

CH_VB 82.928 vom 28. Februar 1983

Bundesverwaltung, 1983-02-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_82.928

FR: CH_VB 82.928 du 28 février 1983

IT: CH_VB 82.928 del 28 febbraio 1983

Erwägungen

E. 28

Februar 1983 •67 Interpellation Miville Der Erfolg kann sich auf den genannten und auf anderen Gebieten der nordwestschweizerischen Wirtschaft nur einstellen, wenn die nötige Infrastruktur vorhanden ist. Gerade ein funktionierendes Messe- und Kongresswesen ist ohne Kontakte mit dem Ausland, ohne direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten Städten in Europa und ohne günstige Anschlüsse zu Langstreckenflügen nicht denkbar. Daher setzen sich die zuständigen Behörden des Kantons Basel-Stadt - insbesondere unser Regierungsrat und das für den Flughafen zuständige Wirtschafts- und Sozialdepartement - seit Jahren beim Luftamt und bei der Swissair für einen beseren Einbezug des Flughafens Basel-Mülhausen in das schweizerische Luftverkehrssystem ein. In neuester Zeit hat sich - aufgrund der meiner Interpellation zugrunde liegenden Ereignisse - nun aber auch die regionale Wirtschaft deutlich vernehmen lassen. Am

E. 31

Januar dieses Jahres haben sich Vertreter von Handelskammern, Verkehrsvereinen, aber auch von Unternehmerverbänden, Industrie und Banken und im weiteren Repräsentanten des Speditionsgewerbes und der Mustermesse getroffen, um über die Frage zu diskutieren, die von einem Gesprächsteilnehmer mit folgenden Worten formuliert worden ist: «Wie kann man als Geschäftsmann von Basel aus wirken?» An dieser Konferenz wurde von allen Beteiligten betont, wie nachteilig es sich für die Nordwestschweiz auswirke, dass sich mit dem Flugverkehr auch ganze Sparten der schweizerischen Wirtschaft mehr und mehr im Raum Zürich konzentrieren. Es wurde auf die Streichung der Flüge Basel-Paris, Basel-Brüssel, Basel-Frankfurt sowie auf die teilweise Streichung des Kurses Basel-Zürich-Wien hingewiesen. Es wurde daran erinnert, dass der Flughafen in mehreren Etappen und unter Einsatz gewaltiger Mittel immer weiter und schliesslich auf Interkontinentaldimensionen ausgebaut worden ist, wobei von seiten des Bundes und der Swissair diese Ausbauten immer befürwortet und - das sei dankbar anerkannt - zum Teil auch mitfinanziert worden sind. Aber - so fragte man sich - kann denn nun die Konsequenz dieser Ermunterungen einfach darin bestehen, dass man den Flugverkehr in Basel-Mülhausen auf kleine Gesellschaften beschränkt? Es ist insbesondere von einem Vertreter des Speditionsgewerbes eine Frage aufgeworfen worden, die ich nun auch Bundesrat Schlumpf stellen möchte. Die Swissair hat einen gesamtschweizerischen Auftrag und geniesst - weil sie diesem Auftrag nachkommt - einen besonderen Schutz der Behörden im Konkurrenzkampf mit anderen Gesellschaften bzw. im Hinblick auf die Zulassung von Verkehrsrechten anderer Gesellschaften. Kann sie diese Vorrechte weiterhin - und gerade auch für den Flughafen Basel-Mülhausen - in Anspruch nehmen, wenn sie sich andererseits immer mehr aus dem Luftverkehr von und nach Basel zurückzieht? Es ist gesagt worden, dass, wenn die Swissair einen Landesflughafen, der ausdrücklicher

Bestandteil des von den eidgenössischen Räten gebilligten Flughafenkonzeptes ist, mehr und mehr auslässt, ihr dann auch der entsprechende Konkurrenzschutz für diesen Flughafen nicht mehr zustehen dürfte; denn man könne nicht, wie sich jemand ausdrückte, den Fünfer, das Weggli und auch noch das Retourgeld haben. Wir haben - statt einer Förderung unseres Flughafens - die Streichung weiterer Linien zu befürchten. Enttäuschung und auch eine gewisse Verbitterung machen sich mehr und mehr Luft. In einem Leserbrief äusserte ein Geschäftsmann seine Absicht im Sinne des Druckes auf die Entscheidungsinstanzen -, nach Möglichkeit die Swissair zu boykottieren und mit anderen Gesellschaften zu fliegen, und er forderte die anderen Basler Geschäftsleute dazu auf, ein Gleiches zu tun. Kann das der Weg sein, um berechnete Ansprüche durchzusetzen? Meine Interpellation bezweckt eine klare Antwort auf die Frage: Spielt Basel-Mülhausen gemäss Auffassung des Bundesrates noch die ihm zugedachte Rolle innerhalb der schweizerischen Luftverkehrspolitik, oder ist das nicht mehr der Fall? Wenn das zweite zutrifft, frage ich: Geht es weiterhin an, gegen Begehren anderer Fluggesellschaften für Verkehrsrechte auf unserem Flughafen das Veto des Bundesamtes für Zivilluftverkehr einzulegen und auf diese Weise die wirtschaftliche Lebensfähigkeit einer Region unseres Landes zu gefährden? Bundesrat Schlumpf: Darf ich vorweg sagen, dass der Bundesrat Verständnis hat für die Anliegen und für die Enttäuschung, die in den Ausführungen von Ständerat Miville zum Ausdruck kamen. Er hat zu Recht unterstrichen, dass breite Kreise der Region dahinter stehen. Im Jahre 1945 wurde mit dem Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze das Konzept - von dem Herr Miville sprach - für die Flughäfen festgelegt. Man ging von Flughäfen für den kontinentalen Luftverkehr bei vier Schweizer Städten, neben Zürich, Genf, Basel auch noch Bern, aus. Bei diesem ersten Konzept hat man für Zürich eine gewisse Weiterentwicklung vorgesehen in Richtung Interkontinentalverkehr. Diese Sonderbestimmung für den Flughafen Zürich wurde zehn Jahre später in dem Sinne korrigiert, dass auch für Genf und Basel-Mülhausen das gleiche statuiert wurde. Im Jahre 1978 wurde der Ausbau der Instrumentenpiste Basel-Mülhausen auf 3900 Meter abgeschlossen. Seither steht Basel-Mülhausen für den Langstreckenverkehr zur Verfügung. Herr Miville hat mit Recht auf die grossen eigenen Anstrengungen von Basel in Zusammenarbeit mit Frankreich hingewiesen. 161 Millionen Franken wurden investiert. Der Bund hat 45,9 Millionen Subventionen geleistet. Sie erinnern sich an die Debatte im Jahre 1982 über den weiteren Ausbau der drei Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich. Damals wurde ein weiterer Beitrag an den Weiterausbau in Basel von gut 10 Millionen Franken vorgesehen. Nun ist es richtig, dass die Erwartungen, die man an das Konzept dieser drei Landesflughäfen (ohne Bern) und an den Ausbau in Basel knüpfte, nicht erfüllt worden sind. Die Betriebsergebnisse in Basel in den letzten Jahren vermögen nicht zu befriedigen. Das liegt aber nicht etwa an mangelndem Wohlwollen der Bundesbehörden oder an fehlender Konsequenz. Was den Bundesbehörden möglich ist, um dieses Konzept der drei Landesflughäfen mit Interkontinentalverkehr zu realisieren, wurde getan. Es sind andere Gründe, die zu dieser ungleichen Entwicklung geführt haben, insbesondere der immer härter werdende Wettbewerb im Luftverkehr, der die Flugverkehrsgesellschaften in den letzten Jahren veranlasste, alles zu unternehmen, um die Produktionskosten zu senken. Zu den Produktionskosten gehören die Fahrzeuge und das Personal. Man hat sich immer mehr auf Flugzeugtypen mit grossen Kapazitäten ausgerichtet, und das hat zur Folge gehabt, dass die Strecken mit grosser Verkehrsnachfrage Erfolge auswiesen und die verkehrsärmeren Strecken und die entsprechenden Flughäfen ins Hintertreffen gerieten. Solche Strecken wurden zum Teil aufgegeben. Das ist die Entwicklung auch in Basel in

