

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Dokumentationsdienst
3003 Bern
Tel. 031 322 97 44
Fax 031 322 82 97
doc@parl.admin.ch

98.061 »Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen«. Volksinitiative



1. Uebersicht über die Verhandlungen - Résumé des délibérations

× 234/98.061 n "Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen." Volksinitiative

Botschaft vom 21. September 1998 zur Volksinitiative "Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!" (BBl 1998 5596)

NR/SR *Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen*

1. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!"

16.06.1999 Nationalrat. Beschluss nach Entwurf des Bundesrates.

06.10.1999 Ständerat. Zustimmung.

08.10.1999 Nationalrat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

08.10.1999 Ständerat. Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

2. Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG)

16.06.1999 Nationalrat. Beschluss abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

06.10.1999 Ständerat. Zustimmung.

08.10.1999 Nationalrat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

08.10.1999 Ständerat. Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

× 234/98.061 n "Pas d'hydravions sur les lacs suisses." Initiative populaire

Message du 21 septembre 1998 relatif à l'initiative populaire fédérale "Pas d'hydravions sur les lacs suisses!" (FF 1998 4898)

CN/CE *Commission des transports et des télécommunications*

1. Arrêté fédéral concernant l'initiative "Pas d'hydravions sur les lacs suisses!"

16.06.1999 Conseil national. Décision conforme au projet du Conseil fédéral.

06.10.1999 Conseil des Etats. Adhésion.

08.10.1999 Conseil national. L'arrêté est adopté en votation finale.

08.10.1999 Conseil des Etats. L'arrêté est adopté en votation finale.

2. Loi fédérale sur l'aviation (LA)

16.06.1999 Conseil national. Décision modifiant le projet du Conseil fédéral.

06.10.1999 Conseil des Etats. Adhésion.

08.10.1999 Conseil national. La loi est adoptée en votation finale.

08.10.1999 Conseil des Etats. La loi est adoptée en votation finale.

98.061 - Zusammenfassung

Uebersicht**98.061 "Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen". Volksinitiative****"Pas d'hydravions sur les lacs suisses". Initiative populaire**

Botschaft: 21.09.1998 (BBI 1998, 5596 / FF 1998, 4898)

Ausgangslage

Die von einem gemeinsamen Initiativkomitee der Stiftung Helvetia Nostra und der Fondation Franz Weber eingereichte Volksinitiative hat zum Ziel, insbesondere aus Umweltschutzgründen Wasserflugzeuge auf allen öffentlichen Gewässern der Schweiz generell zu verbieten.

Der Flugbetrieb mit Wasserflugzeugen ist in der Schweiz sehr gering; es sind lediglich drei Wasserflugzeuge immatrikuliert. Der einzige seit Jahrzehnten bestehende Wasserflugplatz befindet sich bei Lachen auf dem Zürichsee.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bewilligte am 31.12.1992 zwei Wasserflugplätze auf dem Genfersee bei Lausanne und bei Montreux. Gegen den Entscheid erhob unter anderem die Stiftung Helvetia Nostra Beschwerde. Das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) hiess die Beschwerden am 23.12.1994 nur teilweise gut. Die Stiftung Helvetia Nostra beschwerte sich, soweit sie mit ihren Begehren nicht durchgedrungen war, auch gegen diesen Entscheid und lancierte gleichzeitig die Volksinitiative. Ziel der Initiative ist in erster Linie, die beiden Wasserflugplätze auf dem Genfersee zu verhindern.

Der Bundesrat lancierte einen Gegenvorschlag zu dieser Initiative. Demgemäss dürften aufgrund eines neuen Artikel 36, Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes keine neuen Wasserflugplätze mehr errichtet werden.

Verhandlungen

A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative "Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen"

Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire "Pas d'hydravions sur les lacs suisses"

B. Bundesgesetz über die Luftfahrt

Loi fédérale sur l'aviation

NR	16.06.1999	AB 1181
SR	06.10.1999	AB 949
NR / SR	08.10.1999	Schlussabstimmungen (A: 129:36 / 42:1; B: 171:17 / 37:1)

Der **Nationalrat** lehnte sowohl die Initiative (mit 88 zu 44 Stimmen) wie auch den Gegenvorschlag des Bundesrates ab. Angenommen wurde der Antrag von Peter Baumberger (C, ZH) auf Aenderung des Luftfahrtgesetzes. Der Bundesrat soll damit künftig die Kompetenz erhalten, die Anzahl Wasserflugzeuge beschränken zu "können".

Auch der **Ständerat** lehnte die Initiative ab und folgte beim indirekten Gegenvorschlag mit 15 zu 14 Stimmen der Kommissionsmehrheit und dem Nationalrat mit der "Kann"-Vorschrift. Eine starke Kommissionsminderheit wollte dem verbindlicheren Gegenvorschlag des Bundesrates folgen, welcher laut Bundesrat Leuenberger den Rückzug der Initiative garantiert hätte.

98.061 - Note de synthèse

Résumé

98.061 «Pas d'hydravions sur les lacs suisses». Initiative populaire
«Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen». Volksinitiative

Message: 21.09.1998 (FF 1998, 4898 / BBl 1998, 5596)

Situation initiale

L'initiative déposée par un comité regroupant la fondation Helvetia nostra et Franz Weber a pour but d'interdire les aéronefs sur toutes les eaux publiques suisses; les motifs invoqués sont essentiellement d'ordre écologique.

Le nombre d'hydravions en Suisse est très réduit, puisque trois appareils y sont immatriculés. Le seul hydro-aérodrome qui existe depuis des décennies est situé sur le lac de Zurich au large de Lachen.

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a approuvé le 31 décembre 1992 deux hydro-aérodromes sur le lac Léman, l'un près de Lausanne et l'autre au large de Montreux. La fondation Helvetia nostra, notamment, a déposé un recours contre cette décision. Le Département fédéral des transports, de la communication et de l'environnement de l'époque l'a partiellement admis le 23 décembre 1994, mais la fondation a néanmoins déposé un deuxième recours dans la mesure où elle n'est pas parvenue à faire valoir pleinement ses exigences. Simultanément, elle a lancé l'initiative populaire qui vise d'abord à empêcher la création des deux hydro-aérodromes projetés sur le lac Léman.

Le Conseil fédéral a lancé un contreprojet à cette initiative, selon lequel, conformément à un nouvel article 36, 2^e alinéa de la loi sur la navigation aérienne, aucun nouvel hydro-aérodrome ne doit être aménagé.

Délibérations

A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Pas d'hydravions sur les lacs suisses»

B. Loi fédérale sur l'aviation

CN	16.06.1999	BO 1181
CE	06.10.1999	BO 949
CN / CE	08.10.1999	Votations finales A (129:36 / 42:1) B (171:17 / 37:1)

Le **Conseil national** a rejeté aussi bien l'initiative (par 88 voix contre 44) que le contreprojet du Conseil fédéral. La proposition de Peter Baumberger (C, ZH) demandant une modification de la loi sur la navigation aérienne a été acceptée. Elle habilite le Conseil fédéral à limiter le nombre d'hydravions en Suisse.

Le **Conseil des Etats** a également rejeté l'initiative et, en votant le contreprojet indirect par 15 voix contre 14, a suivi la majorité de la commission et le Conseil national en maintenant la disposition «potestative». Une forte minorité a voulu suivre la proposition du Conseil fédéral qui aurait garanti, selon le conseiller fédéral Leuenberger, le retrait de l'initiative.

98.061

**Keine Wasserflugzeuge
auf Schweizer Seen.
Volksinitiative****Pas d'hydravions
sur les lacs suisses.
Initiative populaire**

Botschaft, Gesetz- und Beschlussentwürfe
vom 21. September 1998 (BB1 1998 5596)
Message, projets de loi et d'arrêté
du 21 septembre 1998 (FF 1998 4898)

Kategorie I, Art. 68 GRN – Catégorie I, art. 68 RCN

Keller Christine (S, BS), Berichterstatterin: Heute gibt es in der Schweiz drei immatrikulierte Wasserflugzeuge und einen Wasserflugplatz auf dem Zürichsee, in Lachen, Kanton Schwyz. So gesehen könnte man auf den ersten Blick meinen, die Initiative mit dem Titel «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» sei vielleicht eine etwas exotische Vorlage. Dass dem aber nicht so ist, zeigt sich an der Tatsache, dass über 108 000 Schweizerinnen und Schweizer der Initiative der Stiftung Helvetia Nostra und der Fondation Franz Weber Folge geleistet haben. Zweifellos ist das Anliegen an sich auch ernst zu nehmen, geht es doch um eine legitime umweltpolitische Forderung, die aus einer früheren politischen Situation heraus zu erklären ist.

Die Volksinitiative hat zum Ziel, die Benützung der öffentlichen Gewässer durch Wasserflugzeuge – ausser in Notfällen – zu verbieten. Das Hauptargument der Initiantinnen und Initianten gegen die Wasserflugzeuge ist der Lärm sowie die Beeinträchtigung der Sicherheit anderer Seebenützerinnen und Seebenützer. Der Hintergrund der Initiative, aus dem heraus sie wie gesagt zu erklären ist, ist die Tatsache, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) im Jahre 1992 auf dem Genfersee bei Montreux und Lausanne zwei Wasserflugplätze bewilligt und das zuständige Departement damals die gegen den Entscheid des Bazl gerichteten Beschwerden nur teilweise gutgeheissen hat. Weiter waren auch andere Schweizer Seen nicht von derartigen Plänen verschont geblieben. Dies rief Franz Weber und seine Stiftung auf den Plan.

Der Botschaft des Bundesrates können Sie entnehmen, dass dieser die Initiative als unverhältnismässig ablehnt. Hingegen stellt die Regierung der Initiative einen indirekten Gegenentwurf gegenüber, indem das Luftfahrtgesetz in Artikel 36 geändert werden soll. Gemäss dem neuen Absatz 2 von Artikel 36 des Luftfahrtgesetzes (LFG) dürfen in Zukunft auf den Schweizer Seen keine neuen Wasserflugplätze bewilligt werden. Landungen ausserhalb der Flugplätze, also die sogenannten Aussenlandungen, sind weiterhin bewilligungspflichtig. Sie erfordern eine Bewilligung des Bazl und die Zustimmung des betroffenen Kantons.

Die vorberatende Kommission hat an ihrer Sitzung vom 1. Februar 1999 Herrn Franz Weber angehört. Herr Weber hat uns an dieser Sitzung erklärt, dass die Volksinitiative zurückgezogen werde, wenn – aber nur wenn! – die Räte auf den bundesrätlichen Kurs einschwenken und dem hier vorliegenden Gegenvorschlag zustimmen. Gemäss Herrn Weber deckt sich dieser Gegenvorschlag im grossen und ganzen mit dem Ziel der Volksinitiative.

Bei der Beratung der Initiative schloss sich die Kommission der Meinung des Bundesrates an, wonach der Initiativtext als in die Verfassung aufzunehmende Norm übers Ziel hinauschießt und deshalb unverhältnismässig ist. Umgekehrt aber wurden in der Kommission die grundsätzlichen Ziele der Initiative respektiert. Allgemein herrschte in der Kommission die Auffassung, dass die Initiative vor dem Volk durchaus Chancen hat. Auch um eine Volksabstimmung mitsamt den entsprechenden Kosten zu vermeiden, erachtete die Kommission den bundesrätlichen Gegenvorschlag als sinnvoll.

Bei der Behandlung der Volksinitiative und des Gegenvorschlages standen zwei Schwerpunkte zur Diskussion: Zum einen ging es um die Frage, wie es mit Wasserflugzeugen auf Seen steht, die, wie etwa der Genfersee, Bodensee oder Luganersee an ein anderes Land grenzen. In diesen Fällen gilt das Territorialitätsprinzip. Hiernach gilt für die Schweizer Seite des Sees das schweizerische Recht und für die Seite des angrenzenden Staates das Recht des entsprechenden Landes. Nur durch den Abschluss bilateraler Abkommen kann die Schweiz deshalb Einfluss darauf nehmen, was bei Grenzseen auf der Seite des angrenzenden Staates erlaubt ist und was nicht. Hierauf haben wir weder mit der Volksinitiative noch mit dem Gegenvorschlag Einfluss.

Bezüglich dieser Frage unterbreitete Herr Ratti in der Kommission den Antrag auf Aufnahme eines neuen Absatzes 3 in Artikel 36 LFG, wonach der grenzüberschreitende Verkehr von Wasserflugzeugen in besonderen Abkommen geregelt werden müsse. Dem Antrag wurde aber entgegengehalten, dass der Bundesrat eine solche Kompetenz laut LFG schon innehat und dass im übrigen auch schon bilaterale Abkommen bestünden. Der Antrag Ratti wurde deshalb mit 9 zu 7 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

Weiter ging es bei der Beratung des Gegenvorschlages um die Frage, wer für die Erteilungen von Lande- und Startlaubnissen auf den Seen zuständig sein soll. Gemäss dem Minderheitsantrag Binder soll die Bewilligung von Wasserflugplätzen in die Kompetenz der Kantone gelegt werden. Diese sollen darüber entscheiden können, ob aus juristischen oder wirtschaftlichen Interessen Bewilligungen erteilt werden sollen oder ob sie dem Schutzgedanken mehr Gewicht beimessen wollen. Diesem Minderheitsantrag ist entgegengehalten, dass eine derartige Umkehr der Kompetenzen systemwidrig wäre, dass sich die heutige Regelung bewährt hat und, vor allem, dass bei Annahme dieses Antrages keine Garantie für einen Rückzug der Volksinitiative mehr bestünde.

Im Raume steht ja auch ein entsprechender, gerade für diesen Fall eines unbefriedigenden indirekten Gegenvorschlages gedachter Minderheitsantrag Hollenstein, die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen.

Der Antrag Binder wurde in der Kommission mit 11 zu 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt. Der jetzt zum Antrag der Minderheit Hollenstein gewordene Antrag wurde mit 12 zu 4 Stimmen bei 5 Enthaltungen abgelehnt.

In der Gesamtabstimmung in Sachen Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» stimmten 18 Kommissionsmitglieder für die Annahme des Entwurfes des Bundesrates, 3 stimmten dagegen. Der indirekte Gegenvorschlag des Bundesrates, d. h. die Änderung des Luftfahrtgesetzes, wurde von der Kommission mit 12 zu 10 Stimmen angenommen.

Ich bitte Sie, den Anträgen der Kommission zu folgen und insbesondere den Nichteintretensantrag Föhn zum indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates abzulehnen.

Ratti Remigio (C, TI), rapporteur: Les hydravions immatriculés en Suisse sont, selon les derniers chiffres donnés à la commission, au nombre de trois. Il y a un seul hydroaérodrome au large de Lachen, dans le canton de Schwytz, sur le lac de Zurich. Il est en activité depuis 40 ans sans que son exploitation – 230 mouvements par an – n'ait donné lieu à des réclamations. Pour le reste, six autorisations seulement ont été accordées pendant les cinq dernières années pour des mouvements sur d'autres lacs suisses.

Pourtant, l'initiative populaire lancée par des représentants des fondations Helvetia Nostra et Franz Weber, intitulée «Pas d'hydravions sur les lacs suisses», a été signée par 125 000 personnes, dont 110 000 signatures ont été retenues par la Chancellerie fédérale.

