

Titre et préambule, art. 1 et 2*Proposition de la commission**Adhérer à la décision du Conseil national**Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*Für Annahme des Beschlusentwurfes 33 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

82.003

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

Botschaft und Beschlusentwurf vom 25. Januar 1982 (BBI I 931)

Message et projet d'arrêté du 25 janvier 1982 (FF I 964)

Beschluss des Nationalrates vom 14. Juni 1982

Décision du Conseil national du 14 juin 1982

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Frau **Lieberherr**, Berichterstatterin: In seiner Botschaft vom 25. Januar 1982 beantragt der Bundesrat dem Parlament die Ausrichtung von insgesamt 109,343 Millionen Franken an die drei Landesflughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich, und zwar an die für den Zeitraum von 1981 bis 1985 vorgesehenen Bauaufwendungen im Gesamtbetrag von 812,45 Millionen Franken. Es ist unbestritten, dass die Kantone Zürich, Basel und Genf mit dem Betrieb ihrer Flughäfen eine Aufgabe erfüllen, die im gesamtschweizerischen Interesse liegt und die daher einen Anspruch auf Bundesbeiträge begründet. Ich weise in diesem Zusammenhang auf die Gesamtverkehrskonzeption hin, nach welcher die Finanzierung der Landesflughäfen primär eine Aufgabe des Bundes sein soll.

Unbestritten ist auch der Vorschlag des Bundesrates, wonach dem Parlament künftig Sammelvorlagen über eine Bau- und Investitionsperiode von jeweils fünf Jahren für alle drei Flughäfen gemeinsam unterbreitet werden sollen. Dieses Vorgehen ist eindeutig ökonomischer als die bisherige, auf einzelne Projekte bezogene Praxis, und es erlaubt auch einen besseren Gesamtüberblick.

Probleme entstehen hingegen dadurch, dass der Bund nicht mehr wie bisher in der Lage ist, Flughafeninvestitionen durchgehend nach dem im Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze festgelegten Höchstsatz von 32,5 Prozent zu subventionieren. Gemäss geltender Praxis müsste dies gegenüber den drei Flughafenkantonen, die alle zu den finanzstarken Kantonen gehören, zu einer generellen gleichmässigen Subventionskürzung führen.

Nun kommt aber dazu, dass der Ausbaustandard der drei Flughäfen sehr unterschiedlich ist. Der Flughafen Zürich weist hier gegenüber den beiden anderen einen deutlichen Vorsprung auf. Vor allem Genf fordert deshalb vehement, seinen diesbezüglichen Nachholbedarf zum gleichen maximalen Subventionssatz von 32,5 Prozent befriedigen zu können, wie er seinerzeit Zürich gewährt worden ist.

In diesem Dilemma hat sich der Bundesrat für einen Kompromissvorschlag entschieden. Er befürwortet eine generelle Kürzung der Bundesbeiträge für alle drei Flughäfen,

will jedoch für den Flughafen Zürich eine stärkere Kürzung vornehmen als für die beiden anderen. Im einzelnen wird neu vorgeschlagen, die Investitionen der Kantone Basel-Stadt und Genf, soweit sie der Flugsicherheit dienen, mit 20 Prozent und diejenigen des Kantons Zürich mit 18 Prozent zu subventionieren. An die übrigen Investitionen sollen die Kantone Basel-Stadt und Genf Bundesbeiträge von 18 Prozent und Zürich von 14 Prozent erhalten. Für die Swissair ist sowohl in Genf wie auch in Zürich ein Subventionssatz von 10 Prozent vorgesehen. Der gleiche Subventionssatz von 10 Prozent soll gemäss der bundesrätlichen Botschaft auch für die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) in Zürich gelten, an der die öffentliche Hand allerdings massgeblich beteiligt ist und die deshalb für ihre Bauvorhaben bis anhin immer den gleichen Subventionssatz wie der Kanton Zürich in Anspruch nehmen konnte.

Die Botschaft des Bundesrates wurde in den vorberatenden Kommissionen der beiden Räte ungefähr zur gleichen Zeit behandelt. Unsere Kommission hat sich an einem Samstagmorgen mit der Vorlage befasst. Dabei kam ganz klar zum Ausdruck, dass das Bedürfnis nach einem Ausbau von keiner Seite bestritten wird. Im Verlaufe der Verhandlungen wurden drei Abänderungsanträge gestellt, nämlich ein Antrag von Herrn Donzé, der schlussendlich ganz knapp obsiegte und daher anschliessend näher darzustellen sein wird, ein Antrag von Frau Bauer, der gegenüber dem Antrag Donzé vor allem eine noch stärkere Subventionierung von Genf verlangte, und schliesslich ein Antrag von Herrn Miville, der die Vorstellungen der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission übernehmen sollte. Der von der Mehrheit unserer Kommission unterstützte Antrag Donzé möchte im Gegensatz zur bundesrätlichen Vorlage den Flughafenkantonen zumindest für die als unerlässlich erachteten Investitionen höhere Subventionen gewähren. Betroffen davon wären in Basel-Mülhausen das Objekt 1 (Umgebungsarbeiten und Zuleitung zum Frachtgebäude) und das Objekt 2, (Verkehrsanschlüsse), in Genf das Objekt 108 (Frachtgebäude) und in Zürich das Objekt 1.11 (Tiefbauten zum Fingerdock A). Für das an sich zur gleichen Kategorie gehörende Objekt 2.21 (Hochbauten des Fingerdocks A), das jedoch nicht vom Kanton Zürich, sondern von der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) realisiert werden wird, sollte der Subventionssatz (immer nach dem Antrag der Mehrheit der Kommission) immerhin von 10 auf 14,5 Prozent erhöht werden. Dies ergäbe gegenüber der Version des Bundesrates Mehrkosten für alle drei Flughäfen von insgesamt rund 29 Millionen Franken, wovon dem Flughafen Basel-Mülhausen rund 1 Million Franken, dem Flughafen Genf rund 16 Millionen Franken und dem Flughafen Zürich rund 12 Millionen Franken zufallen würden. Die Kommission erachtet eine solche Lösung als vertretbar, dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass es sich beim damit verbundenen Abweichen von der bisherigen Subventionierungspraxis um eine einmalige Übergangsregelung handelt, die keine präjudizierende Wirkung haben darf.

Inzwischen hat sich der Nationalrat der Vorlage des Bundesrates angeschlossen, und zwar vor allem aus finanzpolitischen Überlegungen. Unsere Kommission ist heute morgen zusammengetreten, um das Geschäft vor dem Hintergrund der nationalrätlichen Debatte nochmals kurz zu erörtern. Sie hat dabei beschlossen, an ihrem Antrag festzuhalten. Unser Kollege Munz wird den Antrag des Bundesrates, den er bereits in der Kommission vertreten hatte und der vom Nationalrat übernommen wurde, als Minderheitsantrag anschliessend begründen. Kollega Miville hält an seinem Minderheitsantrag ebenfalls fest und wird ihn ebenfalls begründen. Herr Kollega Debétaz hat heute morgen einen neuen Minderheitsantrag eingebracht. Ihre vorberatende Kommission hat dazu nicht Stellung genommen, weil sie keine Gelegenheit hatte, ihn seriös zu besprechen. Dies war auch der Grund, weshalb ein Rückkommensantrag, die Angelegenheit neu zu beschliessen, keinen Erfolg hatte. Ich ersuche den Rat um Zustimmung zum Antrag der vorberatenden Kommission.

M. Donzé: Je vais essayer d'être très calme, bien que le sort s'abatte un peu sur moi ce matin, surtout quant à la forme, plus que quant au fond. J'avais en effet décidé, héroïquement je crois, de ne pas déposer l'amendement que j'avais présenté à la commission et qui avait été accepté, en tenant compte de ce qui s'était passé au Conseil national d'une part et d'autre part de l'amendement que décidait de déposer M. Debétaz. Or maintenant, pourquoi suis-je accablé? C'est que ni l'un ni l'autre n'est sur nos places: le mien parce que j'ai décidé de le retirer, et celui de M. Debétaz parce qu'il n'a encore été ni tapé ni traduit (ou alors est-ce en train de se faire?) Je vous prie donc d'être patients et d'attendre que cet amendement soit prêt, sinon cette affaire tournerait du drame au vaudeville.

Cela dit, voici pourquoi je ne défendrai plus ce qui avait été accepté en commission par six voix contre quatre, alors que trois de nos collègues étaient absents. C'était donc d'abord une majorité d'occasion que nous aurions pu renforcer et développer suivant les circonstances, mais le débat du Conseil national a montré qu'il faut savoir être réaliste et ne pas défendre des causes qui n'ont aucune chance.

Evidemment, le système démocratique bicaméral n'a pas été tout à fait respecté puisque la commission de notre conseil a été convoquée avant que le Conseil national ait pu se prononcer.

Les arguments existent pourtant en faveur d'une plus grande affectation de subventions aux aéroports. On a dit que les cantons de Bâle, Genève et Zurich étaient riches, c'est vrai, mais ils sont déjà traités comme tels dans tous les lois et les règlements lorsqu'il est question de péréquation financière. S'ils doivent être pénalisés, ils ne doivent toutefois pas l'être deux fois.

Je suis, quant à moi, tout à fait d'accord que l'on diminue les subventions, mais que ce soit pour tous dans le même sens. Or la règle admise jusqu'à présent, c'était une diminution des subventions de 10 pour cent; mais dans le cas particulier, cette diminution est de l'ordre de 50 pour cent. Il y a donc déjà là quelque chose qui m'apparaît politiquement faux, je ne dirai pas injuste. Finalement le Conseil fédéral explique pourquoi, mais pour moi cela est faux. Fixer en effet la subvention fédérale pour les aéroports à l'avenir à un montant annuel moyen de 15 à 25 millions me semble être une décision sinon dangereuse, en tout cas arbitraire. La comparaison avec le subventionnement des routes ou du rail fait apparaître un réel déséquilibre. Je n'ai repris cette argumentation que pour expliquer ma première attitude.

Encore une fois, elle a été modifiée par le vote du Conseil national.

Et maintenant, je voudrais défendre l'aéroport de Genève car j'estime qu'il souffre, actuellement, d'une discrimination. Voici pourquoi.

Ce couperet de la diminution des subventions s'est abattu au moment où Genève a de nombreux travaux à faire et, en particulier, au moment où elle a décidé de construire sa halle de fret. Nous voyons que celle de Bâle est en grande partie construite, tout comme celle de Zurich, et qu'elles ont été subventionnées à 32 pour cent, alors qu'on prévoit 18 pour cent pour Genève. Il y a là non plus simplement une attitude politique à dénoncer mais une véritable discrimination.

Pourquoi, me direz-vous, Genève n'a-t-elle pas construit cette halle de fret plus tôt, au moment où Zurich l'a fait, lorsque tout allait bien et qu'une subvention à 32,5 pour cent aurait été accordée sans autre? Je dois dire, à ce propos, que le retard doit être jugé en fonction d'une situation particulière de l'aéroport de Genève. Si celui de Zurich se trouve relativement en campagne, du moins l'était-il à l'origine – depuis lors cette agglomération urbaine s'est étendue comme toutes les villes – il y a quand même encore de la place, alors que Genève voit son aéroport coincé entre la frontière, d'une part, et l'agglomération urbaine d'autre part. Là aussi la ville s'est étendue, peut-être a-t-on commis des erreurs d'urbanisme – tout le monde en commet – et il se

trouve que la population ne veut pas d'un agrandissement de l'aire de l'aéroport, et il faut la comprendre. En effet, si l'on agrandit, si l'on fait deux pistes, si l'on installe le fret au bout d'une autre piste, les nuisances seront alors considérables, elles le sont d'ailleurs déjà. Il a fallu imaginer des rocades successives pour arriver à construire la halle de fret dans l'aire de l'aéroport.

