

**Schweizerisches Aktionskomitee:
"Ja zur Luftfahrt"**

Argumentarium

zur Eidgenössischen Volksabstimmung

vom 20. Februar 1994

betreffend das

**Referendum gegen die Teilrevision des
Luftfahrtgesetzes**

Januar 1994

Schweizerisches Aktionskomitee «JA zur Luftfahrt»

Kopräsidium:

Herren Nationalräte

Ulrich Fischer (FDP, AG)

Edgar Oehler (CVP, SG)

Charles Poncet (LPS, GE)

Herr Ständerat

Ulrich Gadiant (SVP, GR)

Geschäftsstelle:

Postfach 502, 8034 Zürich

Tel. 01-382 22 88

Fax 01-383 82 27

PC 80-359-2

Herausgeber:

Schweizerisches Aktionskomitee «JA zur Luftfahrt»

Inhaltsverzeichnis

- 1. Auf einen Blick:
Die Revision des Luftfahrtgesetzes**
- 2. Die Vorgeschichte**
- 3. Die wesentlichen Revisionspunkte im Überblick**
- 4. Die Schweiz braucht ein revidiertes Luftfahrtgesetz**
- 5. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus wirtschaftlicher Sicht**
 - 5.1 Für die schweizerische Wirtschaft und ihre Arbeitsplätze sind die weltweiten Verbindungen der Luftfahrt überlebensnotwendig**
 - 5.2 Der Luftverkehr leistet einen wichtigen Beitrag an das Brutto-sozialprodukt der Schweiz**
- 6. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus rechtlicher und staatspolitischer Sicht**
 - 6.1 Die neue Aufteilung der Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden im Bereich der Luftfahrtinfrastruktur**
 - 6.2 Die Mitwirkung der Kantone bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur ist garantiert**
 - 6.3 Das Luftfahrtgesetz ist nicht anti-föderalistisch**
 - 6.4 Das Luftfahrtgesetz bringt eine Vereinfachung der Bewilligungsverfahren**
- 7. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus umweltpolitischer Sicht**
- 8. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus finanz- und verkehrs-politischer Sicht**
 - 8.1 Der Flugverkehr nützt allen!**
 - 8.2 Finanzielle Unterstützung der Flugplätze: rückzahlbare Darlehen statt Subventionen**
 - 8.3. Das Flugzeug ist kein Konkurrent der Schiene**
 - 8.4 Der Regionalluftverkehr bringt Standortvorteile**
 - 8.5 Die Besteuerung des Flugtreibstoffes**
- 9. Schlussfolgerungen**
- 10. Anhang**
 - 10.1 Wortlaut des LFG vom 18. Juni 1993 (Seiten 900–915)**

Auf einen Blick:

1. Die Revision des Luftfahrtgesetzes

Bundesrat und Parlament wollen das Luftfahrtgesetz der Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte anpassen. Nachdem gegen diesen Beschluss das Referendum ergriffen wurde, kommt es am 20. Februar 1994 zu einer Volksabstimmung.

Um was geht es?

Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes vom 18. Juni 1993 soll die Regelung der zivilen Luftfahrt in der Schweiz den Entwicklungen der vergangenen Jahre sowie neuen Anforderungen angepasst werden. Gleichzeitig werden Verfahrensabläufe einfacher und verständlicher gestaltet. Das Schwergewicht der Revision liegt bei der Konzessionierung und Bewilligung der Bodenorganisation der Luftfahrt, damit eine einheitliche und gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik des Bundes möglich wird.

Die Neuerungen im Bereich der Luftfahrtinfrastruktur

Bei der Konzessionierung und Bewilligung von Luftfahrthanlagen wird die Priorität des bundesrechtlichen Verfahrens festgelegt. Die raumplanerischen Aspekte sollen sowohl bei den Flugplätzen als auch bei den Flugsicherungsanlagen durch den Bund abschliessend geprüft werden. Mit dieser Konzentration der Zuständigkeiten werden die Verfahrensabläufe

einfacher und verständlicher, und es wird möglich, unnötige Doppelspurigkeiten und uneffiziente Verwaltungstätigkeiten zu vermeiden.

Eine weitere Neuerung ist die Wiedereinführung einer Rechtsgrundlage für beschränkte Bundesdarlehen an die Landesflughäfen sowie an Regional- und Schulflugplätze. Damit wird ein 1990 ausgelaufenes System wieder aufgenommen. Der Bund soll in bestimmten Fällen sein Interesse am weiteren Ausbau bestimmter Anlagen, aber auch an Vorkehrungen zum Umweltschutz mit der Gewährung zinsgünstiger Darlehen zum Ausdruck bringen können. Wichtig ist, dass diese Unterstützung nur als Möglichkeit, nicht aber als Verpflichtung ins Gesetz eingeführt wird.

Warum das Referendum?

Das Referendumskomitee will eine Volksdebatte über den Stellenwert der Luftfahrt in der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Referendumskomitee will ein politisches Signal geben: Die konstruktive Luftfahrtpolitik des Bundes soll abgelehnt werden. Es behauptet, die Führung der Luftfahrtpolitik durch den Bund bedeute einen Abbau demokratischer Rechte bei den Kantonen und Gemeinden.

Die Luftfahrt soll aus ökologischen Erwägungen der freien Wahl des Benützers entzogen werden. Die Wahl der Mobilität der Schweizerinnen und Schweizer soll nicht mehr frei sein. Die künftige Benützung eines Transportmittels habe sich nach ökologischen Vorschriften zu richten. Die (ohnehin nichtexistente) Subventionierung der Luftfahrt gehe zu Lasten der umweltfreundlicheren Bahn.

Überlegungen von Bundesrat und Parlament

Bundesrat und Parlament empfehlen die Gesetzesrevision zur Annahme. Sie erachten es als notwendig, die Stellung des Bundes bei der Behandlung von Gesuchen für den Bau und Ausbau von Flugplätzen und von Flugsicherungsanlagen zu stärken. Sie erachten es auch als richtig, dass gegebenenfalls in der näheren oder ferneren Zukunft Bundesdarlehen für den Bau und Ausbau von Flugplätzen gewährt werden können. **Die Revision abzulehnen hiesse im übrigen auch, das Inkrafttreten von zahlreichen unbestrittenen Verbesserungen zu verhindern oder zumindest beträchtlich zu verzögern.**

2. Die Vorgeschichte

Die Gesetzgebung über die schweizerische Luftfahrt wurde mit der Annahme von Art. 37ter der Bundesverfassung in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 22. Mai 1921 Sache des Bundes.

Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG) wurde am 21. Dezember 1948 erlassen. Seither war es – im Gegensatz zur Entwicklung in der Luftfahrt – kaum Änderungen unterworfen.

Im Jahr 1980 veröffentlichte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik. Dieser hatte zum Ziel, das LFG einer Totalrevision zu unterziehen und die zahlreichen Vorschriften, welche die Luftfahrt in verschiedenen Gesetzen berührten, zusammenzuführen.

Das anschliessend (1982) durchgeführte Vernehmlassungsverfahren zeigte, dass die vorgesehene Totalrevision die zur Verfügung stehenden Mittel und personellen Kapazitäten überstieg. Deshalb wurde beschlossen, eine Teilrevision des LFG durchzuführen.

In der Folge wurde während mehrerer Jahre an verschiedenen Entwürfen gearbeitet. Im April 1991 genehmigte die Eidgenössische Luftfahrtkommission einen definitiven Entwurf. Am 20. November 1991 verabschiedete der Bundes-

rat eine Botschaft an die Eidgenössischen Räte, welche am 18. Februar 1992 publiziert wurde (BBl 1992 I 587). Die parlamentarischen Beratungen wurden am 18. Juni 1993 mit der Annahme des vorliegenden teilrevidierten Luftfahrtgesetzes abgeschlossen.

Der VCS, die Grüne Partei der Schweiz, der Rheinaubund sowie weitere Organisationen haben gegen das teilrevidierte Luftfahrtgesetz das Referendum ergriffen, welches am 4. Oktober 1993 zustande kam. Der Bundesrat hat die Volksabstimmung auf den 20. Februar 1994 festgelegt.

3. Die wesentlichen Revisionspunkte im Überblick

→ Bei den **Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Flugsicherungsanlagen** wird die Stellung des Bundes mit dem Ziel der Vereinfachung und der besseren Koordination gestärkt.

→ **Beschwerden betreffend Anlagen der Luftfahrt** beurteilt neu und letztinstanzlich das Bundesgericht anstelle des Bundesrates.

→ Es können **zins- und amortisationsgünstige Darlehen** zugunsten der Landesflughäfen sowie zinsgünstige Darlehen an Regional- und Schulflugplätze gewährt werden.

→ Für das gemischt-wirtschaftliche Flugsicherungsunternehmen **Swisscontrol**, welches seit 1987 die Flugsicherung in der Schweiz besorgt, wird eine **klare Rechtsgrundlage** geschaffen.

→ Die **Fliegerische Vorschulung (FVS)** und die **Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS)**, welche bisher auf befristetem Recht beruhten, erhalten im Gesetz eine **Rechtsgrundlage**.

