

viellissement du matériel roulant. Les usagers de l'Est vaudois et du Valais qui, venant de Berne ou de Genève, changent de train à Lausanne font fréquemment l'expérience du matériel bruyant et peu confortable qui leur est offert. Mais à y regarder de plus près, nous devons vraiment constater que les plans d'investissement des CFF ne s'embarrassent guère de considérations de politique régionale.

Si l'on examine les seuls documents mis à notre disposition par les budgets annuels, même s'ils portent seulement sur des investissements de plus de 3, respectivement de 10 millions, les distorsions sont évidentes. Ainsi pour les gares, les bâtiments de service, les lignes et installations de la voie, nous pouvons observer deux périodes bien distinctes. Entre 1983 et 1985, les investissements se partageaient équitablement par tiers entre les trois arrondissements des CFF. L'année 1986 a constitué le tournant où le troisième arrondissement a reçu la dotation la plus importante jamais accordée jusqu'alors et depuis lors. Entre 1987 et 1990 la tendance s'est confirmée. Berne et la Suisse Romande n'ont obtenu que le 9 pour cent des investissements alors que Zurich et l'est de la Suisse recevaient année après année une moyenne de 60 pour cent. Je veux bien admettre que cette période a été celle de la construction du RER et que le BLS a reçu des subventions en dehors du budget des CFF, mais les écarts restent sensibles.

Ma préoccupation est encore renforcée par l'examen du plan d'investissement à moyen terme 1990-1993 où le premier arrondissement est toujours sous-doté en investissements, avec une moyenne de 20 pour cent. Or, son importance en population et en chiffre d'affaires pour les CFF est de l'ordre de 30 pour cent.

Ces diverses constatations m'ont engagé à déposer ce postulat qui demande des CFF un rapport précis sur les investissements passés et à venir selon les arrondissements et selon les grands axes ferroviaires. Dans ce contexte, je souhaite obtenir des renseignements détaillés concernant la ligne internationale Paris-Milan par le Simplon qui me paraît particulièrement menacée. Je suis persuadé qu'un tel rapport ne constitue pas un travail excessif pour notre régie qui possède déjà sans doute pour sa gestion interne tous ces éléments. Ils sont d'ailleurs indispensables à un juste développement ferroviaire de l'ensemble du pays et s'ils devaient manquer, ce serait une bonne occasion de compléter le tableau de bord de la gestion des CFF. Les investissements en effet constituent toujours le moteur du développement, d'autant plus que la qualité des voies de communication a été de tout temps déterminante pour la promotion économique et sociale d'un pays.

Je remercie le Conseil fédéral et Monsieur le chef du Département des transports, des communications et de l'énergie de leur réponse.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat von Herrn Ständerat Delalay entgegenzunehmen. Zu dieser Entgegennahme will ich noch zwei, drei Ueberlegungen anfügen: Es muss unterschieden werden zwischen den reinen Sicherheitsfragen einerseits und der regionalpolitischen Verteilung des Investitionskuchens der SBB andererseits.

Die Investitionspolitik der SBB ist im Parlament ein Dauerbrenner wegen der Verteilung zwischen den Regionen. Das ist aus Ihrer Begründung des Postulats spürbar, auch bezogen auf Ihre Region, auf das Wallis, und bezogen auf den Simplon.

Wir werden Ihnen diesen Bericht, «un rapport très précis», Herr Ständerat, selbstverständlich erstellen. Es wird ein einmaliger Bericht ohne Schlussfolgerungen oder Wertungen sein.

Was mich beschäftigt – an diesem Punkt ist ja das Postulat irgendwie orientiert –, ist der Unfall von Saxon. Dieser Unfall hat Signalwirkung für die Sanierung von Sicherheitsanlagen. 1990 sind von 835 solcher Anlagen die Hälfte mit elektrischen Relais und 30 Prozent elektromechanisch gesteuert. Nach Angaben des Präsidenten der Generaldirektion der SBB verbleiben zurzeit landesweit rund 150 Bahnhöfe mit rein mechanischen Sicherungsanlagen, also mit der gleichen Infrastruktur wie in Saxon. Deshalb ist ihre Sanierung sehr wichtig und sehr dringend. Wir prüfen derzeit mit den SBB, ob diese Sicherheit – bei mir hat sie erste Priorität – auch in bezug auf die finanzielle Verteilung der vorhandenen Mittel Priorität haben soll.

Theoretisch wäre ein Sonderinvestitionsprogramm ausserhalb des vom Bundesrat vorgegebenen Plafonds der Investitionen denkbar. Wir prüfen das im Moment. Allerdings ist das nur möglich, wenn man den SBB dafür eine «politisch motivierte» Bestellung erteilt und sie auch finanziell für verkraftbar hält. Sie haben es auch von Herrn Ständerat Affolter gehört: Dunkle Wolken ziehen am Finanzhimmel auf, und diese dunklen Wolken werden unsere Möglichkeiten diktieren.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

90.006

Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf. Bauprogramme 1988-1995

Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève. Programmes d'aménagement 1988-1995

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 17. Januar 1990 (BBl I, 949)
Message et projets d'arrêtés du 17 janvier 1990 (FF I, 913)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Flückiger, rapporteur: Ces dernières années, le transport aérien a connu une croissance qui a bouleversé les estimations les plus optimistes, à un tel point que l'augmentation de la demande et, par conséquent, de la navigation aérienne entraîne une congestion des aéroports et, suivant la terminologie officielle, des «ciels européens». Cette situation coûteuse pour les compagnies, donc pour leurs clients, les personnes transportées, découle en partie de l'absence de prévisions fiables, en partie de la fragmentation du système de contrôle du trafic aérien en Europe, lequel ne comporte pas moins de 42 centres fonctionnant de façon indépendante, souvent incompatibles entre eux. En adhérant à Eurocontrol, notre pays apporte désormais une contribution encore plus performante à une planification à long terme du trafic aérien en Europe.

Par ailleurs, il y a lieu de maîtriser les problèmes de la croissance du transport aérien et de l'encombrement des aéroports en veillant à adapter les installations existantes au sol, en les développant afin d'assurer au mieux leur fonction dans l'intérêt du public. Zurich-Kloten, Genève-Cointrin et Bâle-Mulhouse assurent la desserte aéronautique de notre pays. Les installations de ces plates-formes de la circulation aérienne sont en adaptation, modernisation et développement quasi ininterrompus; développement qui, par ailleurs, constitue un excellent indicateur du dynamisme économique de la Suisse. Jusqu'en 1984, la Confédération a soutenu financièrement la modernisation des infrastructures aéroportuaires. A cette date, on a renoncé à l'aide directe, estimant que l'objectif de mise en valeur de nos aéroports nationaux était atteint, avec toutefois une clause de réserve prévoyant la possibilité d'accorder des prêts à taux réduit aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin pour leur permettre de rétablir un certain équilibre avec Zurich-Kloten, celui-ci ayant bénéficié de différents avantages suffisamment connus pour qu'il n'y ait pas lieu d'y revenir aujourd'hui.

