

zwar im Hinblick auf die Euro 2008 eine besondere Aktualität habe, dass es aber selbstverständlich nicht darauf beschränkt sei; es handelt sich also nicht um eine Lex Euro 2008.

Eintreten war unbestritten, und inhaltlich haben wir einzig die bereits kurz dargestellte Frage der Anwendung von Waffengewalt im Notfall diskutiert. Unbestritten blieben insbesondere auch die Ausführungen des Bundesrates darüber, dass der Bundesbeschluss nicht dem Staatsvertragsreferendum untersteht; ich kann dazu auf die Seiten 885 und 886 der Botschaft verweisen.

Die SiK beantragt Ihnen einstimmig, dem Entwurf zuzustimmen, das heisst also, das Abkommen zu genehmigen, den Bundesrat zu ermächtigen, es zu ratifizieren, und den entsprechenden Bundesbeschluss nicht dem Staatsvertragsreferendum zu unterstellen.

In diesem Sinne beantrage ich im Auftrag der Kommission Eintreten. In der Detailberatung werde ich mich nicht mehr äussern, es sei denn, es würden Fragen gestellt.

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

Bundesbeschluss über das Abkommen zwischen der Schweiz und Deutschland über die Zusammenarbeit im Bereich der Sicherheit des Luftraums bei Bedrohungen durch zivile Luftfahrzeuge
Arrêté fédéral concernant l'Accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces constituées par des aéronefs civils

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 32 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(0 Enthaltungen)

06.073

**Gegen
Kampffjetlärm
in Tourismusgebieten.
Volksinitiative**

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 13.09.06 (BBI 2006 7629)
Message du Conseil fédéral 13.09.06 (FF 2006 7231)

Nationalrat/Conseil national 05.03.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 20.06.07 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Nationalrat/Conseil national 22.06.07 (Schlussabstimmung – Vote final)

Ständerat/Conseil des Etats 22.06.07 (Schlussabstimmung – Vote final)

Text des Erlasses (BBI 2007 4531)

Texte de l'acte législatif (FF 2007 4301)

Altherr Hans (RL, AR), für die Kommission: Damit sich die Stimmenzähler darauf einstellen können: Für dieses Geschäft benötige ich etwa doppelt so lange wie für das letzte. *(Teilweise Heiterkeit)*

Wir haben heute also als Zweitrat zur Volksinitiative «gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» Stellung zu nehmen. Eintreten ist obligatorisch. Im Erstrat wurde ein Begehren

auf Rückweisung an den Bundesrat zur Erarbeitung eines Gegenvorschlages abgelehnt. Die Initiative selbst empfiehlt der Nationalrat dem Volk mit 114 zu 51 Stimmen zur Ablehnung.

Ihre SiK hat sich an der Sitzung vom 16./17. April 2007 mit der Initiative auseinandergesetzt. Sie hat sich von der gründlichen Arbeit der Schwesterkommission überzeugen können. Nach einigen ergänzenden Fragen und Diskussionen empfiehlt sie Ihnen – um das gleich vorwegzunehmen – mit 9 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung die Ablehnung der Initiative.

Was wollen die Initianten? Beantragt ist ein neuer Artikel 74a in unserer Verfassung unter dem Randtitel «Lärmschutz» mit folgendem Wortlaut: «In touristisch genutzten Erholungsgebieten dürfen in Friedenszeiten keine militärischen Übungen mit Kampffjets durchgeführt werden.» So sympathisch das Anliegen des Lärmschutzes im Allgemeinen und des Lärmschutzes in der Umgebung von Flugfeldern im Besonderen ist, so wenig überzeugt die Formulierung des Begehrens. Die Initianten erklären, dass ihre Initiative nicht gegen die Luftwaffe gerichtet sei. Wenn man sich aber auf einer Schweizerkarte ansieht, wo militärische Übungen mit dem F/A-18 und dem F-5 heute möglich sind, so stellt man fest, dass das nur im Alpengebiet und mit Einschränkungen auch im Jura möglich ist. Über das Mittelland führen zivile Luftstrassen, ebenso auch über den Gotthard. Das Alpengebiet und auch der Jura sind aber klar Erholungsgebiete, und sie werden touristisch genutzt.

