

Streitigkeiten über die Auslegung des unklaren Begriffes der indirekten Finanzierung.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Kommission – der Entscheidung fiel jeweils mit 13 zu 8 Stimmen –, auf die Vorlage einzutreten, den Antrag der Minderheit Joder abzulehnen und damit dem Beschluss des Ständerates zuzustimmen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

Bundesgesetz über die Bundesversammlung Loi sur l'Assemblée fédérale

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 14

Antrag der Mehrheit

Bst. c

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag der Minderheit

(Joder, Amstutz, Fehr Hans, Hutter Jasmin, Lustenberger, Perrin, Schibli, Weyeneth)

Bst. c

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Marti Werner

Bst. e

e. Mitglieder der geschäftsleitenden Organe von Organisationen oder von Personen des öffentlichen oder privaten Rechts, die nicht der Bundesverwaltung angehören und die mit Verwaltungsaufgaben betraut sind, sofern dem Bund eine beherrschende Stellung zukommt; diese liegt insbesondere auch dann vor, wenn eine Organisation oder eine Person des öffentlichen oder privaten Rechts massgeblich direkt oder indirekt durch den Bund finanziert wird.

Art. 14

Proposition de la majorité

Let. c

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition de la minorité

(Joder, Amstutz, Fehr Hans, Hutter Jasmin, Lustenberger, Perrin, Schibli, Weyeneth)

Let. c

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Marti Werner

Let. e

e. les membres des organes directeurs des organisations et des personnes de droit public ou de droit privé extérieures à l'administration qui sont investies de tâches administratives et dans lesquelles la Confédération occupe une position prépondérante; la Confédération y occupe notamment une position prépondérante lorsqu'elle participe de manière déterminante à leur financement, directement ou indirectement.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit 103 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 45 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 06.079/3816)

Für den Antrag Marti Werner 60 Stimmen

Dagegen 89 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 06.079/3817)

Für Annahme des Entwurfes 120 Stimmen

Dagegen 28 Stimmen

06.073

Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten. Volksinitiative

Contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques. Initiative populaire

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 13.09.06 (BBl 2006 7629)

Message du Conseil fédéral 13.09.06 (FF 2006 7231)

Nationalrat/Conseil national 05.03.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Antrag der Minderheit

(Günter, Banga, Gyr-Steiner, Haering, John-Calame, Lang, Salvi, Widmer)

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, zusammen mit dem Antrag auf Ablehnung der Initiative einen indirekten Gegenvorschlag zu unterbreiten.

Proposition de la minorité

(Günter, Banga, Gyr-Steiner, Haering, John-Calame, Lang, Salvi, Widmer)

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de joindre un contre-projet indirect à la recommandation de rejeter l'initiative.

Humbel Näf Ruth (C, AG), für die Kommission: Die Volksinitiative vom 5. November 2005 «gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» verlangt, dass in touristisch genutzten Erholungsgebieten in Friedenszeiten keine militärischen Übungen mit Kampffjets durchgeführt werden dürfen. Die SiK hat an ihrer Sitzung vom 15. und 16. Januar 2007 Hearings zur Initiative durchgeführt. Sie hat die Initiative beraten und mit 13 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen, die Initiative abzulehnen.

Die Initiative ist aus den Diskussionen um den Lärm des Kampffjets F/A-18 in der Region des Militärflugplatzes Meiringen heraus entstanden. Die Vertreter der Region Meiringen-Hasliberg haben am Hearing den Ärger und die Sorgen der Bevölkerung angesichts des Fluglärms geschildert. Die kritischen Stimmen aus der Bevölkerung sind ernst zu nehmen. Sie sind auch in der Kommission auf Verständnis gestossen. Wir liessen uns vom VBS auch ausführlich über die

Anstrengungen informieren, welche zur Umsetzung von Lärmschutzbestimmungen unternommen werden. Eine gewisse Lärmbelastung rund um die drei Hauptstützpunkte der Luftwaffe – Payerne, Sion und Meiringen – ist indes unvermeidlich, wobei die Region Payerne die Hauptlast der Flugbewegungen trägt und damit auch den meisten Fluglärm hat.

Entgegen den Aussagen der Initianten gibt es indes keine Hinweise und Indikatoren, dass der militärische Flugbetrieb einen relevanten negativen Einfluss auf die touristische Entwicklung in der Region hat. Unabhängige Studien kommen zum Schluss, dass kein Kausalzusammenhang zwischen Flugbetrieb und touristischer Entwicklung hergeleitet werden kann. Zudem wird die Behauptung, die Bodenpreise seien gesunken, widerlegt. Die Initiative will Tourismusgebiete privilegiert vor militärischem Fluglärm schützen. Damit nehmen die Initianten in Kauf, dass eine zusätzliche Lärmbelastung in die dichtbesiedelten Gebiete verlagert würde. Diese Forderung ist eine kaum zu rechtfertigende Ungleichbehandlung von Tourismusgebieten gegenüber dichtbevölkerten Gebieten im Mittelland, wobei sich in diesem Zusammenhang natürlich die Frage stellt, wie Tourismusgebiete definiert und abgegrenzt werden. Die höchsten Zahlen bezüglich Übernachtungen von Touristen weisen nämlich die Städte aus, und im Umkreis von Städten gibt es auch touristisch genutzte Naherholungsgebiete.

Die Initianten beteuern, die Initiative sei kein Angriff auf die Armee, sondern richte sich gegen die Auswüchse der Armee. Es ist indes so, dass mit der Annahme der Initiative kaum mehr eine funktionstaugliche Luftwaffe betrieben werden könnte. Die Haupttrainingsräume für Kampffjets der Armee liegen über den Alpen, also über typischen Tourismusregionen der Schweiz. Wegen der Zivilluftfahrt können die Trainingsräume praktisch nicht verschoben werden. Bei Annahme der Initiative wären Trainings mit Kampffjets in der Schweiz kaum mehr durchführbar, und damit wäre die Luftwaffe als Ganzes infrage gestellt.

Eine Luftwaffe ist für die Souveränität jedes Landes unverzichtbar. Sie bildet gewissermassen das Rückgrat einer modernen Armee. Mit ihren Kampffjets erfüllt die Armee den verfassungsmässigen Auftrag zur Wahrung der Lufthoheit. Dazu gehört in Friedenszeiten insbesondere der Luftpolizeidienst, mit dem die Sicherheit im Luftraum auch zugunsten des Zivilluftverkehrs gewährleistet wird. Die Armee verfügt als Einzige über die dazu notwendigen Mittel und Fähigkeiten und leistet dadurch einen zentralen und unabdingbaren Beitrag zur Wahrung der Souveränität und Neutralität der Schweiz. Damit die Armee ihre Aufgabe wahrnehmen und die Einsatzbereitschaft sicherstellen kann, muss sie im Luftraum der Schweiz Übungsflüge durchführen können. Schon heute finden viele Trainingsflüge, namentlich Tief- und Nachtflüge, im Ausland statt. Eine gänzliche Auslagerung der Übungsflüge ins Ausland wäre als Alternative unrealistisch. Zum einen dürften die Partnerstaaten ohne entsprechende Gegenleistungen kaum zur Übernahme des ganzen Schweizer Fluglärms bereit sein, und zum anderen müssen die Piloten auch mit unseren topografisch und meteorologisch besonderen Verhältnissen üben können und mit diesen vertraut sein.

Eine Kommissionsminderheit unterstützt die Initiative. Die Befürworter sind im Wesentlichen der Meinung, dass die betroffene Bevölkerung punkto Lebensqualität einen zu hohen Preis für militärische Übungen bezahlen müsse, insbesondere, da derzeit keine gegnerische Luftwaffe zu sehen sei, welche die Schweiz angreifen könnte. Friedenszeit und Kriegszeit seien rechtlich klar definiert.

Ein Antrag betreffend Prüfung eines indirekten Gegenvorschlages wurde von der Kommission mit 13 zu 7 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Dem Antragsteller ging es primär um ein Verbot von Starts mit Nachbrennern. Das ist jedoch eine technische Fragestellung, welche in der Kompetenz des VBS liegt und nicht Gegenstand eines Gegenvorschlages sein kann. Die Kommission diskutierte aber längere Zeit über die Notwendigkeit von Starts mit Nachbrennern. Vonseiten des VBS wurde uns dargelegt, dass der

Start mit Nachbrennern aus Sicherheitsgründen notwendig sei. Es wird jedoch nicht ein normaler Nachbrennerstart mit Start und Steigflug praktiziert, wie es im Ausland üblich ist. Der Nachbrenner ist nur auf der Piste, während der Beschleunigungsphase, eingeschaltet. Die Folge davon ist, dass unmittelbar neben dem Flugplatz mehr Lärm entsteht. Mit Nachbrennern zu starten bedeutet aber auch, dass ein Zusatztank die Übungsdauer verlängern kann und dadurch 20 bis 35 Prozent weniger Flugbewegungen notwendig sind. An dieser Stelle sei noch in Erinnerung gerufen, dass im Zuge der Reduktion der gesamten Luftflotte von 400 auf 87 Maschinen mehrere Flugplätze auch gegen den Willen der Regionen geschlossen wurden und sich die Luftwaffe auf die Flugplätze Payerne, Sion und Meiringen konzentriert hat, wo in der Folge viel investiert worden ist. Das Standortkonzept der Armee wurde mit den Kantonen besprochen, auch mit den direkt betroffenen Gemeinden im Berner Oberland. Keine Gemeinde hat sich gegen den Flugplatz ausgesprochen. Im Vergleich zur Zivilluftfahrt hält sich die Armee an sehr restriktive ordentliche Flugbetriebszeiten: von 8 bis 12 und von 13.30 bis 17 Uhr an Werktagen. Zu berücksichtigen ist auch, dass es in der Region um Arbeitsplätze geht; es handelt sich doch um insgesamt 243 Arbeitsplätze, wovon 24 von Lehrlingen besetzt sind.

Wir leben in der Schweiz auf sehr engem Raum mit verschiedensten Lärmimmissionen – insbesondere auch durch den zivilen und militärischen Luftverkehr. Letztlich lässt sich dieser Zielkonflikt zwischen tolerierbaren Lärmimmissionen und dem Bedürfnis nach Ruhe, welcher nicht bloss in touristischen Gebieten, sondern auch in den Agglomerationen existiert, nicht lösen, sondern nur entschärfen.

Gerade was den Betrieb am Flughafen Meiringen betrifft, ist das VBS sehr bemüht, die Lärmbelastungen zu minimieren. Die Initiative würde jedoch die operationelle Einsatzbereitschaft der Luftwaffe beeinträchtigen und damit die Funktionstauglichkeit der Armee als Ganzes gefährden.

Mit 13 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen hat sich die SiK gegen die Initiative ausgesprochen. Im Namen der Kommissionsmehrheit bitte ich Sie, dieser Empfehlung zu folgen und sowohl die Initiative als auch den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Vaudroz René (RL, VD), pour la commission: L'initiative populaire «contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques» est issue des discussions qui ont eu lieu autour du bruit engendré par les avions militaires dans la région de l'aérodrome de Meiringen. L'initiative a pour but de protéger contre le bruit des zones de détente touristiques en Suisse par une interdiction, en temps de paix, des vols d'exercice avec des avions de combat.

Le champ d'application de l'initiative ne peut pas être déterminé avec précision. La délimitation géographique de zones de détente touristiques, qui fait partie de l'aménagement du territoire, relève de la compétence des cantons. Bien que les délimitations actuelles dans les plans directeurs et dans les plans d'affectation donnent des indications sur les conséquences éventuelles de l'initiative, elles ne suffisent pas pour sa mise en oeuvre concrète. Les critères précis pour définir ce qu'est une utilisation touristique ne peuvent pas non plus être déterminés par l'interprétation de l'initiative. Afin que celle-ci puisse être concrétisée en cas d'acceptation, il s'agit d'abord de définir avec exactitude son champ d'application au moyen d'une législation détaillée.

Avec ses avions de combat, l'armée accomplit son mandat constitutionnel de sauvegarde de l'espace aérien du pays. En temps de paix, ce mandat comprend notamment le service de police aérienne, qui garantit la sécurité de l'espace aérien également en faveur du trafic aérien civil et, en cas de conflit armé, la défense aérienne. Les exercices effectués avec des avions de combat sont destinés à atteindre et à maintenir la disponibilité opérationnelle pour accomplir ces missions.

Actuellement, les secteurs d'entraînement des jets militaires se situent au-dessus des Alpes, donc de régions typiquement touristiques de la Suisse. En cas d'acceptation de

l'initiative, ces secteurs d'entraînement seraient fortement réduits, ce qui empêcherait d'effectuer en Suisse des exercices crédibles avec des avions de combat. En raison du trafic intense d'avions civils, les secteurs d'entraînement ne peuvent pratiquement pas être déplacés. Un transfert général des vols d'exercice à l'étranger serait une alternative insuffisante et irréaliste. Une telle mesure ne permettrait plus à l'armée de garantir l'instruction et l'entraînement des personnes chargées d'assurer l'engagement d'avions de combat. Ainsi, l'acceptation de l'initiative entraverait considérablement la disponibilité opérationnelle des avions de combat. Dès lors, la Suisse ne pourrait plus garantir la protection de son espace aérien, ce qui remettrait en cause sa souveraineté et sa neutralité.

La majorité de la commission propose le rejet de l'initiative populaire «contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques». Elle souhaite, en revanche, que le DDPS continue à optimiser le régime de vol afin de limiter au maximum les nuisances sonores.

