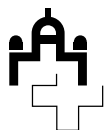


Ständerat

Conseil des Etats

Consiglio degli Stati

Cussegl dals stadis



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

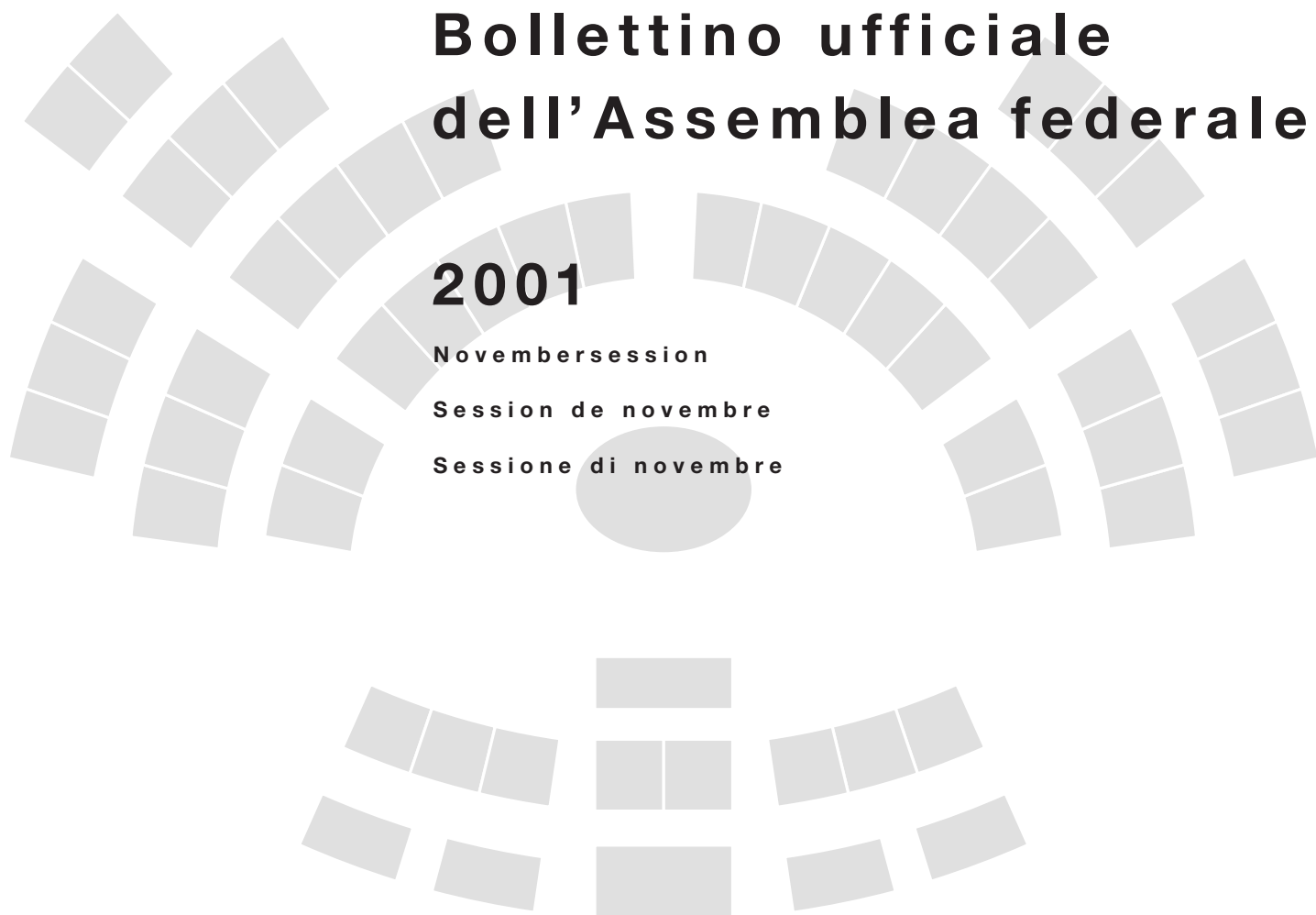
# Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale

2001

Novembersession

Session de novembre

Sessione di novembre





## Überblick

## Sommaire

Inhaltsverzeichnis	I-V
Geschäftsnummern	V-VI
Rednerliste	VII-X
Verhandlungen des Ständerates	713-747
Impressum	748
Abkürzungen	3. Umschlagseite

Table des matières	I-V
Numéros d'objet	V-VI
Liste des orateurs	XII-X
Délibérations du Conseil des Etats	713-747
Impressum	748
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****Table des matières****Vorlagen des Bundesrates (1)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 713

**Motionen (2)**

01.3636 Motion Brunner Christiane. Zukunft der Swissair-Gruppe: 743  
01.3570 Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide: 744

**Postulate (1)**

01.3651 Postulat WAK-SR (01.067). Vorfinanzierung der Sozialpläne: 743

**Projets du Conseil fédéral (1)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 713

**Motions (2)**

01.3636 Motion Brunner Christiane. Avenir du groupe Swissair: 743  
01.3570 Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques: 744

**Postulats (1)**

01.3651 Postulat CER-CE (01.067). Préfinancement des plans sociaux: 743

**Geschäftsnummern****Numéros d'objet**

01.067	Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 713	01.067	Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 713
01.3570	Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide: 744	01.3570	Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques: 744
01.3636	Motion Brunner Christiane. Zukunft der Swissair-Gruppe: 743	01.3636	Motion Brunner Christiane. Avenir du groupe Swissair: 743
01.3651	Postulat WAK-SR (01.067). Vorfinanzierung der Sozialpläne: 743	01.3651	Postulat CER-CE (01.067). Préfinancement des plans sociaux: 743

**Rednerliste****Béguelin** Michel (S, VD)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 734

**Berger** Michèle (R, NE)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 727

**Brändli** Christoffel (V, GR)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 720, 741, 742

**Briner** Peter (R, SH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 732

**Brunner** Christiane (S, GE)

01.3636 Motion Brunner Christiane. Zukunft der Swissair-Gruppe: 743

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 733

**Büttiker** Rolf (R, SO)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 725

**Cornu** Jean-Claude (R, FR)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 717

**David** Eugen (C, SG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 722, 743

**Epiney** Simon (C, VS)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 730

**Escher** Rolf (C, VS)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 727

**Frick** Bruno (C, SZ)

01.3570 Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide: 744, 746

**Fünfschilling** Hans (R, BL)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 735

**Liste des orateurs****Béguelin** Michel (S, VD)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 734

**Berger** Michèle (R, NE)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 727

**Brändli** Christoffel (V, GR)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 720, 741, 742

**Briner** Peter (R, SH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 732

**Brunner** Christiane (S, GE)

01.3636 Motion Brunner Christiane. Avenir du groupe Swissair: 743

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 733

**Büttiker** Rolf (R, SO)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 725

**Cornu** Jean-Claude (R, FR)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 717

**David** Eugen (C, SG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 722, 743

**Epiney** Simon (C, VS)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 730

**Escher** Rolf (C, VS)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 727

**Frick** Bruno (C, SZ)

01.3570 Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques: 744, 746

**Fünfschilling** Hans (R, BL)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 735

**Gentil Pierre-Alain (S, JU)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 730

**Gentil Pierre-Alain (S, JU)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 730

**Hofmann Hans (V, ZH)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 718

**Hofmann Hans (V, ZH)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 718

**Inderkum Hansheiri (C, UR)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 724

**Inderkum Hansheiri (C, UR)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 724

**Langenberger Christiane (R, VD)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 732

**Langenberger Christiane (R, VD)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 732

**Lauri Hans (V, BE)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 741

**Lauri Hans (V, BE)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 741

**Leuenberger Ernst (S, SO)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 719

**Leuenberger Ernst (S, SO)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 719

**Leuenberger Moritz, Bundespräsident**

01.3570 Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide: 745  
01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 735, 741, 742

**Leuenberger Moritz, Bundespräsident**

01.3570 Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques: 745  
01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 735, 741, 742

**Leumann-Würsch Helen (R, LU)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 716

**Leumann-Würsch Helen (R, LU)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 716

**Lombardi Filippo (C, TI)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 731, 741

**Lombardi Filippo (C, TI)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 731, 741

**Marty Dick (R, TI)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 728

**Marty Dick (R, TI)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 728

**Merz Hans-Rudolf (R, AR)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 723

**Merz Hans-Rudolf (R, AR)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 723

**Paupe Pierre (C, JU)**

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 715

**Paupe Pierre (C, JU)**

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 715

**Plattner** Gian-Reto (S, BS, zweiter Vizepräsident)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 720

**Reimann** Maximilian (V, AG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 734

**Saudan** Françoise (R, GE, présidente)

01.9002 Mitteilungen der Präsidentin: 746

**Stadler** Hansruedi (C, UR)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 726

**Stähelin** Philipp (C, TG)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 727

**Villiger** Kaspar, Bundesrat

01.3570 Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide: 745

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 737, 742

**Wenger** Rico (V, SH)

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 722

**Wicki** Franz (C, LU)

01.3651 Postulat WAK-SR (01.067). Vorfinanzierung der Sozialpläne: 743

01.067 Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung: 713, 740, 742, 743

**Plattner** Gian-Reto (S, BS, zweiter Vizepräsident)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 720

**Reimann** Maximilian (V, AG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 734

**Saudan** Françoise (R, GE, présidente)

01.9002 Communications de la présidente: 746

**Stadler** Hansruedi (C, UR)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 726

**Stähelin** Philipp (C, TG)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 727

**Villiger** Kaspar, Bundesrat

01.3570 Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques: 745

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 737, 742

**Wenger** Rico (V, SH)

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 722

**Wicki** Franz (C, LU)

01.3651 Postulat CER-CE (01.067). Préfinancement des plans sociaux: 743

01.067 Programme de redimensionnement de l'aviation civile. Financement: 713, 740, 742, 743

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

## Ständerat – Conseil des Etats

**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

Samstag, 17. November 2001

Samedi, 17 novembre 2001

08.00 h

01.067

### Redimensionierungskonzept für die nationale Zivilluftfahrt. Finanzierung

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

Zweitrat – Deuxième Conseil

Botschaft des Bundesrates 07.11.01 (BBI)  
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)

**Wicki Franz** (C, LU), für die Kommission: Das heutige Haupttraktandum – Gutheissung von Verpflichtungs- und Zahlungskrediten für den Luftverkehr – kann man nach dem alten Sprichwort unter das Motto stellen: In der Not frisst der Teufel Fliegen, oder aktueller: In der Not lernt der Bund noch fliegen. Ja, tatsächlich: Die Fakten einerseits und die Verfahrenszwänge andererseits führen dazu, dass wir heute entscheidungsmässig nicht viel Spielraum haben. Die Fakten wurden ausserhalb des Parlamentes geschaffen, die Verfahrensregeln hat sich aber das Parlament selbst gegeben.

Trotz dieser unbefriedigenden Ausgangslage ist es aber wichtig, dass wir uns heute eingehend mit der uns auf den Tisch gelegten Materie – also mit der bundesrätlichen Vorlage, mit der schweizerischen Luftfahrt, mit den Verfahrens- und Kompetenzfragen von Bundesrat, Finanzdelegation und Parlament – befassen. Darum beantragt Ihnen Ihre Kommission auch einstimmig Eintreten auf die Vorlage.

Die Begründung der heutigen Vorlage kann einzig und allein in einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse der Schweiz gefunden werden. Dies im Bestreben, den Luftverkehrsanschluss der Schweiz auch an aussereuropäische

Zentren aufrechtzuerhalten. Unser Land ist weltoffen, exportorientiert und auf den Tourismus angewiesen. Diese Schweiz braucht die flugverkehrsmässige Anbindung ans Ausland. Ohne direkte Luftverkehrsverbindungen zu den wichtigsten Zentren des entfernteren Auslandes wird die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz wesentlich eingeschränkt. International tätige schweizerische Unternehmen hätten daher in vielen Fällen ohne diese Verbindungen gravierende Wettbewerbsnachteile. Mit Recht erklärt daher der Bundesrat in der Botschaft, es sei unbestritten, dass viele ausländische Unternehmen ihren Standort in der Schweiz unter anderem deshalb gewählt haben, weil direkte Flugverbindungen angeboten werden und damit zeitaufwendige und Nerven belastende Anschlussflüge über andere europäische Hubs entfallen.

Für die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung unseres Landes sind deshalb direkte Anschlussverbindungen an die wichtigsten Handels- und Industriezentren der Welt von zentraler Bedeutung. Es ist eine Tatsache, dass eine finanziell gesunde und äusserst fähige Fluggesellschaft, welche die Schweiz an den internationalen und interkontinentalen Luftverkehr anbindet, eine Grundvoraussetzung für die hohe Standortqualität der Schweiz und für ihre volkswirtschaftliche Entwicklung ist.

Die Luftfahrt ist ein Teil des Gesamtverkehrssystems. Der Luftverkehr fällt – auch gemäss dem Bundesgesetz über die Luftfahrt – in den Verantwortungsbereich des Bundes. Daher konnte und kann es dem Bund nicht egal sein, was die im Luftverkehr tätigen Akteure der Schweiz unternehmen. Schweizerischer Akteur im Zivilluftverkehr war in erster Linie die Swissair, von der der Bundesrat in der Botschaft so schön sagt, sie habe sich im Laufe der Zeit zu einem Prunkstück der schweizerischen Wirtschaft und der internationalen Zivilluftfahrt entwickelt.

Dieses Prunkstück verschafft uns – dem Bund, der Bundesverwaltung, den Banken, der übrigen Wirtschaft, aber auch uns Parlamentarierinnen und Parlamentariern – unvorhergesehene Lasten, Arbeit, Sorgen und schlaflose Nächte. Schliesslich beschert es uns hier eine Kreditvorlage über Milliarden von Franken, die im Notverfahren und im Eiltempo erledigt werden soll, wie dies unser Bundesstaat in diesem Ausmass wahrscheinlich noch nie erlebt hat.

Sie kennen die ganze Geschichte des Swissair-Debakels. Ich will sie hier nicht wiederholen. Doch es ist klar – das hat Ihre Kommission auch als Antwort auf eine Petition eines besorgten Bürgers erklärt –, dass die Verantwortlichkeiten eingehend abgeklärt und klar und deutlich aufgezeigt werden müssen. Die Unternehmungsführung und auch der Verwaltungsrat haben sich zu verantworten. Die Ansprüche gegenüber dem Management und dem Verwaltungsrat der Swissair sind mit aller Konsequenz weiterzuverfolgen. Aber auch die Frage, inwiefern die für die Luftverkehrsaufsicht zu-

ständigen Stellen des Bundes ihre Kompetenzen wahrgenommen haben, muss geklärt werden. Andernfalls würde das Vertrauen in Politik und Wirtschaft erheblichen Schaden erleiden.

Für den Bund, d. h. für den Bundesrat und schliesslich auch für uns hier stellt sich die Frage: Soll eine nationale Fluggesellschaft mit Interkontinentalverbindungen weiter bestehen oder nicht? Der Bundesrat hat diese Frage klar bejaht. Für ihn ist die Existenz einer nationalen Fluggesellschaft für den Wirtschaftsstandort Schweiz von erheblicher Bedeutung. Auch die wirtschafts- und beschäftigungspolitischen Auswirkungen einer Nulllösung haben ihn dazu gebracht, sich für die Erhaltung einer redimensionierten schweizerischen Fluggesellschaft einzusetzen und, damit verbunden, sich an einem leistungsfähigen Hub-System finanziell zu beteiligen. Das Szenario, sämtliche Kurz- und Langstreckenflüge einzustellen, hätte zu rund 35 000 Entlassungen geführt, also etwa dem Dreifachen gegenüber dem jetzt vorliegenden Konzept. Die hier anwesenden Vertreter des Bundesrates werden die Beweggründe unserer Regierung heute sicher noch vertieft darlegen.

Wir stellen fest, dass der Bundesrat in seiner Haltung nicht alleine ist. Es ist ihm in kürzester Zeit gelungen, weite Kreise zu mobilisieren, die am Weiterbestehen einer nationalen Fluggesellschaft mit interkontinentaler Anbindung interessiert sind, so die Wirtschaft und die Kantone. Für diesen einmaligen Kraftakt ist der Regierung und allen Beteiligten der Verwaltung Anerkennung zu zollen.

Dem Bundesrat ist es aber auch gelungen, von der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte die Zustimmung für einen Grossteil der Kredite zu erhalten, nämlich für 1,6 Milliarden Franken in Form von Verpflichtungskrediten und zusätzlichen 450 Millionen Franken in Form eines Zahlungskredites. Aufgrund dieser Zustimmung der Delegation hat sich der Bundesrat infolge der engen Fristen bereits zur Leistung dieser Beträge in Verträgen verpflichtet.

Dass der Bundesrat in dringlichen Fällen Ausgaben tätigt, ohne vorher die Zustimmung der Räte einzuholen, ist rechtlich zulässig. Das Parlament selbst hat diese Kompetenz an die Finanzdelegation delegiert. Diese soll also in solchen Fällen Kredite anstelle des Parlamentes bewilligen; ich verweise diesbezüglich auf Artikel 18 des Finanzhaushaltgesetzes. Gemäss diesem Gesetz sind aber bereits bewilligte Kredite nachträglich noch durch die eidgenössischen Räte zu genehmigen. Darüber haben wir heute zu beschliessen. Der Ständerat hat heute Morgen aber auch über Zahlungskredite zu entscheiden, die noch nicht gesprochen sind.

Was umfasst eigentlich die heutige Vorlage? Die hier zu fassenden Beschlüsse liegen Ihnen in der Botschaft auf den Seiten 47 und 48 wie auch auf der Fahne vor. Auf Seite 38 der Botschaft finden Sie eine gute Übersicht über die Zahlungskredite.

In Artikel 1 des Beschlusssentwurfes sind die Verpflichtungskredite aufgelistet. Artikel 2 enthält die Zahlungskredite, welche zu Lasten des Nachtrages II zum Voranschlag 2001 bewilligt werden sollen. Artikel 3 listet die Zahlungskredite zu Lasten des Voranschlages des nächsten Jahres, also 2002, auf.

Die Finanzdelegation hat alle Ausgaben gemäss Artikel 1 bereits gutgeheissen. Alle Ausgaben gemäss Artikel 2 sind ebenfalls – ausser der ersten und der letzten Position – gutgeheissen worden. Die in Artikel 3 angeführten Kredite sind bisher nicht genehmigt worden.

Ich weise in diesem Zusammenhang kurz auf den Handlungsspielraum des Parlamentes und auf die rechtlichen Folgen der Parlamentsbeschlüsse hin, wobei ich mir bewusst bin, dass dies bei dem sich abzeichnenden Stimmverhältnis etwas akademisch tönt.

Es gibt, wie gesagt, zwei Kredittypen: erstens Kredite, die von der Finanzdelegation bewilligt sind; zweitens Kredite, welche der Finanzdelegation für diesen dringlichen Vorschuss noch nicht vorgelegt worden sind und die somit von ihr nicht bewilligt sind.

Bei den von der Finanzdelegation bewilligten Krediten haben die Beschlüsse des Parlamentes keine juristischen Folgen,

da die Kredite formell verbindlich bewilligt wurden. Auch wenn der Ständerat die Gelder heute ablehnen würde, fliessen sie bereits bzw. sind schon ausgegeben worden.

Um über die der Finanzdelegation nicht vorgelegten Kredite verfügen zu können – das sind insbesondere die Zahlungskredite für die Beteiligung an der neuen Fluggesellschaft –, benötigt der Bundesrat aber die Zustimmung des Parlamentes. Sollte das Parlament dies ablehnen, ist der Bundesrat nicht befugt, diese Gelder auszugeben. Es versteht sich von selbst, dass ein solcher ablehnender Entscheid nicht folgenlos bleiben würde. Denn aufgrund der Zusagen der Finanzdelegation zu den Verpflichtungskrediten ist der Bundesrat Verpflichtungen gegenüber Dritten eingegangen, das heisst gegenüber Investoren und der Crossair. Würden wir heute also Nein zu den Zahlungskrediten sagen, könnten die in der Grundsatzvereinbarung des Bundesrates für die Kapitalbeteiligung versprochenen oder die vertraglich für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes zugesicherten Geldmittel auf rechtllichem Weg geltend gemacht werden. Gegenüber dem Bund würden Schadenersatzansprüche aufgrund der Verantwortlichkeit auf dem Klagewege geltend gemacht werden.

Dies führt zu folgenden Schlussfolgerungen: Vorerst müssen wir bezüglich der Verpflichtungskredite wissen, ob wir den Bundesrat auf dem Weg, den er eingeschlagen hat, unterstützen wollen. Hinsichtlich der Zahlungskredite stellt sich dem Ständerat die Frage, ob er im Falle einer Ablehnung der Verpflichtungskredite auch den ganzen Rettungsversuch abbrechen will und entsprechend die Zahlungskredite ablehnen möchte, mit den entsprechenden Folgen auf der rechtlichen Ebene, wie erwähnt, und den Folgen für die neue Fluggesellschaft.

Fazit: Diese beiden Beschlüsse sind an sich voneinander unabhängig. Der Rat kann also die Beschlüsse des Bundesrates durchaus ablehnen und aus seinem Verantwortungsbewusstsein heraus die Zahlungskredite dennoch sprechen. Das ist aber akademisch; ich nehme an, dass Sie diese Erörterungen sogleich wieder vergessen können, denn Sie wollen ja anders stimmen.

Noch ein Wort zur Ausgabenbremse. Artikel 159 Absatz 3 der Bundesverfassung sieht vor, dass es für Verpflichtungskredite, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken nach sich ziehen, die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte braucht. Nach der bisherigen Praxis der Bundesversammlung müssen wir also Verpflichtungskredite in der Höhe von über 20 Millionen Franken immer der Ausgabenbremse unterstellen, auch wenn sie bereits durch die Finanzdelegation im Sinne eines gewöhnlichen Vorschusses bewilligt worden sind.

Ihre Kommission hatte keine Veranlassung, von dieser Praxis abzuweichen, und es wird Ihnen beantragt, Artikel 1 des Entwurfes der Ausgabenbremse zu unterstellen und gutzuheissen. Die Zahlungskredite, wie sie in den Artikeln 2 und 3 festgelegt sind, sind aber nicht der Ausgabenbremse zu unterstellen.

Wenn ich schon beim Formellen bin, noch ein Wort zum Referendum: Der vorliegende Bundesbeschluss unterliegt eindeutig nicht dem Referendum. Es handelt sich klar um eine Finanzierungsvorlage; das Finanzreferendum existiert auf Bundesebene nicht.

Die Kommission für Wirtschaft und Abgaben Ihres Rates hat sich mit dieser Vorlage eingehend auseinandergesetzt. Wir haben die Finanzdelegation und den Geschäftsführer der Crossair, Herrn André Dosé, angehört, und selbstverständlich sind wir vom Bundesrat orientiert worden. Über die Beweggründe, welche die Finanzdelegation zu ihrer Zustimmung zu den dringlichen Krediten geführt haben, wird uns Kollege Pierre Paupe als Mitglied der Finanzdelegation selber informieren. Die Aussprache mit Herrn Dosé, dem Verantwortlichen der neuen Crossair, hat Folgendes ergeben: Herr Dosé hat betont, dass die Crossair über ein attraktives Flugnetz verfügen will. Gemäss betriebswirtschaftlichen Modellrechnungen hat sich herausgestellt, dass das Projekt Phoenix – das 26/26-Projekt – ideal ist, um auch für den Umsteigeverkehr interessant zu sein. Auf der andern Seite

wäre ein Projekt mit 15 Interkontinentalflügen das Minimum. Mit weniger Interkontinentalflügen würde zuviel Umsteigerverkehr wegfallen, sodass sich die Fluggesellschaft nur schwerlich rentabel führen liesse. Allerdings basieren die Berechnungen auf einer Marktanalyse, die vor dem 11. September 2001 vorgenommen wurde. Die Kommission hat die verschiedenen Analysen nicht nachgeprüft; das möchte ich hier doch auch festhalten. Herr Dosé hat weiter erklärt, dass die Crossair mit zwei Hauptsitzen – Basel und Zürich – funktionieren werde. Gewisse Tätigkeiten werden von Basel nach Zürich verschoben werden müssen. Das Projekt Crossair wird aber als nationales Projekt betrachtet. So soll auch das Potenzial des Flughafens Genf genutzt werden.

Herr Dosé hat sich entschieden gegen den Vorschlag gewehrt, den Sozialplan für die wegen der Swissair-Krise Entlassenen aus dem Aktienkapital der Crossair zu finanzieren. Die Finanzierung des Sozialplanes einer andern Gesellschaft sei nicht ihre Sache und würde zudem Anschlussgehren von weiteren Swissair-Geschädigten nach sich ziehen. Unsere Kommission schliesst sich dieser Ansicht an. Damit die neue Crossair – der neue Name steht übrigens noch nicht fest – auch abheben kann, hat sie sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. Sehr wichtig ist für die neue Gesellschaft, dass sie wie bis anhin eine günstigere Kostenstruktur als die Konkurrenten hat. Unerlässlich ist dabei eine Eigenkapitalquote von gegen 35 Prozent. Zudem hat die Gesellschaft im Vergleich zur Swissair die Managementstruktur zu vereinfachen und sich auf das Kerngeschäft Fliegen zu konzentrieren.

Für die neue Crossair werden auch der Beitritt zu einer weltweiten Allianz, der rasche Wiederaufbau der Verkaufsorganisation und das Erlangen des Kundenvertrauens nötig sein. Schliesslich – so Dosé – sollten keine offenen Streitigkeiten beim zu integrierenden Personal stattfinden; eine kulturelle Annäherung zwischen Swissair- und Crossair-Angestellten ist nötig.

Nach den kritischen Fragen an die Finanzdelegation und nach dem Hearing mit Herrn Dosé hat sich dann Ihre Kommission intern eingehend mit der Vorlage auseinandergesetzt. Ich gehe davon aus, dass sich heute mehrere Mitglieder der WAK persönlich dazu äussern werden, so dass ich hier nur stichwortartig einige Aspekte aus der Kommissionsberatung herausgreife.

1. Es wurde anerkannt, dass der Entscheid für die Finanzdelegation keine leichte Sache war. Sie musste unter sehr schwierigen Umständen entscheiden, doch wurde nicht verstanden – das muss ich hier sagen –, dass der Präsident der Finanzdelegation grundsätzlich nicht in den Ausstand trat, dann aber bei der Abstimmung aus Gründen allfälliger Interessenkollisionen nicht mitwirkte. Die Finanzdelegation hatte in Stellvertretung des ganzen Parlamentes zu entscheiden; deshalb hat jedes Mitglied mit seiner Stimme die Verantwortung wahrzunehmen.

Im Übrigen haben wir uns mit Fragen der Kompetenzdelegation oder allfälliger Gesetzesänderungen nicht weiter befasst, aber das Parlamentsgesetz befindet sich in Revision, und dort wird dieses Problem neu angeschaut. Insbesondere hat sich auch die Finanzkommission in dieser Hinsicht geäussert; ich nehme an, dass deren Präsident, Herr Inderkum, sich dann noch kurz zu Wort meldet.

2. Bei der Diagnose des Swissair-Debakels wurde einerseits auf die Ablehnung des EWR und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Zivilluftfahrt hingewiesen, aber andererseits klar festgehalten, dass das Grounding das Ergebnis eines offensichtlichen Versagens der Unternehmensführung war. Die Unternehmensleitung hätte früher reagieren müssen, und der Verwaltungsrat hätte seine Kontrollaufgaben wahrnehmen und eher handeln sollen.

3. Ausser Zweifel steht, dass der Bundesrat für das Krisenmanagement einspringen musste, nachdem sich aus dem Umfeld der Swissair keine umsetzbare Lösung abzeichnete.

4. Der Bundesrat hatte de facto im Oktober keine andere Option, als den Rettungsanker auszuwerfen und den Überbrückungskredit für die Aufrechterhaltung der internationalen Flugverbindungen anzubeglehen.

5. Auch wenn unserer Kommission jede Begeisterung für diese Vorlage abging, musste sie zum Schluss gelangen: Eine Alternative gab und gibt es nicht. Hätte der Bund nichts getan, hätte dies den Verlust von 35 000 Arbeitsplätzen, einen Know-how-Verlust einer ganzen Branche und grosse Sozialkosten für die öffentliche Hand bedeutet. Auch ein Nullentscheid hätte das Parlament vor Tatsachen gestellt, die uns in diesem Moment noch hilfloser gemacht hätten. Der Bundesrat wählte die Rettungsvariante, und diese Rettungsvariante ist nicht nur das kleinere Übel, sie bringt auch echte Chancen mit sich.

6. Die Rettungsvariante verdient auch unser Vertrauen. Ich darf festhalten, dass die Person des Geschäftsführers der Crossair, Herr Dosé, und seine klaren Aussagen in unserer Kommission Vertrauen geschaffen haben. Er hat klare Vorstellungen, ist sich aber auch der Risiken bewusst.

Hinsichtlich der sehr hohen Beträge, welche der Bund hier in die Luftfahrt steckt, sind diese Leistungen aber auch im Vergleich zu den Leistungen in den anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs zu sehen. Wir wissen es, und es wurde auch vom Bundesrat betont: Was wir hier einmalig leisten, das leisten wir jedes Jahr für die SBB.

Zum Abschluss kann ich also festhalten: Ihre Kommission hat mit 8 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung der Vorlage zugestimmt. An der Sitzung von heute Morgen haben wir geprüft, was der Nationalrat gestern beschlossen hat, und Ihre Kommission hat klar entschieden, dass wir uns der nationalrätlichen Fassung anschliessen. Auf Einzelheiten werde ich in der Detailberatung noch zurückkommen.

Namens der Kommission beantrage ich Ihnen daher Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zu den Anträgen der Kommission. Ein Ja bedeutet auch Vertrauen in die Zukunft der Schweizer Luftfahrt, ein Vertrauen in dieses neue Konzept, ein Vertrauen, dass wir nicht nur etwas absegnen, sondern die Luftfahrt auch mitgestalten können.

**Paupe Pierre (C, JU):** Depuis le 22 octobre 2001, la Délégation des finances fait l'objet de nombreuses critiques. A entendre certains parlementaires, à lire ou à entendre certains médias, on a l'impression que la Délégation des finances a agi dans la précipitation en approuvant ces crédits sans analyse et réflexion suffisantes. D'autres considèrent que la Délégation des finances approuve aveuglément les demandes de crédits du Conseil fédéral. La réalité est tout autre, MM. les conseillers fédéraux pourriez vous en témoigner. J'ai toutefois l'intention de m'exprimer ici à titre personnel, et non du tout au nom de la Délégation des finances.

Le dossier Swissair a occupé, ou plutôt préoccupé les membres de la Délégation des finances durant plusieurs semaines. Le 24 septembre 2001 déjà, soit quelques jours après les événements tragiques de New York et de Washington, le Conseil fédéral requérait l'approbation, par la Délégation des finances, de la substitution de la Confédération aux assurances pour accidents d'aviation pour un montant de 2 milliards de dollars, soit à peu près 2,5 milliards de francs suisses. A ce moment-là déjà, on brandissait la menace du placage au sol des avions de Swissair. Dix jours plus tard, c'est dans la stupeur que nous devions examiner l'octroi de 450 millions de francs pour garantir la poursuite des vols de Swissair jusqu'à la fin octobre 2001.

La Délégation des finances a tenu deux séances au cours desquelles les questions juridiques, politiques, commerciales et surtout sociales furent analysées, le tout dans l'ambiance tendue qui s'était emparée du pays. Pour une grande partie de la population, Swissair, symbole privilégié de la Suisse, était en faillite. Enfin, le 22 octobre, après de longues heures d'analyses et d'entretiens avec le Conseil fédéral d'abord, avec le directeur du Contrôle des finances ensuite, la délégation a approuvé le milliard de francs à fonds perdu, ainsi que les 600 millions de francs de participation à l'augmentation du capital-actions de «Crossair plus».

Pour la Délégation des finances, il importait avant tout que les moyens financiers considérables mis à disposition par la

Confédération soient utilisés d'une façon appropriée et permettent d'atteindre les objectifs visant, d'une part, à pallier les conséquences économiques dévastatrices de la débâcle de Swissair et, d'autre part, à conserver à la Suisse une compagnie aérienne nationale disposant d'un réseau intercontinental.

La Délégation des finances constatait que la répartition des responsabilités entre les divers organes à l'oeuvre dans l'affaire Swissair n'était pas suffisamment transparente. Elle a demandé au Conseil fédéral de prendre, sans délai, des mesures pour qu'une organisation de conduite efficace soit mise en place et que les tâches, les compétences et les responsabilités de chacun soient définies clairement afin d'éviter des problèmes de coordination. Dans le cadre de cette organisation, le Conseil fédéral doit désigner ses représentants pour défendre avec fermeté les intérêts de la Confédération et faire réaliser ses objectifs, tout en évitant d'assumer lui-même une responsabilité de conduite. De la sorte, il se gardera la marge de manoeuvre nécessaire et la distance suffisante pour intervenir, en dernier ressort, comme autorité gouvernementale.

Dans la surveillance de l'utilisation du prêt de 450 millions de francs accordé le 3 octobre 2001 pour le maintien du service de vol, le Contrôle fédéral des finances a accompli un travail remarquable. Il lui appartient maintenant d'assurer le suivi de l'emploi du prêt de 1 milliard de francs alloué pour la poursuite du programme réduit des vols moyen et long-courriers jusqu'à fin mars 2002. Or, l'utilisation de ce crédit est tributaire de recettes qui sont difficilement évaluables. Il importe dès lors que le Conseil fédéral mette le Contrôle fédéral des finances en position d'exercer un monitoring portant non seulement sur l'état actuel du crédit, mais encore sur sa mise à contribution prévisible par étapes, de façon à pouvoir informer à temps les autorités de tout dérapage inadmissible. Il va de soi que le prêt en question doit être utilisé exclusivement pour le service de vol de Swissair.

Avec le Conseil fédéral, la Délégation des finances a admis, lors d'un entretien avec le chef du Département fédéral des finances, que le Conseil fédéral avait accordé ses contributions pour un maximum de ses possibilités, à savoir ce qui a été admis jusqu'au 22 octobre 2001, soit 2,05 milliards de francs, constituant ainsi un maximum absolu, qu'il n'est pas disposé à assumer des coûts supplémentaires et qu'il ne peut malheureusement pas participer à un financement du plan social.

En effet, la Confédération ne peut pas créer un précédent. Elle n'est en effet pas intervenue lorsque la crise a frappé très durement l'Arc jurassien, et l'horlogerie en particulier, qui a perdu à peu près 40 000 emplois entre 1974 et 1980, comme elle ne l'avait pas fait non plus en faveur de la Suisse orientale lorsqu'il y avait eu les difficultés de l'industrie textile.

Enfin, soucieuse d'exercer sa tâche de haute surveillance dans les conditions les meilleures, la Délégation des finances a demandé qu'on lui fasse parvenir régulièrement les rapports sur l'évolution de ce dossier. Sans minimiser les risques de la nouvelle «Crossair plus» – ou de la nouvelle société d'aviation nationale si elle devait changer d'appellation –, j'ai personnellement approuvé les crédits de 1 milliard de francs à fonds perdu pour l'exploitation et de 600 millions de francs de participation au renforcement du capital de Crossair. Je ne pouvais pas me résoudre à provoquer la mise au chômage de 25 000 ou 35 000 employés, de 25 000 ou 40 000 familles, sans oublier l'importance d'une compagnie d'aviation nationale intercontinentale pour notre économie, notamment pour le tourisme, mais aussi pour nos entreprises d'exportation pourvoyeuses d'emplois, qui sont très directement concernées par les vols de Swissair ou de Crossair.

Certains affirmaient que la disparition de Swissair ne mettrait pas en péril nos aéroports de Zurich, Genève ou Bâle, d'autres compagnies internationales se chargeant du transport des voyageurs. Pour combien de temps? Je vous pose la question. Rapidement, on pourrait constater que les compagnies internationales s'arrêtent à Paris, à Francfort, à

Milan, nécessitant un transbordement coûteux en temps et contreproductif pour le maintien de séminaires ou du tourisme en Suisse.

Un mot encore sur les compétences de la Délégation des finances, puisque M. Wicki vient de l'évoquer: les décisions ont été prises dans le respect des dispositions de la loi sur les finances fédérales, qui fixe clairement les compétences de la Délégation des finances qui ne sont limitées à aucun plafond, ce qu'apparemment plusieurs parlementaires ignoraient, si je m'en réfère une fois de plus aux déclarations que j'ai lues ou entendues.

Ces compétences pourraient certes, comme l'a dit M. Wicki, être limitées, et le Parlement pourrait trouver d'autres solutions, y compris une situation intermédiaire où, lorsqu'on dépasserait un plafond, on réunirait non pas les 6 membres de la Délégation des finances, mais 38 membres, à savoir les 25 membres de la Commission des finances du Conseil national et les 13 membres de la Commission des finances du Conseil des Etats, ce qui ferait un petit plénum intermédiaire de 38 personnes.

