

etwas geschehen muss. Es stellt sich die Frage: Wieweit sollen Bahn-, wieweit sollen Strassenprojekte gefördert werden? Diese Strecke war ja seinerzeit ein Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Es bestehen noch Projekte, die zum Teil vom Bund mitfinanziert werden könnten. Das Postulat umfasst in diesem Sinne auch die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Ich kann das hier sagen, und Herr Kollege Paul Günter weiss auch, dass man in unseren Oberländer Regionen daran ist, Konzepte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Koordinierung des Verkehrs im allgemeinen zu erarbeiten. Die «dritte Schiene» z. B. dient ja nicht bloss touristischen Belangen. Sie kann in der Verkehrskonzeption auch regionale Bedürfnisse abdecken helfen.

Das Anliegen von Kollege Bonny ist Teil dieser Konzepte, die sowieso vom Bund geprüft werden müssen. Es ist schon allein aus dieser Sicht Aufgabe des Bundes – selbstverständlich im Rahmen seiner Kompetenzen –, hier mitzuwirken. Ein Abseitsstehen des Bundes würde nicht verstanden und könnte vor allem in unseren Regionen zu Verunsicherung führen.

Ich habe für diesen Antrag auf Ablehnung fast nur ein Kopschütteln übrig.

Bonny: Auch ich habe etwas Mühe mit der Argumentation von Kollege Günter. Ich bin aber dankbar, dass wir einig sind im ersten Teil, nämlich bei der Realisierung des Projekts «dritte Schiene» zwischen Zweisimmen–Spiez–Interlaken. Das würde erlauben, dass man ohne umzusteigen von Montreux bis nach Luzern fahren könnte, und es hülfe, eines der Grundprobleme unseres Berner Oberlandes, nämlich die Verkehrsverbindungen zwischen den einzelnen Tal-schaften, etwas zu verbessern.

Wenn ich dieses Projekt in mein Postulat einbezogen habe, dann ist es wegen des Wortes «beförderlich». Ich wäre Herrn Bundesrat Ogi sehr dankbar, wenn man von Bundesseite mit der Prüfung etwas Dampf aufsetzen würde, damit dieses Projekt innert nützlicher Zeit realisiert werden kann. Nun wegen der Strasse. Ich habe in der Begründung und auch im Antrag des Postulates auf die Grenzen der Bundeskompetenzen hingewiesen. Ich bin mir also voll bewusst, dass die Hauptverantwortung für die Sanierung der Strassenverhältnisse im Simmental beim Kanton liegt. Er muss die Initiative ergreifen, und deshalb habe ich im Postulattext ausdrücklich gesagt, der Bund solle «im Rahmen seiner Kompetenzen» die betreffenden Bestrebungen «unterstützen». Die Formulierung «unterstützen» drückt aus, dass die Hauptkompetenz – in diesem Fall – beim Kanton ist.

Wir wollen hier nicht Juristerei betreiben. Eines ist ganz klar: Alle jene Menschen, die von dieser Strasse, vor allem im Teilstück zwischen Zweisimmen und Wimmis, abhängig sind, wissen, dass die Strasse, so wie sie heute ist, nicht nur viel Ärger bereitet, sondern dass sie äusserst gefährlich ist. Es ist wirklich im Interesse der Menschen, die dort wohnen, dass man sie endlich saniert. Wir sind ihnen das schuldig. Nun geht es mir auch darum – das Postulat trägt ja den Titel «Verkehrskoordination», Herr Günter –, diese beiden Möglichkeiten – auf der einen Seite diese Schienenlösung, auf der anderen Seite im gleichen Teilstück die Sanierung der Strasse – aufeinander abzustimmen. Herr Günter, Sie waren ja ein vehementer Vertreter des KVP-Verfassungsartikels. Hier haben wir nun ein solches Beispiel einer intelligenten Koordination. Deshalb werde ich mein Postulat nicht abändern: Ich bitte Sie, diesem Postulat, das der rechtlichen und faktischen Situation Rechnung trägt und im Interesse einer Region ist, die von dieser Verkehrskoordination dringend abhängt, vollumfänglich zuzustimmen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die «dritte Schiene» ist in Prüfung. Es ist ja keine Dampfbahn vorgesehen, Herr Nationalrat Bonny. Aber wir wollen rascher vorangehen. Nach dem Wegfall des Rawil ist die Strasse im Simmental weiterhin als Hauptstrasse eingeteilt. Damit ist eine Unterstützung möglich. Aber der Ausbau muss durch den Kanton Bern initiiert werden.

