

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationsdienst  
3003 Bern  
Tel. 031 322 97 44  
Fax 031 322 82 97  
doc@pd.admin.ch

# Verhandlungen

# Délibérations

# Deliberazioni

Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung von Artikel 86  
BV (07.066)

Financement spécial en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86 Cst (07.066)

Finanziamento speciale per il traffico aereo. Modifica  
dell'articolo 86 Cost (07.066)



VH 07.066

- mit Erlasstext
- avec Texte de l'acte législatif
- contiene testo legislativo

**Datum der Volksabstimmung  
29.11.2009**

**Date de la votation populaire  
29.11.2009**

Weitere Informationen:

[www.parlament.ch](http://www.parlament.ch)

unter Volksabstimmungen

Informations complémentaires :

[www.parlement.ch](http://www.parlement.ch)

sous votations populaires

Den Ratsmitgliedern steht in der **Pressedatenbank** der Parlamentsdienste eine Auswahl von ständig aktualisierten Artikeln zu den einzelnen Volksabstimmungen in einem separaten Ordner zur Verfügung.

Lors de chaque votation populaire, un dossier spécifique régulièrement mis à jour est à disposition des parlementaires dans **la banque de données «Presse»** des Services du Parlement.

Regelmässige Aktualisierungen der Presseschau werden im Extranet des Schweizer Parlaments **e-parl** publiziert.

Cette revue de presse est régulièrement actualisée dans l'extranet du Parlement suisse **e-parl**.

**Verantwortlich für diese Ausgabe:**

Parlamentsdienste  
Dokumentationsdienst  
Kurt Zwimpfer  
Tel. 031 / 322 93 91

**Responsable de cette édition :**

Services du Parlement  
Service de documentation  
Kurt Zwimpfer  
Tél. 031 / 322 93 91

In Zusammenarbeit mit  
Marina Scherz

Avec la collaboration de  
Marina Scherz

**Bezug durch:**

Parlamentsdienste  
Dokumentationsdienst  
3003 Bern  
Tel. 031 / 322 97 44  
Fax 031 / 322 82 97  
doc@pd.admin.ch

**S'obtient aux :**

Services du Parlement  
Service de documentation  
3003 Berne  
Tél. 031 / 322 97 44  
Fax 031 / 322 82 97  
doc@pd.admin.ch

## Inhaltsverzeichnis / Table des matières

Seite - Page

1.	Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations		I
2.	Rednerlisten - Listes des orateurs		III
3.	Zusammenfassung der Verhandlungen Condensé des délibérations		V VII
4.	Verhandlungen der Räte - Débats dans les conseils		
	Nationalrat - Conseil national	06.12.2007	1
	Nationalrat - Conseil national	19.03.2008	8
	Ständerat - Conseil des Etats	26.05.2008	15
	Nationalrat - Conseil national	02.06.2008	21
	Ständerat - Conseil des Etats	22.09.2008	26
	Nationalrat - Conseil national	29.09.2008	29
5.	Schlussabstimmungen - Votations finales		
	Nationalrat - Conseil national	03.10.2008	31
	Ständerat - Conseil des Etats	03.10.2008	32
6.	Namentliche Abstimmungen - Votes nominatifs		33
7.	Bundesbeschluss vom	03.10.2008	41
	Arrêté fédéral du	03.10.2008	43
	Decreto federale del	03.10.2008	45



## 1. Übersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

### 07.066 n Spezialfinanzierung Luftverkehr.

#### Änderung von Artikel 86 BV

Botschaft vom 29. August 2007 zur Schaffung einer Spezialfinanzierung Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung) (BBl 2007 6373)

NR/SR Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen  
Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr

**06.12.2007 Nationalrat.** Eintreten. Das Geschäft geht zur Detailberatung zurück an die Kommission.

**19.03.2008 Nationalrat.** Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

**26.05.2008 Ständerat.** Abweichend.

**02.06.2008 Nationalrat.** Abweichend.

**22.09.2008 Ständerat.** Abweichend.

**29.09.2008 Nationalrat.** Zustimmung.

**03.10.2008 Nationalrat.** Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

**03.10.2008 Ständerat.** Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.  
Bundesblatt 2008 8231

### 07.066 n Financement spécial en faveur du transport aérien. Modification de l'article 86 Cst

Message du 29 août 2007 concernant la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale et la création d'un financement spécial du trafic aérien (FF 2007 6023)

CN/CE Commission des transports et des télécommunications

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien

**06.12.2007 Conseil national.** Entrer en matière.

L'objet retourne à la Commission pour la discussion de détail.

**19.03.2008 Conseil national.** Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

**26.05.2008 Conseil des Etats.** Divergences.

**02.06.2008 Conseil national.** Divergences.

**22.09.2008 Conseil des Etats.** Divergences.

**29.09.2008 Conseil national.** Adhésion.

**03.10.2008 Conseil national.** L'arrêté est adopté en votation finale.

**03.10.2008 Conseil des Etats.** L'arrêté est adopté en votation finale.

Feuille fédérale 2008 7471



## 2. Rednerliste · Liste des orateurs

### Nationalrat · Conseil national

<b>Binder</b> Max (V, ZH) für die Kommission	3, 8 (K), 13 (K), 21 (K), 25 (K), 29 (K)
<b>Fehr</b> Jacqueline (S, ZH)	10
<b>Germanier</b> Jean-René (RL, VS)	10, 23
<b>Hany</b> Urs (CEg, ZH)	12, 23, 30
<b>Hochreutener</b> Norbert (CEg, BE)	4
<b>Hurter</b> Thomas (V, ZH)	10, 11, 13, 24
<b>Lachenmeier-Thüring</b> Anita (G, BS)	11, 24
<b>Leuenberger</b> Moritz, Bundesrat	6, 12, 13, 14, 24, 30
<b>Leutenegger</b> Filippo (RL, ZH)	4
<b>Levrat</b> Christian (S, FR) pour la commission	2 (K), 6 (K)
<b>Marti</b> Werner (S, GL)	5
<b>Rechsteiner</b> Rudolf (S, BS)	25
<b>Schenk</b> Simon (V, BE)	4
<b>Simoneschi-Cortesi</b> Chiara (CEg, TI) pour la commission	3, 9 (K), 13 (K), 22 (K), 30 (K)
<b>Teuscher</b> Franziska (G, BE)	5, 23
<b>Theiler</b> Georges (RL, LU) für die Kommission	1 (K), 6 (K)
<b>Vischer</b> Daniel (G, ZH)	25

### Ständerat · Conseil des Etats

<b>Bieri</b> Peter (CEg, ZG) für die Kommission	15 (K), 17 (K), 19 (K), 26 (K)
<b>Büttiker</b> Rolf (RL, SO)	27
<b>Burkhalter</b> Didier (RL, NE)	17
<b>Diener</b> Verena (CEg, ZH)	19
<b>Fournier</b> Jean-René (CEg, VS)	18
<b>Leuenberger</b> Ernst (S, SO)	18
<b>Leuenberger</b> Moritz, Bundesrat	16, 19, 28
<b>Lombardi</b> Filippo (CEg, TI)	18
<b>Stähelin</b> Philipp (C, TG)	19





### 3. Zusammenfassung der Verhandlungen

#### 07.066      Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung von Artikel 86 BV

##### Ausgangslage

Mit der Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung wird die Grundlage für eine neue Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr geschaffen. Die Spezialfinanzierung soll mit den Mineralölsteuererträgen auf Flugtreibstoffen alimentiert werden.

In seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahr 2004 hat der Bundesrat festgehalten, dass er sich unter Berücksichtigung der Grundsätze der Nachhaltigkeit für eine zusammenhängende, umfassende und prospektive Luftfahrtpolitik einsetzt. Im Bericht hat er weiter angekündigt zu prüfen, inwieweit die Erträge aus der Kerosinsteuer, die heute in die Bundeskasse fließen und teilweise der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) gutgeschrieben werden, künftig zugunsten von Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes, des Schutzes vor widerrechtlichen Handlungen und der technischen Sicherheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können.

Das Ergebnis der Prüfung ist der Entwurf einer Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung, mit dem analog zur SFSV eine Grundlage für eine Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr geschaffen werden soll, damit Erträge aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen zugunsten der Luftfahrt verwendet werden können. Die neue Regelung sieht vor, dass 50 Prozent der Mineralölsteuern und 100 Prozent des Mineralölsteuerzuschlages auf Flugtreibstoffen in die neue Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) fließen.

Aus der neuen SFLV werden teilweise wiederkehrende Ausgaben für die Luftfahrt beglichen, die heute aus den allgemeinen Bundesmitteln bezahlt werden. Daneben sollen neue Subventionstatbestände geschaffen und der SFLV belastet werden. Die Umverteilung der Gelder ist aber angesichts der jährlichen Gesamteinnahmen der SFSV nur marginal. Grundsätzlich sollen die Mittel aus der SFLV schwergewichtig für Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr eingesetzt werden. Daneben sollen sie für Umweltschutzmassnahmen und den Schutz vor Angriffen verwendet werden.

Mit der vorgesehenen Ausgestaltung führt die Errichtung der SFLV zu einer jährlichen Mehrbelastung des Bundeshaushalts in Höhe von knapp 20 Millionen Franken. (Quelle: Botschaft des Bundesrates)

##### Verhandlungen

06.12.2007	NR	Eintreten. Das Geschäft geht zur Detailberatung zurück an die Kommission.
19.03.2008	NR	Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.
26.05.2008	SR	Abweichend.
02.06.2008	NR	Abweichend.
22.09.2008	SR	Abweichend.
29.09.2008	NR	Zustimmung.
03.10.2008	NR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (124:63)
03.10.2008	SR	Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen. (33:7)

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) des Nationalrates beantragte dem Plenum mit knapper Mehrheit, auf die Vorlage nicht einzutreten. Die Kommission hatte zwar eine Detailberatung zu diesem Geschäft durchgeführt, lehnte es aber zum Schluss mit knapper Mehrheit ab. Der **Nationalrat** beschloss jedoch mit 106 zu 76 Stimmen Eintreten und schickte die Vorlage an die Kommission zur erneuten Detailberatung zurück. Gegen Eintreten votierten sämtliche Mitglieder der Grünen und der SP-Fraktion sowie ein Drittel der RL-Fraktion.

Einig waren sich **National- und Ständerat** in der Detailberatung darin, dass die neue Spezialfinanzierung mit der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen erfolgen soll. (Erhoben wird diese Kerosinsteuer auf Flügen im Inland mit privaten Zwecken. Kommerzielle Flüge im Verkehr mit dem Ausland sind aufgrund von internationalen Abkommen davon befreit). Die Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen (2006: rund 44 Millionen Franken) flossen bis anhin je hälftig der Bundeskasse und dem Strassenverkehr zu.

Einig waren sich beide Räte auch, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln Beiträge an Umweltschutzmassnahmen und an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr geleistet werden sollen. Es lagen im Nationalrat verschiedene Minderheitsanträge vor, welche für den Verwendungszweck der zur Verfügung stehenden Summen gezieltere Formulierungen oder eine andere Prioritätensetzung verlangten. So beantragte eine

Minderheit Thomas Hurter (V, SH) explizit die Formulierung, es seien Beiträge für „Lärmschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht“ zu verwenden und nicht nur generell für „Umweltschutzmassnahmen“ (Art. 86 Abs. 3bis Bst. a). Für die Kommission wies Max Binder (V, ZH) im Zusammenhang mit den verschiedenen Präzisierungsanträgen von Kommissionsminderheiten darauf hin, dass es bei dieser Vorlage um die Regelung auf Verfassungsstufe und nicht um die Detailberatung zu einem Gesetz gehe. Das Plenum folgte der Empfehlung der Kommissionsmehrheit und lehnte alle Minderheitsanträge ab.

Bei der Frage, welche Sicherheitsmassnahmen auf Flughäfen aus der Spezialfinanzierung bezahlt werden können, waren die **beiden Kammern** uneinig (Art. 86 Abs. 3bis Bst. b). Der **Nationalrat** wollte nichthoheitliche Aufgaben im Sicherheitsbereich aus der neuen Kasse bezahlen, wie etwa Gepäck- und Passagierkontrollen oder die Bewachung der Flugzeuge. Dies sind Kosten, für die bisher die Flughafenbetreiber selbst aufkamen. Der **Ständerat** wollte wie der Bundesrat die Spezialfinanzierung für Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, namentlich von Terroranschlägen und Entführungen verwenden. Für solche hoheitliche Aufgaben kam bisher die allgemeine Bundeskasse auf. Ernst Leuenberger (S, SO) monierte, es gehe nicht an, dass nichthoheitliche Aufgaben in der Grössenordnung von 9 bis 10 Millionen Franken – wie es der Nationalrat verlangte – mit einem Federstrich der Eidgenossenschaft angelastet und damit die Flughafenbetreiber von diesen Aufgaben entlastet werden. Dadurch würde ein neuer Subventionstatbestand geschaffen.

Die **nationalrätliche** Kommissionsmehrheit beantragte dem Plenum, an seiner Version festzuhalten. Für die Kommission replizierte Max Binder (V, ZH) unter anderem, es seien Bundesrat und Ständerat, welche die hoheitlichen Aufgaben des Bundes an die Spezialfinanzierung delegieren wollten. Terroranschläge richteten sich primär nicht gegen Fluggesellschaften, sondern allenfalls gegen den Flaggenstaat eines Flugzeuges oder gegen den Staat, in welchem sich das betroffene Flugzeug dann befindet. Die Lösung dieser Probleme könne daher nicht aus den Gebühren, die Passagiere auf Inlandflügen entrichten, bezahlt werden. Bei der Terrorbekämpfung handle es sich um eine klassische, hoheitliche Aufgabe des Staates. Die Kommissionsminderheit wollte andererseits im Sinne des Verursacherprinzips, dass für die nichthoheitlichen Sicherheitsmassnahmen auch in Zukunft die Flughafenbetreiber zur Kasse gebeten werden. Der Nationalrat folgte der Kommissionsmehrheit und hielt bei Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b mit 108 zu 62 Stimmen an seiner Version fest.

Der **Ständerat** folgte seinerseits bei dieser letzten Differenz mit 25 zu 17 Stimmen einer Kommissionsminderheit Rolf Büttiker (RL, SO). Die Minderheit empfahl - mit einer verfassungsrechtlich korrekten, vom Nationalrat abweichenden Formulierung – diesem inhaltlich entgegenzukommen. So sollten die verfassungsrechtlich unklaren Begriffe „hoheitlich“ bzw. „nichthoheitlich“ vermieden werden. Sicherheitsaufgaben, die staatlichen Behörden obliegen, können demnach nicht durch die Spezialfinanzierung bezahlt werden. An staatliche Behörden delegierte Aufgaben, die unter die Verantwortung der Flughafenbetreiber oder der Luftverkehrsunternehmen fallen, können jedoch aus der Spezialfinanzierung abgegolten werden. Der **Nationalrat** schloss sich der ständerätlichen Formulierung oppositionslos an.

In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage im Nationalrat mit 124 zu 63 und im Ständerat mit 33 zu 7 Stimmen angenommen. Im Nationalrat nahmen die Mitglieder der bürgerlichen Fraktionen die Vorlage an (mit 2 Gegenstimmen). Sozialdemokraten und Grüne lehnten die Vorlage geschlossen ab.

### 3. Condensé des délibérations

#### 07.066 Financement spécial en faveur du transport aérien. Modification de l'article 86 Cst

##### Situation initiale

La modification de l'art. 86 Cst. crée la base juridique d'un financement spécial de certaines tâches dans le domaine du trafic aérien. Le financement sera assuré par le produit de l'impôt sur les huiles minérales.

Dans son rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004 le Conseil fédéral a manifesté son intention de s'engager en faveur d'une politique aéronautique cohérente, globale et prévoyante, tenant compte des principes du développement durable. Dans cette perspective, il a proposé de mettre à l'étude les possibilités d'affecter le produit de l'impôt sur le kérosène, qui alimente aujourd'hui la caisse fédérale et le financement spécial de la circulation routière, au trafic aérien, notamment en faveur de mesures de protection de l'environnement, de mesures de protection contre les actes illicites et de mesures de sécurité.

Les résultats de l'étude précitée ont donné lieu à un projet de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale, qui prévoit un financement spécial de certaines tâches dans le domaine du trafic aérien par le produit de l'impôt sur les carburants d'aviation à l'instar du financement des tâches liées à la circulation routière.

Les nouvelles dispositions prévoient de réserver la moitié de l'impôt et la totalité de la surtaxe sur les carburants d'aviation au financement spécial du trafic aérien. Ce nouveau dispositif légal permettra de financer en partie des dépenses périodiques en faveur de l'aviation, qui sont aujourd'hui couvertes par les ressources générales de la Confédération. Il permettra en outre de financer de nouvelles subventions.

Mesurée à l'aune des recettes annuelles totales du fonds routier, la redistribution des sommes sera très marginale. Les moyens seront essentiellement affectés au financement de mesures visant à promouvoir un niveau de sécurité élevé dans le domaine du transport aérien. Ils profiteront également à des mesures environnementales et à des mesures de sûreté.

Tel qu'il est prévu, ce financement constituera une charge annuelle supplémentaire de près de 20 millions de francs pour la Confédération. (Source : message du Conseil fédéral)

##### Délibérations

06.12.2007	CN	Entrer en matière. L'objet retourne à la Commission pour la discussion de détail.
19.03.2008	CN	Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.
26.05.2008	CE	Divergences.
02.06.2008	CN	Divergences.
22.09.2008	CE	Divergences.
29.09.2008	CN	Adhésion.
03.10.2008	CN	L'arrêté est adopté en votation finale. (124:63)
03.10.2008	CE	L'arrêté est adopté en votation finale. (33:7)

La Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national a proposé au plénum, à une courte majorité, de ne pas entrer en matière sur ce projet. Après avoir procédé à l'examen par article, elle avait finalement rejeté, de peu, le projet présenté. Par 106 voix contre 76 (dont l'ensemble des Verts et du groupe PS ainsi qu'un tiers du groupe RL), le **Conseil national** a toutefois choisi d'entrer en matière et a renvoyé le projet devant la commission pour un nouvel examen par article.

Lors de l'examen par article, le **Conseil national et le Conseil des États** ont tous deux conclu que le nouveau financement spécial devait être couvert par la moitié des recettes de l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur le kérosène utilisé dans le trafic aérien dans le cadre des vols intérieurs privés, les vols commerciaux effectués dans le cadre du trafic avec l'étranger ne pouvant être imposés en raison des accords internationaux. Les recettes obtenues (qui se montaient à environ 44 millions de francs en 2006) étaient jusqu'à présent versées pour moitié au budget de la Confédération et pour moitié à la circulation routière.

Les deux conseils se sont également accordés sur le fait que les ressources à disposition devaient être affectées au financement de mesures de protection de l'environnement et de renforcement du niveau de sécurité dans le trafic aérien. Au Conseil national, plusieurs propositions de minorité ont été déposées concernant l'utilisation de ces ressources financières afin de préciser la formulation de

l'article ou de modifier les priorités ; ainsi, une minorité emmenée par Thomas Hurter (V, SH) a proposé une formulation précisant explicitement que les contributions devaient être utilisées pour financer des «mesures de lutte contre le bruit que le trafic aérien rend nécessaires» et non pas seulement pour des «mesures de protection de l'environnement» comme le prévoit l'art. 86, al. 3<sup>bis</sup>, let. a. Concernant ces différentes demandes de précision, Max Binder (V, ZH) a souligné, au nom de la commission, que le projet s'inscrivait dans l'optique d'une réglementation générale au niveau constitutionnel et non pas d'un projet législatif. Le conseil a alors suivi la recommandation de la majorité de la commission et rejeté les propositions des minorités.

Par contre, **les deux Chambres** ont adopté des positions divergentes en ce qui concerne l'affectation du financement spécial au renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports (art. 86, al. 3<sup>bis</sup>, let. b). De son côté, le **Conseil national** souhaitait financer, avec les nouvelles ressources de la Confédération, les mesures de sécurité ne relevant pas de l'État (telles que le contrôle des bagages et des passagers ou la surveillance des avions), qui étaient jusqu'à présent prises en charge par les exploitants des aéroports. Le **Conseil des États** s'est rallié, quant à lui, à l'avis du Conseil fédéral, considérant que le financement spécial des mesures devait être consacré à la lutte contre les actes de malveillance à l'encontre du trafic aérien, tels que les attentats terroristes ou les détournements. Cette mission, qui relève de la responsabilité de l'État, était jusqu'à présent financée par le budget général de la Confédération. Ernst Leuenberger (S, SO) a fortement critiqué la position du Conseil national, affirmant qu'il était inacceptable de faire supporter à la Confédération le poids du financement de tâches ne relevant pas de sa responsabilité, tâches qui peuvent représenter 9 à 10 millions de francs, au profit des sociétés exploitant les aéroports et que cela bouleverserait la politique de subventionnement poursuivie jusqu'ici.

La majorité de la commission du **Conseil national** a recommandé au conseil de s'en tenir à sa version du projet : elle a en effet rappelé, par la voix de Max Binder (V, ZH), que c'étaient avant tout le Conseil fédéral et le Conseil des États qui avaient voulu créer un mode de financement spécial pour subventionner les tâches relevant de la responsabilité de l'État. Soulignant que les attentats terroristes ne visaient pas les compagnies aériennes elles-mêmes mais les États, que ce soit celui du pavillon de l'appareil ou celui sur lequel l'appareil se trouve, il a insisté sur le fait que la lutte contre cette menace relevait bien avant tout de la mission de l'État et que le problème ne pouvait pas être réglé via un nouveau financement provenant des taxes acquittées dans le cadre des vols intérieurs. Par ailleurs, la minorité de la commission a souhaité que les exploitants des aéroports continuent d'assumer le financement des mesures de sécurité ne relevant pas de la responsabilité de l'État. Le Conseil national a suivi la majorité de la commission et a décidé, par 108 voix contre 62, de s'en tenir à la version de l'art. 86, al. 3<sup>bis</sup>, let. b, qu'il avait déjà proposée.

Concernant ce dernier point, le **Conseil des États** a suivi, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité de la commission menée par Rolf Büttiker (RL, SO), qui proposait une formulation équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais ne comportant pas la tournure « ne relevant pas de l'État », aussi peu claire que peu constitutionnelle. Ainsi, selon cette proposition, les mesures de sécurité qui tombent sous la responsabilité des autorités publiques ne pourraient pas être financées par le dispositif ; en revanche, les tâches que des exploitants d'aéroports ou des entreprises de transport aérien auraient déléguées aux autorités publiques pourraient, elles, faire l'objet d'une rétribution dudit financement spécial. Le **Conseil national** s'est rallié à cette formulation sans opposition.

Au vote final, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des États. Au Conseil national, le camp rose-vert a fait bloc contre le projet, tandis que les députés du camp bourgeois l'ont très largement adopté (à 2 voix contre près).

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung  
Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Erstrat – Premier Conseil*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6373)

Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)

Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)

*Antrag der Mehrheit*  
Nichteintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Binder, Bignasca, Brun, Fattebert, Hegetschweiler, Hochreutener, Jermann, Simoneschi-Cortesi, Vollmer)  
Eintreten

*Proposition de la majorité*  
Ne pas entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Binder, Bignasca, Brun, Fattebert, Hegetschweiler, Hochreutener, Jermann, Simoneschi-Cortesi, Vollmer)  
Entrer en matière

**Theiler** Georges (RL, LU), für die Kommission: Wenn hier vorne der Gewerkschafter Levrat und der Unternehmer Theiler die Meinung der Kommissionsmehrheit vertreten, dann – das kann ich Ihnen versprechen – beinhaltet das eine ge-

wisse Brisanz und eine gewisse Spannung. Aber wir sind uns in der Frage des Nichteintretens auf diese Vorlage einig. Die KVF hat die Vorlage am 5. November 2007 behandelt. Diese wurde ursprünglich durch die parlamentarische Initiative Hegetschweiler 00.414 beeinflusst und initiiert. Sie sehen, dass sie im Jahr 2000 eingereicht wurde. Für die neuen Mitglieder des Rates: Es dauert etwa sieben Jahre, bis solche Vorstösse behandelt werden; reichen Sie also nicht zu viele neue ein. Der Initiant verlangte, dass die Erträge aus der Besteuerung des inländischen Kerosinverbrauchs des Luftverkehrs für die Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen an den Flughäfen verwendet werden sollten. In der parlamentarischen Initiative wird keine Summe genannt, aber man kann davon ausgehen, dass es sich um die 44 Millionen Franken handelt, die heute zur Diskussion stehen.

Der Bundesrat hat im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahre 2004 angekündigt, dass er prüfen werde, inwieweit diese Idee umgesetzt werden soll, inwieweit man also die 44 Millionen Franken aus dem Kerosintrag, die heute in die Bundeskasse und hier vor allem in die Spezialfinanzierung im Strassenbau fliessen, für Belange des Luftverkehrs verwenden soll. Der Bundesrat schlägt nun folgende Mittelverwendung vor:

Erstens sollen aus diesen 44 Millionen Franken Massnahmen im Bereich der Umwelt finanziert werden, also nicht nur gegen Lärmemissionen, sondern ganz generell. Er spricht in der Botschaft von 11 Millionen Franken.

Zweitens geht es um den Schutz vor widerrechtlichen Handlungen, also darum, die Sicherheit an den Flughäfen, aber auch in den Flugzeugen zu gewährleisten. Dazu braucht es ja Personal; diese Leute müssen ausgebildet und eingesetzt werden. Es handelt sich um einen Betrag von 11 Millionen Franken, der ebenfalls aus diesem Topf finanziert werden soll.

Drittens geht es um die technische Sicherheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr. Hier geht es um etwa 22 Millionen Franken, und da geht es im Wesentlichen auch um eine Quersubventionierung, auf welche ich noch zu sprechen kommen werde.

Sie müssen sich bewusst sein, dass wir hier über eine Verfassungsänderung diskutieren; es geht um Artikel 86 der Bundesverfassung, der geändert werden soll. Damit ist selbstredend verbunden, dass wir eine obligatorische Volksabstimmung für diese Vorlage durchführen müssen, sollten Sie auf sie eintreten. Sie müssen aber auch wissen, dass wir mit dieser Vorlage keine grundsätzlich neuen Aufgaben, sondern lediglich eine Umfinanzierung der bereits bestehenden Aufgaben beschliessen würden. Zum Teil wäre das natürlich eine unterstützende Finanzierung, was zum Beispiel den Lärmbereich und den Umweltbereich anbelangt. Die Hälfte des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen – es geht wie erwähnt um 44 Millionen Franken – soll nicht mehr für den Nationalstrassenbau, sondern für die vorgenannten Aufgaben verwendet werden.

Nun zu den Verhandlungen in der Kommission: Wir haben verschiedene Bereiche diskutiert und Fragen gestellt; ich gehe diese nun im Einzelnen durch. Da stand erstens die Frage im Raum, inwieweit eigentlich das Verursacherprinzip mit einer solchen Spezialfinanzierung infrage gestellt oder geritzt werde. Wir schaffen ja mit einer Verfassungsänderung quasi ein «Spezialkässeli», und da kann man natürlich mit Fug und Recht sagen, dass grundsätzlich die Gebühren für die verursachergerechte Finanzierung das geeignete Instrument seien. Natürlich muss man zugestehen, dass diese Gebühren ja nicht gleichmässig anfallen, sodass die verursachergerechte Verwendung nicht ganz einfach ist. Ein Teil der Kommission ist auf jeden Fall der Auffassung, dass wir hier mit diesem neuen Fonds das Verursacherprinzip infrage stellen.

Zweitens stellt sich die Frage der Zweckentfremdung: Man kann natürlich sagen – das war ja auch die ursprüngliche Idee von Herrn Hegetschweiler –, dass die Verwendung der Mittel aus der Besteuerung des Flugtreibstoffes zweifellos eine Zweckentfremdung darstellt. Denn man verwendet heute Mittel für die Strasse, welche eigentlich der Flugver-

kehr im Inland erbringt. Das ist nicht konsequent. Auf der anderen Seite müssen wir sehen, dass wir hier von 44 Millionen Franken sprechen, wobei etwa 4 Milliarden Franken für den gesamten Strassenbereich vorgesehen sind. Von diesen 4 Milliarden Franken geht 1 Milliarde ohnehin in die Bundeskasse. Damit werden Löhne und alles andere gezahlt, was im Bundeshaus anfällt. Das ist also auch eine Zweckentfremdung, welche in einem viel höheren Mass anfällt. Wenn Sie an die LSVA denken, dann werden Sie feststellen, dass der grösste Teil davon in den Agglomerationsfonds und in die Neat fliesst; aber das hat ja eigentlich mit der Strasse letztendlich wieder wenig oder gar nichts zu tun. Es würde also wahrscheinlich zu weit führen, hier das Prinzip der Zweckentfremdung nun einfach als alleiniges Motiv anzuführen.

Zu Diskussionen Anlass gegeben hat auch die Frage, wie weit man hoheitliche Aufgaben – die Ausbildung und der Einsatz von Sicherheitskräften gehören sicher dazu – über eine Spezialfinanzierung regeln soll. Soll man eine Verfassungsänderung machen, um für diesen Bereich 11 Millionen Franken bereitzustellen? Ein Teil der Kommission fand, das gehe nun wirklich zu weit, und man war sich dann auch in der Detailberatung einig, dass man diesen Bereich streichen sollte – ich komme darauf zurück.

Man kann im Weiteren eine Diskussion über die Quersubventionierungen führen. Ich habe das vorhin angesprochen. Es ist klar, dass bei den Anfluggebühren heute eine Quersubventionierung stattfindet. Die grossen Flughäfen ziehen selbstverständlich zu viele Gebühren ein, und die kleinen Regionalflughäfen in der Schweiz werden mit etwa 11 Millionen Franken quersubventioniert – diese Summe wurde uns genannt. Es ist eigentlich unbestritten, dass eine solche Quersubventionierung notwendig ist, weil sonst die Regionalflughäfen gar keine Überlebenschance mehr hätten, und das will ja niemand. Die Frage, ob es dazu eine Verfassungsänderung braucht, ist aber sicher berechtigt. Die Mehrheit sagt, es brauche eine solche Verfassungsänderung nicht.

Ein weiterer Bereich ist der Lärmschutz. Kollege Hegetschweiler hat mit seiner parlamentarischen Initiative klar verlangt, dass 44 Millionen Franken eingesetzt werden, um die Lärmfonds zu öffnen. Man vermutet, dass an den Flughäfen Massnahmen für über 1 Milliarde Franken finanziert werden müssen, aber auch Entschädigungen, um die Eigentümerinnen und Eigentümer in Flughafennähe zu entschädigen. Wenn Sie das über zwanzig Jahre berechnen, würden 44 Millionen eine einigermaßen beträchtliche Summe ergeben. Mit der Vorlage des Bundesrates sind die 44 Millionen Franken aber nun auf 7 bis 8 Millionen Franken geschrumpft. Da kann man sich fragen, ob es sich lohnt, für 7 oder 8 Millionen Franken eine Verfassungsänderung vorzunehmen; das ist dann wirklich ein kleiner Tropfen.

Letztendlich wurde auch relativ lange über die Frage der Mehrbelastung des Bundes diskutiert. Es mag ja einigermaßen erstaunen, dass es gemäss Botschaft zu 20 Millionen Franken Mehrbelastung für den Bundeshaushalt führt, wenn 44 Millionen Franken vom einen Topf in den anderen Topf gelegt werden. Die Auskünfte – ich glaube, man kann das mit Fug und Recht sagen – waren dann relativ ausführlich. Man hat uns ein schönes Schema gezeigt. Vereinfacht kann man es wie folgt erklären: Bisher wurden diese 44 Millionen Franken in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr gelegt. Weil die Spezialfinanzierung Strassenverkehr aber ohnehin einen Überschuss aufweist und die 44 Millionen auf der Kostenseite gar nicht ausgegeben werden, ist es faktisch keine Ausgabe. Neu wird von diesen 44 Millionen aber eben rund die Hälfte für Sicherheit und für hoheitliche Aufgaben verwendet, und das betrifft natürlich das ordentliche Budget. Dadurch entsteht plötzlich eine Mehrbelastung für den Bundeshaushalt. Für mich ist das ein Stück weit Zahlenspielerei. Ich war selber erstaunt, dass wir da so komplizierte Strukturen haben.

Zum Schluss teile ich Ihnen nun die Entscheide der Kommission mit: Die Kommission hat zu Beginn der Diskussion mit 6 zu 6 Stimmen bei 7 Enthaltungen mit Stichentscheid des

Präsidenten Eintreten beschlossen. Sie können daraus entnehmen, dass wir eine Detailberatung durchgeführt haben. Diese verlief auch wieder sehr kontrovers. Ein Antrag Binder, die Umweltschutzbeiträge – also ausgerechnet das, was Herr Hegetschweiler verlangt hat – komplett zu streichen, ist durchgefallen. Das hat dann natürlich immerhin die SVP-Delegation irgendwie «upset» gemacht. Mein Antrag, die hoheitlichen Aufgaben, diese 11 Millionen Franken, eigentlich zu streichen, ist dann ganz knapp durchgegangen. Offenbar hat das wieder andere verärgert. So sind wir dann in die Gesamtabstimmung gestiegen. Da hat sich wenigstens die Gruppe jener, die sich der Stimme enthalten hatten, von 7 auf 0 verkleinert und damit aufgelöst; alle haben da mitgestimmt. Gemeinsam haben wir mit 10 zu 9 Stimmen Nicht-eintreten auf diese Vorlage beschlossen.

Ich empfehle Ihnen wie Kollege Levrat mit viel Herzblut den Antrag der Kommissionsmehrheit auf Nichteintreten.

**Levrat Christian (S, FR), pour la commission:** De quoi s'agit-il dans ce débat? Il s'agit de modifier l'article 86 de la Constitution fédérale pour prévoir un financement spécial de certaines tâches liées au trafic aérien, ceci par le biais de l'impôt sur le kérosène.

Le Conseil fédéral entend appliquer à l'échelle réduite de l'aviation le système retenu en matière de circulation routière. Trois tâches devraient être financées par ce biais: premièrement, des mesures de protection de l'environnement; deuxièmement, des mesures de contrôle et de sécurité; et, troisièmement, des mesures de sécurité liées au trafic aérien, secteur que l'on nomme par le terme anglais de «safety». Chacun s'accorde à reconnaître que le trafic aérien pourrait en principe s'attendre à ce que le produit de l'impôt sur le kérosène ne soit pas attribué, comme à ce jour, pour moitié à la construction routière, pour l'autre à la caisse générale de la Confédération.

La nouvelle disposition proposée par le Conseil fédéral permettrait de mettre 44 millions de francs à disposition de l'aviation. Toutefois, une partie des tâches prévues sont aujourd'hui déjà assumées par la Confédération, de sorte que les coûts supplémentaires pour la caisse fédérale ne se monteraient pas à 44 millions, mais à 18 millions de francs seulement pour les trois mesures prévues: protection de l'environnement, «security» et «safety».

La majorité de la commission vous propose de ne pas entrer en matière sur cette proposition, ceci après avoir elle-même procédé à une discussion par article. Cette décision a été prise par 10 voix contre 9.

Les motifs qui ont retenu notre attention sont les suivants: d'abord, il s'agit d'une modification constitutionnelle, ce qui signifie en clair une votation populaire. Si nous entendons que ce projet passe l'obstacle d'une votation populaire, nous devons y prêter une attention toute particulière, être clairs à la fois dans nos idées et dans nos objectifs. Malheureusement, ni le projet lui-même, ni les débats au sein de la commission ne nous ont permis d'éclaircir les objectifs du fonds spécial proposé.

Prenons les trois mesures séparément. Qu'en est-il des mesures environnementales? Le projet ne nous dit pas avec précision de quelles mesures il s'agit. Pour les uns, il s'agit avant tout de mesures de lutte contre le bruit. Monsieur Theiler vient de le rappeler, les mesures globales de lutte contre le bruit s'élèvent à 1 milliard de francs uniquement pour l'aéroport de Zurich-Kloten.

La création d'un fonds spécial permettrait de prendre des mesures de ce type à hauteur de 7 à 8 millions de francs par année. Dès lors, il est illusoire d'espérer financer l'ensemble des mesures de lutte contre le bruit par l'intermédiaire du fonds spécial. Ces mesures de protection de l'environnement sont du reste combattues par une minorité de la commission emmenée par Monsieur Binder. Il est fort à craindre qu'elles le soient également en cas de votation populaire.

Le deuxième type de mesures, c'est celui concernant la sécurité et le contrôle. La majorité de la commission a considéré qu'il s'agissait de mesures qui relèvent de la souveraineté de l'Etat et qu'elles n'ont pas à être financées par un

fonds spécial. La création dudit fonds est du reste critiquée par la moitié des cantons ou presque, ainsi que par la Conférence des directeurs cantonaux des finances pour des motifs liés à la politique financière de la Confédération.

Troisièmement, les mesures liées à la sécurité du trafic aérien ne sont pas contestées à ce stade – ce sont les seules –, mais elles portent en germe des tensions importantes puisque tous s'accordent à considérer qu'il y a aujourd'hui un subventionnement croisé des aéroports régionaux par l'intermédiaire des taxes prélevées à l'aéroport de Zurich-Kloten. C'est la raison pour laquelle nous devons nous attendre, en cas de votation populaire, à une discussion régionaliste qui pourra être vive par moments.

