79.087

Flughafen Genf. Bahnanschluss

Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats

DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

× **148/79.087** *n* **Flughafen Genf. Bahnanschluss**

Botschaft und Beschlussesentwurf vom 10. Dezember 1979 (BBl 1980 I, 409) über den Bahnanschluss des Flughafens Genf.

N *Verkehrskommission*
S *Bundesbahnkommission*

A. Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf

1980 20. März. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1980 19. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1980 20. Juni. Beschluss des Nationalrates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1980 20. Juni. Beschluss des Ständerates: Der Bundesbeschluss wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt II, 646; Ablauf der Referendumsfrist: 29. September 1980

B. Bundesbeschluss über die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf

1980 20. März. Beschluss des Nationalrates nach Antrag der Kommission.

1980 19. Juni. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

Bundesblatt II, 656

× **148/79.087** *n* **Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire**

Message et projet d'arrêté du 10 décembre 1979 (FF 1980 I, 409) relatif au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève.

N *Commission des transports et du trafic*
E *Commission des Chemins de fer fédéraux*

A. Arrêté fédéral sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève

1980 20 mars. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1980 19 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1980 20 juin. Décision du Conseil national: L'arrêté est adopté au vote final.

1980 20 juin. Décision du Conseil des Etats: L'arrêté est adopté au vote final.

B. Arrêté fédéral sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève

1980 20 mars. Décision du Conseil national conforme à la proposition de la commission.

1980 19 juin. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

Feuille fédérale II, 673

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 20.3. 1980
Séance du 20.3. 1980

79.087

Flughafen Genf. Bahnanschluss
Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 10. Dezember 1979 (BBl 1980 I, 409)

Message et projet d'arrêté du 10 décembre 1979 (FF 1980 I, 409)

Antrag der Kommission
Eintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Weber-Arbon, Berichterstatter: Die erste Sachvorlage, welche Ihnen die auf Beginn der neuen Legislatur neu geschaffene ständige Verkehrskommission vorzustellen hat, beschlägt bezeichnenderweise einen Bereich, der die beiden Verkehrsträger Bahn und Flugzeug, Schiene und Luft betrifft. Diese Vorlage ist damit bereits zu einer ersten praktischen Rechtfertigung dafür geworden, dass verkehrspolitische Vorlagen von einer einheitlichen ständigen Kommission vorberaten werden sollten.

Ich gliedere meine Bemerkungen zum Eintreten auf diese Vorlage in drei Teile:

1. Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Aspekte
2. Das Projekt in baulicher und betrieblicher Hinsicht sowie das Finanzierungskonzept
3. Die sich stellenden rechtlichen Fragen.

1. Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Aspekte

Die Schweiz als Land mit sehr intensivem Aussenhandel und mit einem internationalen Ruf im Bereich des Tourismus hat alles Interesse daran, bei der Verbindung mit der Welt sich der Möglichkeiten zu bedienen, welche uns die technische Entwicklung bietet. Die Zivilluftfahrt hat in den letzten 30 Jahren eine geradezu stürmische Entwicklung durchgemacht. Die Ausdehnung unserer beiden Grossflughäfen Zürich und Genf sind eindrückliche Beispiele dafür. Nur zwei Zahlen: Nach dem «Statistischen Jahrbuch der Schweiz» wies Zürich im Jahre 1978 6,5 Millionen Flugpassagiere auf, Genf 4 Millionen, das bedeutet für beide Flughäfen eine Verdoppelung innert 12 Jahren. Dabei entfallen bloss etwa 5 bis 12 Prozent auf den Transitverkehr. Der Rest ist Binnenverkehr.

Volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch ist deshalb die Frage von grosser Bedeutung, wie andere Verkehrsträger diese Verkehrsströme übernehmen. Die eidgenössischen Räte haben sich bereits vor sechs Jahren sehr eindeutig dahin ausgesprochen und entschieden, dass der Verkehrsträger Schiene hier eine äusserst wichtige Aufgabe zu übernehmen habe, als der Ausbau der Flughafenlinie von Zürich nach Kloten beschlossen wurde. Die Devise, dass die Bahn an das Flugzeug herangebracht werden müsse, gilt heute für Genf so gebieterisch wie damals für Zürich. Die Vorteile sind in die Augen springend: Einmal ist die Schiene für die Bewältigung des Massenverkehrs von Zentrum zu Zentrum viel besser geeignet als die Strasse; diese beansprucht viel Fläche für den rollenden wie auch für den ruhenden Verkehr und ist zudem umweltfeindlicher als die Bahn. Die neue, jetzt auch für Genf vorgeschlagene Lösung ist auch vom individuellen Standpunkt aus zu begrüssen, weil ich damit im Schnellzug von einer Stadt nicht nur in die andere, sondern auch in deren Flughafen fahren kann. Ich darf bei dieser Gelegenheit vermerken, dass das Konzept, die Bahn an das Flugzeug heranzuführen, durchaus auch dem Inhalt der Gesamtverkehrskonzeption entspricht, welche Ende 1977 veröffentlicht worden ist. Man kann das Anliegen, welches uns mit der bundesrätlichen Botschaft vom 10. Dezember 1979 unterbreitet worden ist, natürlich auch auf eine sehr lapidare Formel bringen: Was Zürich 1974 recht war, ist Genf 1980 billig. Zur Ausgangslage verweise ich im übrigen auf die Ausführungen in der Botschaft Seiten 3–5.

2. Wie ist dieses verkehrspolitische Postulat zu lösen?

Heute ist Genf-Cornavin Endstation der SBB. Von hier führt eine Linie der französischen Staatsbahnen nach Frankreich, Richtung Lyon, unweit vom Flugplatz Cointrin entfernt; ich verweise auf den Situationsplan auf Seite 15 der Botschaft. Die Bundesbahnen sahen sich deshalb veranlasst, für die Zufahrt zum Genfer Flughafen nicht wie in Kloten eine bestehende Linie auszubauen, sondern eine ganz neue Linie zu projektieren.

Diese neue Linie kann in zwei Abschnitte aufgegliedert werden: In der ersten Hälfte befindet sie sich auf dem heutigen Trassee der französischen Staatsbahnen, welches entsprechend verbreitert werden muss. Es ist hiefür auch eine neue Elektrifizierungs- und Signalisierungsanlage notwendig. Im zweiten Teil führt eine vollständig neu zu erstellende Bahnanlage direkt zum Flughafen. Im Gegensatz zu Kloten handelt es sich hier nicht um eine Durchfahrts-, sondern um eine Stichlinie. Die Bahn führt im Flughafen Cointrin in einen unterirdischen Bahnhof mit zwei Perrons, von denen aus wie in Kloten die Verbindung mit dem Flughafen auf Rolltreppen bequem hergestellt wird.

Unserer Kommission wurde ein sogenanntes Vorprojekt durch die Kreisdirektion I der SBB vorgestellt, allerdings mit etwas allzu summarischen Kostenangaben; Sie finden sie auf Seite 10 der Botschaft. Ich muss Ihnen mitteilen, dass wir einige Mühe hatten, von den zuständigen Organen der SBB entsprechende Details zu erhalten. Man scheint sich dort noch nicht daran gewöhnt zu haben, dass Parlamentarier gelegentlich neugierig sind, ja neu-

