

Terrorismusbekämpfung betrifft zu guten Teilen die Kantone und ihre Polizeien, wozu sich der Bundesrat nicht äussern kann. Auf Bundesebene ist das bei der Bundesanwaltschaft für die Terrorbekämpfung zur Verfügung stehende Personal stark belastet. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement bemüht sich deshalb, auf einen massvollen personellen Ausbau der Bundespolizei hinzuwirken. Erste Schritte in dieser Richtung sind verwirklicht. Ein solcher Ausbau drängt sich um so mehr auf, als er bereits im Zusammenhang mit der ebenfalls sehr wichtigen und vom Parlament mehrfach geforderten Verstärkung der Spionageabwehr als notwendig erachtet worden ist. Auch im Bereich der materiellen Mittel muss die Terrorismusbekämpfung von möglichst optimalen Voraussetzungen ausgehen können. Eine Modernisierung im Bereich der Logistik zur Verbesserung der Abwehrkapazität wird gegenwärtig bei der Bundesanwaltschaft geprüft.

4. Die Schweiz unterhält seit 1962 diplomatische Beziehungen zu Libyen, was in beiden Ländern zur Eröffnung diplomatischer Vertretungen geführt hat. Im Jahre 1983 musste der damalige Leiter des libyschen Volksbüros in Bern wegen nachrichtendienstlicher Handlungen sowie der Vermittlung von Waffen durch das Volksbüro zum Verlassen des Landes aufgefordert werden. Libyen hat sodann aufgrund entsprechender Kontakte mit den schweizerischen Behörden den Personalbestand seiner Vertretung in der Zeit von Ende November 1983 bis Mitte April 1986 von 32 auf 18 Mitarbeiter reduziert.

Unter diesen Umständen stehen zurzeit weder die Schliessung des libyschen Volksbüros noch die Forderung nach Ausreise eines oder mehrerer seiner Mitarbeiter zur Diskussion. Der Bundesrat behält sich jedoch vor, geeignete Massnahmen zu ergreifen, falls sich diese in einem späteren Zeitpunkt als notwendig erweisen sollten.

Betreffend das Büro des Ständigen Beobachters der PLO bei der UNO in Genf ist folgendes festzustellen: In ihrer Resolution 3237 (XXIX) vom 22. November 1974 erkannte die UNO-Vollversammlung der PLO das Recht zu, als Beobachter an den Sessionen und Arbeiten aller internationalen Konferenzen teilzunehmen, die unter ihrer Oberhoheit oder unter jener anderer Organisationen der Vereinten Nationen einberufen werden; das Generalsekretariat der UNO wurde beauftragt, die nötigen Massnahmen für den Vollzug zu treffen. Die Mehrzahl der spezialisierten Institutionen der UNO (WMO, WHO, UPU usw.), deren Sitz sich in der Schweiz befindet, hat die PLO ebenfalls eingeladen, im Beobachterstatus an ihrer Arbeit teilzunehmen. Daher bat der UNO-Generalsekretär das Eidgenössische Politische Departement mit Note vom 16. April 1975, der PLO jene Erleichterungen, Immunitäten und Privilegien zu gewähren, die zur Erfüllung ihrer in Zusammenhang mit der erwähnten Resolution stehenden Mission unerlässlich sind. In Übereinstimmung mit ihren Verpflichtungen als Gastgeberland war die Schweiz gehalten, diesem Ersuchen stattzugeben. Demzufolge hat der Bundesrat mit Beschluss vom 25. Juni 1975 die Errichtung eines PLO-Büros in Genf bewilligt. Gleich wie die anderen ständigen Missionen und deren Mitglieder in Genf sind dieses Büro und dessen Mitglieder nicht beim Bundesrat, sondern bei den in unserem Lande niedergelassenen internationalen Organisationen akkreditiert. Unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf das Grundprinzip der Unabhängigkeit der internationalen Organisationen könnte der Bundesrat gegen dieses Büro keine Massnahmen ergreifen, es wäre denn – so der Beschluss vom 25. Juni 1975 –, die Sicherheit der Schweiz stünde auf dem Spiel. Bislang sind jedoch keine Fakten bekannt, die eine entsprechende Schlussfolgerung rechtfertigen würden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

61 Stimmen
2 Stimmen

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.352

Interpellation Braunschweig

Militärflugplätze Emmen, Sion, Payerne und Dübendorf. Lärmplage

Aérodromes de Dübendorf, Emmen, Payerne et Sion. Bruit des avions

Wortlaut der Interpellation vom 13. März 1986

Das Bundesamt für Umweltschutz erteilte der EMPA schon 1982 den Auftrag, eine mit dem für die Zivilluftfahrt geltenden NNI-Wert (Noise and Number Index) vergleichbare Messgrösse für die Militäraviatik zu schaffen. Modellgrundlagen und Lärmkataster für Dübendorf sind heute weitgehend erarbeitet.

