

5487

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau
des Flughafens Genf-Cointrin**

(Vom 20. August 1948)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Am 22. Juni 1945 haben Sie einen Beschluss über das grundsätzliche Programm des Bundes für den Ausbau der Zivilflugplätze gefasst.

In der Botschaft des Bundesrates vom 18. Februar 1945 wurden die Bundesbeiträge, basierend auf den damals vorliegenden Projekten, auf rund 84 Millionen Franken berechnet. In der Annahme, dass im Laufe der Jahre noch weitere Anlagen erstellt und im Maximum mit 80 % subventioniert werden, musste man schätzungsweise für den Bund mit einer Gesamtauslage von 100 Millionen Franken rechnen.

Seit der Inkraftsetzung dieses Beschlusses sind nun 3 Jahre verstrichen. Eine kurze Betrachtung über die Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs, seinen heutigen Stand und über seine Zukunft dürfte deshalb angezeigt sein.

1. Der Luftverkehr der Schweiz und seine Entwicklung

In der Botschaft zum vorerwähnten Bundesbeschluss bekundeten wir die Auffassung, dass der Luftverkehr eine wertvolle Ergänzung der anderen Verkehrsmittel darstelle, weshalb die schweizerische Volkswirtschaft auf ihn angewiesen sei.

Auch zweifelten wir nicht daran, dass mit dem Ende des zweiten Weltkrieges, für dessen Ausgang eine hoch entwickelte Luftstreitmacht mitentscheidend war, eine starke Ausdehnung des zivilen Luftverkehrs einsetzen werde. Dieser Einsicht und der Erkenntnis, dass die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs nicht nur von der Güte des Flugmaterials, sondern ebenso vom Umfang und der Qualität der Bodenorganisation abhängt, haben sich auch die eidgenössischen Räte nicht verschlossen, und sie stimmten der vorgeschlagenen Regelung für den Ausbau der Zivilflugplätze zu.

Die nachstehend veröffentlichten Ergebnisse unserer statistischen Erhebungen über den Luftverkehr sind weitgehend geeignet, die Richtigkeit der damaligen Voraussicht zu bestätigen. Wenn auch die Gültigkeit der aus diesen Zahlen ableitbaren Folgerungen durch die heute immer noch wenig konsolidierten Verhältnisse der internationalen Politik und des zwischenstaatlichen Handels und Verkehrs beeinträchtigt ist, so kann doch hinreichend die starke Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs seit Kriegsende nachgewiesen werden. Vergleichshalber führen wir in den Zusammenstellungen auch die Ergebnisse des letzten ganzen Vorkriegsjahres 1938 mit Ganzjahresbetrieb auf.

Tabelle I

Anzahl der Flüge der regelmässigen Linien auf den Flugplätzen von Basel, Genf und Zürich. — Transitverkehr inbegriffen

	Jahr 1938	1945	1946	1947
Zahl der Flüge	9006	818	10 066	17 533
Index	100	9	112	195

Tabelle II

Anzahl der zahlenden Passagiere der regelmässigen Linien auf den Flugplätzen Basel, Genf und Zürich. — Transitverkehr inbegriffen

	Jahr 1938	1945	1946	1947
Zahl der Passagiere	43 091	11 686	147 159	267 025
Index	100	27	342	620

Tabelle III

Luftpostverkehr der regelmässigen Linien auf den Flugplätzen Basel, Genf und Zürich. — Transitverkehr inbegriffen

	Jahr 1938	1945	1946	1947
Post in kg	277 269	84 220	596 709	1 354 520
Index	100	30	216	489

Tabelle IV

Luftfrachtverkehr der regelmässigen Linien auf den Flugplätzen Basel, Genf und Zürich. — Transitverkehr inbegriffen

	Jahr 1938	1945	1946	1947
Fracht in kg	230 595	87 019	948 508	2 617 194
Index	100	38	411	1 137

Tabelle V

Zollstatistik über Ein- und Ausfuhr im Luftverkehr der regelmässigen Linien auf den Flugplätzen
von Basel, Genf und Zürich

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Total	
	Abgefertigte Menge in kg	Wert in Fr.	Abgefertigte Menge in kg	Wert in Fr.	Abgefertigte Menge in kg	Wert in Fr.
1938	76 856	16 247 798.—	62 328	101 286 194.—	139 184	117 533 992.—
1946	420 759	23 107 277.	304 217	169 882 882.	724 976	192 990 109.—
1947	758 328	46 691 033.—	416 421	319 461 272.—	1 174 749	366 152 305.—

Der Flugplatz Basel-Mülhausen wurde erst am 1. Juli 1946 in Betrieb genommen. In den Zahlen der Jahre 1938 und 1945 sind somit nur die Ergebnisse von Genf und Zürich enthalten. Ferner sei darauf hingewiesen, dass 1945 der Flugverkehr erst nach Kriegsende und dazu recht zögernd einsetzte. Darum sind die Zahlen dieses Jahres durchwegs sehr niedrig.