La commission vous invite, par 13 voix contre 5 et 3 abstentions, à rejeter l'initiative populaire.

La grande majorité de la commission estime que le texte de l'initiative populaire est incompatible avec les objectifs de la politique de sécurité et de défense du pays, les forces aériennes ne pouvant de facto plus s'entraîner en Suisse. Une acceptation de l'initiative équivaldrait à une fermeture des aérodromes de Meiringen et de Sion, alors que d'importants travaux, notamment d'élargissement des cavernes, ont été réalisés récemment pour des montants considérables. De surcroît, elle remettrait en cause le concept de stationnement des forces aériennes, ce qui n'est pas souhaitable à ses yeux.

La commission est par contre sensible à la question des nuisances sonores aux abords des aérodromes militaires. Dans ce contexte, elle a pris acte avec satisfaction des mesures déjà prises par le DDPS afin de réduire les nuisances sonores telles que le transfert à l'étranger des vols nocturnes et à basse altitude, la suppression des vols supersoniques à basse et moyenne altitude, l'utilisation maximale de simulateurs de vols pour l'instruction, la fixation d'horaires de vol restrictifs, l'utilisation strictement limitée de la postcombustion lors du décollage, la prise en compte des souhaits régionaux, la pose de fenêtres antibruit, etc.

La majorité de la commission invite le DDPS à poursuivre dans cette direction, tout en veillant à ce que les mesures n'affectent ni le degré d'instruction, ni la sécurité des pilotes. La commission a rejeté une proposition de minorité demandant de renvoyer le projet au Conseil fédéral et de le charger de mettre au point un contre-projet indirect, par 13 voix contre 8, ainsi qu'une proposition de se rendre sur les sites de Sion et de Meiringen afin de constater sur place le degré des nuisances sonores, par 11 voix contre 8 et 2 abstentions.

En ouverture, la commission a également auditionné le président du comité d'initiative, Monsieur Franz Weber, ainsi que des représentants de la Communauté d'intérêt pour moins de nuisances sonores dans les régions alpines et du mouvement «Ras-le-bol».

En conclusion, la majorité de la commission vous demande de rejeter l'initiative populaire.

Günter Paul (S, BE): Im Namen der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat mit dem Auftrag, zusammen mit dem Antrag auf Ablehnung der Initiative sei ein indirekter Gegenvorschlag zu unterbreiten. Wir befinden uns heute in einer polarisierten Situation. Wir haben vor uns eine Initiative, welche zugegebenermassen radikal ist und Schwächen hat. Darauf werden aber die Gegner der Initiative wohl noch zur Genüge eingehen. Ich möchte nur Folgendes sagen: Auf der einen Seite würde die Annahme der Initiative die Luftwaffe vor Probleme stellen, aber es wäre nicht das Ende der Schweizer Luftwaffe. Vergessen wir nicht im politischen Getümmel, dass es die Bundesversammlung wäre, welche die Umsetzung beschliessen müsste. Ich zweifle keinen Moment daran, dass diese ehrwürdige Versammlung die generellen Vorgaben der Initiative

zugunsten der Luftwaffe auslegen würde. Auf der anderen Seite kann nicht genug betont werden, dass heute in den betroffenen Regionen echte Probleme bestehen. Eine Delegation der SP-Mitglieder der SiK konnte sich letzten Freitag überzeugen, wie stark der Lärm ist, den die Hornet mit eingeschaltetem Nachbrenner vollführt. Franz Weber bezeichnet es als Höllenlärm, ich selbst stelle einfach fest, dass es zumindest für ein ungeschütztes Ohr ein unerträglicher Lärm ist. Ich bedaure sehr, dass die Kommission sich nicht entschlossen hat, selbst ein Ohr voll zu nehmen, insbesondere da die SVP, die in der Kommission dagegen gestimmt hat, dass wir uns das dort anhören, letzten Mittwoch doch noch selbst hingegangen ist.

Natürlich verspricht das VBS jetzt unter dem Druck der Initiative der Bevölkerung alles Mögliche. Das Misstrauen der Bevölkerung ist aber gross. Zu oft wurden Versprechen nicht eingehalten; ich denke da an die versprochene Mitsprache, die jetzt zum vierten Mal verschoben wurde. Aber das Schlimmste war, dass das Versprechen gebrochen wurde, das man der Bevölkerung gegeben hatte, man würde nur 30-mal pro Jahr mit Nachbrenner starten. Tatsache ist, dass heute 1200-mal pro Jahr mit Nachbrenner gestartet wird.

Oder ein anderes Beispiel: Einmal pro Jahr wird die Piste einen Monat lang gesperrt, um sie zu sanieren. Man macht das bei uns in Meiringen im Juni. Das soll dann in späteren Jahren etwas geändert werden. Wir haben gefragt: Wie kommt das? Man hat uns gesagt, man habe das abgemacht. Auf unsere Nachfrage, wer da mit wem was abgemacht habe, konnten uns weder die anwesende Gemeindevertreterin noch die Leute des VBS sagen, was da eigentlich mit wem beschlossen worden ist. Das ist natürlich der Vertrauensbildung auch nicht förderlich.

Ich halte fest: Die Region ist froh um die Arbeitsplätze des Flugplatzes. Es will niemand den Flugplatz abschaffen. Wir wollen einen vernünftigen Kompromiss, der vor allem der Bevölkerung entgegenkommt und auch den Tourismus nicht weiter schädigt. Der Hotelierverein Brienz und Umgebung hat zum Beispiel in einer Resolution eine Reihe von Massnahmen aufgelistet, welche er wünschen würde. Die Resolution ist einstimmig gefasst worden. Dazu zählt auch die Stimme des Hotels Giessbach, und wie Sie ja wissen, ist das Hotel Giessbach das Hotel von Franz Weber. Er hat also auch zugestimmt.

Wir wissen aus sicherer Quelle auch, dass Franz Weber die Initiative zurückziehen würde, wenn ein substanzielles Entgegenkommen des VBS in der Lärmfrage sicher wäre. Denn Franz Weber kämpft mit der Initiative für das Überleben des Hotels Giessbach, das ja dem ganzen Schweizervolk gehört.

Die zu treffenden Massnahmen können nicht nur informell beschlossen werden. Sie müssen formell beschlossen werden. Und das Einfachste ist, wenn man das mit einem Gegenvorschlag macht, den dieses Parlament hier absegnen. Natürlich kann Franz Weber nicht heute schon den Rückzug anbieten, solange kein Gegenvorschlag steht. Aber das VBS hat einen guten Hinweis, in welche Richtung dieser Gegenvorschlag gehen sollte. Es handelt sich zum Teil sogar um Massnahmen, die heute schon versprochen sind. Das VBS muss einfach die Resolution der Brienzer Hoteliers, die einstimmig beschlossen ist, studieren.

Es geht übrigens, das möchte ich noch festhalten, nicht nur um die Starts und Landungen, sondern es geht zum Beispiel auch um den Luft-Boden-Kampf, um die Schiessübungen auf der Axalp, wo – wir haben uns erkundigt – in der Regel ein Jet nach dem Start sechsmal rundherum fliegt und dabei jedes Mal im Tiefflug über Brienz vorbeikommt. Sie können sich vorstellen, dass das für den Tourismus nicht so günstig ist.

Ich halte fest: Die Probleme der Bevölkerung in den engen Bergtälern im Oberhasli und in Sion durch den Lärm der F/A-18 und insbesondere deren Betrieb mit Nachbrennern sind nicht eingebildet, sondern real. Es besteht Handlungsbedarf. Das ist auch daraus ersichtlich, dass heute die Hauptgegner stramme Bürgerliche sind – Hoteliers, Landwirte –, und die denken im Moment sogar über aktiven Wider-

stand nach. Die angespannte Situation ist also nicht einfach so eine Einbildung, die Sache ist dringend.

Es kann ein indirekter Gegenvorschlag beschlossen werden, der eine Verbesserung bringt, und dann wird die Initiative fast sicher zurückgezogen. Es ist heute an uns, die aufgeheizte Situation zu beruhigen und vernünftige Beschlüsse zu fassen. Das Einfachste und Beste ist, den Bundesrat zu beauftragen, einen indirekten Gegenvorschlag zu erarbeiten. Ich bitte Sie, unserem Minderheitsantrag zuzustimmen.

Lang Josef (G, ZG): Am 14. Dezember 2006, also kürzlich, erschien im «Berner Oberländer» ein gross aufgemachter Artikel mit dem Titel: «Die Bevölkerung hat genug: Sie droht mit der Besetzung der Piste.» Eingeleitet wurde der Artikel mit folgenden Sätzen: «Die Bevölkerung von Meiringen-Unterbach ist schwer genervt. Der Betrieb des Militärflugplatzes belastet sie so sehr, dass einige an der öffentlichen Orientierung am Dienstag Störmanöver androhten.»

Im «Walliser Boten» vom 30. Januar 2006 stand über einem Artikel zum gleichen Thema der Titel: «Wir haben die Nase voll.» Der Vorspann lautete: «Fluglärm, kerosingeschwängerte Luft und fallende Immobilienpreise, davor fürchten sich die Anwohner des Militärflugplatzes Sitten. Um ihrem Ärger Luft zu machen, demonstrierten sie vergangenen Samstag mitten im Stadtzentrum.» Die Stimmung im Wallis war zusätzlich angeheizt, weil an den Vortagen für das WEF, also für den Jetset, alle dreissig Minuten zwei Kampfjets gestartet wurden und weil am Tage zuvor der Verteidigungsminister auf Besuch gewesen war und die Gemüter offensichtlich alles andere als beruhigt hatte.

Interessant ist die Aussage eines Mitglieds des Bürgerkomitees «Ras-le-bol»: «Das Wallis ist wie ein Resonanzkasten, die umliegenden Berge verdreifachen den Krach.» Besonders stark wirkt sich das beim besonders lauten F/A-18 aus. Dieser wurde primär für Starts ab Flugzeugträgern übers offene Meer oder ab sehr abgelegenen Militärflugplätzen in der Wüste oder in Steppen konstruiert.

In der Region Meiringen gab es von 2005 bis 2006 eine Verdreifachung der F/A-18-Bewegungen auf fast 3000. Zusätzlich gesteigert wurde die Lärmbelastung durch die grossmehrheitlichen Starts mit Nachbrennern, obwohl – Paul Günter hat es erwähnt – von den zuständigen Militärs über Jahre hinweg die Zahl von maximal 30 Nachbrennereinsätzen genannt worden war. Zusätzlich gab es eine starke Zunahme der Nachtflüge. Aufschlussreich ist das Ergebnis einer Umfrage der Zeitung «Der Brienzer», deren Leserinnen und Leser zu den Armeefreundlichsten im Lande zählen dürften. 76 Prozent äusserten sich kritisch über den Flugbetrieb der letzten Monate. Eine Anwohnerin schrieb mir folgende Zeilen: «Wenn bei Bewegungen des F/A-18 kleine Kinder vor Angst und Schrecken zu weinen beginnen, die Einwohner der 'alpenregion.ch' nicht mehr auf dem Bänklein vor dem Haus sitzen können, wenn das Geschirr im Schrank zu klappern beginnt und die Fensterscheiben klirren, kann man doch wohl sagen, dass es so nicht weitergehen kann.»

Wie ernst das Problem ist, lässt sich auch daran abschätzen, dass Bundesrat Samuel Schmid sich vor zwei Wochen, also kurz vor dieser Debatte, in Interlaken mit Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten von elf Oberländer Gemeinden und kantonalen Behördenvertretern getroffen hat. Bei diesem Treffen erinnerte der Verteidigungsminister laut VBS-Mitteilung «an die Aufgaben der Luftwaffe bezüglich Luftpolizei und Konferenzschutz». Damit ist vor allem das WEF gemeint. Dieses wird auch in der bundesrätlichen Botschaft stark hervorgehoben.

An der Versammlung vom letzten Dezember im Berner Oberland ist ein Bauer auf den gleichen Zusammenhang eingegangen. Er sagte, die Luftwaffe für die Bewachung des Luftraums während Wirtschaftskonferenzen zu haben sei lächerlich. Zur Lufthoheit steht in der Botschaft, dass die Luftwaffe es der Schweiz ermögliche, «ihre Rechte gegenüber Luftfahrzeugen, die sich nicht an die geltenden Vorschriften halten, durchzusetzen». Dieses Argument wäre glaubwürdiger, hätte man nach den offensichtlichen Verletzungen der

Lufthoheit durch CIA-Flüge den USA nicht postwendend die Überflugsrechte verlängert.

Die Minderheit der Sicherheitspolitischen Kommission bittet Sie, dieser Umweltinitiative zuzustimmen.

Amstutz Adrian (V, BE): Herr Kollege Lang, Sie haben die Geschichte mit den Nachbrennern erzählt – zum zweiten Mal nach Paul Günter. Erklären Sie den Leuten mal, was Sie unter dem Start mit Nachbrennern verstehen!

Lang Josef (G, ZG): Ein Nachbrenner ist ein Energieproduzent, der es dem Flugzeug ermöglicht, in kürzerer Zeit grösseren Schub zu erreichen. Das hat damit zu tun, dass die Flugzeuge nicht übers offene Meer oder in die offene Steppe hinausfliegen können, sondern relativ schnell an Höhe gewinnen müssen.

Widmer Hans (S, LU): Ich freue mich, wenn hier zehn Minuten aufgeschrieben sind, aber ich habe mich nur für fünf vorbereitet. Das reicht wohl auch, denn Wichtiges wurde bereits gesagt.