Il faut admettre cette situation; et en politique on doit reconnaître les situations particulières, je ne dis pas le cas particulier de Genève, mais dans le cas de Genève il s'agit effectivement d'une situation géographique particulière.

Cette halle de fret représente, pour l'aéroport de Genève, quelque chose de très important. Actuellement les conditions de travail sont très mauvaises, les conditions d'entrepôt sont lamentables et si nous ne pouvions pas aller de l'avant ce serait cinq cents emplois qui seraient compromis. Je voudrais dire que, pour de nombreux transports de marchandises, l'avion est devenu aujourd'hui absolument indispensable, pour les importations de toutes sortes mais aussi pour les exportations; or il s'agit d'exportations à très forte valeur ajoutée, dans des domaines comme l'horlogerie, l'électronique, la fine mécanique. Il faut tenir compte de ce fait, cela favorise non seulement Genève mais toute la Suisse. Dans le cas particulier, c'est Genève qui est plus particulièrement concernée, n'ayant pu construire à temps sa halle de fret.

Après avoir bien réfléchi, après avoir tenu compte, encore une fois, de ce qui s'était dit au Conseil national et de la réaction de la population, des mass media, de la presse, j'ai pensé qu'il fallait renoncer et consacrer tout l'effort sur Genève. J'en ai parlé avec des collègues de mon parti et d'autres partis. Finalement, devant l'idée émise par M. Debétaz de déposer un amendement qui favoriserait seulement l'aéroport de Genève et sa halle de fret, en se concentrant sur ce qui nous paraît être une discrimination, en reconçant à faire de très grands exemples généraux sur les difficultés économiques de la Suisse romande qui sont peut-être réelles, ou sur le fait comme cela a été dit dans un journal lausannois, que ce n'est pas la seule discrimination qui frappe la Romandie, il faut éviter surtout, tel est mon avis, d'accomplir un acte politique qui conduirait à unir la Romandie contre la Suisse allemande. C'est beaucoup plus nuancé que cela, je dis simplement maintenant qu'il y a une discrimination qui est basée sur des faits, sur une situation conjoncturelle qui, à l'égard de Genève, représente une véritable injustice, en dépit du fait – je tiens à le dire – que, dans le calcul des subventions, le Conseil fédéral a déjà tenu compte d'une situation différente pour Genève et a en quelque sorte déjà pris la bonne voie. Néanmoins, si vous me le permettez, Monsieur le Conseiller fédéral, je dirai que le Conseil fédéral s'est engagé dans cette voie encore trop timidement. C'est pourquoi l'octroi de ces 10 millions supplémentaires en faveur de l'aéroport de Genève m'apparaissent vraiment comme le rétablissement d'une situation d'équité et d'équilibre.

J'ai parlé très longuement mais je vois que la proposition de M. Debétaz n'est toujours pas arrivée... Je ne veux pas continuer car je craindrais de vous lasser; en outre, je crois que ma collègue de Genève désire aussi s'exprimer sur le sujet.

En conclusion, je vous recommande vivement d'avance de ne pas voter la proposition Donzé puisqu'elle a été retirée et de vous rassembler autour de la proposition Debétaz. Vous témoignerez ainsi de votre esprit de justice et d'équité.

Le président: Je regrette que les diverses propositions n'aient pu être distribuées plus tôt, cela aurait permis d'y voir plus clair et d'éviter toute confusion. On vous distribue maintenant la proposition de M. Debétaz en vous signalant qu'elle a été remise à qui de droit à 8 heures. La proposition que va nous faire tout à l'heure M. Miville vous a été implicitement distribuée, puisque vous la trouvez sur le dépliant qui a été remis au Conseil national. Quant à la proposition de la commission, il s'agit en fait de la proposition de

M. Donzé qui est retirée aujourd'hui mais dont la commission maintient les conclusions – elle avait d'ailleurs été adoptée en séance de commission. Je souhaite que vous ayez aussi cette proposition sous les yeux. Enfin, nous aurons une dernière proposition qui suggérera d'en rester à la solution du Conseil fédéral.

Miville: Ich gehe von einigen Grundsätzen aus, mit denen sich hoffentlich viele von Ihnen einverstanden erklären können. Der Luftverkehr dient gesamtschweizerischen Interessen. Seine Infrastruktur kann nicht einfach drei Kantonen überbunden werden, nicht einmal, wenn diese aufgrund einer nicht mehr in allen Teilen zutreffenden Betrachtungsweise als finanzstark eingestuft werden. Andererseits – das will ich zugeben – bringt ein Flughafen für einen Kanton, der ihn betreibt, auch Standortvorteile, dies jedenfalls, wenn dieser Flughafen benützt und frequentiert wird, wie ich mit einem wehmütigen Seitenblick auf Basel-Mülhausen einschränkend bemerken möchte. Die eidgenössische Luftverkehrspolitik macht der Bund, und die Oberhoheit über die Flughäfen wird auch durch ihn ausgeübt. Man kann sich fragen, ob mit Subventionen von 20 und weniger Prozent für Objekte der Flugsicherheit oder für Objekte, die der Bewältigung des Verkehrsaufkommens dienen, dieser allmächtigen Stellung des Bundes noch Rechnung getragen wird. Nun zu dieser Vorlage –: Ich stimme vor allem dem neuen Verfahren zu, wonach in Zukunft Bauvorhaben der drei Landesflughäfen in gemeinsame Subventionsvorlagen zusammengefasst werden und die eidgenössischen Räte über Bundesbeiträge für fünfjährige Bau- und Investitionsperioden gleichzeitig Beschluss zu fassen haben. Das entlastet nicht nur die Räte, es verleiht auch eine bessere Übersicht über die verschiedenenorts geplanten Projekte. Das bisherige Verfahren hat sich insbesondere für den Flughafen Basel-Mülhausen als nachteilig erwiesen. Die zwei anderen Flughäfen konnten sich bei ihren Dispositionen und Subventionseingaben auf langfristige Entwicklungspläne der Swissair stützen. Basel konnte das nicht, sondern hatte jeweils auf relativ kurzfristig erkennbare und angemeldete Bedürfnisse der Luftverkehrsgesellschaften zu reagieren. Dann musste, als Voraussetzung für die Beitragsleistung durch den Bund, die kantonale Finanzierung sichergestellt werden, was unter Umständen politische Auseinandersetzungen bis hin zu Volksabstimmungen in sich schloss. Erst dann konnte die Bundessubvention zugesprochen werden, aber bis dahin hatte in einzelnen Fällen die Luftverkehrsgesellschaft längst anders disponiert, d. h. sich auf einem anderen Flughafen eingerichtet. Die für den Flughafen Basel-Mülhausen in Aussicht genommenen Subventionen betreffen im wesentlichen die Frachthalle und die Pistenrenovierung. Die Frachthalle ist defizitär und belastet die Flughafenrechnung. Unser Flughafen, der sich im Unterschied zu Genf und vor allem zu Zürich immer noch im Entwicklungsstadium befindet, weist keine ausgeglichene Rechnung auf. Für Fehlbeträge muss der Kanton Basel-Stadt aufkommen.

Zum aus Zürich gehörten Einwand, dass sein Flughafen mit der jetzt beantragten prozentualen Neueinteilung der Subventionen zurückgesetzt werde, darf doch erwähnt werden, dass der Flughafen Zürich als einziger bis jetzt insgesamt für seine Ausbauten mehr Bundesbeiträge als Kantonsbeiträge bezogen hat. Die Zahlen lauten wie folgt, ich zitiere eine Eingabe des baselstädtischen Regierungsrates vom August 1980: «Zürich hatte bis zum Jahre 1980 Gesamtbaukosten von 1374 Millionen, davon 400 Millionen Franken Bundesbeiträge und 233 Millionen Franken Kantonsbeiträge. Genf hatte Gesamtbaukosten von 360 Millionen, davon 100 Millionen Franken Bundesbeiträge und 255 Millionen Franken Kantonsbeiträge. Basel hatte Gesamtbaukosten von 158 Millionen, wovon 45 Millionen Franken Bundesbeiträge und 113 Millionen Franken Kantonsbeiträge. Natürlich hat in Zürich die FIG sehr grosse Ausbauposten übernommen, aber sie konnte diese Kosten tragen und erst noch mit Gewinn abschliessen. Diese Zahlen lassen auch zusammen mit den ganzen Einseitigkeiten unserer nationa-

len Luftverkehrspolitik, sofern von einer solchen überhaupt noch die Rede sein kann, erkennen, dass wir im Grunde das Konzept der drei Landesflughäfen, von dem in der Botschaft auf den Seiten 4 und 5 die Rede ist, in der Praxis aufgegeben haben, und zwar schon seit den fünfziger Jahren. In Klotten hat sich eine Konzentration ergeben, die politisch, wirtschaftlich und nicht zuletzt auch ökologisch als problematisch zu bezeichnen ist. Von daher sind die von Genf und Basel betonten Erfordernisse bezüglich Ausbau, Rückstand und Nachholbedarf zu beachten und zu fördern, wobei allerdings für Basel gilt, dass mit mehr Linien mehr geholfen wäre als mit Baubeiträgen von je nach Antrag 32 oder 18 Prozent. Ich sehe auch, dass im Falle von Basel nicht nur die Schweiz, sondern mehr und mehr auch die elsässische und südbadische Region eine tragende Rolle spielen müsste.

Besonders gerechtfertigt ist immerhin die Nachsubventionierung des Basler Frachtgebäudes. Auf Seite 11 der Botschaft wird ausdrücklich festgehalten, dass Basel vor vier Jahren aufgrund einer unrichtigen Auskunft des Luftamtes auf den Bundesbeitrag verzichtete, den es zugute gehabt hätte. Es ging damals um die Eigenleistung des Kantons als Halter des Flughafens, und Halter kann unser Kanton aufgrund der bekannten internationalen Rechtsverhältnisse nicht sein. Übersehen wurde dabei das Wesentliche, dass nämlich der Kanton Basel-Stadt für alle Bau- und Betriebskosten – also auch für die sogenannten Eigenleistungen – des Flughafens aufkommt. Dieser ist nicht Eigentum einer Gemeinde oder von Privaten; der Halter ist eine juristische Person des öffentlichen, internationalen Rechts unter Beteiligung Frankreichs; schweizerischerseits handelt es sich aber um einen Basler Flughafen. Dass er einem kantonalen Flughafen gleichgestellt ist, geht schon daraus hervor, dass die Bundessubventionen stets dem Kanton Basel-Stadt gewährt worden sind.

Was nicht in der Botschaft steht: bei der Pistenverlängerung in den Jahren 1977 und 1978 ist im Hinblick auf die Subventionierung ein ähnlicher Irrtum zum Nachteil Basels passiert! Anstatt von einer zu subventionierenden Summe von 40 Millionen Franken, wie sie dem Bunde unterbreitet wurde und auch den effektiven Kosten entsprach, ging man ohne Begründung von 35 Millionen aus, indem man den Beitrag à fonds perdu der Basler Wirtschaft von den Gesamtkosten abzog. Statt einer Subvention von 14 wurde bloss eine solche von 12,25 Millionen gesprochen. Darauf kann heute nicht mehr zurückgekommen werden. Aber man darf doch daran erinnern, um darzulegen, dass Basel heute nicht neuerdings benachteiligt werden darf, wie das im Nationalrat mit einem Antrag versucht worden ist. Die beiden von mir erwähnten nicht oder zu wenig erteilten Subventionierungen wirkten sich und wirken sich bis heute auf die Betriebsrechnung des Flughafens als zusätzliche Belastung aus.

