

Volksabstimmung vom 20. Februar 1994

Erläuterungen des Bundesrates

Worum geht es?

Autobahn-Vignette

Die seit 1985 bewährte Autobahn-Vignette für schweizerische und ausländische Automobilisten soll definitiv eingeführt und mit einer Erhöhung von 30 auf 40 Franken erstmals der Teuerung angepasst werden.

Abstimmungstext S. 4, Erläuterungen S. 2-5

Pauschale Schwerverkehrsabgabe

Auf schweizerischen und ausländischen Lastwagen und Cars, die unsere Strassen benützen, soll weiterhin eine pauschale, nach Gewicht abgestufte Abgabe erhoben werden. Die Sätze werden nach zehn Jahren erstmals an die Teuerung angepasst.

Abstimmungstext S. 6, Erläuterungen S. 7-8

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Mit einem neuen Verfassungsartikel soll der Bund ermächtigt werden, später eine Schwerverkehrsabgabe einzuführen, die sich nicht nur nach dem Gewicht, sondern auch nach den gefahrenen Kilometern oder dem verbrauchten Treibstoff richtet. Diese soll die pauschale Schwerverkehrsabgabe ersetzen und darf nur erhoben werden, soweit die Kosten des Schwerverkehrs nicht gedeckt sind.

Abstimmungstext S. 9, Erläuterungen S. 10-11

Alpen-Initiative

Die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» will den alpenquerenden Transitgüterverkehr nur noch mit der Bahn zulassen und den Ausbau der Transitstrassen im Alpengebiet grundsätzlich verbieten. Bundesrat und Parlament lehnen die Initiative ab.

Abstimmungstext S. 14, Erläuterungen S. 12-17

Revision des Luftfahrtgesetzes

Bundesrat und Parlament wollen das Luftfahrtgesetz für eine zeitgemässe und kontrollierte Weiterentwicklung der Zivilluftfahrt den heutigen Erfordernissen anpassen. Gegen die vorgeschlagene Revision ist das Referendum ergriffen worden.

Abstimmungstext S. 26-39, Erläuterungen S. 18-25



Erste, zweite und dritte Vorlage:

- Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe
- Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerververkehrsabgabe
- Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerververkehrsabgabe



Die drei Abstimmungsfragen lauten:

1. **Frage:** Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe annehmen?
2. **Frage:** Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Schwerververkehrsabgabe annehmen?
3. **Frage:** Wollen Sie den Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerververkehrsabgabe annehmen?

Das Wichtigste in Kürze

Strassenbenützungsabgaben haben sich bewährt

Die Autobahnvignette und die Schwerverkehrsabgabe sind 1984 von Volk und Ständen angenommen worden. Sie tragen dazu bei, dass die hohen Kosten des Strassenverkehrs finanziert werden können. Mit Vignette und Schwerverkehrsabgabe leisten auch die ausländischen Strassenbenützer einen Beitrag an unsere Strassenkosten. Der Entscheid von 1984 war auf zehn Jahre befristet. Beide Strassenbenützungsabgaben sind verkehrs- und umweltpolitisch richtig und haben sich bewährt.

Weiterführen und an Teuerung anpassen

Mit den beiden ersten Abstimmungsvorlagen wollen Bundesrat und Parlament die Vignette und die Schwerverkehrsabgabe weiterführen und erstmals an die Teuerung anpassen. Die Erträge, die bisher für die allgemeine Bundeskasse bestimmt waren, sollen neu den Automobilisten zugutekommen. Sie gehen in die Treibstoffzollkasse. Der Bund ist auf diese Einnahmen angewiesen, um das Nationalstrassennetz zeitgerecht fertigzustellen und die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mitzufinanzieren. Auch die Kantone sollen neu am Ertrag der Strassenbenützungsabgaben teilhaben.

Später leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Heute wird die Schwerverkehrsabgabe aufgrund des Gewichts pauschal erhoben. In Zukunft soll auch die Zahl der gefahrenen Kilometer oder der Treibstoffverbrauch massgebend sein. Mit einem neuen Verfassungsartikel (dritte Vorlage) soll der Bund ermächtigt werden, die Schwerverkehrsabgabe besser zu gestalten, wenn möglich in Abstimmung mit der EG. Die schweizerische Verkehrspolitik kann damit im Zusammenhang mit einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik wirksam gestaltet werden. Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit die vom Strassenverkehr verursachten Kosten nicht bereits gedeckt sind.

Schiene wird konkurrenzfähiger

Der Bundesrat und die grosse Mehrheit des Parlaments halten die drei Vorlagen für unerlässlich. Ohne Vignette und Schwerverkehrsabgabe hätte die Strassenrechnung in den Jahren 1985 bis 1990 einen jährlichen Fehlbetrag von durchschnittlich rund 500 Millionen Franken ausgewiesen. Die drei Vorlagen beruhen auf dem Verursacherprinzip: Wer Kosten und Belastungen verursacht, hat dafür auch aufzukommen. Der Verkehr auf der Strasse wird dadurch etwas teurer, die Schiene dafür konkurrenzfähiger. Das ist ganz im Sinne der ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik des Bundesrates.

Erste Vorlage: Vignette

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe

vom 18. Juni 1993

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{quinqies}

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der Nationalstrassen erster und zweiter Klasse auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern bis zu einem Gesamtgewicht von je 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem allgemeinverbindlichen, dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

² Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Dadurch dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein und überwachen die Einhaltung der Vorschriften bei allen Fahrzeugen.

³ Der Reinertrag dieser Abgabe wird wie der Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36^{ter} verwendet.

⁴ Auf dem Wege der Gesetzgebung kann ganz oder teilweise auf diese Abgabe verzichtet werden. Ebenso kann die Abgabe auf weitere Fahrzeugkategorien, die nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen, ausgedehnt werden.

⁵ Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995.

Übergangsbestimmung

Art. 18 Abs. 3

³ Dieser Artikel gilt bis zum 31. Dezember 1994.*

II

Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

* Die Übergangsbestimmung bezieht sich auf das bisherige Recht und stellt sicher, dass dieses nahtlos in die neue Regelung übergeht.

Was bringt die Vorlage?

- Die Vignette soll grundsätzlich unverändert beibehalten werden.
- Neu soll sie 40 statt 30 Franken kosten.
- Die Erträge sollen nicht mehr für die allgemeine Bundeskasse, sondern in erster Linie für Strassenzwecke verwendet werden.
- Die Kantone sollen an den Erträgen aus der Vignette beteiligt werden.
- Eine spätere Anpassung des Vignetten-Preises an die Teuerung untersteht dem fakultativen Referendum.

Stellungnahme des Bundesrates

1985 wurde für die Benützung unserer Autobahnen eine auf zehn Jahre befristete Vignetten-Pflicht eingeführt. Diese Massnahme war heftig umstritten. Das Parlament begründete sie mit der schwierigen Finanzlage des Bundes. Heute darf festgestellt werden, dass sich die Vignette bewährt hat und auch administrativ keine Probleme schafft. Der Bundesrat befürwortet die Weiterführung der Vignette insbesondere aus folgenden Gründen:

Gute Erfahrungen

Die Vignette ist eine einfache und unbürokratische Gebühr für die Strassenbenützer. Die Einnahmen liegen zwischen 151 Mio. Franken (1985) und 201 Mio. Franken (1992). Das sind unerlässliche Beiträge an die Kosten des Strassenverkehrs. Die Vignette soll jetzt definitiv eingeführt werden.

Anpassung an Teuerung gerechtfertigt

Seit der Einführung der Vignette hat die allgemeine Teuerung mehr als 30 Prozent betragen. Eine Tarifanpassung ist gerechtfertigt. Die Vignette soll deshalb ab 1. Januar 1995 neu 40 statt 30 Franken kosten. Diese Anpassung fällt im Vergleich zu den Gesamtkosten eines Autos kaum ins Gewicht. Eine allfällige spätere Erhöhung müsste vom Parlament beschlossen werden. Die Mitsprache des Volkes bleibt aber gewahrt, indem dieser Beschluss dem fakultativen Referendum untersteht.

Einbezug der ausländischen Fahrzeuge

Mit dem Kauf der Vignette leisten auch die ausländischen Automobilisten einen ange-

messenen Beitrag an unsere Strassenkosten. Rund die Hälfte des Ertrages der Vignette stammt von ausländischen Strassenbenützern. Im Vergleich zu den ausländischen Autobahngebühren ist unsere Vignette aber immer noch billig. Mit 40 Franken kann man in der Schweiz ein ganzes Jahr lang ein Nationalstrassennetz von gut 1400 Kilometern Länge benützen, während im Ausland schon eine einzige Retourfahrt auf der Autobahn von Chiasso nach Genua oder von Genf nach Mâcon ungefähr gleich viel kostet. Bei Abschaffung der Vignette würde ein grösserer Teil des Nord-Süd-Transitverkehrs unser Strassennetz benützen, um die ausländischen Abgaben zu umgehen.

Die Beratungen im Parlament

Der Ständerat sprach sich einstimmig für die Weiterführung der Vignette aus. Im Nationalrat wollte eine kleine Minderheit die Vignette mit der Begründung abschaffen, sie sei für die Finanzierung der Nationalstrassen nicht nötig, ihr Ertrag sei ohnehin niedriger als erwartet und die Automobilisten seien schon genug zur Kasse gebeten worden. Die grosse Mehrheit des Nationalrats wollte jedoch nicht auf diese Abgabe verzichten und stimmte der Vorlage zu.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, der Weiterführung der Autobahn-Vignette zuzustimmen.

Zweite Vorlage: Pauschale Schwerverkehrsabgabe

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe

vom 18. Juni 1993

I
Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

Art. 17 Abs. 5

⁵ Dieser Artikel gilt bis zum 31. Dezember 1994.*

Art. 20

¹ Der Bund erhebt für die Benützung der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Strassen auf in- und ausländischen Motorfahrzeugen und Anhängern mit einem Gesamtgewicht von je über 3,5 Tonnen eine jährliche Abgabe.

² Diese Abgabe beträgt:

a. für Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	Fr.
– von über 3,5 bis 12 Tonnen	650
– von über 12 bis 16 Tonnen	2000
– von über 16 bis 22 Tonnen	3000
– von über 22 Tonnen	4000
b. für Anhänger	
– von über 3,5 bis 8 Tonnen	650
– von über 8 bis 10 Tonnen	1500
– von über 10 Tonnen	2000
c. für Gesellschaftswagen	650

³ Die Abgabesätze können mit einem allgemeinverbindlichen, dem fakultativen Referendum unterstellten Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

⁴ Ausserdem kann der Bundesrat die Tarifkategorien ab 12 Tonnen nach Absatz 2 auf dem Verordnungsweg an allfällige Änderungen der Gewichtskategorien im Strassenverkehrsgesetz anpassen.

⁵ Der Bundesrat bestimmt für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr in der Schweiz im Verkehr stehen, entsprechend abgestufte Abgabesätze; er berücksichtigt den Erhebungsaufwand.

⁶ Der Bundesrat regelt durch Verordnung den Vollzug. Er kann für besondere Fahrzeugkategorien die Ansätze im Sinne von Absatz 2 festlegen, bestimmte Fahrzeuge von der Abgabe befreien und Sonderregelungen treffen, insbesondere für Fahrten im Grenzbereich. Dadurch dürfen im Ausland immatrikulierte Fahrzeuge nicht besser gestellt werden als schweizerische. Der Bundesrat kann für Übertretungen Bussen vorsehen. Die Kantone ziehen die Abgabe für die im Inland immatrikulierten Fahrzeuge ein.

⁷ Der Reinertrag dieser Abgabe wird wie der Ertrag des Zollzuschlages gemäss Artikel 36^{ter} verwendet.

⁸ Auf dem Wege der Gesetzgebung kann ganz oder teilweise auf diese Abgabe verzichtet werden.

⁹ Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

II
Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

* Diese Bestimmung bezieht sich auf das bisherige Recht und stellt sicher, dass dieses nahtlos in die neue Regelung übergeht.

Stellungnahme des Bundesrates

Vor rund zehn Jahren haben Volk und Stände einer Einführung der Schwerverkehrsabgabe zugestimmt. Es ging darum, den Schwerverkehr zur Deckung der von ihm verursachten Kosten heranzuziehen und auch den ausländischen Transitverkehr zu erfassen. Bundesrat und Parlament schlagen vor, diese Abgabe vorläufig weiter zu erheben und der Teuerung anzupassen. Dabei lassen sie sich von den folgenden Überlegungen leiten:

Verlängerung als Übergangslösung

Die 1985 eingeführte Abgabe trägt dazu bei, die Kosten des Schwerverkehrs zu decken. Die ausländischen Lastwagen werden ebenfalls erfasst. Es wäre verfehlt, auf dieses Mittel der Verkehrspolitik ersatzlos zu verzichten. Der Bund ist auf die Einnahmen aus dieser Abgabe angewiesen, und diese ist auch ein Schritt zur Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Bahn. Die heutige pauschal erhobene Abgabe soll deshalb bis 2004 verlängert werden. In der Zwischenzeit will der Bundesrat sie durch eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe ersetzen, die nach Möglichkeit mit Europa koordiniert werden soll (dritte Vorlage).

Anpassung an die Teuerung

Seit 1985 kostet die Schwerverkehrsabgabe unverändert je nach Gewicht der Lastwagen und Anhänger zwischen 500 und 3000 Franken pro Jahr. Seither ist aber eine Teuerung von mehr als 30 Prozent eingetreten. Deshalb sollen die Abgabesätze nun auf den 1. Januar 1995 auf 650 bis 4000 Franken angehoben werden. Fahrzeuge aus dem Ausland bezahlen eine Tagespauschale. Auch deren Höhe soll angepasst werden. Die Erhöhung der Abgabe ist für die Transportunternehmen durchaus verkraftbar und wird sich kaum auf die Warenpreise auswirken.

Was bringt die Vorlage?

- Die Schwerverkehrsabgabe soll grundsätzlich unverändert beibehalten werden.
- Neu sollen die Sätze an die Teuerung angepasst werden.
- Die Erträge sollen nicht mehr für die allgemeine Bundeskasse, sondern in erster Linie für Strassenzwecke verwendet werden.
- Die Kantone sollen an den Erträgen aus dieser Abgabe beteiligt werden.
- Eine spätere Anpassung an die Teuerung untersteht dem fakultativen Referendum.
- Die pauschale Abgabe ist bis 2004 befristet. Sie soll in Koordination mit der EG durch eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzt werden (dritte Vorlage).

Zweckgebundene Einnahmen

Die Schwerverkehrsabgabe brachte der Schweiz Einnahmen in der Grössenordnung von 112 Mio. (1985) bis 136 Mio. Franken (1992). Dieses Geld gelangte bisher in die allgemeine Bundeskasse. Inskünftig sollen die Automobilisten vermehrt davon profitieren, denn die Abgabe wird in erster Linie dem Strassenverkehr zugutekommen. Damit wird der Gebührencharakter unterstrichen.

