

zuschränken, und weniger als ein Anliegen, das mir wirklich ein ehrlich gemeintes Anliegen ist, dass wir unsere Kleinbetriebe in unserer Schweiz wirklich erhalten wollen.

**Bundesrat Schlumpf:** Die Ausführungen von Ständerat Hefti bedürfen noch einmal einiger kurzer Feststellungen.

Die postalische Aufgabe sei überschritten worden mit dieser für Personalrestaurantsbedürfnisse gedachten Einrichtung. Dann müsste ich sagen: *Pater peccavi!* Wir haben natürlich seit Jahren in anderen Fällen – und ich habe nie eine Beanstandung gehört – bei Restaurationsbetrieben für bundeseigene Unternehmungen – also SBB oder PTT, sogar hier, in der Nähe an der Taubenhalde – ganz ähnliche Annexeinrichtungen beschlossen. Nicht das Parlament, nicht der Bundesrat, sondern die zuständigen Instanzen haben sich mit dem Projekt beschäftigt. Herr Ständerat Hefti, als hervorragender Jurist: die Geschichte mit der Tuchfabrik wollen wir aus dem Protokoll streichen. Darüber müssen wir uns nicht unterhalten. Das hätte in der Tat mit betriebseigenen Bedürfnissen nichts zu tun.

Zur Bemerkung, die Organisation sei nicht gut oder nicht tauglich, wenn der Departementschef von dieser Geschichte zuerst – im Januar war das – durch einen Presseartikler erfahren habe. Bisher habe ich, Ständerat Hefti, von Ihnen insbesondere, aber von vielen anderen Kollegen auch, eigentlich immer gehört, der Bundesrat solle regieren und nicht verwalten. Ich weiss nun nicht, ob das ein terminologisches Problem ist. Heisst es Regieren, wenn der Bundesrat oder der Departementschef sich mit derartigen Bauvorhaben im einzelnen, mit den Projekten, beschäftigen müsste? Das wäre ja der Fall, wenn wir in unserer Tätigkeit solche Fragen behandeln müssten.

#### Abstimmung – Vote

Für die Überweisung der Motion	24 Stimmen
Dagegen	8 Stimmen

#### An den Nationalrat – Au Conseil national

#### Mitteilung – Communication

**Präsident:** Bevor ich dem Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Peter Gerber, das Wort erteile, möchte ich dem Jubilaren Peter Gerber zum heutigen 60. Geburtstag persönlich und auch in Ihrem Namen die herzlichsten Glückwünsche aussprechen. Bleiben Sie rüstig und froh auch im nächsten Dezennium!

83.007

### Flughafen Genf. Bahnanschluss. Zusatzkredit Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire. Crédit supplémentaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Januar 1983 (BBI I, 917)  
Message et projet d'arrêté du 31 janvier 1983 (FF I, 893)

#### Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Gerber, Berichterstatter:** Ich möchte unserem Präsidenten für die netten Glückwünsche recht herzlich danken. Ich muss Sie jetzt über ein Geschäft orientieren, das in der Kommission auch einiges Unbehagen provoziert hat. Mit Bundesbeschluss vom 19. Juni 1980 bewilligte das Parlament einen Verpflichtungskredit von 64 Millionen als Bun-

desbeitrag an einen Gesamtaufwand von 189 Millionen für den Bau des Bahnanschlusses des Flughafens Genf. Das Parlament hatte die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Baus der Flughafenlinie für die Region Genf sowie für die übrige Westschweiz eindeutig bejaht. Die Vorlage wurde zudem aus staatspolitischen Gründen befürwortet. Der Anschluss des Flughafens Zürich-Kloten ans SBB-Netz war damals schon erstellt. Der Wunsch Genfs, den Flughafen Genf-Cointrin ebensogut zu erschliessen wie jenen von Zürich-Kloten, stiess auf Verständnis. Die Finanzierung des Projektes wurde aus Gründen der Gleichbehandlung der Kantone Genf und Zürich gleich geregelt wie beim Bau der Flughafenlinie Zürich-Kloten. Der Anteil des Kantons Genf an den gesamten Investitionskosten beträgt somit 6 Prozent, der Anteil des Bundes 34 Prozent, der Anteil der SBB 60 Prozent. Die finanzielle Gleichstellung wurde dem Kanton Genf anlässlich der parlamentarischen Beratung der Vorlage über den Bau der Flughafenlinie Zürich-Kloten zugesichert.

Wenn der Aufwand für den Bau der Flughafenlinie Genf seinerzeit mit 189 Millionen angegeben wurde, so haben weitere Projektierungsarbeiten und die Bauteuerung seit 1978 gezeigt, dass die Gesamtaufwendungen sich voraussichtlich auf 278 Millionen Franken belaufen werden (Preisstand 1981) und somit den 1978 geschätzten Bauaufwand um 89 Millionen übersteigen werden. 49 Millionen Franken der Mehrkosten werden durch die Teuerung verursacht. 40 Millionen Franken sind technische, und projektbedingte Mehrkosten und haben folgende Ursachen: Ungenauigkeiten der seinerzeitigen Kostenschätzung: 24 Millionen Franken, beim Projektstand 1978 nicht voraussehbare Arbeiten und Projektänderungen: 16 Millionen Franken. Der Bauvoranschlag 1978 beruht auf dem Stand eines Vorprojektes. Damals liessen sich vor allem die Hoch- und Tiefbauarbeiten, die Aufwendungen für Heizungs- und Belüftungsanlagen sowie für elektrische Einrichtungen nicht mit hinreichender Genauigkeit errechnen. Der Mehraufwand von 16 Millionen Franken für nicht voraussehbare Arbeiten und Projektänderungen fällt im Flughafenbahnhof an. Die Bahnhofhalle wird gegen den Flughafen verschoben und um 2 Meter gehoben. Die Perrons werden von 9 auf 10,3 Meter verbreitert. Zudem wird ein zusätzliches Obergeschoss gebaut. Weitere Modifikationen betreffen die Luftregulierung sowie den Bau eines Zivilschutzraumes. Für die teuerungsbedingten Mehrkosten werden die Finanzierungsanteile von Bund, SBB und Kanton Genf im Ausmass des ursprünglichen Verteilungsschlüssels erhöht.

Für die technisch und projektbedingten Mehrkosten ist ein neuer Verteilungsschlüssel nötig. In Analogie zur Zürcher Flughafenlinie wurde mit den Genfer Behörden ein Kostenanteil von 6 Prozent oder 2,4 Millionen Franken ausgehandelt. Die SBB lassen sich nur im Umfang zusätzlicher kommerzieller Nutzungen belasten, wenn die Flughafenlinie ihre Ertragskraft nicht verschlechtern soll. Die zusätzlichen Nutzungen ergeben kapitalisiert einen Wert von 5 Millionen Franken. Für den Bund verbleiben Mehrbelastungen von 32,6 Millionen Franken. Diese Summe ist über einen Zusatzkredit zu bewilligen.

Die Vorlage hat in Ihrer Kommission zum Teil heftige Kritik ausgelöst. Der generelle Vorwurf, dass die ursprüngliche Botschaft ungenau ausgearbeitet sei, ist begründet. Die technisch und projektbedingten Mehrkosten hat das EVED zu verantworten. Es teilte mit Brief vom 9. Oktober 1978 dem Verwaltungsrat der SBB mit, dass der Bundesrat den Bau der Flughafenlinie Genf gutheisse, gleichzeitig erteilte es den Auftrag, innert kürzester Frist, jedoch vor Ende 1978 die für die Ausarbeitung der Vorlage an die eidgenössischen Räte erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. Es gehe vor allem darum, einfache und möglichst wirtschaftliche Lösungen darzulegen. Im Moment müssten sie nicht allen betrieblichen Gesichtspunkten genügen. Hauptziel sei, die voraussichtlichen Baukosten möglichst niedrig zu halten. Aufgrund dieses Auftrages legten die SBB einen Kostenvoranschlag von 189 Millionen Franken vor. Dieser Betrag wurde in die Botschaft vom 10. Dezember 1979 auf-

genommen, wobei erklärt wurde, dass es sich um eine Kostenschätzung handle. Eine genaue Berechnung der Kosten sei beim derzeitigen Projektstand nicht möglich. Ihre Kommission hat trotz dieser unerfreulichen Feststellungen aus staatspolitischen Überlegungen, vor allem der Romandie gegenüber, dem Zusatzkredit zugestimmt und empfiehlt Ihnen einstimmig Annahme des Bundesbeschlusses über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf.

Mme **Bauer**: Je voudrais rappeler qu'au sein de la commission plusieurs de nos collègues ont souligné, pour les déplorer, le dépassement des coûts et l'imprécision de l'évaluation des dépenses engendrées par le raccordement ferroviaire Cornavin-Cointrin. Ce dépassement de 89 millions – le président vient de le rappeler – peut être décomposé ainsi: 49 millions imputables à la hausse des prix et 40 millions résultant des exigences techniques et de modifications de projets faites sur la base d'expériences effectuées à Kloten. C'est beaucoup, certes, et je partage ces préoccupations. C'est donc l'occasion de rappeler que le rôle du Parlement est précisément de contrôler le bien-fondé d'un dépassement de cette importance.

Pourtant, je voudrais évoquer ici quelques faits inhérents à la région genevoise qui peuvent expliquer, en partie au moins, cette augmentation. Tout d'abord, à l'époque où les Chambres ont voté le crédit d'engagement de 64 millions sur les 189 millions que devait coûter le raccordement, on ne connaissait pas encore de manière exacte ni les projets de l'extension de l'aérogare, ni le tracé de la bretelle menant au Palais des Expositions, ni enfin le tracé de l'auto-route de contournement. Les membres de la commission qui se sont déplacés à Genève ont pu constater sur place, de visu, les bouleversements que cet enchevêtrement, cette imbrication de voies tant routières que ferroviaires apporte dans cette région. L'exiguïté de territoire genevois rend certes plus complexe un tel aménagement.

Ensuite, les conditions géotechniques se sont révélées plus complexes que prévu. Enfin, l'abri exigé pour la protection civile et diverses installations de télécommunications ont été ajoutés. Il ne fait pas de doute que les adjonctions sont de nature à expliquer l'augmentation du montant des investissements.

Je voudrais remercier mes collègues d'accepter de voter aujourd'hui cette nouvelle subvention, comme l'ont fait les membres de la commission. A plusieurs reprises, il faut insister sur ce fait, le Grand Conseil de Genève a voté crédits et résolutions afin que cet ouvrage, enfin, soit réalisé et il faut souligner que la participation du canton de Genève aux investissements est extrêmement importante. L'achèvement du raccordement Cointrin-Cornavin ne peut pas être différé et je souhaite vivement que nous puissions doter l'aéroport de Genève d'installations modernes, adaptées aux besoins, qui seules lui permettront d'être compétitif.

Bundesrat **Schlumpf**: Nach Meinung des Bundesrates ist dieser Bahnanschluss im Flughafen Genf verkehrspolitisch und energiepolitisch richtig. Er ist auch regionalpolitisch geboten, im Hinblick auf die Berücksichtigung der Romandie. Für die Kostensteigerungen haben – wie Präsident Gerber, ich danke ihm für seine einlässliche und sachliche Orientierung, zu Recht dargelegt hat – auch die politischen Instanzen einen Teil Verantwortung zu übernehmen. Die Gesamtkosten werden sich immer noch recht günstig stellen. Genf wird auf 278 Millionen Franken kommen, mit diesen Erhöhungen; bei der Flughafenlinie Zürich haben wir in der Endabrechnung 319 Millionen Franken.

Die Bundesbeteiligung ist deshalb bei Genf etwas höher, weil bei Zürich die SBB-Partizipation aus Gründen des kommerziellen Interesses höher war. Insgesamt geht es aber nach diesen Kostensteigerungen, die ja zu einem guten Teil auch teuerungsbedingt sind, um eine sehr sinnvolle Anlage. Ich bin Ihnen für Eintreten und Zustimmung dankbar.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1–4**

**Titre et préambule, art. 1–4**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 30 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

83.008

**Flughafen Genf. Kontrollturm. Zusatzkredit  
Aéroport de Genève.  
Tour de contrôle. Crédit additionnel**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 31. Januar 1983 (BBl I, 897)  
Message et projet d'arrêté du 31 janvier 1983 (FF I, 877)

*Antrag der Kommission*

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

**Gerber**, Berichterstatter: Gestützt auf die Botschaft vom 4. Juli 1979 haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 12. März 1980 einen Objektkredit von 12,3 Millionen Franken für den Bau eines Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf bewilligt. Die Bauarbeiten verliefen bis Frühjahr 1982 planmässig. Entgegen dem ursprünglich angemeldeten Raumprogramm kam dann die Regionaldirektion der Flugsicherungsdienste Genf der Radio Schweiz AG zum Schluss, dass nicht genügend Apparateräume vorgesehen seien, weil die Entwicklung auf dem Gebiet der Flugsicherung und die Übernahme der Kontrolle der Graspiste mehr technische Geräte erforderten, als bei der Erarbeitung der Pflichtenhefte und der Botschaft in den Jahren 1977 und 1978 ersichtlich waren. Entsprechende Projektänderungen und die seit der Aufstellung des Kostenvoranschlages aufgelaufene Teuerung verursachen Mehrkosten von 1,94 Millionen Franken; für zusätzliches Mobiliar werden 60 000 Franken benötigt, so dass ein Zusatzkredit von 2 Millionen Franken beansprucht wird.

Anfang Februar 1983 hat der Bundesrat, nach Absprache mit der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte, das Amt für Bundesbauten des EDI ermächtigt, weitere Kredite vorzeitig freizugeben, um die Arbeiten am Bauwerk fortsetzen zu können. Das Amt für Bundesbauten überwacht die Ausführung der Bauarbeiten. Bauherr ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt. Der neue Kontrollturm des Flughafens Genf dient der örtlichen Flugsicherung. Nach Artikel 3 Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes werden dafür Gebühren erhoben. Sie sollen die Betriebs- und Kapitalkosten decken. Im vorliegenden Fall werden sich die Gebühren als Folge des Zusatzkredites um 160 000 Franken erhöhen. Ihre Kommission beantragt Ihnen Eintreten auf den Bundesbeschluss und Genehmigung *in globo*.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

## **Flughafen Genf. Bahnanschluss. Zusatzkredit Aéroport de Genève.**

### **Raccordement ferroviaire. Crédit supplémentaire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.007
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	203-204
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 681

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.  
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.  
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.