1. Die eindrückliche Schilderung von vorhin durch Jo Lang, der eine Stimme aus der Bevölkerung zitiert hat, kann so zusammengefasst werden: Es ist ein Faktum, der Lärm ist ohrenbetäubend, und deswegen ist er unzumutbar.

2. Es ist nicht in Ordnung, Herr Bundesrat – vielleicht hat Ihr VBS dies nicht bewusst getan, vielleicht war das «learning in process», aber es ist eine nicht akzeptierbare Tatsache, dass plötzlich mehr Starts mit Nachbrennern gemacht wurden, als dies ursprünglich vorgesehen war. Dieses «learning in process», Herr Bundesrat, ist interessant, wenn man es am Bürotisch macht, aber wenn man es am Küchentisch so erlebt, wie es vorher zitiert wurde, ist es weniger lustig. Deswegen verlangen wir verbindliche Aussagen.

1. Wir verlangen – das hat mein Kollege, Herr Günter, schon gesagt – einen indirekten Gegenvorschlag. Was wollen wir in diesem indirekten Gegenvorschlag enthalten haben? Was verlangen wir als Inhalt des indirekten Gegenvorschlages? Wir verlangen realistische Lärmmessmethoden, Herr Bundesrat, und zwar Lärmmessmethoden, die nicht nur schöne Diagramme des Durchschnitts machen, sondern die auch zeigen, was es heisst, einen Spitzenwert aushalten zu müssen.

2. Wir verlangen längerfristig, dass in Friedenszeiten eine Gleichstellung der militärischen und zivilen Lärmimmissionen gemacht wird. Im Kriegsfall könnte man das dann natürlich anders beurteilen, aber in Friedenszeiten sind diese beiden Lärmkategorien einander gleichzustellen.

3. Wir verlangen verbindliche zeitliche Einschränkungen der Flugbewegungen. Ich möchte hier nicht in die Details gehen, aber es ist durchaus möglich – die Leute sind in den Anforderungen sogar ziemlich bescheiden, wie man feststellt, wenn man mit ihnen redet –, dass man diese Pistensanierungen, die dann eine Befreiung von Flugbewegungen bringen, wirklich verbindlich immer in denselben Monaten macht. Deswegen bricht die Luftwaffe nicht zusammen.

Dann möchte ich jetzt noch drei Nachbemerken machen.

1. Ein indirekter Gegenvorschlag würde Folgendes zum Ausdruck bringen: das Ernstnehmen der betroffenen Bevölkerung. Sie sagen zwar in letzter Zeit immer wieder – nicht ganz zu Unrecht, Herr Bundesrat –, neueste Untersuchungen würden eine höhere Akzeptanz der Armee zeigen. Das glaube ich Ihnen. Aber zu diesem Kapital müssen Sie Sorge tragen. Sie können das jetzt nicht einfach ausreizen. Nehmen Sie also bitte die betroffene Bevölkerung ernst!

2. Die politische Leistung eines indirekten Gegenvorschlages zeigt eigentlich, was Politik wäre: Das ist die Kunst des Möglichen. Da kann man nicht einfach kommen und sagen: «Gring ache u düre», sondern man muss schauen: Was ist möglich, was ist noch auszutarieren? Also bitte, ein indirekter Gegenvorschlag würde die Absicht glaubwürdig darstellen, einen Interessenkonflikt politisch gut auszubalancieren. Auf der einen Seite gibt es das Interesse der Luftwaffe. Wir von der SP wollen eine Luftwaffe. Stellen Sie uns nicht immer in diese Ecke, dass wir das nicht wollen; hier gibt es

eine kleine Differenz zu Grün. Auf der anderen Seite gibt es das Interesse an der Beibehaltung eines qualitativ hochstehenden Tourismus in diesen Gegenden. Dort hat man während Jahrzehnten, bevor es «Präsenz Schweiz» gab, dafür geschaut, dass unser Land und der Name unseres Landes in der ganzen Welt bekannt wurden. Man hat dafür geschaut, dass die Leute nicht aus den Randregionen abgewandert sind. Dieses Interesse ist auszubalancieren mit dem technokratischen und friedlichen bzw. friedensfördernden Interesse der Armee, dass wir halt auch unseren Luftraum überwachen und souverän verteidigen wollen. Es ist nicht ein Interesse weniger als das andere, und darin muss die Ausbalancierung bestehen.

3. Es braucht die Zufriedenheit der Bevölkerung in diesen Regionen, die, wie schon gesagt worden ist, weiss Gott nicht armeekritisch ist.

Im Namen der SP-Fraktion kann ich Ihnen mitteilen, dass es uns Ernst ist mit der Forderung nach einem Gegenvorschlag. Dann können wir auch ganz gut «Gewehr bei Fuss» stehen, um einen militärischen Term zu brauchen, wenn dann der Abstimmungskampf kommt. Wir wollen den Gegenvorschlag; wenn dieser Antrag nicht angenommen wird, wird die Mehrheit unserer Fraktion den Entwurf des Bundesrates ablehnen und die Initiative annehmen.

Müller Walter (RL, SG): Wenn es der SP mit der Luftwaffe und den Massnahmen so Ernst ist, dann lade ich sie ein, bei den bereits eingeleiteten und den noch bevorstehenden Lärmschutzmassnahmen aktiv mitzudiskutieren. Wir brauchen keinen indirekten Gegenvorschlag, sondern gescheite Massnahmen gegen den Lärm. Wenn hier Jo Lang gegen den Fluglärm argumentiert, dann ist er nur konsequent, weil er die Armee abschaffen will, weil er die Luftwaffe abschaffen will. Er ist dann aber nicht mehr konsequent in seiner Arbeit als Parlamentarier, er nimmt die Verfassung nicht mehr ernst, er nimmt den Verfassungsauftrag nicht mehr ernst. Das, denke ich, ist ausserordentlich bedenklich.

Was will die Initiative? Sie will in touristisch genutzten Erholungsgebieten in der Schweiz militärische Übungsflüge mit Kampffjets in Friedenszeiten verbieten. Das Initiativkomitee ist vor allem aus den Diskussionen über den Fluglärm in der Region des Militärflugplatzes Meiringen entstanden. Begründet wird die Initiative mit dem drohenden Ruin des Tourismus, der Vernichtung ziviler Werte in Milliardenhöhe und der Schädigung der Lebensgrundlage der betroffenen Bevölkerung. Anlässlich der Anhörung in der Sicherheitspolitischen Kommission wurden diese Vorwürfe von Franz Weber, dem Hauptinitianten, vorgetragen; und es wurde der Armeeführung vorgeworfen, sie mache falsche oder unvollständige Angaben mit tendenziös manipulierten und verschwiegenen Lärmmesswerten. Auf die Aufforderung, es seien konkrete Zahlen und Beweise für die Richtigkeit der doch aussergewöhnlich massiven Vorwürfe vorzulegen, konnte kein einziger Vorwurf durch Zahlen belegt werden. Vielmehr wurden die Fragen einfach übergangen, und es wurde mit neuen Vorwürfen von den mangelnden Beweisen abgelenkt.

Den Vorwurf, dass zivile Werte in Milliardenhöhe vernichtet würden und der Tourismus ruiniert würde, hat das VBS durch unabhängige Experten untersuchen lassen. Weder bei den Bodenpreisen noch beim Tourismus konnte ein Rückgang im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb in Meiringen festgestellt werden – im Gegenteil: Zum Teil sind die Zahlen deutlich angestiegen.

Die FDP-Fraktion lehnt diese Volksinitiative und den indirekten Gegenvorschlag klar ab. Die bereits eingeleiteten und vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen kommen den berechtigten – das möchte ich betonen: den berechtigten – Interessen von Bevölkerung und Tourismus so weit als möglich entgegen. So werden zum Beispiel die Nacht-, Tief- und Überschallflüge grösstenteils im Ausland trainiert.

Folgende Gründe sprechen gegen die Initiative: Es gibt keine Definition für touristisch genutzte Erholungsgebiete in der Schweiz, sodass die Initiative praktisch die gesamte Schweiz betrifft, vor allem aber die Haupttrainingsräume der Luftwaffe über den Alpen und dem Jura. Eine Verschiebung

der Haupttrainingsräume würde andere touristisch genutzte Gebiete treffen und den Konflikt mit dem zivilen Luftverkehr deutlich verschärfen. Ohne Übungen über den Schweizer Alpen könnte die Armee ihren Auftrag zur Wahrung der Lufthoheit und damit auch der Souveränität und der Neutralität nicht wahrnehmen. Die grossen Investitionen in die Luftraumverteidigung würden damit weitgehend wertlos. Die Schweiz würde sehr viel an Glaubwürdigkeit in Bezug auf die Wahrung ihrer Souveränität einbüßen. Geradezu unverantwortlich wäre es, von den Piloten und der Luftwaffe Einsatzbereitschaft im Krisenfall zu verlangen, ihnen aber im gleichen Zug das Training in ihrem Einsatzraum zu verweigern.

Die Initiative trifft die Luftwaffe und damit die Armee an einem zentralen Punkt und ist im Interesse der Sicherheit von Land und Volk klar abzulehnen. Sicherheit ist übrigens für einen blühenden Tourismus eine zentrale Voraussetzung. Wenn Touristiker das infrage stellen, so sägen sie am Ast, auf dem sie sitzen.

Im Namen der FDP-Fraktion bitte ich Sie, die Volksinitiative und den indirekten Gegenvorschlag abzulehnen.

Haller Ursula (V, BE): Als Sprecherin der SVP-Fraktion ist es mir ein wichtiges Anliegen, folgende Feststellung gleich zu Beginn zu machen: Wir haben Verständnis für die betroffene Bevölkerung, und wir sind weit davon entfernt, deren Anliegen nicht ernst zu nehmen. Aus diesem Grund – es ist schade, dass Paul Günter nicht mehr anwesend ist – haben sich denn auch alle Berner Oberländer Nationalräte vor Ort begeben, um zusammen mit Vertretern des Flugplatzes, aber auch mit Behördenvertretern die ganze Thematik intensiv zu besprechen.

Aus diesen Gesprächen, aber auch aus Aussagen von Bundesrat Samuel Schmid – wir haben vorhin gehört, dass auch er vor Ort Gespräche mit Gemeindevertretern geführt hat – wissen wir, dass Forderungen nach weiteren Lärmschutzmassnahmen rasch umgesetzt werden sollen, dass die Dienstleistungspläne der Fliegertruppen und die entsprechenden Flugzeiten weiter optimiert werden, dass der direkte Dialog mit den Betroffenen auch in Zukunft weitergeführt wird und dass die Anliegen der Bevölkerung und der Tourismusgebiete ernst genommen werden und so weit wie möglich berücksichtigt werden sollen. Es ist aber auch eine Tatsache – dass sich der Gemeinderat von Meiringen in corpore für den Flugplatz ausspricht, spricht eben Bände –: Der Flugplatz Meiringen ist einer der grössten Arbeitgeber in der Region. Er bietet zurzeit 189 Mitarbeitenden und, was für eine solche Randregion eben ganz eminent wichtig ist, auch 24 Lernenden hochwertige Arbeits- und Ausbildungsplätze. Notabene: 125 Mitarbeitende wohnen in der Alpenregion.

Hier geht es aber eben nicht primär einfach um Meiringen, um Arbeitsplätze, sondern es geht ganz konkret und explizit um die Beantwortung der Frage: Wollen wir eine Luftwaffe, ja oder nein?

Auch wenn die Initianten beteuern, die Initiative sei kein Angriff auf die Armee, sie richte sich nur gegen die Auswüchse der Armee, stelle ich fest: Es ist ein gezielter Angriff auf die Armee, auf die Luftwaffe – das hat vorhin auch die Kommissionssprecherin gesagt. Der Initiativtext verlangt nämlich für die heutige Friedenszeit ein Verbot sämtlicher militärischen Übungsflüge mit Kampffjets des Typs F/A-18 Hornet und des Typs F-5 Tiger in den touristisch genutzten Erholungsgebieten der ganzen Schweiz. Es ist eben nicht, wie vorhin Herr Lang verniedlichend gesagt hat, eine «Umweltinitiative». Eine Annahme dieser Volksinitiative bedeutet faktisch schlichtweg eine Abschaffung der Schweizer Luftwaffe. Selbstredend hätte ein solcher Verzicht verheerende Auswirkungen auf die Sicherheit unseres Landes, weil wir nicht mehr in der Lage wären, unseren eigenen Luftraum zu kontrollieren und damit unsere Souveränität und unsere Neutralität glaubwürdig zu vertreten, denn die Armee erfüllt mit ihren Kampffjets den verfassungsmässigen Auftrag zur Wahrung der Lufthoheit.

Wir haben es zum Teil bereits von den Vorrednern gehört: Die Initiative ist auch viel zu ungenau formuliert. Es ist über-

haupt nicht klar, was genau «touristisch genutzte Erholungsgebiete» sein sollen. Wo beginnen sie? Wo enden sie? Bis in welche Höhe reichen sie? Im Prinzip ist unser ganzes Land davon betroffen, alle Übungsräume der schweizerischen Luftwaffe liegen zumindest teilweise über touristisch genutztem Gebiet.

Es ist auch unklar, was unter dem Begriff «Friedenszeiten» zu verstehen ist. Wenn irgendwo in der Schweiz eine bedeutende Konferenz, z. B. das WEF in Davos oder die Euro 2008, stattfindet, muss dieser Anlass durch Kampfjets in der Luft geschützt werden können; dies ist internationaler Standard.