Cela signifie indéniablement que la population suisse est très sensible au bruit et aux effets écologiques effectivement ou potentiellement liés à ce genre d'activité. Ceci au-delà de la motivation de départ des opposants qui trouve son origine dans la contestation de la décision de l'Office fédéral de l'aviation civile d'autoriser la création de deux hydroaérodro-

mes sur le lac Léman, autorisation qui remontait au 31 janvier 1992. Plus tard, en 1994, les recours déposés ont été partiellement admis, ce qui n'a pas empêché le lancement de l'initiative populaire. Ajoutons encore que la législation actuelle en la matière est en tout cas très restrictive, comme démontré par les données que nous venons de citer.

Une certaine désorientation face à ce thème est donc compréhensible. D'un côté, il faut absolument respecter l'expression populaire manifestée avec autant de signatures. De l'autre, on peut légitimement se demander si cela n'est pas un sujet mineur. Ces sentiments ont été partagés par les membres de la Commission des transports et des télécommunications qui ont dédié toute leur attention à cette initiative et, en général, à l'appréciation de l'utilisation de nos surfaces d'eau pour ce type d'activités.

Une large majorité de la commission partage la position du Conseil fédéral consistant à proposer au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative et à lui opposer un contre-projet indirect, consistant en une modification de l'article 36 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aviation. Ce contre-projet renforce la législation restrictive actuelle, simplement avec l'introduction de l'interdiction de construire tout nouvel hydroaérodrome. Cela signifie que celui qui existe à Lachen continuera son activité et que tout autre mouvement devra être assujéti à une autorisation fédérale avec consultation du ou des cantons intéressés.

On peut croire que les promoteurs retireront leur initiative et que le peuple ne sera donc pas appelé aux urnes sur cet objet.

La discussion en commission n'a toutefois pas été inutile. Elle a touché les points suivants:

1. La situation sur nos lacs transfrontaliers: La législation suisse ne pourrait-elle pas facilement être contournée par des activités d'hydroaviation sur la partie de nos lacs appartenant à l'autre Etat? La réponse est partiellement satisfaisante. D'un côté, selon le principe de territorialité, chaque Etat ne peut qu'agir sur son propre espace national; de l'autre, bien qu'il n'existe pas de directive européenne, la législation de nos Etats limitrophes est semblable à la nôtre, donc restrictive aussi. Certes, à la limite, on pourrait penser à un accord international particulier ou, du moins, au recours aux bons offices de la politique et des instances heureusement mises en place en matière de coopération transfrontalière. En pratique, le cas peut se présenter pour le lac de Constance, le Léman et les lacs Verbano et Ceresio. Sur ce dernier lac, côté italien de Porlezza, la situation en est parfois parfois poser des problèmes en relation avec une activité relativement importante d'hydravions sur le lac de Côme.

2. Le thème de l'éventuelle nécessité d'utiliser des hydravions pour la lutte contre les incendies: En pratique, on utilise en Suisse plutôt l'hélicoptère, qui n'a pas besoin d'un appui logistique sur le lac. Mais on peut accepter que, dans des cas exceptionnels, on puisse autoriser l'utilisation de nouveaux appareils à grande performance, possibilité qui serait interdite en cas d'acceptation de l'initiative.

3. L'éventuel marché potentiel que l'hydravion pourrait représenter dans le futur: Une utilisation commerciale a été toutefois exclue, tandis que l'utilisation touristique, lors de l'exposition nationale par exemple, n'est pas du tout souhaitée. Et, de toute façon, elle serait soumise à tous les passages restrictifs prévus par la loi et, en particulier, par le plan sectoriel des infrastructures de l'aviation, plan qui sera bientôt mis en consultation selon les procédures de la loi sur l'aménagement du territoire. Celui-ci ne prévoit aucun nouvel aéro-drome pour nos lacs.

Pour terminer, retenons les points essentiels de l'examen de détail en commission. Une proposition Ratti visant à obliger le Conseil fédéral à conclure des accords bilatéraux pour mieux régler les activités d'hydravions ayant des répercussions transfrontalières a été rejetée, par 9 voix contre 7 et avec 6 abstentions. Une proposition Binder voulant attribuer aux cantons l'autorisation d'aménager tout nouvel aéro-drome a aussi été rejetée, par 11 voix contre 8 et avec 3 abstentions. Toutefois, on retrouve cette proposition sous la forme de la proposition de minorité Binder, concernant l'arti-

cle 36 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aviation. La minorité Binder pense que les cantons sont les mieux placés pour juger en telle matière. La majorité de la commission s'oppose à la minorité par l'argumentation de l'unité de la matière: les compétences en matière d'aviation relèvent de la Confédération, et il serait maladroit d'introduire une exception en faveur des cantons qui, de toute façon, seraient consultés.

Enfin, une proposition Baumberger vient s'ajouter directement devant ce Conseil. Elle assouplit le contre-projet indirect en demandant simplement, à l'article 36 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aviation, que le Conseil fédéral puisse limiter le nombre d'hydroaérodromes. D'après la discussion en commission, nous doutons que cette version souple amène les auteurs à retirer leur initiative. Cette peur que le contre-projet indirect soit trop faible a d'ailleurs été ressentie par la minorité Hollenstein qui a ainsi opté pour un soutien de l'initiative.

Au vote final, la commission vous propose, par 18 voix contre 3, de rejeter l'initiative et, par 12 voix contre 10, d'accepter le contre-projet indirect du Conseil fédéral.

Hollenstein Pia (G, SG): Sie alle kennen das Ziel der vorliegenden Volksinitiative der Stiftung Helvetia Nostra und der Fondation Franz Weber: Auf Schweizer Seen soll es keine Wasserflugzeuge mehr geben. Die Initiative war eine Reaktion auf unsinnige Projekte. Geplant waren Wasserflugplätze bei Lausanne und Montreux auf dem Genfersee. So hiess es Anfang 1995 im Journal der Helvetia Nostra denn auch: «Das Vorgehen von Bundesrat Ogi muss jedem normal empfindenden Bürger den Atem verschlagen. Im Schnellverfahren hat der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes den Wasserflugzeugen auf dem Genfersee grünes Licht gegeben, ohne das Recht auf Anhörung der gesamtschweizerischen Organisation Helvetia Nostra zu respektieren, die nach dem Bewilligungsverfahren noch Schlussfolgerungen anzubringen hatte.» Mehr dazu lesen Sie in der Botschaft auf Seite 4. Die Volksinitiative und die gemachten Beschwerden brauchte es also buchstäblich, um die geplanten Wasserflugplätze zu ertränken.

Unterdessen sieht auch der Bundesrat ein, dass neue Pläne für Wasserflugplätze – nebst dem einzigen vorhandenen bei Lachen auf dem Zürichsee – versenkt gehören. Er hat einen indirekten Gegenvorschlag vorgelegt, der dem Anliegen der Initiantinnen und Initianten vollumfänglich nachkommt. Nach diesem dürften keine neuen Wasserflugplätze mehr errichtet werden; der einzige bisherige könnte weiter bestehenbleiben.

Auch die Kommissionsminderheit, die ich anführe, und das Initiativkomitee halten diesen indirekten Gegenvorschlag für gut und akzeptabel – wäre da nicht die Minderheit Binder, die sich eine Hintertüre offenhalten will, indem sie die Bewilligung für Wasserflugplätze in die Kompetenz der Kantone legen will. Der vorliegende Gegenentwurf könnte das Initiativkomitee so nicht befriedigen, die Initiative müsste zur Abstimmung gebracht werden.

Das Initiativkomitee hat sich bereit erklärt, die Volksinitiative zurückzuziehen – unter der Bedingung, dass die Bewilligungskompetenz für Wasserflugzeuge nicht den Kantonen übertragen wird. Das heisst, dass es die Gewähr braucht, dass landesweit keine neuen Wasserflugplätze errichtet werden dürfen. Solange wir diese Gewähr nicht haben, halten wir unseren Minderheitsantrag, die Volksinitiative sei zur Annahme zu empfehlen, aufrecht. Nur wenn der indirekte bundesrätliche Gegenvorschlag beide Räte unverändert übersteht, wird die Initiative zurückgezogen.

Könnte die Initiative nicht zurückgezogen werden, wären bestimmt nicht die Initiantinnen und Initianten die Verliererinnen und Verlierer, denn die Initiative hätte aller Voraussicht nach eine gute Chance, angenommen zu werden.

Wer mit Sicherheit neue Wasserflugzeug-Landeplätze verhindern will, den bitte ich, sowohl dem Gegenvorschlag als auch dem Minderheitsantrag, d. h. der Empfehlung, die Volksinitiative sei anzunehmen, zuzustimmen. Es braucht beide Beschlüsse, um die Gewähr zu haben, dass neue Wasserflugzeug-Landeplätze verhindert werden.

Föhn Peter (V, SZ): Mit meinem Antrag bitte ich Sie, nicht auf den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates (Vorlage B) einzutreten, welcher inskünftig die Einrichtung neuer Wasserflugplätze verbieten will. Es mag paradox erscheinen, wenn ich Nichteintreten beantrage, aber zu viele Ungereimtheiten stossen mir auf. Ich will mich insofern «outen», als ich schon einmal mit einem Wasserflugzeug abheben und diese nostalgische Fliegerei erleben durfte. Um so mehr erachte ich diese Volksinitiative als total verfehlt, ja als «Verhältnisblödsinn». Denn die bis anhin dafür eingesetzten Mittel und Kräfte hätte man zugunsten unserer Umwelt sinnvoller und effizienter einsetzen können. Ob die dazu verwendeten Gelder nicht gar unvernünftig missbraucht worden sind, liesse sich auch noch fragen. Denn die Initiative ist von Franz Weber aus reinem Eigeninteresse eingereicht worden, nachdem in der Nähe seiner Villa eine Landebewilligung mit Auflagen erteilt worden ist. Dies ist ein absoluter «Verhältnisblödsinn», da in der Schweiz nur zwei Wasserflugzeuge existieren, die über eine Wasserlandebewilligung verfügen und jährlich insgesamt etwa 100 bis maximal 150 Wasserungen vornehmen. Die Unterschriftensammlung ist teilweise mit grotesk falschen Angaben zustande gekommen. So ist den Passanten in Zürich erklärt worden, es gebe in der Schweiz über 300 Wasserflugzeuge.

Ein Wasserflugzeug erzeugt beispielsweise im Vergleich zu einem Motorboot viel kleinere, vernachlässigbare Emissionen. Es darf erst 300 Meter vom Ufer entfernt beschleunigen, es hebt nach etwa 500 Metern Startstrecke bereits ab und erzeugt kaum Wellenschlag. Der Antrieb erfolgt ausschliesslich über die Luftschraube, also ohne Kontakt mit dem Wasser. Eine übermässige Ausweitung der Wasserfliegerei ist nicht zu befürchten. Die strittige Bewilligung auf dem Genfersee ist erst die zweite seit jener für Wangen-Lachen im Jahre 1954. Jede weitere Bewilligung bedarf der Zustimmung des Regierungsrates des betreffenden Kantons, wie bereits gesagt wurde.

Der Initiant und die Unterzeichner wollen eine Abstimmung. Meiner Meinung nach sollten sie diese Abstimmung auch haben, denn den vorliegenden Gegenentwurf betrachte ich nur als eleganten Schachzug oder gar als Kuhhandel, um nur mit einem blauen Auge davonzukommen. Auf so etwas dürfen wir nie eintreten, denn die Kantonshoheit würde einmal mehr beschnitten.

Das Initiativkomitee wollte gemäss eigenen Aussagen – insbesondere aus Umweltschutzgründen – Wasserflugzeuge auf öffentlichen Gewässern der Schweiz generell verbieten. Ich mache Sie aber darauf aufmerksam, dass die genau gleiche Organisation – oder eventuell besser gesagt: der Initiant Franz Weber unter dem Deckmantel dieser Organisation – für Ferien in Australien wirbt, und zwar recht umfangreich. Ich persönlich bekam nebst einem nicht gerade umweltbewussten Glanz-Faltprospekt über ein Dutzend Seiten Werbematerial. Gemäss Erkundigung bei einem Swissair-Piloten werden bei einem sehr guten Auslastungsfaktor für die Route Schweiz–Australien retour pro Passagier 2000 Liter Treibstoff benötigt – ja, Sie haben richtig gehört, 2000 Liter pro Person, wenn ich im heutigen Paradies von Franz Weber Ferien machen möchte. Den gleichen Treibstoffverbrauch weist ein Wasserflugzeug in knapp 60 Stunden auf; soviel fliegen beide in der Schweiz zugelassenen Wasserflugzeuge zusammen heute jährlich bei weitem nicht, und demzufolge verbrauchen sie auch nicht so viel Treibstoff.

Wir können oder müssen die Rechnung weiterführen. Gemäss eigenen Aussagen des Initianten werden jährlich – nur von der Schweiz aus – über 100 Flüge in dieses sogenannte Paradies gebucht. Ich frage: Ist das umweltschonend oder gar umweltverträglich? Jedenfalls ist es viel umweltschädlicher als unsere Wasserflugzeuge. Wir könnten über 200 Wasserflugzeuge bewilligen, ohne mehr Schaden anzurichten. Verstehen Sie den Verhältnisblödsinn dieser Initiative und des indirekten Gegenvorschlages?

Es ist klar und unmissverständlich bewiesen: Dem geschäftstüchtigen Initianten geht es absolut nicht um den Umweltschutzgedanken, es geht ihm vielmehr um persönliche Interessen. Also dürfen wir ihm absolut nicht entgegenkommen.

Die Initiative ist zur Ablehnung zu empfehlen, und auf den indirekten Gegenvorschlag, den ich als Kuhhandel über die Köpfe der Kantone hinweg bezeichne, ist nicht einzutreten. Das Volk soll Stellung beziehen und klare Verhältnisse schaffen können.

Ich bitte Sie, meinen Nichteintretensantrag zu unterstützen.

Binder Max (V, ZH): Die Kommissionssprecherin, Frau Keller, hat gesagt, mein Minderheitsantrag würde nicht zum Rückzug der Initiative führen. Dazu muss ich sagen, dass ich ihn auch nicht aus diesem Grund gestellt habe. Ich bin nämlich der Meinung, man sollte dem Antrag Föhn auf Nichteintreten zustimmen.

Wir müssen hier nicht um jeden Preis einen Gegenvorschlag vorlegen, der die Initianten dann zum Rückzug der Initiative bewegen würde. Ich erinnere Sie an die Kleinbauern-Initiative. Auch dort wurde immer wieder versprochen, man würde die Initiative zurückziehen, wenn wir nur genügend weit entgegenkommen würden. Ich bin der Meinung, dass wir den Initianten sehr weit entgegenkamen – und wir haben die Abstimmung trotzdem durchgeführt. Auch hier wird das letztlich nicht anders sein.

Warum habe ich meinen Antrag gestellt? Der Bundesrat schreibt in seiner Übersicht in der Botschaft, dass Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern nur bewilligt würden, wenn die Kantone damit einverstanden seien. Herr Auer hat das in der Kommission auch bestätigt.

Die Kantone sind tatsächlich die richtige Instanz. Die Gewässer liegen in den Kantonsgebieten, dementsprechend würden – davon bin ich vollkommen überzeugt – die Kantone auch sehr verantwortungsvoll handeln. Sie sollten darüber entscheiden können, ob es aus touristischer oder aus wirtschaftlicher Sicht interessant ist, diese Wasserflugzeuge zu bewilligen, oder ob sie dem Schutzgedanken mehr Gewicht beimessen. Ich meine, hier wären die Kantone gefordert, und sie würden auch absolut richtig entscheiden, auch mit Rücksicht auf ihre Bevölkerung und die Landschaft.

Wenn wir die heutige Regelung nicht fort dauern lassen können, müssen wir das Problem der Verantwortung den Kantonen übertragen. Unterschiede in der Praxis – dieser Meinung bin ich auch – wären wahrscheinlich zu erwarten. Die Widerstände gegen solche Wasserflugplätze und Bewilligungen für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern sind allerdings in den Kantonen überall etwa gleich stark.

Das Bazl möchte die Kontrolle über die gesamte Entwicklung in der Zivilluftfahrt behalten. Dafür habe ich ein gewisses Verständnis. Man könnte also sagen, dass die Kompetenz bei den Kantonen liege und die Bewilligung letztlich noch der Zustimmung des Bundes bedürfe.

Zusammengefasst: Ich bin klar der Meinung, die Kantone sollten hier in ihrer eigenen Verantwortung entscheiden können. Es geht letztlich nicht um Bauten, der Begriff «Wasserflugplätze» ist ein wenig irreführend. Es finden also keine Veränderungen an den Gewässern statt, es werden keine Bauten erstellt, und es werden keine Erschliessungen nötig sein, sondern es geht letztlich um die Nutzung einer gewissen Fläche auf gewissen Seen.

Es ist auch nicht wahrscheinlich, dass für alle Schweizer Seen solche Bewilligungen ausgestellt würden. Nicht jeder See eignet sich für die Errichtung von Wasserflugplätzen. Im übrigen stellt man auch fest, dass in den letzten fünf Jahren vom Bazl insgesamt lediglich – jetzt hören Sie gut zu! – sechs Aussenlandungsbewilligungen erteilt wurden. Nur schon angesichts dieser Tatsache sehen Sie die Tragweite dieses Geschäftes.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Baumberger Peter (C, ZH): Ich habe hier keine eigenen Interessen. Ich habe kein Wasserflugzeug; ich bin – im Unterschied zu Kollege Föhn – noch nicht einmal mit einem Wasserflugzeug geflogen. Dennoch gefällt mir dieser Gegenvorschlag mit einem Totalverbot für neue Wasserflugplätze ebensowenig wie die Volksinitiative. Dies aus zwei grundsätzlichen Überlegungen:

1. Wir nähern uns immer mehr der sogenannten Demokratie der Betroffenen. Eigentlich besteht kein Problem: Wir haben in der Schweiz nur drei Wasserflugzeuge, wie ich in der Botschaft gelesen habe. Jetzt kommt ein Gesuch für einen Wasserflugplatz, der zufällig «vor der Haustür» eines bestimmten Herrn Weber eingerichtet werden soll. Anstatt dass man jetzt das Rechtsmittelverfahren durchspielt – es ist noch hängig –, lanciert man eine Volksinitiative. Das ist schlechter Stil und eine schlechte Entwicklung.

2. Wir müssen einer Tendenz gegensteuern, die in der Schweiz zunimmt. Wenn wir Probleme sehen – sie sind allenfalls noch nicht einmal da, aber wir sehen, dass sie sich stellen könnten –, von denen nur eine Minderheit betroffen ist, was machen wir dann? Wir erlassen ein Totalverbot. Ich glaube, das ist kein vernünftiger Ansatz zur Lösung unserer Zukunftsprobleme in der Schweiz.

Etwas detaillierter zu diesen zwei Überlegungen: Laut der Botschaft des Bundesrates existiert zurzeit nur ein einziger Wasserflugplatz, der bisher nie zu Beeinträchtigungen geführt hat. Gelegentliche Starts und Landungen sind bewilligungspflichtig; sie gefährden niemanden. Wasserflugzeuge brauchen keine Infrastruktur, keine Bojen, keinen Beton, nur eine Wasserungsrampe, wie das für Ruderboote der Fall ist. Sie brauchen etwa so wenig Infrastruktur, wie wenn ich gelegentlich einmal auf den Walensee surfen gehe. Das ist letztlich der korrekte Vergleich.

Nun haben wir schon bisher im Luftfahrtgesetz (LFG) ein ausgebautes Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren. In diesem Verfahren werden ökologische und Umweltaspekte im einzelnen betrachtet.

Das Ziel der Volksinitiative ist nun einfach, etwas, das Herrn Weber subjektiv missfallen hat, mittels Volksinitiative zu verhindern. Dafür aber – für solche subjektiven Probleme, die möglicherweise keine objektiven Probleme sind; Herr Föhn hat behauptet, es seien keine, und ich glaube ihm – steht Herr Weber der Weg des Rechtsmittelverfahrens zur Verfügung. Im Rechtsmittelverfahren soll geprüft werden, ob das, was jemandem subjektiv missfällt, auch objektiv Grund für eine Verweigerung oder für Auflagen ist.

Im vorliegenden Falle – wie gesagt, das Rechtsmittelverfahren ist nicht einmal abgeschlossen – sollten wir weder der Volksinitiative noch dem Gegenvorschlag, der den gleichen Effekt hat, zustimmen. Es gibt eine Menge von Tätigkeiten, die von Minderheiten besorgt werden und die, aus welchem Grund auch immer, einzelnen von Ihnen oder mir selbst missfallen mögen. Das ist eine Frage der Respektierung der Minderheiten, und es ist gute Tradition in der Schweiz, dass wir nicht einfach zu Totalverboten schreiten. Mit derselben Begründung können Sie morgen Motorboote, den Wasserski-sport oder die Jagd verbieten. Ich glaube, eine solche Entwicklung ist schlecht, auch wenn sie im Moment noch «die anderen» betrifft.

Die Minderheit Binder sieht nun – aufgrund ähnlicher Überlegungen wahrscheinlich – die Lösung in der Kantonalisierung des Problems. Gestatten Sie mir, Herr Binder, dass ich hier nicht der gleichen Meinung bin. In dieser Frage verrete ich die Auffassung des Bundesrates und der Initianten. Das gehört nicht auf die kantonale Ebene. Es macht wenig Sinn, da zum Beispiel auch beim Vierwaldstättersee wieder verschiedene Kantone zuständig sind – wie bei den internationalen Gewässern, auf dem Bodensee, dem Genfersee und dem Lago Maggiore. Der Minderheitsantrag ist raumplanerisch verfehlt. Ich bitte die Vertreter der Minderheit, meinem Antrag zuzustimmen, nämlich einer Regelung auf Bundesebene.

Mein Antrag geht von der Auffassung aus, dass wir Wasserflugplätze grundsätzlich gleich wie Gebirgslandeplätze behandeln sollten. In beiden Fällen haben wir ein empfindliches Ökosystem; in den Gebirgen ist es wohl noch empfindlicher und weniger erschlossen, als das bei unseren Seen der Fall ist. Der Bund soll daher die Kompetenz erhalten – damit bin ich einverstanden –, die Anzahl der Wasserflugplätze zu beschränken, und zwar über blosses Bewilligungsverfahren hinaus, im gleichen Sinne, wie wir das beim Ökosystem «Gebirge» haben.

Damit haben wir eine vernünftige Lösung, damit zeigen wir auch ein gewisses Entgegenkommen gegenüber berechtigten Befürchtungen, ohne dass wir einfach das «Haustürproblem» von Herrn Weber regeln. Diese auch für Gebirgsflugplätze bereits bestehende Kompetenz – es ist dort Artikel 8 Absatz 4 LFG – soll mit meinem Antrag auch für Wasserflugplätze gelten. Das ist meines Erachtens die Lösung, die eines Rechtsstaates würdig ist, und nicht die Zustimmung zur Volksinitiative oder zum Gegenvorschlag. Ich danke Ihnen, wenn Sie meinem Antrag entsprechen.

Steinemann Walter (F, SG): Nachdem das Volk in den letzten Jahren zu drei Luftfahrtvorlagen überzeugend ja gesagt hat – Luftfahrtgesetz, Ausbau des Flughafens Zürich, Ausbau des Flugplatzes Lausanne –, darf man erwarten, dass der «Initiative Franz Weber» eine klare Abfuhr erteilt wird. Der Verdacht liegt nahe, dass der Urheber der Volksinitiative, Franz Weber – er wohnt selbst am Genfersee –, das Schweizer Volk für seine ureigenen Interessen einsetzen will. Auslöser der Initiative waren, wie wir wissen, die Pläne zur Errichtung von zwei Wasserflugplätzen bei Lausanne und Montreux, welche am 31. Januar 1992 bewilligt wurden. Herr Weber wollte aber ganz einfach keine Wasserflugzeuge, die seine Aussicht aus der Villa beeinträchtigen. Obwohl Herr Weber alle Rechtswege ausschöpfte, hatte er keinen Erfolg. Der einzige seit Jahrzehnten bestehende Wasserflugplatz in der Schweiz befindet sich – wie auch ausgeführt wurde – bei Lachen auf dem Zürichsee, wo nur drei immatrikulierte Wasserflugzeuge verkehren können.

Als Resultat direkter Kontakte – Ausrufezeichen! – zwischen Franz Weber und Bundesrat Leuenberger, Vorsteher des zuständigen Departementes, legt die Landesregierung jetzt dem Parlament einen indirekten Gegenvorschlag in Form einer Ergänzung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt mit einem neuen Absatz 2 zu Artikel 36 vor, welcher die Errichtung neuer Wasserflugplätze verbietet. Bundesrat Leuenberger übergibt mit diesem Gegenvorschlag nicht nur die zuständige Fachbehörde, das Bundesamt für Zivilluftfahrt, welches empfohlen hatte, die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen. Der Bundesrat hielt es ebensowenig für nötig, den Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, die Aerosuisse, als politischen Vertreter der Direktbetroffenen zu dieser Frage anzuhören.

Würde nun die Regelung gemäss sogenanntem Gegenvorschlag des Bundesrates – der überhaupt nicht nötig gewesen wäre – auf Gesetzesebene verlegt, hätte das Volk nur noch beschränkte Mitsprachemöglichkeit, etwa in Form des fakultativen Referendums. Der Gegenvorschlag des Bundesrates bietet keine echte Wahl. Die Volksinitiative verbietet jede Form des Betriebes von Wasserflugzeugen, der Bundesrat will die Inbetriebnahme jeglichen neuen Wasserflugplatzes verbieten – was in Wirklichkeit genau auf dasselbe herauskommt und eines Rechtsstaates unwürdig ist. Dabei vergisst der Bundesrat zudem, dass die Regelung der Benutzung der öffentlichen Gewässer eigentlich Sache der Kantone ist. Dass der Betrieb von Wasserflugzeugen in unserem Land eher eine Randerscheinung ist, das wissen wir auch. Deshalb würde eine geringe Anzahl von Wasserflugzeugplätzen den Bedürfnissen der Wasserfliegerei völlig genügen.

Aus Sicht der Geschichte der Wasserflugzeuge, welche am 28. März 1910 begann, wäre es zwingend nötig, unter anderem wenigstens einen Wasserflugplatz auf dem Bodensee, bei Altenrhein, nicht gänzlich zu verunmöglichen. Schon 1912 wurde in Friedrichshafen eine Firma für den Wasserflugzeugbau gegründet. Financier war ein gewisser Graf Ferdinand von Zeppelin, und der Geschäftsführer war Claude Dornier. 1921 verlegte Dornier seine Flugzeugfabrik nach Rorschach. Im gleichen Jahr flog das erste auf dem Bodensee montierte Wasserflugzeug «Libelle». 1926 wurde in Altenrhein die AG für Dornier-Flugzeuge gegründet, und 1929 hob die weltberühmte «Do X» mit einer Spannweite von 48 Metern, einem maximalen Startgewicht von 50 Tonnen und angetrieben von 12 Motoren mit 169 Personen an Bord vom Wasser des Bodensees ab. 1931 startete dann die «Do X» von Altenrhein zu ihrem sensationellen, zwei Jahre dauern-

den Flug über Spanien nach Südamerika, Nordamerika und zurück zum Bodensee. Noch heute ist in Altenrhein die Rampe sichtbar, über welche die Wasserflugzeuge zu Wasser gelassen wurden. Sehr bedeutende Kapitel der Geschichte der einst wichtigen Wasserfliegerei sind in Altenrhein geschrieben worden. 1998 wurde dem genialen Konstrukteur Claude Dornier in Altenrhein ein Denkmal errichtet. Der in St. Gallen geborene Flugpionier Walter Mittelholzer, der gemeinsam mit Balz Zimmermann die Swissair gründete, startete am 7. Dezember 1926 vom Zürichsee aus mit der legendären «Dornier Merkur» zu seinem berühmten Flug durch ganz Afrika nach Kapstadt. Soviel zu einigen geschichtlichen, kulturellen Daten rund um die Wasserfliegerei in der Schweiz.

Um diese Daten in den historischen Zusammenhang stellen zu können, muss man auch wissen, dass erst im Dezember 1903 den amerikanischen Brüdern Wright der erste Flug mit einem bemannten Flächenflugzeug mit Motor gelungen war. Ist denn, Herr Bundesrat, der Protest aus Luftfahrtkreisen gegen das Verbot der Wasserflugzeuge wirklich eine Lappalie, die man mit der linken Hand vom Tisch wischen kann oder will?

Was auf den ersten Blick als Anliegen einer unbedeutenden Minderheit erscheint, geht bei näherem Hinsehen uns alle an. Zunächst ist dabei das Vorgehen der Initianten festzuhalten: Nach erfolglosem Beschreiten des Rechtsweges setzen sie die politischen Instanzen zugunsten ihrer Ziele ein, was übrigens die Steuerzahler Millionen von Franken kosten wird. Das könnte ohne Zweifel Schule machen. Zudem wird in unverhältnismässiger Weise versucht, den Todesstoss gegen Aktivitäten einer Minderheit zu führen, die in den Augen der Initianten und des Bundesrates anscheinend keinerlei Rücksicht verdient. Es lebe die freie Schweiz! Das vom Bundesrat belohnte Vorgehen von Herrn Weber und seinen Mitstreitern dürfte in dieser Hinsicht zu einem Präzedenzfall für Angriffe auf andere Aktivitäten – namentlich im Bereich Freizeitaktivitäten und Freizeitsportarten – von Minderheiten werden, welche gewissen einflussreichen Interessengruppen nicht in den Kram passen.

Mit einem radikalen und absurden Verbot von Wasserflugzeugen in unserem Land schießt die Initiative weit über das Ziel hinaus. Damit würde es verunmöglicht, die grossartige Geschichte des Baus und Betriebs von Wasserflugzeugen zu pflegen und darzustellen und dieses Kulturgut den nächsten Generationen weiter zu zeigen respektive zu vermitteln. Ein – wenn auch stark eingeschränkter – Verkehr von Wasserflugzeugen muss doch auch in unserem Land, wie in anderen Ländern, möglich sein.

Auch im Interesse der Kulturerhaltung bei den Wasserflugzeugen bitte ich Sie sehr, diese Initiative ohne einen Gegenvorschlag zur Ablehnung zu empfehlen, also auch auf den Gegenvorschlag, der eigentlich gar nichts bringt, ganz zu verzichten.

Christen Yves (R, VD): Les rapporteurs ainsi que les porte-parole des minorités vous ont apporté la preuve que le problème de l'atterrissage des hydravions ne valait vraiment pas la peine que l'on inscrive un article dans la constitution, mais cela est puisque ainsi en ont décidé Franz Weber et la fondation Helvetia Nostra, qui ont déposé cette initiative populaire. Ces institutions nous avaient habitués à des combats plus fondamentaux, qu'elles ont d'ailleurs gagnés dans le canton de Vaud, en Suisse et dans le monde. Il s'agit ici, selon le groupe radical-démocratique, d'un combat plus futile, pour ne pas dire frisant le ridicule.