Günter: Ich schlage nochmals vor – Herr Bonny hat die Frage hier nicht klar beantwortet –, dass man die zwei Teilaspekte des Postulates auseinandernimmt und nur über den Teil abstimmt, der bekämpft ist, nämlich die Förderung des Strassenabschnittes. Der andere Teil ist nicht bekämpft. Herr Präsident, ich ersuche Sie, über diesen Teil des Postulates abstimmen zu lassen. Herr Bonny kann das aufteilen. Wenn er es nicht tut, ist das meiner Ansicht nach ein unfaires Spiel, weil er genau weiss, dass der erste Teil sehr wichtig ist. Hingegen ist der zweite Teil umstritten. Es ist unsauber, zwei verschiedene Dinge so zu verkoppeln.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter
Dagegen

31 Stimmen
61 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

88.754

Motion der grünen Fraktion Verbot von Flugmeetings

Motion du groupe écologique Interdiction des meetings aériens

Wortlaut der Motion vom 5. Oktober 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den Räten eine Aenderung des Luftfahrtgesetzes vorzulegen, die Flugmeetings verbietet.

Texte de la motion du 5 octobre 1988

Le Conseil fédéral est prié de présenter un projet de modification de la loi sur la navigation aérienne, interdisant les meetings aériens.

Sprecher – Porte-parole: Rebeaud

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En 1988, le bilan des accidents survenant au cours de meetings aériens a été particulièrement lourd en Europe occidentale. Rappelons notamment:

– le 13 février, en France, six morts dus à la chute d'un bombardier qui faisait du rase-mottes lors d'une démonstration en Saône-et-Loire;

– le 6 mai, en RFA, deux morts à la suite de l'explosion d'un hélicoptère au Salon aéronautique de Hanovre;

– le 26 juin, en RFA, trois morts et près de cinquante blessés dus à la chute de l'Airbus A-320 sur la forêt du Hardt, tout près de la frontière suisse;

– le 7 août, en Belgique, un pilote tué dans la chute de son Mirage 5 près de la frontière néerlandaise;

– le 28 août, en RFA, quarante-sept morts et plus de cent blessés à la suite d'un accrochage entre les «Frecce tricolori», au cours d'un meeting à la base de Ramstein.

Un nombre important de vies humaines sont sacrifiées chaque année aux prétendus besoins du trafic automobile et du trafic aérien. Il semble que ce sacrifice soit accepté par l'opinion publique au nom des avantages, économiques ou autres, liés à la mobilité générale.

En revanche, les morts consécutives à des accidents survenus lors de meetings aériens font scandale. Ces manifestations ne répondent à aucun besoin de mobilité. Ce sont de purs spectacles. Des tragédies comme celles de l'Airbus et des «Frecce tricolori», frappant des spectateurs complètement démunis, ont profondément remis en cause leur popularité.

Pour le public le plus passionné, les meetings semblent être d'autant plus attractifs qu'ils sont spectaculaires et dange-

reux. Le fameux «frisson» du spectateur est à ce prix. C'est cette règle vicieuse qui a poussé les virtuoses des «Frece tricolori» à prendre des risques insensés à Ramstein. Il est donc illusoire que des spectacles de ce genre puissent être maintenus par de strictes consignes de prudence et par des normes de sécurité.

La majorité de la population, elle, n'aime ni le bruit ni le danger ni la publicité tapageuse qui entourent les meetings aériens. En Suisse, l'occupation très dense du territoire national exclut l'organisation d'une telle manifestation réservée aux seuls passionnés d'aviation. La population doit subir l'agitation, le bruit et le danger inhérents à tout meeting. C'est notamment le cas lors des meetings ou des vols de démonstration organisés dans le ciel de villes comme Sion, Genève ou Bâle.

Après la catastrophe de Ramstein, le gouvernement de RFA a aboli tout meeting aérien sur territoire allemand. Autant par solidarité que par opportunité, la Suisse devrait suivre l'exemple. Cette catastrophe aurait pu se produire en Suisse. En effet, l'accrochage des «Frece tricolori» s'est produit dans l'exécution d'une figure qui devait aussi être exécutée la semaine suivante à Ecuwillens. Que l'accrochage se fût produit à 30 mètres ou à 100 mètres au-dessus du sol ne change pas grand-chose à la nature du danger couru par les spectateurs et par les habitants de la région. Inutiles et dangereux, les meetings aériens sont aussi bruyants et polluants. A ce titre, ils devraient tomber sous le coup des articles 13 à 15 de la loi sur la protection de l'environnement. Les exceptions consenties pour des causes militaires ne devraient plus avoir cours, dans la mesure où les accidents, les angoisses et les nuisances dus à ces manifestations tendent à détériorer l'image de l'armée dans la population.

En dehors des cercles, somme toute restreints, des fanatiques de l'aviation, une interdiction définitive des meetings aériens en Suisse serait bien accueillie par la population. Une telle interdiction obéirait à la même logique que celle qui a conduit la Confédération à interdire les Grands Prix automobiles après la catastrophe du Mans, en 1955.

