

onsarbeiten an jeweils stets zwei Gesetzen. Denn in peripheren Bereichen, mit Bezug auf marginale Fragen, weichen dann die Gesetze doch voneinander ab, und das verunmöglicht es, jeweils wortwörtlich den Text der einen Revision für die andere Revision zu übernehmen; man muss immer doch auch am zweiten Gesetz arbeiten.

Zum dritten: Die Benutzerfreundlichkeit des Militärstrafgesetzes, von der ich jetzt gehört habe, ist genau gleich gross oder – wenn Sie umgekehrt wollen – genau gleich gering wie die Benutzerfreundlichkeit des bürgerlichen Strafgesetzbuches. Die Benutzerfreundlichkeit als solche wäre also sicher kein Grund, das Militärstrafgesetz beizubehalten.

Trotzdem, auch unter Berücksichtigung dieser drei Aspekte, habe ich Verständnis dafür, dass der Bundesrat im Zusammenhang mit der Realisierung meiner Motion ein bisschen mehr Bewegungsfreiheit haben möchte.

Ich kann nachvollziehen, was der Bundesrat mit Bezug auf die Möglichkeit einer vielleicht nur teilweisen Zusammenlegung ausführen lässt. Unter Berücksichtigung und Würdigung und in Anerkennung dieser Argumentation des Bundesrates kann ich mich mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden erklären. Ich gehe aber davon aus, dass es sich – um mit Herrn Bundesrat Delamuraz zu sprechen – um ein «postulat vivant» handeln wird.

In diesem Sinne möchte ich zu Protokoll geben, was der «Tagess-Anzeiger» jeweils in seinen grossen Inseraten breitschlägt: «Ich bleibe dran!»

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

95.3017

Postulat Martin Jacques

Flugplatz Payerne. Zulassung der Zivilluftfahrt Payerne. Exploitation mixte de l'aérodrome

Wortlaut des Postulates vom 25. Januar 1995

Der Bundesrat wird eingeladen, möglichst bald die Freigabe des Militärflugplatzes Payerne für den Privatflugverkehr in Erwägung zu ziehen und zu sagen, auf welche Weise und zu welchen Bedingungen er dies zu tun gedenkt.

Texte du postulat du 25 janvier 1995

Le Conseil fédéral est prié d'envisager à court terme l'ouverture de l'aérodrome militaire de Payerne au trafic civil et de dire sous quelles formes et à quelles conditions il pourrait le faire.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Beerli, Béguin, Bloetzer, Carnat, Cavadini Jean, Cottier, Delalay, Petitpierre, Pronqué, Reymond, Schiesser, Zimmerli (12)

Martin Jacques (R, VD): Par ce postulat, soutenu par de nombreux conseillers aux Etats, je demandais au Conseil fédéral d'envisager à court terme l'ouverture de l'aérodrome militaire au trafic civil, essentiellement au trafic de fret, et de dire sous quelles formes et à quelles conditions il pourrait le faire.

Il faut bien reconnaître que très prochainement notre aviation militaire, suite aux décisions qui ont été prises par le Conseil fédéral et par le Parlement, sera profondément modifiée. Je pense que l'introduction du F/A-18 Hornet ne compensera pas du tout le nombre d'appareils destinés à disparaître.

Il en résultera dès lors à Payerne une diminution de l'activité, au sol comme en vol. En outre, la nouvelle philosophie d'utilisation de simulateurs de vols va encore diminuer les sorties.

Par voie de conséquence, il y aura perte de postes de travail. Par contre, les infrastructures sérieuses qui seront mises en place ou qui existent déjà mériteraient et méritent d'être utilisées de manière plus optimale.

Il nous paraît dès lors opportun d'ouvrir l'aérodrome de Payerne au trafic civil, ce qui permettrait à moindres frais et dans des conditions d'exploitation idéales de revaloriser une région défavorisée disposant pourtant d'un potentiel intéressant de développement.