Vous avez entendu les raisons de cette affirmation. Un hydroaérodrome n'est pas une construction, c'est un plan d'eau; encore faut-il qu'il soit suffisamment grand et que le temps permette l'atterrissage. Et puis, combien y a-t-il d'hydravions en Suisse? Tout cela vous a été dit. Il y en a trois actuellement, dont deux à Lachen. Et le nombre d'autorisations de vol données par l'Office fédéral de l'aviation civile est extrêmement restreint. Il a été prouvé qu'il n'y a pas un marché, ni pour le commerce ni pour le tourisme, sur de telles activités. Et puis, ce cortège de maux dont parle M. Weber –

construction de hangars, de routes, de places de parc, de restaurants –, tout cela est évidemment dans l'imagination fertile des initiants.

L'impact sur l'environnement? Bien sûr, l'hydroaérodrome de Montreux/Lausanne n'est pas encore fait. Il s'agira encore pour les promoteurs de faire la démonstration qu'ils ont résolu les problèmes de sécurité et ceux de l'impact sur l'environnement. Mais juste pour la petite histoire: l'autorisation avait été donnée par M. Ogi, conseiller fédéral, du mois d'avril au mois d'octobre, et c'est une époque où les oiseaux migrateurs ne se trouvent pas sur le plan d'eau des Grangettes!

Par conséquent, ils ne sont en aucun cas mis en danger. Il s'agirait encore de faire une étude plus précise, mais M. Weber m'a dit en commission que cette étude existait dans son journal. Je n'en ai pas trouvé la trace.

Inutile, évidemment, de faire accepter cette initiative par le peuple. Alors faut-il lancer un contre-projet, comme le propose le Conseil fédéral, en modifiant l'article 36 alinéa 2 de la loi fédérale sur l'aviation civile, en interdisant toute construction nouvelle d'hydroaérodrome? Le Conseil fédéral l'a décidé ainsi, un peu de guerre lasse. Il a raison sur le fond, mais sur le principe, je me rallie aux propos tenus par M. Baumberger parce que, finalement, on peut aussi interdire dans ce pays, par voie constitutionnelle, le motocross, le VTT en montagne ou dans la forêt, et bien d'autres activités. Dès lors, la proposition de minorité Binder qui donne aux cantons la compétence d'autoriser de nouveaux hydroaérodromes paraît assez justifiée et fédéraliste. On peut comprendre que l'Office fédéral de l'aviation civile ne puisse pas accepter cette solution, puisqu'il entend contrôler le développement du trafic civil dans le ciel suisse. Dès lors, si notre Conseil devait décider de ne pas donner ses suffrages à la proposition de minorité Binder, le groupe radical-démocratique vous proposerait alors d'accepter la proposition Baumberger qui, d'ailleurs, a aussi la préférence de l'Aérosuisse, fédération faîtière de l'aviation civile en Suisse, et qui donnerait au Conseil fédéral la compétence de limiter le nombre d'hydroaérodromes en Suisse.

Ammann Schoch Regina (U, AG): «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» – als ich das erste Mal von dieser Volksinitiative las, konnte ich mir ein Schmunzeln nicht verkneifen. Unglaublich, für welche Anliegen Volksinitiativen eingereicht werden, ging es mir durch den Kopf. Nun, bei näherem Besehen, kann ich der Initiative eine gewisse Voraussicht nicht absprechen. Einen Sachverhalt nämlich erst dann regeln zu wollen, wenn er zum Problem geworden ist, entspricht auch nicht einer vorausschauenden Politik.

Die Volksinitiative wurde 1996 eingereicht. Zu diesem Zeitpunkt war die Sensibilität gegenüber Fluglärm noch eine etwas andere als heute. Der Gedanke, dass das Hobby einiger weniger die Ruhe von vielen stören könnte, dürfte für die Unterzeichner im Vordergrund gestanden haben. Eine Abstimmung über die Volksinitiative – wenn sie nicht mit dem vorliegenden Gegenentwurf verhindert werden kann – würde aber zum heutigen Zeitpunkt stattfinden, also rund vier Jahre später. Die Chance, dass die Initiative vom Volk zum heutigen Zeitpunkt angenommen würde, schätzen wir von der LdU/EVP-Fraktion als enorm ein. Warum?

Die Belastung durch den Flugverkehr hat in den letzten Jahren zugenommen, und sie wird in nächster Zeit weiter zunehmen. Der Flugverkehr wird plötzlich nicht nur für die unmittelbar neben den Flughäfen gelegenen Gemeinden zu einem Problem. Dies vor allem, weil der Fluglärm eben nicht die einzige Immissionsquelle darstellt, sondern kumulativ zu anderen Belästigungen auftritt. Wenn ich z. B. an das Limmattal denke, das bereits stark vom Strassenlärm geplagt ist: Es ist verständlich, dass gewisse Leute auf zunehmenden Flugverkehr reagieren.

Der Flugverkehr und seine Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind also plötzlich ins Bewusstsein der Leute gerückt. Da sie aber gleichzeitig erkennen, dass der normale Flugverkehr, also die Linien- und Charterflüge, volkswirtschaftlich notwendig ist, dass kaum Einflussmöglichkeiten

bestehen und dass natürlich kaum einer auf seine Ferienflüge verzichten möchte, wird geschwiegen und die Faust im Sack gemacht. Eine Volksinitiative wie die vorliegende könnte aber zum Ventil werden und zu einer Schlamm-schlacht pro und kontra Flugverkehr führen.

Mit der Annahme des indirekten Gegenvorschlages bewirkt unser Parlament den Rückzug der Volksinitiative. Darauf zählen wir. Wir verhindern also eine Volksabstimmung und bieten Hand zu einer massvollen Lösung.

Die LdU/EVP-Fraktion unterstützt diese Lösung und empfiehlt Ihnen, auf den Bundesbeschluss einzutreten und die Änderung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt in der Fassung der Kommissionsmehrheit anzunehmen, d. h., den Nichteintretensantrag Föhn sowie den Antrag Baumberger abzulehnen.

Florio Marguerite (L, VD): Au nom du groupe libéral je vous invite, avec la majorité de la commission, à accepter l'arrêté fédéral A concernant l'initiative populaire «Pas d'hydravions sur les lacs suisses». Pour ce qui concerne l'arrêté fédéral B portant sur la modification de la loi fédérale sur l'aviation, je vous propose d'accepter la proposition Baumberger.

Les motivations de ce point de vue sont les suivantes.

L'initiative populaire qui tendrait à interdire tout hydroaérodrome me paraît complètement sans objet. Il y a actuellement un seul hydroaérodrome sur le lac de Zurich, près de Lachen. Deux autorisations ont été données sur le lac Léman. On voudrait dire qu'il n'y en aura pas d'autres, et qu'il n'y aura probablement pas sur le lac Léman. La modification de la loi fédérale sur l'aviation me paraît être absolument inutile dans le sens où le propose le Conseil fédéral, parce qu'en réalité, cela revient à interdire tout nouvel hydroaérodrome, alors qu'en fait, c'est le but de l'initiative. Donc, le Conseil fédéral recommande de rejeter l'initiative, et il modifie la loi fédérale sur l'aviation pour faire exactement la même chose. Cela n'est pas cohérent.

Surtout, il ne faut pas oublier non plus que l'utilisation des eaux publiques est du ressort des cantons, ce qui me permettrait peut-être, pour l'arrêté fédéral B, de me rallier à la proposition de la minorité de la commission. Mais personnellement, et au nom du groupe libéral, je préfère la solution offerte par la proposition Baumberger puisqu'elle permettra au Conseil fédéral de limiter le nombre des mouvements, des atterrissages par hypothèse, comme cela se fait déjà en matière d'aéronautique, notamment d'atterrissages en montagne. Il ne faut pas couper les ailes aux hydravions. Il n'y en aura pas des centaines de milliers. Ça ne sera jamais un moyen de transport, et ça sera peut-être un moyen de loisirs. Il faut, dans ce pays, éviter de tout empêcher et de tout interdire, parce qu'un jour, on nous interdira aussi peut-être de rouler, de respirer et de manger.

Binder Max (V, ZH): Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass sich hier Blüten der Demokratie, der Volksrechte entwickeln. Weil einem einzelnen bei seinen Einzelanliegen auf dem Rechtsweg kein Erfolg beschieden, hat er zum Mittel des Volksrechtes gegriffen. Dies ist absolut legal – das möchte ich betonen –, es ist sicher nicht illegal, aber absolut unverhältnismässig. Sie hören recht: In der Schweiz haben wir einen einzigen Wasserflugplatz – wobei hier «Flugplatz» immer ein etwas falsches Wort ist, vielmehr müsste man «Landepplatz» sagen. In der Schweiz haben wir drei immatrikulierte Wasserflugzeuge.

Wegen eines Einzelinteresses von Herrn Weber müssen wir diese Vorlage nun vor das Volk bringen. In den letzten fünf Jahren erteilten wir lediglich sechs Aussenlandbewilligungen. Trotzdem, auch wenn es diesbezüglich eine solch geringe Dichte von Einrichtungen gibt, fühlte sich der rührige Herr Franz Weber dazu berufen, mit der Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» ein Verbot von Wasserflugplätzen in unserer Verfassung zu verlangen. Nun muss sich also der Rat mit diesem Volksbegehren und einem ebenso restriktiven indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates befassen – dieser bewirkt an und für sich faktisch genau dasselbe.

Wie kam es nun zu diesem unsinnigen Volksbegehren und dem Gegenvorschlag des Bundesrates? Ausgangspunkt war das Gesuch eines Waadtländer Piloten und Unternehmers, welcher zwischen Lausanne und Montreux ab und zu Flüge mit einem Wasserflugzeug zu touristischen Zwecken durchführen wollte. Die kantonalen und kommunalen Behörden standen diesem Projekt befürwortend gegenüber, das Bazil erteilte die notwendige Bewilligung. Dies rief dann den Umweltschützer Franz Weber auf den Plan, welcher dagegen Beschwerde führte. Nachdem diese aber von den zuständigen Instanzen abgewiesen worden war, zog Herr Weber seine Beschwerde an den Bundesrat weiter, wo sie derzeit noch hängig ist. In Erkenntnis von deren Aussichtslosigkeit griff er zudem zum politischen Druckmittel der Volksinitiative, welche im vergangenen Jahr dank tatkräftiger Hilfe verschiedener Umweltorganisationen zustande kam.

Die Initiative verlangt die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 37quater: «Die Benutzung öffentlicher Gewässer durch Wasserflugzeuge ist verboten, ausser in Notfällen.» Sie würde zunächst dazu führen, dass der einzige bestehende Wasserflugplatz auf dem Zürichsee aufgehoben werden müsste. Zudem bestände keine Möglichkeit mehr, für Aussenlandungen Ausnahmegewilligungen zu erteilen, ausser eben in Notfällen. Bewilligungen können aufgrund der heutigen Rechtslage gewährt werden, was aber – wie ich bereits gesagt habe – eher selten geschieht.

Als Resultat direkter Kontakte zwischen Herrn Weber und dem Vorsteher des UVEK, Herrn Bundesrat Leuenberger, legt die Landesregierung nun dem Parlament dazu einen indirekten Gegenentwurf in der Form der Ergänzung des Bundesgesetzes über die Luftfahrt mit einem neuen Absatz 2 zu Artikel 36 vor, welcher die Errichtung neuer Wasserflugplätze in Zukunft verbietet.

Die SVP-Fraktion lehnt sowohl die Initiative als auch den indirekten Gegenentwurf des Bundesrates aus folgenden Gründen ab: Wasserflugzeuge sind eine absolute Randscheinung. Auch unter Einbezug der Schaffung zweier neuer Wasserflugplätze bei Lausanne und Montreux würden aufgrund der wenigen touristischen Flüge keine nennenswerten Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.

Die Tatsachen sind folgende: Auch in Europa stellen Wasserflugzeuge eine absolute Randscheinung dar. So sind etwa in den Niederlanden, wo sehr viele geeignete Gewässer bestehen, nur gerade zwei Wasserflugzeuge immatrikuliert. Auch in Deutschland, wo die Wasserflugzeuge früher grosse Tradition hatten – Flugboote, Berliner Luftbrücke und anderes –, sind nur gerade deren 10 registriert. Das europäische Land mit der grössten Anzahl solcher Wasserflugzeuge ist Schweden. Dort kann auf jedem See ohne spezielle Bewilligung beliebig gestartet und gelandet werden. Trotz dieser vollständigen Freiheit für die Wasserfliegerei sind in Schweden nur rund 50 Wasserflugzeuge registriert. Diese Ausführungen zeigen, dass die von Franz Weber heraufbeschworene Gefahr einer Invasion von Wasserflugzeugen in der Schweiz ein reines Phantasieprodukt ist.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates ist in seinen Auswirkungen ebenso restriktiv wie die Initiative. Da, wie bereits erwähnt, derzeit nur ein bewilligter Wasserflugplatz auf dem Zürichsee besteht, führt das Verbot für die Einrichtung neuer Wasserflugplätze zum gleichen Resultat wie die Initiative.

Nachdem die Beschwerden von Franz Weber gegen zwei Wasserlandeplätze bei Lausanne und Montreux von allen Instanzen abgewiesen worden sind, erreicht er nun dank dem einseitigen und unverhältnismässigen Entgegenkommen der Landesregierung seine politischen Ziele, ohne einen einzigen Franken für eine Abstimmungskampagne zu seiner Initiative ausgeben zu müssen.

Warum sage ich, dass der Gegenvorschlag eigentlich dasselbe bringe? Sie stimmen faktisch der Volksinitiative zu. Warum zieht Herr Weber die Initiative zurück, wenn Sie dem Gegenvorschlag folgen? Wohl nur darum, weil der einzige Wasserlandeplatz in der Schweiz auf dem Zürichsee liegt und nicht vor seinen Augen auf dem Genfersee. Würde er nämlich auf dem Genfersee liegen, würde Herr Weber die Initiative mit jeder Garantie nicht zurückziehen, weil er sie ge-

rade aus diesem Grund lanciert hat. Hier entlarven sich die Initianten ganz eindeutig, indem sie das einseitige Eigeninteresse eines Initianten berücksichtigen.

Immerhin hat sich Herr Weber in der Kommission damit gebrüstet, aus dem Kanton Zürich seien über 20 000 Unterschriften zusammengekommen. Wenn er die Volksinitiative zurückzieht und den einzigen Wasserflugplatz im Kanton Zürich bestehenlässt, dann ist dies Verrat an allen Zürchern, die seine Initiative unterschrieben haben.

Ich und meine Fraktion sind der Meinung, das Volk solle entscheiden, wie es sich gehört.

Eberhard Anton (C, SZ): Wie Sie aus der Botschaft des Bundesrates zur Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» lesen können, sind gesamtschweizerisch – das ist bereits gesagt worden – lediglich drei Wasserflugzeuge immatrikuliert. Zwei davon sind auf dem seit mehr als vierzig Jahren bestehenden, einzigen Wasserflugplatz in der Schweiz stationiert. Er befindet sich bei Lachen auf dem Zürichsee, also im Kanton Schwyz. Auf dem Wasserflugplatz werden jährlich durchschnittlich 230 nichtgewerbsmässige Bewegungen – ein Start oder eine Landung gilt als Bewegung – durchgeführt. Dieser Flugbetrieb verlief in all den Jahren ohne jegliche Beanstandung von irgendwelcher Seite. Das dritte Wasserflugzeug – es ist ein Flugboot – ist auf einer Flugplatzpiste stationiert, kann aber auch auf dem See eingesetzt werden.

