

Ch. II*Proposition de la commission***Adhérer à la décision du Conseil des Etats***Proposition Günter**Al. 1 (nouveau)*

Le présent arrêté de prorogation ne cautionne en aucune façon l'éventuel projet de réduire massivement les zones de sécurité autour des installations émettrices.

Al. 2

L'actuel alinéa 1

Al. 3

L'actuel alinéa 2

Abs. 1 – Al. 1

Günter: Ich habe Ihnen den Antrag schriftlich unterbreitet. Ich weiss nicht, ob Sie ihn lesen konnten, weil er so klein gedruckt werden musste, um die Formalitäten zu erfüllen. Aber ich habe grundsätzlich nichts beizufügen und möchte die Erklärung des Bundesrates abwarten.

Bundesrat **Ogi:** Mit der Verlängerung des Bundesbeschlusses soll einzig und allein, Herr Nationalrat Günter, dafür gesorgt werden, dass der Bund für seine Finanzhilfe weiterhin eine Rechtsgrundlage besitzt. Mit dem Bau der dringend notwendigen neuen Sendeanlagen und den damit verbundenen Fragen hat diese Verlängerung überhaupt nichts zu tun. Es wird damit auch kein Präjudiz geschaffen. Der Bundesrat nimmt Fragen im Zusammenhang mit möglichen Auswirkungen von Kurzwellenanlagen und Sendeanlagen sehr ernst. Mit dieser Vorlage hat diese Problematik – ich wiederhole es noch einmal – jedoch nichts zu tun. Für den Bau von neuen Sendern sind die PTT zuständig, und das Verfahren ist auch klar geregelt. Die PTT-Betriebe haben gemäss Raumplanungsgesetz einen Sachplan erstellt. Er wurde den betroffenen Kantonen und Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet und wird jetzt überarbeitet. Die PTT haben sich bei der Evaluation von möglichen Standorten an die Empfehlungen des Buwal gehalten.

Herr Nationalrat Günter verweist nun auf unterschiedliche Sicherheitsabstände. Der KW-Bericht 83 der PTT basiert auf einem Kurzwellenzentrum mit sechs Sendern von je 500 kW Leistung an fixen Antennen. 1988 entschieden sich die PTT für eine dezentrale, umweltfreundlichere Lösung mit vier drehbaren Antennen von je 500 kW Leistung. Daraus ergeben sich zwangsläufig andere Sicherheitsabstände. Die im KW-Bericht 83 enthaltenen Werte sind deshalb auf das neue Konzept nicht anwendbar. Die PTT denken keineswegs daran, die Sicherheitszonen um Sendeanlagen zu verkleinern. Ich halte deshalb den Antrag Günter auch sachlich für unbegründet. Für die Realisation eines konkreten Projektes ist ein Baubewilligungsverfahren durchzuführen, bei dem auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt wird. So weit sind wir leider heute noch nicht. Jedermann ist zwar für eine Verbesserung des Empfangs der Programme von Schweizer Radio International. Sie, Herr Nationalrat Günter, haben kürzlich in einer Interpellation zusätzlich Sendungen in russischer Sprache gefordert. Für deren Ausstrahlung braucht es eben leistungsfähige Sendeanlagen. Wenn es aber um die konkrete Realisierung eines Projektes geht, sind die Widerstände nahezu unüberwindlich. Der heilige Sankt Florian steht auch hier hoch im Kurs. Ich beneide die Leute der PTT nicht. Sie versuchen ja schliesslich nur, den Auftrag auszuführen, den Sie ihnen mit der Verabschiedung des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1985 erteilt haben.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag von Herrn Nationalrat Günter abzulehnen.

Günter: Ich kann nach Ihrer Versicherung den Antrag zurückziehen. Ich möchte aber noch festhalten, dass die Berechnungen der PTT mit diesen vier beweglichen Sendern einen Sicherheitsabstand von 1300 Metern ergeben haben. Wir sind alle dafür, dass SRI senden kann, aber wahrscheinlich müssen Umsetzer in andern Ländern gebaut werden.

Ich wehre mich aber dagegen, dass man von seiten der PTT versucht, dem Bundesrat über die vorliegende Botschaft kleinere Sicherheitszonen schmackhaft zu machen, ohne uns das zu sagen. Wir wissen, dass die PTT mit den Sendern grosse Probleme hat. Leider können wir sie nicht so lösen.

Ich ziehe den Antrag zurück, da Sie mir versichert haben, dass das, was wir heute beschliessen, im Hinblick auf allfällige Sicherheitszonen keine Rechtskraft haben wird.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission**Adopté selon la proposition de la commission**Abs. 2 – Al. 2**Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

102 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

90.006

**Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf.
Bauprogramme 1988–1995**

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

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 17. Januar 1990 (BBl I, 949)

Message et projets d'arrêts du 17 janvier 1990 (FF I, 913)

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1990

Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1990

Kategorie I, Art. 68 GRN – Catégorie I, art. 68 RCN

*Antrag der Kommission**Eintreten**Antrag Leutenegger Oberholzer**Nichteintreten**Proposition de la commission**Entrer en matière**Proposition Leutenegger Oberholzer**Ne pas entrer en matière*

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Mit der Botschaft über die Sparmassnahmen 1984 hatte der Bundesrat den Verzicht auf weitere A-fonds-perdu-Bundesbeiträge an Flughäfen beantragt, da die nie als Daueraufgabe gedachte Bundeshilfe ihr Ziel erreicht hatte: selbsttragende und konkurrenzfähige Flughäfen zu schaffen, welche die Drehscheibenfunktion der Schweiz wirksam zum Ausdruck brächten. Die eidgenössischen Räte stimmten diesem Antrag zu. Ebenso beschlossen sie, noch während einer beschränkten Uebergangszeit die Möglichkeit von zinsgünstigen Darlehen vorzusehen, um insbesondere den von den Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf-Cointrin geltend gemachten Nachholbedarf zu decken. Mit seiner Botschaft vom 17. Januar 1990 ersucht nun der Bundesrat die eidgenössischen Räte, den Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf-Cointrin solche zinsgünstigen Darlehen an die Bauprogramme 1988 bis 1995 zu gewähren. Die Frist für die Gewährung dieser Darlehen läuft Ende 1990 ab, so dass wir inklusive einer allfälligen Differenzbereinigung zum Ständerat bis am 14. Dezember entschieden haben müssen. Sonst gehen Basel und Genf leer aus.

Ihre Kommission beantragt Ihnen einstimmig bei zwei Enthalt-

tungen, auf das Geschäft einzutreten, und dies aus folgenden Gründen:

Die drei Flughäfen in Zürich, Genf und Basel erfüllen Aufgaben im gesamtschweizerischen Interesse. Sie sichern zur Hauptsache den Anschluss unseres Landes an den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr. Bei dem Flughafen Basel, welcher den grössten Nachholbedarf hat, kommt zudem noch die staatspolitische Bedeutung als Aussenposten der Schweiz in der EG hinzu. Nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen will die Schweiz ein gut entwickeltes Flugplatzsystem.

Da wir keine neuen Flughäfen mehr bauen können, bedeutet dies, dass wir die drei bestehenden bestmöglich nutzen müssen. Dies hat der Bund mit rund 656 Millionen Franken Bundesbeiträgen honoriert, wobei allerdings auf Zürich 454 Millionen, auf Genf 151 Millionen und auf Basel-Mülhausen 51 Millionen Franken entfielen. Der Nachholbedarf für Basel und Genf ist also gegenüber Zürich markant.

Ihre Kommission ist der Auffassung, dass die Zusprechung von zins- und amortisationsgünstigen Darlehen gerechtfertigt ist. Die beantragten Darlehensbeträge liegen bei beiden Flughäfen in der gleichen Grössenordnung: bei Basel rund 79 Millionen, bei Genf rund 78 Millionen Franken. An beiden Orten geht es um Anpassungs- und Erweiterungsbauten, die erforderlich sind, um den wachsenden Bedürfnissen gerecht zu werden. Die Darlehen sollen unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

Die Darlehenssumme beträgt höchstens 20 Prozent der Baukosten. Die Abschreibung muss innerhalb von fünfundzwanzig Jahren erfolgen, und zwar in gleich grossen Jahresraten. Der Baubeginn muss spätestens vor dem 31. Dezember 1995 erfolgen. Die letzten Darlehensgewährungen werden spätestens am 31. Dezember 1999 erfolgen.

Der Zinssatz beträgt laut Vorschlag des Bundesrates 2 Prozent. Im Ständerat war nur die Frage des Zinssatzes ein Diskussionspunkt, da die Vorlage sonst unbestritten war. Zur Abstimmung standen im Ständerat die Vorschläge für einen Zinssatz von 0 Prozent, 1 Prozent oder 2 Prozent. Und mit 19 zu 16 Stimmen obsiegte letztlich der Zinssatz von 1 Prozent gegenüber dem von 0 Prozent. In der nationalrätlichen Kommission erstreckte sich die Zinssatzdiskussion von 0 Prozent bis 3 Prozent. Um möglichst eine Differenz zum Ständerat auszuschliessen, wurde der Antrag auf eine nullprozentige Verzinsung schliesslich zurückgezogen, und in der Abstimmung obsiegte schliesslich der bundesrätliche Vorschlag von 2 Prozent.

Da nebst der Gewährung der Darlehen und der Diskussion über die Verzinsung auch die Auswirkungen des wachsenden Flugverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt in die Kommissionsarbeiten miteinbezogen werden mussten, besuchte die Kommission die beiden Flughäfen und liess sich vor Ort von Befürwortern und Gegnern dieser Vorlage orientieren.

Kurz zusammengefasst die Anliegen der «Riverains de l'Aéroport de Genève»: Sie bestritten die Notwendigkeit der neuen Abfertigungs- und Abflugebene und den Bau des Satelliten Y1 mit der Begründung, die Zahl der Passagiere und Flugbewegungen zeigten, dass die Kapazitäten noch genügend gross seien. Ebenso hielten sie fest, dass die Lärmbelastungen für die Anwohner heute zum Teil unerträglich seien und über dem erlaubten Grenzwert lägen, und forderten Sanierungsmassnahmen. Dieser Kritik wurde entgegengehalten, dass heute eine paritätische Kommission bestehe, die sich der Lärmproblematik annehme, und dass einer der Flughafendirektoren persönlich für die Umweltanliegen verantwortlich sei.

Die Kritik des Schutzverbandes um den Flughafen Basel-Mülhausen beinhaltet folgende Punkte: Die Störung der Bevölkerung durch den Flugverkehr sei gross, und es gebe mehr berechnete Reklamationen als zum Beispiel in Zürich und Genf, da die Abflugpiste direkt gegen das Siedlungsgebiet gerichtet sei. Zudem sei der Flughafen einst als Regionallughafen und nicht als interkontinentaler Flughafen konzipiert worden. Der Flughafen Basel-Mülhausen verzeichne heute schon ein überproportionales Wachstum. Mit dem geplanten Ausbau werde diese Entwicklung noch gefördert.

Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang noch eine persönliche Bemerkung. In einer Zeit der unaufhörlich wachsen-

den Mobilitätsbedürfnisse – Kloten hat in diesem Jahr eine Wachstumsrate von 6,5 Prozent zu verzeichnen – und den daraus resultierenden zunehmenden Ueberlastungen der Flughäfen und des Luftraumes in Europa dürfen die Umweltbelastungen in der verkehrspolitischen Diskussion nicht ausgeklammert werden. Gerade weil der Treibstoffverbrauch des Flugverkehrs einen entscheidenden Anteil an den drohenden Klimaveränderungen ausmacht, verlangen zum Beispiel die schweizerischen Umweltorganisationen eine Einstellung jeglicher staatlicher Subventionierungen zur Förderung des Flugverkehrs, mit der Begründung, die Mobilität müsse nach dem Verursacherprinzip ihre Kosten selber tragen. Dies meine persönliche Ergänzung.

Nach Anhörung aller Bedenken gegen die zinsgünstige Kreditgewährung an die beiden Flughäfen Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen und gewalteter Diskussion wurde einstimmig, bei zwei Enthaltungen, Eintreten beschlossen. Darum bitte ich Sie im Namen der Kommission.

M. Béguelin, rapporteur: Il faut tout d'abord relever deux faits qui fixent un cadre très étroit aux délibérations de notre conseil sur le sujet.

L'objet a été traité en premier lieu par le Conseil des Etats, qui en a accepté le principe à l'unanimité; le seul point ayant suscité une discussion a été le taux d'intérêt des prêts. Le message du Conseil fédéral prévoit 2 pour cent et le Conseil des Etats a décidé 1 pour cent, par 19 voix contre 16 voix qui auraient souhaité 0 pour cent.

Second élément très contraignant: selon les dispositions transitoires de la loi sur la navigation aérienne, l'autorisation d'accorder les prêts est limitée au 31 décembre 1990. Concrètement, cela signifie que les deux Chambres doivent avoir pris leur décision et liquidé leurs divergences d'ici au 14 décembre prochain, c'est impératif.

Le point de départ. Dans le cadre des mesures d'économies prises en 1984, les subventions à fonds perdus aux aéroports ont été supprimées. Zurich-Kloten avait largement bénéficié de ces subventions, qui se montaient à l'époque à 32 pour cent des investissements. Zurich a reçu ainsi 454 millions, Genève 151, et Bâle-Mulhouse 51. Depuis, le guichet s'est brutalement fermé pour Genève et Bâle. D'où ces dispositions transitoires valables jusqu'au 31 décembre 1990 pour l'octroi de prêts et non plus de subventions à fonds perdus.

Les conditions de ces prêts sont les suivantes: jusqu'à 20 pour cent des coûts de construction, sauf pour certains ouvrages pour lesquels la part n'est que de 10 pour cent, par exemple ceux à vocation commerciale; la durée est de 25 ans et le taux d'intérêt notifié par le Conseil fédéral, de 2 pour cent. Les cantons concernés sont pleinement responsables des travaux à entreprendre, de leur utilité et de leur ordre d'urgence. Nous n'avons donc pas à juger de la pertinence de ces travaux, qui ne peut être contestée qu'au niveau cantonal.

Les sommes en jeu sont les suivantes, aux prix de 1989: pour Bâle-Mulhouse, pour des ouvrages totalisant 408 millions, les prêts fédéraux se monteraient à 78 millions; 117 millions sont déjà engagés, qui représentent 22 millions de prêts. Le Conseil fédéral a en effet autorisé cette part des travaux le 9 mars 1987, sous réserve de l'approbation des crédits par les Chambres. Pour Genève-Cointrin, il s'agit d'un total de 412 millions pour des prêts fédéraux s'élevant à 77 millions. Ici, la part des travaux déjà engagés est plus faible qu'à Bâle: 31 millions sont en cours, soit 6 millions de prêts fédéraux.

La question de l'intérêt a été au centre des discussions. Quatre positions étaient en présence: 3 pour cent, 2 pour cent comme le propose le Conseil fédéral, 1 pour cent comme décidé par le Conseil des Etats, et 0 pour cent. Rapidement et par gain de temps, afin d'éviter une divergence avec le Conseil des Etats, l'aile que j'appellerai «libérale» de la commission, partisane du 0 pour cent, s'est ralliée au 1 pour cent. L'argument essentiel de cette tendance est de ne pas accentuer la différence de traitement intervenue entre Zurich-Kloten et les deux autres aéroports. C'est une question d'équité confédérale. L'aile verte de la commission souhaitait un taux de 3 pour cent, avec pour arguments les difficultés financières de la Con-

fédération, l'explosion des taux d'intérêt qui font paraître le taux de 1 ou 2 pour cent comme de la provocation à l'égard de l'opinion publique, et l'aspect environnemental qui vise à renchérir le coût des transports en général pour en diminuer les impacts négatifs. Enfin, il y avait la variante à 2 pour cent, qui a pour elle la logique de la continuité. Je rappelle que Bâle-Mulhouse a déjà obtenu en 1987 un prêt à 2 pour cent. C'est sans doute pour cette raison que cette variante est proposée par le Conseil fédéral. Le taux de 2 pour cent a été non pas négocié avec les cantons concernés, je le répète, mais notifié par lettre. Il n'y a pas eu de négociations proprement dites entre les cantons concernés et la Confédération qui a fixé unilatéralement ce taux de 2 pour cent selon ses normes internes.

Le vote en commission a donné les résultats suivants: le 2 pour cent l'a emporté contre le 3 pour cent par 17 voix contre 3, et le 2 pour cent l'a emporté contre le 1 pour cent par 14 voix contre 6. Au vote final, l'arrêté concernant Bâle-Mulhouse a été accepté par 18 voix contre 0 et 2 abstentions, celui concernant Genève-Cointrin par 17 voix contre 0 et 3 abstentions.

Je vous livrerai encore une réflexion concernant la protection de l'environnement. Les deux aéroports de Genève-Cointrin et de Bâle-Mulhouse sont les facteurs essentiels de la prospérité socio-économique des deux régions. C'est un fait incontestable et cela s'accroîtra encore au cours des vingt prochaines années. Mais c'est aussi une raison supplémentaire pour intégrer avec un soin tout particulier la composante de la protection de l'environnement. C'est pourquoi la commission a entendu les associations de riverains de Genève-Cointrin et de Bâle-Mulhouse.

En ce qui concerne Genève, la situation peut se résumer ainsi. Une commission paritaire de lutte contre le bruit fonctionne, la direction de l'aéroport a été restructurée et l'un de ses directeurs est responsable des problèmes d'environnement. A noter que Genève-Cointrin est un aéroport urbain, c'est-à-dire que le nombre de riverains touchés par le bruit est beaucoup plus élevé qu'à Zurich-Kloten par exemple. L'Association des riverains conteste quatre des dix points prévus à l'arrêté et estime que la priorité absolue est d'assainir les immeubles dans les zones de bruit où les limites sont dépassées ou atteintes.

A Bâle-Mulhouse, la commission a entendu le président de la commune d'Allschwil qui préside également l'Association des riverains de l'aéroport. Cet aéroport est entièrement sur territoire français et la piste est à trois kilomètres d'Allschwil. Bâle-Mulhouse compte plus de vols de nuit que Kloten et la part des charters est importante. Mais pour ceux-là, il s'agit le plus souvent de vols de compagnies françaises sur lesquels les autorités suisses n'ont que peu à dire. Les riverains de Bâle-Mulhouse contestent les plans d'extension prévus. Dans l'hypothèse où le Parlement entrerait en matière, les riverains demandent trois choses: que l'aéroport applique la réglementation suisse en matière d'environnement, qu'une instance de contrôle soit mise en place pour garantir le respect de ces dispositions et que les plans de vol, d'atterrissage et de décollage évitent les zones à haute densité de population.

Deux réflexions pour terminer. Les deux aéroports de Kloten et de Cointrin sont directement reliés au rail, et l'on peut espérer que celui de Bâle-Mulhouse le sera bientôt. Cette complémentarité des deux moyens de transport est un atout remarquable de protection de l'environnement. Et cet atout prendra une dimension nouvelle à très brève échéance, bien avant Swiss-Metro, Monsieur le Conseiller fédéral. Il s'agit du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Les études sur le Mâcon-Genève publiées la semaine dernière montrent qu'à l'horizon 2000 la plupart des liaisons jusqu'à mille kilomètres seront plus rapides centre ville à centre ville par le train que par l'avion. Pour l'aéroport de Genève, par exemple, cela signifie un tiers de trafic en moins, sur la base des chiffres 1989 bien sûr. Pour Bâle-Mulhouse, la proportion devrait être semblable mais un peu inférieure à celle concernant Kloten.

Certes, dans le temps, cette évolution donnera une marge bienvenue pour le trafic aérien à longue distance. Mais les cantons concernés responsables de leurs aéroports seraient bien inspirés d'inclure cette nouvelle donnée dans leurs plans de construction à long terme. Il faut préciser qu'en ce qui con-

cerne la protection de l'environnement cette évolution est très favorable.

En conclusion, je vous invite à suivre les propositions de votre commission, qui finalement, tout bien pesé, tiennent compte de la manière la plus réaliste des multiples aspects du problème. Je rappelle que, fondamentalement, il s'agit de corriger dans une certaine mesure une injustice dans la répartition des investissements fédéraux.

Frau Leutenegger Oberholzer: Gestern war bei der Hypothekenzinsdebatte viel und sehr abstrakt von der Notwendigkeit die Rede, den Staat zugunsten des Marktes abzubauen. Heute haben Sie konkret Gelegenheit, mit diesen Lösungen ernst zu machen, denn die Gewährung verbilligter Staatsdarlehen an die Flughäfen Basel und Genf ist gerade auch aus ökonomischen Gründen untragbar. Die Vorlage liegt aber auch ökologisch völlig schief und wird vollends absurd, wenn wir uns vor Augen führen, dass in Kürze in Genf die Weltklimakonferenz beginnt und der Bundesrat die Einführung einer CO₂-Steuer erwägt.

Ich ersuche Sie deshalb auch im Namen der betroffenen Bevölkerung, auf die Vorlage nicht einzutreten. Die Subventionierung des Flugverkehrs – darum geht es bei zinsgünstigen Darlehen – ist ökonomisch verfehlt und volkswirtschaftlich tatsächlich ein Sündenfall, um die starken Worte der gestrigen Debatte zu verwenden. Die Mobilität ist generell viel zu billig. Aus grüner Sicht fordern wir, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten voll deckt. Das ist gerade beim Flugverkehr heute nicht der Fall, weil er vom Staat auf verschiedenen Ebenen massiv subventioniert wird. So zahlen die Fluggesellschaften für internationale Flüge nur gerade 25 Rappen pro Liter Treibstoff. Sie zahlen keinen Zoll und keine Steuern. Der Staat übernimmt viele Infrastrukturausbauten für die Flughäfen oder gewährt dafür, wie dies hier beantragt wird, zinsgünstige Darlehen. Von der Deckung der verursachten Umweltkosten ist dabei natürlich nicht die Rede.