Im Falle der Annahme der Initiative wären also Übungen im gesamten Gebiet der Schweiz nicht mehr möglich. Aufs Ausland auszuweichen, das ist leichter gesagt als getan. Es dürften sich kaum Staaten finden, in denen wir mit Schweizer Kampffjets fliegen könnten, ohne Gegenrecht zu gewähren. Zudem – das ist entscheidend – sind das Kennenlernen und die Arbeit mit der Topografie und mit der Meteorologie ein ganz wesentlicher Teil jeder Übung. Schliesslich ist insbesondere immer auch die Zusammenarbeit mit dem Bodenpersonal zu üben. Das alles kann man auch durch Simulatoren nicht vollständig ersetzen.

Im Nationalrat und in Ihrer SiK bestand ein breiter Konsens darüber, dass die Initiative – um es diplomatisch auszudrücken – unglücklich formuliert ist. Sie verfolgt ein legitimes Ziel, die Lärmbekämpfung, jedoch mit untauglichen Mitteln. Die Initianten haben sich in der Anhörung vor der SiK des Nationalrates – wenn ich das Protokoll richtig interpretiere – dahingehend verlauten lassen, dass sie mit dem alten, dem früheren Stationierungskonzept leben könnten. Es führt aber kein realistischer Weg zurück. Dutzende von Millionen Franken an Investitionen wären zumindest teilweise vergeblich gewesen. Mehr als die heutigen drei Flugplätze für Kampffjets in Payerne, Meiringen und Sion zu unterhalten wäre Geldverschwendung. Es würde auch der Tatsache nicht gerecht, dass die Kampffjetflotte in den letzten Jahrzehnten massiv abgebaut worden ist. Ich erinnere Sie daran, dass 1980 noch 447 Flugzeuge in Betrieb waren. In diesem Jahr sind es noch 87, also etwa ein Fünftel. Entsprechend hat auch die Zahl der Flugbewegungen abgenommen.

Wenn Ihnen die Kommission die Ablehnung der Initiative beantragt, so, wie gesagt, keineswegs deshalb, weil ihr der Lärmschutz nicht wichtig wäre. Das Gegenteil ist der Fall. Die Armee hat in diesem Bereich schon sehr viel getan. So werden seit 1995 keine Tiefflüge für den Erdkampf mehr durchgeführt. Auf die Fähigkeit zur taktischen Luftaufklärung und die entsprechenden Flüge ist verzichtet worden. Es werden, wo immer möglich, Simulatoren eingesetzt. Die militärischen Einsatzräume sind reduziert und die Mindestflughöhe ist angehoben worden. Überschallflüge werden nur in über 10 000 Metern über Meer durchgeführt, Nacht- und Tiefflüge im Ausland trainiert. Kampffjets fliegen übungshalber lediglich zwischen halb neun Uhr und siebzehn Uhr in den Trainingsräumen. Die Flugplätze sind zudem über Mittag geschlossen. Nach Möglichkeit starten immer zwei Flugzeuge miteinander, um auch so die Lärmbelastung tief zu halten. Unterhaltsarbeiten an den Flugplätzen werden im Sommer, also in der Haupttourismuszeit, durchgeführt. Es wird auf

Beerdigungen Rücksicht genommen usw. In der Umgebung der Flugplätze Emmen, Meiringen, Payerne und Sion sind zulasten des Bundes auch Schallschutzfenster eingebaut worden.

So eindrucksvoll dieser Katalog ist, so bleibt es natürlich eine Tatsache, dass Lärm stört und dass Kampffjets einen enormen Lärm verursachen. Die Bemühungen der Armee um Lärmreduktionen müssen fortgesetzt werden – und sie werden fortgesetzt. Ein zusätzlicher Simulator wird es ermöglichen, dass auch Verbandseinsätze vermehrt lärmfrei geübt werden können. Der Lärm an der Quelle, am Flugzeug selbst, wird vermutlich nicht mehr deutlich reduziert werden können. Aus verschiedenen Gründen – Sicherheit beim Start, Länge bzw. Kürze der Flugbahnen, schneller Gewinn an Flughöhe – kann auf die lärmintensiven Nachbrenner nicht verzichtet werden. Wo die Lärmemissionen nicht reduziert werden können, sind aber die Lärmimmissionen zu verringern. Die Schallschutzfenster habe ich bereits angesprochen. Eine Schutzzonenplanung ist in Erarbeitung. Sie wird zu zusätzlichen Massnahmen führen, die selbstverständlich vom Bund zu berappen sein werden. Der Vorsteher des VBS hat in diesem Zusammenhang erklärt, derartige Massnahmen in klaren Fällen auch schon vor dem Abschluss dieser Schutzzonenplanung zu bewilligen und zur Finanzierung zu beantragen.