gierig sein müssen. Ich ergänze die etwas knappen Angaben in der Botschaft wie folgt:
Die 91 Millionen Franken für den Flughafenbahnhof setzen sich zusammen aus 41,8 Millionen für Gebäude, 33,8 Millionen für Unterbau, also bahntechnische Anlagen und Installationen.
Etwas merkwürdig mag der Posten von 16 Millionen Franken für «Verschiedenes und Unvorhergesehenes» berühren, welcher beispielsweise in der Botschaft für Zürich-Kloten nicht figurierte. Die Kreisdirektion I der SBB gab uns dazu am 6. März 1980 folgenden Kommentar:
Dans le cas de Genève et pour accroître la transparence des estimations, le poste «divers et imprévus» figure dans un chapitre particulier, en fin de devis. Ce poste représente les 9,25 pour cent du montant des travaux.
Er bewegt sich damit in einem für solche Bauvorhaben üblichen Rahmen von 10 Prozent. In Zürich war er integriert in den Gesamtkosten.
Wir behaften die SBB bei ihren Detailangaben im sogenannten Annex 20 und 20a, einem Dokument, das den Kommissionsmitgliedern ausgeteilt worden ist.
Die Totalkostensumme, welche der Botschaft zugrunde liegt, beläuft sich auf 189 Millionen Franken, Kostenstand 1978. Zum Vergleich: Für Kloten wurden 1974 285 Millionen bewilligt, die effektiven Kosten beliefen sich auf 350 Millionen Franken.
Wie soll die Sache finanziert werden? Die bundesrätliche Botschaft ist von etwas unrichtigen rechtlichen Voraussetzungen ausgegangen. Mit dem Bundesrat ist unsere Kommission zwar einhellig der Auffassung, dass es sich bei diesem Projekt um den Bau einer neuen SBB-Linie handelt im Sinne von Artikel 2 des SBB-Gesetzes. Auf die sich daraus ergebende staatsrechtliche Konsequenz komme ich im folgenden Kapitel zu sprechen. In Kloten ging man vor sechs Jahren davon aus, dass dort keine neue Linie erstellt werde, dass es sich vielmehr um den Ausbau einer bestehenden Bahnlinie gehandelt habe. Diese Auffassung blieb allerdings nicht unbestritten. Hier für Genf sind sich dagegen alle einig über diese rechtliche Ausgangslage.
Neben dem Artikel 2 ist aber auch Artikel 19 des SBB-Gesetzes zu beachten, welcher wie folgt lautet:
«Im Falle der Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder des Baues neuer Linien durch den Bund ist im grundlegenden Bundesbeschluss zu bestimmen, mit welchem Betrag die Baurechnung der Bundesbahnen zu belasten ist. Die Belastung soll den kommerziellen Wert, den die zu erwerbende Bahn oder die zu bauende Linie für die Bundesbahnen hat, nicht übersteigen.»
Bemerkenswert zu diesem Artikel ist der bundesrätliche Kommentar zum seinerzeitigen SBB-Gesetz vom 24. November 1936; daraus nur zwei markante Zitate:
«Grundsatz soll in Zukunft sein, dass von den Bundesbahnen nur soweit Bauten ausgeführt und Anschaffungen gemacht werden dürfen, als dafür aus Abschreibungen und Rücklagen Mittel vorhanden sind.
Die Verwaltung der Bundesbahnen hat grossen Wert darauf gelegt, dass eine derartige Bestimmung in das neue Gesetz hineinkomme, und wir haben ihrem Vorschlag, der verständlich und billig ist, entsprochen. Es hätte die Meinung, dass die in die Bundesbahnrechnung nicht unterzubringenden Kosten solcher Operationen die allgemeine Rechnung der Eidgenossenschaft belasten müssten.»
Die entscheidende Frage lautet also: Welches ist der sogenannte kommerzielle Wert dieser Investition? Die bundesrätliche Botschaft enthält auf Seiten 9/10 eine entsprechende Kosten-/Nutzen-Analyse und kommt auf einen sogenannten Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 58 Prozent bei Eröffnung des Betriebes, der für das Jahr 1987 vorgesehen ist. Der soll sich dann im Laufe der Jahre entsprechend steigern. Die vorgestellte Kosten-/Nutzen-Analyse muss notwendigerweise auf Schätzungen abstellen. Es wäre deshalb zu begrüssen, wenn die SBB im Sinne einer Nachkalkulation diese Strecke betriebswirtschaftlich unter Kontrolle halten und uns in späteren Jahren Bescheid geben könnten, wieweit diese Zahlen zu optimistisch oder zu pessimistisch waren. Die Kommission hat sich dem von SBB und Bundesrat vorgeschlagenen Konzept angeschlossen, dass ein Kostenanteil von 60 Prozent der Baurechnung belastet werden soll, was bedeutet, dass die verbleibenden 40 Prozent von der öffentlichen Hand direkt zu übernehmen sind. Daran hat der Kanton Genf verdienstlicher- und erfreulicherweise einen Beitrag von 12 Millionen Franken praktisch zugesichert, so dass die Bundesrechnung noch mit 64 Millionen Franken belastet wird.

3. Einige Bemerkungen zu den sich stellenden rechtlichen Fragen:

Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass wir es mit dem bisher seltenen Fall einer neuen SBB-Linie zu tun haben. Interessanterweise schreibt Artikel 2 des SBB-Gesetzes vor, dass ein solcher Beschluss der eidgenössischen Räte dem fakultativen Referendum zu unterstellen sei. Wir haben es also hier mit dem seltenen Fall eines sogenannten Verwaltungsreferendums zu tun. Ausserdem haben aber die eidgenössischen Räte aufgrund der vorhin entwickelten betriebswirtschaftlichen Ueberlegungen einen Kredit von 64 Millionen Franken an dieses Bauvorhaben selber zulasten der Bundeskasse festzulegen. Dieser Beschluss über die Festsetzung eines entsprechenden Verpflichtungskredites untersteht nicht dem fakultativen Referendum. Es ist deshalb hiefür ein separater zweiter Beschluss vorzusehen.
Unsere Kommission hat deshalb in Zusammenarbeit mit dem Generalsekretariat und mit dem zuständigen Departement einen Um- und Ausbau des ursprünglichen bundesrätlichen Beschlussentwurfes vorgenommen. Wir schlagen zwei Beschlüsse vor, einen über den Bahnanschluss, dem fakultativen Referendum unterstehend (das ist der sogenannte grundlegende Beschluss von Artikel 19 des SBB-Gesetzes), und einen Kreditbeschluss, welcher sich auf den ersteren abstützt. Ich werde die beiden Texte in der Detailberatung noch genauer vorstellen. Ich darf jetzt schon sagen, dass der Bundesrat diesem juristisch-chirurgischen Eingriff zustimmt und damit an seinem in der bundesrätlichen Botschaft enthaltenen Text nicht mehr festhält.
Dieses Vorgehen gibt vielleicht doch Anlass zu einer kleinen abschliessenden kritischen Bemerkung: Das sogenannte Mitberichtsverfahren zur Vorbereitung von bundesrätlichen Botschaften auf Departementsstufe, zu dem im vorliegenden Fall ja auch das Justiz- und das Finanzdepartement einzuladen waren, sollte dafür sorgen, dass solche Korrekturen, wie wir sie hier haben machen müssen, nicht mehr nötig sind. Das Mitberichtsverfahren muss deshalb gewissenhafter durchgeführt werden, als dies hier der Fall war.
Ich habe mir sagen lassen, dass gerade hier wegen des seit einigen Jahren bestehenden Personalstopps Engpässe entstanden sind, die nun eben doch zu Bedenken Anlass geben. Wir stehen also vor der Tatsache, dass wir eine der verschiedenen unangenehmen Konsequenzen des Personalstopps gewissermassen am eigenen Leibe zu spüren bekommen.
Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

M. **Thévoz**, rapporteur: Le développement du transport aérien commercial a pris ces dernières années un essor considérable. Ce mode de locomotion, qui fut longtemps l'apanage d'une élite privilégiée, s'est développé et popularisé à un point tel qu'il est aujourd'hui en passe de devenir, pour les déplacements de moyenne ou longue distance, un moyen de transport aussi banal que le chemin de fer.
Il est dès lors naturel que ces deux moyens de transport en commun tendent à devenir étroitement complémentaires. C'est donc – si vous me le permettez – à un mariage de raison que nous sommes en train de procéder en reliant par des lignes de chemins de fer directes et à

grande capacité les aéroports intercontintaux de Zurich-Kloten et de Genève-Cointrin au réseau des CFF.
Il s'agit donc d'une intégration des transports destinée à faciliter grandement les déplacements des voyageurs avec leurs bagages, depuis le centre des villes et depuis les régions les plus éloignées du pays, jusqu'à nos aéroports et vice versa. Les avantages de cette intégration sont multiples et vous me permettrez de ne pas en faire ici une énumération exhaustive. Il nous paraît néanmoins important de souligner que nombre de voyageurs habitant à proximité des gares seront moins tributaires qu'aujourd'hui de leur voiture privée ou de celle de leurs proches pour utiliser les avions de transport. L'usage accru du train se traduira donc par l'économie de frais de parcage et, bien sûr, par un encombrement moindre et du réseau routier et de l'abord des aéroports.
Dans la perspective d'un accroissement notable du nombre des usagers de l'avion, ces avantages sont loin d'être négligeables: ils s'inscrivent du reste dans la tendance générale visant à rendre plus attractifs les moyens de transport en commun qui utilisent moins d'énergie que les voitures automobiles et ménagent l'environnement.
Tous ces éléments positifs sont si évidents qu'ils ne sont sérieusement contestés par personne. Nous en voyons la preuve dans le fait que le raccordement de l'aéroport de Kloten au réseau des CFF a été admis sans opposition. Nous pensons donc qu'il ne saurait en être autrement pour l'aéroport de Cointrin, ne serait-ce que par solidarité confédérale.
Le projet que le Conseil fédéral nous présente aujourd'hui, en vue de réaliser la construction de cette nouvelle ligne, est l'aboutissement d'un long effort poursuivi inlassablement par la ville et par le canton de Genève, notamment, pour améliorer les liaisons de cette importante cité avec la Suisse, d'une part, et avec la France voisine, d'autre part. Nous ne voulons pas entrer ici dans le détail de tous les projets qui sont à l'étude en vue de sortir Genève de son isolement relatif sur les plans routier et ferroviaire. Mais devant l'importance majeure que représente non seulement pour cette ville à vocation internationale mais pour toute la Suisse romande également, le développement de l'aéroport de Cointrin, les autorités genevoises mettent aujourd'hui l'accent sur la réalisation prioritaire de son raccordement ferroviaire direct au réseau des CFF. C'est ainsi que le Grand Conseil genevois a adopté plusieurs résolutions allant dans ce sens, et qu'il a notamment voté, en novembre dernier, une avance de crédit de 5,6 millions de francs afin de sauvegarder le tracé de la future ligne aéroportuaire.
Le gouvernement genevois, ainsi que plusieurs parlementaires, sont aussi intervenus ces dernières années auprès du Conseil fédéral en vue de faire avancer la réalisation de ce projet. Ainsi équipé, l'aéroport de Cointrin sera relié, sans changement de train, avec toutes les villes situées sur les lignes Lausanne–Bienne–Delémont, Lausanne–Berne et Lausanne–Brigue. Nombre d'autres localités de moyenne importance auront accès à Cointrin moyennant un seul changement de train. C'est dire l'importance de cette réalisation pour une vaste région dépassant largement la seule Suisse romande.

