

majorité des passagers du SZU qui désirent prendre le train CFF doivent s'accommoder d'un quart d'heure de marche. Le prolongement de cette ligne jusqu'à la gare principale répond à un vœu datant de plus de 60 ans. Le moment est venu de passer à sa réalisation, car le trafic est devenu intense aux heures de pointe et les convois circulent toutes les dix minutes sur cette ligne.

Le 28 février 1983, la direction du chemin de fer Sihlta-Zurich-Uetliberg a sollicité du Département fédéral des transports l'extension de sa concession afin de pouvoir remédier à une situation qui n'a que trop duré. Il importe en effet d'améliorer la structure des transports publics dans la région zurichoise.

Le projet général comprend la construction d'une double voie en prolongement des deux lignes existantes. Les deux voies passeront dans un tunnel qui sera percé sous le lit de la Sihl. Le terminus de Selnau sera supprimé. Le nouveau terminus se trouvera sous le niveau de la zone piétonnière «Shopville» de la gare principale. La longueur de la voie projetée est de 1592 mètres. Pour accéder aux trains, le voyageur utilisera soit des escaliers roulants, soit des escaliers traditionnels ou encore des ascenseurs, utilisables également par les invalides. Je précise en outre, spécialement à l'intention de la commission, que la liaison piétonne entre le nouveau terminus et la gare principale sera aménagée conformément aux désirs de notre collègue Messmer, en ce sens que le passage existant sera adapté au nouveau trafic, ce qui facilitera le transfert des voyageurs.

Les travaux devraient débuter à la fin de l'année 1984. Ils dureront environ quatre ans. On prévoit en outre le renforcement du parc des véhicules pour faire face au nouveau trafic, qui devrait aller en s'intensifiant.

J'en viens au financement du projet. Le coût total de l'opération est devisé à 105 millions de francs. Selon la loi sur les chemins de fer, le tiers du coût, soit 35 millions, est mis d'office à la charge du canton à titre de contribution non subventionnée. Le solde, soit 70 millions, se répartira entre la Confédération (20,7 pour cent) et le canton (79,3 pour cent). La dépense restant à la charge de la Confédération s'élèvera donc à 14,49 millions. Ce montant tient déjà compte de la réduction de 10 pour cent frappant les prestations fédérales.

La participation aux dépenses résultant du prolongement de cette ligne à la charge du canton de Zurich a été approuvée lors de la votation du 27 février de cette année. Le montant de 15 millions environ que la Confédération prendra à sa charge, si vous ratifiez le projet, est expressément inclus dans le crédit de programme de 515 millions ouvert par l'arrêté fédéral du 2 décembre 1981. Ce crédit, je le rappelle, est destiné à couvrir les contributions fédérales au titre de l'amélioration technique des entreprises concessionnaires durant les années 1982 à 1987.

En résumé, votre conseil est appelé aujourd'hui à se prononcer uniquement sur l'octroi d'une concession pour le prolongement de cette ligne et non sur l'octroi d'un crédit, la contribution de la Confédération étant, comme je viens de le dire, déjà comprise dans le crédit de programme pour la période 1982 à 1987.

La réalisation de ce projet permet d'étendre judicieusement le réseau express dans la région zurichoise. Nous vous recommandons par conséquent d'approuver l'arrêté fédéral relatif à l'extension de la concession du chemin de fer Sihlta-Zurich-Uetliberg.

**Präsident:** Die liberale Fraktion und die Fraktionen der FDP, der SP und der CVP lassen ihre Zustimmung mitteilen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*

*Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**

**Titre et préambule, art. 1–3**

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Votre sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlusstwurfs 125 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

82.202

**Initiative des Kantons Luzern  
Durchgangsbahnhof Luzern  
Initiative du canton de Lucerne  
Gare de transit de Lucerne**

*Wortlaut der Initiative vom 20. April 1982*

Die eidgenössischen Räte werden eingeladen, gemäss Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 einen Bundesbeschluss zu erlassen, wonach Planung und Verwirklichung eines Durchgangsbahnhofs Luzern, mit den entsprechenden Anschlusslinien, unverzüglich einzuleiten sind. Die heutigen Neu- und Ausbaurbeiten dürfen dadurch nicht verzögert werden.

