundes bei der Formulierung und Umsetzung einer gesamtschweizerischen Luftfahrtinfrastrukturpolitik angesichts der wuchernden Praxis wiederhergestellt und die Luftfahrt als primär nationale Aufgabe bekräftigt werden. Während der Nationalrat beim Verfahren bezüglich der Flugfelder, also der vorwiegend kantonalen und regionalen Interessen dienenden Anlagen, dem Konzept des Bundesrates in der vorgelegten Form im wesentlichen zugestimmt und dabei auch die Gefolgschaft des Ständerates gefunden hat, hat unser Rat anlässlich der Frühjahrssession für die Konzessionierung von öffentlichen Flugplätzen (Flughäfen) dem Antrag Küchler zugunsten des Konzepts zugestimmt, das vom Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern ausgearbeitet worden ist. Dieses Verfahren gliedert sich ähnlich wie bei Eisenbahngrossprojekten in zwei Verfahrensstufen, nämlich das Prüfungsverfahren einerseits – geregelt in Artikel 37a – sowie das Konzessionsverfahren andererseits – geregelt in Artikel 37abis. Der Ständerat folgte dabei der Mehrheit seiner

Kommission mit 26 zu 11 Stimmen, also sehr deutlich. Nun hat der Nationalrat am 1. Juni 1993 Festhalten an seinem Beschluss und damit am Vorschlag des Bundesrates beschlossen, und zwar ebenfalls mit einem deutlichen Mehr von 87 zu 47 Stimmen.

Ihre Kommission hat letzte Woche getagt und sah sich in einem echten Dilemma, was in der Beschlussfassung deutlich zum Ausdruck kommt. Es wurde mit 4 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen Festhalten an der Fassung des Ständerates beschlossen. Wenn Sie also die Enthaltungen eher in das gegnerische Lager zählen, dann haben wir 4 zu 4.

Einerseits hat die Kommissionsmehrheit durchaus Verständnis – ich möchte dieses Dilemma hier sichtbar machen – und Einsicht dafür aufgebracht, das Differenzbereinigungsverfahren baldmöglichst abzuschliessen, um damit das Inkrafttreten des revidierten Luftfahrtgesetzes zu ermöglichen.

Andererseits haben sich sowohl die Kommission als auch unser Rat bei der ersten Beratung sehr intensiv mit den Unterschieden der beiden Bewilligungsformen befasst und dem zweistufigen, gestrafften Verfahren klar den Vorrang gegeben. Denn was bei Eisenbahngrossprojekten seinerzeit als richtig erkannt und auch vom Bundesrat als Fortschritt im Sinne einer Vereinfachung und Beschleunigung angepriesen worden ist, kann nun nicht auf einmal falsch sein, wenn es um das Verfahren für die Konzessionierung der nationalen Flughäfen geht. Die Verwaltung machte zwar geltend, dass keine neuen Landesflughäfen geplant seien, so dass sich dieses ihrer Auffassung nach etwas komplizierte zweistufige Verfahren hier nicht aufdränge.

Ganz besonders fällt nun die heutige Situation bezüglich der Swissair und der Lage in Zürich-Kloten ins Gewicht. Der Verwaltung liegt es vor allem daran, dass in Zürich-Kloten die seit langem fehlenden sechs Abstell- beziehungsweise Parkplätze für Flugzeuge möglichst rasch erstellt werden können. Heute rangiert der Flughafen Zürich-Kloten wegen der Kapazitätsengpässe und der damit verbundenen langen Wartezeiten der Flugzeuge in der Luft – bis zu 30 Minuten, stellen Sie sich das vor! – unter den diesbezüglich schlechtesten Flughäfen Europas. Im Zusammenhang mit den schwierigen Kooperationsverhandlungen – Stichwort Alcazar – habe dieses praxisbezogene Anliegen vorrangige Bedeutung.