Aus den Zusammenstellungen I—V lässt sich nun eine ganz bedeutende Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs nachweisen. Wichtig scheint uns die Feststellung, dass nicht nur die Anzahl der zahlenden Passagiere eine starke Zunahme aufweist, sondern dass auch der Postverkehr gegenüber den Leistungen des Vorkriegsjahres 1938 eine Verfünfachung und der Frachtverkehr sogar eine Verelffachung aufweisen. Der Luftverkehr dient also offensichtlich nicht nur einem kleinen Kreis unseres Volkes, sondern die ganze Wirtschaft profitiert von dieser raschen Fernverkehrsart. Diese Tatsache wird noch unterstrichen durch die Zollstatistik in der Tabelle V.

Hierzu ist vorerst zu bemerken, dass die Goldtransporte in den Zahlen nicht berücksichtigt sind. Der durchschnittliche Wert der im Luftverkehr 1947 eingeführten Ware beträgt 61.50 Fr./kg. Der entsprechende Ausfuhrwert beläuft sich sogar auf rund 311 Fr./kg. Dies zeigt, wie der Lufttransport für die hochwertigen Güter bevorzugt wird, und vor allem ist ersichtlich, welche Bedeutung der Luftverkehr für jenen beträchtlichen Teil der schweizerischen Exportindustrie hat, der arbeitsintensive Edelmetalle exportiert.

All diese Zahlen geben uns auch einen wichtigen Einweis über die Strukturwandlung des Luftverkehrs. Wir erkennen, dass neben einer 4—11fachen Steigerung der Transportleistung die Zahl der Flüge sich nur knapp verdoppelt hat. Da die Ausnutzung der Flugzeuge im Jahre 1947 nur ca. 20 % höher war als im Jahre 1938, ist es vor allem der Einsatz grösserer Flugzeuge, der die gewaltige Steigerung der Transportleistung ermöglichte. Die Verwendung dieser Grossflugzeuge war nur dank dem Umstand möglich, dass die Regierung des Kantons Genf noch während des Krieges die Initiative zum Ausbau des Flugplatzes Cointrin ergriff. In der Tat wies bis zum 14. Juni 1948 nur der Flughafen Genf-Cointrin die für Landung und Start viermotoriger Flugzeuge erforderlichen Einrichtungen auf.

Wie sich die künftige Entwicklung des Flugverkehrs der Schweiz gestalten wird, ist sehr schwer zu sagen. Tatsache ist, dass die ersten Monate des Jahres 1948 gegenüber 1947 eine weitere Ausdehnung des Flugverkehrs von ca. 30 % zeigen. Die Normalisierung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in der Welt wird auch für diese Verkehrsart förderlich sein. Andererseits mag auch unser Luftverkehr der Jahre 1946 und 1947 von der abnormalen Wirtschaftskonjunktur der Schweiz und dem Darniederliegen der Verkehrsmittel im Ausland profitiert haben.

Somit wird sich möglicherweise die Entwicklung verlangsamen, ohne dass indessen ihr nahes Ende zu erkennen ist. Im wiedereinsetzenden Konkurrenzkampf, den unser Land mit den neuerstarkten ausländischen Industrien auf

den Märkten der ganzen Welt zu führen haben wird, kommt dem schweizerischen Luftverkehr zweifellos eine grosse exportfördernde Bedeutung zu.

2. Der bisherige Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin und seine Bedeutung für den schweizerischen Luftverkehr

Am 7. Mai 1941, somit mitten im Kriege, bewilligte der Grosse Rat des Kantons Genf den ersten Kredit für den Ausbau des Flugplatzes Cointrin im Betrage von Fr. 4 960 000. Später wurde vom Grossen Rat ein zweiter Kredit von Fr. 4 000 000 bewilligt. Zu Beginn des Jahres 1945 hatte Genf bereits aus eigenen Mitteln rund Fr. 9 000 000 für den Ausbau von Cointrin investiert.

