

**Botschaft
über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988–1995
der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf**

vom 17. Januar 1990

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft die Entwürfe zu Bundesbeschlüssen über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988–1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf mit dem Antrag auf Zustimmung.

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

17. Januar 1990

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Koller

Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Die Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf müssen ihre Anlagen mit umfangreichen baulichen Massnahmen den neuen technischen Anforderungen und dem stetig zunehmenden Verkehr anpassen.

Die Gewährung von Bundesbeiträgen à fonds perdu an die Flughäfen wurde mit der Ziffer 62 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (Anschlussprogramm) (SR 611.02) aufgehoben.

Um die Auswirkungen dieser Massnahme zu mildern, sah das Gesetz die Einfügung einer Übergangsbestimmung im Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 (SR 748.0) vor, die vorab den Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf die Fortsetzung bestimmter Erweiterungsarbeiten ermöglichte. Damit wurde dem Nachholbedarf, den diese Flughäfen geltend machen, Rechnung getragen. Diese Übergangsbestimmung besagt, dass den öffentlichen Flugplätzen, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben stehen, der Bund Darlehen bis zu 20 Prozent der Baukosten gewähren kann. Die Ermächtigung zum Eingehen von Darlehen gilt bis zum 31. Dezember 1990.

Die bis Ende 1988 für die drei Landesflughäfen aufgewendeten Gesamtbaukosten und ausgerichteten Bundesbeiträge verteilen sich wie folgt:

Flughäfen	Baukosten Mio. Fr.	Bundesbeiträge Mio. Fr.
Zürich	1889	454
Genf	644	151
Basel-Mülhausen	191	51
Total	2724	656

Aufgrund der Ausbauprogramme 1988–1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf, der veranschlagten Baukosten sowie der Gesuche des Staatsrates des Kantons Genf vom 13. Januar 1988 und des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt vom 21. Dezember 1988 sieht der Bundesrat vor, folgende Darlehen zu gewähren:

<i>Flughafen</i>	<i>Baukosten Mio. Fr.</i>	<i>Darlehen Mio. Fr.</i>
<i>Basel-Mülhausen</i>	<i>408,87</i>	<i>78,78</i>
<i>Genf</i>	<i>412,14</i>	<i>77,86</i>
<i>Total</i>	<i>821,01</i>	<i>156,64</i>

Die Darlehen sollen unter folgenden Bedingungen gewährt werden:

- Darlehenssumme höchstens 20 Prozent der Baukosten,*
- jährlicher Zinssatz 2 Prozent,*
- Abschreibung in 25 Jahren, in gleichen Jahresraten,*
- Beginn der Bauarbeiten vor dem 31. Dezember 1995,*
- letztes Darlehen spätestens am 31. Dezember 1999, ohne Rücksicht auf den Stand der Bauarbeiten.*

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Der Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze (BS 7738; AS 1957 320, 1985 660) hatte zum Zweck, dem im Anschluss an den Krieg voraussehbaren und im Landesinteresse stehenden Aufschwung der Zivilluftfahrt mit der Schaffung einer zeitgemässen Infrastruktur zu begegnen.

Obwohl heute die wichtigsten Teile dieser Bauten, nicht zuletzt dank dieser Bundeshilfe, realisiert sind, muss dennoch stets mit baulichen Massnahmen sichergestellt werden, dass die vorhandenen Infrastrukturanlagen leistungsfähig bleiben.

Als Folge der wirtschaftlich befriedigenden Situation vorab der Flughäfen Genf und Zürich, die sich zudem in Hoheit finanzstarker Kantone befinden, wurden die Beitragssätze des Bundes sukzessive reduziert, in gewissen Fällen bis auf 10 Prozent der beitragsberechtigten Kosten.

Bei der Beratung der Botschaft über Bundesbeiträge an Flughäfen (Bauprogramme 1981–1985 der Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich), wurde zudem kritisiert, dass die Verfahren zu lange dauern.

Mit der Botschaft vom 12. März 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (Anschlussprogramm; BBl 1984 I 1253) beantragte der Bundesrat den Verzicht auf weitere Bundesbeiträge, da die nie als Daueraufgabe gedachte Bundeshilfe ihr Ziel erreicht habe, lebensfähige, selbsttragende und konkurrenzfähige Flughäfen zu schaffen, welche die Drehscheibenfunktion der Schweiz wirksam zum Ausdruck brächten. Um einen von den Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf geltend gemachten Nachholbedarf zu decken, wurde die Möglichkeit von zinsgünstigen Darlehen während einer beschränkten Übergangszeit vorgesehen.

Mit den Ziffern 62 und 63 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1984 zum Anschlussprogramm (SR 611.02) hoben die eidgenössischen Räte die Möglichkeit der Beitragsgewährung auf und fügten folgende Schlussbestimmung ins Luftfahrtgesetz (SR 748.0) ein:

¹ Den öffentlichen Flugplätzen, die im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben stehen, kann der Bund Darlehen bis zu 20 Prozent der Kosten der Erweiterung gewähren.

² Die Ermächtigung zum Eingehen von Darlehen gilt bis zum 31. Dezember 1990; die finanzielle Lage des Empfängers ist zu berücksichtigen.

12 Luftverkehrspolitik

Heute verfügt die Schweiz über drei Landesflughäfen, sieben Regionalflughäfen und 73 Flugfelder (einschliesslich der Helikopterflugfelder sowie der zivil mitbenützten Militärflugplätze).

Die Flughäfen Basel-Mülhausen, Genf und Zürich sichern zur Hauptsache den Anschluss unseres Landes an den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr.

Nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen ist die Schweiz auf ein gut entwickeltes Flugplatzsystem angewiesen. Dies bedeutet, dass auch für die Entwicklung und Anpassung der Flughäfen gesorgt werden muss. Daraus kann gefolgert werden, dass ein angemessener Ausbau der Flughäfen von nationalem Interesse ist. Eine im Sinne des Bundesgesetzes über die Luftfahrt mögliche Darlehensgewährung des Bundes an die Baukosten der Flughäfen ist daher angezeigt.

13 Entwicklung der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf

131

Das Bestehen eines gut ausgerüsteten Flughafens ist für eine Region ein unleugbarer Wohlstandsfaktor, wobei es hingegen schwierig ist, diesen genau zu beziffern.

Die Statistik des Luftverkehrs über die vergangenen 40 Jahre zeigt, dass der Verkehr nur ganz selten zurück ging. Meistens nahm er stetig zu. Es hat sich auch gezeigt, dass die im Laufe der Jahre realisierten Flughafenausbauten nie überdimensioniert waren. Wir gehen davon aus, dass dies auch für die nachfolgend vorgestellten Projekte der Fall sein wird.

132

Die bisherige finanzielle Entwicklung der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf ist aus den beiden nachstehenden Tabellen ersichtlich.

Dabei ist zu beachten, dass die Rechnungsergebnisse die Finanzhilfen des Bundes in Form von à-fonds-perdu-Investitionsbeiträgen nach altem Recht beinhalten.

Ertragsrechnung Flughafen Basel-Mülhausen (in Mio. Fr.)

	1975	1980	1985	1986	1987	1988
<i>Betriebsrechnung</i>						
– Aufwand	4,80	9,50	19,25	21,25	25,50	27,49
– Ertrag	4,80	10,25	20,25	22,50	26,75	30,18
– Betriebsergebnis .	–	+0,75	+1,00	+1,25	+1,25	+2,69
<i>Gewinn- und Verlustrechnung</i>						
– Kapitalkosten . . .	0,25	0,75	1,00	1,00	1,25	2,75
– Betriebsergebnis .	–	0,75	1,00	1,25	1,25	2,69
<i>Gesamtergebnis . . .</i>	–0,25	–	–	+0,25	–	–0,06

Ertragsrechnung Flughafen Genf (in Mio. Fr.)

	1975	1980	1985	1986	1987	1988
<i>Betriebsrechnung</i>						
– Aufwand	30,871	40,047	59,106	60,176	50,922	54,390
– Ertrag	44,377	62,708	82,411	85,883	80,554	86,415
– Betriebsergebnis	+13,506	+22,661	+23,305	+25,707	+29,632	+32,025
<i>Gewinn- und Verlustrechnung</i>						
– Kapitalkosten	15,626	19,932	20,665	23,656	27,699	31,784
– Betriebsergebnis	13,506	22,661	23,305	25,707	29,632	32,025
<i>Gesamtergebnis</i>	–2,120	+2,729	+2,640	+2,051	+1,933	+0,241

Für die Beurteilung der zukünftigen finanziellen Entwicklung der beiden Flughäfen darf nicht ausser acht gelassen werden, dass die vorgesehenen Bauprogramme für die Flughäfen eine ausserordentliche Belastung darstellen werden.

133

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Passagierverkehrs auf den beiden Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf seit 1950.

Entwicklung des Passagierverkehrs 1950–1988

Jahr	Basel-Mülhausen	Genf
1950	14 235	156 198
1960	249 243	859 015
1970	724 469	2 774 721
1980	981 514	4 573 184
1987	1 272 898	5 596 659
1988	1 391 827	5 700 944

Die Angaben der letzten Jahre über die Anzahl Bewegungen (eine Bewegung = ein Start oder eine Landung) sowie den Passagier- und Frachtverkehr sind aus den nachstehenden Tabellen ersichtlich.