Diese künstliche Verbilligung des Flugverkehrs löst, wie dies auch den Marktprinzipien entspricht, zwangsläufig falsche Signale aus. Die tiefen Flugpreise führen zu einer aufgeblähten Nachfrage und auf der Angebotsseite zu erhöhten Investitionen. Dies hat gravierendste ökologische Folgen. Zu welchen sinnigen Entwicklungen dies führt, zeigen die Preiskämpfe im Flugverkehr, die billigen Tages- und Weekendflüge: Ab Basel wird beispielsweise ein Flug nach Paris für 78 Franken angeboten; Einkaufs- und Tages-City-Flüge zu Schleuderpreisen gehören zur Tagesordnung. Nicht zuletzt als Folge dieser völlig verfehlten Subventionspolitik erlebt der Luftverkehr seit einigen Jahren ein massives Wachstum. Bis zum Ende dieses Jahrhunderts wird uns eine Verdoppelung, bis im Jahr 2010 gar eine Verdreifung des Luftverkehrs vorausgesagt.

Diese ökonomische Fehlsteuerung führt zu grossen Belastungen für Mensch und Umwelt. Dazu gehört einmal der Fluglärm. Beim Fluglärm handelt es sich um jene Lärmart, die bei uns in der Schweiz nach dem Strassenlärm die grösste Anzahl von Menschen stört und gesundheitlich schädigt, dies vor allem in der näheren Umgebung der Flughäfen. Er breitet sich weiträumig aus, und besonders störend und stressauslösend ist der Nachtlärm. Heute versucht man, uns weiszumachen, die Flugzeuge seien leiser geworden. Aber was vielleicht mit weniger lärmigen Maschinen gewonnen wird, wird durch den Mehrverkehr längst wieder aufgewogen.

Erst seit kurzem gewinnt die Erkenntnis an Boden, dass auch der Ausstoss der Luftschadstoffe aus den Triebwerken schwerwiegende Folgen hat. Die Abgase des Flugverkehrs tragen massgeblich zum Treibhauseffekt und zum Ozonloch bei. 18,5 Prozent des gesamten Treibstoffverbrauchs in der Schweiz fallen auf den Flugverkehr. Weltweit sind es etwa 10 Prozent. Bei der Verbrennung des Flugtreibstoffes entstehen u. a. Stickoxide und Kohlendioxid. Die Stickoxidemissionen sind ein unlösbares Problem, denn für Düsentriebwerke gibt es keine Katalysatoren. Auf Passagier- und Reisekilometer berechnet werden beim Flugverkehr viel mehr Stickoxide emittiert, als dies bei allen andern Transportarten der Fall ist. Die Folge davon sind in Bodennähe erhöhte Ozonwerte, unter denen die Bevölkerung, vor allem in den Sommermonaten, zu

leiden hat. Und in den grossen Höhen wiederum sind die Stickoxide des Flugverkehrs wesentlich an der Abnahme der schützenden Ozonschicht in der Stratosphäre beteiligt. Der Anteil des CO₂-Ausstosses des Flugverkehrs wird vom Buwal heute bereits auf 7 Prozent geschätzt. Kohlendioxid und Wasserdampf der Abgase tragen als Folge des Treibhauseffektes direkt zur Klimakatastrophe bei. Ab 2005 wird der Flugverkehr nach dem Autoverkehr der grösste Emittent von CO₂- und NO_x-Emissionen sein.

Fliegen ist auch die energieaufwendigste Art der Fortbewegung. Der Luftverkehr ist gemessen an seiner Transportleistung der grösste Energieverbraucher und damit auch die unwirtschaftlichste Transportart. Ohne massive Subventionierung hätte er nie ein derartiges Ausmass annehmen können. Pro Person und Kilometer verbraucht der Flugverkehr etwa das Zehnfache, pro Tonne Fracht und Kilometer etwa das Hundertfache der Bahn.

Wir müssen doch endlich mit den nichterneuerbaren Energien sparsam umgehen, und dies ist mit ein Grund, weshalb wir die Ausweitung des Flugverkehrs nicht einfach tatenlos hinnehmen können oder gar noch subventionieren dürfen.

Für die verbilligte Gewährung der Darlehen wird nun geltend gemacht, man wolle in Basel und in Genf nur die gleichen Bedingungen gewähren, wie das seinerzeit auch in Zürich der Fall war. Da kann ich nur sagen: Es ist auch in diesem Saal nicht verboten, gescheiter zu werden. Wir sehen heute, welche gravierenden Konsequenzen der Ausbau des Flughafens Zürich auf Mensch und Umwelt hatte. Wir müssen diese Fehler nicht wiederholen. Zudem haben sich die umweltpolitischen Rahmenbedingungen seither erheblich verschlechtert. Wir wissen auch viel mehr über die schädigenden Folgen des Luftverkehrs z. B. auf das Klima.

Sie müssen auch nicht meinen, Sie würden der betroffenen Bevölkerung der Regionen Basel und Genf eine Wohltat erweisen. Ich spreche jetzt auch als Direktbetroffene, als Anwohnerin des Flughafens Basel-Mülhausen, und Herr Rebeaud wird sich dann namens der Fraktion noch der speziellen Situation in Genf zuwenden.

Das Projekt für den Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen ist nicht ein Projekt der Bevölkerung; es ist ein Projekt der Regierungen und der Wirtschaft. Die Bevölkerung der Region wehrt sich mit allen Mitteln gegen den weiteren Ausbau des Flughafens. Auch in der angrenzenden Region im Elsass und in der badischen Nachbarschaft beginnt sich ein starker Widerstand zu regen. Für die betroffene Wohnbevölkerung ist das Ausbauprojekt nicht tragbar. Es würde die Lebensqualität von Tausenden von Anwohnerinnen und Anwohnern in Allschwil und in Basel direkt bedrohen. Bis zum Jahre 2010 ist eine Verdreifachung der Passagierzahlen zu erwarten, und eine massive Ausdehnung der Frachtflüge wird vorausgesagt. Die Folge davon sind: Noch mehr Lärm, noch mehr Abgase. Bereits heute ist die Luft in Basel sehr stark belastet. Die sommerlichen Ozonwerte übersteigen z. B. in der direkt überflogenen Gemeinde Schönenbuch regelmässig die Alarmwerte. Geplant sind mit dem Ausbau auch Direktstarts über den Wohngebieten von Allschwil und Basel-West. Dies steht im ganz klaren Widerspruch zur Luftfahrtverordnung, die davon spricht, dass die Wohnbevölkerung geschützt werden muss, denn mit den Direktstarts wird die Bevölkerung direkt gefährdet. Es steht auch fest, dass wir in Basel viel mehr Nachtflüge haben, als dies in Relation zum sonstigen Flugverkehr in Zürich und Genf der Fall ist. Auch dies würde sich mit dem Ausbau des Flughafens noch verschlimmern.

Es steht heute auch fest, dass der Flughafen Basel-Mülhausen – nach den Plänen der Flughafenpromotoren – zu einem EG-Flughafen werden soll. Seit zwei Jahren nennt sich der Flughafen denn auch bezeichnenderweise Euro-Airport. Die Binationalität des Flughafens beschert der Bevölkerung zusätzliche Probleme. Die Flughafendirektion schert sich keinen Deut um die schweizerischen Umweltschutzanliegen. Die Reklamationen der Bevölkerung werden überhaupt nicht ernst genommen.

Ich ersuche Sie deshalb als Anwohnerin auch im Namen der betroffenen Bevölkerung: Treten Sie auf die Vorlage nicht ein. Die weitere Subventionierung des Flugverkehrs lässt sich –

besonders auch im Hinblick auf die Klimaproblematik – nicht verantworten. Die Umweltorganisationen wenden sich deshalb, wie es auch die Kommissionspräsidentin gesagt hat, ganz klar gegen jede weitere Subventionierung des Flugverkehrs. Soll Herr Cotti die Schweiz an der Klimakonferenz glaubwürdig vertreten können, so müssen wir auch hier konsequent sein und nicht noch derart klimagefährdende Verkehrsarten unterstützen.

Herr Ogi – ich weiss zwar nicht, ob ich nach den Aussagen zur Moratoriums-Initiative den Bundesrat noch ernst nehmen darf –, Sie selbst haben an der letzten Sitzung der Luftfahrtgruppe gesagt, das Wachstum des Verkehrs sei in Grenzen zu halten. Das sei die verkehrspolitische Zielsetzung des Bundesrates. Diese Ziele müssen wir gerade auch in der Luftverkehrspolitik beachten. Die Zeit ist auch beim Luftverkehr gekommen, hier klare Grenzen zu setzen, denn auch der Himmel, Herr Ogi, ist nicht grenzenlos.

Meine Damen und Herren, machen Sie endlich ernst mit Ihren Glaubensbekenntnissen von mehr Markt und weniger Staat – aber auch, wenn Ihre eigenen Interessenvertreter an den Staatssäckel drängen. Ich bitte Sie deshalb: Treten Sie auf die Vorlage nicht ein und nehmen Sie Ihre umweltpolitische Verantwortung in diesem Saale wahr.

Zwygart: Die Mehrheit der LdU/EVP-Fraktion wird für Nichteintreten stimmen. Wir sind uns bewusst: Es geht um einen Kreditbeschluss. Immer wieder wird einem dann, wenn man gegen einen solchen Beschluss ist, gesagt, hier sei nicht der Ort zum Politisieren. Dem muss man aber entgegenhalten, dass wir ohne einen politischen Entscheid heute nicht über Flugplatzvorlagen zu entscheiden hätten. Mit dem Entscheid vom 14. Dezember 1984, die Gewährung von Bundesbeiträgen à fonds perdu an die Flughäfen zu streichen, hat man in Kauf genommen, gewisse Flughafenkantone weniger bevorzugt zu behandeln. Zürich bekam über Jahre hinweg die Bundessubventions-Giesskanne zu spüren. Ebenso war es ein politischer Entscheid für Genf und Basel, den Bundesgeldhahn nicht 1984, sondern erst 1990 respektive im Jahr 2000 abzudrehen. Das heisst, bis 1990 müssen die Ansprüche angemeldet sein. Damit ist klar, dass die Flughafenkantone Genf und Basel unter Zugzwang stehen. Sie dürfen ihren Nachholbedarf geltend machen. An was der Nachholbedarf gemessen wird, erklärt uns die Botschaft nicht. Wenn wir die umfangreiche Wunschliste durchsehen, diesen sogenannten Bedarf, der jetzt in unserer Botschaft aufgelistet ist, so kann man feststellen, dass der Grossteil der Investitionen für Leistungssteigerungen oder Komfortsteigerungen verwendet werden soll. Die Erfahrung lehrt uns leider, dass die Leistungssteigerungen immer nach weiteren Schritten rufen und es mit einer einmaligen Leistungssteigerung nicht abgeschlossen ist.

Wenn also Nachholbedarf für die Aufnahme von künftigen Verkehrszunahmen – wie das z. B. ausdrücklich bei den Erweiterungen der Frachthöfe geplant ist – geltend gemacht wird, muss man sich die Frage stellen: Wann und wo ist der Ausbau vollendet? Zudem gibt es weitere Wachstumsräume, die Konflikträume enthalten. Ich denke an die Wohnbaugebiete. Wir haben von der vorangehenden Sprecherin gehört, was das für Allschwil und gewisse Stadtteile von Basel bedeuten kann. Es ist widersprüchlich, dass gleiche Behörden Bauzonen entstehen lassen und nicht an die Lärmbelastungen denken. Wir haben in Genf, aber auch in Basel zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Ansichten von Behörden und Bevölkerung zum Teil sehr weit auseinandergehen. Ursprünglich waren Basel und Genf Regionalflughäfen, jetzt werden sie zu interkontinentalen Flughäfen, und zwar je länger, je mehr. Denn für die europäischen Kurzstrecken werden Schnellbahnen gebaut. Sie werden für Verkehrsumlagerung auf den Kurzstrecken sorgen; aber für die Langstrecken wird weiter der Flugverkehr ausgebaut.

Bei Basel kommt noch dazu, dass der Euro-Airport gewisse Fragen aufwirft. So lesen wir im Argumentarium «Komitee pro Euro-Airport»: «Das Verkehrsaufkommen auf dem Euro-Airport ist seit 1985 schneller gewachsen als jenes der Flughäfen Zürich und Genf. Dadurch hat der Anteil des Euro-Airports am Aufkommen aller drei schweizerischen Landesflughäfen lang-

sam, aber stetig zugenommen. 1989 betrug er 8 Prozent. Dieses Wachstum unseres Flughafens (Jahresmittel 11,5 Prozent), dem vor ein paar Jahren noch ein Dornröschen-Dasein attestiert wurde, kann als Nachholbedarf bezeichnet werden. Es ist hauptsächlich den französischen Fluggesellschaften zuzuschreiben.» Im gleichen Argumentarium steht der Satz: «Das Bestehen eines gut ausgerüsteten Flughafens ist für die Region ein bedeutender Wirtschafts- und damit Wohlstandsfaktor.» «Ein bedeutender Wirtschafts- und damit Wohlstandsfaktor» ist unterstrichen. Diese positive Bewertung lässt aber leider offen, dass dieser Wirtschafts- und Wohlstandsfaktor nicht nur Geld kostet, sondern auch andere Werte beansprucht. Weil hier die Natur auch zum Nulltarif eingesetzt wird, kommt man zu diesen scheinbar positiven Resultaten, aber sie sind leider ein Trugschluss. Sehen Sie, in welchem Masse wir heute entlang den Autostrassen und den Schienenwegen für Lärmschutzmassnahmen besorgt sein müssen! Es ist zu verstehen, dass sich zum Beispiel die Bevölkerung in lärmgeplagten Gebieten zur Wehr setzt. Steigende Umsätze – vor allem auch in Randzeiten am Abend, in der Nacht, am Morgen – bedeuten mehr Flüge und mehr Lärm, trotz den weniger lauten Flugzeugen, trotz Tarifen, die die lärmigeren Flugzeuge mehr belasten. Wir dürfen also nicht darüber hinwegsehen: Das Grundproblem ist nicht gelöst. Mehr Flüge bedeuten mehr Lärm.

Was an der ganzen Vorlage weiter stört, ist, dass nur wenige der vorgelegten Ausbauschritte ausbaureif sind. Innerhalb von 10 Jahren müssen die noch nicht ausgereiften Projekte realisiert werden, sonst fällt der angestrebte Bundesbeitrag dahin. Damit besteht die Gefahr, dass man zur Unzeit und unausgegorene Teilvorhaben auf diesen Flughäfen baut, nur um die günstigen Kredite zu erhalten. Damit ist diese unorthodoxe Form der Kreditgewährung wenig vertrauenswürdig. Diese grundsätzliche Ueberlegung gilt es zu gewichten, und es ist zu hoffen, dass dem Nichteintretensantrag auch vermehrt von dieser Seite her Bedeutung beigemessen wird.

M. Friderici: Le message concernant l'octroi de prêts pour les programmes d'aménagement 1988–1995 des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève qui nous est soumis aujourd'hui fait partie de ces objets dont la signification politique est au moins aussi importante que les aspects financiers. En effet, il y a lieu de rétablir une certaine équité entre les trois cantons qui financent les infrastructures de nos trois plus importantes places aériennes civiles.

Le groupe libéral tient tout d'abord à dénoncer ici les manoeuvres de certaines minorités, tant en commission qu'au plénum, qui tentent de reporter la décision de nos Chambres afin que les délais pour l'obtention d'un prêt préférentiel de la Confédération, conformément aux engagements pris lors de la discussion de la loi fédérale du 14 novembre 1984 relative aux mesures d'économies, soient échus, ce qui sera le cas au 31 décembre de cette année.

Le rôle des trois aéroports de Zurich-Kloten, Bâle-Mulhouse et Genève-Cointrin est primordial à différents titres. Zurich-Kloten est l'aéroport du principal pôle économique helvétique, le centre du trafic intercontinental en provenance ou à destination de la Suisse; Bâle-Mulhouse dessert une région dont le rôle européen ne peut que s'affirmer au cours de la prochaine décennie, le coeur de ce triangle formant la Regio Basiliensis; Genève-Cointrin contribue au maintien sur sol helvétique d'une place internationale, siège de plusieurs organisations que plus d'une nation aimerait attirer chez elle. Ces trois aéroports remplissent donc des fonctions différentes, mais ils sont étroitement complémentaires. La répartition du trafic permet en outre de diminuer les nuisances que la concentration des vols sur un ou deux d'entre eux représenterait pour leurs riverains respectifs.

Au cours des ans, Zurich a pu se développer et se moderniser en bénéficiant de subventions fédérales à fonds perdu. En 1984, pour atténuer les effets de la suppression des subventions, notre Parlement a décidé de mesures transitoires par lesquelles la Confédération s'engageait à consentir des prêts remboursables jusqu'à concurrence de 20 pour cent au plus

des investissements. Nulle précision quant au taux d'intérêt pratiqué sur ces prêts. Dans un premier temps, le message du Conseil fédéral prévoyait un taux d'intérêt de 2 pour cent. Par mesure d'équité à l'égard de l'aéroport de Zurich et des contribuables zurichoïses, le Conseil des Etats a abaissé ce taux à 1 pour cent pour les aéroports de Genève et Bâle-Mulhouse. Il faut bien admettre que, dans la situation actuelle des taux d'intérêt, la fixation d'une rémunération à 1 pour cent est plus symbolique que réelle. Toutefois, il faut relever que, dans un autre domaine, l'agriculture helvétique bénéficie de prêts remboursables sans intérêt. Nous n'avons donc, pour une bonne part d'entre nous, pas de raison de réveiller ce chat qui dort, sans quoi certaines réactions populaires de la part des régions concernées pourraient nous entraîner à revoir les conditions de la rémunération des prêts octroyés à l'agriculture.

Dans cette optique également, la proposition de Mme Leutenegger Oberholzer, demandant que ces crédits soient soumis aux mêmes conditions que les prêts à long terme aux CFF, est pour le moins un magnifique autogoal. En effet, nous croyons que les autorités de Bâle-Ville et celles de Genève – M. Maître pourrait peut-être nous renseigner sur ce point-là – seraient enchantées que notre Parlement prenne une telle décision, car la charge pour les caisses cantonales serait bien plus allégée que ne le laisse croire les sous-entendus de l'auteur de cette proposition. Il ne faut pas, Madame Leutenegger Oberholzer, considérer que vous avez trouvé là un moyen génial pour différer une fois encore une décision de la part des Chambres et que vous allez atteindre le but non avoué de votre manoeuvre, le classement vertical du message du Conseil fédéral. Selon votre proposition, seuls les taux seraient modifiés à la hausse. Mais pour pouvoir appliquer une telle mesure, il faudrait également que toutes les autres conditions du prêt soient adaptées, ce qui provoquerait une dépense supplémentaire pour la caisse fédérale. Nous ne pensons pas que tel est votre désir, tout au moins lorsque nous devons nous déterminer sur une augmentation de la mobilité de nos concitoyens et plus simplement des transports.

Lors des travaux de la commission, nous avons entendu les représentants des opposants au programme de modernisation de ces deux aéroports. Il faut remarquer que les arguments développés n'avaient pas toujours un rapport direct avec l'objet qui nous occupait. Dans un cas, il a été signifié une opposition de principe à la construction de parois antibruit, destinées à protéger les riverains contre les nuisances des essais de réacteurs au sol. Dans l'autre cas, c'est la politique commerciale des autorités aéroportuaires qui a justifié une grande partie des doléances des opposants. Les commissaires ont fait remarquer que nous n'avions pas à nous prononcer ni sur le détail des programmes de modernisation, qui est de la compétence des autorités cantonales et de l'Office fédéral de l'aviation civile, ni sur le marketing des responsables des aéroports qui doit recevoir l'aval de leur conseil d'administration respectif. La différence de traitement entre l'aéroport de Zurich et ceux de Bâle et Genève est aujourd'hui déjà très difficile à expliquer aux citoyens non avertis des affaires fédérales. Une aggravation de cette situation par rapport à la décision du Conseil des Etats, risquerait d'accroître encore cette incompréhension. En outre la création d'une divergence avec l'autre Chambre pourrait compromettre tout droit à un prêt préférentiel de la Confédération; ce n'est certes pas le but recherché par la majorité de ce conseil.

En conclusion, le groupe libéral accepte l'entrée en matière et se rallie à la minorité I de la commission, qui préconise de ne pas créer de divergence avec le Conseil des Etats. Il vous invite à en faire de même.

Ammann: Da stehen wir also wieder einmal an der berühmten Wegscheide zwischen «unkritischem Wachstumsdenken» und dem fundamentalen «bis hierher und nicht weiter». Mich erinnert die sich hier entwickelnde Debatte nämlich in fataler Weise an jene über den Endausbau des Nationalstrassennetzes. Fertig bauen oder nicht? Das ist einmal mehr die Frage. Apropos Endausbau: Sie sind sich doch im klaren darüber,

dass dies – wenn nicht alles täuscht – die letzte Flughafenenvorlage sein wird, die das eidgenössische Parlament passiert? Zu gross ist doch die Diskrepanz zwischen bundesrätlichem «Bravo», noch vielmehr zwischen dem vom Volk verordneten neuen *Energiesparartikel* und dem leider allzuoft gedankenlosen Einsatz des Flugzeuges auf Kurz- und Mittelstrecken und für Charterflüge. Wahrlich, der Lack ist abgeblättert. Auch der Flugverkehr hat seine Unschuld verloren.

Für diese Vorlage spricht aus meiner Sicht eigentlich einzig noch der Grundsatz der relativen Gleichbehandlung der Flughäfen Genf und Basel mit jenem in Zürich. Staatspolitische Gründe gaben denn auch den Ausschlag für den knapp mehrheitlichen Eintretensentscheid der SP-Fraktion. Unser Unbehagen, die umwelt-, energie- und verkehrspolitischen Vorbehalte und Bedenken sind gross. Das Verursacherprinzip muss endlich auch gegenüber dem allzu lang gehätschelten Flugverkehr zum Tragen kommen. Kurz- und Mittelstrecken-Flugverkehr hat dort seine Berechtigung verloren, wo er auf die umweltfreundliche Schiene umgelagert werden kann.

