

Bern. Unser Land stellt traditionsgemäss den Generaldirektor des Zentralamtes. Ebenfalls der Präsident des Verwaltungsausschusses ist ein Schweizer.

In den einheitlichen Rechtsvorschriften von CIV und CIM sind die transportrechtlichen Bestimmungen zusammengefasst. Sie regeln das Verhältnis zwischen den Bahnen und ihren Benützern, Reisenden, Absendern von Gepäck und Gütern, Empfängern, sowie die Beziehungen der Bahnen untereinander, die sich aus der gemeinsamen Haftung ergeben. Die Rechtsordnung, die mit diesen Vorschriften geschaffen wird, gleicht wie bisher der Rechtsordnung unserer schweizerischen Reglemente über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen. Bei den einheitlichen Rechtsvorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) ist die Beförderungspflicht für Stückgüter aufgehoben worden. Damit haben die Mitgliedstaaten ihren Willen bekundet, die Bemühungen der Eisenbahnunternehmungen, sich auf die gewinnbringenden Verkehrsarten zu konzentrieren, voll zu unterstützen.

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist von allen 33 bisher an der CIM und CIV beteiligten Vertragsstaaten unterzeichnet worden. Bis heute wurde das Übereinkommen von 8 Staaten ratifiziert. Die Ratifikation durch 15 Staaten vorausgesetzt, kann die Inkraftsetzung des Grundsatzübereinkommens auf den 1. Januar 1985 vorgesehen werden.

Das Übereinkommen bringt weder für den Bund noch für die Kantone zusätzliche finanzielle Auswirkungen. Die Vorlage entspricht der Zielsetzung unserer Verkehrspolitik. Der Abschluss des Übereinkommens beruht auf Artikel 8 der Bundesverfassung. Das Übereinkommen kann jederzeit gekündigt werden.

Das Übereinkommen führt eine multilaterale Rechtsvereinheitlichung im Sinne von Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe c der Bundesverfassung herbei und untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum.

Ihre Verkehrskommission beantragt Ihnen einstimmig Eintreten auf den Bundesbeschluss und Genehmigung in globo.

Steiner: Darf ich anmelden, dass ich mich in der Abstimmung der Stimme enthalten werde, also nicht mehr dagegen stimme wie seinerzeit beim interessanten Geschäft «Schweizerischer Beitritt zum internationalen Walfangabkommen», das in der Folge zu einer Interpellation seitens Herrn Mivilles geführt hat. Meine heutige Stimmenthaltung gründet im Zweifel über die Effizienz in dieser auch so verheissungsvoll und aktenreich beschworenen internationalen Zusammenarbeit. Am kleinen Beispiel an der Front nämlich zeigt sich, was derartige Abmachungen wert sind und wie sie sich vertragen mit analogen früheren Staatsverträgen. Ich trage mich mit der Absicht, nächstens hier einen Vorstoss einzureichen über einen solchen konkreten Fall, und mein heutiges Votum mag dazu bereits als Probelauf gelten.

Präsident: Das Wort ist weiterhin offen. Es wird nicht gewünscht. Herr Bundesrat Schlumpf, wünschen Sie sich zu äussern? Es ist nicht der Fall. Die Kommission beantragt Abstimmung in globo. Wird das bestritten? Das ist nicht der Fall. Wir stimmen ab.

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 Beschlussesentwurfes 39 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

82.928

Interpellation Miville Eidgenössische Luftverkehrspolitik Politique fédérale de l'aviation

Wortlaut der Interpellation vom 14. Dezember 1982

Der Flughafen Basel-Mülhausen – dessen Ausbau für den Interkontinentalverkehr der Kanton Basel-Stadt unter Einsatz erheblicher finanzieller Mittel gefördert hat – spielte schon bisher in den Dispositionen der Swissair AG, unserer nationalen Luftverkehrsgesellschaft, eine untergeordnete Rolle. Nun hat die Swissair-Leitung beschlossen, den Morgenkurs zwischen Basel-Mülhausen und Paris sowie den Kurs Basel-Mülhausen–Frankfurt aufzuheben. Ein Jahr später soll auch der Abendkurs zwischen Basel-Mülhausen und Paris aufgehoben werden.

