

4660

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau der Zivilflugplätze.

(Vom 13. Februar 1945.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Aufgaben und Möglichkeiten des schweizerischen Luftverkehrs in der Zeit nach dem Kriege sind seit langem Gegenstand einer regen öffentlichen Diskussion. Sie sind auch im Nationalrat bereits erörtert worden, erstmals bei der Behandlung des Postulates Dietschi, vom 8. Juni 1942, welches lautete:

Es besteht kein Zweifel darüber, dass rasch nach Abschluss der Feindseligkeiten der internationale Luftverkehr eine gewaltige Entwicklung nehmen wird. Eine frühzeitige Vorbereitung der Schweiz zur Sicherung des Anschlusses an den europäischen und den Weltluftverkehr ist dringend notwendig und zwingt heute schon zu entsprechenden Massnahmen, insbesondere zur Bereitstellung der notwendigen Flugplätze. Der Bundesrat wird ersucht, zu berichten, ob ein Flugplatzprogramm vorliegt. Vorab ist Abklärung darüber notwendig, ob die Errichtung eines schweizerischen Zentralflughafens vorgesehen ist und welche Stellung den Stadtflughäfen in Zukunft zukommen wird.

In seiner Antwort orientierte der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements den Rat über die damalige Situation des schweizerischen Luftverkehrs und über die Pläne, nach welchen die Vorbereitungen auf die Zeit nach dem Kriege zu fördern seien.

Auf die Probleme der schweizerischen Zivilluftfahrt wurde dann erneut eingetreten in der Sitzung des Nationalrates vom 14. Juni 1944. Anlass gab die Behandlung des Geschäftsberichtes des Bundesrates für 1943 (Post- und Eisenbahndepartement, III. Luftamt). Herr Nationalrat Grimm wies darauf hin, dass in der Flugplatzfrage und über den künftigen Luftverkehr im allgemeinen noch eine grosse Unsicherheit bestehe. Er forderte nachdrücklich die Beschleunigung der notwendigen Vorarbeiten. Der Bund selber müsse in dieser Sache wegweisend und richtunggebend sein; er müsse erklären: das und das sind die Zukunftsaussichten; das sind die nationalen Erfordernisse des Landes auf dem Gebiete des weiteren Aufbaues.

Wir beehren uns, Ihnen im Folgenden Bericht über die heutige Sachlage zu erstatten und Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Mit-

wirkung des Bundes beim Ausbau der Zivillflugplätze sowie den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Gewährung eines Bundesbeitrages für den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin vorzulegen*).

A. Die Stellung der Schweiz im Luftverkehr.

I. Die bisherige Entwicklung.

Der Luftverkehr erfuhr in der Schweiz schon in der Zeit der ersten Versuche tatkräftige Förderung. Die etwa gehörte Ansicht, er sei nicht mehr als eine Luxusorganisation zugunsten begüterter Kreise, wurde bald durch die Erkenntnis überwunden, dass er eine wertvolle Ergänzung der andern Verkehrsarten darstelle, auf die unsere Volkswirtschaft nicht verzichten könne, wenn sie mit der ausländischen Konkurrenz Schritt halten solle. Private Initiative und früh schon auch eine angemessene Unterstützung mit öffentlichen Mitteln halfen dem schweizerischen Luftverkehr die Anfangsschwierigkeiten überwinden und ermöglichten ihm eine stetige Entwicklung, in deren Verlauf er sich auch ausserhalb unserer Landesgrenzen Anerkennung erwarb. Vor allem verschaffte ihm seine Zuverlässigkeit einen guten Namen; daneben aber auch sein Talent, die neuen Errungenschaften der Technik auszunützen. Von einer schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft wurden erstmals moderne Schnellflugzeuge in den europäischen Luftverkehr eingesetzt, und früher schon hat sich eine schweizerische Unternehmung an den ersten Versuchen beteiligt, die auf unserem Kontinent im Betrieb einer Luftverkehrslinie über lange Distanz unternommen wurden (Zürich-Berlin direkt im Sommer 1928). Wenige Jahre nachher, 1935, konnte dann auf der Grundlage geeigneten Flugmaterials und weiterentwickelter Navigationsmethoden der direkte Luftverkehr zwischen der Schweiz und England eröffnet werden, in welchem unserem Lande die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges als Transportmittel eindrucklicher offenbart wurde als je zuvor.

Die schweizerische Luftverkehrspolitik hatte sich als Hauptziel gesetzt, die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Exportes, des Handels- und Bankverkehrs zu fördern. Dem schweizerischen Geschäftsmann sollte ermöglicht werden, den internationalen Markt ebenso rasch zu erreichen

*) Die vorliegende Botschaft war schon ausgearbeitet, als am 5. Dezember 1944 im Nationalrat Herr Müller, Amriswil, und Mitunterzeichner, und am 6. Dezember 1944 im Ständerat Herr Klöti und Mitunterzeichner eine gleichlautende Motion über die Gestaltung des zukünftigen zivilen Luftverkehrs mit folgenden Leitsätzen einreichten:

1. Der Anschluss der Schweiz an den internationalen Grossluftverkehr liegt im Landesinteresse.
2. Er soll durch Schaffung eines einzigen schweizerischen Grossflughafens bewerkstelligt werden. Die Schaffung und der Ausbau regionaler und städtischer Flugplätze mit Unterstützung des Bundes soll dadurch nicht gehindert werden.
3. Der Standort des schweizerischen Grossflugplatzes ist unverzüglich zu bestimmen.
4. Die Schaffung des Grossflughafens soll gestützt auf Art. 23 der Bundesverfassung durch den Bund oder mit Bundesunterstützung erfolgen.

wie sein ausländischer Konkurrent. Daneben hatte sie auch den Interessen des Fremdenverkehrs gerecht zu werden, und ferner wurde sie bestimmt durch die Pflichten, welche sich aus dem Umstand ergaben, dass eine Reihe internationaler Bureaux ihren Sitz in der Schweiz hatten. Das Flugzeug erschien als geeignetes Instrument, durch Verkürzung der Reisezeiten die Völker einander näher zu bringen und ihre Zusammenarbeit auf wirtschaftlichem, idealem und politischem Gebiet zu erleichtern.

Diese Aufgaben hätte jedoch der Luftverkehr nicht aus eigener Kraft erfüllen können. Es ist bekannt, dass sein Betrieb bis heute nur in seltenen Fällen das Gleichgewicht zwischen Kosten und Einnahmen oder sogar einen Gewinn erbrachte. Sobald man aber anerkannte, dass von seinen Leistungen nicht nur der relativ noch kleine Kreis seiner Benutzer profitiere, sondern mittelbar die Gesamtheit unseres Landes, musste man sich auch entschliessen, seine Existenz durch die Zuwendung öffentlicher Mittel sicherzustellen. Wie wir bereits andeuteten, erhielt der Luftverkehr schon in den ersten Jahren seiner Entwicklung solche Subventionen, die zunächst freilich in einem bescheidenen Umfange gehalten waren, aber dann schrittweise erhöht wurden, je mehr die Bedeutung des Luftverkehrs offenbar wurde und je grössere Leistungen man von ihm verlangte. Geleistet wurden diese Zuschüsse durch den Bund sowie durch die am Luftverkehr unmittelbar interessierten Kantone und Gemeinwesen. Subventionscharakter hatten anfänglich auch die Entschädigungen für Postbeförderung, so lange nämlich, als ihre Bemessung ohne Rücksicht auf die transportierte Menge auf Grund der Streckenlänge erfolgte. Heute haben sie diesen Charakter verloren, da ihre Höhe nach dem durchschnittlichen Gewicht der Postladung berechnet wird. Sie stellen aber auch heute noch eine wichtige, weil sichere Einnahme der Luftverkehrsunternehmen dar.

Die Subventionen waren im übrigen ein geeignetes Mittel, die Entwicklung des Luftverkehrs so zu lenken, dass ein möglichst grosser Nutzen für das allgemeine Interesse erwartet werden durfte. Sie verschafften den Behörden einen wesentlichen Einfluss nicht nur bei der Gestaltung des Luftverkehrsnetzes, sondern auch bei der Beschaffung des Flugmaterials und beim Ausbau der allgemeinen Organisation. Namentlich konnte mit ihnen einer ungesunden Überdimensionierung des Luftverkehrs entgegengewirkt werden. Das Ergebnis, welches mit diesem Zusammenspannen der privaten Initiative mit der öffentlichen Hand bis zum Abschluss der ersten Entwicklungsphase des schweizerischen Luftverkehrs, nämlich bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges, erzielt wurde, verdient Anerkennung. Wir möchten es durch die Zahlen der letzten ganzjährigen Betriebsperiode, derjenigen des Jahres 1938, verdeutlichen.

Das schweizerische Luftverkehrsnetz umfasste damals folgende flugplanmässig betriebenen Linien:

- | | |
|--|------------|
| 1. Zürich-(Basel)-London | ganzjährig |
| 2. Zürich-Stuttgart-(Halle/Leipzig)-Berlin | » |
| 3. Genf-Lyon | » |

4. Stuttgart-Genf-Marseille	1. 1.—31. 10.
5. Basel-(bzw. Zürich-)Frankfurt (Nachtpostlinie)	27. 3.—31. 12.
6. Zürich-(Basel-)Paris	27. 3.—31. 12.
7. Genf-Paris	27. 3.— 1. 10.
8. Zürich-München	do.
9. Zürich-Stuttgart	do.
10. Zürich-Basel-London	do.
11. Bern-Zürich	27. 3.—31. 10.
12. Basel-Zürich	27. 3.—31. 10.
13. Zürich-Wien	1. 5.—31. 10.
14. Prag-Zürich	1. 5.—31. 12.
15. Zürich-Genf-Marseille	1. 5.— 1. 10.
16. Genf-Lausanne-Bern-Zürich	do.
17. Bern-Basel	do.
18. Zürich-St. Gallen-München	do.
19. St. Gallen-Zürich	do.
20. Zürich-Genf	do.
21. Genf-Bern	1. 5.—17. 9.
22. Lausanne-Bern	do.
23. Lausanne-Genf	do.
24. Bern-La Chaux-de-Fonds	1. 5.— 1. 9.

Länge des Linienbetriebsnetzes 7 724 km

Maximale Tagesleistung 18 684 km

Die kommerzielle Transportleistung betrug:

66 852 Etappenpassagiere	entsprechend	23 279 115 Pass.-km
628 014 kg Post	»	216 856 T.-km
606 998 kg Fracht und Übergepäck	»	239 937 T.-km
	Gesamtleistung	2 318 623 T.-km

Für die Regelmässigkeit ergaben sich dabei folgende Zahlen:

Von 100 Flugplankursen wurden durchgeführt	97,8
ohne Verspätung	90,5

Das Jahr 1939 brachte zunächst eine weitere Steigerung der Verkehrsleistungen. Dann aber musste wegen der Mobilmachung der schweizerische Luftverkehr gänzlich stillgelegt werden, und das Flugverbot konnte in der Folge nur in sehr bescheidenem Ausmass gelockert werden. An Stelle des weitverzweigten Luftverkehrsnetzes der Vorjahre konnten vom schweizerischen Luftverkehr während der Mobilmachung nur noch folgende Linien betrieben werden:

Zürich-München	(vom 30. Sept. 1940 bis 14. Nov. 1941)
Zürich-Stuttgart-Berlin	(vom 19. Nov. 1941 bis 29. Jan. 1943)
Zürich-Stuttgart	(vom 30. Jan. 1943 bis 16. Aug. 1944)
Locarno-Rom	(vom 18. März 1940 bis 25. April 1940 und vom 2. Jan. 1941 bis 15. Jan. 1941)
Locarno-Barcelona	(vom 1. April 1940 bis 11. Juni 1940)

Am 16. August 1944 wurde infolge der untragbar gewordenen Gefährdung durch die Verschärfung des Luftkrieges der Betrieb auch auf der letzten schweizerischen Luftverkehrslinie, Zürich-Stuttgart, eingestellt, und seither ruht der schweizerische Luftverkehr vollständig.

Diese Einschränkungen haben unsere Luftverkehrsunternehmen auf eine harte Probe gestellt. Die Aufgabe, die Organisation intakt und das Flugmaterial in ständiger Bereitschaft zu halten, machte besondere Anstrengungen und vor allem auch den Zuschuss öffentlicher Mittel nötig, da ja die Einnahmen aus dem Flugbetrieb auf einen geringen Betrag herabgesunken waren. Man darf wohl sagen, dass diese Anstrengungen bis heute wenigstens den Erfolg hatten, unseren Unternehmen im wesentlichen die Leistungsfähigkeit zu bewahren, welche sie 1939 besaßen. Aber man weiss auch, dass damit nicht alles getan ist.

II. Die Aussichten für die Zukunft.

Wie schon der letzte, so hat auch der gegenwärtige Weltkrieg die Entwicklung des Flugwesens gewaltsam vorwärts getrieben, und es ist sicher, dass die Ergebnisse, welche dabei gewonnen wurden, später auch dem friedlichen Luftverkehr zugute kommen werden. Allgemein wird ja der zivilen Luftfahrt für die Zeit nach dem Kriege ein mächtiger Aufschwung prophezeit, und niemand zweifelt an der Richtigkeit dieser Voraussage. Man wird sich freilich dabei hüten müssen, sein Urteil durch die Äusserungen einer unbeschwerten Propaganda bestimmen zu lassen. Diese Propaganda hat in mancher Hinsicht übertrieben.