Schwerverkehrsabgabe in der EG

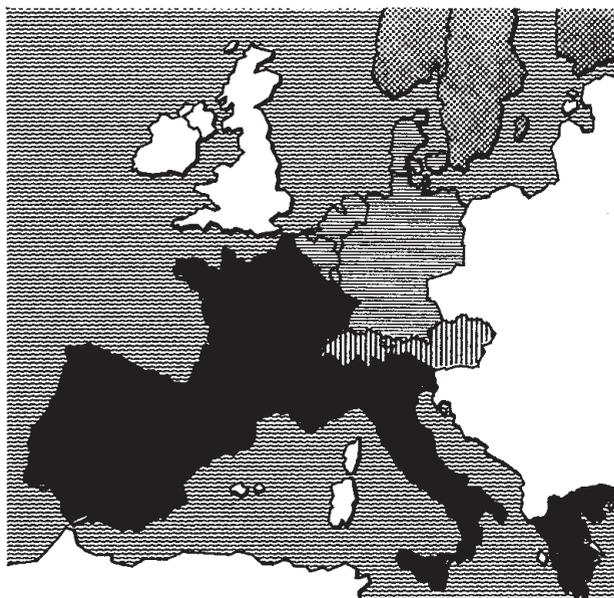
In Frankreich, Italien, Spanien, Portugal und Griechenland müssen Lastwagen bereits heute Autobahngebühren zahlen. Die EG hat beschlossen, dass ab 1995

auch in Deutschland, Dänemark, Holland, Belgien und Luxemburg eine Schwerverkehrsabgabe, die sogenannte Euro-Vignette, erhoben wird. Sie entspricht weitgehend unserer pauschalen Schwerverkehrsabgabe.

Die Beratungen im Parlament

Während der Ständerat die Verlängerung einstimmig guthiess, stellte sich im Nationalrat eine kleine Minderheit gegen die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe. Sie machte geltend, der Schwerverkehr bezahle schon genug. Einige lehnten die Anpassung an die Teuerung ab, weil die im letzten Frühjahr beschlossene Erhöhung des Treibstoffzolles den Schwerverkehr besonders treffe. Die Mehrheit jedoch unterstützte den Standpunkt des Bundesrates.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe gutzuheissen.



Abgaben auf dem Schwerverkehr im westeuropäischen Vergleich:

-  Autobahngebühren
-  Schwerverkehrs- bzw. Kilometerabgabe
-  Sonderabgabe auf Dieselöl
-  Euro-Vignette (ab 1.1.95)

Dritte Vorlage: Künftige Schwerverkehrsabgabe

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

vom 18. Juni 1993

I
Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{quater}

¹ Der Bund kann auf dem Schwerverkehr eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe erheben. Die Abgabe darf nur erhoben werden, soweit der Schwerverkehr der Allgemeinheit Kosten verursacht, die nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckt sind.

² Der Reinertrag der Abgabe darf die ungedeckten Kosten nicht übersteigen. Er ist zur Deckung von Kosten zu verwenden, die im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen.

³ Die Kantone sind am Reinertrag zu beteiligen. Bei der Bemessung dieser Anteile sind die besonderen Auswirkungen der Abgabe in Berg- und Randgebieten zu berücksichtigen.

II
Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

Was bringt die Vorlage?

- Der Bund erhält die Kompetenz, die pauschal erhobene Schwerverkehrsabgabe durch eine verursachergerechtere Abgabe zu ersetzen.
- Die künftige Schwerverkehrsabgabe soll nicht nur das Fahrzeuggewicht, sondern auch die geleisteten Kilometer oder den Treibstoffverbrauch berücksichtigen.
- Sie soll nicht nur die Kosten für die Strassen, sondern auch externe Kosten des Schwerverkehrs berücksichtigen (z.B. für Schäden durch Lärm, Abgase und Unfälle).
- Die Erträge sollen für Strassenzwecke und zum Ausgleich der externen Kosten verwendet werden.
- Allfälligen Auswirkungen der Abgabe auf Berg- und Randgebiete wird Rechnung getragen.
- Das Erhebungssystem soll nach Möglichkeit mit der EG koordiniert werden.

Stellungnahme des Bundesrates

Bei der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (zweite Vorlage) handelt es sich nur um eine Übergangslösung. Der Bund möchte diese durch eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe ersetzen, welche die Verursacher gerechter belastet. Der neue Verfassungsartikel ermächtigt den Bund dazu. Die künftige Abgabe soll nach Möglichkeit mit der Entwicklung in Europa harmonisiert werden. Der Bundesrat befürwortet die Vorlage aus folgenden Gründen:

Gerechteres System

Unsere heutige Schwerverkehrsabgabe wird pauschal erhoben und berücksichtigt weder die Zahl der gefahrenen Kilometer noch den dabei verbrauchten Treibstoff. Deshalb soll sie später durch ein gerechteres System ersetzt werden, das nicht nur vom Gewicht der Fahrzeuge, sondern auch von der Fahrleistung oder vom Treibstoffverbrauch ausgeht.

Internationale Koordination

Mit dem Transitabkommen konnte die Schweiz Einfluss auf die europäische Verkehrspolitik nehmen. Die modernisierte Schwerverkehrsabgabe wird ein weiterer Beitrag unseres Landes an eine Verkehrspolitik sein, welche für einen besseren Ausgleich zwischen Strasse und Schiene sorgt. Die modernisierte Abgabe soll aber nach Möglichkeit in Koordination mit der EG eingeführt werden.

Welche Kosten verursacht der Schwerverkehr?

Der Schwerverkehr verursacht nicht nur Kosten für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb von Strassen. Er hat auch Kosten zur Folge, welche unter anderem durch Lärm, Abgase oder Unfälle entstehen. Für

einen grossen Teil solcher externer Kosten (zum Beispiel für Gebäudeschäden, Arbeitsausfälle usw.) kommt der Schwerverkehr bisher nicht auf. In Zukunft sollen diese Kosten vermehrt den Verursachern statt der Allgemeinheit angelastet werden.

Sinnvolle Verlagerung auf die Schiene

Die geplante moderne Schwerverkehrsabgabe wird die längeren Fahrten verteuern. Wer viel fährt, zahlt auch mehr. Sie wird also verursachergerecht sein. Die Leerfahrten nehmen dadurch ab, womit die Strasse vermehrt den Automobilisten zur Verfügung steht. Zudem fördert die Abgabe eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Dieses Vorgehen ist sinnvoller als weitere Gebote und Verbote. Die Auslastung der künftigen Neuen Alpentransversale (NEAT) wird auf diese Weise mit marktkonformen Mitteln gesteigert.

Randregionen und Berggebiete werden berücksichtigt

In den Berg- und Randgebieten ist häufig nur der Strassentransport möglich, weil Schienenanschlüsse fehlen oder überdurchschnittlich lange Zufahrten bedingen. Die künftige Schwerverkehrsabgabe darf sich nicht zum Nachteil dieser Regionen

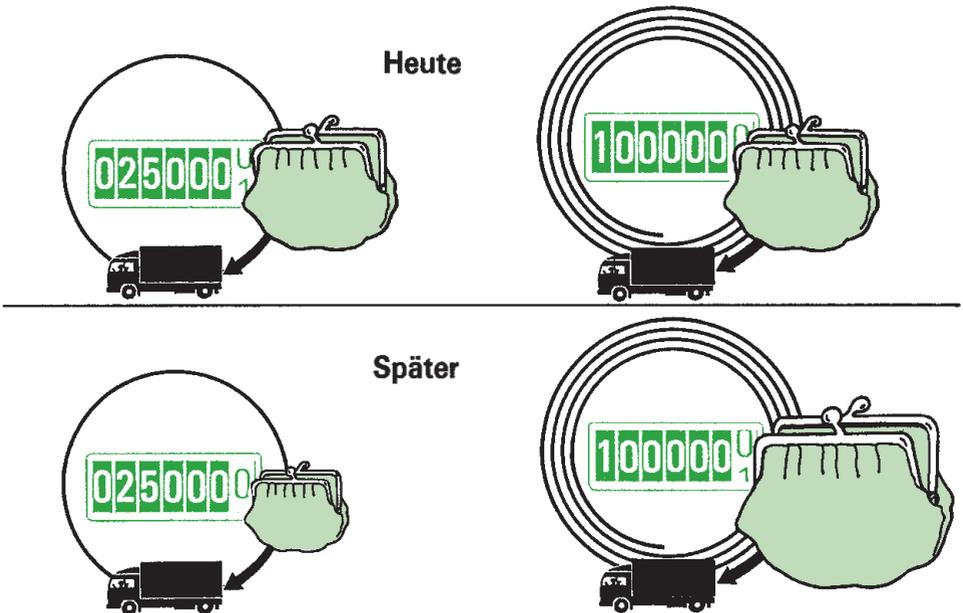
auswirken. Der vorgeschlagene Verfassungstext erlaubt einen finanziellen Ausgleich zugunsten der Rand- und Berggebiete.