Pour la majorité des membres de la commission, les contenus de cette réforme sont trop vagues, les intérêts trop divergents pour mener sur cette base une campagne de votation qui présente des chances raisonnables de succès. Il nous a paru dès lors plus sage de stopper le processus à ce stade déjà, non sans avoir examiné en détail le projet proposé. Il s'ajoute à cela le fait que la modification constitutionnelle proposée en votation populaire qui s'ensuivrait nous paraît constituer une procédure un peu disproportionnée pour les montants dont il est question ici, un peu disproportionnée aussi pour résoudre la question du financement des mesures spécifiques au trafic aérien. Plutôt que de constituer un fonds spécial, ce qui nous contraindrait à modifier la Constitution, nous souhaiterions procéder, de façon à garantir le financement des tâches liées au trafic aérien, par l'intermédiaire de modifications législatives et non pas constitutionnelles, quitte à renoncer à la création d'un fonds spécial.

Vu ce qui précède, nous proposons de rejeter les propositions de modification constitutionnelle et, partant, de ne pas entrer en matière sur ce projet qui nous paraît extraordinairement vague dans ses objectifs et très hasardeux sur le plan politique.

**Binder Max (V, ZH):** Ich möchte Ihnen dazu verhelfen, dass der heutige Tag nicht zum Tag des Nichteintretens wird. Mit ebenso viel Herzblut wie bei der letzten Vorlage vertrete ich bei dieser Vorlage nun den anderen Standpunkt: jenen für Eintreten.

Es geht heute nicht um das, was Herr Theiler vorgetragen hat, nämlich ums Detail. Es geht heute nicht darum, Massnahmen zu bestimmen, es geht heute nicht um Geld, es geht um keinen Franken. Die Verteilung können wir, wenn wir eintreten, dann in einer späteren Phase der Spezialgesetzgebung regeln. Heute geht es um den Grundsatz, und der Grundsatz ist sehr wichtig. Ich begreife, was Herr Theiler am Anfang gesagt hat. Am Prädikat Gewerkschafter bei Herrn Levrat habe ich keine Zweifel, allerdings zweifle ich etwas an der unternehmerischen Haltung von Herrn Theiler, gerade bei diesem Geschäft, denn hier geht es um ein klassisches Geschäft unternehmerischen Handelns.

In Luftfahrtkreisen wird seit längerer Zeit der Vorwurf erhoben, die heutige Verwendung der Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen sei nicht sachgerecht, weil die Gelder nicht zugunsten der Luftfahrt, sondern für den Strassenverkehr verwendet werden. Tatsache ist, dass die Flugtreibstoff-Steuererträge heute zum grössten Teil in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fliessen und mit diesen Mitteln dann auch letztlich Strassen finanziert werden. Der Bund wendet heute für die Luftfahrt gesamthaft etwa rund 100 Millionen Franken auf. Davon entfallen drei Viertel auf Personal- und Sachaufwand des Bazl und ein Viertel auf wiederkehrende Ausgaben für internationale Zivilluftfahrtorganisationen, vor allem auch Ausgaben für Sicherheitsbeauftragte, die sogenannten «Tigers» und «Foxes», und Beiträge an Eurocontrol.

Der Bundesrat hat diese Situation richtigerweise erkannt. In seinem Bericht von 2004 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz erklärt er sich bereit, zu prüfen, ob die Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen künftig zugunsten der Luftfahrt verwendet werden können. Er schlägt deshalb als Ergebnis dieser Überprüfung heute diese Spezialfinan-

zierung vor, was aber zwingend zuerst eine Volksabstimmung zu Artikel 86 der Bundesverfassung bedingt.

Die Vorlage wurde in der Kommission, wie das richtigerweise gesagt wurde, knapp abgelehnt. Die Verwendung der Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen zugunsten der Luftfahrt ist mittelfristig die einzige Möglichkeit, zusätzlich Mittel für den Luftverkehr zu erhalten. Wenn wir diese Vorlage ablehnen, profitiert weiterhin der Strassenverkehr von diesen Geldern, was an und für sich überhaupt nicht sachgerecht ist. Ich kann Ihnen auch sagen, dass sämtliche Strassenverkehrsverbände, auch der Touring Club Schweiz, für diese Vorlage eintreten, im Sinne einer wesensgerechten Finanzierung der verschiedenen Verkehrsarten. Wenn wir nicht eintreten, müssen wir uns weiterhin vorwerfen lassen, dem Bericht über die Luftfahrtpolitik, von dem wir auch in diesem Rat zustimmend Kenntnis genommen haben, zu widersprechen. Wir haben uns dort unter anderem für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt ausgesprochen, und hier kann das nun geschehen.

In der Kommission wurde länger über die künftige Aufteilung der Gelder diskutiert. Hier geht es wirklich noch nicht um das, und es geht auch nicht darum, die parlamentarische Initiative Hegetschweiler zu erfüllen; sie wird mit diesem Geschäft nicht abgeschrieben. Übrigens ist noch interessant, dass Herr Hegetschweiler – wie Sie aus den Unterlagen ersehen – in dieser Minderheit mitmacht: Er ist für Eintreten. Es ist also nicht so, dass Herr Hegetschweiler, der Initiator der parlamentarischen Initiative 00.414, «Lärmschutz auf Landesflughäfen. Finanzierung der gesetzlichen Massnahmen», hier eine andere Haltung vertreten würde.

Wenn Sie heute eintreten, haben Sie also in einer späteren Phase die Möglichkeit, in einem Gesetz zu sagen, wie Sie im Detail die Massnahmen gestalten und welche Gelder Sie für welche Massnahmen zur Verfügung stellen wollen. Hier geht es – ich sage es noch einmal – vor allem um die Erfüllung von Zusagen des luftfahrtpolitischen Berichtes 2004 des Bundesrates, die Sie mitgetragen haben. Insofern entspricht der Vorschlag des Bundesrates genau dem, was Sie damals auch gutgeheissen haben.

Ich beantrage Ihnen aus diesem Grund, auf die Vorlage einzutreten und damit in Umsetzung eben dieses luftfahrtpolitischen Berichtes etwas für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt zu tun. Wir haben nicht viele luftfahrtpolitische Möglichkeiten, dies zu tun, wir haben nicht allzu viele Vorlagen in diesem Bereich. Heute bietet sich Ihnen die Gelegenheit, mit einem positiven Entscheid die Grundlage für eine gute und gerechte Lösung bei der Finanzierung der verschiedenen Verkehrsträger zu gewährleisten.

Ich bitte Sie, der Minderheit zuzustimmen.

**Simoneschi-Cortesi Chiara (CEG, TI):** Dans son rapport sur la politique aéronautique de la Suisse 2004, le Conseil fédéral avait manifesté son intention de s'engager en faveur d'une politique aéronautique cohérente, globale et prévoyante, tenant compte des principes du développement durable. Dans cette perspective, il a proposé de mettre à l'étude les possibilités d'affecter le produit de l'impôt sur le kérosène, qui alimente aujourd'hui la caisse fédérale et le financement spécial de la circulation routière, au trafic aérien, notamment en faveur de mesures de protection de l'environnement, de mesures de protection contre les actes illicites et de mesures de sécurité. Le groupe démocrate-chrétien approuve cette intention et vous demande d'entrer en matière. Voici quelques arguments.

Tout d'abord, grâce à ce projet, le Conseil fédéral concrétise ce qu'il a écrit dans le rapport sur la politique aéronautique. Le groupe démocrate-chrétien avait soutenu ce rapport et nous sommes donc contents qu'il concrétise maintenant ce qu'il avait promis. Je vous rappelle qu'il n'y a pas seulement Zurich et Genève, il y a aussi les aéroports régionaux qui ont quand même une tâche importante; ils constituent un réseau important de notre pays. C'est un pays touristique, qui a des places financières, et l'aviation est un moyen important de transport. C'est aussi un transport public.

Deuxièmement, outre l'amélioration des conditions-cadres pour l'aviation, la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires est la façon la plus efficace de favoriser la compétitivité de notre système d'aviation. La proposition d'affecter l'impôt sur les carburants d'aviation à l'aviation – parce que maintenant, dans le fond, cet argent est affecté à la circulation routière, qui n'a rien à voir avec l'aviation – est une question de justice: «Date a Cesare quel che è di Cesare.» Si c'est l'aviation qui procure, avec le surcoût du kérosène, 44 millions, il est juste que ces 44 millions reviennent à l'aviation. Donc, c'est une question de justice. Et puis la solution est appropriée.

A l'avenir, ce produit reviendra au mode de transport générant les recettes, à savoir au transport aérien.

Le projet conduira à une augmentation des moyens de la Confédération en faveur de l'aviation suisse sans que la charge pour la Confédération soit trop importante. On l'a déjà dit: selon les chiffres qu'on a reçus – mais cela, c'est une tâche pour plus tard –, ce sont 44 millions de francs qui seront ainsi disponibles; Monsieur Hochreutener entrera après dans le détail de ces chiffres.

Le projet a reçu un accueil positif de la majorité des participants à la consultation: en effet, les cantons et les associations consultés ont été, dans leur majorité, favorables à ce projet.

Cette modification de la Constitution est une décision de principe: aujourd'hui, on ne va pas discuter ou décider comment ces 44 millions de francs vont être répartis entre les trois tâches. Ces trois tâches sont explicitées dans l'arrêté fédéral relatif à la modification de l'article 86 de la Constitution: des contributions pour la protection de l'environnement, pour des mesures de sûreté et pour la sécurité. Ici, aujourd'hui, on décide du principe, de la base constitutionnelle pour changer ce système et faire revenir à l'aviation l'argent qu'elle procure. Donc, il n'est pas question de dire combien d'argent ira à la protection de l'environnement, combien ira à la sécurité.

En outre, le groupe PDC/PEV/PVL ne voudrait pas que des tâches que la Confédération a et qu'elle finance déjà par le biais du budget, soient payées après par ce fonds. Cela ne serait pas juste, car la sûreté et la sécurité relèvent de l'Etat et on doit les financer par le budget ordinaire. Mais cela, c'est une discussion qu'on fera après, quand nous aurons décidé à propos de la base constitutionnelle.

Pour ma part aussi, je vous dis qu'il ne s'agit pas de concrétiser l'initiative parlementaire Hegetschweiler. Ladite initiative est actuellement examinée par une sous-commission; elle suit le processus normal de traitement. Cette initiative n'a rien à faire avec cette modification de la Constitution, qui est nécessaire pour améliorer la situation de l'aviation civile, pour supprimer les subventions croisées qu'il y a entre l'aéroport de Zurich et les autres aéroports. Il s'agira de soulager certaines tâches à l'aéroport de Zurich – mais pas trop –, tout en cherchant à ne pas grever le budget des aéroports régionaux.

Je vous demande donc d'entrer en matière.

**Hochreutener** Norbert (CEg, BE): Die CVP-Fraktion ist einstimmig für die Minderheit, d. h., wir wollen auf die Vorlage eintreten.

Heute besteht eine Ungleichbehandlung der Verkehrsträger, wenn die einen das Geld, das sie über Abgaben erwirtschaften, für ihre Zwecke einsetzen können und die anderen nicht. Das ist ungerecht. Das Flugbenzin muss so für die Finanzierung der Strasse aufkommen. Wo liegt da die Logik? Das wollen wir jetzt ändern. Die 44 Millionen Franken an Treibstoffabgaben – also der Ertrag aus der Abgabe auf Kerosin – sollen künftig für Zwecke im Zusammenhang mit der Luftfahrt eingesetzt werden können. Das ist nichts anderes als gerecht und logisch. Dafür sind die entsprechenden Verbände des Flugverkehrs, das ist eine Selbstverständlichkeit. Dafür sind aber auch die Autoverbände, sie sagen das klar. Das ist eigentlich weniger selbstverständlich, aber es ist so. Die Ungleichbehandlung muss also aufhören.

Wir debattieren heute, wie das schon gesagt wurde, nur über Eintreten. Wenn Sie eintreten, folgt die Detailberatung später. Dennoch ist klar, wofür die Beiträge in etwa verwendet werden, nämlich für den Lärmschutz, für die Safety, d. h. für die Flugsicherheit, und für die Security, d. h. für die Sicherheitsmassnahmen gegen den Terrorismus. Dafür, Kollege Theiler, braucht es nun mal eine Verfassungsänderung. Es ist eine Änderung der Zweckbestimmung, nichts anderes. Wie viele Millionen Franken davon betroffen sind, spielt keine Rolle, es geht einfach um einen anderen Zweck.

Heute geht es aber zunächst um Grundsätzliches, wie gesagt. Wir werden später über die Details sprechen. Aber jetzt schon kann man sagen, dass die Mittel sinnvoll eingesetzt werden. Der Lärmschutz wird immer wichtiger, die Sicherheit gegen den Terrorismus und auch im Bereich Flugsicherheit beansprucht immer mehr Mittel. Nun geht dies einigen zu weit, den anderen zu wenig weit. Die einen möchten gerne mehr Mittel für Lärmschutz, die anderen finden, die Sicherheit sei durch den Staat zu finanzieren. Deshalb hat eine Koalition zwischen Bürgerlichen und Linken/Grünen in der Kommission zu einem knappen Nichteintretensentscheid geführt. Beide Gruppen bedenken aber nicht, dass die mittlere Lösung der Vorlage besser ist als gar nichts. Das Bessere ist halt dann leider manchmal doch der Feind des Guten. Nichteintreten aber wäre ein völlig falsches Signal. Dann hätten wir gar nichts.

Behalten wir also lieber den Spatz in der Hand, als an die Taube auf dem Dach zu denken, und beschliessen wir heute Eintreten auf die Vorlage.

**Leutenegger** Filippo (RL, ZH): Die heutige Regelung ist sicher unbefriedigend. Die Frage stellt sich mir eigentlich so: Machen wir eine neue Regelung, die eine Verschlimmderung darstellt, oder eine Regelung, die eine echte Verbesserung bringt? Die ursprüngliche Idee der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler war vor allem die zweckgebundene Finanzierung des Lärmschutzes durch den Mineralölsteuerszuschlag beim Flugbenzin auf Inlandflügen. Dazu braucht es eine Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung.

Mit der neuen, durch den Bundesrat vorgeschlagenen Spezialfinanzierung im Luftverkehr sollen nun jährlich 44 Millionen Franken zweckgebunden ausgegeben werden, und zwar 22 Millionen für die technische Sicherheit, 11 Millionen für den Umweltschutz, 6 bis 7 Millionen davon für den Lärmschutz, und 11 Millionen für Massnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen. Sie sehen: Die Vorlage hat mit dem Gedanken der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler nicht mehr viel gemeinsam, denn von den jährlich 44 Millionen Franken sollen nur noch 6 bis 7 Millionen für den Lärmschutz verwendet werden. Die Bereiche Sicherheit und Abwehr widerrechtlicher Handlungen sind hoheitliche Aufgaben und gehören aus unserer Sicht nicht in diese Zweckbindung. Der Bundeshaushalt wird trotz zweckgebundener Einkünfte mit 20 Millionen Franken belastet, weil ein Teil der Ausgaben natürlich Subventionen sind und deshalb in die ordentliche Rechnung kommen.

Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass wir die ganze Operation, also eine Verfassungsänderung, für jährlich 6 bis 7 Millionen Franken durchziehen würden. Dies scheint uns, gemessen am ursprünglichen Lärmschutzziel, doch sehr unverhältnismässig. Von uns aus gesehen ist das eigentlich eher eine Verschlimmderung. Deshalb empfiehlt Ihnen unsere Fraktion mit einem Stimmenverhältnis von 16 zu 6, der Kommissionsmehrheit zu folgen und auf das Geschäft nicht einzutreten.

**Schenk** Simon (V, BE): Die SVP-Fraktion ist hier ausnahmsweise nicht ganz geschlossen, der Kommissionssprecher hat bereits darauf hingewiesen. In der Kommission waren wir mehrheitlich gegen Eintreten und haben Kollege Binder im Regen stehen lassen. In der Fraktion war es ein Zufallsentscheid, knapp für Nichteintreten. In der Zwischenzeit dürfte sich die Meinung eher in Richtung Eintreten verschoben haben; nicht zuletzt auch, weil die Fachleute es eigentlich wünschen, dass wir da den Flugverkehr unterstützen.



Die Argumente, die für Eintreten sprechen, die auch für mich und einen Teil unserer Fraktion Gültigkeit haben, hat Kollege Binder ausführlich dargelegt; ich gehe nicht mehr darauf ein. Ich gehe eher auf die Punkte ein, die in unserer Fraktion für das Nichteintreten entscheidend waren:

Einerseits ist eine Änderung der Verteilung der Erträge der Luftfahrt aus der Verbrauchssteuer zu begrüssen. Die Vorlage setzt jedoch andererseits zu sehr auf umweltschützerische Massnahmen. Die einen wollen Geld für die Umwelt, die anderen für den Lärmschutz. In der Botschaft des Bundesrates ist eine ganze Palette möglicher Nutzniesser aufgezählt. Sicher müssen diese Punkte, falls wir heute eintreten, noch im Detail diskutiert werden.

Der zweite Grund, weshalb ein Teil unserer Fraktion für Nichteintreten ist, ist die Tatsache, dass mit der vorgesehenen Ausgestaltung der Vorlage der Bundeshaushalt mit jährlich 20 Millionen Franken mehr belastet wird, je nachdem, wie man es auslegt. Insgesamt hatten wir den Eindruck, es gehe hier einfach darum, dass Gelder von einem Topf in einen anderen verschoben werden. Auch diesbezüglich müsste sicher im Detail noch intensiv diskutiert werden.

Die SVP-Fraktion wird wahrscheinlich mehrheitlich den Minderheitsantrag Binder unterstützen, in dem Sinne, dass wir auf die Vorlage eintreten werden.

**Teuscher Franziska (G, BE):** Die heutige Regelung bei der Finanzierung der Luftfahrt ist tatsächlich auch für die grüne Fraktion unbefriedigend. Der Luftverkehr verursacht extrem hohe externe Kosten für Umwelt, Klima sowie Gesundheit der Bevölkerung. Diese werden nicht durch den Verursacher, den Luftverkehr, bezahlt. Trotzdem ist die grüne Fraktion nicht für Eintreten auf diese Vorlage, weil es aus unserer Sicht keine Notwendigkeit gibt, heute diesen Spezialfonds zu bilden. Es würde sich um eine unbefriedigende Verfassungsänderung handeln. Das Resultat in der Kommission betrug 10 zu 9 Stimmen und zeigt eigentlich, dass uns der Bundesrat eine unausgelegene Vorlage aufgetischt hat, bei der wir nicht das Volk bemühen sollten, um darüber zu entscheiden.

Ich möchte in vier Punkten ausführen, warum die grüne Fraktion nicht für Eintreten auf diese Vorlage ist:

1. Für die Grünen ist klar: Der Luftverkehr verursacht grosse externe Kosten; Umwelt, Lärm, Klima und Gesundheit habe ich bereits erwähnt. Wir möchten auch bei der Luftfahrt das Verursacherprinzip konsequent umsetzen. Dazu müssten wir aber in erster Linie eine Kerosinbesteuerung einführen, welche der Luftfahrt alle Kosten anlasten würde, die sie verursacht. Deshalb haben die Grünen auch verschiedene Vorstösse deponiert, die den Bundesrat beauftragen, in diesem Bereich endlich vorwärtszumachen. Würden wir nämlich diese Verbrauchssteuer einführen, würden uns Mittel in der Grössenordnung von 1 bis 2 Milliarden Franken zur Verfügung stehen, um all die Schäden zu begleichen, die die Luftfahrt verursacht. Dafür würde es sich lohnen, einen Verfassungsartikel zu beschliessen.

2. Zum Umweltschutz, der über diesen Fonds finanziert werden sollte: Die Lärmbekämpfung steht da im Fokus, doch bei 44 Millionen Franken für drei Aufgaben kann der Lärmschutz nicht vollumfänglich finanziert werden. Es bleibt also auch mit diesem vorgeschlagenen Fonds die unschöne Situation, dass wir einen Teil der Lärmschutzmassnahmen über diesen Fonds und weiterhin einen Teil über die Lärmabgabe finanzieren würden. Der Fonds ist in erster Linie eine Quersubventionierung zugunsten der Regionalflughäfen, und diese Subventionierung wollen wir Grünen nicht.

3. Zur Umverteilung: Die Umverteilung über diesen Fonds ist sehr marginal; es geht um 44 Millionen Franken für drei Aufgaben. Sie können sich vorstellen, wie viel Geld da für jede dieser drei Aufgaben noch zur Verfügung steht. Zudem laufen wir Gefahr, dass dann argumentiert wird, dass alle Massnahmen für Lärmschutz über diesen Fonds finanziert werden sollen, was letztlich heissen würde, dass wir weniger Geld als bis anhin für den Lärmschutz aufwenden würden.

4. Zu den finanzpolitischen Überlegungen: Es gibt mit solchen Spezialfonds eine Ungleichbehandlung der verschie-

denen staatlichen Aufgaben. Der Luftverkehr wird mit einem solchen Fonds gegenüber anderen staatlichen Aufgaben bevorzugt, die über keine Spezialfinanzierung verfügen. Auch die grüne Fraktion will mit dieser Ungleichbehandlung, wie das Herr Hochreutener vorhin genannt hat, aufhören, aber für uns ist eben genau die Schaffung einer solchen Spezialfinanzierung über einen solchen Fonds eine Ungleichbehandlung, die wir nicht unterstützen wollen.

Die Grünen können dieser Verfassungsänderung nicht zustimmen. Ein möglicher Ausgangspunkt wäre, einen Verfassungsartikel zu schaffen, der das Verursacherprinzip beim Luftverkehr umsetzen würde. Es würde sich dann auch lohnen, dazu eine Volksabstimmung durchzuführen.

**Marti Werner (S, GL):** Bei ihrem Nichteintretensantrag stützt sich die SP-Fraktion an und für sich auf die Ausführungen, die beide Kommissionssprecher gemacht haben. Sie haben die Ausgangslage wirklich einleuchtend und im Detail dargelegt und Ihnen auch aufgezeigt, weshalb man auf diese Vorlage nicht eintreten kann.

Ich kann Herrn Binder, der hier die Minderheit vertritt, beruhigen. Er hat ja Herrn Theiler vorgeworfen, dass er als Unternehmer auf eine solche Vorlage doch eintreten müsste. Herr Binder, es handelt sich hier also will's Gott nicht um eine klassenkämpferische Vorlage. Ich weiss auch nicht, wie die «NZZ» dann unser Abstimmungsverhalten im Linksrechts-Schema einordnen will; das scheint mir ein Ding der Unmöglichkeit zu sein. Es ist sowieso eine etwas schräge Vorlage, die wir heute beraten müssen. Wenn man sich das Ganze nochmals überlegt, wird man eben zum Schluss kommen, nicht einzutreten. Ich möchte Ihnen das noch kurz aufzeigen.

Zuerst das Positive: Das eine positive Element ist jenes, dass wir zu Beginn der Legislatur doch eine uneinheitliche SVP-Fraktion haben, was auch relativ selten vorkommt. Aber das hat nichts mit der Sache zu tun. Das Positive an der Vorlage ist nach unserer Sicht auch darin zu sehen, dass das Anliegen aufgenommen wird, dass das Verursacherprinzip durchgesetzt werden soll. Diejenigen Erträge, die durch den Luftverkehr generiert werden, sollen schlussendlich auch dem Luftverkehr zukommen. Damit hat sich das Ganze auch schon. Dann stellt sich nämlich die Frage, wie die entsprechenden Erträge schlussendlich verteilt werden. Wenn wir hier den Argumenten der CVP-Fraktion und jener folgen, die Herrn Binder mit der Gruppe Luftfahrt unterstützen, haben wir, wenn wir eintreten, dann doch das gleiche Problem, das wir schon einmal gehabt haben: Wie verteilen wir dann die entsprechenden Erträge? Welche Lösung treffen wir?

Am Schluss der Beratung werden wir wieder am gleichen Ort sein, an dem wir auch waren, als wir in der Kommission abgestimmt haben. Deshalb ist das aus unserer Sicht ein «No Game». Wir werden bei jeder Lösung, die wir treffen, Unzufriedene haben. Wir werden im besten Fall 48 Prozent Unzufriedene und 52 Prozent Zufriedene haben. Sie, die Mehrheit, müssen dann mit einer solchen Vorlage vor das Volk. Wir brauchen eine obligatorische Volksabstimmung für diese paar Millionen Franken.

Da muss ich Ihnen sagen: Erstens lohnt sich das nicht; zweitens frage ich Sie, wer eine solche Vorlage am Schluss unterstützen will; und drittens möchte ich Ihnen doch einen kurzen historischen Rückblick geben und Sie an die historische «Militärhosenabstimmung» erinnern. Ich weiss nicht, wer unter Ihnen noch weiss, was die Militärhosenabstimmung war. Damals ging es um die Sparmassnahmen des Bundes, bei welchen wir hier beschlossen haben, dass die persönliche Ausrüstung unserer Soldaten nicht mehr durch die Kantone, sondern zentral, durch den Bund, beschafft werden solle. Das hätte dann ein Sparpotenzial von etwa 6 Millionen Franken ergeben. Darauf haben sich alle Zeughäuser, die diese Militärhosen produziert haben, dagegen gewehrt, sodass diese Vorlage abgelehnt wurde. Genau ein solches «Militärhosenyndrom» werden wir bei dieser Vorlage haben.

Deshalb ist an und für sich die Lösung, die Ihnen die Kommissionsmehrheit vorschlägt, die einfachere: Begraben wir diese Sache hier. Wenn wir effektiv etwas machen bzw. etwas bewegen wollen, dann müssen wir die Sache grundsätzlich anpacken, dann müssen wir eine Kerosinbesteuerung vornehmen, was wir aber nicht nur im nationalen Kontext tun können, sondern im internationalen Kontext tun müssen. Dann haben wir auch genügend Mittel, um die finanziellen Bedürfnisse zu befriedigen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Zunächst einmal möchte ich festhalten, dass der Ursprung dieser Vorlage nicht eine parlamentarische Initiative Hegetschweiler ist, die sich zugunsten der Hauseigentümer für Lärmschutz bei Häusern einsetzte – ganz und gar nicht. Der Ursprung dieser Vorlage liegt ganz woanders. Er besteht nämlich darin, dass dem Bundesrat immer wieder vorgeworfen wurde, er tue zu wenig für die schweizerische Luftfahrt, er tue insbesondere nichts für die Landesflughäfen, er tue insbesondere nichts, damit die Flugsicherungsgebühren günstiger würden. Es wurde damals immer wieder der wirtschaftliche Vorteil des Flugverkehrs und damit auch der Landesflughäfen zum Wohle der ganzen Nation hervorgehoben. Wir haben später im luftfahrtpolitischen Bericht darauf hingewiesen, dass es eine Möglichkeit wäre, die Kerosinsteuern, die jetzt nicht dem Flugverkehr zugutekommen, in die richtige Richtung zu kanalisieren, statt dass sie in den Strassenverkehr fliessen. Das wurde damals positiv aufgenommen.

Das ist, was wir Ihnen jetzt vorschlagen. Wir schlagen Ihnen vor, dass diese ungefähr 40 Millionen Franken Kerosinsteuern nicht mehr in den Strassenfonds gehen. Ich will betonen: Es geht um den Strassenfonds – es geht also nicht um den Agglomerationsfonds, und es geht auch nicht um die Neat –, es geht nur um diesen Spezialtopf Strassenverkehr. Damit wollen wir eine verursachergerechte Lenkung dieses Geldes ermöglichen.

Nun lautet die entscheidende Frage natürlich: Wofür innerhalb des Segmentes Flugverkehr wird das Geld denn gebraucht? Um diese Frage ist in der Kommission der grosse Streit losgebrochen: Die einen wollten das nur für die Hauseigentümer haben, und daran ist dann eigentlich alles zerbrochen. Andere stritten sich darüber, ob auch Sicherheitsmassnahmen damit berappt werden sollen oder ob es die Bundeskasse sein soll, die solche Sicherheitsbeamten bezahlen muss. Die andere Möglichkeit ist ja die, dass die bisherige Quersubventionierung der Regionalflughäfen durch die Landesflughäfen gemildert wird und dass dieses Geld für die Flugsicherung bei den Regionalflughäfen benutzt wird, damit die immer wieder beklagten viel zu hohen Flugsicherungsgebühren für die Landesflughäfen gesenkt werden können.

Aber im Kampf um die Beute dieser 40 Millionen Franken haben sich die verschiedenen Interessengruppen dermassen zerstritten, dass eine Nulllösung herausgekommen ist. Wie Raubtiere sind sie um diese Beute gekreist, haben sich gegenseitig angefaucht, und vor lauter Gier, Fressneid und Missgunst haben sie auf die 40 Millionen völlig verzichtet wollen und gesagt: Es ist uns lieber, wenn die Strasse sie hat als der Luftverkehr. Wenn ich das mit den Tönen vergleiche, die vor etwa fünf, sechs Jahren gegen den Bundesrat laut wurden, wo man gesagt hat, er mache nichts für den Flugverkehr, so bin ich angesichts dieser Argumentation nur fassungslos.

Heute geht es ja noch nicht um die Detailberatung; es geht nur um Eintreten oder Nichteintreten. Man kann darüber streiten, wofür man dieses Geld braucht. Aber wir wollen ja nur eine verursachergerechte Lösung, wie sie so oft reklamiert wurde.

Deshalb ersuche ich Sie im Namen des Bundesrates, auf die Vorlage einzutreten.

**Theiler** Georges (RL, LU), für die Kommission: Ich möchte eine Bemerkung zu den Äusserungen von Herrn Bundesrat Leuenberger machen und dann auch zu Herrn Binder noch etwas sagen.

Herr Bundesrat, die parlamentarische Initiative Hegetschweiler ist in der Botschaft, die Sie verfasst haben, ausdrücklich erwähnt; es wird darin gesagt, dass man ihr entgegenkomme. Herr Hegetschweiler hat in der Kommission klar gesagt, er sei nicht einverstanden damit und seine Anliegen seien nicht erfüllt. Wenn Sie nun sagen, nicht die parlamentarische Initiative Hegetschweiler, sondern Ihr Luftfahrtpolitischer Bericht sei der Ursprung dieser Vorlage gewesen, dann stimmt das natürlich so auf keinen Fall, denn die parlamentarische Initiative Hegetschweiler datiert vom Jahr 2000 und Ihr Luftfahrtbericht vom Jahr 2004. Sie können also nicht sagen, dass das eine vor dem anderen war; ich glaube, das ist völlig evident. Ich glaube aber auch, dass die Luftfahrtpolitik, die ich im Wesentlichen unterstütze, und die Anliegen der Flughäfen enorm wichtig sind; das ist für mich völlig unbestritten. Aber hier sprechen wir von einer anderen Finanzierung und von gar nichts anderem. Die grundsätzlichen Aufgaben, die hier genannt sind, sind in anderen Gesetzen geregelt und sind heute zum Teil anders finanziert. Also kann man hier nicht die Luftfahrtpolitik der Schweiz irgendwie davon abhängig machen; ich glaube, da sind wir uns auch einig.

Noch ein Wort zu Herrn Binder, der mir gesagt hat, ich sei kein Unternehmer: Es trifft mich natürlich schon, wenn der Bauer Binder mir das sagt! Wenn Herr Binder sagt, es gehe hier und heute nicht um die Details, wir könnten dann schon noch darüber diskutieren, muss ich feststellen: In der Vorlage, welche der Bundesrat uns unterbreitet hat, sind ganz klar die Bereiche genannt, wo das Geld hinfliesst. Herr Binder, wenn Sie sagen, es gehe nicht um die Details, warum haben Sie dann Anträge gestellt, dass man den Umweltschutz nicht mehr einbauen solle? Also geht es offenbar doch um viel mehr als nur um den Grundsatz! Es geht natürlich darum, wie die Mittel verwendet werden.

Abschliessend bitte ich Sie, sich einmal vorzustellen, wie wir mit einer solchen Meinungsbildung in eine Volksabstimmung steigen wollen. Da wird die Hälfte der SVP im Komitee sein, etwa ein oder zwei Drittel der FDP und dann die vereinigten CVP-Fraktionen – ich nenne sie einmal Regenbogenfraktion –, schliesslich die Linke mit zwei Dritteln der FDP und zufällig auch die Grünen. Jetzt stellen Sie sich vor, was das Volk von einer solchen Vorlage halten soll und wie man da irgendwie noch Komitees bilden soll und Finanzen beschaffen will. Ich meine, letztlich wäre es wirklich besser, wenn Sie für Nichteintreten stimmen; dann bleibt praktisch alles beim Alten. Die parlamentarische Initiative Hegetschweiler bleibt natürlich bestehen, über diese können wir dann immer noch diskutieren.

**Levrat** Christian (S, FR), pour la commission: J'ai écouté attentivement ce débat et j'ai constaté que, parmi les partisans de l'entrée en matière, tous étaient d'accord pour dire qu'il fallait créer un fonds spécial pour le financement de mesures liées au trafic aérien. Mais c'est pratiquement le seul point sur lequel les partisans de cette modification constitutionnelle sont d'accord. Car pour le reste, on a entendu, d'un côté, Monsieur Binder nous dire que ce fonds devait être utilisé pour des mesures de «safety» et de «security», mais clairement pas pour des mesures destinées à la protection de l'environnement et, de l'autre, Madame Simoneschi-Cortesi, au nom du groupe PDC/PEV/PVL, nous dire que, justement, le fonds devait être utilisé pour les mesures de protection de l'environnement, mais pas pour les mesures de «safety» et de «security» qui étaient déjà aujourd'hui prises en charge par la Confédération.

Ce projet, et surtout la justification qui en est faite dans cette salle, me font penser à un questionnaire à choix multiple. J'ai un peu l'impression que chaque groupe parlementaire coche, parmi les différentes tâches possibles pour ce fonds, celles qui lui conviendraient et part de l'idée que, finalement, le projet au final ressemblera précisément à ce qu'il en attend. C'est un processus politique qui est peut-être envisageable pour des objets secondaires réglés au niveau d'une loi ou d'une ordonnance, mais c'est un processus politique avec lequel il est impossible de mener un projet à la votation

populaire. Il est encore moins envisageable, sur la base d'une telle discussion, d'espérer gagner cette votation populaire.

La question que l'on doit se poser est la suivante: est-ce que le jeu en vaut vraiment la chandelle? Il s'agit ici de 40 millions de francs environ, dont 20 millions sont déjà pris en charge par la Confédération, tant et si bien que ce sont 18 millions de francs qui reviendraient annuellement au trafic aérien et aux mesures qui y sont liées. Est-ce que, pour 18 millions de francs, nous voulons vraiment provoquer une votation populaire?

Cela représente 3 francs par habitant de ce pays, et cela nous rappelle effectivement furieusement la situation évoquée par Monsieur Marti à propos des pantalons militaires et de la votation y afférente. Si, à l'époque, des motifs historiques pouvaient l'expliquer, j'ai l'impression qu'aujourd'hui nous n'avons pas ces motifs historiques et – pardonnez-moi, Monsieur Binder, de vous le dire avec cette clarté – que l'on manque de réserve, de mesure, de sens des proportions, lorsque l'on parle dans ce contexte de compétitivité du trafic aérien. La compétitivité de nos aéroports ou des compagnies d'aviation actives en Suisse ne dépend certainement pas de l'adoption ou non de ce projet, de la création ou non d'un fonds spécial. Lors de la consultation, la plupart des organes consultés étaient d'accord pour considérer qu'il fallait trouver une solution permettant d'affecter des ressources supplémentaires au trafic aérien. Nous devrions proposer au Conseil fédéral de réexaminer ce projet, d'essayer de regarder s'il n'y a pas moyen de le faire sans passer par une votation populaire qui s'annonce extrêmement périlleuse en l'état actuel.

**Le président** (Bugnon André, président): Je voudrais féliciter Monsieur Christian Lüscher, qui a son anniversaire aujourd'hui. (*Applaudissements*)

Nous reprendrons le débat sur l'initiative populaire «pour une politique raisonnable en matière de chanvre protégeant efficacement la jeunesse» lundi 10 décembre 2007, après l'heure des questions, soit vers 16 heures.

Nous votons maintenant sur la proposition d'entrée en matière de la minorité Binder.

*Abstimmung – Vote*

*(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/37)*

Für Eintreten ... 106 Stimmen

Dagegen ... 76 Stimmen

siehe Seite / voir page 33

**Le président** (Bugnon André, président): Le dossier de cet objet est donc renvoyé à la commission pour qu'elle procède à la discussion par article.

Les membres du conseil sont-ils d'accord de traiter quelques-unes des initiatives parlementaires qui étaient inscrites à l'ordre du jour pour lundi? – Il n'y a pas d'opposition; il en est ainsi décidé.

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung  
Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Fortsetzung – Suite*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBl 2007 6373)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)  
Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)

---

**Präsidentin** (Bruderer Pascale, zweite Vizepräsidentin): Der Nationalrat ist am 6. Dezember 2007 bereits auf diese Vorlage eingetreten.

**Binder** Max (V, ZH), für die Kommission: Wie die Frau Vizepräsidentin gesagt hat, ist unser Rat bereits am 6. Dezember 2007 dem Antrag Ihrer Kommissionsminderheit für Eintreten auf das Geschäft gefolgt. Die Detailberatung konnte damals nicht stattfinden, weil die Kommission das Geschäft in der Gesamtabstimmung in der Vorberatung mit einer knappen Mehrheit abgelehnt hatte. Dieser Umstand ist gleichbedeutend mit Nichteintreten. Eine wirklich geordnete Detailberatung hat damals in der Kommission nicht stattgefunden. Deshalb hat sie ihrem Auftrag entsprechend die Detailberatung zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung an ihrer Sitzung vom 12. Februar 2008 durchgeführt.