So, wenn sie glauben machen will, dass die Leistungen, die das Flugzeug heute im bedenkenlosen Einsatz des Krieges erbringen muss, morgen auch im Verkehrsflug erwartet werden dürfen. Dass man also schon in aller nächster Zeit im Linienbetrieb mit Geschwindigkeiten von 500 km/h und mehr fliegen werde, weil diese Geschwindigkeiten heute mühelos zu erreichen seien, und dass man das Flugzeug auch für den Massentransport von Gütern verwenden können, da es ja auch im Kriege solche Aufgaben bewältigt habe. Es ist aber zu bedenken, dass für den kriegerischen Einsatz des Flugzeuges andere Erwägungen gelten als für die Verkehrsluftfahrt, welche sich vor allem nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit zu richten hat. Man wird im Luftverkehr nicht auf höhere Geschwindigkeiten gehen, als wirtschaftlich tragbar ist — jede Geschwindigkeitssteigerung ist kostspielig —, und zwar wird nach den Schätzungen der Fachleute die obere Grenze für die ersten Jahre nach dem Kriege zwischen 320 und 360 km/h liegen. Das ist wenig im Vergleich zu den Zahlen, mit denen die Tagespresse gelegentlich aufwartet, aber es ist schon wesentlich mehr, als im bisherigen Luftverkehr erreicht wurde, und es erlaubt, in einer Halbtagereise von der Schweiz aus nach allen europäischen Hauptstädten zu gelangen und die Reise Schweiz-Nordamerika in einer reinen Flugzeit von ca. 18 Stunden zu bewältigen. — Ein Irrtum ist es auch, das Flugzeug als universelles Transportmittel der Zukunft anzusehen, geeignet für die Beförderung von Gütern irgend-

welcher Art. So leicht dieser Irrtum durch den einfachen Hinweis auf die notwendigerweise hohen Frachtlöhne des Luftverkehrs zu entkräften ist: er hat doch bewirkt, dass das Flugzeug mitunter als unliebsamer Konkurrent der anderen Verkehrsmittel bekämpft wird. Gerade der hohen Transportkosten wegen werden aber die Dienste des Flugzeuges nur dort in Anspruch genommen werden, wo seine Eigenart, die grosse Geschwindigkeit, von solchem Vorteil ist, dass sich die Bezahlung eines höheren Entgeltes lohnt. Das trifft zu für die Beförderung von Personen, von Post und von hochwertigen Gütern, und zwar vor allem, wenn es sich um eine Beförderung über lange Distanz handelt. Der Luftverkehr ist daher kein Konkurrent der herkömmlichen Verkehrseinrichtungen; er ergänzt dieselben, indem er Aufgaben erfüllt, denen sie ohnehin nicht gewachsen wären, und er fördert sie sogar, indem er neuen Verkehr schafft, von dem alle profitieren.

Zu berichtigen ist ferner die öfters geäusserte Meinung, der Schweiz sei schon ihrer besonderen Lage wegen vorausbestimmt, im Luftverkehr der Zukunft eine führende Rolle zu spielen. Als Land im Herzen Europas biete sie wie kein anderes die Voraussetzungen für die Schaffung eines internationalen Umschlagplatzes par excellence. Man beruft sich dabei auf die Verhältnisse im Verkehr zur Erde: hier hat die Schweiz als Hüterin der Alpenpässe sich eine Sonderstellung errungen, und man nimmt nun an, der Luftverkehr werde sein Netz nach den klassischen Verkehrswegen auf dem Boden richten. Man erinnert ferner daran, dass die Schweiz zu hohen Aufgaben in der Vermittlung zwischen den Völkern berufen sei und folgert, der internationale Luftverkehr werde auch aus diesem Grunde in erhöhtem Masse zu uns gelenkt werden. Und schliesslich lässt man sich von der Überlegung leiten, dass unser Land, wenn es auch weiterhin von den Verwüstungen des Krieges verschont bleibe, bei Anbruch besserer Zeiten ein begehrtes Reiseziel sein werde, vor allem für Besucher aus den überseeischen Ländern. — Das Schlagwort von der Schweiz als «Drehscheibe des Luftverkehrs» ist damit erneut in Umlauf gesetzt worden, und zwar mit gesteigerten Aspirationen: man glaubt, es sei Sache der Schweiz, für den kommenden Weltluftverkehr den europäischen Zentralflyghafen bereitzustellen.

Gegen derart übersteigerte Erwartungen sprechen die folgenden sachlichen Erwägungen: Der Luftverkehr orientiert sein Netz in erster Linie nach den Regionen der grossen Ansiedlungen. Das gilt ganz besonders für den Weltluftverkehr, für dessen Strecken die Träger des grössten Verkehrsbedarfes, die Weltstädte, Ausgang und Ziel sein werden. In anderen Bezirken wird er nur dann Stützpunkte haben, wenn dies aus technischen Gründen nötig ist — wir denken an die Zwischenlandung im Verkehr über lange Distanz zur Aufnahme von Betriebsstoff, den technischen Zwischenhalt — oder wenn das betreffende Gebiet durch die anderen Verkehrsmittel nicht in ausreichendem Masse bedient wird. Keine dieser Voraussetzungen trifft für die Schweiz zu. Ihre Städte können sich der Grösse nach nicht mit den Metropolen der Nachbarländer messen; sie werden daher den Luftverkehr nicht so reichlich zu

alimentieren vermögen wie jene. Dass die Schweiz trotzdem zum Träger eines Hauptknotenpunktes des Luftverkehrsnetzes ausersehen werde, eben weil sie im Herzen Europas liegt, ist eine Auffassung, die näherer Prüfung nicht standhält. Man bedenke, dass unser Gelände, flugtechnisch beurteilt, durchaus nicht etwa günstig ist. Die zahlreichen Bodenerhebungen, vor allem die Alpen, stellen auch heute noch nicht leicht zu nehmende Flughindernisse dar, namentlich wenn man bei schlechtem Wetter in ihrer Nähe starten und landen muss. Sollte also der Luftverkehr neben seinen Hauptstützpunkten, die zweifellos in den Gebieten des grössten Verkehrsbedarfes liegen werden, noch eines zentralen Umschlagsplatzes für Europa bedürfen, so würde er diesen wahrscheinlich an einem Orte suchen, wo die flugtechnischen Bedingungen vorteilhafter sind als in unserem Lande. Die geographische Lage wird somit der Schweiz im kommenden Luftverkehr kaum den Rang einer europäischen «Drehzscheibe» verschaffen. Ebensowenig kann ein Anspruch auf diesen Rang aus ihrer politischen Stellung abgeleitet werden. Gewiss lassen die Missionen, welche die Schweiz im Dienste des Friedenswerkes zu erfüllen hat, mannigfaltige Verkehrsbeziehungen mit den anderen Ländern entstehen; aber im Rahmen des gesamten Verkehrsbedarfes betrachtet, werden doch diese Beziehungen kaum bedeutend genug sein, um auf die Gesamtstruktur des Luftverkehrs einen entscheidenden Einfluss auszuüben.

Massgebend für die Geltung der Schweiz im kommenden Luftverkehr wird in erster Linie das sein, was die Schweiz aus eigener Kraft an diesen Luftverkehr beitragen kann. Die Hauptfrage lautet also: Welche Dienste hat der Luftverkehr unserer Volkswirtschaft zu leisten und in welchem Umfange ist er für unsere Volkswirtschaft tragbar.

Der Verzicht auf allzu hochgemute Wünsche soll nun aber nicht dazu führen, die Bedeutung des Luftverkehrs für unser Land zu gering einzuschätzen. Er hat diese Bedeutung ja bereits in der Vergangenheit bewiesen, und man darf wohl sagen, dass unsere Wirtschaft seine Dienste schon damals nicht mehr hätte entbehren können. Die Ziele unserer Luftverkehrspolitik sind im wesentlichen die gleichen geblieben: vor allem geht es darum, der schweizerischen Geschäftswelt für die Abwicklung ihrer Geschäfte die gleiche Raschheit zu sichern, wie sie in den anderen Staaten durch den Luftverkehr gewährleistet ist.

Nun sind aber im Flugwesen unserer Nachbarländer während der letzten Jahre gewaltige Fortschritte erzielt worden, die, wie niemand bezweifelt, die Leistungsfähigkeit des friedlichen Luftverkehrs mächtig steigern werden. Der schweizerische Luftverkehr wird also, sobald er einmal seine Tätigkeit wieder aufnehmen kann, einer starken ausländischen Konkurrenz gegenüberstehen. Seine Ausgangslage wird schwierig sein, da er an der Weiterentwicklung im Verlaufe der letzten Zeit keinen tätigen Anteil nehmen konnte und ihrer Errungenschaften daher auch nicht vom ersten Moment an teilhaftig sein wird. Seine Besatzungen, die ihrem Können nach einst in den vordersten Rängen standen, hatten kaum noch die nötige Gelegenheit, dieses

Können auf der früheren Stufe zu erhalten, geschweige denn, es in der Bewältigung neuer Aufgaben auf einen höheren Stand zu bringen. Neue Besatzungen bis zur Streckentauglichkeit auszubilden, war nicht möglich, da ja der Flugbetrieb bis auf einen bescheidenen Rest eingestellt werden musste. Das vorhandene Flugmaterial wird zwar nach dem Kriege für die ersten Ansprüche noch genügen. Seine Modernisierung und seine zahlenmässige Vermehrung wird aber eine dringliche Massnahme sein. Mit Neuerungen ist auch zu rechnen auf dem Gebiete der Navigationsmethoden und ihrer radioelektrischen Hilfsmittel; nähere Auskünfte darüber sind aber heute noch nicht erhältlich.

Für die Unternehmungen des Luftverkehrs konnte daher während der Zeit des aufgezwungenen Stillstandes im wesentlichen nicht mehr getan werden, als sie bei der Wahrung ihrer Substanz zu unterstützen.

Hingegen wurden die Vorbereitungen für unsere Luftfahrt nach dem Kriege in anderer Hinsicht gefördert:

So ist der Entwurf für ein schweizerisches Luftfahrtgesetz nach langjährigen Vorarbeiten fertiggestellt und wird Ihnen demnächst vorgelegt werden.

Zur Zeit sind ferner Verhandlungen im Gange, unsere Luftverkehrsunternehmungen in einer zweckmässigeren Organisation zusammenzufassen.

Dringendste Aufgabe aber war die Bereinigung des Flugplatzprogramms, dessen Verwirklichung für die Zukunft unseres Luftverkehrs in erster Linie den Ausschlag geben wird. Über dieses Programm soll im folgenden berichtet werden.

B. Die schweizerischen Zivilflugplätze.

I. Allgemeine Erwägungen.

Die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs wird nicht allein bestimmt durch die Qualität des eingesetzten Flugmaterials, sondern ebenso sehr durch den Umfang der Bodenorganisation, vor allem durch das Aufnahmevermögen der vorhandenen Flugplätze. Daher ist die Diskussion über die Zukunft des schweizerischen Luftverkehrs in der Hauptsache eine Diskussion über die schweizerischen Flugplätze. Je mehr wir vom kommenden Luftverkehr erwarten, um so bessere Flugplätze müssen wir für ihn bereitstellen.

Die Zivilflugplätze, über welche die Schweiz vor dem Kriege verfügte, genügten schon den damaligen Anforderungen nicht mehr durchwegs. Schon in jener Zeit wurden daher die ersten Pläne für ihre Erweiterung studiert, und die seitherigen Fortschritte des Flugwesens brachten dann die allgemeine Einsicht, dass sich unser Land im Luftverkehr der Zukunft nur werde behaupten können, wenn es sich zu einem grosszügigen Ausbau seiner Flugplätze entschliesse und diesen Entschluss auch möglichst rasch verwirkliche.

Die Tendenzen, welche die weitere Entwicklung des Luftverkehrs leiten werden, sind seit langem erkennbar, die Richtlinien für das Ausbauprogramm somit vorhanden.

Vorauszusehen ist einmal, dass der künftige Luftverkehr noch schnellere Flugzeuge verwenden wird als der bisherige. Je schneller aber ein Flugzeug ist, um so länger ist (in der Regel) auch die Strecke, die es für Start und Landung benötigt, um so grösser muss also der Flugplatz sein.