Es scheinen nun in der Öffentlichkeit Missverständnisse über die aktuelle Situation unseres Revisionsvorhabens zu bestehen. Sogar die «Neue Zürcher Zeitung» ist davor nicht gefeit. In einem sonst sehr bedenkenwerten Artikel vom vergangenen Samstag unter dem Titel «Wo die Swissair Politiker braucht» schreibt sie unter anderem folgendes: «Die hängige Teilrevision des Luftfahrtgesetzes strebt eine Bundeskompetenz für die Bewilligungen von Flugplätzen und Flugfeldern sowie für den Bau von Anlagen der Flugsicherung an.» Nun der ominöse Satz: «Der Ständerat stemmte sich bisher gegen diese Kompetenzdelegation nach oben.» Das, mit Verlaub, ist schlicht falsch. Der Ständerat stemmte sich nicht und stemmt sich weiterhin nicht gegen eine klare Ausgestaltung der Bundeshoheit. Vielmehr hat er die Bundeskompetenz sogar für die Flugfelder bejaht, wo also die Kantone involviert sind, und ist diesbezüglich dem Nationalrat gefolgt.

Die noch verbliebene Differenz beschlägt nicht mehr so sehr das Verhältnis Bund/Kantone, sondern es stehen einfach zwei unterschiedliche Verfahrensmodelle für die Konzessionierung der öffentlichen Flugplätze (Flughäfen) zur Auswahl, einmal das vom Bundesrat vorgeschlagene einstufige Verfahren und weiter das von der Universität Bern ausgearbeitete und von uns übernommene zweistufige Verfahren. Soweit die Situation.

Diese Interessenabwägung über das für die primär in Bundeshoheit liegenden Flughäfen bessere Verfahren kann ich Ihnen aufgrund der Pattsituation bei der Abstimmung auch nicht abnehmen. Wollen wir am besseren Gesetzeskonzept festhalten, oder wollen wir zugunsten einer raschen, praktikablen Lösung auf das vielleicht Perfekte im Gesetz verzichten, wobei sich die neue Lösung erst in der Praxis bewähren müsste?

Die klaren Forderungen der Praxis, das eindeutige Abstimmungsergebnis im Nationalrat und der Umstand, dass dieses Revisionsvorhaben sehr wahrscheinlich in der laufenden Ses-

sion nicht mehr abgeschlossen werden kann, wenn die Differenz aufrechterhalten wird, dürften wohl ein Einlenken gegenüber dem Nationalrat nahelegen. Soweit zu dieser zentralen und wichtigsten Differenz.

In bezug auf die Differenz bei den Artikeln 19 und 19a beantragt Ihnen die Kommission mit 8 zu 0 Stimmen, dem Nationalrat zu folgen. Es geht hier um die Frage, ob für Einschränkungen von Flügen schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland bzw. für ein Verbot der Ausbildung von ausländischem Luftfahrpersonal explizit «ausserpolitische Gründe» (= Beschluss des Ständerates vom 11. März 1993) erforderlich sind oder ob allgemein «politische Gründe» bzw. «schwerwiegende ausserpolitische Bedenken» (= Beschluss des Nationalrates vom 3. Juni 1992/1. Juni 1993) genügen. Der Unterschied ist hier nicht ins Gewicht fallend. Die zentrale Differenz ist also jene bei den Artikeln 37 und 37a.

Art. 19 Abs. 2, Art. 19a

Antrag der Kommission Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 19 al. 2, art. 19a

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 37a, 37abis

Antrag der Kommission

Festhalten

Proposition de la commission

Maintenir

Küchler: Gestatten Sie mir einige ergänzende Bemerkungen zu den Ausführungen des Kommissionspräsidenten: Es wurde gesagt, der Nationalrat habe mit eindeutiger Mehrheit Festhalten beschlossen. Wenn Sie aber die Debatte im Amtlichen Bulletin des Nationalrates nachlesen, stellen Sie fest, dass im Nationalrat gesagt wurde, man habe sich in der Kommission mit dem Konzept des Ständerates materiell nicht auseinandergesetzt. Die Hauptfrage im Nationalrat war damals Artikel 37b, wo es um die Kompetenz der Kantone oder des Bundes ging. Aber mit der Frage, die jetzt zur Diskussion steht, hat sich der Nationalrat nicht eingehend befasst.

