

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

*Gesamtberatung – Traitement global du projet***Titel und Ingress, Art. 1 und 2****Titre et préambule, art. 1 et 2***Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusentwurfes 29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

83.309

Motion Muheim**Transitschwerverkehr im Kanton Uri****Transit des poids lourds dans le canton d'Uri***Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1983*

Der Strassenschwerverkehr am Gotthard nimmt untragbare Dimensionen an. Die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels hat – wie vorausgesagt – eine eigentliche Sogwirkung auf den Schwerverkehr ausgeübt. Der Verkehr über die Nationalstrasse durch den Kanton Uri ist für Land und Volk zu einer eigentlichen Zumutung geworden. Die Verkehrsverhältnisse auf der Axenstrasse sind namentlich zu gewissen Stunden völlig unhaltbar. In kurzem wird die Nationalstrasse 2 in der Leventina durchgehend eröffnet und dadurch der Transitverkehr nochmals enorm gesteigert. Die Tragung dieser Last zugunsten der schweizerischen und vor allem europäischen Allgemeinheit kann den Urnern nicht mehr zugemutet werden.

Der Bundesrat wird daher eingeladen, in Erfüllung früherer Zusicherungen dafür zu sorgen, dass der Transitschwerverkehr über die N 4 und N 2 in Uri von der Strasse weggewiesen wird. Zu diesem Zweck soll er die notwendigen Rechtsgrundlagen erlassen, die erforderlichen Ersatzlösungen, insbesondere mit Hucklepack-Eisenbahnverkehr schaffen, und allfällig weitere Massnahmen umgehend ergreifen.

Texte de la motion du 31 janvier 1983

Le trafic des poids lourds prend une ampleur insupportable sur la route du Saint-Gothard. Comme on l'avait prévu, l'ouverture du tunnel routier a eu pour effet d'y attirer les poids lourds. La circulation sur la route nationale qui traverse le canton d'Uri est devenue une véritable calamité pour la région et pour la population. La situation sur l'Axenstrasse est absolument inadmissible à certaines heures notamment. Le tronçon de la route nationale 2 qui traverse la Leventine sera bientôt entièrement ouvert au trafic, ce qui provoquera de nouveau une énorme augmentation du trafic. On ne saurait exiger des Urnais qu'ils supportent cette charge dans l'intérêt du reste du pays ou dans celui, plus grande encore, de l'Europe.

Le Conseil fédéral est par conséquent invité à faire en sorte que, conformément aux assurances qu'il avait données, le transit des poids lourds qui s'effectue actuellement sur la N 4 et la N 2 n'emprunte plus la route dans le canton d'Uri. Il doit établir les bases juridiques nécessaires à cet effet, créer les solutions de rechange requises, notamment par le feroutage, et prendre sans retard les autres mesures qui pourraient s'imposer.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Arnold (1)

Muheim: Der Schwerverkehr über die N 2 in Uri und durch den Gotthard-Strassentunnel ist für die dortige Bevölkerung unzumutbar geworden. Es sind noch zu wenige Schweizer, die wissen, was es heisst, tagtäglich Hunderte von Lastenzügen und Lastwagen über die N 2 nach Süden

oder in umgekehrter Richtung rollen zu sehen. Die Verhältnisse im Gotthardtunnel selbst, namentlich bezüglich Belüftung, Lärm, Gestank, Abgase usw., sind für die übrigen Strassenbenützer untragbar. Die Verkehrsverhältnisse auf der Axenstrasse sind so, dass die Schwerverkehrswagen, ohne Rücksicht auf die polizeilichen Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes, die Sicherheitslinien überfahren und die Polizei nicht eingreifen kann, weil man von höchster Bundesstelle – vom Bundesamt für Polizeiwesen – erklärt, Fahrzeuge dieser Länge könnten eben die Kurven nicht anders befahren.

Wir denken sodann an die Nebenwirkungen von Rauch, Gestank, Unfallrisiko. Wir denken auch an die Bevölkerung, die in diesem engen Kanton dieses dauernde Durchfahren zu ertragen hat.