Flughafen Basel-Mülhausen

Jahr	Bewegungen	Passagiere	Fracht inkl. Post t
1975	91 518	831 579	16 259
1980	83 433	981 514	22 437
1985	90 998	1 098 120	14 106
1986	87 664	1 175 990	14 629
1987	88 737	1 272 898	20 007
1988	91 394	1 391 827	25 758

Flughafen Genf

Jahr	Bewegungen	Passagiere	Fracht inkl. Post t
1975	117 984	3 736 743	41 314
1980	124 937	4 573 184	42 062
1985	128 115	5 194 690	55 247
1986	129 541	5 217 257	86 008
1987	134 256	5 596 659	92 110
1988	141 166	5 700 944	94 424

134

Zur Ergänzung führen wir nachstehend noch die Passagierzahlen aus den Vorhersagen bis zum Jahr 2000 an.

Diese Zahlen wurden von Arbeitsgruppen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, der Swissair sowie der Direktionen der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf voneinander unabhängig erhoben und anschliessend gemittelt.

Vorhersagen für die Passagierzahlen

(Mittelwerte der Arbeitsgruppen in Millionen Passagiere)

Jahr	Basel-Mülhausen	Genf
1990	1,7	6,0
1995	2,4	6,9
2000	3,0	7,8

14 Sonderstatut des binationalen Flughafens Basel-Mülhausen

Mit einem am 4. Juli 1949 unterzeichneten Staatsvertrag haben sich die Schweiz und Frankreich verpflichtet, den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen gemeinsam zu bauen und zu betreiben (AS 1950 1299, 1961 831, 1971 717 719).

Der französisch-schweizerische Vertrag begründete ein öffentlich-rechtliches Unternehmen mit Sitz in Saint-Louis (F) und legte die wesentlichen Bestimmungen hinsichtlich dem Bau und Betrieb des Flughafens fest.

Die Flughafenanlagen liegen ausschliesslich auf französischem Territorium.

Gemäss einer Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Basel-Stadt vom 4. Mai 1950 übernimmt der Kanton bis zu einem gewissen Grad die aus dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag fliessenden Rechte und Pflichten.

15 Zielsetzungen und Grundsätze der Finanzhilfe

Bekanntlich gelangten die eidgenössischen Räte 1984 zum Schluss, dass die bisherigen Beiträge an die Landesflughäfen ihren Zweck als Starthilfe erfüllt hätten und inskünftig darauf verzichtet werden könne. Einzig für den geltend gemachten Nachholbedarf der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf sollen während einer Übergangszeit noch Darlehen gewährt werden können.

Bereits unter dem alten Recht waren indessen einzelne Objekte nicht mehr oder nur zu niedrigen Ansätzen subventioniert worden, da davon ausgegangen wurde, dass diese ganz oder teilweise kommerziell finanziert und betrieben werden können.

Diese Überlegungen gelten auch für die als Übergangshilfe gedachten Darlehen.

16 Festlegung der Darlehensbedingungen

Es ist vorgesehen, die Darlehen an die beiden Flughäfen zum Höchstsatz von 20 Prozent der Baukosten und zu einem Zinssatz von 2 Prozent zu gewähren; bei einzelnen Objekten soll der Darlehensanteil auf 10 Prozent der Kosten reduziert werden.

Zum gleichen Satz wurde dem Kanton Basel-Stadt bereits ein Darlehen von 2,5 Millionen Franken zur Erweiterung des Flughafens Basel-Mülhausen zugesichert. Der dazu notwendige Verpflichtungskredit wurde von den eidgenössischen Räten mit dem Bundesbeschluss vom 16. Juni 1987 über den Nachtrag I zum Voranschlag 1987 beschlossen (BBl 1987 II 968).

Die Rückzahlung der Darlehen soll mit dem der Fertigstellung eines Objektes folgenden Jahr, spätestens aber ab dem Jahr 2000 beginnen. Bei grösseren Objekten kann der Rückzahlungsbeginn auf das der Fertigstellung und Inbetriebnahme einer Etappe folgende Jahr angesetzt werden. Die Rückzahlung soll über 25 Jahre in gleichmässigen Annuitäten erfolgen. Es wird darauf verzichtet, bis zur Fertigstellung des Objektes bzw. Teilobjektes Zinsen zu verlangen.

Die gesetzliche Grundlage befristet die Ermächtigung des Bundes, Darlehensverpflichtungen einzugehen, nicht aber die Auszahlung. Indessen sind auch für die Auszahlung zeitliche Grenzen zu setzen, da sich der Verpflichtungsumfang des Bundes auf Investitionsprogramme ausrichten muss, deren Realisierung innerhalb eines abschätzbaren Zeitraumes erwartet werden darf. Es ist daher vor-

gesehen, dass nur Objekte darlehensberechtigt sind, mit deren Hauptarbeiten spätestens am 31. Dezember 1995 begonnen wird und dass auf allen Objekten nach dem 31. Dezember 1999 keine weiteren Darlehen ausbezahlt werden. Aus diesem Grund muss im Jahr 2000 auch für Darlehen auf unvollendeten Objekten die Rückzahlung beginnen.

Die in dieser Vorlage enthaltenen Bauprogramme der beiden Flughäfen umfassen einige in einer frühen Planungsphase stehende Objekte, deren Realisierung noch von verschiedenen Voraussetzungen abhängig ist.

Der Grund dafür, noch nicht in allen Teilen ausführungsfähige Vorhaben in die Botschaft aufzunehmen, liegt darin, dass die Ermächtigung zum Eingehen von Darlehen nur noch bis zum 31. Dezember 1990 gilt.

Dies heisst indessen nicht, dass die Eidgenossenschaft unbesehen Darlehen sprechen soll und dass die noch offenen Fragen nicht abgeklärt werden müssen. Bei Objekten, die sich aus finanziellen oder anderen Gründen nicht realisieren lassen, wird das aufgrund dieser Botschaft gewährte Darlehen dahinfallen.

Unter «anderen Gründen» verstehen wir namentlich allfällige negative Entscheide im weiteren Planungsverlauf einzelner Objekte. Mit anderen Worten bildet die Gewährung der Darlehen kein Präjudiz für die Verwirklichung der einzelnen Objekte.

2 Besonderer Teil

21 Beschreibung der Bauvorhaben des Flughafens Basel-Mülhausen

Für die mit einem * bezeichneten Bauvorhaben hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt mit Gesuch vom 5. September 1989 um einen vorzeitigen Baubeginn ersucht. Der Bundesrat hat dem Gesuch am 17. Januar 1990 unter dem Vorbehalt der Kreditbewilligung durch die eidgenössischen Räte zugestimmt.

21.1 Vorfeld und Rollwege *

Das Fassungsvermögen des Vorfeldes ist nahezu erschöpft. Die markanten Entwicklungen im Passagier-, Fracht- und Expressgüterverkehr machen eine unverzügliche Erweiterung der Abstellflächen unumgänglich. Heute sind 17 Abstellplätze unterschiedlicher Grösse mit einer Gesamtfläche von 75 000 m² vorhanden. Zusätzlich sollen zehn Abstellplätze mit einer Gesamtfläche von 50 000 m² geschaffen werden.

Hierzu werden zum Teil bestehende Rollwege einbezogen, für die Ersatz geschaffen werden muss.

<i>Baukosten</i>	10,00 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	2,00 Millionen Franken

21.2 Erweiterung des Flughofes 1987–1990*

Am 17. September 1986 haben wir ein Darlehen von 2,50 Millionen Franken bewilligt, entsprechend einem Anteil von 20 Prozent der Kosten eines ersten, auf 12,50 Millionen Franken veranschlagten Bauabschnittes. Die eidgenössischen Räte haben dieses Darlehen am 16. Juni 1987 (Nachtrag I zum Budget 1987) genehmigt. Die Erweiterung war für die Abfertigung von 1,5 Millionen Passagieren pro Jahr ausgelegt. Sie besteht aus einem 55 m langen und 27 m breiten «Fingerdock» mit drei Ebenen und einer Gesamtfläche von rund 4500 m².

Aufgrund der Verkehrszunahmen der letzten Jahre ist bereits im Jahr 1992 mit einem Aufkommen von 2 Millionen Passagieren zu rechnen.

Das ursprüngliche Projekt musste daher überarbeitet werden, so dass die Kosten des Programmes 1987–1990 um 15,65 Millionen Franken auf 28,15 Millionen Franken ansteigen.

Der Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mülhausen hat den Kostenvorschlag in seiner Sitzung vom 6. Dezember 1988 genehmigt.

Im Interesse einer einfachen Abwicklung sollen das Darlehen im vollen Umfang von 5,63 Millionen Franken für das Objekt berücksichtigt und der bisherige Verpflichtungskredit von 2,5 Millionen aufgehoben werden.

<i>Baukosten</i>	28,15 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	5,63 Millionen Franken

21.3 Erweiterung des Flughofes 1993–1996

Mit der Inbetriebnahme der Erweiterungen des Programmes 1987–1990 wird die Leistungsfähigkeit des Flughofes auf 2 Millionen Passagiere erhöht.

Die Planung eines weiteren umfassenden Ausbaues erweist sich schon heute als notwendig, dies, um die künftigen Verkehrszunahmen aufzufangen und um die Abfertigung den EG-Strukturen anzupassen.

Diese zusätzliche Erweiterung beinhaltet eine Verlängerung des Fingerdocks und eine Verbreiterung des bestehenden Flughofes. Damit kann die vorhandene Nutzfläche auf 44 000 m² erhöht werden, was erlauben wird, den in der Mitte der neunziger Jahre zu erwartenden Verkehr von 2,4 Millionen Passagieren abzufertigen.