Bei der notwendigen Güterabwägung zwischen der Sicherheit insbesondere des Luftraums auf der einen und der Lärmbelastung auf der anderen Seite kommt die grosse Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission zum Schluss, dass die Sicherheit überwiegt und die Lärmbelastung mit anderen Mitteln reduziert werden muss. Eine Minderheit ist der Ansicht, dass die Initiative in die richtige Richtung zielt und dass sich die Probleme bei der Umsetzung lösen liessen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Initiative dem Stimmvolk zur Ablehnung zu empfehlen.

Gentil Pierre-Alain (S, JU): Comme vient de le dire le rapporteur, le problème est relativement clair. Cette initiative émane de concitoyens excédés par le bruit des avions militaires dans certaines zones, en temps de paix. On peut imaginer que c'est une situation qui présente de fortes analogies avec celle qu'on connaît dans quelques petites localités autour du lac de Zurich pour l'aviation commerciale. Donc, les gens ne sont pas contents; ces avions font du bruit; et le paradoxe est que les personnes mécontentes aient été obligées de déposer une initiative populaire pour se faire entendre.

Comme à chaque fois que nous avons à traiter une initiative populaire, on peut se demander si la modification de la Constitution est le moyen approprié pour régler le problème. A l'évidence, il conviendrait de régler ces questions de bruit et de circulation d'avions, même militaires, dans d'autres textes légaux que la Constitution fédérale.

Si nous en sommes là aujourd'hui, si nous devons nous prononcer sur cette initiative populaire après le Conseil national, si elle doit passer devant le peuple, c'est parce que la discussion entre les auteurs de l'initiative et le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports n'a pas produit des résultats permettant aux auteurs de la retirer.

Alors, on peut partager le point de vue du rapporteur qui a exposé de manière convaincante le fait que l'armée a déjà pris, dans de nombreux endroits, des mesures pour limiter au maximum le bruit de ces exercices. Mais il faut quand même s'étonner, que sur ce point précis, il n'ait pas été possible d'obtenir avec les auteurs de l'initiative des discussions et des accords, alors même qu'ils s'étaient formellement exprimés dans le sens de la conciliation, lors des auditions devant la commission du Conseil national.

Si j'ai déposé la proposition de minorité de recommander au peuple et aux cantons d'accepter l'initiative, ce n'est pas tellement parce que je suis convaincu qu'il faut absolument ancrer dans la Constitution l'interdiction de voler pour l'aviation militaire dans certaines zones, mais parce que je suis pro-

fondément insatisfait par la réponse que donnent le Conseil fédéral et la majorité de la commission à cette initiative.

Lorsqu'on lit l'argumentaire du Conseil fédéral, on a l'impression qu'il se donne, pour combattre l'initiative, un type d'argument qui ressemble à celui qu'il avait utilisé pour combattre l'initiative qui prévoyait la suppression de l'armée. On nous présente cette initiative comme une calamité de grande ampleur pour l'aviation militaire, on nous dit à la page 7249 du message qu'à cause de cette initiative: «la Suisse ne pourrait plus sauvegarder la souveraineté de son espace aérien». Plus loin, on nous dit qu'on va priver notre aviation militaire de secteurs d'entraînement suffisants, que l'aviation militaire ne pourra plus réaliser d'exercices fiables, et enfin, passage obligé bien sûr, on nous annonce que l'adoption de l'initiative entraînera la perte de nombreuses places de travail. Bref, on a l'impression que pour combattre l'initiative, on sort vraiment – et c'est l'occasion de le dire – la grosse artillerie, voire des missiles air-air. Au lieu de discuter avec les auteurs de l'initiative, au lieu de trouver comme on le fait habituellement des solutions de compromis, des règles de comportement, des quotas journaliers et saisonniers, l'armée a décidé de passer en force, elle a décidé qu'elle n'allait pas discuter avec cette minorité d'agités et elle fait planer le spectre de la mise en danger de l'aviation militaire si cette malheureuse initiative est acceptée.