Si le Conseil fédéral décidait de faire usage des compétences que lui confère l'article 7 de la loi sur la navigation aérienne pour interdire les meetings aériens, cette motion pourrait être transmise sous forme de postulat. Au cas où la compétence du Conseil fédéral semblerait insuffisamment établie, il faudrait alors ajouter à cet article un paragraphe définissant les meetings interdits.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Februar 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 février 1989
Généralités

Depuis plus de 75 ans, l'aviation a subi de profondes mutations tout en étant soumise à un processus constant de modernisation. Au cours de ces décennies, son développement dans les secteurs civil et militaire a toujours intéressé et attiré de larges couches de la population. A cet égard, les manifestations publiques d'aviation ont de tout temps été un pôle d'attraction particulier. Dans un monde hautement technologique, elles constituent en fait, pour les profanes passionnés d'aviation, la seule possibilité de voir de près le matériel volant, que ce soit au sol ou dans les airs. Une telle manifestation donne au visiteur l'occasion idéale de s'informer du niveau atteint par la technique aéronautique et des performances de vol. Vu sous l'angle des milieux aéronautiques, les meetings aériens – s'ils sont parfaitement organisés et assortis de toutes les précautions requises – sont les seuls moyens que l'on peut raisonnablement envisager pour démontrer le degré de l'instruction, les applications techniques et les performances exigées.

Les récentes catastrophes de Ramstein (RFA) et d'Habsheim (F) ont suscité consternation et tristesse. Il y a donc lieu d'en tirer les enseignements qui s'imposent.

Par manifestations publiques d'aviation, on entend les démonstrations aériennes suivantes:

1. Manifestations civiles

a. sans la participation d'aéronefs militaires

Il s'agit de manifestations de peu d'envergure qui ont lieu sur des aérodromes civils; elles sont organisées par des groupements privés ou sportifs et servent avant tout à propager l'idée de l'aviation en général, l'aviation légère, le travail aérien et le sport aéronautique, tout en contribuant à soigner les relations de bon voisinage avec la population locale.

b. avec la participation d'aéronefs militaires

Il s'agit ici de manifestations régionales qui se déroulent sur des aérodromes civils ou à exploitation mixte civile-militaire (p. ex. Sion ou Samedan); elles sont organisées par des groupements civils assistés parfois, du côté technique, par des organes militaires.

En plus des objectifs mentionnés ci-dessus, elles servent à exposer les aéronefs civils et militaires de tailles moyennes et grandes ainsi qu'à effectuer des démonstrations de vol. Les formations suisses ou étrangères d'acrobatie aérienne peuvent en être le point fort.

Les autorisations et la surveillance des manifestations incombent à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC); pour la partie technique concernant les aéronefs militaires suisses ou étrangers, il est assisté par le Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avion (CADCA).

2. Manifestations militaires

Il s'agit de manifestations qui ont lieu sur des aérodromes militaires et auxquelles ne participent, en règle générale, que des aéronefs militaires suisses; elles ne sont donc pas soumises à l'autorisation et à la surveillance des autorités civiles, mais régies par la législation militaire et surveillées par la CADCA.

Le genre des manifestations détermine le cadre plus ou moins important dans lequel elles se déroulent et qui est en relation avec:

- les journées portes ouvertes des troupes accomplissant leurs cours de répétition;
- les journées organisées par les écoles de recrue à l'intention des visiteurs et des parents;
- les programmes encadrant les championnats annuels d'aviation des troupes d'aviation;
- les journées du souvenir et les commémorations de différentes natures.

Le sens et le but des manifestations militaires d'aviation sont de donner au public un aperçu du haut degré technique de l'aviation militaire ainsi que de l'activité et des connaissances exigées tant de la troupe que des pilotes. On veut par là renforcer le capital de confiance et la compréhension de notre population à l'égard du travail des troupes d'aviation et de défense contre avions. On ne peut en outre nier l'effet dissuasif que de telles manifestations inspirent.

3. Vols de démonstration par la Patrouille suisse

Constituée par des pilotes militaires professionnels de l'escadron de surveillance, la Patrouille suisse, contrairement aux formations étrangères d'acrobatie, n'est pas une escadrille permanente. Les pilotes participent à ces opérations à côté de leurs activités principales dans les escadrilles de combat ou en qualité d'instructeur de vol. Les démonstrations et évolutions reposent sur des programmes précis, vérifiés du point de vue de la sécurité et supervisés en permanence. La Patrouille suisse a toujours renoncé à certaines manœuvres ou figures particulièrement spectaculaires telles que celles qui sont notamment exécutées par des formations étrangères d'acrobatie aérienne.

Etant exercés essentiellement par des pilotes professionnels, l'entraînement et le travail de la Patrouille suisse ne causent donc pas de dépenses supplémentaires notables. Les pilotes de combat sont de toute façon formés aux vols d'acrobatie ou en formation; leur engagement dans la Patrouille suisse ne vise plus qu'à insérer les différentes figures et formations dans un programme sûr. Le sens des responsabilités et l'esprit de sérieux des intéressés a permis de réaliser à ce jour des entraînements et des démonstrations exempts d'accident depuis plus de 24 ans.