Interessanterweise zählen ja gerade die Regionen Genf und Basel zu den vehementesten Befürwortern von guten TGV-Anschlüssen. Besteht da, Herr Bundesrat, nicht die Gefahr gigantischer Fehlinvestitionen, wenn nach wenigen Jahren z. B. im Verkehr Genf–Paris und Basel–Paris das Flugzeug keinesfalls mehr konkurrenzfähig sein wird? Oder hofft man, die brachliegenden Kapazitäten dereinst gar mit einer rasanten Zunahme der verpönten Tagesbade- und Tagesstädteflüge kompensieren zu können? Fragen über Fragen.

Mir graut jedenfalls vor der Zukunft, wenn die Basler Flughafendirektion mit ihrer Vorhersage – Verdoppelung der Zahl der Fluggpassagiere bis zum Jahr 2000 und Verdreifachung bis zum Jahr 2010 – recht behalten sollte. Darüber kann ja nur jemand frohlocken, der unsere echten nationalen Interessen fortwährend mit seinen eigenen kurzfristigen, wirtschaftlichen Partikularinteressen verwechselt. Die Gleichung «mehr Luftverkehr bedeutet mehr Wohlstand» ist mir zu simpel. Sie gehört als Relikt aus alten Zeiten auf den Misthaufen der Geschichte einer unseligen Verkehrspolitik der vergangenen 50 Jahre.

Dabei übersehen wir gewiss nicht einige unbestreitbare Fortschritte, vorab auf dem Gebiet des technischen Umweltschutzes. Zu erwähnen wären da etwa die vorgesehenen Schallschutzanlagen sowie die Planung eines direkten Bahnanschlusses auch in Basel-Mülhausen.

Dem aufmerksamen Leser der bundesrätlichen Botschaft entgeht aber ebensowenig, dass dies nur die flockig weisse Rahmgarnitur auf der alten, fetten, kalorienreichen Wachstumsorte darstellt. Alle Signale sind auf Kapazitätserweiterungen beim Linienverkehr, beim Charterverkehr, beim Frachtverkehr sowie beim Autozubringerverkehr gestellt, siehe unter anderem das neue Parkhaus in Basel.

Es bleibt dabei: Für all jene in diesem Saale, die die aktuellen Erkenntnisse auf dem Gebiete des Verkehrs, des Energiesparens, der Luftreinhaltung, der Klimaforschung, des CO₂- und des Ozonproblems ernst nehmen, muss dieses Geschäft zwangsläufig zu einer kleineren oder grösseren Gewissensfrage werden. Für mich ist dies jedenfalls die letzte Flughafenenvorlage, der ich – unter gewissen Bedingungen allenfalls – noch zustimmen werde.

Die SP-Fraktion erwartet mit Bestimmtheit, dass der Nationalrat in der Frage des Zinssatzes ein Zeichen setzt und eine Differenz zum allzu wirtschaftswillfähigen Ständerat schafft. Das wäre allein schon durch das aktuelle hohe Zinsniveau gerechtfertigt.

Wenn aus staatspolitischer Rücksichtnahme gegenüber Genf und Basel schon kein Rotlicht drin liegt, dann wenigstens ein brandgelbes, blinkendes Warnlicht. Wir verstehen darunter die Zustimmung zum Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer, in dem sie gleiche Zinssätze wie bei Bundesdarlehen an die SBB postuliert, eventuell zur Minderheit II Zwygart/Amann (drei Prozent), allenfalls noch zur Kommissionsmehrheit und Bundesrat (zwei Prozent). Sollte unser Rat jedoch der Minderheit I, d. h. dem Ständerat mit nur einem Prozent Darlehensverzinsung, folgen, so lehnen wir die ganze Vorlage ab.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Frau Leutenegger Oberholzer: Ich möchte die Aussage von Herrn Friderici klar korrigieren, wonach ich verlangt hätte, dass die Flughafendarlehen zu den gleichen Bedingungen gewährt würden wie die Darlehen an die SBB. In meinem Antrag steht ganz klar, dass wir verlangen, dass die Darlehen zum gleichen Zinssatz verzinst werden wie diejenigen an die SBB. Das heisst ganz klar: Wir wollen eine Verzinsung im Rahmen der Geldbeschaffungskosten des Bundes, also derzeit etwa fünf bis sechs Prozent, aber nicht, dass die übrigen Darlehensbedingungen gleich werden wie diejenigen bei den SBB. Ich möchte das jetzt klarstellen, damit die übrige Debatte nicht auf der Basis der falschen Interpretation von Herrn Friderici weitergeführt wird.

M. Theubet: Le groupe démocrate-chrétien au nom duquel je m'exprime votera l'entrée en matière, ainsi que les deux arrêtés relatifs à l'octroi de prêts pour les travaux entrepris dans les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève, pour plusieurs raisons.

En 1984, le Parlement supprima la possibilité de subventionnement aux aéroports qui était au départ de 32 pour cent, subvention dont a bénéficié pleinement l'aéroport de Zurich-Kloten. Depuis, des prêts de la Confédération sont encore possibles mais jusqu'à la fin de cette année seulement. Les Chambres doivent donc se décider rapidement, sinon les conséquences seraient trop lourdes pour Genève et Bâle-Mulhouse. C'est la raison pour laquelle nous entrerons en matière.

Les aéroports de Zurich, Genève et Bâle jouent tous trois un rôle important, aussi bien sur le plan international que national. Les tâches qu'ils remplissent servent l'intérêt du pays tout entier, alors qu'elles sont maintenant accomplies et financées uniquement par les cantons concernés. Nous ne pouvons ni ne voulons construire de nouveaux aéroports. Mais nous devons utiliser au mieux ceux qui existent et en améliorer qualitativement les installations, autant que faire se peut. La Confédération a payé jusqu'à présent 656 millions pour les trois aéroports, dont 454 pour les seules installations de Kloten. Il y a donc un besoin de rattrapage pour Genève et Bâle. C'est la seconde raison qui incite le groupe démocrate-chrétien à approuver les arrêtés qui nous sont soumis. Nos aéroports ne sont ni surdimensionnés, ni suréquipés, bien au contraire. Tout en permettant un développement optimal du trafic, leurs dimensions raisonnables constituent un facteur de sécurité, ainsi qu'une garantie pour les riverains. Les problèmes de bruit et autres effets sur l'environnement sont pris très au sérieux par les responsables, comme la commission a pu s'en rendre compte.

En ce qui concerne les installations de protection des aéroports, nos compagnies aériennes donnent le bon exemple et c'est heureux. Les prescriptions d'immatriculation du point de vue bruit sont parmi les plus sévères qui soient et nous entendons conserver cette position avantageuse. Par ailleurs, des sommes importantes ont été investies dans toutes nos compagnies pour équiper leurs flottes d'avions moins bruyants. Compte tenu des efforts accomplis dans ce domaine, le groupe démocrate-chrétien soutient les projets en question.

Ne perdons toutefois pas de vue que l'objet en délibération est l'octroi de prêts et non une décision de construction, laquelle appartient au maître de l'ouvrage, en l'occurrence les aéroports. Nous approuvons la modification apportée par le Conseil des Etats de désigner les cantons concernés en tant que débiteurs formels envers la Confédération. Parmi les conditions de ces prêts, c'est le taux d'intérêt qui a retenu le plus notre attention.

Nous regrettons qu'une divergence ait surgi à ce sujet.

L'évolution générale des taux d'intérêt semble être à l'origine de cette position plus restrictive de notre commission. Dans cette affaire, nous sommes d'avis que des considérations d'ordre politique doivent prévaloir. En effet, il convient de réparer dans une certaine mesure l'inégalité de traitement dont vont pâtir les deux aéroports concernés. C'est une question d'équité à laquelle notre groupe a été très sensible et, dans ce sens, il trouve la position du Conseil des Etats raisonnable,

bien adaptée à la situation transitoire que nous devons assumer.

Parce que nous estimons qu'il s'agit d'un bon compromis, nous soutiendrons la proposition de fixer le taux d'intérêt à 1 pour cent. La suggestion d'octroyer des prêts au même taux que les prêts à long terme alloués par la Confédération aux Chemins de fer fédéraux n'est pas soutenable, du fait que le statut de ces deux moyens de transport n'est pas identique. Faut-il rappeler que les prestations en faveur de l'économie générale donnent droit à d'autres compensations, ce qui n'est pas le cas pour les transports aériens? Alors, à moins de pousser la logique jusqu'au bout, nous ne pouvons admettre cette uniformisation un peu hâtive des conditions de prêt à toutes les entreprises de transport.

Pour terminer, je me permets simplement de rappeler que le Conseil des Etats avait tranché en faveur d'un taux de 1 pour cent par 22 voix contre 14 et qu'une proposition d'octroyer ces prêts sans intérêt n'avait été refusée qu'avec trois voix d'écart. Ces résultats doivent être pris en considération lors de notre décision. C'est ce que le groupe démocrate-chrétien fera et vous demande de faire en soutenant la minorité I de la commission.

Weber-Schwyz: Ich darf Ihnen im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion Eintreten empfehlen und gleichzeitig Zustimmung zu den beiden Bundesbeschlüssen. Wir erachten die Investitionen für beide Flughäfen als notwendig, als angemessen, ja als dringend. In bezug auf den Flughafen Genf ist es sogar die logische Konsequenz, nachdem dieser Flughafen auch durch die Schiene erschlossen ist, nicht zuletzt für die künftigen Anschlüsse an das TGV-Netz. Wir meinen auch, dass diese Flughäfen einiges beitragen zur ausgewogeneren Verteilung der Belastung der Lufträume. Es ist also auch eine Lastenverteilung, und ich finde es richtig, dass wir in unserem Lande auch da die Opfer und die Lasten etwas gleichmässiger verteilen. Die Träger der Anlagen sind die Kantone, in Basel der Kanton in Verbindung mit Frankreich. Die gesetzlichen Grundlagen geben dem Bund die Möglichkeit, Darlehen zu gewähren, und diese Grundlage läuft Ende dieses Jahres aus. Unsere Kommission hat die Regierungsräte der betroffenen Kantone angehört. Auch die Schutzverbände der Regionen haben die bestbekannten Argumente vorgebracht. Diese Bauvorhaben haben sich nach den Rechtsgrundlagen der Gemeinden und der Kantone zu richten. Es ist eine Selbstverständlichkeit, dass alle Bestimmungen der Baugesetze und vor allem des Umweltschutzgesetzes, im besonderen der Lärmschutzverordnung, zu erfüllen sind. Mit anderen Worten: Die Rechtsmittel und die Rechtswege für die Anwohner beider Standorte sind offen. Sie wissen auch, dass verschiedenste Teile dieser Vorhaben erst in Projektierung begriffen sind und dass auch da die Rechtswege noch offen sind. Der Entscheid des Nationalrates kann sich also nur auf die Gewährung von Darlehen beschränken; das ist unser Entscheid, der heute zu fällen ist. Alles andere liegt in der Zuständigkeit der öffentlichen Gemeinwesen, die diese Anlagen zu tragen haben. Ich bin der Auffassung, dass vor allem die Investitionen für eine rationelle Betriebsführung notwendig sind; sie sind zweckmässig.

In bezug auf den Flughafen Basel-Mülhausen ist vor allem noch anzumerken, dass es sich um eine binationale Trägerschaft handelt. Was würde also ein Verzicht auf Darlehen für uns, oder vor allem für Basel, bedeuten? Der Verzicht würde nichts anderes heissen, als dass man sich aus der Trägerschaft zurückzieht und dass vermutlich Frankreich sehr gerne alleiniger Träger dieser Anlage Mülhausen würde. Wollen Sie tatsächlich auf diese Mitsprachemöglichkeiten verzichten? Das wäre eine logische Konsequenz im Falle Basel.

Die Kommission hat sich vor allem mit den Darlehensbedingungen befasst. Sie haben gehört, um welche Sätze es sich handelt. Selbstverständlich könnte man – wenn man das heutige Zinsniveau in Relation zu bisherigen Konditionen setzt – zur Auffassung gelangen, die Sätze könnten bei 2 oder 3 Prozent angesiedelt werden. Die freisinnige Fraktion ist der Meinung, dass wir hier einen tieferen Satz zu gewähren haben, vor allem aus Gründen der Gerechtigkeit und aus Gründen des

Nachholbedarfs, der ganz klar ausgewiesen ist. Wir müssen auch beifügen, dass wir diesen Flughafenstandorten nicht nur Vorteile gewähren oder ein Geschenk machen. Diese Standorte tragen auch Lasten, wie ich schon gesagt habe, zur besseren Nutzung und ausgewogeneren Belastung des Luftraumes. Die freisinnige Fraktion vertritt mehrheitlich die Auffassung, ein Satz von 1 Prozent wäre angemessen. Wir bitten Sie, das ebenso zu tun; wir würden uns damit dem Beschluss des Ständerates anschliessen.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, alle Minderheitsanträge abzulehnen und den Bundesbeschlüssen A und B mit einem Satz von 1 Prozent zuzustimmen.

M. Berger: Le groupe UDC a pris connaissance des demandes d'octroi de prêts pour l'aménagement des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève.

Pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, nous constatons que les propositions visent à moderniser et à compléter les équipements. Selon le message, il s'agit d'accorder un prêt de 78, 78 millions de francs au taux de 2 pour cent, amortissable en 25 ans sur un montant total de dépenses de 408 millions. Les dépenses prévues ont pour but de rationaliser, de faire face au trafic supplémentaire et d'améliorer la sécurité. Il est envisagé d'autre part de prolonger la piste et de la porter à 2000 mètres. Il s'agit bien évidemment de montants importants, mais totalement justifiés pour assurer une exploitation rationnelle et conforme aux besoins des usagers et de la sécurité.

Pour l'aéroport de Genève, les constructions projetées concourent aux mêmes objectifs. Les montants prévus sont de l'ordre de 412 millions de francs et la demande de prêt de 77, 86 millions accordés aux mêmes conditions.

En commission, toutes garanties nous ont été données que ces réalisations seraient conformes à l'aménagement du territoire, bien sûr, mais aussi à la protection de l'environnement. Comme le prévoit le message du 12 mars 1984 sur les subventions, ces dernières ne peuvent être accordées qu'à des taux d'intérêt, ne serait-ce qu'à des taux réduits. Fort de cette décision, le Conseil fédéral nous propose un taux d'intérêt sur ces prêts de 2 pour cent l'an.

Comme vous l'avez constaté, la minorité I de la commission, tout comme le Conseil des Etats, nous propose de limiter ce taux d'intérêt à 1 pour cent, et cela dans un but d'équité à l'égard de ces deux aéroports. En effet, celui de Zurich a joui en son temps des conditions les plus favorables. D'autre part, le groupe UDC attire votre attention sur le fait que l'autorisation d'allouer de tels prêts expire le 31 décembre de cette année. C'est pourquoi, en acceptant la proposition de la minorité, nous éliminons les divergences d'avec le Conseil des Etats.

Plusieurs interventions nous invitent à limiter certaines réalisations, voire à diminuer les prêts. Sur le fond, le groupe UDC considère ces propositions comme infondées. Il attire en outre votre attention sur le fait qu'une divergence importante ne nous permettrait vraisemblablement pas d'accepter ces deux arrêtés d'ici la fin de l'année. Conséquence: les deux projets A et B seraient remis en question. Au vu de cette situation, les interventions Leutenegger Oberholzer et Baerlocher sont assimilables aux propositions de non-entrée en matière. C'est pourquoi le groupe UDC vous engage à entrer en matière sur les arrêtés A et B, à approuver les deux demandes de prêts, à suivre la minorité I (Walter Frey) demandant d'accorder ces prêts au taux de 1 pour cent ainsi qu'à rejeter toute proposition de nature à faire échouer le projet.

M. Rebeaud: Le groupe écologiste peut se déclarer d'accord avec M. Friderici au moins sur un point. La portée de la décision que nous allons prendre tout à l'heure est essentielle: politique et son importance politique est supérieure aux incidences économiques ou financières qu'elle pourrait avoir, raison pour laquelle je m'abstiendrai de prendre position sur l'«épicerie» des pourcentages dont nous aurons à débattre dans la discussion de détail.

Le groupe écologiste vous demande de suivre la proposition de Mme Leutenegger Oberholzer et de ne pas entrer en matière. Nous considérons que ce crédit de la Confédération, quels que soient son montant et le pourcentage des taux

d'intérêt, signifie politiquement un soutien à des plans de développement d'un type de trafic que nous devrions au contraire tendre à diminuer. Tout à l'heure Mme Leutenegger Oberholzer vous a parlé de la situation et de l'humeur des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. L'autre jour j'ai reçu, comme vous probablement, une lettre de l'Association des riverains de cet aéroport – il s'agit d'une association française qui s'adresse au Parlement suisse – pour nous demander de prendre en considération les intérêts des habitants et de ne pas voter ce crédit.

Genève-Cointrin présente une situation à peu près semblable. C'est un aéroport urbain. Les riverains sont constitués en association (l'Association des riverains de l'aéroport de Genève-Cointrin, l'ARAG). Cette dernière est d'avis que ce crédit doit être refusé. Ce n'est pas l'idée d'un petit comité isolé. C'est une position qui a été exprimée à plusieurs reprises dans le canton de Genève, à tel point que les crédits que nous voterons éventuellement aujourd'hui risquent fort d'être remis en question sur le plan cantonal au moment où le canton devra prendre la décision se rapportant au crédit complétant celui de la Confédération. L'Association des riverains de l'aéroport et le parti auquel j'ai l'honneur d'appartenir lanceront, le moment venu, un référendum pour que le peuple genevois puisse se prononcer sur l'avenir de cet aéroport. Les données techniques de ce genre de référendum ne sont jamais satisfaisantes, mais nous n'avons pas d'autre moyen de manifester la volonté de la population et de dire qu'il s'agit maintenant de renvoyer la vapeur, de cesser de développer ce moyen de transport, qu'il faut trouver des solutions différentes pour résoudre le problème des transports, voire pour diminuer le volume des transports inutiles (il y en a beaucoup).

Vous me direz peut-être qu'il s'agit là de considérations égoïstes et frileuses de gens qui ont à souffrir de nuisances et qui ne pensent qu'à la qualité de leur petite vie à eux. Vous aurez partiellement raison! Je serai d'accord avec vous pour dire que, si un intérêt général prépondérant voulait qu'on passe par dessus cet égoïsme et qu'on sacrifie la qualité de vie des riverains, cela mériterait en tout cas une réflexion sérieuse, mais, dans le cas particulier, l'égoïsme des habitants correspond parfaitement à l'intérêt général. En effet, l'intérêt général veut que nous travaillions à la réduction du volume du trafic aérien tout de suite et par tous les moyens disponibles.

Au mois de novembre de cette année, à Genève, la Suisse va recevoir une conférence internationale sur le climat. La délégation suisse à cette conférence dira qu'il est urgent que les nations industrialisées réduisent la pollution de l'air dont elles sont coupables, la consommation de carburant et, par conséquent, le volume des transports. La délégation suisse à cette conférence fixera vraisemblablement comme objectif une réduction de 20 pour cent d'ici vingt ou trente ans de la consommation de carburant. Dans ce domaine, le trafic aérien est la première cible à viser.

Je profite d'ailleurs de cette occasion pour dire, du moment que l'on a reproché aux écologistes de prendre les automobilistes comme bouc émissaire et comme seuls responsables, que cela n'est pas vrai. D'après les données les plus récentes et l'évolution des techniques, le trafic aérien est responsable dans une proportion de plus en plus importante des dérangements climatiques qui nous menacent et de la pollution de l'air. Il n'est pas possible – vous le savez bien – de mettre un catalyseur sur un réacteur, du moins dans l'état actuel des connaissances. Toute augmentation du trafic aérien, quelle que soit la dimension des avions, accroîtra les émissions d'oxyde d'azote et d'oxyde de carbone. Toute augmentation de consommation de carburant amènera l'humanité à puiser de plus en plus dans des réserves limitées.

Si la délégation suisse tient ce discours devant les nations qui seront réunies à Genève au mois de novembre, nous pouvons difficilement aujourd'hui prendre une mesure politique visant à accepter comme inéluctable l'augmentation du trafic aérien, du volume des transports et peut-être aussi les perspectives euphoriques et dangereuses exprimées par quelques technocrates de la Communauté européenne espérant que le trafic aérien double dans les vingt années à venir. Ces perspectives sont inacceptables et les soutenir serait irresponsable de la

part d'un gouvernement qui a pris conscience – du moins au niveau de ses spécialistes – des problèmes considérables qui nous attendent et des responsabilités de la Suisse, en tant que nation industrielle avancée, dans ce domaine.

Voilà pourquoi, égoïsme local et intérêt général planétaire bien compris, le groupe écologiste vous demande de ne pas entrer en matière. Cela n'aura pas de conséquences directes très précises sur le développement de l'aéroport de Genève-Cointrin. Nous savons en tout cas que le canton est capable de se débrouiller tout seul financièrement. C'est aussi la raison pour laquelle la question des pourcentages nous est indifférente. Nous devons donner aujourd'hui un signe politique.

J'en viens maintenant à l'autre aspect politique, c'est-à-dire à celui de la solidarité confédérale. Il est vrai qu'au moment où Zurich a bénéficié des subventions qui lui ont permis de développer son aéroport, on ne voyait que les aspects positifs de la croissance du trafic aérien. Dans l'intervalle, et spécialement ces dernières années, nous avons appris à examiner les aspects dramatiquement négatifs du développement du trafic aérien. Ce n'est pas parce que nous avons commis, sans le savoir, une erreur il y a quinze ans que nous devons, par souci d'équité, la répéter aujourd'hui pour Genève et Bâle-Mulhouse.

Cela dit, les Zurichois ont reçu et les Bâlois, ainsi que les Romands ont eu moins. Ce n'est pas juste! Je vous l'accorde. Je vous suggère donc, après avoir refusé d'entrer en matière sur cet objet, de reprendre le problème de la solidarité confédérale et d'attribuer aux riverains et aux cantons de Bâle et Genève des sommes équivalentes pour améliorer la protection de la qualité de la vie des habitants sur place. Nous serons alors quittes.

