

Zu 1907

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Beitragsleistung an den Bau der Butinbrücke in Genf.

(Vom 1. Dezember 1924.)

Die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte hat den Bundesrat unterm 12. November 1924 ersucht, der Bundesversammlung auf den Beginn der Wintersession einen gedruckten Bericht über das Abkommen zwischen dem Kanton Genf, der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Eidgenossenschaft vom 30. Mai 1924 betreffend den Beitrag an den Bau der Butinbrücke der Genfer Verbindungsbahn zu erstatten.

Wir beehren uns demgemäss, Ihnen die nachfolgenden Ausführungen zu unterbreiten:

I.

Unterm 7. Mai 1912 ist zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf ein Vertrag abgeschlossen worden betreffend

- a) den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze);
- b) den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives und
- c) die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen.

Mit Beschluss vom 10. Juli 1912 hat die Bundesversammlung den Bundesrat ermächtigt, diesen Vertrag zu genehmigen; diese Genehmigung ist mit Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember gleichen Jahres ausgesprochen worden.

Nach Art. 5 dieses Vertrages werden die Baukosten der Verbindungsbahn von den Bundesbahnen ausgelegt. Der Bund und der Kanton Genf leisten an diese Kosten einen Beitrag von je einem Drittel als Subventionen à fonds perdu. Nach Massgabe

des Kostenvoranschlages der schweizerischen Bundesbahnen belaufen sich die Baukosten auf 24 Millionen Franken. Weiter bestimmt dieser Artikel, dass die Subventionen nach Prüfung der von den S. B. B. vorgelegten Ausweise am Ende eines jeden Baujahres entrichtet werden sollen. An einem Mehrbetrag der Gesamtausgaben gegenüber dem vorerwähnten ursprünglichen Kostenvoranschlag beteiligen sich die Eidgenossenschaft, die schweizerischen Bundesbahnen und der Kanton Genf gleichmässig, ebenso partizipieren sie gleichmässig an einer allfälligen Ersparnis.

Die an das Vermächtnis von einer Million Franken des Genfer Bürgers D. Butin geknüpfte Bestimmung, dass diese Summe zur Erstellung einer Brücke zwischen dem Plateau von Aire und demjenigen von St. Georges zu verwenden sei, veranlasste die Genfer Behörden, sich mit den Bundesbahnen dahin zu verständigen, dass im Trasse der Verbindungsbahn eine gemeinsame Brücke für Bahn und Strasse in Angriff genommen werde. Ihre Kosten wurden zu Fr. 3,800,000 veranschlagt. Nach den Bestimmungen des bezüglichen, zwischen den Bundesbahnen und dem Kanton Genf am 20. November 1915 abgeschlossenen Vertrages wird die Butinbrücke vom Kanton Genf gebaut. Der von der Verbindungsbahn an diese Brücke zu leistende Betrag wurde auf Fr. 1,500,000 angesetzt, entsprechend den Kosten, die für eine unabhängige Eisenbahnbrücke hätten ausgelegt werden müssen. Da diese Summe einen Bestandteil der Anlagekosten der Verbindungsbahn bildet, muss sie nach den Bestimmungen des vorstehend erwähnten Art. 5 des Vertrages vom 7. Mai 1912 zu je einem Drittel vom Bund, den Bundesbahnen und dem Kanton Genf getragen werden.

Mit Eingabe vom 29. Juni 1920 unterbreitete dann die Genfer Regierung dem Eisenbahndepartement das Gesuch, es möchte die Verbindungsbahn veranlasst werden, an die beim Bau der Butinbrücke entstehenden bedeutenden Mehrkosten einen angemessenen Beitrag zu leisten. Diesem Ansuchen konnte eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden, mussten doch die voraussichtlichen Gesamtkosten der Brücke gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag nunmehr um rund 10 Millionen Franken höher angenommen werden. Eine bedeutende Erhöhung der Baukosten wäre auch für eine unabhängige Eisenbahnbrücke eingetreten. Unterm 22. September 1922 fasste der Bundesrat den Beschluss, der vertraglich auf Fr. 1,500,000 festgesetzte einmalige Beitrag an die Erstellungskosten der Butinbrücke sei gemäss dem von der Kantonsregierung angenommenen Antrag der Bundesbahnen um Fr. 1,000,000, d. h. auf Fr. 2,500,000, zu erhöhen.

Wie der ursprüngliche Beitrag ist auch diese erhöhte Summe den Kosten der Verbindungsbahn zuzuzählen und demzufolge zwischen Bund, Bundesbahnen und Kanton Genf gleichmässig zu verteilen.

II.

In der Folge sind die Verhandlungen zwischen den Bundesbahnen und dem Kanton Genf über die Lösung der Genfer Bahnhoffrage zum Abschluss gelangt; der Personenbahnhof Cornavin soll an der jetzigen Stelle belassen und umgebaut werden.