Notre Commission des transports et du trafic a examiné les projets d'arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin dans sa séance du 1er mai dernier, tenue précisément à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ou Euro-Airport, selon une nouvelle appellation opportune, en *Regio Basilensis* autant qu'attractive. Nous avons constaté que la base juridique des deux arrêtés était fournie par la disposition finale de la modification du

14 décembre 1984 de la loi sur la navigation aérienne. Les prêts consentis aux deux aéroports couvriraient de 20 à 10 pour cent des coûts des travaux, suivant la spécificité des aménagements en question, pour autant que lesdits travaux aient débuté avant le 31 décembre 1995. Pour des investissements de quelque 400 millions de francs pour chacun des deux aéroports, le total des prêts sur dix ans environ ascenderait à moins de 160 millions de francs. Ces prêts, selon les projets d'arrêté qui nous sont soumis, seraient consentis moyennant un taux d'intérêt de deux pour cent. Il est également prévu un remboursement en 25 ans par annuités égales. Préalablement à sa décision, votre commission s'est fait présenter les programmes de développement de l'un comme de l'autre des deux aéroports concernés. Elle a été notamment sensible au fait que les aéroports sont attentifs dans leurs projets aux problèmes des impacts du trafic aérien sur la qualité de la vie des populations riveraines. Les mesures pour abaisser les contraintes du trafic et les nuisances témoignent d'un réel souci de préserver les activités humaines au voisinage des installations. Après synthèse et autant que le permettrait une approche malgré tout succincte des besoins en infrastructures, votre commission a reconnu la pertinence des programmes de construction à Bâle comme à Genève. Ne l'eût-elle pas fait que les incidences seraient moindres, dès lors que vous le savez, la compétence du Parlement se limite à l'examen des deux projets d'arrêté. Votre commission est donc entrée en matière à l'unanimité pour approuver les arrêtés en question. Elle vous recommande vivement d'en faire de même.

Dans la discussion de détail, une divergence est apparue relative au taux d'intérêt de deux pour cent suivant les projets du Conseil fédéral, taux d'intérêt grevant le capital des prêts prévus. Certains commissaires se sont interrogés sur le principe même d'imposer le paiement d'un intérêt au bénéficiaire des prêts. A ce moment, votre commission s'est trouvée dans l'expectative, en ce sens, que l'on n'a pas été à même d'établir en cours de séance si, légalement, un intérêt était exigible ou non. Face à cette incertitude, une majorité de la commission s'est prononcée pour un intérêt minimal de un pour cent, alors que la minorité en restait à la proposition de l'exécutif, c'est-à-dire deux pour cent.

Nous en sommes là, même si je crois savoir que des informations complémentaires d'ordre juridique sont désormais à disposition pour dissiper semble-t-il toute ambiguïté. Le débat qui suivra à l'instant permettra de préciser les positions. Je vous réitère, chers collègues, notre invitation à entrer en matière et à approuver les deux arrêtés qui nous sont soumis par le Conseil fédéral.

M. Cavadini: Personne ne conteste l'importance pour notre pays de disposer de bonnes installations aéroportuaires et si l'on admet volontiers que l'infrastructure aéronautique sert la Suisse tout entière, nous devons aujourd'hui en tirer les conséquences.

Le Conseil fédéral a rappelé que les aéroports de Zurich et de Genève en particulier avaient pu bénéficier de la très bonne situation économique de ces deux cantons, situation qui a profité à l'ensemble du pays. Et ce parallélisme entre Zurich et Genève nous permet un rappel essentiel.

En 1984 – certains d'entre vous s'en souviennent certainement – dans le cadre des mesures d'économies préconisées, on avait supprimé les subventions pour les aéroports. On oublie simplement aujourd'hui de préciser que cette proposition était égale pour tous, mais que certains avaient eu le temps d'être un peu plus égaux que les autres. Pour parler clairement Zurich-Kloten avait bénéficié de subventions de l'ordre de 32 pour cent, et avait donc été servi et heureusement servi. Mais Genève-Cointrin n'avait que le tort d'arriver plus tard et de trouver ainsi le guichet fermé. J'ose à peine rappeler que les Romands avaient eu quelque peine à comprendre cette mesure qui les marginalisait un peu et les pénalisait beaucoup.

Aujourd'hui, on ne propose pas de redonner à Genève ce qu'avait obtenu Zurich, personne ne le demande. Nous souhaitons simplement atténuer le poids d'investissements indis-

pensables pour les deux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève-Cointrin. Les agrandissements et les améliorations techniques sont indispensables, de cela chacun convient.

Nous avons par contre – le président de la commission vient de le rappeler – une divergence sur le montant de l'aide que la Confédération doit apporter ou plus exactement sur le taux de l'intérêt du prêt qui reste bien modeste d'ailleurs. La majorité de la commission s'était ralliée à un pour cent d'intérêt dans l'incertitude qui était la nôtre de savoir si ce prêt pouvait être fait sans intérêt ou non. Eh bien, nous pouvons affirmer avec la plus grande netteté que tel est le cas et qu'un prêt sans intérêt est parfaitement justifié ici.

Les prêts de la Confédération, quand ils sont à taux réduit, ou sans intérêt sont des subventions – le traité de droit constitutionnel de notre ancien collègue Jean-François Aubert le précise très nettement – et doivent avoir une base constitutionnelle. Rappelons au reste que les subventions elles-mêmes peuvent être remboursables dans certaines circonstances, ce qui montre bien la quasi-identité du prêt et de la subvention. Il n'y a donc ici aucune différence de traitement entre un prêt à taux réduit, un prêt sans intérêt ou une subvention. Sur le plan juridique, la base légale existe bel et bien dans la loi sur la navigation aérienne. Au surplus, le taux d'intérêt minimum n'est pas mentionné dans les dispositions transitoires et finales de la loi de 1984 et nous avons la possibilité de prévoir un prêt sans intérêt au lieu d'un prêt à taux réduit. Chacun sait que la Confédération accorde déjà de tels prêts, par exemple dans le cadre de la loi fédérale sur les investissements dans les régions de montagne.

Nous vous prions donc d'accorder ici cette légère amélioration de l'aide fédérale dans le cas qui nous occupe. La base légale du prêt que nous souhaitons sans intérêt réside donc dans la disposition transitoire de la modification du 14 décembre 1984 de la loi fédérale sur la navigation aérienne. Cette base-là est indiscutable. Le message ne parle pas du taux d'intérêt applicable, il dit simplement: «il sera tenu compte de la situation financière du bénéficiaire». On peut donc appliquer des taux réduits ou nuls. D'ailleurs en réduisant le taux d'intérêt la majorité de la commission a bien la certitude d'accorder une subvention aux aéroports de Genève-Cointrin et de Bâle-Mulhouse. Vous contribuerez donc ainsi à réparer dans une certaine mesure l'injustice criante subie par Genève en 1984 et vous permettrez aussi de doter nos aéroports des équipements qui leur sont nécessaires.

M. Ducret: Je ne voudrais pas prolonger les excellents propos de notre collègue et ami de Neuchâtel, M. Cavadini, mais j'aimerais tout de même appuyer sa proposition.

En effet, si l'on sait qu'entre les subventions à fonds perdu qui s'élèveraient à 32 pour cent et la proposition actuelle qui n'est que de un pour cent, on peut admettre que l'aide est faible. Mais alors, une aide aussi faible est-elle nécessaire? Sur le plan financier, évidemment non. Elle ne va pas sauver les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève, si tant est qu'il faille le faire, mais elle démontrerait un minimum de solidarité. Seuls trois cantons sont chargés des relations aériennes internationales et intercontinentales: Zurich, Bâle-Ville et Genève. Bâle-Ville est un petit canton comme celui de Genève, avec moins de 400 000 habitants. Zurich est plus important puisqu'il dénombre un million d'habitants. C'est déjà plus facile. Les problèmes qui vont nous être posés ces prochaines années sont délicats parce qu'il n'est pas de tout sûr que l'équipement de nos aéroports sera accepté par nos contribuables.