→ In den Vollzugsvorschriften zum Gesetz werden **Vorschriften zum Schutze der Natur** erlassen.

→ Nicht nur die **Lärm-**, sondern auch die **Schadstoffemission** der Luftfahrzeuge muss **geprüft und bescheinigt** werden.

→ Bei der Festsetzung der **Flughafengebühren** sind **Lärmerzeugung und Schadstoffemission** der Luftfahrzeuge zu **berücksichtigen**.

→ **Technische Vorschriften**, welche im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder der Zusammenarbeit unter den europäischen Luftfahrtbehörden ausgearbeitet werden, können **einfacher in Kraft gesetzt** werden.

→ Die Ausbildung von **ausländischem Luftfahrtpersonal** und die Wartung von **ausländischem Fluggerät** können bei Vorliegen schwerwiegender politischer Bedenken verboten werden.

→ Die **Flugunfalluntersuchungen** werden **vereinfacht**, indem die Flugunfalluntersuchungskommission nur mehr auf Begehren in Funktion tritt.

→ Die Unternehmungen der gewerbmässigen Luftfahrt haben ihre **Haftpflicht gegenüber den Fluggästen sicherzustellen**.

→ **Zweiseitige Luftverkehrsabkommen**, wie sie von der Schweiz mit über 100 Staaten abgeschlossen wurden, können vom Bundesrat ohne vorgängige Genehmigung durch das Parlament in Kraft gesetzt werden.

→ **Nichtgewerbmässige Flüge im Ausland** mit schweizerischen Luftfahrzeugen können aus politischen Gründen eingeschränkt werden.

→ Die **Übertragung von Aufsichtsbefugnissen**, wie sie sich namentlich im Bereich des Hängegleiterfliegens bewährt hat, wird **eingehender geregelt**.

→ Der Anwendungsbereich des Gesetzes erstreckt sich nicht mehr bloss auf Luftfahrzeuge, sondern auch auf Flugkörper (Raketen und Geschosse).

→ Für das vom Bundesrat 1984 beschlossene **Verbot der Ultraleicht-Flugzeuge** wird eine **definitive Rechtsgrundlage** geschaffen.

4. Die Schweiz braucht ein revidiertes Luftfahrtgesetz

10 wichtige Gründe, die für die zwingende Notwendigkeit des revidierten Luftfahrtgesetzes sprechen:

→ Das neue Gesetz stellt eine zeitgerechte, vernünftige und umweltgerechte Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt sicher.

→ Die Schweiz muss als Binnenland auch in Zukunft über einen effizienten Luftverkehr verfügen.

→ Sämtliche Transportmittel (Strasse, Bahn, Flugzeug) sollen dem Volk weiterhin zur freien Wahl zur Verfügung stehen.

→ Die Schweizer Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze sollen sich auf eine einheitliche und gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik stützen können.

→ Der Bund soll im nationalen Interesse bescheidene Darlehen (keine Subventionen!) zur Verbesserung wichtiger Anlagen der Luftfahrt gewähren können.

→ Die umweltpolitischen Anliegen finden eine gesamtheitliche, zeitgerechte Berücksichtigung und lassen Umwelt und Fortschritt abgewogen zum Zuge kommen.

→ Bewilligungsverfahren werden einfacher, rascher und verständlicher.

→ Die Überprüfung von Entscheidungen über Anlagen der Luftfahrt durch ein unabhängiges Gericht stärkt in Zukunft den Rechtsschutz des Bürgers.

→ Die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses im Inland wird weiterhin sichergestellt.

→ Die Sicherheitsvorschriften werden schneller und wirksamer an die rasche technologische Entwicklung angepasst.

5. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus wirtschaftlicher Sicht

5.1 Für die schweizerische Wirtschaft und ihre Arbeitsplätze sind die weltweiten Verbindungen der Luftfahrt überlebensnotwendig.

→ Die Schweiz ist als Binnenland auf einen gut funktionierenden und effizienten Luftverkehr angewiesen. Die schweizerische Wirtschaft verdient jeden zweiten Franken im Ausland. Sie ist deshalb von schnellen, weltweiten Verkehrsverbindungen abhängig.

→ Im Interesse der Schweizer Wirtschaft und der damit verbundenen Arbeitsplätze braucht es eine konstruktive schweizerische Luftfahrtpolitik. In der heutigen Wirtschaftslage sind Verhinderungsmentalität und eng gefasste Partikulärinteressen nicht mehr tragbar.

→ Die Schweiz steht als Kleinstaat in einem harten, weltweiten wirtschaftlichen Konkurrenzkampf. Bisher konnte die Schweizer Volkswirtschaft von den Standortvorteilen eines funktionierenden Luftverkehrs profitieren. Eine leistungs- und konkurrenzfähige nationale Luftfahrt liegt deshalb im Interesse jedes einzelnen Arbeitnehmers.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Die Notwendigkeit von Flugreisen ist zu überdenken. Mit der vermehrten Nutzung von Telekommunikationsmitteln kann die Zahl der Flugbewegungen reduziert werden.» – «Der Flugverkehr entwickelt sich explosionsartig.»

... und das sind die Tatsachen:

Diese Behauptungen zeigen, dass die Gegner des Luftverkehrs die Gesetze und Realitäten der Wirtschaftswelt offenbar nicht kennen oder nicht erkennen wollen.

Um Aufträge für unsere Wirtschaft zu erhalten, sind deren Führungskräfte auf schnelle, weltweite Verbindungen angewiesen. Nur der direkte menschliche Kontakt entscheidet letztlich über den erfolgreichen Abschluss eines Geschäftes. Praktiker wissen, dass dieser Kontakt nur sehr bedingt durch Telekommunikationsmittel ersetzt werden kann.

Ob sich der Flugverkehr in Zukunft «explosionsartig» weiterentwickelt, ist zweifelhaft. In der Vergangenheit haben sich viele euphorische Studien im Nachhinein als falsch erwiesen. Tatsache ist, dass sich der Flugverkehr im Gleichschritt mit der wirtschaftlichen Entwicklung bewegen wird. Einiges deutet aber darauf hin, dass wirtschaftliche Boomphasen

in Zukunft moderater ausfallen werden. Und was wirtschaftlicher Stillstand und Nullwachstum bedeuten, erleben zur Zeit nicht nur die Schweiz, sondern viele Industriestaaten der Welt hautnah:

→ Allein in Europa (inkl. Staaten des ehemaligen Ostblocks) gibt es ein Heer von weit über 20 Millionen Arbeitslosen.

→ Die Schweiz zählt schon jetzt beinahe 200'000 Arbeitslose.

→ Staatsfinanzen geraten in prekäre Schieflage.

→ Der Wohlstand nimmt ab.

→ Die Mittel für dringende Investitionen in die Infrastruktur für den Umweltschutz fehlen.

Fest steht, dass die Zunahme der Flugbewegungen relativ gering ist. Die Swissair plant beispielsweise für die nächsten Jahre keine zahlenmässige Flottenerweiterung. Das Passagierwachstum wird durch eine bessere Auslastung der vorhandenen Kapazität sowie durch den Einsatz grösserer Flugzeuge abgedeckt. Fazit: Der schweizerische Luftverkehr wächst unterdurchschnittlich.

5.2 Der Luftverkehr leistet einen wichtigen Beitrag an das Bruttosozialprodukt der Schweiz

→ Der Luftverkehr leistet einen markanten Anteil an das schweizerische Bruttosozialprodukt und damit an das wirtschaftliche Wohlergehen der Schweiz:

- Der Umsatz der Flughäfen und Flugplätze beträgt mehr als fünf Milliarden Schweizer Franken im Jahr.

- Der Umsatz der Luftverkehrsunternehmen der Schweiz beträgt mehr als zehn Milliarden Franken im Jahr.

→ Ohne Luftverkehr ist der Tourismus weltweit nicht mehr vorstellbar. Die Reise- und Tourismusindustrie ist einer der wichtigsten antreibenden Faktoren der Weltwirtschaft. Über 120 Millionen Menschen sind in diesem Bereich tätig. Jeder fünfzehnte Arbeitsplatz ist weltweit in der Reise- und Tourismusindustrie angesiedelt. Die Schweiz verdankt dem Tourismus jeden zehnten Arbeitsplatz.

→ Der Luftverkehr bietet in der Schweiz über 30'000 Vollbeschäftigten und rund 10'000 Teilzeitbeschäftigten qualifizierte Arbeitsplätze. Rechnet man die durch den Luftverkehr generierten Aufträge dazu, so sind fast

200'000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Luftverkehr abhängig.

→ Die chronische Überlastung der Luftstrassen und Flughäfen in der Schweiz wegen nicht angepasster Strukturen hat zu enormen Schäden an der schweizerischen Volkswirtschaft geführt. Allein die Swissair verlor aus diesem Grund in den letzten Jahren über 100 Millionen Franken. Die Folgeschäden, die sich auf die Konkurrenzfähigkeit der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft auswirken, sind so breit und komplex, dass sie noch gar nicht in absoluten Zahlen ausgedrückt werden können.

6. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus rechtlicher und staatspolitischer Sicht

6.1 Die neue Aufteilung der Kompetenzen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden im Bereich der Luftfahrtinfrastruktur

→ Die Luftfahrt ist grenzüberschreitend. Dies gilt für internationale Grenzen und erst recht zwischen den Kantonen. Wegen ihrer geografischen Lage und ihrer dichten Wirtschaftsbeziehungen mit der gesamten Welt sind Luftverbindungen für die Schweiz lebenswichtig. Im Interesse des gesamten Landes muss deshalb die Luftfahrtpolitik auf Bundesebene betrieben werden. Die damit verbundenen Regeln sind im gesamten Land einheitlich anzuwenden. Aus diesem Grund sieht Art. 37ter der Bundesverfassung vor, dass die Rechtssetzung im Gebiet der Luftfahrt Sache der Eidgenossenschaft ist. Diese hat somit die Kompetenz, in diesem Gebiet sämtliche Vorschriften zu erlassen, welche im Landesinteresse liegen (BBL 1910 II 826).

→ Die Schweiz ist im Bereich der Luftfahrt durch internationale Vereinbarungen gebunden. Namentlich Art. 28 des Abkommens von Chicago verpflichtet die Schweiz, der internationalen Luftfahrt eine angemessene Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Da diese Infrastruktur im Landesinteresse liegt, muss der Bund den Fortbestand und die Anpassung an die lu-

fende technische Entwicklung der Einrichtungen für die Luftfahrt gewährleisten.

6.2 Die Mitwirkung der Kantone bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur ist garantiert

→ In der Bundesverfassung legt Art. 22quater fest, dass die Raumplanung Sache der Kantone ist. In der gleichen Rechtsnorm wird aber präzisiert, dass der Bund Richtlinien und Grundsätze für die Raumplanung erlässt, und dass die Kantone diese zu berücksichtigen haben. Für diese bilden die Grundsätze und Vorschriften des Bundes den raumplanerischen Rahmen. Dazu gehören sektorielle Sachpläne, wie das Konzept der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur (Flugplatz-Konzept), welches zur Zeit bearbeitet wird. Kantone und Gemeinden sind bei der Erstellung dieses Sachplanes von Anfang an umfassend einbezogen.

→ Somit respektiert das teilrevidierte LFG – entgegen der Behauptung seiner Gegner – die Vorschrift von Art. 22quater der Bundesverfassung voll und ganz.

... und das sind die Tatsachen:

Die Luftfahrt(politik) kennt keine Kantons- oder Landesgrenzen. Die Bundesverfassung hat deshalb die Luftfahrt zur Bundessache erklärt (Art. 37ter BV). Im Interesse einer einheitlichen gesamtschweizerischen Luftfahrt- und Flugplatzpolitik steht dem Bund bezüglich Standortfragen formell der abschliessende Entscheid zu. Die Sicherstellung einer ausreichenden Infrastruktur für die Luftfahrt (Flugplätze und Flugsicherungsanlagen) liegt im nationalen Interesse. Anliegen der Kantone und Gemeinden sind im Rahmen des Landesinteresses zu berücksichtigen.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Wenn das neue LFG in Kraft tritt, hat man frühestens am Bundesgericht eine Chance.»

... und das sind die Tatsachen:

Bei Streitfällen wurden bisher Entscheide der Verwaltung (EVED oder BAZL) in Fragen der Infrastruktur vom Bundesrat in letzter Instanz behandelt. Die Revision bringt dem Bürger einen besseren Rechtsschutz, indem die Verwaltungsentscheide von einer unabhängigen Instanz, nämlich vom Bundesgericht, überprüft werden.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«EVED und BAZL sind der verlängerte Arm der Luftlobby.»

... und das sind die Tatsachen:

Die Willfährigkeit gegenüber einer (nichtexistenten) «Luftlobby» kann mit zahlreichen Beispielen widerlegt werden. Dazu gehört die Feststellung, dass sich das BAZL mehr mit Reklamationen aus Fliegerkreisen als aus der Öffentlichkeit beschäftigen muss. Das BAZL ist das Organ der Landesregierung, um national und international die Gesetze, Normen und Verträge zu behandeln und deren Durchführung zu überwachen.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Das revidierte LFG konzentriert im Infrastruktur-Bereich alle Macht beim flugbegeisterten BAZL.»

... und das sind die Tatsachen:

Im revidierten LFG behält das BAZL im Bereich der Flugfelder die erstinstanzliche Bewilligungskompetenz. Diese Kompetenz wird nicht erweitert. Bei den Flughäfen und den Flugsicherungsanlagen liegt die Zuständigkeit wie bisher beim EVED. Die Entscheide des BAZL und des EVED können neu, unabhängig von der Verwaltung, vom Bundesgericht überprüft werden. Für den Bürger ist dies eine eindeutige Verbesserung seiner Rechtsmittel. Ausserdem verhindert die gesetzlich vorgeschriebene Mitwirkung von BUWAL und Raumplanungsamt eine «Machtkonzentration» beim BAZL.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Mit dem revidierten LFG gibt es keine Schranken für neue Helikopterflugplätze.»

... und das sind die Tatsachen:

Im neuen Flugplatzkonzept des Bundes, das in Zusammenarbeit mit den Kantonen erarbeitet wird, werden Anzahl und sinnvolle räumliche Verteilung von Helikopter-Flugfeldern enthalten sein. Auch die Bedingungen für die Bewilligung von neuen Heliports werden darin festgelegt.

7. Argumente für das Luftfahrtgesetz aus umweltpolitischer Sicht

Bei der Teilrevision des LFG wurden verschiedene Bestimmungen eingeführt, welche den Schutz der Umwelt verbessern. Dazu zwei Beispiele:

→ Art. 12 al. 2 ermächtigt den Bundesrat, Vorschriften zum Schutz gegen Lärm, Luft- und Gewässerverschmutzung, Belästigungen durch Flugverkehr sowie zum Schutz der Umwelt zu erlassen.

→ Art. 39 al. 2 sieht vor, dass bei der Festsetzung der Landegebühren nicht nur wie bisher der Lärm-erzeugung der einzelnen Luftfahrzeuge, sondern neu auch deren Schadstoffemissionen Rechnung zu tragen ist. Für keinen anderen Verkehrsbereich wurde eine solche Vorschrift aufgestellt. Dies ist eine sehr fortschrittliche Regelung, welche unseres Wissens auf der Welt einzigartig ist.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Flugzeuge sind Energiefresser und -verschwender.»

... und das sind die Tatsachen:

Dank fortschrittlicher Technik und grossen Investitionen der Luftfahrtgesellschaften ist die Treibstoffeffizienz der Flugzeuge massiv gesteigert worden. Vor 20 Jahren wurden pro Passagier für 100 km noch über 11 Liter Kerosin verbraucht. Bei einer durchschnittlichen Sitzplatzauslastung von 65 % sind es heute z.B. bei Swiss-

air noch 5 Liter. Die nächste Flugzeuggeneration wird hier nochmals deutliche Verbesserungen bringen. Bei modernen Regionalflugzeugen sinkt dieser Wert sogar auf weniger als 3 Liter.

Die technische Entwicklung zeigt, dass in dieser Hinsicht weitere markante Verbesserungen zu erwarten sind. Kaum jemand weiss, dass z.B. der Hochgeschwindigkeitszug ICE gleichviel Energie pro Sitzkilometer braucht wie ein Airbus A330. Berücksichtigt man dazu noch die Fähigkeit des Flugzeuges, sich nicht nach topographischen Hindernissen richten zu müssen, braucht das Flugzeug auf vielen Strecken sogar noch weniger Energie als der Hochgeschwindigkeitszug.

Die Energieeffizienz des Flugzeuges wird von Gegnern oft nur auf die Startphase bezogen, welche einen hohen Leistungsbedarf aufweist. Im Reiseflug wird deutlich weniger Energie benötigt.

Bei Kurzstrecken muss beim Abwägen der Verkehrsmittel die Zeiterparnis berücksichtigt werden. Wenn Alternativen zum Luftverkehr bestehen, wird der Markt die Umverteilung steuern. Umfragen der Crossair belegen, dass bei fehlender Flugverbindung in den meisten Fällen das Auto benutzt und nicht auf die Bahn umgestiegen wird!

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Die Bahn ist umweltfreundlicher als das Flugzeug.»

... und das sind die Tatsachen:

• **Lärm:** Die Bahn belastet in der Schweiz viermal mehr Menschen als die Fliegerei. Die Bahn lärmt auch in der Nacht, die Fliegerei nicht. Die Bahn überschreitet zudem die Normwerte der Lärm-schutzverordnung, die Sanierung ist auf unbestimmte Zeit hinausge-schoben.

• **Landverschleiss:** Die Bahn zer-schneidet Landschaften und Öko-systeme. Der Landbedarf der Bahn ist im Durchschnitt mehr als 16mal grösser als jener der Flie-gerei.