Mais ce n'est pas en temps de crise que l'on modifie les lois. Il s'agit maintenant d'assumer nos obligations, de soutenir une solution d'avenir, même si l'opération n'est pas sans risque; et c'est en temps opportun, dans le calme et la sérénité, que nous examinerons s'il y a lieu de modifier ces compétences.

Je vous prie d'entrer en matière.

**Leumann-Würsch Helen (R, LU):** Ich habe natürlich Verständnis dafür, dass der Bund, die Kantone und die Wirtschaft mit massiven Geldmitteln eingesprungen sind, um zu versuchen, angesichts des Scherbenhaufens der Swissair das Allerschlimmste abzuwenden. Es war auch die einzige Möglichkeit, um ein komplettes Desaster zu verhindern.

Trotzdem komme ich nicht darum herum, mir ein paar grundsätzliche Überlegungen zu machen. Eine davon betrifft das Argument, die Wirtschaft sei auf den Fortbestand unserer nationalen Fluggesellschaft angewiesen. Die Aussage ist nicht stichhaltig, wonach der Wirtschaftsstandort Zürich und der Wirtschaftsstandort Schweiz ohne Hub unattraktiv würden. Den Gegenbeweis finden Sie bei unzähligen Wirtschaftsknotenpunkten in Europa und in Übersee, welche eine gute Wirtschaftsentwicklung aufweisen – mancherorts gar eine bessere Entwicklung als Zürich –, ohne dass ihre nationale Fluggesellschaft dort einen Hub hätte. Genf, aber auch München, Hannover und Bologna sowie viele amerikanische Städte sind dafür gute Beispiele. Wenn nämlich das Passagieraufkommen vorhanden ist, dann gibt es genügend Fluggesellschaften, die angesichts der heutigen Überkapazitäten die Destination Zürich gerne direkt anfliegen. Der Markt von Angebot und Nachfrage funktioniert im Luftverkehr ausgezeichnet, es sei denn, es werde in diesen Markt eingegriffen.

Ferner gibt es ordnungspolitische Bedenken, die es grundsätzlich als falsch erscheinen lassen, wenn sich der Staat in die Marktwirtschaft einmischt. Jede staatliche Hilfe führt zu Verzerrungen des Marktes und gefährdet die Marktordnung; daran ändert auch die Tatsache nichts, dass er das auch andernorts tut. Es kann auch nicht Aufgabe des Staates sein, eine privatwirtschaftliche Unternehmung zu «retten», die sich selbstverschuldet in einem – zugegebenermassen – schwierigen Umfeld in Schwierigkeiten manövriert hat. Wo kämen wir denn hin, wenn es zur Regel würde, dass privatwirtschaftliche Unternehmen in Schwierigkeiten auf Staatshilfe hoffen könnten? Es geht doch ganz einfach nicht an, dass mit Staatshilfe Managementfehler korrigiert und strukturelle Probleme gelöst werden sollen. Wer denkt am heutigen Tag nicht sofort an all die KMU, die nach dem Nein zum EWR oder während der Jahre der Rezession ihren Betrieb einstellen oder gar Konkurs anmelden mussten? Weder ihnen noch ihrem Personal hat damals jemand geholfen. Unzählige Arbeitsplätze wurden damals vernichtet.

Das Argument, es gelte Arbeitsplätze zu retten, ist deshalb ebenfalls nicht stichhaltig. Denn das ist genauso kurzfristig

und verkehrt wie jede andere Art von Symptombekämpfung. Am Schluss wird das teurer, viel teurer, als es am gut gemeinten Anfang der Rettungsaktion aussah.

Gibt es für den Staat also einen Grund, heute mit zwei Milliarden Franken in den Luftverkehr einzusteigen? Ich meine trotz allem: Ja. Denn was das Vertrauen in die Swissair, und nicht nur in die Fluggesellschaft, sondern vor allem auch in die gesamte Wirtschaft unseres Landes, aufs Nachhaltigste erschütterte – nicht nur hier, sondern vor allem auch im Ausland –, das war das Grounding. Dies wiegt mehr als all die Finanzprobleme, die im Ausland nicht so zur Kenntnis genommen wurden. Heute ist deshalb das politische Signal wichtig, das wir als Parlament aussenden, weil das Vertrauen im In- und Ausland dringend wieder aufgebaut werden muss.

Das Grounding war der Moment, als der Bundesrat reagierte, ja reagieren musste, nicht indem er die «alte» Swissair rettete, sondern indem er den Schaden zu minimieren versuchte. Die Interessensabwägung hiess entweder sofortiger Konkurs oder Rettungsversuch. Konkurs hätte bedeutet: Flugzeuge am Boden, Stilllegung des Flughafens, Auswirkungen auf all die vielen Zulieferbetriebe. Stellen Sie sich diesen Vertrauensverlust vor! Oder man erhielt eben mit dem Überbrückungskredit die Infrastruktur, um den Flughafen betreiben zu können. Es gab also kein Entweder-Oder. Im damaligen Moment wäre es absolut verheerend gewesen, die damals notwendigen 450 Millionen Franken nicht zu sprechen.

Der Überbrückungskredit von 1,05 Milliarden Franken wird heute auch nicht gesprochen, um die Swissair zu retten – sie hat die Nachlassstundung eingereicht und wird von der Bildfläche verschwinden –, sondern der Kredit bildet die Vorinvestition in eine neue Airline. So werden nun Teile der «alten» Swissair in die neue Crossair integriert.

Ich gestehe Ihnen offen: Ich habe mir den Entscheid nicht leicht gemacht. Ich habe lange gezögert, ob ich als Vertreterin der KMU, auch im Interesse der KMU unseres Kantons, der Vorlage überhaupt zustimmen kann oder nicht.

Es waren die Sitzung der WAK-SR vom Donnerstag und vor allem das Hearing mit Herrn Dosé, welche zeigten, dass das Unterfangen, das zwar nach wie vor mit Risiken behaftet ist, trotz allem gelingen könnte. Denn die Chancen, dass die neue Crossair Erfolg haben könnte, sind deutlich gestiegen. Wichtige Weichen werden hier neu gestellt: so eine deutliche Verbesserung der Kostenstruktur, eine entscheidende Reduktion der Flugzeuge um mindestens 30 Prozent, eine Reduktion des Umsteigeverkehrs, der Beitritt zu Allianzen und eine Konzentration auf das Kerngeschäft. Das alles hat Herr Wicki bereits ausführlich dargelegt.

Das tönt alles ganz gut und auch ganz logisch. Was mir aber noch Sorgen macht ist Folgendes: Für das Gelingen einer Fusion oder Integration – das haben bisher alle Studien über Erfolg oder Misserfolg zahlreicher Firmenzusammenschlüsse bewiesen – ist ausschlaggebend, ob es gelingt, die unterschiedlichen Unternehmenskulturen zu einer neuen Unternehmenskultur zu verschmelzen. Bei Swissair und Crossair handelt es sich um zwei Unternehmen, die sich lange bekämpft haben. Entsprechend grundverschieden ist auch der Stil, der in den beiden Unternehmen bisher gelebt worden ist. Die Kultur könnte unterschiedlicher nicht sein. Diese Kulturen nun auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, und das in Rekordzeit und unter denkbar ungünstigen, ja schwierigen Rahmenbedingungen, das ist die Quadratur des Zirkels. Aber davon wird ganz entscheidend abhängen, ob die neue Fluggesellschaft eine Chance hat, durchzukommen, und das wünsche ich ihr von ganzem Herzen.

Wenn wir nun den Kredit absegnen, ohne Alternativen absegnen zu müssen, so wird dieser schwierige Neuanfang nur dann gelingen, wenn wirklich alle Beteiligten mitmachen, ohne dass immer wieder neue Schuldzuweisungen oder Unzumutbarkeiten thematisiert werden.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte in meiner Funktion als Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission sagen: Noch bevor die Forderungen nach einer PUK in der Presse erschienen sind, hat die Subkommission EDI/UVEK am

10. Oktober 2001 bereits beschlossen, eine Untersuchung betreffend die Wahrnehmung der Bundesaufsicht über die Swissair einzuleiten, eine erste Sitzung hat auch bereits stattgefunden. Daraus geht deutlich hervor, dass eine PUK nicht das richtige Instrument ist, sondern dass die Subkommission der Geschäftsprüfungskommissionen in der Lage ist, die nötigen Abklärungen vorzunehmen.

Die Verantwortlichkeiten zwischen Wirtschaft und Politik dürfen nicht vermischt werden. Die Swissair ist oder war eine Aktiengesellschaft, d. h. eine private Firma, die in Nachlassstundung geraten ist. Deshalb muss hier die Verantwortlichkeit gemäss Aktienrecht abgeklärt werden, was allenfalls eine strafrechtliche Untersuchung zur Folge haben kann. Die Verantwortlichkeiten dieses Konkurses oder dieser Nachlassstundung sind aber nicht Aufgabe für eine PUK oder eine GPK. Anders sieht es bezüglich Erteilung der Betriebsbewilligung aus. Diese liegt in der Verantwortung des Bazl, und da können aufgrund der ersten Sitzung keine Fehler festgestellt werden. Der Präsident der Subkommission EDI/UVEK, Kollege Stadler, wird Sie anschliessend ausführlich über diese ersten Ergebnisse und das weitere Vorgehen der GPK orientieren.

**Cornu Jean-Claude (R, FR):** «Le monde de la politique est en train de faire la démonstration de son incapacité à gérer les crises», ou encore: «Lors de cette session spéciale, nous ne vivrons pas le grand retour de la politique, trop souvent méprisée par les décideurs de la 'Bahnhofstrasse'.» Eh bien non, Mme l'éditorialiste a tout faux, à tout le moins déjà 50 pour cent tout faux après les décisions qui ont été prises hier soir par le Conseil national. La Suisse, par ses institutions étatiques et privées, est en train de faire preuve d'une capacité de réaction insoupçonnée. Dans ce pays que l'on dit long à la détente, dans ce pays où l'on veut à la fois un Etat svelte et une économie autonome, dans ce pays où l'on reproche aux uns et aux autres, économie, politique, de se snober, les dernières semaines ont démontré, même s'il est malheureux que ce genre de démonstration doive intervenir seulement en temps de crise extrême, qu'un triangle incontournable, ce n'est pas le seul, lie ce pays: économie, Etat, peuple, et dans le peuple on entend aussi bien les citoyens contribuables que les travailleurs de ce pays. Même si nous ne sommes pas encore dehors de l'auberge, auberge espagnole compte tenu des multiples participations de SAir Group, il n'empêche qu'en quelques semaines un plan, plus qu'un plan, une perspective d'avenir a été mise sur pied conjointement, grâce à l'engagement et aux efforts des pouvoirs publics comme privés. Que cela dérange certains de voir que la politique n'est pas si éloignée de l'économie, et inversement, ne m'étonne pas. Leur combat resterait beaucoup plus simple si tel était le cas.

Pour ma part, et après d'autres, je tiens à saluer l'engagement énorme que le Conseil fédéral, par l'entremise de son ministre des finances, de notre président, de leurs collaborateurs, a mis dans la recherche d'une solution à cette débâcle, événement sans précédent dans notre pays depuis des décennies.

Aussi, je tiens avant tout à dire merci à M. Villiger, conseiller fédéral, et à M. Leuenberger, président de la Confédération, à tous leurs collaborateurs et à tous les autres qui se battent depuis des semaines pour faire au mieux, parce que faire mieux, c'eût été difficile.

Cette séance extraordinaire n'étant pas faite pour réécrire l'histoire, notamment celle du beau cafouillage que nous avons vécu cette année et des responsabilités qui y sont liées, je me limiterai en l'état à trois points qu'il me semble important de relever. L'un concerne la Suisse romande et le régionalisme, l'autre les lacunes de notre système et le dernier une appréciation sur le futur.

S'agissant de la Suisse romande et du régionalisme, vous savez les grandes réserves que cette opération de sauvetage ne manque pas de susciter en Suisse romande auprès du peuple, par la presse, mais également, maintenant, les parlements cantonaux sont en train de s'y mêler. Pourquoi

de si grandes réserves? Je crois qu'on peut rappeler l'un ou l'autre point seulement.

L'arrogance dont SAir Group a fait preuve en 1996, lors de la «régionalisation», on peut dire comme cela, la relégation de l'aéroport de Genève-Cointrin en aéroport de deuxième zone: le fait que les promesses qui avaient été faites alors, notamment s'agissant de la navette, du shuttle entre Genève et Zurich, n'ont pas été tenues et cela n'a jamais fonctionné. Or, par rapport à cet aspect on a le sentiment, pas forcément injustifié en Suisse romande, que la Suisse alémanique n'a pas levé le petit doigt pour intervenir. C'est aussi, et c'est un autre fait qui suscite du mécontentement ces temps en Suisse romande, la déception de voir que lorsque quelque chose peut profiter à la Suisse romande, – je pense en l'état à la décision du Conseil fédéral d'attribuer le Tribunal administratif fédéral à Fribourg – eh bien, cette décision suscite le courroux des autres régions de Suisse, directement relayées en cela par Zurich. Et lorsque l'on entend dire, comme ces derniers jours, que le canton concerné de Saint-Gall lierait sa participation au sauvetage de Swissair à l'attribution du Tribunal administratif fédéral, vous imaginez que cela cause un beau scandale en Suisse romande. Voilà quelques raisons, mais quelques raisons quand même, qui font qu'on estime, de ce côté-là de la Sarine, que cela fait beaucoup.

J'ai un peu de compréhension pour ces critiques. Cela ne me sera toutefois pas suffisant pour me faire aboyer avec les loups. Nous devons assumer nos responsabilités de politiciens. Cela signifie aussi expliquer dans nos différentes régions que, parfois, l'intérêt supérieur de la nation doit l'emporter. Je dis et je prétends avec d'autres que cette affaire n'est pas l'affaire de Zurich. Ce n'est pas l'affaire de la Suisse alémanique, c'est l'affaire de tous. Ce n'est pas non plus une affaire de solidarité entre les régions, c'est une affaire de responsabilité générale.

Nous ne pouvons pas contester que la force de la métropole zurichoise, de ses infrastructures, de son économie est un avantage certain pour l'ensemble de la Suisse, y compris pour la Suisse romande.

En conclusion, cette affaire n'est pas celle d'une région, c'est l'affaire de tout le pays. Si l'opération réussit, ce que je souhaite ardemment, elle profitera à l'ensemble du pays, aux aéroports, aux régions de Bâle et de Genève, comme à celle de Zurich.

Le deuxième point que je voulais brièvement aborder, encore que ce n'est pas aujourd'hui qu'on trouvera une solution, c'est les lacunes de notre système. Une leçon que nous pouvons d'ores et déjà et que nous devons rapidement tirer de cette catastrophe est le fait que notre droit sur la poursuite pour dettes et la faillite n'est pas adapté, n'est pas fait pour ce genre de situation. Ce qui s'est passé le 2 octobre, au moment de l'annonce de la demande de sursis concordataire est inconcevable. Beaucoup d'amateurisme et de précipitation ont entouré cette décision dont on a sous-estimé les conséquences; le «grounding» qui laisse et laissera longtemps encore des traces douloureuses. Mais la faute n'incombe pas qu'aux hommes, c'est aussi celle des institutions. Dans d'autres pays, aux Etats-Unis par exemple, il existe en pareils cas des systèmes de mise sous protection judiciaire qui évitent la cessation immédiate des activités, qui garantissent une meilleure mise en valeur ou liquidation des actifs et surtout qui garantissent une meilleure protection des travailleurs. La loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite et l'article 333 du Code des obligations, qui n'a du reste pas été prévu pour ce genre de situation – mais je pense qu'on aura l'occasion d'y revenir abondamment ce matin – ne sont pas adaptés à pareille situation. Notre système juridique est insuffisant. Il faut que le Conseil fédéral et le Parlement se chargent rapidement de ce problème.

Quelques considérations encore s'agissant du futur. Je crois sincèrement que «Phoenix plus» a des chances d'aboutir, de réussir, même si les risques sont tout aussi certains. C'est de toute manière mieux que rien, car je suis persuadé que la Suisse ne peut pas se contenter de disposer d'installations aéroportuaires. Elle doit avoir en plus une compagnie d'aviation avec des liaisons intercontinentales et continentales

les propres, sinon nous serons totalement dépendants de l'étranger, ce que d'aucuns essayent d'éviter dans tous les autres domaines. Ce n'est pas d'abord une question d'embûche, de fierté nationale. C'est surtout dans le marché actuel, dans ce créneau-là, une condition-cadre essentielle pour la place économique et financière suisse qui nous est si chère. On sait qu'en matière d'aviation civile l'avenir passera à large échelle par des alliances, ce qui sera encore plus dangereux pour les aéroports des pays qui ne participent pas de manière déterminante dans une alliance forte. Or, on ne peut pas négocier la participation à une alliance avec une compagnie en faillite et des avions cloués au sol. Contrairement à ce que d'aucuns prétendent, d'alternative il n'y en a pas, sinon de jeter définitivement l'éponge. Mais alors, avec quelles conséquences sociales, financières et économiques?

Pour toutes ces raisons et pour celles déjà évoquées par les collègues qui se sont exprimés avant moi, je vous enjoins de voter toutes ces propositions, peut-être sans enthousiasme, mais en tout cas sans réserves.

**Hofmann Hans (V, ZH):** Als wir in der Herbstsession über die Swissair diskutiert haben, habe ich dem Bundesrat dafür gedankt, dass er dem für unser Land unwürdigen Zustand des Groundings mit seinem raschen und entschlossenen Handeln ein Ende gesetzt hat. Von diesem Grounding, und vor allem von dessen unglaublichen und gravierenden Auswirkungen, waren wir wohl alle überrascht, auch die beiden beteiligten Grossbanken, wie ich in der Zwischenzeit vernommen habe. Ich möchte als Zürcher Ständesvertreter dem Bundesrat auch heute danken, dass er Hand geboten hat zu der nun vorliegenden Lösung. Ich möchte auch Ihnen danken, meine geschätzten Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie heute dem Antrag des Bundesrates und der Finanzdelegation zustimmen.

Es gibt gute und achtbare Gründe für diesen Antrag, aber auch gegen diesen Antrag. Ich habe Verständnis für jene, die sagen, das sei ein ordnungspolitischer Sündenfall und volkswirtschaftlich völlig falsch, der Staat habe gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft zu schaffen, sie sonst aber sich selbst zu überlassen; er solle den freien Markt spielen lassen. Ich teile diese Ansicht voll und ganz. Aber es gibt eben keine Regel ohne Ausnahme, und es gilt auch immer, eine sorgfältige Interessenabwägung vorzunehmen. Ich erwarte auch vom Staat, von der Politik, wirtschaftliche Überlegungen. Auch der Staat sollte im Interesse seiner Finanzen nach wirtschaftlichen Grundsätzen handeln.

Stellen Sie sich vor, was passiert wäre, wenn der Bundesrat sich an diese ordnungspolitischen Grundsätze geklammert hätte und schon vor dem Grounding Anfang Oktober gesagt hätte, der Staat mische sich nicht in die Privatwirtschaft ein, das führe zu Wettbewerbsverzerrungen und sei ein gefährliches Präjudiz: Die Flugzeuge der Swissair wären nie mehr in die Luft gestiegen, die Landrechte im Ausland, die so genannten Slots, wären verloren gegangen, und eine neue schweizerische Luftfahrtgesellschaft wäre nicht mehr möglich gewesen. Allein beim Flughafen Kloten hätte man mit 35 000 Entlassungen rechnen müssen; zählt man all jene Betriebe dazu, die direkt oder indirekt vom Flughafen abhängen, hätte das rund 80 000 Arbeitslose für die Region bedeutet. Diese Region ist weit grösser als der Kanton Zürich. Kommt dazu, dass der Hub in Zürich verloren ginge. Der Airport Zürich würde, vergleichbar mit dem Flughafen in Stuttgart, praktisch zu einem reinen Zubringerflughafen. Es ist ein Trugschluss zu glauben, ohne Heimatfluggesellschaft könne der Hub in Zürich erhalten werden.

Die europäischen Luftverkehrsgesellschaften kämen schon nach Zürich, aber nur, um die Passagiere auf ihre Hubs zu bringen, denn sie wollen ja ihren eigenen Hub gewinnbringend betreiben. Wenn dann der Flughafen Zürich kein Umsteigeflughafen mehr wäre, hätten auch zum Beispiel amerikanische Fluggesellschaften kein grosses Interesse mehr, Zürich anzufliessen.

Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Zürcher Flughafens gibt es mehrere Gutachten, nicht nur Parteiengutachten,

sondern auch wissenschaftliche Studien. Sie belegen klar, dass der wirtschaftliche Aufschwung in dieser Region zu einem grossen Teil den direkten Verbindungen in die ganze Welt zu verdanken ist. Kloten ist unser Tor zur Welt. Viele Firmen, die sich in der Region angesiedelt haben, oder Investoren, die Dienstleistungsbauten errichtet haben, sagen ganz klar, dass sie dies wegen des Flughafens getan haben. Das habe ich auch als Regierungsrat und Baudirektor oft gehört.

Noch ein ganz aktueller Beweis für die Bedeutung unseres Interkontinentalflughafens: Etwa Mitte Oktober, also vor einem Monat, wurden von schweizerischen und ausländischen Investoren drei grosse Wirtschaftsbauten im mittleren Glattal, ein grosses Hotel und zwei grosse Dienstleistungsgebäude, sisiert. Die Projekte sind baureif, und die Baubewilligungen sind erteilt. Der Baubeginn stand unmittelbar bevor, an einem Ort hatte man mit dem Aushub bereits begonnen. In allen drei Fällen wurde gestoppt. Man will zuerst wissen, was mit dem Flughafen passiert. Ohne Hub wird nicht mehr gebaut.

Es käme also in dieser für die ganze Schweiz wichtigen Wirtschaftsregion mindestens zu einer Stagnation. Das ist die Alternative zum Entwurf des Bundesrates, es gibt keine andere: Wirtschaftliche Nachteile für eine grosse und wichtige Region, die nicht mehr neue Arbeitsplätze schaffen könnte, 80 000 Stellensuchende und viele KMU, die, weil sie vom Flughafen abhängen, in grosse Schwierigkeiten kämen. Dieses leider realistische Szenario käme letztlich Staat und Wirtschaft bedeutend teurer zu stehen.

Das ist auch dem Kanton Zürich klar, haben doch Regierung und Kantonsrat eine Beteiligung an der neuen schweizerischen Fluggesellschaft in der Höhe von 300 Millionen Franken beschlossen. Ich danke all jenen Kantonen herzlich, die sich finanziell mitbeteiligen. Ich bin überzeugt, dass auch das Zürcher Volk im Wissen um die Bedeutung unseres Interkontinentalflughafens den 300 Millionen Franken zustimmen wird. Ich werde mich jedenfalls nach Kräften dafür einsetzen.

Auch der Bundesrat hat unter diesen Umständen richtig gehandelt, indem er sich mit den Banken und der Wirtschaft um eine Lösung bemüht hat. Ich danke auch der Wirtschaft und den Banken für ihr Engagement. Ich bin überzeugt, dass der vorliegende Antrag – denken Sie an den ungeheuren Zeitdruck, der herrscht – im Moment die optimalste Lösung darstellt. Natürlich ist dies alles auch mit einem Risiko verbunden. Aber ich bin von Natur aus Optimist und glaube, dass diese neue nationale Fluggesellschaft nicht nur aufgebaut werden kann, sondern dass sie schon bald Erfolg haben wird. Dann kann der Bund diesen ordnungspolitischen Ausrutscher korrigieren und, wie er das geplant hat, seine Beteiligung mit hoffentlich schönem Gewinn wieder abstossen.

Ich bitte Sie aufgrund dieser übergeordneten Interessen, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

**Leuenberger** Ernst (S, SO): Ich nehme es vorweg: Ich bin für Eintreten und Zustimmung zum Bundesbeschluss.

Wenn wir heute in dieser Drucksituation zeitgerecht eine Vorlage des Bundesrates in beiden Kammern des Parlamentes beraten können, so ist vielleicht auch ein Wort des Dankes und der Anerkennung an die Erfinderinnen und Erfinder dieser ausserordentlichen Session auszusprechen. Sie haben sich aus diesem Haus einige Schelte gefallen lassen müssen. Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten im Nationalrat haben diese Session erfunden.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und vor allem der schweizerischen Luftfahrt, auch der schweizerischen Flughäfen, ist hier aus berufenem Munde schon dargestellt worden. Ich kann mich den entsprechenden Ausführungen anschliessen. Die Arbeitsplatzfrage

und die Bedeutung der Arbeitsplätze in allen Regionen der Schweiz, in allen Regionen unseres Landes sind deutlich erörtert worden. Wir wissen, dass wir bei unseren ganzen Beratungen tatsächlich vor der Alternative stehen oder gestan-

den haben: Crash oder Rettungsversuch, wie das gestern auch aus bundesrätlichem Munde ausgeführt worden ist. Die verantwortungsbewussten Kräfte dieses Landes haben sich für den Rettungsversuch entschieden und sich zusammengerauft. Dafür ist sicher auch den betroffenen Partei- und Fraktionsleitungen ein Wort der Anerkennung auszusprechen.

Ich möchte vier Bemerkungen anbringen – Detailbemerkungen, gewiss –, die aber ihre Bedeutung haben:

1. Es ist im Zusammenhang mit der Finanzierung dieses Bundesengagements davon gesprochen worden, dass man weiter Swisscom-Aktien verkaufen könnte. Ich nehme an, dass sich der Bundesrat in seiner Weisheit genau überlegen wird, was er in diesem Zusammenhang anstellt, weil die Leute wenig Verständnis dafür hätten, dass man Familiensilber verkauft, um Löcher zu stopfen, die zum Teil auf eigenartige Art und Weise zustande gekommen sind.

Es ist in diesem Zusammenhang ohnehin zu sagen, dass die Ordnungspolitikerinnen und -politiker in diesen Häusern, bei Economiesuisse und in der Redaktion der «Neuen Zürcher Zeitung» gut daran tun, auf diesem Erdball vielleicht inskünftig etwas demütiger zu wandeln und gelegentlich nicht nur von Sündenfällen zu reden, sondern sich auch dankbar dafür zu erweisen, dass ein starker Staat – ich übernehme die Formulierung von Herrn Bundesrat Villiger – eben eine sehr wichtige Funktion hat; auch im Zusammenhang mit sozialem Ausgleich, auch im Zusammenhang mit regionalem Ausgleich und auch im Zusammenhang mit Solidarität mit dem wirtschaftsstarke Zürich.

Es muss auch klar gesagt sein: Die Swissair-Geschichte zeigt uns, dass die Doktoren von Economiesuisse gut daran tun, wenn sie ihre Pfoten von den Bundesbetrieben lassen. Jedenfalls wird Herr Schneider-Ammann sehr gut beraten sein, wenn er seine Eisenbahnpläne noch einmal überdenkt – er versteht schlicht nichts davon.

2. Wir haben ein Riesenproblem mit Sozialplänen. Der Bundesrat tut gut daran, wenn er sich daran hält, dass er mit jenen, die da sozialplanpflichtig sind, deutsch und deutlich – mit Genfern auch französisch – redet und sie an ihre Verantwortung erinnert. Es kann ja nicht sein, dass wir in diesem Land Sozialpartnerschaft predigen, dass sich aber die Pflichten einfach so wegstehlen könnten, auch wenn in Verträgen Sozialplanpflichten bestehen. Die Regierung tut wirklich gut daran, die Verantwortlichen an ihre Verantwortung zu erinnern.

Der Bundesrat tut auch gut daran, wenn er die «Juristen der Krone» gelegentlich daran erinnert, dass die geltenden Gesetze gelten. Das Parlament muss nicht alle Tage neu beschliessen, die geltenden Gesetze seien gültig; das gilt insbesondere auch für das Obligationenrecht, und die Gutachten-Akrobatik des Bundesamtes für Justiz ist vielleicht Beschäftigungstherapie, aber jedenfalls in dieser Debatte unnützlich oder sogar schädlich.

Wir halten fest: Wenn denn Streitigkeiten über die Wirkungsweise gewisser Gesetzesparagrafen entstünden, würden das dann wohl die Gerichte zu entscheiden haben und nicht die Juristen des Bundesamtes für Justiz.

3. Es ist unterstrichen worden: Die Verantwortlichkeiten sind zu klären, und es ist alles zu unternehmen, damit das restlos abgeklärt wird. Wir haben auch andere Dinge zu klären, und ich beginne mit einem Bekenntnis: Bis und mit 2. Oktober etwa so um 10 Uhr war ich der Meinung: Kein Fünfer in diese alte, marode Swissair! Das ist Sache jener, die diese Geschichte angerichtet haben – die sollen das jetzt auch auslöffeln. Das war bis zu jenem Dienstag um 10 Uhr meine Meinung. Das Grounding hat mich komplett dazu bekehrt, zu sagen, jetzt müsse der Bund eingreifen. Und eigentlich möchte nicht nur Frau Blum den Milchmann kennenlernen, sondern ich möchte in meinem Leben noch einmal erfahren, wer denn letztendlich dieses Grounding verursacht hat.

Ich habe gestern sehr genau hingehört, als die Bundesräte gesprochen haben. Bundesrat Villiger hat ausgeführt, er wisse auch noch nicht, wer das verursacht habe. Wenn ich mir überlege, welche politischen Auswirkungen dieses Grounding gehabt hat, dann müssen wir als Parlament dar-

auf bestehen, dass genau abgeklärt wird, wer denn da an der Schraube gedreht hat und wer uns da hat tanzen lassen.

4. Mit grossem Dank und Anerkennung nehme ich Kenntnis vom Votum des Zürcher Ständesvertreters Hans Hofmann. Er hat hier erklärt, er wolle sich in der zürcherischen Volksabstimmung für die Vorlage des Zürcher Kantonsrates einsetzen. Ich muss Ihnen ganz offen gestehen: Ein Nein des Zürcher Volkes würde uns aus allen übrigen Regionen des Landes relativ eigenartig aussehen lassen. Ich habe mir überlegt, ob man in diesem Finanzierungsbeschluss noch irgendein Junktim einfügen sollte. Wir haben das nicht getan, aber ein ehemaliger Berner Bär lässt dem «Züri-Leu» knurrend ausrichten, er möge sich bei dieser Abstimmung sehr, sehr Mühe geben. Eines ist uns doch aufgefallen: Mit jedem Kilometer Distanz zu Zürich nimmt die Begeisterung für dieses Projekt ab. Das hat menschliche, das hat regionale Ursachen. Es hat seine Ursache auch in der Haltung, die wir beispielsweise in unserer Landesgegend als Zürcher Arroganz bezeichnen. Da wäre gelegentlich etwas Demut durchaus erträglicher.

So hat sich denn auch ein äusserst bekannter Politiker aus dem Kanton Zürich in die Rolle der bösen Fee verwandelt und hat der neuen Fluggesellschaft Misserfolg gewünscht. Ich wünsche dieser neuen Fluggesellschaft Erfolg, Durchhaltevermögen und etwas Glück, dies für das Land, für die Menschen und gegen die Miesmacherei.

**Plattner** Gian-Reto (S, BS): In der Sache ist eigentlich alles mehrfach gesagt worden, nicht in diesem Rat allein, sondern in allen Zeitungen und gestern in einer langen Debatte im Nationalrat. Ich möchte dazu nichts mehr sagen.

Ich möchte aber doch zwei Gedankengänge mit Ihnen teilen, die eher etwas auf der Meta-Ebene sind. Der eine betrifft das Wesen der Kritik an den Beschlüssen des Bundesrates, die wir hören, und der andere das Problem, wie nun die Regionen in diesem Fall miteinander umgehen, speziell die Region, die ich hier vertreten darf.

1. Wenn ich über die Sache nachdenke, komme ich nach wie vor zum Schluss, dass ich kein Freund der Lösung bin, die wir nun zu realisieren im Begriffe sind. Aber ich werde ihr trotzdem zustimmen. Kollege Merz hat es in einem Interview deutlich gesagt: Wir sind zum Erfolg verdammt, die Würfel sind längst gefallen. Mir kommt es vor, als seien wir eine Seilschaft, die auf einer Bergtour ziemlich überraschend in einen Gewittersturm geraten ist, obwohl man die Wolken am Horizont hat sehen können. Jetzt haben diejenigen, die wir extra dafür gewählt haben, die Führung übernommen und sagen uns, wo es durchgeht. Ich meine, es ist verantwortungslos, nun hinten am Seil zu reissen und zu sagen, man wolle eigentlich in eine andere Richtung gehen. In solchen Fällen muss man zusammenstehen, wie es uns – in einem viel grösseren Ausmass – die USA in den letzten Wochen vorgemacht haben. Ich bin auch sicher, dass die wohlfeile Kritik, die nun von manchen Maulhelden angebracht wird, auch von den gleichen Leuten und in der gleichen Tonlage kommen würde, wenn der Bundesrat damals genau den gegenteiligen Entscheid getroffen hätte. Kritik hinterher ist immer billig, und ich mag mich ihr nicht anschliessen. Deshalb stimme ich einer Lösung zu, die ich von der Ratio her so selber nicht gewählt hätte.

2. Zur Beziehung zwischen Basel und der neuen Fluggesellschaft bitte ich Sie einfach zu bedenken, zu verstehen, dass die Crossair für Basel das ist, was die Swissair für die Schweiz – war, muss ich sagen. Basel hängt emotional an dieser Fluggesellschaft, sie ist bei uns entstanden, sie ist unter der Führung eines Mannes entstanden, der auch einer von uns ist. Wir haben ihn deswegen auch gern, und wir sind stolz auf das, was er geschaffen hat.

Entsprechend war dann die publizierte – und vielleicht auch die nicht publizierte – Wut in der Nordwestschweiz gross, als plötzlich der Eindruck entstand, man nehme uns da jetzt etwas weg. Die Basler sind ja bekannt dafür, dass sie sagen: «Me het, aber me git nit.» Wir haben eine gut funktionierende Fluggesellschaft, und manche sagen: «Mir wänd si nit

härghäh.» Ich sehe das anders, und das sage ich nun auch den Leuten in meiner Region. Es ist eher wie mit Kindern: Sie werden irgendeinmal erwachsen, und dann muss man sie ziehen lassen. Das ist jetzt offenbar das, was der Crossair passiert. Auch Moritz Suter muss sein Kind nun ziehen lassen. Ich denke, es wäre nicht gut, wenn der Vater weiterhin versuchen würde, das Kind zu beeinflussen.

Deshalb bin ich als Vertreter dieser Region recht froh um den Ingress, den der Nationalrat in den Bundesbeschluss hineingeschrieben hat, in welchem nun doch die Landesflughäfen – zu denen ich auch Basel zähle, obwohl ich nicht ganz genau weiss, zu welchem Land der Flughafen dann gehört – erwähnt werden. Das Kind, das wir ziehen lassen müssen, wird so an sein Elternhaus erinnert und wird vielleicht dann doch gerne und oft zu ihm zurückkehren.

Ich bitte Sie also namens meines Standes, aber auch im eigenen Namen, um Eintreten und Zustimmung, mit einer gewissen Wehmut, aber auch – und das möchte ich nun genau so formuliert haben – mit der stolzen Zuversicht des stolzen Vertreters der Familie, der weiss, dass unsere Crossair, diese Tochter, einen starken Charakter, eine sehr kompetente Führung hat. Wir haben in den Jahren des Erwachsenwerdens gut für sie gesorgt, und wir können sie nun wirklich ziehen lassen. Ich bin sicher, sie wird weder uns noch Sie enttäuschen. Man könnte es so summieren: Ich bin froh, dass die Region um Basel herum der Schweiz wieder einmal zeigen kann, warum es gut ist, dass wir im Jahr 1501 der Eidgenossenschaft beigetreten sind.

**Brändli** Christoffel (V, GR): Ich habe jetzt natürlich nach dem Votum von Kollege Plattner gewisse Hemmungen, etwas Kritisches zu sagen, weil ich sonst von ihm professoral als «Maulheld» bezeichnet werde. Ich möchte es aber doch tun.

In den letzten Tagen wurde immer wieder die These vertreten, dass ein neues Grounding der Swissair 30 000 bis 50 000 Arbeitslose bedeuten würde und dass man deshalb den Beschlüssen des Bundesrates zustimmen müsse. Es gebe nur einen Schwarzweissentscheid. Diese Grundlage ist meines Erachtens zu hinterfragen.