*Texte de l'initiative du 20 avril 1982*

Le Grand Conseil du canton de Lucerne invite les Chambres fédérales à adopter un arrêté fédéral en vertu duquel les plans d'une gare de transit à Lucerne et des lignes à y raccorder seraient établis immédiatement pour être ensuite exécutés dans les plus brefs délais. Les travaux d'aménagement et d'agrandissement en cours ne doivent pas être retardés.

Herr Rätz unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 20. April 1982 hat der Grosse Rat des Kantons Luzern eine Standesinitiative eingereicht, mit welcher der Bau eines Durchgangsbahnhofs in der Stadt Luzern verlangt wird. Gestützt auf Artikel 26, Absatz 2 des Geschäftsreglements des Nationalrates beantragt die vorberatende Kommission, der Initiative keine Folge zu geben.

1. Text der Initiative. Die eidgenössischen Räte werden eingeladen, gemäss Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 einen Bundesbeschluss zu erlassen, wonach Planung und Verwirklichung eines Durchgangsbahnhofs Luzern, mit den entsprechenden Anschlusslinien, unverzüglich einzuleiten sind. Die heutigen Neu- und Ausbaurbeiten dürfen dadurch nicht verzögert werden.

2. Arbeit der Kommission. Die Verkehrskommission hörte an der Sitzung vom 19. November 1982 folgende Herren an:

– Felix Wili, Regierungsrat, Vorsteher des Baudepartements des Kantons Luzern

– Mathias Luchsinger, Stadtpräsident von Luzern.

Beide Herren begründeten die Standesinitiative. Der Vertreter der Bundesbahnen, Generaldirektor Werner Latscha, legte dar, weshalb die Bahn den Bau eines Durchgangsbahnhofs ablehnt.

Die Verkehrskommission verlangte für die Sitzung vom Mai einen Bericht des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, in welchem das Thema vertieft dargestellt werden sollte. Dieser lag an der Sitzung vom 31. Mai 1983 vor. Der grundsätzliche Beschluss der Verkehrskommission wurde an diesem Tag gefasst, der vorliegende Bericht wurde am 26. August 1983 verabschiedet.

3. Bisherige Vorstösse auf eidgenössischer Ebene für einen Durchgangsbahnhof. Die Idee, in Luzern einen Durchgangsbahnhof zu bauen, ist nicht neu. Bereits im letzten Jahrhundert hatte die Gotthardbahn-Gesellschaft direkte

Anschlüsse an die 1882 in Betrieb genommene Gotthardbahn Immensee–Chiasso projektiert. So hatte man die Absicht, vom heutigen Standort des Bahnhofes aus die Seebucht mit einer Gitterbrücke zu überspannen. Das Projekt wurde aufgegeben, unter anderem aus Gründen des Landschaftsschutzes.

In den letzten Jahren wurde die Frage eines Durchgangsbahnhofs Luzern auf eidgenössischer Ebene erneut diskutiert. Am 15. März 1971, wenige Wochen nach dem Bahnhofbrand in Luzern, reichte Nationalrat Albrecht ein Postulat ein, mit welchem er den Bundesrat einlud, die Realisierungsmöglichkeiten für einen Durchgangsbahnhof zu prüfen. Der Vorstoss wurde am 4. Juni 1971 angenommen.