Zur Ausgangslage: Im Gegensatz zur Verbrauchssteuer auf Treibstoffen für Fahrzeuge werden die Erträge der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen bis heute nicht für den Luftverkehr verwendet. Das ist seit je als nicht verursachergerecht betrachtet worden. Die Forderung aus Luftfahrtkreisen, diese Gelder dem Luftverkehr zukommen zu lassen, stand schon immer im Raum. Nach intensiven Beratungen in einer Subkommission der KVF – nämlich bei der Beratung der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler – kam diese zum Schluss, dass dieses Ziel nur mit einer Änderung der Bundesverfassung erreicht werden könne.

Der Bundesrat seinerseits hat aber diese Absicht bereits im luftfahrtpolitischen Bericht vom 10. Dezember 2004 festgehalten. Er schreibt dort auf Seite 1860: «Er (der Bundesrat) prüft hingegen, inwieweit die Erträge aus der heutigen Kerosinbesteuerung für den Binnenluftverkehr, welche jährlich ungefähr 60 Millionen Franken betragen, künftig zugunsten von Umweltschutz-, Security- und Safetymassnahmen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können.» Nun, der Bundesrat hat diese Absicht in die Tat umgesetzt und präsentiert uns den vorliegenden Verfassungstext. Dabei liessen er und auch die Kommissionsmehrheit sich von der Verfassungskonformität, der sachlichen

Richtigkeit, aber auch von der Chance eines positiven Resultates in der zwingend notwendigen Volksabstimmung leiten.

Wenn wir das im Detail betrachten, so können wir sagen: Der Grundsatz, wonach die Hälfte des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen in die allgemeine Bundeskasse geht, bleibt bestehen und gilt damit auch für die Erträge aus der Kerosinbesteuerung. Artikel 86 Absatz 3 bestimmt, dass die andere Hälfte nicht für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet wird. Damit reduzieren sich die Einnahmen der bestehenden Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Diese Auswirkungen können aber als marginal bezeichnet werden. Der Ausfall macht prozentual sehr wenig aus. Die Kommission ist sich bei diesem Absatz eigentlich völlig einig.

Artikel 86 Absatz 3bis definiert die Einsatzmöglichkeiten der neu für Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr zur Verfügung stehenden 50 Prozent des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen. Hier geschah in der Kommission, was ganz natürlich immer geschieht, sobald es ums Geldverteilen geht: Die unterschiedlichen Ansprüche konnten nicht zu einem einheitlichen Ergebnis zusammengeführt werden. Ich bitte Sie, nun zu beachten, dass wir uns hier auf der Verfassungsstufe befinden und nicht in einer Detailberatung zu einem Gesetz. Es ist mir durchaus klar, dass Regelungen auf Verfassungsstufe auf längere Frist verbindlichen Charakter haben, können sie doch nur in einer Volksabstimmung auch wieder verändert werden. Das mag im Moment vielleicht als Vorteil betrachtet werden. Allerdings nimmt diese Haltung keine Rücksicht auf zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannte Entwicklungen oder Veränderungen in der Zukunft, die sinnvollerweise eine Ausweitung oder eine Verlagerung des Verwendungszweckes des Ertrages bedingen würden.

Deshalb bleibt die Kommissionsmehrheit bei Buchstabe a sehr allgemein und offen und erwähnt als Verwendungszweck «Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht». Wir waren uns in der Kommission aber einig – das scheint mir hier wichtig zu sein –, dass der Fluglärm in der Bevölkerung das primäre und prioritäre Problem der Luftfahrt in Bezug auf die Umwelt darstellt. Die Minderheit I (Hurter Thomas) will diesem Umstand und auch dem Anliegen der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler 00.414, «Lärmschutz auf Landesflughäfen. Finanzierung der gesetzlichen Massnahmen», Rechnung tragen. Das ist ein durchaus verständliches und ehrenwertes Ziel. Die Kommissionsmehrheit ist aber ganz klar der Meinung, dass diese Bestimmung für die Verfassungsstufe zu eng formuliert ist. Wir sollten hier eigentlich verfassungskonform offen bleiben und diese Regelungen dann in der Spezialgesetzgebung im Luftfahrtgesetz einführen.

Bei Buchstabe b ist sich die Kommission einig, dass die einheitlichen Sicherheitsmassnahmen, die bis heute Bundesaufgabe gewesen sind, nicht in dieses Gefäss transferiert werden dürfen. Sie sollen Bundesaufgabe bleiben. Beiträge sollen für Massnahmen nichtstaatlicher Art eingesetzt werden. Beim Antrag der Minderheit II (Fehr Jacqueline) geht es um einen Grundsatz: Sie will nur an konzessionierte Regionalflughäfen Beiträge ausrichten und damit die Landesflughäfen ausschliessen. Für die Mehrheit kommt das aus sachlichen Gründen nicht infrage. Zum einen würde es zu einer Benachteiligung der Landesflughäfen führen, deren Wettbewerbsfähigkeit mit dieser Vorlage ja auch gestärkt werden soll. Zum anderen ist die Bundesverfassung für diese Formulierung – Analoges gilt für die Formulierung der Minderheit I – nicht stufengerecht. Dasselbe gilt für Buchstabe c gemäss Minderheit I. Hier wollen wir auch nicht, dass Kosten für Eurocontrol transferiert, also auch aus diesem Gefäss finanziert werden können.

Die Minderheit III (Germanier) will Buchstabe b streichen. Die Überlegung dabei ist, dass angesichts der verschiedenen Verwendungszwecke zu wenig Mittel für Lärmschutzmassnahmen bleiben und somit die parlamentarische Initiative Hegetschweiler nicht erfüllt werden könnte. Dazu ist anzumerken, dass es nie das Ziel des Bundesrates war, die-

ses Anliegen mit dieser Vorlage zu befriedigen. Immerhin darf festgestellt werden, dass es keinen Antrag auf Abschreibung der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler gibt, sie bleibt also bestehen. Zum andern ist zu bedenken, dass diese Vorlage eine Volksabstimmung bestehen muss und deshalb verschiedene Anliegen zu berücksichtigen sind.

In Absatz 3ter will die Minderheit Fehr Jacqueline mindestens 50 Prozent der zur Verfügung stehenden Mittel für Aufgaben im Umweltschutzbereich gemäss Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe a einsetzen. Die Mehrheit lehnt diese Einschränkung entschieden und klar ab. Es gilt auch hier zu bedenken, dass wir uns auf Verfassungsstufe befinden und nicht in einer Gesetzgebung. Absatz 4 wird lediglich mit der Nennung des Luftverkehrs ergänzt.

Zusammenfassend kann ich sagen, dass Ihnen die Kommission beantragt, überall der Mehrheit zuzustimmen und dementsprechend alle Minderheitsanträge abzulehnen. In der Gesamtabstimmung hat die Kommission der Vorlage mit 14 gegen 8 Stimmen zugestimmt.

Ich bitte Sie, dieser Vorlage ebenfalls zuzustimmen.

**Simoneschi-Cortesi Chiara** (CEg, TI), für die Kommission: Ich mache eine kurze Einführung. Auf die Details zu Absatz 3bis Literae a, b und c werde ich später eingehen.

Je fais un bref rappel des faits. Le 6 décembre 2007, le Conseil national a décidé, par 106 voix contre 76, de soutenir la proposition de la minorité Binder qui prévoyait d'entrer en matière sur le projet de modification de la Constitution fédérale afin d'introduire un nouvel alinéa 3bis à l'article 86. Que ce soit en commission ou au conseil, la discussion a été très vive. Finalement, le Conseil national a partagé les arguments et l'avis de la minorité de la commission en décidant d'entrer en matière.

La première raison résidait dans le fait que le projet de nouvelles dispositions constitutionnelles était cohérent avec le rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2004. En effet, dans ce rapport le Conseil fédéral a manifesté son intention de s'engager en faveur d'une politique aéronautique cohérente, globale et prévoyante tenant compte des principes du développement durable. Dans cette perspective, il a proposé de mettre à l'étude les possibilités d'affecter le produit de l'impôt sur le kérosène, qui alimente aujourd'hui la caisse fédérale et le financement spécial de la circulation routière, au trafic aérien, notamment en faveur de mesures de protection de l'environnement, de mesures de protection contre les actes illicites et de mesures de sécurité.

Le Parlement a approuvé cette intention et, avec le projet qui vous est soumis maintenant, le Conseil fédéral a concrétisé sa promesse.

Le 12 février 2008, la Commission des transports et des télécommunications a analysé et discuté les articles du projet. Je vais vous en informer après avoir entendu les porte-parole des minorités

### **Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)**

#### **Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 86***Antrag der Mehrheit*

Abs. 3, 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3bis

...

b. Beiträge an Sicherheitsmassnahmen nicht-hoheitlicher Art zur Abwehr ...

...

*Antrag der Minderheit I*

(Hurter Thomas, Binder, Föhn, Hutter Markus, Rickli Natalie, Wasserfallen)

Abs. 3bis

...

a. Beiträge an Lärmschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht;

b. Beiträge an Sicherheitsmassnahmen nicht-hoheitlicher Art zur Abwehr ...

...

*Antrag der Minderheit II*

(Fehr Jacqueline, Berberat, Hämmerle, Levrat, Pedrina)

Abs. 3bis

...

b. Beiträge für konzessionierte Regionalflughäfen an Sicherheitsmassnahmen nicht-hoheitlicher Art zur Abwehr ...

c. Beiträge für konzessionierte Regionalflughäfen an Massnahmen zur Förderung ...

*Antrag der Minderheit III*

(Germanier, Berberat, Brélaz, Huber, Hutter Markus, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Abs. 3bis Bst. b

Streichen

*Antrag der Minderheit*

(Fehr Jacqueline, Berberat, Hämmerle, Levrat, Pedrina)

Abs. 3ter

Für die Aufgaben gemäss Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe a steht mindestens die Hälfte der Mittel zur Verfügung.

**Art. 86***Proposition de la majorité*

Al. 3, 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3bis

...

b. ... de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger ...

...

*Proposition de la minorité I*

(Hurter Thomas, Binder, Föhn, Hutter Markus, Rickli Natalie, Wasserfallen)

Al. 3bis

...

a. ... mesures de lutte contre le bruit que le trafic aérien rend nécessaires;

b. ... de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger ...

...

*Proposition de la minorité II*

(Fehr Jacqueline, Berberat, Hämmerle, Levrat, Pedrina)

Al. 3bis

...

b. contributions pour les aéroports régionaux concessionnés pour des mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger ...

c. contributions pour les aéroports régionaux concessionnés pour des mesures visant à promouvoir ...

*Proposition de la minorité III*

(Germanier, Berberat, Brélaz, Huber, Hutter Markus, Lachenmeier, Levrat, Teuscher)

Al. 3bis let. b

Biffer

*Proposition de la minorité*

(Fehr Jacqueline, Berberat, Hämmerle, Levrat, Pedrina)

Al. 3ter

Au moins la moitié des moyens est affectée au financement des tâches décrites à l'article 86 alinéa 3bis lettre a.

**Hurter Thomas (V, SH):** Ich möchte Ihnen kurz den Antrag der Minderheit I begründen.

Gemäss Artikel 86 Absatz 3bis Litera a in der Fassung des Bundesrates soll ein Teil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht, verwendet werden. Eine Kommissionsminderheit beantragt Ihnen nun, dass die aus dem Reinertrag fliessenden Gelder nicht den allgemeinen Umweltschutzmassnahmen zugutekommen, sondern spezifisch für Lärmschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht, verwendet werden.

Auch im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates wird erwähnt, dass ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf bezüglich Lärmschutzmassnahmen geprüft werden sollte. Lärm und Lärmschutzmassnahmen im Bereich des Luftverkehrs sind je länger, je mehr bestimmend für die Luftfahrt und deren Existenz. Die Bevölkerung denkt bei Umweltschutzmassnahmen im Bereich des Luftverkehrs vorwiegend an die Lärmproblematik und ist dementsprechend sensibilisiert. Es ist daher durchaus sinnvoll, wenn wir mit der von unserer Minderheit vorgeschlagenen Präzisierung klarstellen, dass der Fokus bei den Umweltschutzmassnahmen auf die Lärmschutzmassnahmen zu richten ist. Ein häuslicher Umgang mit den aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen fliessenden Erträgen gebietet es, dass sie dort eingesetzt werden, wo die Bevölkerung am meisten profitiert. Dies ist eindeutig bei Lärmschutzmassnahmen der Fall. Eine Verzetelung der Gelder auf verschiedene Umweltschutzmassnahmen ist hingegen keine befriedigende Lösung.

Ich bitte Sie daher, dem Antrag der Minderheit I zuzustimmen, damit für die Lösung der Lärmproblematik mehr Mittel vorhanden sind.

**Fehr Jacqueline (S, ZH):** Für die SP-Fraktion stellt sich die Situation folgendermassen dar: Wir stehen dieser Vorlage skeptisch gegenüber, weil es sich um eine Verfassungsänderung handelt, die in der Substanz dann doch nur eine relativ kleine Auswirkung hat. Auf der anderen Seite leuchtet die Logik grundsätzlich ein, dass Einnahmen, die vom Luftverkehr stammen, auch für den Luftverkehr eingesetzt werden sollen. Das ist weiterhin unsere etwas ambivalente Position. Wir möchten aber die Gewichte im Konkreten verschieben, und zwar in zweierlei Hinsicht: Erstens soll mindestens die Hälfte der Einnahmen für Umweltmassnahmen eingesetzt werden, speziell für Lärmschutzmassnahmen, weil wir der Meinung sind, dass dort der grösste Handlungsbedarf besteht, und weil das ja auch der ursprüngliche Anlass für diese ganze Debatte war. Wir sind zweitens der Meinung – wie auch die Mehrheit –, dass keine hoheitlichen Aufgaben mit diesen Geldern finanziert werden sollen. Und wir sind drittens der Meinung, dass nur konzessionierte Regionalflughäfen von diesen Mitteln profitieren sollen – indirekt werden die Landesflughäfen damit auch entlastet. Diese Anliegen finden Sie im Antrag der Minderheit II zu Absatz 3bis und in meinem Minderheitsantrag zu Absatz 3ter, die wir ja gleichzeitig beraten.**Germanier Jean-René (RL, VS):** Le subventionnement public concernant les tâches de surveillance doit être adapté pour que cela ne soit pas imputé aux usagers et que les conditions de financement soient au moins comparables à ce qui se pratique dans les pays voisins. Pour le groupe radical-libéral, la capacité concurrentielle de nos aéroports,

qu'ils soient internationaux ou régionaux, est l'élément central qui doit être pris en compte. Ces aéroports de différentes catégories remplissent des missions complémentaires et représentent un véritable service public à l'échelon de la nation. La mobilité par les airs contribue fortement à l'importance de la place économique suisse. Le sort de ces aéroports doit être inscrit dans la politique fédérale des transports, car leur utilité dépasse de beaucoup les intérêts des communes et des cantons.

Les aéroports régionaux sont déjà frappés, dans un environnement réglementé, par les charges croissantes et qui se densifient de manière préoccupante. Ils doivent pouvoir bénéficier de nouveaux moyens pour faire face à leur mission. Il y a lieu de prendre en compte la double affectation, civile et militaire, de certains aéroports, qui contribue aussi à notre défense nationale.

Pour cette modification de l'article 86 de la Constitution, notre groupe approuve le principe de rendre à l'aviation les recettes prélevées sur les carburants utilisés pour les vols intérieurs. Nous voulons cependant que ces nouveaux moyens soient réellement utilisés pour de nouvelles tâches qui ne sont pas couvertes actuellement par la caisse fédérale. Ces nouveaux moyens, s'ils sont approuvés, ne représentent que de faibles montants, alors que les besoins, notamment en matière de lutte contre les nuisances sonores, sont très importants. L'affectation de ces moyens pour la lutte antibruit est prioritaire. Notons que ces nouveaux moyens sont sans rapport avec les besoins réels de la région zurichoise, notamment, ce qui rend nécessaire la mise en oeuvre du projet issu de l'initiative parlementaire Hegetschweiler.

La prise en charge par la Confédération des pertes enregistrées sur les prestations fournies en pays limitrophes est inévitable. En prenant en charge les contributions à Eurocontrol – comme le font d'ailleurs les autres pays –, la Confédération ne fait que contribuer à rendre la Suisse concurrentielle en tant que place aéroportuaire. Pour notre groupe, il est important que les conditions d'exploitation du marché mondial, pour Swiss notamment et pour les autres compagnies, soient comparables aux conditions en vigueur dans les pays limitrophes, ceci afin de conserver l'attractivité de nos aéroports.

Pour revenir à la modification de l'article 86 de la Constitution fédérale et à ma proposition de minorité III, le groupe radical-libéral estime en effet qu'il est juste que les recettes de l'impôt sur les carburants, je vous l'ai dit, puissent être affectées à des tâches entièrement liées au trafic aérien, et nous voulons créer la base constitutionnelle adéquate pour permettre cette utilisation des recettes. Notre groupe défendra le principe, sur le plan financier, que ce fonds soit réellement attribué à des tâches qui ne sont pas encore couvertes par la Confédération. Il ne s'agit en aucune manière de recettes qui alimentent la caisse fédérale.

En ce qui concerne les mesures de sûreté, les compagnies aériennes doivent assurer elles-mêmes la sécurité dans leurs avions, de même que les aéroports dans le domaine du contrôle des passagers et des bagages. La Confédération investit, pour sa part, plus de 9 millions de francs pour la formation du personnel. Il faut établir une claire définition des tâches de l'Etat dans ce domaine et observer ce qui se fait dans les pays voisins en matière de sûreté aérienne. Il me semble donc discutable de capter les nouvelles recettes de l'impôt à la consommation sur les carburants pour financer une tâche qui est déjà remplie aujourd'hui, et nous le contestons.

Nous proposons, par conséquent, avec cette minorité, que cette tâche de sûreté soit confiée à l'Etat, ce qui nous permettra de disposer de plus de moyens pour des mesures environnementales, en premier lieu pour la lutte contre le bruit également aux abords des petits aéroports. Nous visons une augmentation des moyens attribués à la sécurité technique, moyens qui ne doivent pas être dilués avec les quelque 40 millions de francs que pourrait apporter ce nouvel article 86 de la Constitution fédérale.

La proposition de la majorité va dans ce sens, puisqu'elle prévoit de limiter le champ d'application, soit de limiter l'af-

fectation de ces montants véritablement à des tâches de sûreté ne relevant pas de l'Etat.

Faire comprendre au peuple l'importance de cette modification de la Constitution est essentiel et prioritaire. Comme nous ne voulons pas que la suppression de la lettre b à l'alinéa 3bis, qui est prévue par ma proposition de minorité III, puisse nuire à cette modification de la Constitution lors de la votation populaire, je vais la retirer et soutenir la proposition de la majorité qui délimite clairement l'utilisation de ces nouvelles ressources financières pour des mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat.

Nous rejetons aussi la proposition de la minorité II qui est trop restrictive et qui risque également de faire échouer cette modification de la Constitution nécessaire au financement spécial.

Au nom du groupe radical-libéral, je vous demande instamment de soutenir la proposition de la majorité de la commission et de rejeter les propositions de la minorité I et de la minorité II.

Je vous rappelle que ma proposition de minorité III a été retirée.

**Präsidentin** (Bruderer Pascale, zweite Vizepräsidentin): Herr Germanier hat den Antrag der Minderheit III zurückgezogen.

**Hurter** Thomas (V, SH): Ich spreche im Namen der SVP-Fraktion. Wir werden der Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr zustimmen.

Es ist nun an der Zeit, dass der Bund den Luftverkehr als wichtigen Verkehrsträger neben der Schiene und der Strasse anerkennt. Mit der zunehmenden Globalisierung wird die Erreichbarkeit eines Standortes zu einem immer relevanteren Faktor für dessen wirtschaftliche Entwicklung. Die Gesamtwertschöpfung der Luftfahrt in der Schweiz liegt heute bei rund 22 Milliarden Franken, und das mit 155 000 Beschäftigten. Das Mauerblümchendasein der Luftfahrt hat also schon längst ein Ende gefunden. Die wirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt wurde ja bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht anerkannt. Zusätzlich hat sich der Bundesrat in der Antwort auf das Postulat Joder 05.3851 dafür ausgesprochen, die Frage zu prüfen, inwieweit die Beträge aus der Kerosinbesteuerung für Umweltschutz-, Security- und Safety-massnahmen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können.

Nun geht es also darum, diese Erkenntnisse umzusetzen. Die Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung ist ein erster Schritt dazu. Aus wirtschaftlicher Sicht muss diese Vorlage unterstützt werden, da damit ein Teil der von der Luftfahrt generierten Erträge wieder zweckgerichtet dem Luftverkehr zufließt, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Schweiz verbessert wird und die Gleichbehandlung des Luftverkehrs angestrebt wird. Mit dieser Vorlage wird also lediglich der Verwendungszweck der Verbrauchssteuer geändert.

Den Minderheitsantrag II (Fehr Jacqueline) wird die SVP-Fraktion ablehnen. Ich verzichte hier auf eine weitere Begründung; diese hat der Kommissionssprecher bereits erwähnt. Dieser Antrag ist einfach viel zu restriktiv.

Zusammengefasst: Da die konkrete Verwendung der finanziellen Mittel später im Einzelnen geregelt wird, geht es heute nur um die allgemeine Stossrichtung und um die Schaffung einer entsprechenden Rechtsgrundlage. Mit der Zustimmung zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung machen wir im Prinzip das Gleiche, was seit Jahren im Strassenverkehr erfolgreich praktiziert wird: Wir führen einen Teil der Kerosinsteuererträge wieder der Luftfahrt zu und leisten damit einen Beitrag zur Stärkung des schweizerischen Luftverkehrs und damit letztlich des Wirtschaftsstandortes Schweiz.

**Lachenmeier-Thüring** Anita (G, BS): Beiträge an Umweltschutz- und Sicherheitsmassnahmen – wer kann da dagegen sein? Auch die grüne Fraktion befürwortet, dass möglichst viele Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr

nötig macht, getätigt werden. Trotzdem sind wir gegen diese Vorlage. Warum?

Die Treibstoffsteuer, bei welcher die Flugbenzinsteuern noch immer ausgeschlossen ist, soll nicht zweckgebunden sein. Steuern dienen den Steuern. Wir wollen nicht, dass nach und nach immer mehr Steuern zweckgebunden sind, dass wir dann keine Flexibilität mehr haben und unter Umständen der soziale Ausgleich in Schieflage gerät.

Die Vorlage bedeutet für den Bund Mehrausgaben von 20 Millionen Franken jährlich. Diese 20 Millionen Franken kann man nicht als Umweltschutz- und Sicherheitsmassnahmen verbuchen, sondern es sind 20 Millionen Franken, welche einzig und alleine der Förderung des Flugverkehrs dienen. Der Flugverkehr deckt seine Kosten schon heute bei Weitem nicht. Der Flugtreibstoff wird im internationalen Verkehr nicht besteuert; das Fliegen, welches zu einem grossen Teil mitverantwortlich ist für die Klimaerwärmung, ist dadurch viel zu billig. Die Flughafenbetreiber sind bereits heute verpflichtet, die Umweltschutz- und Sicherheitsauflagen einzuhalten; sie sind z. B. dafür verantwortlich, dass lärmgeplagte Anwohnende Schallschutzfenster erhalten. Sie erhalten dafür vom Bund sogar Subventionen. Unter dem Strich würden diese mit der heutigen Vorlage um 20 Millionen Franken erhöht.

Um die nötigen Massnahmen zu ergreifen, hätten die Flughäfen die Möglichkeit, die Flughafengebühren zu erhöhen. Wer fliegen will, soll die Kosten selber bezahlen, nicht die Allgemeinheit. Dass der Flugtreibstoff international nicht besteuert wird und darum die Kostenwahrheit auf diesem boomenden, umweltbelastenden Markt nicht gegeben ist, ist ärgerlich. Wir wollen diese Ungerechtigkeit mit dem vorliegenden Geschäft nicht noch verstärken. Wir wehren uns gegen jegliche weitere Subventionierung des Flugverkehrs und sagen darum Nein zur Spezialfinanzierung.

Im Weiteren möchte ich jetzt noch auf die einzelnen Bestimmungen eingehen, welche wir mitgestalten, falls der Verfassungsartikel doch durchkommt. Bei Artikel 86 Absatz 3bis unterstützen wir die Mehrheit, damit das Gesetz wenigstens Lärm- und Umweltschutzmassnahmen aufnimmt. Bei Absatz 3bis Buchstabe b möchten wir weiterhin am Antrag der Minderheit III (Germanier) festhalten, also diesen Buchstaben streichen. Auf keinen Fall können wir die Minderheit II (Fehr Jacqueline) bei Absatz 3 Buchstaben b und c unterstützen. Dieser Zusatz stärkt die Regionalflughäfen, welche vor allem dem Privat- und dem Freizeitverkehr dienen, und darum wollen wir die Regionalflughäfen auch nicht weiter quersubventionieren. Bei Artikel 86 Absatz 3ter werden wir die Minderheit unterstützen, und zwar, damit die Aufnahme des Gesetzes mit genügend Umweltkriterien unterstützt wird.

Ich bitte Sie, uns zu folgen.

**Präsidentin** (Bruderer Pascale, zweite Vizepräsidentin): Frau Lachenmeier nimmt den zurückgezogenen Antrag der Minderheit III (Germanier) wieder auf.

**Hany Urs** (CEg, ZH): Mit der Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung schaffen wir die verfassungsmässige Grundlage für die zweckgebundene Verwendung der Erträge aus der Mineralölsteuer auf Flugtreibstoffen für Inlandflüge für die Zwecke des Luftverkehrs. Die Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr über die Änderung von Artikel 86 ist derzeit der einzige Weg, der Luftfahrt die für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit benötigten Mittel zukommen zu lassen.

Welche Vorhaben beziehungsweise Ausgaben in den vorgesehenen Bereichen Safety, Security und Umwelt im Einzelnen finanziert werden sollen, steht heute noch nicht zur Diskussion. Dies wird eine Spezialgesetzgebung regeln, wenn Artikel 86 der Bundesverfassung geändert worden ist. Wir werden nach einer erfolgreichen Volksabstimmung zu gegebenem Zeitpunkt hierzu Stellung nehmen müssen. Ich erwähne dies deshalb, weil es Abänderungsanträge zum vorliegenden Verfassungsartikel gibt, die man bei der Dis-

kussion der nachfolgenden Spezialgesetzgebung abhandeln könnte respektive müsste.

Für eine rasche Realisierung der Spezialfinanzierung Luftverkehr sprechen insbesondere:

1. die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz insgesamt zu verbessern;
2. eine zweckgerichtete Verwendung von Erträgen aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen für die öffentlichen Aufgaben des Luftverkehrs;
3. die Notwendigkeit, einen Schritt in die Richtung der Gleichbehandlung des Luftverkehrs als wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs zu unternehmen.

Auch wenn die Details erst in einer noch zu schaffenden Ausführungsgesetzgebung zu regeln sind, müssen aus unserer Sicht folgende Grundsätze für die künftige Verwendung der Mittel in den genannten Bereichen Safety, Security und Umwelt gelten:

1. In der Fassung des Bundesrates steht unter Absatz 3bis Buchstabe a: «Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht». Eine Minderheit will das Wort «Umweltschutzmassnahmen» durch das Wort «Lärmschutzmassnahmen» korrigiert wissen. Uns scheint es jedoch verfehlt, in einem Verfassungsartikel solche Präzisierungen vorzunehmen. Hat das Stimmvolk die Änderung des Verfassungsartikels angenommen, kann das Parlament in der folgenden Gesetzgebung solche Präzisierungen einfließen lassen. Allfällig später notwendige Gesetzesänderungen lassen sich einfacher durchführen als eine erneute Änderung des Verfassungsartikels.

2. Es dürfen keine hoheitlichen Aufgaben des Bundes oder der Kantone finanziert werden. In der Fassung des Bundesrates steht unter Absatz 3bis Buchstabe b: «Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr» usw. Die CVP/EVP/glp-Fraktion unterstützt die Fassung der Kommissionsmehrheit, nämlich: «Beiträge an Sicherheitsmassnahmen nicht-hoheitlicher Art zur Abwehr ...» Die aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt resultierenden Gelder dürfen nicht für bereits bestehende Finanzierungen von Security-Massnahmen verwendet werden, sondern explizit nur für nicht-hoheitliche Aufgaben. Die detaillierte und abschliessende Regelung der hier zu unterstützenden Massnahmen erfolgt dann, wie bereits erwähnt, in einem zweiten Schritt auf Gesetzesstufe und wird dann von diesem Parlament noch einmal beraten.

Die Minderheit II (Fehr Jacqueline) will Beiträge nicht-hoheitlicher Art für Sicherheitsmassnahmen nur für konzessionierte Regionalflughäfen vorsehen. Die Finanzierung von Sicherheitsmassnahmen aus der Spezialfinanzierung für nur eine Kategorie von Flughäfen, nämlich die Kategorie 2, ist aus grundsätzlichen Überlegungen nicht richtig, und schon gar nicht richtig ist es, dies in der Verfassung zu verankern. Es gelten unter anderem die gleichen Überlegungen, die ich bereits bei Buchstabe a ausgeführt habe.

Ich fasse zusammen: Die CVP/EVP/glp-Fraktion unterstützt den Entwurf des Bundesrates zur Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung, mit Ausnahme von Absatz 3bis Buchstabe b. Dort bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen. Die Anträge der Minderheiten I (Hurter Thomas) und II (Fehr Jacqueline) lehnen wir ab.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Weil wir das letzte Mal schon auf die Vorlage eingetreten sind, nehme ich auf die grundsätzliche Kritik von Frau Lachenmeier nicht mehr Bezug.

Was die Detailabstimmungen betrifft, zu denen Sie jetzt dann schreiten werden, möchte ich Folgendes zu bedenken geben: Es geht um eine Verfassungsänderung, und eine Verfassungsänderung sollte auf eine lange Zeit ausgerichtet sein. Von daher wählen Sie doch bitte einfach diejenige Fassung, die am weitesten gefasst ist, weil es für die Konkretisierung ohnehin noch ein Gesetz braucht. Sie werden also ohnehin noch zum Zuge kommen, wenn es dann um die Details – um Sicherheitsmassnahmen oder auch anderes – geht. Von daher ist die Vorlage des Bundesrates immer noch die verfassungskonformste. Sie wurde jetzt allerdings von



niemandem aufgenommen, und ich beharre natürlich nicht auf einer Abstimmung. Aber im Ständerat werde ich die Bundesratsfassung doch wieder zur Diskussion bringen, nur dass das gesagt ist.

Über die vielen Minderheitsanträge und den Mehrheitsantrag, die Sie hier vorliegen haben, muss ich sagen, dass die Mehrheitsfassung am nächsten bei der bundesrätlichen Fassung ist. Sie ist wenigstens noch die offenste Variante. Also wenn schon, bitte ich Sie, sich an die Fassung der Mehrheit zu halten.

**Hurter Thomas (V, SH):** Herr Bundesrat, ich habe noch eine Frage zu den Umweltschutzmassnahmen: Sehen Sie es ebenfalls so, dass die Lösung der Lärmproblematik bei den Umweltschutzmassnahmen das wichtige Thema ist?

**Leuenberger Moritz, Bundesrat:** Ihre Frage lautet, ob in der bundesrätlichen Vorlage die Lärmschutzmassnahmen mit einbezogen wären. Da muss ich sagen: ja, und zwar in Absatz 3bis Litera a, und zwar auch diejenigen, die Sie genannt haben.

**Präsidentin (Bruderer Pascale, zweite Vizepräsidentin):** Herr Hurter, es kann nur eine Frage gestellt werden.

**Binder Max (V, ZH), für die Kommission:** Herr Bundesrat, ich habe die Chance, Ihnen jetzt die zweite Frage von Herrn Hurter doch noch zu stellen. Herr Hurter hat natürlich gefragt, ob auch Sie es so sehen, wie es eigentlich alle Sprecher gesagt haben, dass mit Umweltschutzmassnahmen erster bzw. hoher Priorität eben Lärmschutzmassnahmen gemeint sind. Dazu möchte ich von Ihnen vielleicht dann noch eine Antwort hören. Ich stelle fest, dass sich alle einig sind, dass in Artikel 86 nicht heutige Bundesaufgaben aufgenommen werden sollen, die vom Bund, aber nicht durch dieses neue Gefäss finanziert werden sollen, sondern nur die nichthoheitlichen. Ich glaube, das wird von allen Sprechern anerkannt. Alle sind sich auch einig – ich wiederhole das nochmals –, dass mit Umweltschutzmassnahmen in erster und höchster Priorität Lärmschutzmassnahmen gemeint sind, weil das in der Bevölkerung im Zusammenhang mit der – wenn man es so sagen will – «Belastung» durch den Luftverkehr, durch die Luftfahrt, erwiesenermassen auch das Thema Nummer 1 ist. Ich kann auch feststellen, dass anerkannt wird, dass der Bundesrat in seinem luftfahrtpolitischen Bericht die grosse Bedeutung der Luftfahrt auch anerkennt.

Vielleicht ein, zwei Worte zu Frau Lachenmeier: Sie haben gesagt, Sie wollten keine neue Zweckbindung. Frau Lachenmeier, diese Kerosinsteuer ist heute schon zweckgebunden, nur eben für die Strasse; ein Teil geht in die Bundeskasse, wie das beim Strassenverkehr auch der Fall ist. Es ist also keine neue Zweckbindung. Wenn Sie so wollen, ist es eine Neuwidmung der Erträge dieser Kerosinsteuer, die neu verursachergerecht in den Bereich der Luftfahrt gehen; bis anhin gingen sie in den Bereich des Strassenverkehrs. Sie haben gesagt, Luftfahrttreibstoff werde nicht besteuert. In der Binnenluftfahrt wird er selbstverständlich besteuert. Von daher kommen ja diese Erträge. International werden wir das im Alleingang nicht schaffen. Die Schweiz hat sich aber in internationalen Gremien immer wieder für eine solche Lösung eingesetzt. Im Übrigen haben Sie gesagt, Sie wollten nicht, dass der Luftverkehr weiter oder noch mehr subventioniert werde. In der Schweiz werden die Fluggesellschaften nicht subventioniert, im Unterschied zum Ausland.

Im Übrigen kann ich eigentlich allen Sprechern aus der Kommission folgen. Es wird nun über den Antrag der Minderheit III trotzdem abgestimmt, weil Frau Lachenmeier den Antrag der Minderheit Germanier wieder aufgenommen hat. Ich bitte Sie nochmals, alle Minderheiten abzulehnen und der Mehrheit zu folgen.

**Simoneschi-Cortesi Chiara (CEg, TI), pour la commission:** Je réponds ici aux questions qui ont été posées et aux positions que l'on a exposées. Je réponds aux Verts que le fait

d'affecter à l'aviation les recettes de l'impôt à la consommation sur les carburants utilisés par l'aviation est une question de justice. Si ce sont les transports aériens à l'intérieur du pays qui génèrent ces recettes de 44 millions de francs, il est juste que cet argent leur revienne.

En ce qui concerne l'alinéa 3bis de l'article 86, on en a beaucoup discuté en commission et la majorité a proposé cette formulation à la lettre b: «contribution pour des mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger ...» Cela signifie que nous ne voulons pas qu'avec l'argent du financement spécial du trafic aérien, on finance des dépenses qui sont déjà couvertes par les ressources générales de la Confédération, et qui sont des tâches de l'Etat. Nous sommes d'avis que l'on ne doit pas prendre l'excuse de ce financement pour financer des tâches de l'Etat, comme c'est le cas des mesures de sûreté. La Confédération dépense déjà 9 millions de francs, par exemple, pour les personnes qui accompagnent les vols de refoulement. Cette tâche incombe à l'Etat. Nous ne voulons pas que l'on prenne ces 9 millions de francs du financement spécial.

La minorité I (Hurter Thomas) propose de mentionner spécifiquement les mesures de lutte contre le bruit au lieu de mentionner, comme la majorité et le projet du Conseil fédéral, que ce sont des mesures de protection de l'environnement. Nous estimons que nous sommes ici au niveau de la Constitution et que la formulation du projet du Conseil fédéral et de la majorité de la commission est plus appropriée. Quand on modifie la Constitution, on doit veiller à ce que les formulations n'entrent pas trop dans les détails. Elles doivent être cohérentes avec celles contenues dans d'autres articles constitutionnels. Or, la «protection de l'environnement» comprend aussi la nuisance la plus évidente, surtout près des aéroports, causée par le trafic aérien, c'est-à-dire le bruit. Mais, si on analyse les conséquences globales du trafic aérien sur l'environnement, il y a aussi les problèmes dus aux émissions de substances nocives. Or, on est en train d'étudier des idées novatrices pour améliorer cette situation, surtout dans le secteur recherche et développement.

Au nom de la commission, je vous prie donc d'accepter la proposition défendue par la majorité, qui a été adoptée par 14 voix contre 8, et qui reprend la formulation du projet du Conseil fédéral à la lettre a.

A la lettre b, la minorité II (Fehr Jacqueline) veut compléter la proposition de la majorité en stipulant que les contributions pour des mesures de sûreté sont destinées aux aéroports régionaux concessionnés. La majorité estime qu'il ne faut pas procéder à cette distinction. Je rappelle encore une fois que nous sommes ici au niveau de la Constitution et qu'il ne faut absolument pas aller dans les détails parce que ceux-ci seront réglés dans la loi d'application. En outre, il faut préciser que les mesures de sûreté que nous avons décrites sont celles en vigueur dans les aéroports nationaux, et qu'elles sont actuellement financées par la Confédération. Cela n'a rien à voir avec les aéroports régionaux. A ce stade, on ne sait pas encore exactement combien d'argent parviendrait aux aéroports régionaux et le niveau exact des coûts. On doit donc encore étudier de manière approfondie tous ces aspects. La proposition de la minorité II (Fehr Jacqueline) limite fortement la façon de répartir l'argent entre les trois tâches et les différents acteurs, ce n'est pas responsable.