Hingegen hat Ihre vorberatende Kommission im Hinblick auf die erste Beratung in unserem Rat eindringlich gebeten, man möge nun das klare Konzept der Aufteilung des Vorprüfungsverfahrens und des Konzessionsverfahrens übernehmen. Unser Rat hat dann mit 26 zu 11 Stimmen ganz klar diesem Konzept zugestimmt.

Nun hat der Nationalrat, ohne sich mit der Materie auseinanderzusetzen, einfach an seinem Konzept festgehalten, und Ihre Kommission beantragt Ihnen ein zweites Mal, an dem klaren Konzept – dem der Ständerat am 11. März 1993 zugestimmt hat – festzuhalten. Es geht also um die Qualität der Gesetzgebung, und zwar um die Qualität, dass man in Zukunft die zahlreichen Bewilligungsverfahren koordiniert, um mehr Rechtssicherheit für den Bürger, mehr Koordination für die Verwaltung herzustellen. Diese Koordination, diese Rechtssicherheit in der Ausgestaltung unseres Konzeptes sind denn auch Ausdruck der Revisionsziele der Vorlage. Das Departement hat als Revisionsziel der Kommission klar vorgegeben:

1. Wiederherstellen der verfassungsgemässen Führungsrolle des Bundes. Mit unserem Konzept geben wir dem Bund die klare Führungsrolle wieder.
2. Schaffung von klaren, unmissverständlichen und einheitlichen Zuständigkeiten. Mit unserem Konzept schaffen wir klare Zuständigkeiten.
3. Rückbesinnung auf einfache, transparente und zügige Verfahrensabläufe. Mit unserem Konzept schaffen wir ausdrücklich transparente Verfahrensabläufe, nämlich klarere als in der Formulierung des Nationalrates, zügige Verfahrensabläufe deshalb, weil wir klare Fristen aufnehmen, wenn Sie Artikel 37abis betrachten: Auf diese Fristen kann sich dann die Verwaltung von Gesetzes wegen berufen.

4. Das Verfahren bleibt zügig, weil wir mit unserer Formulierung nicht riskieren, dass bei allfälligen Beschwerdeverfahren von den Zweitinstanzen die ganzen Akten wiederum an die Erstinstanz zurückgewiesen werden, nur weil die Verfahren eventuell unvollständig geblieben sind. Wir können also damit Rückweisungen bei den gerichtlichen Instanzen oder Verwaltungsbehörden vermeiden. Unser Konzept ist klar definiert, klar strukturiert und muss nicht erst im nachhinein interpretiert werden, wie dies bei der Version des Nationalrates der Fall wäre.

Wir sind die *Chambre de réflexion*. Die Qualität der Gesetzgebung hat in letzter Zeit leider etwas nachgelassen. Hier haben wir nun die Möglichkeit, wiederum eine ganz klare, gute Gesetzgebung durchzusetzen, ganz im Sinn und Geist des Expertenberichtes der Universität Bern, der ja im Auftrage der Verwaltungskontrolle des Bundesrates erstellt wurde und in dem uns vorgeschlagen wird, die Verfahren zu koordinieren. Aus all diesen Gründen möchte ich Sie ersuchen, an der Fassung gemäss Kommissionsantrag festzuhalten. Verzögerungen gibt es keine, denn wenn wir klar an unserem Beschluss festhalten, dürfte sich der Nationalrat uns anschliessen.

