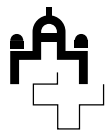


Nationalrat

Conseil national

Consiglio nazionale

Cussegl naziunal



Novembersession  
10. Tagung  
der 46. Amtsdauer

Session de novembre  
10<sup>e</sup> session  
de la 46<sup>e</sup> législature

Sessione di novembre  
10<sup>a</sup> sessione  
della 46<sup>a</sup> legislatura

# Amtliches Bulletin der Bundesversammlung

# Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

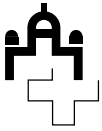
# Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale

**2001**

Novembersession

Session de novembre

Sessione di novembre



## Überblick

## Sommaire

Inhaltsverzeichnis	I–IV
Geschäftsnummern	V–VI
Rednerliste	VII–XII
Verhandlungen des Nationalrates	1471–1519
Impressum	1520
Abkürzungen	3. Umschlagseite

Table des matières	I–IV
Numéros d’objet	V–VI
Liste des orateurs	VII–XII
Délibérations du Conseil national	1471–1519
Impressum	1520
Abréviations	3 <sup>e</sup> de couverture



## Abkürzungen

## Abréviations

### Fraktionen

<b>C</b>	Christlichdemokratische Fraktion
<b>E</b>	Evangelische und unabhängige Fraktion
<b>G</b>	Grüne Fraktion
<b>L</b>	Liberale Fraktion
<b>R</b>	Freisinnig-demokratische Fraktion
<b>S</b>	Sozialdemokratische Fraktion
<b>V</b>	Fraktion der Schweizerischen Volkspartei
-	Ohne Fraktionszugehörigkeit

### Ständige Kommissionen

<b>APK</b>	Aussenpolitische Kommission
<b>FK</b>	Finanzkommission
<b>GPK</b>	Geschäftsprüfungskommission
<b>KöB</b>	Kommission für öffentliche Bauten
<b>KVF</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen
<b>RK</b>	Kommission für Rechtsfragen
<b>SGK</b>	Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit
<b>SiK</b>	Sicherheitspolitische Kommission
<b>SPK</b>	Staatspolitische Kommission
<b>UREK</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie
<b>WAK</b>	Kommission für Wirtschaft und Abgaben
<b>WBK</b>	Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur
<b>-NR</b>	des Nationalrates
<b>-SR</b>	des Ständerates

### Publikationen

<b>AB</b>	Amtliches Bulletin
<b>AS</b>	Amtliche Sammlung des Bundesrechts
<b>BBI</b>	Bundesblatt
<b>SR</b>	Systematische Sammlung des Bundesrechts

### Groupes

<b>C</b>	Groupe démocrate-chrétien
<b>E</b>	Groupe évangélique et indépendant
<b>G</b>	Groupe écologiste
<b>L</b>	Groupe libéral
<b>R</b>	Groupe radical-démocratique
<b>S</b>	Groupe socialiste
<b>V</b>	Groupe de l'Union démocratique du centre
-	N'appartenant à aucun groupe

### Commissions permanentes

<b>CAJ</b>	Commission des affaires juridiques
<b>CCP</b>	Commission des constructions publiques
<b>CdF</b>	Commission des finances
<b>CdG</b>	Commission de gestion
<b>CEATE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie
<b>CER</b>	Commission de l'économie et des redevances
<b>CIP</b>	Commission des institutions politiques
<b>CPE</b>	Commission de politique extérieure
<b>CPS</b>	Commission de la politique de sécurité
<b>CSEC</b>	Commission de la science, de l'éducation et de la culture
<b>CSSS</b>	Commission de la sécurité sociale et de la santé publique
<b>CTT</b>	Commission des transports et des télécommunications
<b>-CN</b>	du Conseil national
<b>-CE</b>	du Conseil des Etats

### Publications

<b>BO</b>	Bulletin officiel
<b>FF</b>	Feuille fédérale
<b>RO</b>	Recueil officiel du droit fédéral
<b>RS</b>	Recueil systématique du droit fédéral

## Inhaltsverzeichnis

### Vorlagen des Parlamentes (1)

01.214 Wahlprüfung und Vereidigung: 1471

### Vorlagen des Bundesrates (1)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1472

### Motionen (5)

- 01.3631 Motion christlichdemokratische Fraktion. Krise der Swissair: 1518
- 01.3649 Motion FK-NR (01.067) (Minderheit Kaufmann). Finanzierung Swissair-Kredite: 1517
- 01.3605 Motion sozialdemokratische Fraktion. Zukunft der Swissair-Gruppe: 1517
- 01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Verantwortlichkeiten im Debakel: 1518
- 01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Luftverkehrspolitik des Bundes: 1519

### Postulate (3)

- 01.3375 Postulat Kurrus Paul. Schweizerische Luftfahrt-politik: 1518
- 01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Vorfiananzierung der Sozialpläne: 1517
- 01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Zusätzliche Massnahmen für das Swissair-Personal: 1519

### Interpellationen (4)

- 01.3408 Interpellation Grobet Christian. Zukunft der Swissair?: 1519
- 01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Im Spannungsfeld von privaten und öffentlichen Interessen: 1518
- 01.3186 Interpellation sozialdemokratische Fraktion. Krise der SAir Group: 1517
- 01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Swissair-Debakel. Folgen für den Tourismus: 1519

## Table des matières

### Projets du Parlement (1)

01.214 Vérification des pouvoirs et prestation de serment: 1471

### Projets du Conseil fédéral (1)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1472

### Motions (5)

- 01.3649 Motion CdF-CN (01.067) (minorité Kaufmann). Financement des crédits Swissair: 1517
- 01.3631 Motion groupe démocrate-chrétien. Crise de Swissair: 1518
- 01.3605 Motion groupe socialiste. Avenir du groupe Swissair: 1517
- 01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Responsabilités dans la débâcle: 1518
- 01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Politique aéronautique de la Confédération: 1519

### Postulats (3)

- 01.3375 Postulat Kurrus Paul. Politique suisse en matière de transport aérien: 1518
- 01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Préfinancement des plans sociaux: 1517
- 01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Renforcer les mesures prises en faveur du personnel de Swissair: 1519

### Interpellations (4)

- 01.3408 Interpellation Grobet Christian. Quel avenir pour Swissair?: 1519
- 01.3186 Interpellation groupe socialiste. Crise de SAir Group: 1517
- 01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Tirailé entre intérêts privés et publics: 1518
- 01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Affaire Swissair. Conséquences pour l'activité touristique: 1519

**Geschäftsnummern**

**Numéros d'objet**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1472	01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1472
01.214 Wahlprüfung und Vereidigung: 1471	01.214 Vérification des pouvoirs et prestation de serment: 1471
01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Im Spannungsfeld von privaten und öffentlichen Interessen: 1518	01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Tirailé entre intérêts privés et publics: 1518
01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Verantwortlichkeiten im Debakel: 1518	01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Responsabilités dans la débâcle: 1518
01.3186 Interpellation sozialdemokratische Fraktion. Krise der SAir Group: 1517	01.3186 Interpellation groupe socialiste. Crise de SAir Group: 1517
01.3375 Postulat Kurrus Paul. Schweizerische Luftfahrtpolitik: 1518	01.3375 Postulat Kurrus Paul. Politique suisse en matière de transport aérien: 1518
01.3408 Interpellation Grobet Christian. Zukunft der Swissair?: 1519	01.3408 Interpellation Grobet Christian. Quel avenir pour Swissair?: 1519
01.3605 Motion sozialdemokratische Fraktion. Zukunft der Swissair-Gruppe: 1517	01.3605 Motion groupe socialiste. Avenir du groupe Swissair: 1517
01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Zusätzliche Massnahmen für das Swissair-Personal: 1519	01.3613 Postulat Strahm Rudolf. Renforcer les mesures prises en faveur du personnel de Swissair: 1519
01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Swissair-Debakel. Folgen für den Tourismus: 1519	01.3627 Interpellation Vollmer Peter. Affaire Swissair. Conséquences pour l'activité touristique: 1519
01.3631 Motion christlichdemokratische Fraktion. Krise der Swissair: 1518	01.3631 Motion groupe démocrate-chrétien. Crise de Swissair: 1518
01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Luftverkehrspolitik des Bundes: 1519	01.3637 Motion Vaudroz Jean-Claude. Politique aéronautique de la Confédération: 1519
01.3649 Motion FK-NR (01.067) (Minderheit Kaufmann). Finanzierung Swissair-Kredite: 1517	01.3649 Motion CdF-CN (01.067) (minorité Kaufmann). Financement des crédits Swissair: 1517
01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Vorfinanzierung der Sozialpläne: 1517	01.3653 Postulat Leutenegger Oberholzer Susanne. Préfinancement des plans sociaux: 1517

## Rednerliste

**Abate** Fabio (R, TI)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1510

**Aeschbacher** Ruedi (E, ZH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1481, 1482

**Banga** Boris (S, SO)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1500

**Bangerter** Käthi (R, BE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1501

**Blocher** Christoph (V, ZH)

01.3631 Motion christlichdemokratische Fraktion. Krise der Swissair: 1518

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1482, 1490, 1496

**Bührer** Gerold (R, SH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1477, 1478

**Cavalli** Franco (S, TI)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1492, 1493

**Chiffelle** Pierre (S, VD)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1508

**Fasel** Hugo (G, FR)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1478, 1501

**Fattebert** Jean (V, VD)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1485

**Favre** Charles (R, VD)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1491, 1492

**Fehr** Mario (S, ZH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1482

## Liste des orateurs

**Abate** Fabio (R, TI)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1510

**Aeschbacher** Ruedi (E, ZH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1481, 1482

**Banga** Boris (S, SO)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1500

**Bangerter** Käthi (R, BE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1501

**Blocher** Christoph (V, ZH)

01.3631 Motion groupe démocrate-chrétien. Crise de Swissair: 1518

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1482, 1490, 1496

**Bührer** Gerold (R, SH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1477, 1478

**Cavalli** Franco (S, TI)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1492, 1493

**Chiffelle** Pierre (S, VD)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1508

**Fasel** Hugo (G, FR)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1478, 1501

**Fattebert** Jean (V, VD)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1485

**Favre** Charles (R, VD)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1491, 1492

**Fehr** Mario (S, ZH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1482

**Fetz Anita (S, BS)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1498

**Frey Claude (R, NE)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1476

**Genner Ruth (G, ZH)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1475, 1487

**Grobet Christian (S, GE)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1513

**Gross Jost (S, TG)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1508

**Gysin Remo (S, BS)**

01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Im Spannungsfeld von privaten und öffentlichen Interessen: 1518

**Hess Bernhard (–, BE)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1490

**Hess Peter (C, ZG, Präsident)**

01.9001 Mitteilungen des Präsidenten: 1519

01.214 Wahlprüfung und Vereidigung: 1471

**Hofmann Urs (S, AG)**

01.3605 Motion sozialdemokratische Fraktion. Zukunft der Swissair-Gruppe: 1517

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1482

**Imhof Rudolf (C, BL)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1483

**Janiak Claude (S, BL)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1501

**Jossen Peter (S, VS)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1510

**Fetz Anita (S, BS)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1498

**Frey Claude (R, NE)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1476

**Genner Ruth (G, ZH)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1475, 1487

**Grobet Christian (S, GE)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1513

**Gross Jost (S, TG)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1508

**Gysin Remo (S, BS)**

01.3061 Interpellation Gysin Remo. SAir Group. Tirailé entre intérêts privés et publics: 1518

**Hess Bernhard (–, BE)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1490

**Hess Peter (C, ZG, Präsident)**

01.9001 Communications du président: 1519

01.214 Vérification des pouvoirs et prestation de serment: 1471

**Hofmann Urs (S, AG)**

01.3605 Motion groupe socialiste. Avenir du groupe Swissair: 1517

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1482

**Imhof Rudolf (C, BL)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1483

**Janiak Claude (S, BL)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1501

**Jossen Peter (S, VS)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1510

**Kaufmann Hans (V, ZH)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1475, 1478

**Leuenberger Moritz, Bundespräsident**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1493, 1496, 1503, 1511

**Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL)**

01.3186 Interpellation sozialdemokratische Fraktion. Krise der SAir Group: 1517

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1478, 1479, 1509, 1513, 1516

**Lustenberger Ruedi (C, LU)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1514, 1516

**Maillard Pierre-Yves (S, VD)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1484, 1506

**Maitre Jean-Philippe (C, GE)**

01.3631 Motion christlichdemokratische Fraktion. Krise der Swissair: 1518

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1489

**Mariétan Fernand (C, VS)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1473, 1502, 1511

**Marti Werner (S, GL)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1472, 1493, 1502, 1511, 1514

**Marty Kälin Barbara (S, ZH)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1487

**Maspoli Flavio (–, TI)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1482, 1489

**Maurer Ueli (V, ZH)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1488

**Messmer Werner (R, TG)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1512

**Kaufmann Hans (V, ZH)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1475, 1478

**Leuenberger Moritz, Bundespräsident**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1493, 1496, 1503, 1511

**Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL)**

01.3186 Interpellation groupe socialiste. Crise de SAir Group: 1517

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1478, 1479, 1509, 1513, 1516

**Lustenberger Ruedi (C, LU)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1514, 1516

**Maillard Pierre-Yves (S, VD)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1484, 1506

**Maitre Jean-Philippe (C, GE)**

01.3631 Motion groupe démocrate-chrétien. Crise de Swissair: 1518

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1489

**Mariétan Fernand (C, VS)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1473, 1502, 1511

**Marti Werner (S, GL)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1472, 1493, 1502, 1511, 1514

**Marty Kälin Barbara (S, ZH)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1487

**Maspoli Flavio (–, TI)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1482, 1489

**Maurer Ueli (V, ZH)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1488

**Messmer Werner (R, TG)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1512

**Mugny** Patrice (G, GE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1479, 1480, 1492, 1499

**Mugny** Patrice (G, GE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1479, 1480, 1492, 1499

**Müller** Erich (R, ZH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1474, 1475

**Müller** Erich (R, ZH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1474, 1475

**Polla** Barbara (L, GE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1476, 1479, 1493, 1510

**Polla** Barbara (L, GE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1476, 1479, 1493, 1510

**Raggenbass** Hansueli (C, TG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1486

**Raggenbass** Hansueli (C, TG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1486

**Rechsteiner** Paul (S, SG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1489

**Rechsteiner** Paul (S, SG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1489

**Schneider** Johann N. (R, BE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1484

**Schneider** Johann N. (R, BE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1484

**Schwaab** Jean Jacques (S, VD)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1492, 1507, 1509

**Schwaab** Jean Jacques (S, VD)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1492, 1507, 1509

**Spielmann** Jean (–, GE)

01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Verantwortlichkeiten im Debakel: 1518

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1477, 1507, 1516

**Spielmann** Jean (–, GE)

01.3094 Motion Spielmann Jean. SAir Group. Responsabilités dans la débâcle: 1518

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1477, 1507, 1516

**Strahm** Rudolf (S, BE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1500

**Strahm** Rudolf (S, BE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1500

**Studer** Heiner (E, AG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1499

**Studer** Heiner (E, AG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1499

**Suter** Marc F. (R, BE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1514

**Suter** Marc F. (R, BE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1514

**Theiler** Georges (R, LU)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 1486

**Theiler** Georges (R, LU)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 1486

**Tschuppert** Karl (R, LU)

01.214 Wahlprüfung und Vereidigung: 1471

**Tschuppert** Karl (R, LU)01.214 Vérification des pouvoirs et prestation de serment:  
1471**Villiger** Kaspar, Bundesrat01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivil-  
luftfahrt. Finanzierung: 1494, 1497, 1503, 1515**Villiger** Kaspar, Bundesrat01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation ci-  
vile. Financement: 1494, 1497, 1503, 1515**Walker** Felix (C, SG)01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivil-  
luftfahrt. Finanzierung: 1480, 1502**Walker** Felix (C, SG)01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation ci-  
vile. Financement: 1480, 1502**Weyeneth** Hermann (V, BE)01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivil-  
luftfahrt. Finanzierung: 1483, 1502**Weyeneth** Hermann (V, BE)01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation ci-  
vile. Financement: 1483, 1502**Wirz-von Planta** Christine (L, BS)01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivil-  
luftfahrt. Finanzierung: 1500**Wirz-von Planta** Christine (L, BS)01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation ci-  
vile. Financement: 1500**Zanetti** Roberto (S, SO)01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivil-  
luftfahrt. Finanzierung: 1498, 1499**Zanetti** Roberto (S, SO)01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation ci-  
vile. Financement: 1498, 1499

# Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

## Nationalrat – Conseil national

### 2001

Novembersession – 10. Tagung der 46. Amtsdauer  
Session de novembre – 10<sup>e</sup> session de la 46<sup>e</sup> législature

### Erste Sitzung – Première séance

Freitag, 16. November 2001  
Vendredi, 16 novembre 2001

15.30 h

01.214

### Wahlprüfung und Vereidigung Vérification des pouvoirs et prestation de serment

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Ich heisse Sie zur ausserordentlichen Session des National- und des Ständerates willkommen.

Herr Nationalrat Adalbert Durrer hat seinen Rücktritt auf den 5. Oktober 2001 eingereicht. Wir haben die Wahlprüfung seines Nachfolgers, Herrn Adrian Imfeld, vorzunehmen.

**Tschuppert** Karl (R, LU), für das Büro: Das Büro hat die Wahl von Herrn Adrian Imfeld, geboren am 4. Dezember 1954, von Lungern, in Sarnen, geprüft. Herr Imfeld ersetzt unseren Kollegen Adalbert Durrer. Da der Kanton Obwalden nur über einen Nationalratssitz verfügt, wurde mit dem Rücktritt von Herrn Durrer eine Ersatzwahl nötig. Innert der Einreichfrist ist von fünf im Kanton Obwalden Stimmberechtigten ein Wahlvorschlag der CVP auf Adrian Imfeld eingereicht worden.

Adrian Imfeld ist in stiller Wahl als Nationalrat für den Rest der 46. Legislaturperiode gewählt. Er ist lic. oec. HSG, diplomierter Wirtschaftsprüfer und Berater. Der Regierungsrat des Kantons Obwalden hat ihn mit Beschluss vom 28. August 2001 als gewählt erklärt. Dieser Beschluss ist im Amtsblatt des Kantons Obwalden vom 30. August veröffentlicht worden.

Das Büro hat festgestellt, dass bei Herrn Imfeld keine Unvereinbarkeit mit dem Nationalratsmandat besteht. Das Büro beantragt deshalb, die Wahl von Herrn Imfeld als gültig zu erklären.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Das Büro beantragt, die Wahl von Herrn Imfeld zu validieren. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt. Die Wahl wird somit für gültig erklärt. Wir schreiten zur Vereidigung. Ich bitte Herrn Imfeld, in die Mitte des Saales zu treten.

Ich ersuche die Herren Bundesräte, die Ratsmitglieder und die Besucher auf der Tribüne, sich zu erheben.

Die Generalsekretärin wird nun die Eidesformel vorlesen.

*Wallimann-Bornatico Mariangela, Generalsekretärin der Bundesversammlung, verliest die Eidesformel:*

*Wallimann-Bornatico Mariangela, secrétaire générale de l'Assemblée fédérale, donne lecture de la formule du serment:*

Ich schwöre vor Gott, dem Allmächtigen, die Verfassung und die Gesetze des Bundes treu und wahr zu halten; die Einheit, Kraft und Ehre der schweizerischen Nation zu wahren; die Unabhängigkeit des Vaterlandes, die Freiheit und die Rechte des Volkes und seiner Bürger zu schützen und zu schirmen und überhaupt alle mir übertragenen Pflichten gewissenhaft zu erfüllen, so wahr mir Gott helfe.

*Imfeld Adrian wird vereidigt  
Imfeld Adrian prête serment*

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Nationalrat Adrian Imfeld, der Rat nimmt Kenntnis von Ihrem Eid.

Im Namen des Rates heisse ich Sie willkommen und entbiete Ihnen meine besten Wünsche für eine erfolgreiche Ratstätigkeit. *(Beifall)*



01.067

## Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung

### Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement

*Erstrat – Premier Conseil*

Botschaft des Bundesrates 07.11.01 (BBl)  
Message du Conseil fédéral 07.11.01 (FF)

Nationalrat/Conseil national 16.11.01 (Erstrat – Premier Conseil)  
Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Eintreten

*Minderheit*

(Kaufmann, Mugny, Pfister Theophil, Weyeneth, Zuppiger)  
Nichteintreten

*Antrag der liberalen Fraktion*

Nichteintreten

*Antrag Frey Claude*

Nichteintreten

*Antrag Spielmann*

Rückweisung an den Bundesrat  
mit dem Auftrag, einen neuen Bundesbeschluss vorzulegen,  
der folgende Punkte enthält:

1. die Erstellung eines Sozialplans im Umfang von mindestens 500 Millionen Franken zugunsten des Personals der Swissair und ihrer Tochtergesellschaften;
2. die imperative Bedingung, dass die in den Genuss der Kredite kommenden und Personal übernehmenden Gesellschaften die Verpflichtungen gemäss Artikel 333 OR einhalten.

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Entrer en matière

*Minorité*

(Kaufmann, Mugny, Pfister Theophil, Weyeneth, Zuppiger)  
Ne pas entrer en matière

*Proposition du groupe libéral*

Ne pas entrer en matière

*Proposition Frey Claude*

Ne pas entrer en matière

*Proposition Spielmann*

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de présenter un nouvel arrêté fédéral comprenant:

1. la mise sur pied d'un plan social d'au moins 500 millions de francs au bénéfice du personnel de Swissair et de ses filiales;
2. la condition impérative que les sociétés bénéficiaires des crédits accordés qui reprennent du personnel respectent les conditions de l'article 333 CO.

**Marti Werner** (S, GL), für die Kommission: Während und seit der Herbstsession haben sich die Ereignisse überstürzt. Nach dem Grounding vom 2. Oktober 2001 sah sich der Bundesrat das erste Mal zum Handeln veranlasst. Viele – vermutlich auch der Bundesrat – waren sich damals bewusst, dass noch weitere Schritte notwendig sein würden, um dieses Problem zu lösen und auch um einen zweiten «Absturz» zu verhindern. Es sind seither noch nicht viele

Wochen, noch nicht viele Tage vergangen; gleichwohl hat der Bund in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, aber auch mit der Mehrheit der Bundesratsparteien, das nun dem Redimensionierungskonzept zugrunde liegende Projekt ausgearbeitet. Basis dieses Projektes ist der Ausbau der Crossair-Flotte von heute 22 Flugzeugen um je 26 Lang- und Mittelstreckenflugzeuge. Dieses Projekt hat die Kommission unseres Rates auf der Fahne auch noch entsprechend konkretisiert und festgehalten, dass es um diese Geschäftsgrundlage geht. Sie bildet die Basis unserer heutigen Beratung. Welches sind die Gründe für die Finanzkommission, auf dieses Projekt einzugehen und sich für dieses Engagement einzusetzen?

Es sind einerseits verkehrspolitische Gründe. Der Bundesrat und die Mehrheit der Kommission sind der Auffassung, dass die Schweiz eine direkte Luftverkehrsverbindung zu den wichtigsten Zentren des entfernteren Auslandes braucht. Die Schweiz braucht somit ein substantielles Angebot an interkontinentalen Flugverbindungen. Neben dem verkehrspolitischen Aspekt ist aber auch die volkswirtschaftliche Dimension dieses Projektes von grosser Bedeutung und steht im Vordergrund. Sowohl für den Bundesrat wie auch für die Finanzkommission stellte sich die Frage: Handeln wir, oder warten wir zu? Wenn wir handeln, können wir den Schaden beschränken; wenn wir zuwarten, das heisst, wenn wir diese Vorlage ablehnen, wird dies verheerende Auswirkungen auf die schweizerische Wirtschaft haben.

Nicht nur die Entlassung der direkt Betroffenen, sondern auch die Entlassung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern weiterer Firmen droht. Die Finanzkommission geht mit dem Bundesrat davon aus, dass im Falle dieses Crash-Szenarios Zehntausende von Stellen auf dem Spiel stehen. Es geht um eine Grössenordnung von 30 000 Stellen. In der heutigen Diskussion ist dieser Aspekt etwas in den Hintergrund getreten. Das hat den einfachen Grund, dass das Engagement des Bundesrates – verbunden mit dem Handeln der Finanzkommission – bereits Wirkung gezeigt hat. Es war gerade das Engagement des Bundesrates, welches dazu geführt hat, dass die befürchteten Domino-Effekte nicht eingetreten sind.

Das Projekt einer redimensionierten Airline ist, wie es der Geschäftstitel sagt, ein nationales Projekt. Das möchte ich mit aller Deutlichkeit unterstreichen. Vom Crash, der durch eine Ablehnung dieser Vorlage provoziert würde, wäre nicht nur die Region Zürich betroffen; eine Ablehnung dieser Vorlage hätte Auswirkungen auf die ganze Schweiz. Wir müssen uns bewusst sein, dass die Flughäfen Zürich, Basel und Genf ein einziges System darstellen. Um es in einer etwas kriegerischen Sprache auszudrücken: Wenn Zürich fällt, dann trifft dies auch Basel und Genf. Ein nicht ausgelasteter Flughafen in Zürich zieht Kapazitäten von Basel und Genf ab, was zur Folge hat, dass wir dann nicht nur an einem Ort, sondern an drei wichtigen Orten in der Schweiz Probleme bekommen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Projektes ist einer der wichtigsten Gründe, weshalb die Finanzkommission bereit ist, auf diese Vorlage einzutreten und auch die entsprechenden Mittel zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich um eine Investition des Bundes und der Kantone mit dem Ziel, grösseren Schaden abzuwenden.

Wie ist dieses Projekt zu beurteilen? Ich habe bereits ausgeführt, dass die Finanzkommission von dem Projekt in der Grössenordnung von 26 Mittel- und 26 Langstreckenflugzeugen ausgeht. Ich muss es wiederholen und mit aller Deutlichkeit sagen: Allen Unkenrufen zum Trotz stellt dieses Projekt die Geschäftsgrundlage aller Beteiligten dar. Der Bund und die Finanzkommission sind nicht bereit und auch nicht verpflichtet, sich für ein Projekt zu engagieren, das unterhalb dieser Grössenordnung bleibt. Es geht somit darum, dieses Projekt zu realisieren.

Dieses Projekt birgt Risiken, das wird nicht bestritten. Ich verweise Sie auf die Ausführungen auf den Seiten 21 bis 28 der Botschaft. Der Bundesrat listet hier hauptsächlich gesellschaftsrechtliche, arbeitsrechtliche und auch international privatrechtliche Risiken auf. Unserer Ansicht nach gibt es

aber auch unternehmerische Risiken, die es zu lösen gilt – das muss ebenfalls gesehen und anerkannt werden: Einerseits gibt es das Problem, dass zwei Unternehmenskulturen zusammengebaut werden müssen und zu einer Einheit zusammenwachsen müssen, um schlagkräftig operieren zu können; andererseits kann niemand mit Gewissheit sagen, wie sich der Luftverkehrsmarkt in Zukunft entwickeln wird und wie er sich – nach den Einbrüchen in diesem Herbst – erholen wird.

Das Projekt beinhaltet aber auch eine Chance, und dies ist der Grund, weshalb die Kommissionmehrheit Ihnen beantragt, auf die Vorlage einzutreten. Das Projekt kann aber nur Erfolg haben, wenn wir uns auch zusammen mit allen Beteiligten und mit aller Kraft dafür einsetzen. Es hat eine Chance, weil sich der Markt nach unserer Einschätzung wieder erholen wird und sich das Unternehmen aufgrund seiner Konzeption und seiner Kostenstruktur in einer guten Ausgangslage befinden wird.

Das Fazit bei der Abwägung dieser Vor- und Nachteile ist das Folgende: Die Mehrheit der Finanzkommission kommt zusammen mit dem Bundesrat zum Schluss, dass bei dem Engagement eine Chance auf Erfolg besteht. Kein Engagement einzugehen würde einen weit höheren Schaden bedeuten, der mit einer weit höheren Wahrscheinlichkeit eintreten würde. Deshalb ist es in diesem Fall Aufgabe der Politik einzugreifen.

Gestatten Sie mir, noch einige Bemerkungen zu den Auswirkungen auf das Personal zu machen. Die Finanzkommission wie auch der Bundesrat sind sich bewusst, dass auch dieses Konzept Auswirkungen auf die Betroffenen haben wird. Dabei ist zu unterscheiden zwischen denjenigen Unternehmen, welche sich in Nachlassstundung befinden, und denjenigen ausserhalb der Nachlassstundung.

Die Mehrheit der Finanzkommission und auch der Bundesrat gehen davon aus, dass es nicht Aufgabe der neuen Unternehmung sei, diese Verpflichtungen gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu erfüllen, sondern dass es die Aufgabe der alten Unternehmung sei, mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln diese Forderungen zu decken.

Eine Minderheit ist der Auffassung, dass wir uns in einer ausserordentlichen Situation befinden – die auch zum Handeln des Bundesrates geführt hat – und dass deshalb von dem Üblichen abzusehen ist und sich der Bund in diesem Punkt zu engagieren hat.

Mit dem Projekt, das wir Ihnen vorlegen, wird aber nicht nur die Zukunft gestaltet, sondern es soll auch die Vergangenheit aufgearbeitet werden. Es ist deshalb im Kreditbeschluss speziell eine Position vorgesehen, um die Sonderprüfung durchzuführen. Damit will man auch klar dem Einwand entgegen, dass man mit diesem finanziellen Engagement einen Mantel über die Sünden der Vergangenheit legen will. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Auch wir wollen uns mit einem speziellen Engagement dafür einsetzen, dass diese Fragen geklärt und die Verantwortlichen eruiert werden.

Noch eine letzte Bemerkung zu den finanziellen Auswirkungen: Das ganze Engagement des Bundes beläuft sich, wie Sie der Seite 38 der Botschaft entnehmen können, auf 2 089 350 000 Franken. Entscheidend ist, dass dieses Engagement nicht zu einer Korrektur der Finanzpolitik des Bundes führen muss. Es handelt sich unbestrittenermassen um ein grosses Engagement. Ich muss dies aber doch noch etwas relativieren: Auch wenn man davon sprechen wird, wie viel Geld diese zwei Milliarden Franken sind, muss man sich bewusst sein, dass es sich hier um eine einmalige Ausgabe handelt. Wenn man die Summe in wiederkehrende Ausgaben oder in wiederkehrende Einnahmefälle umrechnet, so entspricht das – wenn man davon ausgeht, dass dauernde Ausgaben mindestens 20 bis 25 Jahre anhalten – einer jährlichen Ausgabe in der Grössenordnung von 100 Millionen Franken. Dieses Engagement ist mit dem Finanzplan, mit den finanziellen Ressourcen, die wir zur Verfügung haben, zu vertreten und auch zu verkraften.

Ich beantrage Ihnen deshalb im Auftrag der Finanzkommission, welche mit 18 zu 5 Stimmen beschlossen hat, auf die

Vorlage einzutreten, ebenfalls auf diese Vorlage einzutreten und ihr schlussendlich zuzustimmen.

**Mariétan Fernand (C, VS), pour la commission:** Mes propos se veulent complémentaires à ceux que vient de vous tenir M. Marti. Vous me permettez en préambule une petite mise à plat, un rapide énoncé des sentiments communs que l'on ne peut que partager devant un tel dossier, tout simplement pour vous démontrer que le débat au sein de la commission n'a pas été court-circuité ou bloqué, et que personne, contrairement à ce que la presse a pu en dire, n'a trouvé politiquement incorrect d'exprimer des doutes sur la qualité et la viabilité du projet.

Bien sûr, nous avons ressenti l'aspect quelque peu frustrant d'une situation qui réduit le rôle du Parlement à une simple Chambre d'enregistrement. C'est vrai que la solution trouvée – certains ont parlé de bricolage hâtif et hasardeux – semble jeter un voile de discrétion sur les responsabilités de la débâcle de Swissair. Comment ne pas éprouver aussi le sentiment que la Confédération passe précipitamment à la caisse pour couvrir les erreurs de l'économie privée, et que ceux qui vantent les forces du marché par beau temps se réfugient bien facilement sous le parapluie étatique, quand les choses se gâtent? Et puis, on s'est posé la question: on peut légitimement se demander si l'aviation est un service public. Peut-on vraiment comparer le trafic aérien à la Poste ou au réseau ferroviaire, auquel cas les pouvoirs publics ne devraient-ils pas se donner les moyens de commander?

Bref, ainsi que vous le constaterez au gré des différents amendements qui seront formulés tout à l'heure, le débat a été exhaustif et vif; c'est finalement, comme vient de vous le dire M. Marti, à une large majorité que la commission a accepté l'entrée en matière.

D'abord, parce qu'au-delà des ressentiments et des agacements devant une telle incurie, il y a des enjeux qui dépassent les rognés et, comme l'a dit un collègue tout à l'heure, il n'est pas nécessaire de faire preuve d'enthousiasme pour adopter ce projet.

En clair: nous ne sommes pas là, et j'aimerais que vous le compreniez bien, pour montrer du doigt et désigner des coupables. Ce rôle incombe à d'autres instances, et à une réponse à une proposition formulée par M. Marti Werner en commission, qui visait à garantir le financement des poursuites et l'examen des responsabilités. M. Villiger, conseiller fédéral, a été très catégorique à ce propos.

Puis, il y a un élément majeur qu'il faut tout de même se rappeler: lors des débats qui se sont tenus le 4 octobre dernier, la plupart, si ce n'est la quasi-totalité des intervenants se sont exprimés clairement pour que le Conseil fédéral prenne les choses en main, que le politique «reprenne la situation sous son contrôle». Voilà en résumé ce qui a été dit et entendu. On peut donc difficilement aujourd'hui reprocher au gouvernement d'avoir rempli un mandat on ne peut plus explicite. Il faut donc garder à l'esprit le contexte, cet état de nécessité dans lequel le Conseil fédéral s'est retrouvé, dos au mur, pour ficeler un projet d'une telle ampleur. Quelle alternative y avait-il? Je crois qu'en temps de crise grave il n'est pas malsain, n'en déplaise aux ultralibéraux, que l'Etat, ultime recours, assume ses responsabilités et exerce son autorité.

Evidemment, le chemin est incertain. Tout le monde en est conscient. Au cours de leur audition, les experts entendus, M. Siegenthaler, M. Dosé, ont beaucoup insisté sur la vraisemblance de l'option choisie, tout en précisant que la nouvelle société devait conserver la liberté économique de corriger l'objectif, le cas échéant. Des explications qui nous ont été fournies, il apparaît que les besoins ont été calculés largement. Un capital de 2,74 milliards de francs représente 35 pour cent de fonds propres, alors que la branche aviation n'atteint en moyenne que 26 pour cent; de même en ce qui concerne la structure de coûts, qui sera très favorable en comparaison internationale.

La majorité de la commission considère donc, dans la mesure où il est possible de les évaluer, que les principales hy-

pothèses en matière d'exploitation de la nouvelle Crossair semblent avoir été soigneusement élaborées.

S'agissant des risques découlant du droit des sociétés et des relations avec le droit européen, la commission ne possède pas à ce jour d'éléments qui permettraient de contredire les arguments développés dans le message du Conseil fédéral.

Concernant le financement du programme, les prêts sans intérêts de 450 millions et de 1 milliard de francs reposent sur l'article 101 de la loi sur l'aviation qui prévoit que la Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes régulières. Quant à la participation, à hauteur de 600 millions de francs, à l'augmentation du capital-actions de Crossair, elle repose sur l'article 102 de la même loi selon lequel la Confédération peut participer à des entreprises exploitant des aérodromes et à des entreprises de transport aérien lorsque l'intérêt général le justifie. Pour ce qui est du prêt de base de 450 millions de francs, vu l'urgence, la dépense est soumise à l'approbation du Parlement, dans le cadre du deuxième supplément au budget 2001. Le prêt complémentaire de 1 milliard de francs promis à Swissair pour maintenir l'exploitation des vols jusqu'à la fin de l'horaire d'hiver 2001/02 sera versé par tranches, en fonction des besoins de trésorerie de la société. Il s'agit donc d'un crédit d'engagement que nous sommes également appelés à approuver, soit vraisemblablement à hauteur de 600 millions dans le budget courant et de 400 millions de francs l'an prochain.

Enfin, la promesse d'une participation de la Confédération à hauteur de 600 millions de francs dans l'augmentation du capital-actions de Crossair, fait l'objet d'un crédit d'engagement qui sera échelonné entre mi-décembre 2001 et fin mars 2002, selon ce que nous dit le Conseil fédéral.

Sous l'angle de la politique financière, la commission doit relever ceci. Alors qu'un rééquilibrage durable des finances fédérales semblait avoir été atteint, dont on espérait la consolidation lors de la prochaine votation sur le frein à l'endettement, l'assainissement de Swissair va de nouveau produire des chiffres rouges dans le budget fédéral de cette année et de l'année prochaine.

Deux aspects importants de ce dossier ont suscité de vifs échanges au sein de la commission. La question de la compétence octroyée à la Délégation des finances: cela relève de la loi sur les finances de la Confédération et doit alors aussi se poser la question, nous a-t-il semblé, de la compétence accordée au Conseil fédéral en la matière.

La majorité de la commission a considéré qu'il n'était pas opportun d'opérer une telle réflexion dans la précipitation et sous le coup de l'émotion. On en reparlera à tête reposée, ultérieurement.

Enfin, la question du plan social que M. Marti a évoqué tout à l'heure. Je crois que c'est un euphémisme de dire que la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui ne répond pas à l'attente d'une forte minorité de la commission. S'il est généralement admis qu'il n'incombe pas à la Confédération de financer un tel plan, alors que par son engagement la Confédération a déjà sauvé près de 30 000 emplois et qu'une telle intervention ne serait guère équitable envers d'autres entreprises en faillite tout comme envers les fournisseurs touchés par la débâcle, différentes propositions ont été formulées dans le but de contraindre la nouvelle société à respecter les engagements contractuels de Swissair. La question de l'article 333 du Code des obligations est controversée sur le plan juridique et, d'un point de vue politico-économique, les représentants de la nouvelle société nous ont clairement fait comprendre que la structure salariale de Swissair, si elle devait être reprise telle quelle, pouvait mettre en péril la nouvelle société. La majorité de la commission s'en est donc remise à la position exprimée à ce sujet par le Conseil fédéral.

En conclusion, la majorité de la commission est d'avis qu'il n'y a pas de véritable alternative au projet qui nous est soumis. Le coût réel d'une totale banqueroute eût été aussi élevé que la relance et sans aucun espoir, en fin de compte. Sans vouloir comparer ce qui n'est pas forcément compara-

ble, si la réalisation d'un tel programme engendre des coûts certes très importants, il convient cependant de relativiser le montant en jeu, en regard d'autres dépenses passées plus inaperçues. Pensons par exemple au dépassement du budget de la construction des transversales alpines – rallonge de 2,1 milliards de francs –, ou à la générosité avec laquelle ce même Conseil national a fait exploser le paquet fiscal de M. Villiger le 26 septembre passé.

Sur un plan plus politique, comment ne pas relever, à ceux qui se donnent – je dirais – le rôle facile de jouer aux abonnés absents, que nous payons en partie avec ce dossier l'isolement de notre pays et que si nous avons adhéré à l'Espace économique européen en 1992, Swissair aurait bénéficié d'un accès sans restrictions à tout l'espace aérien européen? Ce tragique épisode aura au moins, nous l'espérons, un double mérite: celui de démontrer que ce pays a encore du ressort et une capacité à se mobiliser pour surmonter conjointement une situation difficile, et enfin, celui de redéfinir la notion souvent galvaudée de solidarité si nécessaire à notre équilibre confédéral. Ce réflexe doit aussi jouer, quand bien même il s'agit de venir en aide, pour une part essentielle, au canton le plus riche du pays. Il s'agira simplement de ne pas l'oublier quand viendra le temps des revendications d'autres régions plus périphériques, moins favorisées, revendications qui seront nécessairement modestes en comparaison.

Au nom de la majorité de la commission, je vous invite à entrer en matière.

**Müller Erich (R, ZH):** Ich darf Ihnen als Präsident der Finanzdelegation darlegen, wie in der Finanzdelegation die Entscheidungsfindung bezüglich der Gewährung von finanziellen Mitteln für die Bewältigung des Swissair-Debakels stattfand, welche Unterlagen vorlagen, welche Abklärungen und Überlegungen gemacht wurden und welche Bedingungen wir an unsere Entscheide knüpfen.

Aber vorweg möchte ich eine persönliche Erklärung abgeben. Ich bin Mitglied des Beirates der Credit Suisse. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob deshalb nicht ein Interessenkonflikt mit meiner Funktion als Präsident der Finanzdelegation bestünde. Für mich bestand zu keinem Zeitpunkt eine Interessenkollision. Zu Beginn der entscheidenden Sitzung klärte die Finanzdelegation in meiner Abwesenheit diese Frage ab und kam zum Schluss, dass kein Ausstanzungsgrund bestand. Sie legte mir jedoch nahe, mich bei der Abstimmung der Stimme zu enthalten, um keinerlei Vorwürfe bezüglich einer Interessenkollision aufkommen zu lassen. Ich habe diesem Wunsch entsprochen und mich bei der Abstimmung der Stimme enthalten.

Aber nun zur Sache. Erste Phase des Swissair-Debakels: Garantie bezüglich Haftpflichtansprüchen gegenüber Luftfahrtgesellschaften durch den Bund von 2 Milliarden US-Dollar pro Schadenfall. Die Finanzdelegation hat sich von der Notwendigkeit, der Dringlichkeit und dem Vorhandensein einer rechtlichen Grundlage einer Bundesgarantie überzeugt. Da ohne diese Massnahme ein Grounding nicht auszu-schliessen gewesen wäre, haben wir dem Antrag zugestimmt.

Zweite Phase des Swissair-Debakels: Sicherstellung des Flugbetriebes der Swissair bis zum 28. Oktober 2001, dem Ablauf des Sommerflugplans. Am 3. Oktober, einen Tag nach dem Grounding, fanden zwei Sitzungen der Finanzdelegation statt. Wir stimmten dem Antrag des Bundesrates zu, 450 Millionen Franken als gewöhnlichen Vorschuss zur sofortigen Wiederaufnahme des Flugbetriebes zu gewähren. Die Finanzdelegation prüfte Rechtsgrundlage, Dringlichkeit, Planbarkeit und Notwendigkeit dieses Kredites.

Wir kamen zum Schluss: Es besteht eine Rechtsgrundlage in Artikel 101 des Luftfahrtgesetzes. Die Dringlichkeit war offensichtlich, das Grounding war im Budgetzeitraum sicher nicht vorhersehbar bzw. planbar.

Der Finanzdelegation stellte sich vor allem die Frage nach der Notwendigkeit bzw. nach der Zweckmässigkeit der Unterstützung.

Es stand einerseits ausser Zweifel, dass mit dem Grounding und den chaotischen Zuständen im Flughafen Zürich nicht nur das Image der Swissair, sondern auch das Image der Schweiz einen beträchtlichen Schaden erlitten hatte. Die für die Schweiz symbolischen Werte wie Berechenbarkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Professionalität waren in Gefahr. Die Begrenzung des volkswirtschaftlichen Schadens war nur durch die Beendigung des Groundings möglich. Wir erachteten es auch als notwendig, Voraussetzungen zu schaffen, um das rufschädigende Problem der «gestrandeten» Passagiere und der gekauften, nicht einlösbaren Tickets zu lösen.

Andererseits diskutierten wir, wie und ob der Flugbetrieb nach der Überbrückung ohne Bundeshilfe weitergeführt werden könnte. Für die neue Crossair bestanden drei Szenarien, die noch sehr rudimentär waren. Für alle Szenarien bildete jedoch die sofortige Wiederaufnahme der Swissair-Flüge Voraussetzung.

Dritte Phase des Swissair-Debakels: Verhinderung eines zweiten Groundings, die Sicherstellung des Flugbetriebes bis im März 2002 und die Beteiligung des Bundes am Aktienkapital der neuen Crossair.

Zuerst zum Betrag von einer Milliarde Franken zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes: Bis Ende Oktober 2001 musste der Winterflugplan der Swissair festgelegt sein. Der Flugbetrieb war nur bis zum 28. Oktober 2001 gesichert. Die neue Crossair konnte die Lang- und Mittelstreckenflüge bis Ende Oktober nicht übernehmen. Ohne finanzielle Mittel war ein erneutes Grounding Anfang November nicht zu verhindern.

Der Finanzdelegation stellten sich folgende Fragen: Welches sind die Konsequenzen eines zweiten Groundings? Welches ist der volkswirtschaftliche Schaden, der daraus für die Schweiz entstehen würde? Wie weit sind der Flughafen und die Fluggesellschaften für die Standortbedingungen der Schweiz mitbestimmend? Besteht aus der Sicht des Bundes die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft? Wie weit ist der Flughafen Zürich in seiner Existenz gefährdet? Welches sind die Chancen bzw. Risiken der neuen Crossair? Was die Folgen eines erneuten Groundings betrifft, war sich die ganze Finanzdelegation über Folgendes im Klaren: Die neue Crossair wäre als interkontinental operierende Fluggesellschaft chancenlos, der Flughafen Zürich wäre als Hub infrage gestellt, die Swissair würde mit grosser Wahrscheinlichkeit in Konkurs gehen, die direkten und indirekten Sozialkosten wären ausserordentlich hoch. Die Finanzdelegation war sich aber auch bewusst, dass der Einsatz von Steuergeldern in derartigem Umfang ausserordentlichen Charakter haben musste, ordnungspolitisch fragwürdig war und nur durch grosse volkswirtschaftliche Interessen gerechtfertigt werden konnte. Die Finanzdelegation diskutierte den Businessplan: Wir betrachteten es als Mangel, dass darin eine Beurteilung des Marktes, der Konkurrenz und der Chancen der eigenen Produkte praktisch fehlte. Auch wurden im Businessplan nach Meinung einiger Mitglieder der Finanzdelegation zu wenig Alternativen aufgezeigt. Die Finanzdelegation diskutierte die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft, eines leistungsfähigen, international operierenden Flughafens oder von beidem zusammen. Die Meinungen darüber waren geteilt, doch wurde die Vernetzung zwischen Flughafen und Fluggesellschaft – Slots, Flugnebenbetriebe usw. – von allen Mitgliedern anerkannt.

Letztlich stand die Finanzdelegation wie jetzt auch Sie vor den zwei folgenden Fragen:

1. Lassen sich eine weitere Vernichtung von volkswirtschaftlichen Werten und die damit zusammenhängenden Sozialkosten rechtfertigen?

2. Wenn nein, wie werden die Chancen dieser neuen Crossair beurteilt?

Es wäre unverantwortlich, weitere enorme Mittel zu gewähren, wenn keine namhaften Erfolgchancen bestünden und im schlechtesten Fall alle Mittel in den Sand gesetzt wären, alle Sozialkosten trotzdem entstünden und das Eintreten aller Nachteile einfach um ein halbes Jahr verzögert würde.

Die erste Frage war ordnungspolitisch, die zweite war eine Ermessenssache. Die Mehrheit der Finanzdelegation be-

jahte die Gewährung des Darlehens. Die Finanzdelegation stimmte dem Antrag mehrheitlich zu, jedoch unter folgenden Auflagen:

1. Die Mittel stellen das absolute Maximum dar.

2. Die Mittel sind ausschliesslich für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes bestimmt.

3. Für die Finanzierung der Flugnebenbetriebe sind die Kantone und Banken verantwortlich.

4. Die Mittel dürfen nicht zur Deckung von Sozialplankosten verwendet werden. Andererseits wird vom Bundesrat erwartet, dass er sich bei den Banken für die Vorfinanzierung der Sozialplankosten einsetzt.

5. Es braucht ein griffiges Controlling.

Zur Beteiligung des Bundes an der neuen Crossair im Umfang von 600 Millionen Franken: Auch das ist eine ordnungspolitische Frage. Wir konnten der Bundesbeteiligung nur zustimmen, weil nur in Partnerschaft zwischen Wirtschaft, Bund und Kantonen eine tragfähige Lösung gefunden wurde. Die 20-Prozent-Beteiligung scheint uns sehr, sehr hoch. Wir fordern darum den Bundesrat auf, sie bei günstiger Gelegenheit zu reduzieren.

Ich komme zum Schluss und gestatte mir noch eine persönliche Bemerkung. Man kann über die Gewährung der Bundesmittel verschiedener Meinung sein. Es gibt gute, achtenswerte Gründe dafür und dagegen. Es ist wichtig, dass diese vor dem Entscheid beurteilt, Pro und Kontra abgewogen werden, damit nachher «en connaissance de cause» entschieden werden kann. Nun ist der Entscheid – ob uns das gefällt oder nicht – gefallen. Er ist irreversibel. Jetzt geht es darum, dass wir uns alle dafür einsetzen, dass wieder Vertrauen einkehrt, dass die eingesetzten Mittel positive Impulse setzen und dass eine Fluggesellschaft entsteht, auf die die Schweiz stolz sein kann. Ich hoffe, dass Politik und Medien bereit sind, den nun einmal eingeschlagenen Weg mitzugehen und positiv nach vorne zu schauen. Es lag am Bundesrat und an der Finanzdelegation, der neuen Crossair eine Chance zu geben. Es liegt an uns allen, die gegebene Chance aktiv zu nutzen.

**Genner Ruth (G, ZH):** Herr Müller, Sie haben jetzt für Vertrauen plädiert. Ich habe in der Herbstsession, am 4. Oktober 2001, den Bundesrat gefragt, was der Bund unternehme, wenn die 450 Millionen Franken nicht ausreichen. Darauf hat mir Herr Bundesrat Kaspar Villiger zur Antwort gegeben, die Finanzdelegation habe gesagt, es gebe keinen Franken mehr. Zwei Wochen später haben Sie mehr als eine Milliarde Franken zusätzlich bewilligt. Sie sind derjenige, der für die Schuldenbremse eintritt. Wie geht das für Sie zusammen?

**Müller Erich (R, ZH):** Es ist tatsächlich so, dass wir gesagt haben, für die erste Phase bis Ende Oktober stehen 450 Millionen Franken zur Verfügung, und das ist es. Es wurde dann auch nicht darüber hinausgegangen.

Zur zweiten Frage betreffend die Schuldenbremse: Die Regelungen im Zusammenhang mit der Schuldenbremse besagen ganz klar und deutlich, dass ausserordentliche Krisenbewältigungen nicht darunter fallen. Wir brauchen ein Instrument, mit dem wir auch ausserordentliche Krisen bewältigen können. Das zeigt ja gerade die Kraft unseres Staates, und ich hoffe nicht, dass Sie diese schmälern.