Weder-Basel: Der Flughafen Basel wurde als Regionalflughafen konzipiert und hat als solcher recht gute Dienste geleistet. Jetzt wird geplant, diesen Flughafen als interkontinentalen oder als EG-Flughafen auszubauen. Das ist falsch. Dieser Flughafen liegt so nahe am Siedlungsgebiet wie kein anderer in der Schweiz. Dieser Flughafen beeinträchtigt die Wohnlichkeit in Grossbasel-West, in Schönenbuch, in Bottmingen und ganz besonders in der grössten Gemeinde von Baselland, der Gemeinde Allschwil. Frau Leutenegger hat ja auf die erheblichen Nachteile, die durch den Flugverkehr dort in Kauf zu nehmen sind, hingewiesen.

Sehr viele von Ihnen haben in diesen Tagen eine Videokassette bekommen. Vielleicht haben auch ein paar Leute diese Videokassette angeschaut. Schade: Herr Ogi sagt mir gerade, er hätte sie nicht bekommen. Diejenigen, die diese Videokassette angeschaut haben, haben ein authentisches Zeugnis der Lärmbelastung mitbekommen. Dieser Lärmteppich überzieht Grossbasel-West und Allschwil und beeinträchtigt die Lebensqualität in einer Art und Weise, dass Menschen sogar krank werden. Wir wissen doch alle ganz genau, dass Lärm krank macht: Stress, Herz usw. – es gäbe hier eine ganze Liste aufzuführen. Auch auf das Problem der Luftschadstoffe hat Frau Leutenegger hingewiesen. Gerade beim Start wird am meisten Luftschadstoff ausgestossen, ausgerechnet über dicht besiedeltem Gebiet.

Dann kommt etwas dazu, was – nach meiner Auffassung – zu wenig beachtet wird: das Problem der möglichen Unfälle. Es ist bekannt, dass 95 Prozent aller Flugunfälle in unmittelbarer Nähe der Flughäfen passieren. Und wir haben in unmittelbarer Nähe dieses Flughafens mehrere grosse chemische Fabriken. Wir haben ja den Schreck erlebt mit «Schweizerhalle» und wissen, was das bedeutet. Auf jeden Fall ist auch das ein Zeichen, dass dieser Flughafen nicht ausgebaut werden darf.

Etwas ganz Gravierendes kommt hinzu – ich sehe meine Freunde aus dem bürgerlichen Lager dort hinten lachen; aber sie werden diese Zahl nicht verniedlichen können –: In Zürich finden 4000 Nachtflüge pro Jahr statt, in Genf rund 3500 und in Basel 8000, also das Doppelte von Zürich! Diese Lärmbelastung ist natürlich für die Bevölkerung absolut dramatisch; das sehen Sie auch an den Lärmreklamationen pro Jahr aus der Zeit, als reklamieren noch möglich war, als das Telefon noch funktionierte – später wurde es, weil zu viele Anrufe kamen,

blockiert. Die Lärmreklamationen belaufen sich auf 5340 Stück pro Jahr, 62 täglich.

Ja, jetzt geht meine Zeit schon zu Ende. (*Heiterkeit*) Jetzt haben Sie Freude, das kann ich mir denken. Ich lache dann auch, wenn Sie kommen, meine Herren.

Mit der heutigen Subvention wird ein Startzeichen gesetzt, und zwar für 450 Millionen Franken. Und wenn wir heute nein sagen, dann müssen wir umkehren in Basel.

Und nun noch, ihr subventionsfreudigen Kollegen: Gestern hörten wir vom Drama des Interventionismus; was wurde da alles gesagt in bezug auf das, was der Staat zuviel tut! Aber hier, wo er wirklich zuviel des Guten tut, hier werfen Sie sich in die Arme der Wirtschaft und derjenigen, die unsere Region mit einem Lärmteppich überziehen wollen. Wir brauchen in Basel diese Subventionen nicht, wir wollen sie nicht, wir wollen auch, dass dieser Flughafen nicht ausgebaut wird, wir wollen, dass unsere Stadt Basel wohllich bleibt. Jetzt schon verlieren wir aus Umweltschutzgründen pro Jahr mehr als 1000 Steuerzahler – und dies seit bald 20 Jahren. Wir wollen unsere Stadt erhalten, und wir können diesen Lärm und diesen Ausbau nicht gebrauchen.

Baerlocher: Ich bitte Sie, dem Nichteintretensantrag von Frau Leutenegger Oberholzer zuzustimmen. Es ist heute nicht mehr vertretbar, dass der Flugverkehr mit billigen Darlehen des Bundes subventioniert wird. Der Bundesrat selbst hält ja in der Botschaft fest, dass die Bundesbeiträge nie als Daueraufgabe gedacht gewesen seien und dass sie ihr Ziel erreicht haben, lebensfähige, selbsttragende und konkurrenzfähige Flughäfen zu schaffen; dies die Worte des Bundesrates. Ein Nachholbedarf existiert meines Erachtens nicht. Wir müssen uns heute in Anbetracht der Umweltsituation vielmehr mit der Frage beschäftigen, wie das massive Verkehrsaufkommen im Flugverkehr in einem vernünftigen Rahmen gehalten werden kann. Der geplante Ausbau der beiden Flughäfen bedeutet entweder Investitionen in eine inakzeptable zusätzliche Belastung der Umwelt und Bevölkerung oder aber, wenn den ökologischen Bedenken Rechnung getragen werden soll, in einen transport- und wirtschaftspolitischen Irrweg.

Beim geplanten Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen und dem dafür begehrten Darlehen kommen noch andere Aspekte hinzu. Die gesetzlichen Grundlagen des Flughafens Basel-Mülhausen im Staatsvertrag von 1949 müssten auf eine neue Basis gestellt werden. Ich muss hier an dieser Stelle kurz auf diesen Staatsvertrag eingehen. Mit dem Staatsvertrag verpflichtete sich Frankreich, das Areal zur Verfügung zu stellen, während der Kanton Basel-Stadt sich gegenüber dem Bund zur Uebernahme der Kosten des Erstausbaus verpflichtete. Der Bau des Flughafens erfolgte aufgrund eines Beschriebes im Anhang zum Staatsvertrag. Dieser Bau und die spätere Pistenverlängerung konnten dann aber erst gegen den Widerstand zweier kantonaler Referenden durchgesetzt werden. Jeder Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen erfordert eine Aenderung oder Ergänzung des Staatsvertrages. Davon ist im Zusammenhang mit dem heute bereits begonnenen Ausbau kaum die Rede. Mit dem beantragten Kredit sollen offenbar die Voraussetzungen für einen Ausbau ohne direkte finanzielle Beteiligung des Kantons Basel-Stadt geschaffen werden, weil die Befürworter des Ausbaus sehr genau wissen, dass eine entsprechende Kreditvorlage im Kanton Basel-Stadt die Hürde des Referendums heute kaum mehr nehmen würde. Der Kanton Basel-Stadt seinerseits ist aber mit dem Verzicht auf einen eigentlichen Baukredit zu seinen Lasten seiner finanziellen Verpflichtung nicht entbunden. Entsteht nämlich aus dem Betrieb des Flughafens ein Defizit, so ist es, entsprechend dem Anteil der Schweiz am Verkehrsaufkommen, vom Kanton Basel-Stadt zu tragen. Die Basler Steuerzahler und Steuerzahlerinnen werden diesen Gigantismus einmal mehr bezahlen müssen. Dabei sind die bisherigen Darlehen des Kantons seit 1971 weder amortisiert noch verzinst worden, da sonst Betriebsdefizite entstanden wären. So schreibt beispielsweise die Finanzkommission des Grossen Rates Basel-Stadt in ihrem Bericht zur Staatsrechnung 1989 u.a. – ich zitiere –: «Ab 1960 haben Regierungsrat und der Grosse Rat die Rückzahlungspflicht des Flughafens festgelegt und bestätigt.

Der Betrag 1976 belief sich auf 65,74 Millionen Franken.» Diese direkten und indirekten finanziellen Belastungen für den Kanton Basel-Stadt sind auch ein Grund dafür, dass gemäss Artikel 4 des Staatsvertrages Ausbauten nur im Einvernehmen mit dem Kanton Basel-Stadt beschlossen werden können. Dieses Einvernehmen wird möglicherweise von einer Mehrheit der baselstädtischen Regierung signalisiert, sicher aber nicht von einer Mehrheit der Bevölkerung – nicht nur des Kantons, sondern auch der Region.

Das Ausbauprojekt für den Flughafen Basel-Mülhausen ist aber auch unter dem Gesichtspunkt der nachbarschaftlichen Beziehungen mit den deutschen und französischen Grenzregionen nicht zu vertreten. Die dortige Bevölkerung wehrt sich genauso vehement gegen die Belastung durch den zunehmenden Luftverkehr. So haben innerhalb weniger Tage im Dezember 1989 mehr als 5000 Menschen der anliegenden elsässischen Dörfer eine Petition unterzeichnet, in welcher sie sich gegen den Bau einer zweiten Piste zur Wehr setzen. Die unter anderen von Herrn Weber-Schwyz geäußerte Befürchtung, Frankreich könne sich bei mangelnder Ausbaubereitschaft den Flughafen durch Kündigung des Staatsvertrages aneignen wollen, ist unbegründet. Der Flughafen Basel-Mülhausen ist für Frankreich von drittrangigem Interesse. In dieser Region wird der Ausbau des Flughafens Strassburg – bereits heute unter den zehn grössten in Frankreich – gefördert, um damit Strassburg zu einer noch attraktiveren Kandidatin für die Hauptstadt Europas zu machen.

Wyss Paul: Es scheint sich hier eine Basler Schlacht abzuspielen. Offenbar geht es nur um den Flughafen Basel-Mülhausen, Genf ist gar nicht berührt. Die Genfer können froh sein, und die Zürcher haben bis jetzt sehr vornehme Zurückhaltung gezeigt, ich möchte das ausdrücklich danken.

Es wurden sehr viele Halbwahrheiten und Uebertreibungen vorgetragen, auf die ich nicht einzeln eingehen kann. Ich nehme an, dass die Kommissionspräsidentin und der Bundesrat kompetent auf die letzte Behauptung von Herrn Baerlocher Antwort geben, wonach Strassburg ausgebaut würde, weil das der Europasitz sein könnte. Es ist umgekehrt: Mülhausen ist offiziell als EG-Standortflugplatz benannt worden. Natürlich wollen die Strassburger mit dem TGV-Anschluss auch ihren Flugplatz verbessern, das ist richtig. In erster Linie ist aber der Flughafen Basel-Mülhausen zusammen mit dem Zürcher Flughafen als Verbundflughafen vorgesehen. Ich werde nur in einzelnen Schwerpunkten auf zwei oder drei Probleme eingehen, um zu verdeutlichen, warum wir in Basel diesen Flughafen brauchen.

Auch ich bin, Frau Leutenegger Oberholzer, für das Verursacherprinzip. Aber wenn schon, dann überall, also auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dann könnte man wieder darüber sprechen. Das gäbe aber eine sehr grosse Umwälzung des gesamten Verkehrsvolumens. Jetzt ist es nicht möglich, weil die anderen Flughäfen in anderen Ländern diese Landegebühren nicht anpassen wollen, so dass es zu einer Wettbewerbsverzerrung käme.

Ich weise darauf hin, dass 1984 in diesem Saal die Subventionen abgelehnt worden sind. Ich gehörte dazu, weil ich für das Verursacherprinzip bin. Ich habe mich aus «Gerechtigkeitsgründen» entschieden, dass die Darlehen noch gegeben werden sollen. Dafür haben wir bis Ende 1990 Zeit. Das ist die Ausgangssituation, wie sie von meinen Vorrednern ebenfalls klar dargestellt wurde. Es geht jetzt noch darum, dass wir zinsgünstige Darlehen erhalten, Frau Leutenegger Oberholzer, weil z. B. Zürich auch Darlehen erhalten hat, ohne Zinsen zahlen zu müssen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wir diese Problematik anders sehen sollten.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der hier gesagt werden muss: Sie wissen, dass das nur eine Planung ist, welche wir für die nächsten zehn Jahre abgeben mussten. Ob z. B. eine zweite Piste kommt oder nicht, ist nicht beschlossen. Aber die Franzosen mussten in ihrem Plan d'arrondissement eine zweite Piste einplanen, und darüber ist weder im Verwaltungsrat noch anderswo definitiv entschieden worden. Ein Baugesuch liegt nicht vor.

An diesen Beispielen wollte ich zeigen, dass man vor dem Par-

lament Aeusserungen machen kann, die zwar teilweise, aber eben nicht vollkommen stimmen. Das stört mich ein bisschen, lieber Freund Weder: Wir sollten doch für Basel diese Chance nutzen. Es wird keinen interkontinentalen Flughafen geben, es ist ein EG-Flughafen, der primär kontinental ausgerichtet ist. Dass es punktuell Flüge nach New York oder an andere transkontinentale Destinationen gibt, ist unbestritten. Air France macht das bereits.

Der letzte wichtige Punkt: Der Flugplatz liegt auf französischem Boden. Es besteht ein Staatsvertrag. Sie haben auf Schwächen hingewiesen, Herr Baerlocher, das stimmt. Dieser Staatsvertrag muss neu überarbeitet werden. Das wurde übrigens nach dem Dreiertreffen Delamuraz-Kohl-Mitterrand beschlossen, nachdem sich die Staatsmänner ausdrücklich positiv zu diesem Flugplatz eingestellt haben und meinten, man müsse ihn weiterentwickeln. Die Folgen davon sind, dass solche Entwicklungspläne bestehen. Ich bin ebenso sicher und bin genügend am Ball und höre das natürlich auch, dass die Franzosen nur darauf warten, dass die Schweizer weniger unternehmen. Dann, Herr Weder, haben Sie nicht recht: Dann werden die Franzosen uns überfliegen, wie sie wollen. Dann haben wir keine Möglichkeiten der Mitsprache mehr. Das ist der Hauptgrund für unsere Bitte um Zustimmung zu einem Kredit für einen vernünftigen Ausbau.

Noch einen wichtigen Punkt möchte ich unterstützen und Herrn Bundesrat Ogi bitten, dazu Stellung zu nehmen: Die Frage des Umweltschutzes und des Lärmes besteht. Hauptsächlich in Allschwil besteht sie. Es bauten übrigens sehr viele Leute ihr Haus dorthin, obwohl sie von der Nähe des Flugplatzes wussten, das sei nebenbei bemerkt. Aber das Land ist dort billiger als in der Stadt, das ist klar. Das ist wie beim Schiessplatz: Nachher noch reklamieren, dass man Lärm in Kauf nehmen soll, ist eine andere Sache. Das Problem besteht jedoch. Ich weiss auch – deshalb bitte ich Herrn Ogi, hier einzugreifen –, dass die Fluggesellschaften vermehrt Einfluss auf ihre Piloten nehmen müssen, damit die Abflugschneisen eingehalten werden. Ich bin auch der Meinung, dass die Lärmvorschriften eingehalten werden müssen. Ich bitte, auf die Flugplatzverwaltung Einfluss zu nehmen, damit vermehrt Leute freigestellt werden, die das genau kontrollieren. Weil wir aber damit rechnen können, dass neue Flugzeuge angeschafft werden – wir müssen den schweizerischen Fluggesellschaften dafür dankbar sein –, meine ich, dass dieses Problem mittelfristig gelöst werden kann. Ich hoffe, dass hier genügend Einfluss geltend gemacht wird. Wir haben genügend Vorschriften, sie müssen nur durchgesetzt werden.

Frau Fankhauser: Ich will nicht vom Darlehen mit Vorzugszins sprechen. Dieser Vorzugszins ist so ein Affront gegen die Mieter und Mieterinnen und alle, die von der Hypothekarzinsdiskussion betroffen sind, dass die Diskussion anderswohin gehört. Dieser Vorzugszins sollte aber auch ein Affront für alle sein, die gestern das Hohelied der Marktwirtschaft gesungen haben. Ich möchte aber von der Ermutigung sprechen – einer Ermutigung mit mehr als fragwürdigen Folgen für eine bestimmte Form des Wachstums –, die mit dem Antrag von Bundesrat und Kommission beschlossen werden sollte. Dieses Wachstum bringt mehr Lärm, mehr Luftbelastung: materielles Wachstum auf Kosten der Lebensqualität einer ganzen Region.

Trotz grosser Anstrengungen von seiten der Behörden wird der Emissionsgrenzwert für Stickoxid noch immer massiv überschritten. Die Belastung durch Ozon war noch nie so hoch wie in diesem Sommer. Es darf deshalb vorläufig in der Region kein Wachstum stattfinden, und wenn ich von Region spreche, so spreche ich von meiner Region Baselland/Basel-Stadt. Es darf kein Wachstum stattfinden, welches die Umwelt belastet oder das Wohlbefinden der Menschen einschränkt.

Der Flughafen Basel-Mülhausen ist ein Symbol für diese Art Wachstum. Auch die Lärmbelastung durch Flugzeuge nimmt effektiv zu. Was sollen Luxusfrachten im März mit Spargeln aus Kalifornien oder Blumen aus Südamerika, was sollen Tagesflüge – wir nennen sie Bratwurstflüge – oder Strandflüge nach Korfu für nur einen Tag? Solche Flüge sind nicht zu verantworten. Sich einsetzen gegen diese Mehrbelastung der Umwelt ist

– meiner Meinung nach – Bürger- und Bürgerinnenpflicht. Jede Mutter, die ihre Kinder liebt, wird dafür sorgen, dass dem Mobilitätswahn, den wir hier spüren, Grenzen gesetzt werden. Wenn Eltern die Grenzen des materiellen Wachstums nicht mehr kennen und dabei den Kindern Schaden zufügen, werden diesen Eltern die Kinder weggenommen.

Herr Bundesrat, ich spreche Sie jetzt an als Landesvater. Sind Ihnen die Auswirkungen dieses angestrebten Wachstums bis zu den letzten Konsequenzen bewusst? Der Bundesrat verspricht nämlich in seiner Botschaft mehr Wohlstand dank Wachstum, Wachstum dank Darlehen. Wohlstand für wen? Sicher nicht für die von Lärm und Abgasen Betroffenen. Vielleicht für einige, die gute Geschäfte dabei machen und sich weit weg vom Flughafen mit ihren Familien niederlassen und eine neue Mobilität auslösen.

Ich bitte Sie, der Gesundheit und der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung genau so viel Beachtung zu schenken wie den Wirtschaftsinteressen. Ich bitte Sie, auch die Natur vor der zunehmenden Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr in Schutz zu nehmen, und ich bitte Sie deshalb, alle Anträge zu unterstützen, die diese Förderung des Wachstums durch Flugverkehr ein wenig bremsen.

Müller-Meilen: Als Zürcher Vertreter befürworte ich die Kredite für den Ausbau der Flughäfen Genf und Basel-Mülhausen.

Wir sollten das Konkurrenzdenken zwischen den drei Flughäfen in der Schweiz begraben. Der Flughafen Zürich-Kloten ist bereits heute in den Spitzenzeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt, wie die für die Passagiere unangenehmen und von der Umweltpolitik her schädlichen Warteschlangen beweisen, die bereits heute gelegentlich geflogen werden müssen. Wir sollten den noch möglichen Ausbau in Genf und Basel im vollen Bewusstsein vornehmen, dass der europäische Luftraum, auch der schweizerische, in absehbarer Zeit voll ausgelastet sein wird. Der Anschluss an das europäische und interkontinentale Flugnetz ist jedoch heute von grösster wirtschaftlicher Bedeutung. Er ist gewissermassen eine Vorbedingung für die Niederlassung grosser Firmen mit weltweiten Beziehungen.

Wir können heute allerdings nicht mehr vom Luftverkehr sprechen, ohne zwei Rahmenbedingungen zu erwähnen:

Erstens muss der Uebergang zu leiseren Flugzeugen durch Abstufung der Landegebühren beschleunigt werden, wie dies heute schon der Fall ist. Auch die Abflugkorridore haben darauf Rücksicht zu nehmen. Insofern ist der Direktabflug leiserer Flugzeuge in Basel beispielsweise zu begrüssen. Auch auf die Entwicklung von Flugmotoren mit geringen Abgasemissionen sollte mit mehr Druck hingewirkt werden.

Zweitens sollten wir uns darauf einrichten, dass in absehbarer Zeit für Kurz- und Mittelstrecken keine oder nur noch wenig Flughafenkapazität zur Verfügung stehen wird. Das ist insofern kein Unglück, als die Errichtung eines europäischen Hochleistungs-Eisenbahnnetzes eine gute Alternative zur Verfügung stellen wird, die sich auch umweltfreundlicher als der Luftverkehr erweist.

Die Schweiz ist bereits heute zu sehr auf allen Gebieten mit der Welt verbunden, um sich noch die Idylle eines Robinson-Daseins leisten zu können. Man sollte die Augen weder bei den Flughäfen noch bei den Eisenbahnen vor den Realitäten und vor der Zukunft verschliessen. Alle grünen Ablehnungs- und Rückweisungsanträge lösen keine Probleme. Sie verlangen sie im Grunde nur.

Ein Wort noch zur Höhe des Zinsfusses: Es ist richtig, dass Zürich bisher am meisten von zinslosen Bundessubventionen profitiert hat: 454 Millionen Franken gegenüber 151 Millionen Franken für Genf und 51 Millionen Franken für Basel. Andererseits hat Zürich auch am meisten Flugverkehr bewältigt, nicht nur zur Freude der betroffenen Bewohner, die auch noch den Lärm des Militärflugplatzes Dübendorf in Kauf zu nehmen haben. Zürich hatte 1989 62 Prozent Anteil an den schweizerischen Fluggpassagieren, Genf 30 Prozent, Basel-Mülhausen 8 Prozent.

Aus föderalistischer Solidarität, und auch damit keine Differenz zum Ständerat entsteht, würde ich für 1 Prozent stimmen. Vielleicht doch noch ein Wort zu Herrn Ammann: Ob 1 oder

2 Prozent Zins ändert an der Bauvorlage überhaupt nichts. Es ist eine Frage föderalistischer Fairness und Gerechtigkeit oder auch finanzpolitischer Ausgewogenheit. Die ganze Vorlage ist eine politische Frage, wie Herr Rebeaud hier richtig dargelegt hat. Diese Frage der Prozente zur Gretchenfrage für die Zustimmung zur Gesamtvorlage zu machen, halte ich für glatten Unsinn.