Für diese Massnahmen können ernstzunehmende ökonomische Gründe genannt werden. Im Zusammenhang mit ihnen stellt sich indessen – einmal mehr – die Frage, wie unsere eidgenössische Luftverkehrspolitik in Zukunft aussehen soll. Von ihrer Konzeption her stützt sie sich auf drei Flughäfen: Zürich-Kloten, Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen.

Ich frage den Bundesrat, ob diese Konzeption auch heute noch Geltung hat und ob die Landesregierung Möglichkeiten sieht, ihr zur Realisierung zu verhelfen.

Texte de l'interpellation du 14 décembre 1982

L'aéroport de Bâle-Mulhouse – dont l'agrandissement en vue d'accueillir le trafic intercontinental a été réclamé par le canton de Bâle-Ville, qui a fait appel à des fonds considérables – jouait jusqu'à présent un rôle secondaire aux yeux de Swissair SA, notre compagnie nationale d'aviation. Or, la direction de Swissair vient de décider de supprimer le vol du matin entre Bâle-Mulhouse et Paris, ainsi que le vol entre Bâle-Mulhouse et Francfort. On a de plus prévu la suppression dans une année du vol de nuit entre Bâle-Mulhouse et Paris.

Pour expliquer ces mesures, on peut avancer l'aggravation sérieuse de la conjoncture économique. Dans un tel contexte se pose néanmoins, une fois de plus, la question de l'avenir de notre politique fédérale en matière d'aviation. Trois aéroports (Zurich-Kloten, Genève-Cointrin, Bâle-Mulhouse) sont les fondements de cette politique.

Je demande au Conseil fédéral si cette conception a encore un sens aujourd'hui et si le Gouvernement envisage des possibilités de réaliser cette politique.

Miville: In der vergangenen Fasnachtswoche in Basel haben sich «d'Setzlig» mit dem Taktfahrplan der SBB befasst und sind dann in den letzten zwei Zeilen des entsprechenden Verses zu folgendem Schluss gelangt: «In soon e Taktplan will sich jetzt schyns au d'Swissair fliege, und regelmässig all zwei Jahr aimool uff Basel fliege». Nun, wer die Basler Fasnacht kennt, weiss, dass sie nicht einfach nur lustig ist. Selbstironie und Galgenhumor können im Gegenteil bedeuten, dass uns an der Sache, die – wie wir sagen – «ausgespielt» wird, sehr viel liegt.

Das trifft zweifellos auf den Flugplatz Basel-Mülhausen zu. Die Nordwestschweiz und ganz besonders Basel und seine Umgebung gehören zu den bedeutendsten Wirtschaftsgebieten der Schweiz. Zu den wichtigsten Branchen, die hier Arbeitsplätze zur Verfügung stellen, gehören die Chemieindustrie mit ihrer hochwertigen Luftfracht, das Speditionsgewerbe und – wie wir hoffen – in Zukunft immer mehr das Messe- und Kongresswesen, werden doch gegenwärtig in ein neues Kongresszentrum, samt Hotel, Investitionen getätigt, die wir als zukunftsweisend erachten. Diese Investitionen sollen uns die benötigte ökonomische Diversifikation bringen; sie beinhalten aber angesichts der wirtschaftlichen Szenerie auch sehr viel Risiko und Wagemut.

Der Erfolg kann sich auf den genannten und auf anderen Gebieten der nordwestschweizerischen Wirtschaft nur einstellen, wenn die nötige Infrastruktur vorhanden ist. Gerade ein funktionierendes Messe- und Kongresswesen ist ohne Kontakte mit dem Ausland, ohne direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten Städten in Europa und ohne günstige Anschlüsse zu Langstreckenflügen nicht denkbar. Daher setzen sich die zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt – insbesondere unser Regierungsrat und das für den Flughafen zuständige Wirtschafts- und Sozialdepartement – seit Jahren beim Luftamt und bei der Swissair für einen besseren Einbezug des Flughafens Basel-Mülhausen in das schweizerische Luftverkehrssystem ein.