Die Beratungen im Parlament

Im Parlament war eine Minderheit der Ansicht, es werde «Verfassungsgebung auf Vorrat» betrieben. Noch sei unklar, welche Lösung die EG schliesslich treffen

werde. Die grosse Mehrheit stimmte jedoch der Vorlage zu, auch im Bewusstsein, dass es noch ein Gesetz braucht, das dem fakultativen Referendum untersteht, so dass die Mitsprache des Volkes gewährleistet bleibt. Das Parlament wollte auch deutlich machen, dass die Abgabe sowohl nach der Fahrleistung als auch aufgrund des Treibstoffverbrauchs bemessen werden kann.

Bundesrat und Parlament empfehlen, den Verfassungsartikel für eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe gutzuheissen.



Die bisherige Schwerverkehrsabgabe (oben) wird pauschal nach Gewicht erhoben. Sie kostet gleich viel für wenig und für viele Fahrten. Sie soll durch eine verursachergerechtere Abgabe (unten) ersetzt werden: Wer mehr fährt oder mehr Treibstoff braucht, muss entsprechend mehr bezahlen. Die pauschale Gebühr soll so lange weitergeführt werden, bis sie durch die künftige Abgabe ersetzt werden kann.

Vierte Vorlage:

Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»



Die Abstimmungsfrage lautet:

- Wollen Sie die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» annehmen?

Das Wichtigste in Kürze

Die Bedeutung der Alpen

Die Alpen sind für unser Land historisch, wirtschaftlich und kulturell von herausragender Bedeutung. Durch unsere Alpen führen die kürzesten Verbindungen zwischen Nord und Süd. Damit sind wir seit Jahrhunderten am Handel und Verkehr in Europa beteiligt. Die Alpen sind auch ein schützenswerter Erholungsraum für uns und für viele Touristen aus der ganzen Welt.

Bund schützt die Alpen

Angesichts der wachsenden Belastung durch den internationalen Verkehr hat der Bund in den letzten Jahren eine ganze Reihe von wirkungsvollen Schutzmassnahmen getroffen, die den Verkehr in Grenzen halten: Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie 28-Tonnen-Limite für Lastwagen, Transitabkommen mit den EÜ-Ländern, Huckepack-Korridor am Gotthard, Beschluss zum Bau der umweltfreundlichen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), Schwerverkehrsabgabe usw. Diese Massnahmen werden auch in Zukunft viel zu einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und damit zum Schutz der Alpen beitragen.

Was will die Alpen-Initiative?

Die Initiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr», die 1990 mit 107 570 Unterschriften eingereicht

worden ist, will den alpenquerenden Transitgüterverkehr von Grenze zu Grenze nur noch auf der Schiene zulassen. Innerhalb einer Übergangsfrist von zehn Jahren hat die Bahn die Kapazität und Infrastruktur für den Transport aller Transitgüter bereitzustellen. Zudem will die Initiative den Bau oder Ausbau von Haupt- und Nationalstrassen im Alpenraum untersagen, soweit diese auch dem Güter- und Personentransitverkehr dienen. Heute werden bereits 90 Prozent des alpenquerenden Gütertransitverkehrs durch die Schweiz mit der Bahn befördert.

Überlegungen von Bundesrat und Parlament

Die von der Initiative vorgeschlagenen Massnahmen werden nach Auffassung von Bundesrat und Parlament den heutigen Verhältnissen nicht gerecht. Die Initiative trifft vor allem das Ausland und dürfte dort schwerwiegende Gegenmassnahmen gegen die Schweiz provozieren. Nicht nur unser eigenes Transportgewerbe, sondern unsere gesamte Wirtschaft würde Schaden nehmen. Zudem schafft die Initiative regionale Ungerechtigkeiten und Probleme bei der praktischen Durchführung. Nicht die Zwangsmassnahmen der Initiative, sondern die Verkehrspolitik des Bundesrates und insbesondere ein attraktives Angebot der Bahnen sind die Mittel, mit denen ein echter Schutz der Alpen vor dem wachsenden Verkehr erreicht werden kann.

Abstimmungstext

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»

vom 18. Juni 1993

Art. 1

¹ Die Volksinitiative vom 11. Mai 1990 «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

² Die Volksinitiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{sexies}

¹ Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

² Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

³ Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Übergangsbestimmungen Art. 21

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36^{sexies} Absatz 2 abgeschlossen sein.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative zu verwerfen.

Was bringt die Alpen-Initiative?

- Die Initiantinnen und die Initianten wollen das Alpengebiet vor den schädlichen Belastungen des Transitverkehrs schützen.
- Der alpenquerende Transitgüterverkehr soll innert zehn Jahren auf die Schiene verlagert werden; unumgängliche Ausnahmen sind zulässig.
- Im Alpengebiet dürfen Strassen, soweit sie auch dem Güter- oder Personen-transitverkehr dienen können, nicht mehr gebaut oder ausgebaut werden; ausgenommen bleiben Ortsumfahrungsstrassen.

Argumente des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee begründet sein Volksbegehren wie folgt:

«Über 2500 Lastwagen fahren heute jeden Werktag durch den Gotthard – die Hälfte davon im Transit. Laut Prognosen des Bundes wird die Zahl der Lastwagen bis zur Jahrtausendwende auf gegen 6000 ansteigen.

Abgase und Lärm der Lastwagenflut senken die Lebensqualität in den betroffenen Regionen. Die Menschen, vorab Kinder und ältere Personen, leiden an Atemwegserkrankungen und Schlafstörungen. Die Schutzwälder im Gebirge werden geschwächt.

Transitgüter gehören auf die Bahn!

Für die Feinverteilung von Gütern in der Schweiz sind Lastwagen unentbehrlich. Im alpenquerenden Transitverkehr gibt es aber eine umweltfreundlichere Lösung: die Eisenbahn. Darin sind sich die führenden Politiker in Europa einig.

Die Schweiz investiert zur Zeit Milliarden in den Huckepack und in die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Damit sind die Schweizer Bahnen heute und in Zukunft in der Lage, den gesamten Gütertransit von der Strasse aufzunehmen.

Die Verlagerung läuft (heute noch) verkehrt!

Leider sieht der Verkehrsalltag anders aus: Trotz Rezession, 28-Tonnen-Limite und Transitvertrag hat der alpenquerende Güterverkehr auf der Strasse in dreieinhalb Jahren (vom 1.1.90 bis zum 30.6.93) um 40 Prozent zugenommen. Im gleichen Zeitraum nahm der Gütertransit auf der Bahn um nicht weniger als 25 Prozent ab.

Diese Fehlentwicklung wird weitergehen, bis der Bund die verfassungsrechtliche Kompetenz erhält, die Transitgüter tatsächlich auf die Schiene zu verlagern. Die Alpen-Initiative gibt dem Bund den verfassungsmässigen Auftrag zur Verlagerung.

Die Alpen-Initiative schafft Arbeitsplätze und entlastet die Umwelt!

- Die Verlagerung der Transit-Lastwagen auf die Schiene erhöht die Verkehrssicherheit der übrigen Strassenbenützer.
- Wertvolle Arbeitsplätze bei der Bahn bleiben erhalten und werden gestärkt.
- Die milliardenschweren Investitionen in die NEAT werden sich auszahlen.
- Die Menschen entlang der Schweizer Transitrouten können endlich aufatmen.
- Den Schutzwäldern bleibt eine zusätzliche Giftdosis erspart. Nicht nur die Einheimischen, auch die Erholungssuchenden und die Durchreisenden sind auf eine intakte Gebirgslandschaft angewiesen.