<i>Baukosten</i>	40,00 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	8,00 Millionen Franken

21.4 Erweiterung der Heizzentrale*

Die bestehende Heizzentrale kann die Bedürfnisse der kommenden Jahre nicht mehr erfüllen; sie muss erweitert werden. Zudem muss die Möglichkeit geschaffen werden, das für den Betrieb erforderliche Personal unterzubringen. Neben den betrieblichen Verbesserungen sollen vor allem auch die Betriebskosten ge-

senkt und die Sicherheit erhöht werden. Im weiteren strebt das Projekt eine Aufteilung der Energiequellen an. Dabei soll die Anlage an die in unmittelbarer Nähe des Flughafens verlaufende Hochdruck-Naturgasleitung angeschlossen werden.

Baukosten 4,00 Millionen Franken

Darlehen 0,80 Millionen Franken

21.5 Verlegung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes

Der Feuerwehr- und Rettungsdienst (SSIS) ist heute in Lokalitäten des alten Flughafens untergebracht. Erweiterungsmöglichkeiten bestehen keine. Zudem ist der gegenwärtige Standort für die zukünftige Erweiterung des Vorfeldes und des Flughofes vorgesehen.

Abgesehen vom Standortproblem ist eine Modernisierung der Räumlichkeiten und Einrichtungen unumgänglich, um sie den heute geltenden Sicherheitsanforderungen und Betriebsnormen anzupassen. Es fehlen vor allem eine Sichtkanzel für die Platzüberwachung und angemessene Aufenthaltsräume.

Baukosten 11,00 Millionen Franken

Darlehen 2,20 Millionen Franken

21.6 Verlegung der gewerbsmässigen (regionalen) und allgemeinen Luftfahrt

Die allgemeine Luftfahrt ist im schweizerischen Sektor in der Zone des alten Flughafens in Gebäuden aus dem Gründungsjahr 1946 untergebracht. Mit diesem Standort behindert sie heute die Ausbaumöglichkeiten für den Linien- und Charterverkehr. Der gewerbsmässige Regionalluftverkehr hingegen ist provisorisch im südöstlichen Teil des Flughafens installiert, wo er den geplanten Frachtbauten im Wege stehen würde.

Der geltende Massenplan des Flughafens sieht die Verlegung namentlich der allgemeinen Luftfahrt auf die Westseite der Hauptpiste vor. Es handelt sich um ein Objekt der Arbeiten des ersten Ausbaues gemäss revidiertem Anhang III vom 25. Februar 1971 zum Staatsvertrag.

Die vorgesehenen Bauten dieses Zentrums umfassen Hangars, Werkstätten und Büros sowie zugehörige Einrichtungen.

Baukosten 35,00 Millionen Franken

Darlehen 7,00 Millionen Franken

21.7 Strassenverbindungen

Der schweizerische Flughafensektor nähert sich in verschiedenen Bereichen der Sättigung. Mehrere Unternehmungen haben sich unter prekären Bedingungen entwickelt. Dieser Zustand verlangt neue Lösungen im Sinne zukünftiger Erweiterungen.

Der Massenplan des Flughafens wie auch der französisch-schweizerische Notenaustausch vom 25. Februar 1971 sehen die Erschliessung der westlich der Hauptpiste geplanten Anlagen mit einer neuen Zufahrtstrasse vor.

Nach dem vorliegenden Projekt ist diese Strasse als Verlängerung der Zollstrasse geplant und soll dem gleichen Statut unterstehen.

Die Länge dieser Strasse wird rund 4 km betragen und verschiedene Kunstbauten enthalten.

Baukosten 30,00 Millionen Franken

Darlehen 6,00 Millionen Franken

21.8 Verstärkung der Starkstromversorgung*

Die Leistungsfähigkeit der Stromversorgung ist heute ausgeschöpft. Neben den beiden französischen Starkstromnetzen EDF 1 und EDF 2 besteht auf schweizerischer Seite ein sogenanntes Notnetz der Industriellen Werke Basel (IWB). Letzteres hat namentlich den Kontrollturm, verschiedene Navigationseinrichtungen sowie die Anflug-, Pisten- und Rollwegbefehuerung zu versorgen.

Wegen Spannungsänderung im Netz der IWB sowie aus Rationalisierungs- und Wirtschaftlichkeitsgründen wurde ein neues Projekt der Stromverteilung ausgearbeitet, welches die gegenwärtigen und zukünftigen Kapazitätsanforderungen berücksichtigt.

Zur Sicherstellung einer minimalen Stromversorgung beim Ausfall eines Netzes sowie zur Deckung des Spitzenbedarfs in den Wintermonaten muss zudem eine Notstromgruppe installiert werden.

Baukosten 15,10 Millionen Franken

Darlehen 3,02 Millionen Franken

21.9 Erweiterung des Übermittlungsnetzes*

Die Zunahme der Aktivitäten des Flughafens, nicht nur im Bereich Luftverkehr, sondern auch in anderen Bereichen, z. B. im Flugzeugunterhalt und in den administrativen Diensten, haben auch die Kapazität der Telefon- und Übermittlungsnetze an ihre Grenze gebracht.

Für die zukünftigen Bedürfnisse sind zwei Hauptmassnahmen zu treffen:

a. Ausbau des Kabelnetzes

Die alten, noch in der Erde verlaufenden Kabel sind in neue Kabeltunnels umzulegen. Zudem müssen neue Kabel eingezogen und neue Verteiler errichtet werden. Dabei sind auch den neuen Techniken wie EDV-Übermittlung und Telefax Rechnung zu tragen. Ausserdem muss auf die von der Schweizerischen PTT geforderten Normen für elektronische Vermittlungsanlagen umgestellt werden.

b. Ausbau der Teilnehmer- und Vermittlungsanlagen

Vorgesehen ist die Installation einer neuen Telefonzentrale (ECS 10000) mit einer Kapazität von 2000 Anschlüssen.

Baukosten 1,50 Millionen Franken

Darlehen 0,30 Millionen Franken

21.10 Erweiterung der bestehenden Frachtanlagen *

Der vorteilhafte Standort des Flughafens Basel-Mülhausen wird von den Spediteuren und den Fluggesellschaften mehr und mehr erkannt.

Seit 1986 entwickelt sich ausserordentlich dynamisch zusätzlich eine neue Art des Frachtverkehrs: die Expressgut- und Kleinpaketfracht. Der Transport wird mit mittelgrossen Flugzeugen oder mit Kleinflugzeugen abgewickelt.

Die bestehenden Frachteinrichtungen genügen nicht mehr.

Die vorgesehenen Ausbauten sind die letzte Möglichkeit, um am gegenwärtigen Standort kurzfristig gedeckte Umschlagfläche zu gewinnen. In einem späteren Zeitpunkt wird es nötig sein, ein neues Frachtzentrum zu realisieren (s. Ziff. 21.20). Die vorhandenen Frachtanlagen werden dann als Werkstätten und Hangare dienen.

<i>Baukosten</i>	12,72 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	2,54 Millionen Franken

21.11 Gebäude für Luftverkehrsgesellschaften *

In den ersten Jahren nach Inbetriebnahme des Flughafens, der Frachthallen und der Werften konnten die zugehörigen Büroflächen in den jeweiligen Bauten untergebracht werden. Mit der Verkehrsentwicklung und der zunehmenden Nachfrage der auf dem Flughafen beheimateten Firmen und Organisationen wurde dies immer schwieriger. Die provisorischen Lösungen in Form von Bürocontainern und Mobilhomes sind nicht weiter zumutbar.

Für Unternehmungen mit ausgeprägtem Kundenkontakt muss daher in absehbarer Zeit eine angemessene Infrastruktur geschaffen werden. Es ist zu erwarten, dass im französischen Sektor analoge Bedürfnisse auftreten werden.

Da ein Teil der Räumlichkeiten für eine kommerzielle Nutzung bestimmt ist, rechtfertigt sich eine Reduktion der Bundeshilfe auf einen Darlehenssatz von 10 Prozent.

<i>Baukosten</i>	13,25 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	1,33 Millionen Franken

21.12 Abstellflächen für den Flugzeugunterhalt *

Die allgemeine Verkehrszunahme sowie die Ansiedlung neuer Luftverkehrsgesellschaften/Unterhaltsbetriebe schaffen zunehmend Kapazitätsprobleme auch bei den dem Flugzeugunterhalt dienenden Abstellflächen. Es ist daher unerlässlich, diese Flächen mit zusätzlichen Abstellplätzen zu erweitern und mit Rollwegen zu erschliessen.

<i>Baukosten</i>	4,50 Millionen Franken
<i>Darlehen</i>	0,90 Millionen Franken

21.13 Werftanlagen für Unterhaltsbetriebe

Die stete Verkehrszunahme erfordert neben den in Ziffer 21.12 dargelegten Massnahmen den Bau einer zusätzlichen Werftanlage einschliesslich Flugzeug-abstellplätze und Rollwege.

Da gewisse Räumlichkeiten kommerziell genutzt werden können, rechtfertigt sich eine Reduktion der Bundeshilfe auf einen Darlehenssatz von 10 Prozent.

