

auch mit den Nachbarländern absprechen, also mit Frankreich, was den Mont Cenis und den Mont Blanc betrifft, und mit Österreich, was den Brenner betrifft.

Ein weiteres Argument, das neu von unseren Nachbarstaaten gekommen ist, betrifft den Umwegverkehr oder den Verkehr, der sich wegen unserer 28-Tonnen-Limite – und jetzt auch wegen der Realisierung der Alpen-Initiative – dann auf die Routen in Frankreich und Österreich verlagern könnte. Das wollen diese Länder natürlich nicht. Deshalb ist unser Motto: kein Egoismus!

Schliesslich ist die zentrale Frage geblieben: Wie setzen wir die Alpen-Initiative um, ohne zu diskriminieren? Die Nichtdiskriminierung muss also verlässlich dargelegt werden. Und da spielt die Art und Weise, wie wir die Kantone Tessin und Wallis, aber auch die Bündner Südtäler in bezug auf Ausnahmen behandeln, eine gewisse Rolle.

Wir werden uns diesen Fragen stellen. Wir werden sie im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten beantworten. Ob die EU mit den Antworten einverstanden ist, kann ich Ihnen zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen. Ich weiss nicht, ob man auf Zeitgewinn macht, ob man wartet, bis die skandinavischen Länder über den EU-Beitritt abgestimmt haben, ob gewisse Probleme, die im Moment mit Frankreich bestehen, dazu führen, dass man einfach nicht verhandeln will. Das alles kann ich zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen.

Auf alle Fälle: Wir sind guten Mutes, guter Dinge. Wir glauben, dass wir, wie Sie das bezüglich der Umsetzung der Alpen-Initiative gesagt haben, Herr Daniöth, endlich auch einmal gleich lange Spiesse bei der Kostenwahrheit im Verkehr erreichen können. Ich bin da sehr zuversichtlich. Aber wir müssen auf der anderen Seite eben immer wieder auf die Innenpolitik Rücksicht nehmen. Wenn es in der Innenpolitik Opposition gibt, traut man uns eben nicht zu, dass wir das umsetzen können, und das ist im Moment unsere Schwierigkeit. Wir befinden uns auf einer Gratwanderung: Wenn wir gegen aussen zu viele Konzessionen machen würden – ich betone: würden –, würden wir innenpolitisch Schwierigkeiten haben. Wenn wir eine Lösung suchen, die innenpolitisch Schwierigkeiten bietet oder schon referendumsträchtig ist, werden wir aussenpolitisch Schwierigkeiten haben, unsere Idee durchzusetzen. Man wird uns immer wieder sagen, das Volk oder das Parlament werden wieder anders entscheiden.

In dieser Hinsicht bin ich Ihnen für Ihr Votum sehr dankbar, denn es zeigt, dass der Bundesrat bei der Umsetzung der Alpen-Initiative mit Verständnis, ja sogar mit Unterstützung rechnen kann. Ich hoffe, dass diese Signale in Brüssel zur Kenntnis genommen werden. Für Ende November ist das sehr wichtig.

94.3142

Motion Büttiker

Ergänzung des nationalen Hauptstrassennetzes

Réseau des routes principales.

Achèvement

Wortlaut der Motion vom 17. März 1994

Im Nachgang zur eidgenössischen Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 (Vorlagen betreffend die Strassenverkehrsabgaben mit der dort stipulierten Zweckbindung der Mittel für den Strassenbau) ersuchen wir den Bundesrat, ohne Verzug folgende kantonalen, jedoch im Zusammenhang mit der nationalen Verkehrsplanung stehenden Bauprojekte in Gang zu setzen:

- Kanton Basel-Landschaft, Umfahrung von Sissach (Entlastung von Sissach);
- Kanton Zug, Umfahrung der Städte Zug und Baar (Entlastung von Wohngebieten in Zug und Baar);

- Kanton Solothurn, Entlastung West (Entlastung der Kantonshauptstadt vom Transitverkehr);
- Kanton Freiburg, Entlastung der Altstadt von Freiburg (Poyabrücke als zentrales Element);
- Kanton Tessin, Nordumfahrung von Lugano (Entlastung der Stadt Lugano).

Es sind sämtliche von Bundesseite erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, die zur raschestmöglichen Auslösung des Baus dieser Strassenstücke führen. Dazu gehören insbesondere die Aufklassierung der entsprechenden Teilstücke ins schweizerische Hauptstrassennetz sowie die umgehende verbindliche Zusprechung der Bundesbeiträge.