Zukunftsweisend für die europäische Verkehrspolitik

Die Alpen-Initiative stellt die Weichen für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik – in der Schweiz und in Europa. Mit der Annahme der Initiative erfüllt die Schweiz weiterhin ihre historische Rolle als Transitland. Sie leistet damit ihren aktiven Beitrag zur Lösung der europäischen Verkehrsprobleme.»

Stellungnahme des Bundesrates

Das Ziel der Initiative, der Schutz der Alpen, ist auch für den Bund ein wichtiges Anliegen. Bundesrat und Parlament streben dieses Ziel aber mit einer ganzheitlichen Verkehrspolitik an und nicht mit Zwangsmassnahmen. Die Initiative würde politisch und wirtschaftlich schädliche Gegenmassnahmen des Auslandes provozieren. Der Bundesrat lehnt die Initiative insbesondere aus folgenden Gründen ab:

Wirksame Verkehrspolitik des Bundes

Auch für den Bundesrat ist der Schutz des Alpengebietes und seiner Bevölkerung ein wichtiges Anliegen. Er möchte dies aber nicht mit den einseitigen, nur für die Alpenregion gültigen Zwangsmassnahmen der Initiative erreichen, sondern durch eine umfassende und wirksame Verkehrspolitik. Mitte der achtziger Jahre wurde von der Schweiz die Zulassung der 40-Tonnen-Fahrzeuge verlangt. Dies war ein Hauptgrund für die Initiative. Der Bund hielt aber mit Erfolg an der 28-Tonnen-Limite sowie am Nacht- und Sonntagsfahrverbot fest. Diese Massnahmen wurden im Transitabkommen international anerkannt. Ebenso wirksam ist der Huckepack-Korridor, der am Gotthard gebaut worden ist und die Gütertransportkapazität verdreifacht. Zudem wurde der Bau der umweltfreundlichen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) beschlossen. Damit werden die Kapazitäten geschaffen, um den Verkehr längerfristig auf der Schiene zu bewältigen.

Die Initiative geht zu weit

Der Verkehr ist für das Transitland Schweiz wichtig und hat uns auch viel gebracht. Was wäre die Schweiz heute ohne Gotthard-Tunnel? Die Initiative fordert Zwangsmassnahmen, die nicht zu verantworten

sind, denn auch die künftige Nutzung der NEAT kann ohne Zwang gefördert werden. Mit dem Bau der NEAT, die einen erheblichen Zeitgewinn erlauben wird, mit einer internationalen Abstimmung der Fahrpläne und mit durchgehenden Zugverbindungen wird die Schiene wesentlich attraktiver. Der Bundesrat will zur Steuerung des Verkehrs lieber marktkonforme Mittel einsetzen als Gebote und Verbote. Eine solche Massnahme ist die leistungs- oder verbrauchsabhängige Schwerverkehrsabgabe (3. Vorlage).

Ökologische Wirkung fragwürdig

Die Initiative kann die ausländischen Transporteure nicht zwingen, tatsächlich die Schiene zu benutzen. Viele Lastwagen würden auf eine Fahrt durch die Schweiz auf der Schiene verzichten und unser Land via Frankreich oder Österreich umfahren, wodurch längere Fahrdistanzen entstünden und die Umweltbilanz insgesamt schlechter ausfiele. 1992 wurden 24 Mio. Tonnen Güter durch die schweizerischen Alpen befördert. Die Massnahmen der Initiative würden davon nur 2 Mio. Tonnen erfassen. Der ebenso grosse binnenschweizerische Verkehr sowie der Import-/Exportverkehr wären nicht betroffen. Von sämtlichen Fahrzeugen, die über die Alpenstrassen fahren, würden nur vier Prozent von der Strasse ferngehalten.

Gegenmassnahmen des Auslandes

Die Initiative verhindert praktisch die Durchfahrt ausländischer Transporteure durch die Schweiz. Diese würden damit gegenüber den schweizerischen Camionneuren benachteiligt. Die Initianten lassen dabei ausser acht, dass auch wir auf die Verkehrswege des Auslands angewiesen sind. Wir müssten damit rechnen, dass das Ausland gegenüber unserem eigenen Transportgewerbe mit gleichen Massnahmen reagieren würde. Unser mangelndes Verständnis gegenüber den ausländischen Transportbedürfnissen würde allgemein unseren Beziehungen mit dem Ausland schaden, und die gesamte schweizerische Wirtschaft wäre betroffen. Die Initiative steht zudem im Widerspruch zu mehreren internationalen Abkommen.

Probleme bei der Durchführung

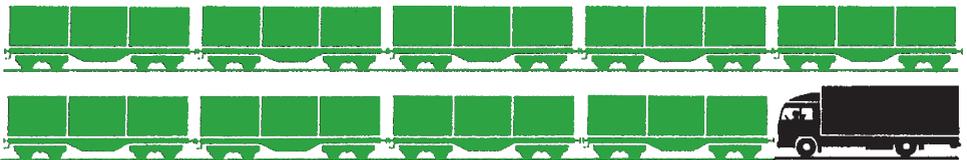
Die Initiative würde auch Probleme bei der praktischen Durchführung schaffen, denn

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, die Alpen-Initiative abzulehnen.

Lastwagen für den Transit lassen sich äusserlich nicht von andern Lastwagen unterscheiden. Wir müssten an der Grenze aufwendige Kontrollen durchführen. Dafür wäre ein unverhältnismässiger Verwaltungsaufwand erforderlich.

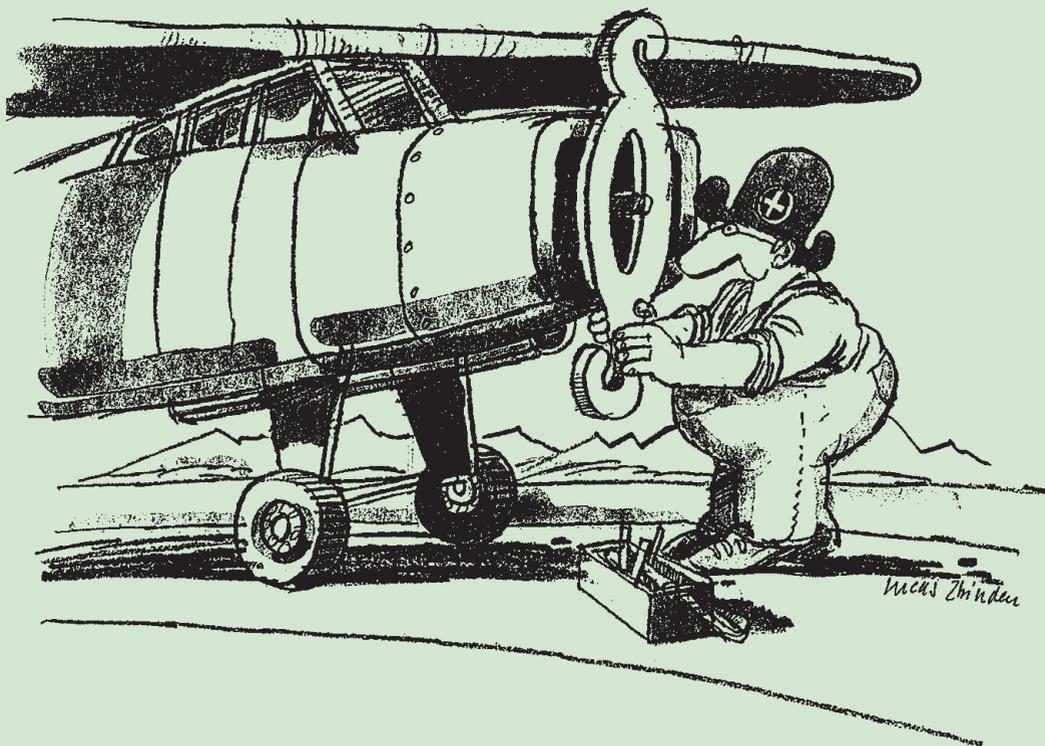
Regionale Ungerechtigkeiten

Die Initiative konzentriert den Schutz vor Verkehrsbelastungen nur auf das Alpengebiet. Die Strassen des Mittellandes mit ihrem rund zehnmal höheren Verkehranteil werden nicht erfasst. Andererseits benachteiligt das geforderte Ausbaubeschränkung für Transitstrassen im Bergkanton. Das Nationalstrassennetz im Wallis bliebe unvollendet, und der Ausbau von Hauptstrassen im Alpengebiet würde behindert. Damit würde die Initiative den touristischen und gewerblichen Verkehr treffen und eine vernünftige wirtschaftliche Entwicklung der Berggebiete erschweren. Auch die Verkehrssicherheit wäre gefährdet.