Baukosten 4,70 Millionen Franken

Darlehen 0,47 Millionen Franken

21.14 Pistensystem

a. Verlängerung der Ost-West-Piste

Der geltende Massenplan des Flughafens sieht eine Verlängerung der Ost-Westpiste vor. Es handelt sich um ein Objekt der Arbeiten des ersten Ausbaus gemäss revidiertem Anhang III vom 25. Februar 1971 zum Staatsvertrag. Wegen der Hindernisse, die die bewaldeten Hügel des Sundgaaes bilden, ist nur eine Verlängerung nach Osten möglich. Um innerhalb des Flughafenareals zu bleiben und um teure Kunstbauten zur Überbrückung der Zollstrasse und der Autobahn A 35 zu vermeiden, muss die Verlängerung auf 400 m beschränkt bleiben. Die Gesamtlänge der Piste wird damit neu 2000 m betragen.

Neben dieser Pistenverlängerung wird in einer Achsdistanz von 170 m der bestehende Rollweg verlängert, mit einer Ausweichstelle im nördlichen Teil.

Baukosten 13,50 Millionen Franken

Darlehen 2,70 Millionen Franken

b. Parallelpiste Nord-Süd

Wie bei der Verlängerung der Ost-West-Piste sieht der geltende Massenplan eine Parallelpiste Nord-Süd vor. Die 1800 m lange und 45 m breite Piste soll im Achsabstand von 210 m westlich der Hauptpiste zu liegen kommen. Die beiden Pistenenden werden mit Rollwegen an die bestehenden Anlagen angeschlossen.

Diese Piste soll im wesentlichen der gewerbsmässigen (regionalen) und allgemeinen Luftfahrt dienen. Es ist allerdings festzuhalten, dass für die Verwirklichung dieses Vorhabens noch kein definitiver Baubeschluss gefasst worden ist. Wie wir unter Ziffer 16 dargelegt haben, wird die Gewährung eines Darlehens auch bei diesem Objekt kein Präjudiz für die Realisierung bilden.

Baukosten 14,20 Millionen Franken

Darlehen 2,84 Millionen Franken

21.15 Verbindungsbauten zwischen Flughafen und Bahnhof

Die französische Staatsbahn (SNCF) sieht den Bau eines unterirdischen Bahnhofs östlich des Flughofs vor mit Anschluss an das französische und das schweizerische Bahnnetz.

Der Flughafen und der zukünftige Bahnhof liegen auf verschiedenen Ebenen. Es ist daher vorgesehen, diese mit Rolltreppen, Lifts und Tunnels zu verbinden.

Die Realisierung dieser Verbindungsbauten obliegt, wie es in Zürich und Genf der Fall war, dem Flughafen und nicht der Bahngesellschaft.

Baukosten 4,20 Millionen Franken

Darlehen 0,84 Millionen Franken

21.16 Dienstwohnungen

Gemäss schweizerisch-französischem Staatsvertrag (Anhang III Abschnitt II, AS 1950 1334; und Anhang II Art. 4 Ziff. 2, AS 1950 1295) muss der Flughafen für das leitende Personal der Flugsicherung, des Wetterdienstes, der Polizei und des Zolls Wohnraum in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes zur Verfügung stellen. Beim Bau des Flughafens wurden daher sieben Dienstchalets errichtet. Diese Wohnungen sind durch eine Dienststrasse mit dem Vorfeld verbunden.

Da die Erweiterung des Vorfeldes nur gegen Norden möglich ist, müssen diese ohnehin veralteten Gebäude abgebrochen werden.

Ersatz für diese Wohnungen wird mit einer neuen Siedlung geschaffen, nördlich des heutigen Standortes. Diese Wohnzone innerhalb des Flughafenareals ist sowohl lärm- wie verkehrsmässig besser gelegen und wird nicht durch zukünftige Erweiterungen beansprucht.

Baukosten 2,60 Millionen Franken

Darlehen 0,52 Millionen Franken

21.17 Parkhaus

Das Fassungsvermögen der Parkplätze für Passagiere, Unternehmungen, Fluggesellschaften und Flughafenpersonal ist erschöpft. In der Nähe des Flughofs oder des Frachtzentrums sind keine weiteren Parkflächen verfügbar.

Der Bau eines Parkhauses für die Flughafenbenützer, und vorab für das Personal des Frachtzentrums, ist dringend. 1988 waren rund 2500 Personen auf dem Flughafen tätig.

Wie die Beispiele der Flughäfen Genf und Zürich zeigen, ist ein solches Parkhaus unumgänglich, selbst wenn der geplante Bahnanschluss (vgl. die Erläuterungen unter Ziff. 21.15) realisiert werden wird.

Das Parkhaus wird im Gebiet zwischen Flughafen und dem Fracht- und Unterhaltszentrum errichtet und ist für 2000 Parkplätze ausgelegt. Die Möglichkeit, diese Anlage teilweise kommerziell zu nutzen, rechtfertigt eine Reduktion der Bundeshilfe auf einen Darlehenssatz von 10 Prozent.

Baukosten 12,00 Millionen Franken

Darlehen 1,20 Millionen Franken

21.18 Erweiterung des Energieleitungstunnels

Schon anlässlich der Verlängerung der Nord-Süd-Piste wurde vom Flughafen der Bau eines Leitungskanalnetzes unter dem gesamten Flughafenareal geplant. Seit 1979 ist die Südzone des Flughafens bereits mit einem solchen System ausgerüstet. Mit den vorgesehenen Erweiterungen können die Leitungen und Kabel für Elektrizität, Wärme, Trinkwasser und Übermittlung zwischen dem Flughafen und dem Fracht- und dem Unterhaltszentrum zusammengelegt werden.

Baukosten 23,85 Millionen Franken

Darlehen 4,77 Millionen Franken

21.19 Lager für feuergefährliche und wassergefährdende Flüssigkeiten *

Das stetige Wachstum des Passagier- und Frachtverkehrs auf dem Flughafen verursacht beträchtliche zusätzliche Unterhaltsarbeiten an Flugzeugen und Geräten. Damit nimmt auch der Vorrat an feuergefährlichen und wassergefährdenden Flüssigkeiten zu. Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und aus Gründen des Umweltschutzes ist die Errichtung eines besonderen Lagers für derartige Flüssigkeiten notwendig.

Baukosten 2,80 Millionen Franken

Darlehen 0,56 Millionen Franken

21.20 Neues Frachtzentrum

Die zur Zeit genutzten Umschlagflächen für Luftfracht sind für ein Volumen von rund 50 000 t Güter pro Jahr ausgelegt. Mit der starken Frachtzunahme in allen Bereichen, sowohl im Europa- und Überseebereich als auch vor allem im Bereich der Kurier- und/Expressfracht, ist die Leistungsgrenze der Anlagen erreicht.

Eine letzte, begrenzte Anpassung an diese Entwicklung ist im jetzigen Frachtsektor noch möglich. Es handelt sich um das vorstehend unter Ziffer 21.10 beschriebene Projekt.

Mittelfristig wird die Luftfracht weiter zunehmen, da die Bedienung des Flughafens durch reine Frachtflugzeuge verbunden mit der verkehrsgünstigen Lage weitere export- und weltmarktorientierte Unternehmungen anziehen wird.

Es muss daher ein neues Frachtzentrum geplant werden, das einerseits für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren genügt und das andererseits den binationalen Transportkriterien bzw. den Erfordernissen des EG/EFTA-Güterverkehrs gerecht wird.

Die Kapazität dieses neuen Frachtzentrums soll zwischen 100 000 und 150 000 t pro Jahr umfassen.

Baukosten 100,00 Millionen Franken

Darlehen 20,00 Millionen Franken

21.21 Sanierung der Rollwege und Abstellflächen *

Das alte Rollwegsystem und die aus dem Jahre 1950 stammenden Flugzeugabstellflächen müssen vollumfänglich erneuert werden. Es handelt sich um rund 30 000 m² Betonplatten, deren Tragfähigkeit noch den damaligen Flugzeugen entspricht. Die heute im Einsatz stehenden DC-10 und B-747 sind um ein Vielfaches schwerer, mit der Folge, dass in den am meisten beanspruchten Bereichen viele Platten gerissen sind. Ausmass und Häufigkeit der Schäden nehmen rapide zu und damit auch die jährlich anfallenden Kosten für den Unterhalt und die Reparaturen.

Baukosten 15,00 Millionen Franken

Darlehen 3,00 Millionen Franken

21.22 Sanierung des Meteor-, Schmutz- und Industrierassernetzes *

Das Flughafengelände ist schon seit mehreren Jahren mit einer Kläranlage ausgerüstet. Diese Anlage genügt den immer strenger werdenden Anforderungen des Umweltschutzes nicht mehr.

Um die Verhältnisse zu verbessern, sollen daher die Abwässer an den Sammler des Dreiländerdistrikts angeschlossen werden. Im weitem sollen eine neue, den französisch-schweizerischen Normen entsprechende Kanalisation sowie eine Kläranlage zur Behandlung der Industrieabwässer gebaut werden.

Baukosten 7,20 Millionen Franken

Darlehen 1,44 Millionen Franken

21.23 Schallschutzanlage für Standläufe *

Die Standläufe der Propellerflugzeuge werden von den Anwohnern als lästig empfunden. Detaillierte Messungen haben bestätigt, dass diese Lärmbelastung mit einer wirksameren Schallschutzanlage deutlich reduziert werden könnte.

Die im südöstlichen Flughafenteil vorgesehene neue Anlage besteht aus folgenden Elementen:

- Basisanlage,
- Ansaug- und abgasseitige Rolläden, damit die Halle auch für Unterhaltsarbeiten genutzt werden kann,
- Erschliessung mit Rollweg.