• **Luftschadstoffe:** Die Bahn fährt auch mit Atomstrom und Strom aus fossilen Energieträgern. Die elektrische Energie stammt z.B. in Italien zu 42 % aus ölthermischen Kraftwerken und in Deutschland, England und Griechenland zu mehr als 50 % aus Kohlekraftwer-ken. In Frankreich stammt die elektrische Energie zu 73 % aus Atomkraftwerken. Somit belastet auch der Bahnreisende die Luft mit Schadstoffen und trägt zum Atommüll bei.

• **Verschmutzung:** Die Bahn kennt keine Entsorgung ihrer Toi-letten. Fäkalien und Abwasser der

Bahnreisenden gelangen ungerei-nigt ins Freie und in die Luft. Be-trächtlich ist auch der Eisenab-rieb, der die Luft bei einem Brems-manöver zusammen mit Schmutz-partikeln verunreinigt.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Weltweit verbraucht der Luftver-kehr 13 % aller Treibstoffe. Die Schadstoffbelastung liegt somit ebenfalls in dieser Grössenord-nung.»

... und das sind die Tatsachen:

Wenn von Schadstoffbelastung die Rede ist, müssen alle Emitten-ten berücksichtigt werden (z.B. Heizungen usw.). Die Luftfahrt (zivil und Militär) bezieht weltweit rund 5 % der fossilen Brennstoffe. Je nach Schadstoffart liegt der An-teil, der durch den Luftverkehr in der Schweiz verursacht wird, zwi-schen 1 und 3,8 %.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Der Luftverkehr spielt eine be-sorgniserregende Rolle in bezug auf die Klimaveränderung. Er ist einziger Emittent gefährlicher Schadstoffe in grossen Höhen.»

... und das sind die Tatsachen:

Diese Behauptung wird von keiner wissenschaftlich gesicherten Stu-die gestützt. Es trifft nicht zu, dass dem Luftverkehr ein feststellbarer Beitrag an eine allfällige Klima-veränderung nachzuweisen ist.

Diese Gefahr kommt bekanntlich in erster Linie von der gesamten verursachten CO₂-Produktion sowie den FCKW-Emissionen (Treibgase).

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Das Abpumpen (Fluten) von Treibstoff bei Risikolandungen ist ein ungelöstes Problem und verschmutzt Luft und Erde.»

... und das sind die Tatsachen:

Hier wird masslos übertrieben und falsch argumentiert. Bei Grossflugzeugen (B-747, MD 11) ist in Notfällen ein sogenanntes Fuel Dumping nötig, um unmittelbar nach dem Start wieder landen zu können. Etwa bei einem Triebwerksausfall muss durch das Ablassen von Treibstoff jenes Flugzeuggewicht erreicht werden, das eine für die Passagiere gefahrlose Landung ermöglicht. Dies geschieht am Flughafen Zürich im Jahr in zwei bis drei Fällen. Mehrere Untersuchungen zeigen, dass sich dieser Treibstoff (in grosser Höhe versprüht) verflüchtigt und am Boden nicht feststellbar ist.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Mit dem revidierten LFG droht uns eine neue Plage: die Ultra-Leicht-Flugzeuge (ULF).»

... und das sind die Tatsachen:

Die ULF wurden 1984 vom Bundesrat – gestützt auf eine proviso-

rische Rechtsgrundlage – generell verboten. Im schweizerischen Luftraum dürfen seither keine ULF betrieben werden. Mit dem revidierten LFG werden die ULF nicht zugelassen. Dagegen wird mit Inkrafttreten des LFG das ULF-Verbot auf eine klare gesetzliche Grundlage gestellt. Die Schweiz ist das einzige Land der Welt, das die ULF generell verbietet.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Die Schweiz hat das dichteste Flugplatznetz der Welt.»

... und das sind die Tatsachen:

Die offiziellen Luftfahrtskarten der Schweiz zeigen alle Infrastruktur-Anlagen, vom Landesflughafen über die Segelfluggelände bis zum Firmen-Heliport, also auch sämtliche Anlagen, welche für Dritte gesperrt oder nur sehr beschränkt zugänglich sind. Auf ausländischen Karten sind solche Anlagen gar nicht erst aufgeführt. Ein Vergleich auf Kartenbasis ergibt also ein völlig verzerrtes Bild. Die Flugplatzdichte in der Schweiz ist mit jener anderer europäischer Industriestaaten vergleichbar.

8. Argumente für das Luftfahrtgesetz finanz- und verkehrspolitischer S

8.1 Der Flugverkehr nützt allen!

Die gewerbsmässige und nichtgewerbsmässige Luftfahrt ist heute ein Verkehrsträger für alle geworden: Luftfracht für den Export und Import wichtiger Güter, Geschäftsverkehr, Ferienreisen, Arbeits- und Rettungsflüge, Kleinaviatik für die Grundausbildung des fliegerischen Nachwuchses sowie Fliegen als sinnvolle Freizeitbetätigung.

→ Flugreisen nach Mallorca oder in die Karibik werden von allen Bevölkerungskreisen benützt.

→ Geschäftsreisen sind nicht mehr nur den Generaldirektoren vorbehalten; sie sind auch für die Leiter von Klein- und Mittelbetrieben notwendig geworden.

→ Die Arbeitsluftfahrt, wie beispielsweise das Rettungsflugwesen inklusive Repatriierungen von Verletzten und Kranken, Land- und Forstwirtschaftseinsätze, Materialtransporte, Umweltüberwachung usw. dienen der Allgemeinheit.

→ Helikopterflüge ergeben sich durch allgemeine gesellschaftliche Bedürfnisse, insbesondere Rettungsflüge, Materialtransporte und Alpversorgungen. Heliskiing ist in der Schweiz wegen strenger Auflagen praktisch inexistent: Hingegen ist der Einsatz von Heli-

koptern bei Katastrophe mehr wegzudenken.

8.2 Finanzielle Unterstützung der Flugplü rückzahlbare Darlehen Subventionen

→ Die Behauptung der (des revidierten LFG, wor es die Subventionierung verkehrs ermögliche, ist

→ Das neue LFG ermöglicht die Gewährung von baren Darlehen für Baute Einrichtungen der Luftfahrt welche im öffentlichen In liegen. Diese erfolgen nicht matisch und sind an Aufl gebunden, z.B. Umweltschriften.

→ Der Bund hatte seit mehreren Jahren keine Rechtsgrund mehr, um infrastrukturelle Leistungen der Luftfahrt an die Bedürfnisse finanziell zu unterstützen. Im Jahre 1984 wurde Zuge der Sparmassnahmen entsprechende Bundesbes von 1945 abgeschafft wo Mit der Revision des LFG Bund wieder eine beschränkte Unterstützungsmöglichkeit gegeben werden.

→ Die Luftfahrt ist jener Verkehrsträger, welcher die besten öffentlichen Subventionen

hält. Im Gegensatz dazu genießen Schiene und Strasse seitens der Öffentlichkeit Unterstützungen, die der Luftfahrt weiterhin vorenthalten bleiben.

8.3 Das Flugzeug ist kein Konkurrent der Schiene

→ Der Luftverkehr wird nicht subventioniert. Er muss sich den Gesetzen des Marktes anpassen. Seine Stärken liegen in den Transporten über lange Strecken. Auf kürzeren Strecken, welche von der Eisenbahn bedient werden, ist er nur dort wettbewerbsfähig und nützlich, wo die Bahn zeitlich ungenügende Leistungen erbringt. Ein Beispiel dafür ist die Verbindung von Genf nach Lugano. Überall dort aber, wo der Beförderungspreis ausschlaggebend ist, schwingt die hochsubventionierte Bahn obenaus. Der Markt lässt also seine Kräfte spielen. Bei diesem Spiel verfügt die Bahn über die längeren Spiesse als das Flugzeug.

→ Allfällige zinsgünstige Darlehen an Investitionen für die Infrastruktur der Luftfahrt könnten von der Grössenordnung her die Bahn oder ein anderes Transportmittel in keiner Weise konkurrenzieren.

8.4 Der Regionalluftverkehr bringt Standortvorteile

→ Die Behauptung der Gegner des LFG, dass die Teilrevision dem Regionalverkehr ein ungebremstes Wachstum ermöglichen würde, stimmt nicht.

→ Der ergänzende Regionalluftverkehr ist sinnvoll und ökologisch vertretbar. Er unterstützt die Wirtschaft und die Wohlfahrt der Randregionen durch Beseitigung von Standortnachteilen. Der Kanton Tessin verdankt beispielsweise seine wirtschaftliche Prosperität massgeblich dem Regionalluftverkehr.

→ Der Regionalluftverkehr ergänzt den Langstreckenluftverkehr, so wie das Postauto die Eisenbahn ergänzt. Die Europäische Union (EU) fördert daher ausdrücklich diese Luftverkehrsart, vor allem auch weil sie die Ballungszentren entlastet.

→ Eine gesetzliche Beeinträchtigung des Regionalluftverkehrs würde nicht nur unsere Randregionen, sondern die gesamte Volkswirtschaft negativ beeinflussen.