Als Genf 1941 die Erweiterung und den Ausbau des in Cointrin vorhandenen Fluggeländes in Angriff nahm, stand die Welt in einem Krieg, wo dem Flugzeug eine stets steigende Bedeutung zukam. Man las und hörte fast täglich von neuen, stets grösseren Maschinen, welche für den Transport von Truppen und Kriegsmaterial oder für Bombardierungszwecke eingesetzt wurden.

Es war offensichtlich, dass der Krieg mit seinen Forderungen und mit den Mitteln, die er zur Verwirklichung seiner Bedürfnisse freilegte, das Flugwesen in ungeahntem Masse entwickelte. Somit war nach Kriegsende auch mit einem Aufschwung des friedlichen Luftverkehrs zu rechnen, wie er ohne Krieg nie so rasch eingetreten wäre.

Dagegen war es sehr schwer, aus den Nachrichten der kriegführenden Länder abzuleiten, welche Anforderungen der künftige Zivilluftverkehr an die Flugplätze stellen werde. Einmal konnte die technische Entwicklung nicht abgeschätzt werden, weil über ihr der Schleier der Geheimhaltung lag. Dann ahnte man, dass beim Bau der Kriegstransportflugzeuge wirtschaftliche Überlegungen nur sehr beschränkt oder überhaupt nicht mitbestimmend waren, dass sie sich deshalb nicht ohne weiteres für den nach ökonomischen Gesichtspunkten organisierten Zivilluftverkehr eignen würden. Darum waren die bekannt gewordenen Leistungen nur mit Vorbehalt in die damaligen Projektstudien schweizerischer Flugplätze aufzunehmen.

Ein erster Versuch, die Erfordernisse an die Zivilflugplätze international zu regeln, wurde Ende 1944 in Chicago unternommen. Die heute noch einigermassen gültigen Unterlagen und Normen für den Flugplatzbau wurden aber erst Ende 1945 in Montreal durch die «Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI)» festgelegt. Unter diesen Umständen war es keine Selbstverständlichkeit, dass die in Cointrin begonnenen Arbeiten im Sinne der ursprünglichen Planung weitergeführt werden konnten, als am 21. Juni 1945 die eidgenössischen Räte den Weiterausbau beschlossen.

So war es weitgehend der Initiative und der klugen Planung Genfs zu verdanken, dass sehr rasch nach dem Abbruch der Feindseligkeiten des zweiten Weltkrieges sich die Schweiz mit einem vollwertigen Flughafen in den internationalen Luftverkehr einschalten konnte.

A. Die erste Ausbautetappe des Flughafens Genf-Cointrin

Die erste Ausbautetappe, wofür der Grosse Rat des Kantons Genf 8 960 000 Franken zur Verfügung stellte, umfasste vor allem den Bau einer Betonpiste von 50 m Breite und 1200 m Länge. Der Bau dieser Piste bedingte beträchtliche Landkäufe und grosse Planierungsarbeiten in dem ausserhalb des alten Flugplatzes liegenden und ziemlich coupierten Moränengebiet. Des weitern wurden schon 20 000 m² Vorplätze vor den alten Hangaren und dem alten Stationsgebäude und zwei verbindende Rollwege zwischen diesen Vorplätzen und der Piste erstellt. Schliesslich wurde die Pistenbeleuchtung für Nachtflüge installiert. Die Kosten für all diese Arbeiten sind, unter Berücksichtigung der heutigen Preise, bescheiden. Wenn auch die Kosten der Flugplatzbauten nicht dem Baukostenindex folgten, so müsste doch heute mit einer Mehrausgabe von ca. Fr. 2 500 000 gerechnet werden. All diese Arbeiten wurden Ende 1944 fertiggestellt.

B. Die zweite Ausbautetappe des Flughafens Cointrin

Auf der in Chicago Ende 1944 abgehaltenen Luftfahrtkonferenz wurden im technischen Beiwerk zur allgemeinen Luftfahrtkonvention unter anderem auch Richtlinien für den Bau moderner Flugplätze festgelegt. Diese unterscheiden drei Kategorien von Flugplätzen, nämlich:

Transozeanische Flughäfen mit minimaler Länge der Hauptpiste auf Meereshöhe von	2150 m
Transkontinentale Flughäfen mit minimaler Länge der Hauptpiste auf Meereshöhe von	1500 m
Internationale Flughäfen mit minimaler Länge der Hauptpiste auf Meereshöhe von	1050 m

Je nach der Ortshöhe des Platzes muss zu diesen Basislängen infolge verringerter Luftdichte ein Zuschlag gemacht werden.