Il est très possible que des oppositions se manifestent sur le plan politique à Bâle-Ville, à Zurich et à Genève. Celles-ci naîtront du fait que nous ne sommes plus soutenus par les autres cantons suisses. Qui pâtira de la situation? L'ensemble de la Suisse. Il est évident que les Grisons connaîtront des difficultés avec leur tourisme, dès l'instant où Zurich ne pourra plus servir de relais dans le transport international. Il est clair que la Suisse centrale, que les cantons de Zoug, d'Argovie, de Soleure, de Thurgovie ou de Saint-Gall, qui comptent sur l'aéroport de Zurich, seront limités dans leur développement et auront des problèmes. En Suisse romande, le Valais, les cantons de Vaud et de Neuchâtel se trouveront eux aussi en

difficulté s'ils ne peuvent plus compter sur un développement normal de l'aéroport de Genève.

Ou nous mettons sur pied un régime de subventionnement intercantonal – la péréquation existe bien – ou alors il faut passer par la Confédération, comme on le fait pour les chemins de fer. C'est surtout la partie orientale et la Suisse centrale qui sont très largement bénéficiaires de l'aide importante octroyée aux chemins de fer, contrairement à la Suisse occidentale à partir du canton de Berne. Eh bien, de la même manière que notre pays tout entier accepte cette aide, comme les Genevois paient leurs impôts fédéraux pour soutenir le S-Bahn zurichois, il serait judicieux d'attribuer une aide fédérale aux cantons qui ont des aéroports, de façon à rétablir une certaine égalité. C'est essentiel, le geste est minime.

Souvenez-vous, Monsieur Jagmetti – je vous vois lever les yeux au ciel – lorsque nous avons parlé de la répartition des tâches, qu'on avait proposé la prise en charge du trafic régional par les cantons. Pour Zurich, cela représentait 60 millions par année, et pour Genève 1,5 million, ce qui est logique car aucune ligne ferroviaire ne nous dessert à part celle de Nyon-Genève. En revanche, Zurich en a en abondance. Nous avons admis cette situation.

Je remercie M. Ogi, conseiller fédéral, d'avoir agi dans la direction précitée souhaitée. Nous désespérons d'obtenir cette décision. Je vous rappelle que nous atteignons les limites pour l'obtention de crédits. Dans quelque temps, on ne pourra même plus prêter de l'argent.

En 1984, dans cette même salle, j'ai tenté de sauver les subventions. Je me souviens parfaitement de ce jour où les deux conseils se sont rendus à une fête qui s'est bien déroulée – c'était celle consacrée à l'élection de Mme Kopp – mais dont les suites ont été moins heureuses. A une heure et demie, dans cette salle, devant des fauteuils quasiment vides, j'ai essayé de tenir le même discours pour que l'on soutienne les cantons qui sont seuls face au développement de leur aéroport. Le choix est relativement facile, car aujourd'hui cela coûte trois fois rien, comparativement à ce que nous voterons dans quelques jours des investissements en faveur de l'agriculture. Ce que nous faisons ici est négligeable, mais c'est un geste politique important. Financièrement, cela ne coûte pas cher et politiquement cela peut rapporter beaucoup.

Je remercie M. Cavadini de sa proposition et je vous invite à accepter de passer à un intérêt de zéro pour cent. Ce serait un geste de justice.

Bundesrat Ogi: Sie haben den ausführlichen Bericht von Herrn Ständerat Flückiger, dem Präsidenten Ihrer Verkehrskommission, gehört. Ich möchte auf Wiederholungen verzichten, aber doch fünf mir wichtig scheinende Punkte kurz ansprechen.

1. Zunächst zu den Bundesinteressen. Die Eidgenossenschaft – Herr Ständerat Ducret hat dies klar und gut formuliert – überlässt den Bau und Betrieb der Landesflughäfen den Kantonen Basel, Genf und Zürich. In Basel herrschen besondere Verhältnisse, sie ergeben sich aus der Rechtsnatur eines bilateralen Flughafens. In diesem Zusammenhang muss auch gesagt werden, dass der Vertrag mit Basel für uns eigentlich kein guter Vertrag ist. Wir könnten ihn mit dieser Botschaft etwas stärken.

Alle drei Flughäfen haben keineswegs nur regionale oder kantonale Bedeutung. Ihr Bestand und ihr Betrieb liegen vielmehr im gesamtschweizerischen Interesse. Dies hat der Bund mit rund 656 Millionen Franken Bundesbeiträgen honoriert, wobei auf Zürich 454 Millionen, auf Genf 151 Millionen und auf Basel-Mülhausen 51 Millionen entfielen. Die von Herrn Ducret angesprochene Geste ist auch meiner Meinung nach gerechtfertigt, denn Geschäftsleute, Kulturschaffende, Wissenschaftler, Sporttreibende, Ferienreisende usw. sind auf gute Luftverkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und anderen Ländern in Europa und weltweit angewiesen. Ohne gut ausgebaute, dem modernen Stand der Technik angepasste Landesflughäfen könnten wir mit der internationalen Entwicklung nicht Schritt halten. Swissair und Crossair könnten den ihnen übertragenen öffentlichen Dienst nicht so erfüllen, wie es von ihnen erwartet wird. Seien wir doch ehrlich: Ein Flughafen ist

auch eine Visitenkarte für ein Land. Ein angemessener Ausbau der Flughäfen liegt somit im nationalen Interesse. Der Nachholbedarf in Basel und in Genf gegenüber Zürich ist ausgewiesen. Die Zusprennung von zins- oder amortisationsgünstigen Darlehen ist voll gerechtfertigt.

2. Sind die Bauprogramme dieser beiden Flughäfen realistisch? Bereits in der bundesrätlichen Botschaft haben wir darauf hingewiesen, dass unsere im Laufe der Jahre realisierten Flughafenausbauten nie überdimensioniert waren. Verglichen mit den Plänen von München, Rom oder Stockholm beispielsweise sind unsere Ausbaupläne Pläne für die Gegenwart, Anpassungen an die Gegenwart, bescheidene Zukunftspläne. Die den Bauprogrammen der beiden Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf zugrundeliegende Verkehrsentwicklung wurde errechnet, sie ist realistisch in der Botschaft festgehalten. In Anbetracht der Entwicklung im Osten ist sie sehr, sehr vorsichtig budgetiert. Ich könnte mir vorstellen, dass wir von der Entwicklung noch überrollt, um nicht zu sagen überflogen werden. In Basel sieht man für 1995 2,4 Millionen und in Genf 6,9 Millionen Passagiere vor. Dieser relativ bescheidene Entwicklungsschritt darf nicht mit den ebenfalls schon heute zur Diskussion stehenden «Leitplänen bis zum Zeithorizont 2010» vermisch werden. Bei dieser Vorlage geht es darum, den gegenüber Zürich ausgewiesenen Nachholbedarf abzudecken.

3. Lärm und Luftreinhaltung sind Themen, die den Bundesrat beschäftigen, die aber auch bei den Flughafenbetrieben in Basel und in Genf bestens bekannt sind. Wir wissen, dass die schweizerischen Lärmvorschriften für die Zulassung der Luftfahrzeuge weltweit zu den strengsten gehören. Ich gehe davon aus, dass wir diese Spitzenstellung auch in Zukunft behaupten wollen. Wir wissen auch, dass die Lärmbekämpfung ein grosses Anliegen der Fluggesellschaften ist – wenigstens der Fluggesellschaften Westeuropas. Swissair, Crossair, Balair und CTA haben grosse Beträge investiert, um die neuesten und damit leisesten Flugzeuge zu beschaffen.

Auch in Fragen der Luftreinhaltung ist in Luftfahrtkreisen eine zunehmende Sensibilisierung festzustellen. Verschiedenenorts wird geprüft, wie der Luftverkehr auch in den Bereichen Lufthygiene, Entsorgung und Energie umweltverträglicher gemacht werden kann. Im Bundesamt für Zivilluftfahrt befasst man sich eingehend mit diesen Problemen. Es besteht dort eine besondere Sektion «Umwelt» im Rahmen der Abteilung «Recht und Umwelt».

