

1922

14. Nov. 1973

Neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz und Inkraftsetzung des revidierten Luftfahrtgesetzes

- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom
26. Oktober 1973 (Beilage)
- Politisches Departement. Mitbericht vom 5. November 1973
(Beilage)
- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme
vom 12. November 1973 (Beilage)
- Departement des Innern. Mitbericht vom 10. November 1973
(Zustimmung)
- Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 13. November 1973
(Beilage)
- Militärdepartement. Mitbericht vom 12. November 1973 (Beilage)
- Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 12. November 1973
(Zustimmung)
- Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 9. November 1973
(Zustimmung)

Gestützt auf den Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und auf das Mitberichtsverfahren sowie aufgrund der Beratung hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

1. Der neuen Verordnung zum Luftfahrtgesetz wird - mit nachstehenden Aenderungen - zugestimmt:

Art. 13 Abs 2

Bei Hängegleitern, bemannten Drachen und bemannten Fesselballonen kann das Eidgenössische Luftamt die Lufttüchtigkeit in einem vereinfachten Verfahren überprüfen.

Art. 16 Abs. 3

Für die in Artikel 13 Absätze 2 und 3 genannten

Art. 17 Abs. 1

Nach "Mindestanforderungen" wird das Wort "wenigstens" eingefügt.

Art. 20 Abs. 1 Ingress

Die Verkehrsbewilligung wird entzogen: (Rest des Satzes gestrichen).

- 2 -

Art. 20 Abs. 1 Bst b

b. wenn das Luftfahrzeug den Anforderungen zur Lärmbekämpfung nicht mehr entspricht und der Mangel innert einer vom Eidgenössischen Luftamt angesetzten Frist nicht behoben worden ist;

Art. 23 Abs. 1

II. Sicherstellung der Haftpflicht

Fallschirmspringer müssen die Haftpflichtansprüche Dritter auf der Erde nach Artikel 125 Absatz 1 Buchstabe 1 sicherstellen.

Art. 27 Abs. 3

Die Worte "Vorschriften erlassen" werden durch "Weisungen erteilen" ersetzt.

Art. 29 Abs. 2

Das Wort "seiner" wird durch "ihrer" ersetzt.

Art. 35

Das Flugplatzverzeichnis wird vom Eidgenössischen Luftamt im Einvernehmen mit der Abteilung der Militärflugplätze periodisch im Bundesblatt veröffentlicht.

Art. 39 Abs. 5

Als Bst. a wird neu eingefügt:

a. das Recht zum gewerbmässigen Betrieb des Flughafens;

Die bisherigen Kennzeichen a bis g werden durch b bis h ersetzt.

Art. 43 Abs. 3

Das Wort "Departementen" wird durch "Bundesstelle" ersetzt.

Art. 95 Abs. 2

²Zugelassen sind:

a. ohne besondere Bewilligung:

- Flüge des Linienverkehrs, die gestützt auf die vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Flugpläne ausgeführt werden;
- Such- und Rettungsflüge;
- Flüge von schweizerischen Militärluftfahrzeugen.

b. mit Bewilligung des Eidgenössischen Luftamtes:

- gewerbmässige Flüge des Nichtlinienverkehrs;
- Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, ausgenommen schweizerische Militärluftfahrzeuge, oder Flüge zu polizeilichen und zu Ueberwachungszwecken.

Art. 107 Abs. 2

Das Wort "werden" wird durch "wird" ersetzt.

- 2. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Departement des Innern werden beauftragt, bis zum 31. Dezember 1975 zur Frage der Schaffung einer Lärmzone D für den Bereich der Lärmbelastung zwischen 35 und 45 NNI zu berichten und Antrag zu stellen.
- 3. Das Bundesgesetz vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes wird auf den 1. Januar 1974 in Kraft gesetzt, ausgenommen Artikel 34, welcher schon am 23. November 1973 in Kraft tritt.