Weiter ist auch unklar, was genau mit militärischen Übungen gemeint ist. Die Luftwaffe führt häufig Übungs-, Ausbildungs- und Einsatzflüge in Kombination durch. Laut Initiativtext würden alle solchen Übungs- und Ausbildungsflüge verboten. Damit wäre es für unsere Piloten nicht mehr möglich, in der Schweiz zu trainieren, was gleichbedeutend mit dem Ende der Pilotenausbildung in unserem Land wäre. Es ist ein Irrtum zu glauben, man könne das Training der Piloten in der Schweiz auf den Simulator beschränken und sonst im Ausland fliegen, ganz abgesehen davon, dass bereits heute so viel wie möglich auf Simulatoren geübt wird. Aber diese ersetzen eben die wirkliche Welt nicht. Unsere Piloten sind darauf angewiesen, reale Übungsflüge zu machen, um die spezifischen, vor allem die meteorologischen und topografischen Verhältnisse unseres Landes zu beherrschen. Wenn die Luftwaffe in unserem eigenen Land nicht mehr üben kann – ich weiss, ich wiederhole mich hier –, dann schaffen wir sie mit dieser Initiative faktisch ab.

Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, den Rückweisungsantrag der Minderheit Günter und ebenso den Antrag der Minderheit Lang auf Annahme der Initiative abzulehnen. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, diese Initiative ganz klar zur Ablehnung zu empfehlen.

Widmer Hans (S, LU): Frau Haller, ich habe eine Frage in Bezug auf den Besuch in Meiringen: In der Kommission wurde der Vorschlag gemacht, dort gemeinsam einen Augenschein, einen «Lärmschein», vorzunehmen. Ihre Gruppierung und andere haben das abgelehnt. Nachher sind Sie zwei Tage vor uns doch hingegangen. Finden Sie das effektiv und politisch klug?

Haller Ursula (V, BE): Zunächst wäre es auch einem Politiker oder einer Politikerin nicht verboten, auch klüger zu werden. Aber, lieber Kollega, die SiK hat zwei Oberländer Mitglieder, Fritz Oehrli und mich. Ich habe mich bei dieser Frage in der SiK der Stimme enthalten. Jene, die nach Meiringen gingen, waren alles Berner Oberländer Nationalräte, die das Ganze nicht nur vom Hörensagen kennen, sondern auch in der Gegend wohnen. Sie haben sich noch einmal bemüht, mit den Betroffenen zu sprechen. Sagen Sie mir jetzt ja nicht, das sei verboten. Im Gegenteil: Sie müssen sich freuen, dass wir uns noch einmal bemüht haben, die Sache nicht nur vom Hörensagen, sondern vom direkten Hören her zu beurteilen.

John-Calame Francine (G, NE): La protection contre le bruit, qu'il soit d'origine civile ou militaire, mérite toute notre attention et il n'y a pas lieu d'apprécier de manière différente et plus tolérante l'une ou l'autre de ses sources.

Les Verts soutiennent cette initiative populaire car elle soulève un problème majeur de qualité de vie pour les populations riveraines des aéroports de Payerne, Sion et Meiringen. De plus, le bruit occasionné par les avions nuit à l'activité économique liée au tourisme, qui constitue, pour certaines de ces régions, la principale source de revenus.

Notre armée, lorsqu'elle a acquis les 34 F/A-18, n'a pas suffisamment pris en compte le contexte géographique de notre pays dans lequel ces avions doivent évoluer, et nous estimons qu'elle n'a pas évalué correctement les nuisances sonores et la pollution de l'air auxquelles sont soumises les populations qui habitent à proximité de ces aéroports militaires, ainsi que les touristes qui viennent se détendre dans l'Ober-

land ou le Valais. Aux Etats-Unis, les avions militaires de ce type décollent essentiellement depuis des porte-avions et dans l'Union européenne, les aéroports militaires ont été le plus souvent implantés en bord de mer, pour permettre aux avions de s'éloigner très vite des zones habitées et ainsi limiter les nuisances sonores très importantes émises durant le décollage. La postcombustion, autrement dit le turbo des avions, occasionne énormément de bruit, puisqu'on enregistre jusqu'à 140 décibels au moment du décollage. Certains habitants ont mesuré 34 décibels dans leur appartement, fenêtres fermées: c'est dire à quel point les nuisances sont importantes et que la grogne de la population est légitime et compréhensible car il est insupportable de vivre dans de telles conditions. Certes, l'armée a pris un certain nombre de dispositions pour essayer de limiter ces nuisances – altitude minimale, pas de vols supersoniques en dessous de 10 000 mètres, horaires de vol réduits –, mais elles sont insuffisantes pour assurer une qualité de vie correcte aux riverains; ce d'autant plus que lors d'événements particuliers tels que le World Economic Forum de Davos ou bientôt l'Euro 2008, les aéroports militaires servent de base aux avions assurant la sécurité aérienne et qu'à ce moment-là, ils ont l'autorisation de voler de nuit comme de jour.

Le bruit est une émission sonore non désirée et déplaisante; c'est une intrusion dans la vie privée. Il n'est pas perçu de la même façon par tous, car la tolérance au bruit varie d'une personne à l'autre. L'OMS a défini des seuils de tolérance. Bien qu'il soit considéré encore comme acceptable jusqu'à 65 décibels, le niveau du bruit a été jugé comme gênant entre 50 et 65 décibels.

Les conséquences de l'exposition au bruit sur la santé ne sont pas négligeables, loin de là. L'exposition au bruit peut engendrer une grave irritation, une gêne de la parole et une perturbation du sommeil. Certaines études ont démontré que les enfants exposés de façon chronique à des bruits intenses ont des aptitudes réduites en ce qui concerne l'apprentissage de la lecture, la concentration et la résolution de problèmes. Le bruit peut perturber les activités mentales exigeant de l'attention, de la mémoire et une aptitude à résoudre des problèmes analytiques complexes. Même léger, le bruit perturbe. Il n'y a pas d'accoutumance au bruit: une source sonore supérieure à 35 décibels perturbe l'ensemble des stades du sommeil.

Dès lors, la mobilisation de la population face à cette source de pollution sonore est bien compréhensible. Il n'y a pas que les habitants de la «Goldküste» qui subissent des nuisances sonores dues au trafic aérien! C'est la raison pour laquelle nous osons espérer que les riverains de l'aéroport de Zurich se montreront solidaires avec les riverains des aéroports militaires et soutiendront massivement cette initiative populaire.

En conclusion, le groupe des Verts soutient cette initiative populaire, d'une part pour préserver la santé des riverains, et d'autre part pour maintenir une qualité de vie permettant une activité touristique de qualité.

Donzé Walter (E, BE): Ich möchte Sie nicht lange hinhalten; vieles ist bereits gesagt worden.

Ich wohne im Berner Oberland. Über meinen Kopf hinweg landen die Helikopter im Spital Frutigen. Ich nehme diesen Lärm in Kauf; ich zahle diesen Preis für die Gesundheit der Mitmenschen. Über meinen Kopf führen auch die Luftstrassen der zivilen Luftfahrt, und weil ich etwas abseits vom Strassenlärm wohne, höre ich diesen Lärm sehr wohl. Ich bezahle diesen Preis für die wirtschaftliche Wohlfahrt. Und wenn die Kampfjets im Berner Oberland zum Beispiel den Luftkampf üben oder tief über das Terrain hinwegfliegen, dann bezahle ich diesen Preis für die Sicherheit meines Landes.

Mit dem neuen Stationierungskonzept der Armee ergibt sich eine Konzentration der Militärflugplätze und damit natürlich auch der Lärmimmissionen. Es ist begreiflich, dass betroffene Regionen ihre Sorgen äussern. Die EVP/EDU-Fraktion unterstützt alle Anstrengungen, um die Belastungen zu begrenzen. Bezüglich Betriebsregime und Startprozedere gibt

es Möglichkeiten; das VBS ist daran. Wenn man sagt, das VBS mache jetzt leere Versprechungen, dann möchte ich Sie darauf hinweisen: Der Tatbeweis muss erbracht werden, denn die Abstimmung über die Volksinitiative findet auf jeden Fall statt.

Nun geht aber diese Initiative weit über das berechnete Anliegen der Anwohner hinaus. Ich habe persönlich den Eindruck, dass sich die Regionen Meiringen und Sion mit Franz Weber nicht unbedingt den besten Sprecher ausgewählt haben. Sein Auftritt vor der SiK hat mir wenig Verständnis beigebracht. Wenn ich seine Publikationen lese, dann stelle ich fest, dass diese Ausführungen von Missachtung der Behörden, ja von Lästerung gegen die Behörden strotzen; das macht mir auch Mühe. Ich sage, die Initiative gehe weit über die Bedürfnisse der betroffenen Regionen hinaus. Wenn Sie jetzt vom schweizerischen Luftraum die zivilen Luftstrassen wegnehmen, dann sehen Sie, wie wenig Platz noch für Übungsflüge der Luftwaffe übrig bleibt. Wenn Sie dann noch definieren wollen, was davon nicht touristisch genutzt ist, dann bleiben noch ein paar Luftsäulen, aber ganz sicher nicht mehr ein Operationsraum für die Luftwaffe. Auch unsere Städte sind touristisch genutztes Gebiet.

Mein Fazit:

1. Die Standortvorteile eines Militärflugplatzes werden nicht nur von den Behörden, sondern auch von der Bevölkerung gewürdigt. Ich hatte Kontakt mit Leuten, die sich organisiert haben, um den Lärm zu reduzieren. Diese sagten mir ganz deutlich, dass sie nicht die Schliessung des Flugplatzes, sondern möglichst gute Rahmenbedingungen wollen.
2. Ein Gegenvorschlag erübrigt sich, weil man feststellen kann, dass VBS und Luftwaffe sich bemühen, die entsprechenden Regimes einzuüben und den Lärm auf einem erträglichen Niveau zu halten.
3. Die Volksinitiative ist nicht praktikabel. Sie soll deshalb ohne Gegenvorschlag abgelehnt werden.

Büchler Jakob (C, SG): Ich kann und werde es ebenfalls kurz machen: Die CVP-Fraktion lehnt diese Volksinitiative genauso ab wie den indirekten Gegenvorschlag. Wenn Sie die Schweizer Karte betrachten – und wir in der SiK haben die Schweizer Karte studiert, wir haben sie auf der Leinwand gesehen – und den kleinen Raum sehen, den unsere Kampfjets noch zur Verfügung haben, um zu üben, dann sehen Sie, dass dieser Raum wirklich sehr, sehr klein ist. Die Schweiz hat ein grosses Netz von zivilen Luftstrassen; Kampfjets haben da Rücksicht zu nehmen und können sich nicht einfach aufhalten, wo sie es gerne möchten.

Es gibt noch mehr enge Täler. Ich komme aus dem Kanton St. Gallen, aus dem Linthgebiet: Der Militärflugplatz Mollis lag auch in einer Schneise, in einem engen Tal. Niemand hat sich deswegen je gegen den Kampfjetlärm aufgelehnt. Wenn wir eine glaubwürdige Armee haben wollen, müssen wir auch eine gute Luftwaffe haben. Wo sind denn die Gefahren eines Angriffs auf unser Land grösser? Ich frage Sie: Ist die Gefahr am Boden oder in der Luft grösser? Ich meine, einen guten Luftschild für unser Land brauchen wir; wir brauchen ihn in der Zukunft wahrscheinlich noch viel mehr als in der Vergangenheit. Darum brauchen wir eine gute Luftwaffe, die auch üben kann. Wenn Sie diese Volksinitiative annehmen, dann verbannen Sie unsere Piloten nach Schweden, dann können sie in der Schweiz praktisch nicht mehr üben. Das wollen wir nicht.

Deshalb sagt die CVP-Fraktion ganz klar Nein zu dieser Volksinitiative, lehnt auch den indirekten Gegenvorschlag ab und bittet Sie alle, das Gleiche zu tun.

Alleman Evi (S, BE): Herr Widmer und ich teilen uns das Votum der SP-Fraktion.

Ich war zusammen mit einer kleinen SP-Delegation letzten Freitag in Meiringen auf dem Flugplatz Unterbach, um einen Augen- oder wohl eher einen Ohrenschein zu nehmen. Ich muss sagen: Der Lärm der Starts der F/A-18 mit Nachbrenner ist wirklich unvorstellbar ohrenbetäubend und für die betroffene Bevölkerung meines Erachtens schlicht eine Zumutung. Es scheint mir klar Handlungsbedarf vorhanden, auch

aus Sicht der Luftwaffe, denn der Unmut in der Bevölkerung und im Tourismusgewerbe wächst. Der Protest der Betroffenen und die Klagen aus Tourismuskreisen sind berechtigt.

Bisher liegen leider keine wirklich verbindlichen Zusicherungen über Massnahmen vor, die den Fluglärm im Berner Oberland wirksam begrenzen würden. Werden diese nicht bald abgegeben, steigt der Unmut noch mehr an, sodass die Volksinitiative gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten, die mir persönlich viel zu weit geht – sie hat Mängel –, mehr und mehr an Unterstützung, gerade bei den Direktbetroffenen, gewinnen wird. Es braucht also nun schnell greifende, verbindliche Zusagen und Massnahmen, welche sowohl die Anliegen der Direktbetroffenen als auch jene der Luftwaffe in sich vereinen. Deshalb kann ich wirklich nicht verstehen, dass der Bundesrat uns keinen Gegenvorschlag unterbreitet, denn diese Vorlage ist meines Erachtens geradezu ein Paradebeispiel, bei welchem ein konstruktiver, pragmatischer Gegenvorschlag eine Win-win-Situation bringen würde.