La situation de l'aérodrome de Payerne est favorable à bien des égards. Cette place se situe géographiquement à très courte distance, à moins de 40 minutes – puisque l'autoroute N 1 se construit – de Lausanne, de Fribourg, de Berne, de Neuchâtel, de Bienne, d'Yverdon ou même de Soleure. Au niveau de l'écologie, je crois qu'il n'y a pas d'opposition puisque le nombre de vols est en forte diminution. D'ailleurs, les communes de la région ont pris position favorablement, comme la commune de Payerne, ainsi que le canton de Fribourg ou celui de Vaud.

Quand on parle de revitalisation de l'économie, il convient aussi de s'interroger sur les possibilités d'amélioration des conditions-cadres de développement, et de choisir des positions porteuses d'intérêts positifs. Dès lors, les chefs d'entreprise qui doivent investir dans des conditions optimales et qui sont créateurs d'emplois, exigent toujours plus pour leur développement, par exemple un excellent réseau de transport, dont l'aviation fait actuellement partie.

J'aimerais rappeler, et vous le savez Monsieur le Président de la Confédération, que le canton de Vaud subit de plein fouet la délocalisation du DMF prévue pour les années à venir et que nous perdrons environ 160 emplois, dont beaucoup à Yverdon, Chamblon, Vallorbe, Payerne et Moudon. Je crois qu'il est important, dès lors, que nous puissions compenser cette perte par une activité économique civile puisque le DMF ne peut le faire de par sa nouvelle organisation «Armée 95».

Je vous rappelle aussi, et vous le savez comme moi, que la commune de Bière vient de vous écrire à cet égard que la réparation et l'entretien des blindés ne seront plus localisés dans le canton de Vaud à Bière, alors que tous les nuisances resteront sur cette place d'armes, mais que tous les travaux d'entretien des blindés se feront à Thoune. La réparation et l'entretien des F/A-18, qui seront basés à Payerne et dont la préparation au vol par simulateur se fera sur cette place, seront eux aussi transférés en Suisse alémanique.

Dès lors, il est important que nous puissions, au niveau de l'économie vaudoise, compenser ces départs importants.

J'aimerais dire aussi qu'actuellement à Sion, l'aéroport militaire est utilisé par des avions civils pour différentes missions et qu'à Emmen, vous le savez bien M. le Président de la Confédération, il y a aussi une compagnie qui vient faire des préparations et des entretiens d'avions civils.

Dès lors, je crois que c'est le moment, vu le désengagement de l'armée selon la philosophie d'«Armée 95», de penser à utiliser à des fins civiles des infrastructures qui ont été construites par la Confédération à des fins militaires. Les Etats-Unis le font d'une manière généralisée puisque la plupart des aérodromes militaires sont aussi des aérodromes de fret qui sont utilisés d'une manière régulière par l'économie.

Dès lors, je serais heureux que vous répondiez, je l'espère, positivement à ce postulat.

Villiger Kaspar, Bundespräsident: Ich kann die Hoffnung des Postulanten insofern erfüllen, als der Bundesrat bereit ist, das Postulat im Sinne einer Prüfung entgegenzunehmen, muss aber sagen, dass die Lösung seines Problems vielleicht doch nicht gar so einfach ist.

Es ist nicht das erste Mal, dass die Frage einer generellen Öffnung des Militärflugplatzes Payerne für die Zivilluftfahrt gestellt wird. Bis heute wurde stets auf die zahlreichen, sehr komplexen Probleme hingewiesen, die eine solche Öffnung für die Erbauer und Betreiber des Flugplatzes – also für das EMD und die Flugwaffe –, aber auch für die Gemeinden der Region zur Folge haben würden. Der Bundesrat ist bereit, die sorgfältige Prüfung dieser komplexen Probleme an die Hand

zu nehmen und auch das gleichlautende Postulat von Nationalrat Pierre Savary entgegenzunehmen.

Der geeignete Rahmen für die notwendigen und umfassenden Abklärungen ist der vom Bundesrat in Auftrag gegebene Sachplan zur Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Das Militärdepartement ist in der interdepartementalen Arbeitsgruppe SIL ebenfalls vertreten.