Veröffentlichung:
 Amtliche Sammlung

Protokollauszug (Antrag ohne Beilagen) an:

- VED 12 (GS 2, LA 10) zum Vollzug
- BK 2 (Mz) zum Vollzug
- EPD 6 zur Kenntnis
- EDI 3 zum Vollzug
- JPD 3 zur Kenntnis
- EMD 4 " "
- FZD 9 " "
- EVD 6 " "
- EFK 2 " "
- Fin. Del. 2 " "

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

SAMUZZA

Protokoll des Luftfahrtgesetzes

1. Die Vollziehungsverordnung vom 2. Juni 1970 zum Luftfahrtgesetz (LV) des Bundes vom Jahre 1968 und revidiert wurde die technische Entwicklung der Luftfahrt und die unser Land verpflichtenden Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach wachsender Komplexität der luftrechtlichen Vorschriften zwingen dazu, sich ebenso auf der Verordnungsstufe immer wieder dem neuesten Stand anzupassen. Die Vollziehungsverordnung und auch die Besondere Verordnung des Stoffes, die sich bei revidierten zum Jahre Vollziehung ergibt, führte uns in Überwindung der im Luftgesetz des Bundes, die geltende Vollziehungsverordnung durch die Vollziehung zu ersetzen.

2. In dem nach Kapitel des Luftfahrtgesetzes

- Luftfahrzeug
- Piloten
- Luftfahrtpersonal
- Zulassung
- Verkehr, Betrieb und Betrieb
- Gewerbetätige Luftfahrt
- Luftverkehr
- Luftfahrtinformation
- Administrative Bestimmungen
- Übergang und Schlussbestimmungen

Bern, den

AusgeteiltAn den BundesratNeue Verordnung zum Luftfahrtgesetz und
Inkraftsetzung des revidierten Luftfahrtgesetzes

I

Wir unterbreiten Ihnen den Antrag, dem Entwurf für eine neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz zuzustimmen und diese zusammen mit dem Bundesgesetz vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes (BB1 1971 II 1988; FF 1971 II 1998) auf den 1. Januar 1974 in Kraft zu setzen. In einem gesonderten Antrag unterbreiten wir Ihnen im weiteren den Entwurf zu einer Verordnung über die Erhebung von Flugsicherungsgebühren. Diese Verordnung stützt sich ihrerseits auf das revidierte Luftfahrtgesetz und muss zusammen mit den beiden vorerwähnten Erlassen ebenfalls auf den 1. Januar 1974 in Kraft gesetzt werden. Sollte die neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz oder die Verordnung über die Erhebung von Flugsicherungsgebühren nicht verabschiedet werden, so könnte bis auf weiteres auch das revidierte Luftfahrtgesetz nicht in Kraft gesetzt werden.

II

Verordnung zum Luftfahrtgesetz

1. Die Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1950 zum Luftfahrtgesetz (LFV) ist im Laufe der Jahre 14 mal revidiert worden. Die technische Entwicklung der Luftfahrt und die unser Land verpflichtenden Bestrebungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation nach weitgehender Vereinheitlichung luftrechtlicher Vorschriften zwingen dazu, auch Erlasse auf der Verordnungsstufe immer wieder dem neuesten Stand anzupassen. Die Unübersichtlichkeit und auch die Unausgewogenheit des Stoffes, die sich fast zwangsläufig aus jeder Teilrevision ergibt, führte uns in Uebereinstimmung mit der Bundeskanzlei zum Entschluss, die geltende Vollziehungsverordnung durch eine Neufassung zu ersetzen.
21. In den zehn Kapiteln des beiliegenden Entwurfes
 - Luftfahrzeuge
 - Fallschirme
 - Luftfahrtpersonal
 - Bodenorganisation
 - Verkehr, Betrieb und Unterhalt
 - Gewerbsmässige Luftfahrt
 - Haftpflicht
 - Luftfahrtinformation
 - Administrative Bestimmungen
 - Uebergangs- und Schlussbestimmungen

- 2 -

ist der geltende Rechtsstoff, soweit er auf der Stufe der Verordnung zu regeln ist und unter Berücksichtigung der im Bundesgesetz vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes vorgesehenen Neuerungen, neu geordnet worden. Zahlreiche Einzelheiten, die bisher in der Vollziehungsverordnung geregelt waren, aber verhältnismässig häufig der Entwicklung angepasst werden müssen, sind in der Neufassung weggelassen worden. Sie werden auf der Stufe des Departementes zu ordnen sein, namentlich in den Erlassen, die den Verkehr, den Betrieb und den Unterhalt von Luftfahrzeugen regeln.

22. Unter den Neuerungen des Entwurfes, welche durch das revidierte Luftfahrtgesetz bedingt sind, erwähnen wir neben Artikel 5 (Eintragungen im Luftfahrzeugregister, verschärfter Nationalitätenschutz für Luftfahrzeuge, welche gewerbmässig eingesetzt werden) insbesondere die Bestimmungen, welche die Beschränkungen des Grundeigentums betreffen (56-68, Sicherheits- und Lärmzonen).