Bien qu'il soit difficile de prévoir avec certitude le nombre de personnes qui utiliseront le train en vue de bénéficier des avantages offerts par cette nouvelle ligne, ce nombre est estimé à 2,2 millions en 1987 et à 2,7 millions vers l'an 2000; celui des colis-bagages étant respectivement, pour les deux années précitées, de 290 000 environ et de plus de 430 000. Il faut en outre tenir compte du trafic qui sera suscité par le Palais des expositions, dont la construction est en cours à proximité immédiate de la future aérogare de Cointrin, et notamment par le Salon de l'automobile qui s'y déroulera.

Voyons maintenant comment cette liaison sera réalisée. Au départ de la gare de Cornavin, les trains utiliseront sur une distance de 3,5 kilomètres environ, soit jusqu'à la hauteur de Châtelaine, la double voie qui est équipée selon les normes actuelles de la SNCF – donc les normes françaises – cette double voie conduisant à la gare frontière de La Plaine en direction de Lyon. Cette ligne devra bien entendu être adaptée sur la longueur requise aux normes des CFF. A partir de Châtelaine, un nouveau tronçon à double voie, d'une longueur de 2,7 kilomètres, conduira jusqu'à proximité immédiate de l'aéroport de Cointrin. La liaison totale aura donc une longueur de 6 kilomètres environ.

Notons qu'une nouvelle voie simple sera construite et équipée aux normes de la SNCF, pour les trains français, entre Genève et Châtelaine et qu'un nouveau quai devra être aménagé à cette intention en gare de Cornavin.

La gare de l'aéroport sera souterraine, aura quatre voies desservies par deux quais en îlot de 420 mètres de longueur utile. Elle sera, bien entendu, équipée des installations les plus modernes lui permettant d'être à la hauteur d'un intense trafic de voyageurs. Il sied de souligner que la gare sera conçue de telle manière qu'elle puisse, par la suite, être reliée à la nouvelle aérogare de fret qui sera construite sur la partie est de l'aéroport. Cela me paraît important dans la mesure où les transports de marchandises par voie aérienne sont en pleine expansion.

Dans cette perspective, une bonne liaison ferroviaire jouera un rôle majeur.

Le coût total des travaux est estimé, sur la base des prix de 1978, à un montant de 189 millions de francs se répartissant comme suit:

- gare ferroviaire de l'aéroport, 91 millions;
- nouvelle ligne à construire, 22 millions;
- adaptation de la ligne SNCF aux normes CFF, 39 millions;
- aménagement de la gare de Cornavin, 21 millions;
- divers et imprévus, 16 millions.

Grâce à l'expérience acquise lors de la construction de la ligne desservant l'aéroport de Kloten, on est en droit d'attendre que cette estimation repose sur des bases solides. Les charges annuelles résultant de l'exploitation de la ligne sont évaluées aux chiffres suivants: amortissement, intérêts, entretien, 14,6 millions; coût d'exploitation, 4 millions; total, 18,6 millions. Il est difficile d'évaluer avec certitude le rendement de la ligne, ceci d'autant plus qu'il faut aussi tenir compte des recettes supplémentaires qu'elle permettra certainement de réaliser sur l'ensemble du réseau des CFF. En se fondant sur une taxe fixe de 2 francs pour un voyage simple course, deuxième classe, entre Genève et l'aéroport, on estime que les recettes s'élèveraient à 14,8 millions en 1987, année prévue pour la mise en exploitation de la ligne, et une quinzaine de millions vers la fin du siècle. Il me paraît vraiment risqué de vouloir faire état de prévisions plus lointaines. Il n'en demeure pas moins que, selon ces estimations, la rentabilité de la ligne ne serait assurée qu'à raison de 58 pour cent lors de la mise en service et ne dépasserait guère 80 pour cent une dizaine d'années plus tard. Ceci est regrettable et je voudrais, à titre personnel, faire la remarque suivante: le déplacement entre l'aéroport et le domicile du passager ne représente en général qu'une modeste part du prix d'un voyage aérien. Ce ne sont pas 1 ou 2 francs de plus qui devraient dissuader un voyageur de prendre le train le reliant pratiquement à la passerelle de l'avion. J'estime dès lors que les CFF devraient sérieusement envisager de fixer les tarifs de manière telle qu'ils assurent plus largement la rentabilité de la ligne.

Dans l'état actuel des choses, les CFF ne sont pas en mesure d'assumer à eux seuls le financement total de ces travaux, pas plus que cela n'a été le cas pour la construction du raccordement de Kloten. La même répartition doit donc, en toute logique, être adoptée pour la ligne de Cointrin. Le montant des travaux est devisé, je vous le rappelle, à 189 millions de francs se répartissant de la

manière suivante: aux CFF, le 60 pour cent, soit 113 millions de francs; les pouvoirs publics, 40 pour cent, soit 76 millions de francs ventilés ainsi: 64 millions à la charge de la Confédération et 12 millions à la charge du canton de Genève. L'intervention de la Confédération est parfaitement justifiée par le fait que cette nouvelle liaison ferroviaire est d'un intérêt général s'étendant à une importante partie du pays. Elle est donc conforme aux dispositions de l'article 23, 1er alinéa, de la constitution. Quant au canton de Genève, nous avons déjà souligné combien ces travaux revêtaient une grand importance pour son développement futur. Il est donc logique qu'il participe dans une certaine mesure au financement de ces travaux.

Contrairement à la ligne de l'aéroport de Zurich, le raccordement ferroviaire de Cointrin constitue nettement, sur une partie de son parcours long de 2,7 kilomètres, une nouvelle ligne au sens de l'article 2 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux. Je vous rappelle la teneur de cet article: «La Confédération ne peut acquérir de nouveaux chemins de fer ou construire de nouvelles lignes qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum.» Il est bien sûr regrettable que du fait de l'application stricte de la loi précitée, le référendum facultatif soit applicable à Cointrin alors que tel n'a pas été le cas à Kloten, où il ne s'agissait pas à proprement parler de construire une nouvelle ligne, mais où les aménagements sont tout de même encore plus importants et plus coûteux que ce n'est le cas à Genève.

La commission a discuté de ce problème et est arrivée à la conclusion que nous ne pouvions pas procéder différamment. Il est apparu cependant qu'il fallait éviter que par le biais d'un arrêté fédéral portant à la fois sur le principe de la construction d'une nouvelle ligne et sur son financement, on ne s'expose en fait à introduire le référendum financier. C'est la raison pour laquelle, contrairement au projet présenté par le Conseil fédéral, mais en plein accord avec lui, la commission vous propose d'adopter deux arrêtés distincts, soit un arrêté portant sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève définissant le principe et le mode de financement de ces travaux. Cet arrêté serait, lui, soumis au référendum facultatif. Ensuite, un deuxième arrêté portant sur le financement de ce raccordement, et accordant un crédit d'engagement à la Confédération pour contribuer à sa réalisation. Ce deuxième arrêté ne serait lui pas soumis au référendum. Nous séparerions ainsi deux matières distinctes soumises à deux législations différentes. Cette manière de procéder est opportune et la commission unanime vous propose de vous y rallier.

Avant de conclure, je voudrais émettre un vœu: vu l'importance de cette liaison pour notre pays en général et plusieurs de ses importantes régions touristiques en particulier, il est souhaitable que les travaux soient entrepris dans les plus brefs délais afin que la mise en service de la ligne puisse intervenir si possible avant 1987.