Lange Jahre hatte eine Lösung mit Erstellung eines Kopfbahnhofes bei Beaulieu, nördlich des jetzigen Bahnhofes Cornavin, im Vordergrund gestanden. Bei der Aufstellung des Projektes der Verbindungsbahn musste darauf Rücksicht genommen und die Einführung in einen künftigen Bahnhof Beaulieu ermöglicht werden. Dies war der Grund, weshalb man die Abzweigung der Verbindungslinie so weit nach Westen gegen den Friedhof von Châtelaine hinaussschob.

Die Beibehaltung des Bahnhofes Cornavin gab der Bundesbahnverwaltung Anlass zur Aufnahme erneuter Studien über die Möglichkeit der Ausführung einer kürzeren Verbindungslinie nach dem Bahnhof Eaux-Vives. Als Ergebnis dieser Untersuchungen unterbreitete die Bahnverwaltung dem Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 17. August 1923 ein abgeändertes Projekt der Verbindungsbahn zur Bekanntgabe an die Genfer Behörden. Danach kommt die Abzweigung der Verbindungsbahn von der Linie Genf-La Plaine um rund 950 m näher an den Bahnhof Cornavin zu liegen. Rhone und Arve werden mit einer eigenen Eisenbahnbrücke an ihrer Vereinigungsstelle bei La Jonction überschritten; das Trasse des ursprünglichen Projektes wird in der Nähe der Einmündung in den Bahnhof Lancy-Plainpalais wieder erreicht.

Diese Variante bietet sowohl in bau- als auch in betriebstechnischer Beziehung wesentliche Vorteile, indem sie gegenüber dem bisherigen Projekt eine um 790 m kleinere Baulänge und eine um 1741 m kürzere Betriebslänge aufweist. Auch die Tunnelstrecken können um nahezu 1200 m verkürzt werden. Der Kulminationspunkt der Linie liegt um 10,8 m tiefer als beim bisherigen Projekte. Schliesslich wird auch die Einmündung in den Bahnhof Lancy-Plainpalais durch Erzielung einer geraden Einfahrt von grösserer Länge wesentlich besser gestaltet. Die

Bahnverwaltung rechnet mit einer Ersparnis an Baukosten von Fr. 5,900,000 und einer solchen an jährlichen Betriebsausgaben von rund Fr. 50,000. Diese Einsparung beim Bau vermindert sich zwar um den von der Verbindungsbahn an den Bau der Butinbrücke geleisteten Beitrag von insgesamt Fr. 2,500,000, der dem Kanton Genf ungeschmälert verbleiben musste.

Der Staatsrat des Kantons Genf hatte zunächst Bedenken, angesichts der bereits ziemlich weit vorgeschrittenen Bauarbeiten an der Butinbrücke auf den Vorschlag der Generaldirektion einzugehen und in die Trennung der Eisenbahnbrücke von der Butinbrücke einzuwilligen. Auf Grund längerer Verhandlungen konnten die vorliegenden Fragen aber schliesslich so weit abgeklärt werden, dass am 19. Februar 1924 ein neues Abkommen zustande kam.

Art. 1 dieses Abkommens lautet: Die schweizerischen Bundesbahnen verzichten darauf, die Butinbrücke für die Verbindungsbahn Cornavin-Eaux-Vives zu benützen. Sie werden die Verbindungsbahn vorbehältlich allfälliger Änderungen in den Einzelheiten nach dem Projekt ausführen, welches dem Staatsrate von Genf mit Schreiben vom 17./21. August 1923 zugestellt wurde. Der Kanton Genf kann die Butinbrücke nach eigenem Gutdünken vollenden.

Art. 4 des Abkommens bestimmt folgendes: Die schweizerischen Bundesbahnen erklären sich damit einverstanden, dass das Konsortium der Verbindungsbahn (Eidgenossenschaft, Kanton Genf und Schweizerische Bundesbahnen) seinen Beitrag an die Baukosten der Butinbrücke von 2,5 Millionen Franken auf 4,2 Millionen Franken à forfait erhöht, da der Kanton Genf sich nur gegen eine solche Entschädigung bereit erklären konnte, in die Aufhebung des Vertrages vom 20. November 1915 einzuwilligen. Diese Erhöhung des Beitrages entspricht der Hälfte der Ersparnisse, welche das Konsortium durch die Projektänderung zu erzielen hofft.

In seiner Sitzung vom 15. März 1924 erteilte der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen dem Abkommen die vorbehaltene Ratifikation, ebenso wurde dasselbe durch den Grossen Rat des Kantons Genf am 5. April 1924 einstimmig gutgeheissen. Die bundesrätliche Genehmigung erfolgte mit Beschluss vom 30. Mai 1924.

