

EMD nach sich zieht und die Truppenbelegung entsprechend reduziert. Obgleich die heutige Armee erst ab 1995 in die «Armee 95» übergeführt wird, setzen die Personalreduktionen im EMD bereits vorher ein. Das EMD hat bis 1995 jährlich 200, d. h. insgesamt 800 Stellen, abzubauen.

Das EMD ist bemüht, die regionalpolitischen Auswirkungen dieses Personalabbaus – insbesondere in den belasteten Regionen – auf ein vertretbares Mass zu reduzieren. Es hat zu diesem Zweck einen Beauftragten für Regionalpolitik (Dr. J. Bucher) eingesetzt. Schon heute steht indessen fest, dass es nicht möglich sein wird, einzelne Regionen vollständig vom Personalabbau auszunehmen, was auch aus der Sicht des nach wie vor geltenden Auftrags zur wirtschaftlichen Verwaltungsführung nicht zu verantworten wäre.

Zu den Fragen der Interpellation nimmt der Bundesrat im einzelnen wie folgt Stellung:

1. Eine konkrete Form der Abgeltung sind die Direktzahlungen. Trotz der massiv gekürzten finanziellen Mittel des EMD sind diese in letzter Zeit wesentlich erhöht worden. So wurden die Ansätze für Schussgelder verschiedentlich – letztmals auf Beginn des Jahres 1992 – zum Teil verdoppelt. Die Grundeigentümer von Schiess- und Uebungsplätzen werden aufgrund von vertraglichen Regelungen wo immer möglich in Form von Pauschal-, Schussgeld- und/oder Stellungsraum-Erschädigungen entschädigt. Auf 1. Januar 1992 wurden im weiteren die Zimmerentschädigung um mehr als 40 und diejenige für die Benützung von Büroräumen um 30 Prozent angehoben.

2. Im Oberwallis muss im Zuge der Armee reform mit einem voraussichtlichen Abbau von rund 50 Einheiten und Stäben gerechnet werden, die auf dem Zeughaus Brig basieren; allein im Bereich des Zeughauses entspricht dies einem Abbau von mindestens 15 Arbeitsplätzen. Mit der Aufhebung der Grenzbrigade 11 und der Desarmierung obsoleter Anlagen wird auch ein Stellenabbau im Festungssektor Brig kaum zu umgehen sein.

Diese Beispiele zeigen den direkten Zusammenhang zwischen dem bevorstehenden Truppenabbau und dem Abbau von Verwaltungsstellen. Es soll aber vermieden werden, dass der Truppenabbau in den belasteten Regionen in vollem Umfang auf den Stellenabbau durchschlägt. Zu diesem Zweck wird geprüft, ob und in welchem Umfang Aufgaben umgelagert werden können.

3. Verschiedene Projekte zur Erhaltung bestehender oder zur Schaffung neuer Arbeitsplätze im Wallis sind aus finanziellen Gründen nicht realisierbar. Andere Projekte werden mit guter Aussicht auf Erfolg weitergeführt. So soll das ehemalige Gebäude der Landwirtschaftlichen Genossenschaft Oberwallis in Brig im Jahre 1993 in ein Scheibendepot umgebaut werden, was den Erhalt von fünf bis sechs Arbeitsplätzen erlauben wird. Auch im Bereich der Ausbildung werden gegenwärtig Umstrukturierungen geprüft, die unter Umständen neue Stellen ermöglichen könnten. Konkrete Angaben dazu können heute noch nicht gemacht werden.

Die Bereitschaft des EMD, im Wallis Arbeitsplätze zu erhalten und nach Möglichkeit neue zu schaffen, ist gegeben. Der Bundesrat weist aber darauf hin, dass die Personalsituation in den Bergregionen nicht ein ausschliessliches Problem des EMD ist, sondern gesamtwirtschaftlich und departementsübergreifend angegangen werden muss. Das EMD und sein Beauftragter für Regionalpolitik bekräftigen ihre Bereitschaft, gemäss den Weisungen des Bundesrates vom 25. Februar 1981 über die Berücksichtigung der Kantone bei der Schaffung oder Verlegung von Arbeitsplätzen des Bundes weiterhin praktische Lösungen finden zu helfen.

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

92.3069

Interpellation Jenni Peter Zivile Nutzung von Militärflugplätzen Utilisation d'aérodromes militaires à des fins civiles