Conclusions

Comme tous les moyens de transport, l'aviation n'est hélas pas épargnée par les accidents. Toutefois, grâce aux mesures de sécurité imposées aux organisateurs, aucun accident grave n'a été enregistré en Suisse ces dernières décennies lors de meetings aériens.

Vu ce qui précède, une modification de la loi visant à imposer une interdiction générale des manifestations publiques d'aviation serait tout à fait disproportionnée. Les multiples dispositions légales actuelles garantissent un déroulement des manifestations dans un cadre sûr et ordonné; elles permettent aussi de traduire rapidement dans les faits tout élément ou enseignement nouveau concernant la sécurité, les atteintes à l'environnement et l'établissement du programme. En revanche, il faudra certainement fixer des critères encore plus sévères en ce qui concerne la participation d'aéronefs militaires étrangers ou de formation d'acrobatie.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

M. Rebeaud: Cette motion a été déposée après la catastrophe de Ramstein, dont vous vous souvenez, j'imagine. Au lendemain de cette catastrophe, nous pouvions lire dans *La Liberté* de Fribourg, sous la plume de François Gross, les propos suivants que j'ai immédiatement repris à mon compte: «Mulhouse n'aura donc pas suffi – Mulhouse, je vous le rappelle, c'était l'Airbus – il aura fallu encore Ramstein. Les images de feu et de sang diffusées par les journaux télévisés n'ont plus besoin d'aucun commentaire. La stupéfaction, les cris, la panique, la curiosité morbide des aînés et des enfants ont été saisis à vif. Si l'homme – je cite toujours M. Gross – était bien un animal raisonnable, Ramstein serait le dernier meeting aérien jamais organisé». Je ne vous propose rien d'autre que de faire un effort vers la raison et de faire en sorte qu'une répétition d'une catastrophe semblable à celle de Ramstein soit absolument impossible.

Nous avons la mémoire courte. Le souvenir de Ramstein s'est un peu effacé dans nos mémoires, d'autres accidents ont eu lieu – non pas dans le cadre de meetings d'aviation – et l'actualité a peut-être recouvert un certain nombre de faits qui auraient dû nous rappeler ces dangers. Je vous rappellerai tout de même qu'il a suffi d'un accident à l'étranger, sur le circuit du Mans en 1955, pour que la Suisse interdise les courses de Formule 1. C'était une décision sage, pleine de bon sens, qui a été acceptée par le peuple suisse, et qui est encore appliquée sans que la collectivité ait à en souffrir. Il n'est évidemment jamais agréable de proposer une interdiction, et c'est sans le moindre plaisir que je défends ici l'idée d'interdire les meetings aériens. C'est d'autant plus désagréable que, paraît-il, ces manifestations sont populaires. Je voudrais cependant que le Conseil fédéral se pose deux questions. Tout d'abord: à qui plaisent les meetings aériens, pour qui sont-ils véritablement populaires? N'y aurait-il pas des personnes que ces meetings aériens dérangent, auprès desquelles ils seraient impopulaires? En outre, est-ce que la popularité des meetings aériens est un argument suffisant pour continuer à en organiser? Vous verrez qu'il y a d'autres arguments à opposer à celui-ci.

En ce qui concerne la popularité des meetings aériens, j'ai personnellement des doutes importants. C'est vrai que certains aiment ce genre de manifestations, mais il y a aussi beaucoup de personnes, notamment dans les régions où se tiennent ces meetings, qui ne les aiment pas et que cela dérange. Je voudrais vous citer – et je pense que vous avez connaissance de cette lettre, Monsieur Ogi – la pétition de quelques centaines d'habitants de la région de Boudry, Colombier, Cortaillod et Auvernier, dans le canton de Neuchâtel, où l'on prévoit d'organiser cette année un meeting aérien, pas dangereux, semble-t-il, toutes les précautions ayant été prises. Cette lettre dit: «Il nous paraît aberrant, voire criminel, de faire courir aux habitants de la zone d'habitation dense des environs de l'aéroport – il s'agit de

l'aéroport de Colombier – le risque concret de collision ou autre défaillance provoquant une chute d'avion sur une maison ou des spectateurs sans parler des voitures.» Les auteurs de la pétition regrettent la mise en danger de la vie des citoyens et surtout la pollution phonique et atmosphérique qui est considérable lors de ce genre de manifestation. Les régions qui subissent les meetings aériens sont assez nombreuses en Suisse. Comme citoyen genevois, je puis vous dire que lorsque les «Frecce tricolori» survolent le ciel de notre capitale lors des Fêtes de Genève et répandent sur une ville déjà polluée, stressée et bruyante – trop bruyante au gré de nombreux habitants – leurs épaisses fumées de toutes les couleurs, d'aucuns aiment cela, mais de plus en plus nombreux sont ceux qui n'apprécient pas du tout qu'on ajoute des pollutions inutiles à d'autres pollutions inévitables, paraît-il, ou en tout cas contre lesquelles on ne peut pas grand chose rapidement et à court terme.

