

**Botschaft
über den Bau eines neuen Kontrollturms für die
Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf**

vom 4. Juli 1979

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredits im Gesamtbetrag von 12 300 000 Franken für den Bau eines neuen Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

4. Juli 1979

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Hürlimann
Der Bundeskanzler: Huber

Übersicht

Die Entwicklung des Luftverkehrs erfordert einen ständigen Ausbau der Flugsicherung und ihre fortlaufende technische Verbesserung. Ein Stillstand würde entweder die Sicherheit oder den Verkehrsfluss in Frage stellen. Die Kosten des Flugsicherungsdienstes trägt der Bund; er kann Gebühren erheben.

Seit 1949 ist der Platzverkehrsleitdienst der Flugsicherungsdienste Genf im Kontrollturm auf dem alten Abfertigungsgebäude eingemietet. Bedingt durch den seitheiligen Ausbau des Flughafens und den Einsatz von Grossraumflugzeugen verschlechterte sich die Sicht vom Kontrollturm auf die Pisten, Rollwege und Abstellflächen dauernd, sodass sich der Bau eines neuen, bundeseigenen Kontrollturms aufdrängt. Ein geeigneter Standort konnte gefunden werden. Der Kanton Genf ist bereit, dem Bund ein unentgeltliches, selbständiges und dauerndes Baurecht auf dem Grundstück einzuräumen. Die Bau- und Einrichtungskosten werden auf 12 300 000 Franken veranschlagt. Wir beantragen einen Objektkredit in dieser Höhe.

Der Kontrollturm dient der örtlichen Flugsicherung. Deren Betriebs- und Kapitaldienstkosten werden durch Flugsicherungsgebühren voll gedeckt.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Grundlagen

111 Gesetzliche Ordnung

Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (AS 1971 1305), dem die Schweiz 1947 beiträgt, verpflichtet in Artikel 28 jeden Vertragsstaat, Flugsicherungseinrichtungen zu betreiben, entsprechend den Normen und Empfehlungen dieses Abkommens.

Das Luftfahrtgesetz (SR 748.0) bestimmt in Artikel 40, dass der Bundesrat die Flugsicherung ordnet; der Bund übernimmt nach Artikel 48 die Kosten, der Bundesrat kann nach Artikel 3 Absatz 3 Gebühren erheben.

Der Bundesratsbeschluss vom 10. Juni 1968 über die Ordnung des Flugsicherungsdienstes (SR 748.132.1) bestimmt, aus welchen Zweigen sich dieser Dienst zusammensetzt und wie die Kompetenzen verteilt sind.

In der Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 30. September 1968 über die Organisation des Schweizerischen Flugsicherungsdienstes (SR 748.132.11) wird unter anderem bestimmt, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt die allgemeine Planung und die unmittelbare Aufsicht über diesen Dienst ausübt, während die Durchführung der wesentlichen Dienste durch Vertrag der Radio-Schweiz AG übertragen wird.

112 Aufgaben der Flugsicherung

Die Flugsicherung gewährleistet einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf in der Luft und auf den Bewegungsflächen der Flughäfen.

Neben der zentral wichtigen Flugverkehrsleitung sind dazu die Dienste für Luftfahrtinformation, Fernmeldewesen, Luftfahrthindernisse, Flugwetter sowie für die Bereitstellung und den Unterhalt der technischen Anlagen notwendig.

Die Hauptaufgabe der Flugverkehrsleitdienste besteht darin, die vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Luftfahrzeugen zu gewährleisten und eine flüssige, wirtschaftliche Verkehrsabwicklung aufrechtzuerhalten. Die Flugverkehrsleitdienste sind unterteilt in Platzverkehrs-, Anflug- und Bezirksleitdienst.

Der Luftfahrtinformationsdienst besteht aus einem zentralen Dienst und örtlichen Informationsstellen auf den Flughäfen. Der zentrale Dienst veröffentlicht in den «Meldungen für Luftfahrer» (NOTAM) und im «Luftfahrthandbuch der Schweiz» (AIP) alle Informationen, die dem Piloten zur Verfügung stehen müssen.

Der Fernmeldedienst ist für die Übermittlung sämtlicher Nachrichten der Flugsicherung, eingeschlossen die Flugwettermeldungen, verantwortlich.