Comme Monsieur Altherr, on peut reconnaître que la formulation de l'initiative n'est pas très heureuse, on peut contester le fait que ses auteurs prétendent régler le problème, qui est un problème d'application et de détails, en modifiant la Constitution. Mais alors, il faut dire qu'il est extrêmement désagréable de constater, du côté du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, la volonté de bloquer le jeu, de ne pas discuter et de faire passer cette affaire comme une atteinte à la sécurité de l'Etat et à la qualité de notre défense, ce qui est tout à fait ridicule et disproportionné.

Alors, si la minorité que je représente vous propose d'accepter l'initiative, ce n'est pas tant que nous pensons que ses auteurs ont raison sur toute la ligne, c'est que nous sommes persuadés que dans ce cas particulier le Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports a tort sur toute la ligne!

Je vous remercie de soutenir la proposition de la minorité.

Schwaller Urs (C, FR): Der Kommissionssprecher hat die Gründe dargelegt, weshalb die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfohlen werden muss. Ich will die Argumente nicht wiederholen und einzig Folgendes herausstreichen: Mit der Schlussabstimmung wird das Parlament nun endlich grünes Licht für die Umsetzung der Armeeorganisation 2008–2011 geben. Die derart angepasste Organisationsstruktur der Armee am Boden ist aber nur dann eine adäquate Antwort auf die neuen Bedrohungsszenarien, wenn wir in diesem Land in der Lage sind, die Lufthoheit in allen Lagen wahrzunehmen. Voraussetzung dafür ist auch, dass wir in der nächsten Legislaturperiode wahrscheinlich rund einen Drittel der 87 Kampffjets, die noch in Betrieb sind, ersetzen und unseren Piloten dann auch die notwendigen Übungsräume belassen.

Die Initiative, dies ist meine Auslegung, schadet den Sicherheitsinteressen der Schweiz und schwächt auch die Mittel für die Gewährleistung einer aktiven Neutralität ganz entscheidend. Die Luftwaffe hat in den letzten Jahren mit Rücksicht auf die Bevölkerung zahlreiche Massnahmen zur Lärmreduktion umgesetzt. Das muss klar gesagt werden, und Herr Altherr hat es in Erinnerung gerufen. Ich könnte höchstens noch anfügen, dass seit 1995 darauf verzichtet wird, nicht weniger als zwölf Flugplätze wie zum Beispiel Ambri, Interlaken, Münster, Raron, Reichenbach, Saanen, San Vittore, Sankt Stefan, Turtmann, Ulrichen – alle auch in touristisch wichtigen Gebieten gelegen – anzufügen.

Die Initiative ist egoistisch und vor allem auch nicht ehrlich, weil sie vorgaukelt, Trainingsflüge und der Fluglärm könnten dann einfach ins Ausland verschoben werden. Es gibt aber keine Sicherheit zum lärmfreien Nulltarif.

Die Initiative ist daher klar zur Ablehnung zu empfehlen, und ich lade Sie ein, dies zu tun.

Jenny This (V, GL): Nur ganz kurz: Die Initiative ist abzulehnen. Die Anliegen der betroffenen Bevölkerung, Herr Bundesrat, müssen aber sehr ernst genommen werden; Herr Altherr hat darauf hingewiesen. Mit Lärmschutzmassnahmen ist dies schwierig – ich weiss das –, mit den Flugzeiten ist es eher möglich. Ich habe manchmal den Eindruck, dass dort die notwendige Sensibilität fehlt.

Ein Verbot, Herr Gentil, kommt aber praktisch der Abschaffung der Luftwaffe gleich. Wo wollen Sie in dieser kleinen Schweiz noch trainieren? Wo auch immer Sie starten, überall tangieren Sie touristische Gebiete. Ihr Gebiet wird touristisch genutzt, meines auch. Überall finden Sie Leute, die finden, ihr Gebiet werde touristisch genutzt. Das geht einen Schritt zu weit.

Aus diesen Gründen müssen wir die Initiative, so sympathisch sie auch daherkommt, leider zur Ablehnung empfehlen.

Schmid Samuel, Bundesrat: Ich beantrage Ihnen ebenfalls die Ablehnung der Initiative, das heisst Zustimmung zu den entsprechenden Anträgen des Bundesrates und der Mehrheit Ihrer Kommission.