Zu erwarten ist ferner, dass konsequenter als bisher angestrebt wird, aus dem Hauptvorteil, welchen das Flugzeug gegenüber den anderen Verkehrsmitteln besitzt, aus seiner Geschwindigkeit, einen möglichst grossen Nutzen zu ziehen. Erreicht wird dieses Ergebnis vor allem im Betrieb langer Strecken, die ohne zeitraubende Zwischenlandungen durchfliegen werden. Nach den bisherigen Erfahrungen im kontinentalen Verkehr wird mit dem Flugzeug erst über Entfernungen von 400 km und mehr vor den anderen Verkehrsmitteln ein Geschwindigkeitsgewinn erzielt, welcher den Aufwand höherer Transportkosten rechtfertigt. Aus dieser Feststellung darf nun freilich nicht geschlossen werden, der Luftverkehr über kürzere Strecken sei sinnlos: als Zubringerdienst zum Netz der grossen Verbindungen hat auch er seine Berechtigung. Sicher aber ist, dass in der Zukunft der Luftverkehr über lange Distanzen gesteigerte Bedeutung erlangen wird, zunächst in der Form direkter Verbindungen zwischen den wichtigsten Verkehrszentren der Kontinente, dann aber auch als Verkehr zwischen den Kontinenten, als Weltluftverkehr, für den ja heute die technischen Voraussetzungen bereits erfüllt sind. — Das hat folgende Konsequenz. Je länger die Strecke ist, die ein Flugzeug ohne Zwischenlandung zurücklegen soll, um so grösser ist auch der Vorrat an Betriebsstoff, den es mitführen muss, und um so kleiner wird infolgedessen die Tragkraft, die für den eigentlichen Transportzweck ausgenützt werden kann. Ein Flugzeug hat, neben seiner absoluten, eine wirtschaftliche Reichweite, ausgedrückt durch die Distanz, auf welcher neben dem Betriebsstoffvorrat noch soviel Nutzlast befördert werden kann, dass der Flug sich lohnt. Das Verhältnis zwischen der Nutzlast und dem Gewicht des notwendigen Betriebsstoffes wird mit wachsender Grösse des Flugzeuges günstiger; also wird man im Langstreckenverkehr der Zukunft Flugzeuge verwenden, die ihrer Grösse, und das heisst auch ihrem Gewicht nach weit über das bisher gebräuchliche Mass hinausgehen werden. Auch das erhöhte Gewicht bedingt längere Rollstrecken für Start und Landung, und dazu macht sich nun noch die stärkere Beanspruchung des Bodens geltend. Flugplätze, auf denen solche Flugzeuge regelmässig verkehren sollen, müssen über Pisten und Rollbahnen mit einem tragkräftigen, künstlichen Belag verfügen. Der natürliche Boden würde bei noch so guter Beschaffenheit dem auftretenden Drucke nicht standhalten.

Drittens ist mit einer grösseren Verkehrsdichte zu rechnen, und zwar soll sich der Verkehr noch mehr als bis jetzt auch während der Nacht und bei schlechtem Wetter abspielen können. Auch das setzt grosse Flugplätze und dazu die Schaffung der nötigen Hilfseinrichtungen voraus. Gerade die Vorbereitung auf den Nachtluftverkehr und auf den Luftverkehr bei schlechtem Wetter zwingt dazu, den Projekten Masse zugrunde zu legen, die auf den ersten Blick als übertrieben erscheinen mögen. Es wäre aber

gefährlich, sich der geringeren Kosten wegen mit halben Lösungen zu begnügen. Eine zu kleinliche Bemessung des Platzes, die Duldung von Hindernissen in seiner Umgebung oder der Verzicht auf zuverlässige, aber teure Hilfseinrichtungen können in einem ungünstigen Moment zur Ursache einer Katastrophe werden, deren Schaden, soweit er überhaupt zahlenmässig erfassbar ist, den Betrag weit übersteigt, den man bei der Anlage des Platzes glaubte einsparen zu müssen.

II. Der interkontinentale Flughafen der Schweiz.

Bevor wir nun im einzelnen auf die Flugplatzprojekte eintreten, haben wir noch zu der Streitfrage Stellung zu nehmen, welche meistens im Vordergrund der bisherigen Erörterungen stand. Sie lautet: Soll die Schweiz sich vorbereiten, um unmittelbar am Weltluftverkehr der Zukunft teilnehmen zu können, soll sie also einen Flugplatz erstellen, auf dem die grossen Flugzeuge dieses Verkehrs mit Sicherheit starten und landen können? Oder soll sie sich damit begnügen, den Anschluss an den Weltluftverkehr mittels Zubringerlinien nach dessen europäischen Hauptstationen zu suchen?

Die Gegner einer unmittelbaren Teilnahme der Schweiz am Weltluftverkehr behaupten, für die Schweiz sei das Bedürfnis nach dieser Teilnahme nicht vorhanden oder jedenfalls heute noch nicht bewiesen. Die Schaffung eines Flughafens für den interkontinentalen Luftverkehr aber würde den Aufwand vieler Millionen Franken erfordern, und wenn dann die erwartete Entwicklung sich nicht vollziehe, so seien diese Gelder nutzlos ausgegeben worden. Die Schweiz werde sicher nicht schon deshalb von den Flugzeugen des Weltluftverkehrs direkt angefliegen werden, weil sie einen für diesen Verkehr geeigneten Flughafen besitze.

Um dieses Argument vorwegzunehmen: Es ist grundsätzlich richtig. Aber es entkräftet die andere Erkenntnis nicht, dass die Flugzeuge des Weltluftverkehrs der Schweiz so lange fern bleiben müssen, als ihr dieser geeignete Flughafen fehlt. Nach Pressemeldungen der jüngsten Zeit sind nun aber im Auslande heute schon Weltluftverkehrslinien geplant, für welche eine Zwischenlandung in der Schweiz vorgesehen wird. So haben z. B. die Pan American Airways eine Linie angemeldet, die von New York über London (oder Paris) nach einem Punkt in der Schweiz und von da nach Rom-Athen-Kairo-Basra-Karachi-Kalkutta führen soll, und diese Linie figuriert auch im Programm für den Weltluftverkehr, welches von der Zivilluftfahrtbehörde der USA. ausgearbeitet und den anderen Staaten zur Kenntnis gebracht worden ist. Demnach scheint doch im Ausland die Bereitschaft vorhanden zu sein, die Schweiz in das Netz des Weltluftverkehrs einzubeziehen, ausgenützt kann aber diese Bereitschaft nur dann werden, wenn in der Schweiz zuvor eine ausreichende Bodenorganisation geschaffen wird.

1. Das Verkehrsbedürfnis.

Auf die Behauptung, für die Schweiz bestehe gar kein Bedürfnis nach einer direkten Teilnahme am Weltluftverkehr, ist folgendes zu erwidern:

Zahlenmässig beweisbar ist dieses Bedürfnis freilich nicht, aus dem einfachen Grunde, weil die Schweiz bis heute nie Gelegenheit hatte, sich im Weltluftverkehr zu betätigen. Man hat aber seinerzeit, als die ersten schweizerischen Luftverkehrslinien eröffnet wurden, auch nicht nach derartigen Beweisen gefragt, sondern sich mit einer Abschätzung der Aussichten auf Grund der technischen Möglichkeiten und der allgemeinen Verkehrsinteressen begnügt. Damit wird man sich auch heute zufriedengeben müssen.

Dass der Weltluftverkehr heute technisch möglich ist und auf wirtschaftlicher Grundlage betrieben werden kann, darf als erwiesen angenommen werden. Den schweizerischen Unternehmungen allerdings fehlt momentan noch das geeignete Material für den Langstreckenverkehr, und sie werden es kaum vor Kriegsende beschaffen können. Wenn aber die Schweiz nicht vom ersten Anfang an in der Lage sein wird, mit eigenen Flugzeugen am Betrieb des Weltluftverkehrsnetzes mitzuwirken, so ist das kein Grund, nun bis auf weiteres überhaupt mit dem direkten Anschluss an dieses Netz zu warten zu wollen. Wir werden eben zunächst auf die Dienste der ausländischen Gesellschaften angewiesen sein.

Für die Einschaltung der Schweiz in den Weltluftverkehr sprechen folgende allgemeine Überlegungen: Ganz sicher hat unsere Exportindustrie, dieser wichtige Zweig unserer Volkswirtschaft, ein grosses Interesse an verbesserten Verbindungen mit den Märkten in den anderen Weltteilen und mit ihren Niederlassungen in fernen Ländern. Ebenso gross ist das allgemeine Interesse an beschleunigten Postverbindungen über weite Distanzen. Erlaubt ist ferner die Annahme, dass unserem Fremdenverkehr die Abkürzung der Reisezeiten zugute kommen wird. Sobald einmal die Schweiz von New York aus praktisch innert Tagesfrist erreicht werden kann, wird dies manchem Amerikaner den Entschluss erleichtern, unser Land auch schon für Ferienaufenthalte kürzerer Dauer aufzusuchen. Die direkte Reise mit dem Flugzeug hat dabei ausser dem Vorteil der kurzen Reisezeit auch den, dass sie nicht durch die vielen lästigen Formalitäten erschwert wird, die auf einer Reise per Bahn und Schiff erfüllt werden müssen. Auch der Transport von Edelgütern dürfte im Weltverkehr künftig zum grossen Teil dem Flugzeug anvertraut werden. Für ihn werden nämlich die Gesamtkosten nicht wesentlich höher zu stehen kommen als bei der Verwendung der langsameren Verkehrsmittel. Es wird zwar ein höherer Frachtlohn zu bezahlen sein, dafür aber kann mit geringeren Versicherungsprämien gerechnet werden, da ja die Höhe derselben unter anderem nach der Dauer des Transportes bemessen wird.

Im folgenden sei eine kurze zahlenmässige Übersicht über die Entwicklung des schweizerischen Verkehrs in den letzten Jahren wiedergegeben. Wir betonen jedoch, dass auf der Grundlage dieser Zahlen allein kein bindendes Urteil gebildet werden darf; denn sie geben in der Hauptsache Ergebnisse des Verkehrs mit den herkömmlichen Verkehrsmitteln wieder.

Bei einer Voraussage über die Zukunftsaussichten unseres Verkehrs nach fernen Ländern ist auch die Tatsache in Rechnung zu setzen, dass jede Verbesserung der Verkehrsmittel neuen Verkehr schafft. Dieses Moment der Verkehrsschöpfung wird ganz besonders im Weltluftverkehr augenfällig werden.

a. Postverkehr.

Briefpost Schweiz-Ausland:

	Versand		Davon nach den Nachbarstaaten
1870	7,4 Millionen	Sendungen	85,1 %
1886/90 (Jahresdurchschnitt)	21,3	»	75,6 %
1906/10 »	62,1	»	78,4 %
1916/20 »	48,4	»	71,7 %
1926/30 »	73,4	»	65,7 %
1931/35 »	69,7	»	65,3 %
1936	61,6	»	68,0 %
1937	70,0	»	56,4 %
1938	74,2	»	52,6 %

Der Empfang verlief parallel, etwas höher.

Im Telegrammverkehr tritt die sinkende Tendenz des Anteiles der Nachbarstaaten am Total noch stärker hervor.

Luftpost (nach dem In- und Auslande):

	Briefe	Pakete
1921/25 (Jahresdurchschnitt)	355 900	289
1926/30 »	2 198 800	3 224
1931/35 »	6 448 000	3 939
1936	7 587 000	4 017
1937	11 479 000	5 596
1938	20 148 000	4 158

Postverkehr Schweiz-Übersee im Jahre 1937:

Amerika:	Anzahl Briefe und Karten	Anzahl Wertpakete
USA	1 882 260	5 507
Kanada	129 860	1 625
Mexiko	42 410	— 7 132
Brasilien	122 570	3 434
Argentinien	154 990	1 136
Chile	41 505	281
übrige amerik. Staaten	205 660	566
Mittel- und Südamerika	524 725	5 417
Total Amerika	<u>2 528 755</u>	<u>12 549</u>

Asien:	Anzahl Briefe und Karten	Anzahl Wertpakete
Naher Osten	64 675	681
Mittel-Osten	339 360	10 893
Fern-Osten	237 555	6 127
Total Asien	<u>641 590</u>	<u>17 701</u>
Afrika	<u>580 590</u>	<u>5 928</u>
Australien und Ozeanien	<u>136 325</u>	<u>5 439</u>
Total Versände Schweiz-Ausland	<u>45 981 900</u>	<u>165 988</u>
Davon: Europa (inkl. USSR.)	<u>42 094 640 = 91,5 %</u>	<u>124 376 = 74,9 %</u>
Übersee	<u>3 887 260 = 8,5 %</u>	<u>41 612 = 25,1 %</u>

Von besonderem Interesse ist hier ein Vergleich zwischen den schweizerischen und den schwedischen Verkehrsleistungen. Schweden hat nämlich schon lange, und dezidiert als die Schweiz, seine Absicht kundgetan, eigene Weltluftverkehrsstrecken zu betreiben. Sein Interesse gilt dabei namentlich einer Verbindung mit Nordamerika. Denjenigen, die für unseren Luftverkehr die Politik bescheidener Zurückhaltung verfechten, darf an dieser Stelle gesagt werden, dass unserem Lande doch wohl das gleiche Selbstbewusstsein erlaubt ist wie Schweden. Seiner Bevölkerungszahl nach steht es nicht so weit hinter Schweden zurück, dass eine wesentlich ungünstigere Einreihung gerechtfertigt wäre, und wenn auf die bisherigen Leistungen im Luftverkehr abgestellt wird, dann darf es sich ohne Scheu mit Schweden messen. Den gleichen Schluss lassen auch die 1937 im Postverkehr mit den USA. erreichten Zahlen zu:

Postverkehr Schweden-

Amerika:	Anzahl Briefe und Karten	Anzahl Wertpakete
USA.	2 112 477	980
Kanada	110 007	75
Mexiko.	19 001	—
Brasilien	39 858	73
Argentinien.	53 714	38
Chile.	8 673	23
übrige amerikanische Staaten	95 503	14
Mittel- und Südamerika	197 748	148
Total Amerika	<u>2 439 233</u>	<u>1 208</u>

b. Auslandgäste in der Schweiz 1937:

Herkunft:	Arrivées	Logiernächte	
	Anzahl	Anzahl	in %
Nord- u. Zentralamerika	112 149	408 388	61,44
Südamerika	10 537	67 442	10,27
Afrika	15 202	102 528	15,62
Asien			
(ohne Türkei u. USSR.)	12 519	67 929	10,35
Australien	5 742	15 269	2,32
Überseegäste	<u>156 149</u> = 9,8 %	<u>656 556</u> = 100,00	bzw. 8,3 %
übrige Auslandgäste	<u>1 437 301</u> = 90,2 %	<u>7 289 544</u> =	<u>91,7 %</u>
Total Auslandgäste	<u>1 593 450</u> = 100 %	<u>7 946 100</u> =	<u>100 %</u>

c. Warenverkehr.