Schon Ende 1944 zeigte das Ausland Interesse, die Schweiz in eine Weltstrecke New York—London—Rom—Kalkutta einzubeziehen. Die einzige Möglichkeit in unserem Lande in absehbarer Zeit einen Flughafen für derartige Zwecke bereitzustellen, bestand in Genf-Cointrin, wo, wie oben ausgeführt, bereits eine 1200 m lange Hartbelagspiste vorhanden war. Auch war die für solche Grossflugzeuge erforderliche Hindernisfreiheit in Cointrin gewährleistet. Überdies sind die Windverhältnisse denkbar günstig, da die Luftströmungen durch den Jura weitgehend kanalisiert werden, so dass man sich mit einer einzigen Piste begnügen konnte und nicht gezwungen war für verschiedene Hauptwindrichtungen die zugehörenden Hartbelagspisten zu erstellen.

All dem Rechnung tragend, hat Genf ein Projekt für die zweite Ausbautetappe seines Flughafens ausgearbeitet. Dieses Projekt wurde vom Regierungsrat genehmigt und von den eidgenössischen Räten durch den Bundesbeschluss vom 21. Juni 1945 mit 80% der Baukosten subventioniert.

Überdies wurde im gleichen Bundesbeschluss ein Sonderbeitrag von Fr. 2 800 000 bewilligt, der sich in Berücksichtigung der bisherigen Leistungen Genfs für die rasche Bereitstellung des ersten und darum den Bund besonders interessierenden kontinentalen Flughafens der Schweiz rechtfertigte.

Die zweite Ausbautappe sah vor:

- Die Verlängerung der Hartbelagspiste auf 2000 m.
- Die Erstellung der dabei noch notwendigen Flugzeugrollwege von den Abstellplätzen zur Piste.
- Der Bau eines Abfertigungsgebäudes.
- Die Erstellung eines neuen Peilergebäudes.
- Modernisierung der gesamten Flugfunkinstallation.
- Die Ergänzung der vorhandenen Beleuchtungs- und Befeuerungseinrichtung für Nachtflug.

Die subventionswürdigen Baukosten dieser zweiten Ausbautappe wurden zu Fr. 7 900 000 veranschlagt.

Mit Ausnahme des Abfertigungsgebäudes sind all die vorerwähnten Arbeiten projektgemäss zur Ausführung gelangt. Auch kostenmässig sind sie im Rahmen des Vorgesehenen geblieben.

Schon bei der Projektierung dieser zweiten Bauetappe war man sich bewusst, dass die zu einem Flughafen gehörenden Hochbanten ausserordentlich schwer zu planen seien. Irgendwelche Grundsätze, die durch die Praxis erprobt waren, bestanden damals nicht. Einzig beim Abfertigungsgebäude glaubte man, aus Analogie zu den Bahnhöfen, die für eine generelle Projektierung notwendigen Erkenntnisse zu besitzen. Doch auch dies sollte sich als Trugschluss erweisen.

Überdies war man sich im klaren, dass der Flugfunk, im speziellen die Blindflugnavigation sowie die Nachtflugbeleuchtung der Flugplätze, durch den Krieg eine ungeahnte und im Zeitpunkt der damaligen Projektierung noch nicht bekannte Entwicklung erfahren hat.

Aus diesem Grunde erklärten sich die eidgenössischen Räte mit Artikel 8 des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1945 einverstanden, welcher vorsah, dass nach Beendigung dieser zweiten Bauetappe ein weiterer Ausbau wiederum gemäss den Bestimmungen der einschlägigen Bundesgesetzgebung subventioniert werden soll.

*C. Übersicht der Kosten der ersten und zweiten Bauetappe
und der Bundessubventionen*

Budget

Kostenvoranschlag der 1. Bauetappe	Fr. 8 960 000	
Subvention des Bundes aus Arbeitsbeschaffungskrediten	» 324 000	
Aufwendung des Kantons für 1. Bauetappe	Fr. 8 686 000	
Landerwerbskosten	» 1 150 000	
Reine Baukosten der 1. Bauetappe		Fr. 7 486 000
Kostenvoranschlag der 2. Bauetappe	Fr. 8 360 000	
Landerwerbskosten	» 460 000	
Reine Baukosten der 2. Bauetappe		» 7 900 000
Total Baukosten		<u>Fr. 15 386 000</u>
Bundessubvention: Sonderbeitrag		Fr. 2 800 000
Ordentlicher Beitrag an 2. Bauetappe		» 2 315 800
Der Bundesbeitrag entspricht 30% der totalen Baukosten:		<u>Fr. 4 615 800</u>