Je vous propose donc de passer à la première étape de ces travaux en adoptant les propositions de la commission. C'est également l'avis du groupe libéral qui soutiendra sans réserve le projet qui nous est soumis.

Zwygart: Nachdem nun der Bahnanschluss in Kloten beendigt ist und die Versuchsfahrten sehr befriedigt haben, ist es begreiflich, dass auch der Kanton Genf mit einem entsprechenden Gesuch an die SBB gelangt ist, Cointrin an das SBB-Netz anzuschliessen. Die mit einem solchen Ausbau angebotenen Vorteile und Erleichterungen für den Reisenden sind so bestechend – denken wir nur an das Wegfallen des mühsamen Gepäckschleppens und die Vereinfachung im Zollwesen –, dass das Begehren Genfs naheliegt. In Bern selbst und vor allem in der gesamten Westschweiz sind wir dankbar, dass wir mit dem vorgesehenen Ausbau beide Flughäfen in gleicher Weise gut erreichen können. Ein grosser Vorteil wird es auch werden, wenn wegen Nebels oder aus irgendeinem anderen Grunde einer der beiden Flughäfen ausfällt, dass man direkt mit Bahnanschluss Genf oder Kloten in gleicher Weise erreichen und ausweichen kann. Es freut mich auch, dass man gegenüber der Romandie und besonders gegenüber Genf einen Akt der Solidarität bezeugen kann. Ich möchte das ganz besonders Herrn Grobet sagen, der leider nicht anwesend ist. Es tut not, dass wir einander etwas näherrükken, und die lieben Compatriotes müssen sehen, dass sie uns lieb und wert sind.

Bauherr für das mit 189 Millionen Franken veranschlagte Werk wird die SBB werden. Sie soll vom Kanton Genf mit 12 und vom Bund mit 64 Millionen Franken, also wie Kloten mit 40 Prozent, subventioniert werden, so dass später der Betrieb kostendeckend geführt werden kann (so die Schätzungen).

In der Planung und Berechnung hat man Kloten als Muster genommen. Der Bau für die sechseinhalb Kilometer lange Strecke und den unterirdischen Bahnhof kommt so teuer zu stehen, weil man neben den Französischen Staatsbahnen, die mit einem anderen Stromsystem nach Genf fahren, zum Teil ein anderes Trassee anlegen muss. Wegen Raummangel muss der Bahnhof auch – wie in Kloten – unterirdisch angelegt werden.

Ein grosser Vorteil ist auch der Umstand, dass im nächsten Jahr das grosse Ausstellungsgebäude fertig und der Bahnhof zugleich Anschluss an dieses Gebäude sein wird, in dem auch der Autosalon abgehalten wird.

Nach einer zweijährigen Detailplanungszeit und nach einer fünfjährigen Bauzeit dürfte das Werk voraussichtlich 1986 in Betrieb genommen werden. Die liberale und evangelische Fraktion stimmt dem Projekt einhellig zu[1].

Vetsch: Im Zusammenhang mit dieser Vorlage haben wir uns die Frage zu stellen und sie auch zu beantworten, ob die SBB, aber auch der Bund, sich diese Investitionen leisten können oder leisten müssen. Dies vor allem mit Rücksicht auf die Finanzhaushalte bei der Unternehmung und beim Bund. Wir haben heute neue Aufgaben und neue Ausgaben ganz besonders sorgfältig zu prüfen. Das haben wir in der freisinnig-demokratischen Fraktion getan, und wir sind zum Schluss gekommen, dass der Vorlage zuzustimmen ist und dass der Bundesbeitrag im vorgesehenen Ausmass zu sprechen sei, dies insbesondere aus folgenden Gründen:

Der Grundsatz, die Bahn zum Flughafen zu führen, ist richtig. Dadurch kann der öffentliche Verkehr und in diesem Fall insbesondere auch die SBB echt gefördert werden. Der Fluggast erreicht mit der Bahn bequem den Flugplatz. Diesem Grundsatz ist bereits anlässlich der Vorlage Zürich-Kloten zugestimmt worden, und man hat damals auch schon für den Kanton Genf beziehungsweise für den Flugplatz Genf den Anschluss in Aussicht genommen.

Wir dürfen auch feststellen, dass aller Voraussicht nach eine gutfrequentierte Linie entsteht, die wirtschaftlich betrieben werden kann. Die SBB verbessert für sich so das Angebot und ihre Erfolgschancen. Der Bund hat zweckmässige Investitionen der SBB zu fördern, das heisst die SBB soweit zu entlasten, dass eigenwirtschaftlicher Betrieb auf dieser neuen Linie möglich wird und sich bezahlt macht. Durch den Beitrag von 64 Millionen Franken aus der Bundeskasse soll dies möglich werden.

Notwendige Investitionen realisieren heisst aber auch Arbeitsplätze sichern. Bei der Ausführung dieser grossen Arbeit ist allerdings meines Erachtens nach Möglichkeit auf die Beschäftigungslage Rücksicht zu nehmen, das heisst, das Bauprogramm ist je nachdem zu erstrecken oder aber zu drängen.

Unsere Flughäfen erfüllen landesweite Aufgaben; sie erfüllen nationale Aufgaben. Auch aus diesem Grunde ist ein Bundesbeitrag gerechtfertigt. Es handelt sich also nicht um eine ausschliesslich regionale Aufgabe. Der Beitrag

[1] Vom Redner nachträglich korrigiert in «Die unabhängige und evangelische Fraktion ...»

des Kantons Genf von 12 Millionen Franken ist aber durchaus gerechtfertigt, ich glaube aber auch angemessen. Er ist vergleichbar dem Beitrag des Kantons Zürich an den Ausbau in Kloten. 190 Millionen Franken – wahrlich ein namhafter Betrag. Auch für unsere Kommission war die Ueberprüfung der Kosten, gemessen am Projekt, sehr schwierig. Wir haben ja genügend Beispiele, die diese Problematik aufzeigen. Man hat uns darauf hingewiesen, dass man zuverlässige Vergleichszahlen hätte mit den Bauarbeiten in Zürich-Kloten. Wir erwarten, dass sparsam und selbstverständlich zweckmässig gebaut wird, dass aber dort, wo sich Möglichkeiten zeigen, auch Einsparungen getroffen werden. In diesem Vertrauen stimmen auch wir von der Fraktion der FdP der Vorlage zu.

Mme **Christinat:** Le groupe socialiste apporte son appui total à la proposition du Conseil fédéral en faveur de la liaison ferroviaire entre la gare de Cornavin et l'aéroport de Cointrin. Il est peut-être, et même certainement regrettable, que trois projets intéressant Genève soient inscrits à l'ordre du jour de la présente session, ce qui peut donner l'impression, totalement fausse, que le canton de Genève est favorisé par les dieux et par la Confédération. Cette interprétation est d'ailleurs contredite par les faits. Sur le plan ferroviaire, en effet – un peu il est vrai en raison de sa situation géographique – Genève n'a pas été gâtée, n'étant reliée à la Suisse que par quelques kilomètres de chemins de fer. On parle depuis longtemps, mais il semble qu'on en parle de moins en moins, d'un raccordement entre la gare de Cornavin et des Eaux-vives, qui, tout en améliorant les correspondances avec la Haute-Savoie, pourrait favoriser les transports urbains et constituer un remède partiel à l'asphyxie de la ville par la circulation automobile. Mais l'état des finances aussi bien fédérales et cantonales que celles des CFF exigent des priorités. C'est la raison pour laquelle nous nous occupons aujourd'hui uniquement de la future ligne Cornavin–Cointrin.

Le Grand Conseil genevois a pris par deux fois position en faveur de ce raccordement. La première fois, il a voté un crédit de 5,6 millions sous forme d'avances de fonds afin de sauvegarder le tracé de la future liaison. La seconde fois, il a voté à l'unanimité une résolution demandant au Conseil fédéral d'inscrire cette réalisation dans le plan financier 1981 à 1984. En outre, les parlementaires socialistes genevois au Conseil national ont déposé plusieurs questions écrites à ce sujet. Par conséquent, il est superflu d'insister sur l'importance que les autorités genevoises, soutenues par la population, accordent à ce projet de raccordement. Genève, qui abrite un grand nombre d'organisations internationales, en serait sans doute la principale bénéficiaire, mais la desserte de l'aéroport de Cointrin par les CFF aurait des effets bénéfiques pour toute la Suisse romande, pour son économie et pour son tourisme puisque des relations directes et rapides relieraient Cointrin à Lausanne, Neuchâtel, Fribourg et le Valais. Berne même serait particulièrement avantagée puisque la Ville fédérale pourrait bénéficier des deux possibilités: Kloten et Cointrin.