Ich habe von Nachholbedarf der Flughäfen Genf und Basel gesprochen und bringe aus dieser Sicht den Argumenten, die wir jetzt soeben von Genfer Seite gehört haben, einiges Verständnis entgegen. Der dortige Flughafen sieht sich jetzt vor die unabdingbare Notwendigkeit gestellt, Ausbauten vorzunehmen. Und es ist insbesondere für die Genfer eine harte Sache, dass man nun die Kürzung der Subventionen rückwirkend auf 1981 und ohne den manchmal in solchen Fällen zu berücksichtigenden Besitzstand vornimmt. Der Flughafen Genf sieht sich gezwungen, Ausbauten vorzunehmen, die in Zürich längst und unter noch grosszügigeren Bedingungen, was die Bundeshilfe anbelangt, realisiert worden sind. Andererseits kann über die finanzielle Lage des Bundes und über den gesteckten Finanzrahmen nicht einfach hinweggesehen oder -gesprungen werden, so dass ich den Antrag von alt Stadtpräsident Widmer, Zürich, der in der Nationalratskommission zum Beschluss erhoben wurde (Fahne Nationalrat, Mehrheit der Kommission, rund 10 Millionen mehr), diesen Antrag der Nationalratskommissionsmehrheit, der ja in der öffentlichen Diskussion und in der Diskussion im Nationalrat eine grosse Rolle gespielt hat, nach wie vor als richtig und als einen vertretbaren Kom-

promiss erachte und ihn heute aufrechterhalten möchte, wie ich das in der Ständeratskommission bereits getan habe. Die Fahne mit diesem Antrag der nationalrätlichen Kommissionsmehrheit ist verteilt worden.

Die «Schweizerische Handelszeitung» veröffentlichte am 6. Mai einen Artikel über die wirtschaftliche Lage des Kantons Basel-Stadt mit seiner extrem hohen Zahl von Arbeitslosen (sie steht in dieser Hinsicht nach dem Kanton Jura an zweiter Stelle, gesamtschweizerisch gesehen), und sie veröffentlichte diesen Artikel unter der bezeichnenden Überschrift: «In die Ecke gedrängt», womit auch unsere, die ökonomischen Aktivitäten einengende Grenzlage angesprochen wurde. In jenem Artikel wurde als Alternative zur Chemie-Monokultur auf das Basler Messe- und Kongresswesen hingewiesen, aber mit folgender richtiger und wichtiger Einschränkung: «Damit die Stadt aber ihre Vorteile als Dienstleistungszentrum voll ausspielen könnte, fehlt es an guten internationalen Flugverbindungen.» Gestatten Sie mir als Vertreter des Kantons Basel-Stadt zu sagen, dass sich aus dieser Darstellung die grosse Bedeutung der Vorlage für jenes Tor der Schweiz ergibt, das einmal das «goldene» genannt wurde, und von dem das Gold indessen aufgrund von ganz bestimmten, vor allem auch sozioökonomischen, Verhältnissen und Wandlungen einigermaßen abgeblättert ist. Wir sollten alle wenigstens ein Stück weit einsehen, dass drei Kantone mit ihren Flughafeninvestitionen, aber auch mit den entsprechenden Immissionen, die sie auf sich nehmen, einen Dienst an die schweizerische Wirtschaft, insbesondere für den Verkehr und den Tourismus, erbringen bzw. auf sich nehmen.

M. Debétaz: Les décisions que nous allons prendre auront des effets sur le développement des aéroports de Bâle, de Genève et de Zurich. Il faut avoir conscience qu'elles auront également des effets sur le développement économique des régions qui sont desservies par ces aéroports. Les trois aéroports, on l'a dit, jouent un rôle d'importance nationale et internationale. Il est donc naturel que la Confédération intervienne financièrement. Remercions tout d'abord le Conseil fédéral de nous soumettre un message qui donne une vue d'ensemble des projets de nos trois aéroports. On y souligne leur rôle national et international.

Il faut être reconnaissant aux cantons de Zurich, de Bâle et de Genève des initiatives qu'ils ont prises, des gros efforts financiers qu'ils ont assumés et qu'ils vont d'ailleurs poursuivre.

Je comprends la volonté du Conseil fédéral de limiter la croissance des dépenses. Cette volonté est tout à fait en harmonie avec celle qui a été manifestée par le peuple et le Parlement.

D'un autre côté, il faut avoir conscience, je le souligne encore une fois, de ce rôle national et international joué par les aéroports.

Ces considérations générales étant faites, je considère plus spécialement le cas de l'aéroport de Genève-Cointrin.

Nous partageons les préoccupations et aussi les espoirs de nos collègues genevois. On a beaucoup parlé, au cours des débats du Conseil national, de l'égalité de traitement qu'il faut respecter, qu'il faut assurer. C'est vrai que pour sa halle de fret Genève se voit attribuer un taux de subventions très largement inférieur à celui qui a été retenu pour l'aéroport de Kloten. Nous devons aussi garder à l'esprit que ce sont des circonstances dont nos amis genevois ne sont pas responsables qui font que cette halle de fret n'a pas pu être mise en chantier à l'époque où la subvention était de 32 pour cent. Cette halle de fret est particulièrement importante pour le développement de l'aéroport de Genève. M. Donzé vient de démontrer très clairement que cette importance s'accroît dans les années qui viennent. Pensez aux postes de travail qui en découlent; des centaines d'emplois sont en jeu. Pensez à l'aspect social, économique de ce projet pour le canton de Genève et la région desservie par l'aéroport.

Il faut aussi relever que la région desservie par l'aéroport de Genève-Cointrin n'a pas connu un développement écono-

mique comparable à celui de la région desservie par l'aéroport de Kloten. Je tiens d'ailleurs à féliciter les responsables du développement économique de la région dont Zurich est le centre. La santé d'une région est un bien pour l'ensemble du pays. La Suisse, nous y tenons les uns et les autres, est faite d'équilibres. Il ne devrait pas y avoir une exception de caractère économique à cet indispensable équilibre.

Le débat au Conseil national a eu lieu. Il en est résulté un sentiment de malaise qui est, je crois, incontestable. S'il ne faut pas dramatiser, on ne saurait non plus ignorer ce sentiment d'insatisfaction. Il faut éviter qu'un malaise prenne corps. Nous nous comprenons dans cette salle, de quelle région que nous venions. Nous autres de la Suisse romande apprécions le privilège de vous avoir à nos côtés, chers amis de toute la Suisse. Si vous réfléchissez aussi à cet aspect du problème, vous devez admettre que l'entente entre Confédérés, la compréhension confédérale, valent bien davantage que les quelques millions qui peuvent nous séparer à propos de nos aéroports. L'équité veut que nous augmentions le montant prévu pour la halle à Cointrin. Le Conseil fédéral en est conscient. Il le déclare à la page 11 de son message. Le Conseil fédéral fait donc un signe dans la bonne direction et ce signe me paraît clair. Je vous recommande de le suivre; je vous engage à soutenir ma proposition. Je regrette qu'elle n'ait pas pu vous être distribuée plus tôt. Je tenais à la soumettre d'abord à la commission, et vous savez que cette commission a siégé ce matin, à 7 h 30. Pour les raisons fondamentales que j'ai rappelées, je vous propose d'augmenter uniquement la subvention pour la halle de fret, qui doit être construite à Cointrin, d'augmenter cette subvention de 8 pour cent, autrement dit de la faire passer de 18 à 26 pour cent. Elle resterait, vous le constatez, très inférieure aux 32 pour cent accordés antérieurement. Ces 8 pour cent représentent une somme totale supplémentaire de 9 880 000 francs; elle est nettement moins élevée que les sommes prévues dans les propositions discutées au Conseil national. Je vous ai dit, tout à l'heure, que la compréhension confédérale valait bien davantage que ces 10 millions. Ces 10 millions correspondent incontestablement à un sentiment d'équité que nous éprouvons tous.

Je vous engage à voter la proposition que j'ai eu l'honneur de défendre devant vous.

Munz: Ich habe es in der Kommission als Sprecher der Minderheit übernommen, hier im Rate den Antrag des Bundesrates, der inzwischen auch mit einer soliden Mehrheit Beschluss des Nationalrates geworden ist, zu vertreten. Zunächst einige Vorbemerkungen zum parlamentarischen Verfahren. Es herrscht hier ein Durcheinander, das typisch ist, wenn in einem Zweikammersystem die Kommission der zweiten Kammer sich mit einem Geschäft befasst und Beschlüsse fasst, bevor der Erstrat das Geschäft behandelt hat. Unsere Kommission hat am 8. Mai (bezeichnenderweise an einem Samstagvormittag) getagt, und man hat dort Beschlüsse gefasst, die heute als Kommissionsbeschluss vorgelegt werden. Es existiert keine Fahne für die Beschlüsse der ständerätlichen Kommission. Ich stelle fest, dass das, was als Antrag von Herrn Donzé aus den Kommissionsberatungen hervorgegangen ist, den übrigen Ratsmitgliedern offenbar nicht zugestellt worden ist. Heute haben wir jetzt diesen Antrag Donzé in der Form eines Kommissionsantrages, nachdem Herr Donzé selbst ihn zurückgezogen hat! Also noch grösser kann die Konfusion bald nicht mehr sein! Und heute nach der Kommissionssitzung wird uns der Antrag unseres Kollegen Debétaz unterbreitet; er hat in der Kommission mit einigen Worten davon gesprochen, aber wir konnten uns darüber nicht unterhalten, weil wir keine Unterlagen hatten. Abgesehen davon hat er ihn etwa zehn Minuten vor 8 begründet, um 8 Uhr beginnt ja bekanntlich die Sitzung hier im Rat. Die Kommission hatte also keine Möglichkeit, sich darüber auszusprechen.

Ich habe mir heute morgen überlegt, Herr Präsident, ob ich

nicht einen Ordnungsantrag stellen soll, dieses Geschäft von der heutigen Tagesordnung abzusetzen, aber ich wollte nicht den Zorn der reichen Subventionsempfänger, die sich nur noch um die Prozentsätze streiten, auf mich laden. Ich habe sonst genug zu tragen, als dass ich das auch noch hätte auf mich nehmen wollen; darum habe ich diesen Antrag nicht gestellt. Soviel zu diesem reichlich konfuse parlamentarischen Verfahren.

Und nun zum Materiellen: Die Rechtsgrundlagen für die Subventionierung von Flughafenanlagen sind gegeben im Luftfahrtgesetz und in einem aufgrund dieses Luftfahrtgesetzes erlassenen Bundesbeschlusses. In diesem Bundesbeschluss sind die möglichen Höchstsätze für Subventionen solcher Anlagen festgehalten. Diese Höchstsätze sind aber keine Vorschrift, die eingehalten werden muss, sondern nur eine Kann-Vorschrift. Wie in der Botschaft des Bundesrates richtig ausgeführt worden ist, wurden schon ab 1971 – nicht erst ab jetzt – die Subventionsbestimmungen restriktiver angewandt als vorher. Es wurden die Subventionssätze reduziert, man kann sagen *grosso modo* auf die Hälfte, auf 16 Prozent, und es wurden bestimmte Anlagen von der Subventionsberechtigung ausgenommen, das heisst aus den Subventionsrechnungen gestrichen, zum Beispiel Parkhäuser.