Amerika:	Einfuhr		Ausfuhr	
	1938	1939	1938	1939
	in Millionen Franken			
USA. Lebensmittel	29,9	23,0	11,1	14,6
Rohstoffe	51,1	61,4	1,0	1,6
Fabrikate:				
Uhren	0,1	0,1	38,9	45,3
Chemische und pharmazeut. Produkte.	—	—	12,8	24,8
Andere Fabrikate	44,2	48,2	26,9	43,4
Total	125,3	132,7	90,7	129,7

Die USA. waren vor dem Kriege unter unseren Lieferanten an 5. Stelle (nach Deutschland, Frankreich, Belgien und Italien). Als Kunden hielten sie 1938 den gleichen Rang; 1939 rückten sie hier an die 4. Stelle (nach Deutschland, Grossbritannien und Frankreich). Sie nahmen ca. 10 % der gesamten Ausfuhr an schweizerischen Fabrikaten und 20 % unserer Lebensmittel-ausfuhr auf.

Kanada:	Lebensmittel	20,4	25,9	0,4	0,5
	Rohstoffe	2,7	3,8	0,0	0,1
	Fabrikate	1,0	0,9	14,3	14,6
	Total	24,1	30,6	14,7	15,2
Mexiko:	Lebensmittel	0,6	1,0	0,1	0,1
	Rohstoffe	2,2	1,4	0,0	0,0
	Fabrikate	0,0	0,0	7,2	8,6
	Total	2,8	2,4	7,3	8,7

		Einfuhr		Ausfuhr	
		1938	1939	1938	1939
		in Millionen Franken			
Brasilien:	Lebensmittel	8,7	13,4	0,2	0,2
	Rohstoffe	2,7	3,4	0,1	0,0
	Fabrikate	0,4	0,8	16,8	17,6
	Total	11,8	17,1	16,6	17,8
Argentinien:	Lebensmittel	51,4	67,6	0,3	0,2
	Rohstoffe	6,5	9,8	0,3	0,8
	Fabrikate	0,5	0,9	35,2	31,8
	Total	58,4	78,3	35,8	32,8

Argentinien ist nach den USA. der beste aussereuropäische Abnehmer schweizerischer Fabrikate.

Amerika insgesamt.	251,6	302,5	191,7	234,1	
Afrika insgesamt.	50,0	58,0	40,8	35,5	
Asien (ohne USSR.)					
Naher Osten (ohne Türkei)	10,9	12,8	6,2	7,2	
Mittel-Osten	28,1	30,6	28,5	31,5	
Fern-Osten	33,7	43,4	85,0	48,6	
Asien insgesamt.	72,7	86,8	119,7	87,3	
Australien insgesamt	11,1	11,9	20,7	19,1	
Schweiz. Aussenhandel	Total	1606,9	1889,4	1316,6	1297,6

Prozentualer wertmässiger Anteil der Kontinente am schweizerischen Export.

Europa übernahm zwar vor dem Kriege den Löwenanteil unserer Ausfuhr, aber der prozentuale Anteil des Überseegeschäftes am schweizerischen Export ist in den Jahren 1935 bis 1939 stetig gewachsen, wobei sowohl bei den Vereinigten Staaten wie beim übrigen Amerika eine Zunahme von über 50 % ihrer Verhältniszahlen von 1935 feststellbar ist.

	1935	1936	1937	1938	1939
Vereinigte Staaten	6,05	7,95	8,74	6,89	9,99
übriges Amerika	5,21	5,82	7,96	7,67	8,05
Asien	6,22	5,74	7,45	9,09	6,73
Afrika	2,22	2,37	2,75	3,10	2,74
Australien	0,97	1,26	1,28	1,57	1,47
	20,67	23,14	28,18	28,32	28,98
Europa	79,33	76,86	71,82	71,68	71,02
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Der Import hat sich in dieser Zeitspanne — weniger ausgesprochen — im gleichen Sinne verschoben.

d. Zusammenfassung für das Jahr 1937.

Von 100 in der Schweiz übernachtenden Auslandsgästen waren	8,8	Überseer
Von 100 ins Ausland versandten Briefen und Karten gingen	8,5	nach Übersee
Von 100 Franken Wareneinfuhr kamen	24,50	von »
Von 100 ins Ausland versandten Wertpaketen gingen	25,10	nach »
Von 100 Franken Warenausfuhr gingen	28,20	» »

2. Direkte Teilnahme am Weltluftverkehr oder Zubringerdienst?

Wir haben nun noch der Meinung entgegenzutreten, nach welcher die Schweiz auf eine direkte Einschaltung in den Weltluftverkehr und damit auf den kostspieligen Bau eines für diesen Verkehr geeigneten Flughafens verzichten könne, da für ihre Bedürfnisse ein Zubringerdienst nach den «europäischen Brennpunkten» des Weltluftverkehrs genüge. Dieser Zubringerdienst werde einen weit geringeren Aufwand erfordern, sowohl was das Flugmaterial, als auch, was die Flugplätze betrifft.

Aber er würde dann doch unseren Ansprüchen auf die Dauer nicht gerecht werden können. Auf ihn allein angewiesen, würden wir der Gnade der grossen ausländischen Unternehmungen ausgeliefert bleiben. Wir müssten uns mit dem zufriedenen geben, was für uns noch gerade abfällt; einmal könnten wir unsere Passagen belegen, ein anderes Mal aber würden wir abgewiesen und müssten auf spätere Kurse warten. Und dass man uns bei der Gestaltung des Netzes und der Aufstellung der Flugpläne ein Mitspracherecht einräumen würde, ist sehr zweifelhaft. Nicht vergessen sei, dass nach dem System des Zubringerdienstes die Abwicklung der Reise kompliziert und verlangsamt wird: nötig ist in jedem Falle die Vorausbestellung der Plätze bei den fremden Gesellschaften, und die Reise selbst bringt die Unannehmlichkeit des Umsteigens auf den Anschlußstationen, welches zudem erst nach einem längeren, nicht ausnützbaren Aufenthalt auf dem Flugplatz wird erfolgen können. Denn gerade auf langen Strecken lassen sich infolge des Einflusses von Wind und Wetter die Ankunftszeiten nicht mathematisch genau einhalten; für die Vermittlung eines Anschlusses braucht es daher meistens mehr Zeit, als im Flugplan vorgesehen ist. Setzt man alle diese Nachteile in Rechnung, so wird man der Forderung nach eigenen schweizerischen Direktverbindungen zustimmen. Direktverbindung muss dabei übrigens nicht aufgefasst werden als Verbindung ohne Zwischenhalt. Zum Beispiel wird man beim Betrieb einer Linie Schweiz-Amerika aus wirtschaftlichen Gründen vorderhand nicht auf sogenannte technische Zwischenhalte für die Aufnahme von Betriebsstoff und eventuell für die Durchführung von Wartungsarbeiten verzichten können. Wesentlich

aber ist, dass die Reise mit dem Flugzeug einer und derselben Unternehmung durchgeführt wird, welches unterwegs weder Anschlüsse suchen, noch solche abwarten muss.

3. Land- oder Wasserflughafen?

Es sei schliesslich noch auf einen Vorschlag hingewiesen, der in der Diskussion über den künftigen Weltluftverkehr und den Anschluss der Schweiz an denselben wiederholt zu hören war. Die wichtigsten Linien des Weltluftverkehrs, so wird gesagt, führen fast in ihrer ganzen Länge über das offene Meer, vor allem die Linien, die uns in erster Linie interessieren, nämlich diejenigen zwischen Europa und Amerika. Ein Gebot der Sicherheit sei aber, solche Linien nicht mit Land-, sondern mit Wasserflugzeugen zu betreiben, und dass dieses Gebot sich durchsetzen werde, sei um so eher anzunehmen, als auf den heute bereits existierenden Flugstrecken des Transozeanverkehrs, im Clipperdienst, Wasserflugzeuge verwendet werden. Also habe die Schweiz, um am Weltluftverkehr teilnehmen zu können, gar nicht nötig, mit einem Riesenaufwand von Geldmitteln und unter Opferung wertvoller Bodenfläche einen Landflugplatz für diese Zwecke zu schaffen. Sie könne sich damit zufrieden geben, an einem ihrer grossen Seen einen vollwertigen Hafen für Wasserflugzeuge herzurichten.

Diese Lösung wäre zweifellos einfach und billig. Nur sind die Fachleute darüber einig, dass im Weltluftverkehr, und zwar auch dort, wo er über die Ozeane führt, das Landflugzeug dem Wasserflugzeug vorgezogen werden wird. Denn innerhalb der Grössenkatgorien, die vorderhand in Frage kommen, ist das Landflugzeug dem Wasserflugzeug überlegen. Es ist bei gleicher Motorenleistung schneller als das Wasserflugzeug, und der Anteil der Nutzlast am Gesamtgewicht ist bei ihm wesentlich grösser als beim Wasserflugzeug. Zudem ist es bedeutend einfacher im Betrieb, kurz gesagt, es ist wirtschaftlicher. Dass ihm bei Flügen über das offene Meer der Nachteil wesentlich geringerer Sicherheit anhafte, darf bezweifelt werden. Es ist mehrmotorig, und der heutige Stand von Technik und Navigationskunst erlaubt, die Wahrscheinlichkeit eines erzwungenen Niedergehens auf hoher See als gering einzusetzen. Für das Wasserflugzeug wäre übrigens diese Eventualität nicht viel weniger schlimm als für das Landflugzeug. Den Angriffen eines hohen Seeganges könnte auch es auf die Dauer nicht standhalten. Erwähnt sei daneben, dass Start- und Landemanöver beim Wasserflugzeug mit besonderen Schwierigkeiten verbunden sind. Namentlich hat die Landung bei ungünstigen Sichtverhältnissen schon oft als Katastrophe geendet. — Es geht nicht an, den Clipperdienst als schlüssiges Beispiel für die künftige Entwicklung zu taxieren. Man muss wissen, dass dieser Dienst zuerst für den Verkehr zwischen Amerika und dem Fernen Osten eingerichtet worden ist, und auf dieser Route bestand die für Landflugzeuge nötige Bodenorganisation nicht. Man war also zwangsläufig auf das Wasserflugzeug angewiesen, weil dieses für die Versuchsperiode des Verkehrs eher mit behelfsmässigen Lande- und Starteinrichtungen

auskam. Als dann der Clipperdienst sein Netz in Richtung Europa erweiterte, wurden auch hier Wasserflugzeuge eingesetzt, weil dieses Material schon vorhanden war. Dasselbe soll jedoch später, wie man hört, durch Landflugzeuge ersetzt werden. Im Luftverkehr zwischen Nord- und Südamerika ist dies bereits geschehen, da dort auf eine entsprechende Bodenorganisation abgestellt werden konnte.

III. Die Ausgangslage.

In den Jahren vor dem Kriege basierte der internationale Luftverkehr der Schweiz auf den drei Zollflugplätzen I. Klasse

Basel-Birsfelden
Genf-Cointrin und
Zürich-Dübendorf.

Neben diesen drei Hauptflugplätzen besass die Schweiz als Stützpunkte des internen Flugverkehrs drei Zollflugplätze II. Klasse, nämlich

Bern-Belpmoos,
Lausanne-La Blécherette und
St. Gallen-Altenrhein.

Zu erwähnen sind ferner die beiden Zollflugplätze III. Klasse

La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures,

welcher in häufig wechselnder Kombination ebenfalls vom internen Luftverkehr bedient wurde, und

Locarno-Magadino,

von wo aus während der Mobilisationszeit vorübergehend die internationalen Linien nach Rom und Barcelona betrieben wurden; ferner der Gebirgsflugplatz

Samedan,

welcher in den beiden letzten Wintern vor dem Kriege bei der Beförderung von Feriengästen nach dem Engadin benützt wurde, wobei in einzelnen Fällen der Anflug sogar direkt von London aus erfolgte.

Über die heutige Verwendbarkeit dieser Flugplätze ist folgendes zu sagen:

Der Flugplatz Basel-Birsfelden ist infolge der Rheinhafenbauten für einen regelmässigen Linienverkehr bisherigen Ausmasses untauglich geworden. Er kommt nur noch für Streckenflüge unter stark einschränkenden Bedingungen und für den Flugsport in Betracht, aber auch dies nicht mehr auf lange Sicht, da das Flugplatzareal in naher Zukunft für die Erstellung eines Kraftwerkes und von Industriebauten in Anspruch genommen werden soll.

In Genf-Cointrin wurde mit der Anpassung an die künftigen Anforderungen bereits im Jahre 1941 begonnen. Das Terrain wurde wesentlich vergrössert und planiert, und es wurde mit dem Bau einer Betonpiste von 50 m

Breite begonnen, die heute auf einer Länge von 1200 m fertiggestellt ist. Die weiteren Ausbauarbeiten sind im Gange.