Am 5. Februar 1974 wurde der Bundeskanzlei eine an den Bundesrat gerichtete Petition für eine zeitgemässe Eisenbahnerschliessung der Region Luzern/Zentralschweiz eingereicht. Die von gut 37 000 Personen unterzeichnete Petition enthält als wesentliches Anliegen die baldige Verwirklichung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs, der den oberirdischen Kopfbahnhof und die zweigleisige Zufahrt entlasten und den Ausbau des öffentlichen Regionalverkehrs ermöglichen könnte.

Am 16. Oktober 1974 teilte der Bundesrat dem Petitionskomitee mit, dass der gewünschte Durchgangsbahnhof aus finanziellen Gründen erst in einem späteren Zeitpunkt gebaut werden könne. Die SBB müssten die Prioritäten auf die Bedürfnisse des ganzen Netzes ausrichten und ihre Mittel dort einsetzen, wo zusätzliche Kapazität sofort benötigt werde. Dies treffe vor allem im öffentlichen Nahverkehr der Region Luzern noch nicht zu. Beim Bau des neuen Bahnhofes sei jedoch darauf zu achten, dass die Erstellung eines künftigen Durchgangsbahnhofs nicht verunmöglicht werde.

4. Begründung der Initiative. Im Grossen Rat des Kantons Luzern wurde die Initiative hauptsächlich wie folgt begründet:

«Die Kommission stellt fest, dass die Belassung des heutigen Zustandes bedeutsame Nachteile zur Folge hat:

– Die Ein- und Ausfahrt in den Bahnhof Luzern kann aufgrund der bestehenden Geleiseverhältnisse nur mit sehr reduzierter Geschwindigkeit erfolgen, was längere Fahrzeiten auf allen Strecken zur Folge hat.

– Da jeweils die Lokomotiven ausgewechselt werden müssen, ergibt sich eine grössere Aufenthaltsdauer im Bahnhof als üblicherweise notwendig.

– Die bestehenden Geleiseverhältnisse lassen nur Züge von einer reduzierten Länge zu, welche den internationalen Anforderungen nicht entsprechen. Längere Züge des Nord-Süd-Verkehrs müssen bereits heute über andere Routen umgeleitet werden. Die vorgesehene Verlängerung der Geleise um 30 Meter bringt keine entscheidende Verbesserung. Es ist deshalb mit Bestimmtheit anzunehmen, dass in Zukunft Luzern immer stärker von der internationalen Nord-Süd-Linie (Gotthardlinie) abgeschnitten wird.

– Die jetzigen Bahnhofsanlagen erlauben keine nennenswerte Steigerung des Transportangebotes, auch nicht für die Zukunft. Diesem Umstand ist es zuzuschreiben, dass Luzern nicht nur mit normalen Schnellzügen, sondern auch mit dem Taktfahrplan schlechter wegkommt als jede andere vergleichbare Stadt. Dazu die SBB mit einem Schreiben vom Herbst 1980:

Der Bahnhof Luzern wird auch nach dem Ausbau mit fast 150 Millionen Franken spürbare Mängel aufweisen, allein ein Durchgangsbahnhof würde den auf weite Sicht nötigen Kapazitätsgewinn bringen.

Es zählen aber nicht allein die Nachteile der heutigen Situation, sondern ebenso sehr die Vorteile, die ein Durchgangsbahnhof für die Gotthardlinie und die Linie Luzern–Zürich Flughafen brächte:

– Der Zeitgewinn für die Linie Luzern–Zürich Flughafen wäre beträchtlich.

– Der Anschluss Luzern an die internationale Nord-Süd-Linie wäre für alle Zeiten gesichert.

– Durch die freiwerdende Kapazität im Kopfbahnhof wären die Voraussetzungen für eine wesentliche Verbesserung des Regionalverkehrs geschaffen.

– Die Benachteiligungen Luzerns im Taktfahrplan würden wegfallen.

– Die Verbesserungen im Bahnnetz sowie die schnelle Verbindung mit Zürich und dem Flughafen brächten längerfristig wesentliche wirtschaftliche Vorteile für die ganze Region Zentralschweiz.