Rund 90 Prozent der Transitgüter werden bereits heute mit der Bahn durch die Schweizer Alpen befördert. Zum Vergleich: In Österreich und Frankreich beträgt der Bahnanteil am alpenquerenden Transitverkehr lediglich rund 20 Prozent.

Fünfte Vorlage: Änderung des Luftfahrtgesetzes



Die Abstimmungsfrage lautet:

- Wollen Sie die Änderung vom 18. Juni 1993 des Luftfahrtgesetzes annehmen?

Das Wichtigste in Kürze

Die schweizerische Zivilluftfahrt

Die Schweiz als Binnenland ist auf gute Luftverkehrsverbindungen mit dem Ausland angewiesen. Nur so können unsere Wirtschaft und unsere Fluggesellschaften ihre internationale Konkurrenzfähigkeit behaupten. Die Bedeutung des Luftverkehrs wird noch weiter zunehmen. Die internationale und insbesondere die europäische Luftfahrt stehen vor neuen Entwicklungen. Im Inland brauchen wir zudem eine leistungsfähige Transport- und Rettungsfliederei; der Nachwuchs an qualifiziertem Luftfahrtpersonal muss ebenfalls sichergestellt werden. Unsere heutigen gesetzlichen Bestimmungen genügen nicht mehr. Sie sind an die Erfordernisse der Zeit anzupassen.

Ziele der Revision

Die Revision vom 18. Juni 1993 schafft neue Rahmenbedingungen für eine zeitgerechte und kontrollierte Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt. Sie bringt namhafte Verbesserungen beim Rechtsschutz und schafft die Grundlage zur Erhebung schadstoffabhängiger Landegebühren. Das Schwergewicht liegt indessen bei Flugplatz- und Flugsicherungsanlagen. Neu soll deren Konzessionierung und Bewilligung einheitlich durch den Bund erfolgen, denn gemäss Verfassung ist Luftfahrt Sache des Bundes. Damit wird eine gesamtschweizerische Luftfahrtpolitik möglich. Zudem können Verfahrensabläufe

einfacher und verständlicher gestaltet, unnötige Doppelspurigkeiten und Kompetenzstreitigkeiten vermieden werden.

Im weiteren soll der Bund in bestimmten Fällen – sofern es die Finanzlage gestattet – zinsgünstige Darlehen für die zeitgemässe Anpassung bestimmter Anlagen, aber auch für Vorkehren zum Schutze der Umwelt gewähren können. Das Gesetz sieht diese Unterstützung nur als Möglichkeit, nicht aber als Verpflichtung vor.

Warum das Referendum?

Das Referendum richtet sich dagegen, dass der Bund bei den Flugplatzbewilligungsverfahren eine grössere Rolle spielt und Darlehen gewähren kann. Nach Ansicht des Referendumskomitees führen Darlehen unweigerlich zu Subventionen für die Luftfahrt. Befürchtet wird auch ein Abbau der demokratischen Rechte der Anwohner und der Rechte der Gemeinden und Kantone.

Überlegungen von Bundesrat und Parlament

Bundesrat und Parlament empfehlen die Gesetzesrevision zur Annahme. Sie erachten es als notwendig, die Stellung des Bundes im Interesse einer gesamtschweizerischen Luftfahrt- und Verkehrspolitik zu stärken. Die Revision abzulehnen hiesse im übrigen auch, das Inkrafttreten von zahlreichen unbestrittenen Verbesserungen zu verhindern.

Welches sind die wesentlichen Punkte der Gesetzesrevision?

- **Luftverkehrsabkommen**, wie sie von der Schweiz mit über 100 Staaten abgeschlossen wurden, können künftig vom Bundesrat in Kraft gesetzt werden; das Parlament wird entlastet.
- **Technische Sicherheits-Vorschriften**, welche im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder der Zusammenarbeit unter den europäischen Luftfahrtbehörden ausgearbeitet werden, können rascher in Kraft gesetzt werden.
- Anstelle des Bundesrates beurteilt letztinstanzlich das **Bundesgericht** Beschwerden gegen Entscheide der Verwaltung betreffend Flugplätze und Flugsicherungsanlagen.
- Bei den **Bewilligungsverfahren für Flugplätze und Flugsicherungsanlagen** werden einheitliche Bundeszuständigkeiten und -verfahren festgelegt.
- Es können zinsgünstige **Darlehen** zugunsten der Landesflughäfen sowie von Regional- und Schulflugplätzen gewährt werden.
- Für das vom Bundesrat 1984 beschlossene **Verbot der Ultraleicht-Flugzeuge** wird eine definitive Rechtsgrundlage geschaffen.
- In den Vollziehungsvorschriften zum Gesetz sind auch **Vorschriften zum Schutze der Natur** zu erlassen.
- Nicht nur die Lärm-, sondern auch die **Schadstoffemission** der Luftfahrzeuge muss geprüft und bescheinigt werden.
- Bei der Festsetzung der **Flughafengebühren** ist neben der Lärmerzeugung auch die **Schadstoffemission** der Luftfahrzeuge zu berücksichtigen (Lenkungsfunktion).
- Die Unternehmungen der gewerbsmässigen Luftfahrt müssen ihre **Haftpflicht gegenüber den Fluggästen** sicherstellen.
- Die **Flugunfalluntersuchung** wird gestrafft, indem die Flugunfalluntersuchungskommission nur noch auf Begehren in Funktion tritt; der Verwaltungsaufwand wird erheblich reduziert.
- Für das Flugsicherungsunternehmen **Swisscontrol** wird eine klarere Rechtsgrundlage geschaffen. Zur Entlastung des Bundeshaushaltes soll das Unternehmen zudem finanziell verselbständigt werden.

Argumente des Referendumskomitees

Das Referendumskomitee macht folgende Argumente geltend:

«Der Bund will in einer Zeit wirtschaftlicher Rezession und im Widerspruch zu seinen Verpflichtungen zugunsten der Umwelt der Luftfahrt gesetzliche Privilegien und zusätzliche finanzielle Vorteile einräumen.

