

die bereits bestehenden Instrumente, die unserem Land für Gute Dienste und insbesondere humanitäre Hilfe zu Gebote stehen, auszubauen.

Was den vorgesehenen Beitrag der Armee zu friedensfördernden Massnahmen anbetrifft, ist deshalb abzuklären, welche Möglichkeiten – über Blaumützen und Militärbeobachter hinaus – zusätzlich in Frage kommen. Zu denken wäre unseres Erachtens insbesondere an den Ausbildungsbereich. So hört man, dass ausländische Staaten an Schweizer Offizieren interessiert wären, welche ihrem Armeekader die Kenntnisse des Kriegsvölkerrechtes vermitteln würden – eine Aufgabe, die zu erfüllen das Internationale Komitee vom Roten Kreuz sich mangels Geld und Fachleuten offenbar ausserstande sieht. Desgleichen könnte man sich die Durchführung von Ausbildungskursen im Schutz- und Rettungswesen vorstellen.

Für das Schweizerische Katastrophenhilfekorps stellt sich die Frage, ob über direkte Rettungs- und Hilfsaktionen hinaus der Aufbau einer Task Force möglich wäre, welche beim Wiederaufbau zerstörter Gebiete nach Katastrophenereignissen oder nach Beendigung kriegerischer Konflikte einen Beitrag leisten könnte. Allenfalls kämen für diese Aufgabe auch Truppen im Status von unbewaffneten Blaumützen in Frage. Im Sinne der Prävention wäre ferner die Bildung von Detachementen des Katastrophenhilfekorps zu prüfen, welche sich der Aufgabe annähmen, in bestimmten Gegenden im Osten Europas die Entsorgung von Schadstoffen und die Entgiftung ganzer Gebiete fachkundig zu besorgen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 24. August 1994*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 24 août 1994*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Überwiesen – Transmis*

94.3239

**Postulat Steinemann**  
**Beiträge an das Ausland**  
**und internationale Organisationen**  
**Contributions versées à l'étranger**  
**et aux organisations internationales**

*Wortlaut des Postulates vom 15. Juni 1994*

Der Bundesrat wird gebeten, einen Gesamtbericht aus allen Departementen mit einer Liste im Anhang, über sämtliche Überweisungen des Bundes an internationale Organisationen, an das Ausland (auch über schweizerische Organisationen), Entwicklungshilfe, Subventionen, Beiträge aller Art (z. B. Regelung der Zahlungsrückstände der Republik Mazedonien gegenüber der Weltbank von 1,4 Millionen Dollar, Strassenunterhalt in Nepal usw.), an die Uno und ihrer Organisationen sowie an private und halbprivate Organisationen jeglicher Art ans Ausland oder zugunsten des Auslandes zu veröffentlichen. Darin soll die Rechtsgrundlage ersichtlich sein, ebenso an wen, wieviel und wofür bezahlt wird. Interessant zu wissen wäre auch, ob die Schweiz in einzelnen Positionen mehr bezahlt, als sie es gemäss Lastenaufteilung müsste.

*Texte du postulat du 15 juin 1994*

Le Conseil fédéral est prié de publier un rapport couvrant tous les départements et comprenant, en annexe, une liste indiquant l'ensemble des montants versés par la Confédération à des organisations internationales et à des pays étrangers (aussi par le biais d'organisations suisses); cette liste indiquera notamment les montants qui ont été versés au titre de la coopération au développement, les subventions et les contri-

butions en tout genre (règlement des arriérés de la République de Macédoine à l'égard de la Banque mondiale pour une somme de 1,4 million de dollars, entretien des routes au Népal, etc.) qui ont été versées au système des Nations Unies ainsi qu'aux organisations privées ou semi-privées les plus diverses ou à des pays étrangers. Ce rapport mentionnera en outre les bases légales applicables de même que les bénéficiaires, les montants alloués et les motifs invoqués. Il serait par ailleurs intéressant de savoir si, pour ce qui est de certaines rubriques, la Suisse paie plus qu'elle ne le devrait en vertu de la répartition des charges.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Borer Roland, Dreher, Giezendanner, Jenni Peter, Kern, Moser, Scherrer Jürg (7)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
 Anlässlich der Blauhelmmabstimmungs-Diskussionen sind verschiedenste diesbezügliche Zahlen herumgeboten worden, welche nicht konkret ermittelt werden konnten. Parlamentarier und viele Bürger und Steuerzahler sind über diese Engagements nicht informiert, wollen darüber aber genauere Angaben. Die Unübersichtlichkeit der Engagements und die Fortschreibungsmentalität müssen beleuchtet und überprüft werden, damit Nötiges und Sinnvolles von jenem, welches angesichts der prekären Finanzlage des Bundes gestrichen oder reduziert werden kann, getrennt wird. Die beantragte Liste wird Transparenz schaffen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 17. August 1994*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral du 17 août 1994*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Überwiesen – Transmis*

93.3447

**Postulat Loeb François**  
**Beteiligung des Bundes**  
**an der Alpar AG**  
**Participation de la Confédération**  
**à l'Alpar SA**

*Wortlaut des Postulates vom 4. Oktober 1993*

Der Bundesrat wird gebeten, anlässlich der nächsten Kapitalerhöhung der Berner Flughafengesellschaft Alpar AG eine Beteiligung des Bundes am Aktienkapital im Umfange von 3 Millionen Franken zu prüfen.