Zunächst ist festzustellen, dass schon in der Vergangenheit immer wieder Einzelbewilligungen für die Benützung des Militärflugplatzes Payerne durch zivile Flugzeuge erteilt worden sind. Diese Praxis kann – unabhängig vom Entscheid über eine allfällige generelle Freigabe des Militärflugplatzes für die Zivilluftfahrt – im Interesse der Region auch in Zukunft weitergeführt werden. Das ist klar.

Für den Bundesrat stellt sich aber als wichtigste Frage diejenige nach der Notwendigkeit eines zivilen Flugplatzes Payerne. An der Schwelle eines Zeitalters, in dem mit «Bahn 2000», Alptransit und der Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen die Reisezeiten auf der Schiene immer kürzer werden, müssen Konzepte für den Linienluftverkehr auf den kurzen, innereuropäischen Strecken und deren Konsequenzen sehr sorgfältig geprüft werden. Sie wissen, dass in bezug auf die zivile Nutzung die Hoffnungen auch in Sion nicht alle so erfüllt wurden, wie man das eigentlich gehofft hatte.

Die generelle Öffnung des Militärflugplatzes Payerne für die zivile Luftfahrt würde die Einsetzung einer zivilen Betreibergesellschaft voraussetzen, mit welcher der Bund eine Vereinbarung über die Benützung abschliessen müsste. Rein rechtlich schiene dem Bundesrat die Zulassung eines regelmässigen zivilen Flugbetriebes in Payerne unproblematisch. Immerhin wäre zu prüfen, welche Interessen eine angehende Betreibergesellschaft mit dem Flugbetrieb verfolgt, ob das eine reine Befriedigung von lukrativen Privatinteressen ist, die für sich alleine vielleicht die Öffnung des Flugplatzes weniger rechtfertigen würde.

Geprüft werden muss auch die Frage, ob und wieweit die bestehende Infrastruktur des Flugplatzes für den zivilen Flugverkehr genügen würde. Diese ist ausschliesslich für die militärischen Bedürfnisse konzipiert. Allein schon die zivile Flugpassagier- und Frachtabfertigung stellt ganz andere Anforderungen an die Infrastruktur und die Verkehrserschliessung eines Flugplatzes als der militärische Flugbetrieb.

Schwierig ist auch die Aufteilung der Zonen in Payerne, wo eben alles militärisch genutzt ist. Eine erste Grobbeurteilung zeigt, dass für eine Öffnung des Militärflugplatzes für den zivilen Luftverkehr mit grösseren Flugzeugen die Piste und das Rollfeld angepasst, Abfertigungs- und Betriebsgebäude errichtet, der Kontrollturm modernisiert und die Flugsicherheit an die zivilen Bedürfnisse angepasst werden müssten. Es müssten auch Abstellflächen für die Flugzeuge und den Wartungsbereich zur Verfügung gestellt werden.

Über die Kosten bestehen zurzeit noch keine Schätzungen, aber wir gehen davon aus, dass diese sehr erheblich wären. Auch die Auswirkungen, die eine Freigabe eines Militärflugplatzes für die Zivilluftfahrt auf die Umwelt hat, sind nicht genügend geklärt. Die mit einer Öffnung zwangsläufig verbundene Zunahme der Belastung bedarf im einzelnen einer sorgfältigen Prüfung; hier muss ich sagen, dass Herr Martin von einer falschen Annahme ausgeht.

Es ist in der Tat so, dass unsere Flugbewegungen, unsere gesamte Nutzung des Luftraums durch die Reduktion der Anzahl Flugzeuge zwar zurückgeht, aber Sie wissen auch, dass wir viele Flugplätze schliessen und dass die Flugbewegungen unterschiedlich verteilt werden. Der militärische Flugbetrieb in Payerne wird mit dem F/A-18 in den kommenden Jahren nicht zurückgehen. Die Flugstundenplanung bis zum Jahr 2000 zeigt für Payerne sogar eine leicht steigende Zahl von Flugbewegungen mit Düsenflugzeugen.

