82.003

Flughäfen Basel, Genf und Zürich, Ausbau
Aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Agrandissement

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 601 hiervor – Voir page 601 ci-devant

Messmer, Berichterstatter: Die vorberatende Kommission, für die ich mich hier zu äussern habe, hat Ihnen vor einer Woche die Gründe dargelegt, wonach wir Sie gebeten haben, auf die Vorlage einzutreten.
Ich nehme heute nur zu einigen grundsätzlichen Bemerkungen aus der Eintretensdebatte Stellung in der Annahme, dass der bundesrätliche Sprecher dann noch einmal die gesamte Situation beleuchten wird.
Zunächst zum Rückweisungsantrag von Kollege Kohler. Ob die Flughafenbeiträge die Kosten mehr oder weniger verbilligen und ob eine völlige Umlegung auf die Benützungstarife sinnvoller wäre, steht heute nicht zur Diskussion. Diese Frage könnte zum Gegenstand einer Gesetzesrevision gemacht werden. Jetzt haben wir bestehendes Recht anzuwenden, das die Vorgehensweise von Kollege Kohler im Augenblick nicht zulässt.
Frau Christinat ist leider nicht hier. Ich möchte ihr nämlich zustimmen, dass Sprachprobleme in den Kommissionen nicht immer einfach zu bewältigen sind. Frau Christinat ging es aber weder in der Kommission noch in unserer Eintretensdebatte um das verbale Verstehen. Gerade was den Flughafen Genf anbelangt, wurde die Kommission von seiten des Staatsrates Genf allerbestens informiert – und das sei in diesem Zusammenhang speziell erwähnt – sogar in einem französisch- und deutschsprachig abgefassten Exposé. Wenn wir, Frau Christinat, Ihren Subventionswunschvorstellungen hätten entsprechen können, würden wir nach Ihrer Meinung in Sachen Sprachverständnis bestimmt mit der Note «vorzüglich» abgeschnitten haben.
Herr Grobet ist im Augenblick auch nicht da. Wir haben uns an gewisse unkomplizierte Formulierungen von seiner Seite – um das nicht anders zu sagen – schon in den Kommissionsverhandlungen gewöhnen müssen. Er war dort in keiner Hinsicht wählerisch, auch nicht mit dem Vortragen von permanent modifizierten Vorschlägen. Dass Herr Grobet die Kommission gerne in Genf gesehen hätte, ist leider etwas spät vorgeschlagen worden, denn ich hörte erstmals vor acht Tagen von dieser Einladung. Ich darf aber auch hier wieder auf den Boden der Realität zurückführen, denn eine Reise nach Genf hätte zu nichts geführt. Kein einziges Votum in der Kommission oder vor einer Woche in unserem Rat ging in der Richtung eines Zweifels an der Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der dort geplanten Bauvorhaben, im Gegenteil; alle empfanden es als unschön, dass gerade der Kanton Genf von den veränderten, stark reduzierten Subventionsansätzen besonders stark betroffen wird. Das meine ich, Herr Grobet, ist wohl der Hauptgrund, warum sich der Bundesrat bemüht hat, die von Ihnen negierte und verschmähte Differenzierung der Subventionsansätze für Zürich, Basel und Genf überhaupt in Vorschlag zu bringen. Es sind nicht zuletzt Überlegungen zu Ihren Gunsten, die die Kommission veranlasst haben, eine im Rahmen des möglichen liegende Anpassung der Gesamtaufwendungen des Bundes vorzuschlagen.
Herrn Barchi würde ich freundschaftlich empfehlen, Gesetz und Bundesbeschluss noch einmal genau zu studieren, bevor er den Vorwurf der staatsrechtlichen Unstatthaftigkeit erhebt.
Abschliessend: Es sind in der ganzen Debatte keine neuen Gesichtspunkte für die Kommission zutage getreten. Das vielfach vorgebrachte Erstaunen, warum man denn plötzlich die Beiträge des Bundes derart drastisch reduziere, hat bei mir allerdings einige Verwunderung ausgelöst. Es ist doch unlogisch oder sogar wirklichkeitsfremd, wenn behauptet wird, wir müssten nur etwas mehr Verständnis und Sympathie für die Anliegen der Genfer und Zürcher Freunde aufbringen, in der Folge dann das Füllhorn der Mutter Helvetia umdrehen, und schon würden die gewünschten zusätzlichen 10, 30, 50 oder noch mehr Millionen auf die armen Flughafenkantone herunterfallen. Ich meine, dass unser verfassungsmässiger Auftrag doch dahingeht, nicht unbesorgt weitere ungedeckte Ausgaben zu beschliessen, sondern mitzuhelfen, die gefährliche Defizitwirtschaft des Bundes zu beenden. Das ist nach Auffassung der Kommission die eine, vielleicht die wichtigere Seite der Medaille. Daneben sollten aber die eingegrenzten Versuche eines bescheidenen Entgegenkommens nicht sogleich als Ausgabenexplosion abgestempelt werden.
Ich wiederhole deshalb, dass die von uns vorgeschlagenen Beitragsverbesserungen das Jahresbudget unserer Bundeskasse um je etwa 2 Millionen Franken belasten würden. Die dadurch ausgelöste Goodwillwirkung bei den Flughafenhaltern scheint uns mindestens diesen Beitrag wert zu sein. Ich bitte Sie dringend, dass Sie Eintreten im Sinne der Kommission beschliessen und sich in der Folge auch dem Mehrheitsbeschluss bezüglich dieser bescheidenen Aufstockung des Bundesbeitrages anschliessen können.

M. **Pedrazzini,** rapporteur: M. Raoul Kohler a formulé une proposition de renvoi.
Dans mon exposé concernant l'entrée en matière, j'ai mis en évidence le fait que la commission, par 12 voix contre 8, a repoussé une proposition de renvoi de M. Künzi. En l'occurence, la commission vous prie de rejeter la proposition de M. Kohler pour les raisons suivantes: le renvoi obligerait le Conseil fédéral à discuter à nouveau de l'ensemble du financement des aéroports avec les cantons de Genève, de Zurich et de Bâle, ainsi qu'avec la Société immobilière de Zurich et la Swissair. Cela entraînerait un retard inadmissible qui provoquerait automatiquement un renchérissement bien supérieur à la totalité des subventions de la Confédération. En outre, à Zurich comme à Genève, des travaux doivent être entrepris sans délai.
A la suite de nombreuses interventions qui réclamaient une augmentation substantielle des subventions de la Confédération, je pense qu'il est important d'insister sur le fait que le problème des finances de la Confédération mérite d'être sérieusement pris en considération. Dans le but d'assainir ces dernières, le Parlement a modifié le régime financier, a voté des arrêtés et le peuple a confirmé toutes ces opérations lors de votations populaires.
Je vous rappelle que, dans l'arrêté de 1945, il est précisé que les subventions pour les aéroports sont accordées compte tenu de la situation financière de la Confédération et de celle des bénéficiaires. Or, la description de la situation économique des bénéficiaires, à savoir celle des aéroports cantonaux, se trouve aux pages 5, 6 et 7 du message. En 1980, le résultat global concernant l'exercice financier des aéroports de Zurich et de Genève a été positif et le résultat d'exploitation de celui de Bâle a été équilibré au cours des cinq dernières années.
On a insisté sur les désavantages pour les cantons aéroportuaires: le trafic de la drogue, la pollution, le bruit, mais l'on a omis d'en souligner les avantages, même s'il est difficile de les quantifier. Néanmoins, je me demande comment Genève pourrait conserver son prestige international – qui est, sur le plan de l'économie, une source de revenus, Monsieur Duboule – sans un aéroport. En ce qui concerne Bâle, Genève et Zurich qui sont nos portes sur le monde, le chiffre d'affaires réalisé grâce à l'aviation civile ne cesse de croître. Certes, une partie du bénéfice demeure-t-elle dans les rouages des économies cantonales, sous forme d'emplois, de transport et de consommation générale.
Due parole sugli interventi dei deputati ticinesi, onorevoli Barchi e Pini. L'onorevole Barchi ha giustificato con dovizia di citazioni la necessità dell'intervento sussidiario della Confederazione per lo sviluppo del traffico aereo. Intervento

che i rappresentanti dei cantoni aeroportuali hanno reclamato, hanno ritenuto ingiustificato, ma che non è contestato. La riduzione dei contributi, nei confronti di quanto fu fatto più generosamente nelle precedenti legislature, è dovuto unicamente alla necessità del risanamento delle finanze federali. Il Consigliere nazionale Pini è intervenuto su un problema da lui stesso definito «a margine». Sempre attento ai problemi del nostro cantone, l'on. Pini ha richiesto una maggiore sensibilità del Governo nei confronti delle comunicazioni aeree interne che sono di rilevante importanza per i cantoni marginali. La proposta del deputato ticinese merita di essere seguita.
Je termine en vous priant, au nom de la majorité de la commission, de rejeter la proposition de renvoi de M. Kohler et de vous prononcer en faveur de l'entrée en matière. De plus, je vous invite à voter, à l'article 1, 2e alinéa, la proposition de la commission.

Bundesrat **Schlumpf:** Die Herren Berichterstatter haben die Vorlage so umfassend und genau präsentiert und auch zur breiten, kontroversen Diskussion so genau Stellung genommen, dass ich mich auf einen Abriss und eine Stellungnahme zu verschiedenen Voten beschränken kann. Vorher aber eine immerhin nicht unwesentliche Richtigstellung: Der Bund betätigt sich auf diesem Gebiet seit 1945, d. h. seit Inkrafttreten jenes Bundesbeschlusses: Er hat seither die nicht unbeachtliche Summe von 572 Millionen Franken für diese drei Flughäfen ausgerichtet. Das hat er getan, weil er schon mit jenem Bundesbeschluss, dann auch mit dem Luftfahrtgesetz und seiner seitherigen Politik die nationale Bedeutung des Luftverkehrs, insbesondere des internationalen Verkehrs für diese drei Flughäfen anerkannte.
Nun will der Bund für diese Fünfjahresperiode – um die es hier geht – beileibe nicht (wie man einzelnen Voten hätte entnehmen mögen, die da von «unverantwortlich» und sogar «rechtswidrig» sprachen) weniger als in den vergangenen Jahren geben; im Gegenteil. Nationalrat Linder hat darauf hingewiesen; der Bund will in den nächsten fünf Jahren sogar wesentlich grössere Verpflichtungen für diese drei Landesflughäfen übernehmen als in den letzten Jahren, nämlich insgesamt rund 110 Millionen Franken; ja er wird sogar noch etwa 20 Millionen mehr als diese veranschlagten 110 Millionen Franken übernehmen. Es ist eben so, dass bei allen drei Landesflughäfen für diese Fünfjahresperiode ein grosses Bauprogramm aufgelaufen ist, insgesamt für alle drei Flughäfen 812 Millionen Franken. Wir können auch nicht – wie vereinzelt angetönt wurde – einfach die Verwirklichung dieser Bauvorhaben erstrecken; denn für die darauf folgende Periode ab 1986 sind uns bereits wieder von allen drei Flughäfen 473 Millionen Franken Bauprogramme angekündigt, zu den 812 Millionen hinzu. Wenn wir nun die Erledigung der drei Programme erstrecken wollten in die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts hinein, dann würde das dort einfach kumuliert mit dem nächsten, bereits in Aussicht gestellten Bauprogramm von auch wieder einer halben Milliarde Franken.
Nun haben wir nach Finanzplan und Perspektiven für diese Jahre bis und mit 1986 105 Millionen Franken zur Verfügung. Wir nehmen pro 1987 noch 5 Millionen hinzu, um das Bauprogramm 1981/1985 zu bewältigen. So kommen wir insgesamt auf die erwähnten 110 Millionen. Es gilt also zu beachten: Es geschieht bereits ein Vorgreifen auf die Mittel der Jahre 1986/87. Wir nehmen etwas aus einer künftigen Periode vorweg, das dann unter Umständen fehlen wird, wenn es um die Realisierung des weiteren Programmes geht.
In dieser Situation sah sich der Bundesrat verpflichtet, die Frage zu prüfen, wie diese Beitragsanliegen der drei Flughäfen mit den verfügbaren Mitteln am besten und am gerechtesten befriedigt werden können. Dabei hatte der Bundesrat dem erklärten, mit Beschlüssen und Motionen festgelegten Willen der Bundesversammlung Rechnung zu tragen, wonach mit den verfügbaren Mitteln auszukommen sei. Man kann doch nicht dem Bundesrat mit verbindlichen Aufträgen imperativ sagen, er müsse innert der nächsten Jahre das Budgetgleichgewicht im Rahmen der Finanzplanzahlen verwirklichen, und ihm dann Vorwürfe machen, wenn er bei Einzelvorlagen sich an diesen Auftrag hält. *Ultra posse nemo tenetur;* mehr als die verfügbaren Mittel, die nach Finanzplan und Perspektiven einkalkuliert werden können, standen und stehen uns nicht zur Verfügung.
Nun gab es zwei Methoden für die Verwendung der verfügbaren Mittel, um die Beitragsanliegen der drei Flughäfen teilweise zu befriedigen: Man hätte einfach eine lineare Umlegung vornehmen können. Das ergäbe einen durchschnittlichen Beitragssatz von etwa 13,5 Prozent, nämlich diese 110 Millionen, bezogen auf die 812 Millionen Franken. Eine derart massive Reduktion (nicht des Bundesaufwandes, sondern der Prozentsätze) hätte der Bundesrat als stossend empfunden; das wäre nach seiner Auffassung nicht nur hart, sondern unbillig, im Hinblick auf den ganz ungleichen Ausbauzustand der drei Landesflughäfen, worauf gerade die Sprecher der Romandie mit Recht hingewiesen haben.
Der Bundesrat meint nicht, dass man in Zukunft, wenn Subventionssätze reduziert werden müssen (mit dieser Situation werden wir uns in den nächsten Jahren immer wieder konfrontiert sehen), immer derartige Differenzierungen vorgenommen werden sollten. Das wäre nicht gangbar. Der Bundesrat ist der Auffassung, hier sei ein Ausnahmetatbestand gegeben, eben im Hinblick darauf, dass vergleichbare Objekte – von Genfer Seite wird vor allem auf die Frachthalle hingewiesen – an einem Ort ausgeführt, am anderen noch nicht realisiert sind. Seit Jahrzehnten ist man immer von einem Konzept für drei Landesflughäfen ausgegangen. Jetzt gelangte der Bundesrat zur Überzeugung, dass eine beschränkte Differenzierung aus Gründen der übergangsrechtlichen Äquivalenz und Gerechtigkeit geboten sei.
Sie wissen, wie diese Differenzierung nach den Vorschlägen des Bundesrates aussehen soll. Ich will Ihnen nur noch die Auswirkungen nennen: Die Differenzierung nach Vorschlag des Bundesrates bedeutet, dass Basel bei den 10,7 Millionen zusätzlich 2,8 Millionen Franken erhält, dass Genf mit 58 Millionen zusätzliche 9,4 Millionen Franken erhält, dass aber Zürich mit 40,5 Millionen 12,5 Millionen weniger erhält. Diese Differenzierung anstelle einer linearen Ausrichtung nach gleichen Sätzen ist doch wohl massvoll, ist aber auch nicht nichts. Bezogen auf die sonst bei linearer Zuweisung der verfügbaren Mittel gegebenen Beiträge je Flughafen macht es immerhin eine Grössenordnung von 20 Prozent aus.
Ich betone, es handelt sich dabei nach Meinung des Bundesrates um eine einmalige Übergangsordnung aus Gründen der Billigkeit, der Angemessenheit und auch des regionalen Ausgleichs.
Zur Frage der Kreditbeanspruchung der nach Finanzplan und Perspektiven verfügbaren Kredite: Ich habe Ihnen gesagt, die Kreditbeanspruchung mache nominell etwa 109 bis 110 Millionen Franken aus. Faktisch ist aber ein Betrag für die Bauteuerung seit 1980 hinzuzurechnen. Dieser konnte von den Flughafenhaltern nicht eingerechnet werden: Sie mussten ihre Projekte, ihre Ausbauprogramme, per 1980 erstellen. Die Bauteuerung seither, d. h. von 1980 bis 1982, die in diesen Zahlen also noch nicht inbegriffen ist, wird nach heutigen Feststellungen etwa 20 Millionen Franken ausmachen. Um diese 20 Millionen Franken werden wir die Finanzplanzahlen demnach in jedem Fall überschreiten.
Ein Zweites: Gegenwärtig werden die Beitragsleistungen auch für Flughäfen um die 10 Prozent lineare Beitragskürzungen, wie sie allgemein gelten, reduziert. Bis Ende 1983 haben wir diese bei den verfügbaren Mitteln eingerechnet. Wir konnten sie aber für die folgenden Jahre nicht berücksichtigen, weil wir noch nicht wissen, ob sie fortgesetzt werden. Falls sie für die Jahre 1984 bis 1986 – auf die wir, wie gesagt, für die Finanzierung dieser Beitragsleistungen einen Vorgriff machen – weiter gelten, fehlen uns weitere 7,5 Millionen Franken. Beides zusammen würde zur Folge haben, dass die dem Bund nach Finanzplan und Perspekti-