Quant à la popularité des meetings aériens, je crois qu'elle a subi, après la catastrophe de Ramstein, une baisse importante. J'ai entendu divers avis à ce sujet. Je conçois qu'on puisse aimer les meetings aériens, mais on ne peut pas exclure le danger de voir un meeting mal tourner – c'est un peu comme le risque résiduel d'un accident dans une centrale nucléaire.

Dès lors, il ne s'agit pas de se demander si cela plaît ou non, il s'agit de savoir si ce risque vaut la peine, pour des raisons impératives, d'être pris. Ma réponse est non.

Il resterait au Conseil fédéral, au cas où notre motion serait acceptée, de décider quels meetings aériens devraient être interdits – en effet, on ne peut pas interdire à tous les avions de voler – mais les démonstrations, qui sont de purs spectacles, qui n'ont aucune espèce d'utilité directe – même dans le domaine de la défense, on peut mettre en doute l'utilité ou la nécessité de certaines démonstrations – devraient être interdites. Il faudrait se limiter à ce qui est nécessaire. Ce serait au Conseil fédéral, s'il nous proposait une loi, de préciser quels meetings sont absolument inévitables. Je prétends donc que, si l'on consultait les citoyens, il pourrait s'avérer que la majorité d'entre eux sont plutôt défavorables aux meetings aériens. Quoi qu'il en soit, le plaisir du meeting n'est pas un argument suffisant. Après tout, si l'on se réfère à l'Histoire, on pourrait nous dire qu'à l'époque des empereurs romains le peuple aimait les jeux du cirque, où se commettaient des actes qui, à nos yeux aujourd'hui, sont intolérables. Ce n'est pas une raison suffisante, *a posteriori*, pour prétendre que ces jeux étaient justifiés par le plaisir qu'y prenait le peuple.

Je voudrais encore vous rappeler, et c'est le sens essentiel de la motion, le cadre général dans lequel nous évoluons. Nous nous trouvons sur une planète qui est en train de prendre des risques considérables en épuisant ses ressources naturelles (celles d'énergies fossiles), en malmenant les sens de ses habitants, en laissant se creuser des fossés intolérables entre le Nord et le Sud, et je vous recommande, à cet égard, la lecture – ou du moins le survol – du rapport publié sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies et sous la présidence du Premier Ministre de la Norvège, Mme Brundtland. Ce rapport, conçu à l'échelon ministériel par des responsables de gouvernements du tiers monde et des pays industrialisés, montre que nous devons absolument changer nos critères en matière, notamment, d'utilisation de l'énergie. Les dangers écologiques que court aujourd'hui notre planète devraient nous inciter à ne brûler que l'énergie indispensable, à ne faire que les déplacements nécessaires et utiles à la communauté. Le critère du plaisir est dépassé. C'est ce que dit le rapport Brundtland, et c'est également ma conviction.

A propos d'économies d'énergie, je vous ai vu, Monsieur Ogi, expliquer à la télévision aux ménagères et aux hommes qui font le ménage – il y en a et j'en suis – qu'on pouvait économiser un peu d'énergie en cuisant des oeufs dans une cocotte-minute. Je trouve que c'est une bonne idée, je la soutiens! Si tout le monde le faisait, on économiserait un peu d'énergie. Il est toutefois difficile de faire ce genre de démonstration de manière crédible si l'on permet qu'en une

semaine, au-dessus de la plaine de l'Areuse, toute l'énergie économisée par l'effort de milliers de ménagères et de «ménagers» soit compensée par le gaspillage d'énergie réalisé lors d'un seul meeting aérien. C'est une question de cohérence et de crédibilité.

En ce qui concerne le sport – puisque vous êtes sportif et que je le suis aussi à mes heures – vous m'accorderez qu'il est possible d'exercer le sport et de magnifier le vrai esprit sportif, sans moteur. Il n'y a pas de différence de qualité dans la qualification sportive entre un cycliste et un motocycliste. Il est donc aussi possible de faire des efforts dans ce domaine.

Enfin, la réponse du Conseil fédéral et sa prise de position ne répondent pas à l'essentiel des questions posées. Par exemple, j'ai des doutes quant à la nécessité de faire circuler des avions dans le ciel à l'occasion de meetings, afin de prouver aux gens que l'armée fonctionne. Si la Patrouille suisse n'a pas eu d'accident jusqu'à ce jour, c'est tant mieux, bravo à elle! Ce n'est cependant pas une raison, durant les années à venir, pour lui laisser courir le risque d'un accident, soit le fameux risque résiduel.

J'ai suggéré que le Conseil fédéral prenne des mesures, dans le cas où il refuserait cette motion. Monsieur Ogi, vous nous assurez que des critères encore plus sévères seront instaurés en ce qui concerne la participation d'avions militaires étrangers de formation d'acrobatie. Pouvez-vous, aujourd'hui, nous indiquer la nature de ces précautions et ce qu'il est advenu du rapport que l'autorité fédérale nous avait promis au lendemain de la catastrophe de Ramstein?