La commission, par 13 voix contre 8 et 1 abstention, vous demande de rejeter la proposition défendue par la minorité II.

La minorité III (Germanier) propose de biffer la lettre b, alors que la majorité reprend la formulation du Conseil fédéral. Enfin, à l'alinéa 3ter, la minorité Fehr Jacqueline propose qu'au moins la moitié des moyens soit affectée au financement des tâches décrites à l'article 86 alinéa 3bis lettre a. Cette proposition limite fortement la façon d'affecter les moyens aux différentes tâches, ce n'est pas raisonnable. Cette proposition a été rejetée par 14 voix contre 8.

Je vous invite à soutenir les propositions de la majorité de la commission.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Ich möchte gerne noch auf die Fragen von Herrn Binder bzw. von Herrn Hurter antworten. Wir verstehen unter «Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht» in erster Linie die Förderung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen, das heisst die Installation von Schallschutzfenstern, den Bau von Schalldämpfern für Standläufe an den Flugzeugtriebwerken oder die Sanierung von Häusern. Das sind alles Lärmschutzmassnahmen, die heute von den Flughäfen bezahlt werden.

*Abs. 3bis Bst. a – Al. 3bis let. a*

**Präsidentin** (Bruderer Pascale, zweite Vizepräsidentin): Aufgrund der Antwort des Bundesrates hat Herr Hurter diesen Teil des Antrages der Minderheit I zurückgezogen.

*Abs. 3bis Bst. b – Al. 3bis let. b*

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/491)

Für den Antrag der Mehrheit ... 122 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 47 Stimmen

siehe Seite / voir page 34

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/492)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit III ... 58 Stimmen

siehe Seite / voir page 35

*Abs. 3bis Bst. c – Al. 3bis let. c*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/493)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 46 Stimmen

siehe Seite / voir page 36

*Abs. 3ter – Al. 3ter*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/494)

Für den Antrag der Minderheit ... 60 Stimmen

Dagegen ... 111 Stimmen

siehe Seite / voir page 37

*Übrige Bestimmungen angenommen*

*Les autres dispositions sont adoptées*

## **Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

## **Ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/500)

Für Annahme des Entwurfes ... 110 Stimmen

Dagegen ... 61 Stimmen

siehe Seite / voir page 38

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung**

**Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBl 2007 6373)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)  
Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)  
Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Differenzen – Divergences)

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Was vom Umfang der Fahne her als leichtgewichtiges Geschäft daherkommt, ist für die Volkswirtschaft im Allgemeinen und die Verkehrspolitik im Besonderen von erheblicher Bedeutung. Es kommt hinzu, dass es sich bei dieser Vorlage um eine Verfassungsänderung handelt, die dereinst eine obligatorische Volksabstimmung zu überstehen haben wird.

Man kann die vom Bundesrat gewählte Kürze der Vorlage kritisieren, was in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen teilweise gemacht wurde. Man kann sich auch daran freuen, dass es dem Bundesrat gelungen ist, den Zweck dieser Verfassungsänderung logisch, einleuchtend und in der gebotenen Straffheit darzustellen. Wer nun hingegen glaubt, diese Vorlage sei im Erstrat problemlos aufgenommen worden, irrt sich, ist sie doch mit dem Antrag der KVF-NR in den Nationalrat gelangt, nicht darauf einzutreten. Der Nationalrat ist entgegen dem Antrag der vorberatenden Kommission am 6. Dezember des vergangenen Jahres mit 106 zu 76 Stimmen auf die Vorlage eingetreten. Das Geschäft ging zur Detailberatung in die Kommission zurück, wurde in der Frühjahrs-session dieses Jahres im Nationalrat behandelt und schlussendlich nach einer heftigen Debatte zur Thematik Fluglärm mit 110 zu 61 Stimmen verabschiedet.

Über den Inhalt dieser Vorlage haben wir bereits vor drei Jahren bei der Behandlung des bundesrätlichen Luftfahrtberichtes am Rande diskutiert. Wir haben damals die Zielsetzungen der schweizerischen Luftfahrtspolitik anerkannt und festgehalten, dass der Bund seinen Beitrag zur Förderung eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrs leisten solle. Die Ge-

P  
d  
A  
p  
  
W  
k  
w  
H  
(

samtausgaben des Bundes für die Luftfahrt beliefen sich in den letzten Jahren unter Ausklammerung der Swissair-Krise auf 98 Millionen Franken pro Jahr. Davon entfiel rund ein Viertel auf die Ausgabenpositionen für die internationalen Zivilluftfahrtorganisationen, für Sicherheitsmassnahmen im Bereiche des Schutzes vor widerrechtlichen Handlungen und für Beiträge an Eurocontrol. Die restlichen drei Viertel wurden für den Verwaltungsaufwand des Bazl benötigt.

Zurück zum bundesrätlichen Luftfahrtbericht: Bereits dort hat der Bundesrat in Aussicht gestellt, zu prüfen, inwieweit die Erträge der Kerosinsteuer – die auf Inlandflügen erhoben wird und heute zum Teil in die Bundeskasse fliesst, dort schwergewichtig jedoch der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gutgeschrieben wird – in Zukunft zugunsten von Massnahmen im Bereich des Umweltschutzes, des Schutzes vor widerrechtlichen Handlungen und der technischen Sicherheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können. Gemäss Artikel 86 der Bundesverfassung fließen 50 Prozent der Mineralölsteuern von der Bundeskasse in die Strassenrechnung. Da die Mittel für die Aufwendungen im Strassenverkehr nicht ausreichen, wird ein Mineralölsteuerzuschlag erhoben, der vollumfänglich für die Strasse eingesetzt wird. Mit dem bundesrätlichen Entwurf wird nun neu eine Spezialfinanzierung Luftverkehr geschaffen, in die jene Mittel eingebracht werden, die aus der Treibstoffsteuer des Luftverkehrs generiert werden. Dazu ist eine Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung nötig. In Anbetracht der Herkunft der Mittel ist es nichts weniger als sachgerecht, diese Mittel wiederum in jenen Verkehrsbe- reich zu lenken, in dem sie generiert werden.

Selbstverständlich kann man sich mit Fug und Recht fragen, wieso nur für reine Inlandflüge ohne Anschluss an Aus- landflüge, für Flüge firmeneigener Flugzeuge, die nicht mit einer Betriebsbewilligung operieren, sowie für Inland-Heli- kopterflüge eine Steuer bezahlt werden muss und die meis- ten anderen Flüge, nämlich insbesondere die international verkehrenden Linienflüge, von der Steuer befreit sind. Hier gelten jedoch internationale Übereinkommen, welche eine solche Steuer im internationalen Flugverkehr untersagen. Ob dies im Lichte der Klimapolitik sinnvoll ist, ist in der Kom- mission zu Recht hinterfragt worden. Aus rein ordnungspoli- tischer Sicht wurde in der KVF die Frage gestellt, ob es sinn- voll sei, einmal mehr eine Verbrauchssteuer noch diver- sifizierter zweckgebunden zu verwenden, was letztlich dazu führe, dass der Bundeskasse stets mehr Fesseln angelegt würden. Bei der Diskussion über die Verwendung der Mittel – im Jahre 2006 waren es 44 Millionen Franken – haben wir zu beachten, dass es sich hier um einen Verfas- sungsgrundsatz handelt und es nicht angehen kann, jene Dinge im Detail zu regeln, die dereinst bei der Ausführungs- gesetzgebung zu diskutieren sein werden.

Die drei Verwendungszwecke sind in allgemeiner Form in einem neuen Absatz 3bis von Artikel 86 der Bundesverfas- sung festgehalten:

1. Es geht einmal um die Beiträge an Umweltschutzmass- nahmen, die der Luftverkehr nötig macht. Hier spricht der Bundesrat vor allem von Lärmschutzmassnahmen, aber auch von technischen schallmindernden Massnahmen am Flugzeug oder von Optimierungen an den Anflugverfahren. Ausgehend von den Flugtreibstoffträgen von 2006 sollen rund 11 Millionen Franken, das sind 25 Prozent, für diesen Zweck zur Verfügung stehen.

2. Ein gleicher Beitrag wird für die Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftver- kehr vorgesehen. Hier geht es um die «Security», wo sich denn auch die einzige Differenz zum Nationalrat ergibt. Ich werde in der Detailberatung darauf zu sprechen kommen und Ihnen erklären, weshalb die Kommission mit 9 zu 1 Stimmen dem Bundesrat folgt und damit eine Differenz zum Nationalrat schafft.

3. Schliesslich werden 50 Prozent der Mittel für die Bereit- stellung der technischen Sicherheit verwendet, was unter dem Fachbegriff «Safety» zusammengefasst wird.

Mit den jährlichen Einlagen in die Spezialfinanzierung Luft- verkehr vermindern sich im gleichen Umfang die zweckge-

bundenen Mittel für die Strasse. Dies sind jedoch gerade einmal 1,3 Prozent der Gesamteinnahmen.

Aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr werden teilweise auch Ausgaben getätigt, die bisher aus der allgemeinen Bundeskasse bezahlt worden sind. Die aus der Spezialfi- nanzierung Luftverkehr zu finanzierenden neuen Aufgaben führen zu einer Mehrbelastung des Bundeshaushaltes in der Höhe von 18 Millionen Franken. Würden Sie dem Antrag Burkhalter zustimmen, würde sich dieser Betrag nochmals um mindestens 9 Millionen Franken erhöhen.

Zu beachten ist auch der Umstand, dass der Bereich der Spezialfinanzierung Luftverkehr über massiv geringere Be- träge verfügt als jener der Spezialfinanzierung Strassenver- kehr. Aus diesem Grund sind im Bereich des Luftverkehrs im Gegensatz zur Strasse zusätzliche Mittel aus der allgemei- nen Bundeskasse erforderlich. Insgesamt beträgt der Ge- samt Aufwand des Bundes nach Errichtung der neuen Spe- zialfinanzierung für die Luftfahrt knapp 120 Millionen Fran- ken pro Jahr. In Anbetracht des grossen volkswirtschaftli- chen Nutzens der Luftfahrt ist dies jedoch eine vertretbare Grössenordnung.

Wie bereits erwähnt, werde ich zu Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b in der Detailberatung die Meinung der Kommis- sion darlegen.

Wir sind in der KVF stillschweigend auf die Vorlage einge- treten und haben ihr in der Gesamtabstimmung mit 11 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt. Ich bitte Sie, einzu- treten und der Vorlage gemäss dem Entwurf des Bundesra- tes zuzustimmen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Ich bin froh, wenn es so schnell geht wie mit einem Düsenjet. Es geht zwar um eine Verfassungsänderung, und von daher will ich höchstens sa- gen, dass es etwas Wichtiges ist. Aber das haben Sie ja auch gemerkt, und darum hat der Berichterstatter eigentlich das gesagt, was ich auch hätte sagen wollen. Es ist also al- les in Ordnung.

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

### **Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzie- rung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Arti- kel 86 der Bundesverfassung)**

#### **Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

*Detailberatung – Discussion par article*

#### **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. 86**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Abs. 3bis*

...

b. Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

...

*Antrag Burkhalter*

*Abs. 3bis Bst. b*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Art. 86***Proposition de la commission**Al. 3, 4*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Al. 3bis*

...

b. Adhérer au projet du Conseil fédéral

...

*Proposition Burkhalter**Al. 3bis let. b*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Bieri Peter** (CEg, ZG), für die Kommission: Die Kosten für die Sicherheitsmassnahmen werden auf Flugplatzhalter, Luftverkehrsunternehmen sowie Bund und Kantone aufgeteilt. Der Bund trägt die Kosten für die Ausbildung und den Einsatz von Sicherheitsbeauftragten auf Linienflügen schweizerischer Luftfahrtunternehmen sowie die in diesem Zusammenhang entstehenden administrativen Aufwendungen. Dabei ist neu die Finanzierung von Sicherheitsmassnahmen auf Flugplätzen vorgesehen, wobei gemäss Botschaft das Schwergewicht auf die Regionalflugplätze gelegt werden soll.

Gemäss dem Konzept des Bundesrates wird der Grossteil dieser etwa 11 Millionen Franken für die Finanzierung der Tiger- und Fox-Einsätze verwendet. Das sind jene kantonalen und städtischen Polizeikräfte, die von der Armee – sprich der militärischen Sicherheit – und dem Grenzwachtkorps unterstützt werden und die für die polizeiliche Sicherheit der Flugzeuge am Boden, das sind die Fox-Einsätze, und in der Luft, das sind die Tiger-Einsätze, zuständig sind. Beides sind hoheitliche Aufgaben des Bundes; sie werden über den Bundes Sicherheitsdienst organisiert. Dieser hat Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen, welche Polizeikräfte zur Verfügung stellen.

Der Bundesrat will in Zukunft diese Tiger- und Fox-Aufträge über diese Spezialfinanzierung Luftverkehr finanzieren. Dem widersetzt sich der Nationalrat mit seiner Fassung. Im Gegensatz zum Bundesrat will der Nationalrat nur jene Sicherheitsbereiche finanzieren, die nicht hoheitliche Aufgaben betreffen. Diese werden heute vollumfänglich von den Flughafenbetreibern finanziert, welche diese Beträge wiederum den Fluggesellschaften und diese letztlich den Passagieren weiterverrechnen. Hingegen wären gemäss Nationalratsbeschluss die hoheitlichen Aufgaben wie die Gewährung der Sicherheit im Flugzeug selber und teilweise auch am Boden, also diese Tiger- und Fox-Einsätze, durch allgemeine Bundesmittel zu finanzieren.

Was ist die Folge davon? Die zur Verfügung stehenden Mittel könnten in der Folge für nicht hoheitliche Sicherheitsaufgaben wie etwa die Passagier- und Gepäckkontrolle oder die Sicherung der Flugzeuge verwendet werden. In der Gesamtrechnung würden die Flugplatzbetreiber gemäss Antrag Burkhalter – der den Beschluss des Nationalrates aufnimmt – mit 9 Millionen Franken entlastet, was bedeuten würde, dass diese Kosten von der allgemeinen Bundeskasse zu finanzieren wären. Aus diesem Grund schlagen Ihnen der Bundesrat und auch unsere Kommission mit 9 zu 1 Stimmen vor, nicht nur die nicht hoheitlichen, sondern auch die in der Bundesverantwortung liegenden hoheitlichen Sicherheitsaufgaben über diese Spezialfinanzierung Luftverkehr zu bezahlen.

In diesem Sinne möchte ich Sie bitten, dem Antrag der Kommission – gemäss Bundesrat – zuzustimmen. Die Kommission hat, wie gesagt, diesen Entscheid mit 9 zu 1 Stimmen gefällt.

**Burkhalter Didier** (RL, NE): Je propose en effet que notre conseil adhère à la décision du Conseil national. Je ne le fais pas pour mettre en déséquilibre les finances de la Confédération, vous l'avez entendu vous-mêmes de la bouche du président de la commission, il s'agit d'un enjeu de l'ordre d'une dizaine de millions de francs avec cet amendement. Je ne le fais pas non plus pour critiquer la commission, car je

sais bien que, quand une commission prend sa décision de manière aussi nette, présenter une proposition au conseil ne va pas de soi, mais je crois qu'il y a vraiment des raisons qui justifient ma proposition, des raisons de principe, des raisons d'efficacité, aussi des raisons fondées sur le soutien légitime et justifié aux aéroports régionaux qui militent en faveur de cette disposition. Il serait un peu étonnant de ne pas en débattre au Conseil des Etats, puisque ces éléments ont été discutés au Conseil national.

Le Conseil fédéral a défini les principes d'une politique aéronautique nationale – cela a été dit –, et dans ce cadre je cite le message du Conseil fédéral: «Le transport aérien revêt une importance économique clé pour notre pays. A ce titre, il convient d'en favoriser la compétitivité.» La création d'un financement spécial va précisément dans ce sens – augmenter la compétitivité –, pour autant que l'on ne réduise pas comme peau de chagrin les nouveaux moyens mis à disposition du secteur aéronautique, sinon tout cela ne sera, il faut le dire clairement ici, qu'une illusion. On se sera donné l'impression de faire quelque chose, mais sans réelle efficacité, dans un dossier qui doit passer devant le peuple, puisqu'il s'agit d'un article constitutionnel. En effet, ces nouveaux moyens sont très limités, globalement il s'agit de 44 millions de francs par an pour l'ensemble des mesures et de 11 millions de francs seulement pour les mesures de sûreté qui sont inscrites à l'alinéa 3bis lettre b.

Dès lors, la problématique est simple: si l'on attribue ces moyens également à des missions qui relèvent actuellement du rôle de l'Etat fédéral comme le demande le Conseil fédéral et comme l'a accepté la commission, alors il ne reste pratiquement rien pour améliorer réellement la situation de l'aviation dans ce domaine-là, et cela alors même que les prescriptions de sûreté se durcissent – et ça, c'est à nouveau le Conseil fédéral lui-même qui dit dans son message que le durcissement des prescriptions entraîne cependant une augmentation constante des coûts des mesures de sûreté à la charge de l'aviation; pensons en particulier actuellement à l'application des accords de Schengen: toutes les mesures qui en découlent engendrent également des coûts supplémentaires pour l'aviation.

Donc, en résumé, si l'on s'en tient au projet du Conseil fédéral et à la version de la commission, on affecte l'essentiel des ressources à des tâches de sûreté qui relèvent de l'Etat fédéral. La lutte contre le terrorisme relève du budget général de la Confédération. L'intervention de la Confédération – on l'a dit – dans ce domaine, ce sont les agents Tiger et Fox. C'est une lutte contre le terrorisme, lequel s'attaque à nos valeurs, à notre Etat, et non seulement à des passagers ou à une ligne d'aviation. Par ailleurs, j'aimerais ajouter que les moyens financiers qui seraient admis pour cette nouvelle tâche proviennent essentiellement de l'aviation professionnelle en Suisse et de l'aviation de sauvetage, et pas du tout des lignes dont nous parlons ici pour les agents Tiger et Fox.

Si on suit le projet du Conseil fédéral et la version de la commission, on ne résout en rien la problématique de l'augmentation des coûts de sécurité à la charge du transport aérien; au contraire, l'alternative serait l'augmentation encore plus forte des taxes passagers et par conséquent l'affaiblissement de la compétitivité des aéroports et des régions concernés, ce qu'on voulait précisément éviter. C'est vraiment un coup d'épée dans l'eau. En revanche, si vous souhaitez soutenir la version du Conseil national, comme je le propose, alors vous assurez l'affectation qui est précisément voulue par les principes de base de ce projet, à savoir le soutien au transport aérien pour des missions d'intérêt général croissantes qu'il doit remplir dans des domaines qui dépendent de lui, comme celui de la sûreté dans ce cas.

Concrètement, ce sont avant tout les aéroports régionaux qui souffriraient avec le projet du Conseil fédéral. Ce dernier voulait pourtant leur apporter une aide. Encore une fois, c'est un autogol. Ce sont précisément aussi les aéroports régionaux qui se porteraient mieux un peu partout dans le pays si on suivait la version du Conseil national. Je n'ai pas besoin de vous le rappeler, il y des aéroports régionaux à Lausanne, dans le canton des Grisons, à Berne, dans le

canton du Tessin, dans le canton du Valais, à Saint-Gall, à Soleure. Il y en a également un dans mon canton, à Neuchâtel, je le reconnais ouvertement, et c'est aussi la raison pour laquelle je vous propose de réfléchir encore une fois avant de décider. L'aéroport de La Chaux-de-Fonds en particulier – que je connais bien – joue un rôle économique très important pour l'industrie horlogère, notamment, et je ne vois vraiment pas l'intérêt de ne pas jouer clairement la carte de la promotion des aéroports régionaux: ils sont importants pour l'économie globale du pays.

Dans cette situation qui est fragile pour les aéroports régionaux et qui est très tendue en termes de concurrence pour l'ensemble des aéroports, y compris d'ailleurs pour les grands aéroports, il faut concentrer de manière efficace et non délayer les moyens nouvellement alloués en vertu de cette modification constitutionnelle. C'est ce que le Conseil national a voulu et décidé par des majorités nettes, dans plusieurs votes.

C'est donc ce que je vous demande également par ma proposition qui permettrait en outre d'éviter toute divergence dès maintenant entre les deux conseils sur cet objet.

**Lombardi Filippo** (CEg, TI): Als Kommissionsmitglied muss ich mich beim Präsidenten und bei den Kollegen entschuldigen. Ich habe tatsächlich in der Kommissionsdiskussion die Bedeutung dieser Differenz zum Nationalrat unterschätzt, bin auch nicht entsprechend aktiv geworden, und deshalb gibt es auch keinen Antrag einer Kommissionsminderheit. Allerdings, nach Analyse des Antrages Burkhalter – gemäss Nationalrat –, komme ich auch zum Schluss, dass wahrscheinlich der Fassung des Nationalrates zuzustimmen ist. Warum? Es wurde das Beispiel der Bahnpolizei erwähnt. Die Bahnpolizei wird von den Benutzern der Bahn bezahlt. Aber man könnte gleichzeitig sagen, dass die Autobahnpolizei nicht mit den Mineralölsteuern bezahlt wird. Die gehört in die Kompetenz der staatlichen Hoheit, und die wird natürlich mit allgemeinen staatlichen Mitteln finanziert.

Was wird hier bekämpft? Man will sagen, dass Terrorismus bekämpft werden muss. Das kostet natürlich. Wer bezahlt das? Wer ist der Verursacher? Ich glaube, die Passagiere verursachen Flüge, und die Flüge verursachen Lärmimmissionen und Umweltbelastung, und es ist deswegen angebracht, dass die Einnahmen für die Lösung von Problemen, die von den Passagieren des Luftverkehrs verursacht werden, eingesetzt werden. Aber die Passagiere oder die Luftfahrt insgesamt verursachen den Terrorismus nicht. Der Terrorismus hat andere Ursachen. Er ist nicht gegen die Passagiere oder gegen die Fluggesellschaften oder gegen die Luftfahrt gerichtet. Er richtet sich gegen den Staat. Was wollen die Terroristen? Sie wollen natürlich Druck auf den Staat ausüben. Es ist also wirklich eine staatliche, hoheitliche Aufgabe, diesen Terrorismus zu bekämpfen und dafür auch die finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Ich finde es gerecht, wenn wir jetzt mit dieser Anpassung gewisse Mittel zur Verfügung stellen, damit die negativen Konsequenzen der Luftfahrt angemessen bekämpft werden können, wie es im Fall von Umweltmassnahmen sowie im Fall der Reduzierung von Lärmimmissionen, von Sanierungen usw. geschehen kann. Dafür braucht es aber – und wir wissen es – viel, viel Geld. Es ist also sicher nicht zu viel, was mit diesen 46 Millionen Franken zur Verfügung stehen wird, um diese Ziele wenigstens teilweise – und nur teilweise – zu erreichen. Wenn wir davon noch Mittel wegnehmen, um eine Sicherheitsaufgabe, die in die hoheitlichen Aufgaben des Staates gehört, zu finanzieren, würden wir, so glaube ich, das Ziel der Revision verpassen.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Burkhalter zu unterstützen und keine Differenz zum Nationalrat zu schaffen.

**Leuenberger Ernst** (S, SO): Ich bin sehr froh, dass Herr Bundesrat Leuenberger uns darauf aufmerksam gemacht hat, dass es um eine Verfassungsänderung mit obligatorischer Abstimmung von Volk und Ständen geht. Wer die Sache etwas angeschaut hat, hat gesehen, dass die Kantone – und diese interessieren uns ja hier – bei dieser Vorlage sehr

geteilter Meinung waren: Die Hälfte der Kantone hat diese Revision rundweg abgelehnt. Das sei in Erinnerung gerufen, wenn wir jetzt darangehen, diese Vorlage ziemlich anders zu machen, als sie eigentlich ursprünglich angedacht war. Es kann sein, dass dann am Vorabend der obligatorischen Volksabstimmung – nicht aus heiterem Himmel, aber beispielsweise aus dem Kreise kantonaler Strassenbauinteressierter und anderer – plötzlich eine Opposition auftaucht, die unser Werk dann zunichte macht.

Worum geht es? Es geht darum, dass Herr Burkhalter mit seinem Antrag will, dass nichthoheitliche Aufgaben finanziert werden. In der Kommission ist dann gefragt worden, was denn nichthoheitliche Aufgaben im Flugverkehr seien. Die Antwort lautete, dass dies im Wesentlichen die Kontrolle von Passagieren, Gepäck und Fracht auf den Flughäfen und die Sicherung der Flugzeuge auf den Flughäfen, also z. B. die Überwachung des Flughafenareals, seien. Das ist offenbar unter einer nichthoheitlichen Aufgabe hier zu verstehen. Das haben nach bisherigem Recht die Flughafeninstitutionen und zum Teil offenbar die Kantone bezahlen müssen. Jetzt sollen diese Kosten – es geht um eine Grössenordnung von 9 bis 10 Millionen Franken – mit einem Federstrich der Eidgenossenschaft angelastet werden. Das ist eine Verstaatlichung, und als Sozialdemokrat müsste ich mit lachendem Herzen sagen: Alles ist zu verstaatlichen, was man irgendwie verstaatlichen kann – zum Bund damit!

Das ist keine gute Geschichte. Wir haben auch Finanzpolitik zu betreiben, und gelegentlich streiten wir uns um weniger als um diese 10 Millionen Franken, die hier praktisch durch die Hintertür dem Bund angelastet werden sollen, während die bisherigen Betreiber von diesen Aufgaben befreit werden sollen. Wir haben in diesem Saal schon sehr viel Geld für die Luftfahrt beschlossen. Ich muss Ihnen ehrlich gestehen: Ich bin nicht davon überzeugt, dass diese Subvention – hier wird ein Subventionstatbestand geschaffen – tatsächlich nötig, d. h. «notwendend», ist, also irgendwo eine Not abwenden würde. Das ist eine reine Verschiebung einer Aufgabe. Da hat einer entdeckt: Man könnte noch irgendetwas dem Bund anhängen. Ich muss Sie wirklich dringend bitten: Überladen Sie dieses Fuder nicht, wenn Sie nicht riskieren wollen, dass wir uns eines Sonntagabends die Augen reiben und sagen, eine absolut unbestrittene Vorlage sei nun zu Fall gebracht worden.

Ich bin froh, dass Herr Lombardi andere, und zwar hoheitliche Aufgaben erwähnt hat. Bei der Bahnpolizei zum Beispiel ist bisher noch niemandem eingefallen, dafür eine Bundes-subsidation sprechen zu wollen, während es für die Einsätze Tiger und Fox vermutlich keine gesetzliche Grundlage gibt; jedenfalls kenne ich keine. Es wird irgendwo eine rechtliche Grundlage geben, mindestens im Kopf irgendeines Juristen. Da bezahlt man dann einfach. Wir hätten es nicht einmal bemerkt, wenn es nicht eines Tages Krach unter den Kantonen gegeben hätte, weil nicht alle vom Bund gleich viel Geld als Entschädigung für diese Einsätze verlangt haben. Ich bin also froh darüber, dass jedenfalls eingesehen wird, dass hoheitliche Aufgaben Staatsaufgaben sind; ich bin froh darüber, dass das festgestellt wird. Aber ich bin auch sehr froh darüber, wenn festgehalten wird, nichthoheitliche Aufgaben – das bringen Sie mir jeweils schonend bei –, nichtstaatliche Aufgaben seien von Privaten zu erfüllen, das sei ein Prinzip, das Sie jeweils Subsidiaritätsprinzip nennen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**Fournier Jean-René** (CEg, VS): J'interviens brièvement pour soutenir la proposition Burkhalter. En effet, finalement, quelle que soit la définition que l'on donne des tâches, si déjà 20 pour cent du financement spécial au départ de l'exercice – si on prend les chiffres du compte d'Etat 2006, cela correspond à 9,1 millions de francs sur 44 millions disponibles – était «détourné», si j'ose dire, pour financer des tâches régaliennes ou des tâches que la Confédération accomplit déjà, vous voyez qu'avec le montant qui reste – 80 pour cent –, on n'aurait là plus les moyens suffisants pour améliorer la compétitivité du système aéronautique suisse.

Je pense qu'il y a une question de crédibilité lorsqu'on mène ce genre d'exercice.

Quoi qu'il en soit, on finira certainement par constater qu'il s'agit là tout simplement d'un transfert de charges sur les cantons, puisque ces montants ne seront plus à disposition pour financer des coûts découlant des prescriptions de sécurité, coûts notamment non liés à la souveraineté – comme l'a très justement dit Monsieur Leuenberger. Finalement, ce sont les cantons, voire les régions, qui disposent de ces infrastructures sur leur territoire qui devront financer ces missions, pour la simple et bonne raison qu'on ne peut pas augmenter les taxes d'atterrissage sur ces aéroports, car cela les pénaliserait au niveau de la compétitivité.

Ce sont les raisons pour lesquelles je vous invite à soutenir la proposition Burkhalter.

**Stähelin Philipp** (CEg, TG): Ich wäre gerne bei der Kommissionssitzung dabei gewesen. Wir sind ja jetzt quasi in eine Kommissionsberatung hineingeraten, wenn ich mich nicht täusche. In der Kommission hätte ich gesagt: Ja also, wenn man ausdrücklich nur noch die Sicherheitsmassnahmen nichthoheitlicher Art regelt, dann könnte man daraus auch schliessen, dass die hoheitliche Abwehr schlussendlich nicht Sache des Bundes, sondern nach der Aufgabenteilung eben Sache der Kantone ist. Denn was in der Verfassung nicht dem Bund zugewiesen ist, ist Sache der Kantone – wie das heute bei der Bahnpolizei der Fall ist. Ich glaube nicht, dass das die Meinung von Kollege Burkhalter ist, aber dieser Schluss wäre nicht so furchtbar falsch. Ich lasse mich gerne korrigieren. Das ist das eine Argument, das für die Fassung der Kommission spricht.

Zum anderen Argument: Ich bin Präsident der Finanzkommission. Immer wieder erhalten wir diese schöne Übersicht über die finanziellen Auswirkungen der traktandierten Geschäfte. Wenn wir hier dem Antrag Burkhalter folgen, dann wird der bisherige Betrag um einen Drittel aufgestockt, wenn ich das richtig sehe. Das kann man machen und sagen, es seien immer noch kleine Beträge. Aber wir verändern die Botschaft im finanziellen Bereich erheblich.

Auch das führt mich dazu, hier mit der Kommission zu stimmen.

**Bieri Peter** (CEg, ZG), für die Kommission: Ich darf Ihnen versichern, dass wir erstens diese Aufgabe seriös gemacht haben und dass wir uns zweitens bewusst waren, dass die Mineralölsteuergelder, die wir über die Luftfahrt einnehmen, auch staatliche Gelder sind. Herr Burkhalter und Herr Fournier, Sie reden, als ob das irgendwelche privaten Gelder wären. Aber das sind Steuereinnahmen, und diese werden jetzt, wie irgendwelche anderen Abgaben auch, zweckgebunden verwendet. Es ist nicht so, dass den Flugunternehmen eine Aufgabe aufgebürdet würde, die sie sonst nicht bezahlen müssten. Es ist vielmehr eine Mineralölsteuer, die ohnehin zu entrichten ist. Diese Steuereinnahmen werden u. a. für den Bereich Sicherheit eingesetzt.

Ein zweiter Punkt, die hoheitlichen und die nichthoheitlichen Aufgaben: Herr Burkhalter, Sie wollen in die Verfassung schreiben, was hoheitliche Aufgaben sind und was nichthoheitliche Aufgaben sind. Bereits Herr Kollege Leuenberger hat aufgezählt, was im Schreiben der Aerosuisse alles als hoheitliche Aufgaben bezeichnet wird und in der Folge in Zukunft über die allgemeine Bundeskasse zu finanzieren wäre; das steht auf den Seiten 2 und 3 dieses Berichtes. Das sind immense Aufgaben; ich will sie nicht vorlesen. Es geht von der Kontrolle von Passagieren und Handgepäck über die Frachtkontrolle und die Verkehrskontrolle bis zu Grenzkontrollen. Da werden möglichst viele Dinge hineingepackt, die in Zukunft über die allgemeine Bundeskasse finanziert werden müssten. Wenn man hier der Aerosuisse folgt, wird dieser Betrag weit höher sein als 9 Millionen Franken. Wir haben hier einen Wirtschaftsbereich, der dieses Geld auch aufbringen kann, es handelt sich ja nicht um eine Armeninstitution.

Ein Letztes: Wir werden in der Herbstsession das Thema Bahnpolizei besprechen. Dort haben wir die Transportpoli-

zei. Wer finanziert die Transportpolizei? Das sind die Bahnunternehmen, nicht die Bundeskasse und nicht irgendwelche zweckgebundenen Gelder, sondern es sind die Bahnunternehmen selber. Auch die Bahnpolizei hat hoheitliche Aufgaben zu erfüllen. Deshalb werden diese Leute in die Pflicht genommen und vereidigt. Es sind nicht irgendwelche privaten Sicherheitsinstitutionen. Diese Leute erfüllen ebenfalls hoheitliche Aufgaben. Es gibt also keinen Grund, dass man die Bahnunternehmen derart anders behandelt und die Luftfahrt derart privilegiert. Man kann durchaus den Vergleich zwischen den Bahnunternehmen und der Luftfahrt ziehen. Es gibt keinen Grund, dass man die Luftfahrt derart anders behandeln sollte.

Die Kommission hat, wie gesagt, mit grossem Mehr entschieden. Mich erstaunt der Meinungsumschwung einiger Kommissionsmitglieder; das ist übrigens ein Vorgehen, das man als Kommissionspräsident nicht gerade schätzt, Herr Lombardi.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, hier beim Entscheid der Kommission zu bleiben.

**Diener Verena** (CEg, ZH): Ich gehöre zu den Kommissionsmitgliedern, die ihre Meinung nicht geändert haben. Ich interveniere nur noch darum kurz.

Wir werden anschliessend eine Spezialgesetzgebung zu dieser Thematik machen. Es ist ja ein Verfassungsartikel, der uns auch auf der Gesetzgebungsstufe nochmals die Möglichkeit gibt, die Diskussion über diese Auseinandersetzung zwischen Safety, Security und Umwelthanliegen – das sind eigentlich die drei Elemente, die zur Diskussion stehen und für die die Gelder benötigt werden – zu führen. Ich denke, man soll die hoheitlichen sowie die nichthoheitlichen Massnahmen jetzt aus diesem Topf bezahlen. Und ich denke, die Diskussion über die Aufteilung, wie das dann geschieht und wo allenfalls auch Lücken entstehen, werden die Kantone führen müssen. Es sind ja auch Zuschriften mit Befürchtungen gekommen, dass bei den kleinen Flughäfen dann die Kantone für die Finanzierung mit herangezogen werden. Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit, aber letztendlich auch um das Tragen der Kosten für den Flugverkehr, die nicht einfach aus zusätzlichen Steuermitteln bezahlt werden können. Ich denke, wir haben das in unserer Kommission wirklich sehr eingehend besprochen.

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Ich darf nun formell korrekt Herrn Bundesrat Leuenberger das Wort erteilen – mit dem Hinweis, dass er auch über die in der Eintretensdebatte eingesparte Zeit verfügen darf.

**Leuenberger Moritz**, Bundesrat: Wir haben im Bundesrat auch über diesen Antrag diskutiert. Im Vordergrund standen natürlich die finanziellen Überlegungen, die Sie sich jetzt auch gemacht haben. Der Beschluss des Nationalrates bzw. der Antrag Burkhalter bedeutet, dass 9 Millionen Franken in die Förderung des Luftverkehrs fliessen würden. Umgekehrt heisst es, dass diese 9 Millionen Franken dem Bundeshaushalt fehlen würden. Das sind Überlegungen, die sich der Bundesrat sehr oft als Erstes macht. Sie gaben den Ausschlag.

Warum ist die Lösung des Bundesrates gerecht? Dass die Bedrohung durch Terroristen oder durch Luftpiraten gegenüber der Luftfahrt erfolgt, ist zwar – da haben Sie Recht – auch ein Angriff auf den Registerstaat, das würde jetzt heissen: auf die Schweiz. Es ist unser Krisenstab, der in Funktion treten würde, wenn so etwas geschähe. Dass Flugzeuge für Terroristen besonders attraktiv sind, liegt am Luftverkehr als solchem. Wegen der enormen Geschwindigkeit, wegen der Masse, die ein Gefahrenpotenzial der Flugzeuge darstellt, und wegen der vielen Passagiere, die auf Mal transportiert werden, sind sie besonders attraktiv – auch wegen der grenzüberschreitenden Mobilität, die bei keinem anderen Verkehrsmittel so ausgeprägt ist wie beim Flugzeug. Diese dem Flugverkehr immanente Gefahr ist gleichzeitig sein ganz grosser Vorteil: der Vorteil nämlich, dass Menschen innert kürzester Zeit irgendwohin fliegen können.

