

entsprochen, indem die Beiträge den zunehmenden Kosten entsprechend proportional bis 15 GVE ansteigen und ab der 16. GVE den abnehmenden Produktionskosten abnehmende Beiträge je gehaltene GVE gegenüberstehen. Der gleichbleibende Gesamtbeitrag pro Betrieb trägt dem Umstand Rechnung, dass auch der grössere Betrieb im Berggebiet im Vergleich zum Talbetrieb Produktionserschwernisse und damit erhöhte Produktionskosten aufweist.

Die geltende Beitragsgestaltung beinhaltet somit bereits eine erhebliche Differenzierung zugunsten der kleineren Betriebe. Kleinflächige Betriebe profitieren erwiesenermassen in fast gleichem Ausmass wie grossflächige. Eine weitergehende Differenzierung würde den im agrarpolitischen Leitbild enthaltenen, förderungswürdigen bäuerlichen Familienvollerwerbsbetrieb beeinträchtigen. Die in der Motion aufgeführten Betriebsgrössenklassen in GVE sind so angesetzt, dass sie gerade die längerfristig lebensfähigen Familienbetriebe (Vater/Sohn) einschränken oder ausschliessen. Betroffen von der Beitragsreduktion bzw. Degression wären rund 8000 Betriebe, wovon ungefähr 1000 keinen Beitrag mehr erhielten. Dies würde bei den Betroffenen zu finanziellen Engpässen führen und viele Familienbetriebe in ernsthafte Schwierigkeiten bringen. Die Schwächung von grösseren Betrieben zugunsten von kleineren, die mehrheitlich ein Nebeneinkommen aufweisen, stellt keine sinnvolle Lösung dar. Solange das Einkommensmanko von grösseren Betrieben im Berggebiet ebenfalls erheblich ist, sollte an den heutigen Bemessungskriterien festgehalten werden, zumal sich die aus den Missbrauchsgedanken heraus eingebrachte Einkommens- und Vermögensgrenze aufgrund ihres relativ tiefen Niveaus zusehends einschränkend auswirkt und die im Jahr 1988 eingeführten Tierhalterbeiträge, die lediglich kleinen und mittelgrossen Betrieben gewährt werden, ebenfalls zu einer zusätzlichen Differenzierung zugunsten der Kleinen führten. Zudem wäre die Ein- und Durchführung der Massnahme mit degressiv ausgestalteten Beiträgen bei den Kantonen mit einem beträchtlichen Mehraufwand verbunden und die Gefahr einer allzu starken Einkommensnivellierung und einer verstärkten Förderung suboptimaler Betriebsstrukturen vorhanden.

Die Erfahrungen in der letzten Zeit lassen darauf schliessen, dass die Grenze von 15 GVE eher zu tief angesetzt ist. Vor allem Vollerwerbsbetriebe (Vater/Sohn) mit erhöhten Kosten (zwei Familien) werden durch diese Grenze benachteiligt. Eine Heraufsetzung auf 20 oder 25 GVE wäre daher angezeigt. Als Nachteil spricht aber eine mögliche Produktionsanheißung und der bei gleichbleibendem Gesamtaufwand zu reduzierende Grundbeitrag (je GVE) dagegen. Nationalrat Bühler hat zur Entschärfung dieses Problems am 28. September 1988 ein Postulat (P 88.724) eingereicht, worin er verlangt, einen Familienbeitrag für den Abtreter (bis zum Erreichen des AHV-Alters) zu schaffen. Dieser Vorstoss wurde vom Bundesrat am 14. November 1988 gutgeheissen und vom Parlament am 16. Dezember 1988 überwiesen. Die Problematik steht im Zusammenhang mit Direktzahlungen und wird daher voraussichtlich im Bericht Direktzahlungen behandelt. Inwieweit die Ueberlegungen der Expertenkommission Direktzahlungen zur Ueberprüfung oder gar Aenderung der Beitragskriterien von bestehenden Massnahmen führen werden, steht noch nicht fest. Die Arbeiten mit entsprechenden Lösungsvorschlägen sind noch nicht abgeschlossen. Der Bundesrat ist deshalb trotz Vorbehalten bereit, den Vorstoss entgegenzunehmen und im Rahmen der Direktzahlungen zu überprüfen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.619

Motion Ziegler

Lärmbelästigungen durch den Flughafen Genf-Cointrin

Nuisances et bruit à l'aéroport Genève-Cointrin

Wortlaut der Motion vom 27. September 1989

Der Luftverkehr in Genf-Cointrin hat sprunghaft zugenommen, zwischen Juli 1988 und Juli 1989 um 7,7 Prozent.