M. Rohrbasser: Monsieur Rebeaud, c'est un véritable *credo*, une profession de foi que vous venez de nous faire. Or, les décisions prises sous l'empire de l'émotion et de la passion sont mauvaises. Les exemples de l'histoire sont multiples à nous le prouver.

Si nous devons nous incliner devant les victimes de la catastrophe de Ramstein qui a bouleversé tout le monde, nous vous le concédons, il s'agit tout de même d'en examiner les raisons. Certaines patrouilles, peut-être, ont dépassé des risques qu'elles ne pouvaient assumer.

Ce qui a été malheureux – le canton de Fribourg en a subi les contre-coups – c'est qu'un tel meeting avait été organisé quelques semaines après cette catastrophe. Nous nous sommes alors aperçus que l'opinion publique avait été bouleversée, voire manipulée: on a créé une psychose vis-à-vis de ces meetings et des pressions ont été faites à l'endroit du Conseil fédéral qui a décidé, au dernier moment, de ne pas déléguer la Patrouille suisse à ce meeting. Cela a été bien dommage puisque nos aviateurs, qui représentent à l'étranger ce que l'aviation militaire peut faire, sont des gens très sûrs et eux, tout au moins, ne font pas dans l'improvisation. Est-ce une raison suffisante pour annuler tous ces genres de manifestation? Si l'on continue dans ce sens, on supprimera les spectacles de Knie parce que les acrobates prendront des risques; on engagera les gens à ne plus fumer parce que c'est malsain – on le fait déjà; on leur demandera de ne plus se tenir dans l'ambiance de la fumée parce qu'ils contracteront un cancer; on n'ira plus chasser parce que des fusils sont utilisés à cet effet et que les chasseurs sont des tueurs. Ce qui est dangereux dans votre raisonnement, c'est que, au nom d'une certaine doctrine, vous interdisez aux autres de pratiquer ou de se pencher sur leurs passions.

L'Office fédéral de l'air, en ce qui concerne ces meetings, peut très bien – et là je vous rejoins – édicter des règles strictes afin d'éviter certains accidents. D'ailleurs, je fais confiance aux fonctionnaires de cet office et au Conseil fédéral pour respecter ces notions de sécurité.

Je voulais simplement faire appel à votre sens de la tolérance car, si l'on continue ainsi, on supprimera les courses de voitures – c'est fait – les courses de motos, les meetings d'aviation; on a aussi parlé tout à l'heure du ski nautique et des compétitions sur l'eau. Vous le verrez, le champ de notre liberté se rétrécira comme une peau de chagrin.

Braunschweig: Ich bitte Sie, diese Motion (Verbot von Flugmeetings) zu unterstützen und sich dabei ebenso wie der Sprecher der grünen Fraktion nicht von Emotionen leiten zu lassen, sondern ganz nüchtern eine Güterabwägung vorzunehmen. Auf der einen Seite haben wir das Risiko. Natürlich gibt es Sicherheitsmassnahmen. Ich bin fest davon überzeugt, dass diese immer wieder verbessert werden. Aber ein Restrisiko bleibt. Dieses Restrisiko ist sehr belastend. Es ist vor allem für jene Gegenden belastend, die davon betroffen sind – und welche Gegenden gehören nicht dazu! Das haben wir gerade im letzten Jahr mehrmals erlebt. Das ist das eine.

Demgegenüber steht das andere, die Faszination der Technik. Diese Faszination ist vorhanden, sie ist unbestritten; auch ich kann mich ihr nicht entziehen. Ich war früher mit meinen Kindern auch auf dem Flugplatz in Dübendorf, obwohl gewisse Leute das sonderbar fanden. Ich kenne diese Faszination des Fliegens, aber gerade hier spielt die Güterabwägung eine Rolle. Wenn wir zwischen Restrisiko und Faszination entscheiden müssen, sollten wir zugunsten des Restrisikos entscheiden, indem wir auf Flugmeetings verzichten.

Nun stellt sich die Frage: Sind wir doch gezwungen, anders zu entscheiden, weil es eine Notwendigkeit oder eine Nützlichkeit dafür gibt? Dem möchte ich entgegenhalten: Nein, das gibt es wirklich nicht, es ist nur die Faszination!

Wenn der Bundesrat bei Flugmeetings von einer vertrauensbildenden Massnahme schreibt, sage ich: Das Gegenteil ist richtig! An sehr vielen Orten bewirkt zusätzlicher Fluglärm alles andere als Vertrauensbildung, nämlich Misstrauen, Angst, Zorn, Verbitterung darüber, dass die betroffenen Gegenden auch noch Samstag/Sonntag von Fluglärm und allen Folgen belastet sein werden. Eine solche «Vertrauensbildung» ist kontraproduktiv, allerdings nicht überall in gleicher Weise. Bei denjenigen, die davon weniger betroffen sind, spielen Fluglärm und Folgen eine kleinere Rolle.

Schliesslich mache ich Sie auf die Nebenwirkungen aufmerksam. Jedes Flugmeeting braucht Vorbereitungen, es braucht Übungsflüge, es müssen Regeln ausser Kraft gesetzt werden, es wird auch am Abend geflogen, es wird am Samstag und sogar am Sonntag geflogen. Diese Faszination hat zur Folge, dass Zehntausende, vielleicht Hunderttausende von Menschen sich in Bann ziehen lassen. Es müssen Parkplätze geschaffen werden, der Strassenverkehr wird belastet, und zwar nicht für eine Veranstaltung aus Notwendigkeit, sondern aus Faszination. Bei dieser Güterabwägung spielt die Faszination ohne Notwendigkeit eine zweitrangige Rolle. Früher hat man gesagt: «Brot und Spiele». Heute müsste man eher sagen: «Umweltschutz und Spiele». *In dubio*, im Zweifelsfall, für den Umweltschutz!

Bundesrat Ogi: Die Katastrophe auf dem amerikanischen Luftwaffenstützpunkt im bundesdeutschen Ramstein sowie das Airbusunglück auf dem französischen Flugplatz in Habsheim haben uns natürlich alle beschäftigt und erschüttert. Ich nehme an, dass diese grauenhaften Unfälle auch der Auslöser dieser Motion sind. Deshalb ist es verständlich, dass der Ruf nach einem Verbot von Flugmeetings als erste Reaktion darauf gekommen ist.

Aber bei näherer Betrachtung muss doch etwas differenzierter geurteilt werden. Herr Braunschweig hat das getan; er ist zu einem Resultat gekommen. Im Bundesrat haben wir es auch versucht und sind zu einem anderen Resultat gekommen. Wir sind der Meinung, dass das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden sollte. Generelle Verbote aufgrund von Einzelereignissen haben in einem freiheitlichen Staatswesen immer einen etwas bitteren Beigeschmack, vor allem dann, wenn dabei die Selbstverantwortung der Bürger mit im Spiele steht.

Besonders zwei rechtsstaatliche Gesichtspunkte möchte ich kurz hervorheben. Unter den Begriff des Flugmeetings fallen sämtliche öffentlichen Flugveranstaltungen – vom einfachen Rundflugbetrieb an einem Tag, organisiert durch einen lokalen Verein im Rahmen eines Tages der offenen

Tür, bis hin zur Grossveranstaltung mit Beteiligung von ausländischen militärischen Kunstflugformationen. Problematisch könnten allenfalls die letzteren, die militärischen Kunstflugformationen, werden.

Wir glauben, dass ein generelles Verbot unverhältnismässig wäre. Auch zahlreiche andere Veranstaltungen sind mit gleichen oder ähnlichen Risiken und Umweltbelastungen im Sinne der Motion behaftet. Ich erinnere an die Katastrophe und die zahlreichen Toten im Fussballstadion von Brüssel oder an die jeweiligen Umweltbelastungen durch den Individualverkehr bei Ausstellungen, Festivals, Weltcuprennen und anderem mehr. Würden wir hier ein Verbot aussprechen, wäre das ungerecht gegenüber denjenigen, die weiterfahren dürfen. Wir haben bereits sehr viele Verbote, wenn wir vergleichen, was bei uns noch möglich ist und was im Ausland problemlos durchgeführt werden kann.

Ich bitte Sie, nicht drakonische Mittel im Sinne eines generellen Verbotes anzustreben. Der Bundesrat ist nicht untätig gewesen. Die bestehende Unterstellung der Flugmeetings unter die Bewilligungspflicht genügt nach Auffassung des Bundesrates, um die Risiken im Griff zu behalten. Wir haben gerade in Ecuvillens feststellen können, dass es von der Sicherheit her nach wie vor möglich ist, solche Meetings durchzuführen, wenn man die geforderten Massnahmen kontrolliert und durchsetzt.

Ich bitte Sie, die Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	39 Stimmen
Dagegen	63 Stimmen

88.503

Postulat Leutenegger Oberholzer Naturschutzgebiete auf der Grimsel Réserve naturelle du Grimsel

Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1988

Der Bundesrat wird gebeten, sich nach Kräften für die Erhaltung der grossartigen Landschaft auf der Grimsel einzusetzen und dahingehend zu wirken, dass der geplante neue Pumpspeichersee auf der Grimsel nicht gebaut wird.

Texte du postulat du 21 juin 1988

Le Conseil fédéral est prié de faire tout son possible pour préserver le magnifique paysage du Grimsel et, à cette fin, de prendre les mesures nécessaires pour empêcher la construction du nouveau bassin d'accumulation par pompage qui y est prévue.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Fetz, Fierz, Hafner Rudolf, Herczog, Meier-Glatfelden, Rebeaud, Stocker, Thür, Wiederkehr (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Kraftwerke Oberhasli planen auf der Grimsel den Bau eines neuen Stausees mit einer über 200 m hohen Betonmauer. Der neue Stausee soll viermal so viel Wasser aufnehmen wie der heutige Grimselsee. Er wäre der grösste Stausee der Schweiz.

