

CH_VB 20015174 vom 27. August 1986

Bundesverwaltung, 1986-08-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20015174__td_

FR: CH_VB 20015174 du 27 août 1986

IT: CH_VB 20015174 del 27 agosto 1986

Volltext

Trafic aérien de ligne. Accords 220 11 mars 1987 #ST# Neunte Sitzung - Neuvième séance Mittwoch, 11. März 1987, Nachmittag Mercredi 11 mars 1987, après-midi 15.00 h Vorsitz - Présidence: M. Cevey 86.044 Luft-Linienverkehr. Abkommen Trafic aérien de ligne. Accords Botschaft und Beschlussentwurf vom 27. August 1986 (BBI III, 473) Message et projet d'arrêté du 27 août 1986 (FF IM, 453) Herr Kühne unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht: Zurzeit bedient die Swissair 105 Städte in 71 verschiedenen Ländern auf der ganzen Welt, und unsere schweizerischen Flughäfen werden von 75 ausländischen Linienunternehmen angefliegen. Für eine gute Auslastung der Flugzeuge ist es wichtig, dass unsere Fluggesellschaft auch Passagiere an einem Landeort im Ausland aufnehmen und an eine andere Destination im Ausland befördern kann. Voraussetzung für eine gute Stellung unseres Landes im internationalen Luftverkehr sind die zahlreichen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Bis heute hat die Schweiz insgesamt 93 solcher Abkommen unterzeichnet. Der Bundesrat beantragt mit der Botschaft vom 27. August 1986 die Genehmigung der Abkommen mit folgenden Staaten: Republik Mali, Königreich Thailand, Paraguay, Bahrain, Sozialistische Volksrepublik Albanien. Zum Abkommen mit Bahrain ist zu bemerken, dass es keine Bestimmungen über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr enthält. Nachdem aber die Fragen der Sicherheit in verschiedenen mehrseitigen Vereinbarungen der ICAO geregelt sind und Bahrain diese unterzeichnet hat, kann im bilateralen Abkommen auf entsprechende Bestimmungen verzichtet werden. Beim Abkommen mit der Sozialistischen Volksrepublik Albanien handelt es sich um das erste derartige Abkommen dieses Landes mit einem westeuropäischen Staat. Der Vertrag geht weniger weit als dies sonst üblich ist. Die Einschränkungen lassen sich aber verantworten. Antrag der Kommission Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, die fünf Abkommen zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren. Proposition de la commission La Commission des transports et du trafic propose à l'unanimité d'approuver les cinq accords et d'autoriser le Conseil fédéral à les ratifier. Bünde: Gestatten Sie, dass ich zu diesem Geschäft einige Bemerkungen über den Luftverkehr und den Umweltschutz anbringe. Die Botschaft enthält den Hinweis auf eine für unser Land erfreuliche Entwicklung des Flugverkehrs. Die Zahl der von der Swissair bedienten Städte wird grösser, ebenso die Zahl der bilateralen Luftverkehrsabkommen. Die zunehmende Mobilität macht den Luftverkehr immer attraktiver. Nun kann man dazu aber ganz nüchtern feststellen, dass die ständige Ausweitung des Flugverkehrs im schweizerischen Luftraum eine immer dichtere Konzentration von Verkehrsströmen über einem kleinen Areal bedingt, einem Raum mit einer grossen Bevölkerungsdichte und mit bereits ansehnlichen Belastungen. Im Jahre 1985 betrug die Gesamtzahl der jährlichen An- und Abflüge sowie der Ueberflüge über die Schweiz 305 100. In den letzten fünf Jahren war ein durchschnittlicher jährlicher Anstieg des internationalen Flugverkehrs von zwei Prozent zu verzeichnen. Neben den