Der Luftfahrthindernisdienst beurteilt Bauten und andere künstliche Hindernisse in bezug auf die Gefährdung der Luftfahrt. Er ist dafür verantwortlich, dass sie

über den Luftfahrtinformationsdienst den Piloten zur Kenntnis gebracht werden.

Der Flugwetterdienst – der Meteorologischen Zentralanstalt übertragen – sammelt aktuelle Wettermeldungen aus aller Welt und erstellt die Wettervoraussagen in der für die Luftfahrt zweckmässigen Form.

Dem Technischen Dienst obliegt die Bereitstellung und Wartung aller technischen Einrichtungen, die den oben erwähnten Diensten zur Verfügung stehen. Dasselbe gilt für die Navigationshilfen.

113 Organisation

Die zivile Flugsicherung ist wie folgt auf die einzelnen Träger aufgeteilt:

Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt sind die allgemeine Planung und Finanzverwaltung, die unmittelbare Aufsicht, der zentrale Luftfahrtinformationsdienst und der Luftfahrthindernisdienst übertragen.

Die Meteorologische Zentralanstalt versieht den Flugwetterdienst und den zentralen Fernmeldedienst.

Die Radio-Schweiz AG führt die folgenden Dienste durch:

- den Flugverkehrsleitdienst und Fluginformationsdienst,
- den örtlichen Luftfahrt-Informationsdienst (in Genf vom Flughafenhalter durchgeführt),
- den örtlichen Fernmeldedienst,
- den technischen Dienst.

12 Die bisherige und zukünftige Entwicklung der Flugsicherung

121 Geschichtliches

Die Anfänge der Flugsicherung in der Schweiz liegen 50 Jahre zurück. Damals bestand die Flugsicherung nur aus Funknetzen zur Übermittlung von Informationen zwischen Leitstationen und Piloten. Jeder Flughafen errichtete ein seinen Bedürfnissen entsprechendes Netz. Auf den Flughäfen Zürich und Genf entstanden Flugsicherungszentren, und die Schweiz wurde in zwei Fluginformationsgebiete Genf und Zürich aufgeteilt. Diese historisch bedingte Aufteilung ist auch heute noch vertretbar; eine Zusammenlegung würde politische und soziale Probleme aufwerfen und keine wesentlichen finanziellen oder verfahrensmässigen Vorteile bringen.

Die Nachkriegszeit brachte den Übergang von der Fremdnavigation zur Eigennavigation mit der Einführung der Luftstrassen, die durch Funkfeuer bestimmt sind. Gleichzeitig wurden die Flughäfen mit Instrumentenlandesystemen (ILS) ausgerüstet. Dieses Netz von Bodenstationen ermöglicht es heute dem Piloten, seinen Standort selbst zu bestimmen und den gewählten Flugweg einzuhalten. Er kennt aber nur seinen eigenen Standort; den Sicherheitsabstand, die verkehrsgerechte Staffelnung der einzelnen Luftfahrzeuge überwacht die Flugverkehrsleitung.

122 Künftige Anforderungen

Die wesentliche Aufgabe der Flugsicherung besteht darin, trotz dem ansteigenden Verkehr die Sicherheit und die Regelmässigkeit, wenn möglich aber auch die Wirtschaftlichkeit der Luftfahrt zu steigern.

Für die Flugsicherung ergeben sich folgende Zielsetzungen:

- *Sicherheit*: Der noch unkontrollierte zivile Sichtflugverkehr muss entweder der Flugverkehrsleitung unterstellt oder noch strenger als bisher vom kontrollierten Luftverkehr getrennt werden.

Um menschliches Versagen nach Möglichkeit auszuschliessen, muss die Flugverkehrsleitung technische Hilfsmittel erhalten, die den anfallenden Informationsfluss selbständig ordnen, zum Teil auswerten und in leicht fassbarer Form darstellen.

Die Gebäulichkeiten und Arbeitsplätze des Personals müssen den Aufgaben der Flugsicherung angepasst sein.