*Texte du postulat du 4 octobre 1993*

Une augmentation de capital de la société exploitant l'aéroport de Berne, Alpar SA, étant prévue prochainement, le Conseil fédéral est prié d'étudier la possibilité d'une participation de la Confédération au capital-actions de cette société à hauteur de 3 millions de francs.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine -- Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Die Alpar AG ist Konzessionsnehmerin auf dem Flughafen Bern-Belp. Im Jahre 1986 wurde sie durch eine Kapitalerhöhung aus den Kreisen der Berner Wirtschaft privatisiert. Als einziger konzessionierter Flughafen kommt sie ohne Subventionen durch die öffentliche Hand aus, da im Kanton und in der Stadt Bern entsprechende Rechtsgrundlagen fehlen. Die Alpar AG hat in den vergangenen Jahren über 3 Millionen Franken in die Erneuerung der technischen Anlagen des Flug-

hafens investiert. Noch nicht ersetzt wurden die veralteten, in keiner Weise mehr zweckdienlichen oder repräsentativen Gebäulichkeiten. Die Mehrheit von ihnen ist in leichter Holzbauweise gefertigt und weist ein Alter von 40 bis 50 Jahren auf. Insbesondere der für den Eindruck auf ankommende Passagiere wichtige Terminal besteht aus Baracken aus dem Zweiten Weltkrieg.

Die Alpar AG beabsichtigt, in den nächsten Jahren die veralteten Gebäulichkeiten durch zweckdienliche moderne Bauten zu ersetzen. Sie erwartet einen Investitionsrahmen von 18 Millionen Franken. Voraussetzung dazu bildet eine Erhöhung des Aktienkapitals von heute 3,065 Millionen Franken auf 8 bis 9 Millionen Franken. Kommt eine solche Kapitalerhöhung nicht oder nur unvollständig zustande, so hat die Alpar AG erklärt, sie werde bloss technische Gebäulichkeiten erstellen und auf einen neuen Passagierterminal verzichten. Gerade aber der Passagiertrakt ist für das Image eines Flughafens und des damit verbundenen Landes von entscheidender Bedeutung. Denn die Flughafengebäude stellen den ersten Kontakt eines anreisenden Gastes zu einem Land dar. Aus Kreisen des diplomatischen Korps wurde denn auch immer wieder auf das negative Image hingewiesen, welches die Berner Flughafenbauten der Schweiz verpassen.

Angesichts dieser Ausgangslage, des besonderen Interesses der Eidgenossenschaft am Zustand des Berner Flughafens für Staatsbesuche, aber auch für normalen diplomatischen Reiseverkehr – insbesondere in den kommenden Jahren, in denen durch die Integration Europas dieser Reiseverkehr wesentlich intensiviert werden wird – drängt sich eine Anwendung von Artikel 102 des Luftfahrtgesetzes auf, welcher dem Bund die Kompetenz gibt, sich an Flughafengesellschaften zu beteiligen.

In der Annahme, dass auch die bernische Privatwirtschaft an einer Aktienkapitalerhöhung mitmacht, kann mit einem Beitrag von 3 Millionen Franken eine Beteiligung von ungefähr 33 Prozent an der Flughafengesellschaft erworben werden. Damit werden die finanziellen Voraussetzungen zu einer modernen Infrastruktur auf dem Flughafen Bern-Belp gesetzt. Mittelfristig dürfte sich zudem die Investition wegen der zu erwartenden Dividenden auch kommerziell bezahlt machen.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1994*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1994*

Das Luftfahrtgesetz sieht in Artikel 102 vor, dass sich der Bund an Flugplatzunternehmungen beteiligen kann, wenn dies im allgemeinen Interesse liegt. Von dieser Bestimmung wurde jedoch bis heute nie Gebrauch gemacht. Hingegen wurden, gestützt auf einen inzwischen aufgehobenen Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945, für den Ausbau der Zivilflugplätze Bundesbeiträge à fonds perdu (Subventionen) bis 35 Prozent der Baukosten gewährt. Die drei Landesflughäfen, Basel-Mülhausen, Genf und Zürich, haben mit diesem Subventionssystem rund 665 Millionen Franken Subventionen erhalten. Neben den Landesflughäfen wurden auch den Regionalflugplätzen Ecuvillens, Les Eplatures (La Chaux-de-Fonds), Grenchen und Sitten Beiträge gewährt. Die Bundesbeiträge an die Infrastruktur des Flughafens Bern-Belp beschränken sich auf eine einmalige Leistung von 200 000 Franken an dessen Bau im Jahre 1929.