Baukosten 3,60 Millionen Franken

Darlehen 0,72 Millionen Franken

22 Zusammenstellung der Baukosten des Flughafens Basel-Mülhausen

Preisbasis 1989 (in Mio. Fr.)

* Objekte mit vorzeitigem Baubeginn	Baukosten	Darlehen
1. Vorfeld und Rollwege*	10,00	2,00
2. Erweiterung des Flughofes 1987-1990*	28,15	5,63
3. Erweiterung des Flughofes 1993-1996	40,00	8,00
4. Erweiterung der Heizzentrale*	4,00	0,80
5. Verlegung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes	11,00	2,20
6. Verlegung der gewerbmässigen (regionalen) und allgemeinen Luftfahrt	35,00	7,00
7. Strassenverbindungen	30,00	6,00
8. Verstärkung der Starkstromversorgung*	15,10	3,02
9. Erweiterung des Übermittlungsnetzes*	1,50	0,30
10. Erweiterung der bestehenden Frachtanlagen*	12,72	2,54
11. Gebäude für Luftverkehrsgesellschaften*	13,25	1,33
12. Erweiterung der Abstellflächen für den Flugzeug- unterhalt*	4,50	0,90
13. Werftanlagen für Unterhaltsbetriebe	4,70	0,47
14. Pistensystem		
a. Verlängerung der Ost-West-Piste	13,50	2,70
b. Parallelpiste Nord-Süd	14,20	2,84
15. Verbindungsbauten zwischen Flughafen und Bahnhof ..	4,20	0,84
16. Dienstwohnungen	2,60	0,52
17. Parkhaus	12,00	1,20
18. Erweiterung des Energieleitungstunnels	23,85	4,77
19. Lager für feuergefährliche und wassergefährdende Flüssigkeiten*	2,80	0,56
20. Neues Frachtzentrum	100,00	20,00
21. Sanierung der Rollwege und Abstellflächen*	15,00	3,00
22. Sanierung des Meteor-, Schmutz- und Industrie- wassernetzes*	7,20	1,44
23. Schallschutzanlage für Standläufe*	3,60	0,72
Total	408,87	78,78
Davon Objekte mit vorzeitiger Baufreigabe	117,82	22,24

23 Beschreibung der Bauvorhaben des Flughafens Genf

Für die mit einem * bezeichneten Objekte hat der Bundesrat unter Vorbehalt der Kreditbewilligung durch die eidgenössischen Räte am 9. März 1987 (Objekt 23.2) und 4. Mai 1988 (Objekt 23.3) die vorzeitige Baufreigabe bewilligt.

23.1 Fortsetzung und Vollendung der Pistenerneuerung

Die Erneuerung der Piste ist seit 1978 im Gang. Im Rahmen des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1982 wurden Bundesbeiträge an die auf 40 Millionen Franken (Preisstand 1980) geschätzten Kosten der Bauperiode 1981–1985 gewährt. Effektiv wurden bis 1987 schliesslich Baukosten von 47 Millionen Franken subventioniert.

Die Pistensanierung muss fortgesetzt und vollendet werden. Es betrifft dies namentlich den 1958–1960 erstellten Pistenteil.

Baukosten 50,80 Millionen Franken

Darlehen 10,16 Millionen Franken

23.2 Verbesserung der Verbindungen zwischen Flughafenbahnhof, Parkplätzen und Flughafen *

Zwischen dem Flughafen, dem Flughafenbahnhof und den Parkplätzen entwickelt sich ein starker Fussgängerverkehr. Die Verbindungen müssen sicher und bequem gestaltet werden. Hierzu müssen auch die Flughafenhallen im Ankunft- und Abflugteil erweitert werden, was eine Verschiebung der stadtseitigen Gebäudefront erfordert. Mit diesen Arbeiten wird gleichzeitig auch die Heizung und Lüftung des Flughafens verbessert.

Baukosten 28,24 Millionen Franken

Darlehen 5,65 Millionen Franken

23.3 Erweiterung Rettungs- und Feuerwehrdienste *

Das Gebäude des Rettungs- und Feuerwehrdienstes (Service de sécurité de l'aéroport – SSA) wurde zwischen 1966 und 1967 erstellt. Im Gebäude sind eine Garage für die Einsatzfahrzeuge, Instruktions- und Personalräume, Büros sowie Werkstätten untergebracht.

Wegen der Zunahme des Personals dieses Dienstes (1966: 50 Personen, 1986: 120 Personen) und wegen der Zunahme des SSA-Fahrzeugparks mussten die Gebäulichkeiten erweitert werden.

Die Arbeiten sind abgeschlossen.

Baukosten 2,80 Millionen Franken

Darlehen 0,56 Millionen Franken

23.4 Erweiterung des Flughafens (Phase II A 2)

Die Erweiterung des Flughafens ist in zwei Phasen unterteilt:

Die Phase II A 1 betrifft die Ankunftshalle. Diese Arbeiten bilden Gegenstand des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1982. Sie sind subventionsberechtigt und damit nicht Gegenstand dieser Darlehensbotschaft.

Die Phase II A 2 betrifft die Abfertigungs- und Abflugebenen, die ebenfalls erweitert werden müssen, damit die dringend notwendigen zusätzlichen Abfertigungsschalter sowie ein neuer Durchgang für die Grenzkontrolle geschaffen werden können.

Baukosten 66,56 Millionen Franken

Darlehen 13,31 Millionen Franken

23.5 Neue Passagierwarterräume (Phase II B)

Diese neuen Warterräume sind eine Folge der Verkehrszunahme und der immer höheren Sitzzahlen in Flugzeugen. In Spitzenzeiten kann der Passagierfluss in den bestehenden Räumen nicht mehr bewältigt werden.

Das Projekt sieht die Erstellung eines Gebäudes von 36 × 100 m auf der Pisten-seite des heutigen Flughofs vor. Es wird zwei Stockwerke und ein teilweises Untergeschoss enthalten.

Im Untergeschoss sind die technischen Räume für den Betrieb des Gebäudes untergebracht.

Auf der Vorfeldebene werden Räume für die Swissair, die Flughafendienste und den Wetterdienst geschaffen.

Die neuen Warterräume liegen auf der Abflugebene. Sie werden mit Modulbau-teilen ausgerüstet. Das Ein- und Aussteigen der Passagiere ist über Teleskop-brücken vorgesehen.

Baukosten 72,00 Millionen Franken

Darlehen 14,40 Millionen Franken

23.6 Satellit Y 1 und automatisches Passagiertransportsystem

Dieses Bauwerk hätte ursprünglich in erster Priorität realisiert werden sollen. Nach aktuellem Bauprogramm soll es erst nach der Erweiterung des Flughofes erstellt werden.

Das Bedürfnis, diesen Satelliten zu realisieren, ergibt sich aus dem baulichen und operationellen Gesamtkonzept des Flughafens. Er soll sicherstellen, dass die Passagiere der immer häufiger zum Einsatz gelangenden Grossraumflug-zeuge sicher und zügig abgefertigt werden können.

Vor dem Satelliten können sechs Grossraumflugzeuge (z. B. B-747) oder neun kleinere Flugzeuge (z. B. MD-80) abgestellt werden, mit direktem Zugang zum Gebäude.

Der Bau hat die Form eines Y. Die beiden Arme und der Mittelteil sind für die ankommenden und abfliegenden Passagiere bestimmt. Der rückwärtige Gebäu-deteil dient mit Vertikalverbindungen dem Verkehr der verschiedenen Passa-gierkategorien. Die Betriebsebenen sind wie folgt angelegt:

Im Untergeschoss befinden sich die technischen Räume und Installationen mit den schwerlastigen Einrichtungen.

Auf der Vorfeldebene sind unter den Armen des Y die Dienst-, Lager- und Unterhaltsräume sowie Standplätze der Hilfsfahrzeuge und Zugmaschinen für die Flugzeuge angelegt.

Im rückwärtigen Teil befindet sich der grosse Passagier-Sammelraum für den Bustransport zu den drei entfernten Standplätzen der Grossraumflugzeuge.

Auf der Abflugebene sind die Sicherheitskontrolle, eine zentrale Zwischenzone mit den Fluginformationstafeln sowie die grossen Warteräume in den beiden Armen des Y untergebracht.

Auf der Ankunftsebene liegen alle Verkehrswege, welche über das automatische Passagiertransportsystem zur Zoll- und Polizeikontrolle sowie zur Gepäckausgabe führen.

Das automatische Passagiertransportsystem soll die relativ grosse Distanz von 300 m zwischen dem Flughafen und dem Satelliten Y 1 überbrücken. Um namentlich in Spitzenzeiten eine rasche Verbindung zu gewährleisten, muss ein Schnelltransport-System für die Passagiere eingerichtet werden. Vorgesehen ist ein automatisch zirkulierendes Fahrzeugsystem, welches den Flughafen über eine Brücke mit dem Satelliten verbindet.

Baukosten 105,40 Millionen Franken

Darlehen 21,08 Millionen Franken

23.7 Grosser Schalldämpfer

Die heute bestehende einfache Schalldämpfanlage für Standläufe muss dringend durch eine leistungsfähige Anlage für Grossraumflugzeuge ergänzt werden.