8.5 Die Besteuerung des Flugtreibstoffes

Die Forderung des Referendumskomitees nach einer Besteuerung der Flugtreibstoffe ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

→ Für Flüge innerhalb der Schweiz zahlt der Luftverkehr bereits Treibstoffzoll. Er leistet damit einerseits einen Beitrag in die allgemeine Bundeskasse (50 % des Treibstoffgrundzolls sind nicht zweckgebunden). Über den zweckgebundenen Rest subventioniert er den Bau und Unterhalt der Nationalstrassen sowie (über die Kantonsbeiträge) jener gewisser Kantonsstrassen. Zudem unterstützt der Luftverkehr im Rahmen des Treibstoffzollgesetzes mit seinen Treibstoffabgaben auch Massnahmen zur Verkehrstrennung (z.B. Sanierung von Bahnübergängen), Park- und Rail-Anlagen sowie Einrichtungen des Huckepack-Verkehrs. Auf dem gleichen Weg hilft der Luftverkehr nicht nur bei der Finanzierung bestimmter Massnahmen mit, die durch den motorisierten Verkehr nötig werden, sondern auch bei der Bezahlung von Schutzbauten gegen Naturgewalten an exponierten Strassen (Bergstrassen).

→ Eine einseitige Besteuerung von Flugtreibstoffen in der Schweiz würde zu einer nicht tragbaren Wettbewerbsverzerrung führen.

Schweizerische Unternehmen wären gegenüber der ausländischen Konkurrenz hoffnungslos benachteiligt, da international eine Besteuerung wegen der sehr unterschiedlichen Staatsorganisationen kaum realisierbar wäre. Daher kommt nur eine direkte Abgeltung der verursachten Kosten durch Abgaben und Gebühren in Frage.

→ Während der Strassenverkehr für seine beanspruchte Infrastruktur in erster Linie über Treibstoffzölle aufkommt, werden die Anlagekosten der Luftfahrt und die von ihr beanspruchten Dienstleistungen von den Fluggesellschaften und Flugzeughaltern über Gebühren abgegolten. Das sind beispielsweise Gebühren für Landungen, Passagierabfertigungen, Frachtschlag, Sicherheitsmassnahmen, Flugsicherung usw. Von einer bevorzugten Behandlung des Luftverkehrs kann keine Rede sein.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Der Luftverkehr deckt seine Kosten nicht.»

... und das sind die Tatsachen:

Der schweizerische Luftverkehr ist wichtiger Teil unseres öffentlichen Verkehrssystems Schiene-Strasse-Luft. Als einzige dieser Träger müssen die Fluggesellschaften, wie praktisch die gesamte Luftfahrt, ohne Subventionen auskommen.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Während beim umweltfreundlichen Schienenverkehr gespart wird, soll der Flugverkehr mit Steuergeldern finanziert werden.»

... und das sind die Tatsachen:

Mit der Revision des LFG soll wieder die Möglichkeit eines bescheidenen finanziellen Engagements des Bundes (Gewährung von rückzahlbaren Darlehen) bei Infrastruktur-Investitionen geschaffen werden, welche im nationalen Interesse liegen. Für die anderen Verkehrsträger (Bahn, Strasse) ist dies schon lange eine unbestrittene Selbstverständlichkeit. Von einer Subventionierung des Luftverkehrs zu Lasten der Eisenbahnen kann keine Rede sein.

Die Gegner der Luftfahrt behaupten:

«Der Regionalverkehr konkurrenziert die Bahn. Luftverkehr unter 600 km (Regionalluftverkehr) gehört auf die Schiene.»

... und das sind die Tatsachen:

Die Luftfahrt ist als Verkehrsträger gleichberechtigt mit Bahn, Strassenverkehr und Schifffahrt. Der Bürger soll die Freiheit haben, seine Transportmittel und seine Mobilität frei zu wählen.

Der Regionalluftverkehr ist sinnvoll und ökologisch vertretbar. Er unterstützt die Wohlfahrt der Randregionen durch Beseitigung von

Standortnachteilen. Er ergänzt den Langstreckenluftverkehr so wie das Postauto die Eisenbahn ergänzt.

Der Kanton Tessin verdankt beispielsweise seine wirtschaftliche Prosperität massgeblich dem Regionalluftverkehr.

Für die Beantwortung der Frage, ob für Strecken unter 600 km das Flugzeug oder die Bahn gewählt werden soll, ist die Reisezeit als Kriterium anzuwenden und nicht die Distanz. Die Strecke Lugano-Genf misst z.B. 218 km. Die Bahn benötigt für diese Strecke sechs Stunden, das Flugzeug jedoch nur dreissig Minuten.

Die Eisenbahn ist ein Massentransportmittel. Unter Regionalluftverkehr versteht man indessen Linienluftverkehr für dünne Verkehrsströme mit kleineren Flugzeugen (hauptsächlich Turboprop) bis zu 2'000 km Distanz. Eisenbahnen sind daher kein Ersatz für Regionalluftverkehr, weil es keinen Sinn macht, ein Massentransportmittel auf einer Strecke mit geringem Passagieraufkommen einzusetzen.

9. Schlussfolgerungen

Es besteht kein Zweifel daran, dass das Referendumskomitee der schweizerischen Luftfahrt mit einem negativen Volksentscheid am 20. Februar 1994 die Flügel stützen will. Damit würden aber die Kreise, welche vorgeben, eine Ökologisierung des Verkehrssystems anzustreben, ein Eigentor schiessen. Denn die Ablehnung des Luftfahrtgesetzes würde bewirken, dass die neuen Vorschriften zum Schutz der Umwelt im Bereich der Fliegerei nicht in Kraft treten könnten. Die Modernisierung des schweizerischen Flugwesens würde stark behindert. Ein «Nein» des Souveräns hätte deshalb eine zweite schwerwiegende negative Auswirkung: Es würde längerfristig zu einer internationalen Isolierung der Schweiz und ihrer Wirtschaft führen. Warum?

Nur dank einer gesunden und wettbewerbsfähigen Wirtschaft kann die Schweiz ihren fortschrittlichen Kurs in der Umweltpolitik weiterführen. Dafür braucht es aber günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Dazu gehören leistungsfähige Flugverbindungen mit den Wirtschaftszentren Europas und der übrigen Welt. Sie sind die Voraussetzungen für die internationalen Aktivitäten unserer Unternehmungen.

Seit 1948 wurden die Rechtsgrundlagen der schweizerischen Luftfahrt nie wesentlich überarbei-

tet. Das teilrevidierte Luftfahrtgesetz bringt nun die längst fällige Modernisierung. Sie ist eine wesentliche Basis für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Aviatik unseres Landes. Bei der Revision des Luftfahrtgesetzes wurden die Interessen aller Beteiligten und Betroffenen ausgewogen berücksichtigt, namentlich jene des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Kantone, der Gemeinden und der Verkehrspolitik.

Mit dem Referendum gegen das Luftfahrtgesetz haben die Gegner des Luftverkehrs eine kurzsichtige Einstellung an den Tag gelegt. Mit Schlagwörtern kann keine umwelt- und zukunftsorientierte Luftfahrtpolitik gemacht werden. Deshalb muss diesen Kreisen am 20. Februar 1994 eine Abfuhr erteilt werden: **mit einem massiven Ja zum teilrevidierten Luftfahrtgesetz und damit einem Ja zur schweizerischen Luftfahrt!**

Luftfahrtgesetz (LFG)

Änderung vom 18. Juni 1993

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 20. November 1991¹⁾,
beschliesst:

I

Das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948²⁾ (LFG) wird wie folgt geändert:

Ersetzen von Bezeichnungen

¹ In den Artikeln 3 Absatz 2, 8, 23, 28, 32, 37, 43 und 103 wird die Bezeichnung «Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement» ersetzt durch «Departement».

² In den Artikeln 3, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18, 22, 28, 30, 33, 37, 42, 43, 44, 52, 58, 59, 60, 61, 62, 71, 73, 92, 98, 100 und 107 wird die Bezeichnung «Eidgenössisches Luftamt» ersetzt durch «Bundesamt».

Art. 1

I. Benützung
des schweizeri-
schen
Luftraumes
I. Grundsatz
und
Definitionen

¹ Die Benützung des Luftraumes über der Schweiz durch Luftfahrzeuge und Flugkörper ist im Rahmen dieses Gesetzes, der übrigen Bundesgesetzgebung und der für die Schweiz verbindlichen zwischenstaatlichen Vereinbarungen gestattet.

² Als Luftfahrzeuge gelten Fluggeräte, die sich durch Einwirkungen der Luft, jedoch ohne die Wirkung von Luft gegen den Boden (Luftkissenfahrzeuge), in der Atmosphäre halten können.

³ Als Flugkörper gelten Fluggeräte, die nicht den Luftfahrzeugen zugehören.

⁴ Unter Flugsicherungsdienst sind die Dienste zu verstehen, die eine sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs gewährleisten.