1. Ist es richtig, dass beim Bundesamt für Umweltschutz bereits ein Zwischenbericht zu dieser Fragestellung eingereicht worden ist? Was kann der Bundesrat über Inhalt dieser Unterlagen und Folgerungen aussagen? Ist die Definition der Immissionsgrenzen in der Zwischenzeit gefunden worden?

2. Bis zu welchem Zeitpunkt kann mit der Festlegung der Belastungsgrenzwerte für die verschiedenen Zonen und bis wann mit dem eigentlichen Lärmzonenplan gerechnet werden? Gilt dieser Zeitplan auch für die Belastungsgrenzwerte militärischer Schiess- und Waffenplätze anderer Truppengattungen?

3. Wäre es wirklich nicht möglich gewesen, von Anfang an die Grenzwerte für den Militärfluglärm in die Verordnung zum Umweltschutzgesetz einzubeziehen?

4. Ist es richtig, dass die Lärmzonenpläne keine Verringerung des Fluglärms, sondern nur die rechtliche Handhabe zur Verhinderung von neuen Bauten und Auflagen wie Schallisolationen bringen? (Bundesamt für Militärflugplätze: «An der Quelle können wir den Lärm nicht dämmen.»)

5. Was sagt der Bundesrat zu folgenden konkreten Vorschlägen für eine tatsächliche Lärmverminderung?

– Starts mit reduziertem Gewicht,

– Anflugüberwachung zur Verminderung von «Fullpower»-Landungen,

– Konzentration des Flugbetriebs auf die Wintermonate,

– Verzicht auf «Altherrenflüge» (ohne dienstliches Erfordernis), Akrobatik- und andere Prestige- und Werbeflüge, auf Trainingsflüge (die durch Flugsimulator ersetzt werden können) und auf «Touch-and-go»-Operationen.

6. Nachdem das Bundesamt für Militärflugplätze bestätigt, dass

– die heutigen leistungsstärkeren Kampfflugzeuge (z. B. F-5-Tiger) «ohne Ausnahme wesentlich lauter als früher» sind (z. B. Venom) und diese Entwicklung auch in bezug auf neue Trainings- und neue Generationen von Kampfflugzeugen nicht anders sein wird,

– die Zahl der Flugbewegungen (Starts, Landungen, Standläufe usw.) nicht vermindert werden kann (in Dübendorf eine Erhöhung um 10 Prozent im Jahre 1985) und die Flugzeiten dauernd erhöht werden müssen (Dämmerflüge!),

– eine vermehrte Verlegung der Pilotenausbildung ins Ausland aus aussen- und neutralitätspolitischen Gründen ausgeschlossen ist und

– dem Einsatz von Simulatoren schon heute Grenzen gesetzt sind,

fragen wir, ob die Aussichten für eine Militärfluglärmverminderung in allen Wohngebieten gleich null sind.

Texte de l'interpellation du 13 mars 1986

L'Office fédéral de la protection de l'environnement a confié à l'EMPA (Laboratoire fédéral d'essai des matériaux), en 1982 déjà, le mandat de déterminer, pour l'aviation militaire, un indice comparable à la valeur NNI (Noise and number

index) qui est applicable à l'aviation civile. Les études de base et un cadastre des zones de bruit sont déjà en grande partie élaborés pour Dübendorf.

1. Est-il exact qu'un rapport intermédiaire sur ces questions a déjà été adressé à l'Office fédéral de la protection de l'environnement? Que peut dire le Conseil fédéral du contenu de ce document et des conséquences à en tirer? A-t-on entre-temps réussi à définir les valeurs limites d'immissions?

2. Pour quelle date peut-on prévoir que les valeurs limites d'exposition au bruit seront fixées pour les différentes zones et pour quand peut-on compter que le plan des zones de bruit sera établi? Ce calendrier est-il également valable pour les valeurs limites d'exposition au bruit applicables aux places d'armes et de tir d'autres armes?

3. N'aurait-il vraiment pas été possible d'introduire tout de suite, dans l'ordonnance sur la protection de l'environnement, les valeurs limites applicables aux aérodromes militaires?

4. Est-il exact que les plans des zones de bruit ne visent pas à diminuer le bruit des avions mais constituent seulement un moyen légal pour empêcher que l'on construise de nouveaux bâtiments et que l'on impose des obligations telles que l'isolation acoustique (Office fédéral des aérodromes militaires: «A la source, nous ne pouvons pas réduire le bruit.»)?