Zürich-Dübendorf, früher der grösste Flugplatz der Schweiz und versehen mit modernen Hilfseinrichtungen für den Flugsicherungsdienst, war in den letzten Jahren vor dem Kriege stark überlastet. Er wies unter den schweizerischen Flugplätzen die grösste Verkehrsdichte im Streckenbetrieb auf, war zugleich das wichtigste Trainingszentrum des Militärflugdienstes und Stützpunkt eines regen Flugsportes. Schon vor mehreren Jahren zeigte sich daher die Notwendigkeit, die Verhältnisse neu zu ordnen. Als Lösung wurde damals vorgesehen, einerseits den Platz zu vergrössern und andererseits den Flugsport und die Flugtouristik von Dübendorf weg auf einen für diese Zwecke neu zu erstellenden Flugplatz zu verlegen.

Der Flugplatz Bern-Belpmoos kann infolge der umliegenden Hügel nicht an die Anforderungen des modernen Allwetterfluges angepasst werden. Er kommt daher nur für die Verwendung im Zubringerdienst in Betracht, nicht aber als Station internationaler Linien.

Für Lausanne-La Blécherette gelten die gleichen Einschränkungen. Auch hier erlauben die topographischen Verhältnisse keine nutzbringenden Erweiterungen.

St. Gallen-Altenrhein ist in den letzten Jahren vergrössert worden und dürfte für den Verkehr, der für diesen Flugplatz künftig zu erwarten ist, nämlich Zubringerdienst, Fabrikflüge, Sport und Touristik, im heutigen Zustande genügen. Hingegen fehlen auch bei ihm die Voraussetzungen für eine regelmässige Benützung durch Flugzeuge der internationalen Luftverkehrslinien.

Der Flugplatz La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures erfüllt heute nicht einmal alle technischen Anforderungen, die für einen Zollflugplatz III. Klasse festgesetzt sind. Er ist zu wenig breit und eine Verbreiterung ist nicht möglich.

Der Flugplatz Locarno-Magadino leistete, wie bereits erwähnt, dem schweizerischen Luftverkehr während der Mobilmachungszeit vorübergehend wertvolle Dienste als Basis für den Betrieb der Linien nach Rom und Barcelona. Wir glauben aber nicht, dass dies den Schluss erlaube, er werde nun auch im kommenden schweizerischen Luftverkehr eine wichtige Rolle spielen. Gegen diese Annahme spricht vor allem seine Lage jenseits der Alpen, die bei schlechtem Wetter für den Luftverkehr mit der zisalpinen Schweiz ein gefährliches Flughindernis darstellen. Dazu kommt die unmittelbare Nähe der Berge, wodurch ein Anflug bei schlechtem Wetter unmöglich gemacht oder doch mit einem zu grossen Risiko belastet würde. Nicht als Ausgangspunkt für regelmässig betriebene Linien, sondern als Zentrum für gelegentlichen Verkehr und für den Flugsport wird der Flugplatz Locarno-Magadino Bedeutung erlangen können.

Analoge Überlegungen gelten für den Flugplatz Samedan.

Die Ausgangslage der Schweiz für die Teilnahme am Luftverkehr ist also wie folgt gekennzeichnet:

Für den regelmässigen Betrieb internationaler Linien sind im Moment nur zwei Flugplätze verfügbar: Genf-Cointrin und Zürich-Dübendorf.

Für Zürich-Dübendorf gilt dabei die Einschränkung, dass der Umfang des Verkehrs keinesfalls über den vor dem Kriege erreichten hinausgehen dürfen wird und dass der Platz auch nicht geeignet ist, grössere Flugzeugtypen aufzunehmen, als vor dem Kriege auf ihm verkehrten.

Für Genf-Cointrin sind die Aussichten insofern günstiger, als im Ausbau des Platzes heute schon beträchtliche Fortschritte erzielt wurden, und wenn die weiteren Arbeiten ausreichend beschleunigt werden können, so dürfte der Platz in absehbarer Zeit auch den Anforderungen der Flugzeuge genügen, welcher sich der Weltluftverkehr in den ersten Jahren nach dem Kriege noch wird bedienen müssen. Denn es ist nicht wahrscheinlich, dass schon vom ersten Moment an die Riesenflugzeuge kursieren werden, über deren Bau zwar schon seit langem berichtet wird, deren Erprobung aber noch nicht abgeschlossen ist.

Alle übrigen schweizerischen Flugplätze sind nur für die Zwecke des Zubringerdienstes und des Gelegenheitsverkehrs bei schönem Wetter tauglich.

Wir stehen also in einer ungünstigeren Lage als vor dem Kriege. Nach dem Ausfall von Basel verfügen wir nur noch über zwei Flugplätze für den internationalen Verkehr und dies in Erwartung einer gewaltigen Zunahme desselben.

IV. Das Flugplatzprogramm.

Die am Luftverkehr interessierten Kreise sind frühzeitig über die Richtlinien orientiert worden, nach welchen der Aufbau erfolgen solle; so an einer Konferenz über das Ausbauprogramm der Flugplätze, die am 24. April 1942 stattfand, und nachher an den nationalen Luftverkehrskonferenzen der Jahre 1942 und 1943. Verwiesen sei ferner auf die Ausführungen des Vorstehers des Post- und Eisenbahndepartements im Nationalrat bei der Beantwortung des Postulates Dietschi vom 3. Juni 1942 und bei der Behandlung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1943 sowie auf die zahlreichen Exposés des Delegierten für zivile Luftfahrt und des Luftamtes. Der Einigung auf einen gesamt-schweizerischen Plan standen jedoch schwere Hemmnisse gegenüber. Vor allem waren die Meinungen geteilt über die Aussichten der Schweiz im Luftverkehr der Zukunft und dementsprechend über das Mass der notwendigen Vorbereitungen. Das zeigten am deutlichsten die bekannten Auseinandersetzungen über den interkontinentalen Flughafen der Schweiz. Es ist ferner zu bedenken, dass für die Projektierung der Flugplätze zunächst nur spärliche technische Unterlagen verfügbar waren. Und schliesslich standen die bisherigen Verhandlungen auch unter dem Einflusse auseinandergehender regionaler Interessen.

Das grundsätzliche Flugplatzprogramm beruht auf den Überlegungen, die in den vorstehenden Abschnitten wiedergegeben wurden. Es lautet in summarischer Fassung:

1. Dringlichstes Postulat ist, für die Schweiz die Voraussetzungen zu schaffen, welche ihr eine angemessene Beteiligung am europäischen Luftverkehr der Zukunft erlauben. Als notwendig wird hierfür die Bereitstellung von 4 Flughäfen für den kontinentalen Verkehr (Stadtflughäfen) erachtet. Der Anspruch auf diese Flughäfen gehört den Städten, welche bisher die Hauptstützpunkte des schweizerischen Luftverkehrs waren, nämlich

Basel,
Genf und
Zürich,

und ferner der Bundesstadt: Bern.

2. Es muss aber auch Vorsorge für einen direkten Anschluss der Schweiz an das Netz des Weltluftverkehrs getroffen werden. Das hat zu geschehen durch die Erweiterung eines der genannten Flughäfen für den kontinentalen Verkehr auf die Ausmasse eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr.

Welcher Flughafen dies sein soll, ist sowohl auf Grund der flugtechnischen Eignung als auch auf Grund des zu erwartenden Verkehrsvolumens zu entscheiden. Zürich, als wichtigstes Industrie- und Handelszentrum der Schweiz, wies im bisherigen schweizerischen Luftverkehr die weitaus grössten Leistungen auf. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dies in Zukunft anders sein sollte. — Der in Kloten vorgesehene Flughafen ist im Projekt so angelegt, dass eine Erweiterung auf die Grösse eines technisch vollwertigen Flughafens für den interkontinentalen Verkehr möglich ist. Wir sind daher der Ansicht, der interkontinentale Flughafen für die Schweiz sei in

Zürich-Kloten

zu erstellen.

3. Daneben müssen in der Schweiz eine Anzahl regionaler Flugplätze zur Verfügung stehen. Sie sind nötig als Stationen für den Zubringerdienst, der auch in der Zukunft seine Nützlichkeit erwarren und namentlich im Fremdenverkehr zu gesteigerter Bedeutung gelangen wird. Von ihnen aus wird man bei ausreichendem Verkehrsbedarf während der Saison auch direkte Linien nach dem Auslande betreiben, allerdings wird dieser Verkehr nur bei günstigen Wetterlagen in Frage kommen. Ausserdem werden diese Flugplätze die Hauptzentren für Flugsport und Flugtouristik sowie für die fliegerische Schulung sein. In die Kategorie der regionalen Flugplätze gehören namentlich die Flugplätze

Lausanne-Ecublens
 St. Gallen-Altenrhein
 La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures
 Locarno-Magadino und
 Samedan.

Damit nun die Ausbauarbeiten mit Beschleunigung durchgeführt werden können, sollte der Bund dieses Programm grundsätzlich gutheissen und für die Verwirklichung seine Unterstützung zusichern. Es liegen heute eine Reihe von Flugplatzprojekten vor, die für den Ausbau der Bodenorganisation im skizzierten Rahmen tauglich sind. Im folgenden Abschnitt soll ein Überblick über dieselben gegeben werden.

Vorher möchten wir jedoch der Vollständigkeit halber noch auf einen Vorschlag hinweisen, nach welchem bei der Behandlung der Flugplatzfrage ein anderer Weg einzuschlagen wäre. Ausgegangen wird von der Tatsache, dass man beim Bau von Flugplätzen fast überall auf Hindernisse technischer oder politischer oder finanzieller Art stösst. Namentlich sei es gerade in der Nähe unserer Städte besonders schwierig, Flugplätze zu erstellen, auf welchen sich der Luftverkehr mit der heute geforderten Regelmässigkeit und Sicherheit abspielen könne. Man solle sich daher auf eine gemeinsame Anstrengung einigen und einen Flugplatz irgendwo in der Schweiz anlegen, nämlich dort, wo man die günstigsten flugtechnischen Voraussetzungen finde. Dort wäre mit den vereinigten Mitteln ein Flughafen zu schaffen, der dann wirklich den höchsten Anforderungen gerecht würde und der dem zusammengefassten internationalen Luftverkehr der Schweiz als zentrale Basis zu dienen hätte. Eine solche Zusammenfassung des Verkehrs sei wohl zu rechtfertigen, denn die kurzen Strecken würden, weil nicht rentabel, doch mehr und mehr aus dem Netz verschwinden; für lange Strecken aber sei ein etwas erhöhter Zeitaufwand für das Erreichen des Flughafens durchaus tragbar. Man brauche also nur einen leistungsfähigen Zubringerdienst zwischen den Städten und dem «Zentralflughafen» einzurichten, am besten auf dem Schienenwege, da der Eisenbahnbetrieb vom Wetter sozusagen unabhängig sei.

Der Gedankengang ist sicher konsequent, aber sein Ergebnis entspricht nicht den Wünschen der Städte, welche bisher von eigenen, nahegelegenen Flugplätzen aus sich am Luftverkehr beteiligen konnten. So hörte man denn auch bald eine entschiedene Ablehnung dieser Idee. Tatsache ist eben doch, dass für die Schweiz auch noch Strecken mittlerer Distanz, als Beispiele seien Basel-Paris und Zürich-München genannt, verkehrswirtschaftlich interessant sein können. Aber man wird keinem Basler, der nach Paris, und keinem Zürcher, der nach München fliegen möchte, zumuten dürfen, nun vorerst noch mit der Eisenbahn in das grosse Moos oder nach irgendeinem andern Ort im Landesinnern zu fahren. Zu befürchten wäre ausserdem, dass dieser Zentralflughafen mit der Zeit überlastet würde, namentlich, wenn man den internen Zubringerdienst dann doch mit Flugzeugen durchführen wollte. Wir erwähnen in diesem

Zusammenhang, dass für die Stadt London zur Zeit erwogen wird, den internationalen Luftverkehr auf drei verschiedene Plätze zu verteilen. Man täte also kaum gut daran, für die Schweiz den umgekehrten Weg zu beschreiten und das bisherige System der Dezentralisation aufzugeben.

V. Die Flugplatzprojekte.

Die Charakteristik eines Flugplatzes wird bestimmt durch die Ausmasse der Pisten, durch die Gestaltung der Umgebung in bezug auf Hindernisfreiheit, durch die Hilfseinrichtungen für den Flugsicherungsdienst und die Stationsgebäude. Wir sehen davon ab, im folgenden für jeden Flugplatz sämtliche Einzelheiten zu behandeln. Wir beschränken uns darauf, die Dimensionen der Kunstpisten anzugeben. Dass die Gesamtfläche eines Flugplatzes weit über diese Dimensionen hinausgeht, ist klar.

1. Die Flughäfen für den kontinentalen Verkehr und der interkontinentale Flughafen.

Basel-Allschwil-Burgfelden.

Wir wiesen darauf hin, dass der Flugplatz Basel-Birsfelden (Sternenfeld) den Anforderungen des modernen Linienverkehrs nicht mehr genügt und überdies nur noch für eine beschränkte Dauer verfügbar ist. Die Möglichkeiten eines Ersatzes wurden daher schon vor Jahren eingehend studiert. Auf Schweizerboden hätte dieser Ersatz in der Hard gefunden werden können, und ein entsprechendes Projekt lag vor. Seine Ausführung wurde jedoch durch Volksentscheid abgelehnt. In der Folge zog man auch andere Lösungen in Erwägung (Paradieshof und Allschwil), verfolgte sie dann aber wegen zahlreicher Nachteile nicht weiter. Die günstigsten Voraussetzungen für die Erstellung eines vollwertigen Flughafens bietet die Ebene zwischen Allschwil und Burgfelden, nur wird dieser Flughafen zum grossen Teil auf Elsässerboden zu liegen kommen. Projekte für seinen Bau bestanden schon vor dem Kriege, und die Basler Behörden sind entschlossen, sie unter günstigeren Voraussetzungen weiter zu fördern.