Der Halter des Wasserflugplatzes Lachen ist seit Jahrzehnten der einzige Inhaber einer Bewilligung, die jeweils für ein Jahr ausgestellt wird – für Aussenlandungen auf öffentlichen Gewässern für nichtgewerbsmässige Flüge auf dem Vierwaldstättersee, dem Zugersee, dem Zürichsee und dem Ägerisee.

Meine Anfrage bei der Gemeinde Lachen hat ebenfalls ergeben, dass keine Beanstandungen bekannt sind; vielmehr wurde mir bestätigt, dass die Starts und Landungen kaum wahrgenommen werden.

Ein Wasserflugzeug erzeugt praktisch keine Immissionen, weniger als ein Motorboot; sie sind also vernachlässigbar. Es darf erst 300 Meter vom Ufer entfernt beschleunigen und hebt sehr schnell ab; es erzeugt also praktisch keinen Wellenschlag. Der Antrieb erfolgt auch nicht über das Wasser, sondern über die Luftschraube. Ebenfalls – so wurde mir gesagt – beschränkt sich der Betreiber der beiden Wasserflugzeuge darauf, seine Starts und Landungen dann zu planen, wenn der See wenig von Booten besetzt ist.

Mit der Initiative will man nun die Benutzung der öffentlichen Gewässer durch Wasserflugzeuge gänzlich verbieten. Ich finde dies doch etwas übertrieben; der Bundesrat findet in der Botschaft auch, dass dies übertrieben sei, da ja kaum zu befürchten ist, dass eine übermässige Ausweitung der Wasserfliegerei stattfinden wird.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat 1992 eine weitere Bewilligung für zwei Wasserflugplätze auf dem Genfersee unter Auflagen bewilligt. Diese wurde von verschiedenen Umweltorganisationen mit einer Beschwerde bekämpft, welche abgewiesen wurde. Das hat dann dazu geführt, dass diese Volksinitiative eingereicht wurde. Diese strittige Bewilligung war erst die zweite nach jener für Lachen, die 1954 erteilt worden war.

Die Regelung der Benutzung der öffentlichen Gewässer ist zudem Sache der Kantone, und die Benutzung bedarf der Zustimmung des Regierungsrates. Zusammen mit der bestehenden Bundesgesetzgebung wurde der Bereich der Luftfahrt bisher sehr streng gehandhabt. So konnte der Bundesrat die Zahl der Aussenlandungen im Gebirge auf einige wenige Gebirgslandeplätze beschränken. Da der Betrieb von Wasserflugzeugen in unserem Land eine Randscheinung ist, kann ich mir vorstellen, dass der Bundesrat auch die Zahl der Wasserflugplätze beschränkt, ähnlich wie er es bei den Gebirgslandeplätzen macht.

Da die Volksinitiative ein totales Verbot der Wasserflugplätze verlangt, lehne ich sie ab. Es sollte auch in unserem so gelobten, freien Land, der Schweiz, möglich sein, ein seltenes Hobby zu betreiben. Damit dieses seltene Hobby aber nicht

zur Belastung und zu übermässigen Immissionen für die Umwelt führt, unterstütze ich die Änderung des Luftfahrtgesetzes. Ich lehne den Nichteintretensantrag Föhn ab, auch aus Kostengründen. Verschiedene Votanten haben angeführt, dass eine Volksabstimmung Kosten in der Höhe zwischen 5 und 6 Millionen Franken verursacht. Von den Berichterstattern wurde gesagt, dass die Volksinitiative nur dann zurückgezogen wird, wenn der indirekte Gegenvorschlag angenommen wird.

Allerdings unterstütze ich – das habe ich bereits ausgeführt – den Antrag Baumberger zu Artikel 36 Absatz 2, der dem Bundesrat die Kompetenz erteilen will, die Zahl der Wasserflugplätze zu beschränken. Es ist ja anzunehmen, dass der Bundesrat nicht zu viele Bewilligungen erteilt, und somit könnten eigentlich alle mit dieser Lösung leben.

Columberg Dumeni (C, GR): Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen, das ist bei Gott kein Problem, das unser Land und unsere Bevölkerung bewegt! Dennoch bildet es Gegenstand einer Volksinitiative. Zwei umstrittene Einzelbewilligungen für Wasserflugplätze auf dem Genfersee genügen offenbar, um ein Bewilligungsgesuch zu einem nationalen Thema werden zu lassen, ja noch mehr, um ein Verbot zur Benützung öffentlicher Gewässer durch Wasserflugzeuge in der Verfassung zu verankern. Klammerbemerkung: Es wäre sehr, sehr interessant, einmal zu erfahren, was eine solche Initiative, eine völlig unnötige Initiative, diesen Staat kostet.

Bereits formell ist die Volksinitiative völlig unverhältnismässig. Ein solches Detail gehört nicht in die Verfassung. Vor kurzem haben wir unsere Bundesverfassung revidiert; wir haben uns bemüht, unbedeutende Detailregelungen aus dem Grundgesetz zu kippen. Kaum ist das Werk vollendet, würden wir bereits mit der Zerstörung beginnen. So kann es doch nicht gehen! Dies wäre der erste, unverzeihliche Sündenfall. Die CVP-Fraktion lehnt deshalb die Initiative mit aller Entschiedenheit ab. Sie ist unnötig; solche Einzelmassnahmen gehören nicht in die Verfassung.

Aber auch materiell ist die Initiative unnötig, denn wir haben bereits eine klare Regelung und ein äusserst restriktives Bewilligungsverfahren, das bisher zu keinen Beanstandungen Anlass gegeben hat. Es besteht kein Handlungsbedarf. Müssen wir denn in diesem Staat alles und jedes verbieten?

Deshalb stellt sich die grundsätzliche Frage, ob ein indirekter Gegenvorschlag überhaupt nötig ist. Man kann hier durchaus geteilter Meinung sein. Denn an und für sich genügt die geltende Regelung im Luftfahrtgesetz (LFG). Wenn man Artikel 36 des LFG etwas restriktiver formulieren will, ist das durchaus möglich. Die Initianten hätten damit die Bestätigung, dass niemand daran denkt, unbesehen und ohne eine strenge Beachtung der umwelt- und raumplanerischen Aspekte neue Bewilligungen zu erteilen. Eine Kantonalisierung des Bewilligungsverfahrens ist nicht sinnvoll, wir wollen diese Angelegenheit nicht noch verkomplizieren.

Hingegen stellt der Antrag Baumberger eine vernünftige Kompromisslösung dar. Die CVP-Fraktion kann diesem Antrag zustimmen.

Noch eine Bemerkung zu den Ausführungen von Frau Hollenstein: Wenn sich das Initiativkomitee mit unserem Kompromissvorschlag nicht einverstanden erklären kann, soll es eine Volksabstimmung haben. Aber, Frau Hollenstein, ein Parlament darf sich doch nicht durch eine kleine Interessengruppe unter Druck setzen lassen; das wäre eines Parlamentes unwürdig.

Ich fasse zusammen: Die Initiative ist unnötig, wir lehnen sie ab und stimmen dem Kompromiss zu, wie ihn der Antrag Baumberger vorsieht.

Genner Ruth (G, ZH): Es ist richtig: Wasserflugzeuge sind nicht das verkehrs- und umweltpolitische Problem der Schweiz. Einige meiner Vorredner scheinen da aber eine verkehrspolitische Chance gewittert zu haben, oder vielleicht zelebrieren sie Mythen, Kulturgüter oder schlechthin die Freiheit für alle.

Dass uns heute die vorliegende Volksinitiative ins Haus steht, hat mit einem grossen, entsprechend geplanten Vorha-

ben auf dem Lac Léman zu tun. Die Initianten setzen sich für ruhige, vor Flugzeugen geschützte Seen ein. Seen sind sensible Ökosysteme und heute für viele Menschen als Erholungsraum von grosser Bedeutung. Voraussicht und vorsorglicher Schutz waren die Leitideen für die Volksinitiative. Diesem Anliegen kann sich die grüne Fraktion anschliessen. Wir stimmen deshalb der Initiative zu.

Materiell ist der Gegenvorschlag des Bundesrates nicht sehr weit von der Initiative entfernt; ich möchte deshalb dem Bundesrat für das konstruktive Entgegenkommen danken. Der bis heute einzige Flugplatz für Wasserflugzeuge in Lachen/SZ soll nach Auffassung des Bundesrates bestehenbleiben. Das soll dann aber auch der einzige bleiben; im Sachplan Infrastrukturaluftfahrt – einem nationalen Sachplan – sollen keine weiteren Landeplätze für Wasserflugzeuge mehr eingetragen werden. Uns Grünen scheint die Änderung von Artikel 36 des Bundesgesetzes über Luftfahrt eine praktikable und politisch sinnvolle Lösung zu sein.

Dezidiert lehnt die grüne Fraktion den Minderheitsantrag Binder ab. Wir halten daran fest, dass die Zuständigkeit für die Bewilligung von Flugplätzen beim Bund liegen muss. Es wäre auch von der Sache her unsinnig, Wasserflugplätze kantonal zu regeln, weil es verschiedene Gewässer gibt – ich erinnere an den Genfer- oder an den Zürichsee –, wo es drei oder mehr verschiedene Instanzen gäbe, die zu entscheiden hätten, ob an diesem oder jenem Ufer eines Gewässers ein Flugplatz gebaut werden könnte.

Ausserdem wäre mit dem Zusatz gemäss Minderheitsantrag Binder der Rückzug der Initiative ernsthaft in Frage gestellt; aber wir haben gehört, dass das der Minderheit offenbar gleichgültig ist. Wir sollten jedoch die Demokratie nicht in diesem Masse strapazieren; wenn wir einen Ausweg für eine gute Lösung ohne Volksabstimmung finden, sollten wir diesen Weg gehen. Das gleiche gilt für den Antrag Baumberger, welcher neuen Wasserflugplätzen doch noch eine Hintertüre öffnen will; das ist ganz und gar nicht im Sinne der Initianten und der grünen Fraktion.

Ich bitte Sie, den Antrag der Kommissionsmehrheit zu unterstützen und dem indirekten Gegenvorschlag zuzustimmen.

Ostermann Roland (G, VD): Je déclare mes intérêts: je n'habite pas à un endroit où les hydroaérodromes du lac Léman pourraient me gêner.

En 1987, un projet d'hydroaérodrome à Lausanne et Montreux ne suscitait à l'origine qu'une seule opposition: celle d'un parti politique, le Groupement pour la protection de l'environnement. En la signant et en la déposant, je n'imaginai pas que, 12 ans plus tard, ce funeste projet et moi nous nous retrouverions ici!

Le Conseil fédéral nous dit qu'en matière d'atterrissage sur les eaux publiques, l'autorisation n'est accordée que si les autorités cantonales ne formulent aucune objection. En l'occurrence, ni les autorités communales, ni les autorités cantonales n'ont cru bon de quitter le terrain administratif dans lequel elles se complaisaient, alors même que les oppositions sentées, puis les recours s'accumulaient. L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, lui-même, estimait ce projet contraire à l'intérêt public.

Il n'est pas très glorieux, de la part de ces autorités, d'avoir accepté que l'on porte atteinte à la nature même des activités lacustres paisibles, et que l'on perturbe des zones naturelles d'importance nationale ou internationale. Et pourquoi tout cela? Pour permettre à des touristes de faire une virée au-dessus des Alpes en partant d'un plan d'eau plutôt que d'un aérodrome proche, ou encore pour établir une liaison avec l'aéroport de Cointrin.

Ces autorités admettaient la bagatelle de 2000 mouvements par an pour chacun des hydroaérodromes de Lausanne et de Montreux, avec, bien entendu, la bénédiction de l'Office fédéral de l'aviation civile. L'un des arguments était que les normes applicables à un aérodrome terrestre s'appliqueraient. Il est bien clair que, lorsqu'un aérodrome existe, il faut en contenir les nuisances par de telles normes; autre chose est la création d'une nouvelle installation qui apporte son lot de perturbations du milieu dans lequel elle s'insère!

La normalisation des nuisances ne les empêche pas d'apparaître et d'exister.

Quant aux études d'impact, elles ne sauraient quantifier la sottise de l'entreprise qui consiste à introduire des pistes d'atterrissage au milieu des activités lacustres. Face à la démission des autorités, comment s'étonner du succès de l'initiative populaire lancée en désespoir de cause? C'est dire l'inanité de la proposition de minorité Binder dans ce contexte.

L'initiative dénonce justement le laxisme des autorités cantonales. Le promoteur du projet d'hydroaérodrome a raillé la démarche des initiants en disant qu'on appelait le peuple suisse à se prononcer sur un seul projet d'hydravion. Si tel est le cas, on peut s'interroger sur la signification de la proposition Baumberger, qui tend à accorder au Conseil fédéral la possibilité de limiter le nombre des hydroaérodromes. Il y en a un seul en Suisse actuellement! Alors, ou bien on limite à un le nombre des hydroaérodromes, et l'initiative est quasiment acceptée – mais alors autant le faire explicitement –, ou bien on admet les projets lémaniques et l'initiative est foulée aux pieds. Cette proposition est absurde; c'est ce qu'en langage populaire, si bien adapté aux circonstances, on appelle un pet dans l'eau.

Le dépôt d'une demande d'aire d'atterrissage sur les lacs a déjà suscité d'autres appétits. Un projet est né sur les lacs de Neuchâtel et de Morat, présenté sous le vocable d'activité sportive, qui se résume en fait à cela: j'atterris/je repars, j'atterris/je repars. C'est vrai que les havres de paix et de silence que devraient être les lacs sont déjà perturbés par quelques engins à moteur aussi bruyants que vaniteux, mais ce n'est pas une raison pour compliquer les choses en tolérant qu'un objet y tombe du ciel pour des raisons commerciales.

Je préfère l'initiative au contre-projet indirect, qui permettrait des atteintes ponctuelles et des atterrissages lorsqu'ils ne nécessitent pas d'infrastructure, comme ceux du type dit sportif. Mais si les initiants s'en contentent, on pourra faire l'économie d'une votation. La loi ne doit alors pas être sculptée sur les vagues, mais taillée dans le granit, avec le respect qu'on devrait à l'article constitutionnel auquel elle se substituerait.

Oui donc à l'initiative populaire, oui au contre-projet indirect tel que proposé. L'avenir nous dira lequel va surnager.

Dupraz John (R, GE): Il est clair que cette initiative est excessive, et je penche plutôt pour le contre-projet.

Cependant, j'ai une inquiétude et afin de l'apaiser je voudrais interroger M. Leuenberger, conseiller fédéral, sur un fait divers qui s'est passé le 16 avril 1977 où trois hydravions Canadair français sont venus se ravitailler en eau dans le lac Léman en fin d'après-midi. Ils étaient engagés dans la lutte contre un incendie dans la région de Bonneville, en Haute-Savoie. C'est dire que les hydravions sont des auxiliaires importants et efficaces dans la lutte contre les incendies de forêts. Il se pourrait que notre pays ne soit pas à l'abri de tels cataclysmes.

Ma question est de savoir si le contre-projet permet l'intervention d'hydravions dans la lutte contre d'éventuels incendies dans les forêts de notre pays. En effet, notre pays compte de nombreux lacs qui sont des réserves d'eau importantes non seulement comme espaces de loisirs et de jeux pour les touristes et les estivants, mais pour lutter contre les incendies. J'aimerais avoir l'assurance que le contre-projet n'empêche pas de telles interventions à l'avenir, car elles me paraissent importantes pour le maintien du patrimoine forestier de notre pays.