M. Ziegler: Je suis membre de l'Association des riverains de l'aéroport de Genève et je ne parlerai que de ce dernier. Pour trois raisons distinctes et péremptoires je suis opposé à ce crédit. Avant de vous les exposer j'émetts une remarque préliminaire. On peut reprocher aux membres de l'Association des riverains de l'aéroport de Genève-Cointrin de patauger, de se débattre en pléines contradictions parce que d'une part – je suis intervenu plusieurs fois dans ce sens – les Genevois sont discriminés par rapport à Zurich. Par exemple, tous les grands charters pour les vacances partent de Zurich et les gens de conditions modestes de Genève qui les utilisent doivent s'acquitter d'un billet de train supplémentaire Genève-Zurich. J'assume totalement le reproche de contradiction. Il est vrai que Genève a été pendant très longtemps et en permanence discriminée par rapport à l'aéroport de Kloten, mais je demande néanmoins ici le rejet de ce crédit.

La première raison est la suivante. Au niveau sociologique, ce crédit est totalement inconsideré. Il fait partie d'une idéologie de la croissance illimitée, d'un raisonnement quantitatif que le peuple genevois a rejeté depuis très longtemps. Du côté du Conseil d'Etat, on se glorifie en prétendant que Genève supplante Satolas et qu'il sera l'aéroport de débarquement pour les dizaines de milliers de gens qui iront du côté de la Savoie et d'Albertville pour les jeux olympiques d'hiver, qu'il supplantera Lignano-Milan. Or, il faut que nous prenions une décision politique ce matin en disant halte à cette idéologie de la croissance illimitée néfaste et dévastatrice pour Genève.

Je rappelle que Genève est un tout petit canton dont la superficie est de 247 km carrés et que 72 000 personnes habitent dans sa région orientale où se situe l'aéroport. Ces dernières supportent environ 3500 vols de nuit et, surtout, une nuisance due au bruit qui est tout à fait terrifiante. La vie est devenue invivable pour les 72 000 riverains de l'aéroport de Genève. Qu'on ne nous dise pas, comme on l'entend parfois, de l'un ou l'autre de nos collèges des partis bourgeois, pourquoi ces gens-là vont-ils habiter Versoix, Meyrin, si près de l'aéroport! Plusieurs milliers de logements manquent à Genève et ces gens sont des victimes objectives et innocentes de cet aéroport qui a perdu toute retenue et toute dimension raisonnable. Il faut donc une décision politique. Refusons la croissance inconsiderée, protégeons les citoyens qui habitent la région et rejetons le crédit.

Le deuxième argument est évident. Dans quelques semaines Genève accueillera la Conférence mondiale sur le climat. En juin dernier à Londres, la Suisse était présente à la Conférence sur l'ozone. Dans les deux instances notre pays a pris des charges financières extraordinairement lourdes pour la caisse fédérale, afin de lutter contre les nuisances du climat. La coopération technique paie des millions dans les pays africains et latino-américains pour faire face aux problèmes de déforestation et mettre sur pied des programmes qui doivent aider à endiguer la détérioration du climat. Nous sommes donc en pleine absurdité. D'une part, nous demandons aux contribuables d'assumer le financement de ces programmes de lutte contre la détérioration du climat et, d'autre part, nous votons des crédits faramineux pour les aéroports qui contribuent à l'augmentation de la pollution et à la destruction du climat. Il faut savoir ce que l'on veut. On ne peut pas se moquer de cette façon des contribuables helvétiques.

Troisièmement, en tant que parlementaire je n'aime pas voter des crédits qui sont déjà engagés. Je dis que pour Genève le montant total des frais s'élèvera à 412 millions dont 77 millions seront pris en charge par la Caisse fédérale. 31 millions sont déjà engagés. Lorsque je discute un crédit en tant que parlementaire, je veux pouvoir dire oui ou non. Mais, si celui-ci est déjà engagé en grande partie l'exercice perd son intérêt et la souveraineté populaire est bafouée. Le taux de 1 pour cent est

scandaleux, car les caisses fédérales sont vides. Les CFF doivent payer leurs emprunts à un taux élevé, alors pourquoi offrir ce formidable cadeau au trafic aérien? Pour toutes ces raisons qui me semblent contraignantes, je vous prie de ne pas entrer en matière. Si toutefois vous entrez en matière, je vous demande de refuser ce crédit.

M. Cevey: Dans leur responsabilité de décider en matière de planification des moyens propres à brancher notre pays sur le trafic aérien, nos prédécesseurs ont vu juste: ils ont entendu ne pas concentrer en une seule région tous les atterrissages provenant de ce trafic continental ou intercontinental. Ils y ont été aidés par les initiatives courageuses prises, en une époque où l'on ne pouvait encore imaginer l'essor impressionnant de l'aviation, par des groupements privés et des autorités cantonales ou communales. Je saisis cette occasion pour rendre hommage à ces véritables pionniers, dont l'audace et les efforts ont permis la naissance d'autres initiatives, entre autres celle qui a créé notre grande compagnie nationale, Swissair. Pour ne parler que de la Suisse occidentale, on n'ose imaginer aujourd'hui dans les milieux de l'économie et surtout de la branche touristique, une situation autre, qui aurait par exemple fait dépendre l'afflux des hôtes en provenance d'outremer en Valais, sur les bords du Léman, ou dans les belles régions de l'Arc jurassien, d'un seul aéroport situé à deux, voire trois heures de voiture ou de train des stations de ces contrées. Ce que vous-mêmes, en tant que touristes, n'admettez pas en cette matière lorsque vous voyagez à l'étranger, les touristes étrangers chez nous ne veulent pas l'admettre non plus.

L'opportunité de cette décentralisation apparaît évidente aujourd'hui, si elle ne l'a pas toujours été. Encore faut-il que le système tripolaire mis en place puisse être maintenu; il faut que les trois aéroports puissent être entretenus et modernisés pour répondre à des impératifs techniques nouveaux mais aussi aux contraintes de l'écologie, comme aux menaces concurrentielles créées par les efforts et les ambitions des responsables d'autres infrastructures situées à l'étranger; je pense notamment au développement prévu de l'aéroport de Lyon-Satolas. Ce ne serait pas seulement l'avenir de l'aéroport de Genève qui pourrait être compromis si nous n'y veillons; il est certain que la capacité économique et touristique de la Suisse occidentale dans son ensemble risquerait fort d'être remise en question.

La suppression du subventionnement fédéral à fonds perdu était peut-être une décision sage, mais elle a engendré un déséquilibre entre l'aide accordée à Zurich-Kloten et celle consentie jusque-là à Bâle-Mulhouse et à Genève-Cointrin, même compte tenu des différences quant au nombre d'atterrissages sur chacune de ces places.

La commission, dans sa très grande majorité, admet que ce déséquilibre doit être corrigé. Mais il faut en tirer les conséquences sur le plan strictement financier. Le seul moyen dans le mécanisme de prêts dorénavant appliqué est d'agir sur le taux des prêts consentis. M. le rapporteur de langue française affirme que cette correction doit être opérée «dans une certaine mesure». Non, cher collègue! L'équité, dans une telle affaire comme dans d'autres, doit être recherchée dans toute la mesure du possible, c'est autre chose! C'est pourquoi je vous demande instamment de suivre la proposition de la minorité de votre commission en adoptant un taux de 1 pour cent. Ce faisant, non seulement nous nous rapprocherons plus de la norme équitable mais nous faciliterons le règlement de cette affaire dans les délais imposés en éliminant la divergence avec le Conseil des Etats. Nous éviterons ainsi de créer un sentiment de frustration, de déception, voire peut-être de colère, dans des régions de notre pays jusqu'ici moins favorisées que celle dont Zurich-Kloten est le centre et l'une des sources de vitalité.

Enfin, avant de terminer, je voudrais dire quelques mots à propos de l'intervention de M. Rebeaud. Avec la désinvolture, parfois sympathique, qu'on lui connaît, M. Rebeaud vient de parler de «l'épicerie» des pourcentages. Il est des différences de un ou deux pour cent qui peuvent compter dans la capacité de survie d'une épicerie, mais aussi dans le budget d'un locataire, Madame Fankhauser, ou d'un bâtisseur, comme dans

celui d'un aéroport. M. Rebeaud annonce par ailleurs le lancement d'un référendum sur le plan cantonal à Genève en proclamant la nécessité de trouver de nouveaux moyens. Songe-t-il à des aéroports souterrains, à défaut de catalyseurs impossibles – il l'a souligné lui-même – à adapter aux moteurs d'avion?

Nous considérons comme indispensable le maintien de nos trois aéroports, car nous ne croyons pas à la volonté des autres pays de réduire le trafic aérien dans la proportion souhaitée par nos collègues écologistes. Nous encouragerons par conséquent nos concitoyens genevois, le moment venu, à dire non à MM. Rebeaud et Ziegler ainsi qu'à leurs amis. En attendant, comptons sur M. Rebeaud pour obtenir de M. Ziegler qu'il modère, dans ses activités internationales multiples, sa propension naturelle à utiliser l'avion.

Hubacher: Einerseits habe ich Verständnis für alle Vorbehalte und für den Nichteintretensantrag, und andererseits sind wir in Basel nicht mehr in der komfortablen Lage, dass wir eine Wahlfreiheit haben.

Wenn wir darüber entscheiden müssten, ob der Flughafen Basel-Mülhausen heute gebaut werden solle oder nicht, würde ich sagen, dass diese Dreiteilung Zürich/Genf/Basel an sich schon ein kleinstaatlicher Luxus ist. Aber die Situation ist gegeben. Die Fakten sind vorhanden, und Herr Weber-Schwyz hat meiner Meinung nach auf den wunden Punkt hingewiesen: Wenn wir uns – um es ganz deutlich zu sagen – in Basel von diesem Flughafen abmelden, geht die Erbschaft an die Franzosen. Dann können sie mit diesem Flughafen machen, was sie wollen. Wir verspielen jegliches Mitbestimmungsrecht. Und Sie wissen es: Die Franzosen sind nicht besonders nachbarn- und umweltfreundlich, sondern würden ganz knallhart ihre eigenen nationalen Interessen wahrnehmen.

Von daher nützen uns Rückweisung, Nichteintreten und alle Schimpferei überhaupt nichts. Die Frage ist nur: Wollen wir von Basel und von der Schweiz aus gesehen dabeibleiben, um gewisse Auflagen im Sinne von umweltfreundlicher Betriebsführung wahrzunehmen? Oder wollen wir den Flughafen an die Franzosen abtreten? Dann haben wir nichts mehr zu sagen und erst noch mehr Lärm zu ertragen. Daher ist mir der Antrag Leutenegger Oberholzer zu billig. Er nützt uns nichts, im Gegenteil. Dann haben die Franzosen Carte blanche und können machen, was sie wollen. Von daher muss ich Sie bitten, den Nichteintretensantrag abzulehnen.

Im übrigen bin ich für den Antrag des Bundesrates, mit einer Verzinsung von 2 Prozent. Mir wäre es gleichgültig, wenn es noch mehr wären. Der Ständerat schlägt 1 Prozent vor; auch diesen Luxus können wir uns ersparen. Der Antrag Bundesrat liegt richtig. Aber die Hauptstossrichtung ist etwas illusionär, wenn wir meinen, wir könnten mit Nichteintreten oder mit anderen Anträgen das Problem lösen. Der Flughafen Basel existiert: entweder binational oder dann nur noch französisch.

Scherrer: Auch ich bitte Sie, den Nichteintretensantrag Leutenegger Oberholzer abzulehnen.

Frau Leutenegger Oberholzer, Sie haben gesagt, die Mobilität sei viel zu billig. Ich nehme an, dass Sie das ausschliesslich auf den öffentlichen Verkehr auf der Schiene und in den Agglomerationen bezogen haben, denn da ist dies der Fall. Ich mache Sie aber darauf aufmerksam, dass auch der Luftverkehr überwiegend öffentlichen Verkehr darstellt, allerdings unter privatwirtschaftlicher Führung. Sind Sie nur bereit, den öffentlichen Verkehr masslos zu verbilligen, wenn es darum geht, den Staatsapparat auszudehnen? Sind Sie nicht bereit, den öffentlichen Verkehr zu fördern, wenn er unter privatwirtschaftlicher Führung steht? Wenn Sie Subventionen abbauen wollen, dann bitte auch bei den SBB! Beim Budget 1991 in der Dezembersonne werden Sie Gelegenheit dazu haben.

Ich stelle fest, dass auch bei der Bekämpfung des Kredites für die Flughäfen Basel und Genf die Grünen überwiegend mit Umweltschutzargumenten kämpfen und mit Schlagwörtern wie Ozonloch, Treibhauseffekt, Klimakatastrophe usw. gegen die freie Mobilität antreten. Frau Leutenegger Oberholzer, Sie sagen heute, der Flugverkehr sei für das Ozonloch verantwortlich. Ich habe bis heute immer geglaubt, Sie seien der Mei-

nung, die FCKW, die Fluorchlorkohlenwasserstoffe, hätten das Ozonloch verursacht. Aber da dieses Problem jetzt einer Lösung zugeführt wird, haben Sie anscheinend die Taktik gewechselt, um Zukunftsängste in der Bevölkerung aufrechtzuerhalten. Denn damit lässt sich ja so wunderbar Politik betreiben.

Wie lange wollen Sie eigentlich Ihre Argumentation noch verdrehen, wie es Ihnen gerade passt? Falls Sie aber wirklich Antwort wollen auf dringende und brennende Umweltfragen, empfehle ich Ihnen die Lektüre des Buches «Sackgasse Oekostaat – kein Platz für Menschen». Darin können Sie nachlesen, was unter dem Titel des Umweltschutzes schon alles angerichtet worden ist und wahrscheinlich noch angerichtet werden wird, nicht zum Nutzen, sondern letztlich zum Schaden des Menschen.

Wenn wir die Flugplätze Basel und Genf nicht ausbauen und nicht konkurrenzfähig halten, richten sich Ihre Aktionen letztlich auch gegen Menschen; denn Sie vergessen, dass auf diesen Flugplätzen Leute beschäftigt sind, die ihren Lebensunterhalt damit verdienen.

Ich bitte Sie nochmals, den Antrag Leutenegger Oberholzer abzulehnen.

M. Longet: Ce projet n'est pas technique et financier seulement, il soulève des questions de principe. Quoi qu'on en dise, les projets décrits dans le message du Conseil fédéral s'inscrivent tous dans une perspective de développement de l'aviation.

Nous constatons qu'afin de permettre le développement on offre des prêts à des taux que les uns et les autres situent entre 1, 2 et 3 pour cent. Il est évident que le fait d'accorder de tels prêts préférentiels revient à allouer un subventionnement direct à ce mode de transport et à ses infrastructures. Comme d'autres ici, je constate que cela est en contradiction avec les objectifs que le Conseil fédéral et le Parlement affirment poursuivre dans le domaine de la politique des transports et de la politique de l'énergie.

Avant ce débat, j'ai examiné attentivement le message du Conseil fédéral à l'appui du projet d'article constitutionnel sur l'énergie, si brillamment plébiscité il y a dix jours. A la page 336, on peut lire que «c'est en exerçant ses attributions relatives aux transports que la Confédération doit tenir compte également de l'objectif que constitue un emploi économe et rationnel de l'énergie». Or, nous savons que le mode de transport aérien est particulièrement énergivore, consomme une part substantielle du bilan énergétique de la planète pour une part très minime des transports. Il a donc un rendement énergétique particulièrement mauvais.

L'aviation a certes son utilité, mais son développement ne peut plus être considéré comme d'intérêt public. Rien ne plaide aujourd'hui en faveur de la poursuite de situations qui favorisent ce mode de transport qui pourrait s'autofinancer et qui, en réalité, devrait être taxé. Ce ne sont pas mes propos, seulement, mais ceux du commissaire de la Communauté européenne à l'environnement qui, selon la presse, a annoncé qu'il faudrait introduire dans la Communauté une taxe sur le CO₂, l'émission de ce dernier étant fonction de la consommation d'hydrocarbures et d'énergies fossiles en général. Par conséquent, l'aviation devrait passer à la caisse.

Il est donc particulièrement incongru que notre Parlement demande d'accepter des mesures de subventionnement alors qu'à l'échelon européen on parle de taxation.

Un argument est souvent répété, celui selon lequel l'aéroport de Zurich, en son temps, a reçu des subventions qu'il faut maintenant accorder aussi aux deux aéroports de Genève et de Bâle, sans quoi on pénaliserait la Suisse romande.

Je relève deux choses: tout d'abord, cela se passait dans les années soixante et septante, voire cinquante, où l'on n'avait pas les mêmes notions et les mêmes objectifs que maintenant en matière de transport, d'énergie et de préservation de l'enveloppe atmosphérique de la terre et de ses fonctions climatiques. Aujourd'hui, en effet, nous connaissons ces problèmes et ne pouvons plus poursuivre dans l'état d'esprit des années d'alors. Ensuite, si l'on se rend compte d'une erreur, il est faux de persévérer dans cette voie. Il n'est pas nécessaire de répé-

ter cette erreur et de la faire perdurer alors que la justification de l'époque n'est plus valable. D'ailleurs, tant à Bâle qu'à Genève, de fortes oppositions locales se sont élevées contre ces projets.

En conclusion, personnellement et pour des raisons de principe et de cohérence dans notre politique des transports, de l'énergie et de l'environnement, je soutiendrai la proposition de non-entrée en matière.

M. Maître: En tant que membre de l'un des deux gouvernements cantonaux concernés je voudrais apporter quelques compléments d'information.

Quels sont les objectifs de ces crédits? J'en vois trois pour l'essentiel. Tout d'abord l'objectif de sécurité. Vous constaterez qu'une partie importante des crédits qui sont proposés tendent à l'entretien, à la réfection des pistes, à l'aménagement d'installations de sécurité. Qui viendra ici contester l'objectif de sécurité? Le deuxième objectif est celui de la protection des riverains. Dans le cadre des crédits qui concernent le canton de Genève, figure l'installation d'une enceinte d'absorption de bruit pour les essais de moteurs au sol. Qui viendra contester l'objectif de protection des riverains? Le troisième objectif, qui est fondamental et qui a été relevé par le rapporteur de langue française, c'est l'amélioration – j'insiste sur le terme d'amélioration et non d'augmentation – de la capacité d'accueil. De quoi s'agit-il exactement? Actuellement ces aéroports, en particulier celui de Genève-Cointrin, ne sont pas adaptés pour recevoir, dans des conditions normales, efficaces, le trafic gros porteurs.

Et nous sommes là précisément au coeur du problème. Comme M. Béguelin, je suis pour ma part absolument convaincu que l'avenir, en ce qui concerne les courtes et moyennes distances européennes, appartient au rail et non pas à l'avion. Dans ces conditions, nous devons donc favoriser la capacité du rail à accueillir la clientèle pour ce type de distances. Inversement et en bonne logique, nous devons favoriser la capacité des aéroports à accueillir les appareils qui, eux, assurent les longues distances, c'est-à-dire les gros porteurs, ce qui n'est pas encore le cas à Genève.

Si nous ne faisons pas cet effort d'adaptation, Monsieur Rebeaud, la seule conséquence que vous vivrez, c'est que le canton de Genève continuera à accueillir toujours et toujours plus d'avions courts-courriers, parce que nous ne parviendrons pas à opérer ce transfert modal. Il est donc parfaitement cohérent, pour prendre en considération l'avenir, de vouloir s'adapter de manière énergique pour accueillir correctement les avions gros porteurs. En outre, ces avions sont ceux de la dernière génération, c'est-à-dire, Monsieur Longet, les plus économes en ce qui concerne la consommation en carburant, les plus silencieux du point de vue de la protection des riverains. Il y a donc, là également, un avantage évident à s'adapter.

Je termine en faisant allusion à ce qui a été évoqué tout à l'heure. Je veux bien que l'on tienne des discours écolo-lyriques mais il faut être un peu cohérent. On a évoqué tout à l'heure le privilège pour la Suisse, et en particulier pour Genève, d'accueillir très prochainement la Conférence mondiale sur le climat. Pourquoi Genève peut-elle accueillir cette conférence mondiale? C'est parce que Genève, au service de la Confédération, est un lieu de la vitalité internationale. Pourquoi est-ce que Genève est une plateforme internationale? Genève est une plateforme internationale parce que nous avons un aéroport qui permet d'accueillir les gens. Je vous dirai encore, sans risque de me tromper, que la quasi totalité des délégués des pays qui viendront à cette conférence viendront en avion. M. Ziegler n'est plus là, mais je le dis quand même à l'intention de ses amis: nous avons eu, il y a un peu plus d'une année, l'occasion d'accueillir l'Internationale socialiste. Si nous avons rendu possible cette importante rencontre, c'est que Genève est précisément – et nous avons cette fierté-là – un lieu de la concertation internationale. Ils sont tous venus en avions! Ils étaient même si nombreux que le secrétariat central du Parti socialiste nous a demandé d'organiser un guichet spécial pour les accueillir.

Alors, Mesdames et Messieurs, je veux bien que l'on puisse

avoir des états d'âme dans un sens ou dans un autre, mais nous devons travailler pour la cohérence. La cohérence, c'est un transfert modal, c'est favoriser le rail sur de courtes distances, est donc nous adapter pour les gros porteurs dans les aéroports. Au nom de cette cohérence, je vous invite à voter les arrêtés et à les voter à un taux d'intérêt de 1 pour cent.

Oehler: Echte Umweltschützer müssen im Prinzip für den Ausbau der Flughäfen, müssen für eine noch bessere Finanzierung der Flughäfen sein, es sei denn, dass sie im Grundsatz gegen den Flugverkehr eintreten.

Herr Kollege Ziegler braucht – bzw. missbraucht, wenn er ein Umweltschützer ist – einerseits allwöchentlich mindestens einmal das Flugzeug, subventioniert über alle seine Möglichkeiten; er tritt jetzt aber andererseits hier gegen den Kredit Genf an. Ich bin der Meinung, man könne seine Politik höchstens noch als unehrlich bezeichnen.

