

Der Ständerat hat sich in der Sommersession 1983 mit der Motion Kündig (83.311) zum gleichen Thema eingehend befasst («Amtliches Bulletin» 1983, 199 ff.). Mit der Überweisung dieser Motion ist der Bundesrat beauftragt worden, den Entscheid der PTT, im projektierten Postbetriebszentrum Zürich-Mülligen eine betriebseigene Grossbäckerei einzurichten, rückgängig zu machen. Der Verwaltungsrat der PTT ist diesem Auftrag am 6. September 1983 nachgekommen.

Die Motion des Nationalrates verlangt im weiteren vom Bundesrat, die Verantwortlichkeiten bei der Entscheidung und -findung für diese Grossbäckerei aufzuzeichnen und künftighin artfremde Tätigkeiten von Bundesanstalten zu verunmöglichen.

Ein Teil der verlangten Untersuchung ist bereits von der Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates durchgeführt und im Ratsplenum diskutiert worden («Amtliches Bulletin» NR 1983, S. 919 ff.). Weitere Kontrollen sicherte der Bundesrat im Rahmen der gesetzlich festgelegten Kompetenzordnung zu.

Das Büro ist der Ansicht, dass die Motion des Nationalrates im wesentlichen erfüllt ist, und beantragt dem Rat, sie abzuschreiben.

Le président: Vous avez reçu un rapport écrit du Bureau. Le Bureau est d'avis que la motion du Conseil est réalisée pour l'essentiel. Il en propose au Conseil des Etats le classement. En l'absence d'avis contraire, la motion est classée.

Abgeschrieben – Classé

82.202

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

Beschluss des Nationalrates vom 4. Oktober 1983

Décision du Conseil national du 4 octobre 1983

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 Durchgangsbahnhofes 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 **Gerber** unterbreitet namens der Verkehrskommission des Ständerates den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Beschluss des Nationalrates: Am 4. Oktober 1983 hat der Nationalrat auf Antrag seiner Verkehrskommission ohne Opposition beschlossen, der Initiative keine Folge zu geben und sie abzuschreiben.

Die Verkehrskommission des Nationalrates hatte im Rahmen ihrer Beratungen über die Initiative auch Behördenvertreter des Kantons Luzern und der Stadt Luzern angehört.

2. 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 Durchgangsbahnhofes 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 Durchgangsbahnhofes, 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 Durchgangsbahnhofes nicht verunmöglicht werde.

3. 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 Bahnhofanlagen 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 wekommt 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 Situa-

tion, sondern ebensosehr 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.»

4. Die vorgesehene Lage des Durchgangsbahnhofes 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 Zufahrtstrecke 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.

5. 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 Durchgangsbahnhofes beschliessen solle. 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 Durchgangsbahnhofes Luzern aus unternehmerischer Sicht notwendig ist. Sie kamen zum Schluss, dass die Kosten zu hoch sind im Verhältnis zu den erwarteten Mehrerträgen und zu den Einsparungen im Betrieb, die dank dem Neubau möglich sein sollten. Aufgrund des Gesetzes müsste also eine Finanzierungsmöglichkeit ausserhalb den 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, Intercity-Züge) 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 würden 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 noch kein Entscheid über den Durchgangsbahnhof Luzern möglich.

Auch im Zusammenhang mit Verbesserungen im West-Ost-Verkehr könnte sich die Frage eines Durchgangsbahnhofes 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 prüfungswert, 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 Durchgangsbahnhofes geprüft werden. Im heutigen Moment ist aber ein Entscheid verfrüht.

6. Ausbau des bestehenden Kopfbahnhofes Luzern und der Zufahrtlinien: 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 Trasses gesorgt. Das vorgesehene Fussgängergeschoss ist auch für einen Durchgangsbahnhof konzipiert. Um die Option für einen späteren Durchgangsbahnhof freizuhalten, sind beim Bau des neuen Kopfbahnhofes 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 Zufahrtlinien, 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 Durchgangsbahnhofes 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 6 zu 0 Stimmen (bei 2 Enthaltungen), dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen, der Initiative keine Folge zu geben und sie abzuschreiben.

Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic propose, par 6 voix, sans opposition mais avec 2 abstentions, d'adhérer à la décision du Conseil national, c'est-à-dire de ne pas donner suite à l'initiative et de la classer.

Gerber, Berichterstatter: Sie haben zu dieser Standesinitiative Luzern einen schriftlichen Bericht erhalten. Ich verweise Sie vor allem auf Seite 6 dieses Berichtes. Die Bundesbahnen haben geprüft, ob der Bau eines Durchgangsbahnhofes Luzern aus unternehmerischer Sicht notwendig sei. Sie kamen zum Schluss, dass die Kosten zu hoch sind im Verhältnis zu den erwarteten Mehrerträgen und den Einsparungen im Betrieb.