Es kann doch nicht unser Ziel sein, aus Beschäftigungsgründen eine eigene Fluggesellschaft aufzubauen. Eine eigene Fluggesellschaft macht nur Sinn, wenn sie im Markt gefragt ist und sich im Markt auch zu behaupten vermag. Ob für die Sicherstellung einer internationalen Anbindung eine nationale Fluggesellschaft nötig oder nur wünschbar ist, ist meiner Meinung nach zu diskutieren. Ich teile jedenfalls die Meinung des scheidenden Präsidenten der WAK nicht, dass eine nationale Fluggesellschaft für diese Anbindung unabdingbar ist. Wir werden es bis in ein paar Jahren sehen: Wir erleben ja einen Parallellfall in Belgien mit der Sabena, die Konkurs gegangen ist. Es wird also in drei Jahren zu prüfen sein, ob Belgien auf diese internationale Anbindung zählen kann oder nicht. Wir wissen, dass München – ein starker Wirtschaftsstandort – mehr Flugverkehr aufweist und ebenfalls über die notwendige Anbindung verfügt. Ich meine, man sollte hier etwas relativieren.

Es ist auch nicht so, dass in den flugnahen Betrieben alle Arbeitsplätze verloren gehen, wenn die Swissair nicht mehr fliegt. SR Technics arbeitet zu mehr als 50 Prozent für andere Fluggesellschaften. Das gilt ebenfalls für andere Betriebe auf dem Flughafen Zürich.

Es ist auch unbestritten, dass diese Betriebe im Zuge der Swissair-Krise in Schwierigkeiten sind, und es ist für mich klar, dass man in Bezug auf die flugnahen Betriebe und auf die Infrastruktur des Flughafens Zürich etwas tun muss. Wenn man es aber über eine eigene Fluggesellschaft tun wollte, so beinhaltet das nach meiner Meinung das Risiko, dass bei einem Scheitern auch die Crossair vom Markt verschwinden könnte.

Es hätte durchaus eine Alternative gegeben: Crossair wie heute, schrittweise Erweiterung durch gefragte und rentable Langstrecken sowie eine starke Unterstützung und Verbesserung der Flugplatzinfrastruktur in Zürich. Ich habe auf Bei-

sie hingewiesen, wo eine solche Alternative auch für Wirtschaftsstandorte funktioniert. Es gibt auch interessante Ansätze für die allfällige vorübergehende Nutzung von Teilen der Infrastruktur am Flughafen, die nicht genutzt werden, mit denen aber auch neue Arbeitsplätze geschaffen worden wären. Hier wären also durchaus auch noch Alternativen zu diskutieren gewesen.

Ich frage mich auch, ob die Argumentation mit den Slots nun wirklich so stichhaltig ist, wenn man heute sieht, wie solche Landrechte erhältlich sind – und auch der Fall Sabena wird zeigen, dass der beste Weg nicht über die Aufrechterhaltung einer konkursiten Fluggesellschaft führt.

Alternativen stehen heute nicht zur Diskussion. Es steht nur die Erhaltung des Ist-Zustandes auf tieferem Niveau zur Diskussion, also ein Hub Zürich und eine eigene Airline. Dafür wendet man 4 Milliarden Franken auf. Die öffentliche Hand leistet den grösseren Beitrag, die Wirtschaft den kleineren. Die Wirtschaft bekommt zwei Drittel der Stimmen in der neuen Gesellschaft, der Staat einen Drittel. Einmal mehr bezahlt der Staat die Altlasten und reduziert damit das Risiko der zukünftigen Aktionäre. Diese steigen mit dem Recht in die neue Gesellschaft ein, bereits nach zwölf Monaten wieder auszusteigen und sich, soweit möglich, schadlos zu halten.

Unsere Finanzdelegation hat in zwei Sitzungen 450 und 100 Millionen Franken sowie die 600 Millionen Franken Beteiligung genehmigt. Wenn sich die Finanzdelegation für die 450 Millionen Franken auf den Dringlichkeitsartikel beruft, so ist dies noch nachvollziehbar. Dass sie es aber für Beiträge des Jahres 2002 tut, kann ich nicht verstehen. Noch weniger verständlich ist für mich, dass die Kommission diesen Entscheid mit 3 zu 2 Stimmen und mit dem Präsidenten im Ausstand gefasst hat. Die Frage der Kompetenzen der Finanzdelegation muss diskutiert und klarer geregelt werden.

Nicht nur der grundsätzliche Strategieentscheid wirft Fragen auf. Es ergeben sich viele Fragen aufgrund der Botschaft. Dazu einige Bemerkungen:

1. Zum Stichwort Tourismus: Auf Seite 20 der Botschaft wird der Entscheid als bedeutende Chance für den Tourismus dargestellt.

Das Problem des Tourismus liegt nun aber nicht primär darin, ob wir über eine eigene Fluggesellschaft verfügen oder nicht. Vielmehr stellt sich die Frage, wie die bisher von der Swissair erfüllten Aufgaben – Reservationen, Marketing, Infrastrukturen an der Front – in Zukunft wahrgenommen werden sollen. Es wurde uns signalisiert, dass die Crossair dies aus Kostengründen nicht tun wird, zumindest nicht in diesem Umfang. Beispielsweise müssen Sie Reisebüros in Japan, die im Zuge dieses ganzen Swissair-Debakels 5 bis 10 Millionen Franken verloren haben, wieder dazu bringen, Ferien in der Schweiz zu verkaufen. Sie können diese Büros natürlich nicht allein dadurch gewinnen, indem Sie ihnen sagen, ihre Kunden sollen mit einer neuen schweizerischen Fluggesellschaft reisen.

Schweiz Tourismus hat dazu dem Bundesrat bereits Mitte Oktober eine Eingabe gemacht und die Probleme vonseiten des Tourismus dargestellt. Leider sind diese Fragen in der Botschaft nicht abgehandelt worden. Ich wäre sehr dankbar, wenn sich der Bundesrat dazu äusserte, denn nur wenn es gelingt, im Rahmen von zusätzlichen Massnahmen diese Nachteile aufzufangen, die sich für den Tourismus ergeben, kann man davon sprechen, dass das ganze Paket für den Tourismus eine Chance ist. Eine eigene Fluglinie allein ist nicht die Lösung.

2. Zum Stichwort Staatsrechnung: Sie konnten in der Botschaft auf Seite 41 lesen, dass durch die Swissair-Entscheidung der Spielraum in der Staatsrechnung kleiner wird. Das ist ohne Zweifel so. Vielleicht hätte man Sonderfinanzierungen prüfen sollen. Sicher geht es nicht an – ich glaube, wir werden uns dann in der Budgetdebatte darüber unterhalten –, dass wir im Budget Investitionen kürzen, um diese Kosten hier zu kompensieren. Investitionen zu kürzen bedeutet nämlich nichts anderes, als dass Sie diese Arbeits- und Beschäftigungsprobleme von Zürich in andere Räume verlagern. Es kann also nicht angehen, dass man Investitio-

nen beispielsweise in peripheren Gebieten kürzt, um diese Kosten hier aufzufangen.

3. Zum Stichwort Verantwortlichkeit: Es darf als positiv vermerkt werden, dass die Sonderprüfung, in welcher Form auch immer, weitergeführt wird. Es ist richtig und notwendig, dass die Geschichte aufgearbeitet wird und die Verantwortlichen zur Verantwortung gezogen werden. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage nach der Verantwortung des Bundes.

Der Bund hat Aufsichtsfunktionen, der Bund ist Aktionär, und dem Bund lagen bereits seit längerer Zeit Informationen zur Situation der Swissair vor. Auch diese Geschichte muss von der GPK oder allenfalls von einer PUK aufgearbeitet werden. Wenn es die GPK tut, so hoffe ich, dass sie dies vertieft und auch gründlicher tut, als sie es bei der Expo getan hat.

4. Zum Stichwort Unternehmensphilosophie: Es wurde uns in der WAK klargemacht, dass die neue Crossair nur Erfolg haben wird, wenn die Rahmenbedingungen der Crossair knallhart umgesetzt werden. Dieser Auffassung kann ich zustimmen. Wenig Verständnis kann man deshalb dafür haben, dass diese Ausrichtung beim Verwaltungsrat offensichtlich nicht gelten soll. Vielmehr fährt man beim Verwaltungsrat mit der bisherigen Strategie – ich sage dazu jetzt «Swissair-Strategie» – weiter. Ich frage mich, wie man mit diesem völlig falschen Signal die Mitarbeiter dazu bringt, die Crossair-Strategie konsequent zu akzeptieren. Auf jeden Fall wird damit das Ziel in Frage gestellt, die Kostenführerschaft auf dem Markt zu übernehmen.

5. Zum Stichwort Beteiligung: Der Bundesrat macht darauf aufmerksam, dass die bisherige Zersplitterung im Aktionariat mitverantwortlich für das Debakel sei und glaubt, in der neuen Crossair über ein kompaktes und berechenbares Aktionariat zu verfügen. Dabei steht heute schon fest, dass die Banken sich nicht als Unternehmer beteiligt haben. Auch der Bundesrat spricht in der Botschaft davon, innert zwei bis drei Jahren auszusteigen. Ich frage mich, was man eigentlich will. Diese Frage stellt sich umso mehr, als der Bundesrat auf Seite 32 der Botschaft festhält, die gewählte Projektstruktur erlaube es ihm – also dem Bund –, das Heft in der Hand zu behalten und die Entwicklung zu steuern. Ich frage mich, ob man das wirklich will. Begibt sich der Bund damit nicht in eine Verantwortung, die weit über die eines Aktionärs hinausgeht und ihn bei allfälligen Forderungen weltweit auch in die Pflicht nimmt?

6. Zum Stichwort Sozialplan: Auch hier wurde gesagt, dass es keine staatlichen Finanzierungen ausserhalb der gesetzlichen geben könne – dies wegen der Rechtsgleichheit mit anderen Firmen und Arbeitnehmern, die in Schwierigkeiten sind. Auch dieses Prinzip hat man bereits durchbrochen. Es ist für mich selbstverständlich, dass der Bund seine guten Dienste anbietet, um die sozialen Probleme im Zusammenhang mit dem Swissair-Debakel zu lösen. Ich habe deshalb auch das Postulat der WAK unterstützt, aber es darf nicht sein, dass man hier ausserordentliche Mittel spricht, um Sozialpläne zu finanzieren. Man darf das eben nicht nur sagen, sondern man sollte sich auch daran halten.

7. Zum Stichwort Risiken möchte ich noch folgende Bemerkung machen: Sie haben sich bei der Deutschen Bank eine teure «second opinion» eingeholt, bei einer Bank, die auch von einem Ex-Swissair-Verwaltungsrat geleitet wird, aber das hat damit nichts zu tun. Diese «second opinion» hat deutliche Aussagen gemacht. Es wurde auf die grossen operativen und finanziellen Risiken hingewiesen, und das Investment wurde als «high risk investment» bezeichnet. Private würden aufgrund dieser Beurteilung die Hände von diesem Geschäft lassen. Ich meine, dies sollte auch für den Staat gelten.

8. Damit bin ich beim Thema der Ordnungspolitik: Auch im ordnungspolitischen Bereich sind Fragen zu stellen. Im Zusammenhang mit der Bewältigung des Swissair-Debakels wird zu leicht die These vertreten, dass Politik und Staat dann eingreifen müssen, wenn es die Wirtschaft nicht tut. Dies trifft sicher für die Erhaltung der Flughafeninfrastruktur und für die Aufrechterhaltung der flughafennahen Betriebe zu. Dies, weil diese Aufgaben eben nicht durch Private wahrge-

nommen werden und in hohem Masse im öffentlichen Interesse sind.

Meiner Meinung nach trifft dies aber für eine Fluggesellschaft nicht zu. Es gibt genug Fluggesellschaften, es gibt sogar zu viele Fluggesellschaften. Es gibt auf dem Markt wieder neue Fluggesellschaften, und es ist unverständlich, wie man mit Milliardenbeiträgen aus Steuergeldern in diesen funktionierenden Markt eingreift. Namhafte Ökonomen bestätigen diese Auffassung. Man kritisiert jetzt diese Ökonomen, weil einem deren Meinung nicht passt. Aber man beruft sich dann wieder auf die gleichen Ökonomen, wenn sie etwas sagen, das einem passt. Es geht um die ordnungspolitische Frage, ob wir in einen funktionierenden Markt mit Steuergeldern eingreifen sollen, ja oder nein – es geht bei dieser Frage um die Fluggesellschaft und nicht um die Infrastrukturen.

Ich möchte hier nicht weiter ausholen. Sie werden verstehen, dass ich aufgrund dieser Überlegungen dem vorliegenden Beschluss nicht zustimmen kann, auch wenn ich weiss, dass der «point of no return» bereits überschritten ist. Ich habe auch in anderem Zusammenhang, bei der Expo, schon sehr früh gewarnt und wurde nicht gehört. Ich hoffe aber, dass sich meine kritische Beurteilung nicht erfüllt – das möchte ich hier deutlich sagen –, und wünsche hier allen Optimisten viel Glück mit dem vorliegenden Projekt.

**David Eugen (C, SG):** Es sind eigentlich zwei Gründe, die mich in der WAK veranlassen haben und auch jetzt veranlassen, dieser Vorlage zuzustimmen:

1. Ich bin der Meinung, dass die Aufrechterhaltung der schweizerischen Anbindung an das internationale Luftfahrtssystem eine zentrale Grundlage für die wirtschaftliche und auch gesellschaftliche Entwicklung unseres Landes in der Zukunft ist. Wir können darauf nicht verzichten.

2. Die Politik trägt aufgrund des EWR-Entscheidunges eine klare Mitverantwortung an der heutigen Lage unserer Luftfahrtindustrie. Der EWR-Entscheid war ein ganz wesentlicher Wegweiser in diese Richtung, für den Weg, den die Swissair dann eingeschlagen hat. Hier müssen wir heute auch als Staat Schweiz, der diesen Entscheid gefällt hat, eine Mitverantwortung wahrnehmen.

Ich bin auch der Meinung, dass dieser Fall, den wir jetzt in dieser Vorlage zu entscheiden haben, beweist, dass eben die Kooperation von Staat und Wirtschaft dort unabdingbar ist, wo es um zentrale Anliegen der Infrastruktur geht. Ich teile die Auffassungen nicht, die von den Herren Professoren vorgetragen werden, hier werde wieder Einmischungspolitik betrieben, man verletze ordnungspolitische Grundsätze und Ähnliches. Es ist uns klar dargelegt worden, dass wir – die Schweiz – die Flugrechte verlieren würden, wenn wir jetzt nicht handeln. Wenn wir die Flugrechte behalten wollen, müssen wir jetzt mit dieser Vorlage handeln, und als Handelnder kommt hier einzig der Staat Schweiz mit seinen Mitteln in Betracht. Ich finde, wir müssen diese grundsätzliche Einstellung in allen Bereichen des Service public durchziehen. Das heisst, wir müssen in diesem Bereich von den jetzigen theoretischen Vorstellungen abrücken und uns wieder mehr auf die Kooperation von Staat und Wirtschaft zurückbesinnen, die sich übrigens auch in vielen Teilen bewährt hat.

Den Professoren müsste man vielleicht die folgende Frage stellen: Wenn man Theorien aufstellt, dann müssen sie sich in der Regel im Experiment beweisen lassen. Jetzt sind wir im Experiment, in dem die Theorien, die man uns vorträgt, bewiesen werden müssen, und dieser Beweis kann nicht geführt werden. Das heisst, man müsste jetzt in der Lage sein, diese Theorien in diesem Punkt zu hinterfragen. Dies gilt auch für die Vertreter der Politik, die uns diese Theorien in unseren Sälen immer wieder mit grossen Worten vortragen. Ich muss ganz ehrlich sagen: Die Tatsache, dass die stärkste politische Kraft des Kantons Zürich diese Vorlage mit grösster Vehemenz bekämpft, macht mir meine Zustimmung schwer. Ich habe gestern gehört, was Herr Maurer gesagt hat, und es macht die Sache nicht leichter, wenn die politi-

sche Hauptkraft des Kantons Zürich dermassen dagegen anfährt. Ich bin darum sehr froh, dass der Vertreter des Kantons Zürich in unserem Rat, Hans Hofmann von der SVP, einen sehr deutlichen Kontrapunkt gesetzt hat. Ich möchte ihm auch danken, dass er diesen Kontrapunkt gesetzt hat. Er rückt die Dinge wieder ins richtige Licht. Sicher ist für uns alle wichtig, auch für die Ostschweizer, dass das Zürcher Volk, wenn es dann aufgefordert ist, seine Stimme in dieser Frage abzugeben, diesen Entscheid auch mitträgt. Ich hoffe und erwarte eigentlich auch, dass die Zürcher SVP, nachdem sie dann von diesem Entscheid der eidgenössischen Räte vom heutigen Tag Kenntnis nehmen kann, über die Bücher geht.

Ich möchte die Gelegenheit benützen, meinen Minderheitsantrag zu Artikel 3a zu begründen, damit das jetzt gesagt ist und der Bundesrat dann auch darauf reagieren kann. Ich betrachte diese Mittel, die hier eingesetzt werden, insbesondere diese Milliarde, die der Bund zur Verfügung stellt, als Vorinvestition in eine neue Fluggesellschaft. Auf keinen Fall darf dieses Geld dazu verwendet werden, die Verantwortlichkeiten zu verwischen und den Filz zu decken, der diese Situation herbeigeführt hat.

Ich möchte mich mit aller Kraft dagegen wenden, dass das passiert. Es gibt aber klare Indizien dafür, dass dies der Fall ist.

Der Bund verzichtete meiner Meinung nach ohne Grund darauf, diese Vorinvestition durch Aktien abgelden zu lassen. Dafür gibt es eigentlich keinen stichhaltigen Grund, wenn man nicht einfach sagen will: Wir machen hier als Eidgenossenschaft Schadenminderung für die Verantwortlichen. Das kann es aber nicht sein. Dieses Geld, diese Milliarde, ist die Vorinvestition für die Zukunft, die Sicherstellung unserer Flugrechte für die Zukunft, für die neue Gesellschaft, und nicht die Schadendeckung für das, was geleistet worden ist.

Ein zweites Indiz, das dafür spricht, ist vorhin von Kollege Brändli angesprochen worden: Der Staat verzichtet ohne Grund, wenn man es nach privatwirtschaftlichen Massstäben betrachtet, auf die ihm zustehenden Stimmrechte in dieser ganzen Sache, wenn er schon Kapitalgeber ist. Hier tritt ja der Staat als Aktionär auf. Gibt es einen stichhaltigen Grund, auf all das zu verzichten, Rechte abzutreten, wieder neue Beauftragte zu entsenden, die diese Fluggesellschaft jetzt führen? Der Staat hält sich vornehm zurück. Das kann nur akzeptiert werden, wenn die Eidgenossenschaft diese Dinge, die in dieser Gesellschaft laufen, ganz genau beobachtet, wenn Transparenz herrscht und wenn sichergestellt ist, dass dieses Geld eben nicht dafür verwendet wird, alte offene Positionen auszugleichen.

Daher ist für mich auch sehr wichtig, dass die Sonderprüfung seriös durchgeführt wird, dass die Fakten erhoben und auf den Tisch gebracht werden, auch hier im Parlament. Ich erwarte vom Bundesrat, dass er uns eine Berichterstattung macht, wenn diese Unterlagen ihm als Aktionär zugehen, dass er dann diese Unterlagen mit seiner Stellungnahme dem Parlament vorlegt und wir die Sache hier auch diskutieren können.

**Wenger Rico (V, SH):** Wir haben uns heute mit der Beurteilung eines wirtschaftspolitischen Scherbenhaufens zu befassen, dessen Entstehung sich seit Jahresfrist wohl mit stets lauter werdendem Donnergeroll abzuzeichnen begann.

Den Folgen des 11. Septembers vermochte die sich stets selbstbewusst präsentierende, gegenüber Warnungen aller Art verschlossene und den Ressourcenverschleiss zu lange tolerierende SAir-Führung aus Management und elitärem Verwaltungsrat keine Widerstandskraft mehr entgegenzusetzen. Es offenbarten sich nun orkanartig die führungsmässigen Mängel bezüglich finanzieller Vorsorge, Flexibilität und Improvisationskraft, deren Folgen nun an Steuerzahlern und Wirtschaft hängen bleiben werden. Wenn sich unser Land so schnell wie möglich von der Blamage des Groundings unserer nationalen Airline vom 2. Oktober mit Tausenden von gestrandeten Passagieren und wertlos gewordenen Flugtickets erholen wollte, so gab es, angesichts des Unvermö-

gens im Management bezüglich Liquiditätserhaltung und eines präventiven Umgangs mit Nachlassstundungs- respektive Konkursüberlegungen, zur ersten Finanzspritze des Bundes von 450 Millionen Franken ganz einfach keine Alternative. Die Finanzdelegation stimmte dieser Lösung gestützt auf die Rechtsgrundlage des entsprechenden Artikels im Luftfahrtgesetz zu, nicht ohne sich jedoch zu vergewissern, dass die gefährdeten Depotgelder der Swissair-Mitarbeiter bankenseitig gesichert werden und ein wirksames Controlling der Kreditverwendung aller Bundesgelder – dies gilt auch für die neu gesprochenen Gelder – etabliert wurde. Hier ist es die Absicht der Finanzdelegation, sich nicht nur laufend über die Kreditverwendung, sondern auch über die daraus erfolgende Wirkung bezüglich der Zielerreichung orientieren zu lassen.

Sie kennen den weiteren Lauf der Dinge aus der Berichterstattung seitens des Präsidenten der WAK und meines Kollegen aus der Finanzdelegation, Pierre Paupe. Politischer Gestalter des letztlich eingeschlagenen Weges und der nun durch das Parlament zu würdigenden Anträge ist verfassungsgemäss der Bundesrat, die Exekutive. Die Finanzdelegation hatte gemäss ihrem gesetzlichen Auftrag Rechtsgrundlage, Dringlichkeit, Planbarkeit und Notwendigkeit der bundesrätlichen Anträge zu prüfen.

Den ersten drei Kriterien konnte nicht widersprochen werden. Anlass zur politischen Beurteilung innerhalb der Finanzdelegation war der Punkt «Notwendigkeit der Kredite». Welchen Argumenten galt es bezüglich der Wirkung für Staat und Gesellschaft mehr Bedeutung beizumessen? Musste mit staatlicher Hilfe ein allenfalls auch nur kurzfristiges Chaos auf dem Arbeitsmarkt inklusive der Rücksicht auf Zuliefer- und indirekt abhängige Gewerbebetriebe verhindert werden? Ist es nicht auch denkbar, dass die Aufnahmekapazität bei rund 400 000 Arbeitsplätzen in der Grossregion Zürich gross genug ist, die Stellenlosen kurz- bis mittelfristig neu zu integrieren? Auf welche Art ist der Erhalt einer lückenlos funktionierenden Infrastruktur der bedeutenden Luftverkehrsdrehscheibe Zürich am besten gedient? Ist eine eigene Schweizer Airline Bedingung für eine weiterhin genügende Auslastung dieser Infrastruktur? Ist die Erstklassigkeit der internationalen Luftverkehrsansbindung unseres Landes nur durch eine eigene Airline gewährleistet? Lässt sich das Businessplan-Szenario mit Blick auf die weltweiten Überkapazitäten in einem übersättigten Luftverkehrsmarkt überhaupt verwirklichen, nachdem bereits in der eingeholten «second opinion» von einem «high risk investment» die Rede ist?

Ich frage Sie, und das hat sich auch die Finanzdelegation gefragt: Lotterie oder Masterplan? Über Phoenix dann doch zu Ikarus, die Warnungen des Dädalus in den Wind schlagend?

Die Gewichtung dieser Überlegungen führte dann – im Wissen um die der allgemeinen Hektik geopfert Suche nach Alternativen – zum Entscheid, den vom Bundesrat beschlossenen Weg mehrheitlich zu unterstützen.

Persönlich habe ich weniger Mühe mit dosierten finanziellen Beiträgen an Überbrückungsmassnahmen als mit der sich nun abzeichnenden Beteiligung der öffentlichen Hand an der neuen Gesellschaft. Diese wird sich nach noch nicht auszuschliessenden Änderungen in der Beteiligungsstruktur zwischen 35 und 40 Prozent belaufen. Meines Erachtens werden sich die mehr aus patriotischer Verpflichtung denn aus Rentabilitätsdenken heraus entstandenen Beteiligungszusagen der Wirtschaft in einer später notwendig werden weiteren Zuschussrunde nicht mehr aktivieren lassen. Der Staat wird politisch unter Druck stehen, nach dem A auch B oder dann gar noch C zu sagen.

Ich sage Ihnen – hier bin ich nicht gleicher Meinung wie bisherige Vorredner –: Die staatliche Beteiligung ohne Wertverlust reduzieren zu können, wird länger als Wunsch im Raume stehen bleiben, als es manchen Befürwortern lieb ist. Nachdem die ganze Veranstaltung – nach den in guten Treuen unter Vertragspartnern geschlossenen Vereinbarungen – ohne Verzug auf Kurs zu gehen hatte, bleibt den Räten eigentlich nur noch die verbale Würdigung. Ob Zustim-

mung oder Ablehnung, im Nachhinein kann das Ganze ohne gravierenden Vertrauensverlust nicht mehr gekippt werden.

Die mit Macht hervorgetretenen Sachzwänge aus der jahrelang verfehlten Geschäftspolitik eines ausserlesenen Zirkels haben Lob und Unterstützung sicher nicht verdient. Ob des sich nun doch abzeichnenden Festhaltens an einer eigenen, nationalen Airline scheint es allerdings angezeigt, dem risikoreichen Projekt die Chance nicht zu verweigern. Es braucht dazu, neben der Bereitschaft zur Schlachtung «heiliger Kühe» und anderen unternehmerischen Fähigkeiten allerdings noch Fingerspitzengefühl, das der Steuerungsgruppe, deren Chef doch schon beim verfehlten SAir-Strategieritt dabei war, vorerst noch abzugehen scheint. Ich lege persönlich Wert auf die Bemerkung, dass man sich nun nicht – aus welchen Gründen auch immer – in schäbiger Weise eines der ausgewiesenen europäischen Flugunternehmer entledigen sollte, nur weil er den Überheblichkeiten des Balsbergs schon lange die Stirn bot und vor den nun eingetretenen Folgen auch frühzeitig gewarnt hat. Im Respekt gegenüber jenen, die die trübe Suppe auslöfeln, den Mitarbeitern, wären auch die überrissenen, fixen Verwaltungsrats honorare geeigneten Ortes nochmals zur Diskussion zu stellen. Der neue Verwaltungsrat sollte zwingend nur erfolgsabhängig entschädigt werden. Es bleibt zu wünschen, dass hier noch anständige Lösungen gefunden werden können.

Ein Wort noch zur weiteren Belastung des Bundeshaushaltes aus diesen ausserordentlichen Ereignissen: Es würde vielerorts nicht verstanden werden, wenn zur indirekten Finanzierung eine markante Reduktion des anstehenden Steuerpaketes in Betracht gezogen würde. Im Blick auf das Hin und Her bezüglich der unseligen und ungeliebten Solidaritätsstiftung stellt sich die Frage immer lauter, ob wir in unserem Staat selbst nicht genügend Ausserordentliches zu bewältigen haben, das es rechtfertigt, statt mit weiterer Schuldenproduktion und Hinhalten des Steuerzahlers etwas Solidaritätsgold zu «Airlinergold» umzufunktionieren.

**Merz Hans-Rudolf (R, AR):** Eigentlich würde es mich jetzt «zwicken» und reizen, über Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik und über Krisenmanagement zu reden. Aber als Mitglied der Finanzdelegation muss ich nochmals auf den 22. Oktober 2001 zu reden kommen. An sich hat mich Kollege Leuenberger für diese Auseinandersetzung so richtig in Stimmung gebracht. Ich wäre gerne mit ihm zum «Hosenlupf» ins Sägemehl gestiegen. Ich mache das gerne, denn erstens hat er jeweils so schöne Zwillichhosen, an denen man so schön zupacken kann, und zweitens ist er ein fairer Schwinger. Diese Auseinandersetzung zu den grundsätzlichen Fragen dieses Themas, diesen «Hosenlupf», werden wir vielleicht ein anderes Mal miteinander austragen.

Den 22. Oktober 2001, Herr Bundesrat Villiger, werden wir in unserem Leben nicht mehr so schnell vergessen, wahrscheinlich nie mehr. Warum? Während Monaten hat sich das Swissair-Problem aufgebaut. Es wurde in der Öffentlichkeit darüber gesprochen, man hat es gewusst. Dann kam das Grounding – es wurde geschildert. In dem Moment ist aus einem Unternehmensproblem ein öffentliches Problem geworden. Währenddem man hier monatelang zuschauen musste, kam dann dieser Tag, an dem die Entscheidung zu treffen war, ob wir dieses Unternehmen retten wollen oder nicht. Die Sitzung vom 22. Oktober hat um 14.30 Uhr begonnen, und man sagte uns, um 17.00 Uhr sollte die Sitzung nach Möglichkeit zu Ende sein, denn dann werde die Pressekonzferenz stattfinden. Nach dem 22. Oktober 2001 hat der Verwaltungsrat der Crossair – Herr Kollege Leuenberger hat auf das OR hingewiesen – sich die im Obligationenrecht vorgeschriebene Zeit genommen, nämlich 20 Tage – plus ein paar zusätzliche Tage –, um die Aktionäre zur Generalversammlung einzuladen. Alle haben sich vorher und nachher die Zeit genommen, und dazwischen kamen wir zum «Handkuss» dieser Entscheidung.

Die Unterlagen, die wir hatten, waren in einer Kaskade vorbereitet. Sie begann beim Verwaltungsrat der Crossair, sie

setzte sich bei den Grossbanken fort, sie kam in die Task Force des Bundes, kam zum Bundesrat und landete bei uns. Wir konnten sagen: Gut, das ist ja nicht alles neu aus der Pfanne gekommen, das ist schon vorgekocht. Trotzdem war und ist es unsere Aufgabe, solche Dinge zu hinterfragen. Ich bin zum Schluss gekommen, dass ich diesen Entscheidungen nicht zustimmen kann. Ich war einer von zweien, die Nein gesagt haben.

Die Gründe, die mich dazu führten, waren nicht finanz-, sozial- und wirtschaftspolitischer Art, dazu gab es an diesem Nachmittag ja gar keine Möglichkeit. Es waren handfeste Gründe eines Unternehmers, der mit einer Situation konfrontiert ist, wie man sie andernorts bei Gelegenheit leider auch findet, nämlich mit einem Businessplan.

1. Jeder Metzger und jeder Bäcker, der von einer Bank Kredit will, muss einen Businessplan vorweisen. Ein Businessplan ist eine Auslegeordnung, in der man sagt, wie ein Unternehmen seine Zukunft zu planen gedenkt. Der Businessplan beginnt immer mit der Einschätzung von Markt und Konkurrenz, und da setzt meine Kritik ein. Wenn man das mit Zahlen, mit aus dem Internet verfügbaren Daten, z. B. der Lufthansa oder der Air France, vergleicht und diese herunterbricht und auf die Swissair oder auf die neu zu gründende Unternehmung überträgt, dann geht das für mich einfach nicht auf. Insofern ist das ein sehr grosses Risiko, das wir unternehmerisch an diesem Tag eingegangen sind. Ich bin heute noch nicht sicher, ob man diesen Businessplan, den man jetzt in Aussicht genommen hat, die grösste der drei zur Verfügung stehenden Varianten, so realisieren kann, wie man uns das damals präsentiert hat.

2. Wenn man solche Entscheidungen trifft, die in die Milliarden von Steuergeldern gehen, muss man doch Alternativen haben und sich die Frage stellen können, was man grundsätzlich auch anders tun könnte, anstatt diesem Businessplan zuzustimmen. Da habe ich einfach nicht das Vertrauen gehabt, dass solche Alternativen zur Verfügung standen. Man hat mir nur gesagt: Das geht nicht, das geht nicht und das geht nicht. Das waren Behauptungen, die ich nicht hinterfragen konnte. Die «Tatsache», dass z. B. die flugnahen Betriebe Konkurs gehen, wenn es keine Swissair mehr gibt, ist eine Behauptung.

Dabei gibt es Betriebe, die heute schon zu 50 und mehr Prozent für Drittunternehmen arbeiten, die mithin schon in einem Markt drin sind, in dem sie bereits andere Kunden hatten. All diese Dinge waren einfach zu wenig hinterfragbar. Darum habe ich mich bei dieser Entscheidung unwohl gefühlt – wie meine Kollegen übrigens auch. Der Drei-zu-zwei-Entscheid ist im Nachhinein gesehen eigentlich weise. Es haben drei obsiegt, die offensichtlich in Übereinstimmung mit der Politik des Bundes stehen, wie sie gestern auch vom Nationalrat bestätigt worden ist, und die auch das Gespür im Volk irgendwo aufnehmen und sagen: Es ist eine so bedeutende Situation, dass wir helfen müssen.

Aber ich sage Ihnen: Seit dem Grounding am 2. Oktober hat man in der Wirtschaftspresse von 50 Unternehmen in der Schweiz gelesen, die den Abbau einer Zahl von Arbeitsplätzen vornehmen müssen, die zusammen grösser ist als die bei der Swissair. Wo ist die Hilfe des Bundes für diese Unternehmen? Sie haben zum Teil auch Probleme und stehen am Abgrund. Die einen stehen mit dem Rücken zum Abgrund, die anderen mit dem Gesicht in die Geografie, aber beide in einer unbequemen Lage. Deshalb habe ich mich dafür entschieden, Nein zu sagen. Dieses Nein hat aber nun auch sein Gutes. Erstens einmal hat es dazu geführt, dass die Finanzdelegation ihre Kreditierung mit strengen Auflagen versehen hat. Das war die Folge: Man hat auf uns gehört und gesagt, man müsse wenigstens dafür sorgen, dass hier strenge Bedingungen gestellt werden, indem man z. B. sagt: Wenn es im März dann nicht gelingt, gibt es keine weiteren Mittel, zumindest nicht mehr auf dem Wege über die Finanzdelegation. Das war die Folge.

Jetzt ist der Entscheid getroffen. Jetzt gibt es kein Zurück mehr, auch für mich nicht. Es wäre tödlich, wenn wir jetzt mit neuen Anträgen oder mit Hinterfragen Sand ins Getriebe streuen würden. Dann würden wir nämlich die Beträge, die

gesprochen worden sind und die zu sprechen Sie auch geneigt sind, zusätzlich gefährden. Wir würden ein Chaos anstellen, das grösser nicht sein könnte.

Ich möchte ganz klar sagen, dass heute eine Gegenposition nicht mehr verantwortbar ist. Wir müssen jetzt zu diesen Entscheidungen stehen.

Noch ein Wort zur Finanzdelegation. Es wurde da und dort an diesem Organ ein bisschen Kritik geübt. Ich möchte darauf hinweisen, dass es in Europa vier verschiedene Oberaufsichtssysteme gibt, wie Verwaltungen beaufsichtigt werden. Drei sind bekannt, das vierte ist das schweizerische; wir haben nämlich ein eigenes. Wir haben nämlich keinen Rechnungshof, sondern ein System, das auf der Zusammenarbeit zwischen dem Parlament, der Regierung und der Verwaltung beruht. Die Finanzdelegation ist ein Organ, das einerseits begleitende Oberaufsicht ausübt, andererseits aber auch zukunftsorientiert mitentscheidet. Es braucht ein Organ, das in solchen Situationen flexibel und rasch einsetzbar ist. Ich möchte Sie davor warnen, das Kind mit dem Bade auszuschütten. Man kann darüber diskutieren, ob man hier meinerwegen Limiten in den Beträgen einsetzen, oder Quorumsbestimmungen verschärfen soll. Das sind aber rein politische Fragen, die man durchaus im Zusammenhang mit der Parlamentsgesetzrevision studieren kann. Aber ich möchte Sie davor warnen, aus diesem singulären Entscheid – das wird es hoffentlich bleiben – abzuleiten, dass die Finanzdelegation ein ungeeignetes Organ sei. Sie feiert nächstes Jahr das Jubiläum ihres hundertjährigen Bestehens. Sie hat Tausende von Entscheidungen getroffen. Es ist noch nie der Eindruck entstanden, dass sie grundlegend falsch sei. Es ist müssig, heute zu werweisen, ob das Parlament anders entschieden hätte, wenn es am 22. Oktober 2001 getagt hätte, als wir das in der Finanzdelegation gemacht haben. Der Entscheid lag bei 3 zu 2 Stimmen; es war ein knapper Entscheid, wo alle Überlegungen eingebracht worden sind. Jetzt müssen wir dahinter stehen. Ja, Herr Kollege Plattner, wir sind jetzt zum Erfolg verdammt.

**Inderkum Hansheiri (C, UR):** Nachdem diese Vorlage offensichtlich auch finanzpolitische und finanzrechtliche Aspekte hat, erlauben Sie mir noch einige Bemerkungen hiezu aus der Sicht der Finanzkommission.