Wortlaut der Interpellation vom 4. März 1992

In der Schweiz werden einige Militärflugplätze auch zivil genutzt. Die Modalitäten der zivilen Benutzung dieser Flugplätze variieren von Fall zu Fall. So schliessen die Militärflugplätze mit Gesellschaften und Organisationen, welche diese Infrastruktur mitbenutzen wollen, privatrechtliche Verträge ab, die der Zustimmung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bedürfen. Im Moment werden nur kleinere Flugplätze zivil mitgenutzt. Die Erstellung neuer Flugpisten und die Entwicklung des Geschäftsreiseverkehrs (Klein-Jets, Taxi-Flüge, Firmenflugzeuge) sind mit grossem Aufwand verbunden und haben einen hohen Landverschleiss. Die grossen Flughäfen Zürich, Genf und Basel werden in Zukunft, infolge des erhöhten Grossflugzeugaufkommens, den Geschäftsreiseverkehr mit Kleinflugzeugen immer mehr Einschränkungen unterwerfen. Es ist deshalb wünschenswert, wenn wichtige oder grosse Militärflugplätze vermehrt zivil genutzt werden könnten. Der Bundesrat wird eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist er grundsätzlich bereit, für zivile Nutzung weitere Militärflugplätze zur Verfügung zu stellen?
2. Ist er insbesondere bereit, Flugplätze wie Interlaken oder auch Payerne für eine zivile Nutzung freizugeben? Solche Militärflugplätze sind, nicht zuletzt infolge ihrer guten strassen- oder bahnhseitigen Erschliessung, für gemischte Nutzungen prädestiniert.

Texte de l'interpellation du 4 mars 1992

Plusieurs aérodromes militaires suisses sont aussi utilisés à des fins civiles. Les modalités de cet usage varient selon le cas. Ainsi, des aérodromes militaires concluent avec des sociétés ou des organisations qui entendent utiliser ces aérodromes des contrats de droit privé sujets à l'autorisation de l'Office fédéral de l'aviation civile. Actuellement, seuls les petits aérodromes sont ainsi utilisés.

L'aménagement de nouvelles pistes et l'expansion des voyages d'affaires (petits réacteurs, vols taxis, avions d'entreprise) sont extrêmement onéreux et accaparent beaucoup de terrain. Les grands aéroports de Zurich, Genève et Bâle seront contraints ces prochaines années de limiter toujours plus strictement les vols d'affaires par petit avion, en raison de l'intensification du trafic par gros porteurs. Il est donc souhaitable que les grands aérodromes militaires servent davantage à des usages civils.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il d'accord de mettre davantage d'aérodromes militaires à disposition pour des usages civils?
2. Est-il disposé en particulier à autoriser l'utilisation civile d'aérodromes comme ceux de Payerne et d'Interlaken, qui notamment par leur excellente desserte routière et ferroviaire se prêtent bien à une utilisation mixte?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Borer Roland, Giezendanner, Kern, Moser, Scherrer Jürg, Steinemann (6)

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. Das EMD unterstützt nach Möglichkeit die Bedürfnisse der

zivilen Luftfahrt. So steht ein Teil der Militärflugplätze auch der Zivillaviatik zur Verfügung – sei es für den Motor- oder den Segelflug. Für die zivile Luftfahrt generell geöffnet sind die Militärflugplätze Sion, Locarno-Magadino, Samedan und Saanen. Gegen eine Öffnung von weiteren Militärflugplätzen für den zivilen Flugbetrieb sprechen verschiedene Gründe: Behörden und Bevölkerung einer Flugplatzregion dürften nur schwer dafür zu gewinnen sein, neben dem militärischen Flugbetrieb noch zusätzliche Belastungen durch zivilen Fluglärm hinzunehmen, vor allem ausserhalb der militärischen Flugbetriebszeiten.

Es kommt dazu, dass die Militärflugplätze für militärische Zwecke gebaut wurden und das EMD hierfür zum Teil Land enteignen musste. Bei vermehrter Benützung für zivile Zwecke müsste damit gerechnet werden, dass gegen den Betrieb und die Benützung durch Dritte Einsprachen erhoben würden.

2. Die angeführten Argumente gelten insbesondere auch für die Flugplätze in Payerne und Interlaken.

Der Militärflugplatz Payerne gehört zu den militärisch am meisten benützten und damit wichtigsten Ausbildungsanlagen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Neben der fliegerischen Ausbildung der Piloten wird hier zweimal jährlich eine Fliegerrekrutenschule durchgeführt. Payerne verzeichnet jährlich eine grosse Zahl von Einsätzen mit Kampfflugzeugen sowie mit Ausbildungs- und Verbindungsflugzeugen der Flugwaffe, was für die Bevölkerung der Region mit einer nicht zu negierenden Lärmbelastung verbunden ist. Aus diesem Grund untersteht der militärische Flugbetrieb strengen zeitlichen Einschränkungen mit klar geregelten Unterbrüchen. Ein ziviler Flugbetrieb würde mit Sicherheit diese Lücken – vor allem an den Abenden und den Wochenenden – füllen.

Zu berücksichtigen sind im weitern Aspekte der Sicherheit. Bei der grossen Zahl von Starts und Landungen von Kampfflugzeugen, die mit wesentlich höherer Geschwindigkeit starten und landen als Zivillflugzeuge, wäre ein gemischt zivil-militärischer Flugbetrieb auf dem Flugplatz Payerne mit grossen Sicherheitsproblemen verbunden. Dazu kommt, dass sich in Payerne auf beiden Seiten der Flugpiste militärische Bauten und Einrichtungen befinden und sich deshalb die für den zivilen Flugbetrieb erforderliche Infrastruktur nicht in genügendem Umfang von den militärischen Anlagen trennen liesse. Dies würde – denkt man an die Benützung des Flugplatzes durch ausländische Zivillflugzeuge – zu einer unerwünschten Vermischung führen.