Zahlreiche Neuerungen beziehen sich auf Umweltschutz und Raumplanung. Wir verweisen auf folgende Punkte (erste Verweisung in Klammer neue LFV, Verweisung nach Doppelpunkt alte LFV):

- Ermächtigung des Luftamtes, die Eintragung eines Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister zu verweigern, wenn es den Bestimmungen über den Umweltschutz nicht entspricht (3/4);
- Strengere Voraussetzungen für die Erteilung von Flughafenkonzessionen (37/2/b und c, 38/c und f : 50 und 51);
- Ausscheidung von Lärmzonen mit abgestufter Nutzung in der Umgebung der Flughäfen (56, 61 bis 68, Einzelheiten über die Zonenordnung, insbesondere über die Ausscheidung der in Artikel 62 vorgesehenen Zonen, werden in der Verordnung über die Ermittlung von Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze geregelt, die das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement des Innern erlassen soll und die diesem Antrag im Entwurf beigelegt wird).
- Weitergehende Vorschriften mit Bezug auf Schubumkehr, Verschiebung der Abflugschwellen und Verwendung von Vorzugspisten bei der Festsetzung der An- und Abflugverfahren (34/2 : 47a/2);
- Anhörung des Amtes für Umweltschutz vor der Erteilung der Bewilligung für grössere öffentliche Flugveranstaltungen (86/1);
- Rahmenregelung über Flüge zur Nachtzeit (95 : 132);
- Verzicht auf die abschliessende Aufzählung möglicher Einschränkungen des Flugbetriebes an Sonn- und Feiertagen (96/1 : 133; nicht entsprochen worden ist einer Empfehlung der Eidgenössischen Luftfahrtkommission, nach der für Schleppflüge zu Leistungssegelflügen und zum Transport von Fallschirmspringern für Leistungssprünge keine Einschränkungen vorgesehen werden könnten);
- Einführung des weiteren Begriffes des "Umweltschutzes" anstelle des engeren Begriffes der "Lärmbekämpfung" (39/5/g : 54/4/c; 39/6 : 54/5; 43/4 : 60/2; 48/4 : 65a/4).

23. Aufgegliedert nach den Abschnitten des Entwurfes verdienen im weiteren folgende Neuerungen besondere Erwähnung:

Luftfahrzeuge und Fallschirme:

- Definition des Luftfahrzeuges (1);
- Erweiterung der Kategorie der im Luftfahrzeugregister einzutragenden Luftfahrzeuge einerseits (3/1), Konzentration der Aufsicht im Bereiche der Fallschirme auf Rettungsfallschirme (22) andererseits, letzteres als direkte Folge der allgemeinen Sparpolitik des Bundes;

- 3 -

- Ermächtigung des Luftamtes, die Eintragung eines Luftfahrzeuges im Luftfahrzeugregister zu verweigern, wenn es offensichtlich den in der Schweiz anwendbaren Lufttüchtigkeitsanforderungen nicht entspricht (3/4);
- Erweiterung der Fälle, welche zum Entzug der Verkehrsbewilligung führen (20 : 19);
- Delegation der in den Artikeln 108 und 109 des Luftfahrtgesetzes enthaltenen Ermächtigung des Bundesrates zum Erlass von Sonderregeln an das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (21).

Luftfahrtpersonal:

- Schaffung einer klaren Rechtsgrundlage für die Ordnung des fliegerärztlichen Dienstes (25/3);
- Genehmigungserfordernis für Organisation und Arbeitsprogramme der Schulen (27/4 : 167);

Bodenorganisation:

- Regelung der Konzessionspflicht bei Aus- und Umbauten von Flughäfen (36/2);
- Zusammenlegung von Bau- und Betriebskonzessionen beziehungsweise Bau- und Betriebsbewilligungen im Regelfall (36, 42 : 52, 54; 60, 62);
- Engere Umschreibung des Flughafens (Einrichtungen für Unterbringung, Wartung und Unterhalt der Luftfahrzeuge sowie für die Abfertigung von Personen und Sachen sind nicht mehr Begriffsmerkmale des Flughafens) (31/1 : 45/1);
- Rechtsgrundlage für erleichterte Zollabfertigung bei bestimmten Flügen, insbesondere Krankentransporten (32/2);
- Ausdehnung des Vernehmlassungsverfahrens bei der Behandlung von Gesuchen für Flughäfen und Flugfelder auf die interessierten Departemente (37/3, 43/3 : 50/3, 60/1);
- Erfordernis der Genehmigung des Flughafen- und Flugfeldleiters durch das Eidgenössische Luftamt (39/5/d, 44/2);
- Genehmigungserfordernis bei nachträglichen Änderungen der Anlage und des Betriebes von Flugfeldern (42/2);
- Fixierung der Höchstzahl der Gebirgslandeplätze auf 48 unter Anrechnung neuer, über 1100 Meter über Meer gelegener Flugplätze mit uneingeschränktem Betrieb (51/3);
- Einschränkungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern und in Zollausschlussgebieten (49);
- Erleichterungen bei der Aus- und Weiterbildung von Rettungsfliegern (51/2, 53/2);
- Weitergefasste Umschreibung des Luftfahrthindernisses (69 : 67).