Dem Baufortschritt der Butinbrücke entsprechend, wird aus dem Anteil eines jeden Vertragskontrahenten der Verbindungs-

bahn im Jahre 1925 ein Betrag von Fr. 300,000 an den Kanton Genf auszurichten sein. Dieser Posten ist, wie die bisher bezahlten Beiträge des Bundes, in den Voranschlag des Departements des Innern, Oberbauinspektorat, eingestellt worden; er figuriert im Voranschlag der Eidgenossenschaft für das Jahr 1925 unter Abschnitt III, B, II, Ziffer 74, unter dem Titel: Beitrag an den Bau des Pont Butin der Genfer Verbindungsbahn (Bundesratsbeschluss vom 9./16. Oktober 1915 und 22. September 1922), Nachsubvention.

III.

Vor allem möchten wir feststellen, dass es sich bei der vereinbarten Trasseänderung nicht etwa um ein neues Projekt der gesamten Verbindungsbahn handelt, sondern lediglich um eine Variante für die Teilstrecke Cornavin-Lancy-Plainpalais, während für die Strecke vom letztern Bahnhof bis nach Eaux-Vives die bisherige Linienführung unverändert beibehalten wird. An den Grundzügen des für das Verbindungsbahnkonsortium massgebenden Vertrages vom 7. Mai 1912 wird nichts geändert, weshalb es im Rahmen der Kompetenz des Bundesrates gelegen hat, dem Abkommen die nachgesuchte Genehmigung zu erteilen, nachdem dasselbe sowohl von seiten der kantonalen als auch der zuständigen Bahnbehörden ratifiziert worden war. In gleicher Weise konnte auch die Erhöhung des Beitrages des Verbindungsbahnkonsortiums an die Butinbrücke von Fr. 1,500,000 auf Fr. 2,500,000 im Jahre 1922, wo es sich um eine Leistung an die Mehrkosten im Sinne des Art. 5 des Vertrages vom 7. Mai 1912 gehandelt hat, durch den Bundesrat genehmigt werden.

Wir wiederholen, dass die Ausrichtung eines erhöhten Beitrages an den Kanton Genf zugesichert werden musste, um ihn zu veranlassen, das nach langwierigen Verhandlungen zustande gekommene Abkommen anzunehmen. Wäre die Zustimmung der Genfer Behörden zu dieser Trassevariante versagt worden, so hätte die ursprüngliche teurere Linienführung beibehalten und die Butinbrücke als gemeinsame Brücke für Bahn und Strasse vollendet werden müssen. Das Abkommen aber bietet dem Konsortium für die Verbindungsbahn, also der Eidgenossenschaft, den Bundesbahnen und dem Kanton Genf, nun die Möglichkeit, das in jeder Hinsicht rationellere und zugleich billigere Projekt zur Ausführung zu bringen und damit überdies im nachherigen Betriebe namhafte Ersparnisse zu erzielen.

Der Übersicht halber geben wir im nachstehenden eine kurze Aufstellung über die bezüglichen Zahlen:

Kostenvoranschlag der Butinbrücke vom Jahre 1915 Fr. 3,800,000

Beitrag des Verbindungsbahnkonsortiums (Bund, S. B. B., Kanton Genf) an die Kosten der Butinbrücke, entsprechend den Kosten einer unabhängigen Bahnbrücke (Vertrag vom 20. November 1915) Fr. 1,500,000

Anteil des Bundes $\frac{1}{3}$ = Fr. 500,000.

Voraussichtliche Baukosten der Butinbrücke nach Berechnung von 1922. . . . Fr. 13,800,000

Erhöhung des Beitrages des Verbindungsbahnkonsortiums (Bund, S. B. B., Kanton Genf) an die Butinbrücke nach Beschluss vom 22. September 1922 um n 1,000,000
auf Fr. 2,500,000

Anteil des Bundes $\frac{1}{3}$ = Fr. 833,333.

Erhöhung des Beitrages des Verbindungsbahnkonsortiums (Bund, S. B. B., Kanton Genf) an die Butinbrücke gemäss Abkommen vom 19. Februar 1924 um n 1,700,000
auf Fr. 4,200,000

Anteil des Bundes $\frac{1}{3}$ = Fr. 1,400,000.

Baukosten der für die Änderung in Betracht kommenden Teilstrecke Cornavin-Lancy-Plainpalais der Verbindungsbahn nach dem ursprünglichen Projekt (Berechnung Ende 1923) . . . Fr. 16,250,000

Baukosten der Strecke Cornavin-Lancy-Plainpalais der Verbindungsbahn nach der Variante 1923 (Berechnung Ende 1923) n 10,350,000

Minderkosten der Variante Fr. 5,900,000

Diese Einsparung vermindert sich um den Beitrag des Verbindungsbahnkonsortiums (Bund, S. B. B., Kanton Genf) an die Butinbrücke gemäss Abkommen vom 19. Februar 1924 um n 4,200,000

so dass noch eine Ersparnis zugunsten des Verbindungsbahnkonsortiums (Bund, S. B. B., Kanton Genf) verbleibt von Fr. 1,700,000

somit für den Bund $\frac{1}{3}$ = Fr. 566,666.