Gleichzeitig hat auch die Lärmbelästigung zugenommen, die für Hunderttausende von Anwohnern bald einmal unerträglich wird. Nun ist aber die Klassifizierung der Flugzeugtypen für die Erhebung der Lärmgebühr absurd. In der gebührenfreien Klasse V ist zum Beispiel die Boeing 747 zu finden, die mehr Lärm erzeugt als die Flugzeuge der Klasse III (die gebührenpflichtig ist, weil die Luftfahrzeuge dieser Klasse als sehr lärmig eingestuft werden!).

Der Bundesrat wird gebeten, das System der Erhebung der Lärmgebühren grundlegend neu zu gestalten und für lärmige Flugzeuge Gebühren mit tatsächlich abschreckender Wirkung zu erheben.

Texte de la motion du 27 septembre 1989

Le mouvement aérien à Genève-Cointrin augmente d'une façon spectaculaire: 7,7 pour cent entre juillet 1988 et juillet 1989.

Avec lui augmentent le bruit et les nuisances qui, pour les centaines de milliers de riverains, deviennent rapidement intolérables.

Or, la classification des types d'avions producteurs de bruit utilisée pour la perception de la taxe est absurde. Dans la classe V – exemptée de taxe – on trouve par exemple les Boeing 747, produisant plus de bruit que les avions de la classe III (soumise à la taxe, parce que concernant des appareils considérés comme très bruyants!).

Le Conseil fédéral est invité à refaire totalement le système de perception des taxes liées au bruit et à créer des taxes véritablement dissuasives à l'encontre des avions bruyants.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. November 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 novembre 1989

Il convient tout d'abord de constater que, dans l'ensemble, au cours de la dernière décennie, le bruit suscité par les avions aux alentours des aéroports nationaux n'a pas augmenté mais plutôt diminué.

Les taxes d'atterrissage définies en fonction du bruit, applicables aux grands avions, vont dans le sens des souhaits formulés par les riverains. L'Office fédéral de l'aviation civile – auquel incombe l'approbation des taxes proposées par les exploitants des aéroports – publie, dans la *Feuille fédérale*, ses décisions d'approbation assorties des voies de droit.

Il est inexact que certains aéronefs, rangés dans la classe V (grands avions) et donc exemptés de la taxe, produisent, en valeur absolue, davantage de bruit que d'autres aéronefs frappés d'une surtaxe de bruit. Les grands avions sont classés en catégories sur la base du niveau de bruit mesuré à Klotten dans des conditions normales de trafic.

Nous ne partageons pas l'avis de l'auteur de la motion, selon lequel la structure des taxes d'atterrissage définies en fonction du bruit serait absurde. Par ailleurs, il est prévu de réexaminer la réglementation en vigueur, notamment dans l'optique d'une

harmonisation internationale et afin de renforcer éventuellement l'effet incitatif des taxes définies en fonction du bruit. Conformément à la loi fédérale sur la navigation aérienne, c'est en premier lieu à l'exploitant qu'il appartient de modifier ou de restructurer un système de taxes d'atterrissage. Néanmoins, en pratique, l'Office fédéral de l'aviation civile participe à l'élaboration des propositions et s'emploie à ce qu'elles présentent une certaine unité; ses possibilités d'intervention demeurent toutefois limitées. Enfin, il y a lieu de relever que la motion touche un domaine de la législation qui est délégué. En règle générale, les motions ne peuvent intervenir en la matière.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.664

Motion Scherrer Aufhebung von SBB-Niveauübergängen Suppression de passages à niveau CFF

Wortlaut der Motion vom 5. Oktober 1989

Bei der Verwirklichung des Konzeptes von «Bahn 2000» werden verschiedene einspurige SBB-Linien auf Doppel- oder Mehrfachspur ausgebaut. Auf diesen Linien werden die Zugfrequenzen erhöht, so dass die Gefahren auf den Niveauübergängen von Strassen zunehmen werden. Der Bundesrat wird ersucht, eine Aenderung von Artikel 24 des Eisenbahngesetzes vorzunehmen, wonach auch bei einem Ausbau von einspurigen SBB-Linien auf Doppelspur in der Regel sämtliche Niveauübergänge von öffentlichen Strassen aufzuheben und durch Unter- oder Ueberführungen zu ersetzen sind.

Texte de la motion du 5 octobre 1989

Lors de la réalisation du projet «RAIL 2000», plusieurs lignes des CFF à une voie seront transformées en lignes à double voie, ou à voies multiples. La circulation sera plus intense sur ces lignes, accroissant ainsi les risques d'accident aux passages à niveau.