Zum Subventionsverfahren: Früher hat man jeweils einzelne Objekte subventioniert, man hat auch die Beschlüsse des Parlamentes auf einzelne Objekte bezogen. Jetzt haben wir einen Sammelkredit, eine Sammelsubvention, vor uns für eine bestimmte Periode. Die Vor- und Nachteile – denn diese neue Methode hat nicht nur Vorteile, sie hat auch Nachteile – sind in der Botschaft des Bundesrates in Ziffer 15 dargelegt. Ich will nicht wiederholen, was dort schon ausgeführt ist. *Grosso modo* kann man sagen, dass diese neue Methode auf jeden Fall praktikabel ist und dass damit die Sache für das Parlament vereinfacht wird, indem man sich nicht jedes Jahr, sondern immer nur in bestimmten Abständen mit solchen Botschaften und solchen Subventionen zu befassen hat.

Nun ist eben der Streit um die Subventionssätze entbrannt. Die verschiedenen Flughafenkantone werden in der Botschaft mit Bezug auf die Subventionssätze unterschiedlich behandelt. Der Bundesrat begründet diese unterschiedliche Behandlung in Ziffer 16 seiner Botschaft. Diese Überlegungen haben dann Niederschlag gefunden in Anträgen, die er am Schlusse der Botschaft gestellt hat. Damit war man nun nicht einverstanden. Der Vollständigkeit halber muss man sagen, dass man nicht nur in Basel und in Genf nicht einverstanden war; man war auch in Zürich nicht einverstanden. Aber im Unterschied zu den anderen haben sich die Zürcher dann damit beschieden und haben gesagt: Ja gut, man wird es hinnehmen müssen. – Ich glaube, es ist immerhin gut, dass wenigstens einer von den dreien sich an diesem Zank um die Subventionssätze nicht auch noch aktiv beteiligt.

Was beinhaltet nun diese ganze Geschichte? Wenn man die Zahlen betrachtet, und zwar nicht nur das, was der Kanton erhält, sondern auch das, was zum Beispiel in Zürich die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft erhält, die ja kantonale Aufgaben mit Bezug auf diesen Flughafen Zürich erfüllt, und das, was die Luftverkehrsgesellschaft Swissair auch noch erhält, gibt es für den gesamten vorgesehenen Baubetrag in Zürich eine Subvention von 10,4 Prozent. Für Basel gibt es eine Subvention von 18,4 Prozent und für Genf eine Subvention von 16,1 Prozent, wobei zu beachten ist, dass in Genf die Luftverkehrsgesellschaft mit etwa 34 Millionen am Gesamtinvestitionsbedarf beteiligt ist, dass aber von diesen 34 Millionen nur 18 Millionen als subventionsberechtigter anerkannt worden sind, so dass also die Swissair für ihre Investitionen in Genf aufs Ganze gesehen nur etwa 5 Prozent an Subventionen erhält. Immerhin hat man hier ganz erhebliche Differenzierungen vorgenommen zugunsten der beiden Kantone Basel und Genf.

Es gibt ja auch im Bereich des Subventionswesens glücklicherweise noch einige Grundsätze, die man vielleicht auch dann nicht vergessen sollte, wenn reiche Kantone sich um

Subventionen bemühen. Nach unseren Subventionsgrundsätzen kann eine Unterscheidung in der Höhe der Subventionsansätze nur nach der Finanzkraft der Subventionsempfänger vorgenommen werden. Hier aber handelt es sich ausschliesslich um finanzstarke Kantone. Ich bitte Sie, es mir nicht übelzunehmen, wenn ich diese Feststellung mache, sie entspricht den Tatsachen. Von daher gesehen ist die unterschiedliche Behandlung also nicht gegeben, und das Entgegenkommen, das man gegenüber Basel und Genf vom Bundesrat aus praktiziert und den Räten vorgeschlagen hat, ist eine Ermessenfrage. Ich glaube, wir dürfen doch feststellen, dass der Bundesrat von diesem Ermessen einen relativ grosszügigen Gebrauch gemacht hat. Wenn man nun in diesem Zusammenhang noch von einer Diskriminierung der Romandie spricht, dann wirkt das angesichts dieser Verhältnisse einfach nicht überzeugend. Für mich wirkt es etwas überraschend und vielleicht sogar etwas befremdlich. Entschuldigung, wenn ich so ehrlich bin, das hier zu sagen. Auf jeden Fall kann man nicht von einer Zurücksetzung der andern sprechen.

Man darf auch nicht übersehen, dass wir bei diesem Geschäft nur eine Einzelsubvention – zwar eine Sammelposition, aber eine Einzelsubvention –, nämlich für die Flughäfen behandeln. Wir als Parlament und wir als Ständerat haben keinen Überblick darüber, was die betreffenden Kantone auch anderweitig an Bundessubventionen noch einkassieren. Ich nehme an, so ganz neben den Schuhen werden sie auch sonst nicht stehen; so untüchtig sind die Herren Finanzdirektoren und wer sonst in diesen Kantonen in Frage kommt mit Sicherheit auch nicht. Auch von daher scheint es mir nicht geboten, dass wir die Grosszügigkeit des Bundesrates, die sich eben in diesen abgestuften Subventionssätzen ausdrückt, noch glauben überbieten zu müssen. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen und damit auch den Beschluss des Nationalrates zu bestätigen. So kommen wir in dieser leidigen Sache zu einem Ende.

Mme Bauer: Avant d'aborder le problème de Cointrin, je voudrais dire qu'il me paraît essentiel de dépassionner le débat et de ne pas réduire cette affaire de subventions à une rivalité, à un antagonisme entre Alémaniques et Romands, même si certaines déclarations qu'on vient de faire ne peuvent nous empêcher de penser – parce qu'on vient de voter une subvention considérable pour une région du pays – qu'il y aurait lieu d'observer tout de même une certaine décence, un certain équilibre. Mais l'entente confédérale, je le répète, est un bien trop précieux pour qu'à tout bout de champ, on la mette en péril.

Des arguments objectifs solides ne manquent pourtant pas qui témoignent de la nécessité pour Cointrin de moderniser ses installations, de s'adapter aux exigences nouvelles de l'aéronautique sous peine d'être relégué au rang d'aéroport de seconde zone et d'être peu à peu déserté.

Il ne s'agit pas, en effet, il faut le souligner, d'agrandir Cointrin, de le doter d'installations luxueuses, d'allonger la piste ou d'en créer de nouvelles. Il s'agit d'aménager des installations destinées aussi bien au transport des personnes qu'à celui des marchandises à l'intention des avions gros porteurs qui vont prochainement atterrir sur nos aéroports, afin que ces avions gros porteurs puissent se poser en toute sécurité sur une piste adaptée à cet effet et surtout qu'une halle de fret plus grande remplace l'ancienne, tout à fait insuffisante.

De ces aménagements, de cette modernisation, je crois qu'on ne le répètera jamais assez, dépend peut-être la survie de Cointrin, dans la catégorie au moins des aéroports intercontinentaux. Pour la Suisse, cela a été dit, son rôle est d'importance nationale et internationale et tout le pays bénéficie de ses activités. D'abord, Cointrin dessert une vaste région, la *Regio genevensis*, qui englobe la Haute-Savoie, le département de l'Ain et la Suisse romande. Ensuite, il relie la Suisse, petit pays enclavé au sein du continent européen, avec les autres pays de l'Europe et du monde. Dans le domaine du tourisme et du commerce,

pour nos exportations, pour notre économie toute entière, il joue un rôle irremplaçable. Constituant un moyen de communication indispensable au Centre européen des Nations Unies, que la Suisse, par l'intermédiaire de Genève, s'honore d'abriter, il peut être enfin considéré comme un instrument de notre politique extérieure.

Ces éléments expliquent et justifient la déception des autorités genevoises, qui, décidées à fournir un gros effort financier pour qu'on procède sans plus tarder à des aménagements indispensables, se voient proposer des subventions sensiblement inférieures à celles qu'elles estimaient être en droit d'attendre. Je voudrais rappeler tout de même en passant qu'à la fin de la guerre, dans des moments difficiles, les autorités genevoises ont, de leur propre chef, avec leurs propres deniers, créé l'aéroport de Cointrin, où fut édifiée la première piste bétonnée de Suisse, et quelles y ont investi des sommes énormes. Si le développement n'a pas été aussi rapide qu'à Zurich, c'est en raison, on l'a dit et souligné, de l'exiguïté du territoire genevois.

Pour en revenir à l'aspect financier du problème, sait-on par exemple que, pour les dix prochaines années, les investissements prévus pour Cointrin à la charge du seul canton de Genève dépassent 500 millions? Ainsi donc, se basant sur l'aide apportée à Kloten – 425 millions au cours des dernières années, tandis que, dans la même période, 101 millions seulement étaient alloués à Cointrin – et rappelant le fait que Genève a accueilli pourtant le 34 pour cent des passagers transitant dans les aéroports suisses mais n'a reçu que le 18 pour cent du total des subventions, les autorités genevoises estiment que, par souci d'équité, la Confédération doit leur accorder, pour des installations identiques, la halle de fret par exemple, un taux de subventionnement égal à celui qui est consenti à Kloten.

Les autorités genevoises sont conscientes des difficultés financières de la Confédération, mais elles n'en estiment pas moins que, par esprit de justice, le même taux de subventionnement de 32,5 pour cent doit être reconnu à Cointrin au moins, nous l'avons dit, pour la halle de fret.

Il y a quelques jours, les membres du Grand Conseil genevois ont adressé au Conseil national une résolution concernant les subventions fédérales à l'aéroport de Genève-Cointrin. Ils déclarent soutenir fermement tant le Conseil d'Etat que les représentants genevois aux Chambres fédérales dans leur démarche visant à améliorer le taux de subventionnement des installations portuaires de Cointrin et ils les encouragent à poursuivre leurs efforts dans ce sens.

Je tenais à vous faire part de cette information afin que vous sachiez combien cette affaire tient à cœur du législatif comme de l'exécutif du canton de Genève et afin que vous optiez pour la proposition de notre collègue Debétaz, qui est, à mon avis, seule capable d'éviter que ne se concrétise et que ne se renforce l'impression de malaise qu'a suscitée le débat au Conseil national.

Ulrich: Ich vertrete den Minderheitsantrag bzw. jenen des Bundesrates. Ich habe mich in der Kommission konsequent für den Antrag des Bundesrates ausgesprochen und habe nun natürlich nach dem sehr eindeutigen Beschluss des Nationalrates keinen Anlass, von meiner Meinung abzugehen.

Für einmal kommt es mir heute in diesem Saale vor, als hätten wir die Rollen abgetauscht: Not herrscht offenbar in den Zentren. Die Bedeutung der Flughäfen für das ganze Land ist unbestritten. Wir gehen davon aus, dass die Flughäfen von nationalem Interesse sind. Das ist ja auch die Begründung für die Ausrichtung der Bundesbeiträge. Man soll aber auch die Standortvorteile richtig einschätzen und diese nicht ganz verniedlichen. Es geht hier um den privaten Flugverkehr, der sicher bezüglich Anspruch auf öffentliche Förderung nicht prioritär zu behandeln wäre. Man kann doch erwarten, dass die Benutzer selbst weitgehend für die Kosten aufkommen.

Es geht heute morgen um die Höhe der Bundesbeiträge. Der Bundesrat hat uns in seiner Botschaft einen differenzierten Antrag unterbreitet. Er geht vom Finanzplan bzw.

von den vorhandenen Mitteln aus. 100 Millionen Franken ist doch etwas, das sich sehen lässt. Er hat auch die Anliegen – insbesondere von Genf und Basel – in seinem Antrag versucht mitzubedenken. Und wir müssen doch die ganze Vorlage als Einheit betrachten.

Ich frage Sie nun an: Wo kommen wir hin, wenn wir die Anträge des Bundesrates bei jeder Finanzvorlage überbieten und uns nicht an unsere eigenen Finanzpläne halten? Wie wollen wir dann vorgehen, wenn einmal die Gesuchsteller nicht gut bestallte Regionen und Betriebe, sondern Sozialfälle sind? Das ist die Frage, die ich Ihnen stelle. Wir wollen übrigens heute etwas verteilen, das uns gar nicht gehört, denn die Beiträge liegen ausserhalb des Finanzplanes, dem wir zugestimmt haben. Wir verteilen also hier Mittel, für die wir nicht zuständig sind.

Ich gehöre auch nicht zu jenen, die am Sonntag das Sparen predigen und an Werktagen Mehrausgaben beschliessen. Das ist mit dem Sparauftrag, den wir vom Volk erhalten haben, nach meiner Auffassung nicht vereinbar, damit setzen wir unsere Glaubwürdigkeit in der Politik auf Spiel. Ich habe volle Sympathie zur Westschweiz, aber in dieser Angelegenheit hat, glaube ich, der Bundesrat uns einen guten Antrag unterbreitet. Das sind die Gründe, weshalb ich dem Antrag des Bundesrates, des Nationalrates und der Minderheit der Kommission zustimme.

Guntern: Ich gehöre zu einer sprachlichen Minderheit im Kanton, und ich gehöre zur sprachlichen Mehrheit in der Schweiz und in diesem Saale. Ich habe den Vorteil, dass ich Ihnen den Standpunkt der Westschweiz in Deutsch erklären kann. Im Anschluss an die Debatte im Nationalrat erhielt man den Eindruck, dass bei der Verabschiedung dieser Vorlage es nicht nur um diese Flughäfen allein ging, sondern – von der Westschweiz aus gesehen – um einen «föderalistischen Störfall», wie dies in einer Zeitung bezeichnet worden ist. Ich glaube persönlich allerdings nicht, dass einige Millionen Franken für die Flughäfen allein diese Auswirkung haben könnten. Aber ich befürchte, dass in letzter Zeit sich solche Fälle etwas zu stark häuften und dadurch die welsche Unzufriedenheit entstand. Das allein scheint mir nicht unbedenklich zu sein.

Darf ich Sie an einige Beispiele erinnern. Der Nationalstrassenbau ist in der deutschen Schweiz zu drei Vierteln, in der Westschweiz bloss zur Hälfte beendet, im Kanton Wallis ist er am Beginn, im Jura überhaupt noch nicht richtig geplant. Bezüglich der Kompensationsgeschäfte bei der Tiger-Flugzeug-Beschaffung müssen wir festhalten, dass sie zu 90 Prozent in der deutschen Schweiz vergeben wurden. Von den Skyguard-Unterakkordanten stammen 130 aus der deutschen Schweiz, sechs aus der Welschschweiz und aus dem Tessin. Und in der letzten Woche haben wir hier die Saurer-Vorlage verabschiedet. Sie kennen diese; sie liegt ebenso ausserhalb des Finanzplanes. Davon profitiert ebenfalls ein Teil der deutschen Schweiz. Vor einigen Wochen erschien ein Buch, das in der Handbibliothek dieses Hauses aufliegt und nachgelesen werden kann – mit dem Titel «La Romandie dominée». Ob dieser Titel objektiv zu Recht besteht oder nicht, das ist hier nicht einmal so sehr die Frage. Meiner Ansicht nach genügt es, wenn dieses Gefühl offenbar weit verbreitet ist. Eine Minorität reagiert empfindlich, und das gilt es zu berücksichtigen. Ich muss Ihnen sagen, dass ich meine welschen Kollegen gut verstehe. Das ist doch auch einfach. Genf ist daran interessiert, die Position seines Flughafens zu halten.

Nun ist der Anteil des Zürcher Flughafens am gesamten schweizerischen Flugverkehr um rund 2 Prozent gestiegen. Jener von Genf ist im gleichen Zeitraum gesunken: von 36,9 Prozent auf 35,3 Prozent. Keine grosse Sache, werden Sie mir sagen, selbstverständlich, aber immerhin ein Rückgang. Dank dem Flughafenbahnhof ist Zürich-Kloten eine weitere Verkehrszunahme zugefallen. 1980, im Jahre, in dem der Bahnanschluss Wirklichkeit wurde, registrierte Zürich-Kloten 2 Prozent mehr Passagiere, während in Genf ein Rückgang von 1 Prozent zu verzeichnen war. Klar, Genf wird ja diesen Flughafenbahnhof ebenfalls erhalten, aber

erst in sieben Jahren; sie sind etwas langsamer, die Genfer. Die Zahlen von 1981 lassen noch eine etwas grössere relative Verkehrszunahme in Zürich erkennen. Die Grenze zwischen den beiden Flughäfen, die bisher ungefähr auf der Linie Neuenburg–Freiburg lag, wird eindeutig zuungunsten von Genf nach Westen verschoben. Auf solche Tendenzen reagiert Genf, und mit ihm natürlich ein namhafter Teil der Westschweiz. Man befürchtet einen Erosionsprozess; die Position des eigenen Flughafens könnte untergraben werden. Die Attraktivität Genfs wird dadurch natürlich leiden und damit auch die wirtschaftliche Stellung dieser Stadt sowie der ganzen Westschweiz. Die Genfer haben eindeutig das Gefühl, dass sie heute benachteiligt werden. Ich weise darauf hin – Herr Miville hat bereits diese Zahlen erwähnt –, dass seit 1945 425 Millionen Franken Bundessubventionen nach Kloten geflossen sind, während für Cointrin lediglich 101 Millionen Franken aufgewendet wurden. Dass Basel noch schlechter davonkommt, wissen wir! Für jeden Passagier hat die Eidgenossenschaft in Zürich 4 Franken auf den Tisch gelegt und in Genf nur Fr. 1.80. Ich muss hier zugeben: die Genfer haben in den letzten zehn Jahren ihren Flughafen etwas vernachlässigt und sind deshalb ins Hintertreffen gekommen. Die Zürcher haben ihre Interessen besser verfolgt und entwickelt. Heute sieht man sich in Genf mit 4,8 Millionen Passagieren nahe an der Kapazitätsgrenze, und nun hört die grosszügige Subventionierung plötzlich auf; sie ist nicht mehr gewährleistet!

Ich kenne das Schicksal der Vorlage. Der Bundesrat wird geltend machen, dass er eigentlich weniger hätte zubilligen dürfen, dass er bereits über den Finanzplan hinausgegangen ist und dass er in diesem Sinne eine differenzierte Subventionierung bereits vorsehe. Es ist bei diesen Vorlagen so: wer zuerst am Futtertrog ist, bedient sich auch zuerst! Aber die Benachteiligung für Genf – gesehen auf die vielen Jahre zurück – ist offenkundig. Damit ist für die Westschweiz ein weiteres Beispiel der Benachteiligung geschaffen. Dabei sollte eine Minderheit auf keinen Fall weniger gut davonkommen, als ihr an und für sich zusteht. Wen wundert es – wenn sich die Romands dann dominiert vorkommen. Im gleichen Buch, das ich Ihnen eingangs zitiert habe, steht in bezug auf die Bundesbehörden, auf unsere beiden Räte, folgendes:

«Il existe deux assemblées législatives fédérales: le Conseil des Etats, sorte de Sénat des cantons, et le Conseil national, la Chambre des députés. Dans l'une comme dans l'autre, la majorité allemande est confortable: plus de trois contre un. Aucun choix ne peut être fait contre le vœu des germanophones. Ils disposent d'un droit de barrage permanent.

Et unilatéral, car la réciproque ne vaut pas. Sur aucun objet les Latins ne peuvent interdire à la majorité allemande de suivre sa voie. En revanche, les députés de Suisse allemande peuvent intervenir à chaque instant pour imposer leur point de vue à leurs homologues latins.»

Das ist meiner Ansicht nach etwas übertrieben. Aber wenn Sie Umfragen berücksichtigen, so glauben die Deutschschweizer zu 47 Prozent, dass tatsächlich die politischen Behörden einen Einfluss haben, die Romands jedoch nur zu 9 Prozent. Die Deutschschweizer glauben zu 81 Prozent, dass ihre Politiker «efficace» sind, die Romands nur zu 44 Prozent. Die Deutschschweizer glauben zu 77 Prozent, die Romands nur zu 45 Prozent, dass die Behörden auch Vertrauen einflössen. Man hat scheinbar in der Westschweiz den Eindruck, dass die Entscheidungen anderswo getroffen werden. Wir haben also Vertrauen bei der Mehrheit und Enttäuschung – wenn Sie so wollen – bei der Minderheit. Der nationale Konsens, um den wir uns immer wieder bemühen, um den wir kämpfen müssen, wird meiner Ansicht nach durch solche Beispiele etwas zu stark strapaziert. Ich bin daher der Auffassung, dass wir in diesem Fall dem Antrag von Herrn Debétaz folgen sollten.

Stucki: Ich habe durchaus Verständnis für das Bestreben des Bundesrates, den ihm vom Parlament auferlegten Sparauftrag im Transferbereich durchzuziehen und auch hier bei

den Bauprogrammen der Flughäfen eine dem Finanzplan entsprechende Zielstellung kompromisslos durchzusetzen. Andererseits muss auch dafür Verständnis aufgebracht werden, wenn die Beitragsempfänger nicht so ohne weiteres die Verminderung der prozentualen Beteiligung des Bundes am Weiterausbau ihrer Flughäfen hinnehmen. Allerdings stehen heute nach der Entscheidung des Nationalrates vom vergangenen Montag die hier betroffenen Beitragsempfänger jedoch vor der relativ einfachen Wahl, entweder die bedauerliche Auseinandersetzung mit wohl kaum grossem Erfolg, wie auch immer diese Modelle, diese Lösungsmöglichkeiten gemäss den vom Bundesrat abweichenden Vorschlägen, aussehen würden, hier zum Ziele zu kommen, oder aber den anderen Weg zu wählen und den Antrag des Bundesrates wohl oder übel zu akzeptieren. Ich habe deshalb auch keinen spezifisch auf Zürich zugeschnittenen Antrag eingereicht.

Bei realistischer Betrachtung des Entscheides des Nationalrates, an dem es wohl kaum etwas zu rütteln geben wird, bleibt nichts anderes übrig, als schliesslich dem bundesrätlichen Vorschlag – also auch dem Minderheitsantrag der Kommission – zuzustimmen, wenn ich auch sagen muss und betonen möchte, dass ich das widerwillig und auch lustlos tue. Vor allem scheint es uns, dass die Differenzierung, die erstmals bei der Zusprechung von Bundesbeiträgen gemacht wird, doch recht fragwürdig ist, aber wir nehmen sie für einmal hin und nehmen an, dass das nicht zur Praxis wird. Ich möchte mich auch heute nicht in das unerfreuliche Schlachtgetümmel zwischen den Flughafenkantonen werfen. Wir sollten zwischen den Flughafenkantonen nicht Konfrontation machen, vor allem nicht zwischen Genf und Zürich; wir sollten von den Flughafenkantonen aus uns weniger gegenseitig die Vor- und Nachteile vorhalten, als vielmehr den Gegebenheiten der Nachfrage, des Marktes, entsprechenden Entscheidungen treffen und versuchen, in gemeinsamer Zusammenarbeit diese Bedürfnisse auf eine vernünftige Art und Weise zu lösen. Also nach unternehmerischen Grundsätzen sollten wir zwischen den Flughafenkantonen versuchen, zum Ziel zu kommen.