Mit dem Bundesgesetz über die Sparmassnahmen 1984 wurde der Bundesbeschluss von 1945 aufgehoben und die Subventionsregelung mit einer befristeten Übergangsbestimmung durch ein Darlehenssystem ersetzt. Nachdem dieses mit dem vom Schweizer Volk am 20. Februar 1994 angenommenen revidierten Luftfahrtgesetz übernommen wurde, kann der Bund weiterhin günstige Darlehen bis zu 25 Prozent der Baukosten für die Verbesserung oder Erweiterung gewisser Infrastrukturanlagen der Luftfahrt gewähren.

Bern-Belp dient seit seiner Gründung als Stützpunkt für die Flugzeuge und Helikopter des EVED und des EMD, und der Flughafenhalter ist seit jeher verpflichtet, die dauernde Benützung des Flughafens für die Zwecke des Bundes sicherzustellen. Für dringende Flüge, namentlich Flüge des Such- und

Rettungsdienstes, Flüge in Zusammenhang mit Flugunfalluntersuchungen, Flüge in Krisensituationen und dringende Transportflüge, muss der Flughafenhalter überdies mit einem Pikettdienst sicherstellen, dass die Benützung auch ausserhalb der normalen Öffnungszeiten, gegebenenfalls auch nachts, möglich ist. Der Bund entrichtet dem Flughafen Bern-Belp eine jährliche Benützungsentuschädigung. Diese soll auch die besonderen Leistungen des Flughafens für die Regierungs- und Verwaltungstätigkeit des Bundes abgelden. Neben dieser Benützungsentuschädigung ist in Betracht zu ziehen, dass dem Flughafen Bern-Belp am 12. September 1990 für die in Planung stehenden Ersatzbauten ein zinsgünstiges Darlehen bis 3,5 Millionen Franken zugesichert wurde.

Berücksichtigt man die finanziellen Leistungen, die der Bund für den Flughafen Bern-Belp bereits heute erbringt, die gegenwärtig prekäre Lage der Bundesfinanzen und die angestrebte Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen einschliesslich der Flugplätze, dann ist eine Bundesbeteiligung im Sinne von Artikel 102 des Luftfahrtgesetzes nicht angezeigt, auch wenn es dabei um den Flughafen der Bundesstadt geht.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Loeb** François (R, BE): Ich habe dieses Postulat vor drei Jahren schon einmal eingereicht. Es ist aus Abschied und Traktanden gefallen; damals wollte es der Bundesrat entgegennehmen. Jetzt ist er nicht bereit, es entgegenzunehmen. Ich verstehe das im Hinblick auf die Lage der Bundesfinanzen, bin aber froh, dass der Bundesrat bereit ist, einerseits die heute geleistete Pauschalabgabe für die Benützung des Flughafens nicht nur bei der Anzahl der Bewegungen des Bundes abzugelten, sondern der besonderen Leistung des Flughafens für die Bundesstätigkeit Rechnung zu tragen. Es geht hier insbesondere um längere Öffnungszeiten und um die Infrastruktur bei Staatsempfängen. Ebenfalls möchte ich dem Bundesrat für seine Bereitschaft danken, für die in Planung stehenden Ersatzbauten ein zinsgünstiges Darlehen von bis zu 3,5 Millionen Franken zu gewähren.

*Abgelehnt – Rejeté*

94.3192

**Postulat Pini  
SBB-Kraftwerk am Ritomsee.  
Konzessionserneuerung**

**Postulato Pini  
Rinnovo concessione  
forze idriche FFS lago Ritom**

**Postulat Pini  
Concession des forces motrices  
des CFF au lac Ritom**

*Wortlaut des Postulates vom 31. Mai 1994*

Gestützt auf die entsprechenden Bestimmungen des Geschäftsverkehrsgesetzes ersuche ich den Bundesrat, im Zusammenhang mit der Erneuerung der Konzession an das SBB-Kraftwerk am Ritomsee folgende Anliegen eingehend zu prüfen:

- Erhaltung der Standseilbahnverbindung zwischen Piotta und dem Gebiet von Piora (etwa 1800 m. ü. M.) für den öffentlichen Verkehr;
- Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze bei der Ritom-Standseilbahn;

## **Postulat Loeb François Beteiligung des Bundes an der Alpar AG**

## **Postulat Loeb François Participation de la Confédération à l'Alpar SA**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.3447
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1906-1907
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 575

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.