Texte de la motion du 17 mars 1994

Après le scrutin fédéral du 20 février 1994 (objets concernant les redevances pour l'utilisation des routes, liant l'affectation des recettes à la construction des routes), nous demandons au Conseil fédéral de mettre en oeuvre sans tarder les projets cantonaux suivants qui sont en relation avec la planification nationale du trafic:

- canton de Bâle-Campagne, contournement de Sissach (délestage de Sissach);
- canton de Zoug, contournement des villes de Zoug et Baar (délestage de quartiers d'habitation à Zoug et à Baar);
- canton de Soleure, délestage ouest (délester la capitale du canton du trafic de transit);
- canton de Fribourg, délestage de la vieille ville de Fribourg (le pont de la Poya, élément central);
- canton du Tessin, contournement nord de Lugano (délestage de la ville de Lugano).

La Confédération prendra toutes les mesures nécessaires afin que les travaux de construction de ces tronçons routiers puissent commencer le plus tôt possible. A cet effet, il conviendra notamment de classer ces tronçons dans le réseau des routes principales suisses et de garantir l'octroi immédiat et contraignant des subventions fédérales nécessaires.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Iten Andreas, Kündig, Morinoli, Piller, Rhinow, Simmen (6)

Büttiker Rolf (R, SO): Scheinbar gegen den Wind, das heisst gegen den allgemeinen Spartrend, habe ich zusammen mit Landesvertretern aus vier anderen Kantonen die heute zu begründende Motion lanciert. Wir wollen den Bundesrat verpflichten, endlich in verbindlicher Art Beiträge an fünf bedeutende Strassenbauprojekte zu leisten. Wir sind aus mehreren Gründen der Überzeugung, dass wir mit unserem Vorstoss richtig liegen, denn den konsequenten Sparauftrag, dem die Regierung und das Parlament üblicherweise nachleben, tangiert unser Begehren nicht.

Zum einen sind die von uns geforderten Mittel nämlich bereits im Strassenbaufonds vorhanden. Zum anderen handelt es sich gewissermassen um «Entwicklungsbeiträge», die im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau stehen und für die Bundesbeschlüsse, kantonale Beschlüsse und teilweise sogar positive Abstimmungsergebnisse vorliegen. Wenn die Strassenteilstücke, für deren Finanzierung wir heute verbindliche Beiträge fordern, gebaut werden, resultiert auch etwas daraus, denn alle betroffenen Vorhaben besitzen Investitionscharakter; Sparen kann ja keinesfalls Selbstaufgabe heissen. Deshalb bestehen wir darauf, dass auch in finanzpolitisch schwierigen Zeiten das Notwendige und zudem Beschlossene umgesetzt wird.

Soviel vorweg für den Fall, dass unser Ansinnen bei der Regierung aus finanzpolitischen Gründen nicht auf Gegenliebe stossen sollte.

Ich glaube jedoch, dass der Bundesrat und unsere Kammer die folgenden Erwägungen nachvollziehen können. Wer weiss, vielleicht renne ich offene Türen ein, und der Herr Verkehrsminister wird uns sogleich die entsprechenden Beiträge mit nach Hause geben.

In der Zwischenzeit ist mit dem Bau der N 5 beziehungsweise des Teilstücks Solothurn–Biel begonnen worden. Ich vertrete die Auffassung – hier rede ich jetzt nicht mehr ausschliesslich für meinen Kanton, sondern auch für die Kantone Basel-Land-

schaft, Zug, Freiburg und Tessin, die sich in einer ähnlichen Lage befinden –, dass es mit dieser Art von Vertröstung nicht mehr weitergehen kann. Die Kasse der Treibstoffzollgelder ist prallvoll, und die Strassenbaufonds der Kantone sind es teilweise ebenfalls. Wo die Mittel der Kantone nicht genügen, sind vorgängig Volksabstimmungen erforderlich; im Fall des Kantons Basel-Landschaft ist eine solche bereits mit positivem Ergebnis durchgeführt worden. Aber die Subsidiarität der Bundesbeiträge macht deren verbindliche Zusage erforderlich, sonst läuft gar nichts.

Deshalb verlangen wir jetzt die Aufklassierung der entsprechenden Teilstücke ins schweizerische Hauptstrassennetz.