Verkehr, Betrieb und Unterhalt:

- Rechtsgrundlage für Vorschriften über Betrieb und Unterhalt auch von nicht gewerbsmässig eingesetzten Luftfahrzeugen (77);
- Delegation verschiedener bisher in der LFV enthaltener Materien an das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (78, 81 : 19a-19e, 125-127);
- Liberalere Regelung der Luftaufnahmen (80, 143/b);

- Straffung der Vorschriften über öffentliche Flugveranstaltungen (85-91 : 85-94);
- Veröffentlichung der auf den Flugplätzen geltenden Vorschriften zur Bekämpfung des Fluglärms im Luftfahrthandbuch der Schweiz (98).

Gewerbsmässige Luftfahrt:

- Umschreibung der Gewerbsmässigkeit (100);
- Nähere Umschreibung des konzessionspflichtigen Verkehrs (101);
- Vorschriften über das Verhältnis von Eigen- und Fremdmitteln bei Unternehmungen des Nichtlinienverkehrs, die Grossflugzeuge einsetzen (115/1/f);
- Neuordnung der Verwendung fremder Luftfahrzeuge im Nichtlinienverkehr (116 : 157/6).

Haftpflicht:

- Wesentliche Anhebung der sicherzustellenden Beträge unter Verzicht auf eine Differenzierung nach Personen- und Sachschaden (125 : 174).

24. Verschiedene der aufgeführten Neuerungen sind das Ergebnis langwieriger Vorbereitungen.
241. Eine genaue Abgrenzung des Konzessionspflichtigen Verkehrs (Art. 101) ist notwendig, um dem Luftamt eine klare Richtlinie für die Erfüllung der ihm gestellten Aufsichtsaufgabe (Art. 121) zu geben. Materiell handelt es sich um einen ausgesprochenen Kompromiss zwischen den widersprüchlichen Interessen, die einerseits mit dem Linienverkehr, andererseits mit dem Nichtlinienverkehr verbunden sind. Nach verschiedenen Vorbesprechungen mit den interessierten Luftverkehrsunternehmungen und den Reisebüros wurden die damit zusammenhängenden Fragen in zwei Sitzungen der Eidgenössischen Luftfahrtkommission eingehend besprochen. Die Fassung des Artikels 101, wie er nun im Entwurf enthalten ist, konnte schliesslich von allen Seiten angenommen werden. Nachträglich von der Genfer Charterunternehmung SATA (S.A. de Transport Aérien) geäusserte Bedenken führten zu einer nochmaligen Ueberprüfung; eine dem Nichtlinienverkehr günstigere Abgrenzung als sie nun in der genannten Bestimmung gestützt auf die Artikel 27 und 33 des Luftfahrtgesetzes vorgesehen ist, würde den im Luftfahrtgesetz festgelegten Begriff der "regelmässig beflogenen Luftverkehrslinie" noch weiter aushöhlen.
242. Der Regelung über die Lärmzonen kommt insofern Kompromisscharakter zu, als die festgelegten Nutzungsbeschränkungen vorwiegend der finanziellen Konsequenzen wegen nur für Neu- und Umbauten, nicht aber für bereits bestehende Gebäude Geltung haben sollen (Art. 62/4). Bei der Umschreibung der Lärmzonen in Artikel 62 sowie bei der Bestimmung der Lärmgrenzwerte in der Verordnung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Ermittlung von Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze (Lärmzonenverordnung, vgl. dort insbesondere die Ziffern 7 und 8) ist den Ergebnissen der von Ihnen in Auftrag gegebenen Fluglärmuntersuchungen Rechnung getragen worden. Allerdings bedurfte es längerer Besprechungen zuerst zwischen dem Luftamt und dem Amt für Umweltschutz, in deren Verlauf auch die Flughafenhalter von Zürich und Genf angehört wurden, und schliesslich noch einer Aussprache zwischen den Vorstehern der beiden direkt beteiligten Departemente, um eine Lösung zu finden. Diese besteht darin, dass zunächst drei Lärmzonen geschaffen werden (A, B und C : vgl. Art. 62 Abs. 1 LFV und Ziff. 7 Lärmzonenverordnung) bis hinunter zu einer Lärmbelastung von 46 NNI ("Noise and Number Index"). Ausserhalb dieser Zonen, in einem Bereich zwischen 35 und 45 NNI, sind einzig