Les plan retenus dans le projet d'arrêté prévoient de construire la gare de manière à desservir rationnellement aussi bien la halle de fret que le futur Palais des expositions dont l'inauguration est prévue pour début 1982. Je signale en passant que le Salon de l'automobile qui vient de fermer ses portes attire à Genève environ 10 000 voitures pour un seul dimanche. Dans le cadre de la conception globale suisse des transports, la desserte du Palais des expositions doit absolument être favorisée compte tenu du nombre des visiteurs – plus de 500 000 pour le seul Salon de l'automobile – et de la nécessité d'utiliser au maximum les CFF afin d'économiser le pétrole et de lutter contre la pollution.

Le projet d'arrêté qui vous est soumis a pu à première vue paraître insuffisamment motivé lors d'une lecture superficielle, mais je ne crois pas qu'il mérite ce reproche. Il est évident qu'il n'est pas possible de prévoir tous les détails d'un tel ouvrage sans débloquer des crédits plus importants. Toutefois les responsables des CFF ont précisé à la commission qu'ils avaient calqué le calcul des frais des travaux sur ceux de Kloten, qui leur avaient servi d'exemple. Si l'on compare les travaux effectués à Kloten et ceux envisagés pour Cointrin, on peut même dire que ces derniers reviendront moins cher. En effet, le coût estimatif de Kloten était au départ de 285 millions, qui, avec un renchérissement normal de 19,3 pour cent, ont passé à 340 millions à la fin des travaux pour une ligne de 6 kilomètres et demi. Si l'on prend les mêmes critères pour Cointrin, on peut admettre que les 189 millions prévus avec le même pourcentage d'augmentation de 19,3 pour cent pourraient passer à 225,5 millions pour une ligne de 6 kilomètres, soit 2 kilomètres et demi à modifier. Sommairement calculé, le coût du kilomètre pour Kloten s'élève à 52,3 millions alors qu'il ne sera probablement que de 37,6 millions pour le raccordement Cornavin–Cointrin.

Tenant compte des temps difficiles, les auteurs du projet se sont efforcés de comprimer les dépenses au maximum. C'est ainsi que, contrairement à ce qui était prévu dans le projet initial, il n'y aura pas d'aire d'entretien et de nettoyage à Cointrin; ces travaux se feront à Cornavin, ce qui permettra d'une part d'utiliser les trains de retour comme trains-navettes et d'autre part de construire à Cointrin une gare plus modeste à quatre voies à quai seulement.

La partie de la ligne existante qui nécessite des modifications assez importantes concerne la voie réservée aux convois français de la SNCF, voie qui doit être équipée d'un courant différent car le système d'électrification et de signalisation n'est pas le même que celui des CFF.

On a pu se demander si un système de trains-navettes Cornavin–Cointrin n'aurait pas été suffisant. Je pense que l'on peut répondre sans autre par la négative. En effet, la valeur de la nouvelle liaison ferroviaire entre Cornavin et Cointrin réside surtout dans le fait qu'elle permettra de relier sans rupture – et ceci est très important – les principales villes de Suisse romande à l'aéroport de Cointrin avec enregistrement des bagages dès le départ, comme cela se fera à Kloten lorsque la nouvelle gare sera opérationnelle, c'est-à-dire au moins de juin prochain.

Dans sa dernière séance, la commission a accepté une rédaction modifiée des arrêtés qui dissocie le crédit relatif au raccordement et celui concernant le financement. Le deuxième arrêté, qui n'est pas de portée générale, échappe au référendum, tandis que le premier qui traite du raccordement est en revanche soumis au référendum facultatif. Contrairement à ce qui s'est fait pour Kloten où, par une interprétation particulière de la loi, le référendum a été esquivé, la majorité de la commission dont j'étais s'est prononcée en faveur du référendum facultatif tel qu'il figure dans l'arrêté concernant le raccordement ferroviaire. En démocratie, il ne faut pas avoir peur du peuple.

Il n'est pas question, à l'occasion de ce débat, d'attiser une rivalité entre Kloten et Cointrin ou entre Zurich et Genève, ou entre la Suisse alémanique et la Suisse romande. Une telle attitude serait purement négative et n'aboutirait à rien de concret. J'approuve la réalisation de Kloten car elle était indispensable au développement de la région, je souhaite que la Suisse romande puisse à son tour bénéficier des mêmes avantages par la réalisation de la liaison Cornavin–Cointrin.

C'est pourquoi le groupe socialiste appuie le projet qui vous est soumis et je vous invite, en tant que parlementaire genevoise, à en faire de même dans un esprit de compréhension confédérale.

Räz: Die SVP empfindet den Bahnanschluss zum Flughafen Genf-Cointrin als dringende Notwendigkeit, wie übrigens auch den in Zürich-Kloten. Eine bessere Verbindung mit der Bahn zu den Westschweizer Kantonen ist gesamtwirtschaftlich, aber auch vor allem für den Tourismus ge-

rechtfertigt. Mit diesem Anschluss werden auch die aufstrebende Gemeinde Grand-Sacconex, mit 7000 Einwohnern, und das Ausstellungsgelände besser erschlossen. Der Entlastung der Strasse, dem Energieproblem sowie übrigens auch dem ganzen Umweltproblem wird Rechnung getragen. Politisch und psychologisch ist dieser Anschluss für die Stadt Genf, seine Region und das ganze Hinterland von grosser Bedeutung. Wenn wir die Kostenreduktion bei diesem Projekt von 260 Millionen auf 189 Millionen Franken anerkennen, so empfinden wir doch diese Summe immer noch als sehr hoch. Zurückhaltung bei der Ausführung ist hier sicher am Platze. Die Betriebswirtschaftlichkeit sollte nach Beteiligung von Bund und Kanton mit Beiträgen von 76 Millionen Franken à fonds perdu unseres Erachtens auf weite Sicht zu 100 Prozent garantiert werden können und nicht bloss zu 95. Wir hoffen auch, dass dem Personalbedarf durch eine Verschiebung von bisherigen Angestellten, wie dies in der Botschaft aufgezeigt wird, Rechnung getragen wird. Trotz dieser Bedenken und Anmerkungen ist unsere Fraktion für Eintreten und stimmt diesem Projekt zu. Wir sind der Meinung, dass wir damit eine Landespflicht zu Genf und zur Romandie erfüllen. Wir gehen damit aber auch einen Schritt Richtung Gesamtverkehrskonzeption.

Biderbost: Nach der Gesamtverkehrskonzeption gehören unsere drei Grossflugplätze in Zürich, Basel-Mülhausen und Genf zu den Fernverbindungen und demnach zu den nationalen Aufgaben unseres Staates. Aus diesem Grunde haben wir uns auch mit der heutigen Vorlage zu befassen. Einer der grössten Vorteile, den wir damit auch erfüllen, ist bezüglich des Flugverkehrs die Aufwertung der Romandie. Das ist ausserordentlich wichtig, und den Genfern, die sehr interessiert zuhören, möchte ich immerhin sagen, dass dies schon die dritte Vorlage in dieser Session ist, die Genf unmittelbar betrifft. Ich glaube, dass damit auch die schlechte Laune der ersten Tage wieder verflogen ist.

Man müsste aber auch darauf achten, dass diese neue Verbindung mit dem Flughafen Genf nicht nur eine Ablage des Flughafens von Zürich ist, eine Art Zubringer, sondern, wie es die Welschen nennen, eine tête de ligne, so dass man das nationale Territorium ein wenig mehr in Zonen, die dem Flughafen zugewandt sind, einteilen kann. Wir dürfen nicht vergessen, dass die Zoneneinteilung nicht nur Vorteile hat – sie hat ganz bestimmt ihre volkswirtschaftlichen Vorteile –, sie hat aber auch ihre ökologischen Nachteile. So wird wahrscheinlich eine Region nicht so sehr gegen die andere antreten wollen. Es scheint mir, dass wir unbedingt danach trachten müssen, dass Genf seine direkten Flugverbindungen hat. Auf der andern Seite könnte man damit auch die Verbindungen zwischen Genf und Zürich aufheben, nachdem auch Genf so gut an das internationale Streckennetz angeschlossen ist. Vom ökologischen Standpunkt aus wäre das sicher begrüssenswert; wenn man bis an den Flughafen mit der Eisenbahn geführt wird, ist es nicht notwendig, dass man zwischen Genf und Zürich das Flugzeug benützt, um dann wieder ein anderes zu besteigen. Das Ziel ist also ganz klar: man will in Genf einen vollständig ausgebauten Flughafen. Ein Mittel dazu ist das heute zu beschliessende. Dieser Bahnanschluss erfolgt direkt im Bahnhof. Er hat die Vorteile, die alle diese Anschlüsse haben: er ist leistungsfähig. Man kann Wagen anhängen; man ist für alle Fälle gewappnet, je nachdem ob weniger oder mehr Fluggäste diesen Bahnanschluss benützen. Man könnte dann von jedem Schweizer Bahnhof aus direkt den Flughafen – sei das Kloten oder Genf – erreichen. Das gilt neuerdings auch für Güter, die man somit in jedem Ort aufgeben kann. Dasselbe würde nun mit diesem Anschluss auch für die Personen der Fall sein. Er bedeutet auch eine Reisezeitverkürzung, die sicher für alle Fluggäste im In- und Ausland begrüssenswert ist. Er ist auch bequem, indem man nicht mehr umsteigen muss, und er entlastet die Strasse. Bisher musste man mit dem Bus durch die Stadt fahren; das ist sicher kein Vorteil. Man kann nun diese Stadtfahrt sicher sparen, dies bedeutet auch eine Entlastung der Strassen, sogar bis nach Lausanne hinauf, von wo ja bis heute ein Extrabus nach Cointrin eingesetzt wird. Auch dieser könnte dann wegfallen. In dem Sinne ist er auch energiesparend, weil er einen gewissen Individualverkehr zurückbindet; er ist auch lärm-, abgas- und immissionsarm – also auch da Vorteile.