Die Bezeichnung des im Voranschlag der Eidgenossenschaft eingestellten Beitrages an den Kanton Genf für die Butinbrücke als „Nachsubvention“ konnte die Vermutung aufkommen lassen, als ob es sich dabei um eine Erhöhung des Anteils der Eidgenossenschaft an den Kosten der Verbindungsbahn handelte. Dem ist aber nicht so; der Bund leistet an die Verbindungsbahn als Mitglied des Konsortiums nach wie vor den in Art. 5 des Vertrages vom 7. Mai 1912 festgelegten Beitrag von einem Drittel der Erstellungskosten. Wie wir im vorstehenden dargelegt haben, wird allerdings der Beitrag der Verbindungsbahn, also der Eidgenossenschaft, der Bundesbahnen und des Kantons Genf, an die Butinbrücke erhöht, dagegen werden schliesslich auf den Baukosten der Verbindungsbahn trotz des weiteren Zuschusses an die Brücke infolge der vereinbarten Trasseänderung für das Konsortium Ersparnisse erzielt, die je nach den dannzumaligen Arbeits- und Preisverhältnissen im Zeitpunkte der Bauausführung sich möglicherweise noch vergrössern können. Ausserdem rechnet die Bahnverwaltung mit nicht unerheblichen Einsparungen in den Betriebsausgaben der nach dem abgeänderten Projekt auszuführenden Verbindungsbahn.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, es sei der Kredit von Fr. 300,000 unter Abschnitt III. B. II., Ziffer 74, „Beitrag an den Bau des Pont Butin der Genfer Verbindungsbahn“ im Voranschlag für das Jahr 1925 zu bewilligen.

Wir benützen den Anlass, Sie unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. Dezember 1924.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

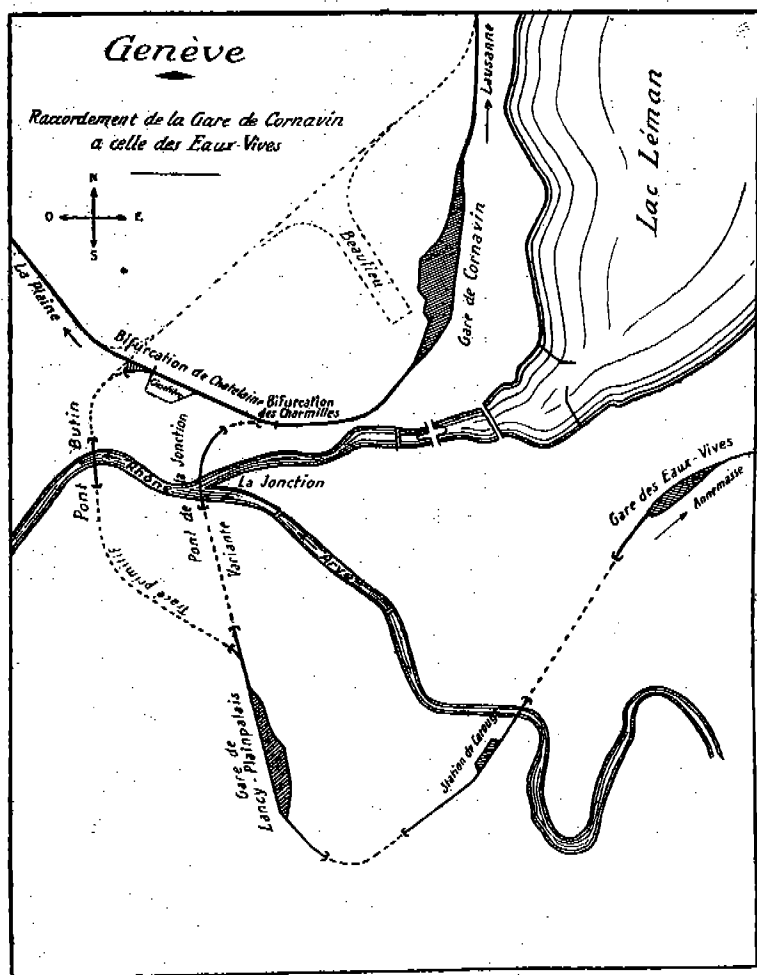
Der Bundespräsident:

Chuard.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

Beilage: Planskizze.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beitragsleistung an den Bau der Butinbrücke in Genf. (Vom 1. Dezember 1924.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1907
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1924
Date	
Data	
Seite	1109-1116
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 231

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.