Die Ausbauten der Flughäfen in Basel und Genf sind absolut notwendig, und zwar aus dem einfachen Grund, weil wir über diese Mittel die Flughäfen sicher machen, weil wir über diese Mittel mithelfen, die Flughäfen den neuen, modernen, sicheren und vor allem auch umweltschutzbedingten Anforderungen anzupassen. Wenn wir daran denken, dass beispielsweise in Frankfurt noch in diesem Jahrtausend an die 7 Milliarden Franken in die Flughäfen investiert werden, damit sie besser, damit sie sicherer werden und um sie den Umweltbedingungen anzupassen, so dünkt es mich, Herr Weder, dass die Art und Weise, wie Sie das Problem Basel behandeln, nicht mehr verantwortbar ist.

Herr Hubacher hat es klar dargelegt: Wir können uns auch aus der Auseinandersetzung in Basel abmelden und die Verantwortung auf die Franzosen abschieben, mit all den negativen Folgen, die die Region Basel dann auf sich nehmen muss, Herr Weder. Ich erlebe das in der eigenen Region, im St. Galler Rheintal, wo sich zwei Staaten streiten – mittlerweile haben sie zwar eine Lösung gefunden –, wie man die Umweltschutzprobleme miteinander lösen kann.

Wenn wir uns von Basel abmelden, wenn wir das gleiche tun in Genf, dann leisten wir den betroffenen Regionen einen Bären-dienst.

Für mich ist das eine Prozent, das wir für diese Darlehen von Basel beziehungsweise von Genf verlangen, das Maximum, das wir fordern können, das Maximum, das wir fordern dürfen. Wir haben in diesem Rat in den vergangenen Jahren gleichsam als Tischgeschäfte Hunderte von Millionen Franken als zinslose Darlehen an internationale Organisationen in Genf, an die Fipoi, bewilligt. Als Tischgeschäfte, ohne jedwelche Diskussion. Und nun machen wir ein grosses «Büro» auf, ob wir ein, zwei oder allenfalls – wie Herr Ammann gesagt hat – noch mehr Prozente abverlangen wollen.

Die Stossrichtung, Herr Ammann, ist meines Erachtens auch falsch, wenn wir die Flughäfen gegen die Bahnen ausspielen. Was nützen mir gute Bahnen in der Schweiz, wenn wir von der Wirtschaft Waren nach Uebersee transportieren wollen? Das eine sollten wir tun und das andere nicht lassen.

Unser Rat hat in den vergangenen Jahren sehr oft bewiesen, dass er ein offenes Ohr und vor allem auch offene Hände für die Finanzierung und die Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs hat. Aus diesem Grunde sind für mich die beiden Darlehen absolut notwendig; und das eine Prozent, das der Bundesrat verlangt und das zu bezahlen die betroffenen Regionen offenbar gewillt sind, ist das einzige, was man noch machen darf.

Weder-Basel: Die Herren Oehler und Hubacher haben gesagt, wir würden uns vom Flugplatz Basel abmelden, wenn wir diesem Darlehen nicht zustimmen würden. Das trifft aber nicht zu, denn der Vertrag, den wir für einen Regionalflughafen haben, bleibt bestehen. Die Aussagen dieser beiden Herren sind bloss Hypothesen. Sie sagen, wenn wir das nicht machten, dann folge dieses und jenes. Aber wir sind ja nicht grundsätzlich gegen den jetzigen Flughafen, sondern gegen den Ausbau auf eine Kapazität, die für die Bevölkerung unerträglich wird. Darum geht es.

Frau Leutenegger Oberholzer: Herr Oehler, Sie sind uns den Beweis schuldig geblieben, wieso ausgerechnet der Flugverkehr dem Umweltschutz irgendwie zuträglich sein soll, denn das Gegenteil ist ja der Fall: Er trägt sowohl zur Luftverschmutzung als auch zur Energieverschleuderung bei, wie ich einleitend ausführlich festgehalten habe.

Zu Ihren Aeusserungen, die Investitionen dienten vor allem der Sicherheit, bitte ich Sie, mal die Botschaft anzuschauen und vor allem die Ausführungen zum Flughafen Basel-Mülhausen zur Kenntnis zu nehmen. Das möchte ich auch Herrn Hubacher sagen. Es geht hier nicht etwa darum, günstige Bundesbeiträge an einen gebauten Flughafen zu gewähren, sondern es geht darum, einen Flughafen massivstens auszubauen. Ich möchte daran erinnern, dass in der Botschaft eine zweite Piste für den Flughafen Basel-Mülhausen und ein Frachtzentrum für den ganzen EG-Raum im Betrag von 100 Millionen Franken enthalten sind.

Geplant ist also ein gigantisches Ausbauprojekt in Basel-Mülhausen, und dies wollen wir verhindern. Herr Hubacher hat behauptet, wenn wir hier nicht zustimmen würden, würden wir uns gleichsam abmelden. Das stimmt nicht. In Artikel 42 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes ist der Bundesrat klar ermächtigt, Sicherheits- und Lärmzonen auch für Flugplätze im Ausland zu errichten. Diese Bestimmung betrifft vor allem den Flughafen Basel-Mülhausen. Der Bundesrat hat auf jeden Fall die Kompetenz, hier mitzureden.

Ich kann Ihnen sagen, wie die Sicherheitsbedürfnisse der betroffenen Bevölkerung in Basel bislang wahrgenommen worden sind: Der Flughafen Basel-Mülhausen hat sich einen Deut um die Umweltschutzgesetzgebung der Schweiz gekümmert und ebensowenig um die Reklamationen der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Schlimmer kann es wohl nicht werden.

Ich bitte Sie nochmals: Nichteintreten ist die einzige ökologisch vertretbare Position.

Burckhardt: In dieser Diskussion um die Flugplätze Genf und Basel sind wir zum Teil sehr stark auf die Gefahren der Erstickung unserer Natur durch die Wirtschaft aufmerksam gemacht worden. Ich glaube, wir sind uns alle bewusst, dass solche Gefahren vorhanden sind. Was mich aber an diesen Mahnungen immer wieder stört, ist, dass man Schuldige sucht, und zwar die Schuldigen immer auf der bürgerlichen Seite – zu welcher ich gehöre – sucht.

Ich möchte doch folgendes bemerken: Die Schweiz – das zeigen die Europaverhandlungen – ist bezüglich Umweltschutz in Europa führend. Mit einem gewissen Stolz kann ich sagen, dass die Region Nordwestschweiz in der gesamten Schweiz wiederum eine führende Rolle in Bezug auf die Verbesserung der Umweltverhältnisse einnimmt. Das ist sicherlich auch ein Verdienst der Wirtschaft, die wir tragen.

Jetzt möchte ich auf diese Wirtschaft zu sprechen kommen: Es gibt auch umgekehrte Erstickungserscheinungen, nämlich dass man vor lauter Vorschriften ökologischer Natur die Volkswirtschaft langsam zum Ersticken bringen könnte. Da wäre auch unser kontinentaler EG-Flughafen Bâle-Mulhouse davon betroffen.

Dann sagt die Gegenseite, diese Wirtschaftsverbesserungen, diese Wirtschaftsevolutionen seien eine Sache der Wirtschaft, der sogenannten Reichen.

Ich muss einmal darauf aufmerksam machen, dass die Region Basel, die Nordwestschweiz, eine der reichsten Regionen der Welt ist – dank der Wirtschaft, die hier angesiedelt ist – und dass man nicht einfach den Batzen und das Weggli haben kann. Man muss auch ein wenig mittragen, und man muss die Mittel, welche die Wirtschaft braucht, um zu blühen, auch mittragen können. Ein solches Mittel ist der Ausbau des Flugplatzes Bâle-Mulhouse als europäischer Flugplatz. Darum kommen wir nicht herum. Wir können darauf nicht verzichten, es sei denn, wir verzichten auf den Wohlstand, der in der Region Basel wie in der gesamten Schweiz wohlverteilt ist.

Ich mache darauf aufmerksam, dass wir das höchste Lohnniveau der ganzen Schweiz haben, dass unsere Sozialeinrichtungen einen hohen Stand haben und dass wir versuchen, diesen Zustand noch zu verbessern; aber wir müssen dieses

Streben auch finanzieren können, und das können wir nicht, wenn wir nicht die Mittel dazu haben. Basel ist ein Verkehrszentrum und muss die Verbindungen zwischen Bahn, Strasse und Luftverkehr gewährleisten können. Das ist nicht so einfach. Das kommt nicht einfach herein. Das regnet nicht vom Himmel. Wir müssen uns dafür sehr anstrengen.

Nun kann uns das nicht davon dispensieren, uns alle Mühe zu geben, um das so umweltfreundlich wie möglich zu machen. Ich habe es schon gesagt: Die Region Nordwestschweiz ist führend bezüglich Umweltschutz. Das Rad können wir nicht zurückdrehen!

Wenn ich mich jetzt an Herrn Bundesrat Ogi wende, so darf ich darauf hinweisen, dass in der Eidgenössischen Technischen Hochschule, an der ich lange als Professor in der Ingenieurabteilung tätig war, zuwenig getan wird in Bezug auf die Harmonisierung zwischen der Ingenieur- und Architekturbaukunst und der Natur. Da kann man sicher mehr machen.

Ich bitte Sie, dem Ständerat zu folgen.

Frau Diener, Berichterstatterin: Eigentlich war es vorauszusehen, dass es heute bei dieser Vorlage eine längere Debatte geben würde. Das war auch der Grund, warum die Verkehrskommission nach Basel und Genf ging, sich an Ort und Stelle orientieren liess und auch die Betroffenen anhörte. Ich bin froh, dass wir es uns nicht ganz so einfach gemacht haben wie der Ständerat. Er hat nämlich nur über die Verzinsung gesprochen. Ich muss Ihnen aber sagen, dass diese Auseinandersetzung – auf der einen Seite die Umweltargumentation, die Sie gehört haben, und auf der anderen Seite die Argumentation der Verkehrskommission, die sich hauptsächlich auf die staatspolitische Bedeutung dieser Flughäfen in der Schweiz beschränkte – klar zugunsten der Darlehensprechung entschieden wurde. Die grosse Mehrheit der Verkehrskommission betont den Nachholbedarf und gewichtet ihn ausserordentlich stark. Und was mit dazukommt, ist die Frage des Standortes Basel als ganz wichtige Verbindung zur EG. Das waren für die Verkehrskommission eigentlich die Hauptpfeiler der Argumentation. Ich habe Ihnen schon gesagt: Eintreten war unbestritten, bei zwei Enthaltungen.

Was die Umweltfragen anbelangt, ist auch für die Flughäfen der Schweiz die Umweltgesetzgebung zu respektieren. Der Lärmschutz und die anderen Umweltanliegen werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ernst genommen.

Noch etwas zu Basel: Es stimmt, dass bei einem weiteren Ausbau mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden muss. Es ist aber kaum mit einem Ansteigen der Lärmbelastung zu rechnen. Da wir heute immer mehr leisere Flugzeuge im Einsatz haben, werden heute z. B. an fünf von sechs Messstellen um Basel herum tiefere Lärmwerte gemessen als 1980. Es ist also nicht so, dass die Umweltanliegen überhaupt nicht einfließen. Zudem wäre es gemäss einer Bestimmung des Luftfahrtgesetzes möglich, für die schweizerische Nachbarschaft des Flughafens Basel-Mülhausen Lärmzonen auszuscheiden. Bis heute war das allerdings nicht erforderlich, da entsprechende Belastungswerte auf schweizerischem Gebiet bisher nicht erreicht worden sind.

Ich bitte Sie im Namen der Verkehrskommission, auf diese Vorlage einzutreten.

M. Béguelin, rapporteur: Lors de sa première séance, consacrée uniquement à l'audition des intéressés: riverains, autorités locales, la commission a décidé, à l'unanimité moins deux abstentions, l'entrée en matière. Le résultat est très clair.

Tout à l'heure j'ai déjà largement évoqué la dimension de la protection de l'environnement, je n'y reviendrai pas. Je vous invite, par conséquent, à prendre en compte la décision de votre commission d'entrer en matière.

Bundesrat Ogi: Un débat majeur pour un projet relativement mineur: C'est le moins qu'on puisse dire après ces deux heures de débat. Mit Blick auf die Grossprojekte, die Sie in den nächsten Jahren zu beraten haben werden, mache ich mir über diese Debatte schon etwelche Gedanken.

Frau Leutenegger Oberholzer hat einen Nichteintretensantrag gestellt. Dieser Nichteintretensantrag gibt mir Gelegenheit, die

Bedeutung dieses Geschäftes hervorzuheben. Dieses Geschäft hat staatspolitische Bedeutung. Es geht um Genf und Basel-Mülhausen. Wir dürfen nicht vergessen, was wir, was Sie schon alles Gutes für Zürich getan haben, und das zu ganz anderen Bedingungen. Der Bundesrat stellt Ihnen deshalb den Antrag – nicht zuletzt aus staatspolitischen Überlegungen –, den beiden Bundesbeschlüssen zuzustimmen und darauf einzutreten.

Ihr Rat ist Zweitrat, und ein Nichteintreten nach dem einstimmigen ständerätlichen Beschluss würde wohl nicht verstanden und wäre – da möchte ich mit Herrn Hubacher und mit Herrn Oehler gleichziehen – für die schweizerische Zivilluftfahrt von entscheidender Bedeutung; es hätte gravierende Folgen. Auch Ihre vorberatende Kommission unterstützt das Eintreten einstimmig bei zwei Enthaltungen. Wir dürfen nicht vergessen, dass es – das ist in der Debatte nicht erwähnt worden – um ein rückzahlbares Darlehen zu zinsgünstigen Bedingungen geht. Es geht also nicht um ein Geschenk. Das Geld muss zurückbezahlt werden, und es muss verzinst werden.

Die Anträge des Bundesrates sind sachlich geboten, und sie sind nötig, auch im Vergleich zu dem, was Sie früher für Zürich getan haben. Ich nenne dazu einige Gründe:

1. Es handelt sich um ein realistisches Bauprogramm. Die bisherigen Ausbauten der Flughäfen Basel und Genf waren nie überdimensioniert. Diejenigen, die das behaupten, möchte ich einladen, beispielsweise den neuen Flughafen in München anzuschauen oder auch die Projekte in Rom zu begutachten, nach Heathrow zu fliegen – Sie werden dabei auch sehen, dass das Flugzeug einige Vorteile besitzt, zeitlich gesprochen – und so die Entwicklung in Europa zu erfassen. Sie steht nicht still. Die Bauprogramme 1988 – 1995, die wir Ihnen für die beiden Flughäfen Genf und Basel-Mülhausen vorlegen, setzen unsere eher zurückhaltende Tradition fort. Sie stehen im Interesse einer geordneten und sicheren Verkehrsabwicklung und berücksichtigen nach Anhörung aller interessierten Kreise auch die Anliegen der Anwohner. Die Flughäfen Basel und Genf sollen der zukünftigen Verkehrsentwicklung gewachsen bleiben.

Basel plant für 2,4 Millionen Passagiere, heute sind es 1,4 Millionen. Genf plant für 6,9 Millionen, heute sind es 5,8 Millionen. Im internationalen Vergleich sind das geringe Zuwachsraten. Weitere Entwicklungen bis in das nächste Jahrtausend stehen bei diesem Programm nicht zur Diskussion. In Basel und Genf geht es um einen Nachholbedarf gegenüber Zürich. Herr Ziegler hat es gesagt: Genf und Basel wurden in den letzten Jahren im Vergleich zu Zürich diskriminiert. Damit hat Herr Ziegler recht gehabt. Die Bundessubventionen waren bisher ungleich verteilt. Ich muss Ihnen nach dieser Debatte die Zahlen bekanntgeben. Für Zürich hat man 454 Millionen aufgewendet, und zwar zu anderen Bedingungen, als dies jetzt für Basel-Mülhausen und für Genf vorgesehen ist. Genf hat bis jetzt 151 Millionen, Basel-Mülhausen 51 Millionen Franken erhalten.

Weil Subventionen nicht mehr zulässig sind, müssen zinsgünstige Darlehen die Lücken füllen. Ich möchte in diesem Zusammenhang sagen, dass ich ein ungutes Gefühl habe, denn nach dem 1. Januar 1991 wird der Bund aufgrund Ihrer Beschlüsse von 1984 nicht mehr direkt auf die Entwicklung unserer interkontinentalen Flughäfen einwirken können.

2. Ich möchte etwas sagen zum Lärm und zur Luft. Trotz Ausbauprojekten stehen diese Anliegen, Frau Nationalrätin Fankhauser, für den Bundesrat nach wie vor im Vordergrund. Ich muss Ihnen einmal mehr sagen, dass die schweizerischen Lärmvorschriften für Flugzeuge und für Flughäfen zu den strengsten der Welt gehören. Wir wollen die Medaillenposition auch behalten, aber wir können nicht eine Insel der Seligen werden, das ist nicht möglich. Sonst müssen wir uns korrekterweise aus dem internationalen Verkehr abmelden. Unsere Fluggesellschaften (Swissair, Crossair, Balair, CTA) investieren jährlich viele Millionen Franken in diese Anliegen. Herr Nationalrat Wyss hat das zur Kenntnis genommen, und er hat auch gewünscht, dass die Abflugrouten eingehalten werden. Selbstverständlich werden wir diese Vorschriften durchsetzen, und ich bin Ihnen dankbar für Hinweise, wenn solche Vorschriften nicht eingehalten werden. Gerade die neueste Flug-

zeugbeschaffung der Swissair – man hat sich für das Airbus-Flugzeug entschieden – zeigt, dass man auch hier aus diesem Verantwortungsgefühl heraus die Flugzeuge gewählt hat, die am wenigsten Lärm machen und am wenigsten Treibstoff verbrauchen.

Auch die Lufthygiene ist zunehmend ein Anliegen der Luftfahrt. Die Schweiz arbeitet im Rahmen der internationalen Gremien engagiert mit und versucht, Fortschritte und Verbesserungen zu erreichen. Die Sensibilität ist bei den Bundesstellen vorhanden, aber auch bei den Flughafenbehörden und bei unseren schweizerischen Fluggesellschaften. Bei Lärm und Luftbelastung müssen wir in Betracht ziehen, dass Nutzen und Lasten in diesem Land etwas gleichmässiger verteilt werden müssten. Wir wollen nicht vergessen, dass Menschen im Umkreis dieser drei Flughäfen auch einige Vorteile haben. Es ist ein Bergler, der Ihnen dies in Erinnerung rufen darf. Dies will aber nicht heissen, dass die Anwohner von Basel und Genf höhere Lärmbelastungen erwarten müssen. Fachleute nehmen an, dass die zusätzlichen Bewegungen dank dem Einsatz leiserer Flugzeuge keine Gesamtzunahme des Lärms bewirken. Die Kommissionspräsidentin, Frau Diener, hat darauf hingewiesen; ich möchte nicht mehr darauf eintreten.

3. Zum wichtigsten Punkt. Basel-Mülhausen – man kann sagen, was man will – ist ein binationaler Flughafen. In Genf ist die internationale Dimension sowieso augenfällig, sie ist vorhanden. Wir müssen alles tun, damit sie erhalten bleibt. In Basel – das hat Herr Weder gesagt – hatte der Flughafen regionale Bedeutung, und er wird, nicht zuletzt mit Blick auf den Binnenmarkt, zukünftig eine andere Bedeutung haben. Früher war er fast das «Aschenputtel», heute ist er ein Flughafen, an dem drei Länder interessiert sind. Die Dynamik des EG-Binnenmarktes und der Regio Basiliensis sorgt für den höheren Stellenwert dieses Flughafens, namentlich was die Zukunft betrifft. Weil Basel aufgewertet werden soll – auch aus der Sicht der Franzosen und der Deutschen –, wird uns dieses Projekt auch weiterhin beschäftigen müssen. Sie wissen, dass wir in Basel, ähnlich wie in Genf und Zürich, den Bahnanschluss in Zusammenarbeit mit den französischen Behörden prüfen. In Basel hat aber Frankreich eine starke Mitbestimmung, und wir müssen den geltenden Vertrag von 1949 überarbeiten. Herr Nationalrat Baerlocher hat das gesagt; wir sind an der Arbeit. Ich muss auch sagen, dieser Vertrag ist für uns kein günstiger Vertrag. Wir müssen alles tun, damit wir das Mitspracherecht erhalten. Wenn wir den Vorteil für die Zukunft nutzen wollen, so müssen wir «im Geschäft bleiben». Wir müssen mitreden und mitbestimmen können.

Alle in den Botschaften zu den Flughäfen in Basel und Genf genannten Bauvorhaben sind darlehenswürdig, sie wurden geprüft, sie wurden an Ort und Stelle besichtigt. Die Aussprachen haben stattgefunden, die Kantonsregierungen stehen hinter diesem Projekt. Soweit zu den Gründen für diese Vorlagen.

Die Mobilität wurde als Problem angesprochen. Die Mobilität ist – Frau Nationalrätin Leutenegger Oberholzer hat recht – zu einem Problem geworden, aber wir dürfen auch zur Kenntnis nehmen, dass die Mobilität ein Kennzeichen unserer Gesellschaft und unserer Wirtschaft ist. Wir können nicht, wie es Herr Nationalrat Burckhardt richtig gesagt hat, einfach immer den Fünfer und das Weggli in Anspruch nehmen. Die Mobilität ist in den letzten Jahren explodiert, und sie wird uns in den nächsten Jahren zunehmend beschäftigen. Es ist eine neue Dimension, die auf uns zukommt. Aber die Mobilität macht auch offener. Denken Sie an den Osten. Die Mobilität führt zusammen, und sie führt auch dazu, dass wir in bezug auf die Infrastruktur, auf neue Ideen vielleicht auch etwas beweglicher werden, dass wir auch neue Betriebssysteme finden, die zum Wohl unserer Gesellschaft beitragen können.