Die Anlage besteht aus folgenden Elementen:

- einer Wand aus schallschluckendem Material, welche das Flugzeug U-förmig umgibt,
- einer Vorrichtung für die Umleitung der Abgase,
- einem wirksamen Schalldämpfer für zwei- und dreistrahlige Flugzeuge.

Baukosten 8,24 Millionen Franken

Darlehen 1,65 Millionen Franken

23.8 Anlage für die Sicherheitskontrolle

Die heutigen, technisch veralteten Einrichtungen genügen den Anforderungen sowohl sicherheits- als auch leistungsmässig nicht mehr.

Das in der Nähe der neuen Frachthalle vorgesehene Zentrum umfasst die Sondereinrichtungen für die Kontrolle von Postsendungen, die Anlagen für das Detachement der Sprengstoff-Experten (DSD) sowie die Einrichtungen für die Kontrolle der Luftfracht und des im Flugzeugfrachtraum transportierten Passagiergepäcks.

Baukosten 10,70 Millionen Franken

Darlehen 2,14 Millionen Franken

23.9 Erneuerung Rollweg G

Der Zustand dieses Rollwegs verschlechtert sich zusehends in gleicher Weise wie beim Rollweg A. Letzterer ist mit Bundessubventionen erneuert und verstärkt worden. Die Schäden am Rollweg G sind eine direkte Folge der Verkehrszunahme und höheren Flugzeuggewichte.

Baukosten 21,70 Millionen Franken
Darlehen 4,34 Millionen Franken

23.10 Erweiterung des Hangars für Grossraumflugzeuge

Der grosse Hangar wurde 1948 in Betrieb genommen. Seine Abmessungen (170 × 60 × 20 m) erlauben das Einstellen von Flugzeugen der Muster DC-8 oder B-707.

Mit der Anpassung von zwei Toren des grossen Hangars wurde das Einstellen einer A 310 ermöglicht. Wegen der Höhe des Seitensteuers ragt jedoch der hintere Rumpfteil aus dem Gebäude.

Mit einer in Richtung Piste vorgesehenen Erweiterung von 20 m Tiefe, 250 m Länge und 26–28 m Höhe können zwei Flugzeuge vom Muster B-747 vollumfänglich untergebracht werden.

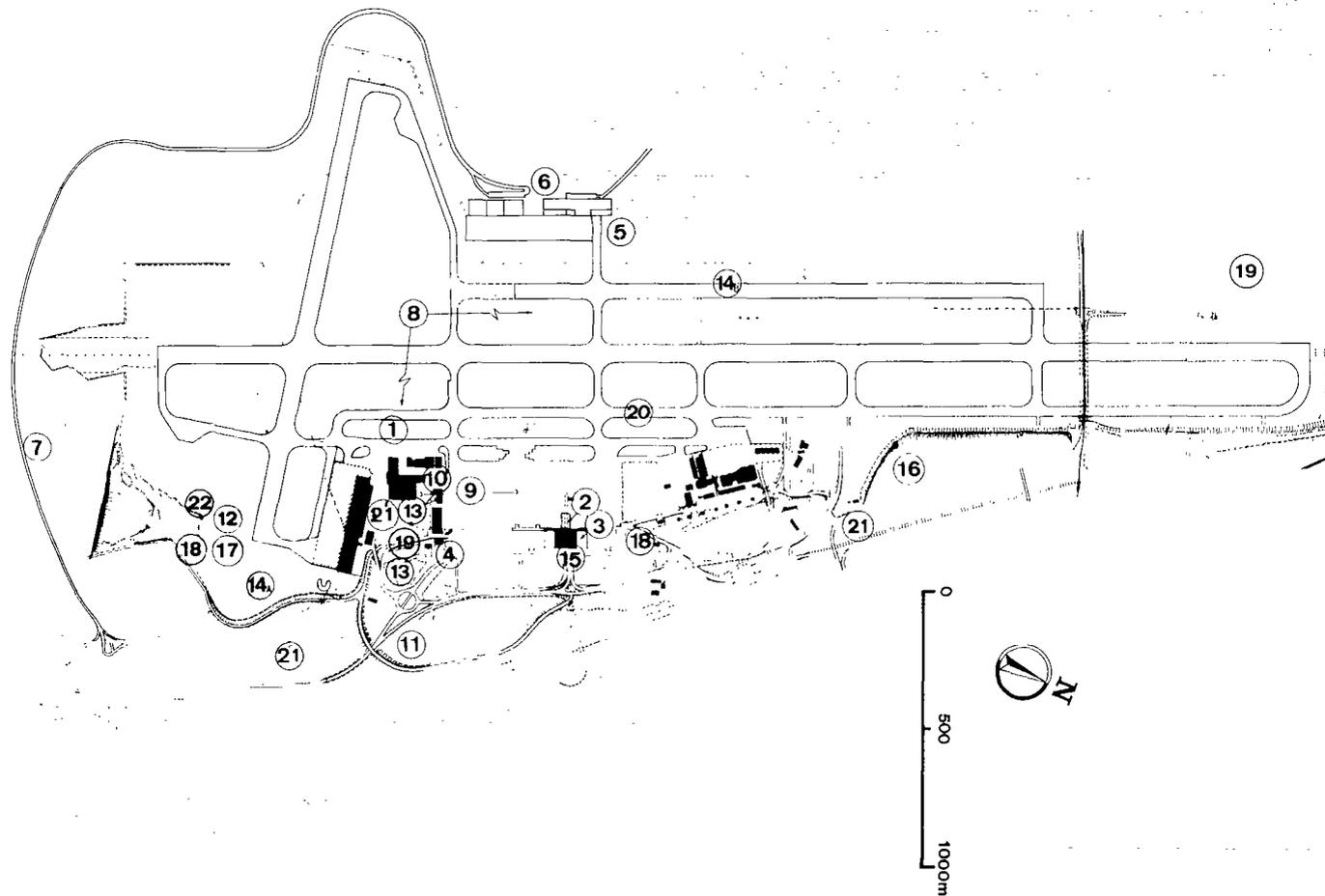
Der Darlehenssatz wurde bei diesem in gewissen Teilen kommerziellen Charakter aufweisenden Objekt von 20 auf 10 Prozent reduziert.

Baukosten 45,70 Millionen Franken
Darlehen 4,57 Millionen Franken

24 Zusammenstellung der Baukosten des Flughafens Genf

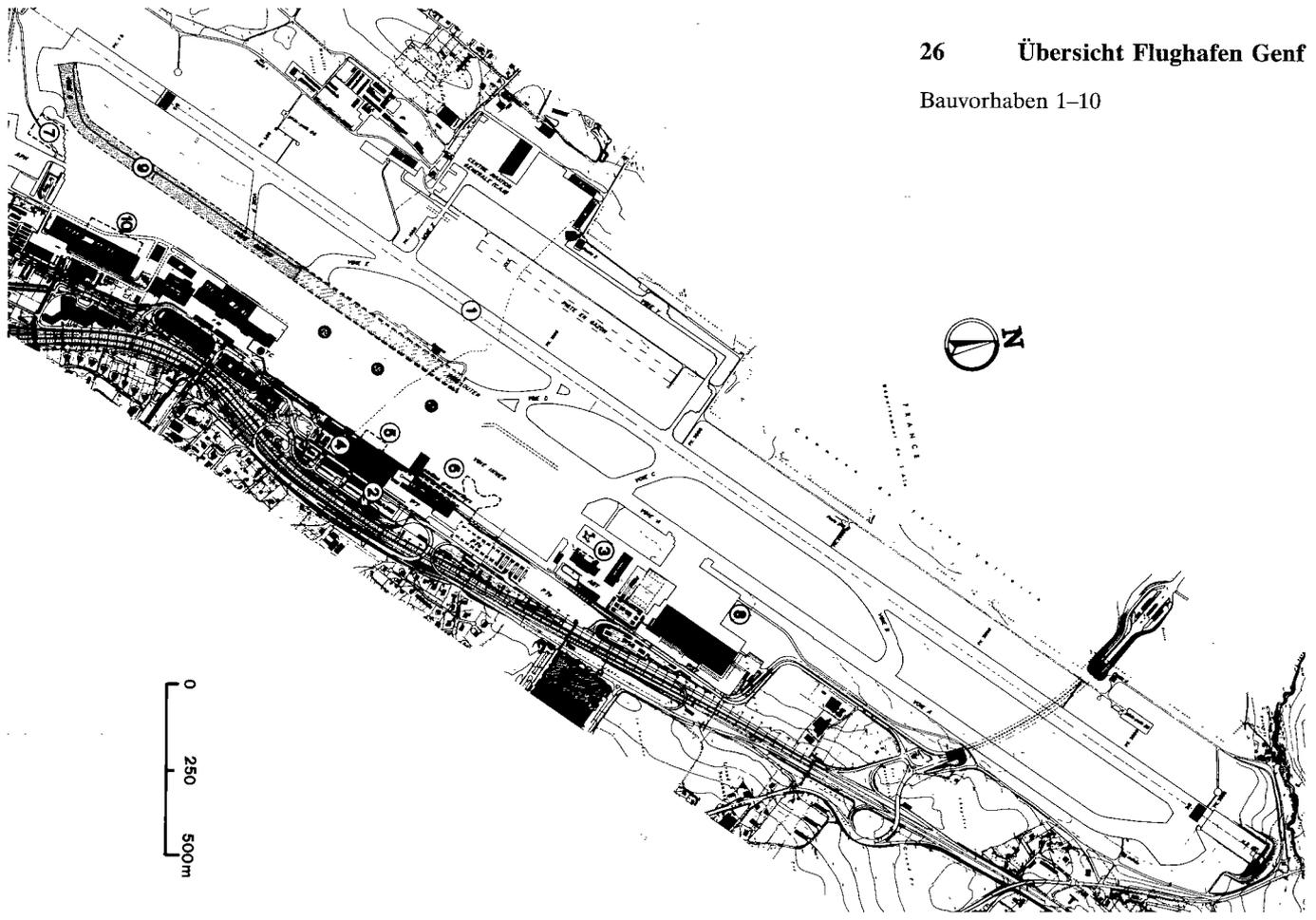
Preisbasis 1989 (in Mio. Fr.)