Abrechnung

Max. Subventionsverpflichtung des Bundes		Fr. 4 615 800.—
Bisherige Zahlung des Bundes:		
Sonderbeitrag	Fr. 2 800 000.—	
1. Akontozahlung	» 390 035.50	
2. Akontozahlung	» 1 888 547.—	» 4 058 582.50
Saldo am 1. Juli 1948		<u>Fr. 537 217.50</u>
Rückstellung für ausgeführte, aber nicht verrechnete Radioinstallationen	Fr. 84 446.75	
Rückstellung für das in der 2. Bauetappe eingesetzte und zu Fr. 1 300 000 devisierte, aber nicht ausgeführte Abfertigungsgebäude. 30% von Fr. 1 300 000	» 390 000.—	» 424 446.75
Somit sind die Baukosten der 1. und 2. Bauetappe Fr. 375 902.50 unter dem Voranschlag geblieben, entsprechend einer Subvention von		<u>Fr. 112 770.75</u>

*D. Die Auswirkung des Ausbaues des Flughafens Cointrin
auf den Flugverkehr von Genf*

Die Arbeiten der 1. und 2. Bauetappe waren im Sommer des Jahres 1947, abgesehen vom Abfertigungsgebäude, beendet. Die Hauptarbeit, nämlich der Ausbau der Hartbelagspiste auf 2000×50 m, fand ihren Abschluss jedoch schon im Sommer 1946. Die Betriebsstatistik des Flughafens Cointrin zeigt nun eindeutig, dass mit der Beendigung der Hartbelagspiste der Beginn einer sehr beträchtlichen Verkehrsausweitung zusammenfällt. Es kann bewiesen werden, dass nicht nur als Folge der allgemeinen Zunahme des Luftverkehrs, sondern wegen der Modernisierung und des Ausbaues des Genfer Flughafens der Luftverkehr Genfs und damit der ganzen Schweiz eine ansehnliche Zunahme erfahren hat.

1. Das Luftverkehrsvolumen in Cointrin war vor dem Ausbau im letzten ganzen Vorkriegsjahr 1938 beträchtlich kleiner als jenes von Dübendorf im gleichen Jahr und zwar hatte Cointrin

nur 57% der Flüge von Dübendorf,
 nur 35% des Luftpostvolumens von Dübendorf,
 nur 34% der Passagiere von Dübendorf,
 nur 86% der Fracht von Dübendorf.

2. Während Dübendorf in der Zeitspanne 1938 bis 1947 eine Zunahme
- | | |
|---------------------------------|----------------|
| der Flüge von | 33%, |
| der Post von | 75%, |
| der Passagierzahl von | 234%, |
| der Fracht von | 488% aufweist, |

beträgt die Zunahme des Verkehrsvolumens in Cointrin im gleichen Zeitraum

bei der Anzahl der Flüge 108%,
 bei der Luftpost 980%,
 bei den Passagieren 1110%,
 bei der Luftfracht 1200%.

3. Durch diese starke Ausweitung des Luftverkehrs in Cointrin überflügelte Cointrin Dübendorf

bei der Luftpost um 115%,
 bei den Passagieren um 22%,
 bei der Luftfracht um 90%.

Einzig die Anzahl der Flüge in Cointrin ist hinter der Zahl, die für Dübendorf ausgewiesen wird, zurückgeblieben.

4. Der Luftverkehr von Cointrin übertraf jenen von Dübendorf im Jahre 1947, als der Ausbau der 1. und 2. Etappe beendet war.

Dass trotz des erhöhten Fracht- und Postvolumens und der grösseren Passagierzahl in Cointrin die Zahl der Flüge kleiner ist als in Dübendorf, ist durch den Umstand bedingt, dass der ausgebauter Flughafen Cointrin weit grössere Flugzeuge zulässt als der alte Flugplatz Dübendorf.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Erwartungen, welche die Behörden des Kantons Genf und des Bundes in einen beschleunigten Ausbau des Flughafens Cointrin setzten, durch die Entwicklung erfüllt wurden.