¹⁾ BBl 1992 I 607

²⁾ SR 748.0

Art. 2

2. Zugelassene
Luftfahrzeuge
und Flugkörper

¹ Zum Verkehr im schweizerischen Luftraum sind unter Vorbehalt von Absatz 2 zugelassen:

- a. die schweizerischen Staatsluftfahrzeuge;
- b. Luftfahrzeuge, die gemäss Artikel 52 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und mit den in Artikel 56 verlangten Ausweisen versehen sind;
- c. Luftfahrzeuge besonderer Kategorien, für die Sonderregeln gelten (Art. 51 und 108);
- d. ausländische Luftfahrzeuge, für die durch zwischenstaatliche Vereinbarung die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist;
- e. Luftfahrzeuge, für die durch besondere Verfügung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bundesamt) die Benützung des schweizerischen Luftraums gestattet ist.

² Der Bundesrat kann zur Wahrung der Flugsicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes Luftfahrzeuge besonderer Kategorien vom Verkehr im schweizerischen Luftraum ausschliessen oder ihre Zulassung davon abhängig machen, dass geeignete öffentliche oder private Stellen Aufsichtsaufgaben übernehmen.

³ Über Flugkörper erlässt der Bundesrat besondere Vorschriften.

Art. 3 Abs. 1 zweiter Satz

¹ ... Er übt sie durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Departement) aus.

Art. 3a

1a. Luftver-
kehrsabkom-
men

Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Luftverkehr abschliessen.

Bisheriger Art. 3^{bis} wird Art. 3b und Randtitel

Art. 3b

1b. Zusammen-
arbeit mit aus-
ländischen Be-
hörden

Art. 4

2. Delegation
der Aufsicht

¹ Das Bundesamt kann einzelne Aufsichtsbereiche oder -befugnisse an Flugplatzleitungen und mit deren Einverständnis an Kantone, Gemeindebehörden oder geeignete Organisationen übertragen.

² Vor der Übertragung an Gemeindebehörden sind die zuständigen kantonalen Regierungen anzuhören.

Art. 6

4. Beschwerden ¹ Gegen Verfügungen, die sich auf dieses Gesetz und seine Ausführungserlasse stützen, kann nach den Bundesgesetzen über das Verwaltungsverfahren ¹⁾ und die Organisation der Bundesrechtspflege ²⁾ Beschwerde erhoben werden.

² Bei Flugunfalluntersuchungen sind nur die Beschwerden nach Artikel 26a zulässig.

Art. 6a

5. Anhänge zum Übereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit ¹ Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 ³⁾ über die internationale Zivilluftfahrt als unmittelbar anwendbar erklären; er kann eine besondere Art der Veröffentlichung solcher Bestimmungen vorschreiben und bestimmen, dass von einer Übersetzung ganz oder teilweise abzusehen ist.

² Der Bundesrat kann diese Regelung ebenfalls auf die technischen Vorschriften anwenden, welche im Rahmen der Zusammenarbeit der europäischen Luftfahrtbehörden festgelegt werden.

Art. 11a

I. Missbräuchliche Verwendung von Luftfahrzeugen ¹ Untersagt ist jede Benützung des schweizerischen Luftraums, die mit den Zielen des Übereinkommens vom 7. Dezember 1944 ³⁾ über die internationale Zivilluftfahrt nicht vereinbar ist.

² Diese Bestimmung gilt sinngemäss auch im Ausland für die Verwendung:

- a. schweizerischer Luftfahrzeuge;
- b. ausländischer Luftfahrzeuge durch Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz.

Art. 12

II. Ergänzende Vorschriften I. Zuständigkeit ¹ Der Bundesrat erlässt polizeiliche Vorschriften, namentlich zur Wahrung der Flugsicherheit, zur Verhinderung von Anschlägen, zur Bekämpfung von Lärm, Luftverunreinigungen und anderen schädlichen oder lästigen Einwirkungen des Betriebes von Luftfahrzeugen.

² Er erlässt ferner Vorschriften zum Schutze der Natur.

¹⁾ SR 172.021

²⁾ SR 173.110

³⁾ SR 0.748.0

³ Die Regierungen der interessierten Kantone sind vor Erlass von Vorschriften, die der Verhinderung von Anschlägen auf Flugplätzen dienen, anzuhören.

Art. 18 Randtitel

Art. 19

¹ Das Bundesamt kann Flüge schweizerischer Luftfahrzeuge im Ausland einschränken oder untersagen, wenn es die Betriebssicherheit erfordert; dasselbe gilt für Flüge ausländischer Luftfahrzeuge, deren Halter ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Aufenthalt in der Schweiz haben.

² Erfordern politische Gründe Massnahmen nach Absatz 1, so trifft sie das Bundesamt im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten.

Art. 19a

Das Bundesamt kann im Einvernehmen mit den zuständigen Direktionen des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten die Ausbildung ausländischen Luftfahrtpersonals sowie die Wartung und Instandstellung ausländischer Fluggeräte untersagen, wenn schwerwiegende aussenpolitische Bedenken es erfordern.

Art. 20

Zur Verbesserung der Flugsicherheit regelt der Bundesrat die Meldepflicht bei besonderen Vorkommnissen in der Luftfahrt; bei Flugunfällen gelten die Bestimmungen von Artikel 23 Absatz 1.

Art. 21 Randtitel

Art. 22 Randtitel

III. Landungszwang

IV. Flüge im Ausland

V. Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal und Wartung von ausländischen Fluggeräten

VI. Besondere Vorkommnisse

VII. Luftpolizei

VIII. Flugunfälle
1. Rettungs- und Bergungsdienst

6.3 Das nicht an

→ Die ne
petenzen
nen und
der Infra
bedeutet
Föderalis
Art. 37a
3 ein ver
dungsvei
ches aus
und kom
jene alle
stanzen
Entscheid
zentriert
nisse ge
läufe und
dungen

6.4 Das bringt e der Bev

→ Ziel d
rem, die
vereinfac
gestalten
revolutio
rin vorge
fahren w
bereits se
Die Gem
deshalb
vertraut.
chen und
2000 be
spracher

Art. 24

3. Flugunfall-
untersuchungen
a. Allgemeines

¹ Zur Abklärung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen und zur Vermeidung ähnlicher Unfälle wird eine Unfalluntersuchung durchgeführt.

² Der Bundesrat kann Ausnahmen anordnen, namentlich für nicht-gewerbsmässige Flüge.

³ Er kann Flugunfalluntersuchungen für Vorfälle vorsehen, die zwar nicht zu einem Unfall, aber zu einer erheblichen Gefährdung der Flugsicherheit geführt haben.

⁴ Die rechtliche Würdigung der Umstände und Ursachen von Flugunfällen ist nicht Sache der Flugunfalluntersuchung.

⁵ Wer ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis hat, kann Akteneinsicht beanspruchen, sofern nicht wesentliche öffentliche oder private Interessen die Geheimhaltung von Aktenstücken erfordern.

Art. 25

b. Büro für
Flugunfallun-
tersuchungen

¹ Dem Departement ist ein Büro für Flugunfalluntersuchungen (Büro) angegliedert.

² Das Büro führt, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für andere Verfahren zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden, die Untersuchungen und erstellt einen Untersuchungsbericht.

³ Wird keine Prüfung des Untersuchungsberichts nach Artikel 26 Absatz 2 verlangt, so gilt er als Schlussbericht.

Art. 26

c. Flugunfall-
kommission

¹ Der Bundesrat bestellt eine Eidgenössische Flugunfallkommission (Kommission).

² Personen, die ein begründetes Interesse am Untersuchungsergebnis haben sowie die vom Bundesrat bezeichneten Behörden können innert 30 Tagen nach Zustellung verlangen, dass der Untersuchungsbericht des Büros von der Kommission auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft wird; in diesen Fällen erstellt die Kommission einen Schlussbericht.

Art. 26a

d. Schlussbe-
richt, Wieder-
aufnahme und
Beschwerden

¹ Der Schlussbericht der Kommission stellt keine Verfügung dar und kann nicht angefochten werden.

² Kommen innerhalb von zehn Jahren nach Zustellung des Schlussberichtes wesentliche neue Tatsachen zum Vorschein, so nimmt das Büro von sich aus oder auf Antrag das Verfahren wieder auf. Gegen die Ablehnung eines Antrags auf Wiederaufnahme kann innert 30 Tagen Beschwerde an die Kommission erhoben werden; diese entscheidet endgültig.

³ Die Kommission entscheidet auch endgültig über Beschwerden gegen Untersuchungshandlungen und wegen Säumnis in der Führung von Untersuchungen.

Art. 26b

e. Durchführungsvorschriften

¹ Der Bundesrat regelt das Untersuchungsverfahren, die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse und das Verfahren vor der Kommission.

² Er kann Hausdurchsuchungen, Beschlagnahmungen, Autopsien, Gutachten sowie Vorladungen, Vorführungen und Einvernahmen von Auskunftspersonen und Zeugen vorsehen.

³ Im übrigen ist das Bundesgesetz über die Bundesstrafrechtspflege¹⁾ anwendbar, soweit nicht Besonderheiten des Untersuchungsverfahrens Abweichungen erfordern.

⁴ Der Bundesrat bestimmt, in welchen Fällen die Verfügbarkeit der Akten für andere Verfahren aus wichtigen Gründen eingeschränkt werden muss.