Die Verkehrskommission ihrerseits 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 festgelegt. Gemäss Artikel 2 dieses Erlasses ist im Personenfernverkehr mindestens volle Kostendeckung sicherzustellen. Der Durchgangsbahnhof Luzern würde dieser Zielsetzung zuwiderlaufen.

Das sind einige der Haupterwägungen, die die Verkehrskommission dazu geführt haben, Ihnen zu beantragen, es sei der Initiative keine Folge zu geben und sie sei abzuschreiben. Der Entscheid der Verkehrskommission wurde mit 6 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen gefasst.

Ich beantrage Ihnen, im Sinne des Antrages der Verkehrskommission zu entscheiden.

Knüsel: Die Grundidee, die zu dieser Standesinitiative geführt hat, war vornehmlich die Schaffung von schnelleren Verbindungen im Nord-Süd-Verkehr, sowohl im nationalen wie auch im internationalen Bereich, und damit eine Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen.

Die Standesinitiative selbst visiert einen Bundesbeschluss zur Planung und Verwirklichung eines Durchgangsbahnhofes in Luzern, zusammen mit dem Ausbau der notwendigen Anschlusslinien, an. Dabei – so die Initiative – sollten die zurzeit laufenden Neu- und Umbauarbeiten am Bahnhof Luzern nicht verzögert werden. Soweit sinngemäss die Intention der Initiative.

Ich möchte dazu sagen, dass die Idee, den Sackbahnhof in Luzern in einen Durchgangsbahnhof umzubauen, nicht neu ist. Bereits im letzten Jahrhundert hatte die Gotthardbahngesellschaft direkte Anschlüsse an die 1882 in Betrieb genommene Gotthardbahn studiert. Damals war vom heutigen Bahnhof eine Gitterbrücke über die Seebucht geplant, die dann aber aus Umweltschutzgründen nicht realisiert worden ist. Es scheint unbestritten, dass ein Durchgangsbahnhof Luzern die Reisezeit sowohl im regionalen wie im nationalen, aber vor allem im internationalen Reiseverkehr beachtlich verkürzen und damit der Förderung des öffentlichen Verkehrs zusätzliche Impulse verleihen könnte. Leider stehen zurzeit noch zu viele Aber und Wenn, ja Unbekannte verkehrskonzeptioneller Art im Raume offen. Es sind dies:

1. Die Verschiebung des Gotthard/Spülgen-Entscheidunges in

eine fernere Zukunft; sie wirkt sich konzeptionell, ohne Berücksichtigung der Kostenseite, auf den Bau der Zentrale Luzern aus.

2. Das Projekt der NHT mit dem Ziel höherer durchschnittlicher Reisegeschwindigkeiten auf der Schiene im West-Ost-Verkehr scheint doch noch nicht ganz definitiv festgelegt zu sein. Im Zusammenhang mit den Verbesserungen im West-Ost-Verkehr könnte sich die Frage eines Durchgangsbahnhofes Luzern in einem späteren Zeitpunkt stellen.

3. Die Arbeitsgemeinschaft Güller/Infras hält in ihrem Bericht über die Zweckmässigkeitsprüfung der NHT vom Januar dieses Jahres folgendes fest: «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.» Soweit der Text des Gutachtens.

Berechnungen – die mir zugestellt worden sind – für eine Gotthardtransversale, zusammen mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, halten angeblich eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Basel und Lugano um 53 Prozent für möglich. Hier scheint das Hauptproblem zu liegen: Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht nur durch mehr Komfort, sondern ebenso sehr durch höhere Reisegeschwindigkeiten. Ohne Einbezug der Kosten sind noch zu viele gesamt-konzeptionelle Fragen offen.

Nun steht dieses Begehren nach der Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region im Raum. So beurteilt, erachte ich die Ablehnung der Initiative nicht als endgültige Absage an den Durchgangsbahnhof Luzern. Dies um so mehr, als der geplante und im Bau befindliche Bahnhof in Luzern so konzipiert ist, dass eventuell in einem späteren Zeitpunkt ein Ausbau auf einen Durchgangsbahnhof gewährleistet ist. Das ist schon sehr viel, und dafür möchte ich mich bedanken. Ich möchte wünschen, dass die zuständigen Bundesstellen, das Bundesamt für Verkehr, die SBB, wie bis anhin mit den zuständigen kantonalen und regionalen Behörden bezüglich der Gesamtkonzeption in engem Kontakt bleiben.

Frau Meier Josi: Bei der Finanzlage von Bund und SBB verstehe ich zwar, dass der Initiative, die eine unverzügliche Verwirklichung des Durchgangsbahnhofes anstrebt, noch nicht zugestimmt wurde, weshalb ich auch auf einen Gