

VERTRAULICH

VERHANDLUNGSPROTOKOLL

der 26. Sitzung des Bundesrates

vom 1. September 1993

In Abwesenheit von Bundesrat Cotti, der die Genfer Konferenz zum Schutz von Kriegsopfern präsidiert, eröffnet Bundespräsident Ogi die Sitzung mit herzlichen Gratulationen für Bundesrat Koller zu dessen 60. Geburtstag.

Wie vom Bundesrat entschieden, wird der Präsident des Verwaltungsrates der Swissair zu Beginn der Sitzung empfangen. Er soll die letzten Entwicklungen beim Fusionsprojekt ALCAZAR erläutern und dem Rat die gestellten Fragen beantworten. Der Bundesrat wird seine Entscheide anschliessend in Abwesenheit von Herrn Goetz treffen.

Projekt ALCAZAR

Herr Goetz unterstreicht, das oberste Ziel der Swissair bleibe, den Luftverkehr zwischen der Schweiz und dem Ausland optimal abzuwickeln. Die Swissair muss nun Kooperationsmöglichkeiten suchen, um eine gute Fluggesellschaft zu bleiben. Weltweit verzeichnen die Luftgesellschaften Defizite in der Grössenordnung von 5 Milliarden Dollar. Diese Entwicklung ist durch die gegenwärtige Rezession, aber auch durch die Deregulierung und die Ueberkapazität im Flugverkehr verursacht worden. Für die Swissair kommen als negative Faktoren die nicht optimale Flugplatzinfrastruktur in Zürich, die negativen Auswirkungen der Nicht-Teilnahme am EWR sowie der sehr kleine Heimatmarkt hinzu. Bisher hat die Swissair zur Senkung der Kosten Kooperationsabkommen mit SAS, AUA, Delta und Singapore Airlines abgeschlossen. Zudem hat sie die Führungsstrukturen vereinfacht und verschiedene Rationalisierungsmassnahmen getroffen. In zweieinhalb Jahren hat die Swissair die Kosten pro Flugtonne um 17,5% senken können. In der gleichen Zeitspanne ist aber der Ertrag um 23,2% gesunken. Trotz Sparanstrengungen sind weitergehende Massnahmen notwendig. Dies umso mehr, als der sehr kleine Heimatmarkt die Swissair zwingt, Passagiere aus den umliegenden Ländern zu befördern. Die Swissair befördert schwerwichtig Nicht-Schweizer. Aber auch andere Gesellschaften versuchen dies und können diese Strategie dank der Mitgliedschaft in der EG mit Vorteilen verfolgen. So kann die Lufthansa in Norditalien neue Verbindungen aufnehmen,



für welche die Swissair keine Bewilligung erhält. In Anbetracht dieser Lage ist das Projekt ALCAZAR in die Wege geleitet worden. Der Verwaltungsrat der Swissair hat einstimmig beschlossen, dieses Projekt weiterzuverfolgen. Auch andere Optionen wurden geprüft, doch ALCAZAR erscheint gegenwärtig die attraktivste Möglichkeit zu sein. Die Verhandlungen sind in eine entscheidende Phase getreten und werden immer schwieriger. Sie müssen nun weitergeführt werden, auch wenn die Swissair nicht bereit ist, ALCAZAR um jeden Preis zu verwirklichen. Damit das "Memorandum of understanding" unterschreiben und formelle Verhandlungen begonnen werden können, braucht es grünes Licht seitens des Bundesrates. Dieser Entscheid sollte noch heute fallen. Weigert sich der Bundesrat, ist ein Konflikt mit dem Verwaltungsrat unvermeidlich.

Nach der Einführung von Herrn Goetz äussern sich die Mitglieder des Bundesrates und stellen dem Verwaltungsratspräsidenten der Swissair zahlreiche Fragen.

Bundesrat Stich fragt sich, wie lange der zunehmende Wettbewerb und der Preiszerfall im Luftverkehr noch anhalten können. Wie sieht die Swissair die künftige Entwicklung? Welches sind die Folgen für die Gesellschaft? Die Swissair befördert gegenwärtig sehr viele Ausländer. Dies ist ein Zeichen des Vertrauens gegenüber dieser Fluggesellschaft. Man kann sich aber fragen, ob nach einer Realisierung von ALCAZAR die ausländischen Passagiere weiterhin Swissair bevorzugen würden. Inwieweit spürt Swissair bereits jetzt die Folgen des EWR-Neins? Wird die Swissair diskriminiert oder spürt sie einen Rückgang von europäischen Passagieren? Welches sind die wichtigsten Streitpunkte bei den gegenwärtigen Verhandlungen und welche Rahmenbedingungen hat der Verwaltungsrat vorgesehen? Sicher ist die Ertragsbilanz der Swissair unbefriedigend, aber bei den andern ALCAZAR-Gesellschaften ist sie noch schlechter. Hat ALCAZAR bereits mit der EG über die künftige Anerkennung verhandelt? Gibt es dazu Bedingungen, zum Beispiel betreffend den Sitz der neuen Gesellschaft? Probleme werden auch betreffend die Beteiligung des Bundes an der Swissair zu lösen sein. Kann der Bund seine Beteiligung weiterhin behalten, wenn ALCAZAR verwirklicht wird?

M. Delamuraz s'interroge sur l'évolution prévisible jusqu'à la fin du siècle. L'épuration très sévère qu'on enregistre actuellement va-t-elle se poursuivre? Dans l'affirmative combien de compagnie aérienne auront survécu? Une autre question concerne la poursuite de la politique nationale dans le domaine de l'aviation civile. Si ALCAZAR se réalise, la Suisse pourra-t-elle avoir une vraie politique dans le domaine de l'aviation civile? Qui devra négocier les droits d'atterrissage? Quel sera le

rôle de la Confédération? Il se peut que Swissair ait choisi une voie inéluctable. Mais il faut bien constater que la place de Swissair a été négociée d'une façon insuffisante si l'on considère la place, 30 pour cent seulement, qu'elle risque d'avoir à l'intérieur de la nouvelle société. Ces 30 pour cent ne correspondent pas à la valeur intrinsèque de Swissair. Y-a-t-il à ce propos encore une marge de négociation? Enfin il ne faut pas oublier l'importance de Swissair pour la promotion de la Suisse dans le monde. Dans quelle mesure peut-on espérer que le label Swissair puisse continuer à être présent, en faveur de notre pays tout entier? La coopération envisagée peut-elle permettre d'espérer que ce label soit maintenu?

Auch Bundesrat Koller wirft die Frage der Bewertung der Swissair auf. Expertisen wurden erstellt. Wie sind die Resultate? Bestätigen sie, das ein Anteil von nur 30% für die Swissair der Bewertung der andern drei Gesellschaften nicht entspricht? ALCAZAR bezweckt nicht nur Synergien im logistischen Bereich, sondern auch auf den Flugrouten. Welche Auswirkungen sind in bezug auf die Flüge zwischen der Schweiz und dem Ausland zu erwarten? Wird die Swissair-Marke beibehalten, oder wird ALCAZAR unter einer einheitlichen Marke operieren? Wichtig ist auch die Frage der Landerechte. Wer erhält solche? In bezug auf mögliche Alternativen stellt Bundesrat Koller die Frage der Verstärkung der Kooperation mit Delta oder Singapore-Airlines. Müssen die heutigen Verträge aufgehoben werden, wenn ALCAZAR zustande kommt? Wie werden Stellung und Rolle der Tochtergesellschaften der Swissair sein?

Bundesrat Villiger stellt fest, dass ein Amalgam von vier Gesellschaften nur funktionieren kann, wenn ein einziger Konzern gebildet wird. Es stellt sich deshalb die Frage der Leitung des Konzerns, aber auch diejenige der Unternehmensphilosophie. Welche Unternehmenskultur wird massgebend sein? Anonyme Multinationale können den schweizerischen Charakter nicht verkörpern. Es stellt sich auch die Frage des Alleingangs. Dieser wurde nicht mit dem gleichen Engagement geprüft. Eine Zusammenarbeit mit Singapore-Airlines scheint ebenfalls interessant zu sein, denn es handelt sich um eine Fluggesellschaft, welche die gleichen Eigenschaften wie die Swissair besitzt. Mit ALCAZAR wird eine Fusion mit einer Pleitegesellschaft wie der SAS angestrebt. Welche Konsequenzen hat dies für die Substanz der Swissair? Wie wird ein Ausgleich zwischen den verschiedenen Bewertungen erreicht. Wer würde die Defizite tragen, falls ALCAZAR nicht wie vorgesehen rentieren würde? Wird auch die Hilfe des Bundes beansprucht oder wird sich die neue Gesellschaft ausschliesslich an den Kapitalmarkt wenden? Es stellt sich auch die Frage der Kompatibilität von ALCAZAR mit dem schweizerischen Aktienrecht.

Mme Dreifuss souhaite avoir des précisions sur les relations que les autres compagnies d'ALCAZAR entretiennent avec leurs gouvernements respectifs. La nouvelle société pourrait avoir des problèmes avec le droit cartellaire américain. Quelles seront les conséquences sur les droits d'atterrissage actuels de Swissair? ALCAZAR aura pour conséquence le démantèlement de 6'000 places de travail, même si l'on dit que 2'000 nouveaux emplois seront créés. Des plans sociaux sont-ils prévus? Les partenaires dans cette opération seront-ils nationaux ou supranationaux? Enfin quelle sera la conséquence d'ALCAZAR pour les aéroports suisses, notamment pour celui de Genève?

Le Chancelier Couchepin constate que, dans la deuxième phase, Swissair disparaîtra en tant que société. Or, les sociétés qui constituent ALCAZAR sont dans une situation difficile et l'avenir d'ALCAZAR n'est pas assuré d'emblée. A-t-on étudié, dès lors, la variante qui consiste à réaliser les actifs de Swissair et de liquider la Société pendant qu'elle a encore une valeur?

Bundespräsident Ogi stellt fest, dass der Bundesrat heute entscheiden muss, ob er grünes Licht geben oder die ganze Operation stoppen will. Die Absicht der Swissair, sich mit nur 30% der neuen Gesellschaft abzufinden, zeugt von keiner überzeugenden unternehmerischen Vision. SAS kann als Pleitegesellschaft definiert werden. Warum soll in einem grossen Rahmen gelingen, was in einem kleineren nicht möglich sein soll? Es ist zu befürchten, dass die Schweiz nach Holland erst die zweite Geigen spielen wird. Ist der Hauptsitz in der Schweiz möglich? Kann sich die Swissair vorstellen, dass die Crossair aus ALCAZAR ausgegliedert wird? Iceland Air scheint sich auch für ALCAZAR zu interessieren. Kann sie als Ersatz für die AUA in Frage kommen? Der Alleingang wurde von vornherein ausgeschlossen, auch wenn diese Option nicht zu Ende studiert worden ist. Dabei hat der Fall ASEA-BBC gezeigt, dass die Stellung der Schweiz bei solchen Fusionen geschwächt wird. Ist bereits sichergestellt worden, dass sowohl die EG als auch die amerikanischen Behörden keine Einwände äussern werden?

Verwaltungsratspräsident Goetz nimmt zu den zahlreichen Fragen Stellung. ALCAZAR ist für die Swissair eine Notwendigkeit, denn es ist zu erwarten, dass sich die heutigen Tendenzen im Luftverkehr fortsetzen werden. Nur genügen grosse Fluggesellschaften können überleben. Das Konzept ALCAZAR sieht die Schaffung einer europäischen Airline mit kleinstmöglicher Gesellschaftsleitung, grösstmöglicher Dezentralisierung der Betriebe und der Wahrung der Identitäten vor. Ob die Swissair die heutigen Passagiere beibehalten kann, hängt weitgehend von den Preisen ab. Auch wenn der EWR noch nicht in Kraft ist, sind die

negativen Auswirkungen für die Schweiz bereits spürbar. Eine Gesellschaft wie die Swissair braucht, um überleben zu können, ein Potential von 50 Millionen, mindestens aber 35 Millionen Passagieren. Damit dies erreicht werden kann, sind zeitlich günstige Zubringer aus Norditalien oder dem süddeutschen Raum unerlässlich. Nun bekommt aber die Swissair im benachbarten Ausland keine neuen Landerechte, weil die Schweiz nicht in der EG ist. Die Swissair strebt Zubringerflüge nach Padua, Genau, Modena und viele andere Städte an. Bisher hat sie diese aber nicht verwirklichen können. In bezug auf die Beteiligung an ALCAZAR unterstreicht Herr Goetz, dass von Anfang an partnerschaftliche Verbindungen vorgesehen wurden. Dies spiegelt sich im Anteil von 30% der drei grösseren Gesellschaften wider. Von Anfang an hat die Swissair versucht, eine grössere Beteiligung zu erreichen. Dies würde aber die partnerschaftliche Voraussetzungen sprengen. Wenn die Bewertungen einen grösseren Wert der Swissair bestätigen würden, müsste ein Ausgleich erreicht werden. Dies kann durch die Herausnahme einzelner Teile der Swissair oder durch die Einbringung von Eigenkapital durch die andern Gesellschaften verwirklicht werden. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass die Swissair zwar in bezug auf die Substanz Vorteile aufweist, bezüglich des Ertrags aber im Nachteil ist. Dies betrifft auch die SAS, die keinesfalls als Pleitegesellschaft taxiert werden kann. Die gegenwärtige Lage ist durch zahlreiche Abschreibungen entstanden. Der Ertrag dieser Gesellschaft ist als gut zu bezeichnen. Trotz dieser Analyse versteht es sich von selbst, dass die Swissair eine Beteiligung von nur 30% ohne Korrekturen nicht hinnehmen kann. Die Verhandlungen darüber sind aber sehr schwierig. Betreffend die Haltung der EG und der amerikanischen Behörden liegen noch keine konkreten Hinweise vor. Bisher haben sich sowohl die europäischen als auch die amerikanischen Behörden geweigert, Stellung zu beziehen. Erst wenn das "Memorandum of understanding" unterschrieben ist, wird es möglich sein, Gespräche aufzunehmen. Die EG hat trotzdem Sympathie für das Vorhaben signalisiert, denn es geht um vier europäische Fluggesellschaften. Die Aufgabe gewisser Destinationen, vor allem in Amerika, kann aber nicht ausgeschlossen werden, falls ALCAZAR hierfür eine Monopolstellung besitzen würde. Der Bund ist Aktionär der Swissair. Es wäre zu begrüssen, wenn er dies trotz ALCAZAR bleiben würde. Bei den andern Gesellschaften ist der Anteil des Staates viel grösser. Er beträgt 51% bei der AUA und 50% bei der SAS. ALCAZAR würde einen Zuwachs der Flüge von 17% für Zürich und von 7% für Genf bewirken, hauptsächlich im innereuropäischen Bereich. Die Frage des Sitzes ist äusserst wichtig. Sie ist noch nicht gelöst. Die Swissair hat hier bisher keine Konzessionen gemacht. Aber wenn ALCAZAR EG-Charakter erreichen will, und dies ist sehr wichtig, wird es schwierig sein, den Sitz in der Schweiz zu bekommen. In bezug auf die bilateralen Abkommen wird die Zuständigkeit bei den Schweizer Behörden bleiben, solange nicht die EG darüber

verhandeln wird. Das Konzept ALCAZAR sieht grundsätzlich die Beibehaltung der Marke und der Corporate Identity der Swissair vor. Dies ist auch für das Geschäft wichtig, denn als Delta den Namen Pan Am aufgegeben hat, hat sie einen grossen Fehler gemacht. Die heutigen Tochtergesellschaften der Swissair würden als solche weitergeführt. In den künftigen Verhandlungen wird die Swissair versuchen, sowohl den technischen Bereich als auch die Informatik in der Schweiz anzusiedeln. Bei der Personalreduktion wird eine Opfersymmetrie verlangt. Für das Schweizer Personal gelten weiterhin die schweizerischen gesetzlichen Bestimmungen. Der Verwaltungsrat der Swissair wird nun weiterhin sehr hart verhandeln und ist nicht bereit ALCAZAR um jeden Preis zu realisieren. Er betrachtet aber ALCAZAR als attraktivste Option für die Zukunft.

Soll der Bundesrat bei seiner Stellungnahme Bedingungen für sein Einverständnis äussern? Würde dies die Verhandlungsposition der Swissair stärken? Herr Goetz verneint diese Fragen. Der Verwaltungsrat der Swissair hat die Bandbreite der Verhandlungen festgelegt. Würde der Bundesrat selbst diese bestimmen, übernehme er die Verantwortung des Verwaltungsrates. Man kann aber bestätigen, dass die Swissair ALCAZAR nicht um jeden Preis akzeptieren wird.

Nachdem sich Herr Goetz mit dem besten Dank verabschiedet hat, diskutiert der Rat die Frage, ob er grünes Licht geben und sich bereit erklären kann, die notwendigen Statutenänderungen zu akzeptieren.

Bundesrat Stich spricht sich für die Weiterführung der Verhandlungen aus. Der definitive Entscheid kann aber erst getroffen werden, wenn die Schlussresultate vorliegen.

M. Delamuraz constate que le Conseil n'a ni les moyens juridiques, ni l'opportunité politique de bloquer les négociations. C'est à négociations achevées que le Conseil aura les vraies décisions à prendre. Avec une certaine distance et relativité, il est donc d'accord avec le "oui" du Conseil. Le chef du DFEP dit néanmoins ne pas être convaincu ni par l'argumentation de M. Goetz, ni par la façon dont les négociations sont conduites.

Auch Bundesrat Koller ist mit den Anträgen einverstanden. Wenn die erste Phase beschlossen wird, muss der Bundesrat die Statutenänderungen der Swissair genehmigen.

Bundesrat Villiger äussert erneut gewisse Bedenken gegenüber dem Modell ALCAZAR. Es wäre falsch, ALCAZAR als die Summe der vier Gesellschaften zu sehen. ALCAZAR ist schlecht, aber die Alternativen sind noch schlechter. Die Verantwortung liegt beim Verwaltungsrat der Swissair. Der Rat kann diese Verantwortung nicht übernehmen, und er kann deshalb im jetzigen Zeitpunkt nicht nein sagen. Mit einem gewissen Unbehagen ist Bundesrat Villiger bereit, grünes Licht zu geben.

Mme Dreifuss partage cet avis, mais elle souhaite qu'on ajoute à la liste des questions qui attendent une réponse de la part de Swissair les problèmes du personnel et des aéroports.

Bundespräsident Ogi erklärt seinen Gemütszustand wie folgt: Mit dem Herzen und dem Bauch würde er lieber nein sagen, mit dem Kopf muss er aber trotz allergrössten Bedenken zustimmen.

Le Conseil en décide donc ainsi et approuve le projet de communiqué de presse que la Chancellerie fédérale lui soumet (voir annexe).

Contrats RP dans l'administration fédérale

LE DFF propose de renvoyer cet objet jusqu'à ce qu'une liste des contrats de relations publiques de l'administration fédérale soit fournie au Conseil fédéral. Le Chancelier Couchepin satisfait cette requête, mais s'oppose à ce que cette liste soit publiée dans le rapport de gestion qui en serait alourdi d'une façon excessive. Les propositions du CCF visent, comme le DFF le souhaite, à plus de transparence dans ce domaine. Les critiques du DFF sont dès lors difficilement compréhensibles. La proposition est renvoyée.

Regelung von Transportproblemen mit Deutschland

Bundesrat Stich ist mit der vorgesehenen Fahrmöglichkeit von 40-Tonnen-LKW über die Basler Zollämter nicht einverstanden. Es handelt sich um eine Aushöhlung der 28-Tonnen-Limite. **Bundespräsident Ogi** teilt diese Auffassung nicht. Nach der Schliessung des Grenzpostens von Rheinfelden müssen diese LKW einen Umweg durch zahlreiche Dörfer machen. Dies ist unvernünftig. Schliesslich handelt es sich nur um 30 LKW pro Tag. Wenn die neue

Brücke von Rheinfelden in Betrieb genommen wird, müsste man neue Verhandlungen aufnehmen. **Bundesrätin Dreifuss** teilt diese Meinung. Auch wenn das BUWAL nicht konsultiert worden ist, kann man sich dieser Lösung anschließen. Sie muss keinesfalls als Aushöhlung der 28-Tonnen-Limite angesehen werden. Der Rat heisst die Vorschläge des EVED gut.

Société coopérative suisse des céréales et matières fourragères

M. Stich n'est pas d'accord avec la prorogation de l'arrêté fédéral sur la CCF. Au moment où l'on parle toujours plus de concurrence et de déréglementation, il faut en finir avec ce genre de coopératives auxquelles on attribue des compétences qui sont de nature étatique. **M. Delamuraz** ne le conteste pas. On est en train de donner une nouvelle orientation à la politique agricole suisse. Mais cette réforme ne peut se faire d'un jour à l'autre, il faut avoir le temps de l'appliquer. Une dissolution de la CCF ne pourra être envisagée que plus tard. Le Conseil adopte les propositions du DFEP.

Vereinbarung über die NEAT

Die Vereinbarung mit der SBB und mit der BLS müsste laut **Bundesrat Stich** auch die Betriebsphase regeln. Die zwei Bahngesellschaften müssen die Wirtschaftlichkeit der NEAT beurteilen. Für den Chef des EFD werden die Bahnen nicht in der Lage sein, die Verzinsung und die nötigen Abschreibungen vorzunehmen. Es wäre grobfahrlässig, die NEAT zu bauen und so zu tun, als ob alle Fragen bereits gelöst wären. Die Bahnunternehmungen müssen die Investitionen aus ihrer Sicht beurteilen.

Bundespräsident Ogi widersetzt sich dieser Sicht der Dinge. Man sollte nicht ständig Zweifel an der NEAT aufkommen lassen, denn eine solche Haltung würde unsere internationalen Verpflichtungen gefährden. Die Betriebsphase wird erst im Jahre 2006/2008 anfangen, und die Rentabilität ist erst nach 60 Jahren erreicht. Bereits heute verbindliche Prognose zu stellen, ist nicht möglich. Die künftigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen können heute nicht erfasst werden. Wie wird sich der Verkehr entwickeln? Dies hängt von vielen Faktoren ab, zum Beispiel vom Benzinpreis im nächsten Jahrhundert. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Zinsen mit den Baukosten verrechnet werden. Ein Vorhaben wie die NEAT kann nicht nur finanzpolitisch beurteilt werden. Es geht auch um die Umwelt, die Arbeitsplätze und um unsere inter-

nationalen Beziehungen. Wollte man auch alle betriebswirtschaftlichen Fragen bereits heute regeln, müsste man mit einer Verzögerung von mindestens zwei Jahren rechnen.

Bundesrat Villiger zeigt für die Finanzprobleme Verständnis, doch muss heute ein Teilvertrag akzeptiert werden, auch um die Verunsicherung in der Öffentlichkeit und die damit verbundenen Zweifel im Ausland nicht zusätzlich anzuheizen. Es wird sicher später Phasen geben, in denen der Bundesrat über die Wirtschaftlichkeit der NEAT sprechen muss. Auch wenn Bundesrat Villiger die Anträge des EVED unterstützt, wünscht er für eine künftige Klausursitzung eine Aussprache über die Finanzierung der NEAT und über mögliche Etappierungen. Dabei möchte er auch die Meinung der Bahnen kennen.

Der Rat stimmt den Anträgen des EVED zu.

Bahn-Grossprojekt und Regionalverkehr

Die Antwort auf einer Interpellation David steht für **Bundesrat Koller** im Widerspruch zu einem vom EVED unterbreiteten Aussprachepapier, denn man spricht von Etappierung. Diese Frage wird überprüft.

Loi sur les droits politiques

Le **Chancelier Couchepin** souligne que la plupart des questions soulevées dans les co-rapports ont déjà fait l'objet d'une discussion et d'une décision du Conseil fédéral. Par contre, la question des sous-apparetements soulevée par **Mme Dreifuss** mérite d'être étudiée à fond. Il serait en effet erroné d'interdire des sous-apparetements lorsque le même parti politique présente deux listes séparées, en fonction par exemple du sexe. Le problème vient de ce que la notion même de parti n'est pas définie, ni dans la constitution ni dans la loi. **M. Villiger** propose que l'on parle non pas de parti, mais de même liste. **M. Couchepin** demande au Conseil d'adopter le message sans modification, et de lui donner le mandat d'étudier cette question avant de faire rapport au Conseil qui pourra toujours présenter un rapport complémentaire aux commissions qui devront traiter cette révision. Le Conseil est d'accord.

Bundesgesetz über die Armee und die Militärversicherung

Es geht um die materielle Bereinigung der Botschaft, welche formell erst an der nächsten Sitzung verabschiedet werden soll. Die meisten bemerkungen in den Mitberichten konnten bereinigt werden. **Bundesrätin Dreifuss** bedauert, dass sämtliche Bemerkungen der SP und der Gewerkschaften nicht berücksichtigt wurden. Es ist ein Zeichen von mangelnder Gesprächs- und Konkordanzbereitschaft gegenüber armeekritischen politischen Kräften. Dies betrifft vor allem die Frage des Ordnungsdienstes. Für **Bundesrat Villiger** geht es nicht um mangelnde Gesprächsbereitschaft, sondern vielmehr um die Erfüllung eines verfassungsmässigen Auftrags. Er ist aber bereit, die Botschaft insofern anzupassen, dass die Befürchtungen der SP und des SGB in bezug auf den Ordnungsdienst grössere Beachtung finden.

Solderhöhung

Nach Meinung von **Bundesrat Stich** würde in der jetzigen Finanzlage mit der Annahme eines Postulates, welches eine Solderhöhung vorsieht, ein falsches Signal gesetzt. **Bundesrat Stich** beantragt deshalb, das Postulat abzulehnen. **Bundesrat Villiger** ist nicht einverstanden. Seit der letzten Solderhöhung beträgt die Teuerung 25%. Eine Ablehnung des Postulates würde eine grosse Debatte im Nationalrat verursachen. Auch wenn das Postulat entgegengenommen wird, beabsichtigt der Chef des EMD keineswegs, die Solderhöhung vor der Reform 95 zu beantragen. Der Rat beschliesst im Sinne des EMD.

Beamtengesetz

Der Rat führt seine Aussprache fort, trifft aber noch keine definitiven Entscheide. Die offenen Fragen mit dem EJPD betreffend die EVK-Statuten sind praktisch bereinigt. Offen bleibt dagegen die Frage der Flexibilisierung des höheren Kaders. **Bundesrat Delamuraz** schlägt als Kompromisslösung einen neuen Gesetzesartikel vor, mit dem für die Generalsekretäre und die Informationschefs die heutige Regelung weitergeführt werden kann. Betreffend die Rechtstellungsverordnung ist **Bundesrat Villiger** bereit, Aenderungen in Erwägung zu ziehen. Dies kann aber nicht kurzfristig geschehen, denn eine Konsultation der betreffenden Leute muss stattfinden. Es gilt zu bedenken, dass die Berufssoldaten nicht als Beamte wie die anderen betrachtet werden können. Als Lösung wird vorgeschlagen, in der Botschaft anzukündigen, dass die Instruktorenverordnung demnächst angepasst wird.

Vertretung der lateinischen Minderheiten

Die Motionen Comby und Salvioni schlagen eine Kontrolle durch die VKB vor. **Bundeskanzler Couchepin** vermisst in der Antwort des Bundesrates eine Stellungnahme dazu. **Bundesrat Stich** ist bereit, die Antwort zu ergänzen, auch wenn eine Kontrolle der Tätigkeit des Personalamtes durch die VKB nicht sinnvoll ist. Die Anstellungen werden durch die Departemente vollzogen.

AUSSPRACHEN

Abstimmungserläuterungen für den 28. November

Einzig die Erläuterungen über die Mehrwertsteuer geben zu Bemerkungen Anlass. Beim Satz von 6,5% wünscht **Bundesrat Stich**, dass man stets von einem Zuschlag um 0,3% spricht. Das Parlament hat so beschlossen, und es gilt Missverständnisse zu vermeiden.

M. Delamuraz juge qu'il y a trop de répétitions et que le Conseil affirme plusieurs fois les mêmes choses. Il faut essayer de simplifier les explications sur la TVA. En outre, on n'explique nulle part le fonctionnement de la TVA. **Bundesrat Stich** findet dies nicht nötig, denn die 72'000 neu Unterstellten wrden speziell instruiert. Die grosse Mehrheit der Stimmbürger interessieren sich nicht dafür, wie die Mehrwertsteuer funktioniert. **Bundesrat Villiger** wünscht, dass die Frage der Revitalisierung der Wirtschaft besser beachtet wird. Auch sollte der Rat klar zum Ausdruck bringen, dass der Bund ohne eine MWSt von 6,5% noch mehr sparen müsste, und zwar so, dass sehr viele Leute darunter leiden würden. Ist es richtig zu behaupten, der Bundesrat betrachte nur die MWSt von 6,5% als sinnvoll? Aufgrund dieser Bemerkungen wird die Bundeskanzlei die Abstimmungserläuterungen anpassen und dem Bundesrat zur Verabschiedung vorlegen.

Der Rat diskutiert auch die Abstimmungsstrategie im Hinblick auf den 28. November. Am 13. September organisiert das EFD einen Pressetag über die Mehrwertsteuer. Dabei wird auch das Argumentarium verteilt und erläutert. Für **Bundesrat Stich** ist ein Auftritt von mehreren Bundesräten nicht sinnvoll. In der Diskussion wird diese Frage anders beurteilt. Die Mehrwertsteuervorlage ist äusserst wichtig. Der Bundesrat sollte zeigen, dass alle hinter der Mehrwertsteuer von 6,5% stehen. Man könnte dem Bundesrat vorwerfen, nur der Finanzminister kümmere sich um diese

Steuervorlage. Diese Frage wird von Bundesrat Stich geprüft.

Session parlementaire à Genève

Le Chancelier Couchepin soulève la question de savoir si le Conseil fédéral in corpore ne devrait pas participer à l'une des manifestations prévues à Genève à l'occasion de la tenue dans cette ville de la session d'automne du Parlement. Mme Dreifuss, ainsi que M. Delamuraz, souhaitent une telle participation, qui est dès lors décidée malgré des réticences de la part d'autres membres du Conseil. C'est à la réception officielle de la première journée que le Conseil in corpore sera présent. Une réception de remerciement pour les autorités de Genève peut être envisagée à Berne lors de la session d'hiver. Durant les trois semaines de session à Genève, les séances du Conseil débiteront à 8h.30 déjà.

BFF - Organisationsüberprüfung

Bundesrat Koller kann die Kritik von Bundesrat Stich an den Kosten dieser Ueberprüfung durch eine externe Firma nicht teilen. Auch in vielen andern Sektoren der Verwaltung wurden solche Ueberprüfungen vorgenommen.