Es ist ein bisschen schwierig, sich zum Projekt selbst zu äussern. Dies ist eine Frage der hohen Technik des Eisenbahnbaus. Wir hätten es in der Kommission gerne gesehen, wenn man uns diesbezüglich vielleicht ein wenig mehr Unterlagen gegeben hätte. Man hat sie allerdings dann nachgeliefert; aber wir müssen doch wohl annehmen, da man in Zürich-Kloten bereits einen derartigen Anschluss gebaut hat, und dieser genauestens untersucht wurde, dass auch der vorliegende Vorschlag durchaus in Ordnung ist. Probleme zeigten sich bezüglich des gleichzeitigen Verkehrs auf der französischen Linie, die ja ein anderes Stromnetz benützt. Sie wurden aber gelöst, und ebenso wurde der Bahnhof wie in Kloten unterirdisch konzipiert. Das hat seinen Vorteil, indem weniger Immissionen entstehen. Bei einem Flugplatz gibt es schon Immissionen genug, und die unmittelbare Verbindung zu den nahen Pisten ist sehr begrüssenswert. Eine grössere Rentabilität kann man eigentlich kaum ausrechnen; man muss sich aber sagen, dass die Vorteile, die ich soeben genannt habe, auch irgendwie bezahlt werden müssen. Es verbleibt den Bundesbahnen ein gewisser Teil, den sie nicht bezahlen können und den man der öffentlichen Hand auferlegt, der – genau gleich wie in Kloten – zwischen Kanton und Bund mit 64 und 12 Millionen Franken aufgeteilt wird. In der Art und Weise, wie man diese Projekte durchführen will, muss man sie – es handelt sich hier um eine neue Linie – dem Referendum unterstellen. Der Schönheitsfehler ist nur der, dass man dies in Zürich nicht getan hat. Es ist – wie heute morgen schon gesagt wurde – nie zu spät, gescheiter zu werden. Dies bedingt aber eine Aufteilung des Beschlusses, indem der eine Teil dem Referendum unterliegt, der andere nicht. Dem Referendum unterliegt nur der eigentliche Bau, die Genehmigung der neuen Linie, und aus diesem Grunde haben Sie statt einer Vorlage nun zwei Vorlagen erhalten. Im Namen der CVP möchte ich Ihnen beliebt machen, dass Sie auf diese beiden Vorschläge eintreten und sie auch annehmen.

Bundesrat **Schlumpf:** Ich danke den Herren Nationalräten Weber-Arbon und Thévoz für die gründliche Darlegung dieser Vorlage, was mir erlaubt, mich auf einige Ergänzungen zu beschränken.

Die vorgebrachte Kritik der Herren Kommissionssprecher und der Votanten, dass die Kostenunterlagen etwas spärlich waren, ist verständlich. Der Grund dafür war, dass die SBB bestrebt waren, dieses Anliegen frühzeitig an den Bundesrat und in das Parlament zu bringen, damit der Grundsatzbeschluss über den Bau einer neuen Linie gefasst werden konnte, bevor an die Detailprojektierung und damit an die detaillierte Kostenrechnung herangegangen wurde. Ich bin froh, dass Sie die Auffassung des Bundesrates teilen, dass die ergänzte Dokumentation nun für eine sorgfältige Beurteilung der Vorlage ausreicht.

Der Vorlage kann unter dem Gesichtspunkt der Notwendigkeit ohne Bedenken zugestimmt werden. Die Herren Kommissionsreferenten haben dargelegt, wie sich die Frequenzen entwickelt haben: Wir haben heute im Jahresdurchschnitt rund 12 000 Flugpassagiere täglich in Genf, hinzu kommt der Verkehr der Flughafenmitarbeiter, der Besucher und der Bevölkerung, die in den Flughafenregionen lebt. Man darf dieser Vorlage sicher auch im Hinblick auf die Zweckmässigkeit des projektierten Bahnanschlusses zustimmen: einmal bringt der Anschluss eine Entlastung der Strasse, dann ist das Projekt energie- und umweltfreundlich, dann bietet die Bahn den Benützern des öffentlichen Verkehrs höheren Fahrkomfort. Betriebswirt-

schaftlich kann nur ein ausgeglichenes Resultat erwartet werden, wenn die SBB um diese 64 Millionen Bundesmittel und 12 Millionen Kantonsmittel entlastet werden. Immerhin ist unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten doch mit zu beachten, dass das übrige Netz der SBB durch den Direktanschluss sicher auch eine Steigerung der Frequenzen erfahren wird. Schliesslich spielen in volkswirtschaftlicher Hinsicht vor allem regionalwirtschaftliche und damit auch gesamtwirtschaftliche Gesichtspunkte eine Rolle.

Man darf diese Vorlage aber auch unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit bejahen. Das Vorhaben ist baulich nicht überdimensioniert; es trägt einer künftigen Bedarfsentwicklung Rechnung. Es ist wirtschaftlich angemessen, soweit man das aufgrund des Vorprojektes beurteilen kann. Und vor allem: es ist staatspolitisch angemessen. Es wurde schon gesagt, dass bei der entsprechenden Vorlage für den Bahnanschluss in Zürich versprochen wurde, dass der Flughafen Genf ebenfalls einen Bahnanschluss erhalte. Wir haben übrigens – Herr Nationalrat Biderbost hat das erwähnt – drei internationale Flughäfen in der Schweiz: Zürich, Genf und Basel. Wenn man beachtet, dass Genf – Stadt und Region – verkehrsmässig relativ schlecht erschlossen ist, weil von Frankreich her umfahren, dann darf man sagen, dass die Verbesserung der Zubringermöglichkeiten für den Flughafen Genf auch eine gewisse Kompensation für die gesamte Verkehrserschliessung darstellt. Dies ist staatspolitisch von Bedeutung. Der Vorlage darf also unter allen Gesichtspunkten (Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit) zugestimmt werden.

Zur Rechtsfrage. Es wurde in Frage gestellt, ob das seinerzeitige Vorgehen in Zürich gesetzeskonform war, weil man dort keinen referendumspflichtigen Bundesbeschluss fasste und damit die Referendumsmöglichkeit nicht einräumte. Wie dem auch gewesen sein mag und wie man das heute auch rechtlich beurteilt, eine quasi «Verschuldenskompensation» dürfte es nicht geben. Auch wenn das damals rechtlich nicht ganz korrekt gewesen wäre, könnte es uns heute nicht davon entbinden, uns rechtlich richtig zu verhalten. Artikel 2 des SBB-Gesetzes verlangt für derartige Netzerweiterungen referendumspflichtige Bundesbeschlüsse, und zwar im Hinblick auf die Verpflichtung der Eidgenossenschaft, betriebliche Defizite zu übernehmen. Dieser Artikel 2 darf nicht restriktiv interpretiert werden, so dass Anlagen der zur Diskussion stehenden Art dem Referendum zu unterstellen sind.

Ich muss auch die zweite Kritik, die Herr Nationalrat Weber vorgetragen hat, akzeptieren, dass nur die Beschlussfassung über diese Netzerweiterung nach Artikel 2 des SBB-Gesetzes in einen referendumspflichtigen Bundesbeschluss zu kleiden sei, nicht aber die daraus entstehenden finanziellen Konsequenzen, und dass man, wenn man im Parlament *uno actu* beschliessen würde, indirekt ein Finanzreferendum kreierte. Das hätten wir selbst entdecken dürfen, dazu hätten wir nicht des Beistandes der nationalrätlichen Kommission bedurft. Ich bin Ihnen aber dankbar, dass diese Bereinigung in Ihrer Kommission zustande gekommen ist. Ich kann Ihnen sagen, dass der Bundesrat der Aufteilung beider Bundesbeschlüsse – so wie sie jetzt nach Antrag Ihrer Kommission unterbreitet werden — zustimmt.