Schallschutzmassnahmen vorgesehen für Schulhäuser, Spitäler und Pflegeheime, die neu erstellt oder umgebaut werden (Art. 62 Abs. 2 LFV und Ziff. 8 Abs. 2 Lärmzonenverordnung). Das Amt für Umweltschutz vertrat die Auffassung, es sollte ein Schritt weiter gegangen und eine Zone D zwischen 35 und 45 NNI vorgesehen werden, in der neben den Schulhäusern, Spitälern und Pflegeheimen auch Wohnhäuser in neuen Baugebieten nur mit Schallschutz nach Ziffer 9 der Lärmzonenverordnung zugelassen werden sollten. Diese Frage, die im Lichte der sozio-psychologischen Untersuchungen erst im letzten Stadium der Revisionsarbeiten in den Vordergrund getreten ist, kann mit der nun in den Entwürfen zu den beiden Erlassen vorgesehenen Regelung nicht als endgültig entschieden betrachtet werden; vielmehr sind das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Departement des Innern zu beauftragen, den Fragebereich weiter zu prüfen und Ihnen innert zweier Jahre zu berichten und Antrag zu stellen.

243. Artikel 95 des Entwurfes regelt die Einschränkungen des Luftverkehrs zur Nachtzeit (zwischen 22 und 6 Uhr). Die gegenwärtig nach Artikel 132 LFV bestehende Ordnung, die zu Missverständnissen Anlass gab, ist damit klargestellt worden. Namentlich wird in Absatz 3 ausdrücklich bestimmt, dass die Ordnung der Nachtflüge in den Flughafenkonzessionen und weitere Beschränkungen in den genehmigten Betriebsreglementen der Flugplätze vorbehalten bleiben. Hier ist an die durch Konzessionsänderungen vom 23. März 1972 in Zürich und Genf getroffenen Sperrordnungen zu erinnern. Ein generelles Verbot sämtlicher Abflüge und Landungen durch Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr, wie es von Organisationen zur Verteidigung der Interessen der Bevölkerung in der Nachbarschaft von Flughäfen (namentlich von der Association de riverains de l'aéroport de Genève, ARAG) gefordert wird, wäre unangemessen und würde zu einer nicht tragbaren Beeinträchtigung wesentlicher schweizerischer Gesamtinteressen führen (erwähnt sei namentlich das Interesse an einem weltumspannenden Luftverkehrsnetz mit zweckmässigen Anschlussverbindungen). Eine solche Regelung würde im übrigen auch der Tatsache nicht Rechnung tragen, dass durch die Verschärfung der internationalen und nationalen Vorschriften über die zulässige Lärmerzeugung der Luftfahrzeuge der Einsatz stark lärmiger Luftfahrzeuge in Zukunft ständig zurückgehen wird.
25. Bei den im Spiele stehenden Interessen kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich im einen oder andern Punkte das Bundesgericht mit der Gesetzmässigkeit des Entwurfes zu befassen haben wird. Um das Inkrafttreten des revidierten Luftfahrtgesetzes nicht weiter zu verzögern, scheint es uns indessen richtig, Ihnen den Entwurf in der vorliegenden Fassung zu unterbreiten. Es ist freilich möglich, dass gestützt auf die noch ausstehenden Erfahrungen in einem raschen Wandlungen unterworfenen Bereich in nicht allzu ferner Zukunft Anpassungen notwendig sein werden.
3. 19 eidgenössische Amtsstellen und die Generaldirektionen PTT und SBB hatten Gelegenheit, im Vorberichtsverfahren zu dem Entwurf Stellung zu nehmen. Ihren Begehren ist, soweit vertretbar, entsprochen worden. Die Eidgenössische Luftfahrtkommission (SR 748.112.3) hat den Entwurf beraten und empfiehlt dem Bundesrat ^{Zustimmung} Nach den Beratungen der Kommission eingefügte Änderungen enthalten materiell keine wesentlichen Neuerungen. Einzig die Ueberprüfung des Kapitels Luftfahrzeuge führte zu einer vom früheren Entwurf abweichenden Regelung, die hauptsächlich in der Einfügung eines neuen Kapitels über die Fallschirme und der Beschränkung der direkten technischen Aufsicht des Luftamtes auf Rettungsfallschirme besteht. Die Luftfahrtkommission hatte dieser nachträglichen Ueberprüfung durch das Luftamt zugestimmt.