Ich möchte mit dem Hinweis darauf schliessen, dass sämtliche Projekte nicht nur für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes wichtig sind, sie sind auch für die einzelnen Kantone von hervorragender volkswirtschaftlicher Bedeutung. Es handelt sich samt und sonders um ökologisch maximierte Bauprojekte, die auch beschäftigungs- und infrastrukturpolitisch günstige Auswirkungen zeitigen werden.

Deshalb möchte ich Sie bitten, der Motion zuzustimmen und dem Wunsch der Kantone Rechnung zu tragen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Der Bundesrat musste in den letzten vier Jahren etliche Vorstösse beantworten, die eine Erweiterung des schweizerischen Hauptstrassennetzes zum Gegenstand hatten. Mit Blick auf die gegenwärtige Finanzlage des Bundes einerseits und die unerfüllbaren Begehren der Kantone andererseits muss der Bundesrat heute, wie Sie das schon mehrmals von ihm gefordert haben, Prioritäten setzen. Das Anliegen der Kantone ist zwar anerkennenswert, zumal diese auf sichere Verkehrsverbindungen und umweltschonende Umfahrungen von Städten und Dörfern angewiesen sind. Die aus zweckgebundenen Treibstoffzollgeldern getätigten bau- und umweltbezogenen Strassenaufwendungen überstiegen aber seit einigen Jahren die entsprechenden Einnahmen, so dass jährlich mehrere hundert Millionen Franken aus den Rückstellungen entnommen werden müssen. Die Erhöhung des Treibstoffgrundzolles von 1993 und die Zweckbindung der Einnahmen aus den Strassenbenützungsgeldern ab 1995 ändern an der Finanzlage des Bundes nichts Wesentliches. Ich muss Ihnen sagen: Die Sparbemühungen, die nun von seiten des Parlamentes gefordert wurden, haben dazu geführt, dass im Budget für Nationalstrassen bis 1998 eine Milliarde Franken eingespart wird. Sie müssen wissen: Wenn Sie verlangen, dass gespart wird, muss in erster Linie bei jenen Positionen gespart werden, wo grosse Ausgaben getätigt werden. Im Strassenbau, wo wir pro Jahr zwischen 2,5 und 2,7 Milliarden Franken zur Verfügung haben, werden eben noch die nötigen Leistungen erbracht. In diesem Zusammenhang mache ich Sie darauf aufmerksam, dass mein Departement für 1995 0,0 Prozent Wachstum hat. Wenn wir die Teuerung einbeziehen, ist praktisch weniger Geld vorhanden als 1994.

Ich sehe aber das Problem der Hauptstrassen, und der Bundesrat ist bereit, dieses Problem neu zu überdenken. Aber es wird nicht möglich sein, aufgrund der gegebenen Möglichkeiten landesweit ein grösseres Netz von Hauptstrassen finanziell zu unterstützen, das heisst, sie in eine höhere Kategorie einteilen zu können. Die Prüfung kann aber erst erfolgen, wenn das Parlament das Budget 1995 verabschiedet hat. Der Bundesrat kann die Prüfung dieser Motion, die er in ein Postulat umwandeln möchte, erst übernehmen, wenn wir wissen, wie viele Mittel wir für die nächsten Jahre – 1995, 1996, 1997, also auch in der Finanzplanung – für den National- und den Hauptstrassenbau zur Verfügung haben; dann werden wir zweifelsohne Prioritäten setzen müssen. Es wird nicht möglich sein, die Begehren, die vor etwa drei Jahren eingereicht wurden, vollumfänglich zu erfüllen. Wir werden uns – ich sage dies ganz klar – auf einige wichtige Strassen konzentrieren müssen.

In diesem Sinne ist der Bundesrat bereit, den Vorstoss von Herrn Büttiker als Postulat entgegenzunehmen. Es ist eine Art Vertröstung, Herr Büttiker, und die Beiträge können Sie heute nicht mit nach Hause nehmen.

Büttiker Rolf (R, SO): Eigentlich möchte ich zum Schlussgang antreten, aber der Verkehrsminister scheint heute in guter Form zu sein. Deshalb erkläre ich mich mit einem «Gestellten», d. h. der Umwandlung in ein Postulat, einverstanden.