ven zur Verfügung stehenden Mittel um 27,5 Millionen Franken überschritten würden.
In Gegenüberstellung dazu die Anträge, die hier gestellt werden: Der Antrag der Kommissionsminderheit, in der Kommission von Nationalrat Widmer eingebracht, würde zu einer Überschreitung von etwa 36 Millionen Franken führen, inklusive Teuerungsnachbezug und allfällige lineare Beitragskürzung für drei Jahre. Minderheit I: Überschreitung um 54 Millionen Franken. Minderheit II: Überschreitung um 63 Millionen Franken (immer nach den gleichen Berechnungsgrundlagen).
Zu den einzelnen Voten: Nationalrat Landolt, Sie werfen dem Bundesrat stures Festhalten am Finanzplan vor. Es gibt offenbar nur zwei Möglichkeiten: entweder hält man an einem Finanzplan, den Sie genehmigt haben, fest, und dann ist man stur, oder man hält eben an einem Finanzplan nicht fest, aber dann muss ich Ihnen die Frage stellen: Was ist ein Finanzplan? Was soll er sein? Was hat es überhaupt für einen Sinn, einen Finanzplan festzulegen, wenn man ihn bei erster sich bietender Gelegenheit, in einer einzigen Position, um 50 Prozent übersteigen würde?
Nationalrat Tochon beurteilt die Anträge des Bundesrates als unkorrekt. Ich meine, es wäre vom Bundesrat viel eher unkorrekt, wenn er klare Aufträge der Bundesversammlung missachten würde. Es ist allerdings etwas schwierig, die Zusammenhänge zu sehen, weil nämlich diese Aufträge nicht bei den Landesflughäfen ergingen, sondern im Zusammenhang mit der Finanzpolitik, mit dem Finanzplan. Aber wir haben natürlich nicht eine Politik des Sonntages und sechs Politiken des Werktages, sondern wir müssen eine in sich konsistente, aufeinander abgestimmte Politik bei den Landesflughäfen wie bei der Finanzpolitik betreiben.
Bei Genf übrigens wirkt sich die Reduktion, wenn sie sich im Rahmen der Vorschläge des Bundesrates hält, so aus, dass bisher durchschnittlich 30-Prozent-Beitragssätze – das war das Mittel der langjährigen Beiträge an Genf – je nach Objekt auf 20 bis 18 Prozent reduziert würden.
Auch Nationalrat Künzi und Nationalrat Grobet betrachten die Anträge des Bundesrates aus verschiedenen Betrachtungsweisen heraus als Ungerechtigkeit. Wenn die eine Seite meint, eine Differenzierung sei an sich ungerecht, und die andere Seite meint, diese Differenzierung sei ungerecht, weil sie ungenügend sei, liegen wir mit unseren Anträgen nicht so schlecht!
Nationalrat Grobet möchte ich immerhin zu bedenken geben, dass es doch etwas eigenartig wirkt, wenn der Vorwurf, der Bundesrat verhalte sich gegenüber Genf insbesondere, aber auch gegenüber Basel ungerecht, hier in dem Moment erhoben wird, da der gleiche Bundesrat differenziert. Während all den vergangenen Jahren wurde nie differenziert. Das führte zu folgenden Bezügen: Zürich gut 400 Millionen Franken; Genf gut 100. Wann haben sich dazu hier Stimmen erhoben? Ich habe keine gehört, auch damals nicht, als ich noch Ihrem Rat angehören durfte. Kommt jetzt aber der «böse» Bundesrat und schlägt mit Blick auf diesen, eben sehr ungleichen Ausbauzustand eine Differenzierung vor, dann wirft man ihm vor, er sei ungerecht oder unkorrekt.
Zu den Ausführungen der Herren Landolt, Künzi, Grobet, Gautier und Barchi, diese drei Flughäfen stellten eine nationale Aufgabe dar. Ich habe bereits gesagt, das sei auch die Meinung des Bundesrates. Worin diese Aufgaben konkret bestehen, das sagen uns, Nationalrat Barchi – das zu Ihrem Vorwurf, was wir vorschlagen, sei rechtswidrig –, Verfassung und Gesetz. Als Jurist werden Sie der Feststellung von Kommissionspräsident Messmer wohl nicht widersprechen können, dass die Frage der Rechtswidrigkeit anhand der *lex lata* – und nicht *de lega ferenda* – zu beurteilen ist. Das geltende Recht in Artikel 37ter der Bundesverfassung sagt uns, dass die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Luftverkehrs Sache des Bundes sei. Es handelt sich um eine allgemeine Kompetenznorm.
Im Luftfahrtgesetz dann werden die Rechtsfragen klar beantwortet, Nationalrat Barchi. Im Artikel 45 heisst es: «Die Kosten der Anlage des Betriebes und des Unterhalts des Flugplatzes sind vom Flugplatzhalter zu tragen.» Flugplatzhalter sind die Kantone, oder in Basel haben wir eine spezielle internationale Trägerschaft. Im Artikel 48 sagt das gleiche Luftfahrtgesetz, dass die Kosten des Flugsicherungsdienstes und der Beseitigung von Luftfahrthindernissen vom Bund zu tragen seien. Die Flugsicherungskosten trägt also der Bund. Im Artikel 101 schliesslich wird genau gesagt, worin die Förderung der Luftfahrt durch den Bund besteht, nämlich in der Gewährung von Beiträgen an die Kosten der Anlage und der Erweiterung öffentlicher Flugplätze; es sind also Beiträge zu gewähren. Welche Beiträge, das sagt Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom Jahre 1945, und da wird gesagt: Maximalbeiträge so und so viel. Die Maxima dieser Beiträge sind festgelegt, aber keine Minima. Es hält deshalb schwer, auch für mich wie für die Herren Kommissionsreferenten, zu sehen, wo denn hier eine Rechtswidrigkeit liegen sollte. Man kann sagen, der Antrag des Bundesrates sei nicht ausgewogen, er gehe zu wenig weit in der Differenzierung. Man kann das Gegenteil geltend machen, wie das auch gesagt wird. Aber von Rechtswidrigkeit erblicke ich hier wirklich nichts.
Noch einmal, Nationalrat Landolt. Sie sprachen von einem Bestreben des Bundes nach Kantonalisierung der Flughäfen. Da kann ich Ihnen mit letzter Deutlichkeit versichern: Das wollen wir nicht, und zwar, weil wir dies nicht können. Wir können die Flughäfen nicht kantonalisieren. Sie sind eben seit eh und je kantonal.
Zum Rückweisungsantrag von Nationalrat Kohler: Nationalrat Kunz hat zu verschiedenen Fragen bereits Stellung bezogen. Die GVK-Thesen werden von Nationalrat Kohler angerufen. Dazu ist zu sagen, dass wir die GVK natürlich nicht stückweise anrufen und realisieren können, quasi im Sinne eines Selbstbedienungsladens. Es ist durchaus richtig, dass man auch bei diesen Flughäfen wie bei anderen Verkehrsinfrastrukturen einmal von einem Verursacherprinzip (Kostentragung nach Verursachung), vorbehalten gemeinwirtschaftliche Leistungen und dergleichen, ausgehen soll. Aber die Benützerbelastung als Prinzip generell anzuwenden im gegenwärtigen Zeitpunkt wäre aus zwei Gründen in keiner Weise zu vertreten. Einmal ist zu beachten, dass wir in den letzten zwei, drei Jahren bereits verschiedene dieser Objekte, welche Teil dieser Bauprogramme bilden, freigegeben haben durch vorzeitige Baubewilligungen im Einverständnis mit der Finanzdelegation Ihrer beiden Räte. Es ginge nun zweifellos nicht an, heute keine Beiträge, auch zu diesen reduzierten Subventionsansätzen, mehr gelten zu lassen. Im Antrag von Nationalrat Kohler heisst es, dass das Benützerprinzip eingeführt werden soll, aber unter Gleichbehandlung und unter Berücksichtigung der bisherigen Leistungen. Ich habe über den Sonntag studiert, wie man das auf den gleichen Nenner bringen könnte, und bin zu keinem gangbaren Weg gekommen. Entweder führen wir das Benützerprinzip ein und leisten also keine Objektbeiträge mehr an derartige Bauprogramme, oder dann streben wir, wie das der Bundesrat will und verschiedene Minderheitsanträge, eine gewisse Gleichbehandlung an unter Berücksichtigung bisheriger Leistungen. Wenn man Neuordnungen, fundamentalere, weitreichendere Neuordnungen in bezug auf die Förderung der Luftfahrt im allgemeinen und die Beitragsleistungen an Flughäfen im besonderen in Erwägung ziehen will – das kann gemacht werden; diese Fragen müssen geprüft und ausdiskutiert werden –, dann gehört das doch in den Zusammenhang mit der Totalrevision des Luftfahrtgesetzes. Der Entwurf ist abgeschlossen. Nach Durchführung der üblichen Verfahren werden dann Sie und der Ständerat diesen Entwurf zu behandeln haben. Dort wird zu entscheiden sein, ob man auch im Subventionierungsbereich zu wesentlicheren Neuordnungen gelangen will.
Abschliessend folgende Feststellungen:

1. Der Bundesrat schlägt aus den von den Herren Kommissionsreferenten sehr gut dargelegten und in der Diskussion ja auch nicht bestrittenen Gründen ein neues Verfahren vor:

Sammelbotschaft Gesamtkredit. Gerade damit ist nun aber das aktuell geworden, was sich als hauptsächlicher Gegenstand Ihrer Diskussion gebildet hat. Weil wir jetzt angesichts einer solchen Botschaft erstmals eine Gesamtbeurteilung vornehmen können, eine Vorausschau auf die nächsten Jahre, weil wir nicht nur Objekt um Objekt im Parlament zu behandeln haben, hat sich diese Problematik gezeigt.

2. Der Bundesrat ist der Meinung, dass es sich um einmalige Subventionsabstufungen im Sinne einer Übergangsordnung aus Gründen der Billigkeit, der Verhältnismässigkeit des regionalen Ausgleichs, der Dezentralisation handeln soll. Der Bundesrat ist der Meinung, dass es sich um eine Förderung nach Mass, aber auch um eine Differenzierung mit Mass, also insgesamt um eine massvolle Lösung handelt.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Präsidentin: Es liegt ein Rückweisungsantrag Raoul Kohler vor. Er wurde bereits begründet.

Abstimmung – Vote

Für Rückweisung der Vorlage	15 Stimmen
Dagegen	121 Stimmen

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Titel, Abs. 1, 2 Ingress und Schlusssatz, 3 und 4

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Mehrheit

a. ...	
– dem Kanton Basel-Stadt	11,484 Mio Fr.
b. ...	
– dem Kanton Genf	61,164 Mio Fr.
– ...	
c. ...	
– dem Kanton Zürich	8,720 Mio Fr.
– der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft	26,070 Mio Fr.
– ...	

Minderheit I

(Landolt)

a. ...	
– ...	11,734 Mio Fr.
b. ...	
– ...	71,359 Mio. Fr.
c. ...	
– ...	9,580 Mio Fr.
– ...	33,000 Mio Fr.

Minderheit II

(Duboule)

– ...	15,842 Mio Fr.
– ...	81,695 Mio Fr.
– ...	12,245 Mio Fr.

Minderheit III

(Röthlin, Jung, Roth, Rüttimann, Wagner)

Nach Entwurf des Bundesrates

Antrag Alder

Bst. a

Flughafen Basel-Mülhausen:	
– dem Kanton Basel-Stadt	6,720 Mio Fr.

Antrag Mascarin

Bst. a

– dem Kanton Basel-Stadt	4,2 Mio. Fr.

Antrag Herczog

Bst. c

– der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft	Streichen

Antrag Grobet

Bst. b

Flughafen Genf	
– dem Kanton Genf	66,359 Mio Fr.

Art. 1

Proposition de la commission

Titre, al. 1, 2 préambule et dernière phrase, 3 et 4

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Majorité

a. ...	
– au canton de Bâle-Ville	11,484 mio de fr.
b. ...	
– au canton de Genève	61,164 mio de fr.
– ...	
c. ...	
– au canton de Zurich	8,720 mio de fr.
– à la Société immobilière de l'aéroport	26,070 mio de fr.
– ...	

Minorité I

(Landolt)

a. ...	
–	11,734 mio de fr.
b. ...	
–	71,359 mio de fr.
c. ...	
–	9,580 mio de fr.
...	33,000 mio de fr.

Minorité II (Duboule)

...

a. ...	
–	15,842 mio de fr.
b. ...	
–	81,695 mio de fr.
c. ...	
–	12,245 mio de fr.

Minorité III

(Röthlin, Jung, Roth, Rüttimann, Wagner)

Selon le projet du Conseil fédéral

Proposition Alder

Let. a

Aéroport de Bâle-Mulhouse	
– au canton de Bâle-Ville	6,720 mio de fr.

Proposition Mascarin

Let. a

– au canton de Bâle-Ville	4,2 mio de fr.

Proposition Herczog
Let. c
– à la Société immobilière de l'aéroport — Biffer

Proposition Grobet
Let. b
Aéroport de Genève
– au canton de Genève — 66,359 mio de fr.