* Objekte mit vorzeitigem Baubeginn	Baukosten	Darlehen
1. Fortsetzung und Vollendung der Pistenerneuerung . . .	50,80	10,16
2. Verbesserung der Verbindungen zwischen Flughafen- bahnhof, Parkplätzen und Flughafen*	28,24	5,65
3. Erweiterung Rettungs- und Feuerwehrdienst*	2,80	0,56
4. Erweiterung des Flughofs (Phase II A 2)	66,56	13,31
5. Neue Passagierwarteräume (Phase II B)	72,00	14,40
6. Satellit Y 1 und automatisches Passagiertransport- system	105,40	21,08
7. Grosser Schalldämpfer	8,24	1,65
8. Anlage für die Sicherheitskontrolle	10,70	2,14
9. Erneuerung Rollweg G	21,70	4,34
10. Erweiterung des Hangars für Grossflugzeuge	45,70	4,57
Total	412,14	77,86
Davon Objekte mit vorzeitigem Baubeginn	31,04	6,21



26 Übersicht Flughafen Genf

Bauvorhaben 1-10



27 Flughafen Basel-Mülhausen/Bauprogramm und Investitionsplan
(in Mio. Fr.)

	Jahre -											Baukosten
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
1. Vorfeld und Rollwege*		4,00	2,00	2,00	2,00							10,00
2. Erweiterung des Flughofes 1987-1990*	5,65	10,00										28,15
3. Erweiterung des Flughofes 1993-1996					10,00	10,00	10,00	10,00				40,00
4. Erweiterung der Heizzentrale*		4,00										4,00
5. Verlegung des Rettungs- und Feuerwehrdienstes				2,00	2,00	2,00		5,00				11,00
6. Verlegung der gewerbmässigen (regionalen) und allgemeinen Luftfahrt					7,00	7,00	7,00	7,00	7,00			35,00
7. Strassenverbindungen			5,00			5,00	2,70	5,30	6,00	6,00		30,00
8. Verstärkung der Starkstromversorgung*		2,50	5,00	3,00	2,00	2,60						15,10
9. Erweiterung des Übermittlungsnetzes*		0,50	0,50	0,50								1,50
10. Erweiterung der bestehenden Frachtanlagen*		12,72										12,72
11. Gebäude für Luftverkehrsgesellschaften*		3,30	3,30	3,30	3,35							13,25
12. Abstellflächen für den Flugzeugunterhalt*		1,00	1,00	1,00	1,50							4,50
13. Werftanlagen für Unterhaltsbetriebe			2,35			2,35						4,70
14. Pistensystem A Verlängerung der Ost-Westpiste						3,30	3,30	3,30	3,60			13,50
B Parallelpiste Nord-Süd							2,80	2,80	2,80	2,80	3,00	14,20
15. Verbindungsbauten zwischen Flughafen und Bahnhof							1,00	1,00	1,00	1,00	1,20	4,20
16. Dienstwohnungen							1,30	1,30				2,60
17. Parkhaus			3,00	3,00		3,00	3,00					12,00
18. Erweiterung des Energieleitungstunnels				4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	1,35			23,85
19. Lager für feuergefährliche und wassergefährdende Flüssigkeiten*		2,80										2,80

* Objekte mit vorzeitigem Baubeginn; Die Auszahlung dieser Darlehensbeträge kann frühestens Ende 1990, nach Inkrafttreten der Kreditbeschlüsse erfolgen.

	Jahre											Baukosten
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
20. Neues Frachtzentrum							5,00	5,00	20,00	30,00	40,00	100,00
21. Sanierung Rollwege und Abstellflächen*		1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00			15,00
22. Sanierung des Meteor-Schutz- und Industrieabwassernetzes*	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,20					7,20
23. Schallschutzanlage für Standläufe*		3,60										3,60
Jährliche Gesamtkosten	6,65	46,42	25,15	22,30	35,35	42,75	43,80	46,20	43,75	39,80	44,20	408,87
Jährliche Darlehensbeträge		10,30	4,80	4,45	6,75	8,60	9,05	9,25	8,75	7,95	8,85	
* Objekte mit vorzeitigem Baubeginn; Die Auszahlung dieser Darlehensbeträge kann frühestens Ende 1990, nach Inkrafttreten der Kreditbeschlüsse erfolgen.												

28 Flughafen Genf/Bauprogramm und Investitionsplan
(in Mio. Fr.)

Bauten	Jahre											Baukosten	
	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998		
1. Pistenerneuerung	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	0,80	50,80
2. Verbesserungen der Verbindungen Bahnhof- Flughof-Parkplätze*	16,80	6,50	4,94										28,24
3. Erweiterung des Rettungs- und Feuerwehrdienstes*	1,60	1,20											2,80
4. Phase II A 2 Flughafen				5,00	18,00	18,00	18,00	7,56					66,56
5. Phase II B Flughafen						5,00	10,00	15,00	18,00	18,00	6,00		72,00
6. Phase III Y 1 Satellit								5,40	10,00	15,00	18,00		105,40
7. Grosser Schalldämpfer			4,24	4,00									8,24
8. Anlage für die Sicherheitskontrolle		0,60	5,00	5,10									10,70
9. Erneuerung Rollweg G			4,70	5,00	5,00	5,00	2,00						21,70
10. Erweiterung des Hangars für Grossflugzeuge							10,00	15,00	15,00	5,70			45,70
Jährliche Gesamtkosten	23,40	13,30	23,88	24,10	28,00	33,00	45,00	47,96	48,00	43,70	24,80		412,14
Jährliche Darlehensbeiträge		7,34	4,78	4,82	5,60	6,60	8,00	8,09	8,10	8,17	4,96		

* Objekte mit vorzeitigem Baubeginn; Die Auszahlung dieser Darlehensbeträge kann frühestens Ende 1990, nach Inkrafttreten der Kreditbeschlüsse erfolgen.

3 Auswirkungen

31 Finanzielle und personelle Auswirkungen für den Bund

Der Auszahlungsverlauf wie die Entwicklung der Darlehensrückzahlung in Form von Annuitäten sind vom Investitionsverlauf abhängig. Aufgrund der unter den Ziffern 27 und 28 aufgeführten Investitionspläne der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf ergibt sich bis 1995 folgender Bedarf an Bundesmitteln (ohne Berücksichtigung der Teuerung, in Mio. Fr.):

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Basel-Mülhausen	10,30	4,80	4,45	6,75	8,60	9,05
Genf	7,34	4,78	4,82	5,60	6,60	8,00
Total Darlehen	17,64	9,58	9,27	12,35	15,20	17,05
VA und FP Bund	6	10	15	20		

Dabei ist zu berücksichtigen, dass

- die Darlehen für Aufwendungen aufgrund vorzeitiger Baufreigabe nur mit der Bewilligung des vorliegenden Gesamtkredites, somit frühestens 1990, ausbezahlt werden können (Ausnahme: die durch Verpflichtungskredit vom 16. Juni 1987 bewilligte Erweiterung des Flughafes Basel-Mülhausen (Objekt 21.2),
- durch die Rechnungstellung und die anschliessende Überprüfung ein gewisser Zeitbedarf für die Darlehensauszahlungen besteht,
- die Baufortschritte von einer Vielzahl äusserer Einflüsse abhängen, die eine Realisierung voraussichtlich nicht in dem wünschbaren, technisch möglichen Tempo erlauben.

Wir halten deshalb die in der Finanzplanung eingestellten Zahlen für realistisch, werden diese jedoch nach Massgabe der Bauabwicklung und der Änderung der Verhältnisse jährlich überarbeiten. Darlehensrückzahlungen wurden noch nicht berücksichtigt.

In der Vergangenheit wurden Finanzhilfsvorlagen in der Regel den Eidgenössischen Räten erst zugeleitet, nachdem die Finanzierung der Bauvorhaben auf seiten der Finanzhilfeempfänger sichergestellt war. Wegen der langfristigen Investitionsperiode konnte diese Auflage indessen bereits bei der Botschaft vom 25. Januar 1982 (BBl 1982 I 965) nicht vollständig erfüllt werden. Im Hinblick auf die auslaufende Finanzhilfekompetenz verzichten wir auf diese Auflage.

Die Vorlage hat keine personellen Auswirkungen für den Bund.

32 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Durch die Vorlage werden die Kantone entlastet, soweit sie ohne die Finanzhilfe des Bundes Beiträge an den Ausbau der beiden Flughäfen geleistet hätten. Inwieweit dadurch auch Gemeinden finanziell begünstigt werden, beurteilt sich nach der kantonalen Gesetzgebung.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1987–1991 angekündigt (BBl 1988 I 395, Anhang 2)

5 Beziehung zum europäischen Recht

Die Entwürfe der Bundesbeschlüsse haben keinen Einfluss auf die Beziehung zum europäischen Recht.