Cavadini Jean (L, NE): Ce n'est pas pour prolonger exagérément nos travaux, mais je ne m'opposerai pas au postulat puisque son auteur s'en déclare satisfait. J'aimerais simplement rappeler que thème de la motion Büttiker était l'achèvement du réseau des routes nationales, et c'est à ce propos que je souhaitais simplement apporter un complément d'information.

J'aimerais rappeler à notre collègue qu'avant d'éviter Sissach, Baar, Soleure, la vieille ville de Fribourg et le nord de Lugano, il nous paraît primordial de relier des cantons entiers au réseau des routes nationales. Et j'aimerais rappeler une fois encore qu'il y a un canton qui n'a pas la moindre liaison avec le réseau des routes nationales: c'est le canton de Neuchâtel.

Lorsque M. Ogi nous rappelle à quelles contraintes il doit répondre, en particulier en acceptant qu'un milliard de francs d'économies soient réalisés au détriment de cet achèvement-là au cours des quatre prochaines années, je souscris volontiers à la difficulté qui est la sienne, mais je souligne tout aussi fermement la nécessité de décrire ces priorités. Celles-ci pourraient être aussi bien le raccordement du canton de Neuchâtel au réseau des routes nationales que l'évitement de Lausanne, dont tous les plans sont terminés et qui pourrait être exécuté dans les trois ans qui viennent. Cela pourrait être aussi le Valais qui attend quelques précisions sur le traitement qui sera le sien pour les routes nationales.

J'aimerais que ces déséquilibres ne s'accroissent pas. Je suis plein de compréhension pour les difficultés décrites dans la motion Büttiker devenue postulat, mais je souhaiterais qu'à l'occasion de cette réflexion on n'oublie pas d'autres régions qui ont peut-être des besoins encore plus urgents que ceux qui viennent d'être décrits.

Cavelty Luregn Mathias (C, GR): Die Motion Büttiker verlangt eine Ergänzung des nationalen Hauptstrassennetzes. In dieser allgemeinen Form muss sie natürlich von einem Vertreter aus Graubünden, dem strassenreichen Graubünden, unterstützt werden. Nur sehe ich, dass die Motion – da habe ich in die gleiche Kerbe wie Herr Cavadini Jean – eigentlich nur einzelne Kantone herauspicks, nämlich Basel-Landschaft, Zug, Solothurn, Freiburg und Tessin. Vom Kanton Graubünden ist da nicht die Rede. Das geht natürlich nicht. Wenn man das Netz erweitert, müssen doch unbedingt die Umfahrungen Flims und Klosters mit einbezogen werden. In dem Sinne hätte ich gerne das Erfordernis für diese Ausweitung kundgetan.

Ich habe mich auch mit dem Gedanken befasst, ob ich einen Vorstoss in dieser Richtung machen soll. Als Mitglied der Finanzkommission habe ich dann etwas Hemmungen gehabt. Nun sehe ich aber, dass berühmte Sparpolitiker diese Motion unterschrieben haben, nämlich einmal Herr Büttiker selber, der sonst nicht genug sparen kann, Herr Piller ebenfalls, und heute habe ich gehört, wie Herr Obersparpolitiker Rüesch der Eidgenossenschaft sehr regionale Anliegen ans Herz gelegt hat. Das nimmt mir natürlich ein Stück weit die Hemmungen, für den Kanton Graubünden auch etwas Ähnliches zu machen.

Nun, ich habe ja fast das Gelübde abgelegt, keinen parlamentarischen Vorstoss mehr zu machen; darum möchte ich es hier dabei bewenden lassen, in das Postulat Büttiker, das jetzt zur Diskussion steht, auch den Kanton Graubünden mit den zwei wirklich dringenden Anliegen von Flims und Klosters, beziehungsweise des ganzen Prättigaus und des ganzen Oberlands mit einzubeziehen.

In diesem Sinne – ich glaube, Herr Büttiker wird das nicht bekämpfen, wenn wir uns zu ihm gesellen – möchte ich das Postulat auch unterstützen.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich habe in meinen Ausführungen bereits auf das hingewiesen, was Herr Cavadini Jean und Herr Cavelty zu Recht gesagt haben: Wir dürfen natürlich nicht nur eine auf die Kantone Baselland, Zug, Solothurn, Freiburg und

Tessin bezogene Beurteilung machen, sondern wir müssen das Generelle sehen.