In neuester Zeit hat sich – aufgrund der meiner Interpellation zugrunde liegenden Ereignisse – nun aber auch die regionale Wirtschaft deutlich vernehmen lassen. Am 31. Januar dieses Jahres haben sich Vertreter von Handelskammern, Verkehrsvereinen, aber auch von Unternehmerverbänden, Industrie und Banken und im weiteren Repräsentanten des Speditionsgewerbes und der Mustermesse getroffen, um über die Frage zu diskutieren, die von einem Gesprächsteilnehmer mit folgenden Worten formuliert worden ist: «Wie kann man als Geschäftsmann von Basel aus wirken?» An dieser Konferenz wurde von allen Beteiligten betont, wie nachteilig es sich für die Nordwestschweiz auswirke, dass sich mit dem Flugverkehr auch ganze Sparten der schweizerischen Wirtschaft mehr und mehr im Raum Zürich konzentrieren. Es wurde auf die Streichung der Flüge Basel-Paris, Basel-Brüssel, Basel-Frankfurt sowie auf die teilweise Streichung des Kurses Basel-Zürich-Wien hingewiesen. Es wurde daran erinnert, dass der Flughafen in mehreren Etappen und unter Einsatz gewaltiger Mittel immer weiter und schliesslich auf Interkontinentaldimensionen ausgebaut worden ist, wobei von seiten des Bundes und der Swissair diese Ausbauten immer befürwortet und – das sei dankbar anerkannt – zum Teil auch mitfinanziert worden sind. Aber – so fragte man sich – kann denn nun die Konsequenz dieser Ermunterungen einfach darin bestehen, dass man den Flugverkehr in Basel-Mülhausen auf kleine Gesellschaften beschränkt?

Es ist insbesondere von einem Vertreter des Speditionsgewerbes eine Frage aufgeworfen worden, die ich nun auch Bundesrat Schlumpf stellen möchte. Die Swissair hat einen gesamtschweizerischen Auftrag und geniesst – weil sie diesem Auftrag nachkommt – einen besonderen Schutz der Behörden im Konkurrenzkampf mit anderen Gesellschaften bzw. im Hinblick auf die Zulassung von Verkehrsrechten anderer Gesellschaften. Kann sie diese Vorrechte weiterhin – und gerade auch für den Flughafen Basel-Mülhausen – in Anspruch nehmen, wenn sie sich andererseits immer mehr aus dem Luftverkehr von und nach Basel zurückzieht?

Es ist gesagt worden, dass, wenn die Swissair einen Landesflughafen, der ausdrücklicher Bestandteil des von den eidgenössischen Räten gebilligten Flughafenkonzeptes ist, mehr und mehr auslässt, ihr dann auch der entsprechende Konkurrenzschutz für diesen Flughafen nicht mehr zustehen dürfte; denn man könne nicht, wie sich jemand ausdrückte, den Fünfer, das Weggli und auch noch das Retourgeld haben.

Wir haben – statt einer Förderung unseres Flughafens – die Streichung weiterer Linien zu befürchten. Enttäuschung und auch eine gewisse Verbitterung machen sich mehr und mehr Luft. In einem Leserbrief äusserte ein Geschäftsmann seine Absicht im Sinne des Druckes auf die Entscheidungsinstanzen –, nach Möglichkeit die Swissair zu boykottieren und mit anderen Gesellschaften zu fliegen, und er forderte die anderen Basler Geschäftsleute dazu auf, ein Gleiches zu tun. Kann das der Weg sein, um berechnete Ansprüche durchzusetzen?

Meine Interpellation bezweckt eine klare Antwort auf die Frage: Spielt Basel-Mülhausen gemäss Auffassung des Bundesrates noch die ihm zugedachte Rolle innerhalb der schweizerischen Luftverkehrspolitik, oder ist das nicht mehr der Fall?

Wenn das zweite zutrifft, frage ich: Geht es weiterhin an,

gegen Begehren anderer Fluggesellschaften für Verkehrsrechte auf unserem Flughafen das Veto des Bundesamtes für Zivilluftverkehr einzulegen und auf diese Weise die wirtschaftliche Lebensfähigkeit einer Region unseres Landes zu gefährden?