Im Vordergrund steht natürlich die Feststellung, dass die Beschlüsse, die wir heute fassen werden, sich ganz erheblich auf den Finanzhaushalt auswirken. Für das laufende Jahr sind es 1,2 Milliarden Franken Ausgaben mehr, wobei festzustellen ist, dass wir bereits Nachtragskredite haben, die gegenüber Vorjahren bedeutend höher sind, und es ist keineswegs in den Büchern festgeschrieben, dass wir das «Haushaltziel 2001» erreichen werden. Die Auswirkungen für das nächste Jahr bestehen darin, dass das kleine Plus in der Grössenordnung von 450 Millionen Franken im Voranschlag sich in ein Defizit von einer halben Milliarde Franken umwandeln wird. Von den folgenden Jahren will ich nicht sprechen.

Es hat uns in der Finanzkommission natürlich deshalb schon etwas erstaunt, dass dieses Geschäft buchstäblich an uns vorbeigelaufen ist, denn zum einen sind die Mitglieder der Finanzdelegation von der Finanzkommission gewählt, und sie sind auch der Finanzkommission gegenüber verantwortlich, und zum anderen war es uns aus diesem Grunde nicht möglich, zuhanden des Plenums einen Voranschlag für das Jahr 2002 zu verabschieden, der eben vollständig und kompakt ist.

Staatliche Finanzpolitik hat zunächst natürlich ihre eigenen, spezifischen Regeln, auch Rechtsregeln, aber ebenso Grundsätze und Prinzipien. Sie ist aber insofern nicht Selbstzweck, als sie stets einen Bezug zur Sachpolitik hat. Da stellt sich jeweils stets die grundsätzliche Frage – und sie stellt sich natürlich auch bezogen auf die jetzige Vorlage, die wir zu beraten haben –, ob, in welcher Art und in welchem Ausmass etwas Sache des Staates sei oder ob es nicht in den Bereich von Wirtschaft und Gesellschaft gehöre. Über diese zentrale Frage möchte ich nicht mehr spezielle Aus-

führungen machen; die Gründe wurden sehr kompetent dargelegt. Ich möchte aber generell unterstreichen, was auch gesagt wurde, dass es in der Politik eben auch Situationen gibt, die es rechtfertigen, von durch die Ratio geprägten Ordnungsprinzipien abzuweichen.

Es war – auch dies ist wiederholt gesagt worden – in der Tat das unheilvolle Grounding, welches einen eigentlichen Schock in der ganzen Nation Schweiz ausgelöst und dadurch natürlich auch die Emotionen der Schweizerinnen und Schweizer gegenüber der Swissair offen gelegt hat. In dieser Situation hatte die Politik zu handeln. Ich bin mir nicht so sicher, wie heute die Meinung wäre, wenn die Politik nicht gehandelt hätte.

Aus der Optik der Finanzpolitik ist vor allem ein institutioneller Aspekt zu beachten. Auch wir – und insbesondere wir in der Finanzkommission – sind natürlich wenig erbaut von der Tatsache, dass das Parlament zumindest faktisch nur noch Ja sagen kann. Aber – ich möchte das klar sagen, lieber Herr Kollege Merz – wir stellen uns schützend vor die Finanzdelegation. Sie hatte in der Tat einen schweren Stand, zumal ja der Bundesrat

erklärt hatte, er würde die Kredite nur dann bewilligen, wenn die Finanzdelegation zustimme, was auch wieder verständlich ist. Hingegen ist klar, dass das Ereignis Swissair gezeigt hat, dass die jetzigen finanzrechtlichen Instrumente nicht mehr adäquat sind. Der Gesetzgeber hat an ausserordentliche Ereignisse wie jene rund um die Swissair offensichtlich nicht gedacht. Obwohl – oder man könnte vielleicht sagen, gerade weil – das Finanzhaushaltsgesetz die Folgen einer allfälligen Nichtgenehmigung eines dringlich beschlossenen Zahlungs- oder Verpflichtungskredites nicht regelt, ist davon auszugehen, dass man bei der Schaffung dieses Instrumentariums der dringlich beschliessbaren Nachträge von Gröszenordnungen ausgegangen ist, die sich in Grenzen halten und mehr oder weniger kompensierbar sind. Im vorliegenden Fall Swissair ist das offensichtlich nicht so und deshalb sind wir der Überzeugung, dass dieses Instrumentarium anzupassen ist. Dabei ist aber zu beachten, dass wir ein bewegliches Instrumentarium behalten können. Der Bund muss ein Instrument haben, um eben in derart ausserordentlichen Lagen schnell handeln zu können. Andererseits muss dieses Instrumentarium aber so beschaffen sein, dass die Mitwirkungsrechte des Parlamentes angemessen gewahrt sind.

Wir haben aus diesem Grund in der Finanzkommission beschlossen, eine Subkommission einzusetzen, mit dem Auftrag, konkrete Vorschläge zu unterbreiten, die dann bereits in die Revision des Parlamentsgesetzes einfliessen könnten und die auch eine entsprechende Änderung des Finanzhaushaltsgesetzes zur Folge haben werden.

Ich beantrage Ihnen Zustimmung zur Vorlage.

**Büttiker Rolf (R, SO):** Wir haben heute zwei wichtige Fragen zu beantworten:

1. Brauchen wir eine nationale Fluggesellschaft? Das ist die zentrale Frage.

2. Falls man diese Frage mit Ja beantwortet, kommt hinzu – und ich möchte sagen, leider kommt das hinzu –, dass Parlament und Bundesrat das unternehmerische Risiko mit beurteilen müssen.

Ich meine auch, dass es jetzt an der Zeit ist, nachdem die Vertreter der Finanzkommission, der Finanzdelegation und der WAK gesprochen haben, dass man auch die verkehrspolitische Dimension dieser Geschichte etwas ausleuchtet. Hier möchte ich sagen, dass ich über gewisse Voten etwas erstaunt bin. Das kommt daher, dass in der Botschaft des Bundesrates, aber auch in der Diskussion von heute Morgen und auch im Vorfeld dieser Diskussion einfach immer nur vom Flugpassagierverkehr gesprochen wurde. Die Luftfracht ist völlig ausgeblendet, völlig ausgeklammert worden. Wenn man das hinzunimmt, Frau Leumann, dann sieht dann die Beurteilung auch bezüglich der KMU etwas anders aus.

Ich habe eigentlich immer gemeint, wir seien ein Produktionsstandort mit Binnenlage für hochwertige Güter, und des-

halb bin ich der Meinung, dass wir auf eine gut funktionierende internationale Luftfrachtanbindung unabdingbar angewiesen sind. Ich meine, das betrifft vor allem auch die vielen kleineren und mittleren Betriebe, die einen hohen Exportanteil haben. Da spielt es im Vergleich zum Passagierverkehr eben eine Rolle, ob man nach Mailand, München, Paris oder Frankfurt gehen muss. Dazu kommt, dass das Luftfrachtgeschäft für die meisten Airlines, auch für die alte Swissair, kostendeckend und gewinnbringend ist und dass es auch in Zukunft bei der neuen Airline eine wichtige betriebswirtschaftliche Rolle spielen wird. Gemäss Statistik der Oberzolldirektion wurden im Jahr 2000 tonnagenmässig 4 Prozent – das ist eigentlich vernachlässigbar klein –, wertmässig aber 31 Prozent, also rund ein Drittel, der Gesamtausfuhren per Luftfracht getätigt.

Wenn man dann die Güter anschaut – Halbleiterprodukte, Medikamente, medizinische Geräte, Uhren –, dann muss man sagen, dass diese nicht ganz so einfach mit Lastwagen, Schiffen und den SBB transportiert werden könnten. Ich möchte deshalb eine Überlegung dazu anschliessen, was passieren würde, wenn der Anschluss an dieses interkontinentale Netzwerk für die Luftfracht nicht mehr sichergestellt wäre. Ich meine, dass das für die Schweizer Exportwirtschaft eben sehr nachteilige Folgen hätte:

1. Die Schweizer Exportwirtschaft müsste nämlich ihren Luftfrachtversand via andere ausländische Hubs vornehmen; dies würde zu längeren Transportzeiten führen, das ist klar. Hier haben wir ebenfalls einen Unterschied zum Passagierverkehr. Ich bin überzeugt, dass bei den ausländischen Hubs die jeweiligen inländischen Interessen stärker wahrgenommen würden als die ausländischen Exportinteressen. Das würde bei den Exporten zu Verzögerungen – Stichwort: «just in time» – und auch zu Kostensteigerungen führen.

2. Der Abtransport dieser Güter aus der Schweiz würde sehr wahrscheinlich per Bahn oder LKW passieren. Das würde zu Mehrverkehr vor allem auf der Strasse und zu zusätzlichen Emissionen führen. Die Luftfrachtmenge entspricht ungefähr 15 000 LKW-Ladungen – diese müssten dann eben auch bezahlt werden.

3. Durch eine Abwanderung der Luftfrachtsendungen an ausländische Hubs wird die Infrastruktur des Flughafens Zürich und eventuell auch jene der beiden anderen Flughäfen ganz eindeutig geschwächt. Dies bedeutet einen Verlust von Arbeitsplätzen nicht nur bei den flughnahen Betrieben – das ist die eine Seite –, sondern auch bei am Flughafen ansässigen Firmen und Organisationen – Spediteuren, Camionneuren, Kurierdiensten, Zoll usw.

4. Für viele Unternehmen, vor allem auch für KMU, Produzenten und Handelsfirmen, bedeutet die Nähe eines gut funktionierenden Frachtflughafens einen echten Wettbewerbsvorteil im kontinentalen und globalen Vergleich; das ist nicht wegzudiskutieren.

Hier droht eine Abwanderung, hier droht ein Wechsel des Firmenstandortes ins Ausland.

5. Hoch empfindliche Güter wie z. B. Medikamente, Lebensmittel usw. müssten längere Transportzeiten erdulden.

6. Der Luftpostverkehr – das kommt noch hinzu, da möchte ich vielleicht noch Herrn Bundesrat Leuenberger ansprechen – von und nach der Schweiz müsste auf der Strasse via ausländische Airports abgewickelt werden, was noch zusätzliche Verzögerungen und z. B. auch höhere Kosten verursachen würde.

Man kann davon ausgehen – das sehe ich auch ein –, dass jeder findige Exporteur, Verloader, Logistiker, Spediteur einen Weg zum Versand seiner Güter findet. Das ist keine Frage. Doch es ist im Interesse der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft, es ist für die Wirtschaft äusserst wichtig, über eine schweizerische Luftfrachtgesellschaft und damit eben über eine nationale Fluggesellschaft zu verfügen, die ihren Heimmarkt kennt – das ist entscheidend – und auf die besonderen Bedürfnisse der schweizerischen Wirtschaft, der schweizerischen Kunden eingehen kann.

Zum Schluss noch zwei, drei Bemerkungen: Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Swissair hat man viel von Ordnungspolitik gehört. Dieser Begriff ist natürlich von bei-

den Seiten arg strapaziert worden. Man kann natürlich ordnungspolitische Eiertänze aufführen, man kann den Begriff natürlich immer wieder so auslegen, wie er in die entsprechende Argumentation hineinpasst.

Noch etwas zum Unternehmerrisiko. Es ist klar: Wenn man Unternehmer ist – und in diese Rolle sind wir heute gedrängt –, geht es nicht ohne Risiko. Zum Unternehmertum gehört Unternehmerrisiko, Herr Bundesrat Villiger kommt ja aus der Wirtschaft. Es besteht ein Unterschied zwischen Unternehmerrisiko und «Gambeln». Unsere Bundesräte sind keine «Gambler». Ich habe ein gewisses Vertrauen, dass dieses Unternehmerrisiko eingegangen werden kann. Sonst beklagen wir ja immer wieder die Situation, dass das grösste Risiko in diesem Land das Risiko sei, nie ein Risiko eingehen zu müssen.

**Stadler Hansruedi (C, UR):** Anlässlich der Herbstsession, nach dem Grounding und dem Neustart der Swissair, war man geneigt zu denken, dass aus dem Chaos eine Stimme sprach: «Sei glücklich und froh, es könnte schlimmer sein.» Heute muss ich sagen, dass ich damals glücklich und froh war, und es kam dennoch schlimmer. In den letzten Monaten spielte sich eine wahre Tragödie ab, auch wenn Friedrich Dürrenmatt überzeugt war, dass in der modernen Welt die Form der Tragödie unmöglich geworden ist und dass dem modernen Zeitalter nur noch die schaurig-groteske Komödie entspreche.

Im Namen der GPK – wie dies unsere Präsidentin bereits angekündigt hat – erlaube ich mir, einige Bemerkungen zur Frage der Bundesaufsicht zu machen. Im Rahmen der Parlamentsdebatte in der Herbstsession über das Swissair-Debakel wurde verschiedentlich die Frage der Bundesaufsicht aufgeworfen, so auch in der heutigen Debatte. Die Subkommission EDI/UVEK der GPK hat sich wenige Tage nach der Herbstsession der Frage der Bundesaufsicht angenommen und eine Untersuchung eröffnet. Wir haben einen Fragenkatalog zuhänden des Bundesrates verabschiedet. Wir haben aber auch bereits am 5. November 2001 ein erstes Hearing mit dem Direktor des Bazl, mit dem Direktor der Eidgenössischen Finanzverwaltung und mit dem Generalsekretär des UVEK durchgeführt. Wir sichten nun diese Ergebnisse und weitere Unterlagen. Wir werden dann über das weitere Vorgehen entscheiden und auch weitere Abklärungen machen. Unter dem Gesichtspunkt der Aufsicht und der Rolle des Bundes im Rahmen des Swissair-Debakels geht es für die parlamentarische Oberaufsicht vor allem um drei Punkte: Erstens geht es einmal um die Frage der Wahrnehmung der Aufsichtspflichten gemäss dem Luftfahrtgesetz und der entsprechenden Verordnung durch das Bazl. Zweites geht es um die Wahrnehmung der Aktionärsrechte durch den Bund. Drittens geht es um die Frage des Krisenmanagements des Bundesrates im Vorfeld und während des Swissair-Debakels.

1. Kurz zum Bundesamt für Zivilluftfahrt: Artikel 27 des Luftfahrtgesetzes regelt die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsbewilligung für den gewerbsmässigen Luftverkehr. Insbesondere wird gemäss Absatz 2 Buchstabe c eine Bewilligung nur erteilt, wenn das Unternehmen «wirtschaftlich leistungsfähig ist und über ein zuverlässiges Finanz- und Rechnungswesen verfügt». Artikel 103 der entsprechenden Verordnung präzisiert noch, dass ein Unternehmen für eine Betriebsbewilligung glaubhaft machen muss, dass es «seinen Verpflichtungen während eines Zeitraums von 24 Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit jederzeit nachkommen kann und dass es für die .... Kosten .... während drei Monaten nach Aufnahme der Tätigkeit .... aufkommen kann».

Jetzt kann man allenfalls die Meinung vertreten, dies sei nur bei der erstmaligen Bewilligungserteilung besonders zu beachten. Artikel 102 der Luftfahrtverordnung besagt aber, dass der Bundesrat eine Betriebsbewilligung entziehen kann, wenn «die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr erfüllt sind».

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das Departement und auch der Bundesrat – ich verweise auf die entsprechende Bot-

schaft – vertreten die Auffassung, dass sich die Aufsichtstätigkeit des Bundes vorab auf die Überprüfung der Voraussetzungen für einen technisch und organisatorisch sicheren Flugbetrieb erstreckt. Nur bei der erstmaligen Erteilung einer Betriebsbewilligung werde die Erfüllung gewisser finanzieller Voraussetzungen summarisch geprüft. Anlässlich einer Erneuerung der Bewilligung stütze man sich auf die Geschäfts- und Revisionsberichte ab. Anlässlich der Erneuerung der Betriebsbewilligung im Dezember 2000 habe die Swissair glaubhaft machen können, dass ihr die für einen sicheren Flugbetrieb und Unterhalt notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung standen. Man muss sich sehr wohl im Klaren sein, dass eine Bewilligungsbehörde auf bestimmte Unterlagen – wie offizielle Revisionsberichte – abstellen darf, dies vor allem auch bei einem börsenkotierten Unternehmen, wo nach dem entsprechenden Kotierungsreglement noch weitere Vorschriften zur Verbesserung der Transparenz bestehen.

Die GPK hat über diese Auslegung vonseiten der Bundesstellen aber noch keine abschliessende Beurteilung vorgenommen. Gegenwärtig läuft auch das Bewilligungsverfahren bezüglich einer Ausweitung der Bewilligung für die Crossair. Wir meinen, hier dürften strengere Anforderungen gestellt werden als bei einer Erneuerung der Bewilligung.

Auch zur Frage der Erteilung der Streckenkonzessionen an die Crossair liest man in der Botschaft wenig. Zuständig ist das UVEK. Anfänglich dachte man an eine schnelle, unkonventionelle Übertragung. Tatsächlich braucht es aber ein formelles Verfahren mit einer Ausschreibung, bei der auch Dritte mitspielen können. Gerade deshalb stellt sich auch hier die Frage, ob dieses Verfahren fristgerecht abgewickelt werden kann. Wir sind Ihnen, Herr Bundespräsident, dankbar, wenn Sie uns auch noch etwas über den Stand dieses Verfahrens mitteilen können.

2. Wie steht es mit der Rolle des Bundes als Aktionär und Krisenmanager? Bei der Anhörung des Direktors der Eidgenössischen Finanzverwaltung erhielten wir einen ersten Einblick in die Chronologie der Ereignisse. Die widersprüchlichen Aussagen über die genauen Ursachen des Groundings vom 2. Oktober konnten wir auch der Presse entnehmen. Deshalb will die GPK auch den genauen Umständen nachgehen, die zum Grounding geführt hatten – aber vor allem aus der Sicht des Bundes und nicht aus der Sicht des Unternehmens.

3. Ebenfalls wollen wir im Weiteren kritisch hinterfragen, ob der Bund heute über die geeigneten Instrumente verfügt, um das Sich-Abzeichnen solcher Disaster früher zu erkennen, und ob der Bundesrat auch die Instrumente für ein professionelles Krisenmanagement in solchen Situationen hat. Klar abgrenzen will die GPK ihre Arbeiten von der Sonderprüfung. Diese Sonderprüfung muss in irgendeiner Form fortgeführt werden. Gerade beim grossen Engagement des Bundes muss lückenlos und ungeschminkt aufgezeigt werden, was von wem und wann in diesem Firmenkonglomerat falsch gemacht wurde und wo Misswirtschaft betrieben wurde.

Ich bin durchaus der Meinung, dass eine Abstimmung mit den Arbeiten des Sachwalters erfolgen muss. Die Verantwortlichkeit gehört aber schonungslos auf den Tisch. Darauf haben die Tausenden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die vielen Gläubiger und auch das Land einen Anspruch.

Abschliessend noch eine kurze persönliche Bemerkung zum Engagement des Bundes. Ich werde der Vorlage zustimmen. Niemand ist glücklich darüber, aber es gibt nur zwei miserable Lösungen. Wir wählen die zweitschlechteste. Die Gründe wurden dargelegt. Vielleicht bleiben wir bei der Begründung noch etwas an den allgemeinen Worthülsen haften. Herr Kollege Merz, das Jubiläum der Finanzdelegation wäre vielleicht gerade der Anlass zur Neuregelung allenfalls auch der Kompetenzen der Finanzdelegation.

Die Unterstützung ist für mich aber auch ein Akt der Solidarität im Interesse von Zehntausenden von Arbeitsplätzen, der Solidarität mit einer starken Wirtschaftsregion. Gerade als Vertreter eines kleinen Gebirgskantons weiss ich, dass dieses Land auf die gegenseitige Solidarität immer wieder an-

gewiesen ist, dies auch in Zukunft. Herr Finanzminister, im Zusammenhang mit dem neuen Finanzausgleich ist sehr bald wieder ein Akt der Solidarität in diesem Lande gefragt. Man hat schlussendlich auch überall zur Kenntnis zu nehmen, dass die ganze Schweizer Bevölkerung diese Rettungsaktion mit ihren Steuerfranken finanziert. Damit gibt es für mich nur eine schweizerische Airline; es geht nicht um die Fluggesellschaft eines Kantons oder einer Region. Das «Elternhaus» ist die Schweiz. Der Flug wird auch in Zukunft schwierig sein. Heute heisst es für uns alle immer noch: «Fasten your seat belt!»

**Stähelin Philipp (C, TG):** Ich habe gehört, dass noch über ein Dutzend Redner warten. Selbstverständlich hätte auch ich Ihnen ganz Entscheidendes mitzuteilen, und ich bin wohl vorbereitet. Aber man kann Probleme auch zerreden. Für mich steht heute etwas anderes im Vordergrund, nämlich Handeln und Führen, und zwar ohne Bruch.

Deshalb verzichte ich auf mein Votum.

**Escher Rolf (C, VS):** Ich äussere mich als Vertreter eines Randgebietes, eines Gebirgstales, das weit weg von Kloten und viel näher bei Genf-Cointrin und nur gut eine Stunde vom interkontinentalen Flughafen Malpensa entfernt liegt. Ich bin Vertreter eines Tales, das mit der «Ausserschweiz» oder, wenn Sie wollen, mit dem «Unterland» seit bald zwanzig Jahren durch das so genannte Furkaloch verbunden ist, durch jenes Furkaloch, das uns heute noch allemal vorwurfsvoll um die Ohren geschlagen wird.

Heute stehen wir vor einem anderen Loch, dem Swissair-Loch. Diese Swissair ging nicht in den letzten Wochen oder Monaten kaputt, sie wurde in den letzten Jahren in Zürich kaputtgemacht. Die Zerstörung der Swissair ist nicht irgendwie gottgewollt. Für die Zerstörung sind die Organe der Swissair massgeblich mitverantwortlich. Ich nehme an, der Bundesrat teile die Ansicht, dass sicherzustellen ist, dass diese Verantwortung untersucht wird, damit die Schuldigen zur Verantwortung gezogen werden können. Das Swissair-Loch ist derartig tief, dass darin bald hundert Furkalöcher mühelos Platz finden. Als Unternehmensleiter der Furka Oberalp Bahn musste ich bis vor kurzem bescheiden und gesenkten Blickes durch die Zürcher Bahnhofstrasse gehen, voller Ehrfurcht vor der dortigen Wirtschaftskompetenz. Heute kann ich dies nicht gerade mit geschwellter Brust, aber immerhin erhobenen Hauptes tun.

Der Bund hatte beim Zerfall der Swissair praktisch nur zwei Möglichkeiten, nämlich entweder keinen Franken oder keine Milliarde einzuwerfen. Aber ohne irgendwelche Bundeshilfe würde aus der Swissair-Katastrophe ein Desaster Schweiz. Die verheerenden Schäden und die daraus resultierende Arbeitslosigkeit würden vor allem Zürich und die Ostschweiz treffen, in einem gewissen Mass aber auch die ganze Schweiz und nicht zuletzt die Randgebiete.

An einer Tatsache kommen wir nicht vorbei: Wenn sich Zürich heute erkaltet, haben die Waadt und das Tessin morgen die Grippe und Graubünden und Wallis eine Lungenentzündung. Die vom Bundesrat beantragte Bundeshilfe liegt aus dieser Sicht im nationalen Interesse. Darum ist die Bundesversammlung gut beraten, diese Ausgabe zu beschliessen. Eigentlich haben wir ja auch keine andere Möglichkeit. Dies ist die unschöne Seite der Medaille.

Ich nehme an, dass der Bundesrat auch der Ansicht ist, dass bei derartig weit reichenden dringlichen Beschlüssen das Parlament breiter einzubeziehen ist, also nicht nur durch die sechsköpfige Finanzdelegation. Solche enormen Vorentscheide sind breiter abzustützen. Es ist angezeigt, entsprechende organisatorische Bestimmungen in die laufende Beratung des Parlamentsgesetzes einzubringen. Die gute Seite der Medaille wäre der Erfolg der neu aufzubauenden Fluggesellschaft. Dieser Erfolg ist die beste Schadensbegrenzung. Mit diesem Erfolg würden Zehntausende von Arbeitsplätzen gerettet.

Ich ärgere mich, wenn behauptet wird, der Bund täte nichts für die entlassenen oder von der Entlassung bedrohten Men-

schen, der Bund müsse einen Sozialplan finanzieren. Diese zwei heute zu beschliessenden Bundesmilliarden sind der beste Sozialplan. Denn dadurch werden unzählige Menschen vor der Arbeitslosigkeit bewahrt. Mit Verlaub, ich sehe keinen Unterschied, ob das Personal einer maroden Fluggesellschaft oder ob das Personal eines bankrotten Berghotels entlassen wird. Das Schicksal der arbeitslosen Saaltöchter des Berghotels ist ebenso schlimm wie dasjenige der Flughostess.

Diese Bundeshilfe von 2 Milliarden Franken wird nicht spurlos an der Bundeskasse vorbeigehen. Bei zukünftigen Ausgabebeschlüssen gilt es zu berücksichtigen, dass diese 2 Milliarden wohl im nationalen Interesse liegen, aber vornehmlich und direkt dem Grossraum Zürich zugute kommen. Davor können wir die Augen nicht verschliessen.

Wenn also z. B. Nationalstrassenstrecken zurückgestellt werden müssen, sollte das dann nicht unbedingt im Jura sein. Oder wenn über weitere Alptransit-Ausbauten zu entscheiden ist, sollte vielleicht der Ceneri- dem Zimmerberg-tunnel vorgezogen werden.

Abschliessend möchte ich als Vertreter einer Randregion Folgendes zu bedenken geben: Zürich und die Nordostschweiz haben die wirtschaftlichen Probleme insbesondere der Berggebiete immer wieder ernst genommen und ihre Unterstützung schlussendlich nie verweigert. Vielleicht geschah dies manchmal etwas gönnerhaft als «reicher Onkel», aber immer wieder solidarisch und freundeidgenössisch. Daran sollten die Kantone auch denken, wenn sie über ihre Beteiligungen an der neuen Fluggesellschaft entscheiden. Dabei und beim vorliegenden Bundesbeschluss geht es um viel Geld, aber nicht nur um Geld. Es geht auch um die nationale Verantwortung und letztlich auch um die nationale Kohärenz. Darum: Glückauf, neue Crossair!

**Berger Michèle (R, NE):** Oui, il y a la fronde des Romands. Elle se justifie, et vous le savez bien. M. Cornu en a parlé, je n'y reviendrai pas. Aujourd'hui, il ne s'agit pas de faire du régionalisme par esprit revanchard, car cela ne nous amène à rien. Au contraire, prenons au mot le discours inaugural de la présidente de notre Conseil et tâchons de donner du sens à la cohésion nationale qu'elle a appelée de ses vœux.

La débâcle de Swissair provoque en moi deux prises de position: la première est celle de la consternation et de la déception. La consternation de voir une entreprise s'effondrer parce que ses dirigeants ont laissé la situation se détériorer malgré des signes avant-coureurs qui permettaient de prendre conscience de la gravité de la situation. Des erreurs de stratégie, tout le monde peut en faire, mais lorsque la situation financière n'est plus maîtrisée, il est du devoir d'un conseil d'administration de s'en préoccuper. Il en va de la survie d'une entreprise et de son personnel. Des plaintes ont été déposées, il appartiendra à la justice de faire son travail. J'éprouve de la consternation encore, pour ne pas dire de la honte, d'avoir vu des avions cloués au sol, condamnant des milliers de passagers à une situation inacceptable.

Quant à la déception, elle provient du fait que, dans cette affaire, le Parlement n'a pas été associé à la prise de décision. Certes, la Délégation des finances a donné son accord pour la dépense. Ce n'est pas ce que j'appelle une participation. Déception aussi car nous aurions pu imaginer un plan en deux étapes: tout d'abord, sauver les infrastructures au sol et se soucier du plan social des employés pour ensuite, dans un deuxième temps, provoquer un débat politique sur la nécessité d'une compagnie nationale pour notre économie et notre tourisme, en regard de la grandeur de notre pays et de ses chances de rentabilité.

Sentiment de déception encore parce que nous injectons de l'argent des collectivités publiques dans une entreprise privée. C'est un principe totalement contraire à l'indépendance que doit avoir toute entreprise privée par rapport à l'Etat. C'est un précédent qui est créé. De plus, cet argent sert à capitaliser une nouvelle entreprise, c'est-à-dire à faire belle la mariée, pour une inévitable alliance à court, voire à moyen terme. C'est un plan de sauvetage de plus de 4 milliards de

francs qui se négocie entre les partenaires de tous horizons et personne ne pense au plan social, puisque rien n'est obligatoire en Suisse. C'est inacceptable. Même s'il n'appartient pas à l'Etat d'y participer financièrement, la recherche d'un plan social convenable devait faire partie des objectifs de la task force. Injecter de l'argent public dans une entreprise privée crée un précédent. Ne pas avoir de plan social est irresponsable, cela conduit à dire non au projet que le Conseil fédéral nous présente aujourd'hui.

La seconde position se veut moins réactive, car il faut bien proposer une alternative si nous ne voulons pas, en plus de la situation de crise économique, provoquer une crise politique et un inévitable chaos dans notre pays. Dès lors, la seconde position, tout en étant dubitative sur certains points, se veut pourtant responsable.

Des questionnements et des doutes, nous en avons toutes et tous. Premièrement, le refus de l'EEE n'est pas étranger à la situation que nous connaissons aujourd'hui. Une compagnie d'aviation qui se veut intercontinentale a besoin des mêmes droits que ses concurrents européens. Dès lors, il est légitime de se demander si le 6 décembre 1992 n'est pas non plus à l'origine de cette catastrophe nationale. Deuxièmement, la compétence des membres du conseil d'administration, malgré la réputation dont ils pouvaient bénéficier, peut également être mise en doute. Les faits sont là, ils n'ont pas été à la hauteur dans leur tâche de contrôle.

Troisièmement, le sérieux du travail de la fiduciaire étonne. Sinon, comment comprendre qu'en avril de cette année, un audit spécial des comptes est demandé; comment comprendre encore qu'en avril 2001, les pertes se chiffrent à 2,9 milliards de francs et en septembre de la même année, le niveau des dettes atteint 15 milliards de francs pour finalement atteindre 17 milliards.

Et pourquoi le responsable de la Confédération n'a-t-il pas tiré la sonnette d'alarme? Enfin, que penser de l'attitude du Credit Suisse qui renvoie un employé parce qu'il attire l'attention sur une situation qui devient alarmante?

Quant aux doutes, il sont de plusieurs ordres. La Suisse a-t-elle besoin d'une compagnie nationale avec des vols intercontinentaux? S'il faut le justifier aujourd'hui pour avoir quelque chose à vendre plus tard, alors, disons-le clairement. La population est capable de comprendre. La langue de bois n'a pas de mise dans cette affaire. Des compagnies étrangères desservant librement Zurich-Kloten pourraient-elles lui assurer un développement solide et durable? La viabilité du «business plan» est-elle réelle ou faudra-t-il déjà demain revoir le plan 26/26? Il est primordial d'exiger que Crossair se détermine rapidement sur son réseau longue distance pour que son financement transitoire, à charge des contribuables, puisse être adapté en conséquence. Comment la compagnie «Crossair plus» va-t-elle intégrer les 33 avions commandés au Brésil et les avions de Swissair, sans risque de tomber en faillite par manque de liquidités? La concurrence a-t-elle été bafouée lorsque, mise sous pression par les milieux économiques, la Suisse s'investit dans une entreprise qui n'a pas une mission de service public?

Pour conclure, il faut bien parler de notre responsabilité de députés aux Chambres fédérales. Il ne s'agit pas d'appliquer la méthode Coué et de dire que tout va bien dans le meilleur des mondes. Il s'agit de prendre une décision politique qui ne provoquera pas une débâcle pire que celle qui a été amenée par l'incurie de certains. Dès lors, il s'agit de faire la pesée des intérêts. Faut-il tout abandonner pour ne pas avoir à payer les erreurs de gestion d'une direction amicale et partisane agréée par cooptation avec, à la clé, la perte de 30 000 emplois et une desserte aéroportuaire bien compromise sur l'ensemble de notre pays?

Ou faut-il dépasser notre rage d'être mis devant le fait accompli et accepter le plan de sauvetage non seulement au nom de la cohésion nationale, mais surtout pour sauver l'infrastructure au sol de la région de Zurich et les milliers d'emplois qui en dépendent?

En tant que politique, je ne peux pas prendre une décision lourde de conséquences en termes de pertes d'emplois. En tant que politique encore, je veux le maintien de l'aéroport

de Zurich pour le garder en activité et en liaison avec le monde. En tant que politique enfin, je souhaite que le patriotisme ne se limite pas à vouloir à tout prix une compagnie nationale disproportionnée par rapport à son bassin économique, mais plutôt une compagnie qui mérite l'intérêt de mes concitoyens et celui des clients étrangers par son enracinement dans mon pays. Pour moi, le patriotisme, c'est aussi l'attitude des employés de Swissair qui, jusqu'au bout, portent à bout de bras leur compagnie, alors qu'ils ont des demandes légitimes à faire valoir.

Et puis, il y a vous, Messieurs les Conseillers fédéraux, ainsi que les nombreux cadres de l'administration, particulièrement M. Peter Siegenthaler. Cette situation, vous ne l'avez pas cherchée, mais vous l'avez reçue dans l'urgence. Bien que chez nous, nous ne soyons que très peu préparés à travailler en situation de crise, vous avez fait de votre mieux. Monsieur Villiger, vous m'avez convaincue, par votre parler vrai, de la nécessité de ne pas avoir uniquement une position réactive, mais plutôt réfléchie face à ce désastre. Je vous fais donc confiance, mais je vous supplie alors:

1. de nous garantir que la mise en oeuvre du programme sera réellement contrôlée, car il s'agit de l'argent des contribuables;
2. de nous promettre que vous surveillerez les appétits de la nouvelle compagnie, afin que le nombre d'avions soit bien déterminé par le marché;
3. de veiller à ce qu'à terme, une alliance puisse être conclue afin de garantir des vols intercontinentaux;
4. de veiller à ouvrir nos aéroports aux autres compagnies;
5. de diminuer à terme le capital-actions à hauteur de ce que la Confédération possède aujourd'hui;
6. de mettre tout en oeuvre avec les partenaires concernés afin que le plan social soit garanti.

La calamiteuse gestion d'une entreprise fait qu'aujourd'hui la cohésion nationale a un prix: c'est malheureux, car il n'apporte pas de valeur ajoutée. Mais sachons relever la tête et montrons que la Suisse ne veut pas d'un renoncement qui fait mal à son corps social comme à son économie.

Je vous invite à entrer en matière.

**Marty Dick (R, TI):** On peut se demander quelle est la signification et l'utilité de ce débat, alors que nous savons pertinemment tous que l'on va dire oui. M. Stähelin, avec un certain style et un sens du marketing politique, nous invite gentiment à ne pas intervenir. Je ne suis pas d'accord, parce que je crois que ce débat est juste. Nous avons non seulement le droit, mais l'obligation d'exprimer la sensibilité, les préoccupations de la population que nous représentons ici. Cette sensibilité, ces préoccupations ne peuvent être exprimées uniquement par les manchettes des journaux. Nous représentons le peuple, nous avons été élus et, face à une affaire comme celle qui a bouleversé notre pays ces derniers mois, nous avons non seulement le droit, mais l'obligation aujourd'hui de nous exprimer, même si cela va coûter des répétitions, ce qui à la fin peut être ennuyeux, mais je crois que c'est nécessaire.

J'ai dit que l'on ne peut que voter oui. En fait, on a deux solutions: oui ou non. Mais si on vote non, on doit être sûr que ce sera le oui qui l'emportera. Je crois que personne n'est prêt à voter non, sachant qu'avec son vote, il va provoquer la victoire du non. Alors, il y a ceux qui ont choisi de voter non pour pouvoir dire demain: «Je vous l'avais dit!» Moi, je vote oui, bien qu'avec perplexité, parce que je suis convaincu que si nous assumons de très gros risques, nous assumons aussi une chance.

Je dis oui parce que je suis persuadé que notre pays a besoin d'une compagnie aérienne, ce qui signifie qu'il a besoin d'un aéroport intercontinental. Je dis oui parce que cette compagnie et ce «hub» intercontinental sont nécessaires pour le pays d'exportations, pour la place financière, pour le pays de tourisme que nous sommes. Je suis parfaitement conscient que cette nouvelle compagnie aura besoin, déjà dans les semaines prochaines, d'une alliance avec d'autres compagnies mondiales importantes. Et je dis oui, même si je

suis conscient qu'à terme nous n'aurons probablement plus qu'une ou deux compagnies européennes. Mais il est important que nous puissions demain entrer dans cette compagnie européenne avec un apport; on aura au moins un mot à dire.