3. Der weitere Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin

Wie wir sahen, ist in der bestehenden Bundesgesetzgebung ein weiterer Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin und seine Subventionierung durch den Bund vorgesehen. Wir haben auch mit dem Beispiel des Abfertigungsgebäudes gezeigt, wie richtig es war, dass die Objekte eines Flughafens, für welche eine wohlfundierte Projektierung infolge mangelnder Erkenntnisse der kommenden Bedürfnisse nicht möglich war, für einen späteren Zeitpunkt aufgeschoben wurden. Insbesondere traf dies für die Hochbauten zu, für welche der Krieg aus begreiflichen Gründen keine Abklärung brachte, und für die Flugsicherungseinrichtungen, die unmittelbar vor dem Kriegsende aus militärischen Gründen geheim gehalten wurden.

Sobald nach dem Ende der Feindseligkeiten Studienreisen ins Ausland wieder möglich wurden und die Luftfahrtsindustrie, namentlich der angelsächsischen Mächte, sukzessive die Berechtigung erhielt, die während des Krieges und für den Krieg gemachten Entwicklungen kommerziell zu verwerten, setzte in der Schweiz eine intensive Planung für die Hochbauten und die Flugsicherungseinrichtungen ein.

Parallel dazu vollzog sich die vorstehend skizzierte Ausweitung des Flugverkehrs, die bei weitem nicht allein von der Swissair, sondern auch von ausländischen Luftverkehrsgesellschaften getragen wurde. Die amerikanische Transworld Airline (TWA) erwählte sogar Genf-Cointrin als Stützpunkt ihrer Weltlinie New York—Bombay.

Die zunehmende Bedeutung des Flughafens Cointrin brachte dem Flughafenhalter von seiten der Fluggesellschaften neue und dringende Forderungen in baulicher und flugtechnischer Hinsicht, denen sich der Kanton Genf nicht verschliessen konnte, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, den Aufschwung seines Flughafens zu lähmen.

Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, dass in Genf-Cointrin eine Tätigkeit einsetzte, die insofern ungewohnt war, als die Projektierung fast parallel mit der Ausführung verlief. In der Tat war es dem Regierungsrat aus den vorerwähnten Gründen nicht möglich, vor dem Baubeginn der Werft, der Flug-

zeughalle und des Abfertigungsgebäudes ein definitives Projekt auszuarbeiten und dieses dem kantonalen Parlament und den Bundesbehörden zur Genehmigung und zur Krediterteilung zu unterbreiten.

Dieses Vorgehen verlangte wohl viel Verantwortungsfreude der Genfer Regierung, stand aber im Widerspruch zur einschlägigen Bundesgesetzgebung, die verlangt, dass, wenn Anspruch auf Subventionierung erhoben wird, vor dem Baubeginn nicht nur die Projektgenehmigung des Bundesrates vorliegen müsse, sondern auch die Beschlussfassung der eidgenössischen Räte (vergleiche Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze).

Aus diesem Grunde haben die zuständigen Bundesämter, obwohl sie in technischer Hinsicht bei der Planung der nun gegenwärtig im Bau stehenden Anlagen der 3. Bauetappe von Cointrin mithalfen, die volle Entscheidungsfreiheit des Bundesrates und der eidgenössischen Räte ausdrücklich gewahrt.

Das Projekt mit dem definitiven Kostenvoranschlag für die 3. Bauetappe von Cointrin ist nun am 18. Mai 1948 eingetroffen. Andererseits kam die kantonale Finanzierung durch die einstimmige Beschlussfassung des Grossen Rates von Genf am 24. April 1948 zustande.

Der Bundesrat ist unter Berücksichtigung der besonderen, oben geschilderten Umstände aus folgenden Gründen der Auffassung, dass unter gewissen Vorbehalten auf das Beitragsgesuch des Kantons Genf eingetreten werden soll:

1. Die Subventionierung einer 3. Ausbautappe ist grundsätzlich im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1945 zugesichert.
2. Die von Genf zur Genehmigung und Beitragsleistung unterbreiteten Projekte sind für die Gewährleistung eines geregelten Flugbetriebes und zur Aufrechterhaltung der erforderlichen Flugsicherung notwendig und dringlich.
3. Die durch die Verwirklichung der 1. und 2. Bauetappe ausgelöste rasche Entwicklung des Luftverkehrs in Cointrin gestattet eine Aufschiebung gewisser Bauten nicht, und es wird anerkannt, dass die Schwierigkeiten, welche sich der Projektierung entgegenstellten, die Innehaltung des gesetzlichen Vorgehens verunmöglichten.