- *Optimale Nutzung des Luftraumes*: Grundsätzlich kann sie nur dadurch erreicht werden, dass die vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Luftfahrzeugen im Luftraum verkleinert werden und dass die Verkehrsteilnehmer verschiedener Kategorien koordiniert den gleichen Luftraum benützen. Der Flugverkehrsleiter muss möglichst vollständig, genau und zeitgerecht informiert werden, was nur noch mit Elektronenrechnern zu bewerkstelligen ist.
- *Regelmässigkeit*: In erster Linie soll der Pilot soweit wie möglich wetterunabhängig landen können. Trotzdem wird der Flugverkehrsleiter seine Kontrollaufgabe beibehalten. Der Weg ist international vorgezeichnet: Die elektronischen Landehilfen müssen vervollkommen werden, und mit ihnen die Verfahren für die Voraussage und die Bestimmung der örtlichen Flugwetterlage.

123 Verkehr

Der zivile Luftverkehr, der von den Flugsicherungsdiensten in Genf kontrolliert wird, hat sich seit 1960 wie folgt entwickelt:

Kontrollturm			Bezirksleitstelle		
Jahr	An- und Abflüge Flughafen	Index	Jahr	Flugverkehr im Kontrollbezirk	Index
1960	55 760	100	1960	60 420	100
1970	113 500	204	1970	204 600	339
1975	123 100	220 100	1975	269 700	446 100
1976	134 400	241 109	1976	273 800	453 102
1977	137 700	247 112	1977	280 100	464 104
1978	136 900	246 111	1978	284 500	471 106

Trotz dem Aufkommen von Grossraumflugzeugen und der Verteuerung des Treibstoffs muss weiterhin mit einer jährlichen Zunahme der vom Kontrollturm kontrollierten Flugbewegungen von 2 Prozent gerechnet werden. Die Zuwachsrate für die Bezirksleitstelle wird auf 3 Prozent geschätzt. Diese Zahlen ergeben für das Jahr 1985 für den Kontrollturm Genf rund 157 300 Bewegungen, für die Bezirksleitstelle Genf 350 000 Bewegungen.

124 Personalbestände

Die Zunahme des Luftverkehrs hatte in der Flugsicherung die unmittelbare Folge, dass die zu verarbeitende Informationsmenge anstieg und die Arbeit in der Verkehrsleitung in mehrere Arbeitssektoren aufgeteilt werden musste. Der Personalbestand wies daher eine ähnliche ansteigende Linie auf wie der Luftverkehr. In Zukunft kann mit einer kleineren Zuwachsrate gerechnet werden.

Flugsicherungsdienste Genf			Kontrollturm Genf		
Jahr	Personalbestand	Index	Jahr	Personalbestand	Index
1960	95	100	1960	18	100
1970	219	231	1970	33	183
1975	298	314	1975	38	211
1976	296	312	1976	40	222
1977	293	308	1977	43	239
1978	296	312	1978	44	244

Bei gedrosseltem Anstieg des Personalbestands von jährlich 1 Prozent ist in Genf bis 1985 mit insgesamt 317, im Jahre 1990 mit 332 Angestellten zu rechnen, wovon zirka 48 Flugverkehrsleiter für den Anflug- und Platzverkehrsleitdienst.

2 Das Projekt

21 Grundlagen

Vom Kontrollturm aus kontrollieren der Anflugleitdienst und der Platzverkehrsleitdienst den Luftverkehr in der Umgebung des Flughafens, sowie den Verkehr von Luft- und Bodenfahrzeugen auf den Pisten und Rollwegen. Innerhalb dieses Raumes sind diese beiden Dienste für die sichere und flüssige Verkehrsabwicklung verantwortlich. Nebst den technischen Hilfsmitteln ist für den Platzverkehrsleitdienst für die Erfüllung seiner Aufgabe die direkte Sicht auf das Pistensystem, die Rollwege, die Abstellflächen, sowie auf die An- und Abflugwege in der Luft unerlässlich; für den Anflugleitdienst, der mit dem Radargerät arbeitet, ist die direkte Sicht von Vorteil. Platzverkehrs- und Anflugleitdienst arbeiten eng zusammen.

Während des Rollens und des An- und Abfluges verfolgt der Flugverkehrsleiter visuell die Bewegungen der Flugzeuge. Seine Beobachtungen helfen ihm entscheidend mit, die zwischen den Flugzeugen notwendige Staffelung festzulegen. Je schlechter die Sicht, desto weniger Flüge können bei gleichbleibender Sicherheit abgewickelt werden. Die direkte Sicht kann nicht durch elektronische Mittel ersetzt werden, es sei denn auf Kosten der Kapazität, wie das bei schlechten Sichtbedingungen der Fall ist, wo beispielsweise keine Flüge nach Sichtflugregeln zugelassen sind. Diese machen in Genf zirka 30 Prozent der Gesamtbewegungen aus. Ein möglichst hoher Kontrollturm mit guter Rundsicht hilft dem Flugverkehrsleiter bei seiner Arbeit wesentlich.