Gewisse Versprechungen bestehen ja bereits heute, bislang leider ohne rechtlich verbindlichen Charakter. Beispielsweise wurden Lärmschutzmassnahmen versprochen oder die Rücksichtnahme auf die touristische Hochsaison. Wir stellen uns also ein verbindliches Massnahmenpaket vor, das zum Beispiel in Form einer Vereinbarung zwischen dem VBS und den Standortgemeinden der Militärflugplätze Payerne, Sion und Meiringen – schliesslich ist es eine nationale Initiative – daherkommt und die notwendigen Massnahmen festlegt. Wir könnten uns hierbei vorstellen, dass beispielsweise die Lärmsanierung betroffener Liegenschaften an der gesamten Gebäudehülle inbegriffen ist und dass der Flugplan auf die touristische Hochsaison abgestimmt werden muss. Beispielsweise muss die Flugpause infolge der Pistensanierung unbedingt auf Juli/August verschoben werden; im aktuellen Flugplan 2007 wird wiederum in den Monaten Juli, August und September durchgehend geflogen. Ein Punkt muss sicher auch sein, dass man die Flugverbotszeiten im Tagesverlauf ausweitet, wonach man beispielsweise eine Mittagspause von zwei Stunden macht und ab 20 Uhr auf die Nachtflüge verzichtet.

Dies sind mögliche Punkte eines Massnahmenpaketes, die einen indirekten Gegenvorschlag darstellen könnten. Darüber stimmen wir aber heute nicht ab. Wir stimmen ja nicht über einen konkreten indirekten Gegenvorschlag ab, sondern einzig und allein über die Rückweisung an den Bundesrat; über den Grundsatz also, ob ein solcher konkreter Gegenvorschlag, selbstverständlich in Zusammenarbeit, im Dialog mit den Direktbetroffenen, erarbeitet werden soll.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, sicher aber auch im Namen weiterer Teile der Bevölkerung, dem Bundesrat einen entsprechenden Auftrag zu erteilen und den Rückweisungsantrag der Minderheit Günter anzunehmen.

Präsidentin (Egerszegi-Obrist Christine, Präsidentin): Herr Binder von der SVP-Fraktion hat das Wort.

Binder Max (V, ZH): Sie haben die Feinheit in der Äusserung der Präsidentin gespürt. Sie hat gesagt, ich «von» der SVP-Fraktion hätte das Wort, also nicht, dass ich «für» die SVP-Fraktion spräche. Ich spreche in meinem eigenen Namen.

«In touristisch genutzten Erholungsgebieten dürfen in Friedenszeiten keine militärischen Übungen mit Kampfjets durchgeführt werden.» So lautet der Initiativtext, der unter dem Titel «Lärmschutz» letztlich in einen neuen Artikel 74a der Bundesverfassung aufgenommen werden soll. Die Frage sei erlaubt, warum uns eine solche Initiative gerade zum heutigen Zeitpunkt ins Haus steht. Man kann sagen: Früher hatten wir viel mehr Flugbewegungen, weit mehr als heute; wir hatten auch eine Tourismusregion, die gleiche wie heute; und offenbar war die Luftwaffe damals anerkannt und kein Thema.

Wenn Sie heute diese Initiative anschauen, sehen Sie, dass sie, wenn man «Tourismusgebiet» entsprechend dem Slogan «Die Schweiz ist ein Tourismusland» extrem interpre-

tiert, auf die ganze Schweiz ausgedehnt werden könnte. Das ist nach meiner Meinung das Gefährliche an dieser Initiative. Lärm ist generell, immer und überall, aktuell und ein Thema. Er ist vor allem dann ein Thema, wenn die Menschen quasi nicht frei entscheiden können, ob sie den Lärm hören wollen oder eben nicht.

Der Bundesrat hat die Initiative am 13. September 2006 ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen und ausgeführt, die Armee erfülle mit ihren Kampffjets einen verfassungsmässigen Auftrag und gewährleiste in Friedenszeiten mit dem Luftpolizeidienst die Sicherheit im Luftraum. Der Armee stünden heute zwei Haupttrainingsräume für Kampffjets über den Alpen zur Verfügung, die über typischen Tourismusregionen der Schweiz liegen. Bei einer Annahme der Initiative könne die Armee in der Schweiz keine glaubwürdigen Übungen mit Kampffjets mehr durchführen. So der Bundesrat.

Ich bin mit dieser Einschätzung des Bundesrates zu hundert Prozent einverstanden. Man könnte sagen: So weit, so gut. Aber der Bundesrat verschweigt natürlich den direkten Zusammenhang der Initiative mit dem neuen Stationierungskonzept der Luftwaffe. Die Gebirgsflugplätze Meiringen und Sion wurden mit grossem finanziellen Aufwand ausgebaut, obwohl sie in touristisch sensiblen Regionen liegen. Gleichzeitig wurden die Jets respektive wurde die Berufsstaffel vom bewährten und nicht umstrittenen – ich erwähne das hier ganz deutlich: nicht umstrittenen – Flugplatz Dübendorf abgezogen. Damit ergibt sich eine Konzentration der Luftwaffe in der Gebirgsregion und vor allem in der Westschweiz. Das bedeutet zwangsläufig mehr Flugbewegungen in diesen touristisch sehr sensiblen Regionen. Dass der Flugplatz Meiringen akzeptiert ist und nach wie vor auch akzeptiert würde, zeigt auch das Schreiben des Hotellerievereins Brienz vom 31. Januar 2007, in dem in einem der zehn Forderungspunkte ganz klar zum Ausdruck kommt, dass der Flugplatz Meiringen auf dem Stand des Durchschnitts der letzten fünf Jahre, der Jahre 2001 bis 2005, durchaus eine Alternative sein kann. Ein alternatives Stationierungskonzept, das meiner parlamentarischen Initiative 05.447, «Optimierung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe», zugrunde liegt, würde nicht zu dieser Mehrbelastung in diesen sensiblen Gebieten führen. Es hätte also durchaus Akzeptanz, und es erfüllt auch die militärstrategischen Anforderungen in hohem Mass, die in erster Priorität zu berücksichtigen sind. Ich möchte nicht über meine parlamentarische Initiative sprechen, sie ist auf der Liste der Initiativen von morgen. Allerdings begreife ich nicht ganz, dass deren Behandlung nicht auch mit derjenigen der heutigen Initiative zusammengelegt wurde, weil sie letztlich eine Alternative sein könnte. Bewegungen zu begrenzen heisst allenfalls doch, sie zu reduzieren. Herr Donzé hat es richtig gesagt: Niemand im Berner Oberland, Herr Donzé, niemand ist für die Schliessung des Flugplatzes Meiringen, auch ich nicht – auch unser alternatives Stationierungskonzept will dies nicht, aber es plädiert eigentlich für den Zustand, wie wir ihn vor dem Abzug in Dübendorf hatten.

Herr Büchler, ich kenne Mollis sehr gut! Ich sage Ihnen auch, dass das akzeptiert ist. Nur, wenn man die Jets vom Flugplatz Dübendorf nach Mollis verlegt hätte, dann hätte ich gerne gesehen, was dort passiert wäre – das müssen Sie vergleichen!

Ich bin klar der Meinung, die Initiative sei abzulehnen, klar und eindeutig. Aber stimmen Sie allenfalls meiner morgen traktantierten parlamentarischen Initiative 05.447 zu. Dann haben Sie eine Alternative, und zwar eine gute.

Goll Christine (S, ZH): In der bisherigen Debatte ist von verschiedener Seite betont worden, dass das Verständnis für die betroffene Bevölkerung selbstverständlich vorhanden sei, dass die lärmgeplagte Bevölkerung auch ernst genommen werde. Nun muss ich Ihnen aber sagen: Wer einfach nur behauptet: «Wir haben Verständnis, und wir nehmen euch selbstverständlich ernst, liebe Bürger und Bürgerinnen der Region Brienz/Oberhasli», dann aber nichts macht, muss sich nicht wundern, wenn die Chancen für die An-

nahme einer Volksinitiative wie der vorliegenden gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten steigen.

Die Kommissionssprecherin hat zu Beginn betont, dass der Lärm ja nur unmittelbar neben dem Flughafen zu hören sei. Ich möchte in diesem Zusammenhang meine Interessenbindung offenlegen und kann Ihnen sagen: Ich habe familiäre Verbindungen mit der Region Brienz/Oberhasli; ich habe Familienangehörige, Bekannte, die in dieser Region wohnen; und ich bin auch regelmässig Touristin in der Region Brienz/Oberhasli. Ich kann Ihnen garantieren: Die Lärmbelastung ist unerträglich. Allein beim Start der Jets beträgt die Lärmbelastung im Umkreis von mehr als acht Kilometern rund um den Flughafen Meiringen 100 und zum Teil über 120 Dezibel. Ich kann Ihnen auch versichern, dass ein Grossteil des Schweizer Alpenraums betroffen ist.

Es ist hier von den Kommissionssprechenden erwähnt worden, dass unabhängige Studien bestehen würden, die zeigen würden, dass die Belastung gar nicht so gross sei. Dazu muss ich Ihnen sagen: Ich lade Sie gerne ein – die SiK hat leider einen Augenschein in der Region verweigert –, einmal mit mir zusammen beispielsweise das Freilichtmuseum Ballenberg zu besuchen oder sich auf eine Skitour auf den Wildgärst zu begeben oder einfach einmal die Wanderstrecke zum beliebten Familienausflugziel Muggestutz, das ist eine einfache Wanderung, im Hasliberg mitzumachen. Sie werden feststellen, dass es wirklich nicht nur darum geht, die Sorgen der Bevölkerung ernst zu nehmen, sondern darum, auch tatsächlich etwas gegen diese unerträgliche Lärmbelastung zu tun.

Die einzige Studie, die meines Wissens bisher besteht, ist eine Diplomarbeit von Ernst Kohler mit dem Titel «Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Militärflugplatzes Meiringen in der Alpenregion Brienz/Oberhasli», erstellt im März 2003, und zwar am privaten Management-Institut in St. Gallen. Das sind offenbar diese unabhängigen Studien, die eingangs zitiert wurden. Trotzdem lohnt sich auch die Lektüre dieser Diplomarbeit. Ernst Kohler stellt nämlich in dieser Studie fest, dass genau 1,53 Prozent der Arbeitsplätze in dieser Region in direktem Zusammenhang mit dem Flugplatz Meiringen stehen. Das heisst also: Über 98 Prozent der Arbeitsplätze in dieser Region sind nicht an den Flugplatz Meiringen gebunden. Das heisst konkret auch, dass Sie leicht feststellen können, wenn Sie die Statistiken aus dieser Region anschauen, dass 60 Prozent der Arbeitsplätze im Tourismus angesiedelt sind.

Nun wurde behauptet, diese Lärmbelastungen hätten keine Auswirkungen auf den Tourismus. Aber Tatsache ist: Eine seriöse Abklärung wurde bis jetzt überhaupt nie vorgenommen. Es ist auch sehr einfach, die einheimische Bevölkerung, alle Ferienhausbesitzerinnen und -besitzer oder Hotelbetreiberinnen und -betreiber als Armeegegnerninnen und -gegner zu bezeichnen, nur ist dieses Bild kreuzfalsch.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auf das Postulat 03.3666, «Militärfluglärm in der Region Brienz/Oberhasli», aufmerksam machen, das immer noch hängig ist. Mit diesem Postulat verlange ich eine fundierte Abklärung über die zu erwartenden Auswirkungen auf die Arbeitsplätze der Tourismusregion und vor allem die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung. Wenn der Bundesrat nicht einmal bereit ist, einen solchen Bericht zu erstellen, dann stelle ich infrage, ob es ihm mit den Sorgen der Bevölkerung überhaupt Ernst ist.

Amstutz Adrian (V, BE): Frau Kollegin, Sie haben Ihre Interessenbindung offengelegt. Sind Ihre Ausführungen diesbezüglich vollständig?

Goll Christine (S, ZH): Nein, ich möchte Ihnen gerne noch eine Ergänzung nachliefern, und zwar habe ich im Oktober 2003 bereits eine Anfrage 03.1132, «Meiringen-Hasliberg. Zunahme des Flugbetriebes», eingereicht. Ich habe in dieser Anfrage vom Bundesrat Auskunft darüber verlangt, wie er das mit den Auswirkungen dieser Lärmbelastungen sehe. Ich wollte vom Bundesrat auch genau wissen, was er gegen diese Belastung zu tun gedenke. Ich habe keine Antwort auf

meine Anfrage erhalten. Ich muss Ihnen auch sagen, dass ich diese Anfrage nicht einfach aus eigenem Antrieb gemacht habe, sondern auch deshalb, weil ich diesbezüglich verschiedene Anfragen von betroffenen Leuten aus der Bevölkerung bekommen habe.

Ich möchte Ihnen auch raten – gerade Ihnen, Herr Amstutz –, einen Blick in die Lokalpresse zu werfen, was sich auch für Sie lohnen würde. Wenn Sie beispielsweise die Zeitung «Der Oberhasler» lesen, stellen Sie mit Ernüchterung fest, Herr Amstutz, dass es nicht einfach nur linke oder grüne Kreise sind, dass es nicht nur einfache Leute sind, die als Armeegegner oder Armeegegnerinnen abgestempelt werden können, sondern dass es ein Grossteil der betroffenen Bevölkerung ist, der diesen Lärm nicht erträgt und der sich auch nicht mit leeren Versprechungen und kostenneutralen Lippenbekenntnissen abspeisen lässt.