Büttiker: Im Hinblick auf ein in der Luft liegendes Referendum möchte ich doch noch einen kleinen Befreiungsschlag zugunsten der ständerätlichen Lösung vornehmen.

Der Ständerat stemmt sich nicht gegen Bundeskompetenzen zur Gewährleistung einer gesamtschweizerischen Flugplatzpolitik, wie das Bundesrat, Mehrheit Nationalrat und «NZZ» behaupten. Der Ständerat will das Verfahren bei öffentlichen Flugplätzen unterteilen, indem er die Anhörung im Sinne von Artikel 37a Absatz 3 in der Fassung Bundesrat/Nationalrat herauslösen und zu einem eigentlichen Vorprüfungsverfahren ausbauen möchte. Das Vorprüfungsverfahren wäre dann die Voraussetzung für die Durchführung des Konzessionsverfahrens.

Der grösste Vorteil dieses zweistufigen Verfahrens dürfte darin liegen, Herr Bundespräsident, dass die verschiedenen Interessen, Geschäftsverkehr, touristische Erschliessung, Rettungsdienst, Pilotenausbildung, Lärmschutz, bauliche Entwicklung usw., und Interessenebenen, Bund, Kanton, Gemeinde, transparenter erfasst und insbesondere gesamthaft dargestellt werden könnten. Die Resultate der Vorprüfung müssten gesamthaft und zusammen mit einem Bericht offengelegt werden und würden dadurch nicht – wie in der Fassung Bundesrat/Nationalrat – einzeln behandelt und bewertet werden.

Fazit: Der Antrag unserer Kommission bringt eine bessere Auslegeordnung und damit eine Möglichkeit zur Bewertung der Interessenabwägung durch ein Vorprüfungsverfahren bei der Konzessionierung von öffentlichen Flugplätzen. Hier liegt der Nukleus des ständerätlichen Lösungsansatzes. Zudem muss sich der Bundesrat vorwerfen lassen, dass er es unterlassen hat, eine goldene Brücke zu bauen: Das bereits in Arbeit stehende Flugplatzkonzept hätte in die Teilrevision des Luffahrtgesetzes integriert werden müssen, um den Kantonen die Gewissheit zu geben, dass sie bei der Sicherstellung und Entwicklung der schweizerischen Flugplatzinfrastruktur mitwirken können. Diese Minimalforderung wird teilweise durch die ständerätliche Fassung sichergestellt.

Ich möchte Ihnen also beliebt machen, an der Fassung des Ständerates festzuhalten.

Gadient: Ich werde mir nur ein paar kurze Bemerkungen erlauben, nachdem wir uns ja anlässlich der seinerzeitigen Debatte über die Vor- und Nachteile der einzelnen Verfahren aussprechen konnten.

Ich bin nicht der Auffassung, dass das Berner Modell solche Vorzüge aufweisen würde, wie das gesagt worden ist. Das Modell erscheint mir in seiner Mehrstufigkeit kompliziert, überdimensioniert, unangemessen. Ich möchte auch daran erinnern, dass in der Vernehmlassung die Kantone selber das Konzept des Bundesrates durchaus akzeptiert und unterstützt haben.

Ich hatte heute Gelegenheit, einem Referat des Swissair-Präsidenten zuzuhören. Auf die Frage, was für die Swissair in dieser

wirklich nicht einfachen Situation von ausschlaggebender Bedeutung sei und was von Seiten der Politik erwartet werde, antwortete er, es seien zwei Dinge: erstens das Luftverkehrsabkommen und zweitens die erforderliche Infrastruktur, deren Voraussetzungen die Politik bereitstellen sollte. Aus Zürich, so sagte er, werde nie ein Chicago gemacht, das sei nicht die Absicht, und eine neue Piste stehe völlig ausser Diskussion. Aber es gehe darum, die bestehenden Pistensysteme zu optimieren, damit sie entsprechend genutzt werden könnten. Wenn sich z. B. plötzlich ein Fenster auftut, das genutzt werden kann – eine sogenannte Nische –, dann sind heute die bestehenden Flugzeuge in der Regel nicht in der Lage, diese sofort zu nutzen, weil sie, in einer Reihe aufgestellt, keine Ueberholmöglichkeit haben. Es muss demnach zwingend eine Ueberholspur geschaffen werden, und das innert nützlicher Frist.