Die Grimsel ist das grösste Naturschutzgebiet des Kantons Bern und trotz der bestehenden Kraftwerkbauten in das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgenommen worden. Nach dem Bau des neuen Stausees wird wenig Schützenswertes mehr übrig bleiben.

Ueberflutet würden u. a. ein einzigartiger Arvenwald, ein Mooregebiet in Hanglage und ein grosser Teil des Unteraar-

gletschers, «die Wiege der gletscherkundlichen Forschung». Nach vorsichtigen Schätzungen würden in zehn Jahren 50 Millionen Kubikmeter Eis abschmelzen. Welche Gefahren dabei entstehen, ist nicht bekannt. Die berühmte Aareschlucht würde im Sommer zu einem dünnen Restwasserbächlein mit einem Viertel der Wassermenge von heute. Zweck des geplanten Stausees ist letztlich nicht die Produktion von mehr Strom. Er wird beinahe gleich viel Strom produzieren wie heute – nur eben im Winter. Der Pumpspeichersee wird im Sommer mit Pumpen gefüllt (Energieverlust rund 30 Prozent), um dann im Winter teure Spitzenenergie zu produzieren. Vertreter des Grimselvereins haben dabei berechnet, dass das Werk nur wirtschaftlich arbeiten kann, wenn die Pumpen mit billigstem, aus Frankreich importiertem Atomstrom betrieben werden können. Der teure Winterstrom kann dann gewinnbringend ins Ausland exportiert werden. Das Projekt ist energiepolitisch äusserst fragwürdig. Untragbar ist, dass mit derartigen «Atomstrom-Speicherseen» Sachzwänge für eine aggressive AKW-Politik geschaffen werden. Die einzige Alternative besteht heute aber in Energiesparmassnahmen und in einer dezentralen Energieversorgung. Die Pumpspeicherseen stellen für die betroffene Bevölkerung unzumutbare Risiken dar und bringen eine nicht wieder gut zu machende Naturzerstörung mit sich.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 7. September 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 7 septembre 1988

1. Aufgrund der verfassungsmässigen Zuständigkeitsordnung und der ausführenden Bundesgesetzgebung hat der Bundesrat derzeit keine rechtliche Handhabe, um im Sinne des Postulates tätig zu werden und auf das kürzlich beim Kanton Bern eingeleitete Konzessionsverfahren entsprechend einzuwirken: Sowohl das Verfügungsrecht über die Gewässer als grundsätzlich auch die Verantwortung für den Landschaftsschutz fallen in erster Linie in den Kompetenzbereich der Kantone.

2. Die Zuständigkeit zur Konzessionerteilung auf dem Gebiet der Wasserkraftnutzung liegt ausser bei internationalen Fällen bei den Kantonen bzw. den vom kantonalen Recht bezeichneten Gemeinwesen. Einwirkungsmöglichkeiten auf ein hängiges Konzessionsverfahren werden dem Bundesrat nur im Umfang seines Planprüfungsrechts (Art. 5 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte, WRG, SR 721.80) vorbehalten. Ansonsten ist der Bund auf die Ausübung der Aufsicht über den Vollzug des WRG durch die Kantone beschränkt.

Im Rahmen der genannten Planprüfung kann der Bundesrat ein Kraftwerkprojekt nur daraufhin überprüfen, ob es in seiner generellen Anlage eine haushälterische und zweckmässige Nutzung der vorhandenen Wasserkräfte gewährleistet. Die Wahrung der übrigen bei einer Konzessionierung zu berücksichtigenden Belange fällt dagegen vorwiegend in die Verantwortung der zur Konzessionsentscheidung zuständigen kantonalen Behörde.

Solange ein Verfahren beim Kanton hängig ist und gegen das Konzessionsvorhaben auf kantonaler Ebene noch ordentliche Rechtsmittel zur Verfügung stehen, sind Aufsichtsmassnahmen des Bundes verfrüht. Im Fall der Grimsel-Kraftwerke ist das Konzessionsverfahren seit kurzem im Gang. Die bernischen Behörden sind daran, die erforderlichen Abklärungen vorzunehmen. Für eine Intervention des Bundes ist deshalb keine sachliche Veranlassung gegeben. Nach Ausschöpfung aller kantonalen Rechtsmittel ist gegen die Erteilung einer Konzession die Beschwerde an den Bundesrat möglich. Dieser überprüft, ob der Kanton die Anliegen des Landschaftsschutzes gebührend berücksichtigt hat (Art. 22 WRG).

3. Im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes sind Bundesinterventionen als vorsorgliche Massnahmen zur Erhaltung und Bewahrung besonders schützenswerter Landschaften zulässig. Nach Artikel 16 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG, SR 451) kann der Bund, sofern einer Naturlandschaft von nationaler Bedeutung

Motion der grünen Fraktion Verbot von Flugmeetings

Motion du groupe écologique Interdiction des meetings aériens

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.754
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	377-381
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 217

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.