Hämmerle Andrea (S, GR): Tatsächlich, es handelt sich nicht um ein Geschäft, welches den Lauf der Geschichte bewegen wird; da sind wir uns alle einig. Nur, es handelt sich um eine Volksinitiative, die mit über 100 000 Unterschriften zustande gekommen ist. Ich finde es falsch und unzulässig, diese Initiative jetzt zu personalisieren, auf eine Person zu fokussieren. Es gibt nämlich Volksinitiativen, die einen sehr politischen Inhalt haben, die sogar zum Kerngeschäft einer politischen Partei gehören und nicht hunderttausend Unterschriften zusammenbringen. Ich erinnere an die Quattro-In-

itiativen der Freiheits-Partei, mit welchen eine zweite Röhre am Gotthard, sechs Spuren auf der A1 usw. verlangt wird und für die keine 100 000 Unterschriften zusammengebracht werden. Ich möchte Sie nur bitten, die Proportionen zu wahren und festzuhalten, dass dies eine gültige Volksinitiative mit 100 000 Unterschriften ist. Die Volksinitiative ist das stärkste demokratische Instrument; es ist also unstatthaft, diese auf eine Person zu reduzieren.

Zum Inhalt: Das Anliegen der Initiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen» ist nachvollziehbar, es ist im Prinzip auch völlig richtig. Die Seen sind wichtige Naherholungsgebiete, und sie sind nicht als Tummelfelder für Flugzeuge gedacht. Zeitlich kommt die Initiative ebenfalls zur richtigen Zeit, denn sie wirkt präventiv und nicht erst im nachhinein, wenn das Unglück schon geschehen ist. Es gibt drei Wasserflugzeuge und einen Wasserflugplatz in der Schweiz; unserer Meinung nach genügt das. Die Volksinitiative ist mehrheitsfähig, sie leuchtet den meisten Frauen und Männern in diesem Land ohne weiteres ein.

Der Bundesrat hat dies richtig erkannt, und er hat politisch klug und sensibel gehandelt, indem er mit den Initianten gesprochen und gesehen hat, wie man dieses Problem lösen kann. Die Lösung besteht in einem indirekten Gegenvorschlag auf Gesetzesebene und darin, die jetzige Situation, die zu keinen Beanstandungen Anlass gegeben hat, so zu belassen, wie sie ist; das ist richtig. Die Initiantinnen und Initianten sind bereit, die Initiative unter diesen Bedingungen zurückzuziehen; das ist ebenfalls richtig. Das ganze Verfahren ist also vernünftig, kostengünstig und unkompliziert.

Ich verstehe überhaupt nicht, warum man gegen den indirekten Gegenvorschlag jetzt derart massiv mit Widerstand einfährt. Herr Föhn will nicht auf den Gesetzestext eintreten. Herr Binder will eine kantonale Kompetenz organisieren, wobei unklar ist, welcher Kanton denn welche Bewilligung geben soll, weil die meisten Seen bekanntlich in verschiedenen Kantonen liegen. Herr Baumberger kommt mit einem gutgemeinten, aber überflüssigen Kompromissantrag, laut dem der Bundesrat die Zahl der Wasserflugplätze beschränken «kann». Alle diese Anträge weichen den Kompromissvorschlag des Bundesrates auf und machen einen Rückzug der Initiative unwahrscheinlich bis unmöglich. Alle diese Anträge lassen es auf eine aufwendige Volksabstimmung ankommen. Dies macht aus unserer Sicht keinen Sinn, um so mehr, als dem Volk kaum plausibel gemacht werden kann, was Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen zu suchen haben.

Ich bitte Sie, der Kommissionmehrheit und dem Bundesrat zu folgen, womit dem Anliegen der Initiantinnen und Initianten im Kern ohne grossen Aufwand Rechnung getragen wird. Wenn Wasserflugzeuge, wie fast alle Redner gesagt haben, unbedeutende Randerscheinungen sind und auch künftig keine Bedeutung haben werden, können wir das doch auch gesetzlich so festhalten, dann lassen wir die Vorlage so, wie sie ist, und niemand hat Ärger damit.

Ich bitte Sie also, auf der ganzen Linie den Anträgen der Kommissionmehrheit zu folgen.

Günter Paul (S, BE): Ich möchte mit der rhetorischen Frage von Andrea Hämmerle anfangen: Warum dieser Widerstand, wenn es doch gar nichts zu ändern gibt? Es ist doch klar: Der Widerstand ist da, weil man eben mehr Wasserflugzeuge, mehr Landeplätze haben möchte. Man muss ja die Herren nur ansehen, die hier angetreten sind.

Persönlich unterstütze ich die Initiative vorbehaltlos. Unsere Seen sollen der Ruhe und der Erholung dienen, unsere Seen sollen Oasen der Ruhe sein. Sie sind es ja schon heute zum Teil nicht mehr, nicht zuletzt wegen der Sportmotorboote und der Wasserskifahrer. Hier hat Herr Föhn durchaus recht; diese machen auch viel Krach. Aber die Lösung des Problems besteht natürlich nicht darin, dass man einen zusätzlichen Lärmbringer zulässt. Die Lösung würde vielmehr darin bestehen, dass man bei den Motorbooten für noch mehr Ruhe sorgt, dass man also nicht den Teufel mit dem Beelzebub austreibt, sondern beide miteinander zum Verstummen bringt.

Das Wasserskifahren, die Sportmotorboote und die Wasserflugzeuge haben eines gemeinsam: Einige wenige haben ih-

ren Spass daran, und Tausende rundherum haben den Krach. Es ist ein ausserordentlich egoistisches, autistisches Vergnügen von Leuten, die denken, um Sport handle es sich dann, wenn ein Motor dröhnt und man sich durch eine Maschine irgendwohin bewegen lässt, statt selbst etwas zu tun. Herr Kollege Föhn hat Ihnen das ja mit seinem Erlebnis demonstriert; er hatte eine solche Freude, dass er in einem Wasserflugzeug starten und landen durfte.

Ich habe die Initiative begeistert unterschrieben. Ich hoffe, dass Sie die Initiative auch unterstützen. Ich freue mich auch auf die Volksabstimmung; denn diese Frage ist jetzt etwas, das das Volk begreift. Ob da ein Flugzeug mitten unter den Leuten auf einem See landen und dann wieder starten soll oder nicht, das begreift jedermann. Es wird ja auch so sein, dass diese Wasserflugzeuge nicht bei einem Schneesturm oder bei Hagel und Gewitter landen werden. Sie werden ihren Krach und die Unruhe dann verbreiten, wenn sich die Leute erholen wollen, nämlich an Wochenenden und bei Sonnenschein. Ich bin also überzeugt: Das ist einmal eine Initiative – eine auf zehn –, die nicht nur eine knappe Mehrheit findet, sondern die 60 Prozent Jastimmen auf sich vereinigen wird.

Zu den Herren mit den Minderheitsanträgen: Es sind ja die gleichen, die uns hier immer wieder Vorträge über den schlanken Staat halten. Die einfachste Lösung ist die, wenn wir sagen: Wasserflugplätze gibt es nicht! Dann braucht es keine Evaluationen, keine Studien und keine Lärmmessungen von Behörden. Wenn wir sagen, dass wir keine Wasserflugzeuge haben wollen, dann haben wir wenigstens in diesem Bereich den schlanken Staat.

Die heutige Diskussion hat uns zumindest eine Premiere beschert. Wir haben nämlich gesehen, wie sich die Herren Steinemann und Baumberger für eine «kleine» – wie sie gesagt haben –, arme Minderheit eingesetzt haben, wie sie Krokodilstränen vergossen haben wegen den armen Leuten, die ein Wasserflugzeug gekauft haben – wahrscheinlich mit ihrem letzten Geld – und jetzt nicht mehr landen dürfen. Ich hoffe einfach, dass sich dieselben Herren vielleicht ein andermal auch für eine andere Randgruppe, eine in einer etwas tieferen Einkommensklasse, einsetzen werden, für sozial Benachteiligte, für Arbeitslose, Alleinerziehende, «working poors»; das wäre dann auch eine Premiere von Ihnen, die ich gerne miterleben würde.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Die Volksinitiative liegt auf dem Tisch des Hauses, und der Bundesrat pflegt nicht danach zu forschen, ob die Motivation egoistisch gewesen sei oder nicht. Tatsache ist, dass genügend Unterschriften da sind.

Wir befassen uns mit dem Inhalt, und es ist festzustellen, dass die Initiative ohne das Projekt «Les Granges» gar nicht lanciert worden wäre. Nachdem dieses Projekt aufgrund des Rechtsweges obsolet geworden ist, ist es auch die Volksinitiative. Daher steht für den Bundesrat ausser Zweifel, dass er bei dieser Volksinitiative die Neinparole empfiehlt.

Die Frage ist aber: Kann und soll man die Volksabstimmung über diese, wie hier mehrfach gesagt worden ist, überflüssige Initiative vermeiden? Da verstehe ich nicht ganz, wenn in denselben Voten – ich spreche zum Beispiel zu Herrn Binder – davon gesprochen wird, dass die Volksinitiative völlig überflüssig sei, gleichzeitig aber der Vorwurf gemacht wird, dass man eine Lösung gesucht habe, die die Volksabstimmung verhindere. Das war ja das Motiv unseres Gegenvorschlages! Der Gegenvorschlag wird mehr oder weniger den heutigen Rechtszustand und die heutige Rechtspraxis aufnehmen.

Sie dürfen nicht vergessen, dass eine Volksabstimmung pro Stimmberechtigten einen Franken kostet. Wir gehen davon aus, dass eine Volksabstimmung zu einer Vorlage die öffentliche Hand also 5 Millionen Franken kostet; das betrifft die Erläuterungen, die Stimmcouverts usw. Das war das Anliegen und nicht eine Mausechlei zwischen dem Vorsteher des UVEK und Herrn Weber. Das Resultat entstammt einer Diskussion im Bundesrat. Wir haben zuerst auch mit dem Gedanken gespielt, nur gerade die Neinparole zu empfehlen

und die Volksabstimmung durchzuführen. Aber wir möchten diese Volksabstimmung nach Möglichkeit verhindern.

Uns geht es um den Inhalt des Gegenentwurfes. Ich habe gesagt: Er hat zum Ziel, den heutigen Rechtszustand mehr oder weniger einzufrieren. Es geht nicht um den Schutz einer Minderheit, und zwar einfach deswegen, weil wir nicht der Auffassung sind, dass das Wasserfliegen ein Menschenrecht sei, das wie das Recht einer sprachlichen oder regionalen Minderheit geschützt werden müsste. Es geht ja hauptsächlich um Freizeitflugverkehr. Auch den wollen wir nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit gestalten. Da sollen nun die Interessen der Umwelt, die bei Seen in einem besonderen Ausmass betroffen ist, die Sozialverträglichkeit – da geht es eben auch um den Freizeitverkehr der anderen Benutzer eines Sees, ob sie nun auf Ruderbooten dort sind, schwimmen oder einfach spazieren – und die wirtschaftlichen Interessen gegeneinander abgewogen werden. Deswegen sind wir der Auffassung, dass Wasserfliegen nicht als Recht einer Minderheit in besonderem Ausmass zu schützen sei.

Etwas ganz anderes ist es – das ist die Antwort an Herrn Dupraz –, wenn es darum geht, Brände zu löschen, wenn es um Notrecht geht. Dort soll Wasserfliegen selbstverständlich bewilligt werden. Das wird der Bundesrat – oder das Bazl – so tun, wie er das bisher auch getan hat.

Wir beantragen Ihnen also, zur Volksinitiative die Neinparole zu beschliessen, den Gegenentwurf zu verabschieden, mit dem Versprechen in der Hand, dass die Volksinitiative dann zurückgezogen wird.

Eine Bemerkung muss ich allerdings schon jetzt zum Antrag Baumberger machen: Wenn der Antrag Baumberger durchgeht, habe ich die Garantie nicht, dass die Initiative zurückgezogen wird. Ich würde mich dafür einsetzen. Ich würde meinen: Ja, auch mit dem Antrag Baumberger könnte die Initiative zurückgezogen werden, weil der Bundesrat ja hier eine Kompetenz hat, die er auch restriktiv anwenden kann. Aber ich muss sagen: Die Garantie dafür habe ich nicht. Deswegen ersuche ich Sie, der bundesrätlichen Lösung zuzustimmen.

B. Bundesgesetz über die Luftfahrt

B. Loi fédérale sur l'aviation

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Föhn
Nichteintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Föhn
Ne pas entrer en matière

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	99 Stimmen
Für den Antrag Föhn	36 Stimmen

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36
Antrag der Kommission
Abs. 1
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2**Mehrheit**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Binder, Bezzola, Christen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Ratti, Vogel)

Abs. 2

Die Bewilligung von Wasserflugplätzen liegt in der Kompetenz der Kantone.

Antrag Baumberger**Abs. 2**

Er kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.

Art. 36**Proposition de la commission****Al. 1**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2**Majorité**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Binder, Bezzola, Christen, Friderici, Giezendanner, Hegetschweiler, Ratti, Vogel)

L'autorisation d'aménager tout nouvel hydroaérodrome relève de la compétence des cantons.

Proposition Baumberger**Al. 2**

Il peut limiter le nombre d'hydroaérodromes.

Abs. 1 – Al. 1**Angenommen – Adopté****Abs. 2 – Al. 2****Abstimmung – Vote****Eventuell – A titre préliminaire**Für den Antrag Baumberger 79 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit 63 Stimmen**Definitiv – Définitivement**Für den Antrag Baumberger 100 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 42 Stimmen**Ziff. II****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Namentliche Gesamtabstimmung****Vote sur l'ensemble, nominatif**

(Ref.: 3186)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aeppli, Aguet, Alder, Ammann Schoch, Banga, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Beck, Bezzola, Bircher, Bühlmann, Bühler, Chiffelle, Christen, Columberg, David, Donati, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Eggly, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Florio, Frey Claude, Friderici, Fritsch, Gadiant, Geiser, Genner, Gonseth, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Günter, Gysin Remo, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Heim, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Jossen, Jutzet, Kalbermatten, Lachat, Leemann, Marti Werner, Meier Hans, Meyer Theo, Meyer Thérèse, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Raggenbass, Randegger, Ratti,

Rechsteiner Paul, Ruckstuhl, Ruf, Sandoz Marcel, Schaller, Scheurer, Schmid Odilo, Seiler Hanspeter, Semadeni, Simon, Stamm Judith, Steinegger, Steiner, Strahm, Suter, Teuscher, Theiler, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, Widmer, Wittenwiler, Wyss, Zwiggart (91)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aregger, Baader, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Brunner Toni, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Föhn, Freund, Frey Walter, Giezendanner, Gusset, Hess Otto, Hollenstein, Jeanprêtre, Kunz, Oehrl, Ostermann, Ruffy, Schenk, Scherrer Jürg, Schliuer, Steffen, Steinemann, Stucky, Stump, Tschuppert, Vetterli, von Felten, Weyeneth (32)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Béguelin, Berberat, Carobbio, Cavalli, Fässler, Goll, Haering Binder, Hubmann, Jans, Jaquet, Keller Christine, Keller Rudolf, Leuenberger, Maury Pasquier, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Spielmann, Thanei, Weber Agnes, Wiederkehr (21)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Antille, Bangerter, Baumann Alexander, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Cavadini Adriano, Comby, de Dardel, Debons, Dettling, Dormann, Dreher, Eymann, Fehr Jacqueline, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Herczog, Köfme, Kuhn, Kühne, Langenberger, Lauer, Leu, Loeb, Lötscher, Maître, Maspoli, Maurer, Moser, Mühlemann, Pelli, Philipona, Pidoux, Pini, Rychen, Schmid Samuel, Schmied Walter, Speck, Stamm Luzi, Tschäppät, Tschopp, Waber, Weigelt, Widrig, Zapfl, Zbinden, Ziegler (55)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Heberlein (1)