Der bestehende Kontrollturm wurde 1949 auf dem ehemaligen Abfertigungsgebäude, dem heutigen Frachtgebäude erstellt.

Er entspricht den heutigen und zukünftigen Anforderungen immer weniger. Die Verlängerung der Start- und Landepiste von 2 km auf 4 km in nordöstlicher Richtung und der Ausbau der zugehörigen Rollwege und Flugzeugabstellflächen haben dazu geführt, dass sich der Schwerpunkt des Flughafens in die Nähe des 1968 fertiggestellten Abfertigungsgebäudes verschob. Damit kam der bestehende Kontrollturm an die Randzone des zu kontrollierenden Verkehrsgebietes zu liegen. Gewichtige Nachteile brachte der Bau von Warteräumen auf dem Flughafengelände, sowie der Einsatz immer grösserer Flugzeuge. Die Grossraumflugzeuge mit einer Gesamthöhe bis zu 20 m und einer Länge bis zu 70 m und die Bauten bewirken, dass Teile des Pistensystems, der Rollwege und der Abstellflächen vom bestehenden Kontrollturm aus, der nur etwa 24 m hoch ist, nicht mehr überblickt werden können. Da die Anzahl der Genf anliegenden Grossraumflugzeuge auch in Zukunft zunehmen wird, werden die abgedeckten Flächen immer grösser. Der Bau eines neuen Kontrollturmes, der zentraler gelegen und vor allem höher ist, wird damit immer dringender.

22 Standort

Der Neubau soll in die Nähe des Verkehrsschwerpunktes beim neuen Abfertigungsgebäude zu stehen kommen. Dabei muss die grösstmögliche Bauhöhe von rund 44 m ausgenützt werden; gegenüber dem bestehenden Kontrollturm wird ein Höhengewinn von 20 m erreicht. Die grösstmögliche Bauhöhe wird durch die Hindernisbegrenzungsflächen bestimmt. Diese berechneten Flächen begrenzen in der Umgebung des Flughafens den Luftraum, der von Hindernissen frei gehalten werden muss, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Die künftige Entwicklung des Flughafens verbietet den Bau des Kontrollturms nordöstlich des Abfertigungsgebäudes; südwestlich davon, etwa 200 m ostnordöstlich des bestehenden Kontrollturms, konnte ein befriedigender Standort gefunden werden. Der neue Kontrollturm wird somit in der näheren Umgebung des Betriebsgebäudes und des Werkstattgebäudes der Flugsicherungsdienste Genf, d. h. etwa 800 m von ihnen entfernt, stehen. In einem Umkreis von 500 m befinden sich Personalkantine, Postfiliale, Bushaltestelle, Bank, sowie weitere Geschäfte im Flughof. Der Kontrollturm wird nur über kontrollierte Zugänge des Flughafenareals erreichbar sein.

Der Kanton Genf ist bereit, dem Bund das für den Bau des Kontrollturms benötigte Land kostenlos zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck wird er zu Gunsten der Eidgenossenschaft ein unentgeltliches, selbständiges und dauerndes Bau-recht errichten, das sich über eine Fläche von 1014 m² erstreckt.

23 Projektbeschreibung

Der neue Turm besteht aus sechs funktionell klar unterscheidbaren Geschossen, die sich um einen zentralen Kern gruppieren. Dieser umschliesst alle vertikalen Verkehrsträger und Kanäle zur gegenseitigen Verbindung der Stockwerke und

der technischen Einrichtungen. Der Turmschaft ist aus Sicherheitsgründen unbrennbar in Eisenbeton ausgeführt.

Das Untergeschoss, 20,35 auf 26,30 m, dient der Unterbringung der Einrichtungen zur unterbrochslosen Stromversorgung (Dieselmotor/Generator-Gruppe, Schalttafeln, Wechselrichter, Batterien) und enthält auch einen dem Elektrizitätswerk vorbehaltenen Raum für die Transformatoren.

Da die erforderliche Wärmeenergie von der Zentrale des Flughafens bezogen wird, ist nur eine Heizungs-Umformerstation vorgesehen.

Das Erdgeschoss, mit der gleichen Grundfläche wie der zentrale Kern (6,00 auf 6,00 m), enthält den Zugang zu den Personen- und Warenliften und zu den Treppen.

Die zwei technischen Geschosse befinden sich übereinander auf 19,80 und 23,50 m über dem Erdboden. Sie enthalten ausschliesslich Räume für die Geräte der allgemeinen technischen Einrichtungen (Ventilation, Klimatisierung, Elektrizität) und für die Flugsicherungsausrüstung (Raum für Radargruppen und für Telekommunikation, Apparateraum, Fernsteuerungsraum für die Pistenbefuerung).

Das Geschoss der An- und Abflugleitstelle bildet eine Kreuzform, die sich aus der Gliederung der Lokalitäten rund um den Kern mit einem Maximum an Sicht ergibt. Es enthält nebst dem 89 m² grossen Betriebsraum des An- und Abflugleitdienstes auch Büros und Garderoben für das Personal. Die vier Säulen, die den Turmschaft umgeben, dienen der Verminderung der Auskragung dieses Geschosses. Es misst in seiner grössten Ausdehnung 21,90 m und liegt 30 m über dem Erdboden.

Das Kanzelgeschoss für die Platzverkehrsleitstelle befindet sich 36,20 m über dem Erdboden. Seine quadratische Form ergab sich aus der Lage der Pisten und aus dem Bestreben, Spiegelungseffekte der Glasflächen möglichst zu vermeiden. Die ganz aus Glas bestehenden, geneigten Aussenwände geben den Verkehrsleitern eine optimale Sicht.

Die zwei letztgenannten Stockwerke befinden sich unmittelbar über den technischen Geschossen, mit denen sie direkt verbunden sind, damit durch kurze Verbindungsleitungen Verluste an Signalqualität und Energie vermieden werden können.

Alle Räume sind klimatisiert, weil die Fenster wegen ihrer Höhenlage und Schallisolation nicht geöffnet werden können.

Der gesamte Bau überschreitet in keinem Punkt die massgebende Hindernisbegrenzungsfläche (464,00 m ü. M.).

24 Bau- und Einrichtungskosten

Der gemäss Baukostenplan gestaltete Voranschlag lautet wie folgt (Baukostenindex vom 1. September 1978 = 103,1 P.; Basis 1977 = 100 P.):

	Fr.	Fr.
Grundstück-Erwerb		
Grundstück-Erschliessung	542 000	
Vorbereitungsarbeiten	528 000	
Gebäude	6 267 000	
Betriebseinrichtungen	2 329 000	
Umgebung	140 000	
Baunebenkosten	84 000	
Unvorhergesehenes	580 000	
Baukosten	<u>10 470 000</u>	
Mobilien	<u>30 000</u>	10 500 000
Flugsicherungsausrüstung		<u>1 800 000</u>
<i>Erforderlicher Objektkredit</i>		<u>12 300 000</u>

Die Baukosten entsprechen der heutigen Preissituation im Baugewerbe.

25 Voraussichtliche Nutzungsdauer

Mit vorliegendem Projekt wird auf dem Flughafen Genf ein Kontrollturm verwirklicht, der den Bedürfnissen der Flugsicherung zur sicheren und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs voraussichtlich bis zum möglichen Endausbau des Flughafens entspricht, mindestens auf 20 Jahre. Möglicherweise wird zur Entlastung einmal ein zusätzlicher Kontrollturm zur Kontrolle des Flugverkehrs auf der Rasenpiste notwendig werden.

26 Auswirkungen auf den Personalbedarf

Die vorgesehenen baulichen Änderungen sind ohne Einfluss auf den Personalbedarf.

27 Auswirkungen auf die Betriebs- und Kapitaldienstkosten

Als Folge des grösseren verfügbaren Raumes und der baulichen und betrieblichen Selbständigkeit des neuen Kontrollturmes erhöhen sich die Kosten für Heizung, Elektrizität, Reinigung und Gebäude. Demgegenüber entfallen Mietkosten, da im Frachtgebäude der Kontrollturm und einige zu seinem Betrieb notwendige Räume nicht mehr weitergemietet werden müssen. Die gesamten Mehraufwendungen für den Betrieb werden auf netto 90 000 Franken geschätzt. Dies entspricht etwa einem Prozent des Betriebsaufwandes der örtlichen Flugsicherung.