Herr Martin hat verständlicherweise die Frage der Arbeitsplätze aufgeführt. Ich muss sagen, dass ich die genauen Zahlen für den Kanton Waadt nicht hier habe. Das Problem wird bei der Interpellation Frick noch einmal zur Sprache kommen. Wir haben versucht – weil wir um die Probleme wissen, die den Kantonen da entstehen –, jene Regionen, in denen wirtschaftlich grössere Probleme bestehen, etwas zu schonen,

und haben deshalb zum Beispiel in der ganzen Suisse romande die Personalbestände nur um 18 Prozent und nicht um 23 Prozent, wie im schweizerischen Mittel, reduziert, im Tessin sogar nur um 8 Prozent. Die restliche Last trägt die Deutschschweiz, vor allem Luzern und die Ostschweiz. Frau Meier Josi hat das beim vorherigen Geschäft im Zusammenhang mit den Anlagen von Emmen auch angedeutet. Als Luzerner schmerzt mich das besonders, aber ich glaube, dass doch in anderen Regionen die gesamtwirtschaftlichen Probleme letztlich noch schmerzhafter sind. Deshalb haben wir so entschieden. Das haben auch die Deutschschweizer Volkswirtschafts- und Militärdirektoren akzeptiert, und ich bin sehr froh darüber. Ich verstehe durchaus, dass sich der Volkswirtschaftsdirektor eines betroffenen Kantons über diese Probleme Sorgen macht, aber ich glaube, wir haben den Schmerz doch einigermaßen gerecht verteilt.

Ich habe hier jetzt bewusst die Probleme aufgezeigt, die sich aus einer Freigabe von Payerne für den zivilen Flugverkehr ergeben würden. Wir sind aber bereit, das Problem zu prüfen, und sind bereit, in diesem Sinne das Postulat entgegenzunehmen.

Martin Jacques (R, VD): J'aimerais vous remercier d'accepter ce postulat et de mettre sur pied un groupe d'étude.

J'aurais un vœu: il faudrait effectivement constituer une association d'intérêts publics et privés dans la région qui soit l'interlocuteur de ce groupe d'étude, de manière à ce qu'il ait échange d'idées à ce niveau-là. Je suis conscient de la difficulté et de la complexité de l'étude en relation avec les infrastructures, l'utilisation et les coûts, mais je pense qu'on peut trouver des solutions. J'aimerais préciser qu'il n'y a pas une volonté de concurrencer Genève-Cointrin; c'est bien une volonté d'utiliser Payerne essentiellement pour le fret. Il n'y aurait pas – nous l'imaginons – d'ouverture systématique pour les petits avions civils, mais bien un trafic aérien tourné essentiellement vers l'économie.

Je ne suis pas d'accord avec vous, Monsieur le Président de la Confédération, quand vous dites: «Etant donné qu'il y a diminution des vols sur l'ensemble de la Suisse et concentration sur certains aérodromes, je ne suis pas sûr qu'une augmentation à Payerne soit positive.» En effet, pour Payerne, il ne restera que l'élément négatif, en ce sens que toute l'infrastructure utile pour la maintenance des avions sera ailleurs. Au fond, à Payerne, il n'y aura que des vols, soit des décollages et des atterrissages, ce qui est un peu différent. J'admets aussi que la diminution des places de travail est inéluctable compte tenu de la nouvelle philosophie d'«Armée 95». La proposition que nous faisons ici n'est pas de créer des places de travail militaires, mais bien de permettre à l'économie civile de développer des postes de travail, ce qui ferait des compensations. Voilà ce que je tenais à dire concernant la réponse du Conseil fédéral.

Überwiesen – Transmis

95.3102

Interpellation Frick Transparenz und Abgeltung der regionalpolitischen Leistungen des EMD

Prestations du DMF relevant de la politique régionale. Indemnisation

Wortlaut der Interpellation vom 7. März 1995

Das EMD ist ein wichtiger Arbeitgeber in den Rand- und Bergregionen der Schweiz. Diese regionalpolitische Funktion wird durch «Armee 95», «EMD 95» und den anhalten-

Postulat Martin Jacques Flugplatz Payerne. Zulassung der Zivilluftfahrt

Postulat Martin Payerne. Exploitation mixte de l'aérodrome

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3017
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	539-540
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 965

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.