Anhang 1
Antrag der Kommission

	Mehrheit		*Minderheit I* (Landolt)		*Minderheit II* (Duboule)		*Minderheit III* (Röthlin, . . .)
Objekt	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	
1			19,7	1,131			Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
2			19,7	0,246			
3			—	—			
4	25	3,750	21,9	3,280	32,5	4,875	
5			19,7	1,377			
6			21,9	1,312			
7			19,7	4,388	32,5	7,247	
Total		11,484		11,734		15,842	

Antrag Alder
Flughafen Basel-Mülhausen
Objekt 7, Erweiterung Frachtgebäude — Streichen

Antrag Mascarin
Flughafen Basel-Mülhausen
Objekte 1, 2, 5 und 7 — Streichen

Annexe 1
Proposition de la commission

	Majorité		*Minorité I* (Landolt)		*Minorité II* (Duboule)		*Minorité III* (Röthlin, . . .)
Ouvrage	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	
1			19,7	1,131			Adhérer au projet du Conseil fédéral
2			19,7	0,246			
3			—	—			
4	25	3,750	21,9	3,280	32,5	4,875	
5			19,7	1,377			
6			21,9	1,312			
7			19,7	4,388	32,5	7,247	
Total		11,484		11,734		15,842	

Proposition Alder
Aéroport de Bâle-Mulhouse
Ouvrage 7, Extension de la halle de fret — Biffer

Proposition Mascarin
Aéroport de Bâle-Mulhouse
Ouvrages 1, 2, 5 et 7 — Biffer

Anhang 2

Antrag der Kommission

	Mehrheit		*Minderheit I* (Landolt)		*Minderheit II* (Duboule)		*Minderheit III* (Röthlin, . . .)
Objekt	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	
1							
101	25	10,000	25,3	10,129	32,5	13,000	Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
102			22,8	2,256			
103			22,8	2,325			
104			25,3	3,900			
105			22,8	1,231			
106			22,8	0,228			
107			22,8	4,330			
108	20	24,700	22,8	28,146	32,5	40,137	
109			22,8	3,510			
110			22,8	0,536			
111			22,8	1,675			
112			22,8	0,581			
113			22,8	1,196			
114			22,8	0,376			
115	20	3,350	22,8	3,817	32,5	5,444	
116			22,8	5,983			
117			22,8	1,140			
Total Kanton (Gesamtkredit)		61,164		71,359		81,695	
Total Flughafen Genf		62,954		73,149		83,485	

Antrag Grobet

Objekt 108, Frachtgebäude 32,230 Mio Fr.

Annexe 2

Proposition de la commission

	Majorité		*Minorité I* (Landolt)		*Minorité II* (Duboule)		*Minorité III* (Röthlin, . . .)
Ouvrage	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	
1							
101	25	10,000	25,3	10,129	32,5	13,000	Adhérer au projet du Conseil fédéral
102			22,8	2,256			
103			22,8	2,325			
104			25,3	3,900			
105			22,8	1,231			
106			22,8	0,228			
107			22,8	4,330			
108	20	24,700	22,8	28,146	32,5	40,137	
109			22,8	3,510			
110			22,8	0,536			
111			22,8	1,675			
112			22,8	0,581			
113			22,8	1,196			
114			22,8	0,376			
115	20	3,350	22,8	3,817	32,5	5,444	
116			22,8	5,983			
117			22,8	1,140			
Total du canton (crédit global)		61,164		71,359		81,695	
Aéroport de Genève		62,954		73,149		83,485	

Proposition Grobet

Ouvrage 108, Bâtiment de fret 32,230 mio de fr.

Anhang 3

Antrag der Kommission

	Mehrheit		*Minderheit I* (Landolt)		*Minderheit II* (Duboule)		*Minderheit III* (Röthlin, . . .)
Objekt	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	Subvention in Prozent	Subventionsbeitrag in Mio Fr.	
11	18	5,220	19,5	5,653	32,5	9,425	Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
12	18	2,700	19,5	2,924			
13	20	0,800	25,1	1,003			
Total Kanton (Gesamtkredit)		8,720		9,580		12,245	
21	11	16,500	13,9	20,886			
22	11	1,430	13,9	1,810			
23	11	5,170	13,9	6,544			
24	11	2,970	13,9	3,760			
Total FIG (Gesamtkredit)		26,070		33,000			
Total Flughafen Zürich		44,670		52,460		45,825	
Total Landesflughäfen (Anhänge 1–3)		119,108		137,343		145,152	

Antrag Herczog

Objekt 2, Bauten der FIG Streichen

Annexe 3

Proposition de la commission

	Majorité		*Minorité I* (Landolt)		*Minorité II* (Duboule)		*Minorité III* (Röthlin, . . .)
Ouvrage	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.	
11	18	5,220	19,5	5,653	32,5	9,425	Adhérer au projet du Conseil fédéral
12	18	2,700	19,5	2,924			
13	20	0,800	25,1	1,003			
Total du canton (crédit global)		8,720		9,580		12,245	
21	11	16,500	13,9	20,886			
22	11	1,430	13,9	1,810			
23	11	5,170	13,9	6,544			
24	11	2,970	13,9	3,760			
Total de la SI (crédit global)		26,070		33,000			
Total de aéroports nationaux		44,670		52,460		45,825	
Total de aéroports nationaux (Annexes 1–3)		119,108		137,343		145,152	

Proposition Herczog

Ouvrage 2, Constructions de la SI Biffer

Titel, Abs. 1, Abs. 2 Ingress
Titre, al. 1, al. 2 préambule

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Landolt, Sprecher der Minderheit I: Nach den Worten des Verkehrsministers zum Eintreten müssten wir aus den Flughafenkantonen unsere Minderheitsanträge ganz einfach zurückziehen. Wenn ich das für Zürich nicht tue, dann darum, weil ich zwar mit dem neuen Verfahren – d. h. für die Zusprechung der Beiträge für fünf Jahre und mit dem abgestuften Verfahren für die drei Flughafenkantone – einverstanden bin, aber mit der prozentualen Kürzung um mehr als die Hälfte kann ich mich nicht einverstanden erklären.
Die Zahlen finden Sie auf der Fahne. Ich gedenke nicht, auf sie einzeln einzugehen. Mir geht es mehr darum, die Diskriminierung der Flughafenhalter Basel, Genf und Zürich zu einem kleinen Teil zu mildern. Es ist bekannt, dass Genf es leider verpasst hat, während der goldenen sechziger Jahre den Ausbau von Cointrin so voranzutreiben, wie das für Kloten gemacht wurde. Damals war ja der Bund in der Lage, durchschnittlich 29,3 Prozent Flughafenbeiträge zu bezahlen. Es ist so, dass Genf jetzt nur noch 20 oder 18 Prozent erhält; an die Swissair-Bauten bezahlt er gar bloss noch 10 Prozent. (So zu lesen im Anhang 2 der bundesrätlichen Botschaft.) Im Anhang 3 offeriert der Bund den Zürchern für gleichgewichtete Bauten und Installationen nur noch 14 Prozent für ein einziges Objekt, nämlich für die Rolllinienbefeuerung 18 Prozent und schliesslich für die restlichen Objekte 10 Prozent.
Mit meinem Antrag, gemäss dem innert fünf Jahren an alle drei Flughafenkantone 28 Millionen Franken mehr auszuschütten sind, erhält Genf für seine Bauten 25,3 oder 22,8 Prozent, Zürich für eben diese erwähnte wichtige Rolllinienbefeuerung 25,1 Prozent. Für die anderen Bauten aber erhält Zürich weniger als 20 Prozent; Genf erhielte 22,8 Prozent für alles, wofür wir für Zürich nur noch 13,9 Prozent wünschen. Die Swissair-Bauten sollen nach bundesrätlichem Antrag in jedem Fall mit 10 Prozent unterstützt werden.
Wir sind also damit einverstanden, dass Genf besser entschädigt wird, und ich frage Sie, ob die Eidgenossenschaft es vermag, 137,343 Millionen Franken während fünf Jahren an drei internationale Flughäfen zu zahlen, deren Gesamtkosten mit 812 Millionen Franken veranschlagt sind? Wir Zürcher könnten uns vielleicht dazu durchringen und auf jegliche Erhöhung verzichten, dies sogar nachdem wir beschlossen haben, den regionalen Schienenverkehr für die kommende S-Bahn im Sinne des Bundesrates zu finanzieren und damit nach GVK vorzugehen. Wir könnten das gleiche auch für den Flugverkehr tun!
Ich muss aber eindringlich auf gesamtschweizerische Konsequenzen hinweisen. Was für Stadt und Kanton Zürich recht scheint, muss ebenso konsequent von den anderen gefordert werden. Ich frage mich darum, ob alle grossen Städte Basel, Bern, Genf, Lausanne oder die mittleren wie Luzern, St. Gallen, Biel usw. für ihren Agglomerations- und Regionalverkehr willens sind, es Zürich gleich zu tun und ihren Anteil für den Ausbau des Regionalverkehrs zu übernehmen?
Gleichermassen beschäftigt mich die Frage nach dem Kostenträger des internationalen Verkehrs. Für den Schienenverkehr ist die Antwort bekannt. Wie steht es mit dem Luftverkehr? Muss der Flughafen Genf zum bedeutungslosen Regionalflughafen degenerieren, weil der Bund seine Mittel ohne Rücksicht auf die internationale Bedeutung verweigert? Solange ein klares Konzept für alle internationalen Verkehrsträger fehlt, ist der vorliegende Antrag des Bundesrates ungenügend. Und wenn Herr Bundesrat Schlumpf nun gesagt hat, dass bis 1981 vom Bund 572 Millionen Franken von 1957 Millionen Franken ausgerichtet worden seien, dann ist das doch viel mehr, als was der Bund für die Zeit von 1982 bis 1987 ausgeben will, denn 109 Millionen Franken von 812 Millionen Franken sind prozentual höchstens oder weniger als die Hälfte von diesen 572 Millionen Franken, die er bisher ausgegeben hat. Ich kann höchstens sagen, dass die Finanzplanung eben für die internationalen Flughäfen zu wenig vorgesehen hat.
Ich meine, dass der Bundesrat alles unternehmen muss, um unsern Welschen die Angst zu nehmen, wir Deutschweizer hätten die Absicht, sie nicht nur zu überholen, sondern gar zu eliminieren. Wir haben nicht die Absicht, Genf vom internationalen Flugverkehr auszuschalten. Darum bitte ich Sie, mit meinem Minderheitsantrag I, der Genf vor Zürich sehr stark begünstigt, die eidgenössische Solidarität zu demonstrieren.
Abschliessend möchte ich darauf hinweisen, dass die Solidarität zwar den Spruch und die Tatsache beinhaltet, dass Geben seliger sei denn Nehmen. Aber Geben, wie das die finanzstarken Kantone sich im Bund der Eidgenossen angewöhnen mussten, hat seine Grenzen. Solange ein nationales Finanzierungskonzept für den internationalen Luftverkehr nicht vorliegt, sind die Kosten vom Bund und den Flughafenkantonen solidarisch zu tragen.
Ich bitte Sie darum, meinen Antrag zu unterstützen.

M. **Duboule**, porte-parole de la minorité II: Lors du débat d'entrée en matière, je vous ai dit pour quelles raisons ce projet me paraissait injuste et discriminatoire. J'ai essayé, en commission, de proposer une modification; mon rôle est de commenter les raisons de cet amendement qui porte le nom de minorité II
Il s'agit de corriger partiellement l'erreur qui résulte du message. Nous considérons que l'idéal serait d'assurer à chaque aéroport un taux de subvention identique. Pour des raisons financières évidentes, il est exclu de donner satisfaction à tout le monde, en même temps, sur la base du même taux. Il fallait donc procéder à un certain choix de travaux urgents et indispensables. C'est ce que nous avons fait et, pour ce type de travaux identiques, nous avons considéré qu'il fallait retenir le taux dont avait bénéficié jusqu'à maintenant l'aéroport de Kloten à l'égard duquel nous ne ressentons pas la moindre jalousie et ne formulons pas la moindre critique. Nous nous félicitons de ce que les autorités zurichoises ont fait jusqu'à maintenant et nous voudrions qu'il en soit de même pour les autres autorités de cantons aéroportuaires. A cet égard, je voudrais remercier M. Landolt qui s'est exprimé tout à l'heure, pour la parfaite objectivité, le sens de la mesure dont il a fait preuve dans l'examen de cette affaire.
Je pense qu'il est inutile de détailler ma proposition. En gros, il s'agit d'une augmentation de 35 millions (5 108 000 pour Bâle en plus, 5 365 000 pour Zürich-Kloten et 25 335 000 pour Genève-Cointrin).
Tout à l'heure, monsieur le conseiller fédéral s'est exprimé longuement sur l'aspect financier de toutes ces propositions. Je voudrais lui dire – il n'en sera pas étonné d'ailleurs – que je ne suis pas convaincu par cette argumentation. Lorsque l'on veut faire preuve de rigueur financière, il faut le faire à propos de tous les objets dont nous sommes chargés d'examiner le projet. Ce n'est pas un reproche que j'adresse au chef du département intéressé; c'est une constatation que je fais à l'endroit de l'ensemble du Conseil fédéral en présence des membres de la Commission des finances qui font effectivement bien leur travail, mais je pense que lorsque l'on veut commencer à donner des leçons et surtout faire croire que l'on va faire preuve de rigueur, alors il faut faire preuve de cette même rigueur partout. Vous savez très bien qu'il y a quelques jours, la commission du Conseil des Etats a allègrement voté une augmentation de 280 millions à propos des camions Saurer; je ne critique pas la mesure, je ne critique pas ce qui est proposé; je constate simplement que, comme par hasard, personne ne semble se soucier, à l'échelon gouvernemental, de cette modification que l'on prend, comme ça, à la légère. Alors que l'on ne vienne pas nous donner des leçons d'économie à propos d'une augmentation de l'ordre de 35 millions qui – je le répète – concerne un secteur qui intéresse l'ensemble de l'économie de notre pays.

Röthlin, Sprecher der Minderheit III: Ich beantrage Ihnen, auch im Namen der CVP-Fraktion, der Minderheit III und somit dem Bundesrat zuzustimmen. Kaum vereinbar sind

die Anträge der vorberatenden Kommission, der Mehrheit wie der Minderheit I und II mit dem Sparauftrag, den das Parlament und das Volk der Regierung erteilt hat. Während sich der Bundesrat an die Vorgaben gemäss Finanzprogramm zu halten gewillt ist, scheinen die guten Vorsätze unserer Kommission teilweise wenigstens in Vergessenheit zu geraten. Ich erinnere im gleichen Moment an die freisinnigen Rigi-Thesen, dies an die Adresse von Herrn Duboule; sie fordern nämlich den Verzicht auf Subventionen für Flughäfen und -plätze. Der freisinnige Prof. Wittmann skizziert die Subventionsszene: «Gibst du mir meine Subventionen, so stimme ich für deine Subventionen. Aus diesen Zuständen resultiert eine Interessengemeinschaft von Subventionsempfängern, die sich über alle ökonomischen und finanzwirtschaftlichen Bedenken hinwegsetzt und sich mit öffentlichen Geldern gegenseitig Geschenke macht.»
Nun kommen heute unsere lieben Kollegen aus Zürich und Genf und wollen sich gegenseitig überbieten, spielen sozusagen die Hauptrollen in diesem Subventionsakt. Mit dieser Mentalität wird die Beseitigung des Defizits im Bundeshaushalt wesentlich länger auf sich warten lassen, als vom Bunderat und auch von uns allgemein angenommen wird. Die CVP stellt fest, dass das Postulat des sparsamen Einsatzes öffentlicher Mittel auch weiterhin uneingeschränkt gilt.
Ich möchte nun nicht auf die Zahlen zurückkommen, die Herr Bundesrat Schlumpf hier aufgeführt hat. Es geht hier nicht um eine Diskriminierung, sondern es geht schlicht und einfach um 35,5 Millionen Franken mehr nach Kommissionsmehrheit, nach Antrag Landolt um 54,5 und nach Antrag Duboule um 63,5 Millionen Franken mehr, als der Finanzplan vorsieht. Bei der Beratung des Sparpaketes im März 1977 hat unser Zürcher Ratskollege Hans Rüegg uns wie folgt aufgefordert: «Ich glaube aber auch, dass wir peinlich darüber wachen müssen, dass wir nicht in den alten Schlendrian zurückfallen. – In diesem Sinne hat das Aktionskomitee für einen sparsamen Bundeshaushalt seine Aufgabe verstanden, und es wird sein wachsames Auge auch weiterhin auf den Bundeshaushalt werfen, ob dies einzelnen Gruppen in den Kram passt oder nicht.»
Bitte sorgen Sie dafür, dass wir wirklich nicht in diesen alten Schlendrian zurückfallen, und stimmen Sie dem Antrag der Minderheit III und damit dem Bunderat zu.

Frau **Mascarin:** Ich spreche nur zum Flughafen Basel und beantrage Ihnen, die Subventionen auf 4,2 Millionen Franken zu kürzen (ich spreche einmal nicht für mehr, sondern für weniger Subventionen).
Der Ausbau des Flughafens Basel – die Pistenverlängerung – war 1976 in unserem Kanton ein rechtes Politikum. Der Souverän hat diesen Ausbau zuerst verworfen, es brauchte eine zweite Abstimmung und ganz massive Versprechungen, insbesondere das Versprechen des Nachtflugverbotes, damit die Vorlage angenommen wurde. Nun hat sich in der Zwischenzeit gezeigt, dass verschiedene, seinerzeit der Planung zur Pistenverlängerung zugrundegelegte Prognosen nicht eingetroffen sind. Die Frachtentwicklung hat in den letzten Jahren nicht etwa zugenommen, wie prognostiziert wurde, sondern sie hat abgenommen! 1981 ist mit 17 944 Tonnen fast genau wieder das gleiche Ergebnis erzielt worden wie 1976 (dort waren es um 17 679 Tonnen). Wenn auch dazwischen drei Jahre mit etwas höheren Tonnagen liegen, so kann doch gesagt werden, dass global eine Stagnation im Frachtverkehr eingetreten ist, und dass die Pistenverlängerung keineswegs eine Zunahme des Frachtverkehrs gebracht hat.
Bei den Passagierzahlen sieht es gleich aus. 1980 wurde bei 909 754 Passagieren ein Rückgang von 1,2 Prozent gegenüber 1979 vermerkt. Und 1978 ergab sich nur eine ganz leichte Zunahme um einige wenige 100 Passagiere, (993 431) also im grossen und ganzen auch eine Stagnation im Passagierverkehr, und dies trotz den verlängerten Pisten.
Der Flughafen Basel-Mülhausen wurde ursprünglich als ein kontinentaler Flughafen mit Städteverbindungen konzipiert. Die Bedenken der Bevölkerung, die auch in der ersten Abstimmung zum Ausdruck kamen, gegen die Umweltbelastung, die aus der Flugpistenverlängerung und dem An- und Abflug der Grossraumflugzeuge resultieren würden, haben sich als richtig erwiesen. Obwohl der Frachtverkehr und der Passagierverkehr nicht zugenommen haben, ist der Fluglärm in unserer Stadt in einigen Quartieren ganz erheblich. Und heute muss festgestellt werden, dass das Versprechen, welches der Präsident der Basler Handelskammer, Dr. von Planta, gegenüber der Grossratskommission abgegeben hat, damit die Flugpistenverlängerung bewilligt werden konnte, nämlich die finanzielle Sanierung und Gesundung des Flughafens Basel-Mulhouse, nicht eingehalten worden ist. Im Grossen Rat von Basel-Stadt wurde 1975 von Dr. von Planta die Aussage gemacht, dass nach der Fertigstellung der Piste Basel-Mulhouse Basler Unternehmer in vermehrtem Masse den Flughafen als Ausgangspunkt für Reisen und Transporte benützen würden. Die Entwicklung der Exportfrachten zeigt nun aber genau das Gegenteil! Sie zeigt seit 1979 einen drastischen Rückgang, nämlich von 14 390 Tonnen 1979 auf unter 12 000 Tonnen 1981. Diese Zahlen muss man hier zur Kenntnis nehmen! Basel-Mulhouse wird also im Gegensatz zur Aussage des Präsidenten der Basler Handelskammer nicht mehr, sondern weniger benutzt. Das sind Tatsachen! Viele Unternehmer ziehen es offensichtlich vor, die Frachten per Camion zum ausländischen Flughafen zu spedieren. Es gibt zwar hier keine genauen Statistiken, aber die Abnahme des Exportfrachtverkehrs spricht eine deutliche Sprache.
Meiner Meinung nach kann es nun nicht angehen, dass damalige Prognosen, die sich als nicht richtig erwiesen haben und die zum Ausbau des Flughafens und zu einer eigentlichen Fehlentwicklung geführt haben, weil das, was prognostiziert wurde, nicht benötigt wurde und nicht eingetroffen ist, als Grundlage für heutige Subventionsentscheide herangezogen werden. Denn bezahlt ist die ganze Sache, die Subventionen sollten ja im nachhinein erfolgen! Die vermehrte Aufnahme von Kurzstreckenflügen, wie sie zum Beispiel mit der Crossair jetzt vorgenommen werden, ist meines Erachtens eine richtige Korrektur. Basel-Mulhouse soll ein kontinentaler Flughafen bleiben, es wieder werden, schnellere Städteverbindungen anbieten; dafür ist der Flughafen geeignet, und dazu soll er auch besser ausgebaut und bestückt werden.
Die Vorstellung eines Verbundflughafens, wie sie zum Beispiel Herr Nationalrat Wyss in einem Postulat anregt, erscheint mir auch bedenklich, dazu hätte ich noch einiges anzumelden, aber jedenfalls kann es heute nicht darum gehen, diese vermehrten Subventionen nach Basel zu vergeben, insbesondere, wenn man bedenkt, dass die Swissair kein Konzept entwickelt hat für einen Regionalverkehr, dass keine klare Aufgabenkonzeption des Flughafens Basel-Mülhausen vorhanden ist, die seiner ursprünglichen Bestimmung gemäss wäre. Sie wissen, dass ab 15. Juni 1981 die TEE-Swissair-Flughafen-Zürich-Verbindung geschaffen worden ist, eine Zugsverbindung, die sehr rege benützt wird und die eine reale Alternative ist für den Flughafenbenützer, eine reale Alternative für den Flughafen Basel. Die Interkontinentalflüge sind durch diese Zugsverbindung wesentlich näher zu Basel gekommen, und während dieser einen Stunde Zugsfahrt werden auch schon Abfertigungsgeschäfte usw. abgewickelt. Für den Passagier ist es also keine verlorene Zeit. Ausserdem werden dadurch der Region Basel wesentliche Umweltbelastungen erspart.
In der Vorlage des Bundesrates kann ich zwei Projekten zustimmen: Erstens den Massnahmen zur Flugsicherung und zweitens den Massnahmen zur Ausbesserung der Piste von 1953. Ich betrachte das auch als eine Massnahme zur Sicherung des Flugverkehrs.
Kritisieren möchte ich hier mit aller Deutlichkeit den Versuch, nachträglich die Erweiterung des Frachtgebäudes aus Bundesmitteln zu subventionieren. Der Kanton hat ja daran direkt nichts bezahlt, und deshalb konnte die Basler Bevölkerung zu diesem Frachtgebäude nichts sagen; wenn eine normale kantonale Vorlage vorgelegt worden wäre mit Ersuchen um einen kantonalen Kredit, wäre damals, 1976,

in der Zeit der grossen Diskussion um die Flugpistenverlängerung, ganz selbstverständlich auch gegen dieses Frachtgebäude das Referendum ergriffen worden. Weil die Flughafen AG dieses Gebäude bezahlt hat, konnte dieses Referendum umgangen werden. Ich glaube nicht, dass man dann im nachhinein durch Bundessubventionen ein solches Vorgehen auch noch rechtfertigen muss.
Ich vermisse insbesondere auch Massnahmen zur Verkehrserschliessung in Richtung Anschluss des Flughafens an das öffentliche Verkehrsmittel, wie ich es in einem Postulat angeregt habe, das von Ihnen freundlicherweise überwiesen wurde. Die Parkplatzerweiterung soll zwar nicht subventioniert werden – zum Glück möchte ich sagen –, aber die Verkehrsanschlussmassnahmen auf französischer Seite sind nur Anschlussmassnahmen für den privaten Verkehr, und hier müssen sich die Swissair, der Kanton Basel, die Region ein anderes Konzept einfallen lassen – in erster Linie weg vom Camionverkehr, der die Stadt und ihre Bewohner sehr belästigt. Deswegen also mein Antrag: lediglich Subvention für Massnahmen, die der Flugsicherung dienen und für die Ausbesserung der alten Piste; das hat auch etwas mit Flugsicherung zu tun. Keine Subventionen für die Verkehrsanschlussmassnahmen, für das Frachtgebäude und für die Erweiterung des Vorfeldes und die Umgebungsarbeiten beim Frachtgebäude. Sollte Ihnen das zu weit gehen, möchte ich Ihnen immerhin beliebt machen, den Antrag Alder zu unterstützen. Herr Alder möchte vor allem die Subventionen für das Frachtgebäude streichen. Das scheint auch mir erste Priorität zu haben.

Alder: Ich gehe mit einer etwas anderen Optik als Frau Mascarin an diese Vorlage heran. Ich stehe grundsätzlich positiv zum Flughafen Basel-Mülhausen, beantrage Ihnen aber dennoch – wie Sie meinem Antrag entnehmen konnten – eine Reduktion der Subvention, die dem Kanton Basel-Stadt bewilligt werden soll für das Objekt 7, Frachthalle Basel. Warum? Zuerst muss ich Ihnen einige Fakten in Erinnerung rufen, welche Frau Mascarin teilweise erwähnt hat, die aber doch insgesamt kurz zusammengefasst werden müssen.

1. Der Flughafen Basel-Mülhausen gehört Frankreich.
2. Bezahlt wird er von der Schweiz.
3. Der Luftverkehr ist sehr gering.

Bei dieser Situation stellt sich die grundsätzliche Frage, wieweit es überhaupt sinnvoll ist, bis auf weiteres noch Anlagen dieses Flughafens zu subventionieren, Geld auszugeben für einen grossen Flughafen, der erwiesenermassen bei weitem nicht ausgelastet ist. Warum ist das so? Es ist eine Tatsache, dass die Swissair mit ihrer Unternehmenspolitik den Flughafen Basel ganz grob vernachlässigt. Die Gründe sind *grosso modo* bekannt. Man macht Kostengründe geltend in bezug auf die Wartung der Flugzeuge usw., man macht aber auch geltend, es fehle an der Nachfrage. Wenn das Verkehrsangebot aber derart mies ist, wie es die Swissair auf dem Flughafen Basel-Mülhausen anbietet, kann eine echte Nachfrage überhaupt nicht aufkommen! Das sage ich auch den hier anwesenden Verwaltungsräten der Swissair, damit sie sich dieser Sache vielleicht gelegentlich an einer Verwaltungsratssitzung doch etwas annehmen. Auf die Basler besinnt man sich im Zürcher Swissair-Büro effektiv nur dann, wenn die Zürcher umnebelt sind. Statt dass die Swissair den stark belegten Zürcher Flughafen etwas entlastet und Basel besser nutzt, liegen die dort investierten Millionen buchstäblich brach. Auch die längst lancierte Idee eines Verbundflughafens Zürich-Basel verschimmelt in den Schubladen der Swissair-Gewaltigen. Für die Swissair ist und bleibt Basel Luftprovinz. Deshalb muss ich als Mitglied dieses Rates fragen: Was hat es für einen Sinn, weiterhin Bundesmittel über den Weg der Subventionen in diesen Flughafen zu investieren, solange diese Swissair-Unternehmenspolitik weitergeführt wird? Eigentlich müsste man bei dieser Situation Rückweisung der Vorlage beantragen, nicht nur aus den Gründen, die Herr Kohler genannt hat, sondern damit der Bundesrat sich mit dieser prinzipiellen Problematik der Auslastung unserer Flughäfen – vor allem der Auslastung der Flughäfen Zürich und Basel-Mülhausen – einmal ernsthaft auseinandersetzt.
Wir benötigen in diesem Land eine klarere, eine konsequentere Luftverkehrspolitik, die etwas mehr Ordnung schafft, als das heute der Fall ist. Ich weiss jedoch, dass ein solcher Antrag bei der Stimmung, die hier herrscht und die auch in meiner Fraktion geherrscht hat, ohnehin keine Chancen hat. Deshalb muss ich mich auf das Mögliche beschränken, nämlich auf den Versuch, die Investition von Bundesmitteln in ein Objekt zu verhindern, das diese nicht nötig hat. Gemäss Vorlage soll der Kanton Basel-Stadt (nicht der Flughafen Basel-Mülhausen als öffentliches Unternehmen) für die bereits erstellte und in Betrieb stehende Frachthalle nachträglich noch rund 4 Millionen Franken erhalten. Ich stelle fest und stütze mich hiebei auf die Vorlage, die Sie kennen:

1. Die Frachthalle ist 1979 bis 1981 erstellt worden; sie ist fertig – im Unterschied zu den anderen Objekten, die in der Botschaft figurieren.
2. Der Kanton Basel-Stadt – Frau Mascarin hat es Ihnen bereits gesagt – hat an diese Frachthalle keinen Rappen bezahlt, keine Leistung erbracht.
3. Die Frachthalle ist bereits bezahlt. Sie wurde aus der laufenden Betriebsrechnung des Flughafens Basel-Mülhausen bezahlt, einer Betriebsrechnung, die an sich in den letzten Jahren immer positiv abgeschnitten hat, obwohl diese Frachthalle bezahlt worden ist. Warum soll dann da noch eine Subvention an den Kanton Basel-Stadt geleistet werden?

In der Botschaft wird das Argument von Treu und Glauben genannt. Sie wissen, wenn ein Jurist Treu und Glauben anruft, hat er keine anderen Argumente mehr. So ist es wohl auch beim Bundesrat; er sagt, das Subventionsgesetz sei von den Beamten irrtümlich falsch angewendet worden, als 1978 die Basler um eine Subvention nachsuchten. Man hatte ihnen erklärt, für die Frachthalle gebe es kein Geld. Das will man nun nachträglich korrigieren.
Es fällt auf, dass die Basler sich mit dem negativen Bescheid des Bundesrates bzw. des Departementes seinerzeit abgefunden haben. Es fällt auf, dass die Frachthalle durch den Flughafen dennoch gebaut wurde; sie brauchten also das Geld nicht unbedingt, ganz im Sinne der richtigen These von der Eigenwirtschaftlichkeit der Flughäfen, wie sie auch in den freisinnigen Thesen ausdrücklich festgehalten wird, wie es auch im renommierten freisinnigen Zürcher Hausblatt immer wieder betont unterstrichen wird. Freuen wir uns darüber, dass ein erster Schritt in die «richtige Richtung» getan wurde. Warum sollten wir das nachträglich mit dieser Subvention rückgängig machen?
Wir haben keinen Grund, im Lichte des Bundesgesetzes diese Subvention zu bewilligen. Artikel 101 Absatz 5 des Luftfahrtgesetzes sagt: «In jedem Fall ist die finanzielle Lage des Empfängers von Bundesleistungen zu berücksichtigen.» Dieselbe Bestimmung findet sich auch im Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945. Wann wollen wir eigentlich ernst machen mit diesen Gesetzesbestimmungen?
Ich habe Ihnen dargelegt, wie die Finanzierung der Frachthalle erfolgte. Es ist verständlicherweise schwierig, auf ein Geschenk zu verzichten. Ich verstehe deshalb meine Basler Kollegen, die jetzt wahrscheinlich antreten werden, um ganz massiv auf mich und wahrscheinlich auch auf Frau Mascarin loszugehen. Als Basler Steuerzahler habe ich gar kein Interesse daran, diese Subvention nicht zu bewilligen. Aber ich stehe hier nicht als Basler Steuerzahler, sondern als Abgeordneter im Nationalrat und muss für die Bundesfinanzen Sorge tragen. Von daher gesehen, muss ich Ihnen erklären: Wir müssen endlich Ernst machen mit den sogenannten Sparmassnahmen, wir müssen sicher nicht dort noch Gelder zur Verfügung stellen, wo es erwiesenermassen nicht nötig ist. Wir müssen endlich konsequent sein, ganz im Sinne des Votums unseres Kommissionspräsidenten. Ich bitte Sie, in diesem Sinne mindestens die Subvention für die Frachthalle zu streichen. Basel leistet damit Pio-

nierdienste für echte Sparmassnahmen und eine richtige Anwendung des schweizerischen Subventionswesens.

M. **Grobet:** Je voudrais appuyer la déclaration faite par M. Duboule et relever que dans les réponses à nos interventions, il a été indiqué que la planification financière de la Confédération ne pourrait pas être modifiée, raison pour laquelle le montant des subventions ne pourrait pas être majoré par ce conseil.
Or, comme l'a relevé à juste titre M. Duboule, ce raisonnement n'a pas été tenu lorsque le Conseil des Etats, la semaine passée, a décidé d'augmenter de 280 millions de francs la dépense prévue pour les camions commandés à la firme Saurer. Je m'empresse de dire, comme M. Duboule, que je ne suis pas opposé à cette commande complémentaire de 800 camions. Mais ce que je trouve assez paradoxal c'est que l'on vienne nous dire, à cette tribune, que l'on ne pourrait pas modifier la planification financière pour quelques millions de francs, alors que cela serait possible pour une commande complémentaire de camions qui représente quand même 280 millions de francs.
Je ne sais pas qui a raison dans ce débat, mais ce qui me paraît évident c'est qu'on peut mettre quelques millions de plus pour l'infrastructure aéroportuaire de notre pays.
J'en reviens au problème de la halle de fret de Genève. Vous avez dit, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous ne partagiez pas mes propos lorsque je disais que Genève était victime d'une injustice. Genève est bel et bien victime d'une injustice, et je vous assure, Mesdames et Messieurs les députés, que cela sera ressenti en tant que tel en Suisse romande, à plus forte raison si on vient en aide à un secteur de l'économie en Suisse orientale et que l'on ne prend pas en considération les places de travail à Genève. La halle de fret représente aussi 500 places de travail, je tiens à le relever, dont les conditions sont aujourd'hui déplorables dans ce domaine vous le savez, Monsieur le Conseiller fédéral, et nous perdons actuellement du fret à Genève en raison de cette situation.
Or, nous disons que la situation occasionnée par votre projet crée une injustice parce que, que vous le vouliez ou non, nous ne bénéficierions que de 18 pour cent de subventionnement pour notre halle de fret alors que celle de Zurich-Kloten a bénéficié de plus de 30 pour cent. Le fait que l'on réduise à l'avenir les subventions en faveur de Zurich et que nous recevions un petit peu plus que les subventions réduites de Zurich n'est pas une satisfaction, Monsieur le Conseiller fédéral!
Si vous aviez considéré la halle de fret séparément, sans l'englober dans l'ensemble, vous auriez dû normalement proposer un taux de subvention de 32,5 pour cent. Les derniers crédits votés par l'Assemblée fédérale en matière d'équipement aéroportuaire l'ont bien été pour Bâle et Zurich, il y a donc, tout naturellement, un effort supplémentaire qui doit être consenti pour Genève. Du reste les chiffres sont là: depuis 1945, Kloten a bénéficié de 400 millions de francs alors que Genève-Cointrin n'a bénéficié que de 100 millions de subventions fédérales. La réalité économique démontre que nous sommes en face d'une injustice.
Considérant les problèmes financiers de la Confédération et bien que décidé à voter la proposition de M. Duboule, j'ai fait une proposition d'ultime concession qui va dans le sens d'une tentative de conciliation. La majorité de la commission a admis que l'on augmente les subventions fédérales de 10 millions, somme bien modeste sur cinq ans: cela représente 2 millions par année. Or la commission propose de ventiler ces 10 millions entre Zurich, Genève et Bâle: 4 millions pour Zurich, 4 millions pour Genève et 2 millions pour Bâle. En fait, si Zurich recevait 4 millions supplémentaires, cela ne résoudrait pas ses problèmes. Par contre, pour nous à Genève, si nous recevions 10 millions de plus pour la halle de fret, ce serait peut-être l'élément qui permettrait de réaliser cet équipement économique qui est indispensable.
J'attire votre attention sur le fait que même avec ce supplément de 10 millions pour la halle de fret, nous aurions toujours 8 millions de moins que le montant auquel nous aurions eu droit il y a quelques années. Cette subvention représenterait un taux de l'ordre de 25 pour cent.
Je vous demande de faire preuve de solidarité et de permettre à Genève de réaliser une halle de fret, dans les mêmes conditions que celle qui a été réalisée à Zurich-Kloten. Je vous prie de voter ma proposition.

Herczog: Zunächst eine grundsätzliche Bemerkung: Was uns hier von der Kommissionsmehrheit präsentiert wird, ist ein Beispiel äusserst schlechten Finanzgebarens. Zunächst erlebte die Öffentlichkeit ein absurdes Feilschen der drei reichen Kantone mit Flughäfen. (Ich komme aus einem dieser reichen Kantone, um keine falschen Vorstellungen aufkommen zu lassen.) Dann trat die Flughafen-Lobby im Kleid des Komitees «Pro Flughafen» auf den Plan und forderte in einem Brief vom 16. April den Schulterschluss der Flughafenkantone gegen den Bund, um – ich zitiere – «Einigkeit über die Notwendigkeit eines allgemein höheren Bundesbeitrages herzustellen.» Weiter vermerkte dieses Komitee, dass die schlechten Bundesfinanzen «weder als finanzpolitisches Axiom, noch als politisches Tabu zu betrachten» seien.
Als Detail sei vielleicht noch vermerkt, dass zu den Vizepräsidenten dieses Komitees zwei besondere Sparpäpste aus unserem Rat gehören, nämlich einerseits Herr Blocher, der eine Sparmotion eingereicht hat, andererseits Herr Eisenring, der bei den Bundesbahnen in bezug auf den Leistungsauftrag Rückweisung beantragt hat. Der Lobby-Aufruf des Flughafenkomitees verklang nicht ungehört; über die Hälfte der Kommissionsmitglieder gehören den drei Flughafenkantonen an. Die Nationalratskommission hat nun um 10 Millionen aufgestockt, die Ständeratskommission will diese Generosität noch um 29 Millionen überbieten. Dazu müssen wir in aller Deutlichkeit drei Dinge festhalten:

1. Das Aufstocken des Kredites widerspricht dem Sparauftrag, den die gleichen Leute mittels einer Motion hier durchgesetzt haben. Aber offenbar gelten diese Sparforderungen nur so lange, bis nicht bestimmte handfeste Interessen im Spiele sind.

2. Das Aufstocken widerspricht dem GVK-Postulat nach voller Kostendeckung auch bei den Flughäfen.

3. An die Adresse der Herren Freisinnigen und des freisinnigen Präsidenten des Komitees Pro Flughafen sei noch folgendes vermerkt. Ich freue mich, hier noch einige Male auf die Rigi-Thesen zitatweise eintreten zu können, wo die liberale Trendvariante im Verkehrswesen eindeutig heisst: «Verzicht auf Subventionen für Flughäfen und Flugplätze.» Ich bitte Sie, auch hier diesen Rigi-Thesen zu folgen. – Alles in allem: Wir werden die Unernsthaftigkeit und Einseitigkeit dieser Sparappelle zu werten wissen.

Nun noch zu meinem Antrag; ich habe gesagt, dass ich als Zürcher zum Zürcher Flughafen spreche. Ich beantrage Ihnen, hier die Subvention an die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) zu streichen. Die FIG ist eine sogenannte gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, d. h., die Aktien sind verteilt zwischen öffentlicher Hand und Privatbesitz, nämlich Stadt und Kanton Zürich, Kantonalbank und Stadt Winterthur; 50 Prozent sind in Privatbesitz. Dadurch, dass die FIG eine AG ist und 50 Prozent sich in Privatbesitz befinden, haben die Steuerzahler zur Geschäftspolitik überhaupt nichts zu sagen.
Die FIG hat im Jahre 1981 einen Ertrag von 65 Millionen Franken erwirtschaftet, also etwa 1,1 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das Bruttoergebnis stieg um 11 Prozent auf 22,6 Millionen Franken, der Reingewinn stieg um beinahe 3 Prozent auf über 5 Millionen Franken. Von der FIG werden Dividenden ausbezahlt im Gesamtbetrag von 4 Millionen Franken.
Es ist nun überhaupt nicht einzusehen, warum eine florierende, *de facto* private Unternehmung vom Bund subventioniert werden soll. Zudem habe ich bereits vor genau 2 Jahren hier die Ausbaupolitik der FIG kritisiert, deren Konzep-

tion bis heute nicht ernsthaft nach Umweltbelastung, Redimensionierungsmöglichkeiten usw. überprüft worden ist. Dadurch, dass die FIG nicht der öffentlichen Kontrolle unterstellt ist, sind hier die Appelle (wie z. B. im Swissair-Geschäftsbericht enthalten) nach Mass und Vernunft überhaupt nicht vorhanden. Es werden Prestigeobjekte finanziert, und ich glaube nicht, dass es Aufgabe des Bundes ist, Prestigeobjekte einer Immobiliengesellschaft mitzufinanzieren.
Das Argument, dass diese Subvention gemäss Luftfahrtgesetz vorgeschrieben sei, ist nicht stichhaltig, da der Kanton Zürich wie die Swissair weiterhin subventioniert werden. Ich hätte nichts dagegen, wenn der Kanton Zürich ein bisschen mehr – allerdings nicht derart viel – bekäme. Ich wünsche aber, dass dann die Bevölkerung auch etwas zur Erweiterung des Flughafens und der ganzen Konzeption zu sagen hätte.
Im übrigen haben Sie, Herr Bundesrat Schlumpf, hier vor zwei Jahren erklärt, dass diese imperative Subventionsvorschrift geändert werden sollte. Bis jetzt habe ich allerdings überhaupt noch keine Resultate gesehen.
Ich bitte Sie, diese Vorlage, die finanzpolitisch – aber nicht nur finanzpolitisch – mehr als einen schlechten Weg weist, durch Zustimmung zu meinem Antrag, also Streichung der Subventionen an die Flughafen-Immobiliengesellschaft, wieder einigermassen ins richtige Licht zu rücken.

Vizepräsident: Es folgen nun die Einzelredner. Acht Redner haben sich eingeschrieben. Ich beantrage Ihnen, hier die Rednerliste zu schliessen. – So beschlossen.

Hubacher: Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag Röthlin, d. h. dem Antrag des Bundesrates, zuzustimmen .
Es ist vielleicht aufgefallen, dass in dieser zum Teil aufwendigen Diskussion die Basler Vertreterinnen und Vertreter vorerst mit relativer Zurückhaltung operiert haben, in der Meinung, dass wir hier nicht in Lokalchauvinismus machen sollen. Aber es ist dann doch etwas zu viel verlangt, wenn die Folgen der unheiligen Allianz zwischen Herrn Alder, Herrn Herczog, Frau Mascarin – neuerdings werden, aber das ist dann das Problem der freisinnigen Partei, wie sie das bewältigen will, auch die freisinnigen Rigi-Thesen von der POCH einbezogen – ausgerechnet auf dem Buckel von Basel-Stadt ausgetragen werden sollen.
Herr Alder hat ziemlich lautstark die offensichtlich eher nostalgische Darstellung geboten, dass Basel-Stadt überhaupt keine finanziellen Probleme habe. Unserer Stadt geht es glänzend, wenn ich Herrn Alder angehört habe, und auf ein paar Millionen mehr oder weniger scheint es nicht anzukommen. Das kann man offenbar nur deshalb sagen, weil man in Basel-Land wohnt, ständig gute Steuerzahler aus der Stadt erbt und die Probleme eines Stadtkantons, der mit Zukunftssorgen aller Art belastet ist, dann auch souverän übersieht. Ich möchte also hier die Grossrats- und Landratssitzung aus Basel-Stadt und Basel-Land nicht noch erweitern. Aber ich bitte Sie, die Bescheidenheit der Basler nicht damit zu bestrafen, dass wir am Schlusse dann noch eine Strafaktion gegen den Flughafen und damit gegen den Kanton Basel-Stadt unterstützen.
Es ist hier gesagt worden – und das scheint mir das Entscheidende zu sein –, dass das Frachtgebäude, für das nun der Antrag gestellt worden ist, die Bundesbeiträge zu streichen, erstellt sei. Ich nehme an, Herr Bundesrat Schlumpf wird Ihnen Auskunft geben, warum, obwohl es gebaut, das Subventionsgesuch erst jetzt behandelt wird. Aber damit, dass einerseits die Schwierigkeiten des Flughafens Basel-Mülhausen sehr pessimistisch dargestellt werden und andererseits – von Herrn Alder – dann die Flughafenrechnung sehr optimistisch gezeichnet wird, kann man ja nicht begründen, dass nachträglich nun für eine notwendige Anlage diese Bundessubvention nicht gerechtfertigt sei. Ich möchte Sie bitten, jetzt nicht noch diesen Direktangriff auf die vom Bundesrat beantragten Subventionen für einen Flughafen, der diese Hilfe nötig hat und der von Anfang an seine besonderen Schwierigkeiten aufwies, zu reiten und uns, nachdem wir uns nicht in dieses lokale Gezänk einmischten und auf der Linie des Bundesrates waren, nicht noch mit einem Streichungsantrag zu bestrafen. Es ist jetzt nicht der Ort, aus dem Handgelenk heraus einfach die Position des Basler Flughafens so *tel quel* zu ändern. Ich bitte Sie, dem Bundesrat zuzustimmen.

Auer: Als weiterer freisinniger Sprecher möchte ich vorerst herzlich danken, dass Sie die Rigi-Thesen so oft erwähnen. Aber die Flughafenbotschaft ist vom Januar und die Rigi-Thesen treten erst nächstes Jahr in Kraft. *(Heiterkeit)*
Zu den Anträgen Alder und Mascarin: Vor einer Woche und heute haben hier Vertreter von Genf und Zürich das Hohe Lied der Flughäfen gesungen. Aber das waren mehr Reden von Ständeräten als von Nationalräten, offenbar geblendet durch die Milliarde in der letztjährigen Rechnung. Sie haben meines Erachtens zu sehr die Lage der Bundesfinanzen vernachlässigt und unsere strapazierten Finanzpläne vergessen.
Herr Grobet hat mit Recht auf die wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen hingewiesen und dabei erfreulich grossen ökonomischen Sachverstand gezeigt, den er bei anderen Gelegenheiten, etwa beim Wohnungsbau oder bei den Mieten, eher vermissen liess. Aber offenbar ist er als Regierungsrat gescheiter geworden; denn wem Gott ein Amt gibt, dem gibt er bekanntlich auch Verstand – einem Regierungsrat offenbar mehr als einem Nationalrat.
Es sind vor einer Woche und heute Ausdrücke gefallen wie «Missgunst, Sturheit, Diskriminierung, Unrecht, grave injustice, non admissible, Bestrafung.» Man sprach von einem «rigorosen und simplifizierenden» Bundesrat, von «drastisch, minimal, frappant», von «Kantonalisierung, eidgenössischer Solidarität, dem équilibre confédéral», ja sogar von einer «Gefährdung des eidgenössischen Friedens».
Nun kann man in einer Richtung übertreiben, aber offenbar auch in den anderen. Damit zu den Anträgen Alder und Mascarin. Die Basler, Herr Linder und Herr Wyss – Herr Hubacher hat das vorhin gerade gesagt –, haben sich sehr zurückgehalten. Sie hätten, beispielsweise wie Herr Graf, auch von den Spitzenleistungen der beiden Basel erzählen können, so dass die beiden Basel via ihre Rheinhäfen den grössten Teil der schweizerischen Einfuhren in das Land bringen, dass die Basler Chemie einen Fünftel der Exporte aufbringt, dass Basel-Stadt pro Kopf der Bevölkerung am meisten Wehrsteuer nach Bern liefert, dass durch Basel-Land am meisten Züge der SBB fahren und in Basel auf den Strassen am meisten Lastenzüge ankommen, dass Basel der wichtigste Messeplatz ist, dass Basel-Land am meisten Kirschen liefert, dass ein Basler Unternehmen der grösste Privataktionär der Swissair ist, dass Basel die teuersten Spitäler hat (aber auch die teuersten Regierungsräte), dass wir die schönste Fastnacht haben und den telegensten schweizerischen Parteipräsidenten. *(Heiterkeit)*
Die Basler haben das nicht getan. Nun kommen Herr Alder und Frau Mascarin als Vertreter der beiden Basel – wobei ich noch beifügen muss: Herr Hubacher, Herr Alder versteuert sein Einkommen in Basel-Stadt, denn er hat dort seine Praxis – und machen das Gegenteil der Genfer und Zürcher. Sie beantragen nicht nur keine Erhöhung, sondern sogar eine Reduktion des Beitrags für den Basler Flughafen. Hier wird nun das kleine Basler Flughafenlicht allzusehr unter den Scheffel gestellt. Er spielt immerhin seine Rolle auch als Ausweichflughafen, wenn es in Zürich Nebel hat – meteorologischen Nebel, bei anderem müssten noch mehr Zürcher nach Basel fliegen . . .
Hier eine Grundsatzdebatte über die Bedeutung und die Nützlichkeit des Basler Flughafens zu führen, halte ich für falsch. Es geht jetzt hier um diesen Bundesbeitrag. Die andere Debatte hat früher schon stattgefunden. Nach Treu und Glauben steht Basel ein Beitrag zu. Wenn auch die Betriebsrechnung ausgeglichen aussieht; hier hat der Basler Fiskus enorme Mittel investiert, und er hat Anspruch auf eine Rückerstattung. Ich bitte Sie, den Antrag des Bundesrates zu unterstützen. Sachlich möchte ich nichts mehr bei-

fügen: Erstens ist meine Redezeit abgelaufen, und zweitens ist das Sache des «Vorstandes».

Flubacher: Erlauben Sie mir, dass ich bei vorgerückter Stunde auch noch etwas sage, nachdem wir die ganze Hitparade der Flughafenlobbys angehört haben.
Man spricht soviel von den Nachteilen, die ein Flughafenkanton habe. Den Lärm, die Lärmbelästigung können Sie mit Geld nicht gutmachen, wenn wir mehr Geld geben, bekommen das ohnehin nicht jene, die unter dem Lärm zu leiden haben. Aber geben wir es doch offen zu: Ein Flughafen wie Zürich oder Genf ist nun tatsächlich wirtschaftlich von sehr grosser Bedeutung. Ich glaube kaum, dass es noch Zürich in dieser Grösse, in dieser Stärke geben würde, wenn der Flughafen nicht dort wäre. Man muss es auch in bezug auf Genf sagen und in einem kleineren Umfang in bezug auf Basel. Es sind also enorme wirtschaftliche Vorteile damit verbunden. Gut, es trifft jetzt diese drei Kantone: Zürich, Basel und Genf, die zugleich noch Universitätskantone sind und sehr viel für die übrigen Kantone leisten, auch finanziell. Ich habe mich bisher für alle Flughafensubventionen eingesetzt. Ich habe den Zürchern vor einem oder zwei Jahren geholfen, dass das Missgeschick, das im Ständerat passiert ist, ausgebügelt wurde, indem sie dann die Subventionen für die zentralisierten Werkstätten erhalten haben, auch im Sinne einer Gleichberechtigung, nicht weil ich überzeugt war, dass Zürich dann auf diese Werkstätten verzichten würde, wenn die Subventionen nicht gewährt würden.
Nun hat der Bundesrat vorgeschlagen, diese Subventionen zu kürzen. Ich muss Ihnen sagen: Das sollte eigentlich jetzt die letzte Subventionsübung für Flughäfen sein. Man muss auch nicht so jammern, denn diese drei Kantone haben ja Hunderte von Millionen Franken Steuerreduktionen machen können. Was machen dann diese 10 oder 20 Millionen Franken noch aus? Wir müssen doch die Realitäten sehen. Wo sollen wir denn noch sparen, wenn wir nicht bei diesen reichsten Kantonen mit Sparen beginnen? Man spricht nun von Verzerrungen in der Subventionspraxis. Aber die haben andere auch. Die gibt es beim Gewässerschutz, die gibt es bei den Luftschutzsubventionen, die gibt es überall. Derjenige, der nicht vor Jahren gebaut hat, muss jetzt damit rechnen, dass er bei höheren Baupreisen niedrigere Subventionen bekommt. Wenn wir 1 oder 2 Franken mehr für einen Flug bezahlen würden als Flughafengebühr beim Abflug, dann wäre die ganze Subventionsangelegenheit erledigt. Ich muss Ihnen ganz offen gestehen: Am liebsten hätte ich nein zu allen diesen Subventionen gesagt, aber ich bitte Sie, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.
Noch etwas zu Frau Mascarin: Frau Mascarin, das ist nicht ein einmaliges Vorkommnis, diese nachträgliche Frachtgebäudesubvention. Das war gang und gäbe bisher. Ich war ja immer dabei. Das ist also nicht eine Geste gegenüber Basel. So hat man es gegenüber allen Flughäfen gehalten. Wir haben das auch kritisiert und haben gesagt, das dürfe nicht mehr vorkommen. Der Bundesrat bringt jetzt deswegen diese Gesamtvorlage, dass wir diese Diskussionen um Einzelobjekte hier im Rate nicht mehr haben.
Noch etwas: Frau Mascarin, vergessen Sie eines nicht: Auch im Flughafen Basel liegt Brot. Brot für jene, die dort arbeiten, was vielleicht auch wichtig ist in einer Stadt wie Basel, die arbeitslosenmässig an der Spitze steht.

Linder: Ich hatte eigentlich nicht die Absicht, zugunsten von Basel im Zusammenhang mit dieser Flughafenvorlage ein Wort zu sagen, weil ich der Meinung bin – wie ich das bereits vor einer Woche zum Ausdruck bringen durfte –, dass es sich hier um ein gesamtschweizerisches Problem handelt, das vielleicht kantonale oder lokale Aspekte aufweist, aber das wir grundsätzlich aus gesamtschweizerischem Interesse heraus entscheiden müssen. Nachdem nun aber aus unserer Basler Region Heckenschüsse auf die kleine Tranche des Flughafens Basel abgefeuert worden sind, möchte ich doch zwei Bemerkungen anbringen:
Die eine Bemerkung betrifft die mehrfach erwähnten Subventionen an das Frachtgebäude. Wenn Sie die Botschaft gelesen haben, dann wissen Sie, dass es sich nicht nur um eine nachträgliche Subvention handelt, sondern um eine verspätete und im Grunde genommen geschuldete Subvention. Lesen Sie in der deutschen Botschaft auf Seite 13 und 14 nach, um was es sich handelt. Basel hat seinerzeit vor Beginn des Baus bei der eidgenössischen Verwaltung angefragt, wie es mit der Subvention stehe. Und Basel hat – die Botschaft gibt dies getreu wieder – eine Antwort am 6. März 1978 bekommen; die Verwaltung hat damals die Subventionsberechtigung verneint. Die Subvention wurde verweigert. Nachträglich hat man aber gesehen, dass diese Verweigerung erstens falsch war und zweitens auch im Widerspruch stand zu den übrigen, an die anderen Flughäfen erteilten Subventionen. Deshalb spricht der Bundesrat in der Botschaft eindrücklich und eindeutig davon, dass die Eidgenossenschaft in diesem Fall aus Treu und Glauben heraus verpflichtet sei, diesen Betrag von 4,01 Millionen noch nachträglich zu bewilligen. Ich habe einen grösseren Begriff von Treu und Glauben als Herr Alder, ich finde, dass der für die Korrektur einer falschen Auskunft im Jahre 1978 gewählte Ausdruck hier angebracht ist. Man kann vernünftigerweise dieses Argument nicht einfach unter den Tisch wischen.
Zum zweiten Punkt. Wenn Sie durch die Halle des Flughafens Basel-Mülhausen schreiten, dann stossen Sie auf eine Bronzetafel, die zur Erinnerung an die Einweihung dieses Flugplatzes angebracht wurde. Der damalige Bundespräsident Tschudi und Präsident Pompidou haben gemeinsam diesen Flughafen eingeweiht. Man hat damals gesagt, es sei ein internationales Ereignis, wenn zwei Staaten gemeinsam einen solchen Komplex, wie ihn ein moderner Flugplatz darstellt, zu bauen beginnen. Das Land liegt auf französischem Boden, und die Betriebsanlagen sind von der Schweiz finanziert. Man hat dieses Vorhaben als Neuerung und beispielhaft im internationalen Verkehr gepriesen. Und man hat miteinander Verträge abgeschlossen, bei denen sich beide Staaten verpflichtet haben, zur Entwicklung dieses Flugplatzes beizutragen.
Man kann nun diese Situation nicht einfach negieren. Man kann nun nicht einfach die Übung von schweizerischer Seite abbrechen. Wir müssen – und ich glaube, wir sollen auch – im schweizerischen Interesse diesen Flugplatz massvoll weiterentwickeln. Und wenn Sie die Botschaft gelesen haben, so ersehen Sie, dass die Flughafenverwaltungsgesellschaft Basel-Mülhausen keineswegs übertreibt; was sie plant, ist ein sehr massvoller, massgeschneiderter Ausbau, entsprechend dem Verkehrsvolumen an Passagieren und Fracht. Dass das Frachtvolumen heute gesamtschweizerisch nicht drastisch zunimmt, hat verschiedene Gründe. Was Basel anbetrifft, so müssen Sie sich klar sein, dass Sie kein Frachtvolumen auf einen Flugplatz bringen können, wenn Sie keine Anlagen haben, die dieses Volumen aufnehmen können. Die Flughäfen brauchen solche Frachtgebäude. Um das geht es bei diesem einen Betrag. Ich glaube, dass man gerade bei dem bescheidenen Beitrag, der nun dem Kanton Basel-Stadt zukommen soll und der im übrigen keineswegs in eine rosige Finanzlage hineinfällt, einigermassen dem Rechnung trägt, was der Kanton in den letzten 20 Jahren für diesen Flughafen aufgewendet hat. Wenn man all diese Komponenten anschaut, dann sollte man diesen bescheidenen Beitrag, den angemessenen und nicht übertriebenen Beitrag für den Kanton Basel-Stadt und seinen Flughafen, nicht kürzen. Ich bitte deshalb, die Anträge Alder und Mascarin zurückzuweisen.

Künzi: Beim Eintreten – vor einer Woche – bezeichnete ich die Vorlage des Bundesrates als ungerecht und mangelhaft und vor allem den Kantonen Genf, Basel und Zürich gegenüber als diskriminierend. Weitere Votanten haben dies ebenfalls mit Deutlichkeit vermerkt. Von der Richtigkeit meiner Äusserungen konnten mich weder der Bundesrat noch der Sprecher der Finanzdelegation abbringen.
Ich halte nochmals fest: Luftfahrtpolitik ist heute in erster Linie und primär eine Bundessache. Der Bundesrat hat

diese Aufgabe drei Kantonen delegiert und zieht sich nun – *ich kann das einfach nicht verstehen – aus seiner Verant*wortung weitgehend zurück, und zwar abrupt durch diese Vorlage. 10 bis 14 Prozent Beitrag an den Kanton Zürich ist meines Erachtens kein Beitrag mehr, denn durch die Verzögerung, die wir durch die verspätete Vorlage in Kauf nehmen müssen – wir können zwei bis drei Jahre später als ursprünglich geplant mit den Arbeiten beginnen –, verlieren wir den Beitrag wieder durch die Teuerung.

Herr Riesen, man sollte nicht nur mit nackten Franken rechnen, sondern die Probleme ganzheitlich betrachten. Sie finden vielleicht, man könne die Rechnung so gestalten: der Bund befiehlt zu 90 Prozent – das ist unbestreitbar –, aber er bezahlt nur 10 Prozent; das macht natürlich zusammen auch 100 Prozent.

Herr Bundesrat Schlumpf, Sie haben letzte Woche im Ständerat im Zusammenhang mit der S-Bahn-Debatte den Kanton Zürich gerühmt, weil er sich schon heute GVK-konform verhalte. Bei den Flughäfen vertritt der Bundesrat eine Linie, die quer zur GVK-Politik verläuft. Das finde ich nicht richtig.

Von den eingereichten Vorschlägen wird meines Erachtens der Antrag Landolt der Situation weitgehend gerecht. Eine 100prozentige Gerechtigkeit gibt es natürlich auch in dieser Situation nicht. Aber er trägt der Verantwortung des Bundes für die Flughäfen besser Rechnung als die übrigen Anträge, vor allem als der Antrag des Bundesrates. Er berücksichtigt den immer wieder erwähnten Nachholbedarf von Genf und Basel, er ignoriert nicht Zürich, und er anerkennt auch die Stellung der FIG.

Der Antrag der Mehrheit entspricht weitgehend einem Tropfen auf einen heissen Stein.

Zum Antrag von Herrn Herczog möchte ich sagen, dass er *für mich am unverständlichsten ist. Er trifft zweimal Zürich*, denn wenn die FIG keine Beiträge mehr erhält, so heisst das einfach, dass die FIG die Objekte, die sie im Auftrage des Kantons erstellt, zu höheren Mietszinsen dem Kanton gegenüber belastet. Und dann müssen wir dort mehr bezahlen. Ich muss auch erwähnen, dass – wie das Herr Herczog richtig gesagt hat – die FIG eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft ist. Ich erwähne, dass bisher die FIG 700 Millionen Franken investiert hat, ich erwähne, dass der Bund daran 190 Millionen an Beiträgen bezahlt hat; der Bund hat bis jetzt nie zwischen FIG und Kanton differenziert. Und ich erwähne nochmals, dass zurzeit bei der FIG noch Obligationenanleihen in der Höhe von 280 Millionen Franken ausstehen, die zu einem Durchschnittszinssatz von über 7 Prozent verzinst werden müssen. Dass aus diesem Grunde die FIG eine Dividende auszahlen muss, damit sie überhaupt an den Kapitalmarkt gelangen kann, ist eine Selbstverständlichkeit. Ich frage mich, wie wäre es gewesen, wenn wir keine FIG hätten. Hätte dann der Kanton Zürich für das Gesamtpaket 14 Prozent erhalten? Also diese Differenzierung FIG und Kanton Zürich verstehe ich nicht, und ich bitte Sie wirklich, den Antrag von Herrn Herczog abzulehnen.

Mit der heutigen Vorlage schlitteln die Flughafenkantone – wenigstens beim Flughafen Zürich ist es so – in ein Defizit hinein. Eine überschlagsmässige Rechnung ergäbe für den Flughafen Zürich, wenn keine Beiträge entrichtet werden, und es werden fast keine entrichtet, jährliche Verluste von mehr als einer halben Million Franken. Diese Summe müsste man irgendwie überwälzen. Man muss sich das überlegen, aber im Moment hätten wir Defizite zu verzeichnen. Ich betone nochmals, man muss die künftige Finanzierung der Flughäfen gründlicher studieren, die jetzige ist mehr als ungenügend und ungerecht! Neben der GVK-Lösung gibt es – wie schon erwähnt – auch noch andere Lösungen.

Ich komme zum Schluss. Das eidgenössische Luftfahrtsgesetz verpflichtet Basel, Genf und Zürich den anfallenden Verkehr aufzunehmen. Deshalb müssen wir unsere Flughäfen anpassen. Ich ersuche Sie, ausgehend von diesen Überlegungen, den mir am gerechtest erscheinenden Antrag Landolt zu unterstützen und den Antrag Herczog *abzulehnen.*

M. **Butty:** La tournure prise par ce débat ne manque pas d'inquiéter plusieurs d'entre nous et c'est ce qui m'incite à intervenir à cette tribune.

Ce n'est pas seulement comme Romand que j'interviens mais en tant que parlementaire, soucieux de la justice, de l'équilibre et de l'égalité de traitement entre les différentes régions de ce pays. Il est tout de même curieux, et je pense que c'est ce qui crée le malaise que nous ressentons profondément en ce moment – en tout cas pour certains d'entre nous – que pour un même objet, un aéroport ait obtenu 32 pour cent de subventions alors que le Conseil fédéral n'en propose que 18 pour un autre aéroport, c'est-à-dire pour des réalisations similaires.

Je ne voudrais mettre personne en cause et certainement pas vous, Monsieur le Conseiller fédéral, mais il y a tout de même un manque de planification au niveau fédéral qui est évident parce qu'il y a des années que l'on parle de ces réalisations. Kloten les a faites peu après 1950. Or, on parlait déjà à ce moment-là des mêmes réalisations pour Cointrin. Comment se fait-il, alors que l'on connaissait les projets en cours et que Genève avait consulté le département concerné, que l'on n'ait pas immédiatement rendu attentifs ceux qui allaient réaliser ces projets qu'il y aurait une différence si on ne les réalisait pas immédiatement et simultanément avec ceux de Kloten? Comment se fait-il qu'il y a encore quelques années – j'étais membre de la Délégation des finances – alors que nous savions que Genève soumettrait ce projet, que l'on n'ait pas laissé entendre que le taux de subventionnement serait différent de celui accordé à Kloten?

Alors de deux choses l'une, ou bien cette réalisation est nécessaire et elle est admise comme telle par la Confédération et elle doit bénéficier de la même aide fédérale; ou bien ce qui serait beaucoup plus inquiétant, c'est que l'on n'ait pas le courage de dire ici que l'on pratique une certaine discrimination aujourd'hui quant au rôle et à l'importance des aéroports. Voudrait-on en réalité un grand aéroport international à Kloten et ramener les autres aéroports petit à petit à un niveau secondaire, gravitant autour de l'important centre international de Kloten? Le rôle international de l'aéroport de Genève serait-il remis en cause?

Je pense que ce n'est pas le cas puisqu'on n'en a jamais parlé et si on ne l'a pas fait, cela signifie que l'on admet la nécessité qu'il y ait une égalité de traitement.

Cette dernière signifie donc la même aide parce qu'il y a plusieurs années, la Confédération était dans la même situation qu'aujourd'hui.

On a d'ailleurs cité certains exemples tout à l'heure. Je ne veux pas prendre d'autres objets comme exemples, car c'est pour cette réalisation qu'il y a une inégalité de traitement et une injustice.

Elle sera ressentie comme telle, Monsieur le Conseil fédéral, et je suis tout de même surpris de voir avec quelle facilité certains admettent que l'on traite différemment les mêmes objets.

Je me demande aussi si cela ne va pas inciter, dans d'autres réalisations – dans le secteur agricole, dans le secteur social, pour les chemins de montagne, etc. – les gens à se précipiter le plus rapidement possible à la porte de la caisse fédérale afin de ne pas être discriminés par la suite. Tout cela est très dangereux, tout cela mène, en fait, à une politique d'incertitude et d'injustice. Alors, je mets en cause la planification au niveau fédéral. On aurait dû dire cela avant ou alors on a trop donné à Kloten au moment où on *nous a fait voter des subsides pour cet aéroport.*

En ce qui me concerne, je dirai qu'en parlementaire soucieux de la justice et de l'équilibre dans ce pays, je voterai les propositions qui se rapprochent le plus de l'égalité de traitement entre l'aéroport de Cointrin et celui de Kloten. Nous sommes aussi élus pour cela dans ce Parlement et nous avons le devoir de le dire à nos autorités et de le leur faire comprendre parce que le gouvernement devrait aussi

s'en soucier. Je le prie encore de bien réfléchir avant le vote définitif qui va intervenir et dont les conséquences seront peut-être plus lourdes qu'on l'imagine!

Blocher: Es ergeben sich heute abend eigenartige Konstellationen und es ist wohl gut, dass die Partner, die in dieser Vorlage gleich stimmen werden, 1983 nicht miteinander den Wahlkampf führen müssen, sonst wären politisch ganz verschiedene Personen plötzlich beieinander. Herr Herczog, Sie haben gesagt, ich – als Vizepräsident der «Vereinigung pro Flughafen Zürich» – sei ich selbstverständlich auf der Seite, die mehr Subventionen vom Bund will. Ich kann Ihnen sagen, dem ist leider nicht so, obwohl ich sehe, dass es für den Flughafen leichter wäre, wenn wir mehr Subventionen bekämen. Ich bin der Auffassung, dass wir hier nur dem Antrag des Bundesrates, d. h. dem Antrag von Herrn Röthlin, zustimmen können, und ich setze mich für diesen Antrag ein.
Die Subventionen des Bundes an die Flughäfen betrachte ich ohnehin als problematisch! Wir haben ausgerechnet, dass durch die Bundesaufsicht – und zwar nicht durch die Sicherheitsaufsicht, sondern durch die Bauaufsicht – wahrscheinlich mehr Geld verloren geht, als der Bund an diese Flughafenausbauten zahlen muss. Darum trete ich dafür ein, dass wir auf die Bundessubventionen verzichten, aber gleichzeitig auch die entsprechende Aufsicht vom Bund her reduzieren. Das ergäbe eine doppelte Ersparnis: vor allem die Zeitverzögerungen, hier liegt der Hauptfinanzaufwand, würden wegfallen; aber auch der Aufwand in den Bundesämtern könnte reduziert werden. Darum werde ich eine entsprechende Motion einreichen, die die gesetzlichen Grundlagen ändert, so dass in Zukunft keine Bundessubventionen mehr gewährleistet werden müssen. Selbstverständlich müssten dann die Flughafen-, Lande- und Benützungsgebühren so angesetzt werden, dass der Flughafenverkehr selbsttragend würde, was übrigens auch in USA der Fall ist.
Diesmal trete ich jedoch noch nicht dafür ein, dass keine Subventionen bezahlt werden, sondern ich plädiere für die Lösung des Bundesrates. Hier müssen wir davon abweichen, weil die Kontrollmassnahmen bereits erfolgt sind, und die Verzögerungen, die viel Geld gekostet haben, durch diese Aufsicht bezahlt werden müssen.
Darum bitte ich Sie, heute für den Antrag Röthlin einzutreten. Ich bin jedoch der Auffassung, dass durch das Einreichen einer Motion die Sache für die Zukunft so gesichert werden sollte, dass wir keine Subventionen mehr brauchen und die Flughafenkantone, die Flughafengesellschaften und die Flughafen-Immobiliengesellschaften dennoch nicht mehr Aufwendungen aufbringen würden als bisher.

Friedrich: Herr Herczog hat in seiner Polemik in erster Linie die Zürcher Freisinnigen aufs Korn genommen. Aber, Herr Herczog, was Sie da verschossen haben, war blinde Munition, das hat zwar geknallt, aber es trifft nicht! Denn Sie werden sehen, die Mehrheit der Zürcher Freisinnigen wird entweder der Kommissionsmehrheit oder dem Bundesrat zustimmen. Wir begreifen zwar die Auffassung unseres Regierungsrates, aber wir teilen sie nicht. Wir sind der Auffassung, dass die Priorität bei den Bundesfinanzen liegt, und wir bleiben dieser Auffassung auch hier treu. Sie sollten also bei Ihrer Polemik etwas sorgfältiger vorgehen, sonst setzen Sie sich noch mehr in die Nesseln, als Sie das bisher schon getan haben!

Messmer, Berichterstatter: Ich möchte mich in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit nur kurz äussern.
Zuerst zur Minderheit I: Herrr Landolt, Sie haben gesagt, dass Sie sich im Raum Zürich im Zusammenhang mit der S-Bahn GVK-konform verhalten haben. Aber diese vorschüssige Verhaltensweise würde nun im Fall der Flughäfen genau das Gegenteil bedingen. Dort ist nämlich auf Seite 4 der Botschaft gesagt, dass die Benützungstarife der Flughäfen anzupassen seien und die Infrastrukturaufgaben als Teil des ganzen Verkehrssystems eigenwirtschaftlich zu erfüllen seien. Hier geht die Rechnung nicht ganz auf!
Herr Herczog, auch Ihr Hinweis auf die Angelegenheit der Selbstbewirtschaftung und die GVK-Hinweise sind gut gemeint, aber im Moment haben wir noch einen eindeutigen anderen Rechtstatbestand. Wo kämen wir hin, wenn sich das Parlament nicht mehr an Gesetz und Verordnungen halten würde!
Kollege Duboule hat deutlich gesagt, dass er für gleiche Subventionsprozentsätze bei gleicher Arbeit oder bei gleicher Zweckbestimmung eintrete. Da sind wir völlig einig! Das steht ausser Frage! Aber es wurde auch in der Debatte mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass wir heute vor einer veränderten Lage mit Bezug auf die Bundesfinanzen stünden. Wenn auch Herr Butty jetzt in einer flammenden Ansprache diese Gleichheit dargelegt hat, möchte ich dennoch sagen, dass genau das Gegenteil auf allen anderen Sachbereichen längstens eingetreten ist. Wir haben diverse Bereiche, bei denen wir nicht mehr die gleichen Bedingungen abdecken können, wie dies früher einmal möglich war. Wir können doch nicht so tun, als ob alles noch beim alten wäre, als wir mit legerer Hand die Bundesmittel in beliebiger Grössenordnung ausrichten konnten. Herr Duboule, der Vergleich mit der Beschaffung von Rüstungsmaterial geht natürlich nicht ganz auf und sollte vielleicht hier nicht angebracht werden.
Der Minderheit III, Freund Röthlin, muss ich sagen, dass wir nicht sehr weit kommen, wenn wir hier interfraktionelle Vorwürfe austauschen. Es ist nämlich interessanterweise so, dass bei den Minderheitsanträgen, die wesentlich aufstokken wollen, drei von vier Bundesratsparteien vertreten sind. Da verteilt sich die Sache wieder. Wir sind glücklich, dass man uns vom Freisinn als so bedeutungsvoll ansieht, aber diese Hinweise sind vielleicht etwas daneben gegangen.
Ich möchte Ihnen die Situation der Kommissionsmehrheit noch einmal ganz kurz darlegen:
Wir haben unter Würdigung all dessen, was hier gesagt wurde, keinen einzigen Punkt gefunden, den wir in der Kommission nicht mehr oder weniger gründlich angesprochen haben. Es war genau diese diametrale Gegenüberstellung der Standpunkte, die uns zur Meinung geführt hat, dass wir leistungsfähige Flughäfen brauchen, wenn die eidgenössische Luftfahrtpolitik noch einigermassen glaubwürdig sein soll. Weil die Kantone mit ihren Flughafenvorlagen Probleme haben, meinen wir, es sei sinnvoll, dass wir wenigstens eine bescheidene Geste im Sinne eines Zugeständnisses machen. Herrn Flubacher, der sagt, dass mit dem Flughafenstandort enorme wirtschaftliche Vorteile verbunden seien, stimme ich vollumfänglich zu; aber diese Vorteile hören nicht an der Kantonsgrenze der Flughafenkantone auf, sie gehen viel weiter! Wir alle würden uns wahrscheinich ausserordentlich wundern, wenn die Flughafenkantone – wie das hier auch gesagt wurde – eines Tages ihre Aufgabe als gesamtschweizerisch überbundene Aufgabe nicht mehr abdecken könnten. Wenn Sie sich die Totalität der jetzt vorliegenden Anträge noch einmal überlegen, ist es so, dass der Kommissionsmehrheitsantrag in diesen fünf Jahren rund 9,7 Millionen Franken Mehrausgaben bedingt. Das sind rund 10 Prozent dessen, was der Bundesrat vorschlägt. Bei der Minderheit I sind es 28 Millionen mehr als der Bundesrat vorschlägt oder eine Aufstokkung von 26 Prozent. Bei der Minderheit II geht es um rund 36 Millionen oder um eine Aufstockung um 34 Prozent. Ich glaube, dass wir mit dem, was wir in der Kommissionsmehrheit beschlossen haben, einen sinnvollen, unserer politischen Verantwortung würdigen Kompromiss gefunden haben. Wir sind in der Kommission absolut der Meinung, dass wir den Sparauftrag nicht schmälern dürfen. Wir sind aber bereit, ihn in einem klar begrenzten Rahmen zu relativieren.
Darf ich Ihnen ganz zum Schluss sagen: ich glaube, dass unser Staat nicht von zementierten Extremstandpunkten lebt, sondern vom vertretbaren, sinnvollen Kompromiss. Ich bitte Sie deshalb, nach dieser Debatte mit noch mehr Überzeugung als vorher die Minderheitsanträge und die Einzelanträge abzulehnen und der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

M. **Pedrazzini,** rapporteur: Je tâcherai d'être très bref. La proposition de la majorité de la commission consiste en un compromis entre deux tendances, à savoir celle visant à augmenter les subventions (Zurich et Genève) et la proposition du Conseil fédéral. Je souligne que la proposition de la minorité III est en harmonie avec le programme d'économies que le Parlement s'est imposé lui-même. Mais la majorité de la commission, elle aussi, Mesdames et Messieurs, a examiné l'ensemble du problème de l'aide aux aéroports! Elle a analysé l'ensemble des répercussions sur le plan financier. La commission a même décidé, par 15 voix contre 6, de tenir compte en partie des requêtes des cantons aéroportuaires; elle propose d'augmenter le total des subventions de la Confédération d'environ 10 millions de francs, 750 000 francs pour Bâle, 4,8 millions pour Genève et 4,1 millions pour Zurich. L'augmentation de 10 millions de francs veut être l'expression de bonne volonté vis-à-vis des cantons de Bâle, de Genève surtout, et de Zurich. Cette augmentation reste supportable dans les limites des variations du plan financier qui n'est, certes, pas comparable à une équation mathématique.
Je pose une question à la minorité III, représentée par M. Röthlin: sommes-nous vraiment prisonniers du plan financier comme elle le prétend? Ou bien le sommes-nous seulement pour cette affaire?
Le compromis présenté par la majorité de la commission devrait pourvoir rencontrer votre approbation.
Je vous invite à rejeter les propositions des minorités I, II et III, ainsi que les propositions individuelles.

Bundesrat **Schlumpf:** Gestatten Sie mir, dass ich zu einzelnen Voten noch Stellung nehme.
Nationalrat Alder – Nationalrat Linder hat bereits darauf hingewiesen –, bei dieser Frachthalle in Basel, die in der Tat bereits gebaut ist, geht es nicht darum, zu dem in Artikel 2 des ZGB verankerten Prinzip von Treu und Glauben quasi als Notlösung Zuflucht zu nehmen. Für mich war dieser Artikel 2 – und wahrscheinlich für den Grossteil der mit juristischen Problemen Betrauten, wie auch für den Schöpfer Eugen Huber – immer eine übergeordnete Rechtsregel. Diesem Prinzip von Treu und Glauben entfliesst für die öffentliche Hand das sogenannte Vertrauensprinzip. Der Dritte – ob Bürger oder Körperschaft –, der sich an den Staat wendet, darf sich auf die Richtigkeit der ihm erteilten Auskünfte verlassen. Genau das hat Basel gemacht: Basel erhielt damals von der Verwaltung den Bescheid, diese Frachthalle sei nicht subventionsberechtigt, und diese Auskunft war ganz eindeutig falsch nach Artikel 2 Absatz 2 des geltenden Bundesbeschlusses aus dem Jahre 1945.

Es ist doch einfach dem Gebot von Treu und Glauben – dem Vertrauensprinzip – konform, dass man das in Ordnung bringt, wenn man so etwas feststellt. Es ist übrigens auch nicht so, dass der Kanton Basel nichts geleistet hätte: er hat in den Flughafen Basel-Mülhausen etwa 117 Millionen Franken investiert.

Nationalrat Alder vermisst eine Bundesluftfahrtpolitik. Dazu immerhin der Hinweis: sie wurde zugrunde gelegt; man hat aber offenbar davon noch nicht Kenntnis genommen. Im Luftfahrtbericht vom Jahre 1980 hat sich der Bundesrat sehr ausführlich darüber geäussert, wie er die Luftfahrtpolitik der nächsten Jahre und Jahrzehnte gestalten will; gestützt auf diesen Bericht, Nationalrat Alder, haben wir nun auch die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes – der Entwurf liegt vor – ausgearbeitet.

Nationalrat Grobet, eine Klarstellung: Die durchschnittlichen Subventionen, die Genf im Laufe der Jahre erhielt, betrugen 30 Prozent. Die Reduktion ist also nicht von 32,5 Prozent, sondern von 30 zurück zu rechnen.

Nationalrat Herczog, es ist nicht zu übersehen, dass die FIG natürlich nur zustande kam und getragen werden kann, weil ein grosses Engagement des Kantons vorliegt – Sie kennen ja die Zahlen. Am Engagement des Kantons Zürich ändert sich gar nichts. Die FIG ist ein reines Finanzierungsinstrument.

Nationalrat Künzi, Sie bleiben dabei, dass unsere Anträge ungerecht seien, nach Ihrem Verständnis dieser Bundesaufgabe müsste der Bund viel höhere Subventionen ausrichten. Ich kann Ihnen deswegen nicht böse sein; ich bitte Sie einfach auch um Verständnis dafür, dass ein Mitglied des Bundesrates die geltenden Gesetze noch um einiges höher einstuft als die Meinung des zürcherischen Regierungsrates. Sie machen geltend, dass bei diesen reduzierten Ansätzen für die Bundesbeiträge der infolge Bauteuerung eintretende Mehraufwand gar nicht oder nur noch teilweise kompensiert werden könne. Wir haben doch in der Botschaft dargelegt, dass wir diese Sammelbotschaften bringen, um eine solche Auswirkung der bisherigen Einzelsubventionierungverfahren künftig auszuschliessen, damit wir immer zeitgerecht subventionieren können.

Nationalrat Butty, ich habe Ihre eloquenten Ausführungen gehört. Ich kann mich nicht erinnern, dass Sie je einmal bei einer Vorlage für den Flughafen Zürich-Kloten denselben Standpunkt vertreten haben. Erst jetzt, nachdem der Bundesrat erklärte: So kann es im Hinblick auf die verfügbaren Mittel nicht weitergehen, vernehmen wir, dass das, was der Bundesrat beantragt, ungerecht sei, eine Diskriminierung bedeute. Gute Ideen in dieser Richtung wären schon vor Jahren gefragt gewesen, wenn man sie nur je einmal in die Diskussion hineingetragen hätte.

Gestatten Sie mir abschliessend einige Feststellungen: Der Bundesrat anerkennt – ich möchte es noch einmal herausstreichen – die nationale Bedeutung der drei Landesflughäfen. Der Bundesrat anerkennt die legitimen Interessen aller drei Regionen und Flughafenkantone. Der Bundesrat anerkennt auch – darüber brauchen wir gar keine Worte zu verlieren – die gesamthaft, staatspolitisch und wirtschaftlich, bedeutende Stellung der drei Kantone Basel-Stadt, Genf und Zürich. Der Bundesrat will – das möchte ich noch einmal mit allem Nachdruck sagen – überhaupt niemanden diskriminieren; das ist eine Interpretation, die jeder Grundlage entbehrt. Der Bundesrat will weder Genf und Basel diskriminieren (im Gegenteil, er will ihnen ja eben eine zusätzliche Ausgleichsleistung aus den genannten Gründen zukommen lassen); er will aber beileibe auch Zürich nicht diskriminieren, quasi um den Kanton Zürich dafür zu bestrafen, dass er sehr progressiv mit dem Ausbau seines Flughafens vorangegangen ist.

Aber all das, was man von dem armen Bundesrat verlangt: dass er den Finanzplan beachte, den finanziellen Ausgleich in den nächsten paar Jahren erreiche, hier noch mehr leiste und noch mehr differenziert, umgekehrt aber Zürich nicht hintanstelle gegenüber Genf und Basel – das ist das neueste politische Beispiel für die Quadratur des Zirkels! Diese Aufgabe kann der beste Bundesrat nicht lösen.

Aber der Bundesrat kann einiges tun, und das will er auch. Er will eine Luftfahrtpolitik betreiben, und die – Frau Mascarin – geht eben dahin, nicht einfach anfallende Aufgaben bestmöglich zu befriedigen, sondern auch etwas Politik, Verteilpolitik und Lenkung, zu betreiben. Dafür muss die Infrastruktur in Genf und Basel eben auch weiterentwickelt werden, damit wir in Zürich nicht eine noch grössere Schwerpunktbildung bekommen.

Der Bundesrat will aber neben der Luftfahrtpolitik auch Finanzpolitik betreiben, und zwar jene, die ihm von den eidgenössischen Räten – richtigerweise – aufgetragen wird. Die Luftfahrtpolitik muss in diese Finanzpolitik eingeordnet werden. Das heisst doch einfach: haushalten mit den in den nächsten Jahren verfügbaren Mitteln.

Der Bundesrat will ein Drittes: Er will auch Staatspolitik betreiben. Er will die Finanzpolitik – in der die Luftfahrtpolitik zu integrieren ist – in die übergeordneten staatspolitischen Ziele einordnen, d. h.: Rücksichtnahme auf Unterschiede, regionaler Ausgleich und Dezentralisation, Mittelverwendung nach Prinzipien der Billigkeit – deshalb eine massvolle Differenzierung, wie sie der Bundesrat vorschlägt.
Ich möchte Sie bitten, den Vorschlägen des Bundesrates zuzustimmen.

Präsidentin: Ich schlage Ihnen folgendes vereinfachtes Abstimmungsprozedere vor: In einer ersten Abstimmung werden wir die Anträge Minderheit II und Minderheit I gegenüberstellen; in der zweiten Abstimmung das Resultat dem Antrag der Mehrheit. In der dritten Abstimmung werden wir das Resultat dem Antrag Minderheit III und Bundesrat gegenüberstellen.
Wenn alle diese Anträge bereinigt sind, entscheiden wir noch einzeln über die Anträge Mascarin, Alder, Grobet und Herczog. – Sie sind damit einverstanden.

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	60 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	81 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	93 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	63 Stimmen

Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	65 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit III	103 Stimmen

Präsidentin: Wir entscheiden nun noch über die Einzelanträge.

I

Für den Antrag von Frau Mascarin	9 Stimmen
Dagegen	101 Stimmen

II

Für den Antrag Alder	16 Stimmen
Dagegen	82 Stimmen

III

Für den Antrag Grobet	52 Stimmen
Dagegen	87 Stimmen

IV

Für den Antrag Herczog	6 Stimmen
Dagegen	98 Stimmen

Präsidentin: Damit haben wir über alle Anträge abgestimmt: Sie haben sich für die Fassung des Bundesrates und der Minderheit III entschieden.

Abs. 2 Schlusssatz, Abs. 3, 4
Al. 2 dernière phrase, al. 3, 4
Angenommen – Adopté

Art. 2–6
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2 à 6
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	114 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

82.026

PTT. Rechnung 1981
PTT. Compte 1981

Botschaft und Rechnung vom 21. April 1982
Beschlussentwurf Seite 29 der Rechnung

Message et compte du 21 avril 1982
Projet d'arrêté page 29 du compte

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne

Bratschi, Berichterstatter: Gestatten Sie, dass ich zur PTT-Rechnung im Namen der Finanzkommission einige Ausführungen mache.
Zur PTT-Rechnung 1981 sei allgemein festgestellt, dass unsere PTT gesund sind, dass das Jahr 1981 auch für die PTT ein gutes Jahr war, sich aber wie in der Privatwirtschaft eine Trendwende abzeichnet. Der ausgewiesene Gewinn beträgt 333 Millionen Franken und übertrifft damit den Voranschlag um 62 Millionen Franken. Der Verkehr hat gesamthaft um 4,1 Prozent zugenommen, bei der Post um 3,1 Prozent und bei den Fernmeldediensten um 5 Prozent. Ausnehmend hoch war der Zinsertrag mit 160 Millionen Franken infolge der hohen Zinse. Der Ertrag der PTT hat sich um 7,5 Prozent erhöht, der Aufwand ist aber um 9,4 Prozent gestiegen. Leider ist zu erwarten, dass sich die Schere Aufwand/Ertrag in den nächsten Jahren infolge der Teuerung noch weiter öffnen wird. Eine Tariferhöhung im Jahre 1984 ist deshalb nicht mehr auszuschliessen. Die Abschreibungen haben sich im abgelaufenen Jahr um 10 Prozent auf 1 Milliarde 473 Millionen Franken erhöht, die Investitionen um 18 Prozent auf 1 Milliarde 514 Millionen Franken. Die Erfolgsrechnung weist eine Kreditüberschreitung von 70,5 Millionen Franken und die Investitionen eine solche von 22,1 Millionen Franken auf. Beide Beträge sind gemäss Artikel 9 Ziffer 2 des Finanzhaushaltgesetzes vom 18. Dezember 1968 zu genehmigen. Ebenso wird die Erhöhung der ausserordentlichen Abschreibungen um 100 Millionen Franken beantragt. Der effektive Gewinn der PTT wäre demnach noch um 100 Millionen Franken höher, also eigentlich 433 Millionen Franken.
Bei dieser Gelegenheit sei auch wieder einmal daran erinnert, dass die PTT grosse Leistungen an die schweizerische Wirtschaft erbringt. Im letzten Jahr waren es nicht weniger als 2 Milliarden 388 Millionen Franken. Ein hoher Cash-Flow von 1 Milliarde 846 Millionen Franken erlaubte den PTT eine volle Eigenfinanzierung. Leider waren die Kostendeckungsgrade sinkend, d. h. bei den PTT insgesamt von 108 auf 105 Prozent, bei der Post von 92 auf 89 Prozent und bei den Fernmeldediensten von 122 auf 119 Prozent. Über 50 Prozent der gesamten PTT-Erträge stammen vom Telefon. Das Telefon ist also nach wie vor die tragende Säule der PTT. Die akkumulierten Verluste von Radio und Fernsehen betrugen Ende 1981 87 Millionen Franken. Dies ist nicht sehr erfreulich; auch diese Sparte sollte in den kommenden Jahren kostendeckend werden, wenn nötig durch entsprechende Gebührenerhöhungen.
Die Finanzkommission stimmte dem Antrag des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Finanzrechnung der PTT-Betriebe für das Jahr 1981 mit 12 gegen 1 Stimme bei 2 Enthaltungen zu. Der Bundesbeschluss sieht eine Zuweisung von 200 Millionen Franken an die Bundeskasse vor. Die Zuweisung an die Ausgleichsreserve beträgt 50 Millionen, und diejenige an die allgemeine Finanzierungsreserve 82 530 302 Franken. Der von Herrn Biel als Minderheit gestellte Antrag auf Reduktion der Ablieferung an die Bundeskasse auf 150 Millionen Franken bei gleichzeitiger Erhöhung der beiden Zuweisungen an die beiden PTT-Reserven um je 25 Millionen Franken wurde mit 10 gegen 4 Stimmen

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Flughäfen Basel, Genf und Zürich, Ausbau

Aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Agrandissement

In Dans In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr Année Anno	1982
Band Volume Volume	III
Session Session Sessione	Sommersession Session d'été Sessione estiva
Rat Conseil Consiglio	Nationalrat Conseil national Consiglio nazionale
Sitzung Séance Seduta	05
Geschäftsnummer Numéro d'objet Numero dell'oggetto	82.003
Datum Date Data	14.06.1982 - 15:30
Seite Page Pagina	722-738
Ref. No	20 010 502

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.