4. Zu den Finanzen: Zum Flughafen Basel-Mülhausen ist an der Sitzung Ihrer Verkehrskommission die Frage gestellt worden, ob und wie der Flughafen seinen finanziellen Verpflichtungen nachkommen kann. Ich kann Sie beruhigen. Im Bundesbeschluss soll ja nun klargestellt werden, dass die Kantone Basel-Stadt und Genf Darlehensnehmer und damit eigentliche Schuldner sind. Sie bieten – so meine ich – sicher Gewähr für die Einhaltung der Verpflichtungen. Die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat der Flughafenunternehmung werden sich ebenfalls um die korrekte Einhaltung bestehender Verpflichtungen bemühen.

Bei der Einweihung des neuen Flughafens Basel-Mülhausen am 29. Mai bin ich mit dem französischen Verkehrsminister Michel Delebarre zusammengekommen. Wir haben vereinbart, eine binationale Arbeitsgruppe einzusetzen, die sich u. a. mit der Sicherstellung der Finanzierung des Ausbauprogramms befassen soll. Es geht vor allem darum, Möglichkeiten der Selbstfinanzierung, Vorschläge für Sparmassnahmen sowie für eine allfällige Verankerung solcher Vorkehren im Staatsvertrag zu prüfen. Dieser Staatsvertrag ist für uns – wie gesagt – nicht sehr vorteilhaft. Wir werden auch dafür sorgen, dass sich der Flughafen Basel-Mülhausen in einem finanziell gesunden Rahmen entwickelt.

5. Zu den Darlehensbedingungen: Die Verkehrskommission schlägt mehrheitlich die Reduktion von 2 auf 1 Prozent vor. Herr Ständerat Cavadini will nun ein zinsloses Darlehen. Die Rechtsgrundlage für das Bauprogramm spricht klar von zinsgünstigen Darlehen. Herr Ständerat Cavadini will zinslose Darlehen. Gratisdarlehen sind für die Beglückten natürlich besonders günstig. Zinslose Darlehen sind aber im Rechtssinn keine zinsgünstigen Darlehen. Zinsgünstig heisst tieferer Zinssatz als auf dem Markt üblich.

Die Botschaft von 1984 gilt als Materialie zur Auslegung des Artikels. Formell könnte der Ständerat heute von der Auslegung abweichen. Doch ich meine – ich war damals auf Ihrer Seite –, das würde dem Willen des Parlaments von 1984 widersprechen. Der Bundesrat muss deshalb an seinem Antrag von 2 Prozent festhalten. Dieser Antrag ist angemessen. Er ist mit den beiden Kantonen und bundesintern abgestimmt worden. Wenn wir uns die Zinsentwicklung vor Augen halten, sind 2 Prozent zinsgünstig. Auf der anderen Seite ist es nicht nur ein finanzielles Problem, es ist ein staatspolitisches Problem.

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

A. Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988–1995 des Flughafens Basel-Mülhausen
A. Arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts pour les travaux du programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Danioth

Abs. 2
Für die dem Kanton Basel-Stadt zu gewährenden Darlehen

Art. 1

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Danioth

Al. 2
Un crédit global est ouvert à l'intention du canton de Bâle-Ville; il sera affecté

Danioth: Herr Bundesrat Ogi hat vorhin erwähnt, worum es sich handelt. Mein Antrag dient der rechtlichen Klarstellung. Wir haben es nicht mit einer Subvention, sondern mit einem Darlehen zu tun. Ein Darlehen setzt zwei Parteien voraus: den Darlehensgeber und den Darlehensnehmer. Aus dem Bundesbeschluss geht nicht hervor, wer Darlehensnehmer ist. Hingegen ist aus dem Kontext und aus der Botschaft eindeutig zu ermitteln, dass es sich nicht um die Flughafenbetriebe handelt, sondern um die Kantone Basel-Stadt und Genf. Das ist insofern von einer gewissen Bedeutung, als der Flughafen Basel-Mülhausen ein binationaler Flughafen ist – der einzige übrigens, wie es in der Reklame heisst –, also auch Frankreich durch einen völkerrechtlichen Vertrag beteiligt ist. Es ist ganz klar, dass sich der Bund nicht mit den Trägerschaften der Flughäfen auseinandersetzen muss, sondern mit den Kantonen. Die Kantone Basel-Stadt und Genf sind verantwortlich für die Verzinsung und vor allem für die Rückzahlung der Darlehen. Den Antrag, der nun vor Ihnen liegt, habe ich bereits in der Kommission gestellt, und er ist einstimmig angenommen worden. Aus einem Versehen ist er nicht auf die Fahne gekommen, darum habe ich mir erlaubt, ihn erneut zu stellen. Es ist also ein von der Kommission überwiesener Antrag.

Abs. 1, 3–5 – Al. 1, 3–5
Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2
Angenommen gemäss Antrag Danioth
Adopté selon la proposition Danioth

Art. 2

Antrag der Kommission
Abs. 1, 2, 4
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Abs. 3
Mehrheit
.... werden zu 1 Prozent
Minderheit
(Küchler, Affolter, Cavelti, Uhlmann)
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Cavadini

Abs. 3
Es werden zinslose Darlehen gewährt, die in gleichmässigen

Art. 2

Proposition de la commission
Al. 1, 2, 4
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Al. 3
Majorité
.... taux d'intérêt de 1 pour cent
Minorité
(Küchler, Affolter, Cavelti, Uhlmann)
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Cavadini

Al. 3
Les prêts sont octroyés sans intérêts et doivent

Abs. 1, 2, 4 – Al. 1, 2, 4
Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

M. Flückiger, rapporteur: Je voudrais rappeler quelle était notre hésitation lors du débat de la commission et, tout à l'heure, notre collègue Cavadini a apporté les compléments juridiques qui nous permettent maintenant – du moins je l'imagine en ce qui concerne la majorité qui s'était dégagée en faveur de un pour cent – de nous rallier à sa proposition. Je ne voudrais évidemment pas faire ici une recommandation ferme puisque nous sommes tenus par une décision en commission. Je suppose pourtant que nous pouvons dans tous les cas nous rallier à la proposition de notre collègue de Neuchâtel.

Küchler, Sprecher der Minderheit: Ich werde gleichzeitig zum Antrag der Kommissionsmehrheit und zum Antrag Cavadini sprechen, nachdem der Antrag Cavadini bereits in der Kommission zur Debatte stand.

Die Kommissionsminderheit erachtet es als angemessen, dass neben dem Flughafen Zürich auch die beiden Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf, die ja nicht bloss nationale, sondern eindeutig auch internationale Bedeutung haben, eine angemessene Unterstützung bekommen. Der Nachholbedarf für den sogenannten zweiten und dritten Landesflughafen kann ganz klar bejaht werden.

Aber nach Meinung der Kommissionsminderheit – übrigens einer starken Minderheit, weil der Mehrheitsentscheid lediglich mit Stichentscheid des Präsidenten zustande gekommen ist – wäre es unzulässig, diese Hilfe in Form eines ganz oder beinahe zinslosen Darlehens zu gewähren. Vielmehr muss ein Zins von mindestens zwei Prozent, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, gefordert werden. Dies hauptsächlich aus folgenden vier Ueberlegungen:

1. Mit der Botschaft vom 12. März 1984 über die sogenannten Sparmassnahmen 1984 beantragt der Bundesrat den vollständigen Verzicht auf die bisherigen A-fonds-perdu-Beiträge, mit dem genannten Sparbeschluss wurden denn auch die Ueber-

gangsbestimmungen zum Luftfahrtgesetz geschaffen, die heute die Grundlage für den vorliegenden Beschluss bilden. In der genannten Botschaft wurde unter Ziffer 262 Absatz 7 unmissverständlich folgendes ausgeführt: «Immerhin sollte der Abbau nicht übergangslos erfolgen. Deshalb wird die Möglichkeit zinsgünstiger Darlehen vorgesehen, damit ein allenfalls von Basel und Genf geltend gemachter Nachholbedarf abgedeckt werden könnte.»