A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen»**A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Pas d'hydravions sur les lacs suisses»****Eintreten ist obligatorisch***L'entrée en matière est acquise de plein droit***Detailberatung – Examen de détail****Titel und Ingress, Art. 1****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1**Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté**Art. 2****Antrag der Kommission****Mehrheit**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit(Hollenstein, Genner, Keller Christine, Rechsteiner Rudolf)
.... die Initiative anzunehmen.**Art. 2****Proposition de la commission****Majorité**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité(Hollenstein, Genner, Keller Christine, Rechsteiner Rudolf)
..... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 88 Stimmen
 Für den Antrag der Minderheit 44 Stimmen

*Namentliche Gesamtabstimmung**Vote sur l'ensemble, nominatif*

(Ref.: 3183)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Ammann Schoch, Aregger, Baader, Baumann Alexander, Baumberger, Beck, Bezzola, Bircher, Blocher, Borer, Brunner Toni, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, David, Donati, Dünki, Dupraz, Egerszegi, Eggly, Engelberger, Epiney, Fehr Hans, Fischer-Hägglingen, Florio, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Gusset, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Hess Otto, Hochreutener, Kalbermaten, Kunz, Lachat, Meyer Thérèse, Moser, Mühlemann, Müller Erich, Nabholz, Oehli, Pelli, Raggenbass, Ratti, Ruckstuhl, Schaller, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schlüer, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Vallender, Widrig, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zwygart (73)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aeppli, Aguet, Baumann Ruedi, Bühlmann, Carobbio, Cavalli, Chiffelle, Fankhauser, Fasel, Fässler, Geiser, Gerner, Goll, Gonseth, Günter, Gysin Remo, Hollenstein, Hubmann, Jaquet, Jutzet, Keller Christine, Maury Pasquier, Meier Hans, Müller-Hemmi, Ostermann, Roth, Ruffy, Spielmann, Strahm, Teuscher, Vermot, Vollmer, von Allmen, Weber Agnes (34)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Alder, Banga, Baumann Stephanie, Béguelin, Berberat, Hafner Ursula, Hämmerle, Jans, Jeanprêtre, Leemann, Leyenberger, Marti Werner, Rennwald, Semadeni, Stump, Tschäppät, Widmer (17)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Antille, Bangarter, Binder, Blaser, Bonny, Borel, Bortoluzzi, Bosshard, Bühler, Comby, de Dardel, Debons, Dettling, Dormann, Dreher, Ducrot, Durrer, Eberhard, Ehrlé, Engler, Eymann, Fehr Jacqueline, Fehr Lisbeth, Fischer-Seengen, Föhn, Grobet, Gross Andreas, Gross Jost, Guisan, Gysin Hans Rudolf, Haering Binder, Heim, Herczog, Hess Peter, Imhof, Jossen, Keller Rudolf, Kofmel, Kuhn, Kühne, Langenberger, Lauper, Leu, Loeb, Lötscher, Maitre, Maspoli, Maurer, Meyer Theo, Philipona, Pidoux, Pini, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Ruf, Rychen, Sandoz Marcel, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Stamm Judith, Steinegger, Thanei, Tschopp, Tschuppert, Vetterli, Vogel, von Felten, Waber, Weigelt, Weyeneth, Wiederkehr, Zbinden, Ziegler (75)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Heberlein (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

98.061

**Keine Wasserflugzeuge
auf Schweizer Seen.
Volksinitiative****Pas d'hydravions
sur les lacs suisses.
Initiative populaire**

Botschaft, Gesetz- und Beschlussentwürfe
vom 21. September 1998 (BBl 1998 5596)
Message, projets de loi et d'arrêté
du 21 septembre 1998 (FF 1998 4898)

Beschluss des Nationalrates vom 16. Juni 1999
Décision du Conseil national du 16 juin 1999

Jenny This (V, GL), Berichterstatter: Die Volksinitiative hat bekanntlich zum Ziel, Wasserflugzeuge auf allen öffentlichen Gewässern der Schweiz zu verbieten, ausser für Notfälle. Der Bundesrat hat die Volksinitiative abgelehnt. Dies mit der Begründung, der Flugbetrieb mit Wasserflugzeugen sei in der Schweiz sehr bescheiden.

In der Schweiz gibt es zurzeit tatsächlich lediglich in Lachen im Kanton Schwyz einen Wasserflugplatz. Im Luftfahrzeug-Register sind total drei Wasserflugzeuge eingetragen. Das zeigt uns, um welche Grössenordnung es geht. Der Bundesrat stellt der Volksinitiative trotzdem einen indirekten Gegenvorschlag gegenüber, der den Forderungen der Initianten etwas entgegen kommt.

Während die Volksinitiative ein gänzlich Wasserflugzeug-Verbot verlangt, will der Bundesrat mit seinem Gegenvorschlag nur neue Wasserflugplätze verhindern. Der Nationalrat geht entschieden weniger weit als der Bundesrat: «Er (der Bundesrat) kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.» Der Bundesrat geht davon aus, dass die Volksinitiative bei Annahme seines Gegenvorschlages zurückgezogen wird, dass also eine Volksabstimmung, die immerhin rund fünf Millionen Franken kosten würde, vermieden werden kann.

In der Kommission ist mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die Volksinitiative unrealistisch und egoistisch sei. Man war erstaunt, wie leicht es offenbar ist, 108 000 Unterschriften zu sammeln – für die Interessen einer Einzelperson, des bekannten Journalisten Franz Weber. Die Kommission ist im weiteren der Meinung, der Gegenvorschlag des Bundesrates sei fast so restriktiv wie die Volksinitiative selbst.

Die Kommission ist erstaunt, dass sich der Bundesrat bemüssigt fühlt, einen Gegenvorschlag zu unterbreiten. Dieser Gegenvorschlag ist auch dann nicht vertretbar, wenn die Volksinitiative seinetwegen zurückgezogen wird. Dass der Bundesrat diesen Gegenvorschlag unterbreitet hat, ist nicht ganz nachvollziehbar. Wenn der Nationalrat nicht eine halbwegs vernünftige Lösung gefunden hätte, wäre Nichteintreten die einzig richtige Antwort. Selbst der Beschluss des Nationalrates überzeugt nur dann, wenn seinetwegen die Volksinitiative zurückgezogen wird.

Übrigens: Wasserflugzeuge sind beim Start weniger laut als ein Motorboot oder ein normales Flugzeug, und die Annahme einer unmässigen Ausweitung der Wasserfliegerei ist völlig unrealistisch.

Eine starke Minderheit fordert eine Muss-Vorschrift anstelle der Kann-Vorschrift: «Er (der Bundesrat) beschränkt die Zahl der Wasserflugplätze.» Die Kommission ist aber mehrheitlich der Meinung, dass wir über etwas diskutieren, das in der Praxis kein Problem ist. Es gibt drei Wasserflugzeuge und einen Landeplatz. Wir sollten den Bundesrat nicht dazu zwingen, ein Problem zu lösen, das gar nicht vorhanden ist. Gemäss Nationalrat muss er nicht handeln, sondern kann dann einschreiten, wenn die Angelegenheit wirklich zu einem Problem wird. Der Beschluss des Nationalrates ist das Maximum an vertretbarer Regulierung, richtiger wäre gar kein Gegenvorschlag und die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen. Das ist aber politisch offenbar nicht möglich.

Die Kommission empfiehlt Ihnen deshalb für die Artikel 1 und 2 Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates und für Artikel 36 Luftfahrtgesetz Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates: «Er (der Bundesrat) kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.»

Bisig Hans (R, SZ): Der Gegenvorschlag des Bundesrates veranlasst mich zu einer persönlichen Stellungnahme.

In der Schweiz gibt es einen einzigen Wasserflugplatz. Er liegt in Wangen-Lachen am oberen Zürichsee. Ich wohne auf Sicht- und Hördistanz zu dieser völlig unauffälligen Anlage und fühle mich darum legitimiert, zu der unverhältnismässigen und egoistischen Volksinitiative und dem ebenso restriktiven Gegenvorschlag des Bundesrates Stellung zu beziehen.

Mit dem Bundesrat und dem Nationalrat bin ich der Meinung, dass die Volksinitiative Volk und Ständen zur Ablehnung empfohlen werden muss. Ich staune, wie leicht es ist, über 108 000 Schweizerinnen und Schweizer dafür zu gewinnen, mit ihrer Unterschrift die persönlichen Interessen einer Einzelperson zu unterstützen. Vermutlich haben sie noch nie ein Wasserflugzeug in natura gesehen, geschweige denn, dass sie von einem Wasserflugzeug belästigt worden wären.

Ich bin überrascht, dass sich der Bundesrat bemüssigt fühlt, einen Gegenvorschlag vorzulegen. Der Gegenvorschlag gemäss Bundesrat ist nicht einmal dann vertretbar, wenn seinetwegen die Volksinitiative zurückgezogen wird und dem Bund somit unnötige Abstimmungskosten erspart bleiben. Grundsätzlich wäre Nichteintreten auf den Gegenvorschlag die adäquate Antwort. Wenn der Nationalrat nicht eine knapp akzeptable Lösung gefunden hätte, müsste ich den Antrag auf Nichteintreten stellen.

Wie der Bundesrat in seiner Botschaft selbst schreibt, ist der Flugbetrieb mit Wasserflugzeugen in der Schweiz sehr gering: Es sind lediglich drei Wasserflugzeuge immatrikuliert. Weiter stellt der Bundesrat fest, dass der Betrieb auf dem einzigen Wasserflugplatz in den Jahrzehnten seines Bestehens nie, aber auch gar nie zu Beanstandungen irgendwelcher Art Anlass gegeben hat. Aus persönlicher Erfahrung kann ich beifügen, dass sogar das Gegenteil der Fall ist: Die seltenen Starts und Landungen der beiden in Wangen-Lachen stationierten Wasserflugzeuge sind eher eine kleine Attraktion.

Der Gegenvorschlag des Bundesrates ist für mich nicht nachvollziehbar, bietet er doch keine echte Wahl. Die Volksinitiative verbietet jede Form des Betriebs von Wasserflugzeugen. Der Bundesrat will die Inbetriebnahme von neuen Wasserflugplätzen verbieten, was praktisch auf dasselbe hinaus läuft.

Die Schweiz hat bewiesen, dass sie mit Erfolg die potentiellen Konflikte zwischen menschlicher Tätigkeit und Umweltschutz verhältnismässig und intelligent lösen kann. Als Beispiel aus der Luftfahrt seien die Vorschriften über die Aussenlandungen im Gebirge erwähnt. Ähnlich lässt sich auch das Problem der Wasserflugplätze lösen. Eine übermässige Ausweitung der Wasserfliegerei ist sowieso nicht zu befürchten. Das sieht übrigens, nach meinen Informationen, auch das Bazil so, wollte es die Volksinitiative doch ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfehlen.

Ich stimme den Anträgen der Kommission grundsätzlich zu. Eine Änderung des Luftfahrtgesetzes ist aus meiner Sicht aber nicht nötig. Ich enthalte mich darum der Stimme.

Danioth Hans (C, UR): Ich führe eine stattliche Minderheit an, und weil diese Revision des Luftfahrtgesetzes einen inneren Zusammenhang zur Volksinitiative hat, erlaube ich mir, zu beiden Stellung zu nehmen.

In Anbetracht der Tatsache, dass zurzeit in der Schweiz lediglich drei Wasserflugzeuge immatrikuliert sind und nur ein Wasserflugplatz in Lachen bewilligt ist, kann man sicher nicht von einem grossen Problem oder gar einem Missstand sprechen. Allerdings sind in diesen Zahlen die Aussenlandungen und Aussenstarts nicht inbegriffen.

Um so erstaunter liest man das Protokoll der nationalrätlichen Kommission: Es wurde mit grossem und grobem Geschütz aufgefahren, um die Volksinitiative in Grund und Bo-

den zu verdammen. Dieses Missverhältnis erstaunt den unbefangenen Betrachter. Entweder ist das Problem kaum der Rede wert. Dann lohnt sich ein derartiger Aufwand nicht. Oder das Problem ist doch grösser, als es die heute ruhige Situation erscheinen lässt. Die heftigen Auseinandersetzungen um neue Bewilligungen auf dem Genfersee haben vor einigen Jahren deutlich gemacht, dass das Problem bzw. das Phänomen durchaus virulente Kräfte entfalten und inskünftig zu Auseinandersetzungen führen kann. Das, Herr Kollege Jenny, ist natürlich der tiefere Grund für die 108 000 Unterschriften.

Frau Ammann Schoch hat es nach meinem Dafürhalten im Nationalrat auf den Punkt gebracht: Zum Zeitpunkt der Einreichung der Volksinitiative, im Jahre 1996, war die Sensibilität gegenüber Fluglärm noch eine etwas andere als heute. Der Gedanke, dass das Hobby einiger weniger die Ruhe von vielen stören könnte, dürfte bei den Unterzeichnern im Vordergrund gestanden haben.

Es blieb gleichwohl in praktisch allen Lagern unbestritten, dass die Volksinitiative eine unverhältnismässige Forderung erhebt, wie das der Berichterstatter gesagt hat, indem sie ein totales Verbot von Wasserflugzeugen auf der Ebene der Verfassung verlangt. Weder die bisherige Praxis noch die Zukunftsperspektiven rufen nach einem Totalverbot. Die Volksinitiative schießt über das Ziel hinaus und ist daher abzulehnen.

Der Bundesrat hat im Sinne eines unechten Gegenvorschlages vorgeschlagen, Artikel 36 des Luftfahrtgesetzes durch eine Bestimmung zu ergänzen, wonach keine neuen Wasserflugplätze errichtet werden dürfen. Damit kommt der Bundesrat in der Tat praktisch in die Nähe der Volksinitiative. Obschon er in der Botschaft keinen Handlungsbedarf für ein solches Verbot namhaft machen kann, glaubt er, der zukünftigen Entwicklung mit diesem gesetzlichen Verbot zuvor kommen zu müssen. Damit schießt auch er über das Ziel hinaus. Zudem würde der Entwurf des Bundesrates bewirken, dass der bestehende Wasserflugplatz Lachen, als einziger im Land, weiterbestehen könnte, während andere Gesuchsteller in gleichen oder ähnlichen Verhältnissen diskriminiert würden.

Der Beschluss des Nationalrates ist eine Lockerung gegenüber dem Entwurf des Bundesrates: «Er (der Bundesrat) kann die Zahl der Wasserflugplätze beschränken.» Dieser im Nationalrat mit 100 gegen 41 Stimmen angenommene Antrag Baumberger zeigt die richtige Richtung auf. Ein totales Verbot wäre in Anbetracht der aktuellen Lage kaum zu rechtfertigen.

Vielleicht gerade deshalb, weil sich der Betreiber des Wasserflugplatzes Lachen seines Privileges bewusst war und ist, soll es in den vergangenen über vierzig Jahren nie zu übermässigen Immissionen und Reklamationen gekommen sein. So weit, so gut.

Im Falle einer signifikanten Zunahme von Flügen mit Wasserflugzeugen – Nationalrat Föhn sprach von möglichen 200 Wasserflugzeugen – ist aber durchaus mit einer erheblichen Störung zu rechnen. Dies gilt vor allem für Lärmimmissionen. Heute möchte man die Seen aber als Ruhe- und Erholungszonen für möglichst viele Menschen erhalten und sie nicht einfach einigen wenigen für die Ausübung extensiver Sportarten überlassen. Im Falle einer Zunahme derartiger fliegerischer Bewegungen würde das Immissionspotential sehr rasch steigen. Eine griffige Gesetzesbestimmung ist daher sehr wohl angezeigt.

Gerade weil noch keine Missstände mit irreparablen Schäden zu verzeichnen sind, soll die gesetzliche Basis für eine zurückhaltende Bewilligungspraxis gelegt werden. Dafür ist die Kann-Vorschrift eindeutig zu schwach. Es soll eine Muss-Vorschrift greifen. Bundesrat und Mehrheit – auch im Nationalrat – sind sich ja einig, dass den Anliegen von Mensch und Umwelt einerseits und einer vertretbaren Gleichberechtigung andererseits nur mit einer restriktiven Praxis einigermaßen Rechnung getragen werden kann.

Hinzu kommt folgendes: Die verbindliche Muss-Vorschrift ist auch formal angezeigt, weil gemäss Auskunft des Chefs des Bazil der Bundesrat beabsichtigt, demnächst einen Sachplan

Infrastruktur der Luftfahrt zu erlassen. Der Bundesrat wird sich also mit dem Problem zu befassen haben. Deshalb ist die Unterstützung durch das Parlament sehr wohl angezeigt. Ich glaube auch, dass die Minderheit, der Vertreter mehrerer Parteien angehören, mit ihrer griffigeren Formulierung der Volksinitiative, die wir keineswegs unterschätzen sollten, einen wirklich echten Gegenvorschlag entgegengesetzt.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Das Projekt «Les Grangetes» ist in der Zwischenzeit auf dem Beschwerdeweg erledigt worden. Seither ist der Inhalt der Volksinitiative tatsächlich wieder überflüssig, wie einige Vorredner ausdrücklich und mit Recht gesagt haben.

Wie sollen wir aber mit dieser Initiative, die jetzt da ist, umgehen? Der Bundesrat wollte eine Abstimmung über diese Initiative vermeiden; aus diesem Grund hat er einen indirekten Gegenvorschlag gemacht. Mit dem indirekten Gegenvorschlag hat er Sie, also den Rat und Ihre Kommission, nicht über Gebühr belastet, weil Sie sich ja ohnehin mit der Initiative befassen müssen. Aber der Hauptinitiant hat verbindlich – er hat das ja auch in der Parlamentskommission getan – den Rückzug der Initiative in Aussicht gestellt, wenn der bundesrätliche Gegenvorschlag angenommen wird.

Ich verstehe Ihren Unmut schon; da ist eine Initiative, die überflüssig ist, und jetzt macht man noch einen Gegenvorschlag. Aber eine Volksabstimmung über eine Initiative kostet – das ist eine Schätzung – etwa 5 Millionen Franken, und diese 5 Millionen wollte der Bundesrat eben sparen. Deswegen der indirekte Gegenvorschlag! Diese 5 Millionen Franken setzen sich vor allem aus den Kosten für die Broschüre zusammen, die gedruckt werden muss.

Der Antrag des Bundesrates, aber auch der Antrag der Minderheit Danioth würden den Rückzug der Initiative auf jeden Fall garantieren. Deswegen unterstützt der Bundesrat auch den Antrag der Minderheit. Wenn Sie sich dem Nationalrat und der Mehrheit Ihrer Kommission anschliessen, bleibt die blosser Hoffnung, dass die Initiative zurückgezogen wird. Ausgeschlossen ist es nicht, aber bis jetzt haben sich die Initianten diesbezüglich geziert, so dass ich Sie ersuche, der Minderheit, auf jeden Fall aber einem Gegenvorschlag zuzustimmen, auch wenn Sie damit nicht einverstanden sind.

A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen»

A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Pas d'hydravions sur les lacs suisses»

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)

B. Bundesgesetz über die Luftfahrt

B. Loi fédérale sur l'aviation

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Examen de détail

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 36

Antrag der Kommission
Mehrheit
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Minderheit

(Danioth, Aeby, Delalay, Gentil, Hess Hans, Maissen)

Abs. 1
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Abs. 2
Er beschränkt die Zahl der Wasserflugplätze.

Art. 36

Proposition de la commission
Majorité
Adhérer à la décision du Conseil national

Minorité

(Danioth, Aeby, Delalay, Gentil, Hess Hans, Maissen)

Al. 1
Adhérer à la décision du Conseil national

Al. 2
Il limite le nombre d'hydroaérodromes.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 15 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit 14 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II

Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 27 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

98.061

**Keine Wasserflugzeuge
auf Schweizer Seen.
Volksinitiative**

**Pas d'hydravions
sur les lacs suisses.
Initiative populaire**

Schlussabstimmung – Vote final

Siehe Seite 1181 hiervor – Voir page 1181 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 6. Oktober 1999
Décision du Conseil des Etats du 6 octobre 1999

**A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Keine
Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen»**

**A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Pas
d'hydravions sur les lacs suisses»**

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 3620)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Ammann Schoch, Antille, Aregger, Baader, Bangarter, Baumann Alexander, Baumberger, Beck, Berberat, Bezzola, Binder, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Borer, Bortoluzzi, Bosshard, Brunner Toni, Bühler, Cavadini Adriano, Christen, Columberg, Comby, David, Dettling, Donati, Dormann, Dreher, Ducrot, Dünki, Dupraz, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Florio, Föhn, Freund, Frey Claude, Frey Walter, Friderici, Fritschi, Gadiant, Giezendanner, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Guisan, Gusset, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Hegetschweiler, Heim, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Imhof, Kalbermatten, Keller Rudolf, Kofmel, Kühne, Kunz, Lachat, Lauper, Leu, Leuenberger, Loeb, Lötscher, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Maurer, Meyer Thérèse, Moser, Mühlemann, Müller Erich, Nabholz, Oehrli, Pelli, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Ratti, Ruckstuhl, Ruf, Rychen, Sandoz Marcel, Schaller, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schläuer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Simon, Speck, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Steiner, Stucky, Suter, Theiler, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vetterli, Vogel, Waber, Weigelt, Weyeneth, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zwygart (129)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Aeppli, Aguet, Baumann Ruedi, Bühlmann, Cavalli, Chiffelle, de Dardel, Fankhauser, Fasel, Fässler, Geiser, Genner, Goll, Gonseth, Grobet, Gross Andreas, Günter, Gysin Remo, Hollenstein, Jaquet, Kuhn, Meier Hans, Ostermann, Rechsteiner Rudolf, Ruffy, Spielmann, Strahm, Stump, Teuscher, Vermot, Vollmer, von Felten, Weber Agnes, Widmer, Zbinden, Ziegler (36)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Alder, Banga, Baumann Stephanie, Carobbio, Fehr Jacqueline, Gross Jost, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Herczog, Hubmann, Jans, Jeanprêtre, Jutzet, Keller Christine, Leemann, Maury Pasquier, Meyer Theo, Müller-Hemmi, Rennwald, Roth, Semadeni, Thanei, von Allmen (24)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Béguelin, Blocher, Debons, Durrer, Eggly, Jossen, Langenberger, Pini, Rechsteiner Paul, Steinegger (10)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Heberlein (1)

B. Bundesgesetz über die Luftfahrt

B. Loi fédérale sur l'aviation

Namentliche Abstimmung

Vote nominatif

(Ref.: 3621)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aeppli, Aguet, Alder, Ammann Schoch, Antille, Aregger, Banga, Bangarter, Baumann Alexander, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Béguelin, Berberat, Bezzola, Bircher, Blaser, Bonny, Borel, Bosshard, Brunner Toni, Bühlmann, Bühler, Carobbio, Cavadini Adriano, Cavalli, Christen, Columberg, Comby, David, de Dardel, Dettling, Donati, Dormann, Dreher, Ducrot, Dünki, Dupraz, Durrer, Eberhard, Egerszegi, Ehrler, Engelberger, Engler, Epiney, Eymann, Fankhauser, Fasel, Fässler, Fehr Jacqueline, Fehr Lisbeth, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Florio, Freund, Frey Claude, Fritschi, Gadiant, Geiser, Genner, Goll, Gonseth, Grobet, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gross Jost, Grossenbacher, Guisan, Günter, Gusset, Gysin Remo, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Heim, Herczog, Hess Otto, Hess Peter, Hochreutener, Hollenstein, Hubmann, Imhof, Jans, Jaquet, Jeanprêtre, Jossen, Jutzet, Kalbermatten, Keller Christine, Keller Rudolf, Kofmel, Kuhn, Kühne, Lachat, Lauper, Leemann, Leu, Leuenberger, Loeb, Lötscher, Marti Werner, Maspoli, Maurer, Maury Pasquier, Meier Hans, Meyer Theo, Meyer Thérèse, Mühlemann, Müller Erich, Müller-Hemmi, Nabholz, Ostermann, Pelli, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Randegger, Rechsteiner Paul, Rechsteiner Rudolf, Rennwald, Roth, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz Marcel, Schaller, Schenk, Scherrer Jürg, Scheurer, Schmid Odilo, Schmid Samuel, Schmied Walter, Seiler Hanspeter, Semadeni, Spielmann, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Steiner, Strahm, Stucky, Stump, Suter, Teuscher, Thanei, Theiler, Tschäppät, Tschopp, Tschuppert, Vallender, Vermot, Vogel, Vollmer, von Allmen, von Felten, Waber, Weber Agnes, Weyeneth, Widrig, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss, Zapfl, Zbinden, Ziegler, Zwygart (171)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:

Baader, Beck, Binder, Blocher, Borer, Bortoluzzi, Fehr Hans, Frey Walter, Friderici, Giezendanner, Gysin Hans Rudolf, Hasler Ernst, Kunz, Moser, Schläuer, Steinemann, Vetterli (17)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Chiffelle, Föhn (2)

Entschuldigt/abwesend sind – Sont excusés/absents:

Debons, Eggly, Langenberger, Maitre, Oehrli, Pini, Ratti, Simon, Speck (9)

Präsidium, stimmt nicht – Présidence, ne vote pas:

Heberlein (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

98.061

**Keine Wasserflugzeuge
auf Schweizer Seen.
Volksinitiative****Pas d'hydravions
sur les lacs suisses.
Initiative populaire***Schlussabstimmung – Vote final*

Siehe Seite 949 hiervor – Voir page 949 ci-devant
Beschluss des Nationalrates vom 8. Oktober 1999
Décision du Conseil national du 8 octobre 1999

**A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Keine
Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen»****A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «Pas
d'hydravions sur les lacs suisses»***Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes	42 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

B. Bundesgesetz über die Luftfahrt**B. Loi fédérale sur l'aviation***Abstimmung – Vote*

Für Annahme des Entwurfes	37 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

**Bundesbeschluss
über die Volksinitiative
«Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!»**

vom 8. Oktober 1999

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Ziffer III des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1998¹ über eine
neue Bundesverfassung,
nach Prüfung der am 15. Oktober 1996² eingereichten Volksinitiative «Keine
Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!»,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1998³,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Volksinitiative vom 15. Oktober 1996 «Keine Wasserflugzeuge auf Schweizer Seen!» ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

Die Volksinitiative⁴ lautet angepasst an die neue Bundesverfassung vom 18. April

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 87a)

Die Benutzung öffentlicher Gewässer durch Wasserflugzeuge ist verboten, ausser in Notfällen.

Art. 2

Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen.

Nationalrat, 8. Oktober 1999

Die Präsidentin: Heberlein
Der Protokollführer: Anliker

9990

Ständerat, 8. Oktober 1999

Der Präsident: Rhinow
Der Sekretär: Lanz

¹ AS 1999 2556

² BBl 1997 II 744

³ BBl 1998 5596

⁴ Die Volksinitiative ist noch während der Geltungsdauer der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 eingereicht worden. Sie nimmt deshalb auf den bisher geltenden Verfassungstext Bezug und nicht auf die Verfassung vom 18. April 1999. Der Originaltext der Volksinitiative verlangte die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen neuen Artikel 37^{quater} (versehentlich mit Artikel 37^{quater} bezeichnet, der bereits durch den bestehenden Artikel über die Fuss- und Wanderwege belegt ist, der nicht aufgehoben werden soll).

**Arrêté fédéral
concernant l'initiative «Pas d'hydravions sur les lacs
suisses!»**

du 8 octobre 1999

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le ch. III de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1998 relatif à une mise à jour de la
Constitution fédérale¹;
vu l'initiative populaire «Pas d'hydravions sur les lacs suisses!» déposée le
15 octobre 1996²;
vu le message du Conseil fédéral du 21 septembre 1998³,
arrête:

Art. 1

L'initiative populaire du 15 octobre 1996 «Pas d'hydravions sur les lacs suisses!»
est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

L'initiative populaire⁴, adaptée à la Constitution du 18 avril 1999, a la teneur
suivante:

La Constitution est complétée comme suit:

Art. 87a

L'utilisation des eaux publiques par des hydravions est interdite, sauf en cas de
détresse.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Conseil national, 8 octobre 1999

La présidente: Heberlein
Le secrétaire: Anliker

Conseil des Etats, 8 octobre 1999

Le président: Rhinow
Le secrétaire: Lanz

¹ RO 1999 2556

² FF 1997 II 687

³ FF 1998 4898

⁴ L'initiative populaire a été déposée sous le régime de la constitution du 29 mai 1874 et ne
se réfère donc pas à la Constitution du 18 avril 1999. Dans la version déposée,
l'initiative exigeait l'adjonction d'un nouvel art. 37^{quater} (le numéro de l'article était
erroné puisque l'art. 37^{quater} existant, qui concerne les réseaux de chemins et sentiers
pédestres, ne doit pas être abrogé).

**Decreto federale
concernente l'iniziativa popolare «Via gli idrovolanti
dai laghi svizzeri!»**

dell'8 ottobre 1999

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
in virtù della cifra III del decreto federale del 18 dicembre 1998¹ su una nuova Costituzione federale;
esaminata l'iniziativa popolare federale «Via gli idrovolanti dai laghi svizzeri!», depositata il 15 ottobre 1996²;
visto il messaggio del Consiglio federale del 21 settembre 1998³,
decreta:

Art. 1

¹ L'iniziativa popolare del 15 ottobre 1996 «Via gli idrovolanti dai laghi svizzeri!» è valida ed è sottoposta al voto del Popolo e dei Cantoni.

² Essa ha il tenore seguente⁴, adeguato formalmente alla Costituzione federale del 18 aprile 1999:

La Costituzione federale del 18 aprile 1999 è completata come segue:

Art. 87a

L'utilizzazione delle acque pubbliche mediante idrovolanti è vietata, tranne in casi di emergenza.

Art. 2

L'Assemblea federale raccomanda al Popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

Consiglio nazionale, 8 ottobre 1999

La presidente: Heberlein
Il segretario: Anliker

Consiglio degli Stati, 8 ottobre 1999

Il presidente: Rhinow
Il segretario: Lanz

0921

¹ RU 1999 2556

² FF 1997 II 615

³ FF 1998 4434

⁴ L'iniziativa popolare è stata depositata vigente la Costituzione federale del 29 maggio 1874; si riferiva pertanto a tale testo e non alla Costituzione federale del 18 aprile 1999. Il testo originale dell'iniziativa popolare chiedeva di completare la Costituzione federale con un nuovo articolo 37^{quater} (indicazione per altro erronea, visto che l'art. 37^{quater} del testo in vigore è riservato alle reti di sentieri e viottoli e non va abrogato).