Sie werden sich die Frage stellen: Ist es jetzt auch im Kanton Uri so, dass man nicht mehr gewillt ist, die allgemeinen Lasten zu tragen? Unsere Schweiz besteht als Land und als Gemeinschaft doch nur weiter, wenn jeder Teil eben auch allgemeine Lasten zu tragen gewillt ist. Ich kann Ihnen sagen: es ist nicht so, aber die Verhältnisse und die Gröszenordnungen sind in Uri überrissen. Wenn Sie die geografische Grösse, die Bevölkerungszahl, den engen Talkessel und die Agglomeration im Raume Erstfeld–Altdorf–Flüelen sehen, dann erkennen Sie sofort, dass dieser Schwerverkehr eben ein Ausmass erreicht hat, das mit dem Wort «untragbar» richtig qualifiziert ist. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass in eben diesem kleinen Kanton eine Reihe anderer Belastungen zugunsten der Allgemeinheit akzeptiert sind und ohne Murren von der Bevölkerung getragen werden. Ich denke an die Armeeschiesplätze. Ich nenne die Risiken der unterirdischen Munitionsanlagen. Wir vergessen nicht die Leitungen, welche wertvolle Energie aus dem südlichen Teil der Schweiz in die nördlichen Industrieagglomerationen überführen. Wir wissen auch um die NAGRA-Bohrungen im Raume Bauen am Urnersee.

Ich glaube daher, bei aller kritischen Selbstbetrachtung sagen zu dürfen, dass die 35 000 Urnerinnen und Urner eine grosse Last zugunsten der Allgemeinheit tragen. Im Bereiche des Schwerverkehrs sind sie aber nicht gewillt, Dinge auf sich zu nehmen, welche die Grenze des Tragbaren offensichtlich überschritten haben.

Es sind aber nicht nur eng-urnerische Interessen, es sind auch allgemein-schweizerische Interessen, die eine Regelung des Schwerverkehrs im Sinne der Motion erfordern. Sie wissen, dass wir von der Nordgrenze der Schweiz bis zur Südgrenze Tessin/Italien leistungsfähige Bahnen besitzen, also Trasseanlagen, die ja für den Transport von Gütern technisch bereit sind. Es geht darum, zu erkennen, dass wir volkswirtschaftlich eine recht fragwürdige Politik betreiben, wenn wir schweren Gütertransitverkehr auf der Strasse zulassen und daneben leere Bahnen ins hohe Defizit fahren sehen. Dies ist haushaltpolitisch für die öffentliche Hand der Kantone und des Bundes unsinnig. Es will mir zudem als nicht verständlich erscheinen, dass man modernste Strassen ohne volle Kostendeckung zusätzlich abnutzen lässt und daneben weit über eine Milliarde pro Jahr für Eisenbahnen bezahlt, die bereit wären, diese Güter zu transportieren.

Es kommt aber noch dazu, dass die Aussichten für die Zukunft geradezu erschreckend sind: Sie wissen, dass in wenigen Monaten in der Leventina der heute noch herrschende Engpass im Strassenverkehr aufgehoben sein wird; wenn die technischen Durchfahrtsmöglichkeiten und die Kapazitäten der Nationalstrasse im Raume Nordgrenze–Schweiz zur Südgrenze sozusagen durchgehend hochleistungsfähig und aufnahmebereit sind, wird eine ungeheure zusätzliche Masse an Schwerverkehr eintreffen. Das kann, ohne Prophet sein zu wollen, jedermann erkennen. Das kann man mit Bestimmtheit voraussagen. Dagegen haben wir uns zu wehren, mein Ratskollege Arnold aus Uri und ich.

Ich bin ja nicht der erste und einzige, der in den eidgenössischen Räten auf diese Situation hinweist. Nehmen Sie zum Beispiel die Einfache Anfrage des Nationalratskollegen

Flughafen Genf. Kontrollturm. Zusatzkredit

Aéroport de Genève. Tour de contrôle. Crédit additionnel

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	83.008
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	204-205
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 682

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.