– Der gewünschten Aufwertung der Schiene wird Rechnung getragen.

– Die bisher benützten Transitlinien würden zugunsten des Nahverkehrs entlastet.

– Die Zufahrt zur vorgesehenen Gotthardbasislinie würde verbessert.

– Der Einsatz des Personals könnte rationeller gestaltet werden.

– Anlagen und Lokomotiven fänden eine optimale Auslastung.

– Die Erweiterung der gesamten Geleisefläche würde die Betriebskapazität erhöhen.

– Ein in den Untergrund gelegter Durchgangsbahnhof würde in keiner Weise das Stadtbild und die Umwelt beeinträchtigen.»

5. Die vorgesehene Lage des Durchgangsbahnhofs und seiner Zufahrten. Gemäss den bisher vorliegenden Trassestudien der SBB von 1974 würde der Durchgangsbahnhof mit seinen vier Perrongleisen östlich der heutigen Gleisanlagen unterirdisch zwischen Kunsthaus und heutigem Aufnahmegebäude liegen.

Nördlich der bis unter den See reichenden Perrongleise führt eine doppelspurige Zufahrtsstrecke durch das Seebekken und erreicht in einem drei Kilometer langen Tunnel die Station Ebikon. Die bestehende Einspur Ebikon–Gütsch würde für den Güter- und Regionalverkehr beibehalten. Zwischen Ebikon und Gisikon ist eine Dreispur vorgesehen, die sich in Gisikon in je eine Doppelspur nach Rotkreuz und eine Direktverbindung in Richtung Immensee aufspaltet. In einer ersten Etappe ist ein provisorischer Anschluss der Tiefbahn in Ebikon an die bestehende, aber auf Doppelspur auszubauende Strecke Ebikon–Rotkreuz denkbar.

Auf der anderen Seite ist eine doppelspurige Neubaustrecke bis in den Raum Rothenburg oder gar bis in den Raum Sempach vorgesehen. Die Linienführung ist hier hinsichtlich der technischen Machbarkeit in Skizzen aufgezeigt, berücksichtigt aber viele planerisch bedeutsame Elemente noch nicht. Technisch gesehen ist auch ein Anschluss an das bestehende Streckennetz in der Fluhmühle denkbar, der allerdings die heute bestehenden Kapazitätsprobleme im Anschlusspunkt nicht voll beseitigen könnte.

Die Planungsstudie der SBB von 1974 ergab für den Abschnitt Sempach–Luzern–Ebikon–Arth-Goldau Rohbaukosten (ohne eisenbahntechnische Ausrüstung) von rund 800 Millionen Franken. Dabei ist eine optimale Einfügung der Linienführung in die Landschaft nicht berücksichtigt. Aus heutiger Sicht würden nach Angaben der SBB die Rohbaukosten zwischen 1,5 und 2,5 Milliarden Franken liegen. Für eine erste Etappe Fluhmühle–Ebikon müsste mit einem Gesamtaufwand von 500 bis 700 Millionen Franken gerechnet werden.

6. Erwägungen der Kommission. Die Standesinitiative des Kantons Luzern hält ausdrücklich fest, dass die Bundesversammlung, gestützt auf Artikel 2 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, die Planung und den Bau des Durchgangsbahnhofs beschliessen sollte. Dieser Artikel 2 hat folgenden Wortlaut: «Die Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder der Bau neuer Linien durch den Bund kann nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen.» Bei Vorhaben, die gestützt auf diesen Artikel 2 realisiert werden, muss Artikel 19 des erwähnten Gesetzes angewendet werden, der wie folgt lautet:

«Im Falle der Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder des

Baues neuer Linien durch den Bund (Art. 2) ist im grundlegenden Bundesbeschluss zu bestimmen, mit welchem Betrag die Baurechnung der Bundesbahnen zu belasten ist. Die Belastung soll den kommerziellen Wert, den die zu erwerbende Bahn oder die zu bauende Linie für die Bundesbahnen hat, nicht übersteigen.»