Die Vorbehalte, welche der Bundesrat glaubt machen zu müssen, möchten wir wie folgt formuliert wissen:

1. Die Kostenvoranschläge der vom Bund genehmigten Projekte sind approximativ und werden auf jeden Fall als Maximalbeträge betrachtet. Überschreitungen können somit nicht subventioniert werden.
2. Dem Post- und Eisenbahndepartement sind die Detailprojekte und die Submissionsunterlagen der einzelnen Arbeitsgattungen zur Genehmigung zu unterbreiten. Dabei ist das Post- und Eisenbahndepartement zuständig, für Arbeitsgattungen und für vorgesehene technische Lösungen, die zu

- einer zweckentsprechenden und rationellen Baudurchführung der vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten grundsätzlich genehmigten Bauten nicht notwendig sind, die Subvention zu verweigern.
3. Bei bereits begonnenen oder schon fertigerstellten Bauten, die vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten grundsätzlich genehmigt sind, kann das Post- und Eisenbahndepartement die Subventionierung bereits ausgeführter Arbeiten ablehnen, wenn diese Arbeiten für die zweckentsprechende und rationellste Lösung nicht erforderlich waren.
 4. Die Subventionen werden gestützt auf die mit den Unternehmern bereinigten Endabrechnungen der einzelnen Bauobjekte oder Arbeitsgattungen ausgerichtet. Spätere Ausgaben gehen zu Lasten des Unterhaltes.
 5. Die vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten grundsätzlich genehmigten Hochbauten der 3. Bauetappe des Flughafens Cointrin sind für einen geregelten Flugbetrieb und zur Gewährleistung der üblichen Flugsicherheit unbedingt und dringend erforderlich. Künftige Hochbauten jedoch sind vom Flugplatzhalter nach rein kommerziellen Gesichtspunkten, finanziell selbsttragend, zu erstellen. Eine Subventionierung derartiger neuer Bauten durch den Bund ist deshalb nicht mehr möglich, es sei denn, dass der Eigenwirtschaftlichkeit Vorschriften des Bundes entgegenstehen.

A. Das Projekt der dritten Ausbauetappe des Flughafens Cointrin

Der stets zunehmende Luftverkehr, der, wie gezeigt, mit der Fertigstellung der beiden ersten Bauetappen einen beträchtlichen und in diesem Ausmass unerwarteten Aufschwung erhielt, liess bald erkennen, dass der bisherige Ausbau teilweise ungenügend war.

Die Stationierungs- und Warteplätze für die Flugzeuge, die grosszügig bemessen schienen, erwiesen sich bald als zu klein. Der Verkehr wird bei gleichzeitiger Abfertigung mehrerer viermotoriger Maschinen so gefährlich, dass neue betonierte Flächen unerlässlich sind.

Die bestehenden Hallen waren wesentlich zu klein, um die in Cointrin stationierten und vor Witterungseinflüssen zu schützenden Flugzeuge auch nur teilweise aufzunehmen. Für die Aufnahme gewisser Flugzeugtypen reichten überdies die Dimensionen der bestehenden Hallen nicht aus.

Das in der 2. Ausbauetappe projektierte Aufnahmegebäude erwies sich zum vorneherein als ungenügend. Gleich bei Baubeginn mussten die Pläne geändert werden. Heute ist ein Gebäude von 237 m Frontlinie im Bau.

Für die Leichtflugzeuge des Taxi- und Touristikverkehrs muss eine kleinere Halle erstellt werden. Für Reparaturen und für die sich über mehrere Wochen erstreckenden grossen Revisionen der Linienflugzeuge ist eine Werft mit den zugehörigen Werkstätten erforderlich.

Die Zufahrtsverhältnisse von der Stadt zum Flughafen waren völlig ungenügend und gefährlich. Ihre Anpassung an den stark erweiterten Strassenverkehr, wie auch die Bereitstellung der Parkierungsplätze für die Motorfahrzeuge, waren unumgänglich.

Die Flugsicherheit bedingte die Entfernung einiger Flughindernisse. Die radioelektrischen Installationen müssen dem gesteigerten Flugverkehr und den neuen international gültigen Vorschriften angepasst werden.

Die Nacht- und Schlechtwetterbeleuchtung muss ebenfalls modernisiert werden, weil mit zunehmender Bedeutung der Allwetterflüge die bestehende Anlage ungenügend geworden ist.

All diese Bauten und Installationen stellen ein Minimum dar und sind für einen geregelten Flugbetrieb notwendig. Alle Objekte, deren Bereitstellung wohl wünschenswert, doch nicht dringend war, wurden weggelassen. Dermassen konnte der Gesamtkostenbetrag um ca. Fr. 3 000 000 verringert werden.