Ich muss als Erstes hier schon einiges klarstellen und auch ins richtige Licht rücken. In dieser Volksinitiative wird ein Verbot von militärischen Übungen mit Kampffjets in touristisch genutzten Erholungsgebieten verlangt. Wie schon Herr Gentil sagte – «la formulation de l'initiative n'est pas très heureuse» –, ist die Initiative nicht sehr glücklich formuliert. Aber Verfassungstext ist Verfassungstext! Ich frage Sie: Welcher Kanton in der Schweiz hat kein touristisch genutztes Erholungsgebiet? «Touristisch genutztes Erholungsgebiet» ist ein raumplanerischer Begriff. Sollte man jetzt nur noch in den freien Räumen üben können, wäre das – das muss ich Ihnen sagen – für einen Jetpiloten schlicht nicht machbar, das brauche ich nicht länger auszuführen. Die Volksinitiative hat schon einen fundamentalen Zug; darauf haben sowohl der Kommissionssprecher wie auch Herr Schwaller oder Herr Jenny hingewiesen. Wenn diese Initiative angenommen würde, könnte ich in der Schweiz Kampffjets nicht mehr üben lassen, denn Verfassungstexte sind ernst zu nehmen, irgendwo hat die Interpretation ihre Grenzen. Ich könnte nur noch scharfe Einsätze fliegen lassen, entschuldigen Sie den Ausdruck. Im Krieg wäre es also durchaus möglich zu fliegen – aber nur dann. Jetzt ist die Frage, wann wir diese Situation als gegeben erachten. Also: Aus dem Text ist schlicht nichts rauszuholen.

Ein Zweites, Herr Gentil und Herr Jenny: Ich nehme diese Initianten sehr ernst, obwohl die Initiative «nur» aus dem Raum Meiringen kommt und Meiringen nicht der Flugplatz ist, der am meisten mit Lärm belastet ist. Das habe ich nicht weiter zu kommentieren. Ich nehme die Betroffenheit der Bevölkerung hier durchaus ernst. Ich habe auch versucht, mit den Initianten über einen Gegenvorschlag zu sprechen. Die Antwort, die ich dann erhalten habe, war die Zustellung des Ruhereglementes des Hoteliervereins Brienz. Sie müssen verstehen, dass man hierauf nicht über einen Gegenvorschlag sprechen mag.

Wir haben dann auch die Gemeinde Meiringen; selbst wenn da gelegentlich auch harsche Töne fallen, gibt es dort eine ganze Reihe von Leuten, die es auch verdienen, dass man alles tut, was getan werden kann, um die Lärmbelastung erträglicher zu machen. Ob der Lärm letztlich erträglich ist, bleibt immer ein subjektives Element, und dafür kann ich leider nicht garantieren. Ich war an allen Orten, ich habe dort, wo es Sinn machen könnte, angeboten, die Piste zu verlängern. Wenn die Piste verlängert wird, sind die Piloten weniger schnell gezwungen, mit dem Nachbrenner zu beschleunigen – was ja zusätzlichen Lärm verursacht. Denn der Nachbrenner erlaubt ihnen, früher mehr Energie zu gewinnen, schneller zu werden und mit einem höheren Steigwinkel zu steigen. Dies hat den Nachteil, dass am Boden mehr Lärm verursacht wird; es hat aber den Vorteil, dass die

Grösse der beschallten Zone verringert wird, weil das Flugzeug ab einer gewissen Höhe dann nicht mehr so stark beschallt.

Jetzt gibt es wieder zwei Parteien in diesen Regionen: Die einen, die etwas weiter vom Flugplatz weg wohnen, wünschen einen Start mit Nachbrenner, und diejenigen, die am Flugplatz wohnen, wünschen einen Start ohne Nachbrenner. Sie sehen, ganz so einfach ist die Geschichte nicht. Ich habe das abklären lassen. Ich erkläre auch hier, dass ich bereit bin, eine Pistenverlängerung zu machen. In Payerne hat es keinen Sinn, dort reicht die Pistenlänge aus; in Sion und in Meiringen ist es hingegen denkbar. Ich kann das auch auf eigenem Terrain tun, das kann sofort an die Hand genommen werden. Aber ich kann das nur zusammen mit den Kantonen und auch mit den Gemeinden tun. Denn einfach ins Blaue hinein zu investieren und dann trotzdem das Problem nicht zu lösen, dies ist auch nicht im Interesse der Bevölkerung. Unabhängig vom Inkrafttreten der entsprechenden Lärmschutzparameter habe ich der Bevölkerung Folgendes zugesagt: Dort, wo die Fälle absolut klar sind und es noch nicht getan ist – das trifft insbesondere auf Meiringen zu, teils, glaube ich, auch auf Sion, aber weniger auf Payerne, weil es dort längstens gemacht ist –, werde ich entsprechende bauliche Massnahmen vorziehen. Ich werde dazu nicht den Ablauf des Rechtsprozessweges und den Eintritt der Rechtskraft all dieser Pläne abwarten, sondern ich werde da sofort etwas tun.