Bei Annahme von 5 Prozent Kapitalzins, einer Abschreibung der Bauinvestitionen über 20 Jahre und einer solchen der Investitionen für Mobilien und Flugsicherungsausrüstung über acht Jahre erhöhen sich die Kapitaldienstkosten um 1 100 000 Franken.

3 Finanzierung

31 Investitionsplanung

Die Investitionen für das Projekt betragen 12 300 000 Franken. Es ist vorgesehen, den neuen Kontrollturm im Laufe des Jahres 1983 in Betrieb zu nehmen.

Das Bauvorhaben wurde der zeitlichen Staffelung entsprechend in den Gesamt-Investitionsplan des Bundes aufgenommen. Der jährliche Zahlungsbedarf wird in den Voranschlag eingestellt.

32 Auswirkungen auf die Flugsicherungsgebühren

Artikel 3 Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) ermächtigt den Bundesrat, Gebühren zu erheben. Das vorliegende Projekt dient der örtlichen Flugsicherung. Die Erhebung der örtlichen Flugsicherungsgebühr wird durch Verordnung des Bundesrates vom 21. November 1973 (SR 748.112.13) geregelt. Die Gebühr wird in Prozenten der Landegebür festgesetzt und von den Flughafenhaltern erhoben. Der Prozentsatz wird so festgelegt, dass die Kosten für die örtliche Flugsicherung voll gedeckt werden.

Als Folge des Baus eines Kontrollturms werden die Flugesellschaften als Benutzer der Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf jährlich mit zusätzlichen Gebühren von 1 200 000 Franken belastet; neben den Betriebskosten werden auch die Kapitaldienstkosten aus den Gebühreneinnahmen gedeckt.

4 Verfassungsmässigkeit

Nach Artikel 37^{ter} der Bundesverfassung ist die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt Sache des Bundes. Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) ermächtigt uns, den Flugsicherungsdienst zu ordnen. Dies haben wir mit unserem Beschluss vom 10. Juni 1968 (SR 748.132.1) über die Ordnung des Flugsicherungsdienstes und, auf dem Weg der Delegation, mit der Verfügung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vom 30. September 1968 (SR 748.132.11) über die Organisation des Schweizerischen Flugsicherungsdienstes getan. Gestützt auf diese Bestimmungen (vgl. Art. 2 Abs. 2 und Art. 3 Abs. 4 der Verfügung vom 30. Sept. 1968) ist die Radio-Schweiz AG in weitem Umfang vertraglich mit der Durchführung des Flugsicherungsdienstes beauftragt worden. Nach dem Vertrag vom 30. Dezember 1969 vergütet der Bund der Radio-Schweiz AG sämtliche Kosten, die ihr bei der Erfüllung ihres Auftrags entstehen; im weitem geht der Vertrag davon aus, dass der Bund der Radio-Schweiz AG Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Geräte für den Flugsicherungsdienst zur Verfügung stellt.

Bundesbeschluss über den Bau eines neuen Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf

Entwurf

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 40 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹⁾,
auf Artikel 24 des Bundesgesetzes vom 18. Dezember 1968²⁾ über den eidgenössischen
Finanzhaushalt
sowie auf Artikel I des Bundesbeschlusses vom 14. März 1972³⁾ über die Unterbreitung
der Objektkreditbegehren für Grundstücke und Bauten,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 4. Juli 1979⁴⁾,
beschliesst:*

Art. 1

Für den Bau und die Ausrüstung eines Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf wird ein Objektkredit von 12 300 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Der jährliche Zahlungsbedarf wird in den Voranschlag eingestellt.

Art. 3

¹ Das Amt für Bundesbauten überwacht die Bauausführung.

² Das Bundesamt für Zivilluftfahrt überwacht die Beschaffung der Flugsicherungs-ausrüstung.

Art. 4

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt am Tag der Verabschiedung in Kraft.

6633

¹⁾ SR 748.0

²⁾ SR 611.0

³⁾ BBl 1972 I 969

⁴⁾ BBl 1979 II 485

Botschaft über den Bau eines neuen Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf vom 4. Juli 1979

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1979
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	79.041
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.07.1979
Date	
Data	
Seite	485-495
Page	
Pagina	
Ref. No	10 047 759

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.