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

Elections 68 28 février 1983 Abgeltung» diskutieren. Die gleichen Überlegungen haben damals eine Rolle gespielt. Man muss somit feststellen, dass die Lenkungsmöglichkeiten des Bundes sehr beschränkt sind. Er kann als Aktionär und Vertreter in den Organen der Swissair Einfluss nehmen. Der Abbau des Swissair-Verkehrs von und nach Basel ist im wesentlichen auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage zurückzuführen, nicht auf eine Änderung in der Konzeption des Bundes. Wir halten am Konzept von drei Landesflughäfen auch für den Langstreckenverkehr fest. Wir sind auch bemüht, im Rahmen dessen, was der Bund beeinflussen kann, darauf Rücksicht zu nehmen, und das haben wir unter anderem mit den Bewilligungen für Linienflüge der Crossair getan. Diese Regionalfluggesellschaft, welche in den letzten Jahren sehr aktiv geworden ist, hat einen Stützpunkt in Basel errichtet, und ihre Absicht geht dahin, diesen Stützpunkt weiter auszubauen. Es sollen Linien von der Crossair betrieben werden, die von der Swissair im Hinblick auf die Grosse der Maschinen usw. nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Der Bund unterstützt das. Gerade diese Überlegung (Berücksichtigung auch von Basel-Mülhausen) hat den Departementschef veranlasst, den Bestrebungen der Crossair soweit wie möglich entgegenzukommen, nebst anderen regionalpolitischen Überlegungen, beispielsweise im Zusammenhang mit der Bedienung des Kantons Tessin. Zusammenfassend ist zu sagen: Die Bundesbehörden halten an diesem Konzept fest, und sie sind bestrebt, diesem Umstand im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden Kompetenzen und Einflussnahmemöglichkeiten Rechnung zu tragen. Sie wissen, dass Luftverkehrsabkommen zwischenstaatlich ausgehandelt und abgeschlossen werden. Wir sind darauf bedacht, dass beim Abschluss derartiger zweiseitiger Luftverkehrsabkommen und bei der Ausgestaltung der Linienpläne Basel stets gleich behandelt wird wie Zürich und Genf. Der Bundesrat teilt die Überlegungen von Ständerat Miville in bezug auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für wirtschaftliche, aber auch demographische Entwicklungen und selbstverständlich auch in bezug auf die Bedeutung des Flugverkehrs. Wir sind der Meinung, dass sowohl aus raumplanerischen Gründen als auch im Hinblick auf Kapazitätsgrenzen, die sich abzeichnen, aber darüber hinaus auch aus staatspolitischen Gründen, im Hinblick auf die staatspolitisch notwendige dezentrale Entwicklung sowohl der Bevölkerung als auch der Wirtschaft - das ist miteinander verhängt - am Konzept der drei Landesflughäfen festzuhalten ist und dass alles zu unternehmen ist, um dieses Konzept zu realisieren. Abschliessend zur letzten Frage von Ständerat Miville: Die Rolle, die Basel-Mülhausen von Anfang an im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes für die

Landesflughäfen zgedacht war, soll nicht abgeschwächt werden. Wir leben allerdings jetzt in einer Periode, welche eine Konzentration aus betriebswirtschaftlichen Gründen fördert, die ihr Vorschub leistet. Wir hoffen aber, dass wir wieder darüber hinweg- kommen und dass im Zuge einer kontinuierlichen Politik dieses Gesamtkonzept auch schrittweise realisiert werden kann, so dass sich auch die gemachten und weiterhin zu tätigen Investitionen rechtfertigen. Präsident: Gemäss Artikel 32 Absatz 3 des Geschäftsreglementes frage ich den Interpellanten an, ob er sich von der Antwort des Bundesrates befriedigt erklären kann. Miville: Ich bin weithin befriedigt, indem ich hoffe, dass aus guten Absichten praktische Konsequenzen werden. Wahlen in ständige Kommissionen Elections dans des commissions permanentes Wahl des Präsidenten der Finanzkommission Election du président de la commission des finances Ergebnis der Wahl - Résultat du scrutin Ausgeteilte Stimmzettel / Bulletins délivrés 44 eingelangt / rentrés 43 leer / blancs 1 ungültig / nuls 0 gültig / valables 42 absolute Mehr / majorité absolue 22 Es wird gewählt / Est élu Herr Generali mit 42 Stimmen Präsident: Ich gratuliere Herrn Generali zu seiner Wahl. Schluss der Sitzung um 18.55 Uhr La séance est levée à 18 h 55

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Miville Eidgenössische Luftverkehrspolitik Interpellation Miville Politique fédérale de l'aviation In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1983 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 01 Séance Seduta Geschäftsnummer 82.928 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 28.02.1983 - 18:15 Date Data Seite 66-68 Page Pagina Ref. No 20 011 409 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.