Art. 26c

f. Kosten

¹ Die Untersuchungskosten werden vom Bund getragen; er hat das Rückgriffsrecht auf Personen, die einen Unfall vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben.

² Die Kosten der Bergung von Leichen oder Luftfahrzeugen sind selbst dann vom Luftfahrzeughalter zu tragen, wenn der Untersuchungsleiter die Bergung zum Zweck der Untersuchung anordnet.

³ Die Kosten der Bewachung der Unfallstelle trägt der Kanton, auf dessen Gebiet die Unfallstelle liegt.

⁴ Der Bundesrat regelt die Kosten und Entschädigungen im Verfahren vor der Kommission; er kann vorsehen, dass sie ganz oder teilweise von den Personen zu übernehmen sind, die das Verfahren verlangt oder darin Anträge gestellt haben.

¹⁾ SR 312.0

Art. 27 Randtitel

IX. Gewerbs-
mässige Luft-
fahrt
1. Konzession
a. Konzessions-
pflicht

Art. 34

Aufgehoben

Art. 37 Randtitel und Abs. 3

2. Flugplatz-
konzession
und Flugplatz-
bewilligung
a. allgemein

³ *Aufgehoben*

Art. 37a

b. Verfahren
bei öffentli-
chen Flugplät-
zen (Flughäfen)

¹ Für öffentliche Flugplätze werden im Rahmen des Konzessionsverfahrens sämtliche Belange geprüft und entschieden. Es sind keine zusätzlichen Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979¹⁾ über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

² Erfordert die Anlage oder der Betrieb eines öffentlichen Flugplatzes eine Bewilligung nach einem anderen Bundeserlass, so darf die Konzession nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Bewilligungsbehörde vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Konzessionsverfahrens und wird gleichzeitig mit dem Konzessionsentscheid eröffnet.

³ Vor der Erteilung der Konzession sind die interessierten Kantone, Gemeinden und Bundesstellen sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

⁴ Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

⁵ Der Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, untersteht dem kantonalen Bewilligungsverfahren. Vor dem Entscheid über die Baubewilligung holt die zuständige kantonale Behörde die Genehmigung des Bundesamtes ein. Diese ist zu verweigern, wenn das Bauvorhaben die Flugsicherheit gefährdet oder den Flugplatzbetrieb beeinträchtigt.

¹⁾ SR 700

c. Verfahren bei allen anderen Flugplätzen (Flugfelder)

Art. 37b

¹ Im Rahmen des bundesrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird abschliessend über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugplatzes sowie über alle luftfahrtspezifischen Belange entschieden. Diesbezüglich sind keine Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979¹⁾ über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.

² Erfordert die Anlage oder der Betrieb eines Flugplatzes eine Bewilligung nach einem anderen Bundeserlass, so darf die Flugplatzbewilligung nur erteilt werden, wenn die Zustimmung der entsprechenden Behörden vorliegt. Der Entscheid der mitbeteiligten Behörden bildet Bestandteil des Bewilligungsverfahrens und wird gleichzeitig mit dem Bewilligungsentscheid eröffnet.

³ Vor der Erteilung der Bewilligung sind die interessierten Kantone, Gemeinden und Bundesstellen sowie die übrigen Betroffenen anzuhören; die Anhörung der Gemeinden und der übrigen Betroffenen erfolgt durch die Kantone.

⁴ Auf kantonales Recht gestützte Anträge sind zu berücksichtigen, soweit dadurch der Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

⁵ Die übrigen baupolizeilichen Fragen werden in einem ergänzenden kantonalen Baubewilligungsverfahren entschieden. Dieses ist mit dem bundesrechtlichen Bewilligungsverfahren zu koordinieren.

⁶ Für den Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, gilt Artikel 37a Absatz 5.

Art. 39

4. Flugplatzgebühren

¹ Das Bundesamt hat die Aufsicht über die Gebühren der öffentlichen Flugplätze, soweit sie für die Benützung der Anlagen durch den Luftverkehr erhoben werden.

² Bei der Gebührengestaltung berücksichtigt der Flugplatzhalter auch die unterschiedliche Lärmerzeugung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge.

Art. 40

II. Flugsicherung

1. Allgemeines

¹ Der Bundesrat ordnet den Flugsicherungsdienst.

² Er kann den zivilen Flugsicherungsdienst ganz oder teilweise einer nicht gewinnstrebigen, gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft (Gesellschaft) übertragen, an welcher der Bund mehrheitlich

¹⁾ SR 700

beteiligt ist und deren Statuten der Genehmigung des Bundesrates bedürfen.

³ Die Gesellschaft ist von jeder Besteuerung durch Bund, Kantone und Gemeinden befreit.

⁴ Mit Bewilligung des Bundesamtes können örtliche Flugsicherungsdienste vom Flugplatzhalter durchgeführt werden; wenn es die Flugsicherheit erfordert, kann ihn das Bundesamt auch dazu verpflichten.

⁵ Die zivilen und militärischen Flugsicherungsdienste sind entsprechend den Bedürfnissen aufeinander abzustimmen und, soweit dies betrieblich und technisch sinnvoll ist, miteinander zu vereinigen.

⁶ Die räumliche Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche der Flugsicherungsdienste ist nicht an die Landesgrenzen gebunden.

Art. 40a

2. Anlagen

¹ Der Bau und die wesentliche Änderung einer Flugsicherungsanlage bedürfen einer Bewilligung des Departements.

² Artikel 37a ist sinngemäss anwendbar.

Art. 40b

3. Inanspruchnahme von fremdem Eigentum

Der Bund und die Gesellschaft sind berechtigt, für Flugsicherungsanlagen öffentliches und privates Eigentum in Anspruch zu nehmen.

Art. 42 Abs. 5

⁵ Vorbehalten bleiben die Lärmvorschriften der Bundesgesetzgebung über den Umweltschutz.

Art. 44^{bis} wird Art. 44a

Art. 44^{ter} wird Art. 44b

Art. 48

4. Bund

¹ Unter Vorbehalt der Artikel 45–47 trägt der Bund die Aufwendungen:

- a. für die Flugsicherung, soweit sie nicht der Gesellschaft übertragen ist;
- b. für die Beseitigung oder Anpassung bestehender Luftfahrthindernisse im Inland ausserhalb des Flugplatzbereichs oder zugunsten eines Flugplatzes im Ausland;

c. aus Entschädigungen für Beschränkungen des Grundeigentums im Inland zugunsten eines Flugplatzes oder einer Flugsicherungsanlage im Ausland.

² Zur Deckung ihrer Aufwendungen für die Flugsicherung erheben der Bund und die Gesellschaft Gebühren.

³ Das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft ist flugsicherungstechnisch als Einheit zu betrachten, und die Gebühren sind nach den gleichen Grundsätzen zu bestimmen.

⁴ Die von der Gesellschaft erhobenen Gebühren bedürfen der Genehmigung des Departements.

Art. 50

VI. Enteignung Das Departement kann für die Anlage und den Betrieb von öffentlichen Flugplätzen oder für Vorkehren zur Flugsicherung das Enteignungsrecht nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ausüben oder auf Dritte übertragen.

Art. 51

I. Einteilung ¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Einteilung der Luftfahrzeuge in einzelne Kategorien.

² Er bestimmt insbesondere:

- a. welche Luftfahrzeuge als schweizerische Staatsluftfahrzeuge gelten;
- b. für welche Luftfahrzeuge besonderer Kategorien Sonderregeln gelten (Art. 2 und 108).

³ Er kann die Kantone ermächtigen, für bestimmte Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung und der Gefährdung von Personen und Sachen auf der Erde zu treffen.

Art. 56 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. c und d sowie Abs. 2–4

¹ Das Bundesamt bescheinigt für die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge:

- c. die Lärm- und Schadstoffentwicklung der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb im Lärm- und Schadstoffzeugnis.
- d. *Aufgehoben*

² Der Bundesrat kann vorschreiben, das Lufttüchtigkeitszeugnis und das Lärm- und Schadstoffzeugnis zu vereinigen.

³ *Aufgehoben*

⁴ Er erlässt auf Grund der zwischenstaatlichen Vereinbarungen Vorschriften über die Erteilung, die Gültigkeitsdauer, die Erneuerung und den Entzug der Ausweise und Zeugnisse.

Art. 57

IV. Herstellung
und Betrieb
von Luftfahr-
zeugen

¹ Das Departement erlässt insbesondere zur Gewährleistung der Flugsicherheit Vorschriften über die Herstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Ausrüstung der Luftfahrzeuge sowie über die mitzuführenden Bordpapiere.

² Es kann Vorschriften über die Herstellung bestimmter Luftfahrzeugteile erlassen.

³ Hersteller- und Unterhaltsbetriebe bedürfen einer Bewilligung des Bundesamtes.

Art. 58 Abs. 1 und 2

¹ Die Lufttüchtigkeit der im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge sowie die Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb sind zu prüfen.

² Das Departement erlässt Bestimmungen über die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit. Ferner erlässt es im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement des Innern Bestimmungen über die zulässige Lärmentwicklung und Schadstoffemission der Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb.