Die Kosten für den Bau eines Flughafens für den kontinentalen Luftverkehr in diesem Gebiete schätzen wir auf ca. Fr. 40 000 000. (Die Zahl wurde ermittelt durch Vergleiche mit den Kostensummen, welche die entsprechenden Projekte aus der Vorkriegszeit und die Projekte für andere Flughäfen dieser Kategorie nennen.)

Die Kosten für den Landerwerb sind in der Summe von Fr. 40 000 000 nicht inbegriffen.

Der Flughafen Allschwil-Burgfelden könnte auf die Ausmasse eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr erweitert werden. Welche Kosten hierfür aufzuwenden wären, wurde jedoch noch nicht untersucht.

Bern-Utzenstorf.

Da der Flugplatz Bern-Belpmoos, wie bereits erwähnt, nicht für die Zwecke des Allwetterverkehrs ausgebaut werden kann, liessen die Behörden von Bern

ein Projekt für die Schaffung eines Flugplatzes in der flugtechnisch sehr günstigen Gegend von Utzenstorf ausarbeiten.

Dieses Projekt behandelt zunächst den Bau eines Flughafens für den kontinentalen Verkehr, für welchen eine Kunstpiste von 1160 m Länge und 75 m Breite, eine solche von 870 m Länge und 37,5 m Breite und zwei weitere von je 800 m Länge und 37,5 m Breite vorgesehen sind.

Als Baukosten wurde der Betrag von Fr. 33 805 100 errechnet, dazu kommen die Kosten des Landerwerbes mit Fr. 3 057 400.

Der Endausbau auf die Grösse eines interkontinentalen Flughafens wurde ebenfalls projektiert. Dieser Flughafen würde dann über eine Piste von 2800 m Länge und drei weitere von 1700 m Länge verfügen, wobei für alle eine Breite von 75 m vorgesehen wäre.

Die Kosten dieser Erweiterung werden auf Fr. 45 385 550 veranschlagt, wozu noch die Kosten des zusätzlichen Landerwerbes mit Fr. 6 267 950 kämen.

Genf-Cointrin.

Wie schon oben gesagt wurde, handelt es sich hier um den Ausbau des früher betriebenen Flugplatzes. Dieser Ausbau wurde bereits so weit gefördert, dass heute eine Kunstpiste von 1200 m zur Verfügung steht. Die bisherigen Aufwendungen betragen ca. Fr. 9 000 000, inbegriffen die Kosten für den Landerwerb. Als nächste Etappe ist vorgesehen, die Piste auf 2000 m zu verlängern. In diesem Ausmasse wird der Flughafen Genf die Anforderungen des kontinentalen Verkehrs für die nächste Zukunft erfüllen und käme auch für die Aufnahme von Flugzeugen in Betracht, die voraussichtlich im Weltluftverkehr der ersten Nachkriegsjahre zu erwarten sind.

Als gesamte Baukosten für den Ausbau bis auf diese Etappe (die Kosten für die erste Etappe also eingerechnet) werden angegeben Fr. 15 710 000. Dazu kommen für den Landerwerb Fr. 1 610 000.

Die technischen Voraussetzungen für den Ausbau zum interkontinentalen Flughafen sind ebenfalls vorhanden. Immerhin sei erwähnt, dass die entsprechende Erweiterung nur unter Einbezug von französischem Territorium möglich wäre. Eine Kostenberechnung für die Vergrösserung zum interkontinentalen Flughafen liegt nicht vor.

Zürich-Kloten.

Von den Behörden Zürichs ist eingehend untersucht worden, ob der bisher benützte Flugplatz Dübendorf so weit vergrössert werden könne, um den gesteigerten Anforderungen der Nachkriegszeit zu genügen. Nach den vorliegenden Projekten wäre hiezu ein Aufwand von Fr. 118 600 000 nötig gewesen. Angesichts dieser enormen Kosten verzichtete man auf weitere Vorarbeiten in dieser Richtung, dies um so eher, als der grosse Nachteil von Dübendorf, die Überlastung infolge der gleichzeitigen intensiven Benützung durch den Militärflugdienst, doch nicht behoben gewesen wäre.

Aussichten für eine bessere Lösung fand man dann im Gebiete von Kloten, wobei als besonderer Vorteil hervorzuheben ist, dass für den Bau des Flugplatzes kein wertvolles Kulturland in Anspruch genommen werden muss. Andererseits freilich macht die Schaffung des Flugplatzes die Verlegung des Artillerieschiessplatzes nötig, für deren Kosten der Bauherr des Flugplatzes wird aufkommen müssen.

Das Projekt für den ersten Ausbau des Flughafens Kloten — Projekt 1944 — sieht vier Kunstpisten vor, deren grösste 1700 m lang und 50 m breit sein wird, die zweite 1400 m lang und 35 m breit, und die beiden andern werden Dimensionen von 1000×35 m aufweisen. Die Gesamtlänge der grössten Rasenpiste wird 2880 m betragen. Als Baukosten für dieses Projekt wurde der Betrag von Fr. 54 410 250 errechnet. Dazu kommen die Kosten für den Landerwerb und für die Servitutentschädigungen im Betrage von Fr. 5 158 000 und die Kosten für die Verlegung des Schiessplatzes, für die nach den ersten Ermittlungen der Betrag von Fr. 36 000 000 einzusetzen ist. Ob dieser Betrag noch reduziert werden kann, ist zur Zeit Gegenstand weiterer Untersuchungen.

Die Erweiterung des Flughafens Kloten nach dem Projekt 1944 auf die Masse eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr kostet nach den vorliegenden Plänen zusätzlich Fr. 130 000 000. Es handelt sich dabei aber um einen Vollausbau unter restloser Ausnützung des verfügbaren Terrains. Er umfasst die Erstellung von vier Doppelpisten, wovon für die Hauptpiste eine Länge von 3800 m bei 100 m Breite vorgesehen ist. Bei den übrigen Pisten betragen die Längen 3200, 3100, 2850, 2550, 2500, 2350 und 2000 m bei einer Breite von 75 m. — Dieser Ausbau geht über das hinaus, was für die Teilnahme am Weltluftverkehr in seinen ersten Phasen nötig ist. Seine Verwirklichung wird daher in Etappen, nach einem Programm auf weite Sicht zu erfolgen haben.

Von den Behörden Zürichs wird im übrigen geltend gemacht, dass bereits der Voranschlag für den Bau des Flughafens für den kontinentalen Verkehr Aufwendungen enthält, die im Hinblick auf die geplanten Erweiterungen zum Flughafen für den interkontinentalen Verkehr erforderlich sind. Sie werden geschätzt auf Fr. 17 600 000 für die Baukosten und Fr. 4 159 500 für den Landerwerb und die Servitutentschädigungen. Diese Angaben bedürfen jedoch noch genauerer Überprüfung.

2. Die Flugplätze für den regionalen Verkehr.

Lausanne-Ecublens.

Die Stadt Lausanne hat am 3. April 1942 mit dem Bund, vertreten durch das eidgenössische Militärdepartement, einen Vertrag abgeschlossen, nach dessen Bestimmungen der Bund im Gebiete von Ecublens das für den Bau eines Flugplatzes nötige Terrain erwarb. Landerwerb und Herrichtung des Platzes beanspruchen eine Summe von Fr. 6 230 000, wovon ein Drittel durch die Stadt Lausanne aufzubringen ist.

Nach einem provisorischen Vorprojekt werden die für den Zivilluftverkehr notwendigen Einrichtungen darüber hinaus total ca. Fr. 8 765 000 kosten. Vorgesehen sind unter anderem zwei Kunstpisten von 800 m Länge und 40 m Breite.

Als besonderer Vorteil der Anlage ist hervorzuheben, dass im Bedarfsfalle in unmittelbarer Nähe eine Station für Wasserflugzeuge eingerichtet werden kann.

St. Gallen-Altenrhein.

Ein von der Ostschweizerischen Aerogesellschaft, der Halterin dieses Flugplatzes, kürzlich eingereichtes Projekt sieht für eine erste Etappe des Ausbaues vor:

die Erstellung einer Kunstpiste von 600 m Länge bei 45 m Breite sowie der Rollwege zu den Flugzeughangars und der Flugzeugwerft;

die Erstellung eines betonierten Parkplatzes vor den Flugzeughangars; ferner als Anpassungsarbeiten

die Revision des Drainagesystems sowie

die Abänderung der Nachtflugeinrichtung.

In einer allfälligen weiteren Etappe wäre die Kunstpiste auf die Dimensionen von 800×50 m zu vergrössern. Dazu würde noch eine wesentliche Erweiterung des Flugplatzareals kommen.

Die Kosten für die erste Etappe werden auf ca. Fr. 1 200 000 berechnet, sofern die Piste und die Rollwege in Beton ausgeführt werden, und auf ca. Fr. 930 000, sofern als Belag Bitumen verwendet wird.

Auch dieser Flugplatz erlaubt die Kombination von Land- und Wasserflugbetrieb. Einrichtungen für den letzteren sind hier bereits vorhanden.

La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures.

Die Gemeinde La Chaux-de-Fonds hat die Absicht, einen Weg, welcher den Flugplatz durchquert, umzuleiten und das Flugplatzterrain besser zu planieren. Hiefür sind weder Plan noch Kostenvoranschlag bekannt.

Locarno-Magadino.

Von der SA. Aeroporto Doganale Locarno wird die Erstellung neuer Flugzeughallen, die Vergrösserung des Flugplatzterrains und der Bau einer Betonpiste geplant. Nach dem vorgelegten Devis würden die Kosten hiefür Fr. 4 530 000 betragen. Da eine Vergrösserung dieses Platzes zur Zeit auch vom Militärflugdienst vorbereitet wird, dürfte sich der oben genannte Betrag erheblich reduzieren lassen. Die vorgesehenen Aufwendungen scheinen ohnehin für einen Flugplatz dieser Kategorie übertrieben zu sein.

Samedan.

Dieser Flugplatz dürfte in seinem heutigen Zustande für seinen Verwendungszweck genügen. Pläne für einen weiteren Ausbau sind uns nicht bekannt.

Allgemein möchten wir zu den verschiedenen Projekten bemerken, dass die Angaben über die Kosten für den Bau und den Landerwerb den Charakter von Näherungswerten haben. Die Berechnung erfolgte nicht überall nach den gleichen Richtlinien, und bei Vergleichen zwischen den verschiedenen Projekten ist daher eine gewisse Zurückhaltung angezeigt.

VI. Die Bundesbeiträge für den Ausbau der Zivilflugplätze.

1. Ordentliche Bundesbeiträge und allfällige Arbeitsbeschaffungsbeiträge. Die Deckungsfrage.

In den vorangehenden Ausführungen ist dargelegt worden, wie dringlich die Behandlung der Flugplatzfrage ist. Wir wiederholen, dass ein weiterer Aufschub des Arbeitsbeginns die Stellung der Schweiz im Luftverkehr empfindlich gefährden würde.

Bisher hing die Schaffung von Zivilflugplätzen fast ausschliesslich von der Initiative der am Luftverkehr interessierten Kantone und Gemeinwesen ab. Der Bund machte seinen Einfluss im wesentlichen nur in der Ausübung der technischen und polizeilichen Aufsicht geltend. Beiträge an den Bau von Flugplätzen hat er in den früheren Jahren nur geleistet, wenn dies im militärischen Interesse geboten war. Eine weitergehende finanzielle Unterstützung erfolgte erst auf Grund des Bundesbeschlusses betreffend den weiteren Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit (vom 6. April 1939), durch welchen für den Ausbau der zivilen Luftfahrt ein Betrag von Fr. 4 000 000 bereitgestellt wurde. Diesem Kredit wurden unter anderem die Beiträge für den Bau der Flugplätze Locarno-Magadino und Samedan sowie für die Verbesserung der Flugplätze Genf-Cointrin, Zürich-Dübendorf und St. Gallen-Altenrhein entnommen.

Die im vorhergehenden Abschnitt aufgeführten Kostensummen für den Ausbau unserer Flugplätze sind nun so hoch, dass sie nicht von den regionalen Interessenten allein aufgebracht werden können. Wenn aber die Ansicht richtig ist, dass es für die Schweiz von vitaler Bedeutung sei, sich am Luftverkehr der Zukunft angemessen zu beteiligen, dann ist auch die Bereitstellung der notwendigen und geeigneten Flugplätze eine Sache von gesamtschweizerischem Interesse, welche die finanzielle Beihilfe des Bundes erfordert.

Der Ausbau von Zivilflugplätzen eignet sich in hohem Masse für die Arbeitsbeschaffung. In dem vom Delegierten für Arbeitsbeschaffung aufgestellten Programm der öffentlichen Arbeiten ist ihm deshalb ein wichtiger Platz eingeräumt worden. Es wäre äusserst wünschenswert, dass die einzusetzenden Bundesbeiträge gleichzeitig auch der Schaffung zusätzlicher Beschäftigungsmöglichkeiten in Zeiten der Arbeitslosigkeit dienen könnten. Bevor aber Arbeitslosigkeit eintritt, dürfen Arbeitsbeschaffungskredite nicht beansprucht werden (Art. 6 des Bundesratsbeschlusses vom 29. Juli 1942 über die Regelung der Arbeitsbeschaffung in der Kriegskrisenzeit). Wegen der Notwendigkeit, unter allen Umständen in naher Zukunft über einige leistungsfähige Flugplätze

verfügen zu können, wird es nicht möglich sein, die Beitragsleistung des Bundes und damit den Baubeginn schlechthin von einer drohenden oder eingetretenen Arbeitslosigkeit abhängig zu machen. Es müssen vielmehr auch die finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass mit der Ausführung besonders dringlicher baureifer und vom Bundesrat genehmigter Projekte ohne weiteres Zuwarten begonnen werden kann. Die Möglichkeit der Bewilligung von Bundesbeiträgen zu Lasten der ordentlichen Rechnung muss daher offengehalten werden. Eine andere Frage ist allerdings immer noch, ob nicht kriegswirtschaftliche Hindernisse, wie der Mangel an Zement, im einen oder andern Fall einen Aufschub der Bauarbeiten erzwingen. In dieser Beziehung sind die Aussichten gegenwärtig nicht ermutigend.

Bei der heutigen Sachlage kann es sich nicht darum handeln, jetzt schon einen ordentlichen Gesamtkredit für die Beteiligung des Bundes am Ausbau der Zivilflugplätze zu bewilligen. Es erscheint vielmehr zweckmässig, vorerst nur in einem Programm diejenigen Flugplätze zu bezeichnen, deren Ausbau der Bund durch Beiträge zu unterstützen gewillt ist, und einen Rahmen für die Bemessung der Beiträge festzulegen. Im Einzelfall wird dann durch die eidgenössischen Räte über die Bundeshilfe zu entscheiden sein, wenn die vom Bundesrat genehmigten Projekte samt genauen Kostenvoranschlägen vorliegen.

Bei eintretender Arbeitslosigkeit besteht die Möglichkeit, den Ausbau der Zivilflugplätze ganz oder teilweise als Arbeitsbeschaffungsmassnahme durchführen zu lassen. In diesem Fall können auf Grund der Vorschriften über die Arbeitsbeschaffung zu den ordentlichen Bundesbeiträgen ausserordentliche Beiträge zu Lasten der Arbeitsbeschaffungskredite gewährt werden. Die Aussichten auf erhöhte Beiträge in Zeiten der Arbeitslosigkeit dürfte die Bauherren veranlassen, die Arbeiten in Krisenzeiten zu beschleunigen und in guten Zeiten, soweit dies mit den Erfordernissen des Flugverkehrs vereinbar erscheint, eher zu verlangsamen. Eine derartige Anpassung an die Beschäftigungslage liegt im Interesse des Arbeitsmarktes und der Wirtschaft. Soweit Bund und Kanton ausserordentliche Arbeitsbeschaffungsbeiträge gewähren, kommen sie in den Genuss der teilweisen Rückerstattung aus dem Ausgleichsfonds der Lohnersatzordnung.

Angesichts der ersten finanziellen Lage des Bundes und hier namentlich der Tatsache, dass die ordentliche Rechnung von einem Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben weit entfernt ist, bedeutet das Flugplatzprogramm für uns eine neue und gewichtige Sorge. Wie den nachfolgenden Aufstellungen zu entnehmen ist, werden die Leistungen des Bundes für den Ausbau der Flugplätze, sofern der maximale Beitragssatz von 80 % zur Anwendung kommen sollte, nahe an 100 Millionen Franken herankommen. Es ist bei der heutigen Situation nicht möglich, hierfür sofort die entsprechende Deckung bereitzustellen. Die ordentlichen Beiträge des Bundes für die Flugplatzbauten werden sich daher in einer Erhöhung des Schuldenüberschusses der ordentlichen Rechnung auswirken, wodurch sich das nach dem Kriege zu lösende Problem

der Neuordnung des Finanzhaushaltes um einen weiteren Grad verschärft. Bei der Bemessung seiner Beiträge ist der Bund deshalb gezwungen, eine weitgehende Zurückhaltung zu wahren und sich auf ein unerlässliches Minimum zu beschränken.

2. Die rechtlichen Grundlagen.

Die Rechtsgrundlage für die Aufstellung eines Flugplatzprogramms und für dessen Verwirklichung mit Hilfe ordentlicher Bundesbeiträge ist in Art. 37^{ter} der Bundesverfassung gegeben, der lautet:

«Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.»

Gesetzgebung bedeutet aber hier nicht nur «die Aufstellung von Vorschriften über die Ausübung einer grundsätzlich privaten Tätigkeit, sondern auch die Entscheidung darüber, ob und wie weit die Luftschiffahrt Privat- oder Staatssache sein soll». (Burckhardt, Kommentar.) Der Bund kann also auf dem Wege der Gesetzgebung bestimmen, welche Struktur der schweizerische Luftverkehr erhalten soll, eben durch Aufstellung eines Flugplatzprogrammes, und ebenso kann er, sobald er den Luftverkehr als eine staatliche Notwendigkeit erachtet, dessen Betrieb selber in die Hand nehmen oder durch finanzielle Mitwirkung dafür sorgen, dass derselbe einen möglichst grossen Nutzen für die Gemeinschaft bringt.

Soweit es sich um den Bau von Flugplätzen handelt, ist übrigens die Leistung von Bundesbeiträgen auch unter Berufung auf *Art. 23, Abs. 1*, der Bundesverfassung möglich:

«Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.»

Dass ein Flugplatz, sofern er dem öffentlichen Luftverkehr gewidmet ist, ein öffentliches Werk darstellt, bedarf keiner besonderen Erörterung. Hingegen wird im einzelnen Falle abzuklären sein, ob der Flugplatz dem Interesse der Eidgenossenschaft oder dem Interesse eines grossen Teiles derselben dient. Diese Voraussetzung trifft zweifellos zu beim interkontinentalen Flughafen, da ja auf ihm der Anschluss der Schweiz an den Weltluftverkehr vermittelt werden soll; sie ist unseres Erachtens auch erfüllt bei den Flughäfen für den kontinentalen Verkehr, den Stadtflughäfen, welche zwar in erster Linie für die Bedürfnisse der betreffenden Städte und ihres Einzugsgebietes bestimmt sind, darüber hinaus aber auch die Grundlage für den gesamtschweizerischen Luftverkehr mit dem Auslande darstellen. In einzelnen Fällen wird diese Bedeutung auch regionalen Flugplätzen zuzuerkennen sein, namentlich im Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr.

Art. 23 der Bundesverfassung fand bisher verschiedentlich Anwendung beim Ausbau schweizerischer Verkehrseinrichtungen. Erwähnt sei namentlich die Gewährung von Subventionen für die Weiterführung des Hünigerkanals bis Basel und für den Bau von Schiffahrtseinrichtungen in Basel (vgl. die Bundesbeschlüsse vom 11. Juni 1896, 17. Juni 1918, 18. Oktober 1924 und 29. September 1927). Auf Grund von Art. 23 wurde ferner in zahlreichen Fällen der Bau von Strassen unterstützt. Als wichtiges Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit nennen wir den Bundesbeschluss vom 4. April 1935 über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet. Mit der gleichen Berechtigung wird man Art. 23 auch auf den Bau von Flugplätzen anwenden dürfen.

3. Die Höhe der Bundesbeiträge.

Wir schlagen Ihnen vor, für die Beiträge des Bundes an den Ausbau der schweizerischen Ziviflugplätze folgende Ansätze vorzusehen:

- für Flughäfen des kontinentalen Verkehrs: maximal 30 % der Baukosten;
- für die Erweiterung eines Kontinentalflughafens zum Flughafen für den interkontinentalen Verkehr: maximal 30 % der Baukosten;
- für regionale Flugplätze: maximal 25 % der Baukosten.

Im Einzelfall wird bei der Bemessung des Bundesbeitrages innerhalb dieses Rahmens auf die finanzielle Lage des Empfängers Rücksicht zu nehmen sein. Ist nicht ein Kanton Bauherr, so soll die Gewährung des Bundesbeitrages davon abhängig gemacht werden, dass der interessierte Kanton einen mindestens gleich hohen Zuschuss an die Baukosten leistet.

Die Kosten des Landerwerbes sollen dabei überall im vollen Umfange zu Lasten des Bauherrn gehen.

Die folgende Übersicht zeigt, welche finanzielle Belastung dem Bunde auf dieser Grundlage erwachsen würde, wenn seine Beiträge durchwegs den maximalen Ansatz von 30 % erreichen sollten. Ihre Zahlen sind den heute vorliegenden Projekten entnommen und beruhen demzufolge auf wirtschaftlichen Voraussetzungen, die zum Teil schon jetzt nicht mehr zutreffen. Sie sind daher, wie wir bereits sagten, als Näherungswerte zu betrachten. Was den Flughafen Basel-Allschwil-Burgfelden betrifft, so wiederholen wir, dass die Baukosten vom Luftamte geschätzt wurden auf Grund früherer Studien und in Anlehnung an die Projekte für andere Flughäfen. Die Ausarbeitung eines Projektes ist für diesen Flughafen zur Zeit nicht möglich, da er, wie erwähnt, zum grossen Teil auf Elsässerboden zu liegen kommt.

Es sei zudem noch auf folgendes hingewiesen: Zu jeder Flugplatzanlage, die dem öffentlichen Verkehr genügen soll, gehören auch umfangreiche und kostspielige Einrichtungen für die Flugsicherung, insbesondere die Funkstationen. Diese Einrichtungen dienen wohl vorweg für die Benützung des betreffenden Flugplatzes; daneben aber werden sie auch für die allgemeine Flugsicherung weitgehend in Anspruch genommen, vor allem für den Peildienst. Aus diesem Grunde ist der Bund schon bisher für einen Teil ihrer Kosten aufgekomen, und der Entwurf des Luftfahrtgesetzes sieht als Prinzip für die Kostenteilung vor, dass die Kosten der Einrichtungen für den Flugsicherungsdienst, soweit sie mit der Benützung eines Flugplatzes im Luftverkehr zusammenhängen, zu Lasten des Flugplatzhalters gehen, die übrigen Kosten zu Lasten des Bundes. Wir sind der Ansicht, diesem Prinzip sei auch bei der Berechnung der Subventionen für den Bau von Flugplätzen zu folgen. Dementsprechend reduzieren wir die im vorangehenden Abschnitt genannten Baukosten um die Beträge, welche als Anteile des Bundes an die Kosten der Flugsicherungseinrichtungen errechnet wurden und welche der Bund ohnehin zu bezahlen haben wird. Diese Anteile betragen für den Flughafen

Basel-Allschwil-Burgfelden	ca. Fr.	500 000
Bern-Utzenstorf	» »	390 000
Genf-Cointrin	» »	120 000
Zürich-Kloten	» »	2 300 000
für den interkontinentalen Flughafen zusätzlich	» »	340 000
	<hr/>	
Total	ca. Fr.	3 650 000

Auch zu diesen Zahlen sind Vorbehalte zu machen. Sie beziehen sich auf die uns heute bekannten Einrichtungen für die Flugsicherung. Es muss aber als sicher angenommen werden, dass dem Luftverkehr der Zukunft Geräte zur Verfügung stehen werden, die während des Krieges neu entwickelt wurden, für uns heute jedoch noch geheim sind. Der oben genannte Betrag wird also vermutlich noch erhöht werden müssen.

Der für den Flughafen Zürich-Kloten angegebene Anteil erscheint im Vergleich mit den andern sehr hoch. Der Unterschied rührt davon her, dass in Zürich die neue zentrale schweizerische Flugfunkstelle eingerichtet werden soll.

Übersicht über die vorgeschlagene Höchstbeteiligung des Bundes.

(Bei den Kostensummen handelt es sich um Näherungswerte. Der Beitragssatz von 80 % stellt das Maximum dar.)

a. Flughäfen für den kontinentalen Verkehr.

Basel-Allschwil-Burgfelden:

Baukosten ca. Fr. 40 000 000

Flugsicherung . . . » » 500 000

» Fr. 39 500 000, 80 % davon: ca. Fr. 11 850 000

Bern-Utzenstorf:

Baukosten	ca. Fr. 33 805 100	
Flugsicherung.	» » 390 000	
		» Fr. 33 415 100, 30 % davon: ca. <u>Fr. 10 024 530</u>

Genf-Cointrin:

Baukosten	ca. Fr. 15 710 000	
Flugsicherung.	» » 120 000	
		» Fr. 15 590 000, 30 % davon: ca. Fr. 4 677 000

Von diesem Betrag sind abzuziehen die Subventionen, welche der Kanton Genf auf Grund des Bundesbeschlusses vom 6. April 1939 betreffend den weiteren Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit erhielt, nämlich:

Beitrag für den Bau der Betonpiste (bereits ausbezahlt).	Fr. 300 000
Beitrag für die Anschaffung von Landescheinwerfern (bereits ausbezahlt).	» 10 000
Beitrag für die Anschaffung der Landebake (reserviert).	» 14 000
Zusammen	» <u>324 000</u>
Verbleiben als Beitrag an die Baukosten	ca. <u>Fr. 4 353 000</u>

Wie mehrmals erwähnt, ist dieser Flughafen seit 1941 wesentlich verbessert worden, und zwar brachten die Ausbauarbeiten bis heute folgende Ergebnisse:

eine wesentliche Vergrößerung des Flugplatzterrains, welche durch umfangreiche Erdbewegungen und die Verlegung einer Strasse erreicht wurde,
eine Kunstpiste mit Betonbelag von 1200 m Länge und 50 m Breite,
eine betonierte Plattform vor dem Standort des projektierten Stationsgebäudes und die Rollwege von dieser Plattform zur Kunstpiste.

Ferner wurden auf beiden Längsseiten der Kunstpiste die Bodenlichterketten zur Erleichterung der Nachtlandungen installiert. Vorhanden sind ebenfalls bereits zwei Landescheinwerfer und ein Teil der Flughafenumrandungsfeuer.

Wir wiesen darauf hin, dass die Schweiz für den regelmässigen Betrieb internationaler Linien vorderhand nur über die Flugplätze Genf-Cointrin und Zürich-Dübendorf verfügt. Der letztere war jedoch schon vor dem Kriege bis zur Grenze seines Aufnahmevermögens belastet. Von einer Steigerung des Verkehrs wird daher für ihn nicht die Rede sein können, und ebensowenig darf seine regelmässige Benützung durch moderne grosse Flugzeuge in Aussicht genommen werden. Nur in Genf-Cointrin kann ohne grossen Zeitaufwand

ein Flughafen geschaffen werden, der den Anforderungen des künftigen kontinentalen Luftverkehrs vollauf genügen und auch als Basis für die ersten Anfänge des Weltluftverkehrs verwendbar sein wird.

Wir machten ferner darauf aufmerksam, dass im Ausland schon heute die Bereitschaft besteht, für Weltstrecken Zwischenhalte in der Schweiz vorzusehen und erwähnen hier noch einmal die von den Pan American Airways angemeldete Linie New York-London (oder Paris)-Schweiz-Rom-Athen-Kairo-Basra-Karachi-Kalkutta. Es liegt im allgemein schweizerischen Interesse, die Voraussetzungen für diesen Zwischenhalt in der Schweiz zu schaffen, und möglich ist dies innert nützlicher Frist nur durch einen beschleunigten Ausbau des Flugplatzes Genf-Cointrin auf die erforderlichen Ausmasse.

Dieser Ausbau hätte zu umfassen:

die Verlängerung der Kunstpiste auf 2000 m bei 50 m Breite und die entsprechende Anpassung der Zurollwege,

den Bau eines neuen Stationsgebäudes für die verschiedenen Flughafen-dienste (Direktion, Flugpolizei, Flugleitung und Abfertigung, Zoll, Wetterdienst, Unternehmungen, Pilotenraum, Restaurant, Sanität),

den Bau eines neuen Peilergebäudes und die Modernisierung der gesamten Funkinstallationen,

die Komplettierung der Beleuchtungs- und Befeuerungseinrichtungen (Landescheinwerfer, Lichterkette, Umrandungsfeuer und Lichterschneise).

Das Projekt hierfür ist uns unterbreitet worden, und wir heissen dasselbe gut.

Vorausgesetzt, dass die Bewilligung von Bundesbeiträgen für den Ausbau der Zivilflugplätze grundsätzlich beschlossen wird, sollte, zur Vermeidung weiteren Zeitverlustes, unmittelbar anschliessend der Beitrag für Genf-Cointrin gesprochen werden. Wir beehren uns deshalb, Ihnen mit dem Entwurf des grundsätzlichen Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze gleichzeitig denjenigen über die Gewährung eines Bundesbeitrages für den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin vorzulegen.

Zürich-Kloten:

Baukosten	ca. Fr. 54 410 250
Flugsicherung	» » 2 300 000
	» Fr. 52 110 250, 30 % davon: ca. <u>Fr. 15 633 075</u>

b. Der Flughafen für den interkontinentalen Verkehr.

Für Basel und Genf liegen keine Kostenberechnungen vor, hingegen für Bern-Utzenstorf und Zürich-Kloten. Von den Kosten der Erweiterung sind auch hier die Anteile des Bundes an die Kosten der Flugsicherungseinrichtungen abzuziehen.

Bern-Utzenstorf:

Kosten der Erweiterung ca. Fr. 45 385 550

Flugsicherung. » » 340 000

» Fr. 45 045 550, 80 % davon: ca. Fr. 18 513 665

Zürich-Kloten:

Kosten der Erweiterung ca. Fr. 130 000 000

Flugsicherung. » » 340 000

» Fr. 129 660 000, 80 % davon: ca. Fr. 38 898 000

Wir schlugen bereits vor, der interkontinentale Flughafen der Schweiz sei in Zürich-Kloten zu bauen, da angenommen werden müsse, dass der Hauptanteil des schweizerischen Luftverkehrs auf Zürich entfallen werde. Das Projekt Zürich-Kloten erfüllt flugtechnisch die gestellten Anforderungen vollauf. Was die Kosten betrifft, so ist zu bedenken, dass der Ausbau stufenweise zu erfolgen hätte, die Beiträge sich also auf einen längeren Zeitraum verteilen würden.

c. Regionale Flugplätze.

Der Ausbau dieser Flugplätze ist weniger dringlich. Es kann hier abgewartet werden, bis die Zuschüsse aus den Arbeitsbeschaffungskrediten verfügbar werden. Immerhin sollte wenigstens das Prinzip anerkannt werden, dass der Bund im Bedarfsfalle auch für den Bau oder die Verbesserung von Plätzen dieser Kategorie Beiträge aus den ordentlichen Krediten gewähren kann, wobei, wie bereits vorgeschlagen, 25 % der Baukosten als Maximum zu gelten hätte.

Zusammenfassung.

Beiträge an den Bau von Flughäfen für den kontinentalen Verkehr.	ca. Fr. 41 860 605
Beitrag an den Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten zum interkontinentalen Flughafen	» » 38 898 000
Anteil des Bundes an den Kosten für die Flugsicherungseinrichtungen	» » 3 650 000
Total »	<u>Fr. 84 408 605</u>

VII. Schlussbemerkungen.

Die Gewährung der Subvention wird im einzelnen Falle davon abhängig zu machen sein, dass das Flughafenprojekt von der Aufsichtsbehörde genehmigt und seine Ausführung sichergestellt ist. Der Empfänger wird daneben die Verpflichtung zu übernehmen haben, in der Folge für den Betrieb und den Unterhalt des Flughafens aufzukommen. Die Regelung weiterer Einzelheiten

wird in der durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zu erlassenden Konzession vorzunehmen sein.

Es kann daneben auch die Frage gestellt werden, ob der Bund sich das Recht wahren solle, sich an der Verwaltung der von ihm subventionierten Flughäfen unmittelbar zu beteiligen oder dieselben ganz in eigener Regie zu betreiben. Der Entscheid hierüber wird u. a. davon abhängen, welche Form die Gesamtorganisation unserer zivilen Luftfahrt erhalten soll.

Der Beschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze ist als dringlich zu erklären. Wir haben in unseren Darlegungen wiederholt betont, dass der Ausbau unserer Bodenorganisation für den Luftverkehr keinen Aufschub mehr erleide. Voraussetzung für die weitere Förderung der Arbeiten aber ist die Bekanntgabe eines allgemeinen Programmes und die Schaffung einer Grundlage für die Finanzierung. Der grundsätzliche Beschluss hierüber sollte sofort in Kraft treten, damit in unmittelbarem Anschluss daran auch die Beitragsleistung für den Ausbau von Genf-Cointrin behandelt werden kann. Nur auf diese Weise wird es möglich sein, diesen Ausbau innert nützlicher Frist zu beendigen.

* * *

Wir beehren uns, Ihnen, gestützt auf diese Darlegungen, die beiden nachfolgenden Bundesbeschlussesentwürfe zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 13. Februar 1945.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ed. v. Steiger.

Der Vizekanzler:

Ch. Oser.

Beilagen: 2 Beschlussesentwürfe.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

den Ausbau der Zivilflugplätze.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 23 und 37^{ter} der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Februar 1945,

beschliesst:

Art. 1.

Der Bund kann Beiträge gewähren:

- a. an den Bau der vier bei Basel, Bern, Genf und Zürich zu erstellenden Flughäfen für den kontinentalen Luftverkehr;
- b. an die Erweiterung des Flughafens Zürich zum interkontinentalen Flughafen der Schweiz;
- c. an den Bau oder die Verbesserung schweizerischer Regionalflugplätze, sofern diese den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen.

Art. 2.

Die Bundesbeiträge werden höchstens betragen:

- 30 % der Baukosten für die Flughäfen des kontinentalen Luftverkehrs;
- 30 % der zusätzlichen Baukosten für die Erweiterung des Flughafens Zürich zum interkontinentalen Flughafen;
- 25 % der Baukosten für die Regionalflugplätze.

Bei der Bemessung jedes Bundesbeitrages wird die finanzielle Lage des Empfängers mitberücksichtigt. Sofern nicht ein Kanton Empfänger ist, wird der Bundesbeitrag an die Voraussetzung geknüpft, dass der interessierte Kanton sich mit einer mindestens gleich hohen Summe an den Baukosten beteiligt.

Art. 3.

Soweit die Bauarbeiten an einem Flughafen oder Regionalflugplatz als Massnahme der Arbeitsbeschaffung durchgeführt werden, gelten für die Beitragsleistung des Bundes die Vorschriften über die Arbeitsbeschaffung.

Art. 4.

Der Bund übernimmt die Kosten der Flugsicherungseinrichtungen, soweit letztere für die allgemeine Flugsicherung der Schweiz benötigt werden.

Art. 5.

Die Kosten des Landerwerbes gehen in allen Fällen zu Lasten des Bauherrn.

Art. 6.

Für Flughäfen und Flugplätze, an deren Bau Bundessubventionen entrichtet werden, kann der Bundesrat dem Bauherrn das Recht der Enteignung gemäss der Bundesgesetzgebung über die Enteignung gewähren.

Art. 7.

Die Projekte für die in Art. 1 genannten Flughäfen und Flugplätze sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 8.

Die Bundesbeiträge werden von der Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates bewilligt.

Der Bundesrat überwacht die Ausführung der Projekte.

Art. 9.

Dieser Beschluss wird als dringlich erklärt und tritt sofort in Kraft. Er gilt für die Dauer von zehn Jahren.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Gewährung eines Bundesbeitrages für den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 13. Februar 1945,
beschliesst:

Art. 1.

Der Bund gewährt dem Kanton Genf für den sofortigen Ausbau des Flugplatzes Genf-Cointrin zum Flughafen für den kontinentalen Luftverkehr der Schweiz einen Beitrag von 30 % der Baukosten.

Im Hinblick auf das besondere Interesse des Bundes an der raschen Fertigstellung dieses ersten kontinentalen Flughafens entrichtet der Bund dem Kanton Genf zudem ausnahmsweise einen Sonderbeitrag von 2 300 000 Franken.

Art. 2.

Der Ausbau hat auf der Grundlage des vom Kanton Genf eingereichten Projektes 1943 und des Planes vom Oktober 1944 für die Verlängerung der Piste zu erfolgen.

Er umfasst:

- a. die Verlängerung der Kunstpiste von 1200 auf 2000 m bei einer Breite von 50 m und die entsprechende Anpassung der Zurollwege;
- b. die Erstellung eines neuen Stationsgebäudes für die Flughafendienste;
- c. den Bau eines neuen Peilergebäudes und die Modernisierung der gesamten Funkeinrichtungen;
- d. die Komplettierung der Beleuchtungs- und Befeuerungseinrichtungen.

Art. 3.

Die Arbeiten sind so zu fördern, dass der im Art. 2 umschriebene Ausbau bis 31. Dezember 1945 erreicht wird.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann diese Frist verlängern, wenn die Durchführung der Arbeiten aus kriegswirtschaftlichen Gründen verzögert wird.

Art. 4.

Der Bauplan ist so vorzusehen, dass die Benützung des Platzes durch den Luftverkehr ständig gewährleistet bleibt.

Art. 5.

Die Annahme des Bundesbeitrages verpflichtet den Kanton Genf zum Betrieb und Unterhalt des Flughafens. Die näheren Bedingungen hiefür werden in der durch das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zu erlassenden Konzession festgesetzt.

Art. 6.

Die Beiträge gemäss Art. 1 werden wie folgt ausgerichtet:

- a. Der Sonderbeitrag von 2 300 000 Franken nach Inkrafttreten dieses Beschlusses;
- b. 80 % der in der Zeit vom Inkrafttreten dieses Beschlusses bis zum 30. Juni 1945 gemachten Aufwendungen auf Grund der vorgelegten Abrechnungen am 31. Juli 1945;
- c. 80 % der in der Zeit vom 1. Juli 1945 bis zum Abschluss des Ausbaues gemachten Aufwendungen auf Grund der vorgelegten Abrechnungen nach Erteilung der Konzession für den Flughafen.

Art. 7.

Der Anteil des Bundes an den Kosten der Flugsicherungseinrichtungen wird nach Erteilung der Konzession für den Flughafen ausbezahlt.

Art. 8.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, in Kraft, sobald der Kanton Genf erklärt, dass er die vorstehenden Bedingungen annimmt.

Erfolgt diese Erklärung nicht bis spätestens 1. Mai 1945, so fällt der Beschluss dahin.

Art. 9.

Mit dem Vollzug dieses Beschlusses wird der Bundesrat beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau der Zivilflugplätze. (Vom 13. Februar 1945.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4660
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.02.1945
Date	
Data	
Seite	155-193
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 243

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.