Damit möchte ich eigentlich mein Votum abschliessen; wenn ich es doch nicht tue, dann ganz einfach deshalb, weil mir scheint, dass man doch verschiedenen grundlegenden Aspekten, insbesondere der Frage der künftigen Stellung des Bundes in der schweizerischen Luftverkehrspolitik im allgemeinen und vor allem auch dem Problem der Partnerschaft zwischen Bund und Flughafenkantonen im speziellen, etwas mehr Beachtung schenken muss.

Eine erste Feststellung (sie wurde von verschiedenen Votanten heute morgen bereits gemacht): Es ist doch zunächst festzuhalten, dass unsere Flughäfen schon längst nicht mehr nur eine Angelegenheit der Flughafenkantone geworden sind. Die Flughäfen haben schon seit Jahren eine Bedeutung, die die eigenen Kantonsgrenzen doch bei weitem überschreiten. Diese überkantonale Bedeutung wird im übrigen ja bestätigt. Die Kommissionspräsidentin hat bereits darauf hingewiesen. Wir können in den Thesen der Gesamtverkehrskonzeption nachlesen, dass der internationale Flugfernverkehr dem nationalen Verkehr, also der nationalen Stufe, zugeordnet werden müsse, für den der Bund auch ein entsprechendes finanzielles Engagement übernehmen sollte. Was wir hier machen, auch bereits in den letzten Beschlüssen, nämlich eine Zug um Zug prozentuale Verringerung der Bundesbeteiligung beim Weiterausbau der Flughäfen – ich meine dabei alle drei Flughäfen –, ist jedenfalls nach meiner Auffassung nicht GVK-konform, sondern läuft in der Gegenrichtung. Soweit eine erste Feststellung.

Ein zweiter grundsätzlicher Punkt: Seit Jahren laufen nun schon die Bemühungen für die Reform der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Mit ihr sollen namentlich auch Entscheidungskompetenzen und effektive Finanzierungsverantwortung bei der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben neu überdacht und aufeinander abgestimmt werden. Mit der Reduktion der Bundesbeiträge im Flughafenbereich auf teilweise einen Drittel der ursprünglichen Leistungen in

bestimmten Kategorien wird jedoch die Finanzierungsverantwortung vom Bund grosszügig an die drei Kantone abgetreten, ohne dass diesbezüglich die teilweise erhebliche Normendichte im Luftfahrtsrecht des Bundes abgebaut würde und im gleichen Verhältnis auch die Einflussnahme des Bundes. Nachdem sich bei realistischer Betrachtung mittelfristig die finanzpolitische Landschaft des Bundes und damit vermutlich auch sein Engagement hier im Flughafenbereich nicht ändert, ist die erwähnte Normendichte des Bundes meines Erachtens auf jeden Fall zu durchforsten und mit seiner finanziellen Leistung wieder einigermaßen in Übereinstimmung zu bringen.

Nachdem der Bund seit 1971 den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Flughäfen ohnehin anerkennt, drängt es sich – um ein Beispiel anzuführen – einmal zweifellos auf, die Kompetenz der Gebührenerhebung vom Bund an die Flughafenhalter zu übertragen. Des Weiteren sind auch die zahlreichen Genehmigungs- und Meldepflichten, die heute noch bestehen und eingehalten werden müssen, soweit sie nicht einem ausgewiesenen Bedürfnis für die Wahrnehmung der technischen Aufsicht – in bezug auf Sicherheiten und andere Dinge – entsprechen, abzubauen. Ich denke dabei unter anderem an die Melde- und Genehmigungspflichten im Rahmen der Wahl und Anstellung von kantonalem Personal oder selbst an untergeordnete Reglemente auf den Flughäfen, die immer noch den Segen und den Stempel des Bundes erhalten müssen. Hier könnte man auch Delegationen an die Flughafenkantone vornehmen. Ich bin überzeugt, dass alle drei Flughafenkantone willens und auch in der Lage sind, einen wirtschaftlichen und sicheren Flugbetrieb auch ohne derart umfassende Interventionen und Kompetenzen der Bundesbehörden, wie sie eben heute bestehen, sicherzustellen. Damit würde gleichzeitig – glaube ich – auch ein Beitrag geleistet zu Einsparungen im Personalbereich des Bundes, also hier zum Beispiel beim Bundesamt für Zivilluftfahrt. Ich werde mir gestatten, in dieser Zielrichtung einen parlamentarischen Vorstoss einzureichen und den Bundesrat einzuladen, Kompetenzen und Normendichte des Bundes auf seine prozentual reduzierte finanzielle Beteiligung an den Landesflughäfen abzustimmen, um den Kantonen mehr eigenen Gestaltungsraum zu geben.

Abschliessend: Ich stimme, wenn auch wie gesagt widerwillig und lustlos, aus der eingangs erwähnten zeitlichen Zwangslage heraus gesehen dem Antrag des Bundesrates zu, allerdings in der Meinung, dass baldmöglichst im angebotenen Sinne eine Korrektur des Bundesgesetzes über die Zivilluftfahrt in Angriff genommen wird.

Letsch: Die Bedeutung des Luftverkehrs für unsere Wirtschaft und unser Land ist von Herrn Miville meines Erachtens sehr zutreffend dargelegt worden. Es ist auch richtig, dass verschiedene grundsätzliche Fragen offen sind, wie zum Beispiel eine höhere, bessere Eigenwirtschaftlichkeit auch des Luftverkehrs, oder, im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, allenfalls ein verstärktes Engagement des Bundes. Aber beides steht heute ja gar nicht zur Diskussion. Heute geht es ganz schlicht und einfach um eine Subvention, und die Höhe jeder Subvention ist weitestgehend eine Ermessensfrage. Bei diesem Ermessen scheinen mir zwei Gesichtspunkte dominieren zu müssen. Der eine Gesichtspunkt ist die finanzielle Situation des Bundes – die kennen wir –, der zweite Gesichtspunkt ist die wirtschaftliche und finanzielle Situation jener Kantone, die in den Genuss dieser Subventionen kommen sollen. Hier hat nun Herr Munz das Entscheidende schon dargelegt: Alle drei Kantone sind finanzstark, wobei innerhalb dieser Gruppe der Finanzstarken auch wieder Unterschiede bestehen. Ausgerechnet jener Kanton, von dem wir nun gehört haben, dass er bereit ist, die vom Nationalrat beschlossene Lösung zu akzeptieren, liegt innerhalb der Gruppe der Finanzstarken im hinteren Feld, während vor allem Basel und Genf eine Spitzenposition einnehmen. Sie können Kriterien nehmen, wie Sie wollen – ich weiss, Frau Lieberherr hat es angedeutet, die Finanzkraftkriterien und der Schlüs-

sel sind immer etwas umstritten – Genf und Basel zählen nun einfach mit zur Spitze.

Wenn sie beispielweise das kantonale Volkseinkommen pro Kopf der Bevölkerung nehmen, dann stellen Sie fest, dass Genf 35 Prozent über dem schweizerischen Mittel liegt, Basel sogar 58 Prozent, Zürich «nur» 21 Prozent. Dasselbe gilt für die Wehrsteuerkopfquote, und dasselbe gilt sogar für die Zinsbelastung, die Nettozinsbelastung in den Kantonshaushalten, die ausgerechnet im Kanton Genf zu den niedrigsten zählt, die wir überhaupt kennen. Aus dieser Sicht besteht wirklich keine Notwendigkeit, ausgerechnet hier vom Bund noch mehr einzuschliessen, als es der Bundesrat vorsieht.

Ich komme deshalb zum Schluss, dass die bundesrätliche Lösung keine Strapazierung von Minderheiten darstellt, wie das Herr Guntern dargelegt hat. Ich würde eher sagen: Wir sind in derselben Situation – man ist immer wieder in dieser –, die Herr Bundesrat Schulthess schon in den zwanziger Jahren in den eidgenössischen Räten, als es um die Verteilung des Benzinzolles ging, wie folgt charakterisiert hat: «Statt dass jeder vor die Tabellen hinsteht und nachschaut, nach welchem Schlüssel erhalte ich am meisten, fragen Sie einmal: welche Kantone haben es am nötigsten?» Wenn wir uns von dieser Idee und von diesem Rezept leiten lassen, dann scheint mir, dass keiner der betroffenen Kantone mehr nötig hat, als der Bundesrat ihm geben will, und dass jeder dieser Kantone die wichtigen Aufgaben im Bereiche des Luftverkehrs und der Flughäfen lösen kann – ich glaube sogar auch Genf –, ohne dass wir höhergehen, als der Bundesrat vorschlägt.

Ich stimme deshalb den bundesrätlichen Anträgen zu.

M. Genoud: J'ai promis à M. le président d'intervenir brièvement et je respecterai ma promesse.

Après les autres orateurs, je voudrais souligner qu'il n'entre pas dans mon propos de vouloir contester l'intérêt national, l'intérêt général de nos trois aéroports. Mon canton aussi a bien conscience d'être dépendant pour une partie de son économie des liaisons qu'il a avec deux d'entre eux. Toutefois, je remarque qu'en matière de subventionnement de moyens de transport, nous sommes condamnés à améliorer nos prestations en faveur des CFF pour ce qu'ils apportent à l'économie générale; par contre nous sommes décidés, plus ou moins profondément, à exiger du compte routier qu'il soit autofinancé. Je constate que pour ce qui regarde le trafic des aéroports, nous sommes sur ce plan d'une générosité qui se justifie moins bien.

Dans l'autre Chambre, il a été avancé que le montant des subventions allouées à l'aéroport de Kloten représentait la somme de 4 francs par passager alors qu'elle ne serait que de 1 fr. 80 pour les passagers de Genève: différence de 2 fr. 20 par passager; je veux bien qu'il y ait quelque ressentiment et un peu de déception face aux taux qui sont proposés aujourd'hui. Mais surtout, je crois qu'il faut insister sur ce point, nous devons découvrir à travers ces chiffres que c'est un domaine où la répercussion de ces frais sur l'usager est parfaitement possible et que si l'on calcule à l'unité d'utilisation, on entre dans la catégorie de subventions bagatelles dont on a décidé un jour de se défaire. Il est donc urgent que la législation soit revue dans ce sens car, si la Confédération était intervenue pour 0 pour cent dans les deux cas, il y aurait aujourd'hui moins de discussions dans cette Chambre.

En ce qui concerne plus précisément notre projet, j'ai retenu dans le message que, sur les 109 millions que nous sommes appelés à voter selon le Conseil fédéral, il faut s'attendre à ce que 90 à 100 millions doivent être versés durant la période 1981 à 1985, selon le plan financier à long terme. Or, pour cette même période, les possibilités ne sont que de 85 millions. Il y aura donc probablement impasse avec la proposition faite par le Conseil fédéral pour une petite partie, 10 pour cent environ.

Je ne vois pas dans ces circonstances que nous puissions nous engager au-delà des possibilités et compte tenu de ce que j'ai dit tout à l'heure de l'ampleur de ces prestations à

l'usager, que nous nous engageons aujourd'hui à voter des crédits supplémentaires dans ce domaine, étant donné la situation actuelle des finances de la Confédération.

Voilà pourquoi je serai obligé de voter, en espérant que ce sera la dernière fois, la proposition minimale, à savoir celle du Conseil fédéral. Je voudrais dire à mes amis genevois et à mes amis romands que je suis en quelque sorte un peu heureux qu'ils me comprennent bien, car je ne peux pas accepter cette volonté de mise en opposition de la Romandie ou de la Suisse latine et de la Suisse alémanique pour une question de subvention de quelques millions. On a exagéré en parlant à ce propos d'un fossé entre les parties du pays. Je crains même qu'en insistant encore un peu on en arrive à créer un précédent dangereux qui, à tout propos, lorsqu'une décision de subventionnement ne passe pas à la Chambre aussi facilement dans un cas que dans un autre, invoquera la mise en opposition des régions du pays. Je veux bien qu'il y ait un camp des cantons qui sont propriétaires ou détenteurs d'un aéroport, je comprends que «charité bien ordonnée commence par soi-même», mais je ne voudrais pas admettre qu'il y ait un camp suisse alémanique, suisse romand ou suisse latin dans cette affaire, et ne serait-ce que pour cette raison je serai heureux d'être peut-être en Suisse romande la seule note discordante qui empêchera de dire qu'il y a eu opposition des régions du pays.