Das revidierte Luftfahrtgesetz führt unwiderruflich die Subventionierung der Luftfahrt ein. Artikel 101a erlaubt neu, die Bau- und Erweiterungskosten von Flughäfen und Flugplätzen bis zu einem Viertel mit Steuergeldern, d.h. mit zinsgünstigen Darlehen des Bundes, zu finanzieren. Gleichzeitig schränkt der Bund seine Unterstützung des regionalen Schienenverkehrs ein, der doch viel umweltfreundlicher und allen nützlich ist. Die Eisenbahnen sind heute gezwungen, Strecken stillzulegen, den Taktfahrplan in Frage zu stellen und die Tarife zu erhöhen. Niemand bestreitet aber, dass die ökologische Bilanz klar zugunsten der Schiene ausfällt. Auf kurzen Strecken (bis 400 km) verbraucht das Flugzeug rund sechsmal mehr Energie pro Person und Kilometer als die Eisenbahn und verursacht eine rund fünfmal grössere Umweltverschmutzung. Sowohl aus wirtschaftlichen wie ökologischen Gründen ist es zweckmässiger, diese Strecken dem Schienenverkehr vorzubehalten, als den die Umwelt viel stärker verschmutzenden Luftverkehr zu subventionieren, der erst noch die Eisenbahn konkurrenziert. Jeder für die Luftfahrt bestimmte Bundesbeitrag wird zwangsläufig bei der Finanzierung anderer Transportmöglichkeiten fehlen.

Dieses Gesetz schränkt die demokratischen Rechte der Anwohner und die Rechte der Gemeinden und Kantone ein. Die neuen Artikel 37a und 37b berauben die Kantone ihrer Zuständigkeit für die Planung der Flugplätze anhand der Richtpläne und der Raumplanung. Diese Aufgabe soll beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zentralisiert werden, dessen Politik darin besteht, die Luftfahrt auch gegen die Interessen der Anwohner und der betroffenen Regionen zu fördern. Diese einseitige Politik wird dazu beitragen, die Flugplatzdichte in der Schweiz, die ohnehin weltweit zu den höchsten gehört, noch zu verstärken.

Will man das Recht auf Anhörung preisgeben und zudem dafür erst noch bezahlen müssen? Bei diesem Referendum geht es nicht darum, zur Luftfahrt ja oder nein zu sagen. Es geht vielmehr darum, der Luftfahrt den ihr zukommenden Platz einzuräumen. Die schweizerische Politik, die auf dem Grundsatz der Marktwirtschaft beruht, muss bei allen Transportarten Kostenwahrheit anstreben. Die Luftfahrt, mit ihrer ungünstigen ökologischen Bilanz, darf sich dieser allgemeinen Forderung nicht entziehen. Deshalb gilt es, mit einem Nein für eine umfassende Verkehrspolitik und gegen missbräuchliche Subventionen zu stimmen.»

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat erachtet die Anpassung des Luftfahrtgesetzes an die heutigen Erfordernisse als notwendig und dringend. Er befürwortet die Vorlage insbesondere aus folgenden Gründen:

Offene Schweiz

Ein gut funktionierender Luftverkehr zählt zu den Grundvoraussetzungen jedes entwickelten Landes. Wir brauchen mehr denn je gute und rasche Luftverkehrsverbindungen. Es ist nach wie vor ein Ziel unserer Luftfahrtpolitik, die Verbindungen mit den wichtigsten Zentren in der ganzen Welt sicherzustellen.

Luftfahrt als Wirtschaftsfaktor

Der Luftverkehr ist heute für Geschäft, Tourismus und Reisen sowie beim kulturellen Austausch nicht mehr wegzudenken. Er hilft mit, Wohlstand und Arbeitsplätze zu sichern. Gute Flugverbindungen sind heute eine wichtige Standortvoraussetzung für Industrie- und Dienstleistungsbetriebe, für Forschung und Wissenschaft. Lässt man sie verkümmern, gefährdet man die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, die Arbeitsplätze und den Wohlstand. Dem Luftverkehr fällt es infolge zunehmender Überlastung unserer Flughäfen und Luftstrassen immer schwerer, seine Stärken auszunutzen und seine volkswirtschaftlichen Aufgaben im Verbund mit anderen Verkehrsträgern zu erfüllen.

Umweltgerechtes Wachstum

Luftverkehr ist Teil der gesamten Verkehrswirtschaft. Die Nachfrage der Bevölkerung nach Transportleistung wird weiter zunehmen. Wir müssen mit einem zeitgemässen Gesetz dafür sorgen, dass das Wachstum

geordnet und umweltgerecht erfolgt. So enthält das revidierte Gesetz zum Beispiel die Grundlage für Lenkungsabgaben in Form von schadstoffabhängigen Landegebühen und schafft für das geltende Verbot von Ultraleicht-Flugzeugen eine definitive Rechtsgrundlage.

Weitsichtige Flugplatzpolitik

Unsere Flugplätze, insbesondere die Landesflughäfen in Genf, Basel und Zürich, sind lebenswichtige Tore zur Welt. Sie müssen offen bleiben. Aber auch die kleineren Flugplätze erfüllen in den Regionen wichtige Funktionen für den Tourismus und in der Ausbildung von Piloten. Wir müssen diese Luftfahrt-Infrastruktur optimal nutzen und dafür sorgen, dass sie rechtzeitig an neue Entwicklungen angepasst wird.

Einfachere Bewilligungsverfahren

Die zunehmende Regeldichte auf allen Stufen ruft zwingend nach einer Konzentration und Straffung der Zuständigkeiten und Verfahren. Dies gilt auch für die Zivilluftfahrt. Der administrative Aufwand bei Bund, Kantonen und Gemeinden wird mit dem neuen Gesetz verringert.

Mitspracherecht von Kantonen und Gemeinden gesichert

Die Kompetenz in der Zivilluftfahrt liegt verfassungsmässig beim Bund. Mit dem

Luftfahrtgesetz ist der Bund für Bewilligungen und Konzessionierungen von Flugplatz- und Flugsicherungsanlagen zuständig. Trotzdem ist im neuen Luftfahrtgesetz das Mitsprache- und Mitwirkungsrecht von Kantonen und Gemeinden gewährleistet. Diese und weitere betroffene Kreise müssen angehört werden; ihr Einsprache- und Beschwerderecht bleibt unangetastet. Zudem wird zurzeit unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden und weiterer interessierter Kreise ein schweizerisches Flugplatzkonzept erarbeitet. Das Konzept wird auch Angaben über die Planung und Abstimmung im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung von Kantonen und Gemeinden enthalten.

Entwicklung nötigenfalls steuern

Nach dem Gesetz soll der Bund – sofern es die Finanzlage gestattet – an die Verbesserungen von bestimmten, im öffentlichen Interesse liegenden Luftfahrtanlagen zinsgünstige Darlehen gewähren können; aufgrund seiner Budgethoheit entscheidet darüber das Parlament. Bundesrat und Parlament betrachten dies als geeignetes Mittel, dem Bund einen angemessenen Einfluss auf die Gestaltung des Luftverkehrs und die Entwicklung der Infrastruktur zu verschaffen. Nötigenfalls kann der Bund damit aber auch ungesunde Entwicklungen im Luftverkehr bremsen.

Flugzeug und Bahn ergänzen einander bestens

Die Förderung der Luftfahrt geht nicht auf Kosten der Bahn. Mit dem neuen Gesetz soll dem Bund lediglich ein zusätzliches Instrument zur Steuerung von Entwicklungen und zur Gewährleistung einer einheit-

lichen Flugplatzpolitik gegeben werden. Dem Luftverkehr soll im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln eine sinnvolle Funktion zugewiesen werden. Die Gegner der Gesetzesrevision behaupten, der Luftverkehr konkurrenzieren auf kürzeren Strecken die Bahn. Dies sei in einer Zeit, in der bei der Bahn Abstriche gemacht werden müssten, verfehlt. Nun ist aber beim Vergleich zwischen Flugzeug und Bahn nicht die Distanz das massgebende Kriterium, sondern die Reisezeit. Für einen Grossteil der europäischen Flugverbindungen kann die Bahn in bezug auf die Reisezeit (noch) keine echte Alternative anbieten. Dort, wo sie es kann, hat das Flugzeug keine grosse Chance mehr.