Das sind für mich bei Artikel 37a zwingende sachliche Gründe für eine klare Regelung mit entsprechender Bundeskompetenz. 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 gebilligt und gutgeheissen ist. Schliesslich müssen wir uns vergegenwärtigen, wie immer die Diskussion im Nationalrat verlaufen ist, dass das Endresultat im Verhältnis von 2 zu 1 zustande kam und dass die Konsequenz unseres neuerlichen Festhaltens ganz einfach das Einigungsverfahren sein wird. Ob wir der Sache in diesem Stadium damit einen Dienst erweisen, das ist die Frage.

Unter diesen Gegebenheiten sollten wir dem Nationalrat zustimmen.

Bundespräsident **Ogi:** Ich möchte Sie dringend bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat, dessen Beschluss mit einem klaren Mehr zustande gekommen ist, zu folgen. Es ist nicht so, wie Herr Küchler gesagt hat. In der Regel sagt er alles richtig, aber dieses Mal muss ich ihm entgegen und klar sagen, dass der Nationalrat nicht so leichtfüssig über dieses Projekt und Konzept hinweggegangen ist. Sie können auch zur Kenntnis nehmen, dass sich der Bundesrat mit dieser Konzeption auseinandergesetzt hat. Der Nationalrat hat an seiner Fassung hauptsächlich mit der Begründung festgehalten, dass Verfahren heute gestrafft und vereinfacht werden müssten und nicht noch ausgebaut und verlängert werden dürften. Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf die zahlreichen parlamentarischen Vorstösse, die eine solche Vereinfachung und Beschleunigung von Bewilligungsverfahren fordern. Auch von Ihnen sind zahlreiche Vorstösse gekommen, aus Ihrem Rat zum Beispiel diejenigen von Herrn Delalay oder gar die Motion der ständerätlichen Kommission für öffentliche Bauten, die inhaltlich die Standesinitiative Wallis übernahm, und nicht zuletzt die Motion der CVP-Fraktion.

In der Sache, d. h. bezüglich der Zuständigkeiten, sind wir uns weitgehend einig. Es geht nur noch um die Frage, ob bei Flughäfen und Flugsicherungsanlagen ein ein- oder zweistufiges Konzessionsverfahren angewendet werden soll. In beiden Fällen ist die Mitwirkung der Kantone und der Gemeinden gleichermaßen sichergestellt, Herr Büttiker. Die Behauptung, nur mit der ständerätlichen Fassung, also dem zweistufigen Verfahren, seien die Interessen und Rechte der Kantone gewahrt, stimmt einfach nicht! Bei der Lektüre der beiden Gesetzestextvarianten können Sie das sehr schnell selber feststellen. Das von Ihnen favorisierte zweistufige Verfahren hat für komplexe Grossprojekte, wie zum Beispiel unsere Neat, mit den zu treffenden umfangreichen Abklärungen sicher seine Vorteile und macht dort auch Sinn. In diesem Fall sind die Dimensionen jedoch völlig anders gelagert. Wir wollen ja keinen neuen Landesflughafen aus dem Boden stampfen. Basel, Genf und Zürich genügen uns. Es geht in erster Linie um zeitgerechte Anpassungen bei bestehenden Flugplätzen oder um den Ersatz von veralteten Flugsicherungsanlagen, um nichts anderes. Insbesondere im Interesse der Flugsicherheit – vergessen Sie die Flugsicherheit nicht – sind wir auf straffe und rasche Verfahren angewiesen.