Straffällige Asylbewerber

In den letzten Wochen - so Bundesrat Koller - ist eine stark emotionale öffentliche Diskussion entstanden. Für den Bundesrat gilt es nun, die Dinge klarzustellen und seine Politik zu erläutern. Die von Wattenwyl-Gespräche bilden eine gute Gelegenheit dazu. Der Eindruck, mit der Asylpolitik könne man auch die Drogenprobleme lösen, ist falsch und muss korrigiert werden. Bundesrätin Dreifuss teilt diese Auffassung. Es geht nicht um das Asyl, sondern um das organisierte Verbrechen. Auch Bundesrat Villiger kritisiert die öffentlichen Auftritte der Parteipräsidenten der FDP und der CVP in dieser heiklen Frage. Das Aussprachepapier von Bundesrat Koller wird zur Kenntnis genommen und den Parteien im Hinblick auf die von Wattenwyl-Gespräche als Dokument verteilt.

Répercussions économiques de l'AEEE

M. Stich juge inutile de procéder à une étude de faisabilité coûteuse. Sans doute les professeurs arriveront-ils à la conclusion qu'une telle étude est faisable et nécessaire, car il ne seront pas disposés à renoncer à une telle chance. M. Delamuraz ne partage pas cet avis. Une telle étude est nécessaire et ne constitue pas une nouveauté. En réponse à une question du président, le chef du DFEP confirme que les deux professeurs pressentis sont d'accord avec les modalités prévues. Le Conseil prend donc connaissance des intentions du DFEP.

UMFRAGEN

- BR Stich
- Ueber die Mehrwertsteuer wird EFD Grundlagenmaterial für Referate zur Verfügung stellen.
 - Nach der Diskussion im Bundesrat hat das EFD neue Weisungen betreffend Beförderungen in Kraft gesetzt. Rückwirkende Beförderungen sind nicht mehr möglich. Die Beförderungen werden auf den ersten Tag des auf einen Entscheid folgenden Monats in Kraft gesetzt.
 - Für die Revision des Bankengesetzes und des Anlagegesetzes hat die Bankiervereinigung neue Vorschläge eingereicht.
- M. Delamuraz
- la Commission des cartels a terminé son rapport sur la concentration dans la presse suisse. Elle entend poursuivre ses travaux et enquêter sur le degré de satisfaction des lecteurs. Il s'agit d'un programme très ambitieux qui occupera la commission très longtemps;
 - le nouveau directeur général du GATT, Lord Southerland, fera une visite à Berne le 9 septembre. Le Président Ogi a pu se libérer afin de le recevoir en visite de courtoisie;

- le Suisse Jean Bonvin a de bonnes chances de devenir président du Centre de développement de l'OCDE, poste très important.

BR Koller

- dankt dem Rat für die Glückwünsche anlässlich seines 60. Geburtstags.
- Nach der Schiesserei vor der türkischen Botschaft ist die Ueberwachung der PKK intensiviert worden. Gegen 15 führende Mitglieder der PKK ist eine Einreisesperre erlassen worden. Auch das Schusswaffentrageverbot für türkische Angehörige hat sich nach Aussagen der kantonalen Polizeiverantwortlichen sehr bewährt. Dagegen wäre ein Verbot der PKK wenig sinnvoll und würde die Ueberwachung dieser Organisation, welche sowieso im Untergrund tätig ist, zusätzlich erschweren.

BR Villiger

- Trotz Werbekampagne von Mercedes durch das PR-Büro Jäggi-Rickenbacher hat sich die SIK des Nationalrates mit 22 zu 0 Stimmen für den Schweizer Geländewagen Duro ausgesprochen.
- bedauert, dass die Presse über Reformvorhaben des EMD berichtet hat, bevor der Bundesrat informiert werden konnte. Die EMD-Pläne sollten vom Rat an der Klausursitzung im Oktober diskutiert werden.

Chanc. Couchepin

- rappelle que les partis politiques souhaitent recevoir à l'avance des documents sur les objets en discussion lors des rencontres de la maison de Watteville;
- le gouvernement du canton d'Argovie souhaite rencontrer une délégation du Conseil fédéral pour discuter des problèmes de transports. Ce sera la délégation des transports du Conseil qui fixera une date;
- les responsables des secrétariats gouvernementaux de l'OCDE se réuniront à Lisbonne au mois de novembre. Il souhaite y assister. Le Conseil en prend acte.

- Präsident Ogi**
- Die Revision der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für Ende März in Aussicht gestellt worden. Wie ist der Stand der Arbeiten?
 - wünscht über die Frage der Bewertung des Goldes informiert zu werden.

7. September 1993/AC-d1

SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI

geht an:

- Departementsvorsteher/in (7)
- Bundeskanzler (1)
- Vizekanzler/in (2)



SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI
 CHANCELLERIE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE
 CANCELLERIA DELLA CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Der Bundesrat befasst sich mit dem Projekt ALCAZAR

Der Bundesrat hat heute den Präsidenten des Verwaltungsrates der Swissair, Hannes Goetz, eingeladen, um sich über den letzten Stand des Projektes ALCAZAR ins Bild setzen zu lassen und das weitere Vorgehen zu besprechen. Zuvor hatte der Bundesrat vom Bericht, den er von der Swissair zum Thema ALCAZAR verlangt hatte, Kenntnis genommen. Diese Unterlagen informieren über die Situation der Swissair, ihre Optionen zur Zusammenarbeit mit anderen Luftverkehrsunternehmen und deren mutmassliche Auswirkungen auf die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr. Sie erörtern auch Aspekte der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sowie die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze und die Regionen der Schweiz.