Bundesrat Schlumpf: Darf ich vorweg sagen, dass der Bundesrat Verständnis hat für die Anliegen und für die Enttäuschung, die in den Ausführungen von Ständerat Miville zum Ausdruck kamen. Er hat zu Recht unterstrichen, dass breite Kreise der Region dahinter stehen. Im Jahre 1945 wurde mit dem Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivillugplätze das Konzept – von dem Herr Miville sprach – für die Flughäfen festgelegt. Man ging von Flughäfen für den kontinentalen Luftverkehr bei vier Schweizer Städten, neben Zürich, Genf, Basel auch noch Bern, aus. Bei diesem ersten Konzept hat man für Zürich eine gewisse Weiterentwicklung vorgesehen in Richtung Interkontinentalverkehr. Diese Sonderbestimmung für den Flughafen Zürich wurde zehn Jahre später in dem Sinne korrigiert, dass auch für Genf und Basel-Mülhausen das gleiche statuiert wurde. Im Jahre 1978 wurde der Ausbau der Instrumentenpiste Basel-Mülhausen auf 3900 Meter abgeschlossen. Seither steht Basel-Mülhausen für den Langstreckenverkehr zur Verfügung.

Herr Miville hat mit Recht auf die grossen eigenen Anstrengungen von Basel in Zusammenarbeit mit Frankreich hingewiesen. 161 Millionen Franken wurden investiert. Der Bund hat 45,9 Millionen Subventionen geleistet. Sie erinnern sich an die Debatte im Jahre 1982 über den weiteren Ausbau der drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich. Damals wurde ein weiterer Beitrag an den Weiterausbau in Basel von gut 10 Millionen Franken vorgesehen.

Nun ist es richtig, dass die Erwartungen, die man an das Konzept dieser drei Landesflughäfen (ohne Bern) und an den Ausbau in Basel knüpfte, nicht erfüllt worden sind. Die Betriebsergebnisse in Basel in den letzten Jahren vermögen nicht zu befriedigen. Das liegt aber nicht etwa an mangelndem Wohlwollen der Bundesbehörden oder an fehlender Konsequenz. Was den Bundesbehörden möglich ist, um dieses Konzept der drei Landesflughäfen mit Interkontinentalverkehr zu realisieren, wurde getan. Es sind andere Gründe, die zu dieser ungleichen Entwicklung geführt haben, insbesondere der immer härter werdende Wettbewerb im Luftverkehr, der die Flugverkehrsgesellschaften in den letzten Jahren veranlasste, alles zu unternehmen, um die Produktionskosten zu senken. Zu den Produktionskosten gehören die Fahrzeuge und das Personal. Man hat sich immer mehr auf Flugzeugtypen mit grossen Kapazitäten ausgerichtet, und das hat zur Folge gehabt, dass die Strecken mit grosser Verkehrsnachfrage Erfolge auswiesen und die verkehrsärmeren Strecken und die entsprechenden Flughäfen ins Hintertreffen gerieten. Solche Strecken wurden zum Teil aufgegeben. Das ist die Entwicklung auch in Basel in den letzten Jahren.

Zur Frage von Ständerat Miville konkret: Die Stellung der Swissair als nationale Fluggesellschaft ist gesetzlich verbrieft. Im Luftverkehrsgesetz hat man in Artikel 103 festgehalten, dass der interne, der kontinentale und der interkontinentale Linienverkehr einer gemischtwirtschaftlichen, schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft übertragen werde. Diese soll also eine Monopolstellung haben. Der Bund ist daran beteiligt. Im übrigen aber ist diese Gesellschaft nicht nur rechtlich als juristische Person organisiert, sondern auch in ihrem Geschäftsgebahren unabhängig. Die Konzession des Departementes von 1966 hält fest, dass die nationale Luftverkehrsunternehmung seitens des Bundes nicht zu einem Leistungsangebot angehalten werden kann, welches betriebswirtschaftlich nicht richtig erscheint, dass sie also in der Gestaltung ihres Angebotes unternehmerische Freiheit besitzt. Es wird in dieser Konzession weiter gesagt, dass, wenn seitens des Bundes bestimmte Leistungen verlangt werden, die Swissair dafür Entschädigungsansprüche stellen kann. Das war im Jahre 1966. Wir begegnen hier bereits dem, was wir in den letzten Jahren bei den SBB unter dem Titel «Gemeinwirtschaftliche Leistungen und

Abgeltung» diskutieren. Die gleichen Überlegungen haben damals eine Rolle gespielt. Man muss somit feststellen, dass die Lenkungsmöglichkeiten des Bundes sehr beschränkt sind. Er kann als Aktionär und Vertreter in den Organen der Swissair Einfluss nehmen.