Ich bin mit einer speziellen Arbeitsgruppe meines Departementes weiter in Kontakt mit diesen Behörden. Ich stelle auch fest, dass für die Gemeinden und ihre Behörden der Lärm natürlich ein Problem ist. Aber was sie noch viel stärker betrifft – das kommt zumindest in den Diskussionen immer wieder zum Ausdruck –, das sind die Lärmbelastungskurven und die entsprechenden Beschränkungen in Bezug auf die Bauzonen. Ich sage es jetzt etwas salopp und will das niemandem unterstellen: An sich wäre man noch eher geneigt, den Lärm mindestens teilweise in Kauf zu nehmen, als die Bauzonen zu beschränken. Denn dort, wo die Lärmkurven einen Bau nicht mehr erlauben, wird auch die Ausdehnung eines Gemeindegebietes beschränkt.

All diese Details müssen wir besprechen. Ich muss Ihre Aussage zurückweisen, Herr Gentil, dass die Initiative nötig gewesen sei, um das VBS überhaupt an den Tisch zu bringen, um sich Gehör zu verschaffen. Das kann ich so nicht entgegennehmen. Wir waren und sind in Kontakt, und ich bin auch froh über die Organisation in diesen Gebieten, und wir werden weiterhin in Kontakt bleiben, unabhängig davon, ob die Initiative – wie ich es hoffe – abgelehnt wird. Das ändert nichts daran, dass der Betrieb dieser Kampffjet-Flugplätze nur möglich ist, wenn man sich gegenseitig informiert, wenn man versucht, Vertrauen zu schaffen, wenn man die Leute in diese Entscheide mit einbezieht. Das war von Anfang an die Ansicht des VBS; das werden wir so oder so auch tun. Aber bei dieser Vorlage geht es um einiges mehr, und da sind, glaube ich, die Argumente eigentlich ausgetauscht.

Ein Beispiel dafür, mit welchem Detaillierungsgrad wir heute mit diesen Leuten zusammenarbeiten – das sage ich durchaus anerkennend auch an die Adresse der Luftwaffe –: Wenn eine Gemeinde telefoniert und mitteilt, es finde zu diesem oder jenem Zeitpunkt eine Beerdigung statt, dann wird auf dem entsprechenden Flugplatz nicht geflogen. Ich finde das richtig, das soll so sein. Aber dass wir dann halt auch nachts gewisse Flüge durchführen müssen, das ist nicht ganz zu vermeiden.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass die Bevölkerung im Allgemeinen diesen Betrieb eigentlich anerkennt. Bei allen Kontakten, die ich hatte, wurde mir gesagt: Wir wollen hier über Details sprechen und bitten Sie, diese Details ernst zu nehmen. Einverstanden; aber in keinem Fall wurde mir gesagt, dass man grundsätzlich gegen den Betrieb des Flugplatzes sei.

Überall, wo es möglich ist, versuchen wir, die zivile Seite auch mit einzubeziehen, und zwar in den Betrieb des Flugplatzes; das ist ja zum Nutzen der entsprechenden Regionen. Denn wenn die Installationen schon da sind, dann soll-

len sie – selbstverständlich unter Respektierung der Priorität der Armeenutzung – genutzt werden können.

Ich glaube also, dass wir hier über eine Initiative sprechen, die abgelehnt werden muss, weil damit das Problem nicht definitiv gelöst wird. Ich bestätige hier einmal mehr, dass wir zusammen mit den Behörden der Kantone und dort, wo es nötig ist, auch mit den Behörden der Gemeinden versuchen werden, das Mass der Belastung so erträglich wie möglich zu machen.

Ich bitte Sie, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über die Volksinitiative «gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten»

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

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Gentil, Béguelin)

.... die Initiative anzunehmen.