Triponez Pierre (RL, BE): Ich ersuche Sie, die Volksinitiative «gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten» und auch die Idee der Rückweisung und eines Gegenvorschlages abzulehnen. Die entsprechende Begründung für dieses Nein ist in der Botschaft des Bundesrates vom 13. September 2006 eigentlich nachzulesen. Unsere Regierung kommt dort zum Schluss, dass die operationelle Einsatzbereitschaft der schweizerischen Kampfjets bei einer Annahme dieser Initiative erheblich beeinträchtigt würde und dass – dies ist die Schlüsselaussage der Botschaft – die Schweiz ihre Lufthoheit und damit ihre Souveränität nicht mehr glaubwürdig wahrnehmen könnte. Das bedeutet im Klartext, dass der Initiativtext mit den sicherheits- und verteidigungspolitischen Zielen unseres Landes schlicht und einfach nicht vereinbar ist.

Es ist denn auch folgerichtig, dass die SiK-NR mit einem überzeugenden Stimmenverhältnis von 13 zu 5 ebenfalls die Neinparole beschlossen hat. Neben dem Flugplatz Sitten steht ja vor allem auch der Flugplatz Meiringen im Schussfeld dieser Initiative. Dieser müsste nach dem Willen der Initianten praktisch geschlossen werden, und das wäre meines Erachtens fatal. Sogar Herr Kollege Günter hat in seinem Votum zum Rückweisungsantrag den Text der Initiative – ich zitierte ihn vorhin – als radikal bezeichnet. Ich bin nicht primär ein Sicherheitspolitiker – auch nicht als ehemaliger Flabist, der sich in seiner Militärzeit eher mit dem Abschuss von Kampfjets befasst hat –, sondern ich bin vor allem ein Gewerbler. Als Gewerbedirektor habe auch ich mich zur Ergänzung meiner Meinungsbildung konkret mit dem Handwerker- und Gewerbeverein Oberhasli in Meiringen sowie mit dem Präsidenten der Brienzer KMU, das heisst des Brienzer Gewerbevereins, in Verbindung gesetzt, und zwar, Frau Goll, nicht mit der Verwandtschaft; das ist Basiskontakt. Und ich habe das auch, Herr Widmer, nicht auf Kommissionsspesen getan, sondern ganz persönlich. Meiringen und Brienzen bilden ja so quasi die geografische Umrahmung des Flugplatzes Meiringen.

Und was sagt nun das lokale Gewerbe, das in dieser Region verwurzelt ist, das dort lebt und das dort wirtschaftet? Was sagt das lokale Gewerbe, zu dem auch das Gastgewerbe und die Hotellerie gehören und das mit dem Tourismus letztlich sehr stark verbunden ist? Das lokale Gewerbe steht in seiner klaren Mehrheit auch aus wirtschaftlichen Überlegungen voll und ganz für den Betrieb des Flughafens Meiringen ein, auch das muss hier gesagt werden, und das muss Herrn Lang auch nach Zug mitgegeben werden, damit die das dort auch hören. Das lokale Gewerbe ist sich nämlich bewusst, dass der Flugplatz Meiringen heute ganz genau 215 hochqualifizierte Arbeitsplätze direkt für die Region anbietet und dass der Flugplatz jetzt 25 Lehrstellen mit attraktiven Berufen für junge Leute anbietet, die sonst kaum einen Ausbildungsplatz finden würden – jedenfalls nicht in der Region.

Das lokale Gewerbe ist sich auch bewusst, dass der Detailhandel – das sind dann eben die indirekten Gewinne, Frau Goll –, die Metzger, die Bäcker usw., pro WK einen Umsatz von 300 000 bis 500 000 Franken erzielt und dass auch die lokalen Restaurants, die Hotels und die anderen touristischen Anlagen vom Flugplatz Meiringen zumindest indirekt

profitieren. Das lokale Gewerbe ist sich ferner bewusst, dass für das Gewerbe insgesamt jährlich nachhaltige Aufträge im zwei- bis dreistelligen Millionenbereich resultieren. Das ist für eine kleine Region auch sehr wichtig.

Gesamthaft möchte ich hier klar feststellen, dass das lokale Gewerbe in der grossen Mehrheit voll und ganz hinter dem Flugplatz Meiringen steht und diesen nicht missen möchte. Das ist dann vielleicht die schweigende Mehrheit, Frau Kollegin Goll. Es sind also nicht nur sicherheitspolitische Überlegungen, sondern handfeste gewerbliche und letztlich auch touristische Überlegungen, die als Gründe für ein klares Nein zu dieser Initiative zu werten sind.

Ich empfehle Ihnen auch als Gewerbler, diese Volksinitiative abzulehnen.

Amstutz Adrian (V, BE): Frau Goll hat in ihrem Referat hier geflissentlich etwas verschwiegen, was im Prinzip zur Interessenbindung gehört. Auch auf meine Frage hin ist diese Information nicht abgegeben worden, sondern es sind persönliche Anfeindungen deponiert worden. Daher gebe ich hiermit bekannt, dass Frau Goll in dieser Gegend ein Ferienlogis besitzt.

Schluer Ulrich (V, ZH): Wer den Initiativtext liest, muss zunächst einmal feststellen, dass es weder um eine «Lex Meiringen» noch um eine «Lex Oberhasli» geht. Deshalb sehe ich nicht ein, weshalb ich nach Meiringen reisen muss, um diese Initiative beurteilen zu können.

Die Initiative sagt klipp und klar, dass militärische Übungsflüge zu Friedenszeiten in allen tourismusrelevanten Gebieten zu untersagen seien. Wir haben von unserer Seite aus die Initianten gefragt, welche Gebiete in der Schweiz denn nicht tourismusrelevant seien. Die Antwort sind uns die Initianten schuldig geblieben. Deshalb müssen wir einfach Folgendes feststellen: Es geht um eine Initiative, die militärische Übungsflüge in der ganzen Schweiz betrifft. Da kann ich die Lärmfrage beurteilen, da ich in der Nähe anderer Flughäfen wohne, bei denen mir die Lärmimmissionen durchaus bekannt sind.

Ich möchte hier betonen, dass sich die SiK die Beratung der Initiative nicht leicht gemacht hat. Wir haben ein langes Hearing veranstaltet. Die Initianten konnten sich des Langen und Breiten äussern. Aber wie haben sie sich geäussert? Ich habe selten in so kurzer Zeit so viel Skurriles gehört wie in diesem Hearing. Es wurde uns gesagt, im Berner Oberland würden sich die Gehörschäden häufen. Die Frage, ob das mit Zahlenmaterial untermauert werden könne, wurde nicht beantwortet. Es wurde behauptet, es sei den Initianten verwehrt worden, kompetente Experten beizuziehen. Die Frage, welcher der Experten, die von den Initianten erwähnt wurden, nicht ans anberaumte Hearing zugelassen worden sei, blieb unbeantwortet. Es wurde einfach so in den Tag hinaus behauptet. Es wurde ferner behauptet, das Berner Oberland erleide deutliche Einbrüche in Bezug auf Übernachtungszahlen, in Bezug auf den Tourismus. Die Frage, ob das belegt werden könne, blieb unbeantwortet. Dafür hat man uns etwas anderes geboten: Es wurde allen Ernstes behauptet, aller Käse, der in der Region um Meiringen produziert werde, habe Kerosingeruch. Die Frage, ob man uns ein Muster liefern könne, damit wir das testen könnten, blieb ebenfalls unbeantwortet.

Dazu ist festzuhalten: Wenn jemand den Anspruch erhebt, eine Kommission für einen Gegenvorschlag gewinnen zu wollen, darf man von diesem Jemand erwarten, dass er einigermaßen seriös informiert ist und Informationen anbietet, mit denen man etwas anfangen kann. Das war im erwähnten Hearing gewiss nicht der Fall.

Es geht also um ein Einsatzverbot der Flugwaffe in Friedenszeiten. Heisst das, dass man die Flugwaffe in Kriegszeiten trotzdem noch einsetzen will? Dass man dann eine Flugwaffe einsetzen will, die im eigenen Land nie üben konnte? Man könne, wurde im Hearing beigefügt, ja allenfalls in Frankreich üben. Ja, haben Sie den Eindruck, wenn wir Schweizer zu den Franzosen üben gehen und sagen: «Nehmt bitte zur Kenntnis, dass uns unser Tourismus zu lieb

ist, sodass wir lieber über eurem Tourismus Trainingsflüge durchführen», dass die Franzosen dann sagen: «Ja selbstverständlich, unsere Touristen haben Freude an solchen Übungen»?

Gehen Sie endlich auf den Kern der Initiative! Der Kern der Initiative ist: Haben wir eine Flugwaffe, die in Friedenszeiten in dem Gelände üben kann, in dem sie im Ernstfall auch eingesetzt werden muss? Das ist die Frage, und die gilt es zu beantworten.

Geht es, muss man sich fragen, hier eigentlich tatsächlich bloss um eine Initiative? Geht es nicht vielmehr um einen Auftrag, den dieses Parlament im Rahmen der Sicherung des Landes noch ernst nimmt – ja oder nein?

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen Ablehnung der Initiative.

Teuscher Franziska (G, BE): Ich gehe davon aus, dass Sie nicht erstaunt sind, dass ich mich als Bernerin und als Vertreterin der Grünen Partei auch noch zu dieser Volksinitiative äussere. Ich unterstütze klar die Ziele dieser Initiative.

Es wurde bisher in der Debatte oft gesagt, Zahlen würden fehlen oder Zahlen würden belegen, dass diese Initiative in die falsche Richtung gehe. Ich brauche für die Beurteilung dieser Initiative keine grossen Zahlen; ich brauche in erster Linie den gesunden Menschenverstand. Der gesunde Menschenverstand zeigt uns doch klar, dass ein Tourismusgebiet durch Kampfjetlärm stark beeinträchtigt wird. Das Volkswirtschaftsdepartement hat in den letzten Tagen die Botschaft über die Standortförderung 2008–2011 vorgelegt. Darin werden auch für die Organisation Schweiz Tourismus 186 Millionen Franken für Tourismuswerbung vorgesehen. Diese Organisation macht in der ganzen Welt Reklame für die Region Brienz/Meiringen/Hasliberg. Die Region wird als Alpenparadies für Familien, Wanderer und Naturfreunde angepriesen. Jetzt kommt das Verteidigungsdepartement, macht ein paar Striche hier, ein paar Restrukturierungen da. Als Folge all dieser Operationen stationiert man eine Staffel von F/A-18-Kampffjets auf dem Flughafen von Unterbach-Meiringen, mitten in einem Wohngebiet, mitten in einer Ferienregion. Dieser Jet ist das lärmintensivste Flugzeug auf der Welt. Wenn diese Jets abheben, hört sich das für den Touristen an, als ob in diesen von hohen Bergketten gesäumten, engen und stark besiedelten Tälern eine militärische Grossübung ausgebrochen sei. Für die ständige Bevölkerung sind diese Kampffjets nicht zumutbar. Sie haben eine starke Verminderung der Lebensqualität zur Folge, sie führen zu gesundheitlichen Schäden, und sie sind mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden.

Herr Büchler hat vorhin die Frage aufgeworfen, was gefährlicher sei, ein Angriff aus der Luft oder ein Angriff vom Boden. Ich möchte Ihnen sagen, Herr Büchler: Genau hier unterscheiden sich eben das Engagement der CVP für den Umweltschutz und das Engagement der Grünen für den Umweltschutz. Für die Grünen ist ganz klar: Ökologie und F/A-18-Kampfflieger sind nicht miteinander zu vereinbaren. Sie müssen auch bei dieser Frage Farbe bekennen; da wird sich dann herausstellen, ob Sie eben auch hier grün sind.

Die Region Meiringen ist seit dreissig Jahren durch intensiven Militärfluglärm bestraft. Schon die Tiger waren für diese Region eine grosse Belastung. Die Bevölkerung hat sie aber mehr oder weniger geduldet. Die F/A-18 sind aber mehr als doppelt so laut. Sie dürften in einem so engen Tal eigentlich gar nicht starten und landen. Wenn so ein F/A-18-Flieger losbraust, dann klirren die Fenster, dann weinen die Kinder, dann geht man besser ins Haus. Wir haben diese Flugzeuge nicht gekauft, damit das VBS dann Teile der Bevölkerung gesundheitlich schädigt und ihnen die Lebensgrundlagen entzieht.

Am Tourismusgeschäft hängt in Brienz, Meiringen und im Hasliberg mehr als jeder zweite Brotkorb. Tourismus und F/A-18-Kampffjets passen nicht zusammen; daran gibt es nichts zu rütteln. Wenn diese Flieger weiterhin von Unterbach abheben, muss diese Region mit erheblichen Einbrüchen der Übernachtungszahlen rechnen. Auch diese Region steht im Wettstreit mit anderen Regionen in der Schweiz, mit anderen Regionen im Alpengebiet, mit anderen Regionen in

ganz Europa. Da ist es doch klar, dass ein Gebiet, das so stark mit Fliegerlärm belastet ist, auf längere Zeit keine Chance hat.