Das Wort «zinsgünstig» impliziert meines Erachtens eine Verzinsung von mindestens zwei Prozent, jedenfalls schliesst es ganz eindeutig die Gewährung eines «zinslosen» Darlehens aus, wie dies gemäss Antrag Cavadini geltend gemacht werden will.

Der Begriff «zinsgünstig» kann und darf meines Erachtens nicht einfach plötzlich in «zinslos» umfunktioniert werden. Dies wäre rechtlich nicht angängig. Aber auch eine Verzinsung zu bloss einem Prozent gemäss Antrag der Kommissionmehrheit kann, namentlich wenn Sie an die heutige Zinssituation denken, wo wir sieben bis acht Prozent industrielle Zinssätze haben, mit dem Sinn der 1984 getroffenen Uebergangsregelung schlichtweg nicht vereinbart werden. Ein Prozent Zins bedeutet, wie bereits von Herrn Bundesrat Ogi angetönt wurde, in Wirklichkeit kein zinsgünstiges, sondern heute faktisch ein zinsloses Darlehen. Dies aber stünde vollständig im Widerspruch erstens zur damaligen Botschaft des Bundesrates und zweitens zu den damals effektiv vom Parlament gefassten Beschlüssen. In diesen Widerspruch dürfen wir uns nicht begeben.

2. Der Zinssatz von zwei Prozent ist übrigens schon bisher bei Darlehensgewährungen an Regionalflugplätze zur Anwendung gelangt, wie uns Herr Bundesrat Ogi an der Kommissionssitzung dargelegt hat. Auch in der Botschaft des Bundesrates wird auf Seite 8 ausgeführt, dass zum gleichen Satz, also zu zwei Prozent, seinerzeit dem Kanton Basel-Stadt ein Darlehen von 2,5 Millionen zur Erweiterung des Flughafens Basel-Mülhausen zugesichert worden ist; der entsprechende Verpflichtungskredit wurde von den Räten am 16. Juni 1987 beschlossen. Deshalb ist es gerechtfertigt und folgerichtig, auch heute den gleichen Satz zur Anwendung zu bringen.

3. In den Schlussbestimmungen zum Luftfahrtgesetz, die Sie auf Seite 4 der Botschaft nachlesen können, wird wörtlich ausgeführt: «Den öffentlichen Flugplätzen, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben stehen, kann der Bund Darlehen bis zu zwanzig Prozent der Kosten der Erweiterung gewähren Die finanzielle Lage des Empfängers ist zu berücksichtigen.» Das scheint mir wesentlich. Nun haben wir eben gehört: Empfänger der Darlehen sind die Kantone Basel und Genf, und diese Kantone sind gemäss der neuesten Zusammenstellung über die Finanzstärke für die Jahre 1990/91 die zweit- und drittstärksten Kantone. Ich mag es Basel und Genf von Herzen gönnen, dass sie so finanzstark sind, aber wenn nun gemäss den geltenden Rechtsgrundlagen auf diese Finanzstärke abzustellen ist, müssen wir folgerichtig dem Antrag des Bundesrates folgen und zwei Prozent festlegen.

4. Eine letzte, politische Ueberlegung: Die Ermächtigung zum Eingehen von Darlehen ist definitiv bis zum 31. Dezember 1990 befristet. Jetzt haben wir bereits die Sommersession. Wenn wir in Abweichung zum Bundesrat etwas festlegen würden – also ein zinsloses Darlehen oder bloss ein Prozent beschliessen würden –, besteht die grosse Gefahr, dass der Nationalrat eine Differenz schafft, nachdem ja der Ausbau in gewissen Kreisen ohnehin sehr umstritten ist. Somit aber würden wir die rechtzeitige, definitive Bereinigung dieser Vorlage gefährden, und damit wäre beiden Kantonen und beiden Flughäfen sicher nicht gedient. Aus dieser Sorge um eine rechtzeitige Erledigung des Geschäftes muss ich Sie ebenfalls ersuchen, dem Antrag der Kommissionminderheit zuzustimmen.

Aus all diesen rechtlichen und politischen Gründen verdient also der Vorschlag des Bundesrates volle Unterstützung, die Darlehen zu einem Zinssatz von zwei Prozent zu gewähren – übrigens ein Satz, der mit den beiden Kantonen ausgehandelt wurde, was ich nochmals unterstreichen möchte.

Ich beantrage Ihnen deshalb namens der Kommissionminderheit Annahme der bundesrätlichen Fassung von Artikel 2

Absatz 3 und damit Ablehnung des Antrages von Herrn Kollege Cavadini und des Antrages der Kommissionmehrheit.

M. Cavadini: J'ai développé l'essentiel de la proposition dans le débat d'entrée en matière. Je crois avoir fait la démonstration que, juridiquement, nous avons la possibilité d'accorder un prêt à un taux de zéro pour cent. Le représentant du Conseil fédéral ne l'a pas nié. Il a même eu cette excellente remarque qu'il ne s'agissait pas ici d'un problème financier mais d'un problème de politique d'Etat. C'est bien sur ce terrain là que j'aimerais vous inviter à nous suivre, car si la base légale existe, je le répète, c'est la disposition transitoire de la loi que nous avons votée en décembre 1984.

Notre collègue Kuchler vient, avec éloquence, nous engager à ne pas procéder ainsi. Nous allons, demain ou après-demain, nous attaquer à la loi sur les crédits d'investissement dans l'agriculture. Cette loi porte effet, à l'heure actuelle, si mes renseignements sont bons, sur 1,300 milliard de francs. (*M. Ducret: A zéro pour cent!*) Ne le dites pas, cela pourrait se savoir. Ici, on veut nous contester ce minuscule apport qui est simplement la correction d'une erreur politique que nous avons commise il y a sept ans. Alors, décidément, je vous demande d'être cohérent. La loi sur les investissements dans les régions de montagne porte elle aussi sur des centaines de millions de francs – j'imagine que certains ici peuvent être sensibles à la loi sur les investissements de montagne. L'intérêt est de zéro pour cent mais n'est pas accordé automatiquement. Il y a encore d'autres exemples. Vous pouvez avoir dans certains Etats une TVA avec un taux initial de zéro pour cent. Vous pouvez avoir des obligations avec un coupon de zéro pour cent. Alors, n'affirmons pas que cela est impossible. Cela est possible et selon l'historien antique: «Où il y a une volonté, il y a un chemin.» C'est ce chemin-là que je vous invite à suivre.

Miville: Ich muss mich zuerst bei Ihnen entschuldigen. Ich habe den Verlauf dieser Debatte etwas falsch beurteilt, und was ich Ihnen sagen wollte, hätte eigentlich in die Eintretensdebatte gehört, nämlich die Bedeutung des Flughafens Basel-Mülhausen im Rahmen der nationalen Luftverkehrspolitik und für unsere Region. Ich gestatte mir dennoch, Ihnen diese Ausführungen jetzt zu machen.