Art. 2

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Gentil, Béguelin)

.... aux cantons d'accepter l'initiative.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 28 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 6 Stimmen

Präsident (Bieri Peter, Präsident): Gemäss Artikel 74 Absatz 4 des Parlamentsgesetzes wird keine Gesamtabstimmung durchgeführt.

07.023

Zivile Friedensförderung. Rahmenkredit 2008–2011 für drei Genfer Zentren

Promotion civile de la paix. Crédit-cadre 2008–2011 pour trois centres de Genève

Erstrat – Premier Conseil

Botschaft des Bundesrates 28.02.07 (BBI 2007 2195)

Message du Conseil fédéral 28.02.07 (FF 2007 2059)

Ständerat/Conseil des Etats 20.06.07 (Erstrat – Premier Conseil)

Bürgi Hermann (V, TG), für die Kommission: Mit seiner Botschaft vom 28. Februar 2007 unterbreitet uns der Bundesrat den Antrag auf Beiträge des Bundes an das Genfer Zentrum für Sicherheitspolitik, das Genfer Internationale Zentrum für humanitäre Minenräumung, das Genfer Zentrum für die demokratische Kontrolle der Streitkräfte und die Forschungsstelle für Sicherheitspolitik der ETH Zürich. Der Bundesrat beantragt für den Zeitraum 2008–2011 einen Rahmenkredit von 148 Millionen Franken. Neben den drei Genfer Zentren und der Forschungsstelle für Sicherheitspolitik der ETH Zürich werden auch verschiedene zivile Aktivitäten im Rahmen von bilateralen und multilateralen Kooperations- und Unterstützungsprogrammen finanziert.

Unsere Kommission hat die Direktoren der drei Genfer Zentren und den Leiter der Forschungsstelle für Sicherheitspolitik der ETH Zürich angehört. In der Botschaft werden die einzelnen Institutionen, ihre Ziele und Perspektiven dargestellt, und im Anhang zur Botschaft finden Sie einen Bericht über die Aktivitäten im Zeitraum 2004–2007. Im Weiteren verweise ich Sie auf den Bericht des Bundesrates über die Teilnahme der Schweiz an der Partnerschaft für den Frieden (PfP) für das Jahr 2006. Dort können Sie auch nachlesen, welche wesentlichen Beiträge diese Institutionen im Rahmen der Partnerschaft für den Frieden leisten.

Noch einige Bemerkungen zu den einzelnen Institutionen: Das Genfer Zentrum für Sicherheitspolitik wurde vor mehr als zehn Jahren gegründet. Es handelt sich um ein international anerkanntes Kompetenzzentrum für sicherheits- und friedenspolitische Ausbildung. Im Weiteren ist es auch eine Plattform für den politikrelevanten Meinungs- und Gedankenaustausch. Das Genfer Zentrum für Sicherheitspolitik versteht sich auch als Instrument der Schweizer Aussen-, Sicherheits- und Friedenspolitik.

Das Genfer Internationale Zentrum für humanitäre Minenräumung, das ebenfalls vor rund zehn Jahren gegründet wurde, arbeitet für die Beseitigung von Antipersonenminen und die Verminderung der Auswirkungen anderer Landminen und explosiver Rückstände von Munition. Zu diesem Zweck leistet das Zentrum operationelle Unterstützung, generiert und verbreitet Fachwissen, verbessert das Qualitätsmanagement und den Standard und unterstützt völkerrechtliche Instrumente, mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit und Professionalität der humanitären Minenräumung zu erhöhen. Das Genfer Internationale Zentrum für humanitäre Minenräumung ist heute ein weltweit anerkanntes Kompetenzzentrum für die humanitäre Minenräumung. Im Vordergrund aller Aktivitäten des Zentrums steht das Prinzip «Hilfe zur Selbsthilfe».

Das im Jahre 2000 gegründete Genfer Zentrum für die demokratische Kontrolle der Streitkräfte unterstützt die internationale Gemeinschaft im Zusammenhang mit Reformen der zivilen und parlamentarischen Kontrolle des Sicherheitssektors, also der Streitkräfte, der Polizei, des Grenzschutzes, der Nachrichtendienste, der paramilitärischen Verbände usw. Das Genfer Zentrum für die demokratische Kontrolle der Streitkräfte hat sich, so habe ich bei Auslandkontakten verschiedentlich erfahren dürfen, einen Namen als wichtig-