Pour moi, le vote et la discussion d'aujourd'hui sont la démonstration que la classe politique veut regarder en avant, veut assumer un risque et croire dans cette chance, ce qui ne signifie nullement qu'on est prêt à oublier ce qui s'est passé. Je crois en effet, et presque tout le monde l'a dit, que nous devons analyser d'une façon absolument impitoyable ce qui s'est passé. J'aimerais tout de suite dire que le fait qu'il y ait un conseil d'administration, qu'il y ait une direction qui se sont trompés de stratégie n'est, à mon avis, pas une faute. Je crois qu'on a le droit de se tromper. Dans toute activité, la possibilité de se tromper est implicite. Ce qui est inacceptable, c'est la façon dont a été gérée la crise. Il y a eu une somme d'incapacités, d'incompétences, mais aussi de cynisme qui ont abouti au fameux «grounding», et pas n'importe lequel parce qu'il était chaotique et qu'il a créé un dommage dont on n'a pas encore mesuré toute l'ampleur. A propos de ce «grounding», on a dit qu'on ne sait pas encore comment ça s'est passé, mais il y a suffisamment d'éléments pour penser que d'aucuns ont spéculé sur ce «grounding». Ils ont accepté l'éventualité de ce «grounding»! Et c'est ma déformation professionnelle qui ressort maintenant pour affirmer que d'aucuns ont agi avec dol éventuel.

Ce «grounding» est un acte criminel parce que cela porte un dommage incalculable à l'image et à la crédibilité de notre pays. Si, déjà, j'ai cette déformation professionnelle que d'aucuns me reprochent plus ou moins gentiment, je persiste et je pose une question précise: je veux, comme citoyen de ce pays, savoir pourquoi Swissair, ces derniers mois, a restitué 1 milliard de francs aux banques? Pourquoi Swissair, alors qu'on était déjà en état de crise, a restitué 1 milliard de francs? Cette question, nous avons le droit de la poser, parce qu'à la suite de ce désastre nous engageons aujourd'hui 2 milliards de deniers publics.

Je partage aussi l'avis de ceux qui disent que l'analyse devra aussi porter sur la façon dont les institutions ont réagi. J'aimerais ajouter une réflexion, sans ouvrir le débat, sur notre manière d'affronter la crise. Je dois vous dire franchement, sans perdre aucune estime pour nos très distingués collègues de la Délégation des finances, que j'ai de la peine à accepter qu'on puisse dire que le Parlement a approuvé la décision et a participé à la décision du Conseil fédéral à travers la Délégation des finances. Je suis, moi, pour une définition plus claire, pour un partage plus net des responsabilités. Que l'on dise clairement que, dans une situation de crise, c'est au gouvernement, et au gouvernement seul, de prendre sa responsabilité. Il répondra ensuite au Parlement de la gestion de la crise qu'il a faite. Mais vouloir impliquer le Parlement à travers la petite Délégation des finances ne me paraît pas être une solution correcte. C'est une façon de diluer la responsabilité qui ne profite ni au Conseil fédéral ni au Parlement.

J'affiche mes intérêts même à la boutonnière et permettez-moi de vous donner simplement quelques éléments relatifs au tourisme. Nous avons dit pourquoi une compagnie aérienne est importante pour ce pays, vous savez l'importance du tourisme dans ce pays. Ce ne sont pas seulement 300 000 places de travail, ce n'est pas seulement l'intérêt des hôteliers, c'est une masse d'argent qui vient de l'extérieur et qui profite à tous les rouages de l'économie. Alors, quelques données qui sont souvent systématiquement ignorées doivent être relevées.

Sachez que le 38 pour cent des hôtes étrangers viennent en Suisse par avion, que les hôtes d'outre-mer sont en moyenne, pendant toute l'année, le 15 pour cent. Pendant la saison d'été, le 20 pour cent des nuitées, ce sont des hôtes d'outre-mer, donc qui se déplacent à travers des aéroports intercontinentaux.

A part le désastre de Swissair, nous avons eu aussi le désastre du 11 septembre. Alors, pour vous donner une dimension des problèmes qui se posent aujourd'hui, sachez

seulement qu'en l'an 2000 – je parle maintenant seulement de touristes américains –, nous avons eu 389 000 nuitées seulement à Zurich, 284 000 à Lucerne, 208 000 à Genève, 132 000 à Zermatt, et je pourrais continuer la liste jusqu'à Grindelwald; des centaines et des centaines de milliers de nuitées d'Américains qui se déplacent tous en avion et qui, tout à coup, dans une proportion entre le 30 et le 50 pour cent, ne volent plus et n'atteignent plus la Suisse.

Une autre donnée qui me paraît importante, c'est de savoir quel est l'apport de ces touristes étrangers. On entend souvent: «Mais si les touristes étrangers ne viennent plus en Suisse, il suffit que les Suisses restent en Suisse.» Alors, sachez qu'un touriste japonais dépense 450 francs par jour, les autres Asiatiques 400 francs, les Indiens 350 francs, les Américains 330 francs et les Suisses 120 francs. En termes très brutaux de statistique, on devrait dire qu'on a besoin de 3,75 Suisses pour faire un Japonais! (*Hilarité*)

A propos du trafic aérien, après le 11 septembre, au niveau des liaisons aériennes, nous avons cette situation: les vols directs du Japon ont été réduits de 14 à 5 vols par semaine; nous avons trois vols par semaine en moins de Hongkong; nous n'avons plus de liaison directe avec la Malaisie, avec Taïwan et avec Shanghai. C'étaient les meilleurs touristes qui venaient de ces pays.

Nous avons 1600 places en moins par jour depuis les Etats-Unis vers la Suisse. Ceci pour vous dire l'importance et la signification du trafic aérien et donc la nécessité de pouvoir compter encore sur un «hub» en Suisse. Pour pouvoir compter sur un «hub» en Suisse, nous devons nécessairement avoir une compagnie aérienne.

Nous avons eu en très peu de temps le «grounding» chaotique de Swissair, la tragédie de Zoug, le désastre du Gothard. On s'est demandé alors pourquoi les touristes étrangers qui viennent en Suisse sont disposés à payer bien plus cher que dans d'autres pays analogues comme la France, l'Italie et l'Espagne. Eh bien, toutes les enquêtes que nous avons faites disent que les touristes étrangers choisissent la Suisse parce qu'il y a une certaine qualité, ou une qualité certaine, des services, mais surtout parce que c'est un pays sûr, efficace, où les services sont efficaces. Ces trois faits que j'ai rappelés ont porté une atteinte gravissime à cette image, et nous aurons besoin de beaucoup de temps et d'engagement pour corriger cette image.

Nous investissons aujourd'hui 2 milliards de francs dans la nouvelle compagnie d'aviation – soit dit en passant, on l'oublie complètement maintenant, on s'apprête à investir un milliard de francs dans l'Expo.02 –, encore faudra-t-il remplir les avions, encore faudra-t-il attirer les visiteurs à l'Expo.02.

Je n'oublie pas que je m'exprime comme représentant d'une région lointaine, séparée du reste de la Suisse par une très haute chaîne montagneuse, un pays qui aujourd'hui, quasiment dans l'indifférence générale, est presque – je dis bien «presque» – entièrement coupé du reste du pays, relié plus que par une ligne du chemin de fer du XIXe siècle. Je vous assure que les déplacements deviennent très laborieux. Eh bien, j'aimerais vous dire que cette région lointaine, éloignée aussi bien de Kloten que de Cointrin, a accepté tout de suite, spontanément et de cœur de participer à l'effort financier qui a été demandé. Sur la base d'un calcul, le Tessin va verser, cash, 1,8 million de francs. D'autres cantons beaucoup plus proches estiment ne pas devoir participer, c'est leur problème. Nous estimons que nous sommes appelés à faire un geste de solidarité; nous le faisons volontiers. L'argent de la périphérie va vers le centre le plus riche de la Suisse, ce sont les aléas de l'histoire.

J'aimerais rappeler, M. Escher l'a fait pour le Valais, que nous avons un aéroport intercontinental à 40 minutes de voiture de chez nous; M. Paupé a rappelé la crise de l'horlogerie et du textile. J'ai vécu au gouvernement cantonal, en tant que responsable du Département des finances et de l'économie, la crise Von Roll/Monteforno, qui a été un véritable tremblement de terre pour notre canton, un traumatisme certainement comparable à ce que Kloten peut être à Zurich. A ce moment-là, ici à Berne, on nous a joué sur tous les violons l'air des vertus du marché, de la «Ordnungspolitik»;

on m'a mis la main sur l'épaule pour me dire: «Le marché va mettre tout en ordre, il faut être patient.»

Je ne partageais pas cette opinion alors et je ne la partage pas aujourd'hui encore. C'est aussi pour cette raison que je vote oui aujourd'hui.

Mais j'aimerais conclure en pensant au personnel de Swissair. Vous êtes tous montés dans ces avions et je prétends, moi, que ce personnel, ces hommes et ces femmes, ont été nos meilleurs ambassadeurs de la Suisse à l'étranger. Ils ont été les ambassadeurs de notre culture d'accueil, ils ont été ambassadeurs d'un pays efficace et cordial, accueillant. Ils ont payé d'une façon très amère la faute des autres. Je sais que ce n'est pas à la nouvelle compagnie de faire les frais du plan social, mais il serait choquant qu'aujourd'hui, on engage 2 milliards de francs pour la nouvelle compagnie et que l'on oublie le personnel de Swissair.

**Gentil Pierre-Alain (S, JU):** Je vais suivre en partie le conseil de M. Stähelin et n'interviendrai pas sur le fond de l'affaire, puisque des choses très sensées ont déjà été dites et qu'il me paraît inutile de les répéter.

J'aimerais cependant faire quelques remarques et poser quelques questions à propos du rôle de notre Parlement dans cette affaire. Il me semble qu'au-delà du problème concret qui est posé – qui est important et à propos duquel, encore une fois, des choses très sensées viennent d'être dites –, nous avons un exercice d'autocritique à faire. Nous devons nous demander notamment si cette séance extraordinaire, convoquée «à la sauvette», si vous me passez l'expression, calquée sur la rencontre des groupes précédant la session ordinaire, avec un débat du Conseil national délégué en début de nuit, le nôtre placé en urgence le samedi avec invitation pressante à ne pas trop mordre sur l'après-midi, si tout cela ne donne pas l'impression d'un manque de sérieux et d'une opération menée à la va-vite. Plusieurs orateurs, hier au Conseil national, aujourd'hui dans notre Chambre, ont souligné l'importance du débat qui nous occupe, tant au point de vue financier qu'au point de vue du principe et de l'image du pays. Il faut dire tout à fait franchement, c'est à tout le moins mon sentiment, que les conditions de la discussion ne sont pas à la hauteur des enjeux. Pour forcer un peu le trait, je dirai que nous devrions décider que tout changement planétaire important est interdit entre le rythme des sessions normales des Chambres fédérales, parce que visiblement on ne peut pas y répondre. Le malheur est que le monde s'obstine à ne pas respecter notre calendrier.

De notre côté, il faut avouer que nous ne faisons pas grand-chose non plus pour nous adapter à ces réalités. Nous acceptons sans trop discuter de participer à une session extraordinaire, pour laquelle on a dit à la première Chambre qu'il serait de très mauvais goût qu'elle modifie le projet du Conseil fédéral approuvé par la Délégation des finances, et qu'une seule divergence pourrait déclencher une crise institutionnelle majeure. Quant à la deuxième Chambre, la nôtre, on nous a bien fait sentir ce matin qu'il serait tout à fait inconvenant qu'on se mêle de toucher à quoi que ce soit de la décision de la première Chambre et de prendre le risque de prolonger cette session. Que ferait-on demain matin?

«Le Conseil fédéral et la Délégation des finances ont déjà tout réglé, inutile d'en rajouter», c'était le message dominant. MM. Merz, Marty Dick et Stadler ont dit à ce propos ce qu'il fallait dire.

Nous donnons une idée singulière du fonctionnement de notre Parlement, ceci sous l'oeil des caméras des télévisions nationales qui, pour une fois, diffusent ce non-débat en direct. Il est paradoxal de souligner que c'est une des rares fois où le Parlement n'a pratiquement rien à dire que l'on filme ses débats en direct et que nos concitoyens ont une idée à peu près exacte du haut niveau de liberté de décision qui est le nôtre.

A ce stade, le Parlement de milice s'approche dangereusement du Parlement d'amateurs. Nous ne nous donnons pas les moyens de notre politique, et les réformes les plus impor-

tantes de cette session consistent à demander aux commissions de siéger non plus le matin depuis sept heures, mais depuis sept heures moins le quart; je pense qu'une amélioration décisive serait de leur demander de siéger depuis cinq heures du matin, ce qui rappellerait fâcheusement la plaisanterie de mauvais goût qui dit que si les Suisses se lèvent tôt, ils se réveillent tard. (*Hilarité*)

Nous aurons bientôt l'occasion de nous pencher sur la révision de la loi qui règle les rapports entre les conseils, soit l'organisation de notre Parlement. Je pense qu'il est urgent que nous abordions ces questions – l'organisation et les moyens à disposition de notre Parlement – de manière fondamentale et approfondie, et non simplement en corrigeant quelques virgules dans quelques alinéas.

Le débat tronqué, parce que c'est comme ça qu'on doit l'appeler, que nous menons aujourd'hui doit constituer pour nous un signal d'alarme: le Parlement s'affaiblit. Il s'affaiblit par rapport au Conseil fédéral et à l'administration fédérale, sans même parler du poids des tribunaux fédéraux. Nous devons réagir, et si nous ne réagissons pas, nous acceptons l'idée que nous constituons un Parlement croupion; ce n'est quand même pas l'idéal pour un Parlement.

Ces considérations un peu sévères ne m'empêchent pas de donner mon soutien à l'arrêté car, encore une fois, sur le fond des choses, tout a été dit. Mais je déplore et je tenais à souligner les mauvaises conditions dans lesquelles le Parlement a dû travailler sur cette affaire.

**Epiney Simon (C, VS):** Dans le cadre de l'exercice alibi et frustrant destiné avant tout à nous donner bonne conscience, j'aimerais situer le débat sur quatre plans: philosophique, politique, économique et stratégique, en précisant que les enjeux doivent en effet éclipser notre rancœur face à autant de délits d'incompétence.

La vraie question que nous sommes appelés à nous poser consiste à dire: est-ce que la Confédération devait, oui ou non, venir en aide à Swissair? Sur le plan philosophique, à cet égard, il n'est pas inutile de rappeler le rôle essentiel de l'Etat. L'Etat n'a pas à se substituer aux acteurs du marché. Il doit se contenter de baliser ce dernier, de placer des garde-fous, de fixer des règles du jeu favorables au développement du pays. Au besoin, l'Etat doit intervenir, certes, mais uniquement pour gommer des disparités ou apporter son soutien à un secteur sinistré. Mais jamais l'Etat n'est légitimé à participer au sauvetage d'un canard boiteux sans réelle chance de survie. Il ne l'a d'ailleurs jamais fait dans le passé. On l'a rappelé, même pendant la crise horlogère, qui a entraîné la suppression de 60 000 emplois, l'Etat n'est intervenu que de manière très subsidiaire à travers une politique régionale plus ou moins frileuse. Mais la restructuration fut un succès, à cet égard.

Sur le plan politique maintenant, l'Etat crée un précédent fâcheux à effet domino en volant au secours d'une compagnie privée qui a appliqué un concept privé, libéral, comme on l'a vu par exemple avec le déplacement de l'informatique en Inde. Au moment où elle entend se désengager du service public, la Confédération s'expose à un retour de manivelle et à un afflux de revendications. Il faut savoir que la grogne et la frustration gagnent de nombreux secteurs: le service public, la santé, l'agriculture, les remontées mécaniques, l'hôtellerie, etc. L'Etat semble pratiquer une politique avec deux poids et deux mesures. L'an passé, par exemple, 25 000 personnes ont été mises au chômage par licenciement collectif et c'est dans l'indifférence générale que ce drame s'est passé, alors que nous avons de surcroît enregistré 106 000 demandeurs d'emploi.

De plus, les allocations de chômage n'ont pas fait l'objet d'une rallonge gouvernementale, comme on l'a fait dans le cas Swissair.

Premièrement, sur le plan économique, tous les experts s'accordent à dire que nous aurons moins de cinq compagnies européennes d'ici peu d'années pratiquant les vols intercontinentaux.

Deuxièmement, Swissair évolue dans un environnement caractérisé par la présence de trop de «hubs» et de compagnies de mêmes profils.

Troisièmement, l'avenir des «hubs» n'est de loin pas garanti. Les grandes compagnies cherchent en effet à organiser des vols directs, car les aéroports sont saturés, les riverains excédés et les taxes de plus en plus excessives.

Quatrièmement, la Suisse n'est pas de taille à jouer dans la cour des grands. Une compagnie dite nationale n'est de surcroît pas nécessaire au développement économique d'un pays. Cela a été vérifié par ailleurs. D'ailleurs, même en Suisse, à Genève, on a constaté que d'autres compagnies ont pris très rapidement le relais de Swissair. L'aéroport se porte actuellement plutôt mieux qu'avant et le service à la clientèle satisfait cette dernière.

Cinquièmement, le secteur aérien est de manière générale peu rentable. Même les grandes compagnies sont à l'agonie: Sabena est morte, British Airways est dans le rouge, même Lufthansa annonce des pertes, sans parler des compagnies américaines qui sont au bord du gouffre.

Sixièmement, une nouvelle compagnie helvétique ne peut survivre qu'au prix d'une alliance bradée et moyennant un retour de la haute conjoncture. Or, personne n'a intérêt en Europe à sauver Swissair. Un concurrent de moins, c'est un marché de plus dans un marché libéralisé. Et la nouvelle compagnie devra de surcroît regagner la confiance perdue. L'amicale des dirigeants de Swissair a cassé le jouet. Le 2 octobre noir, 262 vols ont été paralysés, 19 000 personnes flouées et la crédibilité de la Suisse entière a été sérieusement entamée.

Septièmement, ce qui nous paraît décisif, ce n'est pas de disposer d'une compagnie nationale, mais d'infrastructures de base attractives et performantes. Genève, par exemple, a un vol intercontinental, contre 36 à Zurich. Or, pourquoi les gens continuent à venir à Genève? C'est qu'il y a d'autres raisons que la présence d'une compagnie nationale.

Il faut arrêter de spéculer sur le trafic de transit, même s'il est nécessaire de continuer à le fidéliser. Il nous paraît plus intelligent d'attirer non seulement les hommes d'affaires, mais également des touristes qui débarquent chez nous et dépensent de l'argent plutôt que d'être en transit. La Suisse, à cet égard, a des atouts à jouer au niveau de la qualité de ses aéroports, de la personnalisation de l'accueil, des taxes réduites et d'un service irréprochable. Le nom de la compagnie est tout à fait secondaire. Ce qui compte pour un passager aujourd'hui, c'est le prix du billet, la qualité du service et les liaisons internationales. Peu importe la croix. Un soutien aux infrastructures du sol aurait dû être, à notre avis, prioritaire pour laisser le temps aux autres compagnies de se substituer à Swissair.

Huitièmement, dans le futur, l'opposition des riverains va augmenter, le veto de l'Allemagne va obliger Zurich-Kloten à réduire ses vols et le «hub» va inévitablement diminuer d'importance. Enfin, en six mois, nous versons, Monsieur le Conseiller fédéral, 1 milliard de francs à fonds perdu pour laisser survivre une compagnie. Mais j'espère qu'aujourd'hui vous allez nous dire: «Qu'est-ce qu'on va faire après six mois», lorsque la trésorerie risquera de manquer, lorsque la compagnie va appeler à l'aide, comme ce fut le cas pour Expo.02? Eh bien, nous pouvons déjà prendre carrément le pari que nous serons appelés à accorder des crédits supplémentaires et, comme il y aura urgence, la Délégation des finances sera à nouveau appelée à ratifier la décision. Quant au Parlement, il sera mis sur la touche.

Sur le plan stratégique enfin, on a le sentiment, peut-être à tort, que le Conseil fédéral a navigué à vue, même si sa tâche était extrêmement difficile, nous le reconnaissons. Mais avec 3 pour cent d'actions, le Conseil fédéral avait un devoir de surveillance. La situation critique de Swissair était connue, elle avait même été dénoncée par un collaborateur. Alors, plutôt que de se livrer à des guéguerres entre départements, n'aurait-il pas été plus judicieux de se préoccuper de la santé de ce secteur qui est jugé tout à coup vital pour notre économie? En tout état de cause, injecter 2 milliards de francs dans une compagnie aérienne, c'est alimenter un

tonneau des Danaïdes, même si les dommages collatéraux sont certes considérables. Il faut actuellement malheureusement accepter que, si le vin est tiré, nous devons le boire.

Mais l'avenir du pays ne se joue pas dans le culte des mythes.

Il se joue surtout dans notre capacité à accepter des échecs pour mieux rebondir, à donner des priorités – par exemple dans le savoir –, à appuyer la recherche et la formation. Or, on rogne aujourd'hui sur des technologies porteuses d'espoir et d'avenir; on retarde des restructurations inévitables; on ne soutient pas des secteurs qui sont également porteurs d'avenir comme le tourisme; trop souvent, on a tendance dans ce pays à pénaliser celles et ceux qui se battent sur le front de l'économie.

Dès lors, que nous reste-t-il à faire? Nous abstenir, parce que nous considérons que la politique qui est menée dans l'affaire Swissair, même si les alternatives étaient délicates, s'apparente à un acte de foi. Il aurait fallu, pour le moins, octroyer un véritable mandat de prestations à la future compagnie pour que le soutien qui lui est accordé ne le soit pas dans le vide, mais qu'il soit destiné à maintenir en vie une compagnie qui, malheureusement, risque d'être uniquement sous perfusion.

**Lombardi Filippo (C, TI):** È inutile ripetere qui la discussione dello scorso 4 ottobre, è inutile ripetere quanto già detto dai colleghi stamattina qui o ieri al Consiglio nazionale. Ha ragione il collega Marty Dick, noi abbiamo il diritto e il dovere di esprimere in questa sala le preoccupazioni e l'indignazione della gente di questo paese di fronte alla disfatta della compagnia aerea nazionale e, soprattutto, al «grounding» del 2 ottobre 2001, con il caos e la vergogna nazionale che ne sono conseguiti e le ricadute che dovremo subirne.

Oggi però sul tavolo abbiamo una soluzione; non è ottimale, però è il male minore. La voteremo – alcuni di noi forse a malincuore –, ma dobbiamo votare l'entrata in materia e il decreto che ci sono proposti.

Non abbiamo la certezza che questa sia la soluzione per l'eternità e non abbiamo la sicurezza che tutto funzionerà, ma dobbiamo dire oggi un sì convinto, perché non possiamo più esitare. Tutti devono tirare il carro nella stessa direzione se vogliamo evitare un secondo «grounding», limitare le ricadute del primo e, soprattutto, cominciare a ricostruire l'immagine della Svizzera.

Deux choses cependant doivent être clairement faites: établir avec précision les responsabilités du passé, les responsabilités de la débâcle dans son ensemble et les responsabilités précises – la question posée par M. Leuenberger à ce propos est pertinente – dans le «grounding» des 2 et 3 octobre 2001. Il est donc important que la «Sonderprüfung», qui est annoncée au niveau du groupe Swissair, soit poursuivie jusqu'au bout et qu'elle soit financée par la Confédération. Et il est tout au moins curieux que le commissaire provisoire du sursis, M. Wüthrich, écrive aux parlementaires pour leur déconseiller cette «Sonderprüfung». Je crois que c'est un procédé tout au moins curieux.

Il faut donc établir les responsabilités du passé, et le Parlement, devant l'opinion publique, doit montrer qu'il ne vote pas 2 milliards de francs imprévus sans vouloir tout d'abord y voir clair. M. Stadler a justement rappelé ce que notre sous-commission DFI/DETEC, dans la Commission de gestion, a déjà entrepris pour éclaircir un certain nombre d'aspects techniques et juridiques de la question. Il s'agit: du rôle de surveillance de l'Office fédéral de l'aviation civile; du rôle d'indicateur et d'avertissement que le DFE et le Secrétariat d'Etat à l'économie se doivent d'exercer pour voir venir les crises et pour en avertir le gouvernement et le Parlement à temps; du rôle de la Confédération en tant qu'actionnaire; de la capacité à gérer les crises.

Ceci dit, les réponses que nous avons reçues en sous-commission ne sont pas toutes satisfaisantes, surtout si l'on se contente de dire: «Mais on ne peut rien faire d'autre, parce que la loi ne prévoit, au fond, qu'un contrôle de la sécurité aérienne et pas des conditions économiques véritables des

entreprises.» Alors, la question que nous devons nous poser est de savoir si le moment n'est pas venu de changer cette loi pour être prêts à affronter de façon différente l'avenir et le passé.

Je soutiens donc le travail de notre sous-commission, mais je suis convaincu qu'il est indispensable que le Parlement constitue une commission d'enquête parlementaire, pour montrer à l'opinion publique le sérieux avec lequel il considère cette situation, pour faire les évaluations qui vont au-delà de la simple analyse technique que la Commission de gestion peut faire, pour évaluer d'une façon plus politique l'ensemble de la situation et surtout pour en tirer des enseignements pour l'avenir.

Je renonce à présenter ici une intervention parlementaire demandant la création d'une commission d'enquête parlementaire. D'ailleurs, une initiative parlementaire qui va dans ce sens a été déposée au Conseil national. Je souhaite que le Conseil national y donne suite et, quand notre Conseil en sera saisi, que nous soyons prêts à la soutenir aussi.

D'après moi, la deuxième chose qu'il s'agit de garantir en votant ces 2 milliards de francs, c'est que l'avenir ne ressemble pas au passé. Je me rallie aux remerciements que M. Cornu a formulés envers nos deux conseillers fédéraux, envers les fonctionnaires fédéraux, notamment envers M. Siegenthaler, qui ont conduit la situation de crise de la façon la meilleure en sauvant ce qui pouvait encore l'être. Mais ce petit moment de solidarité nationale que nous avons vécu, lorsque le capital de la nouvelle société aérienne a finalement été réuni avec l'économie privée et les banques, me semble déjà terminé. Nous avons assisté ces dernières semaines à la reprise de la guerre civile habituelle entre nos deux grandes banques, entre Zurich et Bâle, entre la mentalité Swissair et la mentalité Crossair. Nous avons de nouveau assisté à une préparation d'un conseil d'administration qui ne donne pas au départ l'assurance d'être nettement différent de celui du passé. Alors, la demande au Conseil fédéral, dans la mesure où la Confédération devient l'actionnaire principal de la nouvelle société, est de bien faire en sorte que le nouveau conseil d'administration soit équilibré régionalement, soit composé de personnes compétentes et surtout de personnes qui vont mettre à disposition de la compagnie le temps nécessaire pour assumer leur fonction pleinement. A l'avenir, nous ne pouvons plus assister une compagnie dont on ne sait pas qui en est le propriétaire et qui en assume véritablement les responsabilités administratives. Dans la mesure où on engage l'argent du contribuable, il est absolument important que le Conseil fédéral intervienne de façon décisive pour obtenir un engagement de ce genre de la part du nouveau conseil d'administration.

**Briner** Peter (R, SH): Es war ein veritabler Kraftakt vonseiten der zwei ungleichen Partner Wirtschaft und Politik – Partner, die sich in den Neunzigerjahren eher auseinander gelebt haben –, die nun im wohl komplexesten Wirtschaftsdrama der Schweiz in kürzester Zeit eine Lösung gefunden haben. Man kann das gut finden und den Akteuren danken, man kann auch kritisch sein, oder man kann es mit dem zu kurz greifenden Killerargument «Filz» abtun.

Diese Lösung mag nicht dem ordnungspolitischen Lehrbuch entsprechen, aber vor dem Hintergrund eines möglichen totalen Zusammenbruchs mit seinen unabschätzbaren volkswirtschaftlichen Konsequenzen, mit dem Verlust von rund 40 000 Arbeitsplätzen, kann sich die Politik nicht hinter die Ofenbank verkriechen und hinter Theorien verschanzen. Sie muss Verantwortung übernehmen und handeln. Wer dies nicht will – Professor oder Politiker –, der soll einmal vor die betroffenen Leute hinstehen und ihnen auf ihre Fragen plausible Antworten geben. Die Gegner eines Engagements haben aber keine Alternative zu bieten. Dabei geht es ja nicht um die Rettung einer Firma oder um Strukturierung. Es entstehen durchaus neue Strukturen und Unternehmensgefässe. Es geht um die Sicherung einer für die ganze Schweiz einmaligen Infrastruktur, um die interkontinentale Anbindung unseres Landes für Güter, Personen und Dienstleistungen

und um das weitere reibungslose Funktionieren unserer Wirtschaft. Das Ausspielen dieser Rettungsübung gegen die KMU, das Ausspielen von Zürich gegen andere Regionen führt nicht weiter, ja ist unbehelflich. Wenn Sie diesen Vogel sterben lassen, haben Sie weder für die KMU noch für den Landesteil, den man in diesem Zusammenhang wohl «Auser-Zürich» nennen mag, etwas Gutes getan.

Man spricht im Zusammenhang von Swissair und Crossair von unüberbrückbaren Differenzen der Kulturen und Philosophien. Ich glaube, wir verwechseln hier die Begriffe: Wenn man Kultur als das nimmt, was sie wäre – Kollege Plattner hat es angedeutet –, dann würden die entsprechenden Partner eben kultiviert aufeinander zugehen.

Philosophie in diesem Zusammenhang dünkt mich ohnehin ein etwas hoch gegriffener Begriff, weil sie – wörtlich übersetzt – ungefähr «Liebe zur Weisheit» zu nennen wäre. Ich denke, dass da Begriffe und Verhaltensweisen noch zu klären sind.

Zur Rolle und Kompetenz der Finanzdelegation: In Fällen von Dringlichkeit, wenn Gefahr in Verzug ist, haben wir ein Instrument, das Kompetenzen und Verantwortung an die Finanzdelegation delegiert. Vor dem Hintergrund dieser ausserordentlichen Session wurde die Delegation dieser Kompetenzen kritisiert, und es bestehen Bestrebungen, diese Kompetenzen zu beschneiden. Darüber kann man reden. Aber man muss feststellen, dass dieses Instrument auch im Notfall flexibel, unbürokratisch und vor allem zeitgerecht funktioniert hat – etwas, das sowohl im In- wie im Ausland mit Respekt zur Kenntnis genommen worden ist. Hier geht es mir fast etwas wie beim Ständemehr: Jedes Mal, wenn dieses föderale Instrument greift, dann gibt es Leute, die es abschaffen wollen. Wenn nun ein Organ, das für den Notfall geschaffen worden ist, bei einer solchen Gelegenheit seine Verantwortung wahrnehmen muss, weil ein Notfall eingetreten ist, dann ist dies doch noch kein Grund, dessen Kompetenzen aushebeln zu wollen.

Ich hoffe zum Schluss, dass auch für den Bereich der Sozialpläne würdige Lösungen gefunden werden und dass auch – das wurde noch kaum thematisiert – die ausserpolitischen Implikationen dieses Falles noch gemeistert werden.

Ich selbst werde den Anträgen der Mehrheit zustimmen.

**Langenberger** Christiane (R, VD): Je vais être la plus brève possible. Je suis très surprise, Madame la Présidente, car vous êtes parvenue durant quelques minutes à donner l'illusion que nous étions de nombreux Romands dans cette salle à pouvoir nous exprimer. C'est bien la première fois.

Nous avons eu des séances de groupe qui se sont déroulées dans passablement de tensions. A mesure que le temps s'est écoulé, depuis hier soir, nous avons assisté aux différents votes et repris confiance. Nous avons même été surpris du bon score obtenu lors du vote sur le frein à l'endettement. Nous nous en réjouissons tous.

J'aimerais néanmoins rappeler que, dans la population, cette évolution n'a pas pu se faire de la même manière. Il a été relevé à plusieurs reprises ici à quel point les Suisses romands avaient un état d'esprit beaucoup plus critique. On a bien sûr évoqué l'aéroport de Genève-Cointrin et le départ de Swissair. Il y a aussi cette sensation de copinage au sein de la place financière zurichoise. Là, il y a toujours et encore un malaise à dissiper. Avec ce que nous apprenons en relation avec la mise en place du nouveau conseil d'administration, j'ai l'impression que la population suisse reste assez méfiante, car elle a l'impression qu'on n'a pas tiré les leçons qu'il fallait.

Il y a aussi, au sein de la population, tout ce malaise par rapport à la fortune de la compagnie qui, dans les chiffres noirs, a passé, en l'espace de quelques mois, à 17 milliards de francs de déficit. Comment voulez-vous que la population comprenne? Comment voulez-vous que certains Grands Conseils et même certains gouvernements cantonaux comprennent ce qui s'est passé et qu'ils n'éprouvent pas une très grande crainte que nous nous impliquions de nouveau dans une situation et dans une gestion calamiteuses?

Je rappelle aussi que tout ceci prend place dans un contexte international extrêmement grave: il y a 120 000 emplois qui ont été perdus ces derniers mois. Il s'agit de pertes de plusieurs dizaines de milliards de dollars. Là aussi, on peut se poser la question de savoir si notre pays peut remonter la pente et recréer quelque chose de crédible et qui fasse survivre Swissair.

Pour ma part, j'ai toujours estimé qu'il fallait soutenir ce projet et ceci pour plusieurs raisons.

D'abord, parce que je crois fondamental que nous ayons aussi un petit sentiment de reconnaissance par rapport à Swissair, qui a beaucoup fait pour notre pays, je le rappelle, durant bien des années, qui a apporté un symbole de la qualité de nos services et de nos prestations, qui a beaucoup fait, grâce à ses agences, pour le tourisme qui est quand même la troisième source de financement de ce pays, et qu'il faut absolument pouvoir sauver.

Je pense aussi, pour avoir travaillé avec M. Ernst Buschor cette semaine, que la situation de Zurich est grave et pourrait avoir des répercussions considérables, bien plus importantes que nous ne l'avons dit encore ici dans cette salle par rapport aux emplois, par rapport à la faillite de bien des entreprises dans l'ensemble du pays.

Et puis, bien sûr, je suis aussi sensible à ce partenariat qui s'est installé entre les milieux politiques et l'économie. Il nous a fait cruellement défaut pendant de nombreuses années. Pour moi, c'est de bon augure et j'espère que nous pourrions continuer à travailler ensemble.

J'ai encore de toutes petites remarques à faire, puisque je viens d'un canton où le Grand Conseil a désavoué son Conseil d'Etat. D'une part, je crois très important que Crossair fasse très rapidement la preuve que ses lignes de transport sont rentables. Comment pourrions-nous cautionner quelque chose qui, très rapidement, va nous plonger dans de nouvelles difficultés sociales? Je le dis d'autant plus facilement qu'il a été fait état par M. Marty Dick du rôle du tourisme et de l'importance d'avoir des services de qualité à offrir, et du fait que nous mettrons peut-être des années à remonter la pente et à retrouver cette qualité des services. Moi, ce que j'entends, c'est qu'il y a des pilotes qui sont obligés d'améliorer les menus en apportant du chocolat suisse parce qu'on a fait des économies peut-être trop poussées dans de petites choses. J'entends aussi des chefs d'orchestre, des choeurs qui ont des prestations à fournir à date fixe, et à qui l'on dit: «Ah non, on ne peut rien vous promettre, on ne sait pas si on pourra atterrir.» C'est la réalité, mais ce ne sont pas une ou deux places qui partent, ce sont des centaines de places et des emplois qui ne peuvent pas être assurés!

Je pense aussi qu'il y a eu un très grand malaise ici concernant la Délégation des finances, et non pas par rapport à son pouvoir. Je n'ai pas de jalousie par rapport à ce pouvoir, mais que six personnes arrivent à pouvoir prendre une décision pareille, alors que le Parlement est exclu et doit accepter cette décision .... Il y a là quelque chose qu'il faudra corriger absolument!

Enfin, je m'associerai à tous ceux, dans cette salle et au Conseil national, qui ont dit que notre gouvernement devait faire pression pour que l'on trouve une solution concernant le plan social. Il est inadmissible, étant pareillement engagé dans une situation de crise et disant: «On veut trouver une solution à cette situation de crise», qu'on ne s'occupe pas de ces milliers d'emplois et de ces personnes qui sont maintenant dans une situation grave, alors qu'on parle déjà des indemnités aux membres du futur conseil d'administration, qui sont véritablement indécentes, si les chiffres qui ont été cités sont vrais.

**Brunner Christiane (S, GE):** Tout d'abord, une fois n'est pas coutume, j'aimerais pleinement m'associer à la gerbe de louanges et de fleurs qui a été adressée au Conseil fédéral, en tout cas par les premiers intervenants dans notre Conseil. Malgré les allégations constamment critiques de la presse que ce pays n'est pas capable de prendre des déci-

sions, que le Conseil fédéral est de toute façon en vacances au mauvais moment, que le Conseil fédéral ne remplit pas ses tâches, je dois dire que j'ai une grande admiration pour les décisions qui ont été prises, que je trouve qu'il faut beaucoup de courage pour prendre des décisions dans une situation de ce type-là, qu'il faut vraiment être persuadé qu'il vaut mieux faire quelque chose plutôt que de laisser faire et voir ensuite ce qui se passe. Je crois qu'en Suisse on a un peu perdu le goût du risque et l'esprit d'entreprise. Nous sommes devenus frileux, égoïstes et je suis particulièrement contente et fière d'ailleurs que le Conseil fédéral nous ait donné une leçon de courage et de solidarité.

