

Produkten führen zu leichten Verzerrungen bei linearer Uebertragung.

Ferner hängt das Ergebnis stark von den einbezogenen Bundesleistungen ab. Als Ausgangsbasis für Tabelle 1 dienten 2 148 244 000 Franken Bundessubventionen. Im Vergleich zu den 2 425 080 000 Franken Subventionen, ausgewiesen in den Statistischen Erhebungen und Schätzungen, fehlen mangels geeigneter Aufschlüsselungskriterien die Positionen «Bodenverbesserungen», «Bau- und Siedlungswesen», «Investitionskredite», «Familienzulagen» und «Verschiedene». Zu dieser Differenz trägt auch eine Kürzung der Bundesleistungen zur Verbilligung von Brotgetreide um 33 Millionen Franken (Verwertungsbeitrag der Produzenten) bei. Bei der Subventionsposition «Milch» sind die 51 Millionen Franken Kostenanteile der Milchproduzenten abgezogen worden.

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

92.3028

Interpellation Aubry Neue Linienführung der Transjurane Nouveau tracé de la Transjurane

Wortlaut der Interpellation vom 31. Januar 1992

Ist der Bundesrat bereit, abklären zu lassen, ob für die N 16 zwischen Tavannes und Moutier eine neue Linienführung möglich ist?

Texte de l'interpellation du 31 janvier 1992

Le Conseil fédéral veut-il faire étudier la possibilité d'un nouveau tracé de la N 16 entre Tavannes et Moutier?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le tracé de la Transjurane à travers la vallée de Tavannes est actuellement à l'étude. Il est prévu la construction de ce tronçon de route du côté sud de la vallée, à l'envers, c'est-à-dire à l'ombre la plupart du temps, d'où un sérieux danger de gel en hiver. Cette zone humide est en outre sillonnée de très nombreux captages d'eau potable pour la majorité des communes de la vallée, d'où un risque de pollution. En plus, il est de notoriété publique que le sol, gorgé d'eau, est instable et sujet à des glissements de terrain difficilement enrayables dès qu'ils sont déclenchés.

Pour toutes ces raisons primordiales, il paraîtrait approprié d'étudier un tracé le long du versant nord de la vallée, versant dont la nature du terrain est stable.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 8. April 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 avril 1992

Lorsqu'il a fallu planifier cette section de la Transjurane, le gouvernement bernois a opté pour un tracé longeant le versant sud de la vallée; il nous a soumis pour approbation un projet général élaboré sur la base de ce choix. Le projet est pour l'instant en consultation dans les offices fédéraux. Ensuite, nous déciderons d'une approbation, en nous préoccupant également des questions soulevées dans l'interpellation.

Toutefois, nous tenons à souligner que nous penchons également pour une réalisation sur le versant sud. Lors de l'élaboration du projet général du tronçon reliant La Heutte à Tavannes, les études ont porté non seulement sur cette section, mais également sur les variantes nord et sud; amenées au même niveau de projet, les trois solutions ont été comparées selon

tous les critères déterminants. A l'époque, on s'est largement intéressé aux données climatologiques, géologiques, géotechniques et de gestion de l'eau ainsi qu'au problème des captages. Sur la base de ces travaux d'envergure, nous nous sommes implicitement prononcés pour prolonger la N 16 sur le versant sud, lorsque nous avons approuvé en 1989 le tronçon de raccordement entre La Heutte et Tavannes. Compte tenu du contexte et des études qui se sont poursuivies depuis, nous ne voyons pas la nécessité de modifier notre choix.

Präsident: Die Interpellantin ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

92.3056

Interpellation Steinemann Instrumentenlandesystem in Altenrhein Aérodrome d'Altenrhein. Système d'atterrissage aux instruments

Wortlaut der Interpellation vom 3. März 1992

Das millionenteure ILS (Instrumentenlandesystem) ist zurzeit nur beschränkt für den Linienflug Altenrhein–Wien freigegeben.

Weder in Notfällen noch für Ambulanzflüge darf das ILS benutzt werden, obwohl der tägliche Betrieb sehr viel Geld kostet.

Eine gänzliche Freigabe – auch für den übrigen gewerblichen und privaten Betrieb – ist die einzige vernünftige Lösung. Dafür setzt sich bei Bundesrat Ogi auch der vorarlbergische Landeshauptmann, Dr. Purtschner, persönlich ein.

Doch nun soll durch eine unnötige und kostspielige UVP – aufgezwungen durch die Flugplatzgegner – der Vollbetrieb des ILS wiederum um Jahre verzögert werden. Die dadurch entstehenden Kosten (inkl. Betriebsverlusten) liegen bei zwei Millionen Franken.

Ich frage den Bundesrat an:

1. Sind die Anliegen vieler tausend Ostschweizer Bürger sowie diejenigen von Industrie und Gewerbe für den Bundesrat nicht relevant, um endlich die Freigabe des installierten ILS zuzulassen, ohne vorherige, sinnlose und teure UVP?
2. Ist sich der Bundesrat darüber im klaren, dass Menschenleben aufs Spiel gesetzt werden, wenn das vorhandene Sicherheitssystem nicht einmal für Notfälle benutzt werden darf?
3. Weiss das BAZL überhaupt, was in Altenrhein bezüglich Ambulanzflügen zurzeit gilt, nachdem widersprüchliche Angaben für solche Flüge bestehen?
4. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die Bestimmungen über das Lärmkorsett in der Zusatzvereinbarung über den Flugplatz Altenrhein im Staatsvertrag mit Oesterreich zu eng gefasst sind und besonders die Schweiz benachteiligen?

Texte de l'interpellation du 3 mars 1992

A l'heure actuelle, le système d'atterrissage aux instruments (ILS) de cet aérodrome, système qui a coûté des millions, ne peut être utilisé que de façon limitée, à savoir pour le vol de ligne Altenrhein–Vienne.

Il ne peut être utilisé ni en cas d'urgence, ni pour les vols sanitaires, quoique son exploitation quotidienne soit très onéreuse.

La seule solution raisonnable consisterait à autoriser son utilisation pour tous les vols, donc aussi pour les autres vols commerciaux et l'aviation privée. Le «Landeshauptmann» du Vorarlberg, M. Purtschner, a d'ailleurs fait des démarches personnelles à ce propos auprès de M. Ogi, conseiller fédéral.

Or, il paraît qu'à présent la pleine exploitation du système ILS va de nouveau être reportée de plusieurs années, en raison d'une EIE inutile et coûteuse imposée par les opposants à l'aérodrome. Il en résultera des coûts (y compris les pertes d'exploitation) de l'ordre de 2 millions de francs.

Je pose donc les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Les préoccupations de plusieurs milliers de citoyens de Suisse orientale ainsi que de l'industrie et du commerce ne sont-elles pas suffisantes à ses yeux pour que l'OFAC autorise enfin l'utilisation du système ILS déjà installé, sans qu'on procède au préalable à une EIE inepte et coûteuse?
2. Est-il conscient du fait que l'interdiction d'utiliser le dispositif de sécurité disponible, même en cas d'urgence, met en danger des vies humaines?
3. L'OFAC sait-il seulement ce qu'il en est actuellement à Altenrhein, notamment pour ce qui est des vols sanitaires, maintenant que des indications contradictoires ont été données pour ce type de vols?
4. Ne pense-t-il pas aussi que les dispositions relatives au bruit figurant dans la convention annexe concernant l'aérodrome d'Altenrhein sont trop restrictives dans le traité avec l'Autriche et qu'elles désavantagent notamment la Suisse?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Borer Roland, Dreher, Giezendanner, Jenni Peter, Kern, Moser, Scherrer Jürg (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

1. Ueber die generelle Freigabe des ILS kann ungeachtet der Interessenlagen erst entschieden werden, wenn die flugsicherungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind und die zusätzlichen Abklärungen über die Auswirkungen auf die Umwelt vorliegen. Flugsicherungsseitig geht es namentlich um Absprachen mit den deutschen Flugsicherungsstellen, da sich die Verfahren Altenrhein und Friedrichshafen gegenseitig beeinflussen, sowie um die Bereitstellung von zusätzlichen personellen und technischen Flugsicherungskapazitäten auf seiten der Swisscontrol. Die umweltbezogenen Abklärungen werden vom Flugplatz Altenrhein durchgeführt – nicht vom BAZL –, und sie sind Teil des durch unsere Rechtsordnung vorgeschriebenen Bewilligungsverfahrens. Hinsichtlich der UVP-Pflicht war in Altenrhein das Kriterium ausschlaggebend, dass mit der möglichen Verlagerung von kleinen auf grössere Flugzeuge und mit der Verlegung der An- und Abflugräume ins Gewicht fallende zusätzliche Umweltbelastungen nicht von vornherein gänzlich ausgeschlossen werden konnten.