Wir werden den Wünschen, die hier vorgetragen wurden – insbesondere von Herrn Nationalrat Weber, aber auch von Herrn Nationalrat Vetsch – in bezug auf ein konjunkturgerechtes und sparsames Verhalten und auch den Fragen, die Herr Nationalrat Biderbost in bezug auf die Flugverbindung Genf–Zürich gestellt hat, Beachtung schenken und sie prüfen. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den beiden Bundesbeschlüssen zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Bundesbeschluss A – Arrêté fédéral A

Präsident: Ich beantrage Ihnen, zuerst den Beschlussentwurf A in Behandlung zu ziehen. Bevor wir darauf eintreten, möchte Herr Kommissionspräsident Weber-Arbon noch eine generelle Bemerkung zur Detailberatung anbringen.

Weber-Arbon, Berichterstatter: Etwas reglementswidrig noch eine kleine ergänzende Bemerkung zur Eintretensdebatte: Sie hat einen einzigen neuen Gesichtspunkt zu Tage gefördert, indem Herr Zwygart seine Fraktionserklärung im Namen der liberalen und evangelischen Fraktion abgegeben hat anstatt der unabhängigen und evangelischen Fraktion. Das spricht durchaus nicht gegen Herrn Zwygart; es beweist, dass es ihm Mühe bereitet, den Partnerwechsel zu betreiben. (Heiterkeit)

Zur Detailberatung möchte ich zunächst den Bundesbeschluss A vorstellen mit dem neuen Titel «Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf». Im Ingress wird dieser Beschluss richtigerweise sowohl auf Artikel 2 wie auch auf Artikel 19 des SBB-Gesetzes abgestützt. Ich habe Ihnen diesen Inhalt bereits erläutert. Artikel 1 spricht nicht mehr von einer Ermächtigung des Bundes an die SBB zum Bau einer neuen Linie. Der Bahnanschluss wird zudem präzis umschrieben mit den zwei Teilen, welche ich Ihnen im Eintretensreferat bereits vorgestellt habe. Artikel 2 ist identisch mit Artikel 3 des bundesrätlichen Vorentwurfes. Hier wurde beim nicht rückzahlbaren Beitrag des Kantons Genf lediglich der Passus «unverzinslich» herausgestrichen, weil ihm keine Bedeutung zukommt. Artikel 3 enthält den eigentlichen Umbau von Artikel 2 des bundesrätlichen Entwurfes, das heisst, der Bund gewährt nicht den SBB einen Beitrag; die SBB werden vielmehr im Sinne des Wortlauts des Artikels 19 des SBB-Gesetzes mit 113 Millionen Franken als Anteil an der gesamten Baurechnung belastet. Und Artikel 4 schliesslich enthält die gesetzlich vorgeschriebene Referendumsklausel.

Titel

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ingress

Antrag der Kommission

gestützt auf Artikel 2 und 19 des Bundesgesetzes . . .

Préambule

Proposition de la commission

vu les articles 2 et 19 de la loi fédérale...

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Der Flughafen Genf wird an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen angeschlossen.

Abs. 2

Der Bahnanschluss besteht aus einer neuen Linie zwischen dem Flughafen und der bestehenden Linie Genf–La Plaine sowie aus Anpassungen dieser bestehenden Linie und des Bahnhofes Genf-Cornavin.

Abs. 3

Die neue Linie wird Bestandteil des Netzes der Schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

L'aéroport de Genève est relié au réseau des Chemins de fer fédéraux.

Al. 2

Le raccordement ferroviaire se compose d'une nouvelle ligne entre l'aéroport et l'artère Genève–La Plaine, ainsi que des adaptations de cette dernière et de la gare de Genève-Cornavin.

Al. 3

La nouvelle ligne fait partie intégrante du réseau des Chemins de fer fédéraux.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

Die Erstellung des Bahnanschlusses ist an die Voraussetzung geknüpft, dass der Kanton Genf einen nicht rückzahlbaren Beitrag von 12 Millionen Franken leistet und sich seinem Anteil entsprechend an den teuerungsbedingten Mehrkosten beteiligt.

Abs. 2

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

La construction du raccordement ferroviaire est subordonnée à la condition que le canton de Genève fournisse pour sa part un montant à fonds perdu de 12 millions de francs et participe, en proportion de son versement initial, à la couverture des frais dus au renchérissement.

Al. 2

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Von den Erstellungskosten des Bahnanschlusses im Gesamtbetrage von 189 Millionen Franken werden 113 Millionen Franken der Baurechnung der Bundesbahnen belastet. Dieser Betrag wird im Ausmass der teuerungsbedingten Mehrkosten erhöht.

Proposition de la commission

Les coûts de construction s'élevant en tout à 189 millions de francs, 113 millions seront portés au compte de construction des Chemins de fer fédéraux. Ce montant sera augmenté dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement.

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Streichen

Proposition de la commission

Biffer

Angenommen – Adopté

Art. 5

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Er wird wirksam mit dem Ablauf der Referendumsfrist, wenn kein Referendum zustande kommt, oder mit der Annahme an der Volksabstimmung.

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Il entre en vigueur à l'échéance du délai de référendum s'il n'y a pas de référendum, ou au moment de l'acceptation en votation populaire.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	118 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

Bundesbeschluss B – Arrêté fédéral B

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Titel

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf
vom ... 1980

Ingress

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 19 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen und Artikel 3 des Bundesbeschlusses vom ... über den Bahnanschluss des Flughafens Genf,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1979, beschliesst:

Titre et préambule

Proposition de la commission

Titre

Arrêté fédéral sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève
du ... 1980

Préambule

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 19 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux,

vu l'article 3 de l'arrêté fédéral du ... sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève,

vu le message du Conseil fédéral du 10 décembre 1979, arrête:

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Abs. 1

Als Bundesanteil an die gesamten Erstellungskosten des Bahnanschlusses des Flughafens Genf in der Höhe von 189 Millionen Franken wird ein Verpflichtungskredit von 64 Millionen Franken bewilligt.

Abs. 2

Der Bundesrat wird ermächtigt, den Bundesanteil im Ausmass der teuerungsbedingten Mehrkosten zu erhöhen.

Art. 1

Proposition de la commission

Al. 1

Un crédit d'engagement de 64 millions de francs est ouvert en tant que contribution de la Confédération à l'ensemble des frais de construction du raccordement ferroviaire, qui s'élèvent à 189 millions.

Al. 2

Le Conseil fédéral est autorisé à majorer la contribution de la Confédération dans la mesure des frais supplémentaires dus au renchérissement.

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Der jährliche Zahlungsbedarf ist in den Voranschlag aufzunehmen.

Art. 2

Proposition de la commission

Les besoins de fonds sont inscrits chaque année dans le budget.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Abs. 1

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

Abs. 2

Er wird wirksam zusammen mit dem Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf.

Art. 3

Proposition de la commission

Al. 1

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

Al. 2

Il entre en vigueur en même temps que l'arrêté fédéral sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	123 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 19.6. 1980
Séance du 19.6. 1980

79.087

Flughafen Genf. Bahnanschluss
Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 10. Dezember 1979 (BBl I, 409)

Message et projet d'arrêté du 10 décembre 1979 (FF I, 409)

Beschluss des Nationalrates vom 20. März 1980

Décision du Conseil national du 20 mars 1980

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. **Dreyer**, rapporteur: J'étais, l'autre jour, en gare de Lausanne lorsqu'une de ces voix, chaudes, douces et feutrées, qui meublent nos attentes dans les gares et les aéroports psalmodia son invitation au voyage en annonçant: «Sur le quai 1, arrivée du train pour Fribourg, Berne, Zurich, aéroport.» Jamais jusqu'ici je n'avais pris conscience du handicap qui mettra Cointrin en état d'infériorité pendant les sept années prochaines par rapport à Kloten, puisque les CFF, indirectement tout au moins, prolongent jusqu'au cœur de la Suisse romande leur slogan par ailleurs excellent: «In einem Zug zum Flug.»

Le projet qui nous est soumis doit permettre de réaliser un vieux rêve des Genevois. C'est en effet en 1960 déjà que le Conseil d'Etat de Genève demandait à la Confédération que priorité soit donnée au raccordement de Genève-Cornavin. En fait, il ne s'agit pas d'un vœu de Genève seulement puisque toute la Suisse romande s'y est associée. D'autre part, cette réalisation tant attendue

est souhaitée aussi et surtout par les usagers de l'aéroport pour leur commodité puisqu'on pourra, comme à Kloten, leur éviter les inconvénients d'une rupture de charge et les désagréments qu'elle entraîne lorsqu'on est chargé de bagages.