**Kaufmann Hans (V, ZH):** Am 5. September 2001, vor etwas mehr als zwei Monaten, publizierte das Eidgenössische Finanzdepartement eine Pressemitteilung, in der es wörtlich hiess, «dass jede staatliche Beihilfe, die den Wettbewerb durch Begünstigungen bestimmter Unternehmen verfälscht oder zu verfälschen droht, mit dem Freihandelsabkommen von 1972 unvereinbar ist. Nach dem Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens mit der EU vom 21. Juni 1998 werden sich die Vertragspartner sogar nach noch strengeren Vorschriften richten müssen. Eine staatliche Beihilfe an die Swissair wäre daher allein vom internationalen Recht her problematisch».

Was solche richtigen bundesrätlichen Grundsätze wert sind, wissen wir nun nach der Vorlage des Kreditbegehrens von über 2089 Millionen Franken an die insolvente Swissair und die ebenfalls mit Liquiditätsproblemen konfrontierte Crossair. Dies ist ein ordnungspolitischer Fehltritt. Auch die Privilegierung von besser verdienenden Swissair-Mitarbeitern durch eine Ergänzung der Arbeitslosengelder bis zum maximal versicherten Gehalt von 8900 Franken ist in diesem Kredit enthalten, und auch das ist ein grober Sündenfall, denn es fehlen dazu sämtliche rechtlichen Grundlagen. Es wird interessant sein, was der Bundesrat den Sabena-Mitarbeitern, die in der Schweiz arbeitslos geworden sind, erklären wird, wenn sie die gleichen Forderungen nach einer Lohnergänzung erheben.

Ich habe einen Antrag auf Nichteintreten gestellt, weil eine Subventionierung der Schweizer Luftfahrt in Milliardenhöhe aus ordnungspolitischen Gründen nicht akzeptabel ist. Es ist mir bekannt, dass eine Beteiligung des Bundes am Kapital und an den Betriebskosten einer nationalen Fluggesellschaft gemäss Luftfahrtgesetz möglich ist, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass es im öffentlichen Interesse liegt, wenn bis zum März 2002 mit nicht einmal halb vollen Flugzeugen herumgeflogen wird. Es gibt auch kaum eine Destination im Winterflugplan, die nicht mit einer der übrigen 67 Linienfluggesellschaften, die in Zürich landen, oder mit einer der 61 Charterfluggesellschaften angefliegen werden könnte.

Zusammen mit den bereits getätigten Investitionen in die Swissair und die Unique – sei es in Form von Aktien, Obligationen oder eben dieser zusätzlichen Kredite – beläuft sich das Engagement des Staates auf 3,5 bis 4 Milliarden Franken. Diese enormen Beträge gehen an rein private Gesellschaften. Das kann doch nicht Aufgabe des Staates sein! Besonders stossend finde ich, dass die nun vorliegenden Kreditbegehren von 2080 Millionen Franken – Sie sehen: das Fass ist schon wieder um 30 Millionen voller – am Parlament und am Volk vorbeigeschmuggelt werden. Denn die Kredite sind ja schon gesprochen, und man hat sich verpflichtet.

Sie haben die Motion der Minderheit Kaufmann 01.3649 ausgeteilt erhalten, die zur Finanzierung der Swissair-Kredite Stellung nimmt. Ich habe eine gute Nachricht: Die Motion wird zurückgezogen. Wir werden zu einem späteren Zeitpunkt einen geeigneten politischen Vorstoss einreichen, damit Vorlagen mit so riesigen Beträgen inskünftig nicht mehr am Parlament und am Volk vorbeigeschmuggelt werden können. Wir sparen durch einen Rückzug der Motion auch die Kosten der Volksabstimmung.

Ich empfehle Ihnen aber auch wegen der Interessenkonflikte, die mit der Beteiligung des Bundes an der Crossair entstehen, Nichteintreten auf die Kreditvorlage. Wie wird unser Bundesvertreter als Verwaltungsrat der Crossair entscheiden, wenn es in ein, zwei Jahren wieder Liquiditätsprobleme gibt? Wird er dann die Interessen der Crossair wahren, oder wird er vor allem auf unsere Bundeskasse achten? Auch die Betriebsbewilligungen sind natürlich ein Problem: Der Bund überwacht sich selber – wohin das führt, haben wir ja schon erlebt. Auch die bilateralen Luftverkehrsabkommen werfen Probleme auf, denn wie soll der Bundesrat inskünftig objektive Entscheide fällen, wenn es z. B. um die Zuteilung von Slots geht? Erhält dann die Crossair, die Edelweiss Air oder die neue Fluglinie von Hotelplan die Slots?

Sie sehen: Wenn man ordnungspolitisch keinen sauberen Kurs fährt, gibt es viele Folgekosten und Probleme. Diese bewegen mich dazu, diese Vorlage abzulehnen. Deshalb empfehle ich Nichteintreten.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Die Motion der Minderheit Kaufmann (01.3649) ist zurückgezogen worden.

**Frey** Claude (R, NE): Ainsi, nous y voilà, nous ne pouvons pas tomber plus bas! Nous sommes un Parlement fantoche. Nous sommes devenus une Chambre d'enregistrement. Et cet après-midi, nous allons faire semblant d'examiner un ar-

rêté fédéral. Nous allons faire semblant d'utiliser le frein aux dépenses; mais il n'y a plus de frein. Bref, nous allons jouer au monopoly. Avec une différence, c'est que les milliards ne sont pas un papier du monopoly; ce sont des milliards de francs qui seront pris en particulier aux contribuables.

A la Délégation des finances, je veux dire simplement: elle estime par un juridisme étroit qu'elle n'avait pas de limites. C'est oublier qu'en politique comme dans la vie, il y a toujours la limite du bon sens, de la décence et de l'éthique. Mais il faut croire que lorsque Zurich est concernée, toutes les erreurs, toutes les errances, toutes les outrances sont possibles.

Sur le fond: Swissair et ce débat vont laisser des traces politiquement durables dans le pays. Parce qu'après le crash, les avions cloués au sol, qu'a-t-on vu? L'irresponsabilité! Nous avons vu les responsables – le conseil d'administration en particulier – qui se sont mis aux abonnés absents. Ils se sont dits libres par beau temps; ils se sont comportés en irresponsables dans la tempête. Une galerie d'autistes! Une galerie d'autistes qui a continué à vaquer à ses occupations comme si de rien n'était.

Comme libéral profondément, je suis en colère quand je vois que le libéralisme est exercé dans l'irresponsabilité, pire dans l'absence même de la conscience, de la responsabilité. Et puis il y a la colère quand je vois qu'on veut s'en sortir en prenant l'argent de l'Etat. Les libéraux de beau temps se tournent dans la tempête vers l'Etat. On veut supprimer de l'argent qu'on n'a pas encore – c'est les abattements fiscaux. On veut, par le vice-président de Swissair, subventionner le plan social en prenant l'argent dans la nouvelle société.

Je conclus, puisque je n'ai que trois minutes: nous nageons dans l'arbitraire le plus total. Dans la confusion qui règne, on oublie l'ordre de grandeur. Avec tous les passifs compressés, dans la société en sursis concordataire et dans les nouvelles, avec tous ces capitaux passifs compressés, nous pourrions nous acheter trois compagnies aériennes plus Lufthansa, plus le 80 pour cent d'Air France!

Est-ce bien raisonnable? La certitude, c'est que nous allons le payer. Ce seront les contribuables qui paieront; les bénéficiaires des caisses de pension qui ont placé dans ces bons de caisse qui étaient sûrs, dans ces obligations de Swissair. Ce qui est sûr, c'est que nous allons devoir faire tous azimuts des économies dans tous les départements et que ce seront les régions périphériques qui paieront. Cela, je ne le veux pas. Je vous demande de ne pas entrer en matière!

**Polla** Barbara (L, GE): «Dans une société libre», écrivait Walter Lipmann en 1937, «l'Etat n'administre pas les affaires des hommes. Il administre la justice parmi des hommes qui conduisent leurs propres affaires». C'était dans «An inquiry into the principles of a good society.» C'est là une vision fondamentale du rôle de l'Etat libéral, et c'est dans cette perspective que notre groupe a conduit ses réflexions.

Oui, les libéraux seraient prêts, au-delà du crédit de 450 millions de francs que nous avons voté en octobre, à accorder un crédit global pour permettre d'assurer une transition honorable. Mais non, nous ne pouvons donner notre aval au plan proposé et nous nous opposons à une intervention massive et directe de l'Etat dans une compagnie privée. Les libéraux demandent donc au Conseil fédéral de soumettre au Parlement un nouveau projet plus modeste et plus réaliste qui soit économiquement, juridiquement et socialement viable et durable, ceci en limitant strictement la participation de la Confédération au capital de la nouvelle compagnie. Les libéraux sont convaincus qu'une limitation qui ne serait qu'apparente, serait en fait favorable à la future compagnie dans le long terme. Nous voulons moins, mais mieux et dans la durée. C'est dans ce sens que le groupe libéral a déposé un postulat qui demande justement au Conseil fédéral un nouveau projet redimensionné qui tienne strictement compte des réalités économiques, locales et globales.

Les libéraux, aujourd'hui, avec Walter Lipmann et avec Claude Frey qui se déclare aussi libéral, vous recommandent donc de ne pas entrer en matière sur le projet.

**Spielmann** Jean (–, GE): Cela a déjà été dit par M. Frey Claude tout à l'heure, les décisions ont déjà été prises sans que nous en débattions ici. Parallèlement, quand nous posons des questions et intervenons, au travers de motions ou d'interpellations, sur les problèmes de Swissair, déjà depuis quelque temps, on obtient des réponses plus insatisfaisantes les unes que les autres. Pourtant, les de Pury, auteur du Livre blanc, et tous ses disciples zélés qui ont délibérément mis en place la politique de l'entreprise Swissair, portent de lourdes responsabilités dans cette débâcle, notamment en raison du mélange des responsabilités. Je rappelle ici les multiples interventions déjà faites à cette tribune sur les problèmes pénaux, légaux, qui sont posés par ce type d'activités; je veux notamment parler des liens croisés. Comment peut-on aujourd'hui accepter, justifier qu'une entreprise soit vendue au Credit Suisse et à Crossair avec, à la table, une même personne qui représente Crossair, Swissair et le Credit Suisse? Cela me semble tout à fait impossible! Comment fixer un prix quand la même personne est des deux côtés de la table?

Partant de là, il est vrai, et ça a déjà été dit, que le blocage des avions au sol a été fait de manière délibérée, pour entreprendre cette nouvelle politique qui vise à renflouer la politique conduite par les responsables de Swissair, avec en plus l'arrogance et la fuite devant les responsabilités qui les ont caractérisés jusqu'au bout.

Alors, deux questions se posent, et je les pose par le truchement de ma proposition de renvoi au Conseil fédéral. La première, c'est celle de l'Etat de droit, du respect des obligations et des lois en vigueur dans le cas d'une faillite ou d'une reprise d'entreprise. Je rappelle ici aussi que de nombreuses entreprises de ce pays ont à faire face à des difficultés financières en raison du manque de couverture de leurs activités.

Pour Swissair, personne n'a rien dit et personne n'a bougé, alors que le capital était de 500 millions de francs et les dettes de plus de 17 milliards de francs. Personne n'aurait rien vu! Pourtant, c'est des spécialistes qui, des années et des mois durant, ont expliqué aux cantons comment il fallait gérer et réduire les déficits, comment il fallait prendre des mesures drastiques d'économies, comment il fallait réduire les dépenses dans le social, comment il fallait conduire une politique de gestion libérale qui permette de surmonter les difficultés économiques. On voit où cela conduit.

L'Etat de droit: les personnes licenciées des sociétés qui sont en sursis concordataire ne recevront pas de salaire durant le délai légal de congé. De plus, les plans sociaux auxquels ces personnes ont droit ne seront pas honorés. Le personnel de la nouvelle société est menacé de subir des baisses de salaire par la reprise – on parle d'un ordre de grandeur de 30 pour cent –, alors même que la loi précise expressis verbis que «si l'employeur transfère l'entreprise où une partie de celle-ci à un tiers, les rapports de travail passent à l'acquéreur avec tous les droits et les obligations qui en découlent, au jour du transfert, à moins que le travailleur ne s'y oppose» (art. 333 al. 1er CO). Si ça ne suffit pas pour expliquer ce qu'on devrait faire au niveau de la loi, l'alinéa 1bis du même article précise encore que «si les rapports de travail transférés sont régis par une convention collective, l'acquéreur est tenu de la respecter pendant une année» au moins.

Or, dans le projet qui nous est présenté, rien n'est respecté. Au nom de quoi décide-t-on de ne pas respecter l'Etat de droit et les lois en vigueur? Pourtant – on l'a expliqué clairement –, au niveau du Conseil fédéral – ça a été dit déjà tout à l'heure –, on a pris les décisions sans même passer par les Chambres fédérales, en prenant celles-ci comme de simples Chambres d'enregistrement. Il est inacceptable que les responsables de la débâcle de Swissair ne respectent pas au moins la garantie de financer les plans sociaux.

Ces plans sociaux, en définitive, ce sont les employés qui les ont signés avec leur employeur. Il y a des responsabilités qui ont été «signées», et le non-respect des lois signifie aussi le mépris des conventions collectives, de la politique

de concordance. Je crois qu'il y a là une blessure grave infligée aux traditions politiques de ce pays. Dans ce pays, rien ne sera plus comme avant, après l'affaire Swissair.

Alors maintenant, de deux choses l'une: ou les Chambres fédérales acceptent et prennent position sur le respect du droit, ou elles font comme le Conseil fédéral et les responsables de Swissair, à savoir elles méprisent le droit et font sauter les responsabilités légales, elles prennent en otage une politique qui a été voulue et délibérée pour sauver une entreprise et appeler au secours les contribuables, sans d'ailleurs leur laisser la possibilité d'intervenir. Et c'est les contribuables qui vont faire les frais de cette politique pour faire voler des avions: dans un premier temps, un milliard de francs à fonds perdu; ensuite, une recapitalisation d'entreprise, encore un milliard de francs. Cela sans aucune garantie, sans aucun contrôle exercé par les collectivités publiques sur la manière dont sera gérée cette entreprise et sans qu'on réponde à la loi par des plans sociaux et par le respect des conventions qui ont été signées.

Je dis non à ce scénario et je demande qu'on renvoie ce projet au Conseil fédéral, de façon qu'il nous présente un arrêté satisfaisant.

Celui-ci doit prévoir des plans sociaux, garantir les droits des employés, garantir que ceux à qui on verse de l'argent respectent le Code des obligations, notamment son article 333, et enfin garantir que des conditions claires soient mises pour qu'on finance par les deniers publics et qu'un minimum de contrôle soit assuré.

**Bührer** Gerold (R, SH): Die Swissair-Krise stellt mit ihren Folgewirkungen unser Land ohne Übertreibung vor die grösste wirtschaftliche Herausforderung seit dem Zweiten Weltkrieg. Die FDP-Fraktion als eine politische Kraft, die auf dem Boden freiheitlicher Wirtschaftspolitik steht, hat sich daher die Entscheidung in dieser Frage nicht leicht gemacht. Wir haben uns der zu Recht auf den Tisch gebrachten ordnungspolitischen Frage zu stellen.

Vier Fragen stehen im Vordergrund:

1. Wollen wir mit gutem Geld frühere Managementfehler ausbaden?
2. Wollen wir mit Staatsgeldern Strukturerhaltung betreiben?
3. Wollen wir mit Bundesmitteln ein Präjudiz schaffen bezüglich des Arbeitsplatzabbaus?
4. Wollen wir eine staatliche Airline schaffen?

Keine dieser vier Absichten lag unserer Entscheidungsfindung zugrunde. Hätte unser Entscheid mit Bezug auf diese Kriterien eine Subventionierung von unternehmerischen Fehlentscheidungen zum Ziel gehabt, dann wäre unsere Position ordnungspolitisch zu hinterfragen.

Worum geht es uns? Es geht uns primär darum, die interkontinentale Luftverkehrsbindung des Standort Schweiz in Zukunft sicherzustellen. Wir wollten und wollen nicht primär Mittel in eine Airline stecken, aber wir wollen den Transmissionsriemen dieser Airline für unser Land auch in Zukunft am Leben erhalten.

Die Abklärungen haben klar ergeben, dass eine Rettung der Flughafeninfrastruktur allein – das zeigen die weltweiten Vergleiche – die Interkontinentalanbindung der Schweiz nicht gesichert hätte.

Was wäre die Alternative gewesen? Die Alternative wäre ein weiteres Grounding, wäre dieser Crash gewesen. Die Alternative wäre ein Imageverlust sondergleichen für unser Land gewesen. Wahrscheinlich hätte sie kurzfristig Folgewirkungen für Zehntausende von Beschäftigten bedeutet und vor allem aber langfristig einen negativen Effekt auf die Wachstumsdynamik dieses Landes gehabt. Die Gutachten, die lange vor der Swissair-Krise erstellt worden sind, haben den Wachstumseffekt auf zwei Prozent des Bruttoinlandsproduktes beziffert.

Ein weiterer Punkt: Wir wollen mit dieser verkehrspolitisch begründeten Massnahme des Bundes kein Präjudiz schaffen, sei es in der Steuer- und Finanzpolitik, oder sei es mit Bezug darauf, dass wir bei anderen Schwierigkeiten anderer Unternehmungen Mittel einschliessen werden. Das kommt für uns nicht in Frage.

Lassen Sie mich deutlich machen, welches die Bedingungen des Ja zu diesem Engagement sind:

Erstens keine weitere Beteiligung an allfälligen Kapitalerhöhungen. Zweitens wollen wir mittelfristig – wie in anderen Krisensituationen, Beispiel Uhrenindustrie –, dass der Bund, sobald sich die Geschäftslage erholt, diese Beteiligung sukzessive reduziert. Denn es ist nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand, langfristig Aktionär zu spielen.

Wenn wir Ja zu diesem Bundesbeschluss sagen, dann deswegen, weil ein Nein heute erstens bedeuten würde, dass diese Rettung letztlich nicht zustande käme; zweitens würde ein enormer volkswirtschaftlicher Schaden entstehen, der wesentlich höher wäre als das, was wir auf den Tisch zu legen haben; und drittens – dies scheint uns ganz bedeutend – würde ein Vertrauensverlust in die politische und wirtschaftliche Elite dieses Landes erzeugt. Das heisst, letztlich würde das Vertrauen in die Fähigkeit, in Krisensituationen Lösungen für dieses Land zu finden, unterminiert.

Es geht uns aber um weit mehr als nur um Volkswirtschaftliches und Monetäres. In einer Krisensituation haben Politik, Unternehmertum und Arbeitnehmerschaft einen Schulterschluss gefunden, der auch im Ausland vielerorts mit hohem Respekt betrachtet wird. Es war eine helvetische Tugend, eine helvetisch-patriotische Tugend, in ausserordentlichen Situationen immer wieder diesen Schulterschluss zugunsten des Wohlergehens dieses Landes zu finden.

Wer diesen Brückenbau in Krisensituationen mit «Filz» und destruktiven Schlagwörtern eindeckt, der zerstört ein Stück des weitherum bewunderten Sonderfalles Schweiz. Wer in dieser Situation den Brückenbau zwischen Politik und Wirtschaft ins schiefe Licht stellt, der untergräbt eine Stärke dieses Landes, welche über diese Krise hinaus auch in Zukunft gebraucht werden wird, wenn es um die Meisterung von Herausforderungen für die Schweiz geht.

In diesem Sinne sagen wir – zwar ohne ordnungspolitische Begeisterung, aber unter Wahrnehmung staatspolitischer Gesamtverantwortung – Ja zu diesem Engagement im Sinne der Zukunft Schweiz.

**Fasel Hugo (G, FR):** Herr Bühler, wir halten heute eine Sondersession ab, an der wir 2,1 Milliarden Franken an Steuergeldern zur Behebung eines Skandals und Schlamasels beschliessen sollen, verursacht – fast unisono – von FDP-Leuten.

Ich frage Sie: Haben Sie als Chef der FDP Schweiz im Rahmen der Eintretensdebatte auch etwas über die Verantwortlichkeit dieser Leute und über die Ursachen dieser Krise zu sagen, die Ihre Leute – Leute der FDP Schweiz – verursacht haben?

**Bühler Gerold (R, SH):** Ich habe in der Debatte, die wir in der Herbstsession geführt haben, ausführlich dazu Stellung genommen. Aus Zeitgründen habe ich heute nichts mehr dazu gesagt, aber ich werde gerne wiederholen, was ich damals gesagt habe.

1. Im Verwaltungsrat der Swissair hatten wir in den letzten Jahren, in denen diese schicksalshaften Entscheide gefällt wurden, unter vielen zwei Verantwortungsträger mit einem Parteibuch der FDP – das zur Situation.

2. Ich habe in der Debatte in der Herbstsession klar gesagt, dass das Desaster der Swissair in erster Linie eine Folge von Managementversagen und nicht eine Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 sei.

3. Ich habe damals klar gesagt – und das sage ich auch heute –, dass wir zum verschärften Aktienrecht stehen, welches Haftpflichtansprüche bekanntlich bereits bei Pflichtverletzung im Sinne der Fahrlässigkeit ermöglicht. Wir sind klar der Auffassung, dass die Sonderprüfung und die Abklärung der Verantwortlichkeiten ohne Wenn und Aber und ohne Rücksicht auf Person und Parteibuch fortgeführt werden müssen. Dann werden die Gerichte zu entscheiden haben. Dieser rechtspolitisch saubere Weg wird von uns in keiner Weise unterdrückt werden.

**Kaufmann Hans (V, ZH):** Ich habe Ihnen meine Gründe, weshalb ich für Nichteintreten votiere, schon dargelegt. Ich möchte meine Zeit dennoch nutzen, um Sie auf etwas Wichtiges hinzuweisen. Bei diesen über 2000 Millionen Franken geht es ja nicht um Investitionen im eigentlichen Sinn. Drei Viertel davon werden verloren sein. Wir werden keine Aktiven haben, aus denen irgendwelche Erträge resultieren. Stattdessen, haben wir blanke, über 2 Milliarden Franken hohe neue Schulden, die wir jedes Jahr verzinsen müssen. Auch bei den tiefen Zinsen sind das jedes Jahr 65 bis 80 Millionen Franken, die wir – ich will jetzt nicht sagen bis in alle Ewigkeit – schwer zu bezahlen haben werden. Addieren Sie das zu den Krediten, dann sehen Sie, was für ein Desaster wir wirklich haben!

Ich möchte meine Zeit auch nützen, um noch drei Punkte abzuklären, Fragen an die Herren Bundesräte:

1. Obwohl Swissair ein Unternehmen mit rund 70 000 Beschäftigten war, war man nicht in der Lage, eine Liquiditätsplanung vorzunehmen. Der Bund macht das jetzt, und entsprechend wird der Bund auch Einsicht gewinnen, wie das genau war am Tage des Groundings. Ich möchte jetzt endlich wissen, wer die Wahrheit sagt. Waren es die Banken, war die Liquidität da, oder hat die Swissair Recht, und die Liquidität war nicht vorhanden? Ich glaube, es wäre auch ein faires Verhalten gegenüber den Banken. Wenn die Liquidität wirklich da war, dann hat man hier einige Falschverurteilungen vorgenommen.

2. Mich stört, dass es heisst, ein nationales Flugunternehmen sei im öffentlichen Interesse. Aber man hat nicht einmal den geringsten Versuch für eine Publikumsfinanzierung unternommen. Man hätte doch Publikumsaktien anbieten können. Man hätte dann immer noch, falls es ein Fehlschlag gewesen wäre, andere Finanzierungen heranziehen können. Aber man hat nicht einmal den Versuch gemacht, das Publikum einzuladen.

3. Ich beziehe mich nochmals auf die Pressemitteilung des Finanzdepartementes vom 5. September, wo ganz klar steht: «Der Bundesrat kennt die grossen Schwierigkeiten, mit denen die Swissair konfrontiert ist.» Der 5. September – das war ein Monat vor dem Grounding. Warum hat man dann nichts unternommen? Es ist doch Bundessache, die Fluggesellschaften zu überwachen, vor allem auch festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Betriebsbewilligungen gegeben sind. Wenn eben kein Geld mehr in der Kasse ist, sind die Voraussetzungen nicht mehr gegeben. Dann hätte man auch genügend Zeit gehabt, uns mit einer Vorlage zu begrüssen; dann hätten wir abstimmen können und wären jetzt nicht vor vollendete Tatsachen gestellt. Da möchte ich wissen, warum man nicht früher reagiert und das Parlament umfassend informiert hat.

**Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL):** Niemand in diesem Saal kann wohl sagen, das Swissair-Debakel sei für das Parlament völlig überraschend gekommen. Bereits vor zehn Monaten haben wir den Bundesrat angefragt, ob es zur Sanierung der Swissair nicht einer Rekapitalisierung bedürfe. In der Herbstsession 2001 verlangte die SP-Fraktion bereits für den Oktober 2001 eine Sonderdebatte zur Swissair. Die bürgerlichen Parteien wollten sie auf den November 2001 verschieben. Es soll nun niemand kommen und sagen, das Parlament habe nicht frühzeitig eingreifen können. Sie wollten es nicht sehen und wollten auch nicht handeln.

Worüber haben wir heute zu befinden? Wir stehen vor der zentralen Frage, ob wir den Zusammenbruch einer nationalen Branche verhindern und das Überleben von 35 000 Arbeitsplätzen sichern wollen. Kein Land auf dieser Welt würde zusehen, wie Zehntausende von Arbeitsplätzen zugrunde gehen, ohne etwas dagegen zu unternehmen. Keine Partei in einem solchen Land würde dafür die Verantwortung übernehmen. Kein Land der Welt würde Milliarden Franken für die Kosten von Arbeitslosigkeit aufbringen, wenn die reale Chance bestünde, Zehntausende von Arbeitsplätzen zu retten.

Das hat nichts mit falschem Patriotismus zu tun; darum geht es hier und heute nicht, auch wenn die Swissair grosse

Emotionen weckt. Wir haben es mit zentralen wirtschaftspolitischen Fragen zu tun. Heute stimmen wir darüber ab, ob wir 35 000 zusätzliche Arbeitsplätze retten wollen oder nicht. Wollen wir dem Standort Schweiz auch in Zukunft eine gute Chance geben? Wollen wir die Konjunktur unterstützen oder nicht?

Die SP hat das Engagement des Staates in dieser Frage nicht gesucht, aber wir sind der Meinung, dass dieser heute eingreifen muss, und zwar weil die Wirtschaft und die mit ihr liierten Parteien kläglich versagt haben. Versagt haben auch die neoliberalen Weissbuchautoren und verantwortlichen Verwaltungsräte der Swissair. Sie haben die einst stolze Unternehmung in den Ruin getrieben. Versagt hat die Privatwirtschaft noch einmal, und zwar als es darum ging, die Mittel für eine geordnete Redimensionierung des Unternehmens zusammenzubringen.

Sollen wir die Beschäftigten für all diese Fehler bluten lassen, ausgerechnet die Beschäftigten, die in diesem Projekt die grössten Opfer bringen? Es sind nicht die Banken, und es ist auch nicht der Staat, sondern es sind die Beschäftigten, die massive Lohnneinbussen hinnehmen müssen und mit dem Verlust ihrer Arbeitsplätze zahlen.

Nein, das können wir nicht verantworten. Es ist deswegen auch kein Schulterchluss von Wirtschaft und Politik, sondern es ist das Primat der Politik, das wir in dieser zentralen wirtschaftspolitischen Frage einfordern. Wir haben heute ein Projekt vor uns, das nicht von der Politik definiert worden ist. Es sind Fachleute wie André Dosé, die das Projekt und den Businessplan erarbeitet haben. Die wirtschaftlichen Grundlagen dieses Projektes bedeuten, dass die neue Gesellschaft aufgrund ihrer tiefen Kostenstruktur sehr gute Chancen hat, nicht nur zu überleben, sondern auch in eine gute Zukunft zu fliegen. Das Projekt in der Dimension 26/26/82 ist auch eine zentrale Voraussetzung dafür, dass Nebenbetriebe gesichert werden können. Wir sind uns der Risiken dieses Projektes sehr wohl bewusst. Aber die Alternative wäre eine Katastrophe für den Wirtschaftsstandort Schweiz und für Zehntausende von Arbeitsplätzen.

Wer heute Nein sagt, bestraft nicht den freisinnigen Filz mit Eric Honegger und Vreni Spoerry, der bestraft auch nicht die verantwortlichen Verwaltungsräte wie Herrn Leuenberger, Herrn Hentsch, Herrn Schmidheiny. Bestraft wären allein die Beschäftigten. Wer heute bei der Abstimmung fehlt, der sichert auch nicht einen Sozialplan. Es bringt uns zudem nicht mehr Ökologie, wenn wir heute Nein sagen, im Gegenteil. Wir müssen die Ökologie in der Flugverkehrspolitik in Zukunft nachhaltig einfordern, und das werden wir auch machen.

Das sind die Gründe, weshalb die SP-Fraktion grossmehrheitlich für die Vorlage eintritt. Aber wir erwarten – das ist eine Bedingung für uns, Herr Bühler –, dass mit dieser Vorlage in der sozialen Frage Fortschritte durchgesetzt werden. Wir verlangen auch, dass die verantwortlichen Verwaltungsräte und die Banken für die Finanzierung der Sozialpläne, für die sie mitverantwortlich sind, zur Kasse gebeten werden.

Wenn wir Nein sagen, gewinnen wir sicher nicht mehr für die 35 000 Beschäftigten, deren Arbeitsplätze in Gefahr sind. Wir gewinnen auch nicht mehr für die Ökologie. Aber es gewinnen all jene Kräfte, die zusammen mit Christoph Blocher konstruktive Lösungen mit Hilfe eines starken Staates verhindern und in diesem Land eine chaotische Situation provozieren wollen. *(Beifall auf der Tribüne)*

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Ich bitte das Publikum, jede Äusserung des Beifalles oder der Missbilligung zu unterlassen.

**Mugny** Patrice (G, GE): Vous étiez à la Commission des finances lorsque nous avons débattu de Swissair. Toutes vos propositions sociales – toutes, même les plus modestes! – ont été balayées sans aucune exception. Comment osez-vous croire aujourd'hui, en demandant au groupe radical de faire un effort, qu'il va le faire?

**Leutenegger Oberholzer** Susanne (S, BL): Ich denke, Herr Mugny, eine der wesentlichen Voraussetzungen wird es sein, dass es endlich gelingt, die für das soziale Debakel Verantwortlichen zur Kasse zu bitten. Wir müssen endlich den sozialen Druck diesbezüglich erhöhen. Wir fordern auch die Freisinnigen auf, den entsprechenden Auftrag dem Bundesrat bindend weiterzugeben.

Es sind Anträge deponiert, über die wir heute abstimmen können. Die Damen und Herren der bürgerlichen Parteien, die für die Situation mitverantwortlich sind, sollen es sich gut überlegen, wenn sie abstimmen. Es ist Zeit, hier endlich einen Schritt auch in Richtung soziale Sicherheit für die Betroffenen zu machen.

**Polla** Barbara (L, GE): La position du groupe libéral se veut avant tout réaliste. J'aimerais souligner tout d'abord que les libéraux sont bien conscients que les objectifs du sauvetage de Swissair et la création d'une nouvelle compagnie aérienne suisse vont au-delà de la seule aviation. Les Bâlois, comme les Romands, les Zurichoïses, les Tessinois et les autres savent très bien quel atout majeur représente pour le développement économique et social d'une région un aéroport avec une ouverture internationale. Et nous sommes prêts à soutenir Zurich notamment, dans un projet qui intègre l'ensemble de nos aéroports, de leurs potentiels et de leurs compétences respectives.

Les libéraux reconnaissent aussi que la situation des employés de Swissair est particulièrement difficile. Partout dans le monde, en ce moment, des emplois doivent être supprimés dans le domaine aéronautique, probablement d'ailleurs pour être recréés demain. Mais le maintien de l'emploi par l'Etat ne peut que repousser les problèmes et les rendre plus douloureux encore. Il nous faut d'autres solutions.

Concrètement, comme je l'ai dit tout à l'heure, les libéraux seraient prêts, outre le crédit de 450 millions de francs accordé par le Conseil fédéral en octobre, à voter un crédit devant permettre aux avions de Swissair de voler jusqu'à la fin de la saison, de permettre de cette façon-là une transition honorable, également de créer les meilleures conditions-cadre possibles pour le démarrage d'une nouvelle compagnie aérienne et pour la place économique suisse tout entière.

Mais les libéraux par contre s'opposent au plan 26/26, et surtout à l'investissement de la Confédération dans la nouvelle compagnie aérienne suisse telle qu'elle est prévue, et ceci pour au moins cinq bonnes raisons: des raisons de principe, des raisons économiques, politiques, juridiques et internationales.

Quant aux principes, nous ne saurions approuver une intervention aussi massive et directe de l'Etat dans une compagnie privée. Certes, Swissair porte notre croix blanche, mais l'objectif de sauver une image de la Suisse ne saurait justifier une intervention aussi lourde. De plus, l'intervention proposée ne respecterait pas l'équité. Pourquoi l'Etat intervient-il pour aider Swissair? Quels sont les critères? Sur quoi sont-ils fondés? Quelles sont les autres entreprises que le Conseil fédéral prévoirait d'aider de manière similaire? Ou non, et pour quelles raisons? Voilà autant de questions auxquelles il faudrait répondre avant d'envisager un investissement de l'Etat dans une compagnie privée. Les libéraux, s'ils reconnaissent les efforts du Conseil fédéral pour trouver des solutions, estiment que désormais, l'analyse doit reprendre le pas sur l'émotion. Nous demandons des réponses claires sur l'apparente non-information de l'OFAC, et au-delà du Conseil fédéral lui-même, sur la situation de Swissair. En l'absence d'une analyse solide du pourquoi et du comment nous en sommes arrivés là et des remèdes à appliquer à l'avenir, aucun investissement ne saurait se justifier.

La deuxième raison est économique. La majorité de ce pays pense tout bas ce que quelques-uns disent tout haut: le projet 26/26 est surdimensionné. Certes, il est aujourd'hui le favori de certains milieux concernés, et même Crossair en a fait son projet. Mais attention, la grenouille a déjà voulu se faire plus grosse que le boeuf: ne réitérons pas cette erreur fatale. Notre pays bénéficie avec Crossair d'une compagnie

régionale adéquate et florissante. Les libéraux sont d'accord que cette compagnie reprenne à son compte quelques destinations long-courriers ciblées et stratégiques pour la place économique suisse, mais ces destinations doivent être nécessaires et rentables. Nous voulons l'efficacité dans la durée, et l'abolition du monopole qui a tant nui à Swissair sera d'ailleurs l'une des conditions de cette durabilité. C'est là que résident les chances du «Standort Schweiz», c'est dans cette dimension-là, adéquate à notre pays, et dans l'ouverture.

La troisième raison est politique. Politiquement, les libéraux se sentent responsables vis-à-vis de l'ensemble des citoyens. Plusieurs libéraux, à Genève et à Zurich, prennent aujourd'hui la défense spécifique des petits actionnaires. Mais c'est bien devant l'ensemble des contribuables que nous sommes responsables de la saine gestion des finances de l'Etat fédéral. Imaginons que nous laissions la Confédération investir 2 milliards de francs dans le projet «Phoenix plus» et que, dans le même temps, nous revenions, par exemple, sur notre décision de diminuer les charges fiscales des entreprises ou d'investir davantage dans la formation. Pour les libéraux, ce serait politiquement inacceptable, car c'est bien l'ensemble des entreprises et des citoyens qui doivent bénéficier de notre soutien politique.

La quatrième raison est juridique. Les créanciers de Swissair et les questions juridiques qu'ils soulèvent partout dans le monde ne sauraient être ignorés par la Confédération, car les effets négatifs sur notre économie de l'image d'une Suisse non solvable serait réhabilitoires. Finalement, les libéraux sont soucieux du respect strict de tous les accords européens et internationaux qui nous lient ou qui devraient nous lier demain. Même ceux qui se sont fortement engagés pour le non le 4 mars reconnaissent aujourd'hui que la non-intégration de la Suisse a joué un rôle considérable dans la faillite de Swissair. Il nous faut absolument éviter de mettre la nouvelle compagnie en situation conflictuelle par rapport à nos voisins qui seront, demain, ses partenaires.

Pour toutes ces raisons, le groupe libéral refuse l'entrée en matière et demande au Conseil fédéral un nouveau projet. Mais nous demandons également, dans un deuxième postulat, que le Conseil fédéral soumette au Parlement un rapport détaillé sur les raisons pour lesquelles il a tout d'abord ignoré pendant plus d'un mois, puis rejeté, le plan Globus qui semblait pourtant mieux tenir compte des intérêts des employés, des usagers, des créanciers et des actionnaires de Swissair, tout en limitant justement l'investissement de la Confédération au titre de capital dans la nouvelle compagnie aérienne. Nous nous réjouissons de pouvoir bénéficier de ces informations essentielles.

**Walker Felix (C, SG):** Es ist in der Tat eines der betrüblichsten Kapitel, das in diesem Haus je zur Debatte stand. Die CVP bedauert die Entwicklung dieses ehemals fetttriefenden Paradedepferdes in unserer Schweizer Wirtschaft. Die CVP hat sich bereits bisher in dieser Problematik für eine Aufarbeitung der Vergangenheit eingesetzt, und sie wird es auch in Zukunft tun – nicht bloss wegen Verantwortlichkeiten, sondern auch um Lehren für die Zukunft zu ziehen.

Im Vordergrund steht jetzt die Lösung, steht das «rückwärtsblickende Vorwärtsschauen». Wir wollen zu einer marktorientierten und damit tragfähigen Vorwärtsstrategie Hand bieten. Es ist vielleicht wichtig, sich der Ausgangslage zu erinnern. Wir diskutieren nicht ein Flugsystem, das auf der grünen Wiese entwickelt werden soll. Wir diskutieren jetzt eine Krisensituation mit einem unerlässlichen Sanierungsbedarf eines bestehenden Flugsystems mit naturgemäss überlebensfähigen und nichtüberlebensfähigen Teilen. Über das Ziel – die strategische Ausrichtung – sind wir uns ja weitgehend einig. Im Interesse der wirtschaftlichen, der gesellschaftlichen und der politischen Besonderheiten unseres Landes ist unseres Erachtens ein Weiterbestehen einer nationalen Fluggesellschaft mit einer interkontinentalen Anbindung, wenn auch in redimensionierter Form, ein Erfordernis. Was sind diese Besonderheiten, die profilierenden Merk-

male der Schweiz in diesem Zusammenhang? Es sind dies die Weltoffenheit, die Exportwirtschaft, der Finanzplatz mit seinen weltweiten Unternehmungen, Banken und Versicherungen, die Rücksichtnahme auf unsere Tourismusindustrie, die auch eine regionale Wirtschaftsförderung bedeutet, und die Standort- und Wettbewerbspolitik in diesem rohstoffarmen Land.

Warum denn eine nationale Gesellschaft? Man könnte sagen: Der Markt wird es schon regeln. Es gibt ja Überkapazitäten.

Aber die Eigenständigkeit in einem Bereich, der für unser ganzes Verkehrssystem entscheidend ist, ist doch auch wichtig. Wir wollen nicht abhängig werden. Unsere Slots, die Start- und Landezeiten, unsere Verkehrsrechte: Was wir haben, wollen wir nach Möglichkeit behalten, im Wissen, dass die flughnahen Betriebe auch in Gefahr kommen, wenn wir den Rest aus der Hand geben. Eine markt- und risikoorientierte Strategie: Warum denn ein interkontinentaler Flughafen? Eben gerade, weil unsere Wirtschaft mit ihrer globalen Verflechtung die Direktanbindung an die Wirtschaftsmetropolen der Welt sucht und haben muss. Der Hub, die Drehscheibe, stellt ja nicht nur eine Förderung des lokalen und regionalen Marktes dar, sondern er erlaubt gleichzeitig, die Langstrecken zu optimieren. Gerade der Hub kann nur mit einer starken flughnahen Infrastruktur bestehen. Wenn wir diesen Hub verlieren – versichern uns die Fachleute –, werden wir fünf Jahre brauchen, um wieder einen aufzubauen.

Zur Variante, die gewählt worden ist: Die betriebswirtschaftlich beste – das entnehmen Sie Ihren Akten – ist die Variante 26/26. Das ist eine Mischform zwischen Langstrecken und dem, was die Crossair bisher machte. Wir haben Vertrauen in diese Variante, denn in letzter Zeit haben wir verschiedentlich zuständige Beamte und die zuständigen Leute der neu zu entstehenden Airline konsultiert. Wir haben auch Einsicht in Businesspläne gehabt, Einsicht in Unterlagen, in denen die Restrukturierungsbedürfnisse, die Auswirkungen auf das Netz, die Flotte, das Personal, die Geschäftsentwicklungen und der Eigenkapitalbedarf dargelegt sind.

Wir haben auch eine Zweitmeinung, die der Bundesrat eingeholt hat, zur Kenntnis genommen. Diese Zweitmeinung – nämlich jene der Deutschen Bank – besagt: Das vorgesehene Projekt sei zwar riskoreich, aber unter den obwaltenden Umständen vernünftig und verantwortbar.

Was ist die Alternative? Die Alternative ist, wie bereits erwähnt wurde, ein Crash. Der Verlust von Arbeitsplätzen kostet ebenso viel wie die Vorwärtsstrategie; er hätte indirekte Auswirkungen auf Gewerbe und Dienstleistungen aller Art, nicht nur im Raume Zürich, sondern weit darüber hinaus. Eine Studie der Universität St. Gallen spricht davon, Arbeitsplätze im Flughafen Zürich hätten eine Multiplikatorwirkung von 1,5 bis 2, wenn man die indirekten Auswirkungen volkswirtschaftlicher Natur mitbewerten will. Professoren, die Vordenker, haben uns in letzter Zeit beraten. Ich teile ihre Meinung in vielen Bereichen; aber wenn die Professoren von einem geschützten Markt sprechen, dann muss ich sagen: Ich kenne keine Berufsgruppen, die einen geschützteren Markt hätten. Gerne hätten wir von den Professoren gehört, was denn die vertieften Auswirkungen dieser Alternative sind.

Wir beurteilen auch die Chancen und Risiken objektiv. Wir haben eine intakte Chance, müssen aber die Kritiker ernst nehmen. Wir haben restrukturierte Gesellschaften und tendenziell positivere Prognosen; mit dem neuen Gebilde verfügen wir über eine gute Kostenstruktur und eine gute Eigenkapitalausrüstung.

Nicht weil es schwierig ist, wagen wir es nicht; es wird auch schwierig, weil wir es nicht wagen.

**Mugny Patrice (G, GE):** Nous assistons aujourd'hui à une farce; une farce tragique où l'élite économique autoproclamée par M. Bührer est en fait la clique, principalement radicale mais pas seulement, qui tient toute l'année un discours libéral, qui demande de voter non à l'endettement, mais qui au moment où son incompétence se révèle, au moment où

ses négligences coupables apparaissent, se précipite dans les caisses de l'Etat pour y puiser des milliards. Cette élite qui refuse toutes les propositions de repousser les réductions fiscales et qui ne propose rien d'autre que d'augmenter la dette, puisque toutes les propositions qui ont été faites pour trouver l'argent de ces 2 milliards de francs ont été refusées par cette élite-là.

C'est également une farce démocratique parce que, comme d'autres l'ont dit, il n'y a rien à décider aujourd'hui. Tout a déjà été décidé. Pourtant, 60 conseillers avaient demandé une session extraordinaire en septembre dernier. Mais le Bureau du Conseil national, où cette élite est très bien représentée, a décidé que cette session extraordinaire aurait lieu juste une semaine avant la session d'hiver, donc au moment où toutes les décisions auront été prises. C'est un déni de démocratie. Qui a décidé? La Délégation des finances où évidemment les partis non gouvernementaux ne participent pas, mais où cette élite est très bien représentée, où cette élite a décidé des 2 milliards de francs avec le président qui, vous l'avez entendu, est par ailleurs payé par le Credit Suisse. Alors, il a beau dire qu'il s'est abstenu, c'est quand même lui qui a défendu ce crédit à la Commission des finances.

C'est également une farce sur le plan social. Oser dire qu'un plan social créerait un précédent, comme si les 2 milliards de francs versés à Swissair et à Crossair ne créaient pas un précédent! Un précédent va bien quand c'est pour rabibocher l'élite fiscale et l'élite économique, et quand il ne s'agit pas d'aider les gens en difficulté.

C'est également une farce juridique. Vous avez certainement entendu parler de l'article 333 du Code des obligations qui suppose que, quand on prend un héritage, on prend aussi l'hypothèque, ce qui veut dire qu'il fallait payer les délais de licenciement, les salaires des gens qui passent d'une compagnie à l'autre pendant une année. Eh bien non, Crossair a dit: «Cela ne s'applique pas», alors le Conseil fédéral a répondu: «Ah, vous avez sûrement raison, ça ne s'applique pas.» Si le Tribunal fédéral donne tort dans une année à la décision du Conseil fédéral, eh bien l'élite économique viendra réclamer 500 millions de francs de plus et on lui donnera cet argent supplémentaire.

C'est une farce de la solidarité quand on ose parler de la solidarité demandée aux cantons. Solidarité avec qui? Avec l'UBS? Avec le Credit Suisse? Avec Novartis? Mais pas un centime de solidarité avec le personnel! Drôle de solidarité. Et même, allons plus loin: la Confédération qui verse 2 milliards de francs, alors que le privé ne verse que 1,6 milliard de francs, n'a que 22 pour cent des actions mais le privé en aura plus de 60 pour cent. Qui fera les bénéficiaires? L'élite économique.

Maintenant, examinons la question de la farce économique. Si vous avez lu le message, à la page 13 de la version française, il est dit que la task force – vous savez, ces forces spéciales que l'on met en oeuvre lorsqu'il y a des problèmes en Suisse – a regardé le projet «Phoenix plus» et, c'est marqué, «il apparut rapidement que de nombreuses difficultés avaient été sous-estimées dans le projet initial, quand ce n'est pas carrément oubliées». Mais ce n'est pas grave, c'était l'élite économique, on peut continuer comme ça! Je vous rappelle quand même qu'aux USA, il y a 8 compagnies aériennes et qu'il y en a 45 en Europe. Imaginer une seule seconde que cela ne va pas être un crash repoussé, c'est faire preuve de beaucoup d'incompétence.

Les Verts – nous y viendrons tout à l'heure –, par rapport à cela, vont au moins proposer, eux, un plan social. Nous vous proposons deux fois 250 millions de francs, et nous dirons même où prendre l'argent. Nous l'exposerons dans la discussion par article. Nous proposons 250 millions de francs pour les préretraites, y compris pour les personnes qui sont déjà à la retraite aujourd'hui et à qui on enlève, tout à coup, leurs sous alors qu'ils sont à la retraite depuis un certain temps. Un certain nombre de retraités, et de préretraités aujourd'hui, n'ont plus un niveau de vie correct et digne. Ils vont tomber peut-être à l'assistance. Je trouve cela un peu gonflé pour une élite économique! Le deuxième plan de

250 millions de francs sera pour les reconversions professionnelles. Mais je n'imagine pas que ces propositions seront acceptées.

**Aeschbacher** Ruedi (E, ZH): Die Hunter-Strategie der Swissair-Führung war hochriskant und falsch. Sie hat eine einst führende Airline in den Abgrund getrieben, ein Schuldenloch in Milliardenhöhe hinterlassen, Tausende von Arbeitsplätzen zerstört und das Image der Schweiz in der Welt empfindlich geschädigt. Die Verantwortlichen dürfen nicht ungeschoren davonkommen. Sie sind unter allen Umständen zur Verantwortung zu ziehen und zur Kasse zu beten. Falsch war und ist auch die Hub-Strategie von Swissair, Flughafen Zürich und Bundesrat, eine Strategie, mit der sie in Kloten einen grossen, interkontinentalen Hub betreiben wollten, was sie auch weiterhin anstreuen. Ein solcher Hub bedeutet eine Unzahl täglicher Kurzstanzflüge nach und aus ganz Europa, nur um genügend Transitpassagiere nach Kloten einzufliegen, mit denen dann die Interkontinentalflüge ausgelastet werden sollen. Ausser unnötigen und übermässigen Belastungen für die Umwelt und für Hunderttausende von Menschen bringt ein solcher Hub, bringen über 10 Millionen reine Umsteiger für unser Land kaum etwas.

Unsere Fraktion fordert den Bundesrat deshalb auf, die Ziele seiner Flugverkehrspolitik endlich auf ein bescheidenes Mass zu beschränken und für eine echte Nachtruhe von mindestens acht Stunden zu sorgen. Damit geht das «Tor zur Welt» nicht zu! Wenn wir uns, wie wir das einmal mehr dringend monieren, rasch und effizient an das Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen anschliessen, kann eine grosse Anzahl bisheriger Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden, bei weitgehend gleichen Reisezeiten. Eine solche Verlagerung schafft Platz für Flüge, die über grosse Distanzen gehen und für die unser «Tor zur Welt» weiterhin weit offen stehen kann.

Dieses Anliegen unterstreicht unsere Fraktion heute mit zwei Vorstössen, die sie eingereicht hat. Es wäre ein tragischer Fehler, wenn unser Land aus dem Swissair-Debakel nicht wenigstens die Chance zur grundsätzlichen Neuorientierung der Luftverkehrspolitik im Sinne der Ausführungen, die ich gemacht habe, ergreifen würde.

Der Bundesrat will aber nicht. Er setzt mit dem Plan «Phoenix plus» das Geübte, die Hub-Strategie, fort, für den Moment einfach auf einem um etwa 15 bis 20 Prozent reduzierten Level. Die Absicht ist aber nicht Redimensionierung, wie die Vorlage heisst, die wir heute beraten, sondern ganz klar Wachstum, Hub. Der Bundesrat hat für sein Engagement in eine neue Airline zwei Hauptgründe. Dazu ist zu sagen:

1. Der Bundesrat meint, die wirtschaftlich wichtige Anbindung unseres Landes an die grosse weite Welt gewährleiste nur eine eigene nationale, interkontinental tätige Airline. Das ist falsch. Ausländische Fluggesellschaften können, wenn wir für gute Infrastrukturen besorgt sind, die Verbindungen ebenso gut anbieten, werden dies auch sofort tun, wenn entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Eine solche Nachfrage besteht, wenn die Schweiz für Gäste, Kunden, Unternehmen ein interessanter, qualitativ hochwertiger Wirtschafts-, Lebens-, Freizeit- und Touristikraum ist. Ist das der Fall, so wird unser Land für Geschäfte, für Ferien oder als Unternehmensstandort gefragt sein und aufgesucht werden, egal, ob auf dem Flugzeug das Schweizerkreuz prangt oder eine andere Flagge. Für die Top-Wirtschaftsführer spielen die normalen Flugverbindungen ohnehin praktisch keine Rolle, denn diese reisen, wie wir ja von Herrn Ospel wissen, im Privatjet.