Dieser Prozentstreit interessiert mich nicht übermässig. Ich muss Ihnen das als Vertreter eines betroffenen Kantons sagen. Ich bin hierher gekommen mit der Absicht, für ein Prozent zu stimmen – Antrag der Kommissionmehrheit –, ich hätte dieses eine Prozent als ein Entgegenkommen beurteilt. Ich finde natürlich auch null Prozent eine ausgezeichnete Lösung. Ich überlasse es Ihnen, zwischen einem Prozent, was ich als vertretbar erachten würde, und null Prozent zu entscheiden. Nur eines möchte ich Herrn Kuchler sagen: Wissen Sie, das mit den finanzstarken Kantonen ist nicht so einfach, wie es sich schwarz auf weiss präsentiert. Man muss gerade bei einem Zentrumsanton wie Basel-Stadt, bei einer Metropole, nicht nur die Einnahmen sehen, sondern auch die ganz gewaltigen Ausgaben, die einem solchen Kanton auf den Gebieten der Universität, der Spitzenmedizin, der Kultur usw. für eine weite Region entstehen. Das nur nebenbei.

Unsere nationale Luftverkehrspolitik – damit komme ich zu den allgemeineren Aspekten des Flughafens Basel-Mülhausen – geht von drei Landesflughäfen aus. Bisher ist die Entwicklung verschieden und einseitig zugunsten vor allem von Zürich-Kloten und Genf-Cointrin verlaufen. Daraus ist niemandem ein Vorwurf zu machen. Das hat insbesondere zur gewaltigen Ausdehnung des Flughafens Zürich-Kloten geführt. Sie hat auch dazu geführt – es ist gesagt worden –, dass der Bund bis jetzt für Zürich-Kloten 454 Millionen Franken aufgewendet hat und für Basel-Mülhausen nur 51 Millionen. Kein Vorwurf, aber aus diesem Umstand ergibt sich jetzt ein grosser Nachholbedarf. Er ergibt sich, weil wir beim Euro-Airport, wie wir mehr und mehr unseren Flughafen nennen, jetzt einen gewaltigen Aufschwung feststellen können.

Vor drei Jahren hat man von Basel-Mülhausen aus 27 Destinationen anfliegen können. Jetzt sind es über 80 Destinationen. Der Passagierverkehr nimmt seit Jahren pro Jahr durchschnittlich um etwa 11 Prozent zu. Wir haben im Jahre 1989

1,6 Millionen Passagiere gehabt, und bis zum Jahre 2010 ist mit zwischen 3,9 und 4,6 Millionen Passagieren zu rechnen. Also ist jetzt die Modernisierung und die technologische Erneuerung unerlässlich geworden, wozu übrigens auch Lärmschutz- und Sicherheitsvorkehrungen gehören.

Ich freue mich darüber, dass Herr Bundesrat Ogi so deutlich gesagt hat, dass der Lärmschutz ein ganz wichtiges Element des Ausbaus bilden muss. Es ist in der Schweiz so, dass viele Leute einerseits fliegen, sich aber andererseits über den Fluglärm beschweren. Es ist wie bei den Autos: Man fährt Auto, aber man beschwert sich über Lärm und Gestank. Dennoch: Das Anliegen von Basel und Umgebung, vom Fluglärm möglichst verschont zu bleiben, ist ein legitimes Begehren. Ich freue mich darüber, dass beispielsweise die neue Serie von Crossair-Flugzeugen im internationalen Sprachgebrauch als «Flüsterjets» bezeichnet wird. Ich freue mich darüber, dass diesem Aspekt Beachtung geschenkt wird.

Diese drei Flughäfen dienen dem ganzen Land; das ist eine wichtige Feststellung. Sie dienen nicht nur den drei Standortkantonen. Die entsprechenden Lasten können nicht nur den drei Standortkantonen überbürdet werden. Basel-Mülhausen ist auch im Licht der zukünftigen europäischen Entwicklung zu sehen. Es stimmt: Es ist vielleicht der einzige binationale Flughafen der Welt, jedenfalls der einzige, den wir kennen. Und in dieser Hinsicht bildet er in Zukunft ein Scharnier zwischen der Schweiz und der EG, zwischen der schweizerischen und der EG-Verkehrs- und Wirtschaftspolitik.

Wir stellen auch fest, dass seit Jahren die französischen und die deutschen Interessen am Flughafen Basel-Mülhausen eminent im Steigen begriffen sind. Daraus ergibt sich übrigens eine weitere wichtige Konsequenz: Wenn wir den Fuss nicht in dieser Entwicklung behalten, wenn wir, und insbesondere Basel-Stadt, im Flughafen Basel-Mülhausen in Zukunft nicht mehr die Rolle spielen würden, die wir jetzt spielen, machen die Franzosen das allein. Ihr Interesse am Flughafen ist gross genug, auch das wirtschaftliche Potential insbesondere der Region Elsass. Und das ist nicht im Interesse der Schweiz; Basel muss das Zentrum der Region Oberrhein bleiben.

Ein Immobilismus unsererseits würde bewirken, dass dieses Zentrum quasi rheinabwärts rutscht, und Mülhausen einerseits und Freiburg i. B. andererseits wären heute durchaus in der Lage, diese Zentrumsfunktionen zu erfüllen, wenn wir sie nicht mehr wahrnehmen.

Wir wollen, dass der Flughafen leistungsfähig bleibt. Wenn wir einen Radius von 70 km nehmen, ist das ein Bevölkerungspotential von 2 Millionen Menschen um den Flughafen herum. Wenn wir den Radius auf 120 km erweitern, dient dieser Flughafen einer Bevölkerung von 7 Millionen Menschen.

Ich gestatte mir, ein Wort über die ökonomische Zukunft des Stadtkantons Basel einzuflechten. Das war einmal ein Kanton der Textilindustrie, der Rheinschiffahrt; heute ist es ein Kanton der Chemie, der Versicherungen, der Dienstleistungen, insbesondere des Transport- und Speditions- sowie des Messe- und Kongresswesens geworden. Alles, was ich Ihnen jetzt gesagt und aufgezählt habe, hat mit Flugwesen zu tun und erfordert einen leistungsfähigen Flughafen, ganz besonders das Messe-, Kongress- und Speditionswesen, und für teure Frachten auch die Chemie.

Wir hoffen, dass dieser Flughafen leistungsfähig bleibt, und wir sind mit der Swissair – Herr Bundesrat – der Meinung, dass der Anschluss an das Schienennetz SNCF und SBB gefunden werden muss.

Frankreich – das ist nun das, was ich Ihnen ganz besonders erläutern möchte – hat mit diesem Flughafen Grosses im Sinn. Da gibt es den offiziellen Plan der französischen Flughafendirektion und der staatlichen Instanzen, das «projet d'intérêt général» mit einer «zone des trois frontières»; auch von «Technopol» ist die Rede und einer Ansammlung von vielen modernen, wirtschaftlichen insbesondere auch Informatikaktivitäten im Gebiet um den Flughafen herum. Dann gibt es gigantische, wirklich gigantische private Pläne: der «parc d'activité de Blotzheim» mit Messezentrum, Firmen, 8000 Arbeitsplätzen. Die Chemie plant eine Art von «biological valley» bezogen auf Gen- und Biotechnik. Es gibt das gewaltige Messezentrumsprojekt des französischen Baukonzerns Bouygues mit nam-

haften Schweizer Interessen. Endlich gibt es das Projekt Muba 2; unsere Mustermesse sollte sich in den EG-Raum hinein erweitern können, um im Konkurrenzkampf mit den EG-Messen bestehen zu können; auch das mit Blick auf das Flughafengelände.

Diese Dinge stehen sich gegenseitig im Wege. Alles lässt sich nicht verwirklichen. Dabei steht das «projet d'intérêt général» natürlich im Vordergrund. Es kann sich mit drastischen rechtlichen Massnahmen gegen die Gemeinde Blotzheim und Private durchsetzen, wenn Paris sieht, dass etwas geschieht.

Alles in allem möchte ich sagen: diese wirtschaftliche Entwicklung ist dem Elsass, das von Frankreich in dieser Beziehung lange vernachlässigt worden ist, zu gönnen. Also, wenn Paris sieht, dass etwas geschieht, habe ich gesagt, dann, und nur dann, können wir auch die Landesreserven sichern, die in Basel-Mülhausen für alle zukünftigen Entwicklungen nötig sein werden.