Art. 74

5. Weitere Vor-
schriften

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Erfüllung der Sicherstellungspflicht, insbesondere über die Höhe der Sicherstellungen und die Ausstellung von amtlichen Bescheinigungen über die Art, Höhe und Geltungsdauer der geleisteten Sicherheiten.

² Er kann die Sicherstellungspflicht ausdehnen auf bestimmte Kategorien von schweizerischen Luftfahrzeugen, die nicht im Luftfahrzeugregister eingetragen sind.

³ In bezug auf Schäden, die durch unbekannte oder nichtversicherte Luftfahrzeuge verursacht werden, kann der Bundesrat in Anlehnung an die Regelung der Strassenverkehrsgesetzgebung Vorschriften erlassen.

Art. 75 Abs. 5

⁵ Der Bundesrat kann Vorschriften erlassen über die Bildung eines Entschädigungssystems durch eine Versicherung, die bei summen-

mässiger Begrenzung der Haftpflicht ergänzend für volle oder teilweise Deckung von Ersatzansprüchen bei Tod oder Körperverletzung sorgt; er kann vorsehen, dass beim Verkauf von Flugscheinen entsprechende Prämien erhoben werden.

Art. 76a

III. Sicherstellung

¹ Schweizerische Unternehmen der gewerbmässigen Luftfahrt haben sich gegen die Folgen ihrer Haftpflicht als Lufttransportführer bis zu den vom Bundesrat festzusetzenden Summen zu versichern.

² Der Bundesrat kann unter Vorbehalt der für die Schweiz verbindlichen internationalen Vereinbarungen die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an ausländische Unternehmungen der gewerbmässigen Luftfahrt vom Bestand einer genügenden Versicherung ihrer Haftpflicht als Transportführer abhängig machen.

Art. 77 Abs. 1

¹ Die Ansprüche aus diesem Gesetz bleiben Geschädigten, die nach dem Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG) ¹⁾ versichert sind, unter Vorbehalt von Artikel 44 UVG gewahrt. Den Versicherten steht der Rückgriff nach den Artikeln 41–44 UVG zu.

Art. 89a

2a. Missachtung von Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges

¹ Wer als Kommandant eines Luftfahrzeuges den nach den Verkehrsregeln erteilten Weisungen eines Abfang-Luftfahrzeuges nicht Folge leistet, wird mit Gefängnis oder Busse bestraft.

² Die Tat ist auch strafbar, wenn sie im Ausland begangen wird:

- a. an Bord eines schweizerischen Luftfahrzeuges;
- b. an Bord eines ausländischen Luftfahrzeuges, welches von einem Halter mit Hauptgeschäftssitz oder ständigem Aufenthalt in der Schweiz betrieben wird.

³ Artikel 4 Absatz 2 des Schweizerischen Strafgesetzbuches²⁾ ist anwendbar.

¹⁾ SR 832.20

²⁾ SR 311.0

Art. 91 Ziff. 2

2. In besonders leichten Fällen kann von einer Strafe Umgang genommen werden.

Art. 97^{bis}

Aufgehoben

Art. 101 Randtitel und Abs. 1

I. Leistungen
des Bundes
1. An Linien-
betriebe

¹ Der Bund kann der schweizerischen Luftfahrt an den Betrieb regelmässig beflogener Linien Beiträge oder Darlehen gewähren.

Art. 101a

2. An Flug-
plätze

¹ Der Bund kann zins- und amortisationsgünstige Darlehen bis zu 25 Prozent der Baukosten an die Verbesserung oder Erweiterung der Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich gewähren; liegen wichtige Gründe vor, so kann die Grenze von 25 Prozent ausnahmsweise überschritten werden.

² Der Bund kann zinsgünstige Darlehen bis zu 25 Prozent gewähren:

- a. an die Kosten für den Bau, die Einrichtung, die Verbesserung oder Erweiterung von Flugplätzen, die in erster Linie dem gewerbsmässigen Regionalverkehr oder in erheblichem Ausmass der fliegerischen Aus- und Weiterbildung oder der Schweizerischen Luftverkehrsschule dienen;
- b. an die Entschädigungen, die bei Beschränkung des Grundeigentums nach Artikel 44 Absatz 1 bezahlt werden müssen.

Art. 103a

IV. Fliegeri-
sche Aus- und
Weiterbildung

¹ Der Bund unterstützt die Aus- und Weiterbildung von Anwärtern, welche als Militärpiloten, Berufspiloten, Fluglehrer oder Fernspäher in Betracht kommen.

² Die Ausbildung erfolgt zur Hauptsache in privaten Schulen.

³ Der Bundesrat kann die administrative Leitung, die Aufklärung über die Möglichkeiten der fliegerischen Laufbahn und die Werbung Organisationen der Luftfahrt übertragen. Der Bund übernimmt deren Aufwendungen zu den Selbstkosten. Die Einzelheiten werden vertraglich geregelt.

⁴ Der Bundesrat ordnet die Aufsicht und setzt ein Organ ein, welches die Interessen der beteiligten Stellen aufeinander abstimmt.

Art. 103b

V. Schweizerische Luftverkehrsschule
1. Allgemeines

¹ Der Bund errichtet eine Schweizerische Luftverkehrsschule oder lässt eine solche auf seine Rechnung betreiben.

² Die Schweizerische Luftverkehrsschule dient der Ausbildung des Luftfahrtpersonals, welches zur Ausübung seiner Tätigkeit einer persönlichen Erlaubnis des Bundesamtes bedarf.

³ Der Bundesrat bestimmt das Nähere über die Aufgaben, die Aufnahmebedingungen, den Betrieb und die Verteilung der Kosten.

Art. 103c

2. Aufsicht

Die Schule untersteht der Aufsicht des Bundesamtes.

Art. 103d

3. Finanzielle Leistungen

Das Departement regelt die finanziellen Leistungen der Schüler und der Luftfahrtunternehmen an die Schule.

Art. 108 Abs. 1

¹ Der Bunderat kann vorsehen, dass einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes auf Luftfahrzeuge besonderer Kategorien keine Anwendung finden. Als solche gelten:

- a. Staatsluftfahrzeuge, die nicht Militärluftfahrzeuge sind;
- b. nicht motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- c. unbemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge;
- d. bemannte motorisch angetriebene Luftfahrzeuge mit geringem Gewicht oder geringer Flächenbelastung.

II

Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts

1. Es werden aufgehoben:

- a. die Ziffern IV und V der Schlussbestimmungen der Änderung vom 17. Dezember 1971¹⁾ und die Schlussbestimmungen der Änderung vom 14. Dezember 1984²⁾ des Luftfahrtgesetzes;
- b. der Bundesbeschluss vom 28. September 1962³⁾ über die Genehmigung einiger Änderungen des Lufttransportreglementes;
- c. der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972⁴⁾ über die Förderung des Flieger- und des Fernspäher-Nachwuchses.

¹⁾ AS 1973 1738

²⁾ AS 1985 660, Ziff. 62

³⁾ AS 1963 677

⁴⁾ AS 1973 959, 1982 1235, 1992 1369

2. Das Arbeitsgesetz¹⁾ wird wie folgt geändert:

Art. 3 Bst. c und h

Das Gesetz ist ferner nicht anwendbar:

- c. auf die Besatzungen von schweizerischen Flugbetriebsunternehmen;
- h. auf Arbeitnehmer, die dem Abkommen vom 21. Mai 1954²⁾ über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer unterstehen.

3. Das Bundesrechtspflegegesetz³⁾ wird wie folgt geändert:

Art. 99 Bst. d und e

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist unzulässig gegen:

- d. die Erteilung oder Verweigerung von Konzessionen, auf die das Bundesrecht keinen Anspruch einräumt, gleichzeitige Verfügungen über die Erteilung oder Verweigerung des Enteignungsrechts an diese Konzessionäre und die Bewilligung oder Verweigerung der Übertragung dieser Konzessionen; ausgenommen sind Konzessionen für die Nutzung von Wasserkräften und für Flugplätze;
- e. die Erteilung oder Verweigerung von Bau- oder Betriebsbewilligungen für Fahrzeuge oder für technische Anlagen, ausser für Anlagen der Luftfahrt;

III

Referendum und Inkrafttreten

¹⁾ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

²⁾ Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Nationalrat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Schmidhalter
Der Protokollführer: Anliker

Ständerat, 18. Juni 1993
Der Präsident: Piller
Der Sekretär: Lanz

Datum der Veröffentlichung: 6. Juli 1993⁴⁾

Ablauf der Referendumsfrist: 4. Oktober 1993

5148

¹⁾ SR 822.11

²⁾ SR 0.747.224.022

³⁾ SR 173.110

⁴⁾ BBl 1993 II 900

Glossarium

BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EU	Europäische Union
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
LFG	Luftfahrtgesetz
ULF	Ultra-Leicht-Flugzeuge

Schweizerisches Aktionskomitee:
"Ja zur Luftfahrt"
Postfach 502, 8034 Zürich
Telefon: 01 382 22 94
Telefax: 01 383 82 27