Payerne kann in dieser Beziehung nicht mit den Flugplätzen in Sion und Locarno-Magadino verglichen werden. Auf diesen Flugplätzen geht die gemischte Benützung auf die Anfänge der Aviatik zurück; zivile und militärische Infrastrukturen haben sich im Lauf der Jahrzehnte nach und nach getrennt entwickelt und stören sich gegenseitig nicht. In Sion ist der Umfang des militärischen Flugbetriebs überdies wesentlich kleiner als in Payerne. Locarno-Magadino schliesslich ist ein reiner Ausbildungsflugplatz für Propellerflugzeuge und Helikopter.

Auf dem Militärflugplatz Interlaken sind die Forderungen des Interpellanten bereits weitgehend erfüllt. Obgleich auch dieser Flugplatz nach rein militärischen Gesichtspunkten errichtet wurde, hat ihn das EMD in den vergangenen Jahrzehnten trotzdem immer wieder für eine beschränkte zivile Benützung – beispielsweise durch Charter-Fluggesellschaften – freigegeben. Seit 1971 steht er dem Verkehrsverein Interlaken für den gewerbsmässigen Zubringerdienst von Feriengästen und die Mitbenützung durch private Fluggesellschaften zur Verfügung. Das vertraglich vereinbarte Kontingent von zivilen Flugbewegungen ist – vor allem aus Gründen der Lärmbelastung – in den letzten Jahren nie vollständig ausgeschöpft worden.

Die besonderen topographischen Verhältnisse – relativ enge Ein- und Ausflugschneisen – und das Fehlen von Instrumentenlandehilfen sind weitere Gründe, die gegen eine weitere Öffnung des Flugplatzes Interlaken für den zivilen Flugbetrieb sprechen.

Zusammenfassend kann der Bundesrat der Öffnung weiterer Militärflugplätze – insbesondere desjenigen in Payerne – für den zivilen Flugbetrieb nicht zustimmen, und er hält es für richtig, dass der Flugplatz Interlaken auch in Zukunft nur in be-

schränktem Umfang von zivilen Flugzeugen mitbenützt werden soll.

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

92.3079

Interpellation Aguet

Transparenz in der Militärjustiz

Transparence de la justice militaire

Wortlaut der Interpellation vom 11. März 1992

Die Praxis der Militärgerichte ist derart uneinheitlich, dass wir zu behaupten wagen, dass die Bestimmungen über den Militärstrafprozess nicht beachtet werden.

Wir fragen deshalb den Bundesrat:

1. Nach welchen Regeln werden die Prozessverhandlungen angekündigt?
2. Könnten die zu beurteilenden Tatbestände nicht zum voraus schriftlich bekanntgemacht werden?
3. Ueber welchen Handlungsspielraum verfügen die Gemeinden bei ihrer Mitwirkung im Verfahren?
4. Will der Bundesrat nicht auch faktisch eine offene und transparente Politik verfolgen – nach den Aussagen von Bundesrat Villiger der beste Vertrauensbeweis, den es gibt?

Texte de l'interpellation du 11 mars 1992

Les pratiques des tribunaux militaires sont fort diverses au point que nous pouvons affirmer que les règles de la procédure pénale militaire n'est pas respectée.

Nous posons dès lors les questions suivantes au Conseil fédéral:

1. Comment les pratiques relatives à l'information sur les procès sont-elles réglées?
2. Les causes jugées ne pourraient-elles pas être révélées au préalable et par écrit?
3. Quelle autonomie est laissée aux communes dans cette procédure?
4. Le Conseil fédéral ne juge-t-il pas souhaitable d'appliquer, dans les faits, «une politique ouverte et transparente qui est le meilleur gage de confiance qui puisse exister», selon l'affirmation de M. Villiger, conseiller fédéral?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguelin, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Carobbio, Caspar, de Dardel, Duvoisin, Haering Binder, Hafner Ursula, Jeanprêtre, Jöri, Ledergerber, Leemann, Matthey, Ruffy, Vollmer (16)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Selon l'article 48 de la procédure pénale militaire (PPM), «Les débats des tribunaux militaires sont publics, mais non la délibération et les votes». Pour que cet article ne reste pas lettre morte, il est évident que l'information doit circuler entre les greffes des tribunaux militaires et les personnes intéressées à suivre les procès militaires.

Or, la pratique pour le greffe des tribunaux de division I, II, 10 A, ainsi que des tribunaux d'appel qui y sont attachés est la suivante:

– Pour obtenir des informations, il faut se rendre personnellement au greffe, à Lausanne.

– Les informations ne concernent que les tribunaux de division, les dates et les lieux des procès militaires.

– Ces informations sont transmises oralement; il n'est donc pas possible de montrer qu'elles ne se révèlent pas toujours exhaustives. On ne peut que constater certaines omissions.

Selon l'article 50 de la PPM, «... les communes mettent gratuitement à la disposition des tribunaux militaires les locaux

Interpellation Jenni Peter Zivile Nutzung von Militärflugplätzen

Interpellation Jenni Peter Utilisation d'aérodromes militaires à des fins civiles

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	92.3069
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1228-1229
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 312

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.