Von daher haben wir uns gesagt: Es geht nicht an, dass die öffentliche Hand über Foxes und Tigers die Nachteile des Flugverkehrs tragen soll, dass aber die Vorteile den Luftfahrtunternehmen zukommen. Diese 9 Millionen Franken werden, wie Herr Bieri richtig sagte, durch die Mineralölsteuer, also die Kerosinsteuer, bezahlt; dieser Betrag wird dann auf das Flugunternehmen und auf die Passagiere aufgeteilt. Von daher ist es richtig, wenn wir dem bereits bei der Bahnpolizei eingeführten Prinzip folgen und Foxes und Tigers nicht als Elemente der allgemeinen Kriminalpolizei ansehen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission ... 26 Stimmen  
Für den Antrag Burkhalter ... 13 Stimmen

#### Ziff. II

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### Ch. II

##### Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

#### Angenommen – Adopté

#### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes ... 37 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(1 Enthaltung)

07.3272

### **Motion Pedrina Fabio. Revision der Trassenpreise zur Optimierung der Bahnkapazitäten, insbesondere im Transit**

### **Motion Pedrina Fabio. Réaménagement du prix du sillon pour optimiser les capacités ferroviaires, en particulier dans le domaine du transit**

### **Mozione Pedrina Fabio. Revisione dei prezzi di tracciato per ottimizzare le capacità ferroviarie, in particolare per quanto concerne il traffico di transito**

Einreichungsdatum 23.03.07

Date de dépôt 23.03.07

Nationalrat/Conseil national 05.10.07

Bericht KVF-SR 01.04.08

Rapport CTF-CE 01.04.08

Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08

#### Antrag der Kommission

Annahme der modifizierten Motion

#### Proposition de la commission

Adopter la motion modifiée

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission

beantragt einstimmig die Annahme der Motion gemäss ihrem Änderungsantrag in Ziffer 4 des Berichtes.

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Die Thematik Trassenpreise ist zurzeit in aller Leute Munde; deshalb einige Ausführungen zu dieser Motion, die insbesondere für den Güterverkehr von erheblicher Bedeutung ist. Sie haben von der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen unseres Rates einen schriftlichen Bericht zu dieser vom Nationalrat stillschweigend angenommenen Motion erhalten. Ich erlaube mir, einige zusätzliche Ausführungen anzufügen, da ich davon ausgehe, dass sich auch Kolleginnen und Kollegen zu dieser zurzeit wie gesagt verschiedentlich diskutierten Thematik melden werden.

Trassenpreise sind eine Abgeltung des Verkehrsunternehmens, also des Betreibers eines Zuges, an den Eigentümer respektive Betreiber der Infrastruktur für die Benützung einer Trasse. Damit soll ein Teil der Infrastrukturkosten abgegolten werden. Der Rest wird durch den Staat finanziert. Das schweizerische Trassenpreissystem basiert massgeblich auf dem Gewicht eines Zuges.

Der Wegfall von Trassenpreisvergünstigungen für den Güterverkehr, wie wir es anlässlich der vollen Erhebung der LSVA beschlossen haben, könnte die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene erschweren, da Güterzüge wegen ihres Gewichts finanziell erheblich belastet werden. Heute beträgt der Trassenpreis je Tonne und Kilometer 0,87 Rappen für den Lötschberg-Basistunnel; 0,6 Rappen auf dem übrigen BLS-Netz; etwa 0,58 Rappen im Kombiverkehr – davon werden 0,43 Rappen subventioniert –; 0,4 Rappen im Wagenladungsverkehr auf dem SBB-Netz; 0,25 Rappen plus 8 Prozent der Verkehrserlöse im Personenfernverkehr, was umgerechnet in etwa einen Rappen ausmacht; dazu kommen für alle Zugkategorien 53 Rappen pro Zugkilometer sowie die Entgeltung des Stromverbrauchs.

In Artikel 9b Absatz 3 des Eisenbahngesetzes sowie in der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung ist verankert, dass das Benützungsentgelt, der sogenannte Trassenpreis, mindestens die normalerweise direkt zurechenbaren Kosten einer Fahrt decken soll. Wir sprechen hier von den Normgrenzkosten oder dem sogenannten Mindestpreis. Die Normgrenzkosten sind ausserordentlich schwierig zu bestimmen, gibt es doch bis heute keine praxistaugliche und wissenschaftlich gesicherte Preisberechnungsformel für die Fahrt auf einer Strecke X mit einer Zugkomposition Y. Deshalb wird mit vereinfachenden, aber kostenrechnerisch gut abgestützten Modellen gearbeitet. Von den obengenannten Beträgen lassen sich für alle Zugkategorien Kosten von 0,25 Rappen pro Tonnenkilometer für die Abnutzung der Infrastruktur bestimmen. Keine Beachtung im heute angewandten Berechnungssystem finden der Trassenbedarf, die Trassenqualität und zugspezifische Charakteristika. Zum Mindestpreis kommt dann der Deckungsbeitrag als Beitrag an die Fixkosten hinzu: Im Personenverkehr wird er vom Staat festgelegt; im Güterverkehr wird er von den Betreibern der Infrastruktur auf eine offene, für die Infrastrukturbenützer diskriminierungsfreie Art festgelegt.

Das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich hat im Rahmen einer wissenschaftlichen Studie, die vom Bundesamt für Verkehr und von den SBB unterstützt wurde, Vorschläge ausgearbeitet, die aufzeigen, wie vom heutigen System der primär gewichtsabhängigen Trassenpreise zu einem besseren System gewechselt werden könnte. Dieses wäre durch weitere Parameter zu ergänzen. Dabei könnte das Verursacherprinzip stärker verankert werden, und auch die Nachfrage, der Benützungzeitpunkt, die Inkaufnahme längerer, dafür weniger belasteter Ausweichstrecken und weitere Elemente, soweit sinnvoll und zweckmässig, könnten mitberücksichtigt werden. Damit könnte die Infrastruktur besser genutzt und ausgelastet werden. Wäre der Wille für eine entsprechende Änderung der Trassenpreisgestaltung vonseiten des Bundesrates und des Parlamentes vorhanden, so müsste für den Personenverkehr im Rahmen der Bahnreform 2 das Eisenbahngesetz punktuell



que l'objet 04.476, initiative parlementaire Gutzwiller, «Protection de la population et de l'économie contre le tabagisme passif», soit traité durant cette session encore.

**Meyer-Kaelin** Thérèse (CEg, FR): Ma motion d'ordre est toute simple: je demande que le Conseil national traite l'initiative parlementaire Gutzwiller 04.476, «Protection de la population et de l'économie contre le tabagisme passif», durant cette session. En effet, les documents sont prêts. Nous avons programmé cet objet pour le premier jour de session, il a été repoussé puis tracé de l'ordre du jour. Plusieurs personnes dans cette salle estiment que le Conseil national doit se prononcer pour que le débat puisse continuer et qu'on puisse terminer de traiter cet objet dans des délais raisonnables. La tâche ne demande pas beaucoup de temps: je suis persuadée qu'en une heure on parviendra à prendre une décision à propos des divergences qui subsistent. Je vous demande donc d'accepter de remettre cet objet à l'ordre du jour.

**Parmelin** Guy (V, VD), pour le Bureau: Au nom du Bureau, je vous demande de rejeter cette motion d'ordre.

Lors de sa dernière séance, le Bureau a longuement étudié le programme chronologique de la session et cherché les meilleurs aménagements possibles. Il faut vous rendre compte que uniquement durant la première semaine de la session, nous avons réussi à perdre un jour sur les quatre. Nous avons donc dû biffer plusieurs objets importants, tel l'article constitutionnel relatif à la recherche sur l'être humain, la loi fédérale sur l'imposition du tabac ainsi que de nombreuses initiatives parlementaires et autres motions. Nous avons en outre limité à 60 minutes le débat relatif aux interpellations urgentes en troisième semaine. Je rappelle en outre que nous sommes continuellement sous pression pour qu'un maximum d'interventions parlementaires – notamment d'initiatives parlementaires et de motions – puissent être traitées lors des sessions. Vous avez vu qu'en première semaine nous n'en avons pas traité une seule.

Si vous adoptez la motion d'ordre et donc si vous remettez à l'ordre du jour l'initiative parlementaire Gutzwiller, «Protection de la population et de l'économie contre le tabagisme passif», nous devons alors biffer du programme des objets comme l'extension du réseau CFF ainsi que d'autres motions et conventions de double imposition. Madame Meyer, il faudra plutôt 90 minutes que 60 pour mener ce débat. Enfin, si à la fin du débat des divergences subsistent avec le Conseil des Etats – les travaux de la commission laissent penser qu'il pourrait quand même y avoir des divergences –, l'objet sera examiné encore une fois au Conseil des Etats et nous ne pourrions de toute façon pas en terminer le traitement durant cette session.

Pour ces raisons, je vous demande encore une fois, au nom du Bureau, de bien vouloir rejeter cette motion d'ordre et d'en rester à l'ordre du jour que nous avons péniblement arrêté pour la troisième semaine de cette session.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 04.476/659)

Für den Ordnungsantrag Meyer Thérèse ... 77 Stimmen  
Dagegen ... 70 Stimmen

**Le président** (Bugnon André, président): L'initiative 04.476 sera donc traitée durant cette session. On réaménagera le programme en conséquence.

07.066

## Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung Financement spécial en faveur du transport aérien. Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale

*Differenzen – Divergences*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6373)

Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)

Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Differenzen – Divergences)

## Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)

**Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

**Art. 86 Abs. 3bis Bst. b**

*Antrag der Mehrheit*

Festhalten

*Antrag der Minderheit*

(Teuscher, Hämmerle, Lachenmeier)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 86 al. 3bis let. b**

*Proposition de la majorité*

Maintenir

*Proposition de la minorité*

(Teuscher, Hämmerle, Lachenmeier)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Binder** Max (V, ZH), für die Kommission: Wir befinden uns in diesem Geschäft in der Differenzbereinigung zum Ständerat. Am 19. März dieses Jahres haben Sie der Ergänzung von Artikel 86 der Bundesverfassung zugestimmt. Diese Ergänzung besagt, dass der Reinertrag aus der Flugtreibstoffbesteuerung wie bisher zur Hälfte in die Bundeskasse geht. Neu soll die andere Hälfte für Aufgaben und Aufwendungen eingesetzt werden, die im Zusammenhang mit dem Luftverkehr stehen. Diesem Grundsatz und der Art und Weise des Mitteleinsatzes hat der Nationalrat – also Sie – am 19. März dieses Jahres mit 110 zu 61 Stimmen zugestimmt. Der Ständerat seinerseits hat dem Geschäft am 26. Mai, also vor einer Woche, bis auf eine kleine Differenz in der nationalrätlichen Form zugestimmt, und zwar mit 37 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Die Differenz, die jetzt noch besteht, finden Sie auf Seite 2 der Fahne. Es geht um Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b. Im Klartext geht es darum, ob Beiträge an sämtliche Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, namentlich Terroranschläge oder Entführungen, geleistet werden sollen, wie das Bundesrat und Ständerat wollen, oder nur an Sicherheitsmassnahmen nichtstaatlicher Art, wie der Nationalrat beschlossen hat. Ihre Kommission hat diese Differenz an ihrer Sitzung vom 29. Mai, also letzte Woche, beraten. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Terrorbekämpfung eine klassische Aufgabe des Staates ist, also eine klar definierte hoheitliche Aufgabe. Die Abgrenzung zwischen hoheitlichen und nichtstaatlichen Aufgaben ist definiert. Als hoheitliche Aufgabe können Sie

betrachten: die Kontrolle des Flughafens, die Grenzkontrolle, vor allem aber die Durchführung von Ausschaffungen und die Begleitung, also die sogenannten Tiger- und Fox-Einsätze. Nichtthoheitliche Aufgaben sind z. B. der Schutz der nichtgeschützten Bereiche in einem Flughafen, die Kontrolle von Gepäck, also von Passagiergepäck, von Fracht und von Post, aber auch die Bewachung der Flugzeuge. Die hoheitlichen Aufgaben – konkret auch der Einsatz dieser Sicherheitsbeauftragten – werden heute aufgrund von Artikel 122n der Verordnung über die Luftfahrt vom Bund finanziert.

Es sind also wenn schon der Bundesrat und der Ständerat, die die Verpflichtung des Bundes nun an die Spezialfinanzierung delegieren wollen, und es ist nicht der Nationalrat, wie das im Ständerat gesagt worden ist, der die Luftfahrt quasi durch die Hintertür entlasten und den Bund neu belasten will. Letztlich sind die Verursacher von Terroranschlägen in keinem Fall die Passagiere und schon gar nicht die Passagiere von Inlandflügen. Die ganzen Treibstoffsteuererträge aus der Luftfahrt werden ja nur auf Inlandflügen generiert. Terroranschläge richten sich im Wesentlichen auch nicht gegen Luftfahrtgesellschaften, sondern allenfalls gegen den Flaggenstaat eines Flugzeuges oder gegen den Staat, in welchem sich das betroffene Flugzeug dann befindet. Die Lösung dieser Probleme kann also nicht aus den Gebühren, die Passagiere auf Inlandflüge entrichten, bezahlt werden. Es geht hier letztlich um internationale Verpflichtungen. Im Übrigen werden auch die Security-Vorkehrungen dauernd und laufend verstärkt, die Kosten werden steigen, und letztlich würde die Version des Ständerates und des Bundesrates auch dazu führen, dass die Standortkantone von Regionalflughäfen zu einer Mehrbelastung kommen. Es handelt sich hier vor allem um das Tessin mit dem Flughafen Lugano-Agno, um den Kanton St. Gallen mit dem Flughafen St. Gallen-Altenrhein, um den Kanton Bern mit dem Flughafen Bern-Belp, dann um Graubünden mit Samedan, um Solothurn mit Grenchen, um die Waadt mit Lausanne und um Neuenburg mit La Chaux-de-Fonds. Es ist also keinesfalls so, dass der Bund hiermit neu belastet werden soll – im Gegenteil, die Luftfahrt soll neu aus den ihr im Grundsatz zustehenden Mitteln Aufgaben des Bundes übernehmen, zu denen er laut Verordnung über die Luftfahrt, eben gemäss den Artikeln 122d bis 122o, verpflichtet ist.

Der Ständerat hat seiner eigenen Fassung mit 26 zu 13 Stimmen zugestimmt.

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen aus sachlich richtigen Überlegungen – ich betone das: aus sachlich richtigen Überlegungen – mit 17 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen, am Entscheid unseres Rates vom 19. März 2008 festzuhalten, d. h. Zustimmung zur Kommissionsmehrheit und Ablehnung der Minderheit Teuscher.

**Simoneschi-Cortesi** Chiara (CEg, TI), pour la commission: A une large majorité – la décision a été prise par 17 voix contre 4 et 2 abstentions –, la Commission des transports et des télécommunications a décidé de maintenir la formulation précédemment adoptée par notre conseil à l'article 86 alinéa 3bis lettre b du projet.

Je vous rappelle quelques raisons de principe et de détail qui sont à la base de cette décision. Tout d'abord, je rappelle les faits: vous savez que les raisons de principe sont liées à la justice et à l'égalité de traitement. La proposition d'affecter le produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation à l'aviation – argent qui, à l'heure actuelle, est affecté à la circulation routière – est une question de justice et d'égalité de traitement. Si l'aviation procure 44 millions de francs, il est juste que ces 44 millions de francs lui reviennent.

Ensuite, concernant les raisons de détail, la lettre b de l'article 86 alinéa 3bis règle la contribution pour des mesures de sûreté destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions. La discussion sur ce thème a été très approfondie, parce que le Conseil national, à la différence du Conseil des Etats, n'est pas d'accord de financer avec le nouveau fonds qu'on créera des coûts pour une tâche qui,

depuis toujours et selon la Constitution, relève de l'Etat. Et ces coûts ont jusqu'à maintenant été financés par les recettes ordinaires de la Confédération et des cantons.

C'est pour ces raisons que la majorité de la commission maintient sa formulation à la lettre b: «contribution pour des mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger ...»

Cette question est celle des tâches qui ont toujours été des tâches de l'Etat et non de quelqu'un d'autre. Il s'agit d'un catalogue très précis de mesures préventives pour éviter des infractions importantes: contrôle de l'accès aux aéroports, contrôle des passagers et des marchandises, contrôle des valises au check-in, contrôle du courrier, surveillance des avions, contrôle de l'environnement des aéroports, lutte contre la criminalité dans les aéroports, intervention s'il y a des actions dangereuses, criminelles contre l'aviation civile – par exemple des menaces d'attentats à la bombe –, contrôle des frontières, contrôle lors d'opérations de rapatriement forcé ou de refoulement de personnes dans le droit de l'asile. Il est clair que la majorité de ces mesures sont des tâches qui incombent à l'Etat. En effet, la lutte contre la criminalité, le contrôle de l'environnement des aéroports, l'intervention en cas de risque d'actions criminelles contre l'aviation civile, les contrôles des frontières et les rapatriements forcés sont typiquement des tâches qui incombent à la police. Depuis toujours, ce sont surtout les cantons qui financent et exécutent lesdites tâches, ce qui n'est pas le cas des autres tâches. Pour le moment, ce sont les aéroports qui paient la tâche la plus connue, à savoir le contrôle des passagers.

Parmi toutes ces tâches, la Confédération dépense actuellement 9 millions de francs pour les Tiger/Fox. A ce sujet, on a approfondi, une fois encore, cette question pendant la séance d'élimination des divergences. On a reçu des informations encore plus précises: on doit dire, une fois encore, que ces 9 millions de francs pour les Tiger/Fox sont actuellement payés par la Confédération.

Le maintien du statu quo n'entraîne donc pas un accroissement des charges pour l'Etat. Les Tiger/Fox sont engagés sur les vols de ligne internationaux qui utilisent du carburant exempt de l'impôt sur les huiles minérales, alors que l'aviation en général, les vols de sauvetage, le travail aérien, la formation, etc., paient cet impôt. Il serait incompréhensible pour les donateurs – par exemple de la REGA et d'autres associations importantes – qu'une partie de leurs cotisations serve à financer des mesures de sûreté que l'Etat paie déjà afin de se protéger d'attentats dans le trafic aérien. Il serait également incompréhensible que de l'argent généré par les infrastructures aériennes de transport régional et local soit affecté à des mesures de sûreté sans lien avec celles-ci.

En conclusion, il est donc clair pour nous qu'il faut maintenir la version de notre conseil. Si la version du Conseil des Etats devait obtenir une majorité, il y aurait une autre conséquence qu'il s'agit de ne pas oublier: l'argent mobilisé manquerait pour la tâche évoquée à la lettre b, mais peut-être aussi pour d'autres tâches, et il y aurait une augmentation des charges, par exemple pour les aéroports régionaux. Or la commission a beaucoup débattu de cette question durant ces dernières années. A plusieurs reprises, elle a souligné l'idée suivante: si d'un côté on est conscient que le système actuel – avec les «Quersubventionierungen» – pénalise l'aéroport de Zurich, et que dans le futur le fonds permettrait de le soulager financièrement, de l'autre côté on ne veut pas non plus que ce nouvel équilibre entre les aéroports se transforme en une augmentation des charges pour les aéroports régionaux.

Selon la grande majorité de la commission, à côté des deux grands aéroports internationaux – Zurich et Genève –, il faut maintenir et apprécier le réseau des aéroports régionaux qui eux aussi contribuent à fournir une offre importante de transport, laquelle est un instrument pour la croissance économique et la politique touristique de notre pays.

Pour toutes ces raisons, je vous prie de suivre la majorité de la commission et de maintenir la décision de notre conseil. La semaine passée, par 26 voix contre 13, le Conseil des

Etats a décidé de maintenir la formulation du Conseil fédéral.

**Teuscher** Franziska (G, BE): Sie können sich vielleicht an die bereits wechselvolle Geschichte dieses Geschäftes erinnern. Die Kommission unseres Rates hat nämlich zuerst beantragt, auf das Geschäft gar nicht einzutreten, unser Rat hat dann beschlossen, doch darauf einzutreten, dann ging es an die Kommission zurück, schliesslich kam es wieder in den Rat. Da haben wir das letzte Mal miteinander festgelegt, in welche Aufgaben das Geld aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr gesteckt werden soll. Der Ständerat ging dann noch einmal über die Bücher und diskutierte die Frage der Geldverteilung intensiv und detailliert.

Aufgrund der Beratungen der Analyse des Ständerates beantragt Ihnen die Kommission minderheit, den Beschluss des Ständerates, also den Entwurf des Bundesrates, zu übernehmen.

Die Vorlage der Spezialfinanzierung Luftverkehr ist in Bezug auf die Finanzströme relativ komplex: Es geht um die Treibstoffzollgelder, um die allgemeine Bundeskasse, um die Kantons Haushalte und um die Flughafenbetreiber. Es ist wichtig, dass wir uns dessen bewusst sind, was wir hier entscheiden, denn am Schluss müssen wir mit dieser Vorlage in eine Volksabstimmung. Wenn wir nicht Schiffbruch erleiden wollen, ist die Zeit wahrscheinlich nicht vergeudet, die wir brauchen, um unseren Entscheid noch einmal genau zu überprüfen.

Die Spezialfinanzierung ist ein integrierter Bestandteil der Bundesrechnung. Wenn wir also über die Spezialfinanzierung neue Aufgaben beschliessen, belasten wir zwangsläufig auch den Bundeshaushalt. Bei der Differenz geht es darum, welche Sicherheitsmassnahmen mit der Spezialfinanzierung in Zukunft bezahlt werden müssen. Nach bisherigem Recht wurden die Kosten für die nichtstaatlichen Aufgaben, d. h. für die Kontrolle von Gepäck und Passagieren, für die Sicherung der Flugzeuge auf den Flughäfen usw., durch die Flughafeninstitutionen selber bezahlt. In der Version unseres Rates würden diese neuen Aufgaben über den Bundeshaushalt bezahlt.

Das hätte zur Folge, dass der Bund mit rund 10 Millionen Franken mehr zur Kasse gebeten würde. Eine solche Mehrbelastung des Bundeshaushaltes will die Kommission minderheit nicht. Wir wollen im Sinne des Verursacherprinzips, dass für die nichtstaatlichen Sicherheitsmassnahmen auch in Zukunft die Flughafenbetreiber zur Kasse gebeten werden. Es darf nicht sein, dass die Bundesverfassung neu der öffentlichen Hand vorschreibt, dass die Kosten für die Kontrollen von Passagieren und Gepäck durch die Spezialfinanzierung zu übernehmen sind. Das wäre eine versteckte Subventionierung des Luftverkehrs.

Es geht hier darum, dass wir im Verfassungsgrundsatz klären, welche Bereiche durch die Spezialfinanzierung zu finanzieren sind. Für die Kommission minderheit ist klar, dass nichtstaatliche Sicherheitsmassnahmen auch in Zukunft durch die Flughafenbetreiber zu finanzieren sind. Wie die Gelder dann genau zwischen den verschiedenen Aufgabebereichen – Umweltschutzmassnahmen, Sicherheitsmassnahmen und Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus – verteilt werden, muss dann sowieso in einem Gesetz genau geregelt werden.

Ich bitte Sie daher im Namen der Kommission minderheit, dem Bundesrat und dem Ständerat zu folgen.

**Hany** Urs (CEg, ZH): Mit der Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr will der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz stärken. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel aus den Erträgen der Mineralölsteuer auf Inlandflügen – ich betone: nur auf Inlandflügen! – von etwa 44 Millionen Franken sind vergleichsweise gering. Der Ständerat hat die Vorlage am letzten Montag zwar angenommen, hat aber in Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b eine Differenz zu unserem Rat geschaffen, indem er dem Bundesrat folgte und auch Beiträge an staatliche Security-Massnahmen ermöglicht hat. Der Nationalrat folgte in der

Frühlingsession der KVF-NR und beschloss, Beiträge aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr nur an nichtstaatliche Security-Massnahmen vorzusehen.

Ich erlaube mir nun, den Unterschied zu erklären, weil doch einige Ratsmitglieder mich gefragt haben, worin denn der Unterschied genau liege. Staatliche Sicherheitsmassnahmen sind Tiger- und Fox-Einsätze: Tiger-Einsätze sind Sicherheitsmassnahmen durch polizeiliche Spezialisten in der Luft, und Fox-Einsätze sind Sicherheitsmassnahmen durch polizeiliche Spezialisten beim Flugzeug am Boden. Diese Massnahmen werden heute durch Bund und Kantone organisiert und bezahlt. Nichtstaatliche Sicherheitsmassnahmen sind die Passagier- und Gepäckkontrollen oder die Sicherung der Flugzeuge. Diese Kosten werden heute durch die Flughafenbetreiber bezahlt, welche diese Kosten den Fluggesellschaften und somit den Passagieren verrechnen oder verrechnen können.

Mit grossem Mehr hat die KVF-NR aus folgenden Gründen Festhalten beschlossen:

1. Die Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr krimineller oder terroristischer Aktionen gegen den Luftverkehr haben das Ziel, das Einschmuggeln von Terroristen, Waffen und Sprengstoff oder das Entführen von Flugzeugen zu verhindern. Solche Aufgaben können auch nicht mit den Aufgaben der Bahnpolizei, wie es der Ständerat getan hat, verglichen werden. Es sind klar staatlich-polizeiliche Aufgaben, sie dürfen nicht aus der Spezialfinanzierung Luftfahrt bezahlt werden.

2. Die Erträge aus der Mineralölsteuer kommen nur aus dem Verbrauch von Treibstoff auf Inlandflügen. Die staatlichen Sicherheitsmassnahmen und deren Kosten kommen aber weitgehend nur bei internationalen Flügen zum Tragen. Folglich ist es korrekt, wenn bereits auf Stufe Verfassung zwischen staatlichen und nichtstaatlichen Sicherheitsmassnahmen unterschieden wird.

Im Namen der CVP/EVP/glp-Fraktion bitte ich Sie, am Beschluss des Nationalrates festzuhalten.

**Germanier** Jean-René (RL, VS): Le subventionnement public concernant les tâches de surveillance du trafic aérien doit être adapté pour que cela ne soit pas imputé aux usagers et que les conditions de financement soient au moins comparables à ce qui se pratique dans les pays voisins.

Pour le groupe radical-libéral, la capacité concurrentielle de nos aéroports, qu'ils soient internationaux ou régionaux, est l'élément central qui doit être pris en compte. Ces aéroports de catégories différentes remplissent des missions complémentaires et représentent un véritable service public à l'échelon de la nation. La mobilité par les airs contribue fortement au développement de la place économique suisse. Le sort de ces aéroports doit être ancré dans la politique fédérale des transports car leur utilité dépasse de loin les intérêts des communes et des cantons. Les aéroports régionaux sont déjà frappés par des charges croissantes dans un environnement réglementaire se densifiant de manière préoccupante. Ils doivent pouvoir bénéficier de nouveaux moyens pour faire face à leurs missions. Il y a lieu de prendre en compte, pour un soutien, la contribution de certains aéroports à notre défense nationale par leur double affectation, civile et militaire.

Par cette modification de l'article constitutionnel 86, notre groupe approuve le principe de rendre à l'aviation les recettes prélevées sur les carburants utilisés pour les vols intérieurs. Nous voulons cependant que ces nouveaux moyens soient utilisés pour de nouvelles tâches qui ne sont pas financées actuellement par la caisse de la Confédération. Il faut savoir, comme cela a été dit par plusieurs intervenants, que les 44 millions de francs que représentent les taxes sur le carburant ne proviennent que du trafic intérieur. Ils sont aujourd'hui affectés au compte routier. Il s'agit donc de traiter le transport routier et aérien sur un pied d'égalité. Et ceci concerne l'alinéa 3bis lettre b. La divergence avec le Conseil des Etats ne concerne finalement que la mission de sûreté et il n'est pas juste que ces contributions servent à financer des mesures que l'Etat paie afin de se protéger des attentats

dans le trafic aérien de ligne international. Ceci est d'ailleurs réglementé par l'ordonnance sur l'aviation à l'article 122n. Le groupe radical-libéral veut que nous maintenions la décision de notre conseil, qui a été largement acceptée. La commission, par 17 voix contre 3, en a fait autant lors de la procédure d'élimination des divergences. Je vous invite donc à soutenir la majorité de la commission.

**Hurter** Thomas (V, SH): Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahre 2004 hat der Bundesrat festgehalten, es sei zu prüfen, inwieweit die Erträge aus der Kerosinsteuer zugunsten von Massnahmen im Bereich Umweltschutz, Schutz vor widerrechtlichen Handlungen und der technischen Sicherheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können. Diese Vorlage hier ist nun ein Teilergebnis dieses Berichtes. Sowohl der Ständerat als auch der Nationalrat sind mehrheitlich für die Spezialfinanzierung. Als einzige Differenz bleibt nun die Frage, ob die Beiträge an Sicherheitsmassnahmen für hoheitliche und/oder nichthoheitliche Abwehrmassnahmen verwendet werden sollen. Für diese Aufgabe sollen rund 25 Prozent der Mittel aufgewendet werden.

Folgende Gründe sprechen nun für ein Festhalten an der nationalrätlichen Version: Polizistinnen und Polizisten als Flugbegleiter haben eine polizeiliche Aufgabe und sollen wie bisher vom Bund bezahlt werden. Sie müssen sich für mögliche Terrorakte im Rahmen der Luftfahrt bereithalten und werden auf internationalen Flügen eingesetzt. Die Speisung des Fonds, das wurde bereits erwähnt, erfolgt aber ausschliesslich durch Inlandflüge.

Im letzten Frühling forderten die USA die EU-Staaten auf, vermehrt sogenannte Tigers auf den internationalen Flügen einzusetzen. Auch hier besteht eine klar hoheitliche Forderung eines Staates an einen anderen Staat, und es ist davon auszugehen, dass weitere solche Forderungen kommen werden.

Ein Viertel der Mittel aus dieser Spezialfinanzierung, also rund 11 Millionen Franken, würden für Sicherheitskosten auf Regionalflughäfen eingesetzt. Damit fliesst ein Teil der Gelder dorthin, wo die Steuern auch bezahlt wurden. Würden die bisher vom Bund bezahlten 9,1 Millionen Franken für die hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen, also für die Tiger- und Fox-Einsätze, von den Erträgen der Spezialfinanzierung abgezweigt, verblieben nur noch 1,9 Millionen Franken für anderweitige Sicherheitsaufwendungen.

Immer strengere Vorschriften im Bereich des Schutzes der Luftfahrt werden notabene vom Staat gefordert. Frau Teuscher, das ist einfach eine Umsetzung der Vorschriften, die vom Bund festgelegt wurden, es ist also keine Subventionierung. Wenn diese 9,1 Millionen Franken nicht vom Bund bezahlt würden, dann wären wie gesagt nur noch 1,9 Millionen Franken übrig, und dann müssten die Regionalflugplätze und damit die Standortkantone – Tessin, Bern, Wallis, St. Gallen usw. – für den Rest aufkommen; das wurde auch schon erwähnt.

Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie deshalb, an der Version des Nationalrates festzuhalten und den Antrag der Minderheit Teuscher abzulehnen. Damit bleibt die Finanzierung dieser hoheitlichen Aufgaben weiterhin beim Bund. Es darf schlussendlich nicht vergessen werden, dass sich der Bund in seinem luftfahrtpolitischen Bericht dafür ausgesprochen hat, sich für einen möglichst hohen Sicherheitsstandard zur Abwehr von widerrechtlichen Handlungen, namentlich Terroranschlägen und Entführungen, einzusetzen. Mit der vom Nationalrat vorgeschlagenen Lösung kann dies nun gesamtschweizerisch sichergestellt werden.

**Lachenmeier-Thüring** Anita (G, BS): Nach wie vor kann die Grüne Partei eine Spezialfinanzierung des Luftverkehrs nicht unterstützen. Die Zweckbindung der Treibstoffsteuer entlastet die Flughäfen auf Kosten der Bundeskasse. Nur auf reine Inlandflüge wird aufgrund internationaler Abkommen eine Treibstoffsteuer erhoben. Diese fliesst in die Bundeskasse. Rund 26 Millionen Franken dieser Einnahmen werden heute für Sicherheitsmassnahmen verwendet. In

den neuen Fonds werden jedoch neu 44 Millionen Franken fliessen. Die Bundeskasse wird also mit zusätzlichen 18 Millionen Franken belastet. Mit dem Antrag der Mehrheit wird die Bundeskasse mit weiteren 9 bis 10 Millionen Franken belastet. Insgesamt verschlechtert die Änderung der Bundesverfassung die Lage des Bundesbudgets jährlich um beinahe 30 Millionen Franken.

Ein Teil dieser Gelder kommt dem Umweltschutz zugute. Das heisst, die Rechnungen für Lärmschutzmassnahmen, welche heute z. T. von den Flughafensbetreibern finanziert werden müssen, werden neu ausschliesslich von der öffentlichen Hand beglichen. Dazu gehören auch technische, schallmindernde Massnahmen an Flugzeugen und die Optimierung der Anflugverfahren. Das widerspricht dem Verursacherprinzip und sämtlichen marktwirtschaftlichen Grundsätzen. Die Optimierung der Anflugverfahren und Lärmschutzmassnahmen sollen die Flughäfen mit den Fluglandtaxen bezahlen. Schallmindernde Massnahmen an den Flugzeugen sind eindeutig eine Aufgabe der Flugzeugbesitzer. Differenzierte, verursachergerechte Landetaxen können dazu Anreize schaffen. Die Treibstoffsteuer, welche wie gesagt nur auf Inlandflüge erhoben wird, kann die aus dem Flugverkehr resultierenden Kosten – z. B. im Gesundheits- und Umweltbereich – längst nicht decken. Die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung führen zudem zu immens hohen Folgekosten für die Volkswirtschaft. Der Land- und Liegenschaftsentwertung in der Nähe der Flughäfen kann man mit Schallschutzfenstern allein nicht begegnen.

Was bewirkt die Änderung der Bundesverfassung? Es wird mehr Geld aus der Bundeskasse in den Luftverkehr fliessen. Die Flughäfen – insbesondere die Regionalflughäfen, wir haben das jetzt einige Male gehört –, welche von aus unserer Sicht unnötigen und unsinnigen Kurz- und Privatflügen leben, werden zusätzlich subventioniert und unterstützt. Privatflüge sind in keiner Weise förderungswürdig, und Regionalflughäfen stehen wir eher kritisch gegenüber.

Die Zweckbindung von Steuern widerspricht dem Grundsatz der Steuer. Der Bund wird einmal mehr in seiner Wirkungsfreiheit eingeschränkt. Wenn die Hälfte der Treibstoffsteuer zweckgebunden eingesetzt werden muss, heisst das auch, dass dem Bund bei einer Zunahme der Fliegerei, bei einer Zunahme der Einnahmen aus der Treibstoffsteuer, mehr Geld entzogen wird.

Herr Leuenberger, eine Frage: Gehe ich richtig in der Annahme, dass mit diesem Verfassungsartikel, falls in den kommenden Jahren die Kerosinsteuer auf Auslandflüge eingeführt wird, die Hälfte der Einnahmen dem Fiskus gleich wieder entzogen wird und dann die Subventionierung der Flughäfen, der Flugzeugbesitzer und des Fliegens allgemein – obwohl die Schweiz immer wieder versichert, sie nehme die Klimakonvention ernst – absurde Dimensionen annimmt?

Die Version des Nationalrates – «Sicherheitsmassnahmen nichthoheitlicher Art zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr» – ist, wie bereits gesagt, mit zusätzlichen Mehrkosten für die Bundeskasse verbunden. Es gibt keinen Grund, warum der Bund gerade hier nichthoheitliche Aufgaben übernehmen soll.

Wir bitten Sie also, die für die Bundeskasse weniger belastende Variante des Bundesrates, des Ständerates und der Minderheit der Kommission zu unterstützen, welche wenigstens teilweise dem Verursacherprinzip entspricht.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Die Mehrheit Ihrer Kommission sowie die Sprecherin und der Sprecher, welche diesen Standpunkt unterstützt haben, haben ganz sicher gute Gründe und können auch logisch ableiten, warum sie an diesem Beschluss des Nationalrates festhalten wollen. Es gibt Gründe dafür. Aber ich frage mich doch sehr, ob es gute Gründe dafür gibt, jetzt an diesem Antrag festzuhalten, und muss Ihnen in Erinnerung rufen, dass es hier um eine Verfassungsänderung geht. Es wird darüber eine obligatorische Abstimmung geben, bei welcher Volk und Stände gewonnen werden müssen. Es wird nicht so einfach sein, dies zu erreichen: In einer solchen Situation wird es eine Summierung al-

ler Gegnerschaften geben, die einerseits die Bundeskasse entlasten wollen, die andererseits etwas gegen den Luftverkehr haben usw. Sie wissen, es gibt Leute, die vom Luftverkehr betroffen sind, beispielsweise wegen des Lärms, und deswegen bei dieser Abstimmung alle Register ziehen werden. Es wird nicht so einfach sein, diese Abstimmung zu gewinnen.

Ich erinnere Sie daran, wie diese Vorlage in Ihrer Kommission gestartet ist: Die Kommission ist darauf zunächst gar nicht eingetreten. Mit Mühe und Not konnte dann knapp erreicht werden, dass die Vorlage an die Kommission zurückgewiesen wurde und dass materiell darüber beraten werden konnte.

Die neue Finanzierung – ich rufe Ihnen dies in Erinnerung – wird eine Zusatzbelastung des Bundeshaushaltes von 18 Millionen Franken jährlich bedeuten, und mit Ihrer Lösung kommen nochmals 9 Millionen Franken dazu. Das ist ein Fakt, an den der Ständerat im Besonderen gedacht hat; er hat darauf Rücksicht genommen und sich darauf eingestellt. Der Luftverkehr bringt Vor- und Nachteile; ich habe dies auch im Ständerat gesagt. Ein Vorteil ist der rasche Transport von vielen Personen in die Ferien oder für Geschäftszwecke; es ist natürlich auch ein Vorteil für die Wirtschaft, wenn unser Wirtschaftsstandort in ein Netz von Fluglinien eingebunden ist. Aber ein Nachteil ist beispielsweise der, dass der Luftverkehr leider auch für Terroranschläge attraktiv ist.