5. Que pense le Conseil fédéral des propositions concrètes suivantes visant à une réduction effective du bruit:

- décollage avec charge réduite,
- surveillance de l'approche pour diminuer les atterrissages «fullpower»,
- concentration des vols pendant les mois d'hiver,
- suppression des vols de pilotes libérés du service de vol, de la voltige et d'autres vols de prestige et de propagande, de vols d'entraînement (qui peuvent être remplacés par des exercices sur simulateurs de vol) et d'exercices d'atterrissages différés?

6. Sachant que l'Office fédéral des aérodromes militaires a confirmé

- que les avions de combat actuels, qui sont plus puissants (par ex. F-5-Tiger), sont «tous sans exception notablement plus bruyants que les anciens» (par ex. Venom) et qu'il en ira de même des avions d'entraînement et de ceux de la nouvelle génération;
- que l'on ne peut diminuer le nombre des mouvements d'avions (décollages, atterrissages, essais au point fixe, etc.; augmentation de 10 pour cent en 1985 à Dübendorf) et que les périodes où les vols sont autorisés dans la journée doivent continuellement être rallongées (vols au lever et à la tombée du jour!);
- que, pour des raisons relevant de la politique étrangère et de la neutralité, il est exclu d'envoyer davantage de pilotes à l'étranger pour leur instruction;
- que l'utilisation de simulateurs se heurte à des limites aujourd'hui déjà, nous demandons s'il faut abandonner tout espoir de voir réduire le bruit des avions militaires dans toutes les régions habitées?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlín, Bircher, Christinat, Euler, Fankhauser, Friedli, Gloor, Hubacher, Jaggi, Lanz, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Mauch, Morf, Ott, Pitteloud, Renschler, Robbiani, Ruff, Stappung, Uchtenhagen, Vannay, Weder-Basel, Zehnder

(25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Für Dübendorf muss ich feststellen, dass die Ungeduld der Bevölkerung ganz beträchtlich im Zunehmen begriffen ist. Die Bereitschaft ist nicht mehr überall und ohne weiteres vorhanden, die Beschwichigungen des Bundesamtes für Militärflugplätze hinzunehmen. Der Eindruck ist weitverbreitet, in «Bern» hätte man in Sachen Militärfluglärmverhinderung keine Eile, obwohl das Umweltschutzgesetz auch für jene Bürgerinnen und Bürger gelten sollte, die vom Militär-

fluglärm betroffen sind. Es gebe auch eine Gleichberechtigung unter den Lärmgeschädigten, ob dieser Lärm nun ziviler oder militärischer Herkunft sei. Und dieses Gefühl der Benachteiligung bestehe auch in Bassersdorf, Dietlikon, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Wangen, Brütisellen und anderswo in der Region.

Der freisinnige Gemeinderat, Professor Hans Haur, erklärte am 30. September 1985, «er könne die Bundesbehörden nicht verstehen, dass sie die Zeichen der Zeit dermassen verkennen, er richte an sie den Wunsch, die Verzögerungstaktik aufzugeben und zu einer baldigen Regelung im Sinne des Umweltschutzgesetzes Hand zu bieten».

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 21. Mai 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986

1. Das Bundesamt für Umweltschutz verfügt seit Ende März 1986 über einen Zwischenbericht der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt mit ersten Berechnungsergebnissen für den Flugplatz Dübendorf. Dieser Bericht dient nunmehr zur Festlegung geeigneter Masse für die Militärfluglärmbelastung und der entsprechenden Belastungsgrenzwerte; die Arbeiten daran werden über das Jahr 1987 hinausgehen. Es ist vorgesehen, die Belastungsgrenzwerte anschliessend in der massgebenden Lärmverordnung zum Bundesgesetz über den Umweltschutz zu verankern.

Die Ausscheidung von Lärmzonen nach dem Muster ziviler Flughäfen ist für Militärflugplätze nicht vorgesehen. Sie entspricht auch keiner Notwendigkeit; die Vorschriften des Umweltschutzgesetzes hinsichtlich Ausscheidung von Bauzonen und Bauten in lärmbelasteten Gebieten genügen, um unzumutbare Ueberbauungen in der Nähe von lärmigen Anlagen zu verhindern. Immerhin wird die tatsächliche Lärmbelastung in einem Lärmbelastungskataster festzuhalten sein.