Weitere Verbesserung der Flugsicherheit

Mit dem neuen Luftfahrtgesetz können wir auch internationale Sicherheitsvorschriften zugunsten von Passagieren und Dritten am Boden schneller übernehmen. Dadurch können wir unseren anerkannt hohen Sicherheitsstandard halten und mit der rasanten technischen Entwicklung in der Zivilluftfahrt mithalten sowie unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Referendum gefährdet das ganze Paket

Sollte die Änderung des Luftfahrtgesetzes abgelehnt werden, könnten auch die zahlreichen unbestrittenen Verbesserungen nicht in Kraft treten. Dringend notwendige Anpassungen, namentlich im Interesse der Flugsicherheit, der Wettbewerbsfähigkeit und einer umweltgerechten Luftfahrt, würden verhindert. Wir bekämen dies in den nächsten Jahren sicher schmerzlich zu spüren.

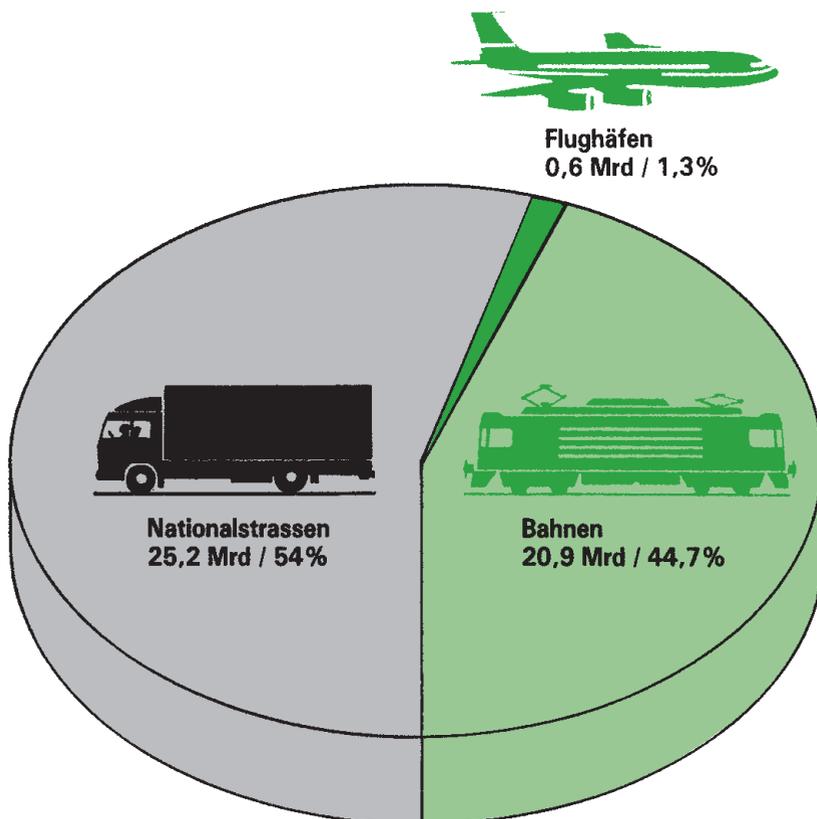
Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, das revidierte Luftfahrtgesetz anzunehmen.

Wussten Sie,

- **dass** 1992 auf unseren Flughäfen über 20 Millionen Passagiere abgefertigt worden sind;
- **dass** auf den Landesflughäfen und Regionalflugplätzen rund 27 000 vollzeitbeschäftigte Personen arbeiten;
- **dass** der Flughafen Genf 1992 von über 40 Fluggesellschaften des Linienverkehrs angeflogen worden ist und dadurch mit 110 Städten in 59 Ländern verbunden war;
- **dass** der Flughafen Zürich rund 5,4 Prozent an das zürcherische Volkseinkommen leistet;
- **dass** mehr als 90 Prozent der Flugtreibstoffe für den **öffentlichen** Luftverkehr verbraucht werden;
- **dass** die Swissair-Flotte für den Transport eines Passagiers über eine Strecke von 100 Kilometern durchschnittlich 5 Liter Treibstoff verbraucht;
- **dass** die gesamte Luftfahrt in der Schweiz weniger als vier Prozent der Schadstoffe verursacht;
- **dass** ein Prozent der Schweizer Bevölkerung durch Fluglärm belastet ist?

Verkehrsanlagen

Infrastruktur-Investitionen des Bundes 1970-1992



Mit dem revidierten Luftfahrtgesetz hat der Bund auch in Zukunft die Möglichkeit, unsere Flughäfen mitzugestalten.

Abstimmungstext

Luftfahrtgesetz (LFG)

Änderung vom 18. Juni 1993

I

Das Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (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 schweizerischen
Lufttraumes
1. 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.

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

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

1a. Luftverkehrsabkommen

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

Art. 3b

1b. Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden

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 und die Organisation der Bundesrechtspflege Beschwerde erhoben werden.

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

5. Anhänge zum Übereinkommen von Chicago und europäische Zusammenarbeit

Art. 6a

¹ Der Bundesrat kann ausnahmsweise einzelne Anhänge, einschliesslich zugehöriger technischer Vorschriften, zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 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 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.

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

Art. 18 Randtitel

III. Landungszwang

Art. 19

IV. Flüge im Ausland

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

V. Ausbildung von ausländischem Luftfahrtpersonal und Wartung von ausländischen Fluggeräten

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

VI. Besondere Vorkommnisse

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

VII. Luftpolizei

Art. 22 Randtitel

VIII. Flugunfälle
1. Rettungs- und Bergungsdienst

Art. 24

3. Flugunfalluntersuchungen
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.

b. Büro für
Flugunfallun-
tersuchungen

Art. 25

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.

c. Flugunfall-
kommission

Art. 26

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.

d. Schlussbe-
richt, Wieder-
aufnahme und
Beschwerden

Art. 26a

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.

e. Durchfüh-
rungsvorschrif-
ten

Art. 26b

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 Bundesstrafrechtspflege 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.

Art. 27 Randtitel

IX. Gewerbsmässige Luftfahrt
1. Konzession
a. Konzessionspflicht

Art. 34

Aufgehoben

Art. 37 Randtitel und Abs. 3

2. Flugplatzkonzession und Flugplatzbewilligung
a. allgemein

³ *Aufgehoben*

Art. 37a

b. Verfahren bei öffentlichen Flugplätzen (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 1979 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.

Art. 37b

c. Verfahren bei allen anderen Flugplätzen (Flugfelder)

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 1979 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 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.

5. Weitere Vorschriften

Art. 74

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 summenmässiger 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) versichert sind, unter Vorbehalt von Artikel 44 UVG gewahrt. Den Versicherern 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 Strafgesetzbuches ist anwendbar.

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 gewerbmässigen 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 Bundesrat 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 1971 und die Schlussbestimmungen der Änderung vom 14. Dezember 1984 des Luftfahrtgesetzes;

- b. der Bundesbeschluss vom 28. September 1962 über die Genehmigung einiger Änderungen des Lufttransportreglementes;
- c. der Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1972 über die Förderung des Flieger- und des Fernspäher-Nachwuchses.

2. Das Arbeitsgesetz wird wie folgt geändert:

Art. 3 Bst. c und h

Das Gesetz ist ferner nicht anwendbar:

- c. auf die Besetzungen von schweizerischen Flugbetriebsunternehmen;
- h. auf Arbeitnehmer, die dem Abkommen vom 21. Mai 1954 über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer unterstehen.

3. Das Bundesrechtspflegegesetz 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 Wasserkraften 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.

Retouren an die
Einwohnerkontrolle
der Gemeinde

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Bundesrat und Parlament empfehlen den Stimmberechtigten, am 20. Februar 1994 aus den dargelegten Gründen wie folgt zu stimmen:

- **JA** zum Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe
- **JA** zum Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Weiterführung der Schwerverkehrsabgabe
- **JA** zum Bundesbeschluss vom 18. Juni 1993 über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe
- **NEIN** zur Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»
- **JA** zur Änderung vom 18. Juni 1993 des Luftfahrtgesetzes