- 6 -

III

Inkraftsetzung des revidierten Luftfahrtgesetzes

Die notwendigen Ausführungsvorschriften für die Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes (BBl 1971 II 1988; FF 1971 II 1998) - auf der Stufe Bundesrat die neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz und die Verordnung über die Erhebung von Flugsicherungsgebühren (vgl. vorstehend I) - wurden Ihnen unterbreitet. Ursache der verzögerten Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1971 sind die Schwierigkeiten, welche sich bei der Vorbereitung der gestützt auf die Artikel 42 und folgende des revidierten Gesetzes zu erlassenden Ausführungsvorschriften über die Lärmzonen ergaben. Im besonderen ist darauf hinzuweisen, dass die ersten Auswertungen der Ergebnisse der vom Bundesrat im Jahre 1969 in Auftrag gegebenen sozio-psychologischen Untersuchungen über die Auswirkungen des Fluglärms in der Umgebung von Flughäfen erst im Sommer dieses Jahres vorlagen. Die umgehende Inkraftsetzung des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1971 auf den 1. Januar 1974 ist andererseits insbesondere wegen verschiedener der Bekämpfung des Luftterrors dienender Bestimmungen dringend (Art. 97, Art. 100bis).

IV

Aus diesen Gründen beehren wir uns, Ihnen zu

b e a n t r a g e n :

1. Dem Entwurf zu einer neuen Verordnung zum Luftfahrtgesetz wird zugestimmt.
2. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und das Departement des Innern werden beauftragt, bis zum 31. Dezember 1975 mit einer Verordnung zur Frage der Schaffung einer Lärmzone D für den Bereich der Lärmbelastung zwischen 35 und 45 NNI zu berichten und Antrag zu stellen.
3. Das Bundesgesetz vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes wird auf den 1. Januar 1974 in Kraft gesetzt.

In die Amtliche Sammlung

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement

Protokollauszug an:

- EJPD (JA 3 Expl.)
- EDI (AFU 3 Expl.)
- EVED (GS 2 Expl., LA 10 Expl.)

Bonvin

Beilagen (je deutsch und französisch):

- Entwurf Verordnung zum Luftfahrtgesetz
- Entwurf Verordnung des EVED über die Ermittlung von Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze (zur Orientierung)
- Bundesgesetz vom 17. Dezember 1971 über die Aenderung des Luftfahrtgesetzes

Zum Mitbericht an:

- EPD (PD, DV)
- EDI (OFI, AFU, EMPA)
- EJPD (JA, EVA, DRP)
- EMD (DMV, GGST, AFLF, AMF)
- EFZD (FV, OZD)
- EVD (HA, BIGA)

s.o.651.11.- DZ/ro

3003 Bern, den 5. November 1973.

AusgeteiltAn den BundesratM i t b e r i c h t

zum Antrag des Verkehrs- und Energiewirtschafts-
departements vom 26. Oktober 1973 betreffend die neue
Verordnung zum Luftfahrtgesetz und Inkraftsetzung des
revidierten Luftfahrtgesetzes.

Das Politische Departement erklärt sich mit dem
eingangs erwähnten Antrag grundsätzlich einverstanden.

Angesichts der zahlreichen Schwierigkeiten, die
sich in der jüngsten Krisensituation im Zusammenhang mit Flügen
schweizerischer Chartergesellschaften im Ausland ergaben, recht-
fertigt es sich indessen, auf die Möglichkeit einer vorzeitigen In-
kraftsetzung von Artikel 34 des revidierten Luftfahrtgesetzes hin-
zuweisen. Im Gegensatz zum heutigen Rechtszustand wird dieser Arti-
kel erlauben, gewerbsmässige Flüge im Ausland einzuschränken oder
zu untersagen, wenn es die Betriebssicherheit oder politische Grün-
de erfordern.