Ich muss Ihnen zum Abschluss doch noch sagen, was sich in Europa tut, weil wir unseren Entscheid nicht einfach losgelöst von der Entwicklung in Europa treffen können. Sie wissen, in München entsteht ein neuer Flughafen. Sie wissen, dass auch in Lyon-Satolas ein neuer Flughafen mit Anschluss an die TGV-Linie nach Paris gebaut wird. Diese TGV-Linie könnte auch die Umfahrung der Schweiz zur Folge haben, denn die Fortführung durch den Mont-Cenis in Richtung Turin ist heute

keine Utopie mehr, sondern ein Projekt, das sich konkretisiert. Sie wissen auch, dass der Flughafen in Frankfurt ausgebaut wird, dass der Flughafen Charles de Gaulle in Paris verbessert wird, dass in London-Heathrow Ausbauten vorgesehen sind und dass sicher auch die osteuropäischen Flughäfen jetzt nachziehen müssen. Ich war letzthin in Rom. Der Flughafendirektor hat mir mit leuchtenden Augen seine Ausbaupläne vorgestellt. Ich habe dann nach der Umweltverträglichkeitsprüfung gefragt. Ich habe mich über Lärmassnahmen erkundigt. Der Flughafendirektor hat nur den Kopf geschüttelt und gesagt, dieser Flughafen sei im Interesse der Römer. Die Römer würden sich über diesen Flughafen freuen, und damit seien auch viele neue Arbeitsplätze verbunden. Auch das wollen wir nicht ganz vergessen.

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen:

1. Die Vorlagen, die wir Ihnen präsentieren, gehen einen vernünftigen Mittelweg zwischen ablehnendem Widerstand und übertriebenem Wachstumsdruck. Wir haben hier einen Mittelweg gesucht und, so glaube ich, auch gefunden.

2. Die Projekte dienen der Sicherheit von Passagieren und Anwohnern, geben eine höhere Betriebsqualität und stehen im Einklang mit dem Anliegen des Umweltschutzes.

3. Diese Vorlage kommt aus Bundessicht im letzten möglichen Moment, weil wir nach dem 1. Januar 1991 keine Darlehen mehr geben können.

Ich möchte Sie bitten – damit ich mich bei der Detailberatung kurz halten kann –, dem Bundesrat zu folgen und die zweiprozentige Verzinsung dann später zu beschliessen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	136 Stimmen
Für den Antrag Leutenegger Oberholzer (Nichteintreten)	31 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

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

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Baerlocher

Abs. 2

.... 73,24 Millionen Franken
(Ziffer 14 im Anhang streichen)

Antrag Leutenegger Oberholzer

Abs. 2

.... 58,78 Millionen Franken
(Ziffer 20 im Anhang streichen)

Art. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Baerlocher

Al. 2

.... 73,24 millions de francs
(Biffer chiffre 14 de l'annexe)

Proposition Leutenegger Oberholzer

Al. 2

.... 58,78 millions de francs
(Biffer chiffre 20 de l'annexe)

Abs. 1, 3–5 – Al. 1, 3–5

Angenommen – Adopté

Abs. 2 – Al. 2

Baerlocher: Mein Antrag beinhaltet die Streichung des darlehensberechtigten Objektes Pistensystem (Verlängerung der Ost-West-Piste und Bau einer neuen Parallelpiste). Ich möchte diesen Streichungsantrag wie folgt begründen:

Die Erstellung der Parallelpiste und der Bau des neuen Frachtzentrums machen als entscheidende Elemente das Ausbauprogramm vollends inakzeptabel. Der Bau einer Parallelpiste muss abgelehnt werden. Diese dient einer Zunahme der Flugbewegungen und macht auch eine Aufteilung der Starts in Direktstarts und in Starts mit einer Schlaufe unumgänglich. Der Direktstart über dem dichtbesiedelten Gebiet der Stadt Basel als Normalabflugverfahren steht aber im diametralen Widerspruch zur Luftfahrtverordnung, welche verlangt, dass Wohngebiete nach Möglichkeit nicht überflogen werden.

Auch wenn der Bau effektiv nicht geplant ist, ist er doch ein Teil dieses Bundesbeschlusses. Es gäbe die Möglichkeit, diese Piste effektiv zu bauen, wenn das Interesse da ist. Daher bin ich der Meinung, dass wir dem Antrag auf Streichung der Parallelpiste und auf Streichung der Verlängerung der Ost-West-Piste zustimmen müssen. Der geplante Neubau und die Verlängerung der Pisten würde nur zu einer weiteren Zunahme des Flugverkehrs führen. So sollen beispielsweise die lärmässig nicht erfassten Flüge von Flugzeugen unter 5700 kg – das sind meist Kurier- und Postflüge – noch weiter ausgebaut werden. Aber neben dem Lärm produzieren gerade diese Kleinflugzeuge im Verhältnis zur Nutzlast übermässig viel Emissionen. Zu befürchten ist aber auch eine weitere Zunahme der Charterflüge, welche bereits heute in Basel-Mülhausen – im Vergleich zu Zürich und Genf – anteilmässig höher liegen, und des Freizeit- und Vergnügungsverkehrs mit den besonders unnötigen und unerwünschten kommerziellen Shoppingflügen.

In den Jahren 1984/85 unternahm die Flughafendirektion einen ersten Versuch mit Direktstarts Richtung Süden über die Stadt. Die Reaktionen der Bevölkerung waren grösstenteils negativ, und die Zahl der Fluglärmreklamationen nahm derart zu, dass sich die Flughafendirektion sogar zu einer vorübergehenden Ausserbetriebsetzung des Beschwerdetelefons veranlasst sah.

Eine Dokumentation des Schutzverbandes um den Flughafen Basel-Mülhausen belegt für das Jahr 1988 eine sehr grosse Zahl an Beschwerden über Ruhestörung – 5140 in zweieinhalb Monaten, und zwar kurz nach Beginn des neuen Versuches im Frühjahr 1988.

Ich möchte Sie daher bitten, auch aufgrund der Stimmung, die ich mit meinem Votum darzustellen versuchte, diese Piste aus dem Ausbauprogramm zu streichen und meinem Antrag zuzustimmen.

Frau Leutenegger Oberholzer: Für die Bevölkerung von Basel ist neben dem Pistenausbau, den Herr Baerlocher mit seinem Antrag bekämpft, der geplante Frachthof für 100 Millionen Franken eines der bedrohlichsten Projekte in der ganzen Vorlage. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Frachthof aus der subventionsberechtigten Kreditsumme zu streichen.

Der geplante Frachthof würde der Region Basel einen gigantischen Mehrverkehr bringen und Basel-Mülhausen zu einem eigentlichen Frachtzentrum machen. Das zeigen auch die Tonnagen, die in der Botschaft angeführt sind. Von heute 50 000 Tonnen soll die Fracht auf 150 000 Tonnen ansteigen. Diese zusätzliche Luftfracht zieht selbstredend einen massiven zusätzlichen Zulieferverkehr nach sich, der heute und auch in Zukunft meist auf Lastwagen erfolgen wird. Bereits

heute fahren ganze Lastenzüge von überall her nach Basel, weil die Flüge ab Mülhausen billiger sind. Zu welch unsinnigen Entwicklungen dies führt, zeigt die Luftfracht bereits heute: Es werden frische Lammfilets aus Neuseeland eingeflogen, als ob wir in der Schweiz nicht bereits genügend Fleisch produzieren würden; aus Kolumbien werden frische Blumen eingeflogen, die unter unmenschlichsten Bedingungen produziert werden.

Eine solche Entwicklung bringt uns doch nicht mehr Lebensqualität, im Gegenteil, sie bedroht eine ganze Region. Bereits heute leidet Basel als Verkehrsknotenpunkt extrem unter dem Verkehr. Basel hat heute – vorbildlich – die geringste Autodichte von allen Schweizer Kantonen, gleichzeitig aber die grösste Autobelastung pro Kilometer Kantonsfläche. Sagen Sie nicht, das zusätzliche Verkehrsaufkommen würde der Region volkswirtschaftlich wenigstens etwas nützen. Selbst das ist zu bezweifeln. Für die Region Zürich hat die Handelshochschule St. Gallen eine Studie über den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens gemacht. Sie kommt auf einen Anteil des Flughafens – er ist wesentlich grösser als der Flughafen Basel-Mülhausen – am Volkseinkommen von ganzen 0,46 Prozent. Sicher aber sind die Wohlstandsverluste, die uns der Bau dieses Frachthofes bringen würde: noch mehr Lärm, noch mehr Verkehr, noch mehr Schadstoff. Weite Teile von Allschwil und Basel-West würden mit dem Bau dieses Projektes unbewohnbar. Herr Ogi, das sind vielleicht für Sie «problèmes mineurs». Für uns Anwohnerinnen und Anwohner sind sie «problèmes majeurs», ja sie sind existentiell, und ich bitte Sie, sie daher auch ernst zu nehmen.

Es steht auch fest, dass der Frachthof vor allem der EG dienen soll. Das ist in der Botschaft nachzulesen. Für mich ist nicht einzusehen, wieso ausgerechnet die Schweiz der EG die Flugverkehrinfrastruktur finanzieren soll. Hinzu kommt, dass die Flugfracht unökologisch ist. Sie weist pro transportierte Tonne den höchsten Treibstoffverbrauch auf. Schlecht schneidet sie vor allem im Vergleich mit der Eisenbahn ab. Derartige unsinnige Entwicklungen dürfen wir doch nicht fördern!

Die Bevölkerung der Region Basel hat nichts gegen den Flughafen Basel-Mülhausen als regionalen Flughafen. Aber sie wehrt sich zu Recht gegen derartig gigantische Projekte, die uns der Bundesrat und die Flughafenleitung aufzwingen wollen, und zwar deshalb, weil sie die Lebensqualität einer ganzen Region zerstören. Ein massvoller, rücksichtsvoller Flugverkehr muss auch hier die Devise sein.

Ich bitte Sie deshalb, den neuen Frachthof aus dem Subventionspaket zu streichen.

Frau Diener, Berichterstatterin: Die beiden Anträge von Frau Leutenegger Oberholzer und Herrn Baerlocher sind in der Kommission nicht vorgelegen. Die Kommission konnte also dazu keine Stellung nehmen, aber vielleicht muss ich einfach nochmals grundsätzlich festhalten: Die Verkehrskommission hat einen Grundsatzentscheid gefällt. Und dieser Grundsatzentscheid beinhaltet, dass wir mit unseren Darlehen Projekte mitfinanzieren, und zwar je nach Projekt mit zwischen 10 und 20 Prozent Bundesdarlehen. Die Kommission hatte kein Interesse daran und es stand auch gar nicht zur Diskussion, Einzelprojekte zu streichen oder speziell zu protegieren. Es liegt auch nicht in unserer Kompetenz, weil die Kantone zusammen mit den Flughäfen die Entscheide fällen, welche Projekte zur Ausführung gelangen und welche nicht. Aus diesen Überlegungen muss ich Sie bitten, beide Anträge – den Antrag von Herrn Baerlocher und den Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer – abzulehnen.

M. Béguelin, rapporteur: Je rappelle que nous n'avons pas à nous prononcer sur le détail des travaux, c'est l'affaire des cantons concernés. C'est à ce niveau-là que les éventuelles contestations doivent s'exprimer. Par conséquent, la commission n'a pas discuté des différents projets de construction. Elle a accepté le crédit global tel qu'il vous est soumis. Je vous invite à en faire de même et à rejeter les deux propositions de Mme Leutenegger Oberholzer et de M. Baerlocher.

Bundesrat Ogi: Herr Nationalrat Baerlocher beantragt die Eliminierung des vorgesehenen Pistensystems, und Frau Nationalrätin Leutenegger Oberholzer möchte das neue Frachtzentrum eliminieren. Ich möchte Sie bitten, beide Anträge abzulehnen. In bezug auf das Pistensystem möchte ich lediglich festhalten, dass im Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 eine Ost-West-Piste von 2000 Metern und zudem noch eine Nord-Süd-Piste von 1800 Metern Länge und 45 Metern Breite vorgesehen sind. Wenn wir dieses Projekt und damit diese im Staatsvertrag enthaltene Absicht nun eliminieren, dann wird es zweifelsohne mit den französischen Behörden Schwierigkeiten geben. Wir dürfen dieses Risiko nicht eingehen, nachdem der Staatsvertrag in einigen Bereichen für uns nicht sehr vorteilhaft ist.

Wenn Frau Leutenegger Oberholzer sagt, dass mit diesem Frachtraum ein gigantisches Projekt entstehen würde, ist das zumindest übertrieben. Auch wenn sie sagt, dass damit der Lebensraum in Basel zerstört würde, entspricht das nicht der Wahrheit. Bedenken Sie, Frau Leutenegger Oberholzer, dass in der Regio Basiliensis im Dreieck Schweiz-Frankreich-Deutschland heute über zwei Millionen Menschen leben. Diese Leute haben Bedürfnisse. Sie gilt es zu befriedigen.

1. Abstimmung – 1er vote

Für den Antrag der Kommission	86 Stimmen
Für den Antrag Baerlocher	10 Stimmen

2. Abstimmung – 2e vote

Für den Antrag der Kommission	83 Stimmen
Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	12 Stimmen

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1, 2, 4

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Abs. 3

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Frey Walter, Baggi, Friderici, Perey, Salvioni, Theubet)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit II

(Zwygart, Ammann)

.... zu 3 Prozent

Antrag Leutenegger Oberholzer

Abs. 3

Die Darlehen werden zum gleichen Zinssatz verzinst wie die langfristigen Bundesdarlehen an die Schweizerischen Bundesbahnen und

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1, 2, 4

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Al. 3

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Frey Walter, Baggi, Friderici, Perey, Salvioni, Theubet)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité II

(Zwygart, Ammann)

.... de 3 pour cent

Proposition Leutenegger Oberholzer

Al. 3

Les prêts sont octroyés au même taux d'intérêt que les prêts à long terme que la Confédération alloue aux Chemins de fer fédéraux et

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

Abs. 3 – Al. 3

Frey Walter, Sprecher der Minderheit I: Es ist mir bewusst, dass die Zinsanträge von 1, 2 oder 3 Prozent zurzeit nicht unbedingt im richtigen Moment kommen. Wir sind uns aber alle einig, dass 1, 2 oder 3 Prozent für ein Darlehen ein günstiger Zinssatz ist. Ich kann Ihnen ein Beispiel nennen, wo der Bund gar keinen Zins gibt: in der Treibstoffzollkasse lagern rund 2,5 Milliarden Schweizerfranken unverzinst. Wenn der Bund diesen Betrag zu 8 Prozent anlegen würde, ergäben sich in einem Jahr Zinseinnahmen von 200 Millionen Schweizerfranken. Mit diesen 200 Millionen Schweizerfranken könnte die ganze Summe – es handelt sich bei den beiden Darlehen um etwa 150 Millionen – bezahlt werden.

Warum ich für 1 Prozent votiere:

Die erste Ueberlegung ist eine praktische: Wenn wir für 1 Prozent sind, schaffen wir keine Differenz zum Ständerat. Damit haben wir abgesichert, dass diese beiden Darlehen sicher noch bis Ende Jahr gewährt werden können. Sie haben ja von den Vorrednerinnen und Vorrednern gehört, dass solche Darlehen nur noch bis Ende 1990 gegeben werden dürfen. Der Ständerat wollte zu einem Teil 0 Prozent, zu einem anderen Teil 1 Prozent Verzinsung.

Die zweite Ueberlegung ist föderalistischer Natur: Der Kanton Zürich hat 450 Millionen Franken vom Bund erhalten, nicht rückzahlbar – also nicht in Form eines rückzahlbaren Darlehens, sondern zu 0 Prozent Zins. Dreimal weniger hat Genf und neunmal weniger hat Basel erhalten. Aus föderalistischer Rücksicht sollten wir nun etwas grosszügig sein. Wenn das Darlehen schon verzinst und zurückbezahlt werden muss, dann sollte die Verzinsung wenigstens zum kleinstmöglichen Ansatz erfolgen.

Ich bin mir bewusst, dass mir als Zürcher der Vorwurf nicht erspart bleibt, dass ich für eine günstige Verzinsung plädiere, um den Luftverkehr etwas gleichmässiger in der Schweiz zu verteilen und nicht unbedingt nur nach Zürich zu ziehen. Aber damit hat es ganz sicher keine Bewandnis.

Ich bitte Sie, aus praktischer Ueberlegung und vor allem aus föderalistischer Gerechtigkeit dem Zinssatz von 1 Prozent zuzustimmen und keine Differenz zum Ständerat zu schaffen.

Zwygart, Sprecher der Minderheit II: Der Minderheitsantrag II möchte erreichen, dass die vom Bund gewährten Darlehen zu 3 Prozent verzinst werden. Herr Bundesrat Ogi hat in der Verkehrskommission und in der Öffentlichkeit schon erklärt, dass 2 Prozent sehr günstig sind. Herr Frey hat vorhin gesagt, auch 3 Prozent seien günstig. Wenn wir sehen, dass der Bund gezwungen ist, den Sparhebel anzusetzen – ich erinnere an die Finanzbremse, die der Bundesrat bei den SBB angesetzt hat –, dann kann sich dieser gleiche Bund nicht einfach fernab von den allgemeinen Kreditverhältnissen bewegen; auch dann nicht, wenn es um die Flughäfen Genf und Basel geht. In letzter Zeit haben sich die schweizerische Zinsentwicklung und die Marktlage bei den Kapitalzinsen stetig nach oben bewegt. Man weiss, dass in Europa andere Zinsen bezahlt werden müssen. Im Hinblick auf die EG und die Öffnung nach Osten ist nicht schwer abzuschätzen, dass längerfristig das Zinsniveau auch für uns in der Schweiz hoch bleiben wird. Hier nun nur 1 Prozent oder sogar 0 Prozent zu fordern, passt nicht in die Geldmarkt- und Zinslage.

Ich mache auf einen weiteren stossenden Punkt aufmerksam: In den Bundesbeschlüssen über die Darlehen steht in Artikel 2 Absatz 3, dass während der Bauausführung zwar Geld beansprucht werden könne, aber keine Zinsen berechnet werden. Das ist zwar so üblich. Gewisse Bauten, die schon erstellt oder in Erstellung begriffen sind, können also theoretisch bis zum 31. Dezember 1999 zinsfrei über das Geld verfügen. Ich bin sicher, dass bis zu diesem Zeitpunkt kaum Schlussabrechnungen vorliegen werden. Das bedeutet also bis 10 Jahre Gratiszins.

Herr Bundesrat Ogi als Verkehrsminister hat heute auch wieder bestätigt, dass Verkehr anwächst, dass zuviel Verkehr ist.

Er hat auch schon gesagt, dass der Verkehr zu billig ist und seine Kosten nicht trägt. Es ist nun ein völliger Widerspruch, wenn dieser gleiche Bundesrat diese Einsichten nicht in Taten umsetzt. Man sagt uns nun, man könne aus Gleichbehandlungsgründen nicht anders. Der Kanton Zürich habe so viele hundert Millionen Franken einfach erhalten. Jetzt könne man aus freundeidgenössischen Gründen doch nicht Genf und Basel benachteiligen, ja bestrafen.

Bekanntlich gehören Genf und Basel nicht zu den ärmsten Kantonen. Aber wenn der Verkehr seine Kosten nicht trägt, kann man nicht von Gerechtigkeit reden, sondern man muss eingestehen, dass früher Fehler gemacht wurden. Werden solche Fehler verbessert, wenn man sie wiederholt? Wenn Sie, Herr Bundesrat, einen Erziehungsfehler bei einem Kind feststellen, werden Sie diesen Fehler beim zweiten und dritten Kind wiederholen – einfach aus Gerechtigkeitsgründen – oder zu vermeiden suchen?

Ich bitte Sie, den Antrag für einen dreiprozentigen Zins zu unterstützen. Dieser Antrag ist massvoll, passt in den heutigen Kapitalmarkt – auch den europäischen Kapitalmarkt – und hilft besser zu sehen, dass Verkehr und Transport nicht gratis sind.

Frau Leutenegger Oberholzer: Sie haben leider Eintreten auf die Vorlage und damit grundsätzlich eine weitere Verbilligung der Mobilität beschlossen; das muss ich zur Kenntnis nehmen.

Ich beantrage Ihnen, wenigstens die Zinssätze etwas marktgerechter zu gestalten, als dies seitens der Kommission beantragt wird; denn weder 1, noch 2, noch 3 Prozent Zins haben auch nur im entferntesten etwas mit Marktzinsen zu tun. Hier wird Herr Frey, der sich sonst immer als Apologet der Marktwirtschaft versteht, vollends unglaubwürdig. Alle vorgeschlagenen Zinssätze sind viel zu tief. Zudem ist eigentlich auch die Fixierung eines festen Zinsfusses in einer Marktwirtschaft natürlich völlig absurd und nicht marktgerecht.

Ich beantrage Ihnen nun, für die Darlehen für den Flughafen ausbau den gleichen Zinssatz zu gewähren, wie sie die SBB für die langfristigen Gelder zahlen müssen. Ich möchte hier zuhanden der Materialien nochmals betonen – weil Herr Friderici offenbar nicht lesen kann –, dass es sich nur um den gleichen Zinssatz handelt, nicht aber um die gleichen Konditionen, wie sie die SBB haben.

Sie wollen nun sicher wissen, wie hoch diese Zinssätze sind, die die SBB für ihre langfristigen Gelder bezahlen. Die SBB bezahlen für die Darlehen die Geldbeschaffungskosten des Bundes. Dies entspricht den Zinssätzen für Bundesanleihen zuzüglich eines Unkostenbeitrags. In den letzten Jahren bezahlten die SBB nach eigenen Angaben dafür im Durchschnitt der letzten 20 Jahre 5,125 Prozent – das ist ein Durchschnittswert –, Ende 1989 stellte sich der Zinsfuß auf 5,12 Prozent, und heute würde dieser Zinssatz etwa 6 Prozent betragen. Sie sehen also, auch mit diesem Zinssatz käme das Darlehen immer noch wesentlich billiger zu stehen, als es die Marktkonditionen heute gebieten würden; denn für einen Betriebskredit bezahlen Sie heute gut und gerne zwischen 9 und 10 Prozent, für ein Hypothekendarlehen sicherlich 8 Prozent.