6 Rechtsgrundlagen

Die Vorlage stützt sich auf die Schlussbestimmung der Änderung vom 14. Dezember 1984 des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0). Die Änderung wurde mit dem Bundesgesetz vom 14. Dezember 1984 über die Sparmassnahmen 1984 (Anschlussprogramm; SR 611.02) vorgenommen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für die Sprechung der Kredite ergibt sich aus Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Die Verpflichtungskredite für die Darlehen gliedern sich in je einen Gesamtkredit für die Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf. Mit den Gesamtkrediten werden die von den eidgenössischen Räten je Bauobjekt spezifizierten Verpflichtungskredite zusammengefasst, wobei der Bundesrat die Befugnis erhält, geringfügige Verschiebungen vorzunehmen (Art. 25 Abs. 3, 5 und 6 der Finanzhaushaltsverordnung vom 15. Jan. 1986; SR 611.01).

Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988–1995 des Flughafens Basel-Mülhausen

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Schlussbestimmungen der Änderung vom 14. Dezember 1984
und des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948¹⁾ über die Luftfahrt,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. Januar 1990²⁾,
beschliesst:

Art. 1 Darlehensgewährung und Kredite

¹ Das im Anhang enthaltene Bauprogramm 1988–1995 für den Flughafen Basel-Mülhausen ist darlehensberechtigt.

² Für die Darlehen wird im Sinne eines Höchstbetrages ein Gesamtkredit von 78,78 Millionen Franken zu einem Darlehenssatz von 20 Prozent, für einzelne Objekte von 10 Prozent, bewilligt.

³ Der Bundesrat kann innerhalb des Gesamtkredites geringfügige Verschiebungen zwischen den Objektkrediten vornehmen.

⁴ Er kann die Objektkredite im Ausmass der teuerungsbedingten Mehrkosten erhöhen.

⁵ Der Verpflichtungskredit vom 16. Juni 1987 von 2,5 Millionen Franken für die Erweiterung des Flughafens Basel-Mülhausen wird aufgehoben.

Art. 2 Darlehensbedingungen

¹ Es werden nur Darlehen für Objekte ausbezahlt, bei denen die Hauptarbeiten spätestens am 31. Dezember 1995 eingesetzt haben.

² Nach dem 31. Dezember 1999 können keine Darlehen mehr ausbezahlt werden.

³ Die Darlehen werden zu 2 Prozent verzinst und sind über 25 Jahre in gleichmässigen Annuitäten zurückzuzahlen; während der Bauausführung werden keine Zinsen berechnet.

⁴ Die erste Annuität wird im Jahr nach der Fertigstellung des Objektes fällig, spätestens aber im Jahr 2000. Erstrecken sich die Arbeiten an einem Objekt etappenweise über eine längere Periode, werden die Annuitäten für die einzelnen Bauabschnitte im Jahr nach deren Inbetriebnahme fällig.

¹⁾ SR 748.0

²⁾ BBl 1990 I 949

Art. 3 Berechnung

¹ Für die Berechnung der Darlehen auf den einzelnen Objekten sind die reinen Baukosten der einzelnen Objekte sowie die Ingenieur- und Architektenhonorare für Projektierung und Bauleitung bis zum Abschluss der Abrechnung massgebend.

² Andere Kosten, namentlich solche für die Tätigkeit von Behörden und Kommissionen sowie die Kosten der Finanzierung, werden nicht berücksichtigt.

Art. 4 Abrechnung

¹ Über die einzelnen Bauobjekte ist getrennt abzurechnen.

² Die Darlehen werden in Teilzahlungen ausgerichtet, gestützt auf die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigten Abrechnungen.

Art. 5 Schlussbestimmung

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

Flughafen Basel-Mülhausen

Objektliste des Bauprogrammes 1988–1995 mit Baukosten und Darlehensbeträgen

Preisbasis 1989 (in Mio. Fr.)

	Baukosten	Darlehen
1. Vorfeld und Rollwege	10,00	2,00
2. Erweiterung des Flughofes 1987–1990	28,15	5,63
3. Erweiterung des Flughofes 1993–1996	40,00	8,00
4. Erweiterung der Heizzentrale	4,00	0,80
5. Verlegung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes	11,00	2,20
6. Verlegung der gewerbmässigen (regionalen) und allgemeinen Luftfahrt	35,00	7,00
7. Strassenverbindungen	30,00	6,00
8. Verstärkung des Starkstromnetzes	15,10	3,02
9. Erweiterung des Übermittlungsnetzes	1,50	0,30
10. Erweiterung der bestehenden Frachtanlagen	12,72	2,54
11. Gebäude für Luftverkehrsgesellschaften	13,25	1,33
12. Erweiterung der Abstellflächen für den Flugzeug- unterhalt	4,50	0,90
13. Werftanlagen für Unterhaltsbetriebe	4,70	0,47
14. Pistensystem		
a. Verlängerung der Ost-West-Piste	13,50	2,70
b. Parallelpiste Nord-Süd	14,20	2,84
15. Verbindungsbauten zwischen Flughof und Bahnhof ..	4,20	0,84
16. Dienstwohnungen	2,60	0,52
17. Parkhaus	12,00	1,20
18. Erweiterung des Energieleitungstunnels	23,85	4,77
19. Lager für feuergefährliche und wassergefährdende Flüssigkeiten	2,80	0,56
20. Neues Frachtzentrum	100,00	20,00
21. Sanierung der Rollwege und Abstellflächen	15,00	3,00
22. Sanierung des Meteor-, Schmutz- und Industrie- wassernetzes	7,20	1,44
23. Schallschutzanlage für Standläufe	3,60	0,72
Total	408,87	78,78

Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988–1995 des Flughafens Genf

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Schlussbestimmungen der Änderung vom 14. Dezember 1984 und des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948¹⁾, über die Luftfahrt, nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. Januar 1990²⁾,
beschliesst:

Art. 1 Darlehensgewährung und Kredite

¹ Das im Anhang enthaltene Bauprogramm 1988–1995 für den Flughafen Genf ist darlehensberechtigt.

² Für die Darlehen wird im Sinne eines Höchstbetrages ein Gesamtkredit von 77,86 Millionen Franken zu einem Darlehenssatz von 20 Prozent, bei einem Objekt von 10 Prozent, bewilligt.

³ Der Bundesrat kann innerhalb des Gesamtkredites geringfügige Verschiebungen zwischen den Objektkrediten vornehmen.

⁴ Er kann die Objektkredite im Ausmass der teuerungsbedingten Mehrkosten erhöhen.

Art. 2 Darlehensbedingungen

¹ Es werden nur Darlehen für Objekte ausbezahlt, bei denen die Hauptarbeiten spätestens am 31. Dezember 1995 eingesetzt haben.

² Nach dem 31. Dezember 1999 können keine Darlehen mehr ausbezahlt werden.

³ Die Darlehen werden zu 2 Prozent verzinst und sind über 25 Jahre in gleichmässigen Annuitäten zurückzuzahlen; während der Bauausführung werden keine Zinsen berechnet.

⁴ Die erste Annuität wird im Jahr nach der Fertigstellung des Objektes fällig, spätestens aber im Jahr 2000. Erstrecken sich die Arbeiten an einem Objekt etappenweise über eine längere Periode, werden die Annuitäten für die einzelnen Bauabschnitte im Jahr nach deren Inbetriebnahme fällig.

¹⁾ SR 748.0

²⁾ BBl 1990 I 949

Art. 3 Berechnung

¹ Für die Berechnung der Darlehen sind die reinen Baukosten der einzelnen Objekte sowie die Ingenieur- und Architektenhonorare für Projektierung und Bauleitung bis zum Abschluss der Abrechnung massgebend.

² Andere Kosten, namentlich solche für die Tätigkeit von Behörden und Kommissionen sowie die Kosten der Finanzierung, werden nicht berücksichtigt.

Art. 4 Abrechnung

¹ Über die einzelnen Bauobjekte ist getrennt abzurechnen.

² Die Darlehen werden in Teilzahlungen ausgerichtet, gestützt auf die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigten Abrechnungen.

Art. 5 Schlussbestimmung

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

Flughafen Genf

Objektliste des Bauprogrammes 1988–1995 mit Baukosten und Darlehensbeträgen

Preisbasis 1989 (in Mio. Fr.)

	Baukosten	Darlehen
1. Fortsetzung und Vollendung der Pistenerneuerung ...	50,80	10,16
2. Verbesserung der Verbindungen zwischen Flughafen- bahnhof, Parkplätzen und Flughof	28,24	5,65
3. Erweiterung Rettungs- und Feuerwehrdienst	2,80	0,56
4. Erweiterung des Flughofs (Phase II A 2)	66,56	13,31
5. Neue Passagierwarteräume (Phase II B)	72,00	14,40
6. Satellit Y 1 und automatisches Passagiertransport- system	105,40	21,08
7. Grosser Schalldämpfer	8,24	1,65
8. Anlage für die Sicherheitskontrolle	10,70	2,14
9. Erneuerung von Rollweg G	21,70	4,34
10. Erweiterung des Hangars für Grossflugzeuge	45,70	4,57
Total	412,14	77,86

Botschaft über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988-1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf vom 17. Januar 1990

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	90.006
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.02.1990
Date	
Data	
Seite	949-983
Page	
Pagina	
Ref. No	10 051 339

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.