2./3. Selbstverständlich darf das ILS gemäss dem allgemeinen Rechtsgrundsatz «Not kennt kein Gebot» beim Vorliegen einer echten Notlage ohne Bewilligung benützt werden. Dies ist bereits mehrmals geschehen. Das BAZL hat bereits am 27. Februar 1992 in einem Schreiben an die Airport AG klargestellt, welche Regelung für Ambulanzflüge gilt. Den in Frage kommenden Rettungs- und Fluggesellschaften sind die entsprechenden Unterlagen für die Benützung des ILS zugestellt worden.

4. Die Betriebseinschränkungen, die für den Flugplatz Altenrhein im Zuge der Staatsvertragsverhandlungen akzeptiert werden mussten, sind tatsächlich beträchtlich. Sie gehen weit über das hinaus, was schweizerische Flugplätze aufgrund unserer Umweltschutzgesetzgebung erfüllen müssen – und die Bewohner der vorarlbergischen Nachbarschaft werden wohl auch weit stärker geschützt als bei allen anderen österreichischen Flugplätzen. Dieser Preis musste vom privaten Flugplatzhalter aber bezahlt werden, um die (unerlässliche) Zustimmung der Oesterreicher zum Betrieb des Instrumentenlandesystems zu erwirken.

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

92.3068

Interpellation Bircher Silvio

Reduktion der Postcheckämter

Réduction du nombre des offices de chèques postaux

Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1992

Die PTT-Betriebe wollen zum Zweck der Kostenreduktion die Zahl ihrer Postcheckämter von 25 auf 6 drastisch reduzieren. Das würde bedeuten, dass nicht einmal mehr jede Kreispostdirektion über ein Postcheckamt verfügen würde. Insgesamt würden somit über 900 Stellen «eingespart».

Der Bundesrat wird in diesem Zusammenhang aufgefordert, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Ist es sinnvoll, Dienstleistungen der PTT zu zentralisieren, wo gleichzeitig von Bundeseite Anstrengungen unternommen werden, Bundesämter in arbeitsmarktschwächere Gebiete zu dezentralisieren?
2. Ist es sinnvoll, durch die Schliessung einzelner Postcheckämter Stellen abzubauen, die heute teilweise auch Teilinvaliden, welche ihren angestammten PTT-Beruf nicht mehr ausüben können, eine willkommene Beschäftigung bieten?
3. Ist der Bundesrat bereit, sich dafür einzusetzen, dass die Postcheckämter unter Nutzung moderner Kommunikationsmöglichkeiten dezentralisiert in den Regionen erhalten bleiben? Mindestens ist dann die Beibehaltung je eines Postcheckamtes pro Kreispostdirektion erforderlich.

Texte de l'interpellation du 4 mars 1992

L'Entreprise des PTT veut faire passer de 25 à 6 le nombre des offices de chèques postaux, pour des raisons d'économies: il n'y en aurait même plus un par direction d'arrondissement postal. Au total, cette mesure permettrait de supprimer plus de 900 emplois.

Je pose donc au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Est-il opportun de centraliser les services des PTT au moment même où la Confédération s'efforce de décentraliser des offices fédéraux en les déplaçant vers des régions où la situation de l'emploi est problématique?
2. Faut-il vraiment, en fermant des offices de chèques postaux, supprimer des emplois grâce auxquels, aujourd'hui, de nombreux invalides partiels qui ont dû abandonner l'activité qu'ils exerçaient aux PTT peuvent continuer de travailler?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt à tout mettre en oeuvre pour que les offices de chèques postaux restent décentralisés dans toute la Suisse, grâce aux moyens de communication modernes? Il est nécessaire de conserver au moins un office de chèques postaux par direction d'arrondissement postal.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Bäumlín, Bodenmann, Brunner Christiane, Bundi, Carobbio, Cotti, Danuser, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Früh, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hämmerle, Jöri, Leemann, Leuenberger Ernst, Maeder, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Ursula, Meier Samuel, Meyer Theo, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruffy, Schnider, Schwab, Stamm Judith, Steiger, Tschäpät Alexander, Vollmer, Züger, Zwygart (37)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Mai 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 mai 1992

1. Zentralisierung von PTT-Dienstleistungen?

Der Bundesrat erinnert bezüglich des neuen Automationskonzeptes der PTT für den Zahlungsverkehr daran, dass ihm die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates beim ur-

Interpellation Steinemann Instrumentenlandesystem in Altenrhein

Interpellation Steinemann Aéroport d'Altenrhein. Système d'atterrissage aux instruments

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3056
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1238-1239
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 322

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.