Ich darf an eine zehnjährige Leidensgeschichte erinnern, man

kann es nicht anders nennen, man muss im Zusammenhang mit der Erneuerung des Drehfunkfeuers Trasadingen von einer zehnjährigen Leidensgeschichte sprechen. Zehn Jahre haben wir uns schwergetan, um dann endlich ein Funkfeuer, das der Sicherheit dient, realisieren zu können. Mit dem zweistufigen Verfahren zementieren Sie gerade in diesem für die Flugsicherheit vitalen Bereich eine unverantwortliche Verlängerung der Verfahrensdauer. Es muss hier gesagt werden, dass Ihr Vorgehen, Ihr Konzept, 7 bis 12 Monate mehr beanspruchen wird als die bundesrätliche Lösung. Es wird 7 bis 12 Monate länger gehen, wenn Sie Ihrem Konzept zustimmen, denn das Vorprüfungsverfahren mit seinen gesetzlich festgelegten Fristen, Herr Büttiker, nimmt allein im besten Fall 7 Monate in Anspruch, und das nur dann, wenn keinerlei Fristverlängerung verlangt wird, was in der Praxis bekanntlich ja nicht vorkommt! Im Normalfall wird es also sicher 8 bis 9 Monate dauern, bis überhaupt das eigentliche Konzessionsverfahren eingeleitet werden kann. Das ist doch genau das Gegenteil dessen, was wir heute brauchen, was heute not tut. Denken Sie an die Verhandlungen, denken Sie an Alcazar, denken Sie an die Schwierigkeiten, die wir im Vergleich mit anderen Flughäfen schon haben. Ich habe in diesem Rat schon mehrmals etwas darüber gesagt. Wenn wir Ihre Lösung wählen und diese Verfahrensdauer für die Anpassung unserer nationalen Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen verlängern, verlieren wir noch jede Wettbewerbsfähigkeit. Wir erschweren damit unter anderem vor allem auch die Ausgangslage der Swissair. Und hier noch einmal das Stichwort Luftverkehrsabkommen mit der EG, aber auch das Stichwort Alcazar: Das dürfen wir in dieser Situation nicht zulassen!

Ich bitte Sie deshalb eindringlich, im Interesse der Sache auf die Linie des Nationalrates einzuschwenken. Grabenkämpfe und Machtdemonstrationen zwischen den beiden Räten können wir uns in der heute schwierigen luftfahrtpolitischen Situation schlichtweg nicht leisten. Wichtig ist jetzt auch, dass wir das Gesetz möglichst rasch in Kraft setzen und im Interesse unserer Landesflughäfen und der Swissair von den Verbesserungen tatsächlich auch Gebrauch machen. Wenn wir das Gesetz in dieser Session nicht verabschieden können, werden wir die ganze Verhandlung mit der EG beeinträchtigen.

Ich muss es sagen: Die Situation auf unserem Flughafen Zürich-Kloten ist heute sehr schlecht. Verspätungen und Warteschlangen in der Luft häufen sich. Man kann nicht mehr landen, weil die Flugzeuge nicht mehr parkieren können. Bauliche Massnahmen, zusätzliche Standplätze, Ueberholspuren auf den Rollwegen sind dringend notwendig. Damit diese einigermaßen speditiv an die Hand genommen werden können und nicht wie das Funkfeuer in Trasadingen zehn Jahre benötigen, brauchen wir das Gesetz jetzt rasch, und zwar in der Fassung des Nationalrates und des Bundesrates.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, hier keine Differenzen mehr zu schaffen.

Ich möchte Sie bitten, zu beachten, was sich im Ausland tut. Ich möchte Sie bitten, zu überlegen, dass der Flughafen Zürich-Kloten für das Mittelland, ja für die ganze Schweiz eine ganz grosse wirtschaftliche Bedeutung hat. Ich möchte Sie bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Gadiant 26 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 12 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.027

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1992 CFF. Gestion et comptes 1992

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. April 1993
Message et projet d'arrêté du 21 avril 1993

Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

Bühler Robert, Berichterstatter: Die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich in den letzten Jahren in eine fast aussichtslose Lage hineinmanövriert. Trotzdem gibt es für das Jahr 1992 Positives zu berichten. Nehmen wir es voraus: Nach wie vor sind im grossen und ganzen die Leistungen der SBB wie etwa die Sicherheit und die Zuverlässigkeit gut. Die Bähnler erbringen bemerkenswerte Dienstleistungen. Der neu zusammengesetzten Generaldirektion dürfen wir Vertrauen schenken; sie ist gewillt zu handeln, und sie ist bereit, rigorose Massnahmen zu ergreifen, um eine Wende zum Besseren herbeizuführen.

Nun aber zu den eher negativen Seiten:

1. Die SBB seien ein Sanierungsfall, sagt die Groupe de réflexion. Und die Direktion stellt selber fest, die SBB seien in einer finanziellen Krise. Wenn es nicht gelingt, durch kurzfristige Massnahmen diese Krise in den Griff zu bekommen, wird mittelfristig und längerfristig nichts aus der Renaissance der Schiene, sondern die Talfahrt würde ungebremst in den Abgrund fahren. Der Bundesrat ist gleicher Meinung; ich zitiere ihn gemäss Seite 11 der Botschaft: «Es ist unabdingbar, dass die SBB im Rahmen ihrer unternehmerischen Möglichkeiten den zweifellos noch verfügbaren Spielraum weiter ausschöpfen. Auch wenn die Rahmenbedingungen ungünstig sind, muss es die primäre Aufgabe der SBB bleiben, Fehlbeträge zu verhindern. Vor diesem Hintergrund erwartet der Bundesrat, dass die eingeleiteten Massnahmen (Reduktion Personalbestand, Optimierung Fahrplan, Abbau Stationsbesetzung, neues Rangierkonzept, neue Güterverkehrskonzepte wie 'Cargo Domizil 2000') noch erweitert und intensiviert werden ...»

Wie stellt der Bundesrat sicher, dass die vorgegebenen Forderungen auch tatsächlich umgesetzt werden? Schon in den letzten Jahren hat der Bundesrat analoge Massnahmen verlangt. Weil sie nichts fruchteten, wurden sie Jahr für Jahr fortgeschrieben, wie eben auch dieses Jahr. Man könnte das belegen und aus den Berichten 1990 und 1991 zitieren. Mit der Durchsetzung dieser harten Massnahmen darf nicht zugewartet werden, bis die von der Groupe de réflexion vorgesehenen Massnahmen analysiert sind. Die Sparpotentiale müssen konsequenter und sofort ausgeschöpft werden.

2. Damit das Parlament vermehrt Mitverantwortung wahrnehmen kann, muss es bei wichtigen Investitionen mitbestimmen können. Mit dem Investitionsvolumen, das wir nur zur Kenntnis nehmen können, sind später nicht mehr beeinflussbare Folgekosten verbunden. Nachdem der Bund für den grössten Teil der SBB-Infrastruktur zuständig ist und diese auch bezahlt, sollte es selbstverständlich sein, dass das eidgenössische Parlament etwas dazu zu sagen hat.

Vor längerer Zeit wurde vom Ständerat eine Motion überwiesen – der Nationalrat wandelte sie leider in ein Postulat um –, die verlangte, dass dem Parlament eine entsprechende Gesetzesrevision zu unterbreiten sei. Danach sollten die Kompetenzen zur Festlegung der Investitionsgrössen mindestens teilweise auf das Parlament verlagert werden. Wann gedenkt der Bundesrat, diesem Auftrag nachzukommen? Auch hier sollten die Auswirkungen der Groupe de réflexion bzw. das neue Leitbild nicht abgewartet werden.

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.076
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	457-460
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 062

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.