Die Investitionskosten, die den kommerziellen Wert der neuen Linie übersteigen, müssen vom Bund, von Kantonen oder anderen Trägern übernommen werden. Diese Bestimmung wird beim Bau des Flughafenanschlusses Genf angewandt.

Die Bundesbahnen haben geprüft, ob der Bau eines Durchgangsbahnhofs Luzern aus unternehmerischer Sicht notwendig ist. Sie kamen zum Schluss, dass die Kosten zu hoch sind im Verhältnis zu den zu erwartenden Mehrerträgen und zu den Einsparungen im Betrieb, die dank dem Neubau möglich sein sollten. Aufgrund des Gesetzes müsste also eine Finanzierungsmöglichkeit ausserhalb der SBB gefunden werden.

Die Verkehrskommission hat geprüft, ob sich der Durchgangsbahnhof aus übergeordneten verkehrspolitischen Gründen aufdrängt, obwohl er aus unternehmerischer Sicht der SBB nicht nötig ist. Entsprechend den Grundsätzen einer koordinierten Verkehrspolitik, wie sie in der Botschaft vom 20. Dezember 1982 (BBl 1983 I 941) dargelegt sind, ist der Fernverkehr (Schnellzüge, Intercityzüge) Sache des Bundes, der Regionalverkehr Aufgabe der Kantone. Dieser Grundsatz wird beim Bau der S-Bahn Zürich befolgt. Die Verkehrskommission musste sich auf die verkehrspolitische Beurteilung aus der Sicht des Bundes beschränken. Die zurzeit gültigen verkehrspolitischen Ziele für den Personenfernverkehr sind im Bundesbeschluss vom 19. März 1982 über den Leistungsauftrag 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen (SR 742.37) festgelegt. Gemäss Artikel 2 dieses Erlasses ist im Personenfernverkehr mindestens volle Kostendeckung sicherzustellen. Der Durchgangsbahnhof Luzern würde dieser Zielsetzung zuwiderlaufen.

Auch wenn der Bund aus verkehrspolitischen Gründen verlangen würde, dass die Bundesbahnen auf den wichtigeren Linien den Schnellzugsverkehr im Halbstundentakt führen müssen, liesse sich damit noch nicht ein Durchgangsbahnhof Luzern begründen. Es müsste zuerst für das ganze Eisenbahnnetz abgeklärt werden, welche Investitionen für diese Fahrplanverdichtung notwendig sind.

Für einzelne Verbindungen bringt der Durchgangsbahnhof eine Reduktion der Fahrzeiten, besonders bei den Gotthardzügen, die heute eine Spitzkehre machen. Wieweit diese Zeitersparnis verkehrspolitisch von Bedeutung ist und ob sie nicht auch mit anderen Mitteln erreicht werden kann, müsste abgeklärt werden.

Die Verkehrskommission ist der Ansicht, dass die verkehrspolitischen Ziele für den schweizerischen Schienenfernverkehr neu definiert werden müssten, bevor über einen Durchgangsbahnhof Luzern entschieden wird.

Für die Nord-Süd-Achse wurden von den Bundesbahnen Zielsetzungen im Zusammenhang mit der neuen Eisenbahn-Alpentransversale formuliert. Nach Auffassung der Bundesbahnen wäre eine Gotthard-Basislinie auch für eine Verbesserung des Angebotes im Personenfernverkehr bestimmt. Die Intercity- und Schnellzüge würden nach einem dichteren Fahrplan verkehren, und die Reisezeit würde reduziert. Die Bundesbahnen gehen davon aus, dass für diese Verbesserungen im Reiseverkehr nicht nur der Gotthard-Basistunnel, sondern auch der Durchgangsbahnhof Luzern gebaut werden müsste.