2. Es trifft zu, dass der Militärfluglärm mit der Einführung der «Tiger»-Kampfflugzeuge generell zugenommen hat. Der laufende Einsatz dieser Flugzeuge bringt insbesondere in den Regionen Dübendorf, Emmen, Payerne und Sitten grössere Lärmbelastung. Der Bundesrat bedauert diese Tatsache, die aber im Interesse der Kampfkraft unserer Flugwaffe nicht geändert werden kann.

Kampfflugzeuge mit lärmdämpfenden Triebwerken werden auch in absehbarer Zukunft nicht zur Verfügung stehen, weil die Schalldämpfung die Flugleistung reduziert.

3. Zu den konkreten Vorschlägen des Interpellanten für die Lärmverminderung kann wie folgt Stellung genommen werden.

3.1. Start mit reduziertem Gewicht

Das Abfluggewicht eines Flugzeugs kann nur durch die Zuladung von Treibstoff und Munition verändert werden. Diese wird schon heute entsprechend dem Auftrag und dem zu erreichenden Ausbildungsziel so niedrig wie möglich gehalten und kann nicht reduziert werden.

3.2. Anflug-Ueberwachung

Für den Landegleitflug stehen Gleitweg-Anzeigeräte und Radaranlagen zur Verfügung. Abweichungen vom einzuhaltenen Gleitweg – beispielsweise durch Windeinfluss – muss der Pilot mit Aenderung der Triebwerkleistung korrigieren. Diese Korrekturen in der Schubleistung sind aber im Vergleich zu Flugzeugstarts wesentlich weniger lärmintensiv. Vollgas- («Fullpower»-)Landungen gibt es nicht.

3.3 Konzentration des Flugbetriebs auf die Wintermonate
Die dauernde Einsatzbereitschaft der Militärpiloten setzt die Verteilung des Flugtrainings auf das ganze Jahr voraus. Auch für die Ausbildung in den Pilotenschulen reichen die Wintermonate allein nicht aus. Die zuständigen Stellen des Militärdepartements sind aber schon heute bemüht, in den Sommermonaten nicht mehr Schulen und Kurse durchzuführen, als Ausbildung und Einsatzbereitschaft unbedingt erfordern.

3.4. Verzicht auf gewisse Flüge

Flüge ohne dienstliches Erfordernis werden nicht durchgeführt. Militärpiloten haben auch nach ihrem Ausscheiden aus den Frontstaffeln wichtige Aufgaben (Zielflüge für die

Fliegerabwehr, Transportflüge, Einsatz als Fluglehrer, Flugdienstleiter oder Flugsicherungsoffizier) zu erfüllen, die ein reduziertes Flugtraining voraussetzen.

Akrobatik ist ein notwendiger Bestandteil der fliegerischen Ausbildung, auf den nicht verzichtet werden kann. Akrobatikflüge werden nur in grösserer Höhe durchgeführt. Auch ein Minimum an sogenannten «Touch-and-go»-Flügen ist für die Piloten im Hinblick auf das richtige Verhalten in Notsituationen unerlässlich.

Für die Bewilligung von Flugvorführungen wird ein strenger Massstab angelegt; die Zahl solcher Veranstaltungen ist klein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Flugvorführungen – wie andere Wehrvorführungen – geeignet sind, das Verständnis breiter Kreise der Bevölkerung für unsere Wehranstrengungen zu fördern. Es soll deshalb auch in Zukunft nicht darauf verzichtet werden.

4. Damit unsere Flugwaffe im Ernstfall wirkungsvoll eingesetzt werden kann, ist ein Minimum an Ausbildung in der Luft unerlässlich. Der heutige Umfang des Militärflugdienstes entspricht diesem Minimum. Er kann nicht weiter reduziert werden, wenn nicht die Einsatzbereitschaft der Flugwaffe in Frage gestellt werden soll. Daran ändert auch ein allenfalls vermehrter Einsatz von Simulatoren nichts, weil kein Simulator in der Lage ist, den Einsatz im Massstab 1:1, d. h. in der Luft, vollständig zu ersetzen.

Um die mit dem Militärflugdienst verbundenen Lärmbelastungen in Grenzen zu halten, wurden bereits zahlreiche Massnahmen getroffen, die zum Teil die Ausbildung wesentlich erschweren. Zu erwähnen sind insbesondere folgende Massnahmen:

- Beschränkung der Flugbetriebszeiten auf Montag bis Freitag und auf sieben Stunden pro Tag – unter Einhaltung einer Mittagspause (Ausnahmen sind nur im taktischen Truppenbetrieb möglich);
- Beschränkung der Dämmerungs- und Nachtflüge auf einen Tag pro Woche;
- laufende Anpassung der Start- und Landeverfahren bezogen auf die überflogenen Gebiete;
- Beschränkung der minimalen Flughöhen und der Höchstgeschwindigkeiten über besonders lärmempfindlichen Zentren (z. B. Spitälern) ausserhalb der Flugplatzzonen;
- Beschränkung der Flugstunden für die verschiedenen Pilotenkategorien.

5. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die zuständigen militärischen Stellen auch in Zukunft alles daran setzen werden, um im Rahmen des Möglichen die Belastung durch Militärfluglärm niedrig zu halten. Weil sich aber aus technischen Gründen der Fluglärm an sich kaum wesentlich verringern lässt, kann im Bereich der Militärflugplätze die Lärmbelastung nicht verringert werden, sollen nicht die Bedürfnisse der Landesverteidigung in Frage gestellt werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	36 Stimmen
Dagegen	20 Stimmen

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

86.382

Interpellation Longet Viehzucht und Gewässerverschmutzung Elevage et pollution des eaux

Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1986

In der Landwirtschaft wird immer mehr Jauche produziert. Daraus entstehen für den Gewässerschutz erhebliche Probleme. Ich frage deshalb den Bundesrat:

1. Welche Verminderung der Gewässerverschmutzung ist von der Reduktion der Viehhöchstbestände, die bis 1991 abgeschlossen sein muss, zu erwarten?
2. Bietet die Revision von Artikel 19 des Landwirtschaftsgesetzes, das gegenwärtig von der Ständeratskommission behandelt wird, ausreichend Gewähr dafür, dass diese Gewässerverschmutzungsprobleme gelöst werden?
3. Ist der Bundesrat bereit, im Milchwirtschaftsbeschluss 1987, der gegenwärtig vorbereitet wird, dem Gebot des Gewässerschutzes Rechnung zu tragen?
4. Ist der Bundesrat nicht der Ansicht, dass sich das Problem langfristig nur lösen lässt, wenn die Viehbestände der Futterfläche der einzelnen Betriebe angepasst werden? Diese Massnahme sollte durch neue Ausgleichszahlungen an diejenigen Betriebe ergänzt werden, die wegen ihrer Grösse oder ihres Standortes nur begrenzte Produktionsmöglichkeiten haben. Für Betriebe, die Nahrungsmittelabfälle verwerten, ist eine Ausnahme vorzusehen.

Texte de l'interpellation du 19 mars 1986

Les problèmes de pollution des eaux posés par la production de quantités croissantes de purin m'amènent à demander au Conseil fédéral:

1. Quel soulagement de la charge polluante des eaux il est possible d'attendre des réductions des effectifs maximums de bétail qui doivent être opérées d'ici 1991?
2. La révision de l'article 19 de la loi sur l'agriculture, actuellement devant la commission du Conseil des Etats, donne-t-elle les garanties suffisantes pour que ces problèmes de pollution soient résolus?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt à tenir compte de l'impératif de la protection des eaux dans la préparation de l'arrêté sur l'économie laitière 1987?
4. Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis que la seule solution à long terme est de proportionner les effectifs de bétail à la surface d'affouragement de chaque exploitation, mesure à accompagner de nouveaux paiements compensatoires en raison de productivité réduite à cause de la taille ou de la localisation de l'exploitation, et en réservant le cas des entreprises valorisant des déchets alimentaires?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bäumlín, Borel, Deneys, Fankhauser, Gloor, Hubacher, Jaggi, Leuenberger-Soleure, Pitteloud, Rohrer, Ruffy, Vannay, Weber-Arbon (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Les problèmes de pollution des eaux dus à l'épandage hivernal de purin ont fait l'objet récemment de plusieurs interventions parlementaires (motions Hari et Mauch, postulat Brélaz); dans les réponses qu'il donne, le Conseil fédéral insiste sur la gravité de la situation. Par ailleurs, un jugement du Tribunal fédéral vient de confirmer l'interdiction de ces épandages.

Il n'est pas contesté qu'à la source de ces problèmes se trouvent des effectifs trop élevés d'animaux de rente (cf. rapport de la Commission fédérale pour la protection des eaux, Cahiers de l'environnement, numéro 11, mars 1983, not. p. 26).

Il est donc nécessaire, compte tenu aussi des coûts considérables de l'adaptation indispensable des installations de

Interpellation Braunschweig Militärflugplätze Emmen, Sion, Payerne und Dübendorf. Lärmplage

Interpellation Braunschweig Aérodomes de Dübendorf, Emmen, Payerne et Sion. Bruit des avions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.352
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1007-1009
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 472

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.