Swissair-Präsident Goetz unterstrich, dass ALCAZAR aus heutiger Sicht die attraktivste Option darstellt. Der Zusammenschluss der vier Fluggesellschaften Swissair, KLM, SAS und Austrian Airlines ermöglicht - unter sinnvoller Wahrung der eigenen Identität - die Erreichung einer stärkeren Marktposition und die Realisierung erheblicher Synergieeffekte. Ziel der gegenwärtigen Verhandlungen ist die Bereinigung von noch offenen Fragen, insbesondere derjenigen der Bewertung der einzelnen Fluggesellschaften, damit in den nächsten Wochen ein "Memorandum of understanding" (das heisst eine Absichtserklärung) unterschrieben werden kann. Dies ist nur möglich, wenn sich die betroffenen Regierungen, im Falle der Swissair der Bundesrat, vorgängig bereit erklären, die nötigen rechtlichen Anpassungen in die Wege zu leiten.

Der Bundesrat hat zur Kenntnis genommen, dass der Verwaltungsrat der Swissair, welcher die unternehmerische Verantwortung für die Swissair trägt, ein klares Verhandlungsmandat erteilt hat, das der Bedeutung der Swissair gerecht wird, und dass Swissair nicht beabsichtigt, ALCAZAR um jeden Preis zu realisieren.

Nach der Anhörung von Herrn Goetz und dem Studium des Berichts sieht der Bundesrat keinen Grund, die Swissair daran zu hindern, das "Memorandum of understanding" zu unterzeichnen und in formelle Verhandlungen mit den übrigen ALCAZAR-Partnern einzutreten. Der Bundesrat hat von den Handlungen, die ein formelles Mitwirken der schweizerischen Behörden voraussetzen, Kenntnis genommen, und er ist bereit, im Falle erfolgreicher Verhandlungen, die nötigen rechtlichen Anpassungen in die Wege zu leiten.

Der Bundesrat bittet die Swissair, ihn über die Fortschritte des Projekts ALCAZAR weiterhin auf dem laufenden zu halten und insbesondere über die Lösung der zurzeit noch offenen Fragen betreffend Luftverkehrsrechte, Bewertung, Sitz, Personal und Zukunft der schweizerischen Flughäfen zu informieren, bevor irreversible Beschlüsse gefasst werden.

SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI
 Der Vizekanzler

Achille Casanova

Bern, 1. September 1993



SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI
 CHANCELLERIE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE
 CANCELLERIA DELLA CONFEDERAZIONE SVIZZERA

Le Conseil fédéral se penche sur le projet ALCAZAR

Le Conseil fédéral a invité Hannes Goetz, président du conseil d'administration de Swissair, à lui présenter aujourd'hui la dernière version du projet ALCAZAR et à discuter de la suite des opérations. Le Conseil fédéral avait pris connaissance du rapport que Swissair lui avait remis à sa demande et qui décrivait la situation de la compagnie ainsi que ses options concernant la collaboration avec d'autres entreprises de transports aériens et leurs conséquences éventuelles pour la Suisse dans le trafic aérien international. Ce document abordait également la rentabilité de l'entreprise ainsi que les répercussions du projet sur les différentes régions du pays et en matière d'emploi.

Monsieur Goetz a souligné qu'ALCAZAR représente à ce jour l'option la plus attrayante. En effet, la fusion de Swissair, de KLM, de SAS et d'Austrian Airlines permet selon lui d'améliorer la position de Swissair sur le marché et d'obtenir des effets de synergie intéressants, tout en sauvegardant de manière appropriée l'identité de la compagnie suisse. Il s'agit maintenant de résoudre les problèmes en suspens, et en particulier de déterminer la valeur intrinsèque de chacune des compagnies concernées, afin de pouvoir signer, au cours des prochaines semaines, un "Memorandum of understanding", c'est-à-dire une déclaration d'intention. Cela ne sera possible que lorsque les gouvernements concernés - pour Swissair, le Conseil fédéral - se seront déclarés prêts à entreprendre les adaptations législatives nécessaires.

Le Conseil fédéral a pris acte du fait que le conseil d'administration de Swissair, qui assume la responsabilité de l'entreprise sur le plan de la gestion, a formulé un mandat de négociation très clair, qui tient compte du poids de Swissair. Il a également pris acte du fait que la compagnie ne cherche pas à réaliser à tout prix le projet ALCAZAR.

Après avoir étudié le rapport de Swissair et entendu Monsieur Goetz, le Conseil fédéral ne voit aucune raison d'empêcher Swissair de signer le "Memorandum of understanding" et d'entamer des négociations formelles avec les autres compagnies parties au projet ALCAZAR. Il a pris connaissance des démarches qui supposeraient une participation formelle des autorités suisses et serait disposé, au cas où les négociations aboutiraient, à entreprendre les adaptations législatives nécessaires.

Le Conseil fédéral demande à Swissair de le tenir au courant de l'évolution du projet ALCAZAR et de l'informer, avant que des décisions irrévocables ne soient prises, des solutions qui seront apportées aux problèmes en suspens concernant notamment les droits aériens, la valeur intrinsèque de la compagnie, son siège et son personnel ainsi que l'avenir des aéroports suisses.

1.9.93

Chancellerie fédérale
 Le vice-chancelier

Achille Casanova