Les jérémiades actuelles m'énervent au plus haut point. J'aurais souhaité que notre Parlement se prononce et se manifeste avec moins de résignation et avec beaucoup plus d'enthousiasme pour une entreprise et pour quelque chose qui fait que toute la Suisse se réunit avec notre gouvernement et notre Parlement pour faire en sorte que les choses aillent le mieux possible dans notre pays.

La seule faiblesse que je trouve dans le message du Conseil fédéral concerne l'analyse de ce fameux article 333 du Code des obligations sur le transfert des entreprises. Je considère que ce n'est pas le rôle du Conseil fédéral d'interpréter la loi existante dans un message sur le financement de la nouvelle compagnie aérienne, pas plus d'ailleurs que ce n'est le rôle de notre Parlement. Finalement, j'aimerais bien qu'on laisse les juridictions compétentes se prononcer sur les interprétations litigieuses de l'article 333 du Code des obligations, sans que nous nous en mêlions, ni nous parlementaires, ni vous exécutif.

J'ai eu, par contre, beaucoup de plaisir à voir, et j'espère que le Conseil fédéral va continuer dans cette ligne, que celui-ci attache une grande importance à la continuité du contrôle spécial et nous propose d'investir de l'argent pour que ce contrôle spécial puisse se faire. Je vous rappelle que c'est la base pour tenter quelque action en responsabilité que ce soit. C'est la base pour éclaircir quelles sont les responsabilités de l'ancien conseil d'administration et des fiduciaires qui étaient impliquées. Je crois que, dans le message, vous avez distingué entre les considérations économiques et les considérations politiques, ces dernières vous amenant à l'idée que le Conseil fédéral doit continuer à s'immiscer dans cette affaire et à établir toute la clarté sur les responsabilités. Je ne peux qu'encourager le Conseil fédéral à continuer à aller avec fermeté dans cette direction.

Tout à l'heure, M. Leuenberger a dit que l'enthousiasme était inversement proportionnel avec le nombre de kilomètres qui nous séparent de Zurich. Alors, je dois dire qu'en tant que Genevoise, je n'ai pas hésité une seconde à soutenir le projet du Conseil fédéral, à même essayer de le convaincre d'aller de l'avant et que les kilomètres jusqu'à Zurich n'ont pas influencé ma décision.

Genève a d'ailleurs tout intérêt aussi à la solution qui nous est proposée. Genève doit utiliser maintenant cette nouvelle situation pour renégocier sa place en tant qu'aéroport, place que la Swissair lui avait retirée sans ménagement. L'amendement qui a été adopté en ce sens par le Conseil national, je vous propose de l'adopter aussi parce qu'il indique clairement que nos trois aéroports ont un rôle à jouer dans notre pays et qu'il ne s'agit pas seulement de l'aéroport de Zurich. A vrai dire, la grande difficulté, à Genève, ce n'est pas tellement le soutien au projet du Conseil fédéral, mais ce sont véritablement les conditions de travail, pas seulement le financement ou la garantie du financement du plan social, mais les conditions de travail en tant que telles. Le nouveau directeur général de notre nouvelle compagnie doit, je crois, apprendre encore à gérer les choses différemment, à ne pas nécessairement appliquer à la lettre les concepts de l'ancienne Crossair. Il doit apprendre que les employés ne sont pas des pions, qu'il y a des limites dans les contraintes qu'on peut leur imposer et il doit véritablement s'attirer la confiance de son personnel pour que ce projet puisse se réaliser.

En ce qui concerne la garantie du financement du plan social, je partage l'opinion qui a été exprimée jusqu'à présent,

c'est-à-dire qu'il n'appartient pas à la Confédération de se mettre en avant et de le financer elle-même. Mais j'espère que l'acceptation du postulat de la Commission de l'économie et des redevances de notre Conseil permettra de tout mettre en oeuvre pour que le Conseil fédéral prenne l'engagement d'obtenir, par la négociation, que le préfinancement de ces plans sociaux, dans les compagnies en sursis concordataire qui n'ont pas assez d'actifs, puisse être garanti. C'est maintenant, où l'on sait que c'est oui au niveau du Conseil fédéral, que la bataille va commencer, pour obtenir que ces plans sociaux et ces conditions de travail soient, d'une part, garantis financièrement et, d'autre part, pour que l'on garantisse aussi que les gens ne soient pas exploités de manière inhumaine dans notre nouvelle compagnie nationale.

**Béguelin Michel (S, VD):** Je n'ai aucun enthousiasme pour l'évolution de la situation. Je trouve qu'avec la débâcle de SAir Group, nous assistons en fait, au nom de la solidarité nationale et de l'effet domino, à un exercice un peu surréaliste qui va même à l'envers de la solidarité, avec en plus un Parlement spectateur condamné à applaudir. Chez moi, ça ne passe pas. Je proteste contre ce conformisme du oui obligatoire; il y a là quelque chose qui ne joue pas. Comme l'a si bien dit M. Marty, il faut que nous puissions dire ce que nous avons sur le coeur. Pour moi, nous avons assisté quelque part à un exercice de cirque. Je vous le décris brièvement.

Premier numéro: les jongleurs. Ils partent de plus 273 millions de francs en 1999 et, cet été, ils se retrouvent à moins 17 milliards de francs. C'est vraiment un exercice de puits sans fond assez extraordinaire.

Deuxième numéro: la fuite en avant devant les responsabilités. Il y a 1 million de francs ici, 2,5 millions de francs là, trois petits tours et puis s'en vont! On ne voit plus rien.

Troisième numéro: les prestidigitateurs. Le 2 octobre, sur un simple signe cabalistique, ils clouent au sol la flotte de Swissair, alors que nous savons maintenant qu'il n'y avait pas ou plus de problèmes de liquidités. Quelqu'un de mystérieux a donné le signe qui allait obliger le Conseil fédéral à ouvrir le coffre à milliards sans délai, le pistolet sur la tempe. Là, j'ouvre une parenthèse. Le Conseil fédéral a bien fait son boulot. Il a saisi le truc, il a dû gérer ça dans une situation de crise pas possible. Tout à fait d'accord, il a bien fait son boulot!

Le quatrième numéro: la tarte à la crème au poivre du plan social. Le personnel de Swissair formé avec soin, très qualifié comme l'ont dit M. Marty et Mme Langenberger, nos ambassadeurs à l'étranger, reçoivent cette tarte à la crème au poivre en pleine figure. Envolées les retraites anticipées imposées par l'entreprise. le contrat collectif de travail? Bof! On en fait des confettis. Il vous reste des jours de congé et de vacances à prendre? Eh bien non! Ils disparaissent dans la masse en faillite et, non seulement vous serez licencié dans six mois, mais en plus vous n'aurez droit qu'à deux jours de congé par mois d'ici là.

Le partenariat social devient une farce. Là est le scandale fondamental et ça ne touche pas que Swissair. Je me pose vraiment des questions sur la future paix du travail dans ces conditions-là!

Cinquième numéro: les magiciens. «Crossair plus», qui ne peut pas mettre plus de 300 millions de francs dans la nouvelle entreprise, mais qui va signer à Sao Paulo, dans un avion de la Lufthansa, un contrat de 4 milliards de francs pour 120 nouveaux avions régionaux, alors que le «business plan» n'en prévoit que 82! Le mystère plane et les spectateurs s'interrogent sur cette générosité à l'égard du matériel et la pingrerie à l'égard du personnel.

Enfin, sixième numéro: les équilibristes. Pour financer tout cela, le régisseur Conseil fédéral avait prévu de renvoyer de deux ans les baisses d'impôts que la droite économique s'était accordées. Maintenant, celle-ci proteste, elle veut ces baisses d'impôts, le petit peuple n'a qu'à sortir son porte-monnaie. Le suspense continue et tout le monde retient son souffle devant ce superbe numéro de solidarité à l'envers.

Fin de la représentation: moi, je n'applaudis pas. Comme disait Cyrano: «C'est bien plus beau lorsque c'est inutile!» Je dirai en votation finale un non franc et massif à cette situation que j'appelle mascarade, faute de plan social financé par le privé et faute de financement équilibré des contributions fédérales.

**Reimann Maximilian (V, AG):** Angesichts der vorgerückten Stunde möchte ich mich auf drei kurze Bemerkungen und eine Frage an den Bundesrat beschränken.

Mit meiner ersten Bemerkung möchte ich einfach einem gewissen Unmut darüber Ausdruck geben, dass wir zu einer ausserordentlichen Session nach Bern gerufen worden sind, um über eine Sache zu debattieren, die gar keines solchen ausserordentlichen Zeitaufwandes bedurft hätte. Was der Nationalrat gestern getan hat und was wir heute tun, hätte genau so gut in ein paar Tagen zu Anfang der bevorstehenden Wintersession erledigt werden können, und wir hätten uns den Aufwand für diese ausserordentliche Session ersparen können. Ich appelliere mit dieser Feststellung an die Ratskolleginnen und Ratskollegen in beiden Kammern, künftig das Instrument der ausserordentlichen Session auf Themen und Beschlüsse zu beschränken, die wirklich dringlicher Erledigung bedürfen.

Eine zweite Bemerkung richtet sich an die Adresse von Economiesuisse, dem Dachverband unserer Wirtschaft. Da bereitet mir wirklich die Tatsache Mühe, dass nun plötzlich kein Handlungsbedarf mehr für die Senkung gewisser Unternehmenssteuern besteht. Wie hat sich doch Economiesuisse seinerzeit für das Steuerpaket 2001 oder Teile davon stark gemacht! Und nun gilt von einem Tag auf den anderen wegen dieser Swissair- und Crossair-Finanzierungen nicht mehr, was eben noch als dringlich erklärt worden war. Wegen dieses Spagats hat die Glaubwürdigkeit von Economiesuisse jedenfalls bei mir doch einige Kratzer abbekommen.

Und nun meine Frage an den Bundesrat, die aus aussenpolitischer Sicht unbedingt noch aufgeworfen werden muss. Es geht mir um das Verhältnis zur Europäischen Union. Diese Woche ist unser Botschafter bei der EU, Herr Martinelli, erneut vor das Verkehrskommissariat der EU zitiert worden. Was ist dabei herausgekommen, was ist der letzte Stand dieser Gespräche? Das würde mich interessieren. Es würde mich interessieren, ob nun die EU plötzlich oder überhaupt diese doch milliardenschwere Staatshilfe für das Redimensionierungskonzept billigt, oder ob wir da nicht doch noch in Konflikt mit dem Luftverkehrsabkommen kommen oder sogar die Inkraftsetzung des ganzen bilateralen Vertragswerks gefährden. Wenn ich als konsequenter EU-Beitrittsgegner dieses Thema aufgreife, so einfach deshalb, weil ich das bilaterale Verhältnis mit der EU weiter pflegen möchte, ein partnerschaftliches Verhältnis, das unser Land nicht ohne Not strapazieren sollte.

Schliesslich eine letzte Bemerkung, die unter anderem auch an die Adresse von Herrn David gerichtet ist. Es ist eine Bemerkung im Zusammenhang mit dem EWR, den ich seinerzeit ebenfalls befürwortet hatte.

Es stösst sauer auf, wenn das Nein von Volk und Ständen vom Dezember 1992 zum EWR – dessen Konsequenzen keineswegs so negativ ausgefallen sind, wie wir seinerzeit befürchtet hatten – nun als Hauptursache für den Kollaps der Swissair herhalten muss. Aus meiner Sicht ist das nichts anderes als eine nachträgliche Schutzbehauptung der Verantwortlichen. Niemand hat die Swissair gedrängt, in ganz Europa angeschlagene Fluglinien zusammenzukaufen. Gerade das Beispiel Crossair, die weitestgehend nur in Europa operiert, zeigt, dass man mit oder ohne EWR als schweizerisches Flugunternehmen auf dem europäischen Kontinent erfolgreich bestehen kann, wenn man nicht falschem Größenwahn verfällt.

Ob ich schliesslich der Vorlage zustimmen kann oder nicht, ist im Moment noch offen. Vorerst interessieren mich noch die Ausführungen unserer beiden Bundesräte, die uns ja jetzt wirklich geduldig einen Morgen lang zuhören mussten. Insbesondere interessieren mich ihre Antworten auf einige der gestellten kritischen Fragen.

**Fünfschilling** Hans (R, BL): Wir beschliessen heute die 2 Milliarden Franken mit dem Ziel, eine interkontinentale Fluglinie aufzubauen. Wir machen das in der Hoffnung, dass diese Fluglinie Erfolg haben wird. Es braucht aber nicht nur Geld, um eine Fluglinie zum Erfolg zu führen, sondern es braucht auch Menschen. Wir wissen, das vorgesehene Management für die neue Fluglinie ist – mindestens auf der oberen Ebene – das Management der heutigen Crossair. Warum? Weil die jetzige Crossair erfolgreich geführt ist und sich erfolgreich am Markt behauptet hat.

Dieses Management, auf dem die ganze Verantwortung und all unsere Hoffnung für die Zukunft ruhen, wurde vom jetzigen Verwaltungsrat der Crossair eingesetzt. Zwischen dem jetzigen Verwaltungsrat und dem Management besteht ein Vertrauensverhältnis. Sie alle, die Sie vielleicht auch in einem Verwaltungsrat sitzen, wissen, wie wichtig dieses Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltungsrat und Management für den Erfolg einer Firma ist.

Wie soll nun die Zukunft aussehen? Wir alle wissen, es wurde eine so genannte Findungskommission eingesetzt, die neue Verwaltungsräte sucht. Dies wurde völlig neben dem bisherigen Verwaltungsrat gemacht. Ich verstehe, dass es neue Verwaltungsräte braucht, es hat ja auch neue Investoren, neue Mitarbeiter, neue Aufgaben. Es ist für mich auch selbstverständlich, dass damit bisherige Verwaltungsräte der jetzigen Crossair zurücktreten müssen. Was aber nicht verständlich ist: in welcher Art mit diesem bisherigen Verwaltungsrat umgesprungen worden ist.

Kollege Plattner hat schon gesagt, dass die Crossair für die Region Basel das bedeutet, was die Swissair für die Schweiz war. Wir sind stolz auf diese Crossair, auf ihren Erfolg. Wir waren stolz, dass die Crossair als Auffangbecken für das Swissair-Debakel genommen wird, aber jetzt ist in allen Schichten der Bevölkerung ein grosser Unmut da, wie mit dieser Crossair, die nun alles retten soll, umgesprungen worden ist.

Das führt dazu, dass der Start der neuen Crossair bereits mit einem Misston behaftet sein wird. Wenn Sie die Einladung zur Generalversammlung der Crossair gesehen haben, an welcher die Kapitalaufstockung – die den Start ermöglichen sollte – beschlossen werden soll, und dann zum Traktandum Wahlen kommen, wird jetzt schon klar, dass ein ganz böses Hickhack stattfinden wird. Dies ist bedauerlich und völlig unnötig.

Ich habe ein Mitglied der Findungskommission gefragt, warum insbesondere der Gründer und Präsident der Crossair nicht als Verwaltungsrat angefragt worden sei. Seine Antwort war ein Loblied auf die Fähigkeit und die Verdienste, die sich dieser Präsident für die schweizerische Luftfahrt erworben habe, aber jetzt müssten halt neue Leute her – ganz nach dem Motto, das ich in der «Basler Zeitung» gelesen habe: «Der Moritz hat seine Schuldigkeit getan, der Moritz kann gehen.»

Wer sind nun diese neuen Leute, auf denen all die Hoffnung ruht? Wir haben einen Holländer, der vor vier Jahren einmal eine Fluggesellschaft geleitet hat. Das andere sind auch gut ausgewählte, gute Leute, die auf ihren Gebieten alle Hervorragendes geleistet haben, aber nicht auf dem Gebiet der Luftfahrt. Dasselbe kann man doch vom alten Verwaltungsrat der alten Swissair sagen! Das sind lauter Leute, die auf ihren speziellen Gebieten sehr erfolgreich gewesen sind, aber – wie wir gesehen haben – nicht auf dem Gebiet der Luftfahrt. Daraus sollten wir doch etwas lernen.

Ich sehe ein, dass der Bundesrat über die Findungskommission bei der Auswahl der Verwaltungsräte auf die Meinungen der Investoren Rücksicht nehmen muss. Ich sehe auch ein, dass er auf die Meinung der neuen Mitarbeiter Rücksicht nehmen muss. Aber ich möchte den Bundesrat doch daran erinnern, dass der Bund mit diesen 2 Milliarden Franken der grösste Geldgeber ist, und dass die Verantwortung für den Erfolg dieser Summe beim Bundesrat ruht. Ich möchte ihn doch bitten zu überlegen, ob nicht das Know-how, das im alten Verwaltungsrat da war, für den Erfolg der neuen Gesellschaft nutzbringend eingesetzt werden könnte.

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Ich danke Ihnen für diese Debatte. Es ist eine Debatte, die die Gefühle und die Argumente in der ganzen Schweiz wohl auf höchstem Niveau und repräsentativ für die verschiedenen Meinungen und für die Stimmung im Lande zum Ausdruck gebracht hat. Für uns war es auch sehr lehrreich und gewinnbringend, diese Debatte anhören zu dürfen.

Sie kennen sicher das Gefühl: Man kennt ein Ereignis oder einen Umstand zwar theoretisch und glaubt zu wissen, wie man ihm begegnen würde, sei es mit Auflagern, wie eigentlich geschieht, wenn ein riesengrosse private Aktiengesellschaft in unserem Land Konkurs geht. Da ist die Öffentlichkeit doch dann auch gefordert. Wir versuchten, Lösungen zu finden, wonach die gesamtgesellschaftliche Verantwortung auch schon früh eingebaut wird, sei es mit Auflagen, wie der Verwaltungsrat bestellt werden müsste und welche Mitteilungen der Öffentlichkeit gemacht würden. Wir wissen auch: Wenn eine Grossbank Konkurs gehen würde, dann käme trotz allem irgendwie die öffentliche Hand zum Zug. Obwohl wir das theoretisch alles gewusst haben, war es dann ganz anders, als wir relativ plötzlich mit dem Umstand konfrontiert waren, dass diese Swissair mit ihren zahlreichen Annexbetrieben – mit dem grossen Dominoeffekt, den es bedeuten könnte, wenn sie tatsächlich in Konkurs gehen würde – ins Wanken geriet.

Wir sind daher gewiss mit einigen Fragezeichen – Fragezeichen, die jetzt im einen oder anderen Votum ja auch wieder zum Ausdruck kamen – an diese neue Situation herangegangen, haben aber dann gehandelt. Wir haben rasch gehandelt, obwohl der Bund nur 3 Prozent der Aktien hat und obwohl der Bund im Verwaltungsrat der Swissair nicht vertreten ist. Aber wenn wir nichts gemacht hätten, wären die Folgen für unser ganzes Land, für unsere Wirtschaft, für die soziale Kohäsion dermassen gross gewesen, dass wir handeln mussten und dies auch tatsächlich getan haben. Dafür haben uns mehrere Votantinnen und Votanten gedankt.

Das ist für mich ein erhebendes Gefühl, das war schon lange nicht mehr der Fall. Ich habe diese Blumen sehr gerne entgegengenommen, wollte sie vollumfänglich an Kaspar Villiger weitergeben, aber er hat vorgeschlagen, wir sollten sie teilen; das ist mir noch so recht. Also, vielen herzlichen Dank dafür, den Dank gebe ich natürlich auch an die Beamten weiter, an Herrn Siegenthaler von der EFV und an Herrn Auer vom Bazl, die hervorragende Arbeit und aufopfernde Zeiten hinter sich haben. Meistens haben sie in Gremien getagt mit Leuten, von denen jeder Einzelne fünf Mal so viel verdient wie sie, aber sie haben innert relativ kurzer Zeit die Fäden, die in einem rechten Durcheinander hinterlassen wurden, entwirren können.

Der Bundesrat hat in erster Linie – das möchte ich betonen: in erster Linie – aus sozialer Verantwortung gehandelt. Deswegen hat es mich dann doch wieder gestört, als ich heute Morgen zur gestrigen Debatte im Nationalrat in der Zeitung als Erstes Überschriften las, wie: «Pas un sou pour le personnel» oder «Des mots, des mots, mais rien pour le social». Das trifft einfach nicht zu! Die ganze Übung ist in allererster Linie aus sozialer Verantwortung gemacht worden.

Erstens: Die Alternative – wenn wir nichts gemacht hätten – haben Sie mehrfach dargelegt, ich muss es nicht repetieren: 34 000 Entlassungen, Arbeitslose, Depression, Konjunkturrückgang, auch Steuereinnahmerückgang. Wie kann man da sagen, wir hätten für soziale Zwecke nichts gemacht?

Etwas Weiteres: Es gab Sparbucheinlagen des Swissair-Personals, die nicht gesichert waren. Wir haben darauf gedrängt, dass die Privatwirtschaft hier eingesprungen ist, damit nicht Leute um ihr Erspartes kamen, weil die entsprechenden Separationen nicht vorgenommen wurden. Wie kann man jetzt sagen, wir würden nichts, «rien pour le social», machen?

Es gibt Frühpensionierte; ihre Renten waren nicht gesichert. Wir haben auch hier darauf gepocht, dass die Privatwirtschaft einspringt, sie ist auch eingesprungen. Die Löhne sind bis und mit Oktober gesichert, und wir wollen auch, dass sie weiterhin gesichert werden. Das war ein Teil einer grossen Arbeit, die auf Initiative der Politik, dann aber zusammen mit der Privatwirtschaft geleistet wurde. Und dann kommt man und schreibt: «Rien pour le social!» Das nervt mich, um es ehrlich zu sagen. Sie haben lange über die Sozialpläne gesprochen. Es wurde ein Postulat von Herrn Leuenberger eingereicht. Der Bundesrat hat gestern in einer Sonderzirkularsitzung beschlossen, dieses Postulat entgegenzunehmen. Das heisst, wir wollen auch künftig darauf hinwirken, dass die Sozialpartner zu befriedigenden Lösungen kommen. Und letztlich ist das ganze Engagement der Wirtschaft für die Beteiligung an der neuen Crossair nichts anderes als das, ein viel grösseres Desaster zu vermeiden, ein Desaster, das soziale Konsequenzen hätte. Wir waren in den zahlreichen Sondersitzungen des Bundesrates – ich werde, glaube ich, derjenige Bundespräsident sein, der während diesem Jahr am meisten ausserordentliche Sitzungen leiten durfte, weil wir immer wieder gemeinsame Sitzungen abhalten mussten, um entsprechende Weichen stellen zu können – immer von diesem sozialen Gedanken geleitet. Wir waren auch von wirtschaftlichen Gedanken geleitet, wobei man das ja nicht auseinander dividieren kann. Ich sage immer, die Wirtschaft seien nicht einfach nur die Arbeitgeber. Die Wirtschaft sind die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer. Die Wirtschaft sind auch kleine und mittlere Betriebe und Kleinbetriebe. Wir haben es auch im Wissen getan, dass die Anbindung an ein interkontinentales Streckennetz, dass die Anbindung an einen Hub für unsere Wirtschaft von zentraler Bedeutung ist. Es ist nicht neu, dass der Bundesrat sich diesbezüglich engagiert. Als wir vor einem Jahr den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt verabschiedet haben, liessen wir uns auch von dieser Überzeugung von der ganz grossen Wichtigkeit eines Flughafens und des interkontinentalen Streckennetzes leiten. Als wir die fünfte Etappe für den Flughafen Zürich bewilligten, liessen wir uns auch von dieser Erkenntnis der Wichtigkeit eines Flughafens leiten; als wir bei den Lärmgrenzwerten bis an die Grenze des gesetzlich Zulässigen gingen – ganz kurz sind wir sogar etwas über die Grenzen gegangen, das Bundesgericht hat uns dann geholfen, die Kurve wieder zu finden –, da sind wir ja auch von der Erkenntnis ausgegangen, wie wichtig ein solcher Flughafen ist. Wir wissen, dass sechzig der hundert grössten Unternehmen in der Schweiz im Rayon von fünfzig Kilometern um den Flughafen Zürich herum angesiedelt sind. Und wir wissen – das möchte ich zu Herrn Bütiker sagen; er hat es erwähnt, ich muss es nicht wiederholen –, was dieser Flughafen hinsichtlich Fracht und auch Postsendungen für kleine und mittlere Unternehmungen bedeutet. Von daher haben wir uns eben auch von verkehrspolitischen Überlegungen leiten lassen. Da und dort ist die Frage aufgeworfen worden: Wofür braucht es denn eine so genannte nationale Fluggesellschaft? Der Markt sei so gross, wurde gesagt. Wenn diese nationale Fluggesellschaft verschwände, gäbe es auf diesem Flughafen ein Vakuum, dieses würde andere Fluggesellschaften in genügender Art und Weise «ansaugen». Das trifft nicht zu, weil die meisten bilateralen Abkommen, die wir einzeln mit Ländern ausgehandelt haben, davon ausgehen, dass es eine nationale Gesellschaft, d. h. eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft, gibt. Das ist die Bedingung für diese bilateralen Abkommen, nach denen dann z. B. mit Thailand oder anderen fernöstlichen Ländern die Flugverbindungen je sichergestellt werden können. Da wird es mit den bilateralen Abkommen, aber nur gerade mit Bezug auf die EU-Länder, eine Ausnahme geben. Sonst brauchen wir eine solche nationale Gesellschaft – auch im Hinblick auf die Detailberatung soll das bereits erwähnt werden. Es ging uns auch um Werte, die in unserem Land wichtig sind und die mit dem plötzlichen Wanken der Swissair in Frage gestellt wurden: um den Wert der Pünktlichkeit, des Funktionierens, des Vertrauens.

Das Vertrauen ist hier immer wieder genannt worden. Wenn wir das Vertrauen, das durch die Swissair-Krise ins Wanken geraten ist, wiederherstellen wollen, besteht sicher ein Schritt – wenn auch nicht der einzige – darin, dass die Fehler abgeklärt werden. Es sind Fehler gemacht worden. Es hat überhaupt keinen Sinn, irgendjemanden vorzuverurteilen; da laufen professionelle Untersuchungen. Nur sollten wir die verschiedenen Fehlergrade auch nicht miteinander verwechseln. Es könnte strafrechtliche Fehler gegeben haben. Dass das so gewesen sei, behaupte ich jetzt überhaupt nicht, aber eine solche Untersuchung könnte das allenfalls eben zum Vorschein bringen. Gäbe es strafrechtliche Verfehlungen, dann würde das die Fehler eines Verwaltungsrates sofort wieder relativieren. Es hat strategische Fehler gegeben. Wir sprechen jetzt immer davon, dass wir Risiken übernehmen würden. Dann sollten wir jemanden, der ein Risiko übernommen hat, nicht deswegen verurteilen, weil er eine falsche Strategie gewählt hat. Es könnte aber auch Fehler der Umsetzung gegeben haben, vor allem in der politischen Einschätzung. Ich denke jetzt an das Engagement in Belgien oder in Frankreich, wo der Staat halt eine andere Rolle spielt als bei uns. Das zu wissen braucht auch eine politische Sensibilität. Oder es gibt Länder, wo Gewerkschaften eine andere Rolle spielen als bei uns. Das muss man halt auch wissen, wenn man ein solches Engagement eingeht. Ich sage das alles abstrakt. Warten wir ab. Wir wollen garantieren, dass diese Fehler, einschliesslich jener im Zusammenhang mit dem Grounding, abgeklärt werden und dass geschaut wird, was da eigentlich ganz genau vorgegangen ist. Bei einer Entscheidung eines einzelnen Menschen wird die Motivation, die ihn letztlich getrieben hat, schwer zu eruieren sein – vielleicht sogar auch durch ihn selber. Aber wir sollten und wollen alles wissen. Das gehört auch zur Aufarbeitung. Zum Vertrauen gehört auch zu sagen, dass wir ein Risikogeschäft eingehen. Ich will das betonen. Ich will jetzt nicht noch einmal auf die zwei Kulturen zurückkommen. Jemand hat gesagt, man könne hier nicht von zwei Kulturen oder gar Philosophien sprechen. Aber immerhin: Es ist eine neue Gesellschaft, die auf neuer geschäftlicher Grundlage gegründet wird. Aber ein anderes Risiko ist heute natürlich der Luftverkehr überhaupt. Wir kennen die Entwicklung der Weltlage nicht. Wir wissen, dass es Überkapazitäten gibt. Da gibt es ein Risiko. Wir möchten das auch ganz ausdrücklich genannt haben. Wenn wir von Vertrauen sprechen, dann kommen wir nicht darum herum zu sagen, dass – es wurde auch schon erwähnt – vor allem das Personal bei der Swissair ein grosses Vertrauen in die eigene Gesellschaft gehabt hat. Es hat alles gegeben, es hat unser Land auch in einer für uns idealen Art und Weise repräsentiert. Wir haben auch diesem Personal gegenüber eine Schuldigkeit. Es wurde auch schon gesagt, dass die Swissair-Krise im Moment ja nicht die einzige Krise sei, die wir erlebt haben. Die Ereignisse des 11. September 2001 – auch wenn sie in New York und Washington stattgefunden haben – haben auch uns aufgewühlt und unser Leben verändert. Im gleichen Zeitraum ist das Attentat in Zug geschehen. Es ist tatsächlich festzustellen, dass eine Verunsicherung herrscht. Von daher ist es eben jetzt auch ganz wichtig, dass wir die Initiative ergriffen haben, hier eine Lösung zu suchen. Diese Initiative haben wir zunächst einmal zusammen mit der Wirtschaft ergriffen. Das war schon lange nicht mehr möglich. Gerade nach dem Fall der Berliner Mauer wuchs das Vertrauen in den absolut freien Markt da und dort etwas gar stark, und man glaubte, dass man einen starken Staat gar nicht brauche; dazu gäbe es ja die Globalisierung, und Kapital und Personal könnten über die Grenzen hinweg verschoben werden. Diese Krise hat doch zur Folge gehabt, dass die Erkenntnis wuchs, dass Politik und Wirtschaft zusammen arbeiten müssen. Das haben wir getan. In unendlich vielen Sitzungen, vor allem samstags und sonntags, haben wir miteinander Lösungen finden können, die wir Ihnen jetzt präsentieren. Auch in der Politik selber ist der eine oder andere – da gehöre auch ich dazu – zunächst mit einem Fragezeichen an das Ganze

herangegangen. Ähnlich wie meinem Namensvetter Leuenberger ist es auch mir so ergangen. Noch vor einem Jahr wäre ich überzeugt gewesen: Wenn die Swissair je «umfallen» sollte, dann zahlen wir vom Bund gewiss kein Geld. Erst als wir sahen, was dieser Sturz effektiv für das ganze Land bedeuten kann, haben wir uns eben doch in Bewegung gesetzt.

Von daher bin ich froh, dass das Parlament jetzt auch bereit ist, regionale, sprachliche und ideologische Gräben zu überspringen, damit wir diesen Versuch wagen können, wofür ich Ihnen sehr herzlich danke.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Auch ich möchte Ihnen für diese gute Debatte danken, auch für die anerkennenden Worte – von Frau Brunner, auch von anderen, bin ich bis jetzt mit Komplimenten nicht so verwöhnt worden –, aber wir nehmen natürlich auch Ihre kritischen Voten mit Respekt zur Kenntnis. Auch für uns waren diese Entscheide nicht leicht, auch wir mussten uns durchringen. Wir sind gemeinsam eigentlich zu sehr guten Lösungen gekommen, z. B. Bundespräsident Leuenberger und ich, obschon wir häufig von unterschiedlichen ordnungspolitischen Vorstellungen ausgehen. Wir stehen heute mit Überzeugung zu dieser Lösung, auch im Wissen um die Risiken.

Ich will jetzt hier nicht das Debakel der Swissair analysieren, ich werde dann bei der Sonderprüfung noch im Detail sagen, wie es konkret weitergehen soll, das Allgemeine hat der Bundespräsident gesagt. Ich will nur etwas sagen: Als Herr Corti mit seinen Zahlen zu mir kam – es war, glaube ich, am 17. September – und gesagt hat, er habe nur noch für einige Tage Cash, da war ich eigentlich schon auch sehr erstaunt und erschüttert, wie es so weit kommen konnte. Man muss der Gerechtigkeit halber doch etwas sagen – ich sage das nicht, weil man uns vorwerfen könnte, wir hätten den Zustand der Swissair vorher nicht entsprechend analysiert –: Dieser 11. September 2001 hat auch für die Swissair alles total verändert. Vor diesem 11. September gab es anhand der Zahlen – ich habe mich davon so einigermaßen überzeugt, soweit man das halt in kurzer Zeit tun kann – einen schmalen, aber möglichen Pfad der Genesung. Man hätte Firmen verkaufen können, die noch einen Wert hatten. Dieser Wert ist über Nacht auf die Hälfte gesunken, die Auslastung ist über Nacht um einen Drittel oder mehr gesunken. Alles das hat alle Werte völlig verändert. Die Swissair – ich weiss, es gab noch Träume, und bis heute gibt es immer wieder neue Modelle, das Globus-Modell usw., das sind totale Illusionen –, diese Firma ist nicht zu retten, auch mit Auffanggesellschaften und Umschuldungen nicht!

Dafür sind objektiv schon auch die Ereignisse des 11. September 2001 stark mitverantwortlich.

Ich will jetzt versuchen, anhand unserer Entscheidungssituation und der Art, wie wir das Problem gelöst haben, sowie anhand unserer Strategie, die mir relativ klar scheint, kurz einige Fragen zu beleuchten. Das tue ich in der leisen Hoffnung, Ihren inneren Entscheidprozess, Herr Reimann, vielleicht doch noch zum Guten beeinflussen zu können.

Wir standen vor einer «digitalen Situation» – ich muss das vor allem auch Herrn Merz sagen –: Swissair Ja oder Nein, Crash oder Rettungsversuch. Wir haben keine andere Wahl gehabt, das ist immer noch meine Überzeugung. Der Crash hätte enorme Dominoeffekte zur Folge gehabt. Die volkswirtschaftliche Abteilung der Credit Suisse Group gelangte in einer ökonomischen Studie zum Schluss, dass ein Crash das BIP der Schweiz um etwa 2,4 Prozent reduziert hätte, und das bedeutet eine scharfe Rezession. Ich kann es nicht im Detail nachrechnen, aber es ist so: 35 000 Arbeitsplätze und Know-how wären für immer weg gewesen, alles das hätte es gegeben. Natürlich, Herr Merz, hätte es eine Alternative dazu gegeben. Auch das Crash-Szenario hätte begleitet werden können und begleitet werden müssen. Wir hatten aber nicht die Zeit, dieses Szenario mit der gleichen Sorgfalt zu verfolgen, weil wir die Ressourcen einfach nicht zur Verfügung hatten. Denn gleichzeitig hätten wir auch noch für die GPK einen Bericht erstellen müssen. Aber wir

hatten uns gleichzeitig um das Krisenmanagement und um strategische Entscheide zu kümmern. Wir sind dann aber dankbar gewesen, dass es mündlich ging, das sage ich Ihnen, Herr Stadler. Denn in diesem Moment war der Adrenalinpiegel hoch, wir waren alle übernächtigt, und dann kam ein Brief von Ihnen, Sie bräuchten bis zum 15. Oktober einen Bericht, zudem musste die Botschaft auch noch geschrieben werden. Das nur nebenbei.

Herr Merz hat gesagt, diese Firmen wären vielleicht auch nicht untergegangen, andere Airlines hätten die Schweiz bedient. Hier muss ich ganz klar sagen, dass schon die Redimensionierung, die wir jetzt machen, diese Firmen ins Wanken gebracht hat. Umso geringer wären die Chancen gewesen, sie zu retten, wenn das Ganze weg gewesen wäre. Es hätte da und dort vonseiten des Staates möglicherweise ähnlich grosse Cash-Spritzen gebraucht, nur um die Infrastrukturen aufrechtzuerhalten und zu retten. Dann wären diese Firmen noch weniger verkäuflich gewesen, als sie es jetzt vielleicht sind. Jetzt ist es da und dort auf gutem Wege. Wir sind sehr dankbar, dass der Kanton Zürich zusammen mit den Banken und den Flughäfen hierin gute Arbeit geleistet hat.

Wir sind heute zum Schluss gekommen, dass die Kosten des Crashes möglicherweise volkswirtschaftlich ein Vielfaches von dem betragen hätten, was der Bund jetzt investiert. Deshalb wird die ordnungspolitische Frage nicht ausgeschaltet, aber das ist so. Wir können immerhin zwei Drittel der Arbeitsplätze retten, wenn das in ein, zwei Jahren nicht gelingen würde, vorausgesetzt natürlich, dass nicht der Gau eintritt. Das ist jetzt die grosse Herausforderung und das Risiko. Man muss aber auch sehen – das kam hier in der Diskussion zum Ausdruck –, dass auch diese Lösung noch immer mit grossen sozialen Härten verbunden ist, aber es sind doch viel weniger, als es sonst gewesen wären.

Bei den wirtschaftlichen Folgen ist auch der Tourismus betroffen. Herr Marty als Profi hat sich dazu geäussert, aber auch Herr Brändli hat es erwähnt. Es gibt ja 7 Millionen Luftfahrtexperten in diesem Land, aber wir sind mit drei Wochen Erfahrung schon bei den Erfahrensten. (*Heiterkeit*) Ich wusste z. B. auch nicht, dass 35 Prozent der Touristen per Flugzeug in die Schweiz kommen. Die Swissair hat hier nicht nur als Werbeträger, mit dem Personal und dem guten Service, gedient, sie hat mit ihren Offices in Japan und überall auch handfeste Dienstleistungen erbracht, und das ist natürlich jetzt so nicht mehr möglich.

Herr Marty, wir haben diese Anfrage von Schweiz Tourismus für 15 Millionen Franken über zwei Jahre bekommen. Das gibt im Bundesrat und beim Finanzminister immer zu reden. Wir haben noch nicht entschieden. Es wird etwas weniger geben, aber immerhin so viel, dass Sie etwas machen können. Ich habe da als Finanzminister auch etwas über meinen Schatten springen müssen. Wir werden – sofern die Kollegen zustimmen, wovon ich ausgehe – eine Lösung mit einmal 10 Millionen Franken in einem Jahr bringen; damit können Sie etwas machen. Für das nächste Jahr kann man dann analysieren, was wirklich die Folgen sind. Der Tourismus liegt uns natürlich auch am Herzen. Es kann aber nicht sein, dass es heisst: Ihr habt es bei der Swissair getan, also müsst ihr es auch hier und dort tun. Diese Übung hat den Job für den Finanzminister nicht viel leichter gemacht, das ist natürlich schon klar.

Wir sind uns auch bewusst, dass für Sie die Entscheidungssituation, wie sie sich in der Finanzdelegation stellte, schwierig ist. Ich versuche, Ihnen jetzt zu zeigen, dass es nicht anders ging. Ich habe hier auch ein ungutes Gefühl gehabt. Ich bin mir bewusst, wie Sie sich fühlen, wenn hier Milliarden von Franken gesprochen werden; die Finanzdelegation hat das mit einem Stimmenverhältnis von 3 zu 2 entschieden. Ich muss Ihnen aber sagen, dass das dem gegebenen, demokratisch legitimierten Recht entspricht. Das ist ein korrekter Entscheid. Ich muss mich nicht einmischen, wenn Sie dann anhand dieses Falles darüber nachdenken, wie Sie das in Zukunft lösen wollen. Ich glaube, dass dieser Fall einzigartig ist und für lange einzigartig bleiben wird. Sie wissen es schon, aber ich versuche es noch zu verdeutlichen. Was

mir wichtig ist: Dieser Staat braucht ein Instrument, das ihm in Krisensituationen eine gewisse Handlungsfähigkeit gibt. Das macht die Finanzdelegation x-mal pro Jahr. Nur geht es um kleinere Beträge, und deshalb hat man sich daran gewöhnt. Wenn Sie diesen Entscheid noch von einer ausserordentlichen Session hätten abhängig machen wollen, die mit einer Woche Distanz stattgefunden hätte, hätte die Zeit entschieden, und der Crash wäre gekommen. Das ist die wahrhaftige Situation, und deshalb bin ich auch der Finanzdelegation so dankbar, dass der Entscheid mit 3 zu 2 und nicht mit 2 zu 3 Stimmen ausfiel und dass sie den Mut gehabt hat, diesen Entscheid, der schwierig war, zu fällen – dies vielleicht mit noch etwas weniger Informationen als wir, die wir immer darüber diskutiert haben. Der Rettungsversuch war nur so möglich. Es geht mir wie Herrn Merz, der gesagt hat, er werde den 22. Oktober nie vergessen. Und dann hat er gesagt: Alle nehmen sich mehr Zeit. Der Crossair-Verwaltungsrat nimmt sich mehr Zeit, und alle nehmen sich mehr Zeit. Hätte der Bundesrat am Abend des 22. Oktober nicht entschieden – und nicht die Pressekonferenz war massgeblich, sondern etwas anderes, Herr Merz; ich bin sonst ja immer einig mit ihren Voten, das wissen Sie –, dann hätte der Sachwalter am anderen Morgen den Konkurs ausgelöst, und die Leasinggesellschaften, die schon seit drei Tagen drückten, hätten die Flugzeuge in die Mojave-Wüste geflogen und stillgelegt. Das war in Wirklichkeit die Situation. Und hätten wir nicht entschieden, hätte die Zeit entschieden, und ich weiss nicht, wie die Medien und Sie alle reagiert hätten, wenn nicht wir entschieden hätten, sondern die Zeit. Wir konnten nicht vorher entscheiden, weil das Geld bis am Abend vorher noch nicht beisammen war und die letzte Sitzung und die Telefone noch gemacht werden mussten. Wir waren – der Bundespräsident weiss das – noch nicht einmal am Morgen bei unserer Sitzung ganz sicher, ob alles wirklich gefestigt war. Ich werde sie wirklich auch nicht vergessen, diese Zeit, das kann ich Ihnen sagen. Unter diesen schwierigen Umständen haben wir uns für die Chance entschieden, inklusive Risiko, aber wir sind uns unserer Verantwortung natürlich bewusst.

Vielleicht jetzt noch etwas zur ordnungspolitischen Legitimation, denn mir macht natürlich der ordnungspolitische Vorwurf auch zu schaffen. Ich weiss, dass wir einiges geritzt haben, aber ich glaube, es gibt auch einige ordnungspolitisch vertretbare Gründe. Der erste ist einmal, dass uns das Luftfahrtgesetz eine saubere Grundlage gibt: Subventionierung von Linienflügen und Beteiligung an einer Airline, Letzteres, wenn es im öffentlichen Interesse liegt. Letztlich war die Frage die: Liegt es im öffentlichen Interesse? Da gibt es den sozialen Aspekt, den der Bundespräsident herausgestrichen hat, und er hat auch darauf hingewiesen, dass es ein Standortproblem ist. Ich meine, dass hier vornehmlich das öffentliche Interesse liegt, und zwar deshalb: Wir sind eine hoch entwickelte Volkswirtschaft mit einem hohen Anteil an Konzernzentralen, an modernsten, hochwertigsten Dienstleistungen. Wir haben Firmen, die zwar schweizerisch sind, aber die Schweizer Rück, die hier intensiv mitgearbeitet hat, macht zum Beispiel 97 Prozent des Umsatzes im Ausland. Sie hilft, eine schweizerische Airline zu retten – ich muss das einfach auch noch sagen –, und sie hat ja Gründe dafür. Ich bin der Meinung, dass diese vielen Direktflüge zu den Wirtschafts- und Finanzplatzmetropolen für viele Firmen eine unabdingbare Bedingung für die Standortqualität sind – vielleicht nicht für Ihre Familienfirma, Frau Leumann, und auch nicht für diejenige, bei der ich einmal war –, deshalb bin ich mit Ihnen nicht so ganz einig. Hierin liegt ein öffentliches Interesse. Wir brauchen einen Hub von internationalen Dimensionen. Deshalb ist das ein nationales Problem, die Zahlen sind Ihnen genannt worden. Fast die Hälfte der Wertschöpfung von Kloten läuft in andere Kantone. Hier zeigt eben die Erfahrung, dass nur Flughäfen mit einer eigenen Basis-Airline eine solche Hub-Funktion ausüben können. Sonst wäre Kloten in der Nationalliga B, und das würden wir langfristig merken.

Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesrat diese Vier-Elemente-Strategie entwickelt. Erstes Element ist eine

eigene Airline, zweites Element die Überbrückung, um die Integration der Langstrecke zu ermöglichen, drittes Element die Sicherung der Infrastruktur und viertes Element der Vertrauensschub.

Zum ersten Element, der Airline mit einer internationalen Anbindung. Zur Richtzahl 26/26 hat sich Frau Berger geäussert. Dann komme ich auch noch zur Frage, die Herr Leuenberger aufgeworfen hat: Was hätte ein Nein des Zürcher Volkes hier für Folgen? Die Richtzahl 26/26 wurde noch im Lichte der normalen Marktverhältnisse durch Herrn Corti und Herrn Dosé ausgearbeitet. Gegenüber Swissair heute wurde also schon rund um ein Drittel redimensioniert auf etwas, was für den Hub noch vernünftig ist, die Anbindungen erlaubt, aber dem Markt angemessen ist. Frau Berger, das ist nicht in Stein gemeisselt. Jetzt muss dieser Businessplan überarbeitet werden. Das wird alles noch einmal überprüft. Wenn das völlig neben dem Markt läge, müsste man das natürlich anpassen. Aber bei 15/15 sind wir an der Grenze, an der die Fixkosten, die für die Langstrecken ohnehin anfallen, im Verhältnis zu 15 solchen Flugzeugen dann fast wieder zu hoch sind. Dann kommen wir auch in den Bereich, in dem die internationale Anbindung den Aufwand nicht mehr rechtfertigt, weil sie zu schwach ist. Deshalb gibt es auch eine untere Grenze.

Wir haben gesehen: Diese Airline soll gut kapitalisiert werden. Damit komme ich zur Frage von Herrn Leuenberger. Wenn 2,5 Milliarden Franken Zusatzkapital erreicht sind – sie sind heute mit dem Beitrag des Kantons Zürich erreicht –, dann können wir die 26/26-Lösung umsetzen. Es fehlt noch ein bisschen, aber das ist ja keine mathematische Wissenschaft. Wenn der Markt weniger zulässt, kann man das Kapital dann vielleicht etwas reduzieren. Deshalb wird schrittweise aufgebaut. Wenn Zürich Nein sagt, dann ist die 26/26-Lösung nicht mehr möglich.

Wir haben eine untere Limite bei 2,2 Milliarden Franken. Wenn diese unterschritten wird – z. B. wenn Sie heute zum Zahlungskredit von 600 Millionen Franken Nein sagen –, ist das Ganze nicht mehr möglich. Sie haben also nicht nichts zu sagen. Der Bund hat sich verpflichtet, das wurde hier auch gesagt; die Verpflichtung hat die Finanzdelegation beim Verpflichtungskredit ausgesprochen. Deshalb konnten wir legitimerweise die Verträge eingehen, aber wenn wir die Beträge nicht bezahlen dürfen und auf den Gerichtsweg verwiesen werden, ist das Ganze nicht mehr machbar. Wenn Sie heute Nein sagen, ist das der Crash. So ganz belanglos ist Ihr Entscheid also nicht. Aber ohne den Beitrag aus Zürich müsste das Projekt redimensioniert werden. Die Zürcherinnen und Zürcher müssen wissen, dass mit jedem Grossflugzeug etwa 600 Arbeitsplätze verschwinden; das ist eine Richtzahl.

Auf der Basis des Luftfahrtgesetzes haben wir uns zu einer Beteiligung entschlossen, aber aus ordnungspolitischen Gründen für eine minderheitliche und eine zeitlich befristete Beteiligung. So ist das ordnungspolitisch durchaus vertretbar. Herr Brändli und Frau Leumann haben angedeutet, es sei auch eine Art Hilfe für die Folgen schlechten Managements usw. Nein, wir haben bewusst nichts in Altlasten investiert. Hätten wir mit einer Auffanggesellschaft und Staatsgarantie «Modell Globus» so etwas gemacht, dann hätte man ein «buyout» für Private gemacht. Dann hätten wir mitgeholfen, Missmanagement zu begrenzen. Aber so nicht; wir investieren in Neues.

Herr Brändli fragte, ob es Sache des Bundes sei, eine Airline zu führen, das Heft in der Hand zu haben. Da muss ich sagen: Nein, es ist nicht unsere Aufgabe, unternehmerisch tätig zu sein. Deshalb begrenzen wir unsere Minderheitsbeteiligung auf 20 Prozent, deshalb stellen wir nur einen Verwaltungsrat, deshalb ist unser Engagement auch befristet. Aber eine Zeit lang mussten wir das Heft in die Hand nehmen. Weil es unsere Leute waren und nicht wir, die das geleistet haben, darf ich sagen: Ohne die Bernerhof-Sitzungen, an denen die öffentliche Hand das Heft in der Hand hielt, wäre das Ganze nicht gelungen, sondern zerfallen. Jetzt müssen die anderen wieder ran, und das geschieht auch.

Das war nicht so einfach. Denn wir müssen Dinge zusammenbringen, die nicht zusammengehören: eine Swissair in der Nachlassstundung, eine neue Gesellschaft im Aufbau und verschiedene private Investoren, die auch unterschiedliche Interessen verfolgen. Das können Sie nicht irgendwie mit einem Gesetz tun oder befehlen: Macht das zusammen! Da muss man überzeugen, muss eine Art Moderatorenrolle spielen. Das haben die Vertreter des Bundes gut gemacht. Zur Überbrückungshilfe für die Langstreckenverbindungen: Wir haben gesehen, dass man die Langstreckenverbindungen nicht sofort in die Crossair integrieren kann. Deshalb lautete die Frage, ob wir die Flugzeuge nicht stehen lassen könnten, bis das möglich ist, um dann die Langstreckenverbindungen wieder aufzubauen. Das Problem ist, dass das nicht möglich ist. Sonst gingen, das wurde erwähnt, die Slots verloren – diese gingen in einen Pool und würden neu ausgeschrieben –, und Sie hätten Probleme mit den Landerechten. Wenn wir die Flotte ein paar Wochen «grounden», dauert es Monate oder Jahre, bis die neuen Langstreckenverbindungen wieder aufgebaut sind. Das ist die Investition, die wir mit dieser enormen Milliarde Franken tätigen. Damit können wir die Langstreckenverbindungen «warm» behalten, damit sie nachher weiterhin betrieben werden können. Das ist eine Investition in eine Infrastruktur, wenn Sie so wollen. Die Astag muss den Gotthardtunnel auch nicht selber finanzieren, sondern das macht der Staat mit Steuergeldern bzw. Treibstoffabgaben. Hier gibt er eine solche Impulsinvestition, damit der Private das nachher wieder betreiben kann. Das ist mit ordnungspolitischen Prinzipien immerhin nicht völlig unvereinbar.

Zur Frage von Herrn David: Er hat seinen Minderheitsantrag vorher begründet, deshalb kann ich hier meine Stellungnahme dazu abgeben und muss dann in der Detailberatung nichts mehr sagen. Die Frage einer Art Option auf eine Beteiligung hatten wir in die Diskussionen eingebracht. Ich verstehe Herrn David; natürlich profitiert diese neue Gesellschaft davon, dass wir hier die Langstreckenverbindungen sichern, wie ich das geschildert habe. Ich muss Ihnen hierzu sagen: Die Investoren – sie haben mir nicht gerade die Türe eingerannt, um es einmal vorsichtig zu sagen – haben natürlich gesagt, sie würden ein Risiko eingehen, sie müssten das den Aktionären erklären. Nehmen Sie eine Firma wie Nestlé mit wahrscheinlich einem grösseren Anteil an Ausländaktionären. Sie muss ihren Aktionären erklären, dass man branchenfremd Risikokapital in eine Schweizer Airline investiert. Das ist nicht so einfach. Wenn diese Firmen dann sehen, dass ihr Investment noch verwässert wird, indem ein Aktionär mit Optionen privilegiert wird, dann würde das ein klares Nein ergeben.

Hingegen hat dieser Gedanke doch dazu geführt, dass wir etwas durchsetzen konnten, mit dem wir sonst vielleicht mehr Mühe gehabt hätten. Einige sehr gewichtige Investoren – nicht alle – haben gesagt, dass sie investieren, aber nicht bereit seien, die Anfangsverluste zu übernehmen. Sie sehen das in der Botschaft: Von den 940 Millionen Franken sind 140 Millionen Franken Restrukturierungskosten und 800 Millionen Franken Anfangsverluste. Wir haben gesagt, das sei Risikokapital. Jeder Gewerbebetrieb, der anfängt, hat einmal eine Durststrecke, nicht wahr. Und dann haben wir sozusagen einen Tausch gemacht. Wir haben auf die Option verzichtet, und die übrigen Investoren haben dafür beim Aktienkapital – zu den 35 Prozent Kapitalisierung – dieser Milliarde noch zugestimmt; daran beteiligen wir uns nur mit 20 Prozent. Das haben wir in dieser Vereinbarung mit den Investoren so festgeschrieben. Wenn Sie dem Antrag der Minderheit David zustimmen, dann müssen wir diese Vereinbarung wieder auflösen, und ich glaube nicht, dass die Investoren bereit wären, jetzt noch darauf einzugehen. Deshalb wäre ich eigentlich sehr dankbar, wenn Sie das nicht beschliessen würden. Das könnte auch zum Crash des Projektes führen, weil die Investoren sagen: Jetzt kommt ihr plötzlich mit etwas Neuem, womit ihr unser Investment sozusagen entwertet.

Zu den flughnahen Bereichen will ich nur Folgendes sagen: Wir haben von Anfang an gesagt, dass wir eine klare Aufga-

benteilung zwischen Bund und Kantonen machen. Sitzkantonen sollen zusammen mit den Banken und den Airports für die Infrastruktur verantwortlich sein, und wir übernehmen den fliegenden Teil. Aber Sie dürfen nicht vergessen, dass die Rettung des fliegerischen Teils den Hauptanteil dazu beiträgt, dass die flughnahen Infrastrukturen erhalten werden, und die Crossair wird ja dann auch Dienstleistungen der SR Technics usw. übernehmen. Das ist die beste Förderung. Der Kanton Zürich hat – nicht gerade strahlend, aber immerhin – eingewilligt, hat mit den anderen Kantonen zusammen gute Arbeit geleistet, und man hat, wie Sie wissen, für alle einzelnen Firmen bis jetzt Überbrückungslösungen gefunden. Ich will dazu nicht mehr sagen.

Der Vertrauensimpuls ist mir noch wichtig. Der Bundespräsident hat vom Vertrauen gesprochen, und deshalb besteht auch die Notwendigkeit, das Paket sofort integral zu schnüren, inklusive eben der Verpflichtung für das Aktienkapital.

Alle, auch die Investoren, haben gesagt: Wir machen nur mit, wenn wir sicher sind, dass das Gesamtpaket zustande kommt. Deshalb mussten sich alle fest verpflichten. Dies schaffte Vertrauen, und dieses Vertrauen hat ein paar Tage gewirkt, wie Herr Lombardi gesagt hat. Ein paar Tage Euphorie, alle waren Helden. Super! Jetzt kommt halt das Zerreden. Aber im Innersten ist, so meine ich, etwas von dieser Vertrauenssubstanz geblieben.

Diese Strategie wird Schritt für Schritt umgesetzt, trotz Schwierigkeiten, trotz Krisen. Es gab hier auch noch Krisen, aber bisher läuft alles nach Plan.

Gestatten Sie mir ein Wort zum Verwaltungsrat: Herr Lombardi hat gesagt, der Verwaltungsrat sei von den Leuten her eigentlich schon wieder gleich wie vorher zusammengesetzt. Erstens einmal möchte ich kein Urteil über den alten Verwaltungsrat fällen. Die Swissair ist immerhin viele Jahre sehr gut gelaufen. Das Zweite ist, dass diese Leute, die wir hier gewählt haben, alle unabhängig sind und – um es deutlich zu sagen – weder zur «Basler Mafia» noch zum «Zürcher Filz» gehören. Das ist wirklich humorvoll gemeint, nicht dass sich etwa jemand betupft fühlt, aber in meinen Einzelgesprächen nennen die einen die anderen so. Es ist wichtig, dass hier ein Verwaltungsrat eingesetzt wird, der nicht mit der Vergangenheit belastet ist, sei es hier, sei es dort. Nicht der Bundesrat wählt den Verwaltungsrat, Herr Fünfschilling. Wir haben genau 20 Prozent am Aktienkapital und die Investoren, welche die übrigen 80 Prozent beisteuern, haben auch ein Wort mitzureden. Man hat wirklich Leute gefunden, die überaus kompetent sind. Neben dem Präsidenten aus Holland wird noch ein weiterer sehr grosser Airline-Spezialist dazukommen. Wenn ich sehe, was sie geleistet haben, muss ich sagen, dass das ausserordentlich gute Leute sind.

Wenn Sie, Herr Fünfschilling, auf den bisherigen Verwaltungsrat zu sprechen kommen, so ist das ist ein sehr guter Verwaltungsrat. Da hat es einfach Dinge im Verhältnis der beiden Airlines untereinander gegeben, die bei den Swissair-Angestellten halt doch zu gewissen Vorurteilen führen. Jetzt muss ich noch etwas sagen: Die neue Gesellschaft wird zu zwei Dritteln aus Swissair- und nur zu einem Drittel aus Crossair-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern bestehen, und sie wird zehnmal mehr Kapital haben als heute und ganz andere Linien betreiben. Das ist etwas Neues, das ist nicht mehr die Crossair.

Ich verstehe schon, dass die Regionen auch dabei sein wollen, aber es ist ein Ganzes, das für alle glaubwürdig sein muss. Hier liegen natürlich ganz grosse Probleme im Zusammenhang mit den zwei Kulturen. Es gibt halt das Wort Unternehmenskultur, Herr Briner, wir wollen ja auch nicht gerade von Unkulturen reden. Das muss man nun zusammenfügen.

Wir sehen in dieser Airline noch drei Stärken – ich erwähne das im Schnellzugstempo –, und sie hat deshalb die Chance, konkurrenzfähig zu sein. Die erste Stärke: Mit 35 Prozent Kapitalisierung und einer Reserve für die Übergangszeit ist sie die am besten kapitalisierte Airline, die wir kennen. Zweitens wird sie die Kostenführerschaft unter den vergleichbaren Gesellschaften in Europa haben, aber nur, wenn sich hier

die Crossair-Kosten-Struktur durchsetzt. Mir ist es bewusst, dass das für die Swissair-Leute schmerzlich ist. Aber es geht hier um Sein oder Nichtsein und um nichts anderes; das ist das Problem. Das muss durchgesetzt werden. Auf das Dritte haben Herr Marty und Frau Berger hingewiesen: Die neue Airline muss eine Allianz eingehen. Aber weil es eine gute Airline wird, hat sie als Allianzpartnerin sehr gute Möglichkeiten, und hier finden bereits Gespräche statt.

Und wenn man schon von Risiken spricht: Ich habe den Verwaltungsrat erwähnt. Dass sich solche Leute bereit erklären, im Verwaltungsrat mitzuarbeiten, ist ein Zeichen, dass sie eine gewisse Zuversicht haben, das sind ja nicht alles Kamikaze-Piloten. Aber die Risiken sind erwähnt worden; Herr Epiney hat sie eindrücklich aufgezählt. Ich habe geradezu gestaunt, dass er trotz solcher Risiken am Schluss noch bereit ist, zuzustimmen – aber ich bin ihm dafür dankbar. Die Risiken sind uns selbstverständlich bewusst.

Noch zwei, drei Worte zu den finanziellen Konsequenzen: Hier hat sich Herr Inderkum von seiner Funktion her geäußert. Ich will dazu als Finanzminister noch etwas sagen.

2 Milliarden Franken sind ein enormer Betrag. Aber es geht um eine einmalige Krisenbewältigung, und wir wollen auch keine Folgekosten. Diese Airline hat jetzt so viel Kapital; sie muss jetzt fliegen. Für die Überbrückung muss das Geld reichen, und die Auslastung ist bis jetzt noch leicht über Plan, wobei zu sagen ist, dass wir vorsichtig geplant haben. Es ist ein enormer Betrag, aber die Finanzpolitik darf sich nicht an Sonderereignissen ausrichten. Finanzpolitik ist langfristig angelegt – das sage ich vor allem den Politikern – und muss sich an der nächsten Generation und nicht an den nächsten Wahlen orientieren. Deshalb sieht der Bund für diesen Sondereffort weder eine Sonderfinanzierung noch besondere Sparmassnahmen vor. Deshalb müssen Sie nicht Angst haben, Herr Brändli, dass wir andere Investitionen oder Sondermassnahmen streichen.

Nun komme ich zum Steuerpaket: Die Familienbesteuerung ist zum Beispiel ein Jahrzehntprojekt und ist nicht auf dieses Jahr beschränkt; das ist das andere. Dass der Staat solide Finanzen haben muss, ist völlig unabhängig von der Swissair-Frage. Ich gehe noch weiter und sage: Ein Staat ohne solide Finanzen wird keinen Handlungsspielraum haben, um im Fall einer Krise eingreifen zu können. Es wäre undenkbar gewesen, diese Kredite 1993 zu sprechen, als wir – korrekt nach heutiger, transparenter Rechnungslegung gerechnet – ein Defizit von 9,2 Milliarden Franken hatten. Deshalb werde ich als Finanzminister nach wie vor den überdrehten Steuerenkern und den Ausgabeneuphorikern ein bisschen zurechen müssen.

Herr Reimann hat von Economiesuisse und den 300 Millionen Franken Unternehmenssteuern gesprochen. Diese werde ich halt bekämpfen, Swissair hin oder her, weil sie nicht prioritär und für den Standort auch nicht besonders wichtig sind.

Ich will dem, was der Bundespräsident bezüglich des Vertrauens gesagt hat, nicht mehr viel beifügen. Für mich hat das Vertrauen vier Aspekte:

1. Staat und Wirtschaft haben sich in einer Krisensituation zusammengerauft. Ich glaube, dass ein starker politischer Entscheid – es zeichnet sich ja kein Nein ab, und dafür bin ich dankbar – das Vertrauen im Volk auch fördern wird, dass diese Institution zusammen mit der Wirtschaft problemlösungsfähig ist.

2. Sie müssen aber auch an das Vertrauen der Menschen denken, die jetzt die neue Airline aufbauen und betreiben müssen. Wenn Sie diesen Leuten politisch ein Signal geben, dass Sie hinter ihnen stehen – hinter jenen, die bei der Swissair waren und jetzt zur Crossair wechseln, und hinter jenen von der Crossair, die das aufbauen müssen –, dann hilft es diesen Personen, wenn sie wissen, dass die Politik hinter dem Projekt steht.

3. Das Vertrauen der Kunden: Wenn die Verkäufer in den Reisebüros merken, dass die Politik hinter diesem Projekt steht, werden sie vielleicht eher wieder Swissair – oder Crossair oder wie die Gesellschaft dann heissen wird – empfehlen.

4. Das Vertrauen des Auslandes: Wenn das Ausland sieht, dass dieses kleine, selbstbewusste Land eingreift, durchgreift und etwas wagt, wenn es einmal irgendwo «scherbelt», kann dies dem Vertrauen des Auslandes in die Schweiz nur förderlich sein.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**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 Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Wicki Franz (C, LU)**, für die Kommission: Bei Artikel 1 habe ich folgende Bemerkung anzubringen. Sie haben die Formulierung des Bundesrates und die Fassung des Nationalrates vor sich. Ihre Kommission hat sich heute Morgen nach längerer Diskussion entschieden, sich dem Nationalrat anzuschliessen, und zwar mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung. Die Formulierung des Nationalrates veranlasst aber Ihre Kommission zu einigen Bemerkungen im Sinne einer auslegenden Erklärung.

In der Fassung des Nationalrates heisst es: «Zum Aufbau einer neuen nationalen Fluggesellschaft, welche die Interessen aller Landesflughäfen angemessen berücksichtigt, und mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen werden folgende Verpflichtungskredite bewilligt ....» Das ist eine Konsensformulierung des Nationalrates; sie bedarf einiger Bemerkungen. Diese Bestimmung ist nicht im Sinne eines weiter gehenden Auftrages an den Staat zu verstehen. Wir geben diese Gelder für den Aufbau einer nationalen Fluggesellschaft aus, aber damit hat es sich, das ist ganz klar. Die Gelder können nicht für einen anderen Zweck verwendet werden.

Die angemessene Berücksichtigung der Landesflughäfen, wie es hier heisst, kann keine einforderbare Auflage sein, die mit der Gewährung dieser Kredite verbunden wäre. Es handelt sich um eine Zielbestimmung im Rahmen eines wirtschaftlichen Betriebes. Diese Zielbestimmung darf nur unter dieser Prämisse verfolgt werden. Aus dieser Version können keine politischen Forderungen an diese neue Gesellschaft abgeleitet werden. Das primäre Ziel ist der wirtschaftliche Betrieb der Fluggesellschaft. Innerhalb dieses Zieles können die Landesflughäfen berücksichtigt werden.

Wir haben hier nur einen Kreditbeschluss. Die formelle gesetzliche Grundlage ist im Luftfahrtgesetz zu finden, und zwar in den Artikeln 101 und 102. Der ganze Beschluss enthält keine neuen gesetzlichen Grundlagen für Kredite. Hier geht es nur um eine Spezifikation dieser beiden Verpflichtungskredite. Es wird spezifiziert, wofür die Kredite zu verwenden sind; in der Botschaft findet sich die genauere Umschreibung. Drittwirkungen kann dieser einfache Bundesbeschluss, den Sie heute fassen, also nicht entfalten. Die neue Fluggesellschaft kann durch diesen Ingress in keiner

Art und Weise verpflichtet werden. Es geht also um die so genannte Innenwirkung, es gibt keine Aussenwirkung, kein Dritter kann dadurch gebunden werden.

Ein Zweites, zum Begriff der «nationalen Fluggesellschaft»: Der Begriff «national» ist hier als «schweizerisch» im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung zu verstehen. Das heisst, dass sich das Unternehmen unter tatsächlicher Herrschaft und mehrheitlich im Eigentum von Schweizer Bürgern befinden muss. Die Luftfahrtverordnung ist also für die weitere Auslegung massgebend.

Zum Begriff «massgeblich»: Es heisst «mit einem massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen». Hier ist die Zielgrösse 26/26 anvisiert, aber diese ist, wie der Bundesrat sagte, nicht in Stein gemeisselt. Zu diesem Begriff sind die Ausführungen in der Botschaft beizuziehen.

Schliesslich noch zum Begriff «Landesflughäfen». Dieser Begriff findet sich im Luftfahrtrecht eigentlich nirgends. «Flughäfen» sind eine Unterkategorie des Oberbegriffs «Flugplätze». Flughäfen sind Flugplätze, die dem öffentlichen Verkehr dienen, das finden Sie auch in Artikel 36a des Luftfahrtgesetzes. Wenn es hier also «Landesflughafen» heisst, ist ein Flughafen unseres Landes gemeint. Es geht um die angemessene Berücksichtigung der Interessen der drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel. Soweit die Bemerkungen zu diesem Artikel.

**Lombardi Filippo (C, TI):** La spiegazione del collega Wicki sul significato degli aeroporti nazionali mi sembra evidentemente comprensibile e non intendo proporre delle modifiche scritte a questa definizione, data dal Consiglio nazionale. Tuttavia, desidero ricordare che, fra gli aeroporti che pur avendo un significato nazionale non hanno la concessione di aeroporto nazionale, ve ne sono evidentemente altri rispetto a quelli di Zurigo-Kloten, Ginevra-Cointrin e Basilea-Mulhouse. Il Ticino, in particolare, è legato al suo aeroporto di Lugano-Agno, per una funzione di collegamento nazionale interno. Sarebbe grave che la ristrutturazione di Crossair, per permettere di assicurare dei voli intercontinentali, dovesse condurre ad una riduzione del ruolo che essa svolge nel traffico regionale e anche interno. Credo che sia importante che questo sia detto e verbalizzato. Ci attendiamo, anche nel momento in cui il Ticino è separato dal resto della Svizzera a causa della catastrofe del San Gottardo, che questa funzione continui ad essere riconosciuta ed assunta dalla nuova società Crossair, la quale non avrà solo da assicurare dei voli intercontinentali, ma anche una funzione di servizio interno.

**Leuenberger Moritz, Bundespräsident:** Zunächst einmal zu Artikel 1: Mit einer nationalen Fluggesellschaft ist eine schweizerische Fluggesellschaft im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung gemeint. Das heisst, dass sich das Unternehmen unter tatsächlicher Herrschaft und mehrheitlich im Eigentum von Schweizer Bürgern befindet. Das ist für die bilateralen Luftverkehrsabkommen mit einzelnen Ländern ausschlaggebend.

Zur angemessenen Berücksichtigung der Landesflughäfen: Das hat der Nationalrat gestern aufgenommen. Eigentlich ist diese angemessene Beteiligung nicht eine Aufgabe, die wir der neuen Gesellschaft zuordnen können, sondern es ist eine Aufgabe, die wir, unser Departement, oder der Bundesrat übernehmen müssen, und das tut er mit den Instrumenten des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Dort ist im Sinne, wie es Herr Lombardi gesagt hat, definiert, welche Aufgaben den einzelnen Flughäfen national und international zukommen. Da hat auch Lugano-Agno seinen Stellenwert. Dieser Beschluss ist am 18. Oktober des letzten Jahres gefasst worden. Es ist unsere Aufgabe, diesen SIL nun infrastrukturell so umzusetzen, dass diese Aufgabe dann auch erfüllt werden kann.

Ich habe vorher bei der Eintretensdebatte noch zwei Fragen zu beantworten vergessen, das mache ich noch ganz schnell. Herr Reimann hat bezüglich der EU und des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU gefragt, wie sich die EU-Kommission zu dieser Vorlage stellt.

Dazu ist zu sagen, dass die bilateralen Abkommen noch nicht in Kraft sind. Als es um den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland ging und ich nach Brüssel ging, um die Verletzung von EU-Rechten feststellen zu lassen, hiess es ganz deutlich: «Das bilaterale Abkommen ist noch nicht in Kraft. Das prüfen wir nicht.» Wir nehmen diesen Standpunkt auf, das bilaterale Abkommen ist noch nicht durch alle Länder ratifiziert.

Immerhin ist es so, dass wir nicht Treu und Glauben verletzen und jetzt irgendetwas machen dürfen, was nachher das Ziel dieses Abkommens torpedieren würde. Das tun wir aber damit nicht; ich habe mit Frau de Palacio zu dieser Frage telefoniert. Der EU ist wichtig, dass die Swissair durch diese Übung nicht Dumpingpreise auf den Flugbilletten einführen kann. Das haben wir ausdrücklich ausgeschlossen, das wollen wir nicht. Das haben wir festgehalten.

Nun, am 15. November hat sich der gemeinsame Ausschuss der Efta getroffen, und es gibt jetzt noch Folgesitzungen, wo dann die Preisgestaltung genau angeschaut wird. Aber da müssen wir keine Angst haben, dass wir hier ins Messer laufen würden.

Eine weitere Frage war noch die von Herrn Stadler, ob die Bewilligungen für die neue Crossair eigentlich erteilt würden. Die Crossair hat Gesuche für die Übernahme von 30 Swissair-Europastrecken gestellt, aber noch nicht für die Langstrecken. Diese Gesuche für die Langstrecken erwarten wir bis Ende Jahr. Da wird also die Zeit nachher reichen, um das bis im März 2002 zu tun.

Kein anderes Schweizer Unternehmen hat während der 14-tägigen öffentlichen Auflage ein Interesse an den Europastrecken bekundet, und das Bazl hat der Crossair dann in sehr kurzer Frist vorerst eine provisorische Bewilligung für den Betrieb auf 30 Strecken erteilt. Das ist auch eine dieser Arbeiten, die in dieser hektischen Zeit sehr schnell und speditiv durch das Bazl gemacht wurde. Die erwähnte Zeit kann also hier für die Übertragung reichen.

**Brändli Christoffel (V, GR):** Ich bin jetzt etwas verunsichert, weil wir diese Frage in Anwesenheit von Herrn Bundesrat Villiger heute Morgen in der WAK eingehend diskutiert haben. Man hat in der Kommission gespürt, dass es eigentlich darum ging, eine Differenz zu vermeiden, damit wir das Ganze nicht in die Länge ziehen. Dann kam es zu diesem Entscheid, und es wurde dann auch gesagt, man solle in den Materialien zum Ausdruck bringen, dass diese Ergänzung des Nationalrates keine Wirkung entfalten soll. Jetzt bin ich schon etwas erstaunt über die Stellungnahme von Herrn Bundespräsident Leuenberger.

1. Wenn man hier sagt, dass eine schweizerische Gesellschaft eine Gesellschaft bedeute, bei der die Aktienmehrheit in schweizerischen Händen ist, dann muss man auch die Instrumente dafür schaffen, damit das der Fall sein kann. Das steht im Widerspruch zu dem, was wir heute Morgen besprochen haben.

2. Wir haben über den Begriff der Landesflughäfen gesprochen. Wir haben jetzt über drei Flughäfen gesprochen, und es wird auch über Agno diskutiert. Hier scheint es mir, dass wir mit diesem Zusatz des Nationalrates die Dinge eher komplizieren als vereinfachen.

Ich persönlich mache Ihnen beliebt, bei der Fassung des Bundesrates zu bleiben und jetzt nicht damit zu beginnen, Bestimmungen aufzunehmen, die interpretiert werden müssen.

**Lauri Hans (V, BE):** Nach dem Votum des Kommissionspräsidenten hätte ich mich eigentlich nicht mehr melden wollen. Ich bin der Auffassung, dass es systematisch falsch ist, in einen Kreditbeschluss irgendwelche Bestimmungen einzufügen, die einen gewissen normativen Charakter haben. Wenn man das tun könnte, dann wäre der Kreditbeschluss ebenfalls ein Beschluss, der grundsätzlich dem Referendum unterstehen müsste. Das tut er aber nicht. Damit ist eben gesagt, dass der Kreditbeschluss keine weitergehende inhaltliche Wirkung entfalten kann. Mir wäre es am liebsten

gewesen, wenn wir die Vorlage in der Fassung des Bundesrates verabschiedet hätten, ohne irgendwelche Präzisierungen. Ich möchte mich nicht dagegen aussprechen, wenn es dabei bleibt, dass das, was hier steht, praktisch keine Wirkung hat.

Nur damit Sie meine Intervention richtig einordnen können: Ich unterstütze das vorliegende Geschäft. Es geht mir überhaupt nicht darum, es in irgendeiner Art und Weise zu gefährden, sondern nur zu klären, welche Bedeutung dieser Artikel 1 für mich hat, so wie das der Kommissionspräsident zuhanden der Materialien eigentlich auch gefordert hat.

**Wicki Franz (C, LU)**, für die Kommission: Ich habe ganz eindeutig erklärt: Dieser Artikel und der Ingress dieses Artikels haben keine weitere Wirkung; es ist ein Kreditbeschluss. Massgebend sind das Luftfahrtgesetz und die Luftfahrtverordnung. Das ist nur ein Bundesbeschluss, ein Kreditbeschluss. Es geht nur um den Kredit. Aber nachdem der Nationalrat diese Formulierungen aufgenommen hat, fühlten wir uns in der Kommission veranlasst, hier Interpretationen und Erklärungen zuhanden der Materialien zu geben. Zum Thema des Nationalen, das Herr Brändli angeführt hat: Hier ist es eigentlich klar, dass wir auf die Luftfahrtverordnung hinweisen können und keine weiteren gesetzlichen oder verordnungstechnischen Auslegungen geben müssen; das wäre hier zu gefährlich.

**Villiger Kaspar**, Bundesrat: Obwohl dies die Domäne des Bundespräsidenten ist, ergreife ich das Wort nur, weil ich heute Morgen bei der Kommissionssitzung mit dabei war. Zuerst zu den kreditrechtlichen Fragen: Herr Lauri hat völlig Recht: Es ist ein reiner Kreditbeschluss, wie Sie ihn z. T. beim Budget oder anderswo fällen. Die kreditrechtliche Basis dafür ist das Finanzhaushaltsgesetz, und die rechtliche Basis, damit wir diese Gelder für bestimmte Zwecke sprechen dürfen, ist wie erwähnt das Luftfahrtgesetz. Warum hat der Nationalrat diese Formulierung gewählt? Er wollte ein politisches Zeichen setzen. Ganz orthodox betrachtet bräuchte es das nicht. Mit dem «massgeblichen Angebot an interkontinentalen Verbindungen» wollte er der Angst der einen, das Modell 26/26 sei zu hoch, und den Bedenken der anderen, man könnte sich übernehmen, vorbeugen. Man wollte einfach vermeiden, dass man für so viel Geld nachher nur die Hälfte macht. Man will also interkontinentale Verbindungen, aber es sollen nicht um jeden Preis 26 sein. Das entspricht genau dem, was ich vorhin in der Debatte erklärt habe.

Dann kam gestern das regionale Element hinein, das vielen sehr am Herzen zu liegen scheint. Hier kann ich bestätigen, dass wir heute Morgen völlig der Meinung waren, die Ihnen Ihr Kommissionspräsident bezüglich der Tragweite und Bedeutung dargelegt hat; und so wie ich vorhin den Bundespräsidenten verstanden habe, sehe ich keine Differenzen in der Auslegung.

Zum Schluss noch eine politische Äusserung: Ich weiss, es wird nicht gerne gehört, wenn man sagt, man dürfe aus anderen Gründen oder wegen einer Differenz zum anderen Rat nichts mehr ändern. Aber der Nationalrat ist nun nach Hause gegangen in der Meinung, dass der Ständerat seiner Kommission folgen werde. (*Heiterkeit*) Wenn Sie hier anders entscheiden, müssen Sie in der Wintersession eine Differenzbereinigung machen, und damit schaffen Sie wieder eine Verunsicherung. Nun sind Tausende von Leuten an der Arbeit, und Millionen sausen in der Welt herum. Diese müssen Sicherheit und Vertrauen haben, und deshalb muss die Differenz heute bereinigt werden. Und nochmals: Materiell ändert sich dadurch nichts.

**Leuenberger Moritz**, Bundespräsident: Es gibt drei Punkte, die jetzt zur Diskussion stehen:

1. Zum Wort «massgeblich» hat Herr Villiger Ihnen Ausführungen gemacht, da geht es um die Zielgrösse 26/26.
2. Zum Begriff «nationale Fluggesellschaft» unterstreiche ich völlig, was Herr Wicki gesagt hat – ich habe auch vorher

nichts anderes gesagt. Dieser Begriff ist als schweizerisch im Sinne von Artikel 103 der Luftfahrtverordnung zu verstehen; deswegen entfaltet die Nennung des Begriffs «nationale Fluggesellschaft» in diesem Kreditbeschluss keinerlei andere Wirkungen.

3. Zum Begriff «angemessene Berücksichtigung der Landesflughäfen» habe ich Ihnen auch sagen wollen, dass es nicht Aufgabe der Gesellschaft ist, so etwas festzulegen. Es soll schon gar nicht in diesem Kreditbeschluss festgelegt werden, sondern es ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegt. Das habe ich Ihnen gesagt: Im SIL ist festgelegt, was Landesflughäfen sind – das sind diejenigen von Zürich, Basel und Genf. Weil Herr Lombardi das angesprochen hat, habe ich eben erwähnt, welche Bedeutung derjenige von Agno national hat, das hat mit diesem Artikel nichts zu tun. Ich habe nur gesagt: Diese regionalen verkehrspolitischen Aspekte werden nicht hier, sondern im SIL geregelt. Ich habe keine Differenzen zu dem, was Ihr Präsident gesagt hat.

**La présidente** (Saudan Françoise, présidente): Monsieur Brändli, maintenez-vous votre proposition de revenir au projet du Conseil fédéral?

**Brändli Christoffel (V, GR)**: Ich habe keinen Antrag gestellt. Ich habe gesagt, ich hätte lieber die Fassung des Bundesrates. Ich danke für die Präzisierungen. Es war mir wichtig, dass diese Frage so präzisiert wurde.

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

Für Annahme der Ausgabe .... 40 Stimmen  
Dagegen .... 2 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

## **Art. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

## **Art. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Wicki Franz (C, LU)**, für die Kommission: Zu Artikel 3: Der Nationalrat hat bei der Position «Dienstleistungen Dritter» den Zusatz «Klärung der Verantwortlichkeiten» hinzugefügt. Hier ist Folgendes festzuhalten: Sie haben heute alle, wie erwähnt, einen Brief des Sachwalters erhalten. Die Verantwortlichkeiten sollen klar abgeklärt werden. Aber nachdem die Swissair in der Nachlassstundung ist, hat sich das rechtliche Umfeld geändert. Es ist nicht mehr eine Sonderprüfung nach Aktienrecht am Platz, sondern eine Prüfung in der Art, wie Ihnen das der Sachwalter richtig geschildert hat. Das Ziel ist das gleiche: das Prüfen der Verantwortlichkeiten. Es ist nicht etwa so, dass irgendetwas unter den Teppich gekehrt werden sollte. Die Eröffnung der Nachlassstundung hat, wie eben erwähnt, die rechtliche Situation geändert, aber das Verfahren innerhalb der Nachlassstundung wird schneller gehen als durch eine Sonderprüfung. Wir haben hier ganz bewusst die Verantwortlichkeiten hervorgehoben und können hier dem Nationalrat zustimmen.

*Angenommen – Adopté*

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

Ablehnung des Antrages der Minderheit

*Minderheit*

(David)

Die Vorinvestition des Bundes in die Sicherung der Flugrechte zur Fortführung des Flugbetriebes ist durch eine angemessene zusätzliche Beteiligung am Aktienkapital der Crossair abzugelten.

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

Rejeter la proposition de la minorité

*Minorité*

(David)

L'investissement préalable de la Confédération destiné à assurer les droits de trafic permettant de poursuivre l'exploitation des vols doit être compensé par une participation supplémentaire équitable au capital-actions de Crossair.

**David** Eugen (C, SG): Ich bedanke mich bei Herrn Bundesrat Villiger für die Antwort, die er erteilt hat. Ich kann aber seine Meinung inhaltlich nicht teilen. Ich glaube, der Bund wird hier nicht privilegiert, sondern er wird erheblich schlechter gestellt als die übrigen Investoren. Der Bund bringt nämlich diese 600 Millionen Franken, und er bringt zusätzlich den Erhalt der Luftrechte, was, wie Sie selbst ausgeführt haben, rund eine Milliarde Franken kostet. Sie haben zutreffend ausgeführt, wenn wir es nicht tun würden, würde es viele Monate und Jahre brauchen, um diese Rechte wieder zu erwerben. Wir bringen also neben diesen 600 Milliarden Franken ein wesentliches Kapital ein. Ich kann eigentlich auch nicht zustimmen, dass man das mit ordnungspolitischen Gründen rechtfertigt. Die Ordnungspolitik würde meines Erachtens eben gerade verlangen, dass der Bund, der hier als Investor auftritt, gleich wie die übrigen Investoren behandelt und für das Investierte mit Aktien abgegolten wird. Wenn ich jetzt dennoch den Antrag zurückziehen muss und das auch tue, so deswegen, weil Sie uns gesagt haben, dass Sie den Vertrag mit den Investoren schon unterschrieben haben und keine Möglichkeit mehr besteht, diesen überhaupt zu ändern. Damit macht es natürlich auch keinen Sinn mehr, hier einen Antrag zu stellen, um das noch ändern zu wollen.

Aus diesen Überlegungen ziehe ich meinen Minderheitsantrag zurück.

**La présidente** (Saudan Françoise, présidente): M. David a retiré sa proposition.

*Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit**Adopté selon la proposition de la majorité***Art. 4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Wicki** Franz (C, LU), für die Kommission: In der Kommission lag ein Antrag in der Luft, den Bundesbeschluss davon abhängig zu machen, dass das Zürcher Stimmvolk der Beteiligung des Kantons zustimmt. Denn in erster Linie profitiert der Wirtschaftsraum Zürich vom gut funktionierenden Luftfahrtsystem. Mit Recht hat daher unser Zürcher Kollege Hans Hofmann darauf hingewiesen, dass der wirtschaftliche Aufschwung der ganzen Region auf den Flughafen zurückzuführen ist. Darum ist es unverständlich, dass wort- und finanzgewaltige Zürcher Parlamentarier – Zürcher Parlamentarier! – lauthals die Rettungsaktion des Bundes verdammen. Aufgrund des Votums von Herrn Hofmann sind wir zuversichtlich geworden, dass die Zürcher Lieferanten, die

Zürcher Betriebe und die Zürcher Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche von einem funktionierenden Zivilluftfahrtsystem profitieren, für das Engagement des Kantons Zürich eintreten. Wir lassen es also so, wie es hier auf der Fahne ist.

Ich kann zum Referendum noch erwähnen, dass der vorliegende Bundesbeschluss eindeutig nicht dem Referendum unterliegt. Es handelt sich klar um eine Finanzvorlage und das Finanzreferendum existiert auf Bundesebene nicht.

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

Für Annahme des Entwurfes .... 36 Stimmen

Dagegen .... 3 Stimmen

01.3651

**Postulat WAK-SR (01.067).  
Vorfinanzierung  
der Sozialpläne****Postulat CER-CE (01.067).  
Préfinancement  
des plans sociaux**Einreichungsdatum 15.11.01Date de dépôt 15.11.01

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01

**Wicki** Franz (C, LU), für die Kommission: Ich kann mich kurz halten. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Der Klarheit halber möchte ich festhalten, dass der Bund mit diesem Postulat nicht verpflichtet werden soll, zusätzliche Bundesmittel zu verwenden. Das ist klar die Meinung des Antragstellers in unserer Kommission und die Auffassung der Gesamtkommission.

Hier soll sich der Bund dafür verwenden und auch seine guten Dienste dafür einsetzen, dass die Vorfinanzierung der nichtgesicherten Sozialpläne der in der Nachlassstundung befindlichen Unternehmungen der Swissair realisiert werden kann. Das ist der Sinn.

*Überwiesen – Transmis*

01.3636

**Motion Brunner Christiane.  
Zukunft der Swissair-Gruppe****Motion Brunner Christiane.  
Avenir du groupe Swissair**Einreichungsdatum 05.10.01Date de dépôt 05.10.01

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01

**Brunner** Christiane (S, GE): Le dépôt de ma motion avait pour but de mettre en branle une discussion, discussion que nous avons eue maintenant sur l'arrêté fédéral proposé par le Conseil fédéral.

Dès lors, je considère que je peux sans autre retirer ma motion.

*Zurückgezogen – Retiré*

01.3570

## Motion Frick Bruno. Landesweite Schäden aufgrund wirtschaftlicher Fehlentscheide

### Motion Frick Bruno. Garantir la pertinence des choix économiques

Einreichungsdatum 04.10.01

Date de dépôt 04.10.01

Ständerat/Conseil des Etats 17.11.01

**Frick Bruno (C, SZ):** Ziel der vorliegenden Motion ist es, eine Informationspflicht der Wirtschaft vor Entscheiden von ausserordentlicher volkswirtschaftlicher Tragweite zu schaffen und dem Bund Instrumente zur Verfügung zu stellen, bei Bedarf da eingreifen zu können. Ich danke dem Bundesrat für die Antwort, bin allerdings nicht mit ihr zufrieden. Ich danke Ihnen, wenn Sie trotz der langen vorangegangenen Debatte noch einige kurze Minuten ausharren.

Wir haben uns heute zwischen zwei schmerzhaften Lösungen entschieden und die erträglichere gewählt. Wir haben 2 Milliarden Franken eingesetzt, um Schaden zu begrenzen und noch grössere Schäden für die Volkswirtschaft und den Wirtschaftsstandort Schweiz zu verhindern. Ich danke dem Bundesrat für diese Vorlage. Der Bundesrat hat geführt, er hat regiert. Doch er hat im Sachzwang gehandelt; seine Handlungsfreiheit war sehr beschränkt. Grund dafür – hier setzt die Motion an – sind unternehmerische Fehlentscheide und Falschbeurteilungen von allergrösster Tragweite. Drei nenne ich kurz:

1. Der jahrelange Niedergang der Swissair-Gruppe ist offensichtlich selbst dem Verwaltungsrat verborgen geblieben. Obwohl jene im Verwaltungsrat sasssen, welche wir als die Elite der Schweizer Wirtschaft zu bezeichnen geneigt waren, konnte ein Schaden von 10 Milliarden Franken auflaufen.

2. Die kurzfristige Ursache war der bewusste Entscheid des Groundings per 5. Oktober, der allerdings drei Tage früher als geplant erfolgte.

Hätte der Bund nicht eingegriffen, wären mindestens 40 000 Arbeitslose im Raum Zürich zu verzeichnen gewesen – die Zahl ist schwer abschätzbar.

3. UBS und Credit Suisse als Käuferinnen der Crossair haben die Tragweite des Geschäftes weit unterschätzt. Erst später wurde der Kapitalbedarf von rund 4 Milliarden Franken erkennbar. Selbst die Grossbanken waren nicht imstande, diesen zu decken. Insbesondere das Grounding war dem Bundesrat und der Öffentlichkeit dem Anschein nach nicht im Voraus bekannt. Die Reaktionen und die Mimik von Bundespräsident Leuenberger und Bundesrat Villiger am Abend des 2. Oktober sind uns allen in wacher Erinnerung. Ich gehe noch heute davon aus, dass der Bundesrat über das bevorstehende Grounding nicht im Bild war, unabhängig davon, ob es nun am Donnerstag oder am Montag hätte erfolgen sollen. Die Frage ist: Wer hätte nun den Bundesrat informieren sollen? Wären es die Käufer der Crossair – die UBS und die Credit Suisse – gewesen? Alleine sicher nicht, denn das Grounding betraf den Rest der Swissair-Gruppe. Damals, in der Debatte der dritten Woche der Herbstsession, haben wir in aufgeheizter Stimmung in erster Linie die Grossbanken als Hauptverantwortliche bezeichnet. Heute wissen wir, dass unsere Reaktionen und Äusserungen zu heftig und zu hart waren. Aber eben: Emotionen und Adrenalin können auch in unserem besonnenen Rat einmal überschwappen. Ich nehme mich davon nicht aus, lege aber Wert darauf, es im Nachhinein auch öffentlich wieder richtig zu stellen.

Hätte denn die Swissair informieren sollen? In erster Linie sicher ja, weil ihr Geschäft «gegründet» wurde. Wenn ihr bekannt war, dass das Grounding am 5. Oktober geplant war, so hätte sie zweifellos den Bundesrat informieren müssen,

zumal ja bereits in der Vorwoche sehr intensive Gespräche zwischen Vertretern des Bundesrates und der Swissair stattfanden. Die Information hat offenbar nicht geklappt, die Folge ist ein Schaden von zwei Milliarden Franken, den der Bund deckt – nur 600 Millionen davon als Investition, ganze 1,4 Milliarden Franken à fonds perdu.

Nun machen in dieser Frage aber auch Gerüchte die Runde. Die Schlüsselfrage auch für meine Motion ist die: Hat der Bundesrat tatsächlich vom geplanten Grounding gewusst, oder hätte er davon wissen müssen? Wenn er es gewusst hat oder hätte wissen müssen, hätte er auch frühzeitig handeln müssen. Nachdem diese Gerüchte die Runde machen und auch heute von Ihrer Seite keine klare Antwort erfolgte, bitte ich Sie, meine Herren Bundesräte, noch um Klärung dieser doch wesentlichen Frage.

Was bezwecke ich mit meiner Motion? Ich will zum Ersten eine Informationspflicht einführen, dort, wo ausserordentliche Entscheide von grosser Tragweite anstehen, welche die ganze Volkswirtschaft betreffen. Zum Zweiten möchte ich dem Bundesrat ein Instrument in die Hand geben, damit er in solchen Fällen rasch handeln kann. Denn uns ist im Fall Swissair bewusst geworden, was Bundespräsident Leuenberger heute aus den Beratungen des Aktienrechtes memoriert hat: Unternehmen können mit Entscheidungen Schäden anrichten, welche weder ein Unternehmen selber noch dessen verantwortliche Personen decken können. Es können Schäden entstehen, welche sogar die Eidgenossenschaft in erhebliche Schwierigkeiten bringen. Mein Ziel ist es, soziale und volkswirtschaftliche Grossschäden verhindern zu helfen, soweit dies durch frühzeitige Information möglich ist.

Nun haben Sie, meine Herren Bundesräte, zusammen mit den Damen Bundesrätinnen eine Antwort gegeben. Die Stellungnahme auf die Motion liegt vor. Es gibt dazu zwei Dinge zu sagen:

1. Sie haben meine Motion umformuliert und beantragen, sie abzulehnen. Sie schreiben, ich würde eine Konsultation des Bundesrates durch die Wirtschaft verlangen. Das ist nicht der Fall! Ich verlange eine bloss Information, denn zwischen Konsultation und Information gibt es erhebliche Unterschiede: Wer konsultiert wird und seine Meinung sagt, der macht sich mitverantwortlich. Wer bloss informiert wird, der hat die volle Handlungsfreiheit für sein weiteres Vorgehen. In der Tat kennen Staaten der EU, wenn ich das beifügen darf, ein solches Informationsrecht, um Grossschäden zu verhindern. Diese Frage bezüglich der Informationspflicht hat der Bundesrat nicht beantwortet. Sie haben es umgedreht und eine Konsultation daraus gemacht. Ich möchte Sie bitten, diese entscheidende Frage der Motion heute zu beantworten: Wie stellen Sie sich zur Informationspflicht?

2. Der positive Teil der Stellungnahme des Bundesrates ist, dass andere, interessante Massnahmen in Aussicht gestellt werden. Zum Ersten stellen Sie einen verbesserten Schutz der Aktionäre in Aussicht. Sie verweisen namentlich auf Motionen im Nationalrat. Zum Zweiten verlangt der Bundesrat in der Stellungnahme auf die Motion eine verbesserte Absicherung der Mitarbeiter. Sie schreiben klar, dass Spareinlagen in der eigenen Firma nur noch möglich sein sollen, wenn sie auch versichert sind. Anfänglich waren rund 100 Millionen Franken der Swissair-Mitarbeiter gefährdet. Der Bundesrat hat sie in Verhandlungen mit der Credit Suisse Group wieder «freigespielt». Die heute eingereichte Empfehlung Spoerry greift genau diese Aufforderung des Bundesrates, die er in der Antwort auf die Motion formuliert, als Empfehlung auf. Diese Empfehlung Spoerry, welche die Ziele des Bundesrates, sein Projekt, zu ihrem Anliegen macht, habe ich gerne mit unterzeichnet. Sie geht in die richtige Richtung, insbesondere wenn ich die von Frau Spoerry als ehemaliger Verwaltungsrätin der Swissair eingereichte Empfehlung als nachträgliche Erkenntnis oder auch als tätige politische Reue qualifiziere.

Zum Dritten verlangt der Bundesrat eine verbesserte Kontrolle, ob die Konzessionen eingehalten sind. Damit anerkennen Sie, meine Herren Bundesräte, im eigenen Einflussbereich ausdrücklich Handlungsbedarf. In der Tat

scheint das nötig zu sein, wie auch die Sprecher der GPK ausgeführt haben.

Ich anerkenne, dass der Bundesrat auch nach dem heutigen Beschluss nicht zur Tagesordnung übergehen will. Der Bundesrat will nicht nur die Zeche zahlen, sondern auch Beiträge leisten, dass sich solches eher nicht mehr wiederholen kann.

Ich selber bin noch offen, ob ich auf der Motion beharren oder vorläufig darauf verzichten soll. Es hängt vor allem von der Beantwortung zweier Fragen ab:

1. An Bundespräsident Leuenberger und Bundesrat Villiger: Hat der Bundesrat, haben Sie persönlich gewusst, dass die Swissair in der ersten Oktoberwoche «gegroundet» werden sollte? War es so, oder haben Sie es nicht wissen können?

2. Nehmen Sie bitte auch Stellung zum Begehren der Motion. Wie beurteilen Sie die Informationspflicht – nicht die Konsultationspflicht – von grossen Unternehmen, welche durch ihre Entscheide grosse volkswirtschaftliche Schäden verursachen können?

Ich danke Ihnen und kann nachher entscheiden, ob ich festhalte oder einen anderen Weg wähle.

**Leuenberger** Moritz, Bundespräsident: Wir wissen, dass Sie sich alle speziell auf die Behandlung dieser Motion gefreut und vorbereitet haben. Was uns betrifft, ist es so, dass die Motion eigentlich in den Bereich des EVD fällt und wir jetzt nur indirekt und stellvertretend für dieses Departement versuchen, uns so kompetent wie möglich in diese Materie hineinzuarbeiten. Herr Villiger wird speziell zu den Fragen des Groundings Stellung nehmen und ich zur Motion.

Bei der Motion folge ich Ihnen vier Punkten:

1. Ziffer 1 betrifft eine Informationspflicht der Wirtschaft gegenüber dem Bundesrat, bevor Entscheide mit ausserordentlichen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft des ganzen Landes getroffen werden. Das betrachten wir als eine Notwendigkeit, eine – wenn ich so sagen darf – moralische Pflicht der Verantwortlichen in der Wirtschaft, die Landesregierung von solchen Entscheiden in Kenntnis zu setzen. Das funktioniert im Grossen und Ganzen eigentlich auch. Ich denke an die Situation, als Elektrowatt Käufe im Energiebereich vorgenommen oder darüber diskutiert hat. Damals hat mich Herr Rainer E. Gut, Präsident des Verwaltungsrates der Credit Suisse Group, angerufen. So wurde ich informiert und konnte auch noch meine Meinung dazu sagen. Dies geschieht ebenso bei geplanten Fusionen, bei einer drohenden Nachlassstundung oder auch nur, wenn Entlassungen vorgenommen werden, ohne dass es zu einer Nachlassstundung kommt. Die Unternehmen pflegen uns in solchen Fällen anzurufen und uns das zu sagen. Wir fragen uns aber, ob man das kodifizieren muss, denn es gibt gewisse Bereiche, die einfach so funktionieren sollten, und sie tun es auch. Ein anderes Beispiel ist die Firma Berna Biotech AG, die noch Pockenimpfstoffe produziert. Sie könnte die Impfstoffproduktion jetzt ins Ausland verkaufen. Sie sagt uns das auch, denn wenn sie alles verkauft hat, haben wir nichts mehr; das ist also vielleicht weniger von volkswirtschaftlicher denn von politischer Bedeutung. Ich würde meinen, das funktioniert. Man muss also nicht alles kodifizieren.

2. Zur Schaffung der Instrumente, insbesondere eines Begleit- bzw. Koordinationsorgans, damit der Bundesrat kurzfristig die angemessenen Massnahmen treffen kann, um landesweite volkswirtschaftliche Schäden von grossem Ausmass zu verhindern: Ich verstehe das als einen Versuch nach dem Swissair-Debakel, etwas Ähnliches später dann sofort im Griff zu haben. Eigentlich geht es um den Versuch, für eine Krise, die unvermittelt über das Land kommen kann, die notwendigen Strukturen vorzubereiten. Da habe ich auch meine Zweifel.

Ehrlich gesagt, sind wir ja im theoretischen Krisenmanagement sehr erprobt. Vor allem im ehemaligen Militärdepartement gibt es solche Stäbe, und es gibt Kommissionen, die beobachten. Hauptsächlich war man darauf gefasst, was geschieht, wenn die Russen einmarschieren oder wenn ein Atomkraftwerk explodiert. Aber wer hätte seinerzeit gedacht,

dass plötzlich die nachrichtenlosen Vermögen unser Land in eine Krise stürzen könnten? Das hat niemand geahnt, da mussten wir plötzlich handeln; es ist möglich, dass man noch etwas besser hätte handeln können. Oder wer hätte gedacht, dass so etwas wie das Swissair-Debakel plötzlich das Land in eine Krise stürzt? Niemand, niemand! Es wird wieder einmal eine Krise geben, die ganz anders gelagert sein wird. Da müssen wir die notwendige Agilität haben, um dann sofort zu handeln. Bezüglich der Swissair-Krise haben Sie uns in der Debatte vorher Blumensträuße verteilt: Es sei uns gelungen, sie zu meistern. Da würde ich es bei diesem Vertrauen belassen und jetzt nicht eine Struktur schaffen, die bei der nächsten Krise, die völlig anders gelagert sein wird, untauglich ist.

3. Zur straf- und vermögensrechtlichen Haftbarkeit bei Verstoß gegen die Informationspflicht: Ich habe schon vorher gesagt, dass man bei ausserordentlichen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft informieren soll. Der Vorschlag ist halt mit Verlaub ein bisschen ein Gummibegriff, und ihn dann zu einer Strafnorm zu machen, finden wir etwas verwegen.

4. Zum letzten Punkt, den Voraussetzungen, unter welchen die Landesbezeichnung Schweiz und schweizerische Hoheitszeichen für private Unternehmen verwendet werden dürfen: Da verweise ich auf unsere schriftliche Stellungnahme.

**Villiger** Kaspar, Bundesrat: Eine Vorbemerkung: Ich habe auch im Bundesrat einige schwierige Situationen und Krisen erlebt. Ich habe auch erlebt, dass man mit grossen strategischen Überlegungen einmal die Zentralstelle für Gesamtverteidigung geschaffen hat, dass man die Nachrichtendienste ständig umorganisiert und dann wieder Koordinatoren will. Immer sucht man nach institutionellen Lösungen. Wenn es keine Krise gibt, darben diese Organisationen meistens vor sich hin, fühlen sich unverstanden, sind frustriert, weil sich niemand für sie interessiert. Wenn die Krise kommt, dann ist sie anders als das, worauf man sich vorbereitet hat. Deshalb bin ich einer, der sehr stark daran glaubt, dass Krisenmanagement letztlich in der Linie stattfinden muss.

Ich habe auch Krisen erlebt, in denen der Bundesrat besser, und solche, in denen er schlechter gehandelt hat. Ich bin ein bisschen stolz auf das, was bei der Swissair gelungen ist. Da mag man vieles kritisieren. Aber im Rahmen dieser enorm schwierigen Situation – ich habe noch nie so etwas erlebt und hoffe es auch in dieser Komplexität nie mehr erleben zu müssen – haben unsere Stäbe und wir insgesamt die Nerven behalten und Lösungen erarbeitet. Ich fand, das sei nicht so schlecht gelaufen. Ich könnte Ihnen schlechtere Beispiele nennen.

Herr Frick, nun noch zur Grounding-Frage: Da war ich hautnah dran. Ich war nicht vorbereitet. Seit Wochen komme ich nicht mehr dazu, überhaupt in Ruhe einmal aufzuschreiben, was war. Das ist eine komplexe Geschichte. Ich weiss noch nicht, wo der Knopf letztlich war. Aber das Grounding kam nicht völlig unerwartet. Zur Information muss ich Folgendes sagen: Herr Corti kam am 17. September 2001 mit seiner Finanzchefin zu mir – ich habe das erwähnt – mit der Frage, ob man vom Bund her irgendwie helfen könne, und informierte mich über die schwierige Situation. Diese informelle Information fand am 17. September statt; der 11. war der schlimme Tag. Hier kann ich Herrn Corti vermutlich nicht einmal den Vorwurf machen, warum er nicht früher gekommen sei. Denn man kann zeigen, wie sich in der Folge des 11. Septembers die Liquiditäten und die Fortschreibung entwickelt haben und wie das abgesackt ist. Das ist meine wirkliche Überzeugung. Gate Gourmet war eine Firma, von der man glaubte, sie teuer verkaufen zu können. Dann entschied Amerika, dass alle Airlines nur noch für Flüge über zwei Stunden Verpflegung abgeben sollten, und dadurch büsste diese Firma von einem Tag auf den anderen 40 Prozent Umsatz ein. Ich sage Ihnen einfach, wie das gelaufen ist.

Die Grössenordnung stimmt. Das ist so nicht vorhersehbar gewesen. Aber immerhin, Herr Corti kam und informierte uns.

Wir wussten auch, dass das Grounding im ersten «term sheet» der Banken untereinander vorgesehen war. Ich glaube, ich habe das hier schon in Ihrer Debatte gesagt, als man ein bisschen zu sehr über die Banken herfiel, wie ich mich zu erinnern glaube. Diese haben wirklich kein Geschäft machen wollen, sondern sie haben versucht, der Schweiz eine Airline zu erhalten. Das muss man einfach fairerweise sagen. Sie haben zwei Fehler gemacht: Sie haben das Grounding unterschätzt; und sie haben vielleicht im ersten Konzept die Envergnure, die Grössenordnung des Problems, unterschätzt. Aber sie haben echt versucht, mit Risikokapital und Krediten etwas für das Land zu tun. In diesem «term sheet» haben sie gesagt, ab 5. Oktober – was ich jetzt sage, ich gebe das ausdrücklich zu Protokoll, kommt rein aus dem Gedächtnis, und alles hat von Stunde zu Stunde gewechselt, ich müsste noch einmal versuchen, alles genau zu rekonstruieren, aber ich glaube mich zu erinnern, da war der 5. Oktober vorgesehen – sollten die Langstreckenflugzeuge am Boden bleiben; ich glaube, nur die Langstreckenflugzeuge, damit man besser hätte restrukturieren und integrieren können. Man hat unterschätzt, was das Grounding für eine Auswirkung hat.

Hätte man es angekündigt, hätte man das vielleicht geordneter machen können. Aber die verlorenen Tickets und alles andere wären doch gewesen. Wir im Bundesrat haben von Anfang an gesagt, das dürfe nicht passieren, sonst würden diese Tickets verloren gehen, das sei imageschädigend. Wir haben das eigentlich vorausgesehen und haben in vielen Gesprächen und in diesen Sitzungen zu überzeugen versucht, dass nicht gegroundet werden dürfe. Wir waren aber damals der Meinung, dass das nicht der Bund finanzieren sollte. Wenn sie das Ganze schon selber lösen wollten, dann sollten sie auch die Überbrückung finanzieren.

Das haben die wiederum abgelehnt. Sie haben gesagt, das müsse jemand anders tun, sie seien der Meinung, das sei der richtige Weg. Dann haben wir versucht, sie zu überzeugen, und dann habe ich im Bundesrat abgestimmt, nicht mit einem formellen Beschluss, und habe gesagt: Gut, ich mache Ihnen die Offerte, wir beteiligen uns zur Hälfte. Damals ging es beim Grounding noch nicht um 450 sondern um 250 Millionen Franken. Es wurde nachher durch die Effekte des Groundings teurer; das war für den Oktober. Ich habe das dort – lesen Sie das Protokoll der damaligen Diskussion nach – sehr deutlich gesagt, das wurde nachher auch kritisiert. Das ging bis zum 2. Oktober. Ich weiss das, weil da diese Abdankung in Zug war, die ich auch nie vergessen werde. Beim Heimfahren führte ich Telefone mit den Banken, und dann telefonierte ich am Morgen etwa um acht Uhr nochmals mit beiden Grossbanken. Ich hatte vorher gehört, um zehn Uhr sei Grounding. Die eine Bank rief Herrn Karrer, meinen Mitarbeiter, an, die andere rief mich an. Die hatten sich kurzgeschlossen, hatten das Ganze um sieben Uhr oder so noch einmal besprochen und teilten mit, sie würden noch bis zum 3. Oktober zahlen, dann habe man Zeit für eine Lösung. Ich atmete auf, war glücklich, der glücklichste Mensch: es war noch keine Bundesbeteiligung nötig. Um zehn Uhr hörte ich am Radio, dass «gegroundet» wurde. So habe ich das erlebt.

Der Bundesrat hat es gewusst, hat über mich eingegriffen, deshalb weiss ich es. Wo es jetzt gescheitert ist – die einen behaupten, es sei noch Liquidität vorhanden gewesen, und die anderen behaupten, sie sei nicht vorhanden gewesen. Was ist passiert? Dadurch, dass die Nachlassstundung ruckbar wurde, wollten sofort alle Geld, sodass vielleicht ein Schub von Liquiditätsbedürfnis entstand, der so nicht abgedeckt werden konnte. Aber hier stehen Aussagen gegen Aussagen. Ich habe den Eindruck, vielleicht sei es sogar irgendwie entstanden, indem das Tempo der Ereignisse das Ganze überrollt hat. Bei Herstadt damals brach etwas zusammen, weil die Fälligkeit nur ganz kurz nicht zusammenpasste. Vielleicht ist das auch einfach irgendwie nach der Chaostheorie passiert. Aber ich bin mir nicht ganz klar geworden, wie es wirklich abgelaufen ist.

Das war jetzt eigentlich eher ein Kommissionsvotum, aber wenn Sie mir die Frage schon stellen, schildere ich es ein-

mal so, wie ich es empfunden habe. Ich mache deshalb im Moment auch keine Schulduweisungen.

**Frick Bruno (C, SZ):** Ich danke Herrn Bundesrat Villiger für die letzten klärenden Sätze. Ich danke auch für die vorherige Antwort von Herrn Bundespräsident Leuenberger. Ich sehe, dass der Bundesrat Handlungsbedarf anerkennt. Er schlägt auch tatsächlich in der Antwort auf die Motion einige Massnahmen vor, die er verfolgen will, aber er möchte die Informationspflicht noch nicht gesetzlich verankern. Ich kann mich dem zurzeit anschliessen, verzichte deshalb auf diese Motion und behalte mir vor, je nachdem zu einem späteren Zeitpunkt wieder aktiv zu werden. Ich möchte Ihnen auch meinerseits für Ihre Arbeit und für die Erfolge in dieser Sache bestens danken. Ich bin allerdings überzeugt: Wenn die Information richtig gespielt hätte, hätte der Schaden erheblich verkleinert werden können.

*Zurückgezogen – Retiré*

**La présidente** (Saudan Françoise, présidente): Je vous remercie de votre présence assidue jusqu'à la fin de cette session extraordinaire et je vous souhaite pour la dernière fois une bonne rentrée dans vos foyers.

*Schluss der Sitzung und der Session um 13.30 Uhr  
Fin de la séance et de la session à 13 h 30*

---

## 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](http://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 1421-3982

## 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](http://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 1421-3982