Bis jetzt hat für alle Erweiterungen und Modernisierungen des Flughafens das Prinzip gegolten: Frankreich stellt das Land zur Verfügung, Basel bzw. die Schweizer bezahlen die Gebäude. Es ist von hohem Interesse und zeigt die moderne Entwicklung, die ich Ihnen zu schildern versuchte, dass das nicht mehr gilt. Bei der Flughafenerweiterung, die vor wenigen Tagen, am 29. Mai, eingeweiht worden ist, hat Frankreich mitbezahlt. Und jetzt prüft eine schweizerisch-französische Arbeitsgruppe weitere französische Finanzierungen seitens Frankreichs, des Departements Haut-Rhin, der Region Elsass und der Stadt Mülhausen.

Sie sehen aus all diesen Angaben, worum es hier im Lichte der EG, im Lichte der europäischen Integration geht und dass wir bei diesen Dingen im Spiel bleiben müssen.

Ich schliesse, indem ich Sie daran erinnere, was am 15. Dezember 1989 in Basel beim Treffen des Präsidenten Mitterrand, des Bundeskanzlers Kohl und des schweizerischen Bundesrates Delamuraz formuliert wurde. Das war eine feierliche Zusammenkunft – wie Sie das nannten. Bundesrat Ogi war auch dabei. Es ist mir klar, in wie hohem Masse ich nun diese Vorlage gefährdet habe, indem ich einen kurzen Moment Herrn Ogi vergessen habe. Das würde mir sonst nie passieren. Unterschrieben ist aber die Deklaration von Mitterrand, Kohl und Delamuraz. Darin steht: «Wir fordern die für regionale Fragen im oberrheinischen Gebiet zuständige deutsch-französisch-schweizerische Regierungskommission und die beiden Regierungsausschüsse auf, sich mit unserer vollen Unterstützung für die nachfolgend genannten Anliegen mit Nachdruck einzusetzen.» Dann kommen einige Anliegen. Eines davon heisst: «Rascher Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen und Anschluss des Flughafens an das Schienennetz.» Auf diesen Passus der Deklaration stütze ich mich, wenn ich Sie bitte, aus voller Ueberzeugung auf die Vorlage einzutreten und nach Ihrem Gütdünken zwischen einem Prozent und keinem Prozent zu entscheiden.

Danioth: Es ist sehr viel gesprochen worden. Es liegt mir daran zu verhindern, dass hier eine regionalpolitische Auseinandersetzung entsteht, die dieses Geschäft nicht wert ist. Vor allem ergreife ich das Wort, weil unser Präsident jetzt eigentlich von der Mehrheit zur Minderheit Cavadini abgesprungen ist. Ich möchte für die Mehrheit, nämlich für ein Prozent, ein Wort einlegen, weil ich überzeugt bin, dass das rechtlich die einzig saubere Lösung, sachlich ausgewiesen und politisch auch im Interesse der Sache ist.

Ich kann Herrn Küchler insofern nicht zustimmen, wenn er sagt, «zinsgünstig» implizierte automatisch einen Zins von zwei Prozent. Dieser Zinssatz von zwei Prozent ist nirgends festgehalten. Das letzte Mal hat der Bundesrat ein kleines Darlehen gewährt, aber er hat damit das Parlament nicht gebunden.

Gegenüber Herrn Cavadini muss ich sagen: Richtig ist, dass im Beschluss von 1984 dieser Begriff nicht enthalten ist, aber die Grundlage und die Voraussetzung waren derart eindeutig und unbestritten, dass man nicht im nachhinein von zinslosen Darlehen sprechen kann, sonst hätte man dies nämlich in das Gesetz aufgenommen. Uebrigens ist gerade in den gesetzli-

chen Grundlagen über Investitionshilfen die Möglichkeit von zinslosen Darlehen ausdrücklich festgehalten.

Zum Wirtschaftlichen: Ich glaube, man kann nicht sagen, dass die stolzen Stände Genf und Basel sich in die gleiche Reihe wie die Subventions- oder Darlehensempfänger in Berggebieten stellen möchten, die einen Stall sanieren müssen und ein zinsloses Darlehen erhalten. Die beiden Stände haben immerhin bisher 200 Millionen Franken à fonds perdu erhalten. Stellen Sie sich einmal die beiden Städte, die beiden Agglomerationen, die Wirtschaftszentren Basel und Genf ohne einen Flughafen vor. Der Grundsatz der Anrechnung des Standortvorteils ist doch überall unbestritten. Unbestritten war auch, dass ein Zins festgelegt werden muss.

Warum nun aber ein Prozent? Ich glaube, Sie sollten die Relationen sehen: Zürich hat mehr als zwei Drittel dieser respektablen Summe von 656 Millionen Franken erhalten, zu einer Zeit, wo es nicht um Darlehen ging. Zürich erhielt das Geld à fonds perdu. Basel und Genf waren etwas im Rückstand, deshalb kam diese Uebergangsregelung mit den erwähnten Darlehensmöglichkeiten zustande. Ich glaube, es ist angezeigt, dass man hier eine politische Geste macht; ich möchte sagen einen Akt der Gerechtigkeit im Vergleich zu Zürich.

Was macht der Wechsel von zwei auf ein Prozent für die Summe von 150 Millionen Franken aus? Es sind 1,5 Millionen Franken in 25 Jahren, eine Summe, die von beiden Ständen in dieser Zeit sicher aufzubringen ist, aber auch eine Summe, die trotz der roten Zahlen unserer Staatsrechnung verantwortbar ist, eine Summe, die auf alle Seiten hin gerechtfertigt ist. Ich möchte auch die Romands bitten, das einzusehen und den Bogen nicht zu überspannen.

Ich ersuche Sie, der Mehrheit der Kommission (ein Prozent) zuzustimmen.

Affolter: Ich will mich kurz fassen. Ich habe glücklicherweise hier keinen Regionalflughafen zu vertreten, aber ich habe der Minderheit aus folgenden zwei Gründen zugestimmt – dies in Ergänzung zu den Darlegungen von Herrn Küchler:

Herr Daniöth hat soeben von einem Akt der Gerechtigkeit, von einer Geste gegenüber den betroffenen Kantonen gesprochen. Ich möchte aber fragen: Wie rechtfertigt das Parlament diesen Eingriff in Abmachungen zwischen dem Bund und den direktbetroffenen Kantonen, die an unserer Sitzung in Basel von beiden Seiten als fair bezeichnet worden sind? Wieso sollen diese nun vom Parlament aus wieder in Frage gestellt werden?

Ich möchte nicht wiederholen, was Herr Küchler ausgeführt hat, aber die Sache ist rechtlich tatsächlich nicht sauber, wenn man an die Grundlage mit der Formulierung «zinsgünstig» denkt.

Wir haben noch etwas anderes zu beachten. Herr Daniöth hat gesagt, wir könnten uns das schon leisten, auch wenn wir in den roten Zahlen seien. Wir haben aber heute morgen bei der SBB-Rechnung darauf hingewiesen, welche Haushaltdefizite von unseren Finanzkommissionen in Aussicht gestellt werden und dass alle Anstrengungen unternommen werden sollen, damit wir diese Haushaltdefizite vermeiden oder verringern können. Der Bund ist nicht mehr der reiche Papa, der nach allen Seiten Geschenke verteilen kann, selbst wenn sie nicht verlangt wurden, und so husch, husch den Zinssatz um die Hälfte reduzieren kann – selbst wenn vorher nie die Rede davon war. So gut sind wir leider nicht mehr dran.