Le Conseil fédéral est chargé de préparer la modification de l'article 24 de la loi sur les chemins de fer et de prévoir que tous les passages à niveau seront remplacés par des passages souterrains ou des passerelles le long des routes, lorsqu'une ligne des CFF à une voie est aménagée en ligne à double voie.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Aubry, Baggi, Basler, Blocher, Bremi, Bühler, Cincera, Cotti, Daepf, Dietrich, Dreher, Eisenring, Etique, Fäh, Feigenwinter, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici, Früh, Giger, Graf, Grassi, Gros, Hari, Hess Otto, Houmard, Jeanneret, Leuba, Loeb, Luder, Massy, Neuenschwander, Philipona, Portmann, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Rüttimann, Schmidhalter, Seiler Hanspeter, Spälti, Stucky, Theubet, Wellauer, Wyss William, Zölch (47)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Gefährlichkeit von auf der gleichen Ebene liegenden Kreuzungen von Strasse und Bahn ist allgemein bekannt. Zum Konzept der «Bahn 2000» gehört auch der Ausbau von bestimmten einspurigen SBB-Strecken auf Doppelspur. Der Ausbau auf Doppelspur hat zum Zweck, die Frequenzen der

entsprechenden Strecken zu erhöhen, was sich in der Praxis in einer Verdoppelung oder Verdreifachung der Zugsbewegungen auswirken wird.

Bei einer derartigen Vermehrung der Frequenzen werden auch die Schranken an den Bahnübergängen vermehrt geschlossen bleiben. Dies führt zu Verkehrsstaus und grossen Kolonnenbildungen, was sich auch auf die Luftbelastung negativ auswirken wird. Zudem werden viele Strassenverkehrsteilnehmer die oft geschlossenen Schranken zu umfahren versuchen und damit andere Verkehrswege stark belasten.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 15. November 1989*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 novembre 1989

Grundsätzlich ist der Bundesrat bestrebt, im Zusammenhang mit Erweiterungen von Bahnanlagen Niveauübergänge zu beidseitigen oder wirksam zu sichern.

Massgebend für die Sicherung oder Aufhebung bestehender Bahnübergänge sind die Bestimmungen von Artikel 24 des Eisenbahngesetzes. Sie legen fest, dass neue Kreuzungen von Bahnlagen mit öffentlichen Strassen in der Regel als Ueber- oder Unterführungen zu erstellen sind.

Bei Linien mit hohen Zugsgeschwindigkeiten werden in der Regel alle Bahnübergänge aufgehoben und durch Ueber- oder Unterführungsbauwerke ersetzt.

Die Sicherung bestehender Bahnübergänge wird durch die Verordnung über die Signalisierung von Bahnübergängen bestimmt. In der Regel sind dabei Schranken anzubringen.

Bei einem Ausbau von einspurigen Bahnlagen auf Doppelspur steht die Aufhebung der Bahnübergänge immer im Vordergrund. Ob dabei ein Bahnübergang zwingend aufgehoben werden muss, ist von sehr vielen Faktoren abhängig: Geschwindigkeit der Bahn, Art der Strasse, Zugfrequenzen, Ortsbildschutz, Eingriffe in Siedlung und Kostenaufwand.

Die vom Motionär vorgeschlagene Aufhebung sämtlicher Bahnübergänge geht deshalb zu weit.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.616

Postulat Ziegler Beziehungen Schweiz-Südafrika. Bericht Rapport sur les relations entre la Suisse et l'Afrique du Sud

Wortlaut des Postulates vom 26. September 1989

Internationale Stellen werfen der Schweiz immer wieder vor, sie sei eine der Hauptstützen des rassistischen Diktaturregimes in Südafrika. Zuletzt geschah dies in einem Dokument, das der Wirtschafts- und Sozialrat der Uno, Kommission für transnationale Gesellschaften (Ref. UNO DOC/EC/10.AC/4.9.1989), veröffentlicht hat.

Der Bundesrat wird gebeten, möglichst bald einen Bericht vorzulegen, der alle unsere Beziehungen (die politischen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen, touristischen usw.) zu Südafrika darlegt. Dieser Bericht soll insbesondere auf die Geschäfte der führenden Schweizer Banken (Gold- und Diamantenhandel sowie mittel-, kurz- und langfristige Kredite) eingehen. Ferner soll er aufzeigen, welche Rolle die Banken bei der Konsolidierung der Schulden Südafrikas spielen und welche Investitionen sie in die Industrie Südafrikas tätigen, sowie Auf-

Motion Ziegler Lärmbelästigungen durch den Flughafen Genf-Cointrin

Motion Ziegler Nuisances et bruit à l'aéroport Genève-Cointrin

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.619
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2236-2237
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 097

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.