Die näheren Einzelheiten der dritten Ausbaustufe sind in einem Bericht an die Kommissionen der eidgenössischen Räte niedergelegt,

Kostenzusammenstellung der 3. Bauetappe

Neue Stationierungs- und Warteplätze	Fr. 2 890 000
Halle	» 3 240 000
Werft	» 1 725 000
Werkstätten und Garagen	» 2 840 000
Halle für Kleinflugzeuge	» 1 460 000
Aufnahmegebäude (exkl. 1,8 Millionen des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1945)	» 4 305 000
Fenerlöscheinrichtungen	» 120 000
Zufahrtsstrassen und Autoparkplätze	» 1 678 000
Entfernung von Flughindernissen	» 112 000
Ausweichplätze und Kompensationsplatte	» 450 000
Ergänzung der Nachtbeleuchtungsanlage	» 885 000
Radioelektrische Einrichtungen	» 1 465 500
	<hr/>
	Fr. 20 665 500

B. Finanzplan

Gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Ziviflugplätze muss bei der Bemessung jedes Bundesbeitrages die finanzielle Lage des Empfängers mitberücksichtigt werden. Andererseits geht aus der Botschaft zu diesem Bundesbeschluss hervor, dass die Bereitstellung der notwendigen und geeigneten Flugplätze eine Sache von gesamtschweizer-

rischem Interesse sei, die Ausbaurkosten jedoch so hoch sind, dass sie nicht allein von den regionalen Interessenten aufgebracht werden können.

Zur Abklärung der Frage, wieweit ein Bundesbeitrag berechtigt ist, wurde von uns gemeinsam mit den Behörden des Kantons Genf ein Voranschlag für den Betrieb des Flughafens im Jahr 1949 aufgestellt. Dabei wurde dem Budget 1949 der gleiche Flugverkehr zugrunde gelegt, wie er im Jahre 1947 in Cointrin ausgewiesen wurde.

Diese Annahme findet ihre Berechtigung im Umstand, dass ab 1949 der Flughafen Zürich-Kloten im vollen Betrieb sein wird. Eine gewisse Abwanderung des Flugverkehrs nach Kloten wird alsdann zweifellos einsetzen.

Der Voranschlag 1949 weist Gesamtausgaben von Fr. 2 316 526 auf, denen nur Gesamteinnahmen von Fr. 1 115 648 gegenüberstehen. Das von Genf zu übernehmende und für die Volkswirtschaft des Kantons sicher tragbare Defizit beträgt somit Fr. 1 200 842.

Bei der Aufstellung dieses Voranschlages ist mit einem Bundesbeitrag von 30% gerechnet worden.

C. Übersicht über die Beteiligung des Bundes

Gemäss Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze kann vom Bund an die Kosten der dritten Baustapelle des Flughafens Genf-Cointrin im Maximum ein Beitrag von 30% ausgerichtet werden.

Im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen halten wir dafür, dass bei der Ansetzung der Subvention dieser Höchstbetrag zugesprochen werden soll.

Die für den Bund daraus resultierenden finanziellen Aufwendungen errechnen sich wie folgt:

Gesamte Baukosten exkl. Kosten der Funkeinrichtungen	Fr. 19 200 000	
Bundesbeitrag 30% von Fr. 19 200 000		Fr. 5 760 000
Kosten der Funkeinrichtungen Fr. 1 465 500	» 1 465 500	
Davon dienen der allgemeinen Flugsicherung und sind voll vom Bund zu tragen	» 302 676	Fr. 302 676
Kosten der lokalen Flugsicherung Fr. 1 162 824		
Bundesbeitrag: 30% von Fr. 1 162 824		» 348 847
Totale Baukosten	Fr. 20 665 500	
Totale Aufwendungen des Bundes		Fr. 6 411 528
Total der Aufwendungen des Kantons		Fr. 14 253 977
	<u>Fr. 20 665 500</u>	<u>Fr. 20 665 500</u>

Wir beehren uns, gestützt auf diese Ausführungen, Ihnen nachfolgenden
Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen.

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

Bern, den 20. August 1948.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Für den Bundespräsidenten:

Ed. v. Steiger

Der Vizekanzler:

Ch. Oser

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin (Vom 20. August 1948)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1948
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5487
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.08.1948
Date	
Data	
Seite	1247-1261
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 347

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.