Die Analogie zu den langfristigen Darlehen an die SBB liegt für mich auf der Hand. Die beiden Verkehrsträger – das Flugzeug und die Eisenbahn – stehen in weiten Bereichen in direkter Konkurrenz zueinander. Und wir wollen, dass zumindest die gleichen Spiesse gewährleistet sind, denn die Konkurrenzverhältnisse zwischen Bahn und Flugzeug sollen sich nicht weiter zu Lasten der Eisenbahn verschlechtern. In direkter Konkurrenz steht der Flugverkehr zur Bahn vor allem bei allen kontinentalen Strecken. Die Swissair selbst liess verlauten, dass sie bis zu 600 km die Bahn als das geeignetere Transportmittel betrachte. Heute müssen wir aber feststellen, dass gerade auch viele solcher Kurz- und Mittelstrecken mit dem Flugzug absolviert werden.

Derzeit wird die Bahninfrastruktur in Europa mit erheblichen Mitteln ausgebaut (oder sie soll ausgebaut werden). Denken Sie z. B. an die Hochgeschwindigkeitszüge oder auch an die Neat. Es ist doch absurd, wenn wir nun auch die Flughafeninfrastruktur weiter ausbauen. Dies würde sehr schlecht in die

umweltpolitische Landschaft passen. Wir haben schon davon gesprochen: Der Bahntransport von Personen und Fracht ist in bezug auf Schadstoffbelastung und Energieverbrauch wesentlich ökologischer als der Flugverkehr.

Hinzu kommt, dass der Bund bei den SBB Millionen einsparen will. Und für das nächste Jahr werden 19 Millionen Franken bei den Tarifverbilligungen eingespart. Es würde von der Bevölkerung sicherlich nicht verstanden, wenn der Flughafen ausbau mit billigem Geld finanziert und gleichzeitig bei den SBB gespart wird. Nicht verstanden würde es aber auch von den Mieterinnen und Mietern in diesem Land, die heute unter den Mietzinserhöhungen aufgrund der Hypothekarzins erhöhungen zu leiden haben, wenn Sie nun dem Flughafen ausbau Darlehen zur Verfügung stellen, die mit 1 Prozent oder vielleicht 2 Prozent verzinst werden. Wie wollen Sie das in der Öffentlichkeit noch rechtfertigen können?

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen. Es ist vielleicht etwas kleinkrämerisch, um die Zinssätze zu handeln; aber ich meine, ein Zinssatz, wie ihn die SBB zu entrichten haben, ist eigentlich naheliegend, ist immer noch ein sehr billiger Zinssatz. Er würde dem Konkurrenzverhältnis zwischen Bahn und Flugverkehr Rechnung tragen und den Flugverkehr nicht noch weiter bevorzugen.

Ich bitte Sie, meinem Antrag stattzugeben.

Wanner: Ich möchte Sie bitten, der Mehrheit der Kommission und damit dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen und die anderen Anträge abzulehnen.

Herr Frey Walter hat aus der Optik eines grossen und finanzstarken Kantons die freundeidgenössische Solidarität zitiert. Ich nehme ihm dies ab. Aber er wird mir zugestehen müssen, dass aus der Optik anderer Kantone auch eine andere Betrachtungsweise möglich ist. Mit dem Zinssatz von 2 Prozent wird die freundeidgenössische Solidarität nicht strapaziert, da die beiden Kantone nicht zu den finanzschwächsten in unserem Land zählen.

Natürlich ergeben sich aus Flughäfen Lärmbelastungen. Es ergeben sich auch finanzielle Verpflichtungen der Standortkantone. Aber es ergeben sich auch Vorteile. Wenn Sie aus einem Kanton kommen wie meinem – Solothurn, ein Korridor kanton, der, bedingt durch seine Lage, die verkehrsmässigen Nachteile in Kauf nehmen muss und von den Vorteilen recht wenig profitieren kann –, dann werden Sie meine Optik etwas besser verstehen.

Kommt dazu, dass im Moment das Zinsniveau hoch ist – Herr Frey Walter hat das selber zugestanden – und es vermutlich auch in der Bevölkerung schlecht verstanden würde, würde man nicht mindestens diese 2 Prozent verlangen.

Das Argument, man schaffe damit eine Differenz zum Ständerat, zählt auch nicht: Wir haben in dieser Session schon andere und gewichtigere Differenzen zum andern Rat geschaffen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Mehrheit der Kommission zuzustimmen.

Feigenwinter: Ich wollte mich an sich an dieser Diskussion nicht beteiligen.

Ich stelle mit Genugtuung fest, dass Sie mit dem Grundsatzentscheid einverstanden sind, dass diese Darlehen den beiden Flughafenbetrieben gewährt werden.

Die Diskussion über die Höhe dieser Zinssätze steht in einer falschen Relation, wenn man die heutigen Zinssätze betrachtet und die Diskussion von gestern und heute nachmittag über den Hypothekarzinssatz miteinbezieht.

Es gibt in diesem Land gewisse Aufgaben, die die Öffentlichkeit zu erfüllen hat: Das sind auf der einen Seite die Probleme, die sich aus dem Strassenverkehr ergeben; hier muss der Versacher dieses Strassenverkehrs die Kosten zu einem grossen Teil durch steuerliche Belastungen tragen. Das sind auf der andern Seite die Probleme des öffentlichen Verkehrs – Ausbau der nationalen Eisenbahnen zu modernen Transportmitteln –, die sehr viel Geld kosten und für die die öffentliche Hand Milliardenbeiträge bereitstellen muss, damit diese Aufgabe auch in Zukunft befriedigend und entsprechend unserer

Scharnierstellung mitten im Herzen von Europa erfüllt werden kann.

Frau Leutenegger Oberholzer, Sie haben die SBB angesprochen: Sie sagen, diese haben Darlehen und müssen diese marktkonform verzinsen. Dann frage ich Sie: Wo verzinsen beispielsweise die SBB ihr Dotationskapital von 3 Milliarden Franken? Wo werden die rund 1600 Millionen Franken verbucht, die wir alljährlich in die Betriebsrechnung einbringen? Wie glauben Sie, dass die SBB die Ausbaukosten der «Bahn 2000» und der Neat werden tragen können, wenn die öffentliche Hand nicht Milliardenbeiträge – ich bin dafür, dass man das macht – zur Verfügung stellt?

Der öffentliche Verkehr ist also zu gewährleisten.

Verkehr ist nicht in erster Linie nur eine Belastung. Verkehr ist auch eine Gunst, ist auch ein Vorteil. Der Verkehr in Europa hat den Wohlstand überhaupt erst möglich gemacht. Gehen Sie nach Indien und sehen Sie sich dort um: Wo kein Verkehr ist, wächst auch kein Wohlstand in den Entwicklungsländern. Wir haben die Gunst der Entwicklung in ganz Europa gehabt, dass uns der Verkehr (im letzten Jahrhundert der Eisenbahnverkehr, in diesem Jahrhundert der Privatverkehr) diesen Wohlstand gebracht hat. Man kann nicht immer nur sagen, die Nachteile dieses Verkehrs seien nicht mehr erträglich. Und zu diesem Verkehr in unserer modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft gehört eben auch der Flugverkehr. Ich behaupte: Wenn die Schweiz diese drei Flughäfen nicht hätte, wäre sie vom internationalen Verkehr und damit auch von den Wohlstandsströmen abgehebelt. Wenn diese Standortkantone nicht von sich aus sehr viel Geld in diese interkontinentalen und europäischen Flughäfen investiert hätten, hätte wahrscheinlich der Bund die Vollkosten dieser Betriebe selber übernehmen müssen.

Das ist im Grunde genommen die richtige Optik: Der Bund und die Öffentlichkeit müssen auch für diese Art von Verkehr, nämlich den Flugverkehr, etwas leisten, und das ist auch der Sinn dieser Darlehen. Es ist nicht der Sinn dieser Darlehen, immer marktgerechte Zinse festzusetzen. Sonst können wir das nämlich bei den Banken direkt zu den heutigen Geldmarktzinsen besorgen. Der Sinn dieser Darlehen ist, dass die Öffentlichkeit auch einen Beitrag an diese Kosten leistet. Deshalb kann man nicht mit Hypothekarzinssätzen oder sonstigen Marktzinssätzen argumentieren. Letztlich hat der Kanton Zürich für den Flughafen Kloten ein zinsfreies Darlehen von ungefähr 400 Millionen Franken erhalten. Das ist immer noch besser als die A-fonds-perdu-Beiträge, die wir jährlich für den öffentlichen Verkehr ausgeben. Denn Darlehen sind bekanntlich keine Geschenke, sondern müssen zurückbezahlt werden, selbst wenn sie nicht oder beispielsweise nur zu 1 Prozent verzinst werden.

Ich glaube deshalb, dass der Ansatz von 1 Prozent auch der Tatsache Rechnung trägt, dass diese drei Flughäfen nationale und eben auch internationale Bedeutung haben, und dass es der Eidgenossenschaft gut ansteht, dass wir diesen Betrieben ein günstiges Darlehen geben, ein Darlehen – ich betone es noch einmal –, das zurückbezahlen ist und nicht à fonds perdu geleistet wird.

M. Maitre: L'entrée en matière ayant été acquise, il s'agit maintenant de discuter du problème des taux, c'est-à-dire à quelles conditions ces prêts vont être accordés. Il y a trois propositions. Je prendrai tout d'abord celle de Mme Leutenegger Oberholzer.

J'aurais presque envie de vous prendre au mot, Madame Leutenegger Oberholzer, en allant jusqu'au bout du raisonnement que votre proposition implique. Si nous prenons la logique de la prise en charge du trafic ferroviaire, non seulement dans les prêts, mais également dans la prise en charge par la caisse fédérale, nous devons admettre que, du point de vue du trafic aérien national et international, cela correspond à un mandat de prestations assumé par la Confédération et que seul le trafic régional serait à charge des cantons. Dans ces conditions, je vous le dis tout de suite, le canton que je représente est preneur, mais cela coûtera des centaines de millions à la caisse de la Confédération, si nous suivons cette logique jusqu'au bout. Je crois donc qu'il y a un intérêt à considérer

que ce qui est pertinent pour le trafic ferroviaire, et que vous avez raison de souligner, ne l'est pas pour le trafic aérien parce qu'on se trouve dans un système complètement différent.

Les autres propositions tendent respectivement à fixer les prêts à un taux d'une part de 1 pour cent, et d'autre part de 3 pour cent. Je crois qu'il faut se souvenir d'une chose: il s'agit de prêts – pardonnez-moi de rappeler cette vérité de Lapalisse – qui doivent être remboursés; il ne s'agit pas de subventions à fonds perdu qui ont été touchées jusqu'ici, en particulier par l'aéroport de Zurich-Kloten à hauteur de 454 millions, ce dont je me réjouis d'ailleurs pour cet aéroport, car il s'agit d'une tâche d'intérêt national. Dans ces circonstances, vous admettez que, alors même que l'aéroport de Zurich-Kloten a touché plus de 450 millions de subventions à fonds perdu, qu'il y a quelque chose de dérisoire à chipoter sur le taux des prêts qui doivent être accordés, respectivement 1, 2 ou 3 pour cent.

Dans un esprit de recherche partielle d'équité, la bonne logique aurait dû conduire notre conseil à envisager d'accepter des prêts sans intérêt. Mais je crois qu'il y a précisément avantage à éviter une divergence avec le Conseil des Etats, de façon à liquider ce dossier dans les délais impartis et à faire en sorte que ces deux arrêtés puissent entrer en vigueur.

C'est la raison pour laquelle je vous recommande vivement d'accepter la proposition de minorité I (Walter Frey) et de voter le prêt au taux de 1 pour cent.

Frau Diener, Berichterstatterin: Wie Sie der Fahne entnehmen können, hat sich auch in der nationalrätlichen Verkehrskommission die Diskussion beim Zinssatz aufgesplittet. Der Ständerat – das muss noch einmal festgehalten werden – hat sich auf eine Verzinsung von 1 Prozent geeinigt, und in der Verkehrskommission des Nationalrates lagen die Vorschläge von 0 Prozent, 1 Prozent, 2 Prozent und 3 Prozent vor. Der Vorschlag 0 Prozent Verzinsung wurde dann zurückgezogen, und zwar vor allem darum, weil man keine Differenz zum Ständerat schaffen wollte. Dann blieb noch die Diskussion zwischen 1-, 2- und 3prozentiger Verzinsung. 1 Prozent, 2 Prozent oder 3 Prozent, alle Vorschläge sind ganz sicher sehr günstige Verzinsungen, wenn wir die heutige Marktlage im Zinsbereich ansehen.

Dazugekommen ist nun der Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer, die die Verzinsung wünscht, wie sie auch für die SBB gilt. Dass mein verkehrspolitisches Herz für diesen Vorschlag schlägt, brauche ich wohl nicht zu betonen. In der Diskussion in der Verkehrskommission kam jedoch klar zum Ausdruck, dass man eine zinsgünstige Form will, d. h. die Darlehen sollen zinsgünstig sein.

Somit komme ich auf den Entscheid der Verkehrskommission: Wir haben uns in der Mehrheit für die zweiprozentige Verzinsung ausgesprochen, wohl ein Stück weit auch deshalb, weil wir damit ein politisches Zeichen setzen wollten. Wir wollten eigentlich die Argumente, die jetzt heute morgen in der Diskussion aufkamen, ein Stück weit einfließen lassen. Wir wollten ein Stück weit auf diese Umweltargumentation eingehen und auch auf die ganze Problematik der bestehenden Verkehrssituation. Wir wollten damit auch darauf eingehen, dass der Kanton Basel und der Kanton Genf finanzstarke Kantone sind, also in diesem Sinne nicht zu den Aermsten der Schweiz gehören, und wir wollten damit auch eine Kontinuität gewährleisten. Denn Basel hat schon 2,5 Millionen zu 2 Prozent erhalten, und zwar im Nachtragskredit I im Budget 87. Ich glaube, dass es sinnvoll ist, diese Kontinuität weiterzuführen. Auch 2 Prozent sind ganz klar eine sehr günstige Verzinsung. Ich denke, wenn wir auf dieser Linie bleiben, kann sich uns allenfalls dann auch der Ständerat in der Differenzbereinigung anschliessen.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionsmehrheit, für die 2prozentige Verzinsung zu stimmen.

M. Béguelin, rapporteur: Les orateurs précédents ont montré pourquoi la comparaison des taux d'intérêt avec la situation des CFF n'était pas valable, je n'y reviendrai pas. Je rappellerai simplement le résultat des votes au sein de la commission. Le 2 pour cent l'a emporté contre le 3 pour cent par 17 voix contre 3, et ce même 2 pour cent l'a emporté contre le 1 pour cent par

14 voix contre 6. Les arguments en faveur du 2 pour cent ont été tout d'abord la continuité – il faut se souvenir en effet qu'un premier crédit avait été accordé à Bâle-Mulhouse en 1987 au taux de 2 pour cent – et ensuite au maintien d'une certaine logique que le Conseil fédéral a déjà développée. La majorité de la commission a jugé ces arguments suffisamment solides puisqu'elle en a décidé ainsi.

Je vous invite par conséquent à suivre la majorité de votre commission, c'est-à-dire à soutenir le 2 pour cent, et à rejeter les propositions Leutenegger Oberholzer et Zwygart.

Bundesrat Ogi: Zweifellos war in den Kommissionsberatungen der Zinssatz für das Darlehen – es ist ein Darlehen und keine Subvention – der Hauptstreitpunkt der Vorlage. Wir müssen hier folgende Aspekte berücksichtigen: Bauherren sind die Flughäfen. Der Kostenbeitrag des Bundes ist ohnehin gering, weil wir ja nur 20 Prozent der Bausumme zur Verfügung stellen. Die Amortisationsdauer wurde auf fünfundzwanzig Jahre fixiert. Man hat 1984 versprochen, einen günstigen Zinssatz zu gewähren. Und nun verstehen natürlich – wie das zu erwarten war – nicht alle das gleiche unter dem Begriff «günstig». Der Bundesrat fand, dass 2 Prozent günstig seien; der Ständerat entschied, dass 1 Prozent günstig sei; die Kommissionsmehrheit schlägt Ihnen, wie der Bundesrat, 2 Prozent vor; Herr Zwygart (Minderheit II) will 3 Prozent. Wenn Sie 2 oder 3 Prozent wollen oder dem Antrag von Frau Nationalrätin Leutenegger Oberholzer folgen, dann schaffen Sie eine Differenz zum Ständerat. Um eines möchte ich Sie dringend bitten: Wenn Sie eine Differenz schaffen, dann sollte diese Differenz unbedingt im Dezember bereinigt werden, sonst verfällt diese Botschaft. Die Januarsession, die Sie heute beschlossen haben, wäre zu spät.

Frau Leutenegger Oberholzer hält an ihrem Antrag, den Darlehenszins zu den Konditionen wie für die SBB zu fixieren, fest. Heute liegt dieser Zinssatz für die SBB zwischen 5 und 6 Prozent, also nur 1 bis 2 Prozent tiefer als auf dem Kapitalmarkt. Für den Bundesrat ist das im Sinn der Ziele der Vorlage zuwenig günstig.

Dass wir heute nur über Darlehen und nicht über Subventionen reden können, verdanken wir den Sparbeschlüssen von 1984. 1984 hat das Parlament diese Beschlüsse gefasst. Damals, und das bitte ich zu beachten, war politisch der Nachholbedarf der Investitionen in Basel und Genf anerkannt. Daher wollte man eine Uebergangslösung nach der Streichung dieser Subventionen. Nach dem 1. Januar 1991 sind solche Darlehen nicht mehr möglich, und damit verfällt auch, und das möchte ich klar zum Ausdruck bringen, das Mitspracherecht des Bundes. Ich betrachte das als etwas gefährlich.

Gewollt war also ein Entgegenkommen. Der Bundesrat hat übrigens auch die Regionalflughäfen Bern-Belp, Birrfeld, Ecuvillens und Sitten so behandelt. Der Antrag von Frau Leutenegger Oberholzer liegt zu nahe am Marktzinssatz und könnte nicht mehr als echtes Entgegenkommen betrachtet werden. Das wäre keine faire Behandlung der Basler und der Genfer. Ich möchte Sie bitten, wenn irgendwie möglich keine Differenz zum Ständerat zu schaffen, damit dieses Geschäft baldmöglichst erledigt werden kann.

Le président: Je vous propose de voter selon la procédure suivante: les votes sur l'arrêté A seront également valables pour l'arrêté B. Nous opposerons d'abord la proposition de Mme Leutenegger Oberholzer à celle de la minorité II Zwygart (3 pour cent). Le résultat de ce vote sera opposé à la proposition de la majorité de la commission (2 pour cent), et le résultat de ce vote sera opposé à la proposition de la minorité I (1 pour cent).

Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire

Für den Antrag der Minderheit II	52 Stimmen
Für den Antrag Leutenegger Oberholzer	27 Stimmen

Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	101 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	36 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit I

78 Stimmen
76 Stimmen

Art. 3 – 5*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

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

Für Annahme des Beschlussentwurfes 118 Stimmen
Dagegen 16 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****Titel und Ingress, Art. 1***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté***Art. 2***Antrag der Kommission**Abs. 1, 2, 4*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Abs. 3**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Frey Walter, Baggi, Friderici, Perey, Salvioni, Theubet)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit II

(Zwygart, Ammann)

.... zu 3 Prozent

*Antrag Leutenegger Oberholzer**Abs. 3*

Die Darlehen werden zum gleichen Zinssatz verzinst wie die langfristigen Bundesdarlehen an die Schweizerischen Bundesbahnen und

Art. 2*Proposition de la commission**Al. 1, 2, 4*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Al. 3**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Frey Walter, Baggi, Friderici, Perey, Salvioni, Theubet)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité II

(Zwygart, Ammann)

.... de 3 pour cent

*Proposition Leutenegger Oberholzer**Al. 3*

Les prêts sont octroyés au même taux d'intérêt que les prêts à long terme que la Confédération alloue aux Chemins de fer fédéraux et

*Abs. 1, 2, 4 – Al. 1, 2, 4**Angenommen – Adopté**Abs. 3 – Al. 3*

Le président: Vous venez de trancher cette question à l'arrêté A.

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

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

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

Für Annahme des Beschlussentwurfes 109 Stimmen
Dagegen 19 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

88.074

Anschlussgleisegesetz**Voies de raccordement ferroviaires. Loi**

Siehe Seite 641 hiervor – Voir page 641 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 20. September 1990

Décision du Conseil des Etats du 20 septembre 1990

*Differenzen – Divergences***Art. 10 Abs. 1, 1bis***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 10 al. 1, 1bis*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Wir kommen wieder auf den Boden zurück. Wir verlassen die Luft und kommen zum Anschlussgleisegesetz. Wir haben eine ganz kleine Differenz zum Ständerat, die es noch zu bereinigen gilt, und zwar bei Artikel 10. Es geht hier darum, dass die Bahnen sich an den Kosten, die durch den Bau, Ausbau oder Betrieb eines Anschlussgleises entstehen, beteiligen, wenn ihnen dadurch Vorteile erwachsen. Wir im Nationalrat hatten im März die Kann-Formulierung beschlossen. Der Ständerat will aber die verbindliche Form und kehrt somit zur bundesrätlichen Fassung zurück. Wir haben eine kurze Verkehrskommissionssitzung zu diesem Thema abgehalten, und die Verkehrskommission schlägt Ihnen Zustimmung zum Ständerat vor.

M. **Béguelin**, rapporteur: Une seule divergence subsiste encore dans cette longue histoire des voies de raccordement ferroviaires. C'est une divergence de détail que votre commission a décidé de régler. Elle porte sur la formule potestative que nous avons maintenue en mars à l'article 10. Par 17 voix

Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf. Bauprogramme 1988-1995

Aéroports Bâle-Mulhouse et 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	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.006
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1990 - 08:25
Date	
Data	
Seite	1754-1774
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 010

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.