Disons d'emblée que les investissements nécessaires à cette liaison ferroviaire aboutissent à la satisfaction des intérêts qui sont tous convergents, y compris ceux des CFF, de l'aéroport, de notre compagnie nationale Swissair dont nous apprécions jour après jour les services.

Sans vouloir allonger la liste des arguments qui militent en faveur du projet, on peut énumérer les points suivants:

1. Dans un pays qui, comme la Suisse, n'a pas d'accès à la mer, il convient de développer tous les autres moyens de transport et de veiller principalement à ce que ses aéroports nationaux soient bien reliés aux réseaux ferroviaire et routier.

2. Il convient de respecter l'égalité de traitement entre les aéroports nationaux de Zurich et de Genève. La discrimination croissante à l'égard de Cointrin a des répercussions fâcheuses pour l'économie de la Suisse romande. Il importe dès lors de sauvegarder un certain équilibre économique entre les deux régions du pays.

3. Le trafic aérien à Genève, tant passagers que fret et poste, est en constante augmentation et pose des problèmes de saturation des accès de surface de l'aéroport.

4. Il se construit, à proximité de l'aéroport, un nouveau Palais des Expositions qui aura pour conséquence d'engendrer une augmentation sensible du trafic tant aérien que de surface.

5. Cointrin offre, au départ, des possibilités de desserte de trois lignes ferroviaires importantes: le pied du Jura, le Plateau et le Valais, ce qui se traduira par une incidence notable sur le trafic touristique pour ces régions.

6. Il importe que Cointrin, avec sa liaison ferroviaire, puisse être inclus dans le système actuellement mis à l'essai par Swissair avec les CFF et qui permet l'enregistrement, dans les gares CFF, non seulement des passagers mais également de leurs bagages, qui sont ensuite tranférés directement à bord de l'avion sans nouvelle intervention du passager.

7. Les travaux entrepris pour la construction du Palais des Expositions, ainsi que ceux qui le seront pour la modification du réseau routier et pour la nouvelle aérogare-fret, nécessitent une décision rapide des Chemins de fer fédéraux, tout au moins pour la construction du gros-œuvre du raccordement ferroviaire, faute de quoi il ne sera plus possible ultérieurement de réaliser ce chantier.

8. Le raccordement présente d'autant plus d'intérêt qu'en 1983 la SNCF – Société nationale des chemins de fer français – envisage d'introduire des trains à grande vitesse à Genève.

9. Au vu de la situation énergétique précaire à laquelle le monde doit actuellement faire face, la création de ce raccordement serait, dans ce contexte, particulièrement judicieuse.

10. L'équilibre socio-politique de notre pays est fréquemment admiré à l'étranger où l'on recherche les causes d'une paix confédérale dont aucun élément naturel ne vient expliquer l'origine. Elle tient sans doute à la lente évolution vers une situation d'équilibre due aux institutions et aux droits constitutionnels du peuple, des communes et des cantons. L'équilibre économique entre les régions joue à ce égard un rôle primordial.

11. Enfin, il s'agit d'un des rares projets importants dont le tracé ait recueilli l'adhésion quasi unanime des Genevois, mise à part l'opposition peu marquée il est vrai de quelques écologistes impénitents. «Sur le plan des nuisances, en effet, on va réaliser une amélioration substantielle, puisqu'on va décharger les quartiers nord de la ville d'un trafic bruyant de cars et d'automobiles.» Je cite là Jean Ziegler s'exprimant dans une Question ordinaire du 22 février 1978.

Quant au projet lui-même, il se présente comme suit: il prévoit une ligne à double voie de 6 kilomètres environ reliant l'aéroport à la gare de Genève-Cornavin. Un nouveau tracé de près de 2,7 kilomètres devra être aménagé entre l'aéroport et l'artère Genève–Lyon. Le projet en question comprend quatre parties: la gare ferroviaire de l'aéroport, le tronçon de raccordement à la ligne Genève–Lyon, l'aménagement du tronçon commun avec la ligne Genève–Lyon, l'adaptation de la gare Genève-Cornavin. Le coût de construction est évalué à 189 millions de francs, sur la base des prix de 1978. Ce montant se répartit de la façon suivante: aux CFF, le 60 pour cent, soit 113 millions; les pouvoirs publics, 40 pour cent, soit 76 millions ventilés ainsi: 64 millions à la charge de la Confédération et 12 millions à la charge du canton de Genève. L'intervention de la Confédération est parfaitement justifiée par le fait que cette nouvelle liaison ferroviaire est d'un intérêt général et que cet intérêt s'étend à une importante partie du pays. Elle est donc conforme aux dispositions de l'article 23, 1er alinéa, de la constitution. Quant au canton de Genève, nous avons déjà souligné combien ces travaux revêtent une grande importance pour son développement futur. Il est donc logique qu'il participe dans une certaine mesure au financement.

Sur le plan formel, contrairement à la ligne de l'aéroport de Zurich, le raccordement ferroviaire de Cointrin constitue nettement, sur une partie de son parcours de 2,7 kilomètres, une nouvelle ligne au sens de l'article 2 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux. Je vous rappelle la teneur de cet article: «La Confédération ne peut acquérir de nouveaux chemins de fer ou construire de nouvelles lignes qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum.» Il est bien sûr regrettable, du fait de l'application stricte de cette loi, que le référendum soit applicable à Cointrin alors que tel n'a pas été le cas à Kloten où il ne s'agissait pas, à proprement parler, de construire une nouvelle ligne mais où les aménagements sont tout de même encore plus importants et beaucoup plus coûteux que ce ne sera le cas à Genève.

Le Conseil national est arrivé à la conclusion que nous ne pouvons pas procéder différemment. Il est apparu cependant qu'il fallait éviter que, par le biais d'un arrêté fédéral portant à la fois sur le principe de la construction d'une nouvelle ligne et sur son financement, l'on ne s'expose en fait à introduire le référendum financier. C'est la raison pour laquelle, contrairement au projet présenté par le Conseil fédéral mais en plein accord avec lui, la commission, suivant en cela le Conseil national, nous propose d'adopter deux arrêtés distincts: tout d'abord un arrêté portant sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève et définissant le principe et le mode de financement des travaux. Cet arrêté serait, lui, soumis au référendum facultatif. Ensuite, un deuxième arrêté portant sur le financement de ce raccordement et accordant un crédit d'engagement à la Confédération pour contribuer à sa réalisation. Ce deuxième arrêté ne serait pas, quant à lui, soumis au référendum. Nous séparons ainsi deux matières distinctes, soumises à deux législations différentes. Cette manière de procéder est opportune et la commission unanime vous propose de vous y rallier.

En conclusion, si notre conseil devait adopter le projet tel qu'il est soumis formellement et sans modification, le vote final pourrait intervenir à la fin de la présente session et les travaux pourraient être entrepris dans le plus bref délai, afin que la mise en service de la ligne puisse débuter, comme souhaité, en 1987. Je vous propose dès lors d'entrer en matière sur les deux projets d'arrêtés.

Bundesrat **Schlumpf:** Ich kann mich auf die Verdankung der umfassenden Ausführungen von Ständerat Dreyer beschränken und bestätigen, dass der Bundesrat der Auf-

teilung des beantragten Bundesbeschlusses in die beiden Bundesbeschlüsse A und B – wie das im Nationalrat gemacht wurde – zustimmt. Ich bitte Sie ebenfalls um Eintreten und Zustimmung.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

A

Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf
Arrêté fédéral sur le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève

Titel und Ingress, Art. 1 bis 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 à 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Beschlussentwurfes 31 Stimmen (Einstimmigkeit)

B

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf
Arrêté fédéral sur le financement du raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève

Titel und Ingress, Art. 1 bis 3
Antrag der Kommission
Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 à 3
Proposition de la commission
Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 20.6. 1980
Séance du 20.6. 1980

Schlussabstimmung
Vote final

79.087

Flughafen Genf. Bahnanschluss
Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire

Siehe Seite 368 hiervor — Voir page 368 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 19. Juni 1980
Décision du Conseil des Etats du 19 juin 1980

Bundesbeschluss A – Arrêté fédéral A

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	163 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats.

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 20.6. 1980
Séance du 20.6. 1980

Schlussabstimmung
Vote final

79.087

Flughafen Genf. Bahnanschluss
Aéroport de Genève. Raccordement ferroviaire

Siehe Seite 392 hiervor — Voir page 392 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 20. Juni 1980
Décision du Conseil national du 20 juin 1980

Bundesbeschluss A – Arrêté fédéral A

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	41 Stimmen (Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral