



EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI

ø 031 / 61 57 66

Ihr Zeichen
Votre signe
Vostro segno

V 3.602 Im/gul

Polizei
E 3. Okt. 1975
V. 3.602

Eidg. Justiz- und
Polizeidepartement
Polizeiabteilung

Ihre Nachricht vom
V. communication du
V. comunicazione del

6. Oktober 1975

Unser Zeichen
Notre signe
Nostro segno

019.2 sf

Zd/gw

3003 B e r n

3003 Bern,

31. Oktober 1975

Eidgenössische Volksinitiative für 12 motorfahrzeugfreie und
motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr; Burgdorfer Initiative

Sehr geehrter Herr Direktor,

Bevor wir auf die Beantwortung der uns konkret gestellten Fragen ein-
treten, gestatten wir uns einige grundsätzliche Bemerkungen.

Von der schiffbaren Wasserfläche unseres Landes sind zwei Fünftel Grenz-
gewässer, die internationalen Vereinbarungen unterstehen, und drei Fünf-
tel Binnengewässer, auf denen nationales Recht gilt.

Durch das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 wird
diese Schifffahrt neu einer eigenössischen Regelung unterstellt. Das Ge-
setz beruht auf dem Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit. Es bestätigt die
Gewässerhoheit der Kantone. Wenn das öffentliche Interesse oder der Schutz
wichtiger Rechtsgüter es erfordern, können die Kantone die Schifffahrt auf
ihren Gewässern verbieten oder einschränken. Der Vollzug obliegt, abgese-
hen von einigen Bundeskompetenzen, generell den Kantonen.

Die Querbeziehungen des Schifffahrtsgesetzes zu den Zielen des Umwelt-
schutzes sind eng. Ueberall, wo erforderlich, ist der Umweltschutz im
Gesetz erwähnt, insbesondere ist vorgesehen, dass der Bundesrat beim Er-
lass der Vorschriften die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen
hat.

So sieht der Entwurf zu einer neuen eidgenössischen Schifffahrtsverordnung denn auch vor, dass Massnahmen zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen durch die Schifffahrt getroffen werden. Als wesentliche Umweltschutzbestimmungen des Entwurfs, die den Charakter von Verhaltens- und Bauvorschriften haben, sind zu nennen:

- Die allgemeine Sorgfaltspflicht des Schiffsführers;
- das Verbot der Gewässerverunreinigung;
- das Verbot, unangemessenen Lärm, Rauch, Abgas oder Geruchsbelästigungen zu erzeugen;
- das Verbot, mit Motorfahrzeugen ausser beim An- und Ablegen die Uferzone zu befahren;
- das Verbot des Wasserskifahrens in Uferzonen;
- das Verbot des längeren Stillliegens;
- das Verbot der Beförderung wassergefährdender Güter;
- Geschwindigkeitsbeschränkungen;
- Festlegung des höchstzulässigen Betriebsgeräusches;
- Bauvorschriften im Interesse des Gewässerschutzes;
- grundsätzliche Festlegung der zulässigen Maschinenleistung von Vergnügungsfahrzeugen sowie die
- Vorschriften über die amtliche Zulassung und regelmässige Untersuchung von Fahrzeugen.

In Anlehnung an diese grundsätzlichen Bemerkungen kommen wir im folgenden zur Beantwortung der uns gestellten Fragen:

Zu 1)

Die Initiative zielt konkret auf eine einschneidende Massnahme für einen bessern Umweltschutz ab. Ein Verbot auf Grenzwässern würde Verhandlungen mit allen angrenzenden Staaten voraussetzen, weil in den Uebereinkommen und Verträgen betreffend die Schifffahrt auf den Grenzwässern die Schifffahrtsfreiheit stipuliert wird und Einschränkungen nur zulässig sind, soweit das öffentliche Interesse oder der Schutz der Umwelt es erfordern. Es wäre wahrscheinlich schwierig, das Verbot auf Grenzwässern einzuführen. Sie müssten den internationalen Regelungen unterstellt bleiben.

Auf den Gewässern im Landesinnern liesse sich ein derartiges Fahrverbot durchaus vollziehen. Störend wäre eine unterschiedliche Behandlung der Schifffahrt auf Grenzgewässern und Gewässern im Landesinnern.

Da die Sport- und Vergnügungsschifffahrt vor allem an Wochenenden ausgeübt wird, wäre die Massnahme besonders einschränkend.

Es ist eine politische Frage, ob die Initiative über das Ziel hinaus-schiesst. Eine umfassende nationale Umweltschutzanstrengung erscheint an sich sympathisch, aber die Sache ist in ihren Konsequenzen - vor allem längerfristig - schwer überschaubar.

Zu 2) und 3)

Deshalb empfehlen wir Ihnen, die Initiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Sie ist zu starr. Wir müssen unsere Anstrengungen auf eine beschleunigtere Verschärfung der Emissionsgrenzwerte konzentrieren.

Zu 4)

Eine analoge Bestimmung fehlt im Binnenschifffahrtsgesetz. Es müsste nach allfälliger Annahme der Initiative angepasst werden.

Für allfällige weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDG. AMT FUER VERKEHR
Die Direktion