Jetzt kann man schon sagen: Ja, ein Anschlag gilt eigentlich nicht den Passagieren des Luftverkehrs, er gilt dem Registerstaat, also dem Staat Schweiz. Auch das ist eine logische, richtige Überlegung. Aber andererseits ist der Luftverkehr für den Terrorismus deswegen attraktiv, weil die Masse und die Geschwindigkeit von Flugzeugen unermesslichen Schaden anrichten und zu Erpressbarkeiten führen kann. Dieser Nachteil des Luftverkehrs soll nicht einfach nur dem Staat angelastet werden, während der Vorteil dann vollumfänglich dem Luftverkehr und den Passagieren zugute kommen soll.

Sie werden in dieser Angelegenheit nicht das letzte Wort haben. Das letzte Wort werden Volk und Stände haben. Von daher lohnt es sich, die Vorlage etwas auszutarieren.

**Binder Max (V, ZH)**, für die Kommission: Zunächst ein Wort zu Frau Teuscher: Sie haben gesagt, es brauche eine Klärung. Absatz 3bis Buchstabe b bringt in der Fassung des Nationalrates eine glasklare Klärung. Hoheitliche Aufgaben sollen weiterhin wie bis jetzt – ich betone das – durch den Bund wahrgenommen und bezahlt werden, da es eine Staatsaufgabe ist, gegen Terror anzukämpfen. In einem Punkt haben Sie Recht: Die Feinverteilung der Gelder soll dann im Gesetz geschehen; das ist nicht Aufgabe der Verfassung.

Frau Lachenmeier, Sie sind natürlich ganz generell gegen diese Vorlage, aber heute befinden wir uns nicht mehr in der grundsätzlichen Diskussion, sondern in der Differenzbereinigung. Wenn Sie grundsätzlich gegen diese Spezialfinanzierung sind, dann ist das Ihr gutes Recht; aber das ist heute nicht mehr Gegenstand der Diskussion. So sehr ich auch dazu Lust hätte – wir wollen heute keine luftfahrtpolitische Debatte vom Zaun reissen. Aber immerhin wage ich zu sagen, dass wahrscheinlich eine weltweite Flugtreibstoffbesteuerung noch einige Jahre dauern wird. Im Übrigen ist es auch nicht unbedingt statthaft, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Sonst müsste ich Sie fragen, woher denn die Gelder für die Lärmsanierung bei den SBB bezahlt werden. Sie werden aus dem FinöV-Fonds bezahlt, und niemals über das Ticket, das Sie als Bahnkunde bezahlen.

Noch ein Wort zur Volksabstimmung, Herr Bundesrat. Ich teile selbstverständlich Ihre Meinung, dass sie kein Spaziergang sein wird, aber eines muss hier auch klar gesagt werden: Diese Vorlage generiert keinen zusätzlichen Flugverkehr! Wegen dieser Vorlage fliegt kein einziges Flugzeug mehr und auch keines weniger. Es geht also nicht um eine Mehrbelastung der Bevölkerung, sondern ganz klar darum,

der Bevölkerung dannzumal zu sagen: Wenn Sicherheit nach wie vor als hoheitliche Aufgabe anerkannt wird, soll sie deshalb auch vom Staat bezahlt werden. Es geht darum, ob wir eine wettbewerbsfähige Luftfahrt haben wollen, ja oder nein. Ich bin überzeugt: Wenn Sie diese Fragen stellen und richtig argumentieren, wird das Schweizervolk dieser Lösung zustimmen, weil sie verursachergerecht und sachlich richtig ist.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zuzustimmen, am Beschluss unseres Rates festzuhalten und den Antrag der Minderheit Teuscher abzulehnen.

**Rechsteiner Rudolf (S, BS)**: Herr Binder, Sie haben gesagt, der Flugverkehr würde hier nicht subventioniert. Es ist doch aber so, dass Sie jetzt eben Leistungen, die von den Verursachern über Gebühren bezahlt werden, dem Bund aufbürden; und damit sinkt der Preis, der Flugtarif, für die Passagiere, die in der Schweiz starten. Seit wann ist der Preis irrelevant für den Lärm?

**Binder Max (V, ZH)**, für die Kommission: Herr Rechsteiner, ich habe nicht gesagt, es gebe keine Mehrbelastung des Bundeshaushaltes; ich habe gesagt, diese Vorlage bringe keine Mehrbelastung durch Flugverkehr für die Bevölkerung. Zum andern muss ich Ihnen sagen: Wenn Sie hier eine gewisse Entlastung der Flughäfen oder Fluggesellschaften erkennen, dann stimmt das teilweise, aber das ist gewollt; das ist auch vom Bundesrat gewollt. Im luftfahrtpolitischen Bereich können Sie nachlesen, dass wir unsere Luftfahrt wettbewerbsmässig besser positionieren sollen.

**Vischer Daniel (G, ZH)**: Herr Binder, mir ist der Begriff «nicht-hoheitlich» nicht ganz klar. Meint «nichthoheitlich» Massnahmen, die die Fluggesellschaften aus eigenen Sicherheitsabwägungen anordnen? Das heisst, hoheitlich sind alle Massnahmen, die vom Bund respektive vom Bazl her vorgegeben werden? Was ist die genaue Definition von «hoheitlich» respektive «nichthoheitlich» in diesem Gesetz?

**Binder Max (V, ZH)**, für die Kommission: Herr Vischer, ich habe Ihnen gesagt, was wir unter «hoheitlich» verstehen. Hoheitlich sind die Kontrolle des Flughafens, die Grenzkontrollen und zum Beispiel die Durchführung von Ausschaffungen sowie die Begleitung durch Sicherheitsbeauftragte, durch die sogenannten Tiger, in der Luft, und durch die sogenannten Fox, in am Boden stehenden Flugzeugen.

**Le président (Bugnon André, président)**: Le groupe socialiste soutient la proposition de la minorité.

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/660)

Für den Antrag der Mehrheit ... 108 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 62 Stimmen

Siehe Seite / voir page 39

**Le président (Bugnon André, président)**: La divergence est maintenue. L'objet retourne donc au Conseil des Etats.

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Herr Bundesrat Leuenberger, bleibt der Antrag des Bundesrates nach dieser Qualifizierung bestehen? – Dem ist nicht so.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 38–63**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

**Art. 64**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Antrag Luginbühl*

Streichen

**Art. 64**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Proposition Luginbühl*

Biffer

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Über den Antrag Luginbühl ist mit der Abstimmung über Artikel 29 entschieden worden.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission*

*Adopté selon la proposition de la commission*

**Anhang 2 – Annexe 2**

**Titel und Ingress, Art. 1–13**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1–13**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen – Adopté*

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung  
Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Differenzen – Divergences*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6373)

Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)

Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 29.09.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)**

**Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

**Art. 86 Abs. 3bis Bst. b**

*Antrag der Mehrheit*

Festhalten

*Antrag der Minderheit*

(Büttiker, Hess, Imoberdorf, Lombardi, Savary)

b. Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, namentlich Terroranschläge und Entführungen, soweit diese Massnahmen nicht staatlichen Behörden obliegen;

**Art. 86 al. 3bis let. b**

*Proposition de la majorité*

Maintenir

*Proposition de la minorité*

(Büttiker, Hess, Imoberdorf, Lombardi, Savary)

b. contributions pour des mesures de sûreté et destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions, pour autant qu'elles ne tombent pas sous la responsabilité des autorités publiques;

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Es liegt eine korrigierte Fassung der Fahne vor.

**Bieri** Peter (CEg, ZG), für die Kommission: Es besteht bei dieser Vorlage noch eine Differenz zwischen beiden Räten. Es geht um die Frage, inwieweit mit den anfallenden Mineralölsteuern aus dem Luftverkehr Sicherheitsmassnahmen auf Flughäfen und in Flugzeugen finanziert werden sollen. Bereits zweimal hat der Nationalrat beschlossen, dass im Bereich dieser Safety-Massnahmen nur die sogenannten nichtthoheitlichen Massnahmen finanziert werden dürfen, hingegen seien die hoheitlichen Massnahmen durch allgemeine Bundesmittel zu berappen und könnten nicht über diese Spezialfinanzierung abgerechnet werden. Zu diesen hoheitlichen Aufgaben gehören insbesondere die Tiger- und Fox-Einsätze.

Nachdem der Nationalrat zum zweiten Mal an seiner Lösung festgehalten hat und wir uns in der Kommission für Verkehr

und Fernmeldewesen die Frage gestellt haben, ob die Begriffe «hoheitlich» respektive «nichthoheitlich» verfassungsrechtlich korrekte Begriffe seien und was allenfalls exakt darunter zu verstehen sei, haben wir das Bazl und das Bundesamt für Justiz gebeten, die Bedeutung der Begriffe zu klären. Was ist die Erkenntnis des Bundesamtes für Justiz? In der Verfassung findet sich der Begriff «hoheitlich» nicht. In der Gesetzessprache findet sich der Begriff «hoheitlich» nur selten, wobei dessen Übersetzung ins Französische erst noch sehr uneinheitlich erfolgt. Teilweise wird er im Zusammenhang mit «amtlich» oder «offiziell» gebraucht, teilweise meint der Gesetzgeber damit ein Vorgehen, das «durch eine staatliche Behörde vorgenommen werde». Das Bundesamt für Justiz kommt zum Schluss, dass eine bessere Formulierung gewählt werden muss, wenn man auf die Lösung des Nationalrates einschwenken möchte, da der Begriff «hoheitlich» keine ausreichende Definition dafür ergibt, was von den Flugplatzhaltern auszuführen ist und was in die Verantwortung der Behörden des Bundes oder der Kantone fällt.

Das Bundesamt hat in der Folge zwei Lösungen vorgeschlagen, die sich darin unterscheiden, dass man sich entweder daran orientiert, wer für welche Kontrolle die Verantwortung trägt, oder – als andere Lösung – daran, wer welche Kontrolle effektiv durchführt. Die Minderheit hat diejenige Lösung gewählt, die sich auf die Verantwortung bezieht. Sicherheitsaufgaben, die staatlichen Behörden obliegen, könnten nach der Minderheit nicht durch die Spezialfinanzierung bezahlt werden. An staatliche Behörden delegierte Aufgaben, die unter die Verantwortung der Flugplatzhalter oder der Luftverkehrsunternehmen fallen, könnten hingegen aus der Spezialfinanzierung mitfinanziert werden. So weit der Antrag der Minderheit.

Bereits aus meiner relativ komplizierten Erklärung heraus ist zu erkennen, dass es mehr als fraglich ist, ob eine solche detaillierte und letztlich doch unscharfe Trennung dieser Aufgabenbereiche auf die Stufe der Verfassung gehört. Eine solche Regelung gehört nach Meinung der Mehrheit auf die Gesetzesstufe. Wir streiten hier um eine interne Verrechnung von Bundesaufgaben im Umfang von 9 Millionen Franken. Und etwas schmunzelnd habe ich vorhin beim Tourismusartikel festgestellt, dass wir sagten: Ja, das sind so 4 oder 6 Millionen Franken. Mit dem Antrag der Minderheit schreiben Sie 9 Millionen Franken in die Verfassung! Das ist gesetzgeberisch schlicht nicht stufenkonform. Wir regeln zum Beispiel auch nicht mit Prozentzahlen, wie wir die Mittel zwischen den drei Verwendungszwecken dieser Spezialfinanzierung verteilen wollen.

Ein weiteres Element: Die Tiger- und Fox-Einsätze erfolgen einzig auf Swiss-Flügen. Diese Gesellschaft erwirtschaftet zurzeit einen erheblichen Gewinn, bezahlt jedoch nicht nur nichts an die Tiger- und Fox-Einsätze, sondern mit der Lösung der Minderheit könnten diese Einsätze nicht einmal über die Treibstoffzölle verrechnet werden. Und aus aktuellem Grund rufe ich nochmals in Erinnerung, dass wir soeben beschlossen haben, dass die Bahnpolizei selbstverständlich durch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs selbst finanziert werden soll. Da ist es recht und billig, dass auch die Luftfahrt ihren Anteil an die Sicherheit aus Mitteln bezahlt, die ihr aus Steuern entrichtet wurden.

Mit 7 zu 5 Stimmen empfiehlt Ihnen die Kommission, der Lösung des Bundesrates zu folgen.

**Büttiker** Rolf (RL, SO): Namens der Minderheit empfehle ich Ihnen, sich im Grundsatz, mit der verfassungsrechtlich korrekten Formulierung auf der Fahne, dem Anliegen des Nationalrates anzuschliessen.

Die Mehrheit im Nationalrat war deutlicher als diejenige im Ständerat. Mit dieser vom Bundesamt für Justiz – der Kommissionssprecher hat es gesagt – vorgeschlagenen neuen Formulierung von Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b könnte der Nationalrat höchstwahrscheinlich leben. Es ging ja um die Begriffe «hoheitlich», «nichthoheitlich» usw. In der Debatte des Nationalrates vom 2. Juni 2008 hat Herr Bundesrat Leuenberger den Standpunkt des Bundesrates vertreten –

das ist klar. Gleichzeitig hat er aber eingeräumt, das kann man gemäss dem Amtlichen Bulletin so sagen, dass es für die Überlegungen der Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates sehr gute Gründe gebe, die auch logisch ableitbar seien.

Erlauben Sie mir, hier noch einmal kurz die wichtigsten Argumente der Minderheit zusammenzufassen: Mit der Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr will der Bundesrat, gestützt auf seine entsprechenden Ausführungen im Luftfahrtbericht 2004, die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz stärken – das steht so im Luftfahrtbericht. Die zur Verfügung stehenden Mittel aus den Erträgen der Mineralölsteuer auf Inlandflügen – es geht ja nur um die Inlandflüge – von etwa 44 Millionen Franken auf der Kostenbasis 2006 sind vergleichsweise gering; da bin ich mit Herrn Bieri einverstanden. Umso mehr müssen sie gezielt für neue Aufgaben und Herausforderungen des Luftverkehrs verwendet werden. Die Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr krimineller oder terroristischer Aktionen gegen den Luftverkehr, also namentlich der Einsatz von Sicherheitsbeauftragten, haben zum Ziel, das Einschmuggeln von Terroristen, Waffen, Sprengstoff und das Entführen von Flugzeugen zu verhindern. Terroristen haben aber, wie wir wissen, nicht eine bestimmte Fluggesellschaft im Visier, sondern ganz klar – und das muss man in diesem Zusammenhang eben sehen – den Flaggenstaat. Durch einen Terrorakt soll er zur Lösegeldzahlung, zur Freilassung von inhaftierten Terroristen oder zu anderen Zugeständnissen gezwungen werden. Es gibt keinen Grund, diese Aufgaben neu aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu finanzieren. Bisher sind die Kosten für die Sicherheitsbeauftragten gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen – wie übrigens in zahlreichen anderen Ländern – aus allgemeinen Steuermitteln durch den Bund bezahlt worden.

Es ist also nicht so, dass der Nationalrat durch die Hintertür dem Bund Kosten anlasten will. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall: Mit dem Ausschluss von Beiträgen an hoheitliche Security-Aufgaben geht es nicht darum, Aufgaben des Luftverkehrs zu subventionieren; vielmehr muss verhindert werden, dass bisherige Staatsaufgaben via die Zweckbestimmung der Spezialfinanzierung Luftverkehr auf die Luftfahrt überwält werden.

Und nun kommt der entscheidende Punkt, auch für uns als Ständeräte: Ich möchte – das ist für mich das Hauptargument – keine zusätzlichen Kosten zulasten der Regionalflughäfen. Der Bundesrat will die Finanzierung von Security-Aufgaben aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr schwerewichtig auf die Regionalflughäfen richten. Die Überwälzung der Lasten für die Tiger- und Fox-Einsätze von 9,1 Millionen Franken auf die Spezialfinanzierung Luftverkehr führt dazu, dass für die neuen Security-Aufgaben auf den Regionalflughäfen nur noch 1,9 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen. Herr Bieri, über diesen Betrag können wir dann streiten, aber es geht um eine verschwindend geringe Summe im Vergleich zu den massiv ansteigenden Security-Vorkehrungen, die der Staat von den Flugplätzen fordert. Da die Regionalflughäfen diese Kostenwelle nicht aus eigener Kraft tragen können, müssen letztlich die Standortkantone dafür aufkommen. Es ist zu erwarten, dass davon in erster Linie die folgenden Kantone betroffen wären: Aargau (Flughafen Birrfeld), Bern (Flughafen Bern-Belpmoos), Graubünden (Flughafen Samedan), Neuenburg (Flughafen La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures), Solothurn (Flughafen Grenchen), St. Gallen (Flughafen Altenrhein), Wallis (Flughafen Sion), Waadt (Flughafen Lausanne-La Blécherette) und Tessin (Flughafen Lugano-Agno).

Mit der neuen, verfassungsrechtlich korrekten Formulierung von Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b der Bundesverfassung kommen wir dem Anliegen des Nationalrates entgegen und beseitigen wir möglicherweise die verbleibende Differenz zum Nationalrat.

Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit zuzustimmen.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Wir haben ja schon ein paar-mal darüber diskutiert, deswegen möchte ich nur noch ein-mal an den ganz einfachen Grundsatz erinnern: Nicht ver-gessen, es ist eine Verfassungsbestimmung, und wir möch-ten diese doch so offen wie möglich formulieren. Ich ver-stände diese erbitterte Diskussion zwischen den beiden Rät-en, wenn es um die Gesetzesvorlage gehen würde. Aber jetzt geht es um die Verfassung. Wir müssen sie deswegen so offen wie möglich machen, damit wir eine Mehrheit fin-den. Es ist aber ein Schwachpunkt der Vorlage, wenn hier Geld gewissermassen umverteilt und dem Bund weggenom-men wird.

Deswegen würde ich das offen formulieren und bin nach wie vor für die Fassung des Bundesrates.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Minderheit ... 25 Stimmen

Für den Antrag der Mehrheit ... 17 Stimmen

08.046

### **Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Gaskombikraftwerken.**

#### **Verlängerung des Bundesbeschlusses**

#### **Compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des centrales à cycles combinés alimentées au gaz.**

#### **Prorogation de l'arrêté fédéral**

#### *Zweitrat – Deuxième Conseil*

Botschaft des Bundesrates 30.05.08 (BBI 2008 5493)

Message du Conseil fédéral 30.05.08 (FF 2008 4975)

Nationalrat/Conseil national 16.09.08 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Lombardi** Filippo (CEg, TI), pour la commission: Je serai bref, car l'objet tel qu'il nous est soumis peut être adopté très rapi-dement et sans beaucoup d'explications préalables.

Je vous rappelle que, lors de la session de printemps 2007, nous avons introduit une taxe sur le CO<sub>2</sub> sur les combusti-bles. Mais nous avons assorti cela d'une obligation, inscrite dans l'arrêté fédéral pertinent, pour les centrales à cycles combinés alimentées au gaz de compenser intégralement les émissions de CO<sub>2</sub> produites. Cette obligation constitue une exception par rapport au principe de la loi qui prévoit que, pour se libérer du paiement de la taxe, les entreprises peuvent prendre des mesures volontaires de compensation. Nous avons voulu, dans le cas d'éventuelles centrales à gaz, renverser le principe et prévoir qu'elles doivent compenser les émissions et non pas qu'elles puissent être dispensées de la compensation en payant une taxe. C'est le principe que nous avons adopté dans les deux chambres le 23 mars 2007, en l'assortissant aussi d'un chiffre. C'est-à-dire qu'en règle générale, au minimum 70 pour cent des prestations de compensation des émissions de CO<sub>2</sub> doivent être fournis à l'intérieur de notre pays – et donc au maximum 30 pour cent à l'étranger –, avec des certificats.

L'arrêté fédéral que nous avons adopté n'est valide que jusqu'à la fin de 2008. Or ce terme s'approche et le Conseil fédéral a besoin d'un peu plus de temps pour préparer la modification de la loi sur le CO<sub>2</sub> qui traduirait dans la loi la volonté clairement exprimée par les deux chambres en mars 2007. Le Conseil fédéral propose aux Chambres fédérales de proroger l'arrêté fédéral en question jusqu'à fin 2010 au plus tard. Sur le contenu, rien ne change. Simplement, le Conseil fédéral et le Parlement ont deux ans de plus pour

élaborer la modification de loi nécessaire pour traduire la vol-onté exprimée par les conseils. Le Conseil national a déjà donné suite à cette requête en acceptant cette prorogation. A l'unanimité, la commission vous propose de faire de même, soit d'accepter la prorogation jusqu'à fin 2010 de l'ar-rêté fédéral concernant la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des centrales à cycles combinés alimentées au gaz.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

#### **Bundesbeschluss über die Kompensation der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Gaskombikraftwerken**

#### **Arrêté fédéral concernant la compensation des émissions de CO<sub>2</sub> des centrales à cycles combinés alimentées au gaz**

#### *Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Ziff. I, II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Titre et préambule, ch. I, II**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

#### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes ... 35 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

07.3280

### **Motion WAK-NR. Für eine Agglomerationspolitik des Bundes**

### **Motion CER-CN. Pour une politique des agglomérations de la Confédération**

Einreichungsdatum 24.04.07

Date de dépôt 24.04.07

Nationalrat/Conseil national 05.10.07

Bericht UREK-SR 23.06.08

Rapport CEATE-CE 23.06.08

Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08

**Präsident** (Brändli Christoffel, Präsident): Es liegt ein schriftli-cher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion anzunehmen. Der Bundesrat bean-tragt ebenfalls die Annahme der Motion.

**Lombardi** Filippo (CEg, TI), pour la commission: Je serai très bref sur ce point aussi. La Commission de l'économie et des redevances du Conseil national, sur proposition du con-seiller national Dominique de Buman – auquel je rends ici honneur –, a proposé cette motion, qui a été adoptée à l'unanimité par la commission du Conseil national, adoptée à l'unanimité par le Conseil national lui-même et acceptée par le Conseil fédéral.

De quoi s'agit-il? Il s'agit en fait de charger le Conseil fédéral de régler légalement la politique régionale urbaine par une révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire. Par là même, on mettrait en oeuvre la politique d'aggloméra-



08.5327

**Fragestunde.  
Frage Robbiani Meinrado.  
Freizügigkeitsbestimmungen.  
Mangelnde Gegenseitigkeit**  
**Heure des questions.  
Question Robbiani Meinrado.  
Règles de la libre circulation.  
Réciprocité au rabais?**

Einreichungsdatum 29.09.08  
Date de dépôt 29.09.08

*Schriftliche Antwort (Beilage) – Réponse écrite (annexe)*

08.5351

**Fragestunde. Frage  
Leutenegger Oberholzer Susanne.  
Finanzmarktkrise  
und Realwirtschaft**  
**Heure des questions. Question  
Leutenegger Oberholzer Susanne.  
Crise des marchés financiers  
et économie réelle**

Einreichungsdatum 29.09.08  
Date de dépôt 29.09.08

*Schriftliche Antwort (Beilage) – Réponse écrite (annexe)*

08.5362

**Fragestunde.  
Frage Aebi Andreas.  
Milchverwerter.  
Kündigungen**  
**Heure des questions.  
Question Aebi Andreas.  
Résiliations de contrats  
par les transformateurs de lait**

Einreichungsdatum 29.09.08  
Date de dépôt 29.09.08

*Schriftliche Antwort (Beilage) – Réponse écrite (annexe)*

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung**  
**Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Différences – Divergences*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6373)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)  
Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)  
Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Différences – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08 (Différences – Divergences)  
Nationalrat/Conseil national 29.09.08 (Différences – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Text des Erlasses (BBI 2008 8231)  
Texte de l'acte législatif (FF 2008 7471)

**Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)**  
**Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

**Art. 86 Abs. 3bis Bst. b**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 86 al. 3bis let. b**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Binder Max (V, ZH), für die Kommission:** In dieser Differenzvereinbarung befinden wir, also der Nationalrat, uns in der dritten und letzten Runde. Es handelt sich bei diesem Verfassungstext um die einzige Differenz zwischen National- und Ständerat. Diese bestand seit Anfang der Debatte, sie ist in Artikel 86 Absatz 3bis Buchstabe b. Es geht dort um die Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen, namentlich von Terroranschlägen und Entführungen. In diesem Punkt war man sich eigentlich in der nationalrätlichen Kommission mehr oder weniger immer einig.

Die unterschiedlichen Meinungen entstanden in der Diskussion darüber, welche Sicherheitsmassnahmen aus dieser Spezialfinanzierung bezahlt werden sollten. Die bundesrätliche Vorlage sah die Bezahlung aller Massnahmen vor, ungeachtet dessen, wer die Verantwortung für die Massnahme trägt. Das hätte bedeutet, dass die Einsätze von speziell ausgebildeten Sicherheitsbeamten auf bestimmten Linienflügen, die sogenannten Tiger- und Fox-Einsätze, die heute als hoheitliche Aufgabe des Staates anerkannt werden und von diesem Staat übrigens auch bezahlt werden, neu aus dieser Spezialfinanzierung hätten bezahlt werden müssen. Es sind Sicherheitsbeamte der kantonalen Polizeikörper oder des Grenzwachtkorps. Die Kosten dieser Staatsaufgabe haben sich im Referenzjahr 2006 auf etwa 9 Millionen Franken belaufen.

Der Nationalrat war klar der Meinung, der Staat dürfe sich hier nicht von seiner Aufgabe und Verantwortung verabschieden. Deshalb hat Ihr Rat zwischen hoheitlichen, also eben staatlichen, und nicht-hoheitlichen Aufgaben, das heisst Aufgaben, die den Unternehmen zufallen, unterschieden.

Offenbar ist aber diese Formulierung in den Rechtserlassen des Bundesrechts sehr selten und auch unpräzise. Manchmal bedeutet der Begriff «hoheitlich» «offiziell», ein anderes Mal bedeutet er «amtlich» oder «nichtamtlich». Das Bundesamt für Justiz hat dann eine Formulierung vorgeschlagen, die juristisch korrekt ist und gleichzeitig auch dem Willen des Nationalrates entspricht. Auf eine entsprechende Frage in der Kommission, ob diese Massnahmen gegen Terroranschläge mit dieser Begrifflichkeit nun aus dieser Spezialfinanzierung ausgeklammert seien, sagte Herr Surer, der an jener Sitzung bei uns war, wörtlich: «Die neue Formulierung besagt, dass Massnahmen gegen Terrorangriffe den staatlichen Behörden obliegen und deshalb aus der Spezialfinanzierung ausgeklammert sind.» Damit, meine ich, ist diese Frage eindeutig und klar beantwortet.

Deshalb empfiehlt Ihnen die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die am 24. September getagt hat, einstimmig, der Formulierung des Ständerates nun zuzustimmen und in dieser Differenz dem Ständerat zu folgen. Ich empfehle Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates und damit Ausräumung dieser letzten Differenz. Der Wille des Nationalrates ist mit dieser Formulierung gewahrt.

**Simoneschi-Cortesi Chiara** (CEg, TI), pour la commission: Vous vous en souvenez, il y avait une divergence importante entre le Conseil national et le Conseil des Etats. Notre conseil avait trouvé une formulation claire pour les trois tâches et dépenses inscrites dans la nouvelle mouture de l'article 86 alinéa 3bis de la Constitution fédérale. Avec le nouveau fonds dans lequel entrera dans le futur la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation pour les vols à l'intérieur du pays, on a l'intention de financer les contributions à des mesures de protection de l'environnement, les contributions à des mesures liées à la sécurité technique dans le trafic aérien et, en vertu de la lettre b de l'alinéa 3bis, les mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment contre les attentats terroristes et les détournements d'avions.

Par cette formulation, on voulait éviter qu'avec l'argent du nouveau fonds, on finance, premièrement, des tâches qui sont du ressort de l'Etat, comme la lutte contre le terrorisme, et, deuxièmement, les tâches qui sont depuis toujours prises en charge par la Confédération, c'est le cas des missions Tiger/Fox. C'est avant tout une question de clarté et d'équité. Premièrement, c'est une question d'équité de traitement entre les moyens de transport. Avec l'argent qui est prélevé sur la consommation de carburant pour les vols à l'intérieur du pays, qui va maintenant dans le fonds pour le financement des routes, on veut soutenir l'aviation civile dans le sens du rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse, donc améliorer les conditions-cadres de l'aviation civile en Suisse.

Deuxièmement, c'est une question de clarté: avec l'argent de ce nouveau fonds, on ne veut pas financer de «vieilles» tâches, c'est-à-dire des tâches qui – comme je l'ai déjà dit – sont déjà du ressort de la Confédération.

Sans la définition claire du Conseil national, 9 millions de francs auraient fait défaut pour de nouvelles tâches dans le domaine de la sécurité, avec pour conséquence que les aéroports régionaux auraient connu une augmentation importante des charges. C'est cela que la commission ne voulait pas. Comme les aéroports régionaux sont déjà maintenant surchargés et ont toujours plus de charges à payer, l'augmentation aurait quand même pesé sur les cantons. Or les cantons donnent aussi beaucoup à l'aviation civile.

Le Conseil des Etats, en définitive, a pris une décision qui allait dans notre sens. Le 22 septembre dernier, il a accepté, du point de vue du contenu, notre formulation. Mais du point de vue de la forme, la solution du Conseil des Etats, qui reprend la proposition d'une minorité de sa commission, explicite de manière plus conforme à la Constitution fédérale la volonté de notre conseil. Cette formulation a été étudiée et présentée par l'Office fédéral de la justice. Comme, dans la Constitution fédérale, il n'existe pas de définition de la notion

de «hoheitliche Aufgabe» – parce que c'est le texte allemand qui fait foi, pas le texte français –, d'une «tâche de l'Etat», le Conseil des Etats a trouvé une manière de mieux définir la volonté que notre conseil avait exprimée par sa formulation. Le Conseil des Etats a donc décidé de remplacer «contributions pour des mesures de sûreté ne relevant pas de l'Etat et destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions» par «contributions pour des mesures de sûreté et destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions, pour autant qu'elles ne tombent pas sous la responsabilité des autorités publiques». C'est très clair. C'est exactement ce que voulait notre conseil. Le Conseil des Etats nous a suivis.

La commission a siégé et, à l'unanimité, elle a décidé de se rallier à la formulation du Conseil des Etats parce que celle-ci est juridiquement plus précise et plus complète.

Je vous invite donc à éliminer la divergence en vous prononçant en faveur de la formulation du Conseil des Etats.

**Hany Urs** (CEg, ZH): Mit der Schaffung der Spezialfinanzierung Luftverkehr will der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsystems Schweiz stärken. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel aus den Erträgen der Mineralölsteuer auf Inlandflügen betragen rund 44 Millionen Franken; davon ist rund ein Viertel für Sicherheitsmassnahmen vorgesehen. In Abweichung der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung von Artikel 86 Absatz 3bis hat der Nationalrat beschlossen, aus der neuen Spezialfinanzierung Luftverkehr nur Beiträge an Sicherheitsmassnahmen nichthoheitlicher Art zu gewähren. Bis letzte Woche ist der Ständerat dem Bundesrat gefolgt.

Zur Klärung des Begriffs «hoheitlich» und zur Präzisierung der vom Nationalrat vorgeschlagenen Formulierung «Sicherheitsmassnahmen nichthoheitlicher Art» beauftragte die KVF-SR das Bundesamt für Justiz, den Begriff «hoheitliche Aufgaben» zu definieren. Das Bundesamt für Justiz erarbeitete zwei neue Formulierungsvorschläge, von denen einer letzte Woche im Ständerat als Minderheitsantrag angenommen wurde. Der vom Ständerat angenommene Formulierungsvorschlag des Bundesamtes für Justiz deckt sich inhaltlich vollumfänglich mit der bisherigen Fassung des Nationalrates. Eine Bezahlung der hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen, also der Einsätze von Tiger und Fox, ist aus der Spezialfinanzierung somit nicht möglich, weil es sich dabei um eine dem Staat obliegende Massnahme handelt. Kurzum, mit der neuen Formulierung kann dem Ständerat gefolgt und die Differenz damit bereinigt werden.

Die CVP/EVP/glp-Fraktion empfiehlt Ihnen Zustimmung zum Beschluss des Ständerates.

**Leuenberger Moritz**, Bundesrat: Die Freude, dass sich der Ständerat und der Nationalrat gefunden haben, überwiegt die leise Wehmut des Bundesrates über eine eigentlich noch bessere Lösung. Wir hatten eine andere Vorstellung, aber wir orientieren uns jetzt neu, schauen gefassten Mutes in die Zukunft und hoffen, die Lösung, die Sie gefunden haben, werde die Gnade des Volkes und der Kantone finden. Wir werden alles dazu beitragen, Ihnen zu helfen.

*Angenommen – Adopté*

*Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.064/1327)*

Für Annahme des Entwurfes ... 175 Stimmen

Dagegen ... 17 Stimmen

**Vischer** Daniel (G, ZH): Ich muss eine kurze persönliche Erklärung abgeben, auch im Namen von Kolleginnen und Kollegen von mir. Sie ist eher peinlicher Natur. Wir haben beim Bundesgesetz zur Umsetzung der revidierten Empfehlungen der Groupe d'action financière aus Versehen Nein gestimmt. Die meisten Neinstimmen erfolgten fälschlich – sorry. Ich bitte, das im Amtlichen Bulletin zu vermerken.

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.****Anderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung****Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale***Schlussabstimmung – Vote final*Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6373)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)

Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)

Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 29.09.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2008 8231)

Texte de l'acte législatif (FF 2008 7471)

**Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)****Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)***Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.066/1328)*

Für Annahme des Entwurfes ... 124 Stimmen

Dagegen ... 63 Stimmen

siehe Seite / voir page 40

07.067

**Bekämpfung von Gewalt  
an Sportanlässen.****Verfassungsgrundlage.  
Anderung des BWIS****Lutte contre la violence  
lors des manifestations sportives.****Base constitutionnelle.  
Modification de la LMSI***Schlussabstimmung – Vote final*Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBI 2007 6465)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6111)

Ständerat/Conseil des Etats 04.06.08 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 22.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 24.09.08 (Differenzen – Divergences)

Nationalrat/Conseil national 25.09.08 (Differenzen – Divergences)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses 3 (BBI 2008 8255)

Texte de l'acte législatif 3 (FF 2008 7495)

**3. Bundesgesetz über Massnahmen zur Wahrung der inneren Sicherheit (Konkordatslösung)****3. Loi fédérale instituant des mesures visant au maintien de la sûreté intérieure (Solution concordataire)***Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.067/1329)*

Für Annahme des Entwurfes ... 174 Stimmen

(Einstimmigkeit)

07.068

**Doppelbesteuerung.  
Abkommen mit Südafrika****Double imposition.  
Convention avec l'Afrique du Sud***Schlussabstimmung – Vote final*Botschaft des Bundesrates 05.09.07 (BBI 2007 6589)  
Message du Conseil fédéral 05.09.07 (FF 2007 6225)

Ständerat/Conseil des Etats 03.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 24.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2008 8361)

Texte de l'acte législatif (FF 2008 7601)

**Bundesbeschluss über die Genehmigung eines neuen Doppelbesteuerungsabkommens mit Südafrika****Arrêté fédéral approuvant une nouvelle convention de double imposition avec l'Afrique du Sud***Abstimmung – Vote**(namentlich – nominatif: Beilage – Annexe 07.068/1330)*

Für Annahme des Entwurfes ... 191 Stimmen

(Einstimmigkeit)

06.066

**Ja zur Komplementärmedizin.  
Volksinitiative  
Oui aux médecines complémentaires.  
Initiative populaire**

*Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 30.08.06 (BBl 2006 7591)  
Message du Conseil fédéral 30.08.06 (FF 2006 7191)  
Nationalrat/Conseil national 18.09.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.09.07 (Fortsetzung – Suite)  
Ständerat/Conseil des Etats 13.12.07 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.12.07 (Frist – Délai)  
Nationalrat/Conseil national 17.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Ja zur Komplementärmedizin»  
Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Oui aux médecines complémentaires»**

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes ... 41 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(2 Enthaltungen)

06.089

**Bucheffektengesetz  
Loi sur les titres intermédiés**

*Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 15.11.06 (BBl 2006 9315)  
Message du Conseil fédéral 15.11.06 (FF 2006 8817)  
Ständerat/Conseil des Etats 17.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 25.09.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Ständerat/Conseil des Etats 30.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**1. Bundesgesetz über Bucheffekten  
1. Loi fédérale sur les titres intermédiés**

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes ... 43 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(0 Enthaltungen)

**2. Bundesbeschluss über die Genehmigung und Umsetzung des Übereinkommens vom 5. Juli 2006 über die auf bestimmte Rechte an intermediärverwahrten Wertpapieren anzuwendende Rechtsordnung  
2. Arrêté fédéral portant approbation et mise en oeuvre de la Convention de La Haye du 5 juillet 2006 sur la loi applicable à certains droits sur des titres détenus auprès d'un intermédiaire**

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes ... 43 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(0 Enthaltungen)

07.064

**Umsetzung  
der revidierten Empfehlungen  
der Groupe d'action financière  
Mise en oeuvre  
des recommandations révisées  
du Groupe d'action financière**

*Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 15.06.07 (BBl 2007 6269)  
Message du Conseil fédéral 15.06.07 (FF 2007 5919)  
Ständerat/Conseil des Etats 05.03.08 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 11.06.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Ständerat/Conseil des Etats 23.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Nationalrat/Conseil national 24.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 30.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Bundesgesetz zur Umsetzung der revidierten Empfehlungen der Groupe d'action financière  
Loi fédérale sur la mise en oeuvre des recommandations révisées du Groupe d'action financière**

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes ... 42 Stimmen  
(Einstimmigkeit)  
(1 Enthaltung)

07.066

**Spezialfinanzierung  
Luftverkehr.  
Änderung von Artikel 86  
der Bundesverfassung  
Financement spécial  
en faveur du transport aérien.  
Modification de l'article 86  
de la Constitution fédérale**

*Schlussabstimmung – Vote final*

Botschaft des Bundesrates 29.08.07 (BBl 2007 6373)  
Message du Conseil fédéral 29.08.07 (FF 2007 6023)  
Nationalrat/Conseil national 06.12.07 (Erstrat – Premier Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 19.03.08 (Fortsetzung – Suite)  
Ständerat/Conseil des Etats 26.05.08 (Zweitrat – Deuxième Conseil)  
Nationalrat/Conseil national 02.06.08 (Differenzen – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 22.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Nationalrat/Conseil national 29.09.08 (Differenzen – Divergences)  
Ständerat/Conseil des Etats 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)  
Nationalrat/Conseil national 03.10.08 (Schlussabstimmung – Vote final)

**Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung)  
Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (Modification de l'article 86 de la Constitution fédérale)**

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes ... 33 Stimmen  
Dagegen ... 7 Stimmen  
(3 Enthaltungen)

**Geschäft / Objet:**  
 Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgäben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Enter en matière

**Abstimmung vom / Vote du: 06.12.2007 11:17:14**

Abale Fabio	=	R	TI
Aebi Andreas	=	V	BE
Aeschbacher Ruedi	+	C	ZH
Alleman Evi	+	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	=	C	BL
Amherd Viola	=	C	VS
Amstutz Adrian	=	V	BE
Aubert Josiane	+	S	VD
Bader Caspar	=	V	BL
Bader Elvira	=	C	SO
Baellig Dominique	=	V	JU
Banziger Marlies	+	G	ZH
Barthassat Luc	=	C	GE
Baumann J. Alexander	=	V	TG
Baumle Martin	0	C	ZH
Beerli Didier	+	S	NE
Bigler Einar	=	V	SG
Bignasca Attilio	=	V	TI
Binder Max	=	V	ZH
Bischof Pirmin	=	C	SO
Borer Roland F.	=	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bougeois Jacques	=	R	FR
Bretaz Daniel	+	G	VD
Bruderer Pascale	+	S	AG
Brunner Toni	=	V	SG
Brunschwig Graf Martine	=	R	GE
Bucher Jakob	=	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	+	S	TI
Cassis Ignazio	=	R	TI
Callonnas Sep	=	C	GR
Caviezel Tarzisius	=	R	GR
Chevrier Maurice	=	C	VS
Daguel André	+	S	BE
Darbelkay Christophe	+	C	VS
de Buman Dominique	=	C	FR
Vakant	+	V	ZH
Donzè Walter	=	C	BE
Durant Jean Henri	=	V	BS
Egger-Wyss Esther	=	C	AG
Eichenberger-Walther	+	R	AG
Engelberger Edi	*	R	NW
Estermann Yvette	=	V	LU
Fasel Hugo	+	G	FR
Fassler-Ostlenwälder	+	S	SG
Favre Charles	=	R	VD
Favre Laurent	=	R	NE
Fehr Hans	=	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	+	S	SH

Fehr Jacqueline	+	S	ZH
Fehr Mario	+	S	ZH
Flala Doris	=	R	ZH
Flückiger-Bahi Sylvia	=	V	AG
Fluri Kurt	=	R	SO
Föhn Peter	*	V	SZ
Français Olivier	=	R	VD
Freysinger Oskar	=	V	VS
Frosch Therese	+	G	BE
Frudistaler Lieni	=	V	AG
Gadient Brigitta M.	=	V	GR
Gallade Chantal	+	S	ZH
Geissbühler Andrea	=	V	BE
Gerner Ruth	+	G	ZH
Germannier Jean-René	=	R	VS
Giezendanner Ulrich	=	V	AG
Gilli Yvonne	+	G	SG
Giroud Bastien	+	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	=	C	LU
Glausser-Zufferey Alice	=	V	VD
Glor Walker	=	V	AG
Goll Christine	+	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	=	V	BE
Graf Maya	+	G	BL
Graf-Lüscher Edith	+	S	TG
Gün Jean-Pierre	=	V	VD
Gross Andreas	+	S	ZH
Grunder Hans	=	V	BE
Gysin Hans Rudolf	*	R	BL
Haberli-Koller Brigitte	=	C	TG
Haller Ursula	=	V	BE
Hämmerle Andrea	+	S	ZH
Hany Urs	=	C	GR
Hasler Hansjörg	=	V	GR
Heer Alfred	=	V	ZH
Heim Bea	+	S	SO
Hilfgold Hugues	=	R	GE
Hochreutener Norbert	=	C	BE
Hodgers Antonio	+	G	GE
Hofmann Urs	+	S	AG
Huber Gabi	+	R	UR
Humbel Ruth	=	C	AG
Hurtler Thomas	=	V	SH
Hurtler Jasmin	=	V	SG
Hutler Markus	+	R	ZH
Inelchen Otto	=	R	LU
Joder Rudolf	=	V	BE
John-Clame Francine	+	G	NE
Jostisch Daniel	+	S	ZH
Kaufmann Hans	=	V	ZH

Kleiner Nellen Margret	+	S	BE
Killer Hans	=	V	AG
Kleiner Marianne	+	R	AR
Kunz Josef	=	V	LU
Lachemmel-Thuring	+	G	BS
Lang Josef	+	G	ZG
Leuenberger Ueli	+	G	GE
Leutenegger Filippo	+	R	ZH
Leutenegger Obholzler	+	S	BL
Levent Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	=	C	AI
Lumengo Ricardo	+	S	BE
Lüscher Christian	=	R	GE
Lustenberger Ruedi	=	C	LU
Malarna Peter	=	R	BS
Markwalder Bar Christa	+	R	BE
Maria Ada	+	S	VD
Mari Werner	+	S	GL
Maurer Ueli	*	V	ZH
Meier-Schätz Lucrezia	=	C	SG
Messner Werner	*	R	TG
Meyer-Kaeelin Thérèse	=	C	FR
Miesch Christian	=	V	BL
Morel Isabelle	=	R	VD
Mörgeli Christoph	*	V	ZH
Moser Tiana Angelina	0	C	ZH
Müller Geri	+	G	AG
Müller Philipp	+	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller Walter	+	R	SG
Murt Felix	=	V	LU
Neiryck Jacques	=	C	VD
Nidegger Yves	=	V	GE
Nordmann Roger	+	S	VD
Noser Ruedi	*	R	ZH
Nussbaumer Eric	+	S	BL
Parmelin Guy	=	V	VD
Pedrina Fabio	+	S	TI
Pelli Fulvio	+	R	TI
Perrin Yvan	=	V	NE
Perriniquel Sylvie	=	R	NE
Pfister Gerhard	=	C	ZG
Pfister Theophil	=	V	SG
Rechtsleiner Paul	+	S	SG
Rechtsleiner Rudolf	+	S	BS
Reinmann Lukas	=	V	SG
Reinwald Jean-Claude	+	S	JU
Reymond Andre	=	V	GE
Rickli Natalie	=	V	ZH
Rielle Jean-Charles	+	S	GE

Riklin Kathy	*	C	ZH
Rime Jean-François	=	V	FR
Robbiani Meinrado	=	C	TI
Rossini Stéphane	+	S	VS
Roth-Bernasconi Maria	+	S	GE
Ruey Claude	=	R	VD
Ruetschmann Hans	=	V	ZH
Scheibel Louis	+	G	LU
Schenk Simon	=	V	BE
Schenker Silvia	+	S	BS
Scherer Marcel	*	V	ZG
Schibli Ernst	=	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	=	C	ZH
Schmidli Roberto	=	C	VS
Schneider Johann N.	=	R	BE
Schwander Pirmin	=	V	SZ
Segmüller Plus	=	C	LU
Simoneschi-Cortesi	=	C	TI
Sommaruga Carlo	+	S	GE
Spühler Peter	*	V	TG
Stahl Jürg	=	V	ZH
Stamm Luzi	=	V	AG
Steier Jean-François	+	S	FR
Stöckli Hans	+	S	BE
Stump Doris	+	S	AG
Teuscher Franziska	+	G	BE
Thanei Anita	+	S	ZH
Theiler Georges	+	R	LU
Thorens Gounnaz Adèle	+	G	VD
Triponoz Pierre	=	R	BE
Tschimmerlin Andy	+	S	SZ
van Singer Christian	+	G	VD
Vellion Pierre-François	=	V	VD
Vischer Daniel	0	G	ZH
von Grafriedel Alec	+	G	BE
von Siebenhal Erich	=	V	OW
Vorzuz Eric	=	V	BE
Waber Christian	+	S	VD
Walter Hansjörg	=	V	GE
Wandfluh Hansruedi	=	V	BE
Wasserfallen Christian	=	R	BE
Wehrli Reto	=	C	SZ
Widmer Hans	+	S	LU
Wobmann Walter	=	V	SO
Wyss Brigit	+	G	SO
Wyss Ursula	+	S	BE
Zemp Markus	=	C	AG
Zisyradis Josef	+	G	VD
Zuppiger Bruno	=	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si	1	21	11	43	0	0	0	76
nein / non / no	29	0	20	0	0	57	0	106
enth. / abst. / ast.	2	1	0	0	0	0	0	3
entst. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4	0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato	3	0	4	0	0	6	0	13
Vakant / Vacante	1	0	0	0	0	0	0	1

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 0 enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4  
 \* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato  
 # Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes  
 v Vakant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité (ne pas entrer en matière)  
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Binder (entrer en matière)

**Geschäft / Objet:**  
 Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Art. 86 al. 3bis let. b

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.03.2008 18:33:17

Abale Fabio	+	R	TI
Aebi Andreas	*	V	BE
Aeschbacher Ruedi	+	C	ZH
Allemann Evi	*	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	+	C	BL
Amherd Viola	+	C	VS
Amstutz Adrian	+	V	BE
Aubert Josiane	=	S	VD
Bader Caspar	+	V	BL
Bader Elvira	+	C	SO
Baellig Dominique	+	V	JU
Banziger Marlies	*	G	ZH
Barthassat Luc	+	C	GE
Baumann J. Alexander	+	V	TG
Bäumle Martin	=	C	ZH
Berberat Didier	*	S	NE
Bigger Einar	+	V	SG
Bignasca Attilio	+	V	TI
Binder Max	+	V	ZH
Bischof Pirmin	+	C	SO
Borer Roland F.	+	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bourgeois Jacques	+	R	FR
Bretz Daniel	*	G	VD
Bruderer Pascale	*	S	AG
Brunner Toni	+	V	SG
Brunschwig Graf Martine	+	R	GE
Bucher Jakob	*	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	=	S	TI
Cassis Ignazio	+	R	TI
Callonnas Sep	+	C	GR
Caviezel Tarzissus	+	R	GR
Chevrier Maurice	*	C	VS
Daguel André	=	S	BE
Darbelley Christophe	*	C	VS
de Buman Dominique	+	C	FR
Donze Walter	+	C	BE
Dunant Jean Henri	+	V	BS
Egliemann Yvette	+	R	LU
Engelberger Edi	+	R	NW
Estlinnann Yvette	+	V	LU
Fasel Hugo	=	G	FR
Fassler-Ostwaldler	*	S	SG
Favre Charles	+	R	VD
Favre Laurent	*	R	NE
Fehr Hans	*	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH

Fehr Mario	*	S	ZH
Fiala Doris	+	R	ZH
Flückiger-Balmi Sylvia	+	V	AG
Furt Kurt	*	R	SO
Fohn Peter	+	V	SZ
Francais Olivier	*	R	VD
Freyinger Oskar	+	V	VS
Frosch Therese	+	G	BE
Fugistaller Lient	+	V	AG
Gadient Brigitta M.	+	V	GR
Gallade Chantal	=	S	ZH
Geissbühler Andrea	+	V	BE
Gerner Ruth	+	G	ZH
Gemanter Jean-René	+	R	VS
Giezendanner Ulrich	*	V	AG
Gilli Yvonne	=	G	SG
Gird Bastien	+	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	+	C	LU
Glausser-Zufferey Alice	+	V	VD
Glor Walter	+	V	AG
Goll Christine	=	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	+	V	BE
Graf Maya	+	G	BL
Graf-Litscher Edith	=	S	TG
Gfin Jean-Pierre	+	V	VD
Gross Andreas	=	S	ZH
Grunder Hans	+	V	BE
Gysin Hans Rudolf	+	R	BL
Häberli-Koller Brigitte	+	C	TG
Haller Ursula	+	V	BE
Hammerle Andrea	=	S	GR
Hanny Urs	+	C	ZH
Hassler Hansjörg	+	V	GR
Heer Alfred	*	V	ZH
Heim Bea	=	S	SO
Hiltpold Hugues	+	R	GE
Hochleutner Norbert	+	C	BE
Hodgers Antonio	+	G	GE
Holmann Urs	=	S	AG
Huber Gabi	+	R	UR
Humbel Ruth	+	C	AG
Hutter Thomas	+	V	SH
Hutter Jasmin	+	R	ZH
Hutter Markus	+	V	SG
Ineichen Otto	+	R	LU
Joder Rudolf	+	V	BE
John-Calame Françoise	+	G	NE
Jostisch Daniel	=	S	ZH
Kaufmann Hans	+	V	ZH
Kleiner Nellen Margret	=	S	BE

Killer Hans	+	V	AG
Kleiner Marianne	+	R	AR
Kunz Josef	+	V	LU
Lachenmeier-Thuring	+	G	BS
Lang Josef	+	G	ZG
Leuenberger Ueli	+	G	GE
Leutenegger Filippo	+	R	ZH
Leutenegger Oberholzer	=	S	BL
Levral Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	+	C	AI
Lumengo Ricardo	=	S	BE
Lüscher Christian	+	R	GE
Lustenberger Ruedi	+	C	LU
Malama Peter	*	R	BS
Markwalder Bär Christia	+	R	BE
Marra Ada	=	S	VD
Marli Werner	=	S	GL
Maurer Ueli	+	V	ZH
Meier-Schatz Lucrezia	*	C	SG
Messmer Werner	+	R	TG
Mesch Christian	+	C	FR
Morel Isabelle	+	R	BL
Morgeli Christoph	+	V	VD
Moser Tiana Angelina	=	C	ZH
Müller Geri	=	G	AG
Müller Philipp	+	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller Walter	+	R	SG
Muri Felix	+	V	LU
Nerbyck Jacques	*	C	VD
Nidegger Yves	+	V	GE
Nordmann Roger	=	S	VD
Noser Ruedi	+	R	ZH
Nussbaumer Eric	=	S	BL
Parmelin Guy	+	V	VD
Pedrina Fabio	=	S	TI
Pelli Fulvio	+	R	TI
Perrin Yvan	+	V	NE
Perrinlaquet Sylvie	*	R	NE
Pistler Gerhard	+	C	ZG
Pistler Theophil	+	V	SG
Rechtsteiner Paul	=	S	SG
Rechtsteiner Rudolf	=	S	BS
Reimann Lukas	+	V	SG
Remward Jean-Claude	=	S	JU
Reymond André	+	V	GE
Ricli Natalie	+	V	ZH
Rielle Jean-Charles	=	S	GE
Riklin Kallyo	+	C	ZH

Rime Jean-François	*	V	FR
Robbiani Meinrado	+	C	TI
Rossini Stéphane	=	S	VS
Roll-Bernasconi Maria	=	S	GE
Ruey Claude	+	R	VD
Ruischmann Hans	+	V	ZH
Schelbert Louis	=	G	LU
Schenk Simon	+	V	BE
Schenker Silvia	=	S	BS
Scherer Marcel	+	V	ZG
Schibli Ernst	+	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	+	C	ZH
Schmidli Roberto	+	C	VS
Schneider Johann N.	*	R	BE
Schwander Pirmin	+	V	SZ
Segmüller Plus	*	C	LU
Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Sommaruga Carlo	*	S	GE
Spühler Peter	+	V	TG
Stahl Jürg	+	V	ZH
Stamni Luzi	+	V	AG
Stierer Jean-François	=	S	FR
Stöckli Hans	=	S	BE
Stump Doris	=	S	AG
Teuscher Franziska	+	G	BE
Thanei Anita	=	S	ZH
Theiner Georges	+	R	LU
Thorens Gounnaz Adele	+	G	VD
Tiponez Pierre	+	R	BE
Tschumperlin Andy	=	S	SZ
van Singer Christian	=	G	VD
Veillon Pierre-François	*	V	VD
Vischer Daniel	*	G	ZH
von Grafenried Alec	*	G	BE
von Rotz Christoph	+	V	OW
von Siebenhal Erich	+	V	BE
Voruz Eric	=	S	VD
Waber Christian	*	-	BE
Walter Hansjörg	+	V	TG
Wandlin Hansruedi	+	V	BE
Wasserfallen Christian	+	R	BE
Wehrli Raimo	+	C	SZ
Weibel Thomas	=	C	ZH
Widmer Hans	=	S	LU
Wohmann Walter	+	V	SO
Wyss Brigit	=	G	SO
Wyss Ursula	=	S	BE
Zemp Markus	+	C	AG
Ziswiler Josef	=	G	VD
Zuppiger Bruno	+	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si	26	11	29	0	0	56	0	122
nein / non / no	3	7	0	37	0	0	0	47
enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	0	0
entst. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4	0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato	7	4	0	6	0	6	1	30
Vakant / Vacant / Vacante	0	0	0	0	0	0	0	0

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 0 enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4  
 \* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato  
 # Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes  
 v Vakant / Vacant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité  
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité II Fehr Jacqueline

**Geschäft / Objet:**  
 Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

### Gegenstand / Objet du vote:

Art. 86 al. 3bis let. b

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.03.2008 18:34:13

Abale Fabio	+	R	TI
Aebi Andreas	*	V	BE
Aeschbacher Ruedi	+	C	ZH
Allemann Evi	*	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	+	C	BL
Amherd Viola	+	C	VS
Amstutz Adrian	+	V	BE
Aubert Josiane	=	S	VD
Bader Caspar	+	V	BL
Bader Elvira	+	C	SO
Baellig Dominique	+	V	JU
Banziger Marlies	*	G	ZH
Barthassat Luc	+	C	GE
Baumann J. Alexander	+	V	TG
Bäumle Martin	=	C	ZH
Berberat Didier	*	S	NE
Bigger Einar	+	V	SG
Bignasca Attilio	+	V	TI
Binder Max	+	V	ZH
Bischof Pirmin	+	C	SO
Borer Roland F.	+	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bourgeois Jacques	+	R	FR
Bretz Daniel	*	G	VD
Bruderer Pascale	*	S	AG
Brunner Toni	+	V	SG
Brunschwig Graf Martine	+	R	GE
Bucher Jakob	*	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	=	S	TI
Cassis Ignazio	+	R	TI
Callonnas Sep	+	C	GR
Caviezel Tarzissus	+	R	GR
Chevrier Maurice	*	C	VS
Daguel André	=	S	BE
Darbelley Christophe	+	C	VS
de Buman Dominique	+	C	FR
Donze Walter	+	C	BE
Dunant Jean Henri	+	V	BS
Egli	+	V	BS
Eichenberger-Walther	+	R	AG
Engelberger Edi	+	R	NW
Estlinnann Yvette	+	V	LU
Fasel Hugo	=	G	FR
Fassler-Ostwaldler	*	S	SG
Favre Charles	+	R	VD
Favre Laurent	*	R	NE
Fehr Hans	*	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH

Fehr Mario	*	S	ZH
Fiala Doris	+	R	ZH
Flückiger-Balmi Sylvia	+	V	AG
Furt Kurt	*	R	SO
Fohn Peter	+	V	SZ
Francais Olivier	*	R	VD
Freyinger Oskar	+	V	VS
Frosch Therese	=	G	BE
Fugistaler Lient	+	V	AG
Gadient Brigitta M.	+	V	GR
Gallade Chantal	=	S	ZH
Geissbühler Andrea	+	V	BE
Gerner Ruth	=	G	ZH
Gemanter Jean-René	+	R	VS
Gezandanner Ulrich	*	V	AG
Gilli Yvonne	=	G	SG
Girdl Bastien	=	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	+	C	LU
Glausser-Zuffeney Alice	+	V	VD
Glor Walter	+	V	AG
Göll Christine	=	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	+	V	BE
Graf Maya	=	G	BL
Graf-Litscher Edith	=	S	TG
Gfin Jean-Pierre	+	V	VD
Gross Andreas	=	S	ZH
Grunder Hans	+	V	BE
Gysin Hans Rudolf	+	R	BL
Häberli-Koller Brigitte	+	C	TG
Haller Ursula	+	V	BE
Hammerle Andrea	=	S	GR
Hanny Urs	+	C	ZH
Hassler Hansjörg	+	V	GR
Heer Alfred	*	V	ZH
Heim Bea	=	S	SO
Hiltpold Hugues	+	R	GE
Hochleutner Norbert	+	C	BE
Hodgers Antonio	=	G	GE
Holmann Urs	=	S	AG
Huber Gabi	+	R	UR
Humbel Ruth	+	C	AG
Hutter Thomas	+	V	SH
Hutter Jasmin	+	R	ZH
Hutter Markus	+	R	LU
Ineichen Otto	+	R	LU
Joder Rudolf	+	V	BE
John-Calamé Françoise	=	G	NE
Jostsch Daniel	=	S	ZH
Kaufmann Hans	+	V	ZH
Kleiner Nellen Margret	=	S	BE

Killer Hans	+	V	AG
Kleiner Marianne	+	R	AR
Kunz Josef	+	V	LU
Lachenmeier-Thuring	=	G	BS
Lang Josef	=	G	ZG
Leuenberger Ueli	=	G	GE
Leutenegger Filippo	+	R	ZH
Leutenegger Oberholzer	=	S	BL
Levral Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	+	C	AI
Lumengo Ricardo	=	S	BE
Lüscher Christian	+	R	GE
Lustenberger Ruedi	+	C	LU
Malama Peter	*	R	BS
Markwalder Bär Christa	+	R	BE
Marra Ada	=	S	VD
Marli Werner	=	S	GL
Maurer Ueli	+	V	ZH
Meier-Schatz Lucrezia	*	C	SG
Messmer Werner	+	R	TG
Mesch Christian	+	C	FR
Morel Isabelle	+	R	BL
Morgeli Christoph	+	V	VD
Moser Tiana Angelina	=	C	ZH
Müller Geri	=	G	AG
Müller Philipp	+	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller Walter	+	R	SG
Muri Felix	+	V	LU
Neyrick Jacques	*	C	VD
Nidegger Yves	+	V	GE
Nordmann Roger	=	S	VD
Noser Ruedi	+	R	ZH
Nussbaumer Eric	=	S	BL
Parmelin Guy	+	V	VD
Pedrina Fabio	=	S	TI
Pelli Fulvio	+	R	TI
Perrin Yvan	+	V	NE
Perrinlaquet Sylvie	*	R	NE
Pistler Gerhard	+	C	ZG
Pistler Theophil	+	V	SG
Rechtsteiner Paul	=	S	SG
Rechtsteiner Rudolf	=	S	BS
Reimann Lukas	+	V	SG
Remward Jean-Claude	=	S	JU
Reymond André	+	V	GE
Rickli Natalie	+	V	ZH
Rielle Jean-Charles	=	S	GE
Riklin Kallyo	+	C	ZH

Rime Jean-François	*	V	FR
Robbiani Meinrado	+	C	TI
Rossini Stéphane	=	S	VS
Roll-Bernasconi Maria	=	S	GE
Ruey Claude	+	R	VD
Ruischmann Hans	+	V	ZH
Schelbert Louis	=	G	LU
Schenk Simon	+	V	BE
Schenker Silvia	=	S	BS
Scherer Marcel	+	V	ZG
Schibli Ernst	+	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	+	C	ZH
Schmidli Roberto	+	C	VS
Schneider Johann N.	*	R	BE
Schwander Pirmin	+	V	SZ
Segmüller Plus	*	C	LU
Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Sommaruga Carlo	*	S	GE
Spühler Peter	+	V	TG
Stahl Jürg	+	V	ZH
Stamm Luzi	+	V	AG
Steier Jean-François	=	S	FR
Stöckli Hans	=	S	BE
Stump Doris	=	S	AG
Teuscher Franziska	=	G	BE
Thanei Anita	=	S	ZH
Theiler Georges	+	R	LU
Thorens Gounnaz Adele	=	G	VD
Tiponez Pierre	+	R	BE
Tschumperlin Andy	=	S	SZ
van Singer Christian	=	G	VD
Veillon Pierre-François	*	V	VD
Vischer Daniel	*	G	ZH
von Grafenried Alec	*	G	BE
von Rotz Christoph	+	V	OW
von Siebenhal Erich	+	V	BE
Voruz Eric	=	S	VD
Waber Christian	*	-	BE
Walter Hansjörg	+	V	TG
Wandlin Hansruedi	+	V	BE
Wasserfallen Christian	+	R	BE
Wehrli Reio	+	C	SZ
Weibel Thomas	=	C	ZH
Widmer Hans	=	S	LU
Wohnmann Walter	+	V	SO
Wyss Brigit	=	G	SO
Wyss Ursula	=	S	BE
Zemp Markus	+	C	AG
Ziswiler Josef	=	G	VD
Zuppiger Bruno	+	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si	27	0	29	0	0	56	0	112
nein / non / no	3	18	0	37	0	0	0	58
enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	0	0
entst. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4	0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato	6	4	0	6	0	6	1	29
Vakant / Vacant / Vacante	0	0	0	0	0	0	0	0

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 0 enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4  
 \* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato  
 # Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes  
 v Vakant / Vacant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité  
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité III Germanier/ Lachenmeier (Biffer)

**Geschäft / Objet:**

Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Art. 86 al. 3bis let. c

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.03.2008 18:35:11

Abale Fabio	+	R	TI
Aebi Andreas	*	V	BE
Aeschbacher Ruedi	+	C	ZH
Allemann Evi	=	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	=	C	BL
Amherd Viola	+	C	VS
Amstutz Adrian	+	V	BE
Aubert Josiane	=	S	VD
Bader Caspar	+	V	BL
Bader Elvira	+	C	SO
Baellig Dominique	+	V	JU
Banziger Marlies	*	G	ZH
Barthassat Luc	+	C	GE
Baumann J. Alexander	+	V	TG
Bäumle Martin	=	C	ZH
Berberat Didier	*	S	NE
Bigger Einar	+	V	SG
Bignasca Attilio	+	V	TI
Binder Max	+	V	ZH
Bischof Pirmin	+	C	SO
Borer Roland F.	+	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bourgeois Jacques	+	R	FR
Bretz Daniel	*	G	VD
Bruderer Pascale	*	S	AG
Brunner Toni	+	V	SG
Brunschwig Graf Martine	+	R	GE
Bucher Jakob	*	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	=	S	TI
Cassis Ignazio	+	R	TI
Callonnas Sep	+	C	GR
Caviezel Tarzissus	+	R	GR
Chevrier Maurice	*	C	VS
Daguel André	=	S	BE
Darbelley Christophe	+	C	VS
de Buman Dominique	+	C	FR
Donze Walter	+	C	BE
Dunant Jean Henri	+	V	BS
Egli	+	V	BS
Eichenberger-Walther	+	R	AG
Engelberger Edi	+	R	NW
Estlinnann Yvette	+	V	LU
Fasel Hugo	=	G	FR
Fassler-Ostwaldler	*	S	SG
Favre Charles	+	R	VD
Favre Laurent	*	R	NE
Fehr Hans	*	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH

Fehr Mario	*	S	ZH
Fiala Doris	+	R	ZH
Flückiger-Balmi Sylvia	+	V	AG
Furt Kurt	*	R	SO
Fohn Peter	+	V	SZ
Francais Olivier	*	R	VD
Freyinger Oskar	+	V	VS
Frosch Therese	+	G	BE
Fugistaler Lient	+	V	AG
Gadient Brigitta M.	+	V	GR
Gallade Chantal	=	S	ZH
Geissbühler Andrea	+	V	BE
Gerner Ruth	+	G	ZH
Gemanter Jean-René	+	R	VS
Gezandanner Ulrich	*	V	AG
Gilli Yvonne	=	G	SG
Girdl Bastien	+	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	+	C	LU
Glausser-Zuffeney Alice	+	V	VD
Glor Walter	+	V	AG
Goll Christine	=	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	+	V	BE
Graf Maya	+	G	BL
Graf-Litscher Edith	=	S	TG
Gfin Jean-Pierre	+	V	VD
Gross Andreas	=	S	ZH
Grunder Hans	+	V	BE
Gysin Hans Rudolf	+	R	BL
Häberli-Koller Brigitte	+	C	TG
Haller Ursula	+	V	BE
Hammerle Andrea	=	S	GR
Hanny Urs	+	C	ZH
Hassler Hansjörg	+	V	GR
Heer Alfred	*	V	ZH
Heim Bea	=	S	SO
Hiltpold Hugues	+	R	GE
Hochleutener Norbert	+	C	BE
Hodgers Antonio	+	G	GE
Holmann Urs	=	S	AG
Huber Gabi	+	R	UR
Humbel Ruth	+	C	AG
Hutter Thomas	+	V	SH
Hutter Jasmin	+	R	ZH
Hutter Markus	+	V	SG
Ineichen Otto	+	R	LU
Joder Rudolf	+	V	BE
John-Calamé Françoise	+	G	NE
Jostsch Daniel	=	S	ZH
Kaufmann Hans	+	V	ZH
Kleiner Nellen Margret	=	S	BE

Killer Hans	+	V	AG
Kleiner Marianne	+	R	AR
Kunz Josef	+	V	LU
Lachenmeier-Thuring	+	G	BS
Lang Josef	+	G	ZG
Leuenberger Ueli	+	G	GE
Leutenegger Filippo	+	R	ZH
Leutenegger Oberholzer	=	S	BL
Levral Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	+	C	AI
Lumengo Ricardo	=	S	BE
Lüscher Christian	+	R	GE
Lustenberger Ruedi	+	C	LU
Malama Peter	*	R	BS
Markwalder Bär Christa	+	R	BE
Marra Ada	=	S	VD
Marli Werner	=	S	GL
Maurer Ueli	+	V	ZH
Meier-Schatz Lucrezia	*	C	SG
Messmer Werner	+	R	TG
Mesch Christian	+	C	FR
Morel Isabelle	+	R	BL
Morgeli Christoph	+	V	VD
Moser Tiana Angelina	=	C	ZH
Müller Geri	=	G	AG
Müller Philipp	+	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller Walter	+	R	SG
Muri Felix	+	V	LU
Neyrick Jacques	*	C	VD
Nidegger Yves	+	V	GE
Nordmann Roger	=	S	VD
Noser Ruedi	+	R	ZH
Nussbaumer Eric	=	S	BL
Parmelin Guy	+	V	VD
Pedrina Fabio	=	S	TI
Pelli Fulvio	+	R	TI
Perrin Yvan	+	V	NE
Perrinlaquet Sylvie	*	R	NE
Pistler Gerhard	+	C	ZG
Pistler Theophil	+	V	SG
Rechtsteiner Paul	=	S	SG
Rechtsteiner Rudolf	=	S	BS
Reimann Lukas	+	V	SG
Remward Jean-Claude	=	S	JU
Reymond André	+	V	GE
Ricli Natalie	+	V	ZH
Rielle Jean-Charles	=	S	GE
Riklin Kallyo	+	C	ZH

Rime Jean-François	*	V	FR
Robbiani Meinrado	+	C	TI
Rossini Stéphane	=	S	VS
Roll-Bernasconi Maria	=	S	GE
Ruey Claude	+	R	VD
Ruischmann Hans	+	V	ZH
Schelbert Louis	+	G	LU
Schenk Simon	+	V	BE
Schenker Silvia	=	S	BS
Scherer Marcel	+	V	ZG
Schibli Ernst	+	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	+	C	ZH
Schmidli Roberto	+	C	VS
Schneider Johann N.	*	R	BE
Schwander Pirmin	+	V	SZ
Segmüller Plus	*	C	LU
Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Sommaruga Carlo	*	S	GE
Spühler Peter	+	V	TG
Stahl Jürg	+	V	ZH
Stamm Luzi	+	V	AG
Steier Jean-François	=	S	FR
Stöckli Hans	=	S	BE
Stump Doris	=	S	AG
Teuscher Franziska	+	G	BE
Thanei Anita	=	S	ZH
Theiner Georges	+	R	LU
Thorens Gounnaz Adele	+	G	VD
Tiponez Pierre	+	R	BE
Tschumperlin Andy	=	S	SZ
van Singer Christian	+	G	VD
Veillon Pierre-François	*	V	VD
Vischer Daniel	*	G	ZH
von Grafenried Alec	*	G	BE
von Rotz Christoph	+	V	OW
von Siebenhal Erich	+	V	BE
Vorz Eric	=	S	VD
Waber Christian	*	-	BE
Walter Hansjörg	+	V	TG
Wandlin Hansruedi	+	V	BE
Wasserfallen Christian	+	R	BE
Wehrli Reio	+	C	SZ
Weibel Thomas	=	C	ZH
Widmer Hans	=	S	LU
Wobmann Walter	+	V	SO
Wyss Brigit	=	G	SO
Wyss Ursula	=	S	BE
Zemp Markus	+	C	AG
Ziswiler Josef	=	G	VD
Zuppiger Bruno	+	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo		C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si		27	13	29	0	0	56	0	125
nein / non / no		3	5	0	38	0	0	0	46
enth. / abst. / ast.		0	0	0	0	0	0	0	0
entsch. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4		0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato		6	4	0	6	5	0	6	28
Vakant / Vacant / Vacante		0	0	0	0	0	0	0	0

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 0 enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4

\* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato  
 Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes

v Vakant / Vacant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité  
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité II Fehr Jacqueline



**Geschäft / Objet:**

Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Art. 86 al. 3ter

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.03.2008 18:36:08

Abale Fabio	+	R	TI
Aebi Andreas	*	V	BE
Aeschbacher Ruedi	=	C	ZH
Allemann Evi	=	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	=	C	BL
Amherd Viola	+	C	VS
Amstutz Adrian	+	V	BE
Aubert Josiane	=	S	VD
Bader Caspar	+	V	BL
Bader Elvira	+	C	SO
Baellig Dominique	+	V	JU
Banziger Marlies	*	G	ZH
Barthassat Luc	+	C	GE
Baumann J. Alexander	+	V	TG
Bäumle Martin	=	C	ZH
Berberat Didier	*	S	NE
Bigger Einar	+	V	SG
Bignasca Attilio	+	V	TI
Binder Max	+	V	ZH
Bischof Pirmin	+	C	SO
Borer Roland F.	+	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bourgeois Jacques	+	R	FR
Bretz Daniel	*	G	VD
Bruderer Pascale	*	S	AG
Brunner Toni	+	V	SG
Brunschwig Graf Martine	+	R	GE
Bucher Jakob	*	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	=	S	TI
Cassis Ignazio	+	R	TI
Callonnas Sep	+	C	GR
Caviezel Tarzissus	+	R	GR
Chevrier Maurice	*	C	VS
Daguel André	=	S	BE
Darbelley Christophe	+	C	VS
de Buman Dominique	+	C	FR
Donze Walter	+	C	BE
Dunant Jean Henri	+	V	BS
Egli	+	V	BS
Edger-Wyss Esther	+	C	AG
Eichenberger-Walther	+	R	AG
Engelberger Edi	+	R	NW
Estlinnann Yvette	+	V	LU
Fasel Hugo	=	G	FR
Fassler-Ostwaldler	*	S	SG
Favre Charles	+	R	VD
Favre Laurent	*	R	NE
Fehr Hans	*	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH

Fehr Mario	*	S	ZH
Fiala Doris	+	R	ZH
Flückiger-Balmi Sylvia	+	V	AG
Furt Kurt	*	R	SO
Fohn Peter	+	V	SZ
Francais Olivier	*	R	VD
Freyinger Oskar	+	V	VS
Frosch Therese	=	G	BE
Fugistaler Lieni	+	V	AG
Gadient Brigitta M.	+	V	GR
Gallade Chantal	=	S	ZH
Geissbühler Andrea	+	V	BE
Gerner Ruth	=	G	ZH
Gemanter Jean-René	+	R	VS
Gezandanner Ulrich	*	V	AG
Gilli Yvonne	=	G	SG
Gird Bastien	=	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	+	C	LU
Glausser-Zuffeney Alice	+	V	VD
Glor Walter	+	V	AG
Göll Christine	=	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	+	V	BE
Graf Maya	=	G	BL
Graf-Litscher Edith	=	S	TG
Gfin Jean-Pierre	+	V	VD
Gross Andreas	=	S	ZH
Grunder Hans	+	V	BE
Gysin Hans Rudolf	+	R	BL
Häberli-Koller Brigitte	+	C	TG
Haller Ursula	+	V	BE
Hammerle Andrea	=	S	GR
Hanny Urs	+	C	ZH
Hassler Hansjörg	+	V	GR
Heer Alfred	*	V	ZH
Heim Bea	=	S	SO
Hiltpold Hugues	+	R	GE
Hochleutner Norbert	+	C	BE
Hodgers Antonio	=	G	GE
Holmann Urs	=	S	AG
Huber Gabi	+	R	UR
Humbel Ruth	+	C	AG
Hutter Thomas	+	V	SH
Hutter Jasmin	+	R	ZH
Hutter Markus	+	V	SG
Ineichen Otto	+	R	LU
Joder Rudolf	+	V	BE
John-Calamé Françoise	=	G	NE
Jostisch Daniel	=	S	ZH
Kaufmann Hans	+	V	ZH
Kleiner Nellen Margret	=	S	BE