Die Region hat sich in den vergangenen Monaten intensiv bemüht, mit dem VBS Lösungen zu finden. Aber das VBS hat sich aus der Sicht vieler Bewohner und Bewohnerinnen relativ arrogant zu ihren Fragen geäussert. Wenn wir also unsere Alpenregion als Naturparadies erhalten wollen und wenn wir sie auch als Wohngebiet erhalten wollen, dann müssen wir diese Initiative zur Annahme empfehlen.

Donzé Walter (E, BE): Liebe Kollegin Teuscher, Sie haben gesagt, die Schweizer Armee komme und stationiere die Kampffjets mitten ins Wohn- und ins Tourismusgebiet. Haben Sie vergessen, dass in Meiringen und in Interlaken während Jahrzehnten Hunter gestartet und gelandet sind, die wesentlich längere Flugzeiten hatten als die heutigen Flugzeuge?

Teuscher Franziska (G, BE): Nein, das habe ich nicht vergessen, Herr Donzé, ich habe das sogar in meinem Votum erwähnt. Ich habe gesagt, die Bevölkerung habe die Tiger akzeptiert. Aber man kann nicht einer Bevölkerung immer wieder etwas Zusätzliches vor die Nase oder ins Gebiet setzen, und die F/A-18-Flieger sind nun einmal extrem viel lärmiger als alles, was bisher dagewesen ist. Zum anderen bin ich der Meinung, dass man die Bevölkerung, die bereits bis anhin lärmgeplagt gewesen ist, nicht zusätzlichem Lärm aussetzen sollte.

Amstutz Adrian (V, BE): Sie wissen ja, die Initiative will in touristisch genutzten Erholungsgebieten in Friedenszeiten keine militärischen Übungen mit Kampffjets mehr zulassen. Nennen Sie mir zwei Perimeter, also Gebiete, in denen noch Übungen durchgeführt werden könnten! Wo konkret würde die Initiative in der Schweiz also nicht greifen? In Basel, Zürich oder wo auch immer?

Teuscher Franziska (G, BE): Ich bin nicht Militärexpertin. Die Frage, wie man Ihr Problem lösen könnte, müssen Sie eher Bundesrat Schmid stellen. Ich halte mich da ans Votum von Frau Haller. Frau Haller kam in Bezug auf die Initiative zwar zu einem anderen Schluss als ich, aber sie sagte, es würde ja in dieser Hinsicht bereits sehr viel auf Monitoren gemacht. Ich bin davon überzeugt, die Schweizer Luftwaffe könnte den grössten Teil ihrer Übungen auf Monitoren durchführen. Herr Amstutz, ich muss Ihnen noch etwas sagen: Ich persönlich schätze die Gefahr eines militärischen Angriffs auf die Schweiz als nicht sehr hoch ein. Wo ich die Gefahr als viel grösser anschau, ist in der ganzen Frage der Klimaerwärmung. Wenn wir da auch etwas machen wollen, dann sorgen wir dafür, dass die Kampfflugzeuge möglichst wenig starten.

Vollmer Peter (S, BE): Wenn es bei einer Initiative oder einem Geschäft um Militärfragen geht, fühle ich mich immer um etwa zwanzig Jahre zurückversetzt. Ich habe fast den Eindruck, dass sehr viele der Redner, die heute mit ihren Argumenten die Armee verteidigt haben, dieser Initiative eigentlich Pate gestanden haben. Denn die Initiative ist tatsächlich schlecht. Das wurde hier mehrmals erwähnt. Diese Initiative ist zu unpräzise. Sie hat effektiv eine Wirkung, die wir nicht wollen, wenn wir eben die Armee, wie sie heute existiert – auch wenn wir sie persönlich als ein bisschen zu gross einschätzen –, nicht gefährden wollen.

Aber es geht eben gar nicht darum, dass wir uns jetzt hier mit Argumenten für oder gegen die Initiative bekämpfen. Diese Auseinandersetzung ist mir viel, viel zu billig. Der Initiativtext ist schlecht, und mit Gegenargumenten gegen diese Initiative loszuziehen ist wirklich keine Kunst. Im Kern geht es hier um etwas anderes. Im Kern geht es um einen objektiven Konflikt – den können Sie nicht wegdiskutieren – zwischen touristischen Bedürfnissen und den Bedürfnissen und Interessen der Armee im Bereiche der Flugzeuge. Das ist ein objektiver Konflikt. Diesen Konflikt muss man angehen.

Ich muss Ihnen auch sagen, dass die Frage des Lärms heute eben eine andere Bedeutung hat, als das vor zehn, zwanzig oder dreissig Jahren der Fall war. Dazu könnte uns vielleicht unser Präventivmediziner, Herr Gutzwiller, etwas sagen: über diese Problematik des Lärms heute, dass wir heute in einer verlärmten Gesellschaft leben, dass wir heute sehr viele Probleme mit Leuten haben, weil wir überall überdurchschnittlich laute Lärmquellen und eine enorme Lärmbelastung haben. Es ist deshalb aus verschiedenen Gründen richtig, dass wir die Probleme im Zusammenhang mit dem Lärm heute anders angehen müssen, als wir das vor zwanzig oder dreissig Jahren getan haben. Wenn man damals von der Armee gesprochen hat, hat man sozusagen eine Achtungstellung eingenommen und dann alles bewilligt.

Es geht hier ja darum, ob wir diesen Interessenkonflikt anerkennen und ob wir bereit sind, für diesen Interessenkonflikt konstruktive – ich betone es: konstruktive – Lösungen zu suchen, bei denen sowohl die Bedürfnisse des Tourismus wie auch die Bedürfnisse der Armee mit ihren Flugzeugen unter einen Hut gebracht werden können. Was ist das Instrument für eine solche konstruktive Lösung? Das Instrument für eine solche konstruktive Lösung ist ein Gegenvorschlag. Ich verstehe nicht, ich verstehe schlicht nicht, weshalb man sich so gegen diesen Gegenvorschlag wehrt; vonseiten der Gegner war ja quasi kein Argument gegen den Gegenvorschlag zu hören, sie haben nur die Initiative bekämpft. Mit dem Gegenvorschlag hätten wir die Möglichkeit, hier auch aus Sicht des VBS konstruktive Vorgaben zu machen, damit dieser Interessenkonflikt auch angegangen werden kann. Ich bedauere es, dass man nicht Hand bietet, um diese Probleme so anzugehen. Dann hätten wir nämlich die ganze Diskussion, die wir mit der Bevölkerung auf einem in dieser Frage wahrscheinlich sehr schwierigen Terrain führen müssten, vom Tisch; wir hätten einen guten, gemeinsamen Vorschlag.

Ich möchte deshalb vom Chef des VBS, der in diesen Fragen schon vor einigen Jahren in seinem Departement einen positiven Kulturwandel eingeläutet hat, wissen, ob es – um diesen Interessenkonflikten begegnen zu können – nicht noch Möglichkeiten mit gewissen Zielvorstellungen gäbe, die man auch in der Verfassung verankern könnte. Das wäre die Antwort! Aber für diese Antwort und für diese konstruktive Lösung braucht es eben mehr an Überlegungen als das, was wir heute gehört haben in Bezug auf die Achtungstellung, die immer noch vor der Armee eingenommen worden ist, und in Bezug auf einen falsch geführten Konflikt zwischen dem Tourismus und den Bedürfnissen der Armee.

Ich plädiere hier für den Gegenvorschlag. Mit dem Gegenvorschlag hätten wir hier eine Lösung anstatt einer Frontstellung aufgebaut, die uns in der Volksabstimmung wahrscheinlich insgesamt wieder weit zurückwerfen wird.

Schmid Samuel, Bundesrat: Ich beantrage Ihnen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen, d. h., den Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission gutzuheissen.

Vorweg erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, dass die Initiative – das anerkenne ich – ein Phänomen aufnimmt und behandelt, das uns in vielen Lebensbereichen beschäftigt; das ist bei allen Lärmproblemen so. Daher haben mein Departement und auch der Bundesrat die Problematik insgesamt immer ernst genommen. Ich bitte Sie, daran zu denken, was wir in den letzten Jahren mit verschiedenen Schutzvorschriften für den Lärmschutz, das heisst gegen den Lärm, getan haben; gegen den Lärm an der Quelle, dann aber auch gegen die Auswirkungen gegenüber Direktbetroffenen, gegenüber unserer Umwelt und den Regionen. Es gibt, um das auch gleich vorweg zu sagen, keine spezielle Lärmschutzvorschrift für die Armee. Wir unterliegen den gleichen Bestimmungen wie die zivilen Institutionen. Von daher gibt es keinen Unterschied. Ich weiss nicht, woher die verschiedenen Voten kommen, die davon ausgehen, dass wir da irgendeinen Bonus hätten. – Das zum Grundsätzlichen.

Ein Zweites – das kam zu kurz, ich danke Herrn Schlüer, der darauf hingewiesen hat –: Letztlich geht es auch darum zu entscheiden, wie weit wir noch eine einsatzfähige Luftwaffe haben wollen. Dass zu unserer Neutralität eine spezielle Befähigung gehört, den Luftpolizeidienst mit Jets wahrzunehmen, dürfte hier kaum noch lange zu erörtern sein. Wer aber die Trainingsmöglichkeiten im eigenen Land – das immerhin eine Topografie aufweist, wie sie nicht sehr viele andere Länder haben – auf eine Weise beschränken will, die Echteinsätze und echte Übungen kaum mehr ermöglicht, der sät am Ast, an dem das Prinzip der Kampfkraft der Luftwaffe hängt. Deshalb haben wir zwar eine Lärmkomponente, aber auch eine Schutzkomponente zu diskutieren.

Zum Dritten: Ich habe es etwas vermisst, dass Sie bemerken, dass Sie all das, was Sie jetzt fokussiert auf Meiringen einsparen wollten, gleichzeitig anderen Regionen der Schweiz mehr zumuten. Es ist ja nicht so, dass dann, wenn hüben und drüben gesagt wird: «Wir sind nicht für die Abschaffung der Luftwaffe», davon ausgegangen wird, dass sie üben können muss. Aber wenn Sie sich jetzt auf einen Ort festlegen, dann dulden Sie mit anderen Worten, ohne den entsprechenden Gedanken auch für andere gelten zu lassen, eine Mehrbelastung in Sion, Payerne oder – worauf von Herrn Binder hingewiesen wurde – in Dübendorf.

Der Bundesrat hat hier eine etwas grössere Distanz zum Dossier zu wahren. Wir haben uns nicht nur allein auf den eigentlichen Entstehungsort der Initiative zu konzentrieren. Deshalb bitte ich Sie, sich Ihr Urteil mit einiger Distanz zu sehr vielem, was jetzt da aufgetischt und gesagt wurde, zu bilden. Dieser Verdrängungseffekt löst das Problem nicht.

Zum Vorgehen: Ich weise es zurück, wenn behauptet wird, das VBS habe bisher arrogant und ohne Verständnis für die Bevölkerung reagiert. Ich habe seinerzeit den Initianten sogar einen Brief geschrieben und gesagt, sie sollten mir sagen, was sie unter einem Gegenvorschlag verstehen würden. Was dann kam, bildete allerdings nicht die Grundlage, die ich brauche, um überhaupt über einen Gegenvorschlag sprechen zu können.

Das eine war eine Eingabe des Hoteliervereins Brienz, und das andere war eine Eingabe aus Sion, in welcher unter anderem zu lesen ist: «L'aérodrome de guerre de Sion est une aberration que l'armée n'a que trop tardé à corriger.» Wer sich derart gegen die Basis für einen Gegenvorschlag stellt, dem halte ich meine feinere Klinge entgegen. Deshalb habe ich die Politik weiterverfolgt, die wir schon vorher eingeschlagen hatten, nämlich gestützt auf das Standortkonzept, das eine Folge der neuen Armee ist und nicht ein Versäumnis aus einem vergangenen Jahrzehnt, jetzt einen Sachplan aufzulegen, der auf entsprechenden Lärmmessungen basiert. Diese Lärmmessungen finden übrigens in der gesamten Schweiz Verwendung und werden von entsprechenden Spezialisten ausgeführt. Ich habe zusätzlich zugesagt, in zweifelsfreien Fällen Bauschutzmassnahmen vor einer allfälligen Beendigung all dieser Verfahren zu verfügen und die entsprechenden Investitionen zu veranlassen. Mit anderen Worten: Ich lege mich nicht auf den Rechtsstandpunkt fest, wonach alle diese Verfahren bis zum Ende, also bis zum Eintritt der Rechtskraft, durchzuziehen wären und ich erst danach tätig würde, um beispielsweise bei klaren Fällen auch entsprechende Schutzmassnahmen zu treffen, sondern ich werde das vorher tun.

Wer angesichts dieser Politik von Arroganz und Missachtung der Bevölkerung spricht, hat sich zumindest nicht mit den gewählten Behördenvertreterinnen und -vertretern dieser Region getroffen, mit denen ich zusammengekommen bin und mit denen wir ein sehr gutes und selbstverständlich durchaus kritisches Einvernehmen hatten und mit denen wir diese weiteren Schritte auch besprochen haben. Das ist nicht unter Druck der Initiative passiert, sondern dieses Verfahren läuft seit einiger Zeit. Ende 2006 wurden rund um Meiringen Lärmstationen aufgestellt; die Bevölkerung und die Behörden werden entsprechend informiert.