In diesem Sinne haben wir den Auftrag in Postulatsform verstanden und werden ihn auch ausführen.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

94.3146

Interpellation Schoch Helikopterflüge zu touristischen Zwecken Utilisation touristique de l'hélicoptère

Wortlaut der Interpellation vom 17. März 1994

Ist der Bundesrat bereit, Massnahmen zu treffen, durch welche Helikopterflüge zu rein touristischen Zwecken im Gebiet der Alpen und Voralpen, namentlich das sogenannte Heli-Skiing, (weiter) eingeschränkt, allenfalls gänzlich verboten werden?

Texte de l'interpellation du 17 mars 1994

Le Conseil fédéral est-il disposé à prendre des mesures pour limiter (davantage), voire interdire entièrement, les vols d'hélicoptères à des fins touristiques dans les régions alpine et préalpine, notamment ce qu'on appelle l'«héliski»?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schoch Otto (R, AR): Als ich diese Interpellation, die die Helikopterflüge zu rein touristischen Zwecken im Gebiet der Alpen und Voralpen betrifft, im Verlaufe der Frühjahrssession dieses Jahres einreichte, hätte ich nie damit gerechnet, dass die simple an den Bundesrat gerichtete Frage derart viele und derart engagierte Reaktionen auslösen würde. Die Medien haben sich des Themas angenommen, und ich bin in vielfältiger Art und Weise auch persönlich angegangen worden, und zwar von den allermeisten, die sich der Thematik gewidmet haben, positiv und zustimmend, von einigen aber feindselig bis äusserst feindselig und sehr unfreundlich.

Worum geht es mir? Mich beschäftigt, mich stört die Helikopterfliegerei im Gebirge, und zwar zunächst die Helikopterfliegerei ganz allgemein und nicht etwa spezifisch nur das Heli-Skiing. Ich will mich deshalb zuerst einmal mit der Helikopterfliegerei allgemein befassen. Dabei muss ich aber vorausschicken und klar festhalten, dass ich keineswegs ein generelles Verbot der Helikopterfliegerei anstrebe, auch nicht ein Verbot im Bereich der Alpen und Voralpen. Für mich ist es vielmehr selbstverständlich, dass gewerbsmässige Flüge, z. B. Hüttenversorgungen, erst recht aber auch Rettungsflüge weiterhin möglich sein sollen und möglich sein müssen.

Es gibt aber im Zusammenhang mit der Helikopterfliegerei schon Dinge, die unbedingt diskutiert werden müssen, und die nach meiner Beurteilung den Bundesrat und das Bundesamt für Zivilluftfahrt auch zum Handeln veranlassen müssten. Ich stosse mich in erster Linie daran, dass für Helikopter grundsätzlich keinerlei Einschränkungen bezüglich der «Herumfliegerei» bestehen. Einschränkungen gibt es zwar mit Bezug auf die Start- und Landeorte. Ein Helikopter darf nicht beliebig, d. h. wo immer der Pilot Lust dazu hat, starten oder landen, sondern es besteht ein Flugplatzzwang. Fliegen aber dürfen die Helikopter – und es gibt deren immerhin deutlich über 200 in der Schweiz – wann immer und wo immer es ihnen bzw. den Piloten beliebt, also z. B. auch mitten durch unsere schönen Alpen und Voralpen. Einzige Einschränkung, die die Piloten dabei in Kauf nehmen müssen, ist die Vorschrift, dass immer 300 Meter Vertikalabstand über Grund eingehalten werden muss. Demgegenüber bestehen nicht einmal Vorschriften z. B. hinsichtlich des Minimalabstandes gegenüber

einer senkrechten Felswand; da darf der Pilot so nahe heranfliegen, wie er das glaubt verantworten zu können. Das bedeutet im Klartext: Wer immer die finanziellen Möglichkeiten dazu hat, sich einen Helikopter zu leisten oder einen solchen wenigstens zu chartern, kann an schönen Sonntagen sozusagen schrankenlos Vergnügungsflüge durch Alpen und Voralpen ausführen, während jenen, die auf andere Weise vom Erholungswert der Alpen und Voralpen profitieren möchten, nichts anderes übrigbleibt, als mit stillem Grimm den Lärm über sich ergehen zu lassen, den die Helikopter verursachen.