Wohl hat sich im Falle der Heliswiss gezeigt,
dass solche unerwünschten Flüge im äussersten Fall auch durch eine
Einzelverfügung, gestützt auf BV Artikel 102, Ziffer 9, untersagt
werden können. Im Gegensatz dazu wären Verfügungen gestützt auf den
neuen Artikel 34 weit weniger spektakulär. Dazu kommt, dass ein
auf diesen Artikel gestütztes Verbot nicht nur aus Neutralitäts-

./.

- 2 -

politischen, sondern aus politischen Gründen ganz allgemein erlassen werden kann.

Wohl ist die Spannung im Nahen Osten in den letzten Tagen stark abgeklungen; die Lage ist aber immer noch labil und ein neues Auftreten von Krisensituationen kann keineswegs ausgeschlossen werden. Unter diesen Umständen stellt sich die Frage, ob mit der Inkraftsetzung von Artikel 34 bis Jahresende zugewartet werden kann. Müsste die Frage verneint werden, so bestände entweder die Möglichkeit, das Inkrafttreten des Artikels 34 gestützt auf die allgemeine Inkraftsetzungskompetenz des Bundesrates vorzunehmen oder - wenn dagegen rechtliche Bedenken bestehen sollten - die vorzeitige Inkraftsetzung von Artikel 34 auf BV Artikel 102, Ziffer 9, abzustützen.

EIDGENOESSISCHES POLITISCHES DEPARTEMENT

Graber

Bern, den

Ausgeteilt

Verordnung zum Luftfahrtgesetz
und Inkraftsetzung des revidierten
Luftfahrtgesetzes

3003 Bern, den 17. Nov. 1973

An den Bundesrat

N. 356/81/3v

An den Bundesrat

Ausgeteilt

Inkraftsetzen des revidierten Luftfahrtgesetzes

Mit Antrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Stellungnahme zum Mitbericht des EPD vom 5.11.73

A. Verordnung zum Luftfahrtgesetz

Die Frage einer vorzeitigen Inkraftsetzung des Artikels 34 des revidierten Luftfahrtgesetzes wird bei der Behandlung des Geschäftes "Flüge der Phoenix Airways nach Israel" entschieden werden.

Wir verweisen auf den entsprechenden Antrag an den Bundesrat von heute.

Art. 13 Abs. 2

Bei Hängegleitern, Ballons, ... Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ballonen kann das Eidgenössische ... in
einem vereinfachten Verfahren überprüfen.

Art. 16 Abs. 3

Bonvin

Für die in Artikel 13 Absätze 2 und 3 genannten ...

Art. 17 Abs. 1

Nach "Mindestanforderungen" wird das Wort "unigaten" ein-
gefügt.

Neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz
und Inkraftsetzung des revidierten
Luftfahrtgesetzes

3003 Bern, den 13. Nov. 1973

M.356/Wf/jw

An den Bundesrat

Ausgeteilt

M i t b e r i c h t

zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes
vom 26. Oktober 1973

A. Verordnung zum Luftfahrtgesetz

I.

Die vorliegende Fassung des Entwurfes war nicht mehr Gegenstand eines Konsultationsverfahrens auf Abteilungsebene. Wir schlagen deshalb die folgenden Aenderungen vor, über die sich unsere Justizabteilung mit dem Luftamt geeinigt hat:

Art. 13 Abs. 2

Bei Hängegleitern, bemannten Drachen und bemannten Fesselballonen kann das Eidgenössische Luftamt die Lufttüchtigkeit in einem vereinfachten Verfahren überprüfen.

Art. 16 Abs. 3

Für die in Artikel 13 Absätze 2 und 3 genannten

Art. 17 Abs. 1

Nach "Mindestanforderungen" wird das Wort "wenigstens" eingefügt.

Art. 20 Abs. 1 Ingress

Die Verkehrsbewilligung wird entzogen: (Rest des Satzes gestrichen).

Art. 20 Abs. 1 Bst. b

- b. wenn das Luftfahrzeug den Anforderungen zur Lärmbekämpfung nicht mehr entspricht und der Mangel innert einer vom Eidgenössischen Luftamt angesetzten Frist nicht behoben worden ist;

Art. 23 Abs. 1

II. Sicher-
stellung der
Haftpflicht

Fallschirmspringer müssen die Haftpflichtansprüche Dritter auf der Erde nach Artikel 125 Absatz 1 Buchstabe 1 sicherstellen.