2. Der Bundesrat will Arbeitsplätze erhalten. Das wollen wir auch, und wir freuen uns über jeden geretteten Job. Nur: Das Risiko, dass eine neue Airline im heutigen gnadenlosen, von enormen Überkapazitäten gezeichneten Markt scheitert, ist enorm hoch. Dazu kommen noch die vielen weiteren Probleme, die der Bundesrat in der Botschaft recht offen dargestellt hat. Gibt der Bund nicht weitere Finanzspritzen und scheitert «Phoenix plus» in kurzer Zeit, so gehen die Ar-

beitsplätze gleichwohl verloren. Und dann sind auch die Millionen weg, die der Bundesrat in dieses hochriskante Projekt investiert hat, und stehen nicht mehr für Umstrukturierungsmassnahmen zur Verfügung.

**Fazit:** Für das wirtschaftliche Wohlergehen unseres Landes brauchen wir keine eigene interkontinentale Airline, und schon gar nicht eine vom Staat gesponserte, deren Überlebenschance höchst fragwürdig, deren Arbeitsplätze ebenso unsicher sind. Wir sollten uns hüten, mit enormen Steuergeldern wirtschaftlich gescheiterte, umweltfeindliche Hub-Strategien weiterzuverfolgen, Strategien, die immer mehr Menschen belasten und gegen die der Widerstand aus der Bevölkerung zunehmend heftiger wird.

Nachdem heute bereits die Fakten geschaffen sind, müssen wir wohl auf die Botschaft, auf die Anträge eintreten. Die evangelische und unabhängige Fraktion wird aber zu «Phoenix plus» Nein sagen. Ein Nein zu diesem höchst riskanten Unternehmen erspart uns auch die unangenehme Frage, warum der Bund nicht auch bei Krisen anderer Branchen mit Steuergeldern arbeitsplatzerhaltend eingesprungen ist, sowie die weitere Frage, wie wir uns bei allfälligen späteren, ähnlich schwerwiegenden Crashes anderer Unternehmen verhalten müssten.

**Maspoli Flavio** (–, TI): Sie haben sich über die Tatsache ausgelassen, dass die Fluggesellschaft vom Staat gesponsert würde. Ich habe aber leider noch nie gesehen, dass Sie sich darüber aufgeregt haben, dass der gleiche Staat die SBB seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges mit 70 Milliarden Franken gesponsert hat. Warum regen Sie sich darüber nicht auf? Das ist doch auch eine öffentliche Gesellschaft und befördert doch auch Leute – oder nicht?

**Aeschbacher Ruedi** (E, ZH): Die SBB stellen die Funktionsfähigkeit im Lande bezüglich der Mobilität der Personen sicher, die über keine anderen Möglichkeiten wie beispielsweise über ein Auto oder über die Möglichkeit zum Mitfahren verfügen. Sie stellen die Grundmobilität sicher, die wir in unserem Lande brauchen. Es ist aber nicht die Aufgabe des Staates, die notwendigen Infrastrukturen und vor allem die notwendigen Carrier für Ferienflüge oder für wirtschaftlich wichtige Verbindungen interkontinental zur Verfügung zu stellen.

**Fehr Mario** (S, ZH): Der Kantonsrat von Zürich hat für diese Airline vor kurzem einen Kredit von 300 Millionen Franken gesprochen, und zwar mit der gleichen Begründung, mit der wir heute einen Kredit sprechen sollten. Bei der damaligen Diskussion im Zürcher Kantonsrat hat die evangelische und unabhängige Fraktion jenem Kredit zugestimmt. Wenn ich Ihnen jetzt zuhöre, stelle ich einen gewissen Widerspruch fest. Hat sich die evangelische und unabhängige Fraktion im Zürcher Kantonsrat geirrt, oder tun Sie dies heute?

**Aeschbacher Ruedi** (E, ZH): Ich glaube, dass es sich um eine ähnliche Situation handelt, wie sie auch bei anderen Parteien, auch bei grossen Parteien auf der linken Seite des Spektrums, ab und zu eintritt: dass nämlich Kantonalparteien andere Überlegungen machen und anders reagieren als die nationale Partei.

**Blocher Christoph** (V, ZH): Herr Aeschbacher, warum haben Sie Herrn Fehr Mario nicht zur Antwort gegeben, dass Ihre Fraktion gar nicht zugestimmt hat? Sie war nämlich gespalten, das weiss Herr Fehr Mario vielleicht nicht.

**Aeschbacher Ruedi** (E, ZH): Herr Blocher hat selbstverständlich Recht, aber die Mehrheit der EVP-Fraktion im Kantonsrat von Zürich hat zugestimmt. Ich wollte das nicht speziell abschwächen.

**Hofmann Urs** (S, AG): Der Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Herr Peter Siegenthaler, dem ich auch im Namen unserer Fraktion für den grossen Einsatz in den ver-

gangenen Wochen herzlich danken möchte, hat im Zusammenhang mit dieser Vorlage den Begriff der «digitalen Entscheidungssituation» geprägt. Digital heisst hier: Man muss Ja oder Nein sagen – Ja zu einem Engagement des Staates oder eben Nein. Dieser Entscheid, Ja oder Nein zu sagen, ist nicht theoretischer Natur, weil wir genau wussten und wissen, was ein Nein heisst: Nein hiesse, dass der Flugbetrieb, zumindest derjenige der Swissair, sofort einzustellen wäre – ein zweites Grounding –; Nein hiesse, dass mehrere zehntausend Arbeitsplätze verloren gingen; Nein hiesse die Vernichtung eines grossen Know-how im Flugbereich vor allem auf dem Platz Zürich; Nein hiesse grosse soziale Probleme; Nein hiesse verheerende Auswirkungen auf die konjunkturelle Situation in unserem Land; Nein hiesse vor allem auch hohe Kosten, die auflaufen würden, auch für den Staat, sei es im Bereich der Arbeitslosenversicherung, sei es im Bereich anderer sozialer Kosten. Ja hingegen heisst eine risikobehaftete Chance packen und wenigstens mit einiger Aussicht auf Erfolg den Versuch unternehmen, dieses Geld zukunftsgerichtet zu investieren und nicht Arbeitslosigkeit zu finanzieren. Insofern hat dieses Projekt, wie es jetzt vorliegt – das vielleicht eine Antwort an Herrn Mugny –, eben auch den Charakter eines Sozialplans. Es hilft nämlich, Arbeitsplätze zu erhalten und nicht nur Kündigungsentschädigungen an Leute zu bezahlen, die keinen Arbeitsplatz mehr haben. Schon diese volkswirtschaftlichen Kosten rechtfertigen diese Vorlage und das Engagement des Bundes von der Sache her – es sei denn, man argumentiere nicht sachlich, sondern sage einfach, Ordnungspolitik müsse sein, man sei deshalb dagegen.

Darüber hinaus geht es hier aber auch um eine ganz zentrale Infrastruktur, die mit dieser Investition aufrechterhalten werden soll. Es ist nun einmal eine Tatsache, dass ein vernünftiger Flughafen – und nicht ein überdimensionierter, Herr Aeschbacher, ich komme darauf zurück – eine Gesellschaft braucht, die auch von der Schweiz aus eine angemessene Zahl Interkontinentalflüge anbietet.

Wenn man nur noch auf ausländische Fluggesellschaften angewiesen ist, lässt sich der Flughafen Zürich auch in einem reduzierten Umfang nicht vernünftig aufrechterhalten. Es geht auch um diese Infrastrukturfrage. Herr Aeschbacher, es geht um eine Infrastruktur, die um einen Drittel reduziert funktionieren wird. Wenn Sie vor zwei, drei Jahren mit einer derartigen Reduktion des Flugverkehrs in Zürich konfrontiert gewesen wären und man Ihnen gesagt hätte, das werde in einigen wenigen Monaten realisiert, dann hätten Sie dieses Angebot freudig angenommen. Sie hätten es als Sieg der EVP deklariert – andere als Sieg der Grünen Partei.

Was wir heute vor uns haben, ist ein trauriges Beispiel dafür, wie der Grössenwahn wirtschaftlicher Führer eine Unternehmung, die zum Stolz der Schweiz gehörte, niedergemacht hat. Es ist aber auch ein Beweis dafür, dass sich staatliche Wirtschaftspolitik nicht im blossen Zusehen und im Herunterleiern ordnungspolitischer Grundsätze erschöpfen darf. Staatliche Wirtschaftspolitik heisst, das Primat der Politik im richtigen Moment, wenn es nötig ist, zu unterstreichen und auch mit staatlichen Geldern zu intervenieren. Insofern erfüllt es uns mit Genugtuung, dass dies auch die Partei von Herrn Bührer und die Partei von Herrn Walker in diesem Fall eingesehen haben und mit uns eine zukunftsgerichtete Lösung erarbeitet haben und nun dem Parlament unterbreiten. Die vorliegende Lösung ist nicht eine rein sozialdemokratische, sie ist nicht eine, die uns in allen Dingen passt. Wir werden deshalb verschiedene Zusatzanträge stellen, die die Lücken in dieser Vorlage stopfen sollen. In der bundesrätlichen Botschaft sind lange Ausführungen über die angebliche Nichtanwendbarkeit von Artikel 333 des Obligationenrechtes enthalten. Man stützt sich auf Gutachten aus der Bundesverwaltung, die unseres Erachtens als Gefälligkeitsgutachten nicht schlüssig sind und so nicht akzeptiert werden können.

Man hat die Sozialpläne für Arbeitnehmer der Flugnebenbetriebe, die nicht mehr weiterbeschäftigt werden können, und für vorzeitig Pensionierte vergessen: Das muss korrigiert

werden. Der Bundesrat muss hier in Verhandlungen nochmals intervenieren. Man hat auch keine befriedigende Lösung für diese eine Milliarde Franken getroffen, die der Bund ausserhalb der neuen Crossair investiert und für die er keine Gegenleistungen erhält.

All dies sind Dinge, die heute korrigiert werden können, die aber das ganze Projekt nicht zum Scheitern bringen dürfen. Noch zwei Bemerkungen zu Herrn Kaufmann: Wir haben keine Gründe gehört – ausser der Ordnungspolitik –, weshalb es nicht so funktionieren soll. Zum Hinweis, der Bund habe bereits am 5. September wissen müssen, dass es um die Swissair nicht mehr gut stehe: Herr Kaufmann, Sie wussten es bereits im letzten Frühjahr. Sie haben die Aktienkurse ja seit dem letzten Frühjahr auch beobachtet. Aber es ist doch nicht Sache des Bundes, des Bundesrates oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, dauernd die genauen Bilanzen anzuschauen und Dinge zu wissen, die nicht einmal die Verwaltungsräte dieser Gesellschaft gewusst haben, als sie Ende September beim Bundesrat um Hilfe nachgesucht haben.

Noch eine Bemerkung zu den Interessenkonflikten, die so brisant sein sollen. Wie halten Sie es bei der Post? Muss die Post sofort ohne Bundesbeteiligung privatisiert werden? Bei der Swisscom verlangen Sie dies nun. Aber vor drei Jahren, als hier das neue Telekommunikationsgesetz beraten wurde, haben auch Sie – oder hat jedenfalls Ihre Partei – für eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes gestimmt. Es sind Pseudoargumente, die vorgebracht werden.

Es geht auch nicht um den Zürcher Filz, Herr Blocher, das können Sie als Kantonalpräsident in Zürich vorbringen. Hier geht es um Arbeitsplätze, um das Schicksal Zehntausender von Menschen. Darüber stimmen wir heute ab, und wir stimmen Ja.

**Weyeneth Hermann (V, BE):** Wir sind hier zusammengekommen, um de jure etwas zu bestätigen, was de facto gelaufen ist. Der Bundesrat hat in einem recht abenteuerlichen Beschluss über 2,05 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt, und das mit Zustimmung – das sage ich an die Adresse von Herrn Müller Erich und Herrn Hofmann Urs – der kleinstmöglichen Mehrheit der Finanzdelegation.

Herr Müller hat gesagt, dass er die Notwendigkeit einer nationalen Fluggesellschaft mit interkontinentalen Verbindungen bejaht. Und gleichzeitig sagt die Finanzdelegation, dass das aber der letzte Franken sei, der gesprochen worden ist. Entweder ist es eine zwingende Notwendigkeit, und dann finanzieren wir im Falle des Misserfolges weiter, oder dann ist es das letzte Mal. Beides kann es nicht sein.

Wenn Herr Hofmann sagt, es sei nicht Sache des Bazl, ständig Überprüfungen des Aktienkurses vorzunehmen, dann ist dies aber Sache eines Aktionärs, und der Bund war einer dieser Aktionäre.

Hat es hier und heute einen grossen Sinn, noch lange die Vergangenheit aufzurollen? Ich glaube nicht, dazu steht die Zeit später zur Verfügung, und es wird dann eine Frage sein, wie weit wir hier dieser grenzenlosen Zustimmungsmöglichkeit durch die Finanzdelegation eine Grenze setzen.

Ich bin hergekommen, um Sie zu bitten, den Antrag der Minderheit Kaufmann zu unterstützen. Ich habe die Unterschriften von siebzehn Wirtschaftswissenschaftlern und Volkswirtschaftlern vor mir. Einen Grossteil dieser Herren habe ich als Mitglied der Finanzkommission kennen gelernt, als sie uns als Experten und Berater des Bundesrates über Grundsätze und Ziele einer öffentlichen Wirtschaftspolitik und einer gesunden Finanzhaushaltspolitik Unterricht gaben. Genau diese Herren und Damen sind es, die uns ausdrücklich vor diesem Abenteuer warnen.

Herr Walker, Sie sagen, es stehe Ihnen ein Businessplan zur Verfügung, aber Sie möchten eine markt- und risikogerechte, geprüfte Strategie. Mir liegen zwei Businesspläne vor: der eine ist vom 16. Oktober, der zweite vom 19. Oktober. Der Unterschied im prognostizierten Gewinnrückgang zwischen dem ersten und dem zweiten Businessplan – innerhalb von drei Tagen! – beträgt über 80 Millionen Franken.

Wie manchen Businessplan braucht es noch, bis wir dort sind, wo mittelfristig nichts mehr zu erwarten ist?

Es gab eine Diskussion zwischen Herrn Maspoli und Herrn Aeschbacher über die Aufwendungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Ich darf Sie daran erinnern, dass wir uns in den letzten vier Jahren einen Sanierungsfall in der Grössenordnung von 18 Milliarden Franken geleistet haben. Diesen hat man aber nicht unter dem Titel «Missmanagement» verkauft, wie das heute getan wird, sondern dem sagte man «Bahnreform». Es war aber im Prinzip dasselbe, und es stellt sich deshalb hier und heute die Frage, wie oft wir uns denn tatsächlich weitere Unterstützungen für Verkehrsunternehmen irgendwelcher Art finanzhaushalterisch leisten können. Ich glaube, das stimmt nicht mit dem überein, was uns vonseiten des Bundesrates im Zusammenhang mit einem gesunden Finanzhaushalt und den Grundsätzen einer gesunden Finanzpolitik gesagt wurde.

**Imhof Rudolf (C, BL):** Nach anfänglichen Bedenken – ich muss es sagen – unterstütze ich das Projekt, wie es hier von der Mehrheit vorgestellt wurde, vollumfänglich. Ich denke, dass der Bundesrat und die Verwaltung, nachdem das Debakel feststand, eine ausserordentliche Leistung vollbracht haben, und dafür danke ich ihnen ausdrücklich.

Herr Weyeneth hat vorhin die 17 Weisen erwähnt. Ich denke mir, die 17 Weisen hätten sich eigentlich melden müssen, als die Strategie geboren wurde, die zum Untergang der Swissair geführt hat, und nicht heute, wenn das Schiff bereits untergegangen ist.

Uns allen ist bewusst, dass dieses Projekt Risiken in sich birgt, aber eines ist sicher: Durch das ständige Aufzählen dieser Risiken und durch das Herbeireden immer neuer Schreckensszenarien wird das Projekt nicht umgesetzt, im Gegenteil: Was es braucht, ist die Aufzählung der Chancen, der grossen Möglichkeiten dieser neuen Fluggesellschaft. Ich denke, dass Chancen und Risiken sich mindestens die Waage halten.

Ich bin Parlamentarier aus der Region Basel. Ich erlaube mir deshalb, auch über diesen Aspekt zu sprechen, vor allem aber auch über «unsere Crossair» und deren Wichtigkeit für die Regionen Basel, Elsass und Freiburg und über die zukünftige Führung dieser neuen Gesellschaft. Für den Wirtschaftsraum Basel ist es zwingend, dass die Zukunft der Crossair sichergestellt wird, eine Crossair, die sich immer auf das Kerngeschäft konzentriert und in diesem Kerngeschäft mit Gewinn operiert hat. Ich hoffe also, dass die Verbindung der Crossair mit dem Projekt Phoenix nicht zulasten der Wirtschaftsregion Basel geht. Es gilt insbesondere sicherzustellen, dass die Crossair an ihrer erfolgreichen Strategie des EuroCross in Basel festhalten kann. Ein funktionsfähiges Flugliniennetz am Euro-Airport, welches direkte Verbindungen zu den europäischen Wirtschafts- und Kulturzentren herstellt, ist für die Wirtschaftsregion Basel, aber auch für die gesamtschweizerische Wirtschaft und den Tourismus von zentraler Bedeutung.

Ich möchte auch auf die binationale und trinationale Bedeutung der Crossair und ihres Heimflughafens aufmerksam machen. Der Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg mit derzeit über 6000 Arbeitsplätzen ist für die Entwicklung der Region Oberrhein eines der wesentlichsten Elemente. Rund 4 Millionen Menschen leben in einem Umkreis von einer Stunde Fahrzeit. Vor allem Frankreich verfolgt natürlich die Situation, wie sie sich heute darstellt, sehr genau. Frankreich betreibt nicht nur den Flughafen gemeinsam mit Basel, sondern müsste auch etwaige Defizite des Flughafens hälftig übernehmen.

Ohne Frage, die Führung der Crossair AG muss nach klaren unternehmerischen Grundsätzen erfolgen. Ich gehe mit Herrn Gut absolut einig, wenn er erklärt, dass nur die Besten für diesen Job infrage kommen können. Nicht einverstanden bin ich mit seiner Aussage, dass regionalpolitische Gegebenheiten keine Rolle spielen dürfen. Es ist doch unverkennbar, dass der Erfolg des Unternehmens davon abhängt, wie die Akzeptanz und Unterstützung bei Aktionären, Kunden,

Anspruchsgruppen und der Politik am Unternehmensstandort ist. Die Wirtschaftsräume und Flughäfen Zürich, Basel, Genf werden auch in Zukunft das Rückgrat der neuen Airline bilden, ja bilden müssen. Die CVP-Fraktion erachtet es deshalb als zwingend, dass im Verwaltungsrat Persönlichkeiten Einsitz haben, die in diesen Regionen abgestützt sind – nicht irgendjemand, sondern, wie Herr Gut sagt, nur die Besten.

Zum Schluss noch ein Wort zur Entlohnung dieser Besten. Die CVP hat wenig Verständnis, wenn für Halbtagsjobs von Millionen als Jahrespauschale die Rede ist. Wie können Lohnreduktionen beim Personal durchgesetzt werden, wenn gleichzeitig solche überrissenen Verwaltungsratsgehälter bezahlt werden? Ich bitte den Bundesrat und die übrigen Aktionäre, hier Augenmass und Verhältnismässigkeit zu beweisen. Jedenfalls wünscht die CVP-Fraktion der neuen Airline viel Glück.

Sie wird Eintreten beschliessen und dem Bundesbeschluss zustimmen.

**Schneider** Johann N. (R, BE): Das Unternehmen Schweiz hat eine ernsthafte Krise zu bestehen. Politik und Wirtschaft haben mit vereinten Kräften ein definitives Grounding der Swissair/Crossair und damit ein Grounding der Marke Schweiz abgewendet. Ich bin stolz auf diese Leistung. Sie verhindert einen kurz- wie längerfristig zu grossen volkswirtschaftlichen Schaden. Diesen konnten und wollten die staatstragenden Kreise in diesem Land nicht akzeptieren. Die Not hat energisch handeln lassen. Nur mit gemeinsamen Anstrengungen in der unmittelbaren Zukunft lassen sich die Chancen nutzen. Die Chancen zum Gelingen steigen, wenn wir gemeinsam den Erfolg auch wirklich wollen. Für Arroganz und Zynismus ist kein Platz. Wer die Not zur politischen Profilierung benutzt, ohne Verantwortung zu übernehmen, gehört in die Schranken gewiesen.

Die Marke Schweiz steht für Qualität, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Ordnung, Pünktlichkeit, auch Hochpreis, Berechenbarkeit und Ehrlichkeit. Diese Markenzeichen wurden und werden riskiert. Es sind einzig unsere internationalen Partner, die darüber befinden, ob die Marke Schweiz glaubwürdig und weiterhin lohnenswert ist.

Jeden zweiten Franken verdient unsere Volkswirtschaft im Ausland. Dieser zweite Franken ist massgeblich an unserer Wohlfahrt und Sicherheit, insbesondere auch an der sozialen Sicherheit, beteiligt. Ohne die erstklassige internationale Einbindung wären weder die Vollbeschäftigung noch die Sicherheit, auch nicht die hochrangige Bildung, ja vor allem nicht die an sich unerwünschten Quersubventionierungen möglich.

Die Exportindustrie ist zwingend und höchst prioritär auf eine erstklassige und leistungsfähige Einbindung in die Luftinfrastruktur angewiesen. Die Erstklassigkeit lässt sich längerfristig nur mit der eigenen Lufttransportorganisation sicherstellen, denn der Standortwettbewerb tobt, und jede andere Airline bedient zuerst ihre Heimflughäfen.

Die Exportindustrie muss ihre Märkte auf dem direktesten Weg erreichen. In unserem Land muss auch künftig investiert werden wollen! Ausländer investieren bei uns nur, wenn wir mindestens so gut erreichbar sind wie irgendein Alternativstandort. Wir Schweizer Unternehmer investieren in unserem Land nur, wenn wir die Produkte ohne Zeit- und Kostennachteil in die Welt absetzen können. Und nur so verdienen wir jeden zweiten Franken im Ausland!

Die Exportindustrie leidet unter der nochmaligen Hinauszögerung der Ratifizierung der bilateralen Abkommen. Die technischen Handelshemmnisse verteuern unsere Produkte unnötig. Nur Zyniker, die keine konstruktiven Vorschläge bringen und keine Verantwortung übernehmen, spielen die Wichtigkeit unserer Luftfeinbindung und der Marke Schweiz herunter.

Die Exportindustrie fürchtete und fürchtet sich vor der Vergeltung. Stellen Sie sich vor, was passiert wäre, wenn die Atraxis auch gegroundet hätte, und damit zum Beispiel auch die South African Airways. Welcher Südafrikaner hätte sich

nicht von den Schweizern verraten vorkommen müssen? Die Industrie muss diesen Markt aber weiterhin anvisieren können und die Leistungen auch verlässlich bezahlt bekommen.

Die Exportindustrie ist sich der Bedeutung ihrer schweizerischen Zulieferer bewusst. Letztere sind – natürlich indirekt – genauso auf die international beste Luftfahrteinbindung angewiesen.

Das Flaggschiff der Schweizer Wirtschaft wurde in völliger Fehleinschätzung und Überheblichkeit auf Grund gesetzt. Die dafür Zuständigen und Beteiligten haben ihre Verantwortung zu tragen. Wir konzentrieren uns auf die Zukunft dieses Landes. Die kleine Volkswirtschaft verfügt über eine gewaltige Energie. Wir sind im Begriff, genau das uns und der Welt zu beweisen. Den ordnungspolitischen Sündenfall mussten wir begehen, um wieder auf Kurs zu kommen. So bedauerlich dies ist, so nötig und richtig war es. Die Infrastrukturrettung muss ein Einzelfall bleiben. Das ist auch möglich, wenn wir uns nicht in engstirniger, populistischer und zynischer Art im Wege stehen.

Ich lade Sie ein, den Krediten zuzustimmen. Ich lade Sie noch viel mehr ein, den «return on investment» erkämpfen zu helfen.

Ein Investment, das gemäss bundesrätlicher Botschaft bis zu 26 Mittelstrecken- und bis zu 26 Langstreckenflugzeuge beinhalten kann. Das Zukunftskonzept wird selbstverständlich und vor allem durch die Betriebswirtschaft bestimmt. Klar ist, dass das Bundesengagement die oberste Limite des Vertretbaren erreicht hat.

Machen wir aus dem Sündenfall den Sonderfall! Der Sonderfall bedeutet, dass wir unsere Probleme mit vereinten Kräften selber lösen und uns nicht von aussen helfen lassen müssen. Genau so sichern wir uns die grösstmögliche Unabhängigkeit und Sicherheit!

**Maillard** Pierre-Yves (S, VD): La débâcle d'une société privée de cette importance ouvre les yeux à beaucoup sur la réalité économique. Le marché, comme nous l'avons déjà vu dans l'histoire, ne peut pas être le seul juge, ne peut pas être le seul arbitre. L'UDC, avec cette doctrine de laisser le marché seul juge, se retourne contre le peuple, se retourne contre les gens qu'elle prétend défendre, parce que le marché seul tuera l'agriculture, le marché seul tuera les petites postes, les petites gares, comme il tuera également l'industrie et la chimie de ce pays, si nous lui laissons la formation et les infrastructures de ce pays qui sont nécessaires à la santé économique.

L'affaire Swissair a ouvert les yeux à beaucoup d'entre nous, notamment du côté bourgeois, et rend ridicule désormais la volonté de privatiser Swisscom, la Poste, ou de libéraliser le marché de l'électricité. Cette affaire a ouvert également les yeux sur les besoins de solidarité nationale et sur les besoins d'avoir des instruments de solidarité nationale. Si l'Etat n'a pas de moyens, alors aucune mesure possible ne peut intervenir. L'UDC évidemment voit cet enjeu idéologique et se désespère de voir freiner la révolution thatchérienne qui était en route dans ce pays et qui consistait à tout remettre au marché et à tout privatiser. C'est cela le véritable problème qui se pose au parti le plus à droite et le plus ultralibéral de ce pays. Mais ce problème ne se pose pas aux gens pragmatiques de cette assemblée, de ce pays, qui cherchent à trouver une solution à une affaire aussi grave, une affaire qui met en jeu des milliers de destins personnels, on ne sait pas encore pour combien de temps.

Il reste donc deux partenaires politiques dans cette affaire, dans le camp bourgeois: ce sont les radicaux et le Parti démocrate-chrétien. Aux radicaux et aux démocrates-chrétiens, évidemment, j'aimerais dire: «Certes, vous avez un problème.» J'ai découvert une expression alémanique, l'expression de «Ordnungspolitik». Certes, les radicaux et le Parti démocrate-chrétien ont un problème d'«Ordnungspolitik» et sont en train de faire la démonstration qu'une bonne partie des thèses jusqu'à présent proposées, devant la réalité, doivent disparaître. Je pense à tous ces discours sur la

«Fiskalquote», sur la «Staatsquote», je pense à un futur projet de frein à l'endettement, qui perdent de beaucoup d'actualité et de pertinence. Devant les faits, devant la réalité économique, devant des milliers de destins, la doctrine doit être mise au vestiaire.

Bien sûr, certains aimeraient pouvoir continuer comme si rien ne s'était passé. M. Bührer aimerait que rien ne change sur le paquet d'allègements fiscaux. M. Theiler aimerait qu'on privatise Swisscom. Mais, vous le savez, la conviction dans ce genre de projets n'existe plus à cause de la réalité de ce que nous venons de vivre avec l'affaire Swissair.

Alors, il reste un dernier aspect au problème: c'est l'aspect social. A la question que je posais à la session d'automne, nous sommes en train de réciter tous et toutes nos catéchismes politiques, mais nous avons une seule et unique question à laquelle il faut répondre: qu'est-ce qu'on fait? A cette question-là, les radicaux et le Parti démocrate-chrétien ont dû répondre: nous devons intervenir. Et cela à un certain nombre de conséquences politiques, il faut le reconnaître, et vous avez dû le reconnaître très bien. Mais maintenant, sur la question sociale et sur une série de propositions qui ont été faites au sein de la Commission des finances, est-ce que sur cette question-là seulement il vous faudra prouver que vous restez de droite? Est-ce qu'il faudra être brutal sur cet aspect-là pour être sûr qu'au moins la doctrine, quelque part, sera encore respectée? Ou est-ce que nous irons ensemble au bout du processus et nous aboutirons enfin à une solution, propre socialement, de ce problème?

Je ne suis pas satisfait de cette solution. Je ne suis pas satisfait de l'arrêté fédéral urgent qui est proposé par le Conseil fédéral. Il n'a rien de socialiste, il n'a rien de social-démocrate, contrairement à ce que certains ont pu laisser entendre. Absolument rien!

Nous voulions une base légale à l'égard de cette nouvelle société. Nous voulions un règlement des questions sociales. Nous voulions également une mise à plat des responsabilités et nous voulions un pilotage public de cette nouvelle société, parce que nous n'avons aucune garantie sur l'avenir. Nous n'avons aucune garantie que, véritablement, le plan 26/26 sera respecté. Nous n'avons aucune garantie, mais nous avons toutes les chances et toutes les raisons d'être méfiants à l'égard de ceux qui pilotent cette affaire. M. Dosé est en train d'organiser une restructuration brutale, une des restructurations industrielles les plus brutales. Des échos nous viennent et nous parlent de délais de congé non respectés, de salaires non versés, de préretraites qui ne sont plus honorées: de gens de 62 ou de 63 ans qui devront retourner chercher du travail, alors qu'on les a forcés à partir en préretraite! Il ne s'agit pas d'une solution socialiste qui nous est présentée: on en est à des années-lumière.

La grande majorité du groupe socialiste, malgré tout, à cause de la réalité, à cause des milliers d'emplois qui sont en jeu, votera ce projet. Mais une minorité du groupe socialiste ne pourra pas le voter à cause des attaques qui sont faites, sur le plan social, dans ce projet. La seule et unique question qui nous reste est la suivante: est-ce que nous finissons cette opération propre sur le plan social? Est-ce que vous entrez en matière sur l'un ou l'autre des projets qui sont faits ou est-ce que vous forcez le tout à capoter, juste pour garder un minimum de respect de la doctrine? C'est la question qui vous reste.

Personnellement, j'entrerai en matière. Je suis entré en matière en Commission des finances, mais, par dégoût de ce qui s'est passé en Commission des finances et du refus de toute entrée en matière sur toute proposition sociale, j'ai dû voter non.

Je ne sais pas encore ce qui se passera à la fin de ce vote, mais je vous invite, vous, qui avez contribué à trouver une solution, à ne pas finir salement un travail qui a commencé et à le finir proprement pour qu'enfin les gens qui sont là, les gens qui ont des destins en jeu, puissent tous trouver une solution.

**Fattebert Jean (V, VD):** Le problème qui nous est posé aujourd'hui représente un tel enjeu financier symbolique,

mais surtout humain, que nous devons nous imposer un effort de réflexion qui va bien au-delà du calcul politique ou du coup d'éclat médiatique.

Je me suis efforcé de lire un certain nombre de documents, d'articles de presse, de rencontrer des gens, dont un commandant de bord Swissair. Ma connaissance du dossier n'est certainement pas complète et mes réflexions se révéleront peut-être fausses dans quelques mois ou quelques années.

Je suis d'avis que la Confédération ne doit pas verser les sommes faramineuses que le message du Conseil fédéral nous propose, parce qu'elles ne sauveront pas notre compagnie nationale. Mais je souhaite sincèrement me tromper. Ce serait douce musique à mon oreille que de m'entendre dire, dans deux ou trois ans, que j'avais tort, que l'aide ponctuelle apportée par la caisse fédérale au bon moment a permis un nouveau décollage durable d'une compagnie suisse qui vit, assure des emplois, dégage des bénéfices même modestes, que cette compagnie fait voir avec fierté notre emblème dans le monde entier et qu'y figure le symbole de la qualité de notre offre touristique et du savoir-faire de nos industries et de nos services.

Malheureusement, le risque est plus grand de constater à moyen terme que les Suisses, avec les milliards de francs dont ils disposent, n'ont pas réussi à redresser une situation de crise. Au contraire, nous devons montrer notre capacité à constater des erreurs et à en tirer les conséquences. L'affaire Swissair est un échec douloureux pour le pays tout entier. Loin de moi l'idée, en qualité de Romand, de jouer les rivalités entre Genève et Zurich. Sur le plan de l'aviation, mais sur le plan économique en général aussi, nous sommes des voisins de palier. Si la maison brûle, nous sommes concernés de la même manière.

Un échec, si douloureux soit-il, peut avoir un côté positif si nous sommes capables d'en tirer les conséquences et d'en ressortir plus forts qu'avant. Si nous en sommes là, c'est que des erreurs importantes ont été faites au niveau le plus élevé. Cela, personne ne le conteste. Les qualités humaines et le savoir-faire du personnel dans son ensemble sont remarquables. Cela reste, cela doit se savoir, cela doit permettre à un maximum de personnes de trouver place dans le monde de l'aéronautique. Là, l'image suisse est restée intacte et ne saurait être galvaudée dans une aventure si coûteuse et vouée à l'échec.

Au niveau de la direction d'une compagnie nationale, nous avons, par contre, amoncelé trop de handicaps. Il y a trop de rancoeurs accumulées entre certains acteurs vedettes. Il faut savoir tirer un trait et ne pas engouffrer l'argent des contribuables dans une cause perdue. Les collaboratrices et les collaborateurs sont les meilleurs, mais les plus mal dirigés. Swissair est morte, c'est triste. Il reste le gruyère, nos lacs, nos montagnes. Il reste surtout des hommes et des femmes qui forment un patrimoine de gens responsables et que nous devons absolument cultiver et conserver. Ils et elles sont les garants d'un avenir assuré pour nos entreprises. Les fleurons de notre industrie ou du secteur tertiaire seront d'autant plus forts qu'ils sauront éviter absolument les erreurs faites à Swissair.

Ces erreurs sont connues. Il faut éviter de composer un conseil d'administration avec des personnes ayant pour qualité principale de faire partie d'un même cercle politique ou amical. Il faut éviter d'avoir dans des organes dirigeants des personnes qui pensent rivalités personnelles, promotions et salaires de rêve. Entre parenthèses, on ne me fera pas croire que, lorsqu'un triste matin d'automne, les avions Swissair sont restés cloués au sol, il n'y a pas eu, dans un milieu où tout le monde se connaît, une peau de banane glissée sous les pneus de notre compagnie par jalousie ou ambition. Imaginez le coût!

Il faut des gens qui mouillent leur chemise pour l'entreprise, qui se battent pour assurer son avenir. L'avenir de nos entreprises, ce sont des chefs qui accordent moins d'importance à leur salaire qu'à la satisfaction de saluer leurs collègues ou collaborateurs dans les couloirs, ce sont des chefs qui privilégient la culture d'entreprise, le respect mutuel et le respect

des idées des autres au sein de la maison, à quelque niveau que ce soit. Peut-être que l'Etat, en qualité de responsable de la formation, devrait aussi, à la lumière de ces événements, se poser des questions sur la formation des jeunes et sur la nécessité d'inculquer la valeur relative de l'argent, du salaire et de la satisfaction au travail.

La réputation des Suisses forts et courageux date de l'époque napoléonienne. Les Suisses ni ne reculaient, ni ne se rendaient. Nous pouvons aujourd'hui montrer que les Suisses et leurs entreprises sont capables de travailler sans filet, que les erreurs se paient, qu'ils se le tiennent pour dit et qu'ils utilisent les échecs des autres pour corriger leurs erreurs. Ils n'en seront que meilleurs et plus forts.

Reste le problème du plan social. Les responsabilités sont à éclaircir au niveau de la direction, bien sûr, mais au plan de la Confédération? L'Office fédéral de l'aviation civile a-t-il fait correctement son travail de surveillance? La caisse de pensions du personnel a-t-elle été bien gérée? La transparence nécessaire et les réserves légales ont-elles été exigées pour assumer le risque de la débâcle à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui? S'il s'avérait que des fautes ont été commises du côté de la Confédération, je serais le premier à demander des sanctions, mais aussi à voter le soutien social qui résulterait, le cas échéant, de défaillances fédérales.

Jeter tout à coup des brassées de millions après une analyse rapide pour sauver un symbole, c'est de la politique à court terme. Je ne peux pas soutenir une telle politique.

**Theiler Georges (R, LU):** Es sind drei Punkte, die die Entscheidungsfindung in dieser Vorlage so schwer machen: Erstens sind es ordnungspolitische Bedenken. Zweitens sind es der Bundesrat und die Finanzdelegation, welche entscheiden mussten und entschieden haben; diese Entscheidungen können wir nicht mehr ungeschehen machen. Drittens: Wenn wir Nein sagen, passiert nicht einfach nichts, dessen müssen wir uns bewusst sein.

Trotz grossen ordnungspolitischen Bedenken stehe ich klar für die Vorlage ein. Eine ausserordentliche Situation verlangt ausserordentliche Massnahmen, aber auch ein wenig Flexibilität. Der Bundesrat, die Finanzdelegation, die Verwaltung, die Wirtschaft und die Banken haben rasch und speditiv gehandelt. Ich danke ihnen dafür. Warum gibt es in dieser ausserordentlichen Situation einen Grund für einen Eingriff des Staates? Das öffentliche Interesse an einer nationalen Airline und an einem leistungsfähigen Hub Schweiz ist gegeben. Es ist auch nichts Neues, dass wir uns im Luftverkehr engagieren. Seit 1931 hat der Staat diesen Luftverkehr mitgetragen, und auch sonst macht der Staat im öffentlichen Verkehr nicht Halt vor Investitionen und Subventionen. Ich denke an die SBB im öffentlichen Verkehr, ich denke an die Post, ich denke aber auch an den Strassenbau, denn die Strassen sind auch für den öffentlichen Verkehr da.

Was passiert, wenn wir heute einfach Nein sagen, wenn wir die zur Annahme nötigen 101 Stimmen nicht hinkriegen? Der Verpflichtungskredit ist gesprochen, die Zahlungskredite sind teilweise gesprochen, könnten aber wahrscheinlich nicht ausbezahlt werden. Das zweite und wohl endgültige Grounding wäre wohl die Folge. Dann müsste dieses Parlament die Verantwortung tragen; in diesem Fall müssten vor allem auch die Neinsager die Verantwortung für die Folgen tragen.

30 000 Entlassene, 100 000 Betroffene, ein Flugplatz, der stillsteht – das wäre ein volkswirtschaftlich immenser Schaden und ein Imageverlust sondergleichen. Konkurse wären die weitere Folge. Das sollten wir uns ersparen! Eine nationale Airline und ein Hub-System sind eng miteinander verbunden, und die Wirtschaft braucht auch in Zukunft gute Verkehrswege. Sie stellen zudem einen grossen Standortvorteil dar, sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse wie in der Luft. In der Luft spricht man nicht nur vom Personenverkehr, sondern sehr wohl auch vom Frachtverkehr. Wertmässig wird über ein Drittel des schweizerischen Exports auf dem Luftweg transportiert, dessen muss man sich bewusst sein.

Die ordnungspolitischen Bedenken, wie sie jetzt vor allem von Herrn Weyeneth genannt worden sind, teile ich ebenfalls. Aber es stört mich schon ein wenig, wenn jetzt hier ausgerechnet die Bauern ordnungspolitische Bedenken vortragen. Wir sprechen jedes Jahr 4,5 Milliarden Franken für die Unterstützung der Bauern, ich habe da auch mitgemacht. Aber wenn man jetzt kommt und sagt, das sei ein ordnungspolitischer Sündenfall, wenn man einmal 2 Milliarden Franken sprechen muss, um Arbeitsplätze zu sichern, und in einem anderen Bereich jährlich einfach so 4,5 Milliarden Franken spricht, dann habe ich schon meine Mühe mit Leuten aus der SVP, vom Bauernstand. Ich unterstütze den Bauernstand, ich habe Verständnis für diese Leute, und das Schweizervolk hat die Massnahmen immer auch mitgetragen. Doch sollte man jetzt nicht so daherkommen, wie wenn das einfach gottgegeben wäre, und dazu noch die hohen Professoren anrufen.

Ich möchte noch ein Wort zu den Finanzierungsalternativen sagen. Wir haben eine ausserordentliche Situation, und dazu gehört auch eine ausserordentliche Finanzierung; das kann man mit Recht sagen. Der Bundesrat hat einen anderen Weg gewählt. Die SVP-Fraktion hat ihren Vorstoss für eine befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer zum Glück zurückgezogen, denn da ist die zeitliche Kohärenz einfach nicht gegeben. Wenn wir in zwei Jahren über diese Sache eine Volksabstimmung hätten, dann müssten wir überhaupt nicht erst vor das Volk gehen. Das würde – wie bei uns auch – nur Frust auslösen, denn die Sache wäre ja dann bereits erledigt, das Geld wäre bereits ausgegeben. Das Gleiche kann man vom Vorstoss Messmer bezüglich der Goldreserven sagen. Es ist an sich eine gute Idee, dass man versucht, eine Lösung zu finden, aber sie kommt zeitlich auch zu spät. Die einzige Lösung, die zeitlich noch machbar wäre – ich appelliere an den Bundesrat, in dieser Sache mindestens noch einmal über die Bücher zu gehen –, wäre die, dass man zusätzliche Aktien der Swisscom verkaufen würde; bis zur Limite von 51 Prozent sind jetzt noch etwa 15 Prozent möglich. Das stellt einen Wert von rund 4,5 Milliarden Franken dar. Man könnte also diese saubere Finanzierungslösung im nächsten Jahr ohne weiteres ins Auge fassen, ohne Schaden zu nehmen. Ich fordere den Bundesrat dazu auf.

Jetzt noch ein Wort zu Frau Leutenegger Oberholzer und der Verantwortlichkeit: Frau Leutenegger, was Sie als Rundumschlag gegen eine ganze Fraktion geäussert haben, ist unfair. Ich persönlich habe nie irgendjemanden in den Verwaltungsrat der Swissair gewählt, ich besitze keine Aktien, also kann ich nicht solidarisch haften für all diese Vorkommnisse. Sonst müsste ich ja auch Freude haben an der Nestlé und an der Novartis: Da sind ebenfalls FDP-Leute dabei, die sehr gute Arbeit leisten, und dort fühle ich mich auch nicht verantwortlich. Ich kriege aber auch nichts, wenn sie gut arbeiten. Es gehört wirklich ein wenig Fairness dazu, Frau Leutenegger. Man kann doch nicht von jemandem verlangen, dass er eine Busse bezahlt, bevor er überhaupt gebüsst worden ist. Genau das würden Sie tun, wenn Sie heute in diesem Beschluss die Swissair-Verwaltungsräte dazu verknurren würden, etwas zu bezahlen, obwohl die Gerichte noch gar nicht geurteilt haben. Ich bitte Sie, dies zu bedenken.

Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen, auch ein wenig gegen grundsätzliche Bedenken, und ich bitte Sie, der klaren Mehrheit der Kommission zu folgen. Sie können die Anträge der Fahne entnehmen. Ich bitte Sie auch, die Einzelanträge abzulehnen.

**Raggenbass Hansueli (C, TG):** Mit der CVP stehe ich hinter Bundesrat und Finanzdelegation und unterstütze die Kreditvorlagen. Eine seriöse Analyse der Angelegenheit lässt einzig diesen Schluss zu. Es liegt eine absolute Notsituation vor, die dramatischer wohl nicht sein könnte und die ordnungspolitische und auch ökonomische Bedenken eindeutig relativiert. Extreme Situationen – hier unterstütze ich Herrn Theiler – erfordern extreme Massnahmen. Hier haben wir eine extreme Massnahme. Diese ist aber durch das Luftfahrtgesetz abgestützt.

Das Grounding hat uns eindeutig und eindrücklich vor Augen geführt, dass eine starke Rolle des Bundes unabdingbar war und ist, auch – ich betone: auch – in finanzieller Hinsicht. Unabdingbar ist aber auch, dass der Bund aus dem Engagement aussteigt, sobald die neue Unternehmung konsolidiert ist und die Aktien vernünftig weiterverkauft werden können. Hier eine Befristung vorzusehen, wie das die siebzehn Ökonomen vorschlagen, wäre jedoch unsinnig. Unkalkulierbare Verluste wären dadurch möglicherweise vorprogrammiert.

Es gilt aber klarzustellen, dass die Swissair nicht etwa der Liberalisierung, sondern der verfehlten Expansionsstrategie zum Opfer gefallen ist. Der Fall Swissair darf daher in keiner Art und Weise dazu missbraucht werden, die anstehenden Liberalisierungen von Elektrizität, Post und Bahn zu verzögern. Die CVP hat aber auch hier immer klar darauf hingewiesen, dass erfolgreiche Liberalisierungen klare und sinnvolle Spielregeln brauchen. Vor allem der Versorgungssicherheit und dem Service public ist markant Rechnung zu tragen.

Mit der CVP bin ich mir auch voll bewusst, dass das Engagement mit einem sehr hohen Risiko verbunden ist. Das besagen auch eingezogene Expertenauskünfte.

Absolut zentral ist aber eine Frage: Wie kann der massive Schaden, der durch das Swissair-Debakel eingetreten ist, begrenzt werden? Es gibt keine oder keine ernst zu nehmende Alternative zu den Beschlüssen des Bundesrates und der Finanzdelegation. Seriöse und zurückhaltende volkswirtschaftliche Berechnungen belegen, dass ohne das Engagement des Bundes sieben Milliarden Franken mehr an volkswirtschaftlichen Schäden angefallen wären.

Derzeit fallen noch drei Milliarden Franken an, aber diese sieben Milliarden lassen sich vermeiden. Statt eines direkten Abbaus von 22 000 Arbeitsplätzen – allenfalls 50 000 Arbeitsplätzen – im Crash-Fall reduzieren wir diese Zahl immerhin auf 8000, maximal 15 000 Arbeitsplätze. 800 Millionen Franken Steuerausfälle wären die Folge des Crashes; die Zusatzbelastung der ALV beliefe sich auf beinahe eine Milliarde Franken.

Um nicht nur den finanziellen Schaden, sondern auch den politischen Schaden in Grenzen zu halten, setze ich mich für das Engagement des Bundes ein. Schauen wir in die Zukunft, halten wir als Schweizerinnen und Schweizer zusammen, und schreiten wir zusammen in die Zukunft zum Wohle des Ganzen.

**Marty Kälin** (S, ZH): Wir haben heute drei schwierige Aufgaben zu erfüllen.

Erstens: Wir müssen die Gefühle von Wut, Enttäuschung, Misstrauen und den Eindruck, betrogen worden zu sein, bewältigen und für den Moment auch beiseite schieben, damit wir einen klaren Kopf für einen klaren Entscheid bewahren.

Zweitens: Wir müssen einer verunsicherten, teilweise verzweifelten und auch zornigen Bevölkerung und Belegschaft vermitteln, dass wir das Richtige tun, um den Schaden so klein wie möglich zu halten. Wir müssen glaubhaft machen, dass es nicht darum geht, etwas zu vertuschen und begangene Fehler zu beschönigen, sondern dass wir die Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen wollen und auch zur Rechenschaft ziehen werden.

Drittens: Wir müssen entscheiden, ob wir sehr viel Geld in ein risikoreiches Projekt investieren wollen, allen sozialen, ökologischen und wirtschaftspolitischen Bedenken zum Trotz.

Das ist – das sei hier nicht verhehlt – eine grosse Kröte, die wir da schlucken. Trotzdem müssen wir zum heutigen Zeitpunkt den Ärger, aber auch die Genugtuung oder Schadenfreude beiseite schieben und als verantwortliche Politikerinnen und Politiker die Handlungsmöglichkeiten und deren Folgen abschätzen und dann entscheiden. Wir tragen auch die Verantwortung für eine funktionierende Volkswirtschaft. Es ist unsere Aufgabe, der Bevölkerung zu zeigen, dass man sich auf die Politik verlassen kann. Dabei stehen Sie in der Verantwortung. Wer jetzt die Stimmung nutzt, um Ängste und Wut zu schüren, und diese Energien dann auf die ei-

gene politische Mühle lenkt, handelt in hohem Grade verantwortungslos. Die wesentliche Frage lautet, ob wir mehr als zwei Milliarden Franken in eine neue Airline investieren sollen oder nicht. Die einen halten das für zu riskant. Sie sagen, der Bund dürfe dieses Risiko nicht eingehen. Aber das Risiko, das wir eingehen, wenn wir es nicht versuchen, ist ungleich höher. Es geht nicht darum, eine marode Firma am Leben zu erhalten. Es geht nicht darum, ein offensichtlich unfähiges Management nachträglich sozusagen freizukaufen, auch wenn der Grundsatz «Gewinne privatisieren und Kosten sozialisieren» selten in solcher Deutlichkeit manifest wird. Vielmehr geht es darum, vorhandene Humanressourcen, bestehende Infrastruktur und getätigte Investitionen zu erhalten und eine Rezession unvorstellbaren Ausmasses zu verhindern.

Die konkreten Zahlen sind unterschiedlich, aber in der Größenordnung stimmen sie überein. Wir sind verantwortlich für 40 000 bis 50 000 Arbeitslose, für 10 Milliarden Franken Verlust im Bruttosozialprodukt, für 1,2 Milliarden Franken an Steuerausfällen, wenn wir jetzt und heute Nein sagen. Auch wenn es Einzelnen von Ihnen nicht gefällt: Der Grossraum Zürich ist nun einmal der Wirtschaftsmotor dieses Landes. Dieser Wirtschaftsmotor hängt eng mit dem Flughafen zusammen, und der Flughafen ist eng mit einer nationalen Airline verknüpft. Diese wiederum ist, zusammen mit dem Flughafen, ebenso eng mit den direkten und indirekten Neben- und Zulieferbetrieben verbunden.

Der Bundesrat legt in seiner Botschaft zwar nicht die aktuellsten Zahlen vor, aber er legt immerhin Zahlen vor. 100 000 Menschen sind wirtschaftlich direkt oder indirekt vom Flughafen Zürich abhängig. Wenn es keine nationale Airline mehr gibt, geht es dem Flughafen und damit der Flughafenregion schlechter, dann geht es der Wirtschaftsregion Zürich schlecht, und dann geht es über kurz oder lang auch der Schweiz schlecht. Das sollte eigentlich der SVP, deren Klientel in den KMU besonders betroffen ist, ebenso einleuchten wie den Grünen, die offenbar glauben, eine schlecht funktionierende Wirtschaft sei automatisch eine ökologische Wirtschaft. All die Probleme von Nachtflugsperre, Beschränkung der Flugbewegungen, Landegebühen und Reduktion der Lärmbelastung gehören nicht hierher, sondern ins Flughafengesetz und in das Betriebsreglement des Flughafens. Dort müssen sie geregelt werden.

Wenn Sie glauben, es sei völlig egal, welche Fluggesellschaft Kloten anfliege, wenn Sie glauben, das sei eine rein emotionale Frage, dann haben Sie zwei Dinge nicht begriffen: Wenn ausländische Fluggesellschaften Kloten anfliegen, haben wir zwar die Belastungen, aber nicht die Arbeitsplätze. Wir bekommen die Arbeitsplätze bei den Fluggesellschaften nicht, und diese Gesellschaften werden die Dienstleistungen, die von den flughafennahen Betrieben erbracht werden, bei sich zu Hause beziehen und nicht bei uns. Ausländische Fluggesellschaften werden Kloten anfliegen, um bei sich zu Hause die grossen Langstreckenflieger zu füllen, und nicht umgekehrt.

Wir hören, es könne nicht Aufgabe des Staates sein, die Fehler der Wirtschaft zu korrigieren. Das ist grundsätzlich richtig, und wir hätten es auch lieber anders. Trotzdem muss der Staat hier einspringen, weil er die Verantwortung für die Volkswirtschaft trägt und weil es allzu deutlich geworden ist, dass diese Verantwortung von der Privatwirtschaft nicht oder nicht genügend wahrgenommen worden ist. Wer, wenn nicht der Staat, soll denn handeln, wenn die Wirtschaft offensichtlich unfähig dazu ist?

Ich bitte Sie deshalb, Ihren Ärger, Ihre Wut, Ihre ordnungspolitischen, finanziellen und ökologischen Bedenken, aber auch Ihre Schadenfreude jetzt hintanzustellen und dieser Kreditvorlage zuzustimmen und damit Ihre volkswirtschaftliche und politische Verantwortung wahrzunehmen.

**Genner** Ruth (G, ZH): Der sparende Staat setzt auf Spartarife – nein, nicht im Strombereich, wo ein Stromsparprogramm Not tut! Der Bundesrat und die Finanzdelegation machten Spartarife: Flug nach Paris für 199 Franken. Für

490 Franken in die USA. Das ist der Preis der Swissair-Tickets, alle retour selbstverständlich.

Ich frage Sie: Wer zahlt diese Rechnung, die ökologisch und ökonomisch nie aufgehen kann? Im Land, das Demokratie hochhält, das immer wieder den Wert der Volksstimme unterstreicht, in diesem Land sagen sechs Mitglieder der Finanzdelegation, dass die Swissair mit einem Ein-Milliarden-Kredit bis im Frühjahr in der Luft bleiben soll.

Es gilt – das in Klammern bemerkt –, die Kompetenzen der Finanzdelegation zu klären. Wir haben heute eine Motion deponiert, die die Kompetenzen der Finanzdelegation bei 100 Millionen Franken Ausgaben limitieren soll.

Was sollen wir zur ganzen Angelegenheit noch sagen? Es wurde alles entschieden. Parlament und Volk werden eigentlich vorgeführt. Alles unter dem Titel «Beschäftigung» laufen zu lassen ist falsch. 5000 Leute sind bereits entlassen, und jedes andere Beschäftigungsprogramm wäre günstiger gewesen. Der grösste Teil der Kosten geht zulasten von Maschinen.

Sie ersehen aus unseren Anträgen, dass wir uns für die betroffenen Menschen einsetzen. Sie brauchen Unterstützung im Hinblick auf eine Integration in den Arbeitsprozess, sie brauchen Umschulungen oder Beratung. Das wollen wir finanzieren, weil das nachhaltige Investitionen sind. Ebenso denken wir an Menschen, die vorzeitig pensioniert wurden und werden. Sie brauchen ein Auskommen und Mittel. Deshalb bitte ich Sie, die Anträge der Minderheit Mugny zu unterstützen.

Bereits am 4. Oktober 2001 habe ich namens der grünen Fraktion die Forderung deponiert, dass zehn Prozent der Privatvermögen der ehemaligen Verwaltungsräte in eine Kasse für Sozialpläne einfließen.

Bis heute haben wir noch nicht viel davon gesehen. Eine weitere Milliarde Franken soll in Aktien investiert werden, nämlich 600 Millionen Franken vom Bund, 400 Millionen von den Kantonen. Das ist ein Kauf unter dem falschen Titel Solidarität – gemeint ist die Solidarität zwischen den Kantonen. Brauchen wir eine staatliche Airline? Ist eine Airline eine Staatsaufgabe, oder könnten Sie sich nicht vorstellen, mit einer europäischen Fluggesellschaft zu fliegen? Bis anhin hat man uns immer gesagt, die Swissair, das sei Privatwirtschaft, da habe die Politik nichts zu sagen – im Gegenteil, die Politik wurde aufgefordert, für die Swissair entsprechend günstige Rahmenbedingungen zu schaffen; uneingeschränkt sollte sie wirtschaften, möglichst ohne Nachtruhepausen am Flughafen zum Beispiel. Jetzt darf die Politik den Schaden finanzieren, und zwar mehrfach. Ich zähle sechs Bereiche auf, und es gibt sicher noch mehr – ich weiss nicht, ob der Finanzminister die Zahlen einmal hochgerechnet hat –: Es gibt erstens den Flugbetrieb bis zum Frühjahr zu finanzieren, das sind rund eine Milliarde Franken; zweitens gibt es das Investitionsprogramm – es werden Aktien vom Bund gekauft –; drittens gibt es Arbeitslosenprogramme – soziale Unterstützung wird nötig sein –; viertens gibt es die Nebenschäden mit Bezug auf flugverwandte Betriebe; fünftens müssen der Bund und die Kantone die eigenen Verluste bei den Swissair-Aktien abschreiben – das ist auch nicht wenig –; sechstens gibt es Folgekosten rund um den Flughafen – diese sind noch nicht absehbar, weil der Flughafen in einem grossen Ausbauprojekt steckt.

Was aber ist überhaupt abschätzbar, klar in Zahlen zu fassen? Die Szenarien ändern sich ja von Tag zu Tag. Die Zahlen, auf die der Bund sich stützt, stammen zum Teil von der Swissair, zum anderen Teil von der Crossair. Noch nie ist dieser Rat auf ein so unsicheres Projekt, auf so vage Argumente eingegangen. Im Hinblick auf die Investitionen in die neue Crossair hat der Bundesrat deshalb noch eine Expertenmeinung eingeholt. Die Deutsche Bank, so lesen wir in der Botschaft, beurteilt den Businessplan der neuen Crossair als grundsätzlich vernünftig.

Insgesamt wird die Investition in die Airline aber als «high risk investment» beurteilt. Man hat es uns also gesagt. Trotzdem sollen Staatsgelder in einem denkbar ungünstigen Umfeld in die nach wie vor private Firma einfließen. Der Strukturwandel im europäischen Flugmarkt läuft, es gibt zu

viele Flieger und offenbar zu wenig Passagiere. Ist es denn klug und ökonomisch und ökologisch betrachtet richtig, innerhalb Europas so viel herumzufliegen?

Wir bitten Sie, auf die Vorlage nicht einzutreten.

**Maurer Ueli (V, ZH):** Ich habe eigentlich seit einigen Stunden das Gefühl, im falschen Film zu sitzen. Wir tun hier so, als ob wir dieses Geschäft noch entscheiden könnten. In Tat und Wahrheit ist alles, was wir entscheiden, eigentlich nur Makulatur. Es ist auch kein Wunder, dass wir hier so ernsthaft tun; schliesslich wurde in den letzten Wochen der Eindruck erweckt, dass die Schweiz mit diesem Swissair-Debakel an den Rand einer Staatskrise gerückt wäre. Dem ist nicht so. Was vorliegt, ist letztlich der grösste Konkursfall in der Wirtschaftsgeschichte unseres Landes, als Folge von Missmanagement und als Folge eines inkompetenten Verwaltungsrates. Die Suppe auszulöffeln hat, wie oft in solchen Fällen, schliesslich das Personal, die Mitarbeiter. Unter diesem Eindruck und unter diesem Druck ist ein Gebilde in Form dieser Kreditvorlage entstanden. Das Kreditbegehren hält in dieser Form den Ansprüchen, die es zu erfüllen hätte, nicht stand.

Nehmen Sie das Stichwort Arbeitsplätze: Was beschlossen worden ist, ist letztlich das teuerste Beschäftigungsprogramm, das unser Land kennt. Ob die Arbeitsplätze damit gerettet werden, steht auf einem anderen Blatt. Wir werden es sehen.

Nehmen Sie das Stichwort Ordnungspolitik: Es ist nicht Aufgabe des Staates – und wird es nie sein –, in den Markt einzugreifen und marode Unternehmen zu sanieren.

Nehmen Sie das Stichwort Präjudiz: Es ist insbesondere störend, dass der Bund hier eingreift, um ein Missmanagement zu beenden. Dieses Präjudiz könnte noch gefährlich werden. Wieso soll der Steuerzahler für die Kosten dieses Missmanagements aufkommen? Wie erklären Sie das den Leuten in Langenthal? Auch Langenthal wäre ein nationales Symbol. Sie haben zu Hause im Schrank wahrscheinlich auch Porzellan der Porzellanfabrik Langenthal.

Nehmen Sie das Stichwort Finanzpolitik: Die Kosten für die Geldbeschaffung sind enorm; die Zinsen, die damit anfallen werden, sind umso höher. Das Defizit wird grösser, und schliesslich endet alles damit, dass die Steuerzahler mehr Steuern bezahlen müssen.

Nehmen Sie das Stichwort Wirtschaftsstandort: Es liegt ein Businessplan vor, der nicht auf den Markt abstützt. Das gesprochene Geld ist nicht nachhaltig investiert, sondern den grössten Teil davon werden wir einfach so zum Fenster hinauswerfen. Leider ist es so.

Die Einigkeit, die heute hier herrscht, könnte aber auch täuschen.

Manche unter Ihnen könnten nämlich zusammen mit einem Fuchs den Hühnerstall kaufen. Wenn ich daran denke, wer Geld gesprochen hat, dann bekomme ich fast Hühnerhaut.

Da bekennt sich die Stadt Zürich plötzlich zum Wirtschaftsstandort Schweiz – die gleiche Behörde, die während Jahren die Wirtschaft fast systematisch aus der Stadt vertrieben hat. Da gibt es die Linke, die während Monaten gegen den Hub, gegen den Fluglärm und gegen das Fliegen generell gekämpft hat. Sie unterstützt plötzlich einen internationalen Hub. Da gibt es den Bundesrat, der diese zwei Milliarden Franken spricht und in den gleichen Tagen ein Luftverkehrsabkommen mit Deutschland abschliesst, das genau das wieder einschränken wird, was er fördert. Da gibt es die Economiesuisse, die uns fast monatlich einen Brief schreibt, wie wichtig es sei, die Steuern zu senken, die aber jetzt dafür ist, die Steuerhöhe beizubehalten. Von Steuersenkung ist keine Rede mehr. Da gibt es die FDP. Das überlasse ich Ihnen. Vielleicht finden Sie einmal eine Antwort statt einer Ausrede.

Fazit: Was hier abläuft, ist letztlich eine Mitte-Links-Koalition in diesem Land, um etwas zu retten, das in dieser Form eigentlich nicht zu retten ist. Es bleibt wahrscheinlich unserer Partei vorbehalten, zusammen mit den letzten liberalen Köpfen in diesem Parlament den Kredit abzulehnen. Ich habe

mich in den letzten Wochen immer mehr gefragt: Was passiert eigentlich in unserem Land, falls wirklich einmal eine Krise herrscht, wenn wir schon auf solche Vorkommnisse derart hysterisch reagieren? Ich wünsche Ihnen allen in Zukunft etwas mehr Gelassenheit.

**Maspoli Flavio** (–, TI): Non sono di sinistra e credo che non lo sarò mai, questa volta però la penso come la sinistra e, francamente, non capisco il collega Maurer e non capisco l'UDC che è pur sempre il partito a cui mi sento più vicino. Mi sembra strano dover dire qui che le idee chiare questa volta vengono da una parte che solitamente non mi piace, diciamo pure. Eppure, fin dall'inizio, chi ha avuto le idee chiare qui sono stati i socialisti. Questo bisogna dirlo senza invidia e anche con un certo piacere, perché ciò significa che non tutto è perduto.

Ebbene, perché ci preoccupiamo adesso qui di sapere se il popolo deve pagare con le tasse «una tantum», una volta, dei soldi per la Swissair? Il popolo paga per l'Emmental, il popolo paga per il burro, il popolo paga per la carne, il popolo paga per la meteorologia e per i servizi meteorologici degli Stati mediterranei, senza che gli venga chiesto qualcosa. Il popolo paga oltre due miliardi di franchi all'anno per le Ferrovie federali svizzere e nessuno si premura di chiedere se il popolo vuole veramente pagare qualcosa per le FFS. Qui si tratta di salvare la Swissair, si tratta di salvare la compagnia di bandiera svizzera.

Ho sentito parlare di alternative, ma quali sarebbero queste alternative? Non ce ne sono! Non c'è nessuna alternativa e dunque questa discussione, scusatemi, è anche un po' inutile, perché sappiamo tutti che lo Stato alla fine dovrà salvare la Swissair, e lo farà.

Anch'io non sono mai stato un grande amico del Consiglio federale, eppure questa volta mi sento di doverlo ringraziare: ha fatto le cose giuste, si è mosso in modo opportuno. Io, questa volta almeno, lo ringrazio.

Mentre noi stiamo qui a discutere per 2,1 o 2,3 miliardi di franchi, gli Stati Uniti d'America hanno stanziato 25 miliardi di dollari per le loro compagnie d'aviazione. Lo Stato italiano finanzia l'Alitalia ogni anno con oltre 50 milioni di franchi e tutti gli Stati sono, non dico generosi, ma coscienti dell'importanza che ha una compagnia aerea nazionale per l'economia della nazione, per la nazione.

Ma, guardate un po': se tutte le ditte che sono in Svizzera un domani non potessero più volare direttamente dal loro paese d'origine a Kloten, quante ne rimarrebbero?

Il Presidente del Consiglio è già stato troppo magnanimo a concedermi questo tempo, che scade in questo momento, non ne voglio abusare. Smetto quindi qui, invitandovi a mettere una mano sul cuore e dicendovi infine che non si può essere patrioti solo quando si tratta di vedere la bandiera sventolare. Bisogna essere patrioti anche quando si tratta di salvare un pezzo di questa patria.

**Maitre Jean-Philippe** (C, GE): Comme Romand, à l'époque conseiller d'Etat en charge du dossier de l'aéroport de Genève, je serais légitimé à exprimer la colère que de nombreux concitoyens ressentent.

En avril 1996, en effet, Swissair retirait tous ses long-courriers, sauf la ligne sur New York, de l'aéroport de Genève. A l'époque, nous nous sommes battus pour dire deux choses essentielles: d'une part, pour affirmer l'importance d'un réseau long-courrier correctement dimensionné pour l'ensemble de notre économie; d'autre part, pour dénoncer l'erreur consistant à faire de Zurich un «méga-hub» avec la folle prétention de vouloir jouer dans la cour des grands, à l'égal de Londres, de Paris, de Francfort, voire d'Amsterdam.

On sait aujourd'hui que cette fuite en avant a véritablement nourri la débâcle. A l'époque, on nous a écoutés d'une oreille souvent distraite, parfois méprisante, comme si ce qui se passait alors n'était pas un problème suisse, pour le seul motif qu'il était allégué par des Romands. On a tout de même obtenu une modification partiellement satisfaisante de la loi sur l'aviation, le gouvernement se cramponnant

malheureusement encore sur le monopole de Swissair jusqu'en 2008, date de l'échéance de sa concession.

Or, je constate aujourd'hui que ce même monopole a été dénoncé par M. Couchepin, conseiller fédéral, il y a quelques semaines comme l'une des causes des difficultés.

Nous lisons dans le message d'aujourd'hui des passages très forts et pertinents sur la nécessité d'une desserte long-courrier comme condition-cadre de notre économie. C'est exactement ce que nous disions en 1996. On est heureux que le Conseil fédéral l'admette; on est consterné que ce soit si tard.

Il y aurait effectivement toutes les raisons de dire sa colère, mais la colère est mauvaise conseillère. Elle est surtout totalement dérisoire face à l'importance de l'enjeu. Quand tout s'écroule, il faut aller à l'essentiel et l'appréciation de l'intérêt du pays, c'est aujourd'hui ce qui est essentiel. La question est dans le fond assez simple: voulons-nous une compagnie nationale qui assure la meilleure desserte possible de la Suisse, y compris bien sûr dans le réseau long-courrier?

Pour nous, la réponse est clairement affirmative, et c'est pourquoi nous soutenons le projet du Conseil fédéral. Pourquoi? Les raisons sont assez simples. Elles sont le fruit de l'expérience. Aucune compagnie étrangère ne va se mettre à jouer, pour le réseau long-courrier, le Pestalozzi de la desserte aérienne suisse. Les compagnies étrangères ont, en effet, leur «hub» national, dans leur pays, et leur intérêt serait de rabattre la clientèle suisse sur leur propre plateforme, à partir de laquelle cette clientèle prendrait les liaisons long-courriers. Il n'y a aucun exemple dans le monde où une compagnie disposant d'un «hub» dans son propre pays en a créé un autre dans un autre pays. Dès lors, si nous voulons que la Suisse demeure une plate-forme capable de desservir un réseau long-courrier correct, nous avons besoin d'une compagnie qui assure cette condition-cadre économique fondamentale.

Et quand j'entends l'Union démocratique du centre nous dire qu'il n'y a qu'à laisser faire les compagnies étrangères qui viendront chez nous pour prendre la clientèle, je constate tout simplement que ce parti est d'accord de livrer le marché suisse à des opérateurs étrangers. Et ce n'est pas le moindre des paradoxes auxquels nous assistons dans ce dossier!

Il y a des raisons économiques essentielles de recréer une compagnie capable d'assurer des liaisons long-courriers au départ de la Suisse. La Suisse est composée d'entreprises qui sont orientées vers l'exportation et, dans ce sens-là, un réseau aérien correctement dimensionné est de première importance. La Suisse a des multinationales qui sont pourvoyeuses d'emplois, qui sont donneuses d'ordre en sous-traitance pour nos PME et ces multinationales sont chez nous, parce qu'il y a un réseau aérien correctement dimensionné, avec des liaisons long-courriers. La Suisse est un pays touristique majeur, le tourisme est le troisième employeur de notre pays, et le rôle central de l'aviation assumé par une compagnie nationale comme prestataire de services est évident, a fortiori lorsqu'on sait qu'une telle compagnie est un porte-drapeau.

Et puis, tout cela n'est pas qu'une abstraction. Plus fondamentalement, derrière tout ce raisonnement, il y a des femmes et des hommes avec leur emploi. Alors, on peut discuter à perte de vue sur la question de savoir si c'est 26 long-courriers, un petit peu moins, un petit peu plus. Bien sûr que les avis à cet égard ne peuvent pas être définitivement et totalement fixés.

Par le projet de reconstruction d'une compagnie nationale, il est demandé à notre pays de savoir s'il a encore confiance en lui-même. De ce point de vue, le Parlement ne peut pas fuir devant ses responsabilités.

**Rechsteiner Paul** (S, SG): Wirtschaftliche Ausnahmesituationen erfordern besondere wirtschaftspolitische Antworten. Wir können heute feststellen, dass der Bundesrat, nachdem er in der Herbstsession noch zögerte, bewiesen hat, dass er der Herausforderung, die für die Schweiz in dieser Form

wohl einmalig ist, gewachsen war. Er hat sie angenommen. Damit hat der Staat seine wirtschaftspolitische Verantwortung und seine wirtschaftspolitische Handlungsfähigkeit bewiesen. Das ist für unser Land sehr wichtig.

Die ersten Seiten der Botschaft, die der Bundesrat über die Redimensionierung der Luftfahrt in der Schweiz vorgelegt hat, enthalten eine Analyse der Entwicklung der Schweizer Luftfahrt und des Hintergrundes der jüngsten Entwicklung: Diese war die Folge der neoliberalen Deregulierungspolitik. Diese Seiten der Botschaft gilt es in Erinnerung zu behalten, namentlich auch mit Blick auf die Liberalisierungsprozesse, die uns noch drohen und die mit denselben oder ähnlichen negativen Konsequenzen für die Volkswirtschaft und die Bevölkerung verbunden sein werden. Diese Begehren würden besser zurückgezogen statt weiterverfolgt, namentlich jene aus dem Departement von Bundesrat Moritz Leuenberger. Es gibt Wirtschaftsprofessoren in der Schweiz, die uns, im Einklang mit Herrn Blocher, vom «Hochsitz» ihrer – meistens von Staates wegen – gut bezahlten Posten aus empfehlen, hier nun nichts zu tun und die Dinge «sauseen» zu lassen. Das ist eine verantwortungslose Haltung. Wir haben heute zum Glück eine Situation, in der Verantwortung übernommen wird: nicht einfach nur, indem der Staat die Folgen dieses Desasters, das neoliberale Ideologen angerichtet haben, ausbaden kann und für die Folgen zu bezahlen und nichts dazu zu sagen hat. Vielmehr übernimmt der Staat die Verantwortung für eine zukunftsfähige Lösung, und das ist positiv.

Damit müssten sich aber einige Forderungen verbinden:

Die erste Forderung liegt darin, dass das Bundesengagement mit dem klaren Auftrag verbunden wird, dass möglichst viele Arbeitsplätze erhalten bleiben, namentlich in den flughnahen Betrieben, in den so genannten Bodenbetrieben. Das ist nicht ohne weiteres klar. Es braucht Kooperationsverpflichtungen dieser neuen Gesellschaft mit dem Ziel der Erhaltung möglichst vieler Arbeitsplätze. Soweit es nötig ist, soll dies auch unter dem Einsatz innovativer Modelle, beispielsweise mit Arbeitszeitreduktionen, geschehen.

Ein zweiter Punkt: Die Botschaft hat leider sozialpolitisch negative Schlagseiten. Es ist so, dass die Botschaft – namentlich zu Artikel 333 des Obligationenrechtes, der die Arbeitnehmerschutzbestimmungen bei Betriebsübergängen darstellt – unhaltbare Positionen vertritt, die der Direktor des Bundesamtes für Justiz in Abweichung von der herrschenden Praxis entwickelt hat. Wir stellen fest, dass diese Positionen im vorliegenden Fall nicht Leitlinie sein können, und erst recht lassen wir uns die Arbeitnehmerschutzbestimmungen nicht aus diesem Anlass aushebeln. Es ist zwar so, dass der Bundesrat und auch das Parlament diese Frage nicht zu entscheiden haben, dass letztlich die Gerichte darüber entscheiden müssen. Aber es ist ratsam und nötig, dass in diesem Fall konkret Verhandlungslösungen mit den Gewerkschaften gesucht werden, ausgehend von der Gültigkeit dieser Schutzbestimmungen für die Arbeitnehmer. Es kann ja nicht sein, dass bei Betriebsübernahmen wieder im ersten Dienstjahr begonnen werden muss; das ist eine unhaltbare Position.

Drittens: Ein weiterer Schwachpunkt in der Botschaft des Bundesrates ist das Fehlen von Sozialplänen. Es handelt sich hier um eine skandalöse Lücke, die dringend geschlossen werden muss. Ich muss an dieser Stelle sagen: Der Bundesrat hat hier Nachholbedarf. Immerhin öffnet der einstimmig verabschiedete Antrag der ständerätlichen Kommission einen Weg, indem dem Bundesrat die Verpflichtung überbunden wird, für die Finanzierung der Sozialpläne auf dem Verhandlungsweg besorgt zu sein, eine Lösung zu suchen. Besser wäre es natürlich noch, wenn heute den Anträgen in dieser Richtung zugestimmt würde. Aber der Antrag des Ständerates ist wichtig; er öffnet eine Piste in die Zukunft.

Hier ein Wort an die Freundinnen und Freunde aus dem linksgrünen Lager, die wegen des Fehlens eines anständigen Sozialplanes nun den Kredit verweigern wollen. Ich muss hier feststellen: Für die Beschäftigten ist das keine Lösung. Die Beschäftigten in den Betrieben brauchen nun die

Zustimmung zu diesem Kredit. Ein erarbeiteter Sozialplan, eine Verhandlungslösung wird nur möglich, wenn dem Kredit zugestimmt wird. Sonst ist die Sache abgeschlossen und kann nicht mehr gelöst werden.

Es gäbe auch noch einiges über die Finanzierung dieses Beschlusses zu sagen, die ohne weiteres möglich ist – z. B. durch den Verzicht auf das unverantwortliche Steuerpaket, das wir im September beraten haben. Auch die Kapitalgewinnsteuer wäre ein probates Mittel, die Verantwortlichen für diese Misere mit zur Verantwortung heranzuziehen. Aber wichtig ist, dass heute dieses Zeichen gesetzt wird, dass eine zukunftsfähige Lösung geschaffen wird, für die Erhaltung möglichst vieler Arbeitsplätze und letztlich für einen auf dem Verhandlungsweg entwickelten Sozialplan.

**Hess Bernhard** (–, BE): Wir reden und entscheiden hier über die Zukunft der nationalen Fluggesellschaft und damit auch über die Zukunft des Wirtschaftsplatzes und Tourismusstandortes Schweiz.

Wenn wir der neuen Fluggesellschaft die Zukunft verbauen, verbauen wir damit auch die Zukunft von bis zu 35 000 Angestellten im direkten und verwandten Umfeld der Swissair. Die Folgen der daraus resultierenden Langzeitarbeitslosigkeit müssten ebenfalls finanziert werden und würden in der heutigen, wirtschaftlich schwierigen Situation bald mit Hunderten von Millionen Franken zu Buche schlagen. Bei Eintritt dieses Szenarios würden die Direktbetroffenen ohne Zukunftsperspektiven im Regen stehen gelassen. Das kann ja wohl nicht die Lösung sein.

Der Verlust unserer nationalen Fluggesellschaft hätte aber noch viel weitreichendere Folgen. Durch die Aufgabe von Direktverbindungen mit den wichtigsten Metropolen der Welt würde die Schweiz zu einer zweitrangigen Randregion deklassiert. Sowohl der Sektor Tourismus und Gastgewerbe als auch der Wirtschaftsstandort Schweiz allgemein müssten weitere massive Einbussen hinnehmen. Das kann niemand, der im Interesse unseres Landes handelt und entscheidet, leichtfertig hinnehmen.

Wenn wir vernünftigerweise Ja zur Swissair sagen, dann werden wir nicht darum herumkommen, die Fehler der Vergangenheit zu analysieren und dort, wo die Verantwortlichen aus Fahrlässigkeit und Inkompetenz das Desaster herbeigeführt haben, den eisernen Besen wirken zu lassen. Die Eintrittskarte in den Verwaltungsrat und in die Swissair-Führungsspitze soll zukünftig nicht mehr leichtfertig vergeben werden. Nicht mehr Vetternwirtschaft, das blaue Parteibuch und der richtige Logenplatz, sondern Kompetenz und Erfahrung müssen wieder vorrangig sein. In Zukunft brauchen wir an der Spitze der nationalen Fluggesellschaft keine vaterlandslosen Gesellen, die mit uns Katz und Maus spielen, sondern verantwortungsvolle, heimattreue Führungskräfte, die mit Hirn und Herz ihre, unsere Sache vertreten. Die Verantwortlichen der Misere sind verpflichtet, die Konsequenzen zu tragen. Das gilt auch für jene Swissair-Verwaltungsratsmitglieder, die hier in diesem Hause sitzen und sich ernsthaft bemühen, ihre komplexen Mehrfachmandate mehr recht als schlecht auszuüben. In ihren Bemühungen sind sie jedoch kläglich gescheitert.

Für sie wäre es nun an der Zeit, die Rechnung zu bezahlen und in Würde abzutreten. Sollten sie jedoch vorhaben, weiterhin krampfhaft an ihren Sesseln zu kleben, dann wäre auch die völlige Rehabilitation der Herren Werner K. Rey, Krüger, Bellasi und Co. überfällig.

Die Swissair-Krise weist uns den Weg in eine neue Zukunft. Es ist eine Herausforderung, die von uns Mut und Zuversicht verlangt und den Direktbetroffenen neue Perspektiven öffnet. Packen wir es an. Gemeinsam werden wir dafür sorgen, dass unsere nationale Fluglinie auch nachfolgenden Generationen erhalten bleibt und uns in eigenständiger, unabhängiger Art und Weise mit der Welt verbindet.

**Blocher Christoph** (V, ZH): Es ist in diesem Saal schrecklich viel von Verantwortung gesprochen worden, unglaublich viel. Wer trägt denn hier eigentlich welche Verantwortung,

und wer zahlt eigentlich, wenn es schief geht? Es sind andere als die, die von Verantwortung gesprochen haben!

Herr Schneider-Ammann, wenn Sie sagen, die schweizerische Wirtschaft bestehe aus Qualität, Seriosität, geordneter Finanzkraft, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, und die Swissair sei die Marke Schweiz, dann muss ich Ihnen sagen: So wurde es dargestellt. Diese Firma hat die Qualität des schweizerischen Wirtschaftsplatzes versaut, weil sie noch mit dem Schweizerkreuz in der Welt herumgefahren ist. Ist das Schweizer Qualität, Herr Schneider-Ammann, 15 Milliarden Franken Schulden aufzubauen? Ist es Schweizer Qualität, am Sonntagabend zu merken, dass am Montag 4 Milliarden fehlen werden? Ist es Schweizer Qualität, wenn seit April keine Rechnungen mehr vorgelegt werden können? Ist es Schweizer Qualität, sich von honorablen Leuten führen zu lassen, die aus einem ganz bestimmten Umfeld und Filz kommen, und zwar ex officio? Der Präsident der Economie-suisse wurde Verwaltungsrat der Swissair, früher war es auch noch der Präsident der Chemischen Gesellschaft – damit konnte man ein Leben lang mit der Familie gratis erste Klasse fliegen. Ist das Schweizer Qualität? Wir haben seriöse Firmen, die diese Qualität und diese Leistungen pflegen, aber sie werden nicht vom Staat unterstützt, sind nicht in dieser glorreichen Situation und sind vor allem nicht so «verhängt».

Wir schaffen wieder genau die gleiche Struktur wie bei der alten Swissair: Die kreditgebenden Banken sind dabei, der Bund ist wieder dabei, die Kantone sind dabei, die gleichen Gesichter sind dabei. Es ist die gleiche Struktur; der Bund muss die Oberaufsicht wahrnehmen und hockt bereits im Verwaltungsrat. Selbstverständlich sitzt er diesmal gerade mit dem Chef der Finanzverwaltung im Verwaltungsrat. Das ist die kürzeste Strecke zu unserer Kasse der Steuerzahler. Das kann nur schief gehen. Verantwortung ist unteilbar, merken Sie das doch einmal! Wir haben doch Tausende von Arbeitsplätzen so verloren; die Firmen wären aufzuzählen, bei denen es so herausgekommen ist.

Dieses Projekt ist volkswirtschaftlich unverantwortlich. Diese Subventioniererei ist unverantwortlich, denn sie zerstört Tausende von Arbeitsplätzen in der ganzen Schweiz. Für diese Firmen, für diese Leute, sind das Kosten, die sie tragen, und das hindert die Wirtschaft, das hindert die Gewerbetreibenden.

Sie sagen, man müsse doch helfen. Wenn 5000 Gewerbebetriebe in der Schweiz je eine Person entlassen müssen, dann sind das 5000 Personen. Wer hier drin hilft diesen Leuten? Jeder Betrieb steht selbst hin, sorgt für sie. Es gibt laufend Konkurse, jetzt z. B. in Langenthal. Wollen Sie etwa eine Porzellanfabrik aufbauen? Aber die Swissair stand natürlich auf einem Sockel, war begleitet von einer «copinage» von Leuten, die ich schon während Jahren kritisiert habe. Heute hat man selbstverständlich auch noch erklärt, dieser Filz sei das Besondere in der Schweiz, den müsse man aufrechterhalten.

Die Verantwortung des Staates im Flugbereich ist, dafür zu sorgen, dass wir Verbindungen haben – nicht sie zu betreiben – und dass Flugplätze betrieben werden. Das ist seine Aufgabe. Wir haben Flugverbindungen, wir haben ja viel zu viele. Darum gibt es diesen mörderischen Konkurrenzkampf. Das ist der Unterschied zu den SBB. Die SBB kann man ja nicht mit ändern in Konkurrenz treten lassen. Es können nicht zehn verschiedene Firmen Geleise nebeneinander bauen. Das geht nicht. Es handelt sich um ein Monopol. Da muss der Staat einen Netzbetrieb haben. Ich bin der Meinung, dass man einen Monopolbetrieb dem Staat überlassen sollte. Das ist der Unterschied zur Swissair. Da haben wir eine Konkurrenz vieler Fluggesellschaften. Es wird gesagt, das müsse man für ein bestimmtes Flugplatzkonzept haben. Wir brauchen doch keine «Flieger», damit ein Flugplatzkonzept stimmt. Der Flugplatz muss sich uns anpassen; die Fluggesellschaften müssen sich den Bedürfnissen anpassen.

Herr Hofmann, es wird gesagt, das mit der Aufsicht sei gar nicht so schlimm gewesen, das habe der Staat nicht voraussehen können. Sehen Sie, da bin ich anderer Meinung.

Noch im Dezember 2000 hat man die Konzessionen für die Swissair verlängert. Im Luftfahrtgesetz steht, dass der Bundesrat dann schauen müsse, dass man während drei Monaten zahlungsfähig bleibt, auch ohne Einnahmen.

Zwei Milliarden Franken für eine solche Geschichte, und Sie können nicht mehr aussteigen! Sie können nur noch weiterfahren, denn der Staat ist diesmal nicht nur mit 10 Prozent – Bund und Kantone zusammen –, sondern etwa mit 38 Prozent beteiligt. Da können Sie nur noch drinbleiben, nachzahlen. Sie werden Schutzbestimmungen erlassen müssen, damit diese Gesellschaft nicht zu viele Verluste macht. Dann dürfen andere Gesellschaften die Schweiz nicht anfliegen. Dann, Herr Schneider-Ammann, haben Sie genau diese Verbindungen nicht mehr.

Zum Schluss zu Herrn Bühler. Er sagt, man müsse das machen, sonst würde die Elite in diesem Land Schaden nehmen. Diese so genannte «Elite» hat schon lange Schaden genommen. Die, die keinen Schaden genommen haben, das ist die wahre Elite; die nehmen eben ihre Verantwortung wahr und «schnorren» nicht nur darüber.

**Favre Charles (R, VD):** Bien sûr, dans une telle affaire, on peut parler des erreurs du passé, car il y en a eu à tous les niveaux, notamment dans le cocooning que nous avons offert pendant trop longtemps à Swissair avec une ouverture des marchés probablement beaucoup trop lente. Mais il ne s'agit pas uniquement de se tourner vers ce passé, nous avons à traiter en fait une autre question, à savoir: que faisons-nous du présent et du futur?

La question est relativement simple, puisque nous pouvons libérer les moyens nécessaires à la mise en place de cette nouvelle compagnie et maintenir ainsi des lignes, avec un certain risque, il est vrai, dans un secteur en pleine ouverture. C'est ce qui nous est proposé. Si nous choisissons l'autre solution, c'est-à-dire pas de moyens financiers et pas de nouvelle compagnie, évidemment que les différentes liaisons sont mises en danger. J'y reviendrai tout à l'heure.

Cependant, je crois qu'il faut d'abord tenir compte d'un élément, l'impact social et psychologique d'une telle mesure en cas de crash véritable de notre compagnie. Il faut se poser la question: est-ce que notre pays, aujourd'hui, est capable de supporter ceci? Personnellement, je ne le crois pas.

En ce qui concerne les liaisons qui sont mises en danger, à mes yeux, ces liaisons sont absolument nécessaires pour le développement de l'économie, pas seulement des grandes entreprises. Nous devons être convaincus que notre économie est faite également de PME, sous-traitants qui sont en relation bien souvent avec d'autres grandes entreprises, elles sont fortement tributaires de ces différentes liaisons. Pensons à cette activité économique qu'est le tourisme, extrêmement importante chez nous, et au créneau que nous voulons développer, un créneau à forte valeur ajoutée tel que les nouvelles technologies.

Dès le moment où nous partons de ce raisonnement, donc de la nécessité de liaisons pour le développement de notre économie, la nécessité de la participation de nombreuses entreprises de l'économie privée à ce plan est démontrée. Ainsi donc, à nos yeux, cet élément que sont les liaisons est indispensable pour nos conditions-cadres.

Dès le moment où nous avons terminé ceci, il s'agit de se poser la question de la nécessité d'intervenir, surtout sur la durée. Ce que l'on peut dire, c'est qu'aujourd'hui l'intervention de l'Etat est nécessaire. Pour combien de temps? Il s'agira, année après année, de redéterminer cet élément-là. J'en viens maintenant à un autre élément, à savoir celui de l'équilibre entre les différentes régions de ce pays et le fédéralisme. La question qui nous est posée n'est pas uniquement une question d'économie zurichoise, mais une question beaucoup plus large, nous l'avons dit à plusieurs reprises, une question d'économie nationale. Et nous devons reconnaître que notre économie nationale, largement exportatrice, est dépendante en partie de cette économie zurichoise. Ce lien étroit, ce devenir commun que nous vivons parfois difficilement, je crois que nous devons y penser aujourd'hui et que nous devons y penser lors de la mise en

place de cette entreprise aérienne avec la création des équilibres entre les différentes régions. Ce dossier-là est pour moi un test du fonctionnement de notre Conseil: sommes-nous capables d'avoir une réflexion qui dépasse les intérêts régionaux, une réflexion qui nous sera nécessaire dans beaucoup de dossiers, notamment le dossier de la nouvelle péréquation financière?

Ceci nous permet également de nous remettre en question en tant que politiques. Sommes-nous capables d'intervenir dans les situations d'urgence et de sortir de nos schémas? Si Swissair a eu autant de problèmes, c'est probablement parce que cette entreprise a confondu un raisonnement fait sur le papier avec son application pratique. Je crois que, aujourd'hui, nous devons éviter de rester dans nos raisonnements et nos schémas politiques, mais que nous devons savoir nous adapter à une situation totalement particulière. Nous savons qu'en approuvant l'entrée en matière, nous prenons des risques avec la mise en place de cette nouvelle compagnie. Et il y a des risques à court terme, des difficultés liées à la période transitoire, entre maintenant et le mois de mars.

Tout d'abord, il y a des risques sur le plan social. Il s'agira de régler la mise en place d'un plan social, en évitant d'hypothéquer l'avenir de la nouvelle compagnie en prenant de l'argent dans son capital, en sachant que la Confédération a peu de moyens d'intervenir. Je crois qu'il est salutaire qu'il y ait une pression pour la mise en place d'un plan social et le postulat 01.3651 de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats va dans la bonne direction.

Deuxième challenge dans cette période intermédiaire: le problème des cultures. Nous savons pertinemment que les deux entreprises ont des cultures différentes. Il s'agira d'abord d'avoir du doigté pour réaliser la fusion de ces deux cultures, puisque la réussite du projet dépend des hommes et des femmes qui le mettront en place.

Un autre élément qui me semble important dans cette période est la qualité. Cette période nous fait perdre des clients, très régulièrement, et elle nous fera perdre encore plus de clients si nous ne savons pas maintenir une certaine qualité durant la période transitoire. Nous devons y être attentifs.

En fonction d'un principe de base de la politique, à savoir celui du réalisme et du pragmatisme politiques, je vous demande donc de bien vouloir entrer en matière et d'approuver par la suite ce projet.

**Schwaab** Jean Jacques (S, VD): Je suis étonné de vous entendre tenir ce discours interventionniste. N'est-il pas en contradiction avec le fait que le Parlement vaudois, sur la base des mêmes arguments, a refusé une participation extrêmement modeste de 3,9 millions de francs, par 118 voix contre 24?

Alors, comment allez-vous nous convaincre d'investir 2,5 milliards de francs?

**Favre** Charles (R, VD): Je vous réponds volontiers. En effet, le Parlement vaudois a émis un vœu, à savoir celui que le Conseil d'Etat n'intervienne pas dans la nouvelle compagnie. Il a cependant souhaité, en cas d'intervention justement du Conseil d'Etat, qu'il y ait un débat sur cette question-là et ce débat pourra avoir lieu.

Je crois que le rôle des politiques n'est pas forcément de suivre le courant dominant ni forcément de suivre systématiquement la volonté parlementaire, mais de convaincre, dès le moment où il estime qu'une idée mérite d'être soutenue.

**Cavalli** Franco (S, TI): Il problema della Swissair non è solo il problema di Zurigo, è un problema nazionale. È per questo che sono convinto che anche la maggioranza dei Ticinesi è a favore della soluzione che stiamo per prendere oggi e sa anche che questa soluzione è stata realizzata soprattutto grazie a quanto hanno fatto il nostro gruppo ed il partito socialista, senza il quale oggi noi saremmo fuori, nella sala dei passi perduti, a piangere o a guardare alla televisione gli aerei della Swissair con la croce svizzera, a terra, e sarebbe uno spettacolo triste.

Erlauben Sie mir einige vielleicht etwas unbescheidene Feststellungen: Ich bin stolz auf das, was die SP-Fraktion und vor allem einige ihrer Mitglieder in Sachen Swissair geleistet haben.

Schon während der Frühjahrsession 2001 in Lugano haben wir die Krise thematisiert und vor einem bevorstehenden «Marignano» gewarnt. In der folgenden Sommersession haben wir lange mit Herrn Mario Corti diskutiert. Wir wurden ausgelacht, denn wir verstünden sowieso nichts vom Fluggeschäft; ausgelacht wurden wir gerade von den Wirtschaftsführern und ihren Sprachrohren hier im Parlament, die die Swissair nachweislich in den Ruin getrieben haben. Als wir während der Herbstsession 2001 als Erste sagten, ohne die Hilfe des Staates könne man diesen Schlamassel nicht wieder in Ordnung bringen, gab es unter bürgerlichen Politikern zuerst nur ein müdes Lächeln. Noch als wir diese ausserordentliche Session durchboxten, sagte man mir im Büro des Nationalrates, ich als Mensch, der täglich Verantwortung trägt, könne diese Verantwortungslosigkeit doch nicht decken.

Fest steht, dass das Parlament als Ganzes, und nicht nur eine sechsköpfige Finanzdelegation, wirklich hätte mitentscheiden können, wenn wir diese Sondersession, wie die SP-Fraktion es wollte, zwischen dem 22. und 24. Oktober abgehalten hätten. Fest steht auch, dass wir eigentlich mehr wollten. Was wollten wir? Wir wollten, dass der Bund für eine vorübergehende Periode – vielleicht zwölf oder achtzehn Monate – eine Mehrheit an der neuen Gesellschaft hält. Dies hätte unter anderem eine geordnetere Gestaltung der Sozialpläne und sogar der Nachlassstundung erlaubt. Da wir an den Erfolg dieser Investition glauben, hätte der Bund später, beim Verkauf seiner Aktien bis zur Sperrminorität, höchstwahrscheinlich noch einen guten Teil seines Geldes zurückgewinnen können. Warum glauben wir bei diesem Risikogeschäft – ich gebe es zu – an einen Erfolg? Denken wir daran, dass die Swissair bis vor wenigen Jahren als eine «fliegende Bank» galt. Das Know-how des Personals ist noch da und die Schweiz als Drehscheibe weiterhin interessant. Man kann also, selbst wenn man zukünftig kleinere Brötchen backen muss, trotzdem erfolgreich sein.

Es ist an der Zeit, dass die bürgerlichen Parteien die Lektion dieses Debakels auswendig lernen: Wenn man nur den Staat verteufelt und aushungert, um die eigenen Taschen zu füllen, dann wird es der Volkswirtschaft früher oder später schlecht gehen.

Schauen Sie nur die Swisscom an, die Sie noch kürzlich verkaufen wollten. Alle Analysten stellen heute fest: Gerade weil der Staat die Aktienmehrheit besitzt und Ruhe «ins Spiel» bringt, stellt die Swisscom heute in Europa den sichersten Wert in der Telekommunikation dar.

Deswegen wird unsere Fraktion grossmehrheitlich dem vorliegenden Bundesbeschluss zustimmen. Wenn wir vom Bundesrat noch eine gewisse Zusicherung bezüglich der Gestaltung der Sozialpläne bekommen und wenn unsere Anträge hier im Parlament wohlwollend aufgenommen werden, können wir ihm wahrscheinlich geschlossen zustimmen.

Uns ist es egal, ob der professionelle und zwanghafte Lohn-drücker Moritz Suter noch im Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft sitzen wird. Uns sind aber die 30 000 bis 40 000 möglichen Arbeitslosen nicht egal. Herr Maurer, wenn Sie sagen, wir sollten das mit etwas mehr Gelassenheit annehmen und nicht so hysterisch reagieren, dann wissen Sie erstens nicht, was Hysterie ist, und zweitens ist es beschämend für eine Partei, die immer im Namen des nationalen Interesses zu sprechen vorgibt.

Wir wissen es: Mit dem heutigen Entscheid ist der Kampf für den Sozialplan noch nicht vorbei. Aber wir können Ihnen versichern, dass wir weiterhin für diesen vernünftigen Sozialplan kämpfen werden, mit derselben Entschiedenheit, die wir in den letzten Wochen an den Tag gelegt haben.

**Mugny** Patrice (G, GE): Je reviens un peu avec le même genre de question. Je comprends que vous soyez fier de votre groupe; on est toujours fier de sa tribu. Mais si toutes les

propositions sociales sont rejetées, si systématiquement le Parlement dit non, est-ce que vous approuverez un plan qui laisse les licenciés sur le carreau sans que leur délai de congé soit payé, et le fait que les gens qui quittent Swissair pour Crossair voient leur salaire baisser parfois de 40 à 50 pour cent? Est-ce que vous allez accepter ce projet-là?

**Cavalli Franco** (S, TI): Monsieur Mugny, la politique n'est jamais un lieu où l'on peut réaliser tous ses rêves et où l'on peut réaliser l'optimum. Il faut voir ce qu'on peut réaliser à un certain moment de l'histoire. Il y a deux mois, personne n'aurait cru en Suisse que, aujourd'hui, on aurait pu être ici à réaliser ce que nous sommes en train de réaliser. Naturellement, nous espérons davantage, mais nous ne sommes pourtant pas prêts à accepter qu'il y ait en Suisse 30 000 ou 40 000 personnes au chômage.

**Marti Werner** (S, GL), für die Kommission: Ich will nur noch ein paar Argumente aus der Sicht der Finanzkommission klarstellen.

1. Zu den ordnungspolitischen Bedenken, Herr Frey Claude, Madame Polla und Herr Kaufmann: Ich bin seit zehn Jahren Mitglied der Finanzkommission und kann Ihnen sagen: Was dort gut vertreten ist, das ist die Ordnungspolitik, das sind die ordnungspolitischen Bedenken. Wenn die Finanzkommission mit 18 zu 5 Stimmen Eintreten beschlossen hat, hat sie sich sehr wohl und sehr intensiv mit diesen ordnungspolitischen Bedenken auseinander gesetzt, und sie ist eben zum Schluss gekommen, Herr Blocher, dass Sie mit ordnungspolitischen Bedenken allein nichts lösen, sondern dass Sie hier handeln müssen. Man kann ordnungspolitisch so argumentieren, dass man sagt: Nun ja, ein Konkurs gehört zum Geschäft. Man handelt nach dem Motto: Was krank ist, das schneidet man ab. Aber dann muss man sehen, was man abschneidet. Man schneidet da schlussendlich 30 000 bis 35 000 Arbeitsplätze ab, und die jeweiligen Arbeitnehmer sind diejenigen, die bezahlen müssen. Das sind die Überlegungen, die die Finanzkommission in ihrer Mehrheit dazu geführt haben, auf die Vorlage einzutreten.

Es gibt keine neuen Projekte, Madame Polla, es gibt nur Luftballons. Das einzige konkrete Projekt, das vorliegt, ist dasjenige, das wir behandelt haben und das eben Gewähr dafür bietet, dass man in eine Zukunft fahren respektive fliegen kann.

2. Zu den ökologischen Bedenken: Die Botschaft des Bundesrates trägt den an und für sich richtigen Titel «Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt». Das Projekt an sich beinhaltet bereits eine Redimensionierung, und die Finanzkommission geht auch mit allen Kritikern einig, die sagen, die Schweiz würde trotzdem angefliegen werden. Das ist richtig. Die Schweiz würde angefliegen, aber ich denke, es macht auch in ökologischer Hinsicht einen Unterschied, wer hier mitfliegt, wer hier als Eigner die Standards setzt. Wir fahren letztlich mit der eigenen Fluggesellschaft, in der wir eben härtere ökologische Standards setzen können, besser als mit dem «Nein-Szenario».

3. Zur Kritik an der Finanzdelegation: Ich muss sagen, die Finanzdelegation hatte die Pflicht, hier zu handeln, sie konnte nicht anders. Sie musste nach unserer rechtlichen Ordnung entscheiden, und sie hat das nach bestem Wissen und Gewissen gemacht. Sie musste sogar deshalb entscheiden, weil sich das Büro in seiner Mehrheit geweigert hat, rechtzeitig eine ausserordentliche Session einzuberufen. Es stimmt natürlich mitnichten, Herr Maurer, dass Sie heute nichts mehr zu entscheiden haben. Wenn Sie heute Nein sagen und die Vorlage abgelehnt wird, dann ist das Projekt ebenfalls gescheitert. Es zieht dann aber in finanzieller Hinsicht mehrfach negative Konsequenzen nach sich: einerseits die volkswirtschaftlich negativen Konsequenzen, die eingetreten wären, wenn der Bundesrat nicht gehandelt hätte, und andererseits, dass wir Millionen und Milliarden von Franken in den Sand gesetzt hätten.

4. Zuletzt noch zu den Swisscom-Aktien: Ich möchte das erwähnen, weil wir dies in der Finanzkommission auch schon diskutiert haben. In der Subkommission der Finanzkommission sind wir der Auffassung, dass man sich Gedanken darüber machen soll, ob die Swisscom-Aktien als strategische Beteiligung zu halten oder ob sie zu verkaufen sind. Darüber wird man noch diskutieren müssen. Aber der Verkauf der Swisscom-Aktien im Zusammenhang mit der Swissair ist gemäss meiner persönlichen Einschätzung eine sehr schlechte Lösung, weil das finanzpolitisch gar nichts an der Rechnung ändert. Es ändert höchstens etwas auf der Schuldenseite, wobei der Bund kein Refinanzierungsproblem hat. Es ist aus diesem Gesichtspunkt wieder ein schlechtes Geschäft, denn der Bund kann sich heute mit den tiefen Zinssätzen für Kassenobligationen bedeutend besser refinanzieren, als wenn er die hoch rentablen Swisscom-Aktien verkaufen würde.

In diesem Sinne ersuche ich Sie nochmals, auf das Geschäft einzutreten.

**Polla Barbara** (L, GE): Monsieur Marti, vous avez dit qu'en fait il n'y avait pas d'alternative au projet 26/26. Alors, ma question est la suivante: quid du projet 15/26/82 et quid du projet «Globus»?

Wer hat gesagt, dass kein anderes Projekt auf dem Tisch liege? Ich frage: Warum meinen Sie, dass das Projekt 15/26/82 kein Projekt war? War das Globus-Projekt kein Projekt, das man in Betracht ziehen konnte?

**Marti Werner** (S, GL), für die Kommission: Ich will die Diskussion nicht weiter verlängern. Mit 15/15 haben Sie beschäftigungsmässig praktisch den gleichen Effekt, wie wenn Sie nichts machen. Deshalb macht es keinen Sinn, sich da finanziell zu engagieren.

**Leuenberger Moritz**, Bundespräsident: Die Swissair-Krise ist nicht bloss die Krise einer Aktiengesellschaft, sie bedeutet eine Krise für die gesamte Wirtschaft in der Schweiz. Und wenn ich «die gesamte Wirtschaft» sage, meine ich Arbeitgeber und Arbeitnehmer, und ich meine auch Selbstständigerwerbende und kleine und mittlere Unternehmungen. Es bedeutet auch eine Krise für die Politik, und es bedeutet eine Krise für Werte, die in unserem Land hochgehalten werden, Werte wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Werte des Vertrauens. Insbesondere die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen der Swissair selbst leiden an diesem für sie enttäuschten Vertrauen, sie, die sich während Jahrzehnten mit vollem Einsatz für den Betrieb eingesetzt haben.

Der Bundesrat hat deswegen gehandelt, obwohl er nur gerade 3 Prozent des Aktienkapitals der Swissair vertritt und obwohl er nicht im Verwaltungsrat der Swissair vertreten ist. Es steht fest, und es ist klar, dass Fehler gemacht worden sind. Gewiss ist der 11. September mit eine Ursache für die jetzige Situation, aber nicht nur, und es wäre zu billig, sich nur auf den 11. September herauszureden. Ich will in meiner Funktion hier sicher nicht eine Vorverurteilung vornehmen, aber gewiss ist es so, dass Auslandsbeteiligungen eingegangen worden sind, ohne mit der notwendigen Sorgfalt das politische Umfeld – die andere Bedeutung beispielsweise eines Staates oder die andere Bedeutung von Gewerkschaften – richtig zu würdigen. Wir haben deswegen in unserer Funktion als Aktionäre eine Sonderprüfung verlangt, und wir werden sicherstellen, dass die Verantwortlichkeiten geklärt, festgestellt und veröffentlicht werden.

Betreffend die Lösung, die wir Ihnen heute vorschlagen, haben wir folgende Überlegungen gemacht:

Zunächst einmal haben wir den Wirtschaftsstandort Schweiz berücksichtigt. Die Schweiz braucht interkontinentale Direktflüge. Sie braucht das für ihre Exportwirtschaft, für den Tourismus, für den Standortvorteil, für die Wirtschaft überhaupt. Denken Sie daran, dass 60 der 100 grössten Unternehmungen in der Schweiz höchstens 50 Kilometer vom Flughafen Zürich entfernt sind.

Der Bundesrat hat diese Meinung stets vertreten, beim SIL – Sachplan Infrastruktur Luftfahrt –, bei den Lärmvorschriften,

wo wir im Interesse des Flughafens Zürich an die Grenzen – ganz kurz auch etwas darüber hinaus – gegangen sind, oder als wir die fünfte Etappe des Flughafens Zürich bewilligt haben. Wir haben uns auch von luftverkehrsrechtlichen Überlegungen leiten lassen: Wir brauchen nämlich eine nationale Gesellschaft für den Anflug auf unsere Flughäfen, nicht nur denjenigen in Zürich, sondern auch in Genf und Basel, denn die bilateralen Abkommen können in aller Regel nur abgeschlossen werden, wenn eine nationale Gesellschaft vorhanden ist. Wäre dem nicht so, wären wir vollkommen davon abhängig, ob der Flughafen überhaupt noch angefliegen oder ob nicht der Einfachheit halber auf andere Hubs wie München oder Frankfurt ausgewichen würde. Wenn Zürich trotzdem angefliegen würde, wären wir bei der Preisgestaltung und dem Flugplan vollkommen von der Gegenseite abhängig.

Aber im Vordergrund für unseren Entscheid stand die soziale Frage. Diese zeigt das Dilemma, in dem der Bundesrat gestanden ist. Wir konnten zwischen zwei schmerzlichen Entscheiden wählen. Unter denen haben wir den sozialeren gewählt. Wir konnten wählen zwischen einem geordneten Übergang zu einer redimensionierten nationalen Gesellschaft und dem ungeordneten, abrupten Ende. Wir konnten wählen zwischen einem Neubeginn, sozial abgefedert, dennoch schmerzlich für sehr viele – es kommt trotzdem zu Kündigungen –, und einem Chaos mit einem ungeahnten Domino-Effekt. Aus dieser sozialen Überlegung heraus haben wir während des bisherigen Prozesses immer darauf geachtet, dass die minimalen sozialen Verpflichtungen, die gefährdet waren, auch tatsächlich eingehalten werden.

Denken Sie daran, dass es Sparbucheinlagen gegeben hat, die gefährdet waren, weil die notwendige Separation nicht vorgenommen worden ist. Wir haben darauf gedrängt, dass die Wirtschaft hier Einlagen gemacht und diese Sparbucheinlagen gesichert hat. Es geht auch um die Renten von Frührentenbesitzern, die nicht gesichert waren. Wir haben darauf gedrängt, dass die Wirtschaft hier Geld bereitgestellt hat, damit diese Renten bis jetzt, bis und mit Oktober, bezahlt wurden. Wir werden unseren diesbezüglichen Einfluss weiterhin geltend machen.

Wir haben die Wirtschaft auch dazu animiert, 60 Prozent der Investitionskosten für die neue Gesellschaft bereitzustellen. Das war eine grosse Arbeit im Interesse Wirtschaftsstandort/Soziale Frage, wie ich Ihnen bereits vorher gesagt habe. Alle diese Bemühungen gehen weiter.

Im Ständerat ist ein Postulat eingereicht worden, das den Bundesrat auffordert, sich auf dem Verhandlungsweg dafür einzusetzen, dass die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair realisiert werden kann. Wir haben heute entschieden, dieses Postulat entgegenzunehmen, weil es durchaus in unsere bisherigen Arbeiten passt. Wir haben diese Bemühungen immer vorangetrieben.

Was Artikel 333 OR betrifft, der immer wieder genannt wurde, so sind wir der Meinung, dass die Sozialpartner sich hier finden werden müssen. Auch hier wird es zu einer Einigung kommen. Es hängt aber vom jeweiligen Beruf ab; es können nicht alle Berufe gleich behandelt werden. Aber – das möchte ich festhalten – es werden die Gerichte sein, die über die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR entscheiden. Wenn hier ein Gutachten zitiert wurde, das innerhalb der Bundesverwaltung gemacht worden ist, so wurde das nur für die Frage eines allfälligen Regresses angefertigt. Es hat mit der direkten Anwendbarkeit nichts zu tun.

Was die Sozialpläne angeht, so wird – ebenfalls auf Drängen unsererseits – eine Stiftung für Härtefälle ins Leben gerufen. Der Bundesrat und auch das Parlament haben nicht die Wahl, Geld auszugeben oder nicht auszugeben. Wenn wir uns nämlich jetzt nicht für diese Lösung entscheiden würden, so wäre es keineswegs so, dass wir kein Geld ausgeben müssten. Sie haben gehört, dass sonst 34 000 Entlassungen zur Diskussion stünden. Das kann Arbeitslosigkeit bedeuten. Es kann eine wirtschaftliche Depression in der ganzen Schweiz bedeuten. Es kann einen Domino-Effekt bedeuten, der sich auf x Betriebe – nicht nur auf direkte

Zulieferbetriebe, sondern auf zahlreiche kleinere und mittlere Unternehmen – ausdehnt. Es kann sich auf die Funktion aller Flughäfen in der Schweiz ausweiten. Wenn der Baum Swissair fällt, dann wird er viele kleine Bäume und Sträucher mitreissen.

Deswegen ist es eine Illusion zu glauben, man könne sich heute mit einem Nullentscheid um die finanzielle Verantwortung der öffentlichen Hand drücken; so oder so werden wir hier sonst anderweitig zum Entscheid kommen. Obwohl immer wieder gesagt wurde, dieser Entscheid sei ein digitaler Entscheid, man könne nur gerade Ja oder Nein sagen, muss ich betonen, dass diese Lösung, die wir Ihnen skizzieren, trotzdem nicht risikofrei sein wird. Ja, es gibt hier Risiken! Ein Risiko ist die Integration der anderen Betriebskultur in die neue Gesellschaft. Ein anderes Risiko ist die Situation des Luftverkehrs überhaupt, Überkapazitäten, die Weltlage – wie geht es weiter in Afghanistan? –, das sind alles Dinge, die wir nicht im Griff haben und die ein gewisses Risiko darstellen; ich möchte das festgehalten haben.

Aber ich möchte auch festgehalten haben, dass diese Krise auch eine Chance sein kann, dass diese Chance genutzt werden muss und dass sich der Bundesrat dazu entschieden hat, diese Chance jetzt zu ergreifen. Politik und Wirtschaft haben sich nach langer, langer Zeit gefunden, sich zusammengerauft und miteinander eine Lösung gefunden. Innerhalb der Politik mussten auch Kompromisse gefunden werden. Es gibt Hunderte von Lösungsmöglichkeiten, wenn nicht Tausende, die mir in zahlreichen Briefen immer wieder vorgetragen werden. Viele dieser Lösungsmöglichkeiten haben tatsächlich auch etwas an sich, aber wir mussten eine konkrete Lösung finden. Wir haben uns zusammengerauft.

Ich ersuche im Namen des Bundesrates auch das Parlament, regionale Interessen, ideelle Interessen, Partikulärinteressen zu überwinden, dieser Lösung zuzustimmen und damit die Verantwortung, von der wir auch gesprochen haben, für das ganze Land wahrzunehmen.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Der Bundespräsident hat Ihnen die allgemeine politische Würdigung dargelegt, und ich möchte nun noch einige rechtliche, flugtechnische und finanzpolitische Punkte vertiefen und kurz auf einige der aufgeworfenen Fragen eingehen.

Ich darf dort anfangen, wo der Bundespräsident eingestiegen ist: Der Bundesrat hatte eigentlich nur zwei Alternativen – das war digital –, nämlich Crash oder Rettungsversuch. Der Crash hätte weit reichende Domino-Effekte zur Folge gehabt: den Kollaps der gesamten Gruppe, die Gefährdung der Crossair – weil sie der Swissair nicht mehr hätte zufliegen können –, der flughafenbetriebe, der erwähnten 35 000 Arbeitsplätze, aber auch die Gefahr, dass Know-how unwiederbringlich verloren gegangen wäre. Die Kumulation von Steuerausfällen, Multiplikatoreffekten, sozialen Problemen und psychologischen Effekten hätte zu enormen volkswirtschaftlichen Schäden und Kosten geführt, die in einer ökonomischen Studie – ich wiederhole das hier; man kann sich wahrscheinlich immer über die Zahlen nach dem Komma streiten – mit einer Grössenordnung von 2,4 Prozent des BIP beziffert worden sind. Das wäre eine beachtliche Rezession in diesem Lande; das darf man deshalb nicht unterschätzen. Wir gehen davon aus, dass diese Kosten ein Vielfaches dessen betragen würden, was der Bund jetzt investiert.

Mit der getroffenen Lösung können etwa zwei Drittel der Swissair-Arbeitsplätze gerettet werden. Auch diese Lösung ist natürlich mit Härten verbunden. Vor allem zuhänden jener, die aus dieser Tatsache – dass sie heute vielleicht nicht alle sozial ausgerichteten Anträge durchbringen – den Schluss ziehen, man müsse gegen diese Lösung sein, möchte ich sagen: Das würde natürlich dazu führen, dass die Probleme einfach verdreifacht und ebenso wenig gelöst würden. Ich glaube, diese Angelegenheit muss man sich eben schon im Ganzen überlegen.

Der Bundesrat ist sich natürlich bewusst, dass die Freigabe dieser grossen Mittel – zusammen mit der Finanzdelegation,

wo ja ein gewisses *Fait accompli* geschaffen worden ist – für viele von Ihnen ein Problem darstellt. Ich muss aber immerhin sagen, dass die Vorschriften für Ereignisse, die keinen Aufschub ertragen, demokratisch legitimiert, auf dem normalen Gesetzgebungsweg entstanden und hier eingehalten worden sind. Manchmal braucht ein Staatswesen eben solche Möglichkeiten, um handlungsfähig zu sein.

Aber der Rettungsversuch war eben nur so möglich.

Ich möchte noch etwas ins Detail gehen. Hätte der Bundesrat am 22. Oktober nicht so entschieden, dann wäre am nächsten Tag die ganze Swissair-Gruppe in Konkurs gegangen, nicht in die Nachlassstundung. Die meisten Flugzeuge der Swissair wären in der Mojave-Wüste neben anderen Flugzeugen gestanden; Sie haben die schönen Bilder bestimmt irgendwo gesehen. Hätte der Bundesrat nicht entschieden, so hätte die Zeit entschieden. Ein Nichtentscheid wäre eben auch ein Entscheid gewesen, und er wäre wahrscheinlich noch viel stärker kritisiert worden.

Der Bundesrat hat sich unter diesen schwierigen Umständen für die «Chance mit Risiken», wie es der Bundespräsident genannt hat, entschieden. Aber wir sind uns natürlich auch der grossen Verantwortung bewusst. Es stellt sich die Frage, ob das rechtsstaatlich und ordnungspolitisch legitim war; ich spreche jetzt nicht mehr von der Finanzdelegation. Das Luftfahrtgesetz lässt die Subventionierung von Linienflügen zu – die Überbrückung ist also kein Problem –, und es gibt dem Bund die Möglichkeit, sich an einer Airline zu beteiligen, wenn es im öffentlichen Interesse liegt. Deshalb ist die Schlüsselfrage, ob eine nationale Zivilluftfahrt im öffentlichen Interesse liegt.

Der Bundespräsident hat zu Recht und auf eindrückliche Weise dargelegt, dass eine hoch entwickelte Volkswirtschaft wie die unsere mit einem hohen Anteil modernster und hochwertiger Dienstleistungen mit der Welt verflochten sein muss und dass es zur Standortqualität gehört, dass sie durch möglichst viele Direktflüge mit dieser Welt verbunden ist. Hier liegt das öffentliche Interesse.

Es stellt sich die Frage, ob es dazu eine nationale Airline braucht oder nicht. Ich muss nicht wiederholen, was hierzu gesagt worden ist. Rechtlich ist es klar, dass es bilaterale Verträge mit anderen nationalen Fluggesellschaften gibt. Es ist aber nicht so, dass alle anderen diese Flüge einfach übernehmen könnten. Kürzlich war darüber übrigens in der «NZZ» ein sehr guter Artikel von einer Fachfrau zu lesen, den ich allen empfehlen kann.

Es ist kein regionales, sondern ein nationales Problem, das möchte ich vor allem unseren Freundinnen und Freunden aus der Suisse romande sagen. Die Erfahrung zeigt eben, dass nur Flughäfen mit einer eigenen Basis-Airline eine solche Hub-Funktion ausüben können. Die Alternative wäre der Abstieg Zürichs in die «Nationalliga B», und wir sind überzeugt, dass sich das wirtschaftlich konkret auswirken würde.

Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesrat seine Strategie entwickelt, die – ich will sie hier klar gliedern – aus vier Elementen besteht:

Als erstes Element der Strategie soll eine Schweizer Airline mit internationaler Anbindung geschaffen werden. Es wurde hier die Frage gestellt, ob die Formel 26/26 bindend sei oder nicht. Jedes Interkontinentalflugzeug weniger kostet etwa 600 Arbeitsplätze, das muss man einfach sehen. 26/26 ist eine anzustrebende Richtzahl, die gemessen am Verhältnis der laufenden Kosten zu den Fixkosten vernünftig ist. Der Businessplan wird aber jetzt überarbeitet, und es ist selbstverständlich, dass diese Zahl – wenn es die wirtschaftlichen Umstände nicht zulassen – nicht heilig ist. Aber wenn die Zahl gegen 15 oder darunter sinkt, dann sind die Fixkosten so hoch, dass das Ganze wirtschaftlich wieder problematisch wird. Deshalb muss ein massgeblicher Anteil an Übersee-Flügen möglich sein.

Zu einer weiteren Frage: Hätte man die Swissair retten können? Wir sind klar zur Einsicht gekommen, dass die Swissair nach dem Grounding nicht mehr zu retten war. Realistischerweise verblieb nur das Modell auf der Basis der Crossair, das der Bundesrat unterstützt. Ich darf hierzu eine

Frage beantworten, die, glaube ich, Frau Polla gestellt hat: Wir haben das Projekt «Globus» vertieft – Mme Polla, je réponds à une de vos questions –, und ich kann Ihnen nur sagen, dass dieses Modell, zusätzlich zu den heutigen Überbrückungskosten, eine Bundesgarantie von zwei bis drei Milliarden Franken erfordert hätte. Mit der Auflösung der Arbeitsgruppe Bremi sind die letzten Hoffnungen auf die Realisierung eines solchen Projektes verschwunden, und auch Merrill Lynch, eine US-Investmentbank, ist zur Einsicht gelangt, dass jenes Projekt nicht zu realisieren ist. Deshalb hat es keinen Sinn, immer wieder die Hoffnung an neue Modelle zu knüpfen, die nicht realisierbar sind.

Realisierbar ist dagegen das Modell der Crossair, und der Bundesrat hat sich aufgrund des Luftfahrtgesetzes für eine Beteiligung entschieden, aber aus ordnungspolitischen Gründen für eine minderheitliche und eine befristete Beteiligung. Deshalb sind wir der Meinung, dass sich die ordnungspolitische Frage nicht so stellt, wie sie hier zum Teil dargelegt worden ist.

Das zweite Element der Strategie war die Überbrückungshilfe für die Langstrecken. Es zeigte sich, dass die Langstrecken nicht in kurzer Zeit integriert werden konnten. Deshalb stellte sich die Frage, ob man einfach ein halbes Jahr warten, die Langstreckenflugzeuge am Boden lassen und sie dann integrieren sollte. Hier wurde ganz eindeutig klar, dass das neben der Wiederholung des Groundings und den ihre Gültigkeit verlierenden Tickets zur Folge gehabt hätte, dass man die berühmten Slots, die Zeitfenster, verloren hätte. Die Slots wären in einen Pool geflossen und an andere Fluggesellschaften vergeben worden. Wir hätten auch Mühe mit den Flugrechten bekommen. Das heisst, wenn man die Flotte gegroundet hätte, wäre es nicht möglich gewesen, später in der Schweiz je wieder eine Airline mit Langstreckenverbindungen aufzubauen.

Deshalb mussten wir zur Sicherstellung des Anschlusses diese Überbrückung mitfinanzieren. Weil diese Finanzierung des Flugbetriebes in der Übergangsphase eine Voraussetzung für den Aufbau der neuen Airline ist, stellt auch sie eine Investition in die Zukunft dar.

Das dritte Element der Strategie ist ein sehr wesentliches: die Erhaltung der flugnahen Betriebe, weil diese – das wurde hier auch gesagt – eine lebenswichtige Infrastruktur bedeuten, ohne die nicht einmal die ausländischen Fluggesellschaften landen könnten: Reservation, Unterhalt, Abfertigung. Wir vereinbarten mit den Flugplatzkantonen eine ganz klare Arbeitsteilung. Der Bund ist verantwortlich für das Fliegen. Das hat aber indirekt natürlich einen enormen Einfluss auf die Erhaltung der flugnahen Betriebe, denn ohne das Fliegen wären zwei Drittel ihres Umsatzes ohnehin weg. Die Kantone sollen – zusammen mit den Banken und mit den Flugplätzen selber – für die Aufrechterhaltung dieser flugnahen Betriebe zuständig sein. Sie wissen, das hat Schwierigkeiten gegeben, das hat Diskussionen gegeben. Aber es hat bis jetzt funktioniert, und wir gehen davon aus, dass es auch weiter funktionieren wird.

Das vierte Element der Strategie – darum mussten wir ein Gesamtpaket machen – ist ein Vertrauensimpuls. Vertrauen und Berechenbarkeit sind in diesem Business alles. Deshalb musste dieses Paket definitiv geschnürt werden und konnte nicht in Raten vor das Parlament gebracht werden.

Das alles wird Schritt für Schritt umgesetzt, und bisher verläuft alles trotz Gezänk und trotz Verunsicherungen durch die Presse nach Plan. Die Schaffung einer Airline birgt neben Chancen auch Risiken. Diese Airline wird aber drei Stärken haben:

1. Sie wird die beste Kapitalisierung aller Airlines haben. Zusätzlich ist noch das Geld für die Überbrückung der ersten Jahre dabei.

2. Sie wird eine hervorragende Kostenstruktur haben, besser als andere europäische Airlines, aber nur mit dem Kostengerüst der Crossair. Das bedeutet eben, dass dieses Kostengerüst durch das Management erzwungen werden muss. Wir wissen, das ist vor allem für Swissair-Leute nicht ganz einfach zu akzeptieren. Aber ich glaube, es ist überlebenswichtig; es gibt keine andere Wahl.

3. Die dritte Stärke ist die Allianzfähigkeit. Eine Airline mit dieser Kostenstruktur, die etwas bietet, wird Allianzpartner finden. Man ist im Moment im Gespräch, und wir sind überzeugt, dass man hier gute Lösungen für die Zukunft finden kann.

Mich stimmt noch etwas anderes zuversichtlich: nämlich die Tatsache, dass sich hervorragende Leute – auch hervorragende Airline-Spezialisten – zur Verfügung stellen, um im Verwaltungsrat mitzumachen. Wer tüchtig ist, macht so etwas nicht, wenn er nicht glaubt, dass das Projekt realisiert werden kann. Ich will jetzt nicht auf die Risiken eingehen; der Bundespräsident hat sie erwähnt. Aber es gelingt nur, wenn alle Stakeholder am selben Strick ziehen, wenn man regionale «Jalousie», Gezänk, Altlasten und ähnliche Dinge halt einfach vergisst.

Wenn Sie das alles berücksichtigen, erkennen Sie, dass dieses Projekt auch ordnungspolitisch vertretbar ist. Der Luftverkehr hat eine Service-public-Komponente für unseren Wirtschaftsstandort. Die öffentliche Hand muss ja die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, damit eben auch die Luftverkehrs-Infrastruktur erhalten werden kann. In dieser Krise ist das eben nur mit dem Überbrückungskredit möglich. Diese Infrastruktur ist durchaus mit Infrastrukturen zu vergleichen, wie wir sie z. B. bei der Eisenbahn oder bei den Strassen haben.

Wenn ich noch kurz etwas zu den finanziellen Konsequenzen sagen darf: Wir wissen auch, dass zwei Milliarden Franken ein enormer Betrag sind. Es handelt sich aber um eine einmalige Krisenbewältigung. Vor allem zuhänden jener, die jetzt schon an kommende Subventionen denken, möchte ich hier etwas klar festhalten: Diese Gesellschaft muss mit dieser Ausstattung fliegen können. Die Ausstattung ist gut, sie ist hervorragend. Es kann nicht infrage kommen, dass später Mittel nachgeschossen werden. Das wissen alle Investoren. Wie Sie wissen, sind ja zwei Drittel der Investitionen privates Kapital. Es ist ganz klar, dass diese Gesellschaft privatwirtschaftlich geführt werden muss.

Die Finanzpolitik darf sich nicht nach Sonderereignissen richten. Deshalb sieht der Bundesrat keine Sonderfinanzierung vor – weder zusätzliche befristete Einnahmen noch besondere Sparmassnahmen. Diese Ausgaben wirken sich natürlich aus. Sie werden gegebenenfalls Überschüsse vermindern oder Defizite vergrössern. Damit werden sie automatisch über die Verschuldung finanziert.

Das ist nicht wegzudiskutieren. Wir werden schon in der nächsten Session über den Finanzplan reden. Dort zeichnet sich ganz unabhängig von der Swissair-Angelegenheit eine Verschlechterung der Finanzlage des Bundes ab. Deshalb müssen wir unabhängig von dieser einmaligen Leistung mit den staatlichen Mitteln haushälterisch umgehen. Deshalb wird sich Ihr Finanzminister zugunsten der Bundeskasse nach wie vor dafür einsetzen, dass man weder bei den Steuererleichterungen noch bei den Ausgaben wieder in die Sorglosigkeit abgleitet. Ich meine, dass ein finanziell gesunder Staat im Interesse aller liegt. Er liegt im Interesse von jenen, die hier im Saal eher links sitzen, weil nämlich nur ein finanziell gesunder Staat ein sozialer Staat ist. Er liegt aber auch im Interesse der eher Rechten, weil nur ein finanziell gesunder Staat ein Vertrauen erweckender Wirtschaftsstandort ist. Nur ein solider Staat kann auch im Krisenfall besondere Anstrengungen leisten.

Noch zu zwei, drei Fragen, die hier aufgeworfen worden sind:

Herrn Kaufmann möchte ich ganz kurz sagen: Ich bin mir selber noch nicht im Klaren, was beim Grounding wirklich vorgegangen ist. Ich hoffe auch, es eines Tages zu wissen. Eine Publikumsfinanzierung kommt dann infrage, wenn das Ganze konsolidiert ist. Dann können wir über so etwas ja einmal zusammen reden; im Moment ist es verfrüht. Das Letzte: Sie haben gesagt, das Eidgenössische Finanzdepartement habe am 5. September 2001 noch etwas anders gesprochen. Da muss ich Ihnen sagen, was auch in anderen Voten angeklungen ist: Vor dem 11. September 2001 bestand noch ein schmaler, aber realistischer Pfad zur Sanierung der Swissair sogar aus eigener Kraft. Nach dem

11. September – Entwertung der Tochtergesellschaften, Zusammenbruch der Umsätze – war das schlicht nicht mehr möglich. Deshalb hatte jener 11. September bei einer an sich schon geschwächten Gesellschaft natürlich ganz dramatische Folgen. Als ich die Zahlen zum ersten Mal sah, war ich selber erstaunt, welche Auswirkungen diese Ereignisse ganz objektiv nachempfindbar nach sich zogen.

Noch zu einer Frage, die Herr Theiler aufgeworfen hat, zum Problem, ob das, was Sie heute beschlossen, eine Konsequenz hat oder nicht: Die Finanzdelegation hat dem Überbrückungskredit definitiv zugestimmt. Dieser ist verpflichtend, auch wenn Sie nicht zustimmen. Die Finanzdelegation hat dem Verpflichtungskredit für die Kapitalerhöhung zugestimmt, aber sie hat keinen einfachen Vorschuss für die Zahlungskredite gesprochen. Das bedeutet, dass der Bundesrat die Kompetenz hatte, die Verpflichtungen mit den anderen Investoren für die Kapitalerhöhung einzugehen. Wenn Sie hier keinen Zahlungskredit beschliessen, dann können wir die Verpflichtung nicht bezahlen, dann müsste sie gerichtlich eingefordert werden. Das Gericht würde uns natürlich zur Zahlung verpflichten. Aber das geht zwei Jahre, und die Kapitalerhöhung muss in ein paar Tagen erfolgen. Das bedeutet nach meiner aktuellen Meinung, dass sich dann die Investoren zurückziehen würden, und das würde den Crash des Projektes bedeuten. Deshalb müssen Sie sich bei Gott Ihrer Verantwortung auch hier bewusst sein. Man kann nicht sagen, es geschehe trotzdem, und man könne ja einmal Nein stimmen, um dem Bundesrat und der Finanzdelegation einen kleinen Fingerzeig zu geben.

Damit komme ich zum Schluss. Ich habe zwei oder drei Mal das Wort Vertrauen gebraucht, und ich möchte abschliessend sagen, dass ich dieses Vertrauensproblem in vier Bereichen sehe:

1. Staat und Wirtschaft haben gezeigt, dass sie im Krisenfall willens und in der Lage sind, gemeinsam, unter Wahrung ihrer Rollen, ein schwieriges Problem einer Lösung zuzuführen. Ich selber bin den privaten Investoren dafür sehr dankbar, und das gilt auch für den Bundesrat. Wichtig ist nun, dass die Politik diese Anstrengung honoriert. Mit einer Zustimmung zu dieser Vorlage schaffen Sie im Volk Vertrauen in die Problemlösungsfähigkeit des Staates und der Wirtschaft auch in einer Krise.

2. Die bundesrätliche Strategie wird jetzt Schritt für Schritt umgesetzt. Ich sehe hier auch Leute aus den Airlines. Den Uniformen nach – ich kenne sie nicht so genau, aber ich könnte es mir vorstellen – sind es Swissair-Leute.

Diese Umsetzung wird nur erfolgreich sein, wenn alle Beteiligten, auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der neuen Airline, spüren, dass die Politik sie in ihrer schwierigen Aufgabe stützt. Für die Motivation aller Beteiligten ist – so meine ich – ein klares Ja des Parlamentes wichtig.

3. Wenn wir Kunden für unsere Airline erhalten wollen, müssen wir auch ihr Vertrauen wieder gewinnen. Das wird leichter möglich sein, wenn die Kunden wissen, dass die Politik in der Schweiz hinter dieser Lösung steht.

4. Es geht auch um das Vertrauen des Auslandes in unsere Schweiz. Wenn sich nun auch das Parlament hinter dieses Konzept stellt, wird unser Ruf in Bezug auf die Problemlösungsfähigkeit, die Solidität und die Verlässlichkeit im Ausland wieder besser.

Aus all diesen Gründen bittet Sie der Bundesrat, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Bundespräsident, Herr Blocher möchte Ihnen eine Frage stellen.

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Wieso möchte mir Herr Blocher eine Frage stellen? Er weiss doch schon alles viel besser! (*Heiterkeit*)

**Blocher** Christoph (V, ZH): Sie werden ja sehen, ob ich es besser weiss.

Zur Einleitung, Herr Bundespräsident: Ich stelle Ihnen keine Frage, auf die ich die Antwort schon weiss. Aber vielleicht

könnte ich eine Frage beantworten, auf die Sie keine Antwort wissen.

Es gibt nun also, wie Herr Bundesrat Villiger gesagt hat, eine Gesellschaft, bei welcher der Bund der grösste Aktionär ist: bestens kapitalisiert, am kostengünstigsten und mit einer grossen Chance, das Ziel zu erreichen; mit den besten Verwaltungsräten, die bereit sind, dieses Risiko zu tragen. Sind Sie bereit, als grösster Aktionär dafür zu sorgen, dass diese Verwaltungsräte für die nächsten Jahre keine Entschädigung bekommen, bis sie das Ziel – 26/26 – ohne Kapitalisierung und mit Gewinn erreicht haben? Danach können Sie ihnen auch Millionen geben. Sind Sie bereit, das zu tun? Dann sehen Sie nämlich, ob die Verantwortung wahrgenommen wird. Sonst haben wir wieder die alte Swissair-Ordnung, bei der man viel bekommen hat, wenn man Mist gebaut hat.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Eine Steuerungsgruppe, die gegenüber allen Investoren verantwortlich ist, ist jetzt an der Arbeit, stellt den Verwaltungsrat zusammen und handelt mit diesem die Bedingungen aus – ich antworte jetzt ganz ernst; ich könnte auch eine launische Antwort geben und auf Ihre Frage einfach Nein sagen – die Bedingungen, hinter denen am Schluss alle Investoren stehen können. Der Bund alleine ist mit seiner Beteiligung von unter 20 Prozent nicht massgebend. Aber ich bin klar der Meinung, dass hier Leistungs- und Ertragselemente mit einfließen sollen.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Wir stimmen über die Nichteintretensanträge der Minderheit Kaufmann/Frey Claude/liberale Fraktion ab.

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1601)  
Für Eintreten .... 124 Stimmen  
Dagegen .... 56 Stimmen

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Wir stimmen nun über den Rückweisungsantrag Spielmann ab.

*Abstimmung – Vote*  
Für den Antrag Spielmann .... 25 Stimmen  
Dagegen .... 115 Stimmen

**Bundesbeschluss über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt**  
**Arrêté fédéral concernant le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile**

*Detailberatung – Examen de détail*

**Titel und Ingress**  
*Antrag der Kommission*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule**  
*Proposition de la commission*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**  
*Antrag der Kommission*  
*Einleitung*  
Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen werden folgende Verpflichtungskredite bewilligt:

*Abs. 1*  
*Mehrheit*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Minderheit*  
(Zanetti, Maillard, Mugny)  
Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien, wobei 5 Prozent (50 Millionen Franken) zur Vorfinanzierung von Personalmassnahmen zugunsten Beschäftigter der Swissair AG  
1 000 000 000 Fr.

*Abs. 2*  
*Mehrheit*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates  
*Minderheit*  
(Studer Heiner, Weyeneth, Zuppiger)  
Streichen

*Abs. 3*  
*Mehrheit*  
Ablehnung des Antrages der Minderheit  
*Minderheit*  
(Mugny, Maillard)  
Fonds zur beruflichen Wiedereingliederung des Personals, das durch den Konkurs von Swissair und der flugverwandten Betriebe betroffen ist  
250 000 000 Fr.

*Abs. 4*  
*Mehrheit*  
Ablehnung des Antrages der Minderheit  
*Minderheit*  
(Mugny, Maillard)  
Fonds für die Finanzierung von Frührenten von ehemaligen Angestellten der Swissair und der flugverwandten Betriebe  
250 000 000 Fr.

*Antrag Fetz*  
*Einleitung*  
Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft, welche die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt, und mit einem massgeblichen ....

*Antrag Strahm*  
*Abs. 1*  
Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien und personalbezogene Massnahmen (Sozialpläne)  
1 000 000 000 Fr.

**Art. 1**  
*Proposition de la commission*  
*Introduction*  
Les crédits d'engagement suivants sont accordés pour la mise en place d'une nouvelle compagnie aérienne nationale avec une offre déterminante de liaisons intercontinentales:

*Al. 1*  
*Majorité*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral  
*Minorité*  
(Zanetti, Maillard, Mugny)  
Maintien de l'exploitation des lignes Swissair, étant entendu que 5 pour cent (50 millions de francs) sont utilisés pour préfinancer des mesures en faveur du personnel employé par Swissair SA  
1 000 000 000 fr.

*Al. 2*  
*Majorité*  
Adhérer au projet du Conseil fédéral  
*Minorité*  
(Studer Heiner, Weyeneth, Zuppiger)  
Biffer

*Al. 3*  
*Majorité*  
Rejeter la proposition de la minorité

*Minorité*

(Mugny, Maillard)

Pour un fonds à dépenser pour les reconversions professionnelles des ex-employés concernés par la faillite de Swissair et des activités annexes

250 000 000 fr.

*Al. 4**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

*Minorité*

(Mugny, Maillard)

Pour un fonds permettant à celles et à ceux des ex-employés de Swissair et des activités annexes qui sont proches de la retraite de bénéficier d'une préretraite

250 000 000 fr.

*Proposition Fetz**Introduction*

.... d'une nouvelle compagnie aérienne nationale qui tienne compte de manière appropriée des intérêts de tous les aéroports nationaux, avec une offre ....

*Proposition Strahm**Al. 1*

Maintien de l'exploitation des lignes Swissair et plan social en faveur du personnel

1 000 000 000 fr.

**Fetz Anita (S, BS):** Ich beantrage Ihnen in Artikel 1, dem Zweckartikel, einen Einschub zu machen, und zwar, dass die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt werden.

Es scheint natürlich kein Zufall zu sein, dass ich das als Basler Vertreterin mache, aber es könnte auch eine Genferin, ein Tessiner, eine Ostschweizerin oder jemand aus einer anderen Landesregion sein. Denn dieser Antrag betrifft alle Regionen in der Schweiz.

Es geht überhaupt nicht darum, hier irgendwelche Landesflughäfen oder irgendwelche regionalen Interessen unter Denkmalschutz zu stellen, sondern darum, zu sichern, dass Kompetenzzentren wie die Flughäfen Genf, Basel und andere angemessen berücksichtigt werden, dass wir wirklich eine echte nationale Airline haben.

Die ganze Schweiz finanziert solidarisch mit, damit aus der Zürcher Swissair .... (*Unruhe*) Auch wenn es Sie nicht interessiert, es ist trotzdem wichtig, dass alle Landesregionen der Schweiz von dieser nationalen Airline berücksichtigt werden. Schliesslich finanziert die ganze Schweiz das Zürcher Swissair-Debakel mit, damit mit Hilfe der Basler Crossair eine neue nationale Airline hoffentlich wirklich ein Phoenix wird und auferstehen kann. Wir alle wissen, es ist ein Risiko-projekt. Damit es gelingen kann, braucht diese neue Airline die besten Bedingungen, auch in den Regionen.

Wir in Basel und andere Regionen, wie die Romandie, wollen diesmal gesichert haben, dass unsere Interessen nicht wieder vergessen werden, sobald die Sache steht. Das ist einfach schon zu oft passiert. Ich erinnere an die Abkoppelung von Genf, ich erinnere daran – da ist niemand mehr von uns dabei gewesen –, dass auch die Swissair aus einer gesunden Basler Air und einer maroden Zürcher Ad-Astra-Aero gegründet worden ist. Darum sind wir natürlich ein bisschen gebrannte Kinder in jener Region.

Diesmal muss gesichert sein, dass die Luftverkehrs-anbindung für alle Regionen wirklich zugesichert wird. Das möchten wir auch vom Bundesrat hören.

Es muss auch gesichert sein, dass nicht wieder eine einseitige Konzentration auf Zürich stattfindet. Es geht wohlverstanden nicht darum, dass mehr Flüge nach Basel, Genf usw. sollen. Wir haben wie alle Regionen mit Flughäfen mit dem Interessenkonflikt zwischen wirtschaftlicher Anbindung ans Ausland und den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner zu leben. Es geht also nicht darum, den Flugverkehr zu erhöhen, sondern es geht darum, sicherzustellen,

dass die Landesflughäfen auch angemessen vertreten sind. Wie Sie sich natürlich vorstellen können, hat mich ein zweiter Punkt zu diesem Antrag motiviert: Die neue nationale Fluggesellschaft kann nur Erfolg haben, wenn sie mit den Stärken der alten Crossair und eben nicht mit den Schwächen der alten Swissair ausgestattet ist. Deshalb meine nicht nur ich, sondern viele aus verschiedenen Regionen, dass dieses regionale und vor allem flugtechnische Know-how der alten Crossair im Verwaltungsrat vertreten sein muss.

Es gibt viele Leute in der Region, die über die Entscheidung der Steuerungsgruppe sehr enttäuscht sind. Wir haben mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass bei der Vertretung im Verwaltungsrat das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Es geht darum, der neuen Airline eine nationale Dimension zuzusichern. Ganz sicher aber geht es nicht darum – wie wir in einer Zürcher Zeitung lesen konnten –, einem fasnächtlichen Lokalpatriotismus zu frönen. Wer so etwas sagt – vor allem aus dem Raum Zürich –, hat immer noch nicht begriffen, dass Solidarität keine Einbahnstrasse ist, auch wenn diese nach Zürich führt.

In diesem Sinne bitte ich Sie, vor allem auch die Vertreter aller Landesregionen, diesen Antrag zu unterstützen, damit wir den Fehler der alten Swissair nicht wiederholen und nicht wieder eine Zentralisierung erleben, die einem föderalistischen Land, wie es die Schweiz ist, wenig hilft.

**Zanetti Roberto (S, SO):** Ich erlaube mir, gleichzeitig zu zwei Minderheitsanträgen zu sprechen und damit Zeit zu sparen. Zuerst zu meinem Antrag zu Artikel 3ter, zum «Verwaltungs-ratsantrag». Mit diesem Antrag wollte ich eines bewirken: dass der Grundsatz, der da lautet: «Die 'top shots' tragen die Verantwortung, und das Personal trägt die Konsequenzen», umgekehrt wird.

Der Antrag ist im Weiteren Ausdruck meiner wirklich grenzenlosen Wut und meiner Frustration über das Scheitern gewisser Verantwortungsträger. Leider habe ich mich belehren lassen müssen, dass dieser Antrag rechtlich nicht zulässig ist und nicht umgesetzt werden kann. Ich habe mich deshalb entschlossen, diesen Antrag zurückzuziehen, und muss mir unter Umständen gefallen lassen, als Polit-Eunuch bezeichnet zu werden. Immerhin muss ich sagen: Ich bin lernfähig, und zwar bin ich schneller lernfähig als gewisse Verwaltungsräte – ich habe diesen Lernprozess innert zwei Tagen durchgemacht. Wenn ich den Antrag zurückziehe, dann nicht zuletzt auch deshalb, weil ich Sie bitten will, bei der Rettung des ganzen Projektes mitzuhelfen.

Ich gehe zu meinem Antrag zu Artikel 1 über, zum «50-Mil-lionen-Antrag»: Ich bin gefragt worden, ob ich mit diesem Antrag das ganze Geschäft gefährden wolle. Das ist eine dumme Frage, weil genau das Gegenteil der Fall ist: Ich will dieses Geschäft retten. Lassen Sie mich zwei Gründe für diesen Antrag anführen.

Der erste Grund: Es ist gut und recht, wenn wir von Solidarität mit den Beschäftigten, die jetzt entlassen worden sind, und von unserem Bedauern mit ihnen sprechen. Das ist alles wunderbar. Aber seit der Erfindung des Geldes kann man Solidarität auch quantifizieren. Ich bin der Meinung, dass die ehemals Beschäftigten, die jetzt «auf der Strasse» sind, unsere quantifizierte Solidarität verdienen. Dies allein würde es eigentlich rechtfertigen, den Antrag anzunehmen.

Der zweite Grund: Ich will mit meinem Antrag eine Brücke für diejenigen Leute, insbesondere aus meiner politischen Gegend, bauen, die schlicht und ergreifend nicht zustimmen können, wenn keine sozialen Abfederungen im Beschluss enthalten sind. Ich habe ein sehr grosses Verständnis für diese Position, obwohl ich persönlich unabhängig vom Ausgang der Abstimmung über meinen Antrag dem Projekt zustimmen werde, und zwar einfach deswegen, weil ich die Katastrophe verhindern will. Aber ich kann verstehen, dass Leute da Vorbehalte haben, und möchte ihnen diese Brücke bauen, damit es nicht zum ganz grossen Kollaps kommt.

Wir sprechen hier von einer Summe in der Grössenordnung von einem Prozent des Gesamtvolumens; die ganze Opera-

tion wird ja plus/minus vier Milliarden Franken kosten. Ein Prozent soll für das Personal eingesetzt werden. Nicht als zusätzliche Leistung des Bundes, nicht als Leistung zulasten der neuen Gesellschaft, die allenfalls durch diese Belastung Schwierigkeiten haben könnte, sondern wirklich, indem wir einen Teil, die «Schätzungenauigkeit» der Überbrückungsmilliarde, abzweigen.

Ich finde dieses Vorgehen auch ordnungspolitisch unbedenklich. Das ganze Geschäft ist ordnungspolitisch nicht ganz unproblematisch. Es sind auch ein paar Schattensprünge gemacht worden, und zwar rechts und links, und dafür möchte ich den Kolleginnen und Kollegen von rechts ein Kompliment aussprechen. Aber denken Sie daran: Auch die Linke hat einen Schattensprung machen müssen. Es ist nicht unsere Kernkompetenz, Verluste zu sozialisieren. Trotzdem sagen wir Ja.

Wenn Sie jetzt zu diesen 50 Millionen Franken auch noch Ja sagen können, dann geschieht nichts Schlimmes. Wenn das andere ein grosser Sündenfall ist, der in die ideologische Hölle führt, dann würde dieser Antrag höchstens ins Fegefeuer führen. Ich bitte Sie deshalb, hier jetzt auch undogmatisch zu sein und zuzustimmen. Damit könnten wir den Schulterchluss der Marktwirtschaft mit der Politik, den Herr Bühler gefeiert hat, in einen Schulterabschluss der sozialen Marktwirtschaft mit der Politik umwandeln. Dann wäre ich gerne bereit, mit Herrn Bühler zu feiern.

Ich bitte Sie, diesem wirklich kleinen, bescheidenen Beitrag zuzustimmen. Sie setzen damit ein Signal für die Wirtschaft, Sie stärken dem Bundesrat den Rücken, wenn er verhandeln will. Sie wenden für ein paar Tausend Leute Schlimmeres ab, und insbesondere helfen Sie mit, dass die ganz grosse Katastrophe für Zehntausende von Beschäftigten nicht eintritt.

Ich danke Ihnen, wenn Sie bei Ihrem Schattensprung noch einen Zentimeter höher springen und diesem Antrag zustimmen.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Zanetti, Sie haben den Antrag der von Ihnen vertretenen Minderheit zu Artikel 3ter zurückgezogen. Ist das richtig?

**Zanetti** Roberto (S, SO): Ja, ich habe mich belehren lassen.

**Studer** Heiner (E, AG): Wie Sie sehen, hat die evangelische und unabhängige Fraktion einen Minderheitsantrag zu Artikel 1 gestellt, den ich Ihnen gerne begründe.

Ich möchte zur Einleitung sagen, dass wir bewusst für Eintreten gestimmt haben, und zwar aus logischen Gründen. Denn wenn wir schon eine Vorlage vor uns haben, die eine Geschichte hat, dann müssen wir, wie auch immer wir folgen werden, richtigerweise darauf eintreten und die Angelegenheit behandeln. Nicht auf die Vorlage einzutreten wäre falsch. Also haben wir bewusst für Eintreten gestimmt. Wir geben damit aber auch zum Ausdruck, dass wir Respekt haben vor dem Bundesrat, der Verwaltung und den anderen Partnern, die versucht haben, miteinander etwas Ernsthaftes zu erarbeiten. Doch vom Resultat sind wir nicht überzeugt. Hier bietet sich uns noch die einzige Möglichkeit, eine Weichenstellung vorzunehmen.

Wir haben Verständnis dafür, dass sich der Bundesrat mit der Zustimmung der Finanzdelegation für die Übergangszeit verpflichtet hat und für diese Zeit sichergestellt hat, dass eine neue Lösung noch möglich ist. Wir sind aber ganz klar der Meinung, dass das Parlament noch die Möglichkeit wahrnehmen sollte zu sagen, dass wir uns nicht an der neuen Airline beteiligen. Die ordnungspolitischen Gründe sind bei uns nicht zentral, aber es gibt natürlich schon ökonomische Argumente, die ich aber hier nicht vertiefen kann. Wir haben einfach echte, ernsthafte Bedenken. Dieser Zweckoptimismus vieler Befürworterinnen und Befürworter ist unserer Ansicht nach hier fehl am Platze. Wir werden in einem Jahr dann sehen, welche finanziellen Konsequenzen das haben wird. Ob beide Seiten dieses Rates – Linke und Bürgerliche –, die sich jetzt gegenseitig belobigen, dann

noch glücklich sind über den eigenen Schatten gesprungen zu sein, wird man zu beurteilen haben, wenn es soweit ist.

Wir möchten Sie deshalb bitten, doch zu versuchen, hier eine Grenzlinie zu ziehen, damit wir uns nicht beteiligen. Das heisst, wir beantragen Ihnen, die Beteiligung an der Crossair-Kapitalerhöhung von 600 Millionen Franken nicht zu bewilligen. Dies hätte selbstverständlich bei Artikel 3 auch einige Konsequenzen. Wir hätten natürlich auch Verständnis dafür, dass die oben eingesetzte Milliarde Franken, wenn sie bewilligt wird, nicht ausgeschöpft wird. Das wurde schon bei der Vorbereitung der Vorlage in der Kommission angekündigt.

Die ökonomischen, aber auch die ökologischen Gründe sind für uns wichtig. Unser Fraktionssprecher hat die ökologischen und sozialen Gründe dargelegt. Ich will sie bei der Begründung dieses Antrages nicht wiederholen.

**Mugny** Patrice (G, GE): J'aimerais relever que, dans n'importe quel cas de faillite, les employeurs et les syndicats tentent de trouver une solution sociale. C'est souvent difficile, mais même des petites et moyennes entreprises cherchent des solutions. Là, nous avons l'UBS, le Credit Suisse, Novartis, la Confédération et j'en passe, et pas un sou pour un plan social! C'est assez extraordinaire. J'ai rarement vu un tel pouvoir économique pour un employeur et cet employeur ne donne pas un sou pour le plan social! J'ai donc rarement vu également un tel mépris du personnel. Et si vraiment ce Parlement était sincèrement préoccupé de la question sociale, s'il voulait éviter une casse sociale, on devrait trouver ici une majorité pour soutenir au moins une participation à un plan social.

Les Verts proposent deux choses: deux fois 250 millions de francs qui sont des fonds. Evidemment, s'ils ne sont pas dépensés, l'argent retournerait dans les caisses publiques. Le premier fonds concerne les préretraités, à la fois ceux qui maintenant déjà bénéficient d'une retraite anticipée et qui la perdent. Je veux dire qu'ils se retrouvent en situation extrêmement délicate, puisque l'entreprise n'est plus à même de leur payer aujourd'hui leur préretraite accordée il y a quelque temps, voire plusieurs années. Cela, disons, c'est évalué à quelque 55 à 60 millions de francs. Le solde serait mis à disposition pour les nouveaux préretraités, donc des gens qui sont en fin de carrière et dont il est probable qu'ils ne retrouveront pas de travail.

Le deuxième crédit de 250 millions de francs vise à permettre la reconversion professionnelle des personnes qui perdent un emploi, un emploi qualifié mais qui n'a pas forcément son pendant dans d'autres secteurs.

Nous proposons simplement que ces deux crédits soient prévus. Nous proposons aussi des moyens de prendre l'argent. Pour le moment, les 2 milliards de francs proposés, semble-t-il, par une majorité de ce Parlement iront simplement alourdir la dette. Nous proposons, nous, de prendre nos 500 millions de francs sur un budget militaire qui a été voté lors de la dernière session où on a voté 980 millions de francs pour des munitions dites intelligentes et de nouveaux tanks. En prenant uniquement la moitié de ce budget, très contesté à l'époque y compris par une partie de la droite, on financerait un plan social.

On pourrait aussi imaginer qu'on repousse de deux ans ou trois ans les cadeaux fiscaux faits aux familles riches de ce pays lors de la dernière session. Cela couvrirait bien au-delà de ce plan social; cela ne changerait rien à la fiscalité aujourd'hui, à la fiscalité actuelle. Mais cela permettrait d'engranger, puisqu'il s'agirait d'un ordre de grandeur de 1,5 à 2 milliards de francs par année, 5 à 6 milliards de francs: cela couvrirait largement les dépenses et les 2 milliards de francs, évidemment, que coûterait un plan social.

J'aimerais ajouter une chose. J'ai sous les yeux le postulat 01.3651 qui va être certainement débattu tout à l'heure. Le postulat est formulé de la façon suivante: «Le Conseil fédéral s'efforce d'obtenir par la négociation qu'un préfinancement des plans sociaux non assurés des entreprises du groupe Swissair en sursis concordataire puisse être trouvé.»

Ce postulat veut tout dire. Cela veut dire qu'il est tellement bas, qu'il est tellement descendu tout en bas de la revendication, que même là je pense qu'il ne sera pas transmis. Au pire des cas, s'il était transmis – ou dans le meilleur des cas, cela dépend du point de vue où on se place –, de toute façon il n'aurait aucune valeur.

Je trouve étrange qu'il y ait ici une majorité, puisque les deux groupes principaux que sont les groupes démocrate-chrétien et radical-démocratique, qui défendent ce projet sans plan social, sont minoritaires. Si, en s'appuyant sur le groupe de l'Union démocratique du centre, les groupes écologiste et socialiste défendaient un plan social comme condition à l'approbation de ces 2 milliards de francs, le plan précité serait accepté. Malheureusement, il y aura finalement une majorité vraisemblablement pour voter 2 milliards de francs sans plan social. Quelle casse!

**Strahm Rudolf (S, BE):** Mit meinem Antrag zu den Artikeln 1 und 3bis fordere ich eine Öffnung des Verwendungszwecks der Ein-Milliarden-Tranche, und zwar eine Öffnung für die Sozialpläne. Konkret geht es um Massnahmen für das betroffene Swissair-Personal wie Umschulung, Weiterbildung, neue Arbeitszeitmodelle, Teilpensionierungen usw. Wir beschliessen hier Ausgaben von zwei Milliarden Franken – das entspricht 600 Franken pro Steuerpflichtigen – für die alte Swissair, für halbleere Flugzeuge und für die neue Crossair, ohne etwas davon für das Personal zu reservieren. Eine Aussprache in der WAK hat klar ergeben, dass bei all jenen Betrieben, die in Nachlassstundung sind, kein Geld für die Sozialpläne vorhanden ist. Die Banken sagen: Wir zahlen nichts ohne Sicherheiten. Der alte Verwaltungsrat, der vier Milliarden Franken vernichtet hat, wird sich gerichtlich jahrelang gegen Zahlungspflichten wehren. Zynisch ist es auch, seitens des Bundesrates und seitens der Verwaltung zu sagen, es sei nicht Aufgabe des Staates, für Sozialpläne zu sorgen.

Die Hälfte der Betroffenen der Swissair arbeitet in Monopolberufen, wie früher die Kondukteure bei den SBB oder die Briefträger bei der Post, die speziell für diese Monopolberufe ausgebildet wurden. Nun ist eine Redimensionierung im Flugverkehr nötig. Es gibt überall Überkapazitäten in der Flugbranche. Wenn schon der Staat Milliarden von Franken hineinsteckt, hat er auch die Aufgabe, für das Personal zu sorgen, besonders die Aufgabe, bei Monopolberufen einen Berufswechsel, eine Umschulung, zu ermöglichen.

Das ist es, was die meisten Bürgerinnen und Bürger vom Staat auch erwarten.

Mein Antrag: Ich möchte in Artikel 1 den Verwendungszweck erweitern, nämlich dass die Aufrechterhaltung des Betriebes der Swissair-Linien und – das ist mein zusätzlicher Antrag – auch personalbezogene Massnahmen, also Sozialpläne, aus diesem Ein-Milliarden-Kredit finanziert werden können. Wir müssen den Zweck jetzt erweitern. Ich möchte in Artikel 3 den Bundesrat dazu verpflichten, dass er sich dafür einsetzt, dass personalbezogene Massnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group, eben für Sozialpläne, zur Anwendung kommen, und dass er die Möglichkeit hat – als Kann-Formel gemäss Artikel 2 und 3 –, die nötigen Mittel oder Vorschüsse einzusetzen.

Ich werde auch den Minderheitsantrag Zanetti unterstützen und für ihn stimmen. Er geht in die gleiche Richtung. Herr Zanetti will fix 50 Millionen Franken für Sozialpläne reservieren. Meine Formulierung ist offener, ich nenne keinen Betrag, denn im Moment wissen wir ja auch nicht, wie hoch der Bedarf ist. Aber ich möchte eine klare Verpflichtung der Regierung, dass sie sich jetzt einsetzt. Wir müssen jetzt auch formell die Zweckbestimmung öffnen, sonst wird im nächsten Frühjahr der Bundesrat sagen: Ohne diese Zweckbestimmung können wir die Sozialpläne gar nicht finanzieren. Man wird uns dann daran erinnern, und ich werde auch Sie daran erinnern, wenn man dann sagt: Jetzt fehlt uns die Zweckbestimmung für Sozialpläne.

Zum Personalabbau – dieses Problem ist auch immer mein Anliegen gewesen: Jetzt wird gedroht und mit der Behauptung

Druck ausgeübt, es seien 35 000 Arbeitsplätze gefährdet. 35 000 Arbeitsplätze vernichten würde heissen, dass Kloten praktisch stillgelegt würde; das ist unglaublich. In Kloten verkehren 60 ausländische Linien-Airlines ständig, und in Kloten verkehren zusätzlich rund 60 fremde Charterfluggesellschaften. Diese werden Kloten nicht einfach aufgeben, im Gegenteil. Nehmen Sie SR Technics, also die Wartungsbetriebe. 55 Prozent der Wartungsaufträge stammen jetzt schon von ausländischen Gesellschaften. Es ist masslos übertrieben, wenn jetzt gesagt wird, 35 000 Arbeitsplätze stünden auf dem Spiel. Auch 5000 und 10 000 Arbeitsplätze sind schon schlimm genug. Aber wenn Ihnen und uns das Personal am Herzen liegt, müssen Sie auch für die Sozialpläne Ja stimmen, sonst sind Sie nicht mehr glaubwürdig, wenn Sie vom Personal sprechen.

**Wirz-von Planta Christine (L, BS):** Die Liberalen sind nicht gegen eine schweizerische Fluggesellschaft. Wie könnten wir das auch sein als eine Partei, die schliesslich ein grosses und vitales Interesse am Wirtschaftsstandort Schweiz hat? Und zu diesem Wirtschaftsstandort gehören gute Flugverbindungen. Überdies gehen die Liberalen sorgfältig mit Bundesgeldern um und würden niemals Ausgaben zustimmen, deren Nutzen nicht eindeutig belegt ist. Hier geht es schliesslich um 600 Millionen Franken, die für die Beteiligung an der Kapitalerhöhung der neuen nationalen Fluglinie bestimmt sind. Wir können aus ordnungspolitischen Gründen nicht zustimmen. Wir können es nicht verantworten, dass im neuen Verwaltungsrat die Interessen und Erfahrungen der Flugregion Basel nicht direkt eingebracht und vertreten werden können. Dass vom Steuerungsausschuss eine derart wichtige Flugregion nicht mitberücksichtigt worden ist, ist einfach nicht nachvollziehbar. Es tut mir Leid, wenn ich mich wiederhole. Es sind Wiederholungen, aber sie sind, denke ich, wichtig genug, um nochmals gesagt zu werden. Schliesslich wollen wir alle eine neue Fluggesellschaft für die ganze Schweiz, und dies unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen fünf Flughäfen. Was jetzt gefragt ist, ist Erfahrung und der Aufbau auf bewährten Strukturen ist noch mehr gefragt. Dies wurde vom Bundesrat im Oktober bereits bestätigt.

Wer hat die Wirtschaftlichkeit der Variante 26/26 geprüft, bevor sie vorgeschlagen wurde? Man muss vorher prüfen und kann erst nachher vorschlagen. Ist diese Variante wirklich wirtschaftlich tragfähig? Wie lauten die konkreten Zukunftspläne und die damit verbundenen Strategien des neuen Verwaltungsrates? Ich habe entsprechende Konkurrenzanalysen, die es wirklich braucht, um Strategien festzulegen, noch nie zu Gesicht bekommen.

Das neue Unternehmen darf nicht durch die erzwungene Übernahme von Altlasten gefährdet werden. Ist es wirklich gewährleistet, dass das nicht der Fall ist? Unbesonnenheit und Voreiligkeit dienen der Zukunft der neuen Airline, die wir Liberale auf eine solide Basis stellen möchten, überhaupt nicht. Risiken werden immer eingegangen. Aber ist es nicht legitim, Risiken bei einem solchen Geschäft zu minimieren? Solange so viele Fragen unbeantwortet bleiben, können wir die 600 Millionen Bundesgelder – ich sage jetzt nicht Steuergelder – nicht gutheissen.

**Banga Boris (S, SO):** Im Namen der SP-Fraktion ersuche ich Sie dringend, den Minderheitsantrag Zanetti zu Artikel 1 zu unterstützen. Fünf Prozent, das sind 50 Millionen Franken, sind zur Vorfinanzierung von Personalmassnahmen zugunsten der Beschäftigten zu verwenden. Ich weiss, wovon ich rede. In unserer Region sind in den siebziger Jahren während der Uhrenkrise 100 000 Arbeitsplätze verloren gegangen. Aber wir sind nicht nachtragend, auch wenn damals der Bund nicht sehr rasch geholfen hat. Wir haben es dann nur nicht ertragen, dass später die Bahnhofstrasse den «Arreté Bonny» wieder aufheben wollte. Sie wissen es, oder Sie sollten es wissen: In den Gesellschaften, die in der Nachlassstundung sind, ist 2500 Personen gekündigt worden, und in Unternehmen ausserhalb der Nachlassstundung ver-

lieren nach heutiger Ansicht 2000 Personen den Arbeitsplatz. Alle diese Personen haben neben dem Verlust des Arbeitsplatzes erstens ihren Lohn während der Kündigungszeit nicht gesichert; zweitens sind ihre Ansprüche aus den Sozialplänen, insbesondere Ansprüche aus GAV-Abfindungssummen, ebenfalls nicht gesichert; und drittens ist absolut offen, wie ihre allfälligen Frühpensionierungsansprüche bzw. -renten bezahlt werden.

Setzen Sie hier ein Zeichen, ein Signal der aktiven Solidarität mit den entlassenen Frauen und Männern! Sie öffnen und erleichtern damit auch die Diskussion mit der Wirtschaft, wie das das Postulat der WAK des Ständerates verlangt. Auf diese Weise werden Sie auch ordnungspolitisch keinen Spagat machen müssen. Mit dieser Geste geben Sie zudem den neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der neuen Gesellschaft Mut und Sicherheit, damit überhaupt ein korrektes Arbeitsklima entstehen kann.

**Janiak Claude (S, BL):** Ich beantrage Ihnen, dem Antrag Fetz zuzustimmen.

Sorgen Sie damit dafür, dass klargestellt ist, dass dieses Projekt für den Wiederaufbau der schweizerischen Luftfahrt – wenn es denn zustande kommen soll – auch wirklich ein nationales Projekt ist. Sorgen Sie dafür, dass sichergestellt ist, dass die Akzeptanz und Unterstützung überall wächst, und zwar nachhaltig, vor allem an sämtlichen Standorten der neuen Unternehmung.

Wenn der Luftverkehrsanbindung eine grosse Bedeutung beigemessen wird, dann muss das für alle Landesteile gelten. Eine einseitige Konzentration auf Zürich muss vermieden werden. Die spezifischen Funktionen und Vorteile aller drei Landesflughäfen müssen deshalb berücksichtigt werden, und die Angebote müssen eine Verteilung des Verkehrs auf der Basis der heutigen Proportionen gestatten.

Als Vertreter der Nordwestschweiz, als einer, der erhebliche Bedenken gegenüber dem Projekt und gegenüber den Paradigmenwechseln hat, die hier vollzogen werden mussten, und als einer, der über seinen Schatten springen muss, verweise ich auf die volkswirtschaftliche Bedeutung, die dem Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie den Regionen Oberrheins, Südbaden und Nordwestschweiz zukommt. Das Gleiche darf die Region Genf für sich reklamieren. Es gibt nicht nur Unique. Wenn dieses Projekt eine Mehrheit finden und auch erfolgreich sein will, muss die Strategie regional abgestützt sein, und zwar überall dort, wo nationale Flughäfen betrieben werden. Regionale Abstützung heisst nicht Heimatschutz oder das Betonen von Partikulärinteressen, sondern ist von existenzieller Bedeutung für die neue Unternehmung. Für die heutige Crossair heisst das, dass in dieser Unternehmung die Kontinuität und das Vertrauen gesichert werden. Wie Sie auch dem Schreiben entnehmen können, das Ihnen die Mitarbeiter von Crossair zugestellt haben, ist das notwendig. Nur so kann die Umorientierung bewältigt werden. Das Parlament muss dieses Signal aufnehmen und ihm im Zweckartikel Rechnung tragen.

Der Antrag Fetz nimmt das Anliegen auf; ich bitte Sie auch im Namen der SP-Fraktion, ihm zuzustimmen.

**Bangerter Käthi (R, BE):** Ich spreche zu den Minderheiten Zanetti, Mugny und zum Antrag Strahm. Ich beginne zuerst mit etwas Positivem, das gibt es nämlich bei dieser Vorlage auch. Mit dem vereinten finanziellen Engagement des Bundes, der Kantone und der Wirtschaft können zwei Drittel der Arbeitsplätze der Swissair gerettet werden. Nicht nur diese Arbeitsplätze können erhalten bleiben, es sind auch viele Arbeitsplätze in Zulieferbetrieben, die unserer Volkswirtschaft erhalten bleiben.

Es ist nun aber nicht Aufgabe des Bundes, die Sozialkosten der Swissair-Beschäftigten vorzufinanzieren oder zusätzliche Fonds für Wiedereingliederungen oder Fonds zur Finanzierung von Frühpensionierungen zu schaffen. Ich mache darauf aufmerksam: Was geschieht denn mit den vielen Zulieferbetrieben, die heute auch in den Strudel gerissen werden? Das Schaffen von Fonds, Vorfinanzierung und

Überbrückungsrenten kann nicht die Aufgabe des Bundes sein, denn das wäre ein Präzedenzfall für weitere Forderungen anderer Wirtschaftszweige an den Bund. Es gäbe keinen Grund, in Nachlass- und Konkursfällen anderer Unternehmen nicht auch Überbrückungskredite zu sprechen und Frühpensionierungsfonds zu schaffen. Ich empfehle Ihnen, diese Anträge abzulehnen.

Zum Minderheitsantrag Studer Heiner: Herr Studer will keine Beteiligung des Bundes an der neuen Airline. Nun müssen wir aber wissen, dass sich die Privatwirtschaft nur unter der Bedingung mehrheitlich an einer neuen Airline beteiligt, wenn der Bund und die Kantone, d. h. die öffentliche Hand, auch mitmachen. Was oft beklagt wurde, wird plötzlich möglich: das Zusammengehen von Politik und Wirtschaft, d. h. eine Partnerschaft. Wird nun diese Partnerschaft einseitig von der Politik aufgekündigt, so scheitert das Projekt. Die Privatwirtschaft macht nicht mehr mit, und die Milliarde Überbrückungskredit ist dann auch nicht mehr nötig. Das endgültige Grounding ist vorprogrammiert.

Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

**Fasel Hugo (G, FR):** Bei Artikel 1 möchte ich mich vor allem zum Antrag der Minderheit Mugny äussern. In diesem Zusammenhang geht es vor allem um zwei Fragen, die mir wichtig scheinen: Zuerst geht es um die Frage der Arbeitsplätze und als Zweites um die Rolle des Staates.

Ich beginne mit einer Feststellung: Als der Bundesrat die Lösung, die wir heute auf dem Tisch haben, in der Öffentlichkeit präsentierte, verkündete er klar und deutlich, dass die eingesetzten Mittel mit der Lösung 26/26 verbunden seien. Als ich dann die Botschaft gelesen habe, waren plötzlich zwei neue, ganz kurze Wörtlein da, und es hiess nur noch «bis zu 26» – das schien mir fast das Wichtigste, was in der Botschaft zu finden war. Mit anderen Worten heisst das: Zuerst hat man 1,5 Milliarden Franken eingefordert, um Arbeitsplätze zu garantieren, dies auf der Basis des Modells 26/26, und heute – darauf hat auch Herr Bundesrat Villiger selber vorher hingewiesen – geht kein Mensch mehr davon aus, dass es so viele sein werden; bereits in ein paar wenigen Tagen hat man hier also grundlegende Annahmen verändert.

Das heisst: Wir werden demnächst das eben beschlossene Geld «verbuttert» haben und trotzdem nicht mit den je 26 Fliegern herumfliegen. Wann werden wir das hören? Das werden wir erst dann zur Kenntnis bekommen, wenn die Räte hier beschlossen haben; André Dosé wird dieses Ergebnis, das er heute schon kennt, nächste oder übernächste Woche laut und deutlich verkünden. Ich wage heute schon vorauszumelden – es wird höchstens die Hälfte sein. Das Resultat: Heute beschliessen wir Geld, um eben bestimmte Arbeitsplätze zu retten, und übermorgen werden sie trotzdem nicht da sein.

Ich sage Ihnen als Gewerkschafter – ich habe mit meinen Leuten geredet –: Ich war immer gegen diese Lösung, weil es gewerkschaftlich nicht vertretbar ist, dass wir den Leuten Sand in die Augen streuen. Auch wir in den Gewerkschaften haben die Aufgabe, den Leuten zu sagen, wohin die Entwicklung geht, und ihnen anschliessend in Veränderungsphasen zu helfen, ihnen Mittel und Unterstützung zu gewähren, damit sie einen Arbeitsplatz finden, der ihnen eine Perspektive gibt. Gerade darum geht es beim Antrag der Minderheit Mugny. Dieser besagt, dass wir notwendige Mittel bereitstellen müssen, um einen normalen Sozialplan zu realisieren.

Ich verstehe nicht, wenn Frau Bangerter vorhin gesagt hat, das sei ein Präzedenzfall.

Einen Augenblick lang stand mein Denken eigentlich fast still, weil ich es nicht glauben konnte, dass ich hier so etwas höre. Wir schaffen ja gerade nichts anderes als den Präzedenzfall, indem wir beschlossen haben, eine Milliarde Franken – sogar 1,5 Milliarden Franken – für die Fortführung dieses Unternehmens einzusetzen. Langenthal fragt, Moutier fragt, viele kleine Unternehmungen fragen: «Warum denn bei uns nicht?» Da wurde der Präzedenzfall geschaffen.

Der Minderheitsantrag Mugny will also das in die Vorlage aufnehmen, was uns in den nächsten Wochen erwarten wird, nämlich eine ganze Serie zusätzlicher Entlassungen. Hier will er Unterstützung schaffen, beispielsweise für vorzeitige Pensionierungen für Leute, die über sechzig Jahre alt sind. Das Hauptthema wird selbstverständlich die Umschulung sein. Dort gibt es Grenzen der Leistungsfähigkeit der Arbeitslosenversicherung. Deshalb ist es sinnvoll, die Massnahmen zu treffen, die Herr Mugny vorschlägt. Weil wir hier nicht einfach nur Dinge beschliessen dürfen, die im Interesse der Unternehmen und der künftigen Aktionäre sind. Wir haben hier auch für jene Leute zu beschliessen, die primär von diesem Schlamassel betroffen sind. Das sind diejenigen, die bei der Swissair arbeiten, die bisher dort gearbeitet haben und es künftig nicht mehr können. Deshalb sage ich nochmals, dass wir heute ein Schlamassel ausbaden müssen, das FDP-Leute ausgelöst haben. Ich würde mir wünschen, dass die FDP so konsequent ist, dass – wenn sie schon das andere gewollt hat, Frau Bangerter – man dann auch zum Antrag Mugny Ja sagt.

**Walker Felix (C, SG):** In der Grundsatzvereinbarung steht klipp und klar, wofür diese Milliarde Franken ist; sie ist für den Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft. Es steht darin auch, dass sie nicht für Sozialpläne ist, und es steht darin, dass sie nicht für flugnahe Betriebe ist. Man kann bedauern, dass die Frage der Sozialpläne und der sozialen Abfederung überhaupt nicht geregelt ist. Aber der Bund ist nicht glaubwürdig, wenn er hier die Verhandlungen noch einmal aufnehmen muss. Und zu dieser Frage, die Herr Fasel mit Bezug auf das Modell 26/26 gerade angetönt hat: Es kann ja nicht sein, dass das Programm so reduziert wird, dass es zur Variante 2 wird, die man von vornherein abgelehnt hat. Das Modell 26/26 ist ein Optimierungspaket auch mit Blick auf die gesamte Infrastruktur vor Ort. Wir würden hier eigentlich gerne etwas für die soziale Abfederung tun, aber es ist der falsche Ort. Ich sehe nicht, dass die Verhandlungen hier nochmals aufgenommen werden könnten. Zu einem zweiten Punkt: Die Herren Studer Heiner, Weyeneth und Zuppiger schlagen vor, dass man auf eine Beteiligung an der Kapitalerhöhung der Crossair verzichtet. Das finde ich jetzt etwas komisch. Es kann doch nicht sein, dass wir 1,45 Milliarden Franken A-Fonds-perdu-Beiträge erbringen und uns dann nicht einmal am Aktienkapital beteiligen! Wenn es denn schon stimmt, dass wir eine nationale Gesellschaft wollen, dann muss der Bund auch Einfluss nehmen können und sich am Aktienkapital beteiligen. Ich meine nicht, dass wir nur die sieben unfruchtbaren Jahre dabei sein sollten und die sieben fruchtbaren Jahre dann nicht mehr.

**Weyeneth Hermann (V, BE):** Namens der SVP-Fraktion möchte ich Ihnen mitteilen, dass wir sämtliche Forderungen nach Mitfinanzierung und Mitverantwortlichkeit bei Sozialplänen ablehnen.

1. Ich habe etwas überrascht von den Ausführungen von Herrn Strahm Kenntnis genommen. Er hat hier gesagt, kein Franken dieses Betrages, der da gesprochen wird, sei für Sozialmassnahmen vorgesehen. Ich weiss nicht, ob Herr Strahm die Botschaft auf Seite 34 nicht gelesen hat oder ob er es schlicht unterschlagen will: Dort steht ganz klar, dass man die Löhne der Betroffenen der Monate Oktober, November und Dezember bis zu einem Monatsgehalt von 8900 Franken, abzüglich der Leistungen der Arbeitslosenversicherung, mit diesem Geld, das heute hier zur Diskussion steht, bezahlen will. Mich würde es interessieren, von einem der beiden Herren Bundesräte zu hören, auf welcher gesetzlichen Grundlage bzw. Rechtsgrundlage dies basiert.

2. Im Rahmen des Vertrages, den Herr Bundesrat Kaspar Villiger in der Eintretensdebatte als verbindlich bezeichnet hat, sind in Bezug auf die Übernahme von Personal und in Bezug auf dessen Bedingungen genau gleiche vertragliche Vereinbarungen wiedergegeben, die offenbar den genau gleichen Stellenwert wie die Zahlungspflicht der öffentlichen Hand haben sollten.

**Marti Werner (S, GL), für die Kommission:** Der Antrag Fetz lag der Kommission im Wortlaut vor, wurde dann aber auf die Fassung, in der er auf der Fahne steht, reduziert. Dies, weil auch die Kommission davon ausgeht, dass es sich um ein nationales Projekt handelt, welches alle Landesregionen betrifft, weil man diesen Wortlaut aber nicht im Beschluss selber haben will, damit daraus nicht irgendwelche Ansprüche auf Sitze in Verwaltungsräten abgeleitet werden. Die Kommission geht davon aus, dass so der Begriff der nationalen Fluggesellschaft anerkannt ist; er ist in der Fassung, wie sie Ihnen vorliegt, eben auch aufgenommen worden.

Zum Antrag der Minderheit Zanetti: Er nimmt ein Thema auf, das uns in der Finanzkommission stark beschäftigt hat, nämlich die soziale Frage. Der Antrag wurde mit 10 zu 6 Stimmen abgelehnt, mit der Begründung, es sei fraglich, dass die rechtliche Grundlage für eine derartige Massnahme gegeben sei. Der Bundesrat hat im Rahmen der bestehenden Übergangsfinanzierung, gestützt auf das Luftfahrtgesetz, gewisse Beträge gesprochen – aus der Überlegung heraus, dass damit auch der fraktionslose Übergang gewährleistet werden soll. Ein weiteres Argument gegen den Antrag der Minderheit Zanetti bestand in der folgenden Überlegung: Wenn der Übergangskredit von einer Milliarde Franken um 50 Millionen gekürzt wird, so müsste dadurch allenfalls der Umfang der Fliegerei gekürzt werden, was wiederum Entlassungen zur Folge haben könnte, die dann auch wieder entsprechend kosten würden.

Der Antrag der Minderheit Studer Heiner wurde von der Kommission mit 13 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Die Kommission war der Auffassung, dass dieser Antrag keinen Sinn macht. Man kann nicht mit einer Milliarde Franken den Übergang finanzieren und dann mit der ganzen Geschichte aufhören. Das hiesse effektiv, Geld in den Sand zu setzen.

Den Antrag der Minderheit Mugny hat die Kommission mit 12 zu 2 Stimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt, und zwar aus der Überlegung heraus, dass es nicht Aufgabe der neuen Unternehmung ist, die Folgen der Entlassung des nicht übernommenen Personals der alten Unternehmung zu finanzieren. Wobei ich hier Herrn Fasel doch noch entgegenhalten muss, dass es eben schlichtweg nicht stimmt, dass das 26/26-Modell nicht Grundlage dieses Projektes ist. Es steht in der Botschaft, und es ist in der Finanzkommission erneut bestätigt worden. Man kann hier sicher noch x-mal das Gegenteil erzählen, die Tatsachen sind aber andere.

**Mariétan Fernand (C, VS), pour la commission:** Très brièvement, pour éviter des redites inutiles. Ainsi que l'a relevé M. Marti Werner, s'agissant du volet social, j'expose ici la position de la majorité de la commission vis-à-vis des propositions de minorité Zanetti et Mugny. La majorité de la commission n'a pas été insensible à cette question-là, évidemment. Dans l'idéal, on conçoit bien que ce serait une solution séduisante que la Confédération se montre exemplaire à travers la mise en place de telles mesures. Mais, ainsi que vient de le rappeler M. Leuenberger, président de la Confédération – et M. Villiger, conseiller fédéral l'avait fait devant la commission –, ce qui a été décisif, dans le choix du Conseil fédéral, c'est la prise en compte précisément de considérations sociales. On nous a expliqué que le gouvernement avait opté pour un redimensionnement plutôt qu'une fin brutale avec tous les effets domino que l'on pouvait craindre, selon les termes de M. Leuenberger. Le Conseil fédéral ne peut décemment aller au-delà, s'agissant de toutes ces questions de préfinancement, de crédits-cadres ou de fonds, même si j'admets que le terme de Mme Bangerter, qui parle de «précédent», n'est pas le plus approprié, dans le cas d'espèce. Toutes ces questions-là, manifestement, la majorité de la commission a considéré qu'elles ne relevaient pas de la compétence de la Confédération.

Un dernier mot sur la proposition Studer Heiner, qui a été comme on vient de vous le rappeler, très nettement rejetée en commission, par 13 voix contre 3 et avec une abstention.

Là, effectivement, je reprends les termes de M. Marti, la commission n'a pas bien compris la démarche, qui ne paraît pas logique et opérante, puisqu'on voit mal pourquoi la Confédération investirait 1 milliard de francs à fonds perdu. Il s'agirait dans le fond de financer, selon l'expression de M. Marti, une période transitoire qui déboucherait sur rien. Cela ne nous a pas paru logique.

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Zunächst zum Antrag Fetz: Der Antrag der Finanzkommission geht eigentlich in diese Richtung. Ich möchte Sie ersuchen, jetzt nicht noch weiter zu gehen, wobei ich das inhaltliche Anliegen, wonach alle Regionen am Flugverkehr gleichermassen partizipieren können, völlig unterstütze. Aber wir dürfen diese Verpflichtung nicht dieser Gesellschaft überbürden. Wir könnten es natürlich tun, aber es wäre ein «Papiertiger», wenn das in Artikel 1 des Finanzierungsbeschlusses stehen würde. Es handelt sich immerhin um eine Aktiengesellschaft, an welcher der Bund mit 19 Prozent beteiligt ist. Er könnte so etwas im Ernst – ehrlicherweise – gar nicht durchsetzen.

Aber der Bund will das Ziel erreichen, und deswegen haben wir den «Sachplan Infrastruktur Luftverkehr» eingeführt, den wir im Bundesrat am 18. Oktober 2000 verabschiedet haben. Im Sachplan wird ganz ausdrücklich festgehalten, dass die drei Landesflughäfen – Basel, Genf und Zürich – die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs bilden und Teil des Gesamtverkehrssystems sind. Es ist unsere Aufgabe, eine Infrastrukturpolitik zu betreiben, die das ermöglicht. Mit Frankreich haben wir einen entsprechenden Schritt unternommen und eine gemeinsame Absichtserklärung für den Bau einer Bahnlinie vom Hauptbahnhof Basel zum Flughafen Basel unterzeichnet. Wir wollen das bauen. Das ist ein Schritt, der in diese Richtung geht. Das können wir konkret leisten, und daran können Sie uns nachher auch messen. Wenn wir hingegen ein solches Versprechen in den Finanzierungsbeschluss aufnehmen, wie sollen wir später dann tätig werden?

Es gibt noch eine zweite Möglichkeit: Man kann einzelne Fluglinien finanzieren oder mit finanzieren. Diese Möglichkeit besteht laut Luftfahrtgesetz. Als jetzt z. B. der Gotthardtunnel unbefahrbar wurde, haben wir uns einen Moment lang überlegt, ob man der Crossair einen entsprechenden Flug aufzwingen und ihn finanzieren soll. Aber die Crossair hat den Flug freiwillig eingeführt. Sie war schneller, weil sie die Marktnische sofort entdeckt hat. Damit war eine entsprechende Auflage gar nicht notwendig.

Von daher: Inhaltlich habe ich Verständnis für den Antrag Fetz, aber wir wollen uns an unseren Instrumenten messen lassen und hier nicht ein leeres Versprechen abgeben.

Zu den Anträgen Zanetti, Mugny, Strahm: Dazu habe ich kurz schon in der Eintretensdebatte Stellung genommen.

Unseres Erachtens ist es Sache der Sozialpartner, die Sozialpläne zu finanzieren. Würde der Bund oder überhaupt die öffentliche Hand hier eine Mitfinanzierung machen, so hätte das erstens eine präjudizierende Wirkung, wäre zweitens aber auch in sich ungerecht gegenüber allen anderen Arbeitnehmern, die infolge des Konkurses ihrer Firma um Sozialpläne herkommen. Man muss sich Folgendes überlegen: In einem Sozialplan infolge Konkurs wird sehr viel versprochen, das dann aber nicht eingehalten werden kann. Es wäre dann etwas merkwürdig, wenn die öffentliche Hand diesen Arbeitnehmern – die einen tollen Sozialplan hatten, der vom Arbeitgeber aber nicht bezahlt wurde – grosszügige Versprechen geben würde, diesen zu bezahlen – und anderen Arbeitnehmern bezahlt man nichts. Das wäre einfach eine Ungerechtigkeit, die wir nicht begehren wollen. Es kommt dazu, dass der Betrag einer Milliarde Franken, den wir zur Verfügung gestellt haben und den wir nicht aufstocken können, nicht reichen würde. Dann müsste das Programm redimensioniert werden. Wir möchten daher bei unserem Konzept bleiben, dass die Sozialpartner das aushandeln müssen. Ich habe Ihnen schon gesagt, dass das dann je nach Beruf nicht dasselbe ist. Es ist so, dass die Piloten bei der Crossair weniger verdienen, als sie bei der

Swissair verdient haben; die Gewerkschaften sehen das ja auch. Es gibt aber auch andere Berufe, wo eine solche Rückstufung als ungerecht empfunden werden kann – dort aber sollen das die Sozialpartner aushandeln. Wir wollen uns auch durchaus bereit erklären, mit Verantwortung zu tragen in dem Sinne, dass wir Druck machen, so, wie wir vorher Druck gemacht haben. Daher sind wir bereit, das Postulat entgegenzunehmen, wonach wir uns auf dem Verhandlungsweg für die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair – das ist nicht nur die Fluggesellschaft, das sind auch die anderen Gesellschaften – einsetzen. Wir haben das heute entschieden, und wir erachten das als den richtigen Weg.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Ich äussere mich zum Antrag der Minderheit Studer, zu einer Behauptung von Herrn Fasel und zu einer Frage von Frau Wirz-von Planta.

Wir haben in der Vereinbarung mit den Investoren gewisse Schwellenwerte festgelegt. Sie wissen, dass die Beteiligung des Bundes am Gesamtkapital leicht unter 20 Prozent und am Kapital, das zum heutigen Kapital dazukommt, leicht über 20 Prozent beträgt. Das ergibt einen Anteil der öffentlichen Hand am Gesamtkapital von etwas über einem Drittel und einen Anteil der Privaten von leicht unter zwei Dritteln. Das ist ordnungspolitisch vertretbar. Die gute Kapitalisierung ist zwingend, deshalb kann man das Kapital bei dieser Firma nicht beliebig absenken. Die Investoren sind nicht bereit, in eine schlecht kapitalisierte Firma einzutreten.

Nun haben wir eine Vereinbarung abgeschlossen. Wir haben Folgendes gesagt: Wenn das Kapital, der Zuschuss, grösser als 2,5 Milliarden Franken wird, dann können wir die Lösung 26/26 realisieren. Ich möchte hier die Frage von Herrn Fasel beantworten; Sie haben wahrscheinlich mein erstes Votum nicht gehört. 26/26 ist der angestrebte Wert; er ist mit diesen 2,5 Milliarden Franken realisierbar, aber es macht keinen Sinn, den Markt völlig ausser Acht zu lassen. Das bedeutet, dass der Businessplan die Möglichkeit enthalten muss, gewisse Anpassungen zu machen, aber es müssen ganz klar Langstreckenflüge vorhanden sein, schon aus Kostengründen und weil sonst das Kriterium des öffentlichen Interesses sozusagen nicht erfüllt ist. Es hat also niemand die Absicht, nur kleine Brötchen zu backen.

Jetzt komme ich zu den Stufen zurück. Diese 2,5 Milliarden sind dann gesichert, wenn das Volk – der Kanton Zürich – mitmacht und wenn der Bund gemäss unserem Entwurf mitmacht. Sollte Kapital unter 2,5 Milliarden zugeschossen werden, dann müsste eine redimensionierte Variante realisiert werden. Das heisst also Folgendes: Wenn das Volk im Kanton Zürich Nein sagen würde, dann wäre die Lösung 26/26 nicht mehr realisierbar. Es müsste eine kleinere Lösung gefunden werden. Das hat natürlich in Zürich auf die Arbeitsplätze sofort einen gravierenden Einfluss, das ist selbstverständlich.

2,2 Milliarden Franken sind aber eine absolute Grenze. Wenn die Summe unter 2,2 Milliarden fällt, dann ist das Projekt nicht mehr realisierbar, und die Investoren sind nicht mehr gebunden. Das bedeutet, wenn der Bund nicht mitmacht – und das ist, was Herr Studer mit seinem Minderheitsantrag will –, dann ist das Projekt nicht realisierbar. Der Antrag der Minderheit Studer, auch wenn er es nicht auf die Überbrückungsfinanzierung abgesehen hat, führt zum Tod des Projektes, und dann wird natürlich auch die eine Milliarde für die Überbrückung sinnlos. Die Variante Studer heisst Crash.

Rechtlich wird es jetzt noch etwas schwieriger. An sich hat die Finanzdelegation diesen Verpflichtungskredit gesprochen. Praktisch macht der Antrag der Minderheit Studer nichts aus, weil der Kredit gesprochen ist.

Aber die Zahlungskredite hat die Finanzdelegation nicht genehmigt. Wenn Sie dem Antrag der Minderheit Studer zustimmen, dann trifft das ein, was ich beim Eintreten gesagt habe: Dann sind wir rechtlich verpflichtet, aber können es nicht bezahlen. Dann wird das Projekt praktisch nicht reali-

sierbar. Was Sie beschliessen, ist nicht völlig belanglos. Sie entscheiden mit diesen Abstimmungen voll über das Schicksal dieser Vorlage.

Frau Wirz-von Planta hat die Frage aufgeworfen, ob Altlasten von der Gesellschaft übernommen werden können. Das schliesst die Vereinbarung aus. Wenn man der Gesellschaft Altlasten überbürdet, z. B. Sozialpläne der Swissair, dann sind die Investoren nicht mehr gebunden. Die Gesellschaft muss sich mit ihrem frischen Kapital voll auf ihre wirtschaftliche Tätigkeit konzentrieren können.

#### *Einleitung – Introduction*

##### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Fetz .... 82 Stimmen  
Für den Antrag der Kommission .... 71 Stimmen

#### *Abs. 1 – Al. 1*

##### *Abstimmung – Vote*

##### *Eventuell – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit .... 95 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit .... 63 Stimmen

##### *Definitiv – Définitivement*

Für den Antrag der Mehrheit .... 94 Stimmen  
Für den Antrag Strahm .... 62 Stimmen

#### *Abs. 2 – Al. 2*

##### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit .... 112 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit .... 41 Stimmen

#### *Abs. 3, 4 – Al. 3, 4*

##### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit .... 101 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit .... 57 Stimmen

### **Art. 2**

#### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### *Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### *Angenommen – Adopté*

### **Art. 3**

#### *Antrag der Kommission*

....  
601.3180.000 Dienstleistungen Dritter (Klärung der Verantwortlichkeiten)  
2 000 000 Fr.  
....

### **Art. 3**

#### *Proposition de la commission*

....  
601.3180.000 Prestations de service de tiers (élucidation des responsabilités)  
2 000 000 fr.  
....

#### *Angenommen – Adopté*

### **Art. 3bis**

#### *Antrag der Kommission*

##### *Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

##### *Minderheit*

(Maillard, Mugny)

Die mit dem vorliegenden Bundesbeschluss bewilligten Kredite erfolgen unter der Bedingung, dass die Fluggesellschaft

Crossair die einzel- und kollektivvertraglichen Verpflichtungen der Fluggesellschaft Swissair gemäss Artikel 333 OR übernimmt.

#### *Antrag Strahm*

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass personalbezogene Massnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group (Sozialpläne) zur Anwendung kommen. Er kann dazu aus den Zahlungskrediten gemäss den Artikeln 2 und 3 (Ausgabenrubrik 803.4200.002) die nötigen Mittel oder Vorschüsse einsetzen.

#### *Antrag Schwaab*

Bei der Übernahme der Tätigkeiten der Swissair-Gruppe ist Artikel 333 OR anwendbar.

#### *Antrag Messmer*

Die ausserordentlichen Ausgaben von Bund und Kantonen im Zusammenhang mit der Swissair und dem Aufbau der neuen Luftfahrtgesellschaft werden soweit möglich aus Goldverkäufen der Nationalbank finanziert.

#### *Antrag Chiffelle*

Die in den Artikeln 1 bis 3 dieses Beschlusses vorgesehenen Verpflichtungs- und Zahlungskredite können, vorbehältlich der am 16. November 2001 bereits bezahlten Beträge, nur insofern freigegeben werden, als bei der vorgesehenen Übernahme Artikel 333 OR zur Anwendung kommt, und zwar indem die Crossair mindestens 200 Millionen Franken an die Kosten zur Finanzierung eines Sozialplanes beiträgt.

#### *Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden in Form von Darlehen im Gegenwert von mit Stimmrecht versehenen und in Aktien der begünstigten Gesellschaften unwandelbaren Obligationen gleichen Wertes freigegeben.

#### *Antrag Lustenberger*

Der Bundesrat leitet den Bericht der Sonderprüfung an das Parlament weiter.

#### *Antrag Leutenegger Oberholzer*

Der Bundesrat setzt sich auf dem Verhandlungsweg dafür ein, dass die Vorfinanzierung der nicht gesicherten Sozialpläne der in Nachlassstundung befindlichen Unternehmung der Swissair sichergestellt wird.

#### *Antrag Gross Jost*

Der Bund sorgt dafür, dass die Arbeitslosenversicherung die im Rahmen der Insolvenzschiädigung gegenüber den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen erbrachten Leistungen rückgriffsweise gemäss Artikel 54 Avig gegenüber den bisherigen Arbeitgebern (ev. Nachlassmasse) und den Betriebserwerbern geltend macht.

#### *Antrag Suter*

Der Bundesrat setzt sich auf dem Verhandlungsweg dafür ein, dass einerseits die Zahlungen für Abgangsentschädigungen an frühere Organe der SAir Group sofort eingestellt und dass andererseits die Entschädigungen an den Verwaltungsrat der Crossair auf maximal das Doppelte der heutigen Entschädigungen begrenzt werden.

### **Art. 3bis**

#### *Proposition de la commission*

##### *Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

##### *Minorité*

(Maillard, Mugny)

Les présents crédits sont liés au respect par la société Crossair des engagements contractuels individuels et collectifs du groupe Swissair conformément à l'article 333 CO.

*Proposition Strahm*

Le Conseil fédéral fait en sorte que les employés de SAir Group bénéficient d'un plan social. Il peut à cet effet prélever les moyens ou avances nécessaires sur les crédits de paiement visés aux articles 2 et 3 (article de dépenses 803.4200.002).

*Proposition Schwaab*

L'article 333 CO est applicable à la reprise des activités des sociétés du groupe Swissair.

*Proposition Messmer*

Les dépenses extraordinaires consenties par la Confédération et les cantons suite à l'affaire Swissair et dans la perspective de la mise sur pied d'une nouvelle compagnie aérienne sont couvertes dans la mesure du possible par la vente d'or détenu par la Banque nationale.

*Proposition Chiffelle*

Sous réserve des montants déjà versés au 16 novembre 2001 les crédits d'engagement et de paiement prévus aux articles 1 à 3 du présent arrêté ne pourront être libérés qu'à la condition que, dans le cadre du transfert d'entreprise prévu, l'application de l'article 333 CO soit assurée et ce au moins par le biais du financement par Crossair des coûts relatifs au financement d'un plan social à raison de 200 millions de francs au minimum.

*Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés sous forme de prêts en contrepartie d'obligations de même valeur, avec droit de vote, convertibles en actions des sociétés bénéficiaires.

*Proposition Lustenberger*

Le Conseil fédéral communique au Parlement le rapport consacré à l'examen spécial.

*Proposition Leutenegger Oberholzer*

Le Conseil fédéral négocie pour faire en sorte de garantir le préfinancement des plans sociaux non acquis de l'entreprise Swissair en sursis concordataire.

*Proposition Gross Jost*

La Confédération veille à ce que l'assurance-chômage, conformément à l'article 54 LACI, se retourne contre les anciens employeurs (év. masse successorale) et les acquéreurs de l'entreprise pour faire valoir ses droits relativement aux indemnités qu'elle a versées aux employés pour cause d'insolvabilité de l'entreprise.

*Proposition Suter*

Le Conseil fédéral négocie afin de faire en sorte, d'une part, qu'il soit immédiatement mis fin au versement des indemnités de départ allouées aux anciens organes de SAir Group, d'autre part, que les indemnités versées au conseil d'administration de Crossair n'excèdent pas le double des indemnités actuelles.

**Art. 3ter***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Ablehnung des Antrages der Minderheit

*Minderheit*

(Zanetti, Maillard, Mugny)

*Abs. 1*

Zur Finanzierung der Personalmassnahmen zugunsten der Beschäftigten der SAir Group ist neben den Beiträgen gemäss Artikel 1 Absatz 1 von den ehemaligen und aktuellen Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der SAir Group für die Zeit ab 1. Januar 1990 bis zum Ausscheiden aus dem Verwaltungsrat bzw. der Geschäftsleitung der SAir Group ein Solidaritätsbeitrag im Umfang von

mindestens 10 Prozent der kumulierten steuerbaren Einkommen sowie von mindestens 10 Prozent des im Zeitpunkt des Ausscheidens aus dem Verwaltungsrat bzw. der Geschäftsleitung vorhandenen steuerbaren Vermögens zu erheben.

*Abs. 2*

Übersteigen die Solidaritätsbeiträge gemäss Absatz 1 zusammen mit den Beiträgen gemäss Artikel 1 Absatz 1 den zur Finanzierung der Personalmassnahmen notwendigen Betrag, so verfällt der überschüssende Anteil der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

*Antrag Schwaab*

Die Gewährung der in den Artikeln 1, 2 und 3 vorgesehenen Kredite wird abhängig gemacht von der Entrichtung durch die Privatwirtschaft von 650 Millionen Franken zur Finanzierung der Sozialpläne der entlassenen und vorzeitig pensionierten Angestellten der Swissair-Gruppe.

*Antrag Leutenegger Oberholzer*

Der Bundesrat setzt sich dafür ein, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Verwaltungsrat der neuen Fluggesellschaft angemessen vertreten sind.

*Antrag Gross Jost*

Der Bund sorgt dafür, dass sämtliche Verpflichtungen der bisherigen Arbeitgeber aus der Sozialplanpflicht insbesondere gemäss Gesamtarbeitsvertrag nach Artikel 333 OR erfüllt werden.

**Art. 3ter***Proposition de la commission**Majorité*

Rejeter la proposition de la minorité

*Minorité*

(Zanetti, Maillard, Mugny)

*Al. 1*

Pour financer les mesures en faveur des employés du SAir Group, outre les contributions selon l'article 1er alinéa 1er, il y a lieu de prélever une contribution de solidarité auprès des anciens et des actuels membres du conseil d'administration et de la direction du SAir Group pour la période allant du 1er janvier 1990 jusqu'à leur sortie du conseil d'administration ou de la direction du SAir Group. Cette contribution de solidarité est constituée de 10 pour cent au moins des revenus imposables cumulés ainsi que de 10 pour cent au moins de la fortune imposable au moment de quitter le conseil d'administration ou la direction de l'entreprise.

*Al. 2*

Si la contribution de solidarité selon l'alinéa 1er, additionnée aux contributions selon l'article 1er alinéa 1er, dépasse le montant nécessaire pour le financement des mesures pour le personnel, le reliquat est acquis à la Confédération suisse.

*Proposition Schwaab*

L'octroi des crédits prévus aux articles 1, 2 et 3 est subordonné au versement par le secteur privé d'un montant de 650 millions de francs destiné à financer les plans sociaux en faveur des employés licenciés et préretraités des sociétés du groupe Swissair.

*Proposition Leutenegger Oberholzer*

Le Conseil fédéral fait en sorte que les employés soient représentés équitablement au sein du conseil d'administration de la nouvelle compagnie aérienne.

*Proposition Gross Jost*

La Confédération veille à ce que soient remplies toutes les obligations incombant aux employeurs précédents relativement au plan social, et notamment celles qui découlent de la convention collective au sens de l'article 333 CO.

**Art. 3quater***Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass für das entlassene Personal der Swissair und ihrer Tochtergesellschaften ein Sozialplan in der Höhe von 500 Millionen Franken bereitgestellt wird.

**Art. 3quater***Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition de la mise sur pied d'un plan social de 500 millions de francs au bénéfice du personnel licencié de Swissair et de ses filiales.

**Art. 3quinquies***Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass die begünstigten Gesellschaften, die das Personal übernehmen, die Bedingungen von Artikel 333 OR beachten.

**Art. 3quinquies***Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les sociétés bénéficiaires qui reprennent du personnel respectent les conditions de l'article 333 CO.

**Art. 3sexies***Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass die nachstehenden Tochtergesellschaften der Swissair-Gruppe durch angemessene Kredite der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft aufrechterhalten werden: Gate Gourmet; Swissport; Atraxis; SR Technics.

**Art. 3sexies***Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les filiales suivantes du groupe Swissair soient maintenues grâce à un financement adéquat dans le cadre des crédits accordés par les pouvoirs publics et le secteur privé: Gate Gourmet; Swissport; Atraxis; SR Technics.

**Art. 3septies***Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass ein aus Vertretern des Bundes und des Personals der begünstigten Gesellschaften zusammengesetztes Kontrollorgan eingesetzt wird mit der Aufgabe, die richtige Verwendung der Kredite und die Rentabilität der davon begünstigten Tätigkeiten, insbesondere die Langstreckenflüge, zu überwachen.

**Art. 3septies***Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition de la mise sur pied d'un organe de contrôle, comprenant des représentants de la Confédération et du personnel des sociétés bénéficiaires, chargé de veiller au bon usage des crédits octroyés et à la rentabilité des activités qui en bénéficient, tout particulièrement des lignes long-courrier.

**Art. 3octies***Antrag Spielmann*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass in den Verwaltungsräten der begünstigten Gesellschaften zwei vom Personal gewählte Vertreter Einsitz nehmen können.

**Art. 3octies***Proposition Spielmann*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que les sociétés bénéficiaires acceptent que deux représentants élus par le personnel siègent dans leur conseil d'administration.

**Art. 3novies***Antrag Grobet*

Die gemäss diesem Bundesbeschluss gewährten Kredite werden unter der Bedingung freigegeben, dass in den Verwaltungsräten der begünstigten Gesellschaften Vertreter des Bundes mit beratender Stimme Einsitz haben.

**Art. 3novies***Proposition Grobet*

Les crédits accordés en vertu du présent arrêté fédéral sont libérés à la condition que des représentants de la Confédération siègent, avec voix consultative, au sein des conseils d'administration des sociétés bénéficiaires.

**Maillard Pierre-Yves (S, VD):** C'est sans grand espoir que je développe cette proposition et je me désespère de l'attitude du Parti démocrate-chrétien et des radicaux-démocratiques, qui sont en train de s'embarquer dans une aventure dont on ne connaît pas l'issue. Mais, enfin!

Cette société bénéficie, comme investisseurs, des plus grandes sociétés cotées en bourse de ce pays: Novartis, le Credit Suisse, l'Union de Banques Suisses, et, en plus, la Confédération. Cette société, malgré le fait qu'elle possède, parmi ses investisseurs, les plus grosses fortunes et les plus grosses capitalisations de ce pays, estime que pour elle, la loi ne s'applique pas. Elle a trouvé une oreille attentive auprès du Conseil fédéral qui, dans son message, émet quelques lignes inacceptables qui laissent entendre que peut-être, effectivement, dans ce cas-là, le Code des obligations ne s'applique pas. Je rappelle ce dont il s'agit. Le Code des obligations prévoit que, quand on transfère des contrats de travail d'une société vers une autre, la société qui les reprend assure ces contrats pendant au moins un an, surtout s'il s'agit de conventions collectives, qui contiennent en l'occurrence les plans sociaux.

La question est tout à fait simple: est-ce que l'argumentation qui est dans le message du Conseil fédéral vaut un clou? On nous explique que l'application de la loi en l'occurrence mettrait en péril la future entreprise. Mais, pour tout reprendre, pour tout investisseur, cet argument peut être valable! Chaque fois, on peut dire que l'application de la loi pose problème, de la même façon qu'on peut dire que payer les impôts, ça peut mettre en péril la santé économique d'une entreprise, de la même façon qu'on peut dire que payer les cotisations AVS, ça peut parfois mettre en péril une entreprise. Chaque jour, on vit ce genre de situation.

Est-ce qu'il faudrait faire une exception pour cette société? Cette affaire sera réglée, si elle doit l'être, devant les tribunaux. Je ne vous demande pas ici de savoir si l'article 333 CO s'applique ou ne s'applique pas. Pour nous, il est clair: cet article s'applique. Et le Parlement, ici, n'a pas à se prononcer sur un cas de jurisprudence. La question qui vous est posée est tout à fait simple: est-ce que nous versons de l'argent public dans une société qui a l'intention de pousser les choses à leur limite et d'essayer de ne pas faire respecter la loi et le Code des obligations? Est-ce que nous voulons engager de l'argent public chez des gens qui essaient ce type de manoeuvre? C'est la seule et unique question à laquelle il faut répondre. L'amendement que je vous propose est tout à fait simple: si Crossair respecte les procédures que tout investisseur qui veut racheter une entreprise respecte, alors nous mettons de l'argent public; si ces gens veulent essayer de contourner le Code des obligations, alors l'argent public ne vient pas. C'est la simple et unique question. Il ne s'agit pas de savoir si l'article s'applique. S'il faut aller jusqu'aux tribunaux, eh bien, les syndicats iront jusqu'aux tribunaux! Nous espérons bien l'éviter. Nous espérons bien

que la mobilisation des travailleurs contraindra ces gens à trouver un accord. Mais la question est: est-ce que nous voulons cautionner par de l'argent public des gens qui veulent contourner le Code des obligations?

J'aimerais quand même rappeler également que nous avons ici à faire un acte exemplaire. Swisscom a été contrainte, et heureusement, à établir une convention collective. La Poste, les Chemins de fer fédéraux suisses se doivent d'être exemplaires sur le plan social. Est-ce que dans cette affaire, où nous essayons de sauver une entreprise privée du désastre dans lequel elle s'est plongée, nous n'exigerons pas l'exemplarité que nous exigeons pour les entreprises publiques dans lesquelles nous mettons de l'argent des contribuables? C'est cette question simple à laquelle nous devons répondre. Si vous répondez non, alors vous mettez en cause l'exemplarité que nous prêchons constamment et vous donnez un très mauvais signe sur l'application de la loi sur le travail, des lois sur les cotisations sociales, des lois qui protègent les travailleurs, et que nous avons voulues dans ce Parlement.

Je vous invite instamment à accepter ma proposition de minorité. J'estime que c'est le minimum, sinon, effectivement, l'argent public dans cette affaire est grandement mis en cause.

**Schwaab** Jean Jacques (S, VD): M. Maillard a abordé l'aspect politique de l'application de l'article 333 du Code des obligations. Deux réflexions ou quelques réflexions en matière juridique.

En cas de faillite de Swissair, en cas de concordat, les créances privilégiées, les salaires notamment, sont des créances qui doivent être payées totalement – partiellement si les fonds à disposition ne suffisent pas en cas de faillite –, mais avant toutes les autres. La loi sur la poursuite pour dettes et la faillite le règle, il n'y a donc pas de problème à cet égard.

Mais le problème, c'est bien la reprise de la société et de ses activités par une nouvelle société. C'est là que se pose la question de l'application de l'article 333 du Code des obligations. Le Conseil fédéral nous dit dans un avis en tout cas très court, pour ne pas dire très léger, commandé au directeur de l'Office fédéral de la justice, que l'article 333 CO n'est pas applicable, ceci surtout pour des raisons économiques. Mais on ne nous dit pas dans le message, au sujet de cet avis, que la majorité des commentateurs du droit du travail disent clairement que l'article 333 CO est applicable dès qu'il y a reprise d'une société au sens de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Je vous fais grâce des citations, mais je puis vous dire qu'elles existent.

Thomas Geiser, ancien collaborateur à l'Office fédéral de la justice, affirme que cet article s'applique. Le professeur Aubert, de l'Université de Genève, en fait de même. Me Rémy Wyler, chargé de cours de droit du travail à l'Université de Lausanne – je puis vous assurer pour le connaître qu'il ne vient pas d'un parti «gauchiste» – affirme que cet article s'applique. Et il s'applique pourquoi? Simplement parce que la modification du Code des obligations de 1993 l'impose. Il s'agissait d'une conséquence de ce que l'on appelait à l'époque Eurolex, une adaptation aux directives européennes. Aujourd'hui, c'est la directive 77/187 et elle est clairement applicable. Le professeur Aubert l'a confirmé en 1994 déjà lors des journées de droit du travail à Genève.

Mais bien plus, si on applique la directive européenne précitée, on doit appliquer la jurisprudence de la Cour de justice. Et la Cour de justice a jugé à plusieurs reprises que la directive était applicable au transfert d'une entreprise intervenu dans le cadre d'un sursis de paiement – un sursis concordataire dit-on en droit suisse –, qu'elle l'était aussi dans le cadre d'une législation relative à l'administration extraordinaire des grandes entreprises en crise, à la poursuite de l'activité de l'entreprise, si elle est décidée sous la direction d'un commissaire. Cela recouvre exactement la situation dans laquelle Swissair se trouve.

Alors, vous pouvez dire tout ce que vous voulez et, qu'on le veuille ou non, l'article 333 du Code des obligations est ap-

pliquable. Il n'y a aucun doute. Le professeur Lorandi, avocat saint-gallois de la HEC de Saint-Gall, vient de le confirmer dans un arrêt paru tout récemment dans «Schuldbetreibung und Konkurs im Wandel»; il affirme de manière tout à fait claire que l'article 333 du Code des obligations s'applique dans toute procédure d'assainissement, y compris dans le cadre d'une procédure concordataire et dans le cadre d'une procédure de faillite. Dès lors qu'il n'y a pas de doute, il n'est pas nécessaire de l'inscrire de manière formelle dans la loi.

C'est la raison pour laquelle je retire ma proposition au profit de la proposition de minorité Maillard, mais vous devez être conscients, lorsque vous adopterez tout à l'heure le projet d'arrêté, que les tribunaux, s'ils ne veulent pas purement et simplement ignorer le droit qui s'impose même à nous, ils devront appliquer cet article. Je ne donne pas cher de la nouvelle société dans ces conditions.

C'est la raison pour laquelle je retire ma proposition.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Schwaab hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen.

**Spielmann** Jean (–, GE): J'ai eu l'occasion de m'exprimer, lors de la proposition de renvoi au Conseil fédéral, sur le problème tant de l'article 333 du Code des obligations que sur celui du plan social. Permettez-moi d'élargir un petit peu mon discours pour motiver ma proposition individuelle.

Tout d'abord, pour dire qu'au niveau de la démarche, il ne s'agit pas de prélever des sommes et de les attribuer de manière précise pour un objet ou pour l'autre, mais – et je crois que c'est l'objet qui doit être précisé pour l'ensemble de la disposition que nous mettons en place – qu'il s'agit de ne pas donner de l'argent public sans avoir un minimum de garantie sur la manière avec laquelle il va être utilisé, sans avoir un minimum de contrôle sur le fonctionnement de cette future société. Il s'agit, là, de propositions que je développerai.

Pour l'instant, il s'agit de prévoir, sur l'ensemble des crédits qui sont libérés pour permettre le démarrage, le financement et la capitalisation de la nouvelle société, une somme consacrée à la mise sur pied d'un plan social et de préciser, de manière très claire, que nous conditionnons le versement de ces sommes au respect minimum des lois en vigueur – je veux bien sûr parler de l'article 333 du Code des obligations. Tout à l'heure, il a été expliqué, et mieux que je ne saurais le faire, ce qu'est l'article 333 CO. Mais je dois dire ici ma stupefaction quand nous avons reçu sur nos fax les dispositions prévues par le Conseil fédéral par rapport au redimensionnement de la compagnie d'aviation.

Il est dit dans cette note, en ce qui concerne l'applicabilité, comme on dit, de l'article 333 CO – il est d'ailleurs assez curieux que le directeur de l'Office fédéral de la justice se permette d'intervenir dans un tel débat et, de plus, pour justifier la violation de la loi – que «l'Office fédéral de la justice indique que l'article 333 du Code des obligations ne devrait pas être appliqué dans le cas présent, car le but visé par cet article, à savoir la protection des employés, ne peut pas être atteint».

Donc, cela veut dire que si on ne peut pas atteindre un objectif avec une loi, on considère qu'elle est inapplicable. C'est pour le moins curieux comme démarche pour le directeur de l'Office fédéral de la justice. C'est inacceptable aussi bien sur le fond que sur la forme, car comment expliquer que dans un Etat de droit – dans lequel des partenaires sociaux signent des conventions collectives et se mettent d'accord sur les règles de fonctionnement –, quand il s'agit de droit, cela ne compte pas parce qu'on ne peut pas appliquer les conventions précitées, mais que, par contre, les devoirs et les obligations de l'employé et des travailleurs, eux, doivent être respectés avec beaucoup plus de sévérité que n'est appliquée la loi, par exemple, dans le cas des responsables de la débâcle de Swissair. Donc, sur le plan de l'Etat de droit, la démarche du Conseil fédéral est tout simplement inacceptable et je vous prie d'accepter la proposition qui prévoit précisément de verser de l'argent pour faire redémarrer l'entre-

prise, à la condition, formulée expressis verbis, que les lois soient respectées.

Deuxième objet de ma proposition, celui qui concerne plus particulièrement le plan social. Pour ce qui concerne le plan social, je pense qu'il faut savoir ici qu'il a été négocié par les partenaires sociaux, qu'il a été signé, que son financement a été garanti bien avant la débâcle, et qu'il fait partie de la convention collective de travail.

Par conséquent, il s'agit là aussi, dans le cas de ce plan social, d'une obligation de respecter les différentes dispositions.

Il faut savoir que l'objet que nous discutons a une certaine importance, puisqu'il concerne toute une série d'entreprises et pas seulement la future compagnie d'aviation. En ce qui concerne le financement nécessaire pour venir en aide aux personnels licenciés, il s'agit, dans le cadre du sursis concordataire, de Swissair, bien sûr, la compagnie d'aviation, mais aussi de Swiss Cargo, de Cargo Logic, de Flightlease et de SAir Group. Cela concerne environ 2500 personnes qui seront licenciées. Il faut savoir aussi qu'il y a quelque temps seulement ces entreprises faisaient 2,3 milliards de francs de chiffres d'affaires avec 7600 employés. On a donc déjà dégraissé considérablement: 2500 employés. Les entreprises sans sursis concordataire qui doivent aussi, à mon avis, faire l'objet d'un plan social – Gate Gourmet, SR Technics, Atraxis, Swissport et les autres – représentent encore une fois 2000 employés.

Il y a donc nécessité de respecter ces dispositions, de concevoir des scénarios qui prévoient le plan social. Il serait irresponsable de la part de ce Parlement de mettre en place un dispositif afin d'assurer le démarrage d'une société, sans garantir le minimum des minimums, celui du respect des conventions collectives qui ont été signées. Si ce n'est pas le cas, cela veut dire qu'elles n'ont pas de valeur et qu'il faut utiliser d'autres moyens pour régler les relations de travail que ceux de la convention et du respect du droit. Cela, je vous en laisse la responsabilité.

**Chiffelle Pierre (S, VD):** Le crédit qui nous est proposé est d'abord une question d'appréciation du risque. Or, les nouvelles sont plutôt inquiétantes à cet égard. Chacun sait, en effet, que le marché du trafic aérien est non seulement un des plus menacés actuellement pour toutes sortes de raisons bien connues, mais aussi un de ceux où règne la concurrence la plus farouche. A cet égard, le scénario «Phoenix plus» ne cherche d'ailleurs même pas à maquiller la réalité. Il admet notamment expressément que «toute évaluation de la situation macroéconomique et de son évolution est problématique», de même que «l'estimation des pertes initiales présente une forte marge de fluctuation». Ce dernier point confirme d'ailleurs ce que les spectateurs ahuris ont pu apprendre peu à peu au fil de ces dernières semaines.

Cerise sur le gâteau, le scénario «Phoenix plus» admet enfin expressément que le management de SAir Group n'a pas contresigné les données qui fondent l'élaboration du business plan. C'est dire que le risque est objectivement extrêmement important et que, malgré l'injection massive d'argent frais prévue dans le plan de financement, l'ensemble des montants concernés pourrait être englouti en pure perte en moins d'une année. Chacun s'accorde à dire que ce risque est d'au moins 50 pour cent. Nous nous retrouvons alors exactement devant la même catastrophe économique et sociale dont nous cherchons à nous prémunir aujourd'hui, mais en ayant galvaudé plus de 2 milliards de francs de l'argent du contribuable.

Admettons cependant qu'une fièvre d'optimisme national justifie pareil risque: encore faudrait-il que l'on ne tente pas de surcroît de nous faire avaler un certain nombre de couleuvres avariées. Je ne citerai que deux exemples.

1. Comment le Conseil fédéral pense-t-il convaincre les Romands du bien-fondé de ce geste de solidarité, lorsqu'il n'hésite pas à affirmer dans son message, et dans la partie condensée, qu'il s'agit avant tout «de contribuer au maintien d'un système hub zurichois performant»? Pense-t-il que mes

concitoyens vont se sentir rassurés par l'attitude qu'a eue ces dernières années la compagnie nationale sous l'égide des mégalomanes affairistes qui l'ont menée à sa perte?

2. Il ne s'agit plus là d'une couleuvre, mais véritablement d'un monstre préhistorique.

On voudrait nous amener à occulter soudain l'application d'une disposition essentielle du droit du travail, alors que notre législation se montre déjà fort chiche en matière de protection des travailleurs. Il s'agit là d'une véritable provocation à l'égard de l'ensemble des travailleuses et travailleurs de ce pays, déjà suffisamment empêtrés dans les vertiges tourbillonnants orchestrés par les affairistes de tout poil. Accepter cela signifierait admettre que chaque fois qu'une branche importante de l'économie est en difficulté, ce sont les travailleurs qui doivent passer à la caisse. Quand viendra-t-on nous dire qu'il est indispensable d'assouplir encore les maigres dispositions en matière de licenciement, faute de quoi le secteur économique menacé est concerné? Ou encore qu'il est nécessaire de réduire la durée des vacances afin d'assurer une productivité seule à même de garantir la pérennité de telle ou telle branche?

Ce que je vous propose relève des conditions minimales de dignité que devrait receler le projet qui nous est soumis pour pouvoir être accepté du bout des lèvres. Il est, dès lors, impératif de subordonner la libération des montants qui n'ont pas encore été versés au respect des principes juridiques minimaux qui servent de socle au partenariat social, péniblement élaboré depuis si longtemps dans ce pays. Il s'agit ainsi de subordonner le versement des crédits à des garanties concernant l'application des règles sur le transfert d'entreprises, en assurant au minimum le financement par les actionnaires de Crossair d'un plan social qui permettra au moins à chacun d'oser encore se regarder dans la glace. C'est un montant de 200 millions de francs que je vous propose et qui correspond à ceux mentionnés en page 32 et 33 du message. Chacun s'accorde à dire qu'il permettrait de satisfaire à peu près les obligations qui devraient normalement être celles du repreneur à l'égard des personnes licenciées.

Il s'agit simplement d'une garantie, d'une condition ou d'une sorte de sûreté demandée à un bénéficiaire qui déclare d'ores et déjà qu'il ne voudra pas appliquer la loi en vigueur dans ce pays. Et que l'on ne vienne pas nous dire qu'en posant ce type d'exigences raisonnables, nous risquons d'être les fossoyeurs de dizaines de milliers d'emplois. Chacun sait que les tombes ont déjà été creusées par d'autres, auxquels aucun compte n'a été sérieusement demandé jusqu'ici. Et eux, leur plan social, ils l'ont eu, et plutôt dix fois qu'une. Tout autre argument consistant à dire qu'il faut se contenter de préserver des emplois tout en se moquant du sort de ceux qui, à coup sûr, perdront le leur de toute manière, relèverait d'un cynisme et d'un manque de solidarité absolus.

Il est par ailleurs exclu de céder dans ces conditions au chantage de la droite économique qui, pour réparer l'incurie des siens, veut apparemment subordonner l'entorse spectaculaire qu'elle consent à ses sacro-saints principes, à la condition que la gauche accepte de bafouer la dignité des travailleurs.

Ainsi, il est clair que je rejeterai l'arrêté si le financement d'un plan social digne de ce nom n'est pas garanti.

**Gross Jost (S, TG):** Ich möchte den Bund verpflichten, dafür zu sorgen, dass sämtliche Verpflichtungen der bisherigen Arbeitgeber aus der Sozialplanpflicht – insbesondere gemäss Gesamtarbeitsvertrag nach Artikel 333 OR – erfüllt werden, und die Arbeitslosenversicherung soll für geleistete Insolvenzentschädigung ein entsprechendes Regressrecht erhalten.

Das vorliegende Sanierungskonzept des Bundes hat eine unternehmerische Dimension. Es hat aber auch eine sozialpolitische Dimension, nicht nur für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die bei der New Swissair oder bei der New Crossair eine zweite Chance erhalten. Es werden Ar-

beitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf der Strecke bleiben, die vielleicht Jahrzehnte für die Swissair gearbeitet haben, und zwar nicht nur gut bezahlte Piloten, sondern auch Menschen mit kleinem Einkommen. Für diese ist angesichts des eklatanten Versagens der Wirtschaftselite dieses Landes eine Welt zusammengebrochen. Wer fühlt sich, frage ich Sie, ausserhalb der Gewerkschaften, für diese Menschen verantwortlich? Die Wirtschaft verweist auf die Nachlass- oder Konkursmasse der bisherigen Unternehmen, ohne dass irgendjemand weiss, wie viel Geld in der Kasse ist.

Ein bekannter Bankier, Mitglied des amtierenden Verwaltungsrates der Swissair, weibelt bei Parlamentariern, der Bund solle ein weiteres Mal das Füllhorn für die Finanzierung von Sozialplänen öffnen. Dass irgendein amtierender oder ehemaliger Verwaltungsrat der Swissair freiwillig einen Solidaritätsbeitrag für die Opfer der abenteuerlichen Hunter-Strategie leistet, ist offenbar nicht zu erwarten. Eine Weile sah es sogar aus, als ob nicht einmal die Sonderprüfung zur Abklärung der Verantwortlichkeiten finanziert werden könnte. Dieser Kredit ist jetzt sichergestellt, aber gleich auch wieder durch den Sachwalter in einem Schreiben an Bundesrat und Bundesversammlung in Frage gestellt.

Die verantwortlichen Verwaltungsräte sagen, dass sie zahlen, wenn sie dazu gemäss Haftungsrecht verpflichtet werden. Wie tröstlich: Wenn sie der Richter zwingt, zahlen sie. Herr Bühner von der FDP sagt, die Finanzierung von Sozialplänen durch den Bund sei ein gefährliches Präjudiz. Aber vielleicht sollte er auch einmal in der Sozialpolitik über den ordnungspolitischen Schatten springen.

Was macht der Bundesrat? Er lässt durch ein Wunsch- oder Gefälligkeitsgutachten des Bundesamtes für Justiz die Meinung verbreiten, Artikel 333 OR sei auf Insolvenzverfahren, Nachlass oder Konkurs nicht anwendbar. Damit wäre auch die neue Gesellschaft aus dem Schneider. Diese Auffassung widerspricht der höchstrichterlichen Rechtsprechung und der überwiegenden rechtlichen Lehre – ich muss nicht auf entsprechende Urteile verweisen. Auch Professor Geiser hat soeben auf die unhaltbaren Konsequenzen einer solchen Auffassung verwiesen, wenn die neue Gesellschaft für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter neue Verträge aushandeln müsste. Die Meinungsäusserung des Bundesamtes wird jetzt relativiert; das letzte Wort habe jetzt der Richter. Das ist richtig.

Wir sollten nicht im Parlament über die Rechtsfrage der Anwendbarkeit von Artikel 333 OR befinden. Aber wir haben ein politisches Signal zu setzen. Der Bundesrat ist in die Pflicht zu nehmen, die Sozialplanpflicht nach Individual-, Kollektiv- und Gesamtarbeitsvertrag auf der Grundlage von Artikel 333 OR gegen die bisherigen Arbeitgeber und die Betriebserwerber durchzusetzen. Wenn die Arbeitslosenversicherung Insolvenzzuschädigung zahlt, soll ihr ein entsprechendes Rückgriffsrecht zustehen. Das ist der Kern der gestellten Anträge.

Der Bund ist Aktionär der alten und der neuen Gesellschaft. Er trägt eine Mitverantwortung für die betroffenen Menschen. Wenn er schon nicht selber Geld für die Finanzierung der Sozialpläne aufbringen will, dann hat er wenigstens dafür zu sorgen, dass die gesetzlichen Verpflichtungen nach Artikel 333 OR erfüllt werden. Die unvermeidlichen Opfer der Crashstrategie dürfen nicht ins juristische Niemandsland fallen. Die Verpflichtungen gegenüber dem entlassenen und frühpensionierten Personal sind keine Geschenke, sondern sind in Gesamtarbeitsverträgen verankert. Leider haben wir, anders als in den meisten EU-Staaten, keine gesetzliche Sozialplanpflicht – ein altes Postulat unserer Partei. Darum geht es aber hier nicht. Es geht um die Erfüllung gesamtarbeitsvertraglicher Pflichten. Wie soll der Bund solche Pflichten – z. B. bei den flankierenden Massnahmen zu den bilateralen Verträgen mit der EU – in der Privatwirtschaft durchsetzen, wenn er hier nicht bereit ist, politische Verantwortung gegenüber den betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu übernehmen?

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Frau Leutenegger Oberholzer wird ihren Antrag begründen, aber gleichzeitig ver-

mutlich erklären, dass sie diesen zugunsten des von ihr eingereichten Postulates (01.3653), welches mit dem Postulat der WAK des Ständerates (01.3651) übereinstimmt, zurückziehen wird.

**Leutenegger Oberholzer** Susanne (S, BL): Ich bin keine Dogmatikerin in Sachen ordnungspolitische Sündenfälle. Es war hier von bürgerlicher Seite viel davon die Rede. Einer der grössten ordnungspolitischen Sündenfälle wäre es tatsächlich, wenn man jetzt den Staat einfach zur Finanzierung der Sozialpläne, die von der Privatwirtschaft ausgehandelt worden sind, zur Kasse bitten würde.

Man muss auch daran erinnern, dass die Sozialpläne von Unternehmen ausgehandelt worden sind, deren Geschäftsleitungen und Verwaltungsräte ganz klar über die finanzielle Situation ihrer Unternehmen orientiert waren. Ich muss sagen: Es ist schon erstaunlich, wenn ausgerechnet jene Leute, die uns wirtschaftspolitische Ratschläge geben wollten, die immer die Abstinenz der Politik in Bezug auf die Wirtschaft gepredigt haben, nun plötzlich kommen und vom Staat die Finanzierung der Sozialpläne verlangen.

Es ist in der Tat stossend – und das ist es auch, was die öffentliche Diskussion sehr bewegt –, wenn Milliarden von Franken in den Aufbau einer neuen Airline fliessen und auf der anderen Seite die Sozialpläne nicht finanziert sind. In dieser Sache war der politische Druck auf die Verantwortlichen noch viel zu gering. Ich bin auch überzeugt, dass man hier auf dem Verhandlungsweg eine Lösung herbeiführen kann, wenn der politische Druck gross genug ist. Ich möchte daran erinnern, dass es sich nicht um so riesige Summen handelt. Zur Debatte stehen jetzt noch 100 Millionen Franken für die nicht gedeckten Sozialpläne der sich in Nachlassstundung befindenden Unternehmen. Davon wird noch ein Teil wegfallen, weil es sich um die Lohnfortzahlung handelt. Ich möchte auch daran erinnern, dass die Verwaltungsräte der fraglichen Unternehmung ein Vermögen von mehreren Milliarden Franken repräsentieren. Es ist nicht nur eine Frage des politischen Anstandes, sondern auch der ordnungspolitischen Redlichkeit, wenn diese Herren nicht beim Staat anklopfen, sondern sich bemühen würden, endlich real – d. h. mit Finanzmitteln – zur Vorfinanzierung dieser Sozialpläne Hand zu bieten.

Sie haben nachher – es handelt sich ja um eine Vorfinanzierung – eine entsprechende Forderung gegenüber der Masse. Ich bitte Sie, wie es jetzt auch die Finanzkommission des Ständerates gemacht hat, dem Bundesrat ein Verhandlungsmandat zu geben und ihn zu beauftragen, für die Sicherung der Vorfinanzierung der Sozialpläne zu sorgen. Es ist ein ganz zentrales Anliegen. Ich nehme an, dass auch die Investoren der neuen Gesellschaft verhandlungsbereit sind, denn die Sozialplandiskussion belastet die neue Airline ganz massiv. Aber ich appelliere noch einmal, vor allem an die verantwortlichen Verwaltungsräte der Swissair, nicht mehr beim Staat anzuklopfen, sondern das eigene Portemonnaie zu öffnen.

Ich bitte Sie in diesem Sinne, den Antrag zu unterstützen und dem Bundesrat den Rücken zu stärken.

**Schwaab** Jean Jacques (S, VD): D'un strict point de vue de l'économie libérale, on peut dire que la faillite de Swissair est certainement la solution la plus avantageuse, la moins risquée et – mais là je ne suis pas un spécialiste – la plus conforme à vos principes. Elle permet le rachat des actifs à la casse, sans reprise nécessaire des activités. Les produits de la vente des actifs permettraient vraisemblablement, en tout cas c'est ce que nous dit le message du Conseil fédéral, de couvrir les créances privilégiées, c'est-à-dire les salaires pour les délais de congé de l'ensemble du personnel. Cette solution a l'avantage aussi d'ouvrir de manière indiscutable l'action en responsabilité contre les administrateurs – c'est d'ailleurs le seul cas où elle est ouverte de plein droit à l'égard de la totalité des créanciers. Et, enfin, il n'y a pas de reprise des dettes pour la nouvelle compagnie qui, par hypothèse, rachèterait quelques avions ou quelques infrastructures.

Mais évidemment, cette solution présente des inconvénients majeurs, on en a beaucoup parlé. Il s'agit, bien sûr, de l'impact négatif sur l'image de la Suisse, si elle existe encore, au niveau aérien.

C'est aussi le fait qu'il n'y pas de possibilité de reprendre globalement les activités parce qu'une telle reprise, on l'a vu tout à l'heure, impliquerait les articles 181 et 333 du Code des obligations qui sont relativement lourds à supporter pour la nouvelle entreprise. Elle n'exclut pas nécessairement des repréaillies à l'étranger, même si les traités internationaux semblent s'y opposer. Je peux vous assurer qu'il n'y a aucune garantie à cet égard, et on peut parfaitement imaginer que les avions de la nouvelle compagnie soient bloqués à Bruxelles, à Londres ou ailleurs, là où Swissair aurait par hypothèse des dettes, et ceci même en cas de faillite.

Alors, il faut que les activités continuent. Pour ça, il y a deux solutions: soit une reprise totale et on sait que c'est impossible, soit, comme nous l'envisageons, un concordat. Mais ce concordat aujourd'hui est impossible parce que Swissair est en état de faillite virtuelle et il faut un financement. C'est pour ça, d'ailleurs, que nous sommes ici. Alors, d'accord pour un financement, mais pas uniquement pour l'économie: aussi pour ceux qui la font tourner, c'est-à-dire pour les employés qui doivent avoir un plan social.

Sauver Swissair, ça n'est pas l'affaire de la Confédération – le message du Conseil fédéral est très clair à cet égard. L'intervention qu'on nous demande, c'est une intervention qui se justifie par la dimension politique et sociale de la faillite, 35 000 postes de travail. Mais on sait qu'on nous propose aujourd'hui une opération à très haut risque et, au fond, un risque que l'on assume publiquement avec le financement que nous allons voter et par les fonds privés. Mais le risque est quand même important, vous l'admettez avec moi, de jeter un peu l'argent par les fenêtres. Il ne s'agit tout de même pas de cacahouètes, puisqu'on parle de 2 milliards de francs. Je vous rappelle qu'avec 2 milliards de francs, on paye 20 000 personnes pendant une année, et encore avec des salaires assez convenables.

Alors, si la Confédération investit la moitié de ce qu'il faut pour sauver Swissair, il n'est pas juste que les travailleurs n'en profitent pas.

L'égalité de traitement exige qu'on paie les salaires pendant les délais de congé, ce qui est presque garanti, mais aussi les préretraités et que l'on assure un plan social pour ceux qui ne bénéficieront pas d'un emploi dans la nouvelle compagnie. Et ça n'est pas le rôle de la Confédération de payer. La Confédération doit garantir l'égalité de traitement entre ceux qui continueront de travailler pour la nouvelle compagnie, qui continueront de voler, et ceux qui resteront au sol, mais sans travail et qui n'auront peut-être plus que les yeux pour pleurer. Si on ne leur garantit pas, et si le secteur privé ne leur garantit pas ce plan social, il me semble que la faillite serait préférable.

Alors, nous attendons, et beaucoup dans cette salle avec nous, un signal qui montre qu'on ne se préoccupe pas seulement d'économie, mais qu'on se préoccupe aussi des gens. Mesdames et Messieurs de la droite, si vous voulez que ce projet ait un sens, si on veut sauver Swissair, il faut le faire dans une certaine dignité et cela demande que l'on accepte de subordonner notre versement, qui est quand même important, à un versement complémentaire du secteur privé pour garantir le plan social.

**Jossen Peter (S, VS):** Ich möchte Sie im Namen der SP-Fraktion bitten, unsere Anträge bei Artikel 3bis zu unterstützen. Es geht darum, dass unsere Fraktion den Bund als Investor dazu verpflichten möchte, die Sozialpläne zugunsten der Beschäftigten durchzusetzen. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Wir kennen in unserem Land die Verpflichtung, Sozialpläne auszuhandeln. Diese durchzusetzen ist bereits in Fällen mit weit geringeren Auswirkungen schwierig und braucht die ganze Kraft, etwa der Gewerkschaften. Aber unerträglich ist die Vorstellung, dass ausgerechnet beim grössten wirtschaftspolitischen Crash der

letzten Jahre diese Pflicht nicht gelten soll oder irgendwie aufgeweicht wird.

Für unsere Fraktion ist es klar, dass die grossen Summen, die wir hier beschliessen, volkswirtschaftlich und sozialpolitisch nur vertretbar sind, wenn sie in die Sozialplanpflicht eingebettet werden. Dies ist nicht einfach die Aufgabe der Sozialpartner; hier ist die öffentliche Hand eben und auch gerade als Investor gefordert.

Ich bitte Sie hier deshalb um ein klares sozialpolitisches Signal.

**Abate Fabio (R, TI):** On a devant les yeux un message avec un but clair. Il y a des chances, on l'a vu, il y a des risques et aussi des problèmes dans le domaine du droit du travail. On a cité l'article 333 du Code des obligations. Le Tribunal fédéral ne s'est jamais prononcé sur l'application de l'article aux employeurs qui se trouvent dans une procédure d'insolvabilité. Le message précise qu'une expertise conclut qu'il est préférable de ne pas l'appliquer. On sait qu'en l'absence d'un arrêt du Tribunal fédéral, les expertises pourraient se multiplier. Moi, j'ai confiance dans le message. Pourquoi? parce que ce soir, on a la tâche de prendre des décisions politiques. On n'est pas là pour créer de la jurisprudence. Si on veut rejoindre le but, on ne peut pas s'éloigner de la confiance nécessaire due au message et à son contenu. Avec l'application de l'article 333 CO, l'exercice ne réussirait pas. Le scénario 26/26 serait substitué par le scénario 0/0, avec les conséquences catastrophiques bien mises en évidence dans le même message.

Alors, si on veut accepter le financement du programme de redimensionnement de l'aviation civile, on doit rejeter toutes les propositions qui désirent appliquer l'article 333 du Code des obligations.

Et c'est ce que, au nom du groupe radical-démocratique, je vous invite à faire.

**Polla Barbara (L, GE):** Je pense que la question que M. Chiffelle voulait poser à M. Abate était la suivante: est-ce que le fait que l'application de l'article 333 du Code des obligations remet en cause le plan financier est une raison valable de ne pas l'appliquer? Voilà quelle était, je pense, la question. Ma réponse est bien évidemment: non. Ce n'est, en aucun cas, une raison valable de ne pas appliquer l'article 333, et je commencerai donc par ce point.

Monsieur Schwaab, vous nous avez très brillamment exposé le fait que l'article 333 s'applique en la matière. En ce qui me concerne, je pense que nous vivons dans un état de droit, enfin je l'espère. Par contre, je n'ai pas les compétences de M. Schwaab, ni les connaissances qui me permettent de dire qu'en l'état l'article 333 s'applique. Il me semble que c'est en fait là, contrairement à ce que vous avez dit, une question juridique et non pas une question politique. Dans la mesure où cet article existe, ou bien il s'applique, et il n'y a pas de discussion, même si cela remet en cause le financement, ou bien il ne s'applique pas et, dans ce cas, il n'y a pas de discussion non plus.

Il est vrai que le message du Conseil fédéral, par rapport à ce point précis, est particulièrement difficile à comprendre. Les tergiversations du Conseil fédéral, le fait qu'on nous dit oui à des interprétations possibles – nous, on pense ceci, mais peut-être que le juge pensera cela – font effectivement se poser la question de savoir où on en est. Quand on sait ce que ça change fondamentalement pour les employés d'une part et pour la compagnie d'autre part, on aurait effectivement souhaité trouver dans ce message une réponse plus claire. En tout état de cause, le groupe libéral s'abstiendra en ce qui concerne la proposition de minorité Maillard.

L'horlogerie a licencié 20 000 personnes entre 1928 et 1935 et l'Etat n'est pas intervenu. Ces deux dernières années, presque toutes, peut-être toutes les start-up ont licencié jusqu'à 50 pour cent de leur personnel depuis la chute du Nasdaq. Personne n'est intervenu, personne n'y a rien vu. Et aujourd'hui Swissair: cette non-intervention qui est prévue dans le plan, est-ce juste ou est-ce injuste? Il me sem-

ble que, quelle que soit la réponse, en tout cas une chose est sûre, c'est qu'on ne peut pas faire juste pour les uns et injuste pour les autres et que, donc, les mesures que l'on prend doivent être identiques dans tous les cas. Or, à l'heure actuelle, les plans sociaux ne sont pas réglés par la loi. A l'heure actuelle, les plans sont réglés dans les conventions collectives.

Donc, si on veut décider que les plans sociaux doivent être un objet politique, il faut, à ce moment-là, modifier les lois.

Les plans sociaux sont donc négociés dans les conventions collectives, ce qui souligne d'ailleurs l'importance des conventions collectives. Bien entendu, par rapport à ce point, le groupe libéral soutiendra le postulat Leutenegger Oberholzer, puisque justement ce qu'il demande, c'est exactement la façon de faire actuelle, sauf qu'il exige que le Conseil fédéral intervienne dans la négociation.

En ce qui concerne le plan social, l'avis du groupe libéral est que le meilleur plan social que l'on puisse envisager, c'est la réembauche rapide. Aux États-Unis, 120 000 employés de l'aéronautique ont été licenciés, dont la plus grande partie a été déjà réembauchée. A Zurich, à l'heure actuelle, les plans de réembauche fonctionnent aussi de façon extrêmement active, et c'est bien de cela qu'il faut parler, à savoir de la capacité de la place économique à embaucher et à réembaucher. Elle est certainement un bien meilleur indicateur de la santé ou du malaise d'une place économique que le licenciement en tant que tel.

Par ailleurs, le groupe libéral reconnaît absolument la responsabilité des employeurs et des administrateurs par rapport à leurs employés, des employeurs notamment, puisque ce sont bien les employeurs qui créent les emplois qui, le cas échéant, permettent justement le plan social de réembauche.

Par rapport à ce point, je me permets d'insister encore une fois sur le fait que la plupart des emplois de ce pays, et nous le savons tous, bien sûr, sont créés par les petites et moyennes entreprises et que ce n'est qu'une minorité des emplois qui est créée par les grandes entreprises. Le fait d'avoir demandé, lorsque nous avons examiné le paquet fiscal, une amélioration de la fiscalité des entreprises, eh bien, d'une certaine façon on peut dire que c'est participer au plan social à l'heure actuelle et au meilleur des plans sociaux qui est celui de permettre l'emploi.

Finalement, en ce qui concerne la responsabilité des administrateurs, là aussi, c'est une question juridique et non politique. Je pense qu'on ne peut évidemment pas prendre l'argent des uns pour le donner aux autres en considérant les uns comme coupables. On approcherait là d'un système mafieux et, de nouveau, ce seront les juges qui définiront les responsabilités des uns et des autres.

Pour terminer, les libéraux sont absolument convaincus, et je pense qu'on peut rejoindre là le Parti socialiste notamment, qu'une modification concernant les préretraites sera indispensable. En fait, ce que nous montre la situation Swissair, c'est que le financement des préretraites devrait être assuré indépendamment de la pérennité financière des entreprises. Donc, à l'avenir, pour assurer ce financement, il faut introduire une modification légale. La révision en cours de la LPP offrira un contexte parfait pour une telle modification.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Die CVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Mehrheit zustimmt und das Postulat Leutenegger Oberholzer unterstützt.

**Marti Werner** (S, GL), für die Kommission: Wir haben in der Kommission sehr eingehend und breit über diese Problematik von Artikel 333 OR und die Sozialpläne diskutiert. Auch wenn wir in der Kommission bezüglich der Anwendbarkeit von Artikel 333 OR sehr unterschiedliche Meinungen hatten – von linker und grüner Seite ist die Anwendbarkeit dieses Artikels unterstrichen, von der anderen Seite ist das abgelehnt worden –, so bestand zumindest in einem Punkt Einigkeit, nämlich darin, dass es nicht die Aufgabe des Parlamentes ist zu entscheiden, ob Artikel 333 OR Anwendung

findet, dass es auch nicht Aufgabe des Bundesamtes für Justiz, auch nicht Aufgabe des Bundesrates ist, diesen Entscheid zu treffen, sondern dass es schlussendlich Aufgabe der Gerichte ist, im Streitfall darüber zu entscheiden. In diesem Sinne ist es auch richtig, dass Kollege Schwaab seinen Antrag, der die Präjudizierung dieses Entscheids durch das Parlament beinhaltet hätte, zurückgezogen hat.

Die übrigen Anträge, sei es nun der Antrag der Minderheit Maillard, der Antrag Spielmann oder der Antrag Chiffelle, präjudizieren die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR nicht, sondern sie machen die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR zur Bedingung dafür, dass die entsprechenden Kredite gesprochen werden können. Dieses Argument ist in der Kommission von der Mehrheit abgelehnt worden, weil vonseiten der übrigen Investoren klar zum Ausdruck gebracht wurde, dass sie nicht mitmachen würden, sofern Artikel 333 OR in dieser Weise mit dem Investment verbunden würde. Selbst wenn der Bund sein Investment an diese Bedingungen knüpfen würde, wäre mit den übrigen Investoren erneut zu verhandeln – wobei eben zu befürchten ist, dass diese ihre Zusage dann zurückziehen würden.

Der Antrag Gross Jost, der in der Kommission nicht vorgelegt hat, präjudiziert die Anwendbarkeit von Artikel 333 OR ebenfalls nicht, sondern bezieht sich einzig und allein auf die Arbeitslosenversicherung.

Die Kommission hat den Antrag der Minderheit Maillard aus den Überlegungen, die ich Ihnen dargelegt habe, mit 13 zu 3 Stimmen bei 6 Enthaltungen abgelehnt.

Ich möchte aber noch unterstreichen und Ihnen darlegen, was vonseiten der Kommission unbestritten war: Einerseits war es die Haltung, wie sie vonseiten des Bundesrates dargelegt wurde, dass hier in erster Linie zu verhandeln, auf der Verhandlungsschiene ein einvernehmliches Resultat zu erzielen sei. Wir wurden dahingehend orientiert, dass die Partner bereits in Verhandlungen stünden; über die Resultate kann ich im Moment nichts sagen.

Ich verweise aber auch auf das Postulat, wie es die WAK-SR bereits einstimmig angenommen hat und das jetzt auch von Frau Leutenegger Oberholzer beantragt wird. In der Kommission ist dieses Postulat noch knapp mit 10 zu 11 Stimmen abgelehnt worden.

**Mariétan Fernand** (C, VS), pour la commission: La Commission des finances, comme vient de le dire M. Marti Werner, s'est penchée attentivement sur cette question particulièrement sensible et les fronts n'étaient pas aussi clairs qu'on a pu le croire au niveau politique.

Je l'ai dit tout à l'heure: juridiquement, il y a controverse sur cette question et, pour ma part, je ne peux pas partager la sérénité affichée par M. Schwaab quant à l'application de l'article 333 du Code des obligations dans le cas d'espèce. A partir de là, M. Abate l'a bien souligné tout à l'heure puisqu'il est aussi membre de la Commission des finances, il y a une relation de confiance par rapport au scénario proposé par le Conseil fédéral. On peut déplorer que cette question-là n'ait pas été approchée autrement, mais c'est ainsi. Lors de la discussion, M. Dosé notamment nous a clairement fait comprendre que la structure salariale de Swissair ne pouvait pas rentrer dans le cadre d'une prise en compte par la nouvelle société.

C'est à partir de là que la majorité de la commission a considéré, sur la base des explications du Conseil fédéral, qu'accepter que le Parlement prenne une décision sur cette question sensible risquait de mettre en péril le projet. Je reconnais encore une fois la sensibilité de la question. A titre personnel, je m'abstiendrai.

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Die Frage ist, ob Artikel 333 OR anwendbar ist oder nicht. Dieser Artikel steht in einem Gesetz, im Obligationenrecht. Wenn es über die Anwendung eines Artikels eine Auseinandersetzung gibt, dann haben sich die Parteien zu einigen. Wenn sie das nicht können, entscheidet ein Gericht. Deswegen kann weder der

Bundesrat festlegen, ob in diesem Fall Artikel 333 OR gilt oder nicht, noch kann es das Parlament mit einem Bundesbeschluss tun. Im Streitfall wird es ein Gericht entscheiden. Das ist vorher beklagt worden. Man hätte das lieber klarer in der Botschaft gehabt. Aber wir haben dort darauf hingewiesen, dass das Risiko darin besteht, dass ein Gericht in dieser Sache entscheidet.

Nun muss ich festhalten: Artikel 333 OR gilt oder er gilt nicht, ob es nun um Arbeitnehmer geht, die von der neuen Gesellschaft übernommen werden, ob es um Arbeitnehmer geht, die nicht von der Gesellschaft übernommen werden – während der Lohnfortzahlung –, oder für den Regressfall, beispielsweise von der Arbeitslosenversicherung. Es ist also nicht so, dass beim Regress Artikel 333 OR vielleicht nicht gilt, dafür gilt er dann bei übernommenen Arbeitnehmern oder umgekehrt. Er gilt oder er gilt nicht im vorliegenden Falle von Swissair/Crossair.

Das EVD liess wegen der Frage des Regresses durch die Arbeitslosenversicherung beim Bundesamt für Justiz ein Gutachten erstellen. Es wollte nämlich wissen, ob wir, die wir Arbeitslosengelder bezahlen, einen Prozess wagen sollen oder nicht. Das Gutachten ist zum Schluss gekommen, dass Artikel 333 OR in diesem Fall nicht gelte. Das ist vorher kritisiert worden. Es sei ein einseitiges Gutachten, es würden die falschen Professoren zitiert. Die Verfasser des Gutachtens wehren sich dagegen. Ich habe das Papier hier. Es werden die Professoren zitiert, die anderer Meinung sind. Es hat keinen Sinn, dass wir diesen Streit hier austragen. Wir können auch nicht darüber entscheiden. Wie gesagt, das wäre schliesslich Sache eines Gerichts.

Aber dieses Gutachten wurde nur wegen der Regressfrage erstellt, und insofern hat es keine Verbindlichkeit für einen Arbeitnehmer, ob er nun zur Crossair wechsle oder nicht. Wie verhält es sich damit? Wenn Arbeitnehmer der Swissair von der Crossair übernommen werden, will die neue Gesellschaft doch nicht mit einer offenen Rechtsfrage beginnen, die bedeuten könnte, dass ein übernommener Pilot oder eine Person mit einem anderen Beruf zunächst einmal mit einem Rechtsstreit beginnt.

Das heisst, es wird doch mit dem Sozialpartner eine Lösung gefunden, die einen Rechtsstreit ausschliesst. Es ist in unserem Interesse – dem Interesse des Bundesrates als eines Mitinvestors und eines Hauptverantwortlichen –, dass die Sozialpartner einander in dieser Frage finden. Es ist klar, dass nicht alle Berufslöhne tel quel übernommen werden können, das wurde erklärt. Beispielsweise wird die Crossair den Piloten keine Swissair-Spitzenlöhne bezahlen können. Es gibt aber vielleicht andere Berufe, wo die Sozialpartner dann mit Sicherheit eine Lösung finden werden. Wir können also davon ausgehen, dass diejenigen, die zur Crossair wechseln, von der Anrufung des Richters sicherlich befreit werden – wir wollen alles daran setzen, dass das nicht in einem Gerichtsfall endet.

Dennoch bleibt eine andere Frage. Es kann jemand, der durch die Crossair nicht übernommen wird, sagen: Mein Bereich ist durch die Crossair übernommen worden, ich selbst wurde nicht übernommen – mindestens auf die Zeit der Lohnfortzahlung habe ich eigentlich einen Anspruch. Dagegen sind wir nicht gefeit; es ist möglich, dass solche Klagen eingereicht werden. Was dann der Richter entscheiden wird, können wir nicht zu hundert Prozent sagen. Was wir aber nicht wollen, ist, dass nun in diesem Beschluss die Interpretation kodifiziert wird, wonach Artikel 333 OR gelte. Dies wollen wir unter anderem deswegen nicht, weil in der Vereinbarung, welche die Beteiligten zur Schaffung einer neuen Crossair abgeschlossen haben, die Investoren ausdrücklich davon ausgehen, dass die Crossair im Rahmen des Aufbaus ihres Geschäftes von anderen Gesellschaften keinerlei Verpflichtungen und Verbindlichkeiten im Sinne von Artikel 333 OR übernimmt. Davon gehen sie aus. Damit wissen sie schon, dass dieses eine Restrisiko Richter bleiben wird.

Ich ersuche Sie, alle diese «333-Anträge» abzulehnen, und sage umgekehrt: Die neue Gesellschaft und ihre Investoren haben alles Interesse, dass die Sozialpartner einander diesbezüglich finden.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Wir bereinigen zuerst die Anträge, die sich mit Artikel 333 OR befassen. Anschliessend bereinigen wir die Anträge, die sich im weiteren Umfeld der Sozialplanfrage bewegen.

*Anwendung von Art. 333 OR  
Application de l'art. 333 CO*

*Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire*

Für den Antrag Gross Jost (Art. 3ter) .... 68 Stimmen

Für den Antrag Spielmann (Art. 3quinquies) .... 19 Stimmen

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Gross Jost lässt mitteilen, dass er seinen Antrag zu Artikel 3ter als Eventualantrag zum Antrag der Minderheit Maillard betrachtet.

Herr Schwaab hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zugunsten des Antrages der Minderheit Maillard zu Artikel 3bis zurückgezogen.

*Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit .... 101 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit (Art. 3bis) .... 57 Stimmen

*Definitiv – Définitivement*

Für den Antrag der Mehrheit .... 101 Stimmen

Für den Antrag Gross Jost (Art. 3ter) .... 58 Stimmen

*Sozialplan – Plan social*

*Erste Eventualabstimmung – Premier vote préliminaire*

Für den Antrag Schwaab (Art. 3ter) .... 48 Stimmen

Für den Antrag Spielmann (Art. 3quater) .... 14 Stimmen

*Zweite Eventualabstimmung – Deuxième vote préliminaire*

Für den Antrag Chiffelle (Art. 3bis) .... 26 Stimmen

Für den Antrag Schwaab (Art. 3ter) .... 6 Stimmen

*Dritte Eventualabstimmung – Troisième vote préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit .... 110 Stimmen

Für den Antrag Chiffelle (Art. 3bis) .... 49 Stimmen

*Definitiv – Définitivement*

Für den Antrag der Mehrheit .... 105 Stimmen

Für den Antrag Strahm (Art. 3bis) .... 59 Stimmen

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Gross Jost hat seinen Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen.

*Weitere Anträge – Autres propositions*

**Messmer** Werner (R, TG): Ich stelle fest – wenigstens in meinem Umfeld –, dass in der Bevölkerung das Engagement als solches viel weniger stört als die Tatsache, dass Steuergelder, und zwar aktuelle Steuergelder, für derartige ausserordentliche Ausgaben eingesetzt werden. Ich stelle zudem fest, dass auch gewisse Ängste – vielleicht nicht ganz unberechtigt – vorhanden sind, dass zukünftig andere notwendige Anliegen gestrichen werden. Darum unterbreite ich Ihnen einen Vorschlag, der dieses Problem löst und der nach bisherigen Diskussionen auf einen eigentlich erstaunlichen Goodwill stösst. Ich beantrage Ihnen, dass die ausserordentlichen Ausgaben von Bund und Kantonen in Zusammenhang mit der Swissair und dem Aufbau der neuen Luftfahrtgesellschaft so weit als möglich aus Goldverkäufen der Nationalbank finanziert werden.

Nun, man kann es drehen und wenden, wie man will: Es gibt klare, einfache, verständliche Gründe, die eigentlich dafür sprechen, dass diese Lösung gar nicht so schlecht ist. Ich möchte Ihnen die wichtigsten aufzählen: Erstens belasten wir mit dieser Lösung nicht den laufenden Haushalt. Zweitens hat sie keine direkten Auswirkungen auf die Staatsver-

schuldung. Drittens werden keine aktuellen Steuergelder verwendet. Ich meine, dass diese Lösung auch ordnungspolitisch einen sauberen Weg darstellt, indem wir nämlich mit ausserordentlichen Erträgen einen ausserordentlichen Aufwand finanzieren.