Mme Bauer: Je voudrais faire une brève remarque. Entre la proposition Miville et la proposition Debétaz, il n'y a qu'une différence d'un million. Ce qui importe, c'est la répartition entre les 9 millions de M. Miville et les 10 millions proposés par M. Debétaz. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un rattrapage en faveur de Genève seulement. Je veux dire par là que les mannes fédérales ne sont guère plus sollicitées d'un côté que de l'autre. Il s'agit simplement d'une question de justice à l'égard de Genève.

Sur un budget de 17 milliards environ, ces 10 millions représentent somme toute assez peu de chose. En revanche, sur le plan de notre politique intérieure, sur le plan de l'entente confédérale, leur signification est grande. Je partage l'avis de M. Genoud, il est très désagréable d'évoquer à tout propos le malaise entre Romands et Alémaniques. Mais si l'on considère la presse et si l'on est sensible à ce qui a été dit au sein du Conseil national, il faut reconnaître que ce malaise s'est exprimé de manière virulente – qu'il existe ou qu'il n'existe pas, c'est encore autre chose! Pour mettre fin à ce malaise, 10 millions de plus pour Genève, c'est peu de chose sur le plan des finances fédérales mais, sur le plan de l'entente confédérale, ils sont d'une importance inestimable.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte in Form von einigen Feststellungen, die ich als wesentlich erachte, zur Diskussion Stellung nehmen. Ich danke Ihnen für diese breite Diskussion. Sie war von der Sache her sicher richtig, aber sie war vor allem auch im Hinblick auf den politischen Gehalt, der ja weit über die rein zahlenmässigen Differenzen hinausgeht, wertvoll.

Ich darf feststellen, dass der Bund die Flughäfen und den Luftverkehr durchaus als im nationalen Interesse liegend anerkennt, heute wie seit 1945. Sonst hätte ja die Beitragsleistung von insgesamt über einer halben Milliarde Franken an diese drei Flughäfen keine Rechtfertigung gehabt. Der Bund will in der Periode von fünf Jahren, um die es jetzt geht, ja auch in Franken beileibe nicht weniger leisten als in der Vergangenheit, im Gegenteil. Der Vorwurf an die Adresse des Bundesrates, er wolle hier summenmässig zurückbuchstabieren, ist völlig unbegründet. Wir haben für diese Fünfjahresperiode einen Aufwand in der Grössenordnung von 110 Millionen Franken plus etwa 27 Millionen vorgesehen. Ich werde darauf noch zurückkommen.

Weshalb haben wir die heutige Problematik? Weil explosionsartig für diese Fünfjahresperiode die Nachfrage nach Bundesbeiträgen gestiegen ist, weil die zusammengestellten Projekte für alle drei Flughäfen das ausserordentliche

Ausmass – Frau Ständerat Lieberherr hat es Ihnen gesagt – von 812 Millionen erreichen. Die Aspekte für die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts sind nicht besser. Da sind uns von Basel, Genf und Zürich ab 1986 auch schon 473 Millionen Franken angemeldet. Wenn wir also das ganze Jahrzehnt nehmen, dann werden wir 1,3 Milliarden Franken nach heutigem Projektierungsstand zu verkraften und Beitragsleistungen daran zu erbringen haben.

Nun gibt es den von verschiedenen Votanten erwähnten Finanzplan. Nach diesem Finanzplan hätten wir bis 1985 85 Millionen Franken zur Verfügung. Der Bundesrat macht bereits, um aus dieser schwierigen Situation das Beste machen zu können, einen Vorgriff auf die Finanzplanzahlen 1986 und 1987. Nur so kommen wir auf verfügbare Mittel von 110 Millionen, indem wir also über die Finanzplanperiode 1981–1985 hinausgehen, für welche die Bauvorhaben projektiert sind, und Mittel der Jahre 1986 und 1987 einsetzen. Das ist ein Vorgriff, der nicht unproblematisch ist, nachdem wir wissen, dass in dieser Periode (zweite Hälfte dieses Jahrzehnts) auch wieder eine halbe Milliarde Bauvorhaben zur Diskussion stehen, für die selbstverständlich auch wieder Beiträge erwartet werden.

Was konnte nun der Bundesrat in dieser Situation tun? Das einfachste wäre eine lineare Verteilung, was aber in keiner Weise politisch zu rechtfertigen ist. Meine Damen und Herren Ständeräte, die Sie sich heute aufregen und von einem föderalistischen Störfall usw. sprechen; Ständerat Guntern, Sie sind jetzt etwa sieben Jahre hier bei uns, aber ich habe nie gehört, als ich neben Ihnen sitzen durfte bei allen Vorlagen der letzten Jahre, dass Sie einmal gegen die lineare Gleichbehandlung von Basel, Genf und Zürich Ihre Stimme erhoben hätten; haben Sie einmal in diesen Jahren eine Differenzierung verlangt? Dem bösen Bundesrat blieb es vorbehalten, auf diese föderalistische Idee zu kommen. Und der böse Bundesrat hat das gegen den Beschluss der Eidgenössischen Luftfahrtkommission gemacht (die von einem Romand präsidiert wird!). Der Bundesrat hat aus staatspolitischen Gründen, mit Blick auf unsere Minderheiten, gefunden, dass wir in dieser Situation nicht einfach das bisherige lineare Beitragssystem beibehalten können. Es hätte 13,5 Prozent gegeben im Schnitt für alle diese Bauvorhaben. Der Bundesrat war der Meinung, das wären – wie insbesondere von seiten der Romandie zu Recht geltend gemacht wird – Satzreduktionen, die nicht verkraftet werden können. Und zwar in erster Linie politisch nicht verkraftet werden können, im Hinblick auf den ungleichen Ausbauzustand der Flughäfen Basel und Genf einerseits und Zürich andererseits, wo Objekte längst ausgeführt sind, die anderenorts noch auf die Realisierung warten, was zu einer stossenden Ungerechtigkeit führen müsste. Deshalb kam der Bundesrat zum Vorschlag, eine Differenzierung vorzunehmen, über deren Ausmass man geteilter Meinung sein kann. Das ist – Ständerat Munz sagte es – eine Ermessensfrage.

Was wir gemacht haben, ist aber nicht nichts. Die Ansätze liegen zwischen 10 und 18 Prozent; für Zürich sind es gut 10, für Basel 18 und für Genf 16 Prozent; die Differenzierung ist doch recht markant. In Franken ausgedrückt erhalten Basel – dank der Differenzierung – 2,8 Millionen und Genf 2 Millionen mehr als bei linearer Behandlung; Zürich erhält hingegen 12 Millionen weniger. Ständerat Stucki, ich verstehe durchaus, dass Sie unguete Gefühle haben, weil Zürich diese 12 Millionen weniger erhält als bei einer formalen Gleichbehandlung. Aber wir müssen der Tatsache Rechnung tragen, dass Zürich bisher mit über 400 Millionen dotiert wurde und die beiden anderen Flughäfen nicht. Dieses Vorseilen im Ausbau des Flughafens Zürich war nicht etwa – wie man den Ausführungen von Ständerat Miville hätte entnehmen können – auf eine Preisgabe einer nationalen Luftfahrtspolitik seitens des Bundes zurückzuführen. Der Bund hat gar nichts aufgegeben. Im Gegenteil. Er hat im Jahre 1980 einen umfassenden Bericht über die bisherige Luftfahrtspolitik und die Konzeption für die Gestaltung der künftigen publiziert. Ich empfehle ihn Ihrer gelegentlichen Lektüre. Sie werden daraus entnehmen, dass der

Bund durchaus über Grundlagen verfügt und er gewillt ist, auch weiterhin eine nationale Luftfahrtpolitik zu betreiben. Das Vorseilen des Flughafens Zürich ist also nicht auf eine mangelhafte oder gar nicht bestehende Politik des Bundes zurückzuführen. Nennen Sie mir ein Vorhaben aus Genf oder aus Basel – mit Ausnahme des Unglücksfalls mit der Frachthalle, den wir jetzt korrigieren müssen –, das nicht berücksichtigt worden wäre. Soweit geht natürlich die Subventionierungspflicht des Bundes auch wieder nicht, dass wir Subventionen anbieten, wo keine nachgefragt werden. Wir konnten nur Subventionierungsvorlagen den eidgenössischen Räten unterbreiten, für welche Projekte eingereicht und um entsprechende Beitragsleistungen nachgefragt wurden. Das Vorseilen des Kantons Zürich kann also dem Flughafen Zürich und seinen Trägern in keiner Weise zum Vorwurf gemacht werden.

Ich danke allen Votanten – den Herren Munz, Ulrich, Letsch, Genoud und Stucki –, die Verständnis für die schwierige Lage des Bundesrates bekundet haben und auch die Notwendigkeit anerkennen, dass der Bundesrat hier aus föderalistischen Überlegungen von einer jahrzehntelang feststehenden Praxis abgehen musste und Subventionsdifferenzierungen vornahm – Herr Munz hat das ja gesagt –, die nicht dem üblichen Kriterium der unterschiedlichen Finanzkraft entspricht. Diese Differenzierungsgrundlage würde hier fehlen. Man darf der Vorlage des Bundesrates deshalb nicht vorwerfen, sie sei diskriminierend, sie sei ungerecht. Man kann sagen, sie sei in der Differenzierung ungenügend. Wenn man glaubt, man dürfe in der Mittelbeanspruchung des Bundes noch weitergehen, wäre zu prüfen, ob noch grössere Differenzierungen zugunsten von Genf – oder allenfalls auch von Basel – vorgenommen werden müssten. Ständerat Debétaz, Sie verfechten den Antrag, man solle die Frachthalle, die in Zürich und Basel ausgeführt ist – in Basel wollen wir sie aus Gründen von Treu und Glauben, eines korrekten Bundesverhaltens, nachsubventionieren –, in Genf mit erhöhten Subventionen versehen. Wenn man über die Anträge des Bundesrates hinausgehen wollte, dann liesse sich eine solche Erhöhung von der Sache her am besten rechtfertigen, weil es sich hier um ein Objekt handelt, das nur in Genf noch nicht ausgeführt wurde.

Sie erwähnen die Gefühle der Romandie, Ständerat Debétaz. Darf ich Ihnen sagen, dass diese Gefühle der Romandie dem Bundesrat wahrhaftig nicht gleichgültig sind; denn gerade mit Rücksicht darauf, bzw. aus grundsätzlichen Erwägungen hat er diese Differenzierung, diese völlig neue Methode vorgeschlagen. Dass ich als Bündner Verständnis für Minderheiten habe und gewohnt bin, mit Minderheiten zu leben, das muss ich Ihnen nicht versichern.

Ich danke Frau Bauer und Herrn Genoud für ihren Appell, hier doch nicht zu sehr einen Graben zu erblicken, sondern zu sehen, dass es mehr um eine Frage des Ausmasses denn um eine solche des Prinzips geht.

Ständerat Munz, das beschleunigte Verfahren, das wir hier in den beiden Räten wählen, hat der Bundesrat auch nicht gerne. Wir sind ausschliesslich aus Rücksicht auf die drei Flughafenkantone, die auf die Realisierung dieser Projekte warten, so vorgegangen.