Nachdem aber der Bundesrat den Entscheid über die Linienführung der neuen Alpentransversale vertagt hat, ist auch noch kein Entscheid über den Durchgangsbahnhof Luzern möglich.

Auch im Zusammenhang mit Verbesserungen im West-Ost-Verkehr könnte sich die Frage eines Durchgangsbahnhofs Luzern stellen.

Die Arbeitsgemeinschaft Güller/Infras schreibt in ihrem

Bericht «Zweckmässigkeitsprüfung der Neuen Eisenbahn-Haupttransversale (NHT)» vom Januar 1983:

«Bevor aber mit einer zweiten Etappe der NHT-Verbindung Roggwil-Othmarsingen nochmals die zentrale Mittellandachse verbessert wird, wäre zu prüfen, wie die raumwirksame Gestaltungskraft der NHT optimal ausgeschöpft werden kann. Ausser dem erwähnten Ausbau der Ost- und Westflanken erscheint den Gutachtern zum Beispiel prüfenswert, die Zentralschweiz in das NHT-Konzept einzubeziehen. Eine neue Linie von Bern über das Entlebuch nach Luzern und Zürich könnte auch die Innerschweiz und das Tessin besser in das Städtegefüge nördlich der Alpen einbinden.» (S. 31)

Wenn eine NHT-Linie über Luzern geführt wird, muss auch die Frage des Durchgangsbahnhofs geprüft werden. Im heutigen Moment ist aber ein Entscheid verfrüht.

7. Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofs Luzern und der Zufahrtslinien. Die Bundesbahnen, der Kanton und die Stadt Luzern planen den Bau eines neuen Bahnhofgebäudes in Luzern, eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes und verschiedene wesentliche Verbesserungen technischer Natur. Die Kredite wurden sowohl in der Volksabstimmung der Stadt Luzern vom 29. November 1981 als auch vom Verwaltungsrat der SBB bewilligt.

Das Vorprojekt sieht vor, die heutigen Gleise und Perrons um 30 Meter in das bestehende Bahnhofgebäude hinein zu verlängern. Gleichzeitig ist eine zusätzliche Verlängerung der Gleise am Südende der Perronanlage vorgesehen. Damit wird der Kopfbahnhof betrieblich verbessert, und es können die langen internationalen Züge künftig mit allen Wagen in den Bahnhof Luzern einfahren.

Ferner soll die Perronanlage um zwei Gleise erweitert und die Überdeckung verlängert werden. Das Gleisfeld im Vorbahnhof wird den neuen Bedürfnissen, insbesondere denjenigen des Postbetriebsgebäudes, angepasst und erweitert. Am Ende der verlängerten Gleis- und Perronanlage Seite See soll wiederum ein Querperron erstellt werden. Dies gestattet ein ebenerdiges Umsteigen und Verlassen des Bahnhofes. Eine neue Umsteigemöglichkeit soll am Südende der Perronanlage durch eine Personenunterführung geschaffen werden.

Weiter ist vorgesehen, ein neues Zentralstellwerk in modernster Sicherungstechnik zu bauen sowie eine neue Gleisgruppe für den Güterverkehr, damit die Reisezugwagen auf den heute durch den Güterverkehr belegten Gleisen abgestellt werden können.

Alle diese Massnahmen tragen dazu bei, dass die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen gesteigert werden kann.

Das Projekt nimmt in verschiedener Beziehung auf einen späteren Durchgangsbahnhof Rücksicht. So ist für die Freihaltung des Trassees gesorgt. Das vorgesehene Fussgängergeschoss ist auch für einen Durchgangsbahnhof konzipiert. Um die Option für einen späteren Durchgangsbahnhof freizuhalten, sind beim Bau des neuen Kopfbahnhofs Vorinvestitionen in der Grössenordnung von 1,4 Millionen Franken vorgesehen. Der Kanton Luzern hätte weitergehende vorsorgliche Massnahmen begrüsst. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, mussten sich die SBB auf das Unumgängliche beschränken.