Art. 27 Abs. 3

Die Worte "Vorschriften erlassen" werden durch "Weisungen erteilen" ersetzt.

Art. 29 Abs. 2

Das Wort "seiner" wird durch "ihrer" ersetzt.

Art. 39 Abs. 5

Als Bst. a wird neu eingefügt:

- a. das Recht zum gewerbsmässigen Betrieb des Flughafens;

Die bisherigen Kennzeichen a bis g werden durch b bis h ersetzt.

Art. 43 Abs. 3

Das Wort "Departementen" wird durch "Bundesstelle" ersetzt.

Art. 107 Abs. 2

Das Wort "werden" wird durch "wird" ersetzt.

Der französische Text ist entsprechend anzupassen.

II.

Der Entwurf sieht vor, dass in gewissen Fällen (Art. 37 Abs. 3, Art. 39 Abs. 6, Art. 43 Abs. 3 und Art. 105 Abs. 2) die interessierten Bundesbehörden und Kantonsregierungen und bei der Konzessionierung der gewerbsmässigen Beförderung auf regelmässig beflogenen Luftverkehrslinien auch "die interessierten öffentlichen Transportunternehmen" anzuhören sind. Gegen diese Bestimmungen machen wir keine Opposition. Immerhin möchten wir ausdrücklich festhalten, dass damit die umstrittene Frage, ob nicht auch die voraussichtlich vom Fluglärm Betroffenen im betreffenden Verfahren auf Grund des Verwaltungsverfahrensgesetzes Anspruch auf Parteilstellung haben, in keiner Weise präjudiziert werden soll.

B. Inkraftsetzung des revidierten Luftfahrtgesetzes

Einverstanden.

EIDGENÖESSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT



445.2/72

3003 Bern, den 12. November 1973

AusgeteiltAn den BundesratM i t b e r i c h t

zum Antrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 26. Oktober 1973 betreffend die neue Verordnung zum Luftfahrtgesetz und Inkraftsetzung des revidierten Luftfahrtgesetzes

Das Eidg. Militärdepartement ist mit dem eingangs erwähnten Antrag grundsätzlich einverstanden, verlangt aber, dass in der Verordnung die folgenden beiden Aenderungen berücksichtigt werden.

zu Art. 35:

Im Eidg. Militärdepartement fällt die Behandlung der Flugplatzverzeichnisse in den Aufgabenbereich der Abteilung der Militärflugplätze, und nicht in jenen der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr. Demzufolge beantragen wir für Artikel 35 folgenden Wortlaut:

"Das Flugplatzverzeichnis wird vom Eidgenössischen Luftamt im Einvernehmen mit der Abteilung der Militärflugplätze periodisch im Bundesblatt veröffentlicht."

zu Art. 95 Abs. 2:

Sofern sich ausnahmsweise für Militärflugzeuge aus militärischen Gründen die Benützung eines zivilen Flugplatzes zwischen 22⁰⁰ und 06⁰⁰ Uhr als notwendig erweist, sollte dies ohne Bewilligung zulässig und nicht von einer Bewilligung des Luftamtes abhängig sein. Wir beantragen daher Artikel 95 Absatz 2 Buchstaben a und b wie folgt zu fassen:

²Zugelassen sind:

a. ohne besondere Bewilligung:

- Flüge des Linienverkehrs, die gestützt auf die vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Flugpläne ausgeführt werden;
- Such- und Rettungsflüge;
- Flüge von Militärluftfahrzeugen.

1973

b. mit Bewilligung des Eidgenössischen Luftamtes:

- gewerbsmässige Flüge des Nichtlinienverkehrs;
- Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, ausgenommen Militärluftfahrzeuge, oder zu polizeilichen und zu Ueberwachungszwecken.

EIDGENOESSISCHES MILITAERDEPARTEMENT:

(Nr. 11 576) Schriftliche Beantwortung des Postulates Bussy vom 18. Juni 1973 betreffend Verkehrsmittel

M. M. M.

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Antrag vom 5. November 1973 (Beilage)

Antragendes bei der Bundesrat

beschlossen:

Die Antwort auf das Postulat Bussy wird genehmigt (siehe Beilage).

An den Nationalrat

Protokollauszug an:

- VSD 10 (GS 3, EAV 3, A+W 4) zur Kenntnis
- EDI 6 (GPI 3, APV 3) zur Kenntnis
- JFD 4 (DNP) zur Kenntnis
- BK 4 (Rb, Dr, Sa, AS) zur Kenntnis

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

S. M. M.