Der Abbau des Swissair-Verkehrs von und nach Basel ist im wesentlichen auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage zurückzuführen, nicht auf eine Änderung in der Konzeption des Bundes. Wir halten am Konzept von drei Landesflughäfen auch für den Langstreckenverkehr fest.

Wir sind auch bemüht, im Rahmen dessen, was der Bund beeinflussen kann, darauf Rücksicht zu nehmen, und das haben wir unter anderem mit den Bewilligungen für Linienflüge der Crossair getan. Diese Regionalfluggesellschaft, welche in den letzten Jahren sehr aktiv geworden ist, hat einen Stützpunkt in Basel errichtet, und ihre Absicht geht dahin, diesen Stützpunkt weiter auszubauen. Es sollen Linien von der Crossair betrieben werden, die von der Swissair im Hinblick auf die Grösse der Maschinen usw. nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Der Bund unterstützt das. Gerade diese Überlegung (Berücksichtigung auch von Basel-Mülhausen) hat den Departementschef veranlasst, den Bestrebungen der Crossair soweit wie möglich entgegenzukommen, nebst anderen regionalpolitischen Überlegungen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Bedienung des Kantons Tessin. Zusammenfassend ist zu sagen: Die Bundesbehörden halten an diesem Konzept fest, und sie sind bestrebt, diesem Umstand im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Kompetenzen und Einflussnahmemöglichkeiten Rechnung zu tragen. Sie wissen, dass Luftverkehrsabkommen zwischenstaatlich ausgehandelt und abgeschlossen werden. Wir sind darauf bedacht, dass beim Abschluss derartiger zweiseitiger Luftverkehrsabkommen und bei der Ausgestaltung der Linienpläne Basel stets gleich behandelt wird wie Zürich und Genf.

Der Bundesrat teilt die Überlegungen von Ständerat Miville in bezug auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für wirtschaftliche, aber auch demographische Entwicklungen und selbstverständlich auch in bezug auf die Bedeutung des Flugverkehrs. Wir sind der Meinung, dass sowohl aus raumplanerischen Gründen als auch im Hinblick auf Kapazitätsgrenzen, die sich abzeichnen, aber darüber hinaus auch aus staatspolitischen Gründen, im Hinblick auf die staatspolitisch notwendige dezentrale Entwicklung sowohl der Bevölkerung als auch der Wirtschaft – das ist miteinander verhängt – am Konzept der drei Landesflughäfen festzuhalten ist und dass alles zu unternehmen ist, um dieses Konzept zu realisieren.

Abschliessend zur letzten Frage von Ständerat Miville: Die Rolle, die Basel-Mülhausen von Anfang an im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes für die Landesflughäfen zugeordnet war, soll nicht abgeschwächt werden. Wir leben allerdings jetzt in einer Periode, welche eine Konzentration aus betriebswirtschaftlichen Gründen fördert, die ihr Vorschub leistet. Wir hoffen aber, dass wir wieder darüber hinwegkommen und dass im Zuge einer kontinuierlichen Politik dieses Gesamtkonzept auch schrittweise realisiert werden kann, so dass sich auch die gemachten und weiterhin zu tätigen Investitionen rechtfertigen.

Präsident: Gemäss Artikel 32 Absatz 3 des Geschäftsreglementes frage ich den Interpellanten an, ob er sich von der Antwort des Bundesrates befriedigt erklären kann.

Miville: Ich bin weithin befriedigt, indem ich hoffe, dass aus guten Absichten praktische Konsequenzen werden.

Wahlen in ständige Kommissionen Elections dans des commissions permanentes

Wahl des Präsidenten der Finanzkommission

Election du président de la commission des finances

Ergebnis der Wahl – Résultat du scrutin

Ausgeteilte Stimmzettel / Bulletins délivrés	44
eingelangt / rentrés	43
leer / blancs	1
ungültig / nuls	0
gültig / valables	42
absolutes Mehr / majorité absolue	22

Es wird gewählt / Est élu

Herr Generali mit 42 Stimmen

Präsident: Ich gratuliere Herrn Generali zu seiner Wahl.

Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr

La séance est levée à 18 h 55

Interpellation Miville Eidgenössische Luftverkehrspolitik

Interpellation Miville Politique fédérale de l'aviation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.928
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.02.1983 - 18:15
Date	
Data	
Seite	66-68
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 409

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.