Es ist erstaunlich, wie viele diese Idee an und für sich gut finden, aber Angst vor den Abstimmungen im nächsten Jahr haben. Ich meine, dass mein Vorschlag keinen Einfluss auf die AHV-Initiative, die Gold-Initiative der SVP, hat. Er hat inhaltlich keinen Einfluss auf den Gegenvorschlag. Denn ich habe ja in meinem Vorschlag keine Idee eingebracht, wie man das umsetzen wolle, obwohl ich zum Beispiel eine Lösung favorisiere, die folgendermassen lauten könnte: In den ersten Jahren nach Inkrafttreten der Bestimmung über die Verwendung der Goldreserven werden die Erträge des Fonds zur Amortisation der Zahlungen von Bund und Kantonen an die Swissair und die neue Luftfahrtgesellschaft verwendet. Es wäre also ein Hinausschieben der anderen Resultate. Darum möchte ich Ihnen beliebt machen, auf diesen Vorschlag einzutreten.

**Grobet Christian (S, GE):** Je ne veux pas refaire l'histoire de Swissair dont on a longuement parlé ce soir. Le naufrage résulte d'une erreur de gestion monstrueuse et d'une mégalomanie incroyable. Mais on aurait tout de même pu penser que les banques et les milieux économiques dont les représentants sont directement responsables de ce naufrage allaient assumer leurs responsabilités. Non seulement ces milieux n'ont pas voulu assurer le refinancement urgent de Swissair dans les mois qui ont suivi la mise à nu au début de cette année de la situation financière catastrophique de notre compagnie d'aviation, mais encore ont-ils été opposés jusqu'à tout récemment encore à toute aide publique pour sauver Swissair.

Il a fallu que celle-ci soit à la veille du dépôt de son bilan pour que les dirigeants de Swissair viennent au dernier moment demander l'aide de la Confédération, qui a dû débloquer 450 millions de francs dans les pires conditions, alors que les banques avaient failli à leur promesse de fournir les crédits nécessaires à la poursuite des activités de Swissair avec deux conséquences: d'abord les avions cloués au sol avec la mort subite de Swissair, et ensuite la reprise par les banques, dans des conditions scandaleuses, de la majorité du capital-actions de Crossair.

Si l'arrêté fédéral urgent est voté ce soir, la Confédération aura investi plus de 2 milliards de francs dans le sauvetage des activités aériennes suisses, auxquels il faut ajouter 500 millions de francs provenant d'autres collectivités publiques, soit deux tiers de l'effort financier total, un tiers seulement de cet appui financier provenant du secteur privé.

Par contre, la proportion est inverse dans le capital-actions de la future société Crossair. Je peux comprendre que la Confédération ne veuille pas créer une compagnie étatique, mais tout de même, il n'est pas normal qu'un pareil financement comme celui consenti par la Confédération, plus de 2 milliards de francs, se fasse sans contrepartie. D'où la proposition, dans mon premier amendement, qui correspond à ce que ferait n'importe quelle société privée, à savoir que les investissements de la Confédération se fassent en contrepartie d'obligations qui garantissent ces prêts avec un droit de vote, pour que les pouvoirs publics puissent contrôler l'évolution de cette compagnie. Je le dis tout de go, nous n'avons pas confiance en ceux qui ont été désignés pour présider aux destinées de Crossair, et qui sont, du reste, un peu les mêmes gens que ceux qui ont amené Swissair au naufrage.

On peut, du reste, être inquiet que de nouvelles tendances mégalomanes apparaissent avec la compagnie Crossair, notamment en ce qui concerne les vols long-courriers. Il faut, et cela a été dit tout à l'heure par la voix de M. Spielmann, qu'il y ait un véritable contrôle et des garanties qui soient données en ce qui concerne la gestion future de cette compagnie qui va être, pour la majorité de ses actions, entre les mains des banques. Et on a vu que c'était les banques qui

détenaient tous les pouvoirs lors de l'assemblée générale qui a eu lieu au mois d'avril. Il est donc important, pour que la Confédération puisse contrôler cette opération, que l'argent qui est mis dans ce sauvetage soit accordé contre des droits de vote et l'institution d'obligations convertibles.

Par la proposition d'article 3sexties, je demande que les crédits accordés, tant par les pouvoirs publics que par le secteur privé, c'est-à-dire l'ensemble des crédits qui sont mis à disposition pour le refinancement, servent également à garantir la survie des quatre filiales essentielles du groupe Swissair, à savoir les sociétés Gate Gourmet, Swissport, Atraxis et SR Technics, qui sont indispensables pour l'évolution future de Crossair. Il ne faudrait notamment pas se départir d'activités lucratives comme Gate Gourmet au détriment de la rentabilité future du groupe Crossair.

Ma proposition d'article 3septies consiste en la mise sur pied d'un véritable organe de contrôle pour s'assurer que les importants fonds mis à disposition par la Confédération soient utilisés judicieusement. Les organes de contrôle devraient comprendre des représentants à la fois de la Confédération et du personnel des sociétés bénéficiaires, le personnel étant peut-être mieux à même que quiconque d'apprécier quelles seront les activités utiles.

Ma dernière proposition d'un article 3nonies demande que les représentants de la Confédération aient une voix consultative au sein des conseils d'administration des sociétés bénéficiaires des crédits accordés pour contrôler comment ces fonds sont utilisés.

Pour gagner du temps et à la demande de M. Spielmann, j'évoquerai sa proposition qui demande, à l'article 3octies, que deux représentants élus par le personnel puissent également siéger dans les conseils d'administration de ces sociétés précisément pour qu'il n'y ait pas simplement les représentants des employeurs, qui ont fort mal fait leur travail dans le passé, mais également des gens qui savent comment les activités de cette compagnie d'aviation devront se dérouler et qui pourront apporter leur savoir-faire dans la gestion de la compagnie.

**Leutenegger Oberholzer Susanne (S, BL):** Die Personalverbände fordern eine Vertretung im Verwaltungsrat. Die Forderung ist richtig, sie ist wichtig und auch mutig. Eine Vertretung im Verwaltungsrat bedeutet auch Übernahme von Verantwortung. Ich denke, es ist den Personalverbänden hoch anzurechnen, dass sie sich dieser Verantwortung stellen wollen. Die Forderung ist meines Erachtens auch wichtig und wurde bislang in der ganzen Diskussion um die Besetzung des Verwaltungsrates viel zu wenig thematisiert, während in den letzten Tagen die Vertretung der Regionen im Zentrum der Diskussion stand. Es ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass neben dem Kapital auch die Arbeit im Verwaltungsrat vertreten ist. Ich bin auch überzeugt, dass es für die Unternehmung richtig ist, denn die Personalvertreter haben das grösste Interesse an einer stabilen Situation der Unternehmung; sie sind auf Gedeih und Verderb mit dem Schicksal der Unternehmung verbunden.

Ich möchte deshalb den Bundesrat beauftragen oder bitten, dass er sich mit aller Vehemenz hinter die erwähnte Forderung stellt. Es muss auch dem Bundesrat in dieser ganzen Debatte um die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, um die Zusammensetzung des obersten Führungsgremiums klar geworden sein, dass es wichtig ist, dass alle Interessen zum Tragen kommen, und es ist vor allem für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus zwei Gründen zentral: zum einen sind sie es, die im Rahmen dieser Restrukturierung die grössten Opfer bringen, und zum andern denke ich, dass gerade die Personalvertreterinnen und -vertreter ein Garant für ein erfolgreiches Wirken der Unternehmung sein können. Ich weiss, dass es eine merkwürdige Forderung im Rahmen des Bundesbeschlusses darstellt, und ich möchte eigentlich gerne die Antwort des Bundesrates abwarten, bevor ich entscheide, ob ich den Antrag so aufrechterhalten möchte oder ob ich ihn allenfalls im Rahmen eines Postulates zur Diskussion stellen will.

Ich wäre deshalb dem Bundesrat für eine Stellungnahme dankbar.

**Suter Marc F. (R, BE):** Zu vorgerückter Stunde komme ich mit einem Antrag, der auf den ersten Blick vielleicht eher psychologisch anmutet. Aber ich denke, es geht hier auch um die Frage der Gerechtigkeit.

Ich möchte zwei Dinge: Das eine betrifft die Vergangenheit der SAir Group. Es ist bekannt, dass die früheren Organe, beispielsweise Eric Honegger oder Herr Bruggisser, vor ihrem Ausscheiden aus der Verwaltungsratsstätigkeit von der Gesellschaft den goldenen Handschuh bekommen haben. Dieses Geld wird immer noch ausbezahlt. Offenbar ist es so, dass die Zahlungen über Gesellschaften abgewickelt werden, die nicht im Konkurs sind. Ich frage Sie mit Blick auf die Opfersymmetrie – beispielsweise bezüglich dessen, was den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zugemutet wird –, ob es richtig ist, dass wir indirekt mit Steuergeldern horrenden Abgangsentschädigungen finanzieren, dass Verwaltungsratsmitglieder immer noch gratis mit der ganzen Familie erste Klasse fliegen usw. Wie wollen Sie das Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erklären, die nicht wissen, wie sie im Januar ihr Budget finanzieren? Ich finde, das muss ein Ende haben. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, weil man den Betroffenen nicht erklären kann, weshalb solche Zahlungen weiter ausgereicht werden.

Das zweite Anliegen betrifft den neuen Verwaltungsrat der Crossair oder wie die neue Fluggesellschaft dann heissen wird. Bis heute war es so, dass die Verwaltungsräte in der Crossair relativ bescheiden honoriert wurden, nämlich mit 14 000 Franken pro Jahr. Der Präsident hat etwas mehr bekommen, aber nicht wesentlich mehr. Man liest in der Zeitung, dass der neue Verwaltungsratspräsident für einen Halbtagsjob eine Million Franken im Jahr bekommen soll. Ich frage Sie, ob das beim Neustart dieser Swiss Airline ein richtiges Signal ist. Der Verwaltungsrat der Swissair hat ja gezeigt, dass die Bezüge in keinem Verhältnis zur Leistung standen. Ich finde, es ist an der Zeit, dass hier Mass gehalten wird und dass wir das Prinzip der Verhältnismässigkeit durchsetzen, auch mit Blick auf die Löhne in der Crossair. Die Geschäftsleitung der Crossair wird auch relativ bescheiden entschädigt, so beläuft sich das Jahresgehalt der Geschäftsleitungsmitglieder auf 200 000 Franken. Wir wissen auch, dass die Löhne der Crossair-Piloten wesentlich tiefer liegen als früher bei der Swissair. Ich finde es falsch, dass nun wieder die alte Unsitte von enormen Entschädigungen im Verwaltungsrat der Crossair Einzug hält.

Der Bund ist mit den Kantonen zusammen wesentlicher Aktionär mit 38 Prozent. Es wäre eigentlich zu wünschen, dass das Beispiel von Lee Iacocca bei Chrysler im Crossair-Verwaltungsrat Schule machen würde. Er hat als Verwaltungsratspräsident symbolisch nur einen Dollar Lohn bezogen, bis die Firma schwarze Zahlen schrieb. Erst dann hat er mit gutem Gewissen ein Honorar gefordert. Ich denke, dass wir hier ein Zeichen setzen und den Bundesrat ermächtigen sollten, auf dem Verhandlungswege eine angemessene Lösung zu finden. Ich denke, dass eine maximale Begrenzung auf das Doppelte der heutigen Bezüge beim Crossair-Verwaltungsrat das richtige Signal für einen Neustart wäre, wo alle die Ärmel hochkrempeln müssen.

**Lustenberger Ruedi (C, LU):** Der Bundesrat beantragt für die Mitfinanzierung der angelaufenen Sonderprüfung einen Bundesbeitrag von 2 Millionen Franken. Die Swissair ist leider nicht mehr in der Lage, eine solche Sonderprüfung aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Notwendig ist sie aber allemal. Dass eine Sonderprüfung durchgeführt werden muss, ist einer der wenigen gemeinsamen Nenner, die es in der Debatte in diesem Saal gibt. So hat heute beispielsweise Herr Maurer vom grössten Konkursfall der Schweizer Geschichte gesprochen. Frau Leutenegger Oberholzer reitet eine Attacke nicht nur gegen den Verwaltungsrat der Swissair, sondern gegen eine ganze Bundesratspartei. Selbst unser Herr Bundespräsident spricht von einer Krise unseres

Landes und davon, es seien ohne die nötige Sorgfalt Auslandbeteiligungen eingegangen worden. Sie sehen, eine Sonderprüfung ist unbestritten.

Ausgerechnet heute haben wir nun auf unseren Pulten ein Schreiben des provisorisch eingesetzten Sachwalters vorgefunden. Dieses Papier muss misstrauisch machen. Da wird einerseits dargelegt, dass die Arbeit des Sonderprüfers grundsätzlich bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein könnte. Trotzdem wird in diesem Schreiben Schreiben des Vorliegen des Berichtes erst auf Frühling 2003 in Aussicht gestellt. Da wird scheinbar massiv Formaljuristerei betrieben, um den Bericht möglichst lange unter Verschluss zu halten. Ich frage mich, was das soll. Es kann nicht angehen, dass ein Bericht, der notabene von der Öffentlichkeit mitfinanziert wird, dieser Öffentlichkeit – und somit auch uns – bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag vorenthalten wird.

Deshalb frage ich den Bundesrat, ob er bereit ist, sich für eine beförderliche Erledigung dieser Sonderprüfung einzusetzen.

Nun zu meinem Antrag: Wenn wir schon berechtigterweise mit Bundesgeldern eine Mitfinanzierung unterstützen, dann sollten wir für uns auch den Anspruch erheben, den Bericht zu erhalten. Es bleibt uns als Parlament dann überlassen, die Schlüsse aus diesem Bericht zu ziehen. Es wird dann zumal mit Sicherheit noch einmal eine politische Diskussion absetzen. Das wird nicht alle in diesem Saal im gleichen Ausmass freuen. Aber diese Diskussion zu führen, dazu sind wir nach den Ereignissen bei der Swissair nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet.

Stimmen Sie meinem Antrag zu.

**Marti Werner (S, GL), für die Kommission:** Sämtliche Anträge, die nun vorliegen und diskutiert worden sind, lagen der Kommission nicht vor. Ich will mich deshalb kurz fassen und versuchen, die Haltung der Kommission, wie sie nicht explizit zum Ausdruck gekommen, aber in den Grundsätzen diskutiert worden ist, auf diese Projekte zu übertragen.

Zum Antrag Messmer können Sie der Botschaft entnehmen, dass vonseiten des Bundes hier keine separate Finanzierung ins Auge gefasst wird und deshalb eine solche Möglichkeit auch nicht diskutiert worden ist. Persönlich möchte ich darauf hinweisen, dass es falsch wäre, wenn das Swissair-Projekt quasi als Konkurrenzprojekt zur Stiftung Solidarität Schweiz ausgestaltet würde. Das ist es nämlich nicht; es sind zwei verschiedene Anliegen, die in unserem Lande gelöst werden müssen.

Zum Antrag Grobet für einen Artikel 3sexies: Ich denke, dass einzelne Bestandteile dieses Antrages bereits hinfällig sind, indem für Atraxis und SR Technics bereits Lösungen gesucht und auch gefunden worden sind.

Bezüglich des Antrages Grobet für Artikel 3bis verweise ich darauf, dass wir noch den Antrag auf die Formulierung einer Kommissionsmotion von Kollege Hofmann Urs haben. Diese Motion weist an und für sich in formeller Hinsicht den richtigen Weg, denn wir können nicht im Rahmen dieses Bundesbeschlusses in die gesellschaftsrechtlichen Mechanismen eingreifen. Der Antrag Grobet steht also im Widerspruch zum Gesellschaftsrecht.

Das Anliegen des Antrages Grobet für Artikel 3novies ist teilweise bereits realisiert, indem im Verwaltungsrat auch ein Vertreter des Bundes vorgesehen ist. Dasselbe gilt für Artikel 3septies: das diesbezügliche Anliegen wurde zumindest in dem Sinne realisiert, als die Finanzkontrolle die Aufgabe hat, diesen Übergangskredit von 1 Milliarde Franken eng zu begleiten und auch dafür zu sorgen, dass diese Mittel richtig verwendet werden.

Der Antrag Leutenegger Oberholzer Susanne lag der Kommission in Form eines Postulates vor und wurde dort mit der Begründung abgelehnt, dass man keine Einschränkung bei der Wahl des Verwaltungsrates vorsehen wollte, sondern dass man den fachlich am besten ausgewiesenen Verwaltungsrat für dieses Unternehmen suchen wollte.

Zum Antrag Suter: Aus meiner persönlichen Sicht verdient er gewisse Sympathien. Ich denke aber, dass er juristisch

relativ schwierig umzusetzen ist. Ich gehe davon aus, dass dort, wo Zahlungen für Abgangsentschädigungen geleistet werden müssen, diese Zahlungen durch den Sachwalter sicher sofort eingestellt worden sind, denn die konnten ja nicht mehr finanziert werden. Das betrifft Unternehmungen, welche sich in Nachlassstundung befinden. Die Entschädigung des Verwaltungsrates der Crossair ist an und für sich eine Frage, die dann von der Gesellschaft zu lösen ist – wobei ich Ihnen sagen kann, dass auch dies ein Diskussionspunkt in der Finanzkommission war. Vonseiten der Finanzkommission ist auch klar zum Ausdruck gebracht worden, dass man es nicht verstehen würde, wenn hier derartige Verwaltungsratshonorare gezahlt würden, wie sie in den Medien kolportiert worden sind. Ich kann Sie zudem darüber orientieren, dass auch vonseiten der Unternehmung selbst gesagt worden ist, dass man so etwas schwer verstehen würde, wenn man gleichzeitig das Lohngefüge in der Unternehmung rechtfertigen müsste.

Zum letzten Antrag von Herrn Lustenberger. Hier verweise ich darauf, dass wir bei den Krediten diesen Betrag nicht nur auf die Sonderprüfung beschränkt haben, sondern wir haben hier die entsprechenden Mittel dafür eingestellt, dass eben auch die Verantwortlichkeiten abgeklärt und allenfalls gegebene Forderungen durchgesetzt werden müssen. Ob dafür eine Sonderprüfung in der Form, wie sie ursprünglich aufgegleist worden ist, notwendig ist, das muss noch abgeklärt werden. Ich gehe dabei davon aus, dass wir den Bericht der Sonderprüfung sicher erhalten werden. Wir werden ihn vermutlich im Parlament über den offiziellen Weg etwas später erhalten als über die Medien, denn dort wird er sicher bekannt gegeben werden.

Formell beantrage ich Ihnen, diese Anträge, die zusätzlich gestellt worden sind, abzulehnen.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Ich möchte Ihnen eigentlich empfehlen, diesen Bundesbeschluss nicht mit Dingen zu belasten, die für die Umsetzung eines Finanzierungsbeschlusses nicht direkt nötig und zwingend sind. Ich befürchte nämlich, dass beim Ständerat wenig Verständnis für solche Sonderanliegen vorhanden sein wird, und das könnte zu einer Differenzbereinigung führen, die es verhindern könnte, dass wir während dieser Sondersession fertig werden. Wir sind ganz klar der Meinung: Es geht um so viele Tausend Leute, deren Schicksal von dieser Vorlage abhängt, es sind so viele Milliarden auch im Spiel, dass es unzumutbar wäre, hier auch nur den Hauch einer Unsicherheit bis in die Wintersession zu belassen.

Zu den Anträgen im Einzelnen, zuerst zum Antrag Messmer: Ich wäre ein schlechter Finanzminister, wenn ich es nicht anerkennend zur Kenntnis nehmen würde, dass mir jemand helfen möchte, eine Ausgabe zu finanzieren. Ich habe darauf hingewiesen, dass der Bundesrat nicht beabsichtigt, eine Sonderfinanzierung oder eine Sondersparübung zu machen, sondern dass diese einmalige Ausgabe letztlich über die Verschuldung finanziert werden soll. Die Idee, die Herr Messmer hier hat, ist an sich vertretbar. Sie hat einfach den Nachteil, dass sie an sich schon umstrittene Geschäfte miteinander verknüpft. Das ist nie ohne Problematik. Wenn ich den Antrag lese und analysiere, stelle ich fest: Da es darin «so weit als möglich» heisst, besitzt der Antrag eher deklamatorischen Charakter, weil er nicht zwingend ist. Das ist für mich aber schon ein Grund, ihm nicht zuzustimmen, weil in der Differenzbereinigung der Ständerat – so, wie ich ihn kenne – nicht viel Musikgehör zeigen wird; dies vor allem, weil wir in der ständerätlichen Kommission bereits einen ähnlichen Antrag besprochen haben.

An sich müsste Herr Messmer dieses Anliegen einbringen, wenn es um die Solidaritätsstiftung und um die Verwendung der Goldreserven geht. Dort stellt sich das Problem, dass bei der Vorlage über die Verwendung der Goldreserven an sich keine Differenzen mehr bestehen. Es gibt nur noch Differenzen in anderen Bereichen. Ohne Differenzen ist es zwar nicht unmöglich, aber auch nicht ganz einfach, das Verfahren wieder aufzubrechen. Es ist Herrn Messmer selbst-

verständlich unbenommen, es dort noch einmal zu versuchen. Ich fürchte aber, dass das Drittelsmodell so ausgewogen ist, dass es nicht ganz einfach werden dürfte. Ich würde es im Prinzip vorziehen, das nicht hier zu behandeln; es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass die Frage dann zumal in der Differenzbereinigung noch einmal besprochen wird.

Zum Antrag Spielmann betreffend Einsitznahme von Personalvertretern im Verwaltungsrat und gleichzeitig zum Antrag Leutenegger Oberholzer: Zwischen den beiden Anträgen gibt es zwei Unterschiede. Herr Spielmann möchte zwei Vertreter, Frau Leutenegger Oberholzer eine «angemessene» Vertretung. Frau Leutenegger Oberholzer schreibt in ihrem Antrag, «der Bundesrat setzt sich dafür ein», Herr Spielmann macht den Einbezug von Personalvertretern zur zwingenden Bedingung für die Freigabe dieser Gelder.

Zum Grundsätzlichen: Die Erfahrungen mit Personalvertretern in Verwaltungsräten werden unterschiedlich beurteilt. Häufig werden sie als sehr gut beurteilt, und es spricht einiges dafür, auch das Personal in eine gewisse Verantwortung für die Unternehmung einzubeziehen. Es gibt aber auch Leute, die sagen, der Personalvertreter sei in einer schwierigen Doppelrolle. Ich will mich hier der Äusserung einer eigenen Meinung enthalten. Der Bundesrat hat sich darüber nicht unterhalten. Der Bundesrat hat allerdings in den Betrieben, in denen der Bund eine Mehrheit hat – Post und SBB –, Personalvertretungen zugestimmt.

Ich gehe davon aus, dass in dieser neuen Gesellschaft letztlich die Aktionäre darüber entscheiden, wen sie in den Verwaltungsrat wählen. Dort ist die öffentliche Hand in der Minderheit, und der Bund verfügt nur über 20 Prozent des Kapitals. Wir können also ohnehin nicht versprechen, dass wir so etwas durchsetzen können. Nach meiner Beurteilung werden sich die Investoren in dieser Situation sagen, sie wollten in diesem knallharten wirtschaftlichen Umfeld keine Verpflichtungen eingehen, die über jene des OR hinausgehen. Deshalb möchte ich Ihnen dringend empfehlen, den Antrag Spielmann abzulehnen. Die Aktionäre würden eine Bindung dieser Geldsprechung an eine solche Bedingung sicherlich nicht akzeptieren können, weil sie in der Vereinbarung nicht enthalten ist.

Der Antrag Leutenegger Oberholzer bittet den Bundesrat, sich für eine Personalvertretung einzusetzen. Ich wäre Frau Leutenegger Oberholzer dankbar, wenn auch sie nicht eine sachfremde Bedingung zu einem Finanzierungsbeschluss aufrechterhalten würde. Aber was ich ihr zusichern könnte, ist, dass wir dieses Problem im Kreis der Investoren und der für den Verwaltungsrat Verantwortlichen zur Diskussion stellen, zur Sprache bringen und auch die Vorzüge einer solchen Vertretung entsprechend herausstreichen würden.

Zu den verschiedenen Anträgen Grobet: Ich weiss nicht, ob ich die richtige Reihenfolge finde. Mit einem seiner Anträge möchte Herr Grobet die Kredite an die Bedingung binden, dass der Bund in der neuen Gesellschaft so etwas wie umwandelbare Obligationen bekommt. Das haben wir den Investoren zur Diskussion vorgelegt. Die Investoren hatten für diese Sache kein Musikgehör, weil es natürlich eine Verwässerung des Wertes ihrer Mittel wäre. Umgekehrt wollten die Investoren – oder wenigstens ein Teil davon –, dass der Bund in der Übergangszeit Gelder für die ersten Anfangsverluste einschiess. Wir haben dann ausgehandelt, auf diese Option zu verzichten. Dafür waren die Investoren einverstanden, die Anfangsverluste mit dem Kapital aufzufangen, an dem wir uns auch mit 20 Prozent beteiligen. Aber diese eine Milliarde Franken wird zu 80 Prozent von den anderen Aktionären aufgebracht. Wir finden, das sei ein guter Tausch gewesen. Den Antrag Grobet würden wir niemals durchbringen. Das würde die Vereinbarung sicher zu Fall bringen.

Zum zweiten Antrag Grobet betreffend die Bedingungen im Verwaltungsrat der begünstigten Gesellschaften – hier geht es um die Crossair; bei der Swissair, die im Nachlassverfahren steht, ist es ein Überbrückungskredit –: Hier haben wir vereinbart, dass der Bund eine Vertretung erhält. Das ist an sich gelöst, Herr Siegenthaler wird diese Vertretung übernehmen. Hingegen wäre es dann nicht mehr gerechtfertigt,

das sozusagen auf Dauer festgeschrieben zu haben, wenn wir uns einmal von den Aktien trennen. Deshalb bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Laut drittem Antrag Grobet soll ein Kontrollorgan eingesetzt werden mit der Aufgabe, die Verwendung der Kredite zu überwachen. Bei den Langstreckenflügen ist das der Fall, weil die Eidgenössische Finanzkontrolle dort sehr gute Arbeit leistet und praktisch jede Zahlung im Detail überprüft. Deshalb müssen Sie das hier nicht festschreiben; das machen wir ohnehin. Das ist eine Bedingung des Vertrages. Bei der Crossair hingegen verletzt das die obligationenrechtlichen Bestimmungen, und andere Aktionäre würden es nicht gestatten, dass ein Einzelaktionär mit einer Minderheitsbeteiligung eine besondere Kontrolle ausüben könnte. Ich muss Sie dringend bitten, diesen Antrag abzulehnen.

Laut letztem Antrag von Herrn Grobet sollen die Kredite nur freigegeben werden, wenn die Tochtergesellschaften der Swissair-Gruppe aufrechterhalten werden können: Gate Gourmet, Swissport, Atraxis und SR Technics. Das würde ich auch nicht in den Bundesbeschluss aufnehmen, aber es ist klar, dass das für uns eine Bedingung ist, weil diese Firmen überleben müssen. Im Moment ist es so, dass die Überbrückungsfinanzierung für Atraxis und SR Technics durch die Kantone Zürich, Genf und Basel sowie die Flughafengesellschaft und die Banken sichergestellt ist. Bei Swissport steht der Verkauf bevor, und Gate Gourmet ist überlebensfähig. Ich glaube, dass es nicht nötig ist, das festzuschreiben, aber wir sind uns bewusst, dass die flughafennahen Bereiche überleben müssen. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen.

Zum Antrag Suter: Hier muss ich Ihnen zuerst sagen, dass der erste Teil des Antrages für uns völlig undurchführbar ist, und zwar deshalb, weil hier eigentlich von der Swissair verlangt wird, dass sie gewisse Zahlungen nicht mehr leisten darf. Aber es ist eigentlich der Sachwalter, der über Zahlungen bestimmt. Die Swissair können wir nicht dazu erpressen, diese Zahlungen einzustellen. Im Interesse des Bundes liegt ja die Rettung oder die Vorbereitung der Langstreckenflüge der neuen Airline. Ich sehe also nicht, wo wir hier irgendwo einen Anhaltspunkt hätten, die Swissair dazu zu bewegen, vertragliche Bindungen, die sie eingegangen ist, in irgendeiner Form wieder aufzulösen. Ich äussere mich hier nicht zu den Summen und all diesen Dingen – da kann man unterschiedliche Meinungen haben; ich kenne sie auch nicht. Aber dieser erste Teil des Antrages ist eine unmögliche Forderung an uns, den muss man ablehnen.

Die zweite Forderung: Die Verwaltungsräte sind alles Leute, die äusserst anspruchsvolle Berufe haben und die einen ausserordentlichen Aufwand leisten müssen. Sie werden in der ersten Zeit monatlich mindestens zwei Sitzungen haben, der Präsident wahrscheinlich sogar wöchentlich zwei. Er wird 60 Prozent seiner Arbeitszeit opfern. Wenn Sie die Ansätze begrenzen, dann können Sie im Moment vergessen, dass wir die besten Leute für diese Aufgabe finden, bei der es um Milliarden Franken geht sowie darum, dass sich ein transkontinentales Flugunternehmen mit anderen transkontinentalen Flugunternehmen messen muss. Dazu ist erforderlich, den Arbeitsaufwand nach marktüblichen Ansätzen zu entgelten – selbstverständlich möglichst günstig, möglichst auch mit Erfolgsprämien usw. Aber ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen, weil man nicht diesen Massstab anlegen darf. Aber wir wissen natürlich, dass die Entschädigungen der Verwaltungsräte auch irgendwie in Relation zum gesamten Umfeld stehen und vertretbar sein müssen.

Ich komme noch zum Antrag Lustenberger. Dieses Anliegen ist selbstverständlich berechtigt. Es geht hier darum, dass wir objektiv erfahren, was vorgegangen ist und ob es Verletzungen der Sorgfaltspflicht gegeben hat, die später zu irgendwelchen Verfahren führen könnten. Wir haben dafür einen Kredit von zwei Millionen Franken vorgesehen. Wir können nicht sagen, dass das die Fortsetzung der Sonderprüfung sein wird. Die Sonderprüfung ist ein Verfahren für die Aktionäre; jetzt ist der Sachwalter dort tätig, und der hat an die Gläubiger und nicht an die Aktionäre zu denken. Das ergibt ein gewisses Spannungsfeld. Wir versuchen mit dem

Sachwalter zusammen ein Verfahren zu entwickeln. Deshalb steht im Kommissionsantrag zu Recht, es gehe um die «Klärung der Verantwortlichkeiten» und nicht um das Instrument, das wir schaffen. Die Verantwortlichkeiten wollen wir klären, und deshalb sind wir auch bereit, Geld darin zu investieren. Für mich ist es selbstverständlich, Herr Lustenberger, dass man diese Ergebnisse offen legen muss. Es ist ein Politikum, wir wissen das, und wenn wir schon so viel Geld dafür einsetzen, bestehe auch ein öffentliches Interesse an der Kenntnis der Resultate.

Deshalb sollten Sie den Finanzierungsbeschluss nicht mit dieser Forderung belasten. Aber es ist selbstverständlich, dass die Resultate offen gelegt werden und dass Sie dann Gelegenheit haben, diese in geeigneter Form zu diskutieren. Ich wäre in diesem Sinne froh, wenn Sie Ihren Antrag zurückziehen könnten, weil Ihr Anliegen erfüllt wird.

**Spielmann Jean** (–, GE): Suite à la présentation de ma proposition d'article 3octies sur la représentation du personnel dans les conseils d'administration et les réponses du Conseil fédéral, je retire ma proposition. J'espère que les négociations et les démarches entreprises permettront de répondre à cette requête.

Plutôt que de l'avoir formellement dans la loi et éventuellement bien sûr de risquer un vote négatif, je préfère trouver une issue positive et je retire ma proposition.

**Leutenegger Oberholzer Susanne** (S, BL): Herr Bundesrat Villiger, ich habe gerne zur Kenntnis genommen, dass Sie sich dafür einsetzen, das Gespräch nochmals aufnehmen und die Vertretung des Personals im Verwaltungsrat ernsthaft zur Diskussion stellen werden.

Ich ziehe meinen Antrag zurück, auch weil ich heute kein negatives Abstimmungsergebnis in diesem Saal möchte, aber ich gehe davon aus, dass Sie das Anliegen ganz ernsthaft prüfen und mit den Investoren besprechen werden.

**Lustenberger Ruedi** (C, LU): Das Wort unseres Finanzministers ist mir so viel wert, dass ich meinen Antrag zurückziehe.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Folgende Anträge sind zurückgezogen worden: Minderheit Zanetti (Art. 3ter), Lustenberger (Art. 3bis), Leutenegger Oberholzer (Art. 3ter) und Spielmann (Art. 3octies).

Frau Leutenegger Oberholzer hat auch ihren Antrag zu Artikel 3bis zurückgezogen, und zwar zugunsten ihres Postulats 01.3653.

Wir stimmen nun über die noch verbleibenden Anträge ab.

#### *Erste Abstimmung – Premier vote*

Für den Antrag Suter (Art. 3bis) .... 81 Stimmen

Dagegen .... 94 Stimmen

#### *Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

Für den Antrag Messmer (Art. 3bis) .... 10 Stimmen

Dagegen .... 166 Stimmen

#### *Dritte Abstimmung – Troisième vote*

Für den Antrag Grobet (Art. 3bis) .... 61 Stimmen

Dagegen .... 116 Stimmen

#### *Vierte Abstimmung – Quatrième vote*

Für den Antrag Grobet (Art. 3sexies) .... 33 Stimmen

Dagegen .... 118 Stimmen

#### *Fünfte Abstimmung – Cinquième vote*

Für den Antrag Grobet (Art. 3septies) .... 56 Stimmen

Dagegen .... 116 Stimmen

#### *Sechste Abstimmung – Sixième vote*

Für den Antrag Grobet (Art. 3novies) .... 53 Stimmen

Dagegen .... 114 Stimmen

**Art. 4**

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

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Art. 1 Abs. 1 – Art. 1 al. 1*

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1629)  
Für Annahme der Ausgabe .... 118 Stimmen  
Dagegen .... 53 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*  
*La majorité qualifiée est acquise*

*Art. 1 Abs. 2 – Art. 1 al. 2*

*Abstimmung – Vote*  
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1630)  
Für Annahme der Ausgabe .... 118 Stimmen  
Dagegen .... 51 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*  
*La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*  
(namentlich – nominatif; Beilage – Annexe 01.067/1628)  
Für Annahme des Entwurfes .... 110 Stimmen  
Dagegen .... 56 Stimmen

01.3649

**Motion FK-NR (01.067)**  
**(Minderheit Kaufmann).**  
**Finanzierung**  
**Swissair-Kredite**  
**Motion CdF-CN (01.067)**  
**(minorité Kaufmann).**  
**Financement**  
**des crédits Swissair**

Einreichungsdatum 14.11.01  
Date de dépôt 14.11.01  
Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Zurückgezogen – Retiré*

01.3653

**Postulat**  
**Leutenegger Oberholzer Susanne.**  
**Vorfinanzierung**  
**der Sozialpläne**  
**Postulat**  
**Leutenegger Oberholzer Susanne.**  
**Préfinancement**  
**des plans sociaux**

Einreichungsdatum 16.11.01  
Date de dépôt 16.11.01  
Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Überwiesen – Transmis*

01.3186

**Interpellation**  
**sozialdemokratische Fraktion.**  
**Krise der SAir Group**  
**Interpellation**  
**groupe socialiste.**  
**Crise de SAir Group**

*Diskussion – Discussion*  
Einreichungsdatum 23.03.01  
Date de dépôt 23.03.01  
Nationalrat/Conseil national 05.10.01  
Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Leutenegger Oberholzer Susanne** (S, BL): Die Antwort auf die Interpellation wurde von den Realitäten überholt. Der Bundesrat hat, das zeigt seine Antwort, etwas spät reagiert, aber dafür heftig, als er es getan hat. Ich bin mit der Beantwortung der Interpellation nicht zufrieden, aber ich bin mit dem Resultat der heutigen Debatte zufrieden.

01.3605

**Motion**  
**sozialdemokratische Fraktion.**  
**Zukunft der Swissair-Gruppe**  
**Motion**  
**groupe socialiste.**  
**Avenir du groupe Swissair**

Einreichungsdatum 05.10.01  
Date de dépôt 05.10.01  
Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Hofmann Urs** (S, AG): Auch hier kann ich darauf hinweisen, dass die Angelegenheit aufgrund der Anträge des Bundesrates überholt ist. Die Motion ist heute weitgehend gegenstandslos. Es gibt einzelne Punkte, die über den Fall hinaus, was das Nachlassverfahren betrifft, noch Aktualität haben werden. Aber die werden wir Ihnen mit separaten Vorstößen unterbreiten. Die Motion wird in diesem Sinne zurückgezogen.

*Zurückgezogen – Retiré*

01.3631

**Motion  
christlichdemokratische Fraktion.  
Krise der Swissair**

**Motion  
groupe démocrate-chrétien.  
Krise de Swissair**

Einreichungsdatum 05.10.01

Date de dépôt 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Der Bundesrat beantragt, die Motion abzuschreiben.

**Maitre** Jean-Philippe (C, GE): Les objectifs de la motion sont réalisés par l'arrêté que nous venons d'adopter. Par conséquent, nous admettons qu'elle puisse être effectivement classée.

**Blocher** Christoph (V, ZH): Wir sind nicht dafür, dass diese Motion abgeschrieben wird. Im letzten Punkt verlangt die CVP-Fraktion, die Aufsicht des Bundesrates über die Swissair müsse untersucht werden. Das ist nicht erledigt. Wir möchten diese Motion aufrechterhalten.

**Maitre** Jean-Philippe (C, GE): Je peux répondre à M. Blocher que le seul point qui n'est effectivement pas réglé et qui vise le devoir de surveillance, fait l'objet d'une initiative parlementaire que le groupe démocrate-chrétien a déposée aujourd'hui, par laquelle nous demandons la création d'une commission d'enquête parlementaire pour régler ces questions-là. Donc, sur tous les autres points, les demandes de la motion sont remplies. Sur ce dernier point, il y a une demande de création d'une commission d'enquête parlementaire qui a été déposée et que nous pourrions traiter, ce qui nous permet de considérer effectivement que cette motion est classée.

*Abstimmung – Vote*

Für Abschreibung .... 75 Stimmen

Dagegen .... 60 Stimmen

01.3061

**Interpellation Gysin Remo.  
SAir Group.  
Im Spannungsfeld von privaten  
und öffentlichen Interessen**

**Interpellation Gysin Remo.  
SAir Group.  
Tirailé entre intérêts  
privés et publics**

*Diskussion – Discussion*

Einreichungsdatum 12.03.01

Date de dépôt 12.03.01

Nationalrat/Conseil national 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Gysin** Remo (S, BS): Die Beantwortung der Interpellation ist typisch für die Haltung des Bundesrates: Sie kommt zu spät, er hat sich Zeit gelassen, sie stellt eine völlige Fehleinschätzung dar. Bis zum 12. September hat er immer noch nicht begriffen, wie kritisch die Situation gewesen ist, und er hat dann die Fragen auch nur zur Hälfte beantwortet.

Ich bin also nur teilweise befriedigt. Ich möchte den Bundesrat bitten, in Zukunft das Parlament, mindestens in der Beantwortung der Interpellationen, ernster zu nehmen.

01.3094

**Motion Spielmann Jean.  
SAir Group.  
Verantwortlichkeiten im Debakel  
Motion Spielmann Jean.  
SAir Group.  
Responsabilités dans la débâcle**

Einreichungsdatum 19.03.01

Date de dépôt 19.03.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Spielmann** Jean (–, GE): La motion que j'ai déposée pose une série de questions. Il est vrai qu'elle a été déposée au mois de mars de cette année mais, par rapport à la débâcle de Swissair, elle pose quand même une série de questions importantes, notamment à propos du rôle et de la participation de SAir Group dans les compagnies à l'étranger, des pressions exercées sur le groupe, du rôle et de la responsabilité des responsables de l'entreprise et de la politique vis-à-vis des pays voisins.

A partir de la prise de position du Conseil fédéral, on pourrait bien sûr débattre longuement. Je préfère simplement dire que je ne suis pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral. En effet, celui-ci dit, par exemple, en ce qui concerne nos voisins, qu'il n'y a aucun rapport juridique entre les activités de SAir Group à l'étranger et les accords conclus entre la Suisse et les autres Etats. Je ne suis pas sûr que le non-respect des différents contrats et des différentes exigences envers les autres compagnies n'aient aucune influence sur nos relations avec les autres Etats.

Je considère que la déclaration du Conseil fédéral, qui propose de classer ma motion, est pour le moins irresponsable, si l'on prend en considération les problèmes qui vont venir en ce qui concerne les responsabilités de SAir Group et les relations avec les pays européens, notamment au niveau des transports aériens.

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Der Bundesrat beantragt, die Motion abzuschreiben. Herr Spielmann hält an der Motion fest.

*Abstimmung – Vote*

Für Abschreibung .... 83 Stimmen

Dagegen .... 22 Stimmen

01.3375

**Postulat Kurrus Paul.  
Schweizerische  
Luftfahrtspolitik  
Postulat Kurrus Paul.  
Politique suisse  
en matière de transport aérien**

Einreichungsdatum 21.06.01

Date de dépôt 21.06.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Überwiesen – Transmis*

01.3637

**Motion Vaudroz Jean-Claude.  
Luftverkehrspolitik  
des Bundes**

**Motion Vaudroz Jean-Claude.  
Politique aéronautique  
de la Confédération**

Einreichungsdatum 05.10.01

Date de dépôt 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Zurückgezogen – Retiré*

01.3613

**Postulat Strahm Rudolf.  
Zusätzliche Massnahmen  
für das Swissair-Personal**

**Postulat Strahm Rudolf.  
Renforcer les mesures prises  
en faveur du personnel de Swissair**

Einreichungsdatum 05.10.01

Date de dépôt 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Überwiesen – Transmis*

01.3627

**Interpellation Vollmer Peter.  
Swissair-Debakel.**

**Folgen für den Tourismus**

**Interpellation Vollmer Peter.  
Affaire Swissair. Conséquences  
pour l'activité touristique**

Einreichungsdatum 05.10.01

Date de dépôt 05.10.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

*Erklärung Urheberin/Urheber: befriedigt  
Déclaration auteur/auteurs: satisfait*

01.3408

**Interpellation Grobet Christian.  
Zukunft der Swissair?**

**Interpellation Grobet Christian.  
Quel avenir pour Swissair?**

Einreichungsdatum 22.06.01

Date de dépôt 22.06.01

Nationalrat/Conseil national 16.11.01

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Herr Grobet ist nicht mehr anwesend. Die Interpellation ist damit erledigt.

01.9001

**Mitteilungen  
des Präsidenten**

**Communications  
du président**

**Präsident** (Hess Peter, Präsident): Wir verabschieden uns heute – ich nehme diese Verabschiedung jetzt vor, weil ich nicht weiss, ob wir uns morgen nochmals sehen – von unserem Kollegen Walter Frey, der nach dreieinhalb Legislaturen aus unserem Rat scheidet. Walter Frey studierte an der Universität Zürich und an der London School of Economics. Er ist seit 1984 Präsident der Stadtzürcher SVP und wurde 1987 in den Nationalrat gewählt, wo er 1998 und 1999 als Präsident der Finanzkommission und bis vor kurzem als Präsident der Aussenpolitischen Kommission wichtige Ämter bekleidete. Die Wahl zum Fraktionspräsidenten bildete die Krönung seiner politischen Laufbahn. Als 20. Präsident dieser Fraktion konnte er mit Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass sich der Fraktionsbestand zwischen seinem Eintritt in das Parlament und den letzten Wahlen praktisch verdoppelt hat. Er hat nach den Worten seines Vizepräsidenten «die Fraktion geschickt geführt und stets gekonnt zwischen den verschiedenen Strömungen vermittelt».

Als Präsident des Zürcher Schlittschuh-Clubs (ZSC) – es ist nicht der EVZ in Zug – gehörte er zu jenen, die auch auf dem parlamentarischen Feld den Puck nie aus den Augen verloren. Seine Wesensart, den Kontrahenten in Wortgefechten stets mit grossem Anstand und Respekt zu begegnen, wurde allseits sehr geschätzt. Er war im Parlament der perfekte Gentleman mit eiserner Hand und Samthandschuhen. Den Kampf gegen den Schweizer Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum, den er als Präsident des Parlamentarierkomitees führte, konnte er 1992 für sich entscheiden. Danach jedoch setzte er sich intensiv für die Mitgliedschaft der Schweiz in der Welthandelsorganisation WTO ein. Würde der Weg von Walter Frey nicht von uns wegführen, hätte er es mit seinen Fähigkeiten vielleicht gar zum ersten ständigen Vertreter der Schweiz bei den Vereinten Nationen gebracht. (*Heiterkeit*)

Walter Frey steht nun alle Zeit für seine Familie und für seine wirtschaftlichen Tätigkeiten zur Verfügung. Unser Rat verliert mit ihm einen grossen Parlamentarier. Wir danken ihm für den Einsatz, den er für unser Land und unser Parlament geleistet hat, und wünschen ihm alles Gute für die Zukunft. (*Beifall*)

Es ist mir am Schluss der Sitzung ein Bedürfnis, den Mitgliedern des Bundesrates, den Sprechern der Kommission, vor allem aber Ihnen allen ein Kompliment für die intensive Arbeit auszusprechen, die Sie heute Nachmittag und heute Abend bei der Beratung dieses schwierigen Themas geleistet haben. Ich bin persönlich sehr beeindruckt, dass entgegen ungläubigen Unkenrufen in gewissen Medien die Präsenz heute Abend ausgezeichnet war. Wir haben damit unter Beweis gestellt, dass wir unserer Verantwortung gerecht werden, wenn wir gerufen werden. Ich möchte Ihnen in diesem Sinne danken und wünsche Ihnen – unter dem Vorbehalt einer allfälligen Differenzbereinigungssitzung morgen Samstag – schon heute ein schönes Wochenende. Wir sehen uns dann wieder an der Wintersession am 26. November.

*Schluss der Sitzung und der Session um 23.20 Uhr  
Fin de la séance et de la session à 23 h 20*

**Impressum**

111. Jahrgang des Amtlichen Bulletins

*Chefredaktor:* Dr. phil. François Comment

*Herausgeber, Vertrieb und Abonnemente:*  
 Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung  
 Parlamentsdienste  
 3003 Bern  
 Tel. 031/322 99 82  
 Fax 031/322 99 33  
 E-Mail Bulletin@pd.admin.ch

*Online-Fassung:* www.parlament.ch

<i>DVD-ROM-Fassung:</i>	(inkl. MWSt.)
Jahresabonnement Schweiz	Fr. 80.–
Jahresabonnement Ausland	Fr. 87.–
(eine aufdatierte Ausgabe pro Session, ab Winter 1999)	
Einzel-DVD-ROM	Fr. 25.–
(Nationalrat und Ständerat)	
Archiv-CD-ROM (Winter 1995 – Herbst 1999)	Fr. 25.–

<i>Gedruckte Fassung:</i>	
Jahresabonnement Schweiz	Fr. 95.–
Jahresabonnement Ausland	Fr. 103.–
(zwei Bände pro Rat und pro Session)	
Einzelnummer Nationalrat	Fr. 24.–
Einzelnummer Ständerat	Fr. 12.–

*Druck:* Vogt-Schild/Habegger Medien AG, 4501 Solothurn

ISSN 1421-3974

**Impressum**111<sup>e</sup> année du Bulletin officiel*Rédacteur en chef:* François Comment, d'ès lettres

*Editeur, distribution et abonnements:*  
 Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale  
 Services du Parlement  
 3003 Berne  
 Tél. 031/322 99 82  
 Fax 031/322 99 33  
 E-mail Bulletin@pd.admin.ch

*Version en ligne:* www.parlement.ch

<i>Version DVD-ROM:</i>	(TVA incl.)
Abonnement annuel pour la Suisse	fr. 80.–
Abonnement annuel pour l'étranger	fr. 87.–
(une édition mise à jour par session, à partir d'hiver 1999)	
DVD-ROM isolé	fr. 25.–
(Conseil national et Conseil des Etats)	
CD-ROM Archives (hiver 1995 – automne 1999)	fr. 25.–

<i>Version imprimée:</i>	
Abonnement annuel pour la Suisse	fr. 95.–
Abonnement annuel pour l'étranger	fr. 103.–
(deux volumes par session et par Conseil)	
Numéro isolé Conseil national	fr. 24.–
Numéro isolé Conseil des Etats	fr. 12.–

*Impression:* Vogt-Schild/Habegger Media SA, 4501 Soleure

ISSN 1421-3974

---

**Impressum**

111. Jahrgang des Amtlichen Bulletins

*Chefredaktor:* Dr. phil. François Comment*Herausgeber, Vertrieb und Abonnemente:*  
Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung  
Parlamentdienste  
3003 Bern  
Tel. 031/322 99 82  
Fax 031/322 99 33  
E-Mail Bulletin@pd.admin.ch*Online-Fassung:* www.parlament.ch

<i>DVD-ROM-Fassung:</i>	(inkl. MWSt.)
Jahresabonnement Schweiz	Fr. 80.–
Jahresabonnement Ausland	Fr. 87.–
(eine aufdatierte Ausgabe pro Session, ab Winter 1999)	
Einzel-DVD-ROM	Fr. 25.–
(Nationalrat und Ständerat)	
Archiv-CD-ROM (Winter 1995 – Herbst 1999)	Fr. 25.–

<i>Gedruckte Fassung:</i>	
Jahresabonnement Schweiz	Fr. 95.–
Jahresabonnement Ausland	Fr. 103.–
(zwei Bände pro Rat und pro Session)	
Einzelnummer Nationalrat	Fr. 24.–
Einzelnummer Ständerat	Fr. 12.–

*Druck:* Vogt-Schild/Habegger Medien AG, 4501 Solothurn

ISSN 1421-3974

**Impressum**111<sup>e</sup> année du Bulletin officiel*Rédacteur en chef:* François Comment, d'ès lettres*Editeur, distribution et abonnements:*  
Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale  
Services du Parlement  
3003 Berne  
Tél. 031/322 99 82  
Fax 031/322 99 33  
E-mail Bulletin@pd.admin.ch*Version en ligne:* www.parlement.ch

<i>Version DVD-ROM:</i>	(TVA incl.)
Abonnement annuel pour la Suisse	fr. 80.–
Abonnement annuel pour l'étranger	fr. 87.–
(une édition mise à jour par session, à partir d'hiver 1999)	
DVD-ROM isolé	fr. 25.–
(Conseil national et Conseil des Etats)	
CD-ROM Archives (hiver 1995 – automne 1999)	fr. 25.–

<i>Version imprimée:</i>	
Abonnement annuel pour la Suisse	fr. 95.–
Abonnement annuel pour l'étranger	fr. 103.–
(deux volumes par session et par Conseil)	
Numéro isolé Conseil national	fr. 24.–
Numéro isolé Conseil des Etats	fr. 12.–

*Impression:* Vogt-Schild/Habegger Media SA, 4501 Soleure

ISSN 1421-3974