Da der heutige Kapazitätsengpass in Luzern aber nicht nur in der Perronanlage und der ungenügend leistungsfähigen Sicherungsanlage liegt, sondern auch in den überwiegend nur einspurigen Zufahrtslinien, gilt es hier gleichfalls, Verbesserungen zu schaffen (siehe auch Postulat Müller-Luzern, angenommen vom Nationalrat am 19. März 1982). Diese lassen sich in kleinen Einzelschritten mit entsprechendem mässigem Investitionsaufwand verwirklichen, wobei diese Ausbauten auch bei späterer Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs sinnvoll bleiben. Das verkehrspolitische Interesse sollte daher, neben dem Bahnhofneubau, vor allem diesen Massnahmen gelten. Auf der Brüniglinie wurde ein erster Schritt durch den sicherungsmässigen Ausbau der Strecke Horw-Hergiswil bereits unternommen. Für die zweite Hälfte der achtziger Jahre ist die Inangriffnahme des Doppelspurausbaues Zug-Rotkreuz eingeplant.

**Antrag der Kommission**

Die Verkehrskommission beantragt mit 9 zu 1 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), der Initiative keine Folge zu geben und sie abzuschreiben.

**Proposition de la commission**

La commission des transports et du trafic vous propose, par neuf voix contre une (et avec deux abstentions), de ne pas donner suite à l'initiative et de la classer.

**Präsident:** Das Wort hat Herr Aregger für eine Erklärung.

**Aregger:** Die Verkehrskommission hat die Luzerner Standesinitiative sehr gründlich behandelt. Sie beantragt uns, der Initiative keine Folge zu geben. Ich bedaure zwar diesen Entscheid, habe aber ein gewisses Verständnis dafür. Deshalb verzichte ich darauf, Ihnen einen anderslautenden Antrag zu stellen. Ich sehe ein, dass die unverzügliche Planung und Verwirklichung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs mit entsprechenden Anschlusslinien im heutigen Zeitpunkt allzu futuristische Vorstellungen sind. Mit der Verschiebung des Gotthard-Splügen-Entscheidung in eine sehr ferne Zukunft hat der Bundesrat dem Tiefbahnhof Luzern eine weitere wichtige Vorbedingung entzogen.

Nun steht aber in der Region Luzern die Forderung nach dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs mehrfach im politischen Raum. Ich möchte deshalb die Ablehnung der Standesinitiative auf keinen Fall als eine Absage an diese ernst zu nehmenden Kreise verstanden wissen. Ich wünsche, dass das Bundesamt für Verkehr und die SBB im Gespräch mit den zuständigen regionalen Behörden Lösungen suchen und unterstützen helfen, die mindestens für die dringlichsten Verkehrsprobleme deutliche Verbesserungen bringen. Einige dieser luzernischen Probleme sind im Bericht der Verkehrskommission andeutungsweise erwähnt, andere befinden sich im Studim oder werden öffentlich diskutiert.

**Fischer-Sursee:** Auch mir ist klar, dass die Initiative zurzeit keine Chance hat, weil verschiedene Grundlagen fehlen. Gestatten Sie mir aber, dass ich ihr als Luzerner wenigstens noch einen Schwanengesang nachsinge.

Mit der Ablehnung der Initiative sind die Probleme der Luzerner Verkehrssituation leider nicht gelöst und die Situation bleibt unbefriedigend. Längerfristig kann nur ein Durchgangsbahnhof eine echte Verbesserung bringen. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist nicht nur regional für Stadt und Kanton von Bedeutung, sondern noch vermehrt für den internationalen Reiseverkehr und somit für die Bundesbahnen direkt. Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, namentlich auch im internationalen Nord-Süd-Verkehr, können nur durch die anvisierte Lösung verbessert und gesichert werden. Ich möchte daher Bundesrat und SBB bitten, das Problem trotz Ablehnung der Initiative im Auge zu behalten, auf eine Lösung hinzuwirken und vor den bestehenden Schwierigkeiten nicht einfach zu kapitulieren.