traditionellen Fluglinien Nord- Süd und Südwest-Nordost verkehren seit einiger Zeit an Wochenenden und nach vorheriger Absprache mit Italien Flugzeuge auf einer neuen Achse Vicenza-Trasadingen. Zum Teil sind es reine Transitflüge, zum Teil Anflüge nach Kloten. 1986 waren es an Wochenenden 160 bis 170 Flüge allein auf dieser Route. Damit ist ein bisher verschonter Luftraum in der Ostschweiz neu «erschlossen» worden, das heisst, eine bisherige Erholungslandschaft in bezug auf den Luftverkehr ist neu belastet worden und damit verloren gegangen. Mit jedem neuen Abkommen werden nun die Möglichkeiten des Reisens ausgeweitet, werden neue Ferienecken entdeckt und beansprucht, werden neue Aussichten für wirtschaftliche Tätigkeiten eröffnet. Mit jedem neuen Abkommen wird aber auch das Netz der Ueberfliegungen unseres Luftraumes enger, fällt mehr Lärm an und sind weitere umweltbelastende Emissionen zu erwarten. Soll das ewig so weitergehen? Wann, wenn nicht heute, ist der Moment gekommen, einmal Einkehr zu halten und die Gesamtsituation der Belastung unseres Luftraumes zu überprüfen? Ich bitte den Bundesrat, diesem Problem seine Aufmerksamkeit zu schenken. Wer die Luftverkehrsabkommen auf ihren konkreten Inhalt hin untersucht, stellt fest, dass darin praktisch keine Umweltauflagen figurieren, als ob im Luftraum überhaupt keine Umweltschutzprobleme beständen! Es ist mir klar, dass es vorderhand nicht möglich ist, einseitig entsprechende Vorkehren zu treffen, und auch nicht, entsprechende Bestimmungen im bilateralen Abkommen einseitig zu verankern. Aber die Schweiz ist dazu aufgerufen und verpflichtet, in vorderster Front auf internationaler Ebene darauf hinzuwirken, dass die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs ernst genommen wird und eine neue Dimension erhält. Sie kann einmal ihren Standpunkt an den Tagungen der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO vertreten, an denen sich das eidgenössische Amt für Zivilluftfahrt beteiligt. Sie kann aber auch versuchen, im Rahmen der internationalen Rechtsvereinheitlichung - so z. B. beim Uebereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt - entsprechend einzuzwirken. Nun ist leider, wie man dem Jahresbericht des Amtes für Zivilluftfahrt entnehmen kann, in den internationalen Organisationen «der Hang zur Entschärfung von Zulassungsbestimmungen aus wirtschaftlichen Gründen» festzustellen. Die Schweiz kämpft - das muss ihr hoch angerechnet werden - nach bestmöglichem Lärmschutz an der Quelle. Es ist ein Trost und ein erfreuliches Zeichen, dass die schweizerischen Luftfahrtunternehmen als Erstbesteller von neuen, umweltfreundlichen Flugzeugtypen aufgetreten sind. Damit haben sie auch bewiesen, dass die wirtschaftliche Tragbarkeit möglich ist. Eine spezielle Frage ist die nach der Luftverschmutzung durch Flugzeuge. Dazu scheinen keine zuverlässigen Untersuchungen und Resultate vorzuliegen. Es stehen Behauptungen gegen Behauptungen. Gerade im Hinblick auf die Luftreinhaltedebatten, die jetzt stattfinden, wäre es erwünscht, exakte Kriterien und Aussagen über den durch die Luftfahrt verursachten Anteil an der Luftverschmutzung zu besitzen. Auch zu diesem Punkte würde mich die Stellungnahme des Bundesrates interessieren. Bilaterale Luftverkehrsabkommen sind bald abgeschlossen, weil sie mit mehr Komfort, Mobilität und wirtschaftlichem Gewinn verbunden sind. Ein Abkommen zu kündigen aber erscheint als eine beinahe unmögliche Sache, weil dieser

11. März 1987 N 221 Luftverkehr (Warschauer Abkommen). Protokolle Schritt Einschränkungen, Verzicht und Rückzug bedeuten würde. Es ist wie sonst im Leben: Der Schritt zum Angenehmen ist bald gemacht, derjenige zum bitter Notwendigen erfolgt - wenn überhaupt - nur sehr zaghaft und unter vielem Wehklagen. Ich wäre sehr froh, wenn Herr Bundesrat Schlumpf zu diesen hier angesprochenen Punkten Stellung nehmen könnte. Kühne, Berichterstatter: Die Kommission hat diese Fragen grundsätzlicher Art

nicht diskutiert. Es sind Fragen, die sich bei der Luftfahrt generell stellen. Wir haben zu fünf Routine- abkommen Stellung zu nehmen. Davon betrifft das Abkom- men mit Thailand die Erneuerung eines schon bestehenden Vertrages. Es bringt also keinen zusätzlichen Verkehr. Zwei Abkommen sind Reserveabkommen, nämlich diejenigen mit Paraguay und Mali. Zusätzlich und neu sind nur die beiden Abkommen mit Bahrain und Albanien. Bundesrat Schlumpf: Die Zunahme des Luftverkehrs über Jahre und Jahrzehnte, die Nationalrat Bundi erwähnte, ist eine Tatsache und hat verschiedene Gründe, dient aber auch, soweit es Linienverkehr ist - und bei diesen fünf Abkommen geht es um die Gestaltung der Rahmenordnung für den Linienverkehr -, einer Rationalisierung des Verkehrs. Wenn man die Mobilität nicht künstlich durch repres- sive Massnahmen hemmen will, muss man als offensive Massnahme, so wie wir unsere Verkehrspolitik betreiben (Förderung des öffentlichen Verkehrs, «Bahn 2000» usw.), dafür sorgen, dass der Verkehr möglichst rationell bewältigt werden kann, nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, sondern auch mit Blick auf die Umwelt und den Energiever- brauch. Man kann auch sagen, dass diese Rationalisierung im Laufe der Jahrzehnte gewaltige Fortschritte gemacht hat. Man beachte einmal die Auslastungsziffern der Fluggeräte im öffentlichen Linienflugverkehr. Auch die Fluggeräte sind umweltfreundlicher geworden; einerseits in bezug auf den Energieverbrauch und damit auf die energiemässige Umweltbelastung, andererseits in bezug auf die Lärmimimis- sionen. Wir in der Schweiz setzen alles daran, den Umwelt- gesichtspunkten beim Flugverkehr soweit als möglich Rech- nung zu tragen durch die Flughafenpolitik, d. h. durch die Bestimmungen, die für das Benützen der schweizerischen Flughäfen und Flugplätze zu beachten sind. Die Totalrevi- sion des schweizerischen Luftfahrtgesetzes, die seit einigen Jahren in Bearbeitung ist, bezweckt u. a., das Ueberfliegen der Schweiz und die Benützung der schweizerischen Flug- anlagen (Flughäfen, Flugplätze) möglichst umweltfreund- lich zu gestalten. Dass wir mit der Revision noch nicht zu Rande gekommen sind, ist ganz wesentlich auf diesen Punkt zurückzuführen. Die Ueberlegungen, die Nationalrat Bundi angestellt hat, machen wir auch. Die Umweltgesichtspunkte werden auch von uns - übrigens auch von unseren Fluggesellschaften, insbesondere Swissair und Crossair- mit allen möglichen Mitteln und Massnahmen berücksichtigt. Die vorliegenden Abkommen sind vielleicht nicht gerade ein exemplarisches Anwendungsbeispiel, weil es im Fall Thailand um eine Ver- brieftung dessen geht, was wir schon haben, und überdies vor allem um die Regelung des Unterwegsverkehrs (fünfte Freiheit) für den Weiterflugverkehr über Thailand hinaus. Bei Mali und Paraguay sind es Verkehrsrechtsreserven, die geschaffen werden sollen, und Bahrain und Albanien lassen keinen grossen zusätzlichen Luftverkehr erwarten. Insgesamt möchte ich sagen, dass wir bei der praktischen Handhabung der Politik in diesem Bereich, aber auch im Zusammenhang mit den Flughäfen und bei der Revision des Luftfahrtgesetzes den Umweltgesichtspunkten jede mögli- che Beachtung schenken wollen. Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung - Discussion par articles
Titel und Ingress, Art. 1 und 2
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Titre et préambule, art. 1 et 2
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Angenommen - Adopté
Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Beschlussentwurfes
65 Stimmen (Einstimmigkeit)
An den Ständerat - Au Conseil des Etats #ST# 86.058
Luftverkehr (Warschauer Abkommen).
Protokolle Transport aérien (Convention de Varsovie).
Protocoles Botschaft und Beschlussentwurf vom 22. Oktober 1986 (BBI III, 804)
Message et projet d'arrêté du 22 octobre 1986 (FF III, 769)
Herr Kühne unterbreitet im

Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht: Das Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) enthält Regeln über die Haftung des Lufttransportführers bei internationalen Flügen. Mit vier Zusatzprotokollen werden die Haftungsbestimmungen den heutigen Gegebenheiten angepasst, insbesondere werden die gegenüber Fluggästen geltenden Haftungslimiten wesentlich erhöht. Bei der Beförderung von Personen haftet die Fluggesellschaft bei Tod oder Körperverletzung eines Reisenden bis zu einem Betrag von 100 000 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds. Dies entspricht zurzeit 198 000 Franken. Von der Swissair und der Schweizerischen Vereinigung für Luftrecht ist der Wunsch nach einer Ratifizierung dieser Zusatzprotokolle geäußert worden. Antrag der Kommission Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, die vier Zusatzprotokolle zu genehmigen sowie den Bundesrat zu ermächtigen, sie zu ratifizieren und Vorbehalte anzubringen, soweit die Protokolle diese Möglichkeit vorsehen. Proposition de la commission La commission recommande à l'unanimité d'approuver les quatre protocoles additionnels et d'autoriser le Conseil fédéral à les ratifier, en leur apportant les réserves nécessaires, si cette possibilité est prévue. M. Bonnard: Le groupe libéral désire simplement faire une observation. Le message contient au chiffre? quelques mots sur la constitutionnalité. Le Conseil fédéral y rappelle notamment les règles qu'il suivait jusqu'à fin 1986, dans l'interprétation de l'article 89, alinéa 3, de la constitution fédérale, relatif au référendum. Cette disposition ouvre la voie au référendum facultatif contre les traités internationaux qui entraînent une unification m u Iti latérale du droit. Jusqu'à fin 1986, le Conseil

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Luft-Linienverkehr. Abkommen Traffic aérien de ligne. Accords In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1987 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 09 Séance Seduta Geschäftsnummer 86.044 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 11.03.1987 - 15:00 Date Data Seite 220-221 Page Pagina Ref. No 20 015 174 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.