Es kommt dazu, dass für gewerbsmässige Flüge – jetzt spreche ich ausdrücklich von gewerbsmässigen Flügen – auch noch die Einschränkungen wegfallen, die hinsichtlich der Landeplätze bestehen. Wer gewerbsmässig unterwegs ist, wer also Arbeitsflüge ausführt, darf jederzeit überall landen, auch im Gebirge. In der Praxis wird davon sehr ausgiebig Gebrauch gemacht. Wenn ich Ihnen ein Beispiel liefern soll, möchte ich an unser «liebes Fernsehen DRS» erinnern, das sich beim Einsatz von Helikoptern im Gebirge und in den Voralpen, soweit ich festgestellt habe, überhaupt keine Zurückhaltung auferlegt.

Ich möchte das an zwei, drei Beispielen dartun, die ich persönlich erlebt habe. Ich habe am Samstag, dem 16. Juli 1994, eine Klettertour im Alpstein, also vor meiner Haustüre, ausgeführt. Ich habe mich während des ganzen Tages über Helikopterstarts und -landungen auf der Roslenalp und im Gebiet des dritten und vierten Kreuzberges geärgert. Der Helikopter war gechartert vom Schweizer Fernsehen und war im Einsatz für die Aufnahme eines Kletterfilms, eines Kletterfilms, der ohne die geringsten Schwierigkeiten auch vom Boden aus hätte gedreht werden können. Aber man auferlegt sich keine Schranken. Man fliegt in der Luft herum. Es ist ja gewerbsmässig, und man darf es.

Ich erinnere mich auch sehr gut an eine Besteigung der Jungfrau am 29. Juli 1986. Ich kann mich beim Datum behaften lassen. Auf dem Gipfel der Jungfrau sassen 20 bis 25 «Fusstouristen», denen eine reguläre Gipfelrast verwehrt war, weil auf dem gleichen Gipfel ein Helikopter – wiederum gechartert vom Schweizer Fernsehen – mit einem Kamerateam des Fernsehens mehrfach landete und startete. Und das ist das gleiche Fernsehen, das reisserische Titel macht, wenn das EVED, also Ihr Departement, Herr Bundesrat Ogi, die zu einer Medienkonferenz aufgebotenen Journalisten an den Ort des Geschehens in der Ostschweiz fliegen lässt. So ungleich sind die Ellen, mit denen man dort misst. Es geht mir ja nur darum, darzutun, wie schrankenlos die Möglichkeiten sind, wenn es um Helikopterflüge zu gewerbsmässigen Zwecken geht. Ich meine, dass hier schon irgend etwas geschehen muss, denn so kann das nicht weitergehen.

Übrigens fliegt und landet nicht nur unser Fernsehen gewerbsmässig und wo immer es ihm beliebt, auch sehr viele weitere Helikopterflüge fallen in die Kategorie der gewerbsmässigen Flüge mit nach Ort und Zahl praktisch unbeschränkten Landungen und Starts im Gebirge.

Es wäre vielleicht nicht uninteressant, wenn das BAZI abklären würde, ob es sich beim Flug und der Landung, die ein Helikopter am 30. Juli 1994, an einem Samstag, im Gebiet der Schesaplana ausführte, um einen gewerbsmässigen Flug handelte oder nicht. Der Helikopter kam von Schweizer Seite bis knapp unterhalb des Gipfels der Schesaplana, lud dort zwei Berggänger aus und flog wieder weg. Es muss ein gewerbsmässiger Flug gewesen sein, sonst wäre er nicht zulässig gewesen, aber überflüssig war er so oder so.

Deshalb ziehe ich eine erste Schlussfolgerung: Es müssten generelle Richtlinien erlassen werden, welche den gesamten Helikopterflugbetrieb im Gebiet der Alpen und Voralpen, eingeschlossen die gewerbsmässigen Helikopterflüge, erfassen. Damit komme ich zum Heli-Skiing im besonderen. Mit Bezug auf das Heli-Skiing gibt es eine Besonderheit, die hinsichtlich anderer touristischer Helikopterflüge im Gebiet der Alpen nicht besteht. Es fällt nämlich der Flugplatzzwang weg. Beim Heli-Skiing dürfen Helikopter auf 48 – allerdings genau bezeichneten – Gebirgslandeplätzen landen und starten. Zur Benutzung dieser Gebirgslandeplätze möchte ich zunächst eine rein statistische Bemerkung machen: Die Gebirgslandeplätze

Motion Büttiker Ergänzung des nationalen Hauptstrassennetzes

Motion Büttiker Réseau des routes principales. Achèvement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3142
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1021-1023
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 762