Deshalb möchte ich Sie bitten, auch dem Bund gegenüber eine Geste zu machen, indem wir die Schwierigkeiten des Bundesfinanzhaushalts anerkennen.

Ich bitte Sie, die Abmachungen zwischen Bund und Kantonen zu honorieren und die zwei Prozent, die der Bundesrat vorschlägt und die die Minderheit Küchler Ihnen beliebt macht, zu beschliessen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit 22 Stimmen
Für den Antrag Minderheit 14 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag Mehrheit 19 Stimmen
Für den Antrag Cavadini 16 Stimmen

Art. 3 – 5

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
Dagegen 5 Stimmen

B. Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988–1995 des Flughafens Genf

B. Arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts pour les travaux du programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Genève

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Daniöth

Abs. 2
Für die dem Kanton Genf zu gewährenden Darlehen

Art. 1

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Daniöth

Al. 2
Un crédit global est ouvert à l'intention du canton de Genève; il sera affecté

Abs. 1, 3, 4 – Al. 1, 3, 4

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Angenommen gemäss Antrag Daniöth
Adopté selon proposition Daniöth

Art. 2

Antrag der Kommission
Abs. 1, 2, 4
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 3

Mehrheit
.... werden zu 1 Prozent

Minderheit

(Küchler, Affolter, Cavelty, Uhlmann)
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Cavadini

Abs. 3
Es werden zinslose Darlehen gewährt, die in gleichmässigen

Art. 2

Al. 1, 2, 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Majorité

... taux d'intérêt de 1 pour cent

Minorité

(Küchler, Affolter, Cavelti, Uhlmann)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 3

Proposition Cavadini

Les prêts sont octroyés sans intérêts et doivent

Abs. 1, 2, 4 – Al. 1, 2, 4

Angenommen – Adopté

Abs. 3 – Al. 3

Präsident: In Anlehnung an die geführte Diskussion sind in Absatz 3 die gleichen Aenderungen wie in Beschluss A vorzunehmen. Der Antrag Cavadini entfällt dementsprechend.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Art. 3 – 5***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

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

Für Annahme des Beschlussentwurfes

31 Stimmen

Dagegen

5 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.742

**Postulat der Verkehrskommission
Grossvorhaben im Bereiche des Verkehrs.
Personalkapazität für Plangenehmigung
und Projektbegleitung**

**Postulat de la Commission des
transports et du trafic
Grands projets dans le domaine des
transports. Effectif du personnel pour
le suivi des projets et l'approbation
des plans**

Wortlaut des Postulates vom 6. Dezember 1989

Im Bereiche des Schienenverkehrs sollen in den nächsten Jahrzehnten Neubauprojekte im Umfange von 15 bis 20 Milliarden Franken realisiert werden. Es ist wichtig, dass die Plangenehmigungsverfahren zügig durchgeführt und die Projekte vom Bundesamt für Verkehr sachkundig begleitet und beaufsichtigt werden können. Wenn für die anspruchsvollen Aufgaben nicht genügend Personal zur Verfügung steht, ist auch die Kostenkontrolle erschwert und die Gefahr gross, dass die vorgegebenen Kostenrahmen überschritten werden. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, Möglichkeiten für eine personelle Verstärkung des Bundesamtes für Verkehr im Hinblick auf diese Grossvorhaben zu prüfen und dem Parlament in geeigneter Form Bericht zu erstatten.

Texte du postulat du 6 décembre 1989

Au cours de ces prochaines décennies, des projets de construction d'une valeur de 15 à 20 milliards de francs seront réalisés dans le secteur du trafic ferroviaire. Il importe que la procédure d'approbation des plans soit menée rapidement et que l'Office fédéral des transports puisse suivre et surveiller avec compétence les projets. S'il n'y a pas suffisamment de personnel pour ces deux tâches exigeantes, le contrôle des coûts est plus difficile et le danger est grand que le cadre prévu des coûts soit dépassé.

Le Conseil fédéral est donc invité à examiner les possibilités de renforcer l'effectif de l'Office fédéral des transports en vue de ces grands projets et à en faire rapport au Parlement sous une forme appropriée.

Lauber: Ich habe noch eine Erbschaft aus meiner Zeit als Präsident der Verkehrskommission zu vertreten und begründe gerne kurz und in ausdrücklichem Einverständnis mit unserem derzeitigen geschätzten Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Flückiger, das Ihnen vorgelegte Postulat. Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft des Bundesrates zum Voranschlag 1990 der SBB wurde in der Verkehrskommission die Frage aufgeworfen, wie das EVED die doch riesigen Infrastrukturvorhaben wie Neat und «Bahn 2000» kontrollierend begleiten und wie die Plangenehmigung speditiv genug und doch sorgfältig sichergestellt werden kann. Eine begleitende Kontrolle und eine zügige Plangenehmigung sind wichtig, damit die Kosten im Griff behalten werden können. Es geht dabei ja nicht um einen Pappenstiel, sondern um Hunderte von Millionen Schweizerfranken.

Der Stellenbestand des EVED gestattet es derzeit nicht, gezielt die nötigen Leute für die bedeutenden Aufgaben einzusetzen. Die Kommission hat deshalb ein entsprechendes Postulat eingereicht: «Im Bereiche des Schienenverkehrs sollen in den nächsten Jahrzehnten Neubauprojekte im Umfang von 15 bis 20 Milliarden Franken realisiert werden. Es ist wichtig, dass die Plangenehmigungsverfahren zügig durchgeführt und die Projekte vom Bundesamt für Verkehr sachkundig begleitet und beaufsichtigt werden können. Wenn für die anspruchsvollen Aufgaben nicht genügend Personal zur Verfügung steht, ist auch die Kostenkontrolle erschwert und die Gefahr gross, dass die vorgegebenen Kostenrahmen überschritten werden. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, Möglichkeiten für eine personelle Verstärkung des Bundesamtes für Verkehr im Hinblick auf diese Grossvorhaben zu prüfen und dem Parlament in geeigneter Form Bericht zu erstatten.»

Mit einer sorgfältigen Ueberwachung und Begleitung der Projekte können sehr grosse Beträge eingespart werden. Ich denke dabei nicht nur an die Bauteuerung. Die Bauteuerung verursacht nur effektive Mehrkosten, wenn sie grösser als die allgemeine Teuerung ist. Es geht vielmehr darum, dass wirklich die besten Lösungen, die nicht teurer sein müssen, gewählt werden. Wir kennen leider verschiedene Beispiele, bei denen mit grossen Investitionen gesamthaft nur teilweise befriedigende Lösungen getroffen wurden. Wesentliche Einsparungen sind mit einer zweckmässigen Submission zum richtigen Zeitpunkt möglich.

Diese Aufgaben können nicht den Projektierungsbüros allein überlassen werden, sie müssen in hohem Masse auch vom Bundesamt für Verkehr wahrgenommen werden.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen aus diesen Gründen, dieses Postulat zu überweisen.

Bundesrat Ogi: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Wir sind sehr interessiert, dass die Grossprojekte, die auf eine Realisierung warten, zügig und zeitgerecht realisiert werden können. Wir kennen Verzögerungen, wir kennen Personalengpässe, und wir kennen vor allem komplizierte rechtliche Verfahren. Zusammenfassend könnte ich sagen: Wir haben grosse Sorgen!

Ich rufe nochmals die anstehenden Grossprojekte in Erinnerung: Es sind «Bahn und Bus 2000»; der Alpentransit oder die (Neat) – die Botschaft haben Sie bekommen, ich erwarte, dass Sie dieses Geschäft zügig behandeln werden –; die Vereina-bahn (hier sind leider noch Juristen und nicht die Baumaschi-

Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf. Bauprogramme 1988-1995

Aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève. Programmes d'aménagement 1988-1995

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.006
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	291-298
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 880

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.