**Präsident:** Der Kommissionspräsident verzichtet auf das Wort.

**Bundesrat Schlumpf:** Zwei kurze Bemerkungen zu den Herren Aregger und Fischer. Selbstverständlich behalten sowohl Bundesrat wie Departement und die SBB die Belange des öffentlichen Verkehrs im Auge. Wie man das machen kann, haben wir bei den beiden vorangehenden Geschäften gesehen. Ich glaube, das darf gesagt werden: Kanton, Stadt und Verkehrsbetriebe sowie die beteiligte Sihltalbahn, die Uetlibergbahn in Zürich usw. haben beispielhaft, modellartig den öffentlichen Regionalverkehr gefördert durch die Zürichberglinie und durch die Verlängerung der Strecke Selnau-Hauptbahnhof.

Der Bund ist bereit, im Rahmen seiner rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten dazu beizutragen. Wir werden auch anderenorts in gleicher Art und Weise den öffentlichen Verkehr fördern, soweit uns das möglich ist.

**Präsident:** Es liegt kein Wortbegehren mehr vor. – Die liberale Fraktion, die Fraktionen der FDP, der SP und der CVP lassen ihre Zustimmung mitteilen.

Die Kommission beantragt Ihnen, der Initiative keine Folge zu leisten. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt. Sie haben so beschlossen.

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

83.045

**StGB (Jugendmassnahmenvollzug). Fristverlängerung****Code pénal (exécution des mesures pénales applicables aux mineurs). Prorogation**

Siehe Seite 1322 hiervor – Voir page 1322 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 4. Oktober 1983

Décision du Conseil des Etats du 4 octobre 1983

**Abstimmung – Vote**

Für Annahme der Dringlichkeitsklausel	109 Stimmen
Dagegen	30 Stimmen

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

82.062

**Ferien, Volksinitiative und Revision OR  
Vacances. Initiative populaire et révision du CO**

Siehe Seite 858 hiervor – Voir page 858 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 27. September 1983

Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1983

**Differenzen – Divergences**

**Wagner, Berichterstatter:** Der Nationalrat hat in der Sommersession dieses Gesetz in der Gesamtabstimmung mit 87 gegen 50 Stimmen angenommen, und zwar in der Fassung der bundesrätlichen Vorlage mit einigen Änderungen. Der Ständerat hat nun letzte Woche dieses Gesetz ebenfalls beraten und von unserem Beschluss abweichende Regelungen getroffen.

Wenn ich zurückblicke auf die bundesrätliche Vorlage, so hat der Bundesrat in seinem Entwurf beantragt, es sei die Mindestferiendauer auf drei Wochen festzulegen und für Jugendliche bis zum vollendeten 19. Altersjahr auf vier Wochen, mit der Möglichkeit, dass die Kantone der bundesrätlichen Lösung eine weitere Ferienwoche anhängen können. Unser Rat hat nach meiner Meinung den Beschluss etwas vereinfacht. Er hat im Gegensatz zum Bundesratsantrag beschlossen, die Mindestdauer der Ferien auf vier Wochen festzulegen und für Jugendliche bis zum vollendeten 20. Altersjahr auf fünf Wochen. Unser Rat hat die Bestimmung gestrichen, dass die Kantone weiterhin die Möglichkeit haben sollen, eine Woche anzuhängen. In einem Punkt hat der Ständerat dem Nationalrat zugestimmt, nämlich Jugendlichen bis zum vollendeten 20. Altersjahr vier Wochen Ferien zu gewähren. Der Ständerat hat aber

## **Initiative des Kantons Luzern Durchgangsbahnhof Luzern**

## **Initiative du canton de Lucerne Gare de transit de Lucerne**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.202
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1368-1371
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 797

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.