Ständerat Guntern, Sie haben vom Futtertrog gesprochen, aus dem man sich ungleich habe bedienen können. Das Ausmass und der Inhalt dieses Futtertroges wurde ausschliesslich von den drei Flughafenkantonen bestimmt und in keiner Weise vom Bund. Wir haben nur bei einer Vorlage Abstriche vorgenommen – Sie im Ständerat –, und das war bei einer Vorlage für Zürich betreffend Parkhäuser. Aber im übrigen hat man die subventionsberechtigten Vorhaben, die dem Bund zugeleitet wurden, auch bewilligt.

Ständerat Stucki, der Bericht über die Luftfahrtpolitik liegt vor; er wurde 1980 publiziert, und abgestützt darauf haben wir die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes in Arbeit genommen. Der Entwurf liegt nun vor; er wird in nächster Zeit an die Eidgenössische Luftfahrtkommission gehen. Es ist vorauszusehen, dass Sie die Totalrevision im Jahre 1983 in den Räten zu behandeln haben werden. In diesem Zusammenhang ist es richtig, die von Ihnen aufgeworfenen Grundsatz-

fragen – Stellung des Bundes, Partizipation der Kantone, auch in bezug auf erhöhte Mitsprachemöglichkeiten – zu diskutieren. Sie stellen wesentliche Teile dieser Revision dar, auf die ich jetzt nicht eintreten will.

Gestatten Sie mir einige abschliessende Feststellungen. Noch keine Vertretung von Vorlagen in den beiden Räten hat mich berührt wie gerade diese (nicht wegen des Ausmasses!). Gewisse Voten haben bei mir die Frage aufgeworfen, ob der Haussegen in unserem Lande tatsächlich nur dann nicht schief steht, wenn alle Prozentrechnungen aufgehen, ob unser Föderalismus in der Tat in einem Verteilparameter bestehen kann?! Wenn das nämlich die Entwicklung sein sollte, dann würde ich voraussehen, dass unsere Eidgenossenschaft den Weg zu einer Bilanzgenossenschaft geht! Das will der Bundesrat aber mitnichten! Der Bundesrat anerkennt die nationale Bedeutung dieser drei Flughäfen, der Bundesrat anerkennt die legitimen regionalen Interessen, der Bundesrat anerkennt den ungleichen Ausbauzustand und will dem durch eine massvolle, aber absolut vertretbare, sicher auch für Zürich akzeptable Differenzierung in den Leistungen für diese Fünfjahresperiode (es soll eine Übergangsregelung sein, es soll nicht zu einem System werden) Rechnung tragen. Der Bundesrat will weder Basel und Genf einerseits noch Zürich andererseits irgendwie diskriminieren. Aber der Bundesrat hat nicht nur Luftfahrtpolitik zu betreiben, sondern auch Finanzpolitik. Und der Rahmen für diese Finanzpolitik ist ihm vorgegeben, durch Sie, durch das Parlament, durch die Finanzplanzahlen, durch die Perspektiven. Es wäre doch eine schlechte Regierung, wenn sie heute Luftfahrtpolitik betreiben würde (das wäre für mich als Departementschef ja viel einfacher), und dann im Herbst, wenn es um das Budget 1983 und um die Finanzplanzahlen der folgenden Jahre geht, wieder Finanzpolitik betriebe! Das alles auf einen Nenner zu bringen, Luftfahrtpolitik im Sinne einer Weiterentwicklung der drei Landesflughäfen aus nationalem Interesse, aber auch Finanzpolitik im Sinne einer Respektierung klarer parlamentarischer Aufträge und zugleich Staatspolitik zu betreiben – und das heisst bei uns auch Rücksichtnahme auf legitime Interessen der Minderheiten –, das war das Anliegen des Bundesrates, so kam er zu seinen Anträgen. Man kann in Frage stellen, ob das Resultat befriedigt oder nicht; aber eines darf man nicht: dem Bundesrat den guten Willen absprechen!

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Adopté – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Abs. 2

a. Flughafen Basel-Mülhausen – dem Kanton Basel-Stadt	11,749 Mio. Fr.
b. Flughafen Genf – dem Kanton Genf	72,414 Mio. Fr.
c. Flughafen Zürich – dem Kanton Zürich	12,245 Mio. Fr.
– der Flughafen Immobilien-Gesellschaft	30,150 Mio. Fr.

<i>Anhang 1</i>				<i>Annexe 1</i>			
Flughafen Basel-Mülhausen				Aéroport de Bâle-Mulhouse			
Objekt	Baukosten in Mio. Fr.	Subvention in Prozent	Subventions- beitrag in Mio. Fr.	Ouvrage	Frais de construction en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.
1 Umgebungsarbeiten und Zuleitungen				1 Travaux d'aménage- ment et de canalisation			
Frachtgebäude	5,750	32,5	1,869	pour la halle de fret	5,750	32,5	1,869
2 Verkehrsanschlüsse	1,250	32,5	0,406	2 Raccordements au réseau routier	1,250	32,5	0,406
Total Flughafen Basel-Mülhausen			11,749	Total de l'aéroport de Bâle			11,749
<i>Anhang 2</i>				<i>Annexe 2</i>			
Flughafen Genf				Aéroport de Genève			
Objekt	Baukosten in Mio. Fr.	Subvention in Prozent	Subventions- beitrag in Mio. Fr.	Ouvrage	Frais de construction en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.
108 Frachtgebäude	123,500	31,0	38,285	108 Bâtiment de fret	123,500	31,0	38,285
Total Kanton			72,414	Total du canton			72,414
Total Flughafen Genf			74,204	Total de l'aéroport de Genève			74,204
<i>Anhang 3</i>				<i>Annexe 3</i>			
Flughafen Zürich				Aéroport de Zurich			
Objekt	Baukosten in Mio. Fr.	Subvention in Prozent	Subventions- beitrag in Mio. Fr.	Ouvrage	Frais de construction en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.
11 Tiefbauten zum Fingerdock A	29,000	32,5	9,425	11 Travaux de génie civil pour la jetée A	29,000	32,5	9,425
Total Kanton			12,245	Total du canton			12,245
21 Hochbauten Fingerdock A	150,000	14,3	21,450	21 Bâtiments de la jetée A	150,000	14,3	21,450
Total FIG			30,150	Total de la SI			30,150
Total Flughafen Zürich			52,275	Total de l'aéroport de Zurich			52,275
Total Landesflughäfen (Anhänge 1 bis 3)			138,228	Total des aéroports nationaux (annexes 1 à 3)			138,228
<i>Minderheit</i>				<i>Minorité</i>			
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates				Adhérer à la décision du Conseil national			
<i>Antrag Miville</i>				<i>Proposition Miville</i>			
<i>Abs. 2</i>				<i>Abs. 2</i>			
a. dem Kanton Basel-Stadt			11,484 Mio. Fr.	a. au canton de Bâle-Ville			11,484 mio de fr.
b. dem Kanton Genf			61,164 Mio. Fr.	b. au canton de Genève			61,164 mio de fr.
c. dem Kanton Zürich			8,720 Mio. Fr.	c. au canton de Zurich			8,720 mio de fr.
- der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft			26,070 Mio. Fr.	- à la Société immobilière de l'aéroport			26,070 mio de fr.
(Zustimmung zur Mehrheit der Kommission des Nationalrates)				(Adhérer à la proposition de la majorité de la commission du Conseil national)			
<i>Antrag Debétaz</i>				<i>Proposition Debétaz</i>			
<i>Abs. 2</i>				<i>Al. 2</i>			
b. Flughafen Genf - dem Kanton Genf			66,239 Mio. Fr.	b. Aéroport de Genève - au canton de Genève			66,239 mio de fr.
<i>Anhang 2</i>				<i>Annexe 2</i>			
Flughafen Genf				Aéroport de Genève			
Objekt	Baukosten in Mio. Fr.	Subvention in Prozent	Subventions- beitrag in Mio. Fr.	Ouvrage	Frais de construction en mio de fr.	Subvention en %	Montant de subvention en mio de fr.
108 Frachtgebäude	123,500	26,0	32,110	108 Bâtiment de fret	123,500	26,0	32,110
<i>Art. 1</i>				<i>Abstimmungen - Votes</i>			
<i>Proposition de la commission</i>				<i>Erste Eventualabstimmung - Premier vote préliminaire</i>			
<i>Minorité</i>				<i>Für den Antrag Miville</i>			
<i>Al. 2</i>				<i>Für den Antrag Debétaz</i>			
a. Aéroport de Bâle-Mulhouse - au canton de Bâle-Ville			11,749 mio de fr.	8 Stimmen			
b. Aéroport de Genève - au canton de Genève			72,414 mio de fr.	26 Stimmen			
c. Aéroport de Zurich - au canton de Zurich			12,245 mio de fr.	<i>Zweite Eventualabstimmung - Deuxième vote préliminaire</i>			
- à la Société immobilière de l'aéroport			30,150 mio de fr.	<i>Für den Antrag Debétaz</i>			
				<i>Für den Antrag der Mehrheit</i>			
				31 Stimmen			
				4 Stimmen			
				<i>Definitiv - Définitivement</i>			
				<i>Für den Antrag Debétaz</i>			
				<i>Für den Antrag der Minderheit</i>			
				8 Stimmen			
				29 Stimmen			

Art. 2 bis 6*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 2 à 6*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Bundesbeschlusses

Dagegen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral**Schluss der Sitzung um 10.40 Uhr**La séance est levée à 10 h 40*29 Stimmen
1 Stimme**Neunte Sitzung – Neuvième séance****Montag, 21. Juni 1982, Nachmittag****Lundi 21 juin 1982, après-midi**

18.15 h

Vorsitz – Présidence: M. Dreyer

82.011

**Genossenschaft für Getreide und Futtermittel.
Verlängerung des Bundesbeschlusses****Société coopérative des céréales et matières
fourragères. Prorogation de l'arrêté fédéral**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Februar 1982 (BBl I 697)

Message et projet d'arrêté du 17 février 1982 (FF I 703)

Beschluss des Nationalrates vom 17. Juni 1982

Décision du Conseil national du 17 juin 1982

*Antrag der Kommission*Eintreten und Zustimmung zum Beschluss
des Nationalrates*Proposition de la commission*Entrer en matière et adhérer à la décision
du Conseil national

Cavelty, Berichterstatter: Der gegenwärtige Bundesbeschluss über die schweizerische Genossenschaft für Getreide und Futtermittel datiert vom Jahre 1952. Dieser Beschluss läuft Ende 1982 aus und muss durch ein neues Gesetz ersetzt werden. Der Bundesrat hat uns dieses Gesetz im Jahre 1981 mit einer Botschaft unterbreitet; der Nationalrat ist Prioritätsrat. Die zuständige Nationalratskommission ist an der Beratung, hat das Gesetz aber noch nicht zu Ende beraten. Es ist abzusehen, dass das Gesetz bis Ende 1982 nicht durchberaten und in Kraft gesetzt werden kann. Deshalb muss der gegenwärtige Beschluss entsprechend verlängert werden; das ist der Inhalt dieser Botschaft. Der Bundesrat beantragt eine Verlängerung des gegenwärtigen Beschlusses bis höchstens Ende 1984. Die Kommission hat in einer kurzen Sitzung darüber beraten und ist einstimmig für Eintreten und für Gutheissung des Beschlusses. Sie schlägt eine globale Beratung vor.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen**Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière**Gesamtberatung – Traitement global du projet***Titel und Ingress, Art. 1 und 2****Titre et préambule, art. 1 et 2***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

36 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

Flughäfen Basel, Genf und Zürich. Ausbau

Aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Agrandissement

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	291-302
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 696

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.