Wenn ich, um auf weitere Einzelfragen einzugehen, von diesen Kriegsflugplätzen spreche, muss ich doch festhalten,

dass Payerne rund dreimal mehr Bewegungen hat als Meiringen und dass der am wenigsten belegte Flughafen Sion ist. Wenn wir die Bewegungen bis ins Jahr 2010 hochrechnen, zeigt sich, dass sich in Meiringen die Zahl der Bewegungen von rund 4600 im Jahre 2006 auf etwa 5000 erhöhen wird, dass sich in Payerne die Zahl der Bewegungen von Kampffjets von etwa 11 000 auf etwa 14 000 erhöhen dürfte und dass die Zahl der Bewegungen in Sion von etwa 5000 auf etwa 4400 sinken dürfte. Mit anderen Worten: Es ist ein leichtes Ansteigen zu erwarten respektive eine Stabilisierung dessen, was wir heute haben.

Wenn Sie von der Belastung insgesamt sprechen, erinnere ich daran, dass wir vor etwa zwanzig Jahren noch gegen 400 Kampfflugzeuge hatten, und im Moment sind es noch 88. Es ist so, dass der F/A-18 lärmintensiver ist als ein anderer Jet. Allerdings ist die Lösung, wie sie teilweise vorgeschlagen wird, nämlich nicht mehr mit Nachbrennern zu starten, eben nicht die Lösung, die man sich vorstellt. Herr Lang hat an sich die richtige Definition gegeben, aber er hat den Schluss daraus nicht gezogen: Wenn Sie sagen, dank Nachbrennern seien diese Maschinen früher in der Luft, heisst das auch, dass die Lärmbelastung früher sinkt. Wenn sie den Nachbrenner nicht einschalten, dann heisst das, dass sie einen kleineren Steigungswinkel haben, aber dass eine grössere Fläche beschallt wird. Mit anderen Worten: Die Zahl der Betroffenen ist wesentlich grösser, als wenn Sie das sicherere Verfahren wählen. Deshalb ist es für mich auch ausser Zweifel, dass sich dort – ich spreche jetzt von Meiringen, aber das gilt auch für andere Orte – unmittelbar um den Flugplatz bei einer Reihe von Liegenschaften spezielle Massnahmen aufdrängen werden.

Ich bitte Sie also aus diesen sachlichen Gründen, auch in Respekt vor dem, was geplant ist, was nicht nur angedacht ist, sondern was an Massnahmen läuft, hier der Mehrheit Ihrer Kommission zuzustimmen.

Ich komme noch zum Gegenvorschlag: Der Gegenvorschlag – Herr Vollmer, ich habe Ihnen gut zugehört und Ihre Bemerkung durchaus als mögliche Brücke verstanden – hat von vornherein das Problem, dass an diesen drei Orten nicht identische Probleme anzugehen sind. Deshalb ist meine Philosophie eine andere: Ich habe mich punktuell auf die Gegend bezogen; ich werde gleiche Gespräche auch in anderen Regionen führen. Bezogen auf die Gegend habe ich dort das vorzukehren, was den Leuten dient, und nicht irgendeinen gemeinsamen Nenner zu suchen, der dann eine mittlere Unzufriedenheit zurücklässt. Die Gesetzgebung respektive die Verordnung, die gemacht werden müsste, bringt Ihnen hier die Qualität und den Feinschliff nicht, hingegen sollen das die spezifischen Massnahmen bringen. Es soll auch – so habe ich das zumindest in Meiringen vorgeschlagen – eine kleine Gruppe von Verantwortlichen aus Behörden sowie Vertretern von Betroffenen und des VBS diesen Betrieb verfolgen und begleiten können. Denn nicht jedes Jahr ist die Zeit, in der die Piste zu reparieren ist, genau der September oder der Oktober. Auch da sind allenfalls Verschiebungen sinnvoll. Nicht jedes Jahr kann von vornherein fixiert werden, wie diese Belegungen stattfinden sollen. Es kann durchaus von Interesse sein, dass man hier differenzierter vorgeht. Das wollen wir durch einen Modus Vivendi erreichen, wie wir ihn eigentlich während Jahrzehnten gepflegt haben. Auch das gute Einvernehmen – das muss ich jetzt zugunsten der Betroffenen beim Flugplatz Meiringen sagen, wenn schon immer von diesem gesprochen wird – zwischen Gemeinden, Flugplatz und Betreiber ist mir von sämtlichen Vertretern, inklusive der Regierungsstatthalterin, bestätigt worden. Es ist also nicht so, dass man hier im Streit läge oder nicht miteinander sprechen könnte.

Aus diesen Gründen halte ich auch einen indirekten Gegenvorschlag, der dann Flugverbote für einzelne Monate oder einen einzelnen Verzicht auf den Einsatz von Nachbrennern enthält, für untauglich, weil das eine viel zu grobe Massnahme ist, um eigentlich der Situation gerecht zu werden. Ich möchte noch wissen, was das Gebiet Meiringen oder überhaupt das Gebiet Brienersee sagen würde, wenn wir in Meiringen generell nicht mehr mit Nachbren-

nern starten würden: Die Lärmzunahme in diesem Gebiet wäre mehr als nur deutlich. Deshalb kann nicht die Regel von hier auch eine Regel von anderen sein; deshalb scheint mir auch diese Massnahme untauglich und ist abzulehnen.

Ich bitte Sie aus all diesen Gründen, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und Volk und Ständen die Ablehnung der Initiative zu beantragen.

Günter Paul (S, BE): Herr Bundesrat, das Ziel des Gegenvorschlages ist der Rückzug der Initiative. Wir halten dieses Ziel für erreichbar.

Zur Frage: Sie haben vorhin vom Nachbrenner gesprochen: Wissen Sie, dass in Payerne – im Gegensatz zu Meiringen – in der Regel ohne Nachbrenner gestartet wird?

Schmid Samuel, Bundesrat: Das weiss ich durchaus. Aber wissen Sie, dass zum einen in Payerne die Piste wesentlich länger ist und wir dort, wegen der längeren Piste, nicht die gleichen Sicherheitsmassnahmen zu treffen haben und dass wir zum anderen auch nicht gerade in Tourismusgebiete fliegen, wie es hier immer wieder beschrieben wird? Mit anderen Worten: Man ist hier, wie auch in Sion, sehr wohl daran interessiert, dass die Maschinen sehr schnell an Höhe gewinnen – zum Schutz der Bevölkerung, Herr Günter.

Humbel Näf Ruth (C, AG), für die Kommission: Zuerst noch ein Wort zu den Ausführungen von Frau Goll. Wenn man verwandtschaftliche Beziehungen offenlegen muss, kann ich darlegen, dass ich auch verwandtschaftliche Beziehungen zu Brienz habe, also die Lärmsituation auch persönlich erfahren habe; ich besitze da allerdings kein Feriendomizil.

1. Ich habe nicht gesagt, dass sich der Lärm auf den Pistenrand oder auf das Pistengebiet begrenzt, sondern ich habe da Bezug genommen auf den Einsatz des Nachbrenners. Da ist der Lärm während der Startphase auf der Piste eben stärker, dafür können die Flugbewegungen um zirka einen Drittel reduziert werden, weil die Flugübungszeit durch den Zusatztank verlängert werden kann.

2. Ich habe mich bezogen auf zwei aktuelle Studien vom Februar 2007 bezüglich der Bodenpreisentwicklung wie auch bezüglich der Entwicklung der touristischen Frequenzen. Die Bodenpreise haben sich nachweislich nicht reduziert, und was die touristischen Frequenzen betrifft, sind diese jenen vergleichbarer Regionen gleichzusetzen.

Es ist richtig, dass aus Ballenberg Reklamationen kommen. Wenn ich nach Ballenberg komme und mich etwa zwei, drei oder vier Jahrhunderte zurückversetzen möchte, bin ich auch nicht begeistert über die Jets, die über meinen Kopf fliegen. Zugleich werden jedoch die speziellen Events, die eben gerade durch diesen Flugplatz organisiert werden und Tausende bis Zehntausende von Touristinnen und Touristen anziehen, ignoriert. Es gibt also auch einen touristischen Nutzen dieser Anlage.

Frau Teuscher, Sie haben kritisiert, dass Meiringen für einen Flugplatz eben absolut nicht geeignet sei. Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass sich die Luftwaffe mit dem Standortkonzept der Armee auf die drei Flugplätze Payerne, Meiringen und Sion konzentriert hat. Das VBS stand immer in Kontakt mit den Kantonen, auch mit den betreffenden Gemeinden; keine Gemeinde hat sich gegen diesen Flugplatz ausgesprochen. Es gibt überdies auch Regionen, die ihren Flugplatz gegen den Willen der Gemeinden schliessen mussten.

Herr Vollmer hat ausgeführt, dass er sich um zwanzig Jahre zurückversetzt fühle. Ich war damals noch nicht dabei; aber in Meiringen gab es damals 10 700 Kampffjetbewegungen. Wir haben also mittlerweile eine Reduktion um mehr als die Hälfte. Wie wir von Herrn Bundesrat Schmid gehört haben, wird bis 2010 im Maximum knapp die Hälfte davon erreicht werden.

Herr Widmer hat uns einen Gegenvorschlag gemacht, in Form von realistischen Lärmmessmethoden, Gleichstellung

der zivilen und militärischen Luftfahrt und verbindlicher Einschränkung des Luftverkehrs. Im Verhältnis zur zivilen Luftfahrt sind natürlich die Flugzeiten von 8 bis 12 Uhr und 13 bis 17 Uhr relativ eingeschränkt. Wenn Sie unter einer Schneise des zivilen Luftverkehrs wohnen, dann sind die Lärmimmissionen viel penetranter. Ich möchte nicht die zivile gegen die militärische Luftfahrt ausspielen, aber man muss hier auch die Relationen sehen.

Herr Widmer hat gesagt, dass Politik die Kunst des Möglichen sei. Aber Unmögliches kann man nicht möglich machen. Militärjets werden immer Lärm machen, sie werden nur dann still sein, wenn sie stillstehen. Das verlangt die Initiative eigentlich wörtlich, wenn man auch beachtet, woher die Unterschriften kommen. Sie stammen grösstenteils aus den Agglomerationen, aus den Städten; sie haben zu dieser hohen Unterschriftenzahl beigetragen.

Das VBS hat – im Sinne der Forderung von Herrn Widmer bezüglich eines Gegenvorschlags – Massnahmen eingeleitet. Der Mehrheit der Kommission scheint es, dass wir nicht das Betriebsreglement eines Flugplatzes in einen Gegenvorschlag fassen können.

Wenn wir weiterhin eine einsatzfähige Luftwaffe wollen, dann müssen wir diese Initiative ablehnen. Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, dies zu tun.

Vaudroz René (RL, VD), pour la commission: Je viens personnellement d'une région touristique de montagne. Je vis du tourisme et je transpire avec ce secteur économique.

Presque tout ce qui a été dit est exact, mais tout de même, je suis surpris par les donneurs de leçons en matière touristique. Il est beau de causer et de ne rien faire, de laisser les mains dans les poches, cet hiver particulièrement, où les employés suisses de ce secteur ont pour beaucoup faim, puisqu'ils n'ont droit ni au chômage ni à l'aide sociale! D'autres régions touristiques retirées ou éloignées des aéroports ne fonctionnent pas bien et ont également des difficultés encore plus grandes que celles de l'Oberland bernois. Si les arguments en faveur de l'initiative étaient corrects, l'économie de ces régions serait florissante.

Selon le mandat constitutionnel, le service de police aérienne doit garantir la sécurité de l'espace aérien en faveur du trafic aérien civil. Le secteur du tourisme a absolument besoin du trafic aérien civil pour amener des touristes et faire survivre les populations de montagne. De plus, s'entraîner complètement à l'étranger, ce n'est pas acceptable: nous ne pouvons pas, moralement, envoyer à l'étranger tout ce qui gêne ou pollue.

En conclusion, en tant que rapporteur, je vous demande de recommander au peuple et aux cantons de rejeter cette initiative.

Präsidentin (Egerszegi-Obrist Christine, Präsidentin): Ich nutze Ihre Präsenz, um Ihnen noch eine Mitteilung zu machen: Wie Sie bereits festgestellt haben, wird heute im Nationalratssaal ein Provisorium einer neuen Beschallungsanlage getestet. Die Testauswertung erfolgt mithilfe eines kleinen Fragebogens, der Ihnen verteilt wurde. Ich möchte Sie darum bitten, den Fragebogen auszufüllen und am Ende der heutigen Sitzung den Weibern abzugeben. Vielen Dank.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Präsidentin (Egerszegi-Obrist Christine, Präsidentin): Wir stimmen zunächst über den Rückweisungsantrag der Minderheit Günter ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 06.073/3818)

Für den Antrag der Minderheit 58 Stimmen

Dagegen 112 Stimmen

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten»

Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «contre le bruit des avions de combat à réaction dans les zones touristiques»

Detaillberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Lang, Günter, John-Calame, Salvi, Widmer)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité

(Lang, Günter, John-Calame, Salvi, Widmer)

.... d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 114 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 51 Stimmen

06.075

Euro 2008. Einsatz der Armee im Assistenzdienst

Euro 2008. Engagement de l'armée en service d'appui

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 13.09.06 (BBl 2006 8179)

Message du Conseil fédéral 13.09.06 (FF 2006 7759)

Ständerat/Conseil des Etats 18.12.06 (Erstrat – Premier Conseil)

Nationalrat/Conseil national 05.03.07 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Lang, John-Calame)

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Lang, John-Calame)

Ne pas entrer en matière

Burkhalter Didier (RL, NE), pour la commission: Le championnat d'Europe de football 2008 aura lieu dans quinze mois sur les terrains austro-suisse, de Genève à Vienne.