Killer Hans	+	V	AG
Kleiner Marianne	+	R	AR
Kunz Josef	+	V	LU
Lachenmeier-Thuring	=	G	BS
Lang Josef	=	G	ZG
Leuenberger Ueli	=	G	GE
Leutenegger Filippo	+	R	ZH
Leutenegger Obenholzer	=	S	BL
Levral Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	+	C	AI
Lumengo Ricardo	=	S	BE
Lüscher Christian	+	R	GE
Lustenberger Ruedi	+	C	LU
Malama Peter	*	R	BS
Markwalder Bär Christa	+	R	BE
Marra Ada	=	S	VD
Marli Werner	=	S	GL
Maurer Ueli	+	V	ZH
Meier-Schatz Lucrezia	*	C	SG
Messmer Werner	+	R	TG
Mesch Christian	+	C	FR
Morel Isabelle	+	R	BL
Morel Christoph	+	R	VD
Morigel Christoph	+	V	ZH
Moser Tiana Angelina	=	C	ZH
Müller Geri	=	G	AG
Müller Philipp	+	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller Walter	+	R	SG
Muri Felix	+	V	LU
Neyrick Jacques	*	C	VD
Nidegger Yves	+	V	GE
Nordmann Roger	=	S	VD
Noser Ruedi	+	R	ZH
Nussbaumer Eric	=	S	BL
Parmelin Guy	+	V	VD
Pedrina Fabio	=	S	TI
Pelli Fulvio	+	R	TI
Perrin Yvan	+	V	NE
Perrinlaquet Sylvie	*	R	NE
Pistler Gerhard	+	C	ZG
Pistler Theophil	+	V	SG
Rechtsteiner Paul	=	S	SG
Rechtsteiner Rudolf	=	S	BS
Reimann Lukas	+	V	SG
Remwald Jean-Claude	=	S	JU
Reymond André	+	V	GE
Rickli Natalie	+	V	ZH
Rielle Jean-Charles	=	S	GE
Riklin Kallyo	+	C	ZH

Rime Jean-François	*	V	FR
Robbiani Meinrado	+	C	TI
Rossini Stéphane	=	S	VS
Rolli-Bernasconi Maria	=	S	GE
Ruey Claude	+	R	VD
Ruischmann Hans	+	V	ZH
Schelbert Louis	=	G	LU
Schenk Simon	+	V	BE
Schenker Silvia	=	S	BS
Scherer Marcel	+	V	ZG
Schibli Ernst	+	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	+	C	ZH
Schmidli Roberto	+	C	VS
Schneider Johann N.	*	R	BE
Schwander Pirmin	+	V	SZ
Segmüller Plus	*	C	LU
Simoneschi-Cortesi	+	C	TI
Sommaruga Carlo	*	S	GE
Spühler Peter	+	V	TG
Stahl Jürg	+	V	ZH
Stamm Luzi	+	V	AG
Steier Jean-François	=	S	FR
Stöckli Hans	=	S	BE
Stump Doris	=	S	AG
Teuscher Franziska	=	G	BE
Thanei Anita	=	S	ZH
Theiler Georges	+	R	LU
Thorens Gounnaz Adele	=	G	VD
Tiponez Pierre	+	R	BE
Tschumperlin Andy	=	S	SZ
van Singer Christian	=	G	VD
Veillon Pierre-François	*	V	VD
Vischer Daniel	*	G	ZH
von Grafenried Alec	*	G	BE
von Rotz Christoph	+	V	OW
von Siebenthal Erich	+	V	BE
Voruz Eric	=	S	VD
Waber Christian	*	-	BE
Walter Hansjörg	+	V	TG
Weibel Thomas	=	C	ZH
Widmer Hans	=	S	LU
Wohmann Walter	+	V	SO
Wyss Brigit	=	G	SO
Wyss Ursula	=	S	BE
Zemp Markus	+	C	AG
Ziswiler Josef	=	G	VD
Zuppiger Bruno	+	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si	26	0	29	0	0	56	0	111
nein / non / no	4	18	0	38	0	0	0	60
enth. / abst. / ast.	0	0	0	0	0	0	0	0
entst. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4	0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato	6	4	0	6	5	0	6	28
Vakant / Vacant / Vacante	0	0	0	0	0	0	0	0

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 0 enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4  
 \* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n/a pas voté / non ha votato  
 Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes  
 v Vakant / Vacant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité  
 Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité  
 Fehr Jacqueline

**Geschäft / Objet:**  
 Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgäben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

### Gegenstand / Objet du vote:

Vote sur l'ensemble

**Abstimmung vom / Vote du:** 19.03.2008 18:37:00

Abate Fabio	+	R	TI
Aebi Andreas	*	V	BE
Aeschbacher Ruedi	o	C	ZH
Allemann Evi	=	S	BE
Amacker-Amann Kathrin	=	C	BL
Amherd Viola	+	C	VS
Amstutz Adrian	+	V	BE
Aubert Josiane	=	S	VD
Bader Caspar	+	V	BL
Bader Elvira	+	C	SO
Baellig Dominique	+	V	JU
Banziger Marlies	*	G	ZH
Barthassat Luc	+	C	GE
Baumann J. Alexander	+	V	TG
Bäumle Martin	=	C	ZH
Berberat Didier	*	S	NE
Bigger Einar	+	V	SG
Bignasca Attilio	+	V	TI
Binder Max	+	V	ZH
Bischof Pirmin	+	C	SO
Borer Roland F.	+	V	SO
Bortoluzzi Toni	+	V	ZH
Bourgeois Jacques	+	R	FR
Bretz Daniel	*	G	VD
Bruderer Pascale	*	S	AG
Brunner Toni	+	V	SG
Brunschwig Graf Martine	+*	R	GE
Bucher Jakob	+*	C	SG
Bugnion André	#	V	VD
Carobbio Guscatelli	=	S	TI
Cassis Ignazio	+*	R	TI
Callonnas Sep	+*	C	GR
Caviezel Tarzissus	+*	R	GR
Chevrier Maurice	*	C	VS
Daquet André	=	S	BE
Darbelley Christophe	+*	C	VS
de Buman Dominique	+*	C	FR
Donze Walter	+*	C	BE
Dunant Jean Henri	+*	V	BS
Egli	+*	C	BE
Eichenberger-Walther	+*	R	AG
Engelberger Edi	+*	R	NW
Estlinnann Yvette	+*	V	LU
Fasel Hugo	=	G	FR
Fassler-Ostwaldler	=	S	SG
Favre Charles	+*	R	VD
Favre Laurent	*	R	NE
Fehr Hans	*	V	ZH
Fehr Hans-Jürg	=	S	SH
Fehr Jacqueline	=	S	ZH

Fehr Mario	*	S	ZH
Fiala Doris	+*	R	ZH
Flückiger-Balmi Sylvia	+*	V	AG
Furt Kurt	*	R	SO
Fohn Peter	+*	V	SZ
Francais Olivier	*	R	VD
Freyinger Oskar	+*	V	VS
Frosch Therese	=	G	BE
Fugistaler Lient	+*	V	AG
Gadient Brigitta M.	+*	V	GR
Gallade Chantal	=	S	ZH
Geissbühler Andrea	+*	V	BE
Gerner Ruth	=	G	ZH
Gemanter Jean-René	+*	R	VS
Gezandanner Ulrich	*	V	AG
Gilli Yvonne	=	G	SG
Girod Bastien	=	G	ZH
Glanzmann-Hunkeler Ida	+*	C	LU
Glausser-Zuffeney Alice	+*	V	VD
Glor Walter	+*	V	AG
Goll Christine	=	S	ZH
Grabler Jean-Pierre	+*	V	BE
Graf Maya	=	G	BL
Graf-Elischer Edith	=	S	TG
Gfin Jean-Pierre	+*	V	VD
Gross Andreas	=	S	ZH
Grunder Hans	+*	V	BE
Gysin Hans Rudolf	+*	R	BL
Häberli-Koller Brigitte	+*	C	TG
Haller Ursula	+*	V	BE
Hammerle Andrea	=	S	GR
Hanny Urs	+*	C	ZH
Hassler Hansjörg	+*	V	GR
Heer Alfred	*	V	ZH
Heim Bea	=	S	SO
Hiltpold Hugues	+*	R	GE
Hochleutner Norbert	+*	C	BE
Hodgers Antonio	=	G	GE
Holmann Urs	=	S	AG
Huber Gabi	+*	R	UR
Humbel Ruth	+*	C	AG
Hutter Thomas	+*	V	SH
Hutter Jasmin	+*	R	SG
Hutter Markus	+*	V	ZH
Ineichen Otto	+*	R	LU
Joder Rudolf	+*	V	BE
John-Calamé Françoise	=	G	NE
Jostsch Daniel	=	S	ZH
Kaufmann Hans	+*	V	ZH
Kleiner Nellen Margret	=	S	BE

Killer Hans	+*	V	AG
Kleiner Marianne	+*	R	AR
Kunz Josef	+*	V	LU
Lachenmeier-Thuring	=	G	BS
Lang Josef	=	G	ZG
Leuenberger Ueli	=	G	GE
Leutenegger Filippo	+*	R	ZH
Leutenegger Oberholzer	=	S	BL
Levral Christian	=	S	FR
Loepfe Arthur	+*	C	AI
Lumengo Ricardo	=	S	BE
Lüscher Christian	+*	R	GE
Lustenberger Ruedi	+*	C	LU
Malama Peter	*	R	BS
Markwalder Bär Christa	+*	R	BE
Marra Ada	=	S	VD
Marli Werner	=	S	GL
Maurer Ueli	+*	V	ZH
Meier-Schatz Lucrezia	*	C	SG
Messmer Werner	+*	R	TG
Mesch Christian	+*	C	FR
Morel Isabelle	+*	R	BL
Morgeli Christoph	+*	V	VD
Moser Tiana Angelina	=	C	ZH
Müller Geri	=	G	AG
Müller Philipp	+*	R	AG
Müller Thomas	*	C	SG
Müller-Walter	+*	R	SG
Muri Felix	+*	V	LU
Neyrick Jacques	*	C	VD
Nidegger Yves	+*	V	GE
Nordmann Roger	=	S	VD
Noser Ruedi	+*	R	ZH
Nussbaumer Eric	=	S	BL
Parmelin Guy	+*	V	VD
Pedrina Fabio	=	S	TI
Pelli Fulvio	+*	R	TI
Perrin Yvan	+*	V	NE
Perrinagliaquely Sylvie	*	R	NE
Pistier Gerhard	*	C	ZG
Pistier Theophil	+*	V	SG
Rechtsteiner Paul	=	S	SG
Rechtsteiner Rudolf	=	S	BS
Reimann Lukas	+*	V	SG
Remward Jean-Claude	=	S	JU
Reymond André	+*	V	GE
Ricchi Natalie	+*	V	ZH
Rielle Jean-Charles	=	S	GE
Riklin Kallyo	+*	C	ZH

Rime Jean-François	*	V	FR
Robbiani Meinrado	+*	C	TI
Rossini Stéphane	=	S	VS
Rolli-Bernasconi Maria	=	S	GE
Ruey Claude	+*	R	VD
Ruischmann Hans	+*	V	ZH
Schelbert Louis	=	G	LU
Schenk Simon	+*	V	BE
Schenker Silvia	=	S	BS
Scherer Marcel	+*	V	ZG
Schibli Ernst	+*	V	ZH
Schmid-Federer Barbara	+*	C	ZH
Schmidli Roberto	+*	C	VS
Schneider Johann N.	*	R	BE
Segmüller Pirmin	+*	V	SZ
Segmüller Plus	*	C	LU
Simoneschi-Cortesi	+*	C	TI
Sommaruga Carlo	*	S	GE
Spühler Peter	+*	V	TG
Stahl Jürg	+*	V	ZH
Stamm Luzi	+*	V	AG
Stierer Jean-François	=	S	FR
Stöckli Hans	=	S	BE
Stump Doris	=	S	AG
Teuscher Franziska	=	G	BE
Thanei Anita	=	S	ZH
Theiner Georges	+*	R	LU
Thorens Gounnaz Adele	=	G	VD
Tiponez Pierre	+*	R	BE
Tschumperlin Andy	=	S	SZ
van Singer Christian	=	G	VD
Veillon Pierre-François	*	V	VD
Vischer Daniel	*	G	ZH
von Grafenried Alec	=	G	BE
von Rotz Christoph	+*	V	OW
von Siebenhal Erich	+*	V	BE
Voruz Eric	=	S	VD
Waber Christian	*	-	BE
Walter Hansjörg	+*	V	TG
Wandlin Hansruedi	+*	V	BE
Wasserfallen Christian	+*	R	BE
Wehrli Reio	+*	C	SZ
Weibel Thomas	=	C	ZH
Widmer Hans	=	S	LU
Wobmann Walter	+*	V	SO
Wyss Brigit	=	G	SO
Wyss Ursula	=	S	BE
Zemp Markus	+*	C	AG
Ziswiler Josef	=	G	VD
Zuppiger Bruno	+*	V	ZH

Fraktion / Groupe / Gruppo	C	G	R	S	E	V	-	Tot.
Ja / oui / si	25	0	29	0	0	56	0	110
nein / non / no	3	19	0	39	0	0	0	61
enth. / abst. / ast.	1	0	0	0	0	0	0	1
entsch. Art. 57 4 / excusé art. 57 4 / scusato Art. 57 4	0	0	0	0	0	0	0	0
hat nicht teilgenommen / nont pas voté / non ha votato	7	3	6	4	0	6	1	27
Vakant / Vacant / Vacante	0	0	0	0	0	0	0	0

+ ja / oui / si  
 = nein / non / no  
 o enth. / abst. / ast.  
 % entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4  
 \* excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4  
 # hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato  
 # Der Präsident stimmt nicht  
 Le président ne prend pas part aux votes  
 v Vakant / Vacant / Vacante

Bedeutung Ja / Signification de oui:  
 Bedeutung Nein / Signification de non:

**Geschäft / Objet**

Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung von Artikel 86 BV: Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Financement spécial en faveur du transport aérien. Modification de l'article 86 Cst: Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Art. 86 Cst, al. 3bis, let. b

**Abstimmung vom / Vote du: 02.06.2008 16:51:24**

Abate, Fabio	+	RL	TI	Fehr, Mario	=	S	ZH	Killer, Hans	+	V	AG	Rime, Jean-Francois	+	V	FR
Aebi, Andreas	+	V	BE	Fiala, Doris	+	RL	ZH	Kleiner, Marianne	*	RL	AR	Robbiani, Meinrado	+	CEg	TI
Aeschbacher, Ruedi	=	CEg	ZH	Flückiger-Bäni, Sylvia	+	V	AG	Kunz, Josef	+	V	LU	Rossini, Stéphane	=	S	VS
Alleman, Evi	=	S	BE	Fluri, Kurt	*	RL	SO	Lachenmeier-Thüring, A	=	G	BS	Roth-Bernasconi, Maria	=	S	GE
Amacker-Amann, Kathrin	+	CEg	BL	Föhn, Peter	+	V	SZ	Lang, Josef	=	G	ZG	Ruey, Claude	+	RL	VD
Amherd, Viola	+	CEg	VS	Français, Olivier	+	RL	VD	Leuenberger, Ueli	=	G	GE	Rutschmann, Hans	+	V	ZH
Amstutz, Adrian	+	V	BE	Freysinger, Oskar	+	V	VS	Leutenegger Oberholzer,	=	S	BL	Schelbert, Louis	=	G	LU
Aubert, Josiane	=	S	VD	Frösch, Therese	=	G	BE	Leutenegger, Filippo	+	RL	ZH	Schenk, Simon	+	V	BE
Baader, Caspar	*	V	BL	Füglister, Lien	+	V	AG	Levrat, Christian	=	S	FR	Schenker, Silvia	=	S	BS
Bader, Elvira	+	CEg	SO	Gadient, Brigitta M.	+	V	GR	Loepfe, Arthur	%	CEg	AI	Scherer, Marcel	+	V	ZG
Baetig, Dominique	+	V	JU	Galladé, Chantal	=	S	ZH	Lumengo, Ricardo	=	S	BE	Schibli, Ernst	+	V	ZH
Bänziger, Marlies	o	G	ZH	Geissbühler, Andrea Mar	+	V	BE	Lüscher, Christian	+	RL	GE	Schmid-Federer, Barbar	+	CEg	ZH
Barthassat, Luc	+	CEg	GE	Genner, Ruth	=	G	ZH	Lustenberger, Ruedi	+	CEg	LU	Schmidt, Roberto	*	CEg	VS
Baumann, J. Alexander	+	V	TG	Germanier, Jean-René	+	RL	VS	Malama, Peter	+	RL	BS	Sommeruga, Johann N.	*	RL	BE
Bäumle, Martin	=	CEg	ZH	Giezendanner, Ulrich	+	V	AG	Markwalder Bär, Christa	+	RL	BE	Schwander, Pirmin	+	V	SZ
Berberat, Didier	+	S	NE	Gilli, Yvonne	=	G	SG	Marra, Ada	=	S	VD	Segmüller, Pius	+	CEg	LU
Bigger, Elmar	+	V	SG	Girod, Bastien	=	G	ZH	Marti, Werner	=	S	GL	Simoneschi-Cortesi, Chi	+	CEg	TI
Bignasca, Attilio	+	V	TI	Glanzmann-Hunkeler, Id	+	CEg	LU	Maurer, Ueli	*	V	ZH	Sommaruga, Carlo	=	S	GE
Binder, Max	+	V	ZH	Glauser-Zufferey, Alice	+	V	VD	Meier-Schatz, Lucrezia	+	CEg	SG	Spuhler, Peter	*	V	TG
Bischof, Pirmin	+	CEg	SO	Glur, Walter	+	V	AG	Messmer, Werner	*	RL	TG	Stahl, Jürg	+	V	ZH
Borer, Roland F.	+	V	SO	Goll, Christine	=	S	ZH	Meyer-Kaelin, Thérèse	+	CEg	FR	Stamm, Luzi	+	V	AG
Bortoluzzi, Toni	+	V	ZH	Grabar, Jean-Pierre	+	V	BE	Müller, Christian	+	V	BL	Steiert, Jean-François	=	S	FR
Bourgeois, Jacques	+	RL	FR	Graf, Maya	=	G	BL	Moret, Isabelle	+	RL	VD	Stöckli, Hans	*	S	BE
Bréaz, Daniel	=	G	VD	Graf-Litscher, Edith	=	S	TG	Mörgeli, Christoph	+	V	ZH	Stump, Doris	=	S	AG
Bruderer, Pascale	=	S	AG	Grin, Jean-Pierre	+	V	VD	Moser, Tiana Angelina	=	CEg	ZH	Teuscher, Franziska	=	G	BE
Brunner, Toni	+	V	SG	Gross, Andreas	%	S	ZH	Müller, Geri	=	G	AG	Thanei, Anita	=	S	ZH
Brunschwig Graf, Martin	+	RL	GE	Grunder, Hans	+	V	BE	Müller, Philipp	*	RL	AG	Theiler, Georges	+	RL	LU
Büchler, Jakob	+	CEg	SG	Gysin, Hans Rudolf	*	RL	BL	Müller, Thomas	*	CEg	SG	Thorens Goumaz, Adèle	=	G	VD
Bugnon, André	#	V	VD	Häberli-Koller, Brigitte	+	CEg	TG	Müller, Walter	+	RL	SG	Triponez, Pierre	+	RL	BE
Carobbio Guscelli, Marin	=	S	TI	Haller, Ursula	+	V	BE	Müri, Felix	+	V	LU	Tschümperlin, Andy	=	S	SZ
Cassis, Ignazio	+	RL	TI	Hämmerle, Andrea	=	S	GR	Neiryneck, Jacques	*	CEg	VD	van Singer, Christian	=	G	VD
Cathomas, Sep	+	CEg	GR	Hany, Urs	+	CEg	ZH	Nidegger, Yves	*	V	GE	Veillon, Pierre-François	+	V	VD
Caviezel, Tarzsius	+	RL	GR	Hassler, Hansjörg	+	V	GR	Nordmann, Roger	=	S	VD	Vischer, Daniel	=	G	ZH
Chevrier, Maurice	+	CEg	VS	Heer, Alfred	*	V	ZH	Noser, Ruedi	*	RL	ZH	von Graffenried, Alec	=	G	BE
Daquet, André	*	S	BE	Heim, Bea	=	S	SO	Nussbaumer, Eric	=	S	BL	von Rotz, Christoph	+	V	OW
Darbellay, Christophe	*	CEg	VS	Hillpold, Hugues	+	RL	GE	Parmelin, Guy	+	V	VD	von Siebenthal, Erich	+	V	BE
de Buman, Dominique	+	CEg	FR	Hochreutener, Norbert	+	CEg	BE	Pedrina, Fabio	=	S	TI	Voruz, Eric	=	S	VD
Donzé, Walter	=	CEg	BE	Hodgers, Antonio	=	G	GE	Pelli, Fulvio	+	RL	TI	Waber, Christian	+	-	BE
Dunant, Jean Henri	+	V	BS	Hofmann, Urs	=	S	AG	Perrin, Yvan	+	V	NE	Walter, Hansjörg	+	V	TG
Egger-Wyss, Esther	+	CEg	AG	Huber, Gabi	+	RL	UR	Perrinjaquet, Sylvie	+	RL	NE	Wandfluh, Hansruedi	+	V	BE
Eichenberger-Walther, C	*	RL	AG	Humbel, Ruth	+	CEg	AG	Pfister, Gerhard	+	CEg	ZG	Wasserfallen, Christian	+	RL	BE
Engelberger, Edi	+	RL	NW	Hurter, Thomas	+	V	SH	Pfister, Theophil	+	V	SG	Wehrli, Reto	+	CEg	SZ
Estermann, Yvette	+	V	LU	Hutter, Jasmin	+	V	SG	Rechsteiner, Paul	*	S	SG	Weibel, Thomas	=	CEg	ZH
Fasel, Hugo	=	G	FR	Hutter, Markus	+	RL	ZH	Rechsteiner, Rudolf	=	S	BS	Widmer, Hans	=	S	LU
Fässler-Osterwalder, Hid	=	S	SG	Ineichen, Otto	+	RL	LU	Reimann, Lukas	*	V	SG	Wobmann, Walter	+	V	SO
Favre, Charles	+	RL	VD	Joder, Rudolf	+	V	BE	Rennwald, Jean-Claude	=	S	JU	Wyss, Brigit	=	G	SO
Favre, Laurent	+	RL	NE	John-Calame, Francine	=	G	NE	Reymond, André	*	V	GE	Wyss, Ursula	=	S	BE
Fehr, Hans	*	V	ZH	Jositsch, Daniel	*	S	ZH	Rickli, Natalie	+	V	ZH	Zemp, Markus	+	CEg	AG
Fehr, Hans-Jürg	=	S	SH	Kaufmann, Hans	+	V	ZH	Rielle, Jean-Charles	=	S	GE	Zisyadis, Josef	=	G	VD
Fehr, Jacqueline	=	S	ZH	Kiener Nellen, Margret	*	S	BE	Riklin, Kathy	*	CEg	ZH	Zuppiger, Bruno	+	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CEg	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	25		27	1	54	1	108
=	Nein / non / no	5	21		36			62
o	Enth. / abst. / ast.		1					1
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4	1			1			2
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato	5		8	5	8		26
#	Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes					1		1

Bedeutung Ja / Signification de oui: Proposition de la majorité

Bedeutung Nein / Signification de non: Proposition de la minorité Teuscher (selon Conseil des Etat / Conseil fédéral)

**Geschäft / Objet**

Spezialfinanzierung Luftverkehr. Änderung von Artikel 86 BV: Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr (Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung)

Financement spécial en faveur du transport aérien. Modification de l'article 86 Cst: Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution)

**Gegenstand / Objet du vote:**

Vote final

**Abstimmung vom / Vote du: 03.10.2008 10:30:13**

Abate, Fabio	+	RL	TI	Fehr, Mario	=	S	ZH	Kleiner, Marianne	+	RL	AR	Rime, Jean-François	+	V	FR
Aebi, Andreas	+	V	BE	Fiala, Doris	*	RL	ZH	Kunz, Josef	+	V	LU	Robbiani, Meinrado	+	CEg	TI
Aeschbacher, Ruedi	=	CEg	ZH	Flückiger-Bäni, Sylvia	+	V	AG	Lachenmeier-Thüring, A	=	G	BS	Rossini, Stéphane	=	S	VS
Alleman, Evi	=	S	BE	Fluri, Kurt	+	RL	SO	Lang, Josef	=	G	ZG	Roth-Bernasconi, Maria	=	S	GE
Amacker-Amann, Kathrin	+	CEg	BL	Föhn, Peter	+	V	SZ	Leuenberger, Ueli	=	G	GE	Ruey, Claude	+	RL	VD
Amherd, Viola	+	CEg	VS	Français, Olivier	+	RL	VD	Leutenegger Oberholzer,	=	S	BL	Rutschmann, Hans	+	V	ZH
Amstutz, Adrian	+	V	BE	Freysinger, Oskar	+	V	VS	Leutenegger, Filippo	+	RL	ZH	Schelbert, Louis	=	G	LU
Aubert, Josiane	=	S	VD	Frösch, Therese	=	G	BE	Levrat, Christian	=	S	FR	Schenk, Simon	+	V	BE
Baader, Caspar	+	V	BL	Füglistaller, Lieni	+	V	AG	Loepfe, Arthur	+	CEg	AI	Schenker, Silvia	=	S	BS
Bader, Elvira	+	CEg	SO	Gadient, Brigitta M.	+	-	GR	Lumengo, Ricardo	=	S	BE	Scherer, Marcel	+	V	ZG
Baettig, Dominique	+	V	JU	Galladé, Chantal	=	S	ZH	Lüscher, Christian	+	RL	GE	Schibli, Ernst	+	V	ZH
Bänziger, Marlies	=	G	ZH	Geissbühler, Andrea Mar	+	V	BE	Lustenberger, Ruedi	+	CEg	LU	Schmid-Federer, Barbar	+	CEg	ZH
Barthassat, Luc	+	CEg	GE	Germanier, Jean-René	+	RL	VS	Malama, Peter	+	RL	BS	Schmidt, Roberto	+	CEg	VS
Baumann, J. Alexander	+	V	TG	Giezendanner, Ulrich	+	V	AG	Markwalder Bär, Christa	+	RL	BE	Schneider, Johann N.	*	RL	BE
Bäumle, Martin	o	CEg	ZH	Gilli, Yvonne	=	G	SG	Marra, Ada	=	S	VD	Schwander, Pirmin	+	V	SZ
Berberat, Didier	o	S	NE	Girod, Bastien	=	G	ZH	Marti, Werner	*	S	GL	Segmüller, Pius	+	CEg	LU
Bigger, Elmar	+	V	SG	Glanzmann-Hunkeler, Id	+	CEg	LU	Maurer, Ueli	+	V	ZH	Simoneschi-Cortesi, Chi	+	CEg	TI
Bignasca, Attilio	+	V	TI	Glauser-Zufferey, Alice	+	V	VD	Meier-Schatz, Lucrezia	+	CEg	SG	Sommaruga, Carlo	=	S	GE
Binder, Max	+	V	ZH	Giur, Walter	+	V	AG	Messmer, Werner	+	RL	TG	Spuhler, Peter	+	V	TG
Bischof, Pirmin	+	CEg	SO	Goll, Christine	=	S	ZH	Meyer-Kaelin, Thérèse	+	CEg	FR	Stahl, Jürg	+	V	ZH
Borer, Roland F.	+	V	SO	Graber, Jean-Pierre	+	V	BE	Miesch, Christian	+	V	BL	Stamm, Luzi	+	V	AG
Bortoluzzi, Toni	+	V	ZH	Graf, Maya	=	G	BL	Moret, Isabelle	+	RL	VD	Steiert, Jean-François	=	S	FR
Bourgeois, Jacques	+	RL	FR	Graf-Litscher, Edith	=	S	TG	Mörgeli, Christoph	+	V	ZH	Stöckli, Hans	=	S	BE
Bréaz, Daniel	=	G	VD	Grin, Jean-Pierre	+	V	VD	Moser, Tiana Angelina	o	CEg	ZH	Stump, Doris	=	S	AG
Bruderer, Pascale	=	S	AG	Gross, Andreas	%	S	ZH	Müller, Geri	=	G	AG	Teuscher, Franziska	=	G	BE
Brunner, Toni	+	V	SG	Grunder, Hans	+	-	BE	Müller, Philipp	+	RL	AG	Thanei, Anita	=	S	ZH
Brunschwig Graf, Martin	+	RL	GE	Gysin, Hans Rudolf	+	RL	BL	Müller, Thomas	+	CEg	SG	Theiler, Georges	=	RL	LU
Büchler, Jakob	+	CEg	SG	Häberli-Koller, Brigitte	+	CEg	TG	Müller, Walter	+	RL	SG	Thorens Goumaz, Adèle	=	G	VD
Bugnon, André	#	V	VD	Haller, Ursula	+	-	BE	Müri, Felix	+	V	LU	Triponez, Pierre	+	RL	BE
Carobbio Guscelli, Marin	=	S	TI	Hämmerle, Andrea	=	S	GR	Neiryneck, Jacques	+	CEg	VD	Tschümperlin, Andy	=	S	SZ
Cassis, Ignazio	+	RL	TI	Hany, Urs	+	CEg	ZH	Nidegger, Yves	+	V	GE	van Singer, Christian	=	G	VD
Cathomas, Sep	+	CEg	GR	Hassler, Hansjörg	+	-	GR	Nordmann, Roger	=	S	VD	Veillon, Pierre-François	+	V	VD
Caviezel, Tarzsius	+	RL	GR	Heer, Alfred	+	V	ZH	Noser, Ruedi	*	RL	ZH	Vischer, Daniel	=	G	ZH
Chevrier, Maurice	+	CEg	VS	Heim, Bea	=	S	SO	Nussbaumer, Eric	=	S	BL	von Graffenried, Alec	=	G	BE
Daquet, André	=	S	BE	Hillpold, Hugues	+	RL	GE	Parmelin, Guy	+	V	VD	von Rotz, Christoph	+	V	OW
Darbellay, Christophe	+	CEg	VS	Hochreutener, Norbert	+	CEg	BE	Pedrina, Fabio	=	S	TI	von Siebenthal, Erich	+	V	BE
de Buman, Dominique	+	CEg	FR	Hodgers, Antonio	=	G	GE	Pelli, Fulvio	+	RL	TI	Voruz, Eric	*	S	VD
Donzé, Walter	+	CEg	BE	Hofmann, Urs	=	S	AG	Perrin, Yvan	+	V	NE	Waber, Christian	+	-	BE
Dunant, Jean Henri	+	V	BS	Huber, Gabi	*	RL	UR	Perrinjaquet, Sylvie	+	RL	NE	Walter, Hansjörg	+	V	TG
Egger-Wyss, Esther	+	CEg	AG	Humbel, Ruth	+	CEg	AG	Pfister, Gerhard	*	CEg	ZG	Wandfluh, Hansruedi	+	V	BE
Eichenberger-Walther, C	+	RL	AG	Hurter, Thomas	+	V	SH	Pfister, Theophil	+	V	SG	Wasserfallen, Christian	+	RL	BE
Engelberger, Edi	+	RL	NW	Hutter, Jasmin	+	V	SG	Prelicz-Huber, Katharina	=	G	ZH	Wehrli, Reto	+	CEg	SZ
Estermann, Yvette	+	V	LU	Hutter, Markus	+	RL	ZH	Rechsteiner, Paul	=	S	SG	Weibel, Thomas	o	CEg	ZH
Fasel, Hugo	=	G	FR	Ineichen, Otto	+	RL	LU	Rechsteiner, Rudolf	=	S	BS	Widmer, Hans	=	S	LU
Fässler-Osterwalder, Hid	=	S	SG	Joder, Rudolf	+	V	BE	Reimann, Lukas	+	V	SG	Wobmann, Walter	+	V	SO
Favre, Charles	+	RL	VD	John-Calame, Francine	=	G	NE	Rennwald, Jean-Claude	=	S	JU	Wyss, Brigit	=	G	SO
Favre, Laurent	+	RL	NE	Jositsch, Daniel	=	S	ZH	Reymond, André	+	V	GE	Wyss, Ursula	=	S	BE
Fehr, Hans	+	V	ZH	Kaufmann, Hans	+	V	ZH	Rickli, Natalie	+	V	ZH	Zemp, Markus	+	CEg	AG
Fehr, Hans-Jürg	=	S	SH	Kiener Nellen, Margret	=	S	BE	Rielle, Jean-Charles	=	S	GE	Zisyadis, Josef	=	G	VD
Fehr, Jacqueline	=	S	ZH	Killer, Hans	+	V	AG	Riklin, Kathy	+	CEg	ZH	Zuppiger, Bruno	+	V	ZH

	Fraktion / Groupe / Gruppo	CEg	G	RL	S	V	-	Tot.
+	Ja / oui / si	31		30		58	5	124
=	Nein / non / no	1	22	1	39			63
o	Enth. / abst. / ast.	3			1			4
%	Entschuldigt gem. Art. 57 Abs. 4 / excusé selon art. 57 al. 4 / scusato sec. art. 57 cps. 4				1			1
*	Hat nicht teilgenommen / n'a pas voté / non ha votato	1		4	2			7
#	Der Präsident stimmt nicht / Le président ne prend pas part aux votes					1		1

Bedeutung Ja / Signification de oui:

Bedeutung Nein / Signification de non:

# Bundesbeschluss zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr

vom 3. Oktober 2008

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 29. August 2007<sup>1</sup>,  
beschliesst:*

## I

Die Bundesverfassung<sup>2</sup> wird wie folgt geändert:

*Art. 86 Abs. 3 Einleitungssatz, 3<sup>bis</sup> und 4*

<sup>3</sup> Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:

<sup>3bis</sup> Er verwendet die Hälfte des Reinertrages der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr:

- a. Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht;
- b. Beiträge an Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr, namentlich von Terroranschlägen und Entführungen, soweit diese Massnahmen nicht staatlichen Behörden obliegen;
- c. Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

<sup>4</sup> Reichen die Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr oder dem Luftverkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den betreffenden Treibstoffen einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

<sup>1</sup> BBl 2007 6373

<sup>2</sup> SR 101

## II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Nationalrat, 3. Oktober 2008

Der Präsident: André Bugnon

Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 3. Oktober 2008

Der Präsident: Christoffel Brändli

Der Sekretär: Philippe Schwab

## Arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien

du 3 octobre 2008

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 29 août 2007<sup>1</sup>,  
*arrête:*

I

La Constitution<sup>2</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 86, al. 3, phrase introductive, 3<sup>bis</sup> et 4*

<sup>3</sup> Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants, à l'exception des carburants d'aviation, et le produit net de la redevance pour l'utilisation des routes nationales au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées à la circulation routière:

<sup>3bis</sup> Elle affecte la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au financement des tâches et des dépenses suivantes, qui sont liées au trafic aérien:

- a. contributions pour les mesures de protection de l'environnement que le trafic aérien rend nécessaires;
- b. contributions pour des mesures de sûreté destinées à protéger le trafic aérien contre les infractions, notamment les attentats terroristes et les détournements d'avions, pour autant qu'elles ne relèvent pas des pouvoirs publics;
- c. contributions pour des mesures visant à promouvoir un niveau élevé de sécurité technique dans le trafic aérien.

<sup>4</sup> Si ces moyens ne suffisent pas au financement des tâches et des dépenses liées à la circulation routière et au trafic aérien, la Confédération prélève sur les carburants concernés un supplément sur l'impôt à la consommation.

<sup>1</sup> FF 2007 6023

<sup>2</sup> RS 101

Création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine  
du trafic aérien (modification de l'art. 86 de la Constitution). AF

---

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Conseil national, 3 octobre 2008

Le président: André Bugnon  
Le secrétaire: Pierre-Hervé Freléchoz

Conseil des Etats, 3 octobre 2008

Le président: Christoffel Brändli  
Le secrétaire: Philippe Schwab



## **Decreto federale concernente la creazione di un sistema di finanziamento speciale per compiti connessi al traffico aereo**

del 3 ottobre 2008

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*  
visto il messaggio del Consiglio federale del 29 agosto 2007<sup>1</sup>,  
*decreta:*

I

La Costituzione federale<sup>2</sup> è modificata come segue:

*Art. 86 cpv. 3 frase introduttiva, 3<sup>bis</sup> e 4*

<sup>3</sup> Impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti, eccetto i carburanti per l'aviazione, nonché il prodotto netto della tassa d'utilizzazione delle strade nazionali per i seguenti compiti e spese connessi alla circolazione stradale:

<sup>3bis</sup> Impiega la metà del prodotto netto dell'imposta di consumo sui carburanti per l'aviazione per i seguenti compiti e spese connessi al traffico aereo:

- a. contributi a provvedimenti di protezione dell'ambiente resi necessari dal traffico aereo;
- b. contributi a provvedimenti di sicurezza volti a prevenire atti illeciti compiuti contro il traffico aereo, segnatamente attacchi terroristici e dirottamenti aerei, purché l'adozione di tali provvedimenti non spetti alle autorità pubbliche;
- c. contributi a provvedimenti volti a promuovere un elevato livello di sicurezza tecnica nel traffico aereo.

<sup>4</sup> Se i mezzi per i compiti e le spese connessi alla circolazione stradale e al traffico aereo non bastano, la Confederazione riscuote un supplemento sull'imposta di consumo per i relativi carburanti.

<sup>1</sup> FF 2007 5789  
<sup>2</sup> RS 101

Creazione di un sistema di finanziamento speciale per il traffico aereo  
(Modifica dell'art. 86 della Costituzione federale). DF

---

## II

Il presente decreto sottostà all'approvazione del Popolo e dei Cantoni.

Consiglio nazionale, 3 ottobre 2008

Il presidente: André Bugnon

Il segretario: Pierre-Hervé Freléchoz

Consiglio degli Stati, 3 ottobre 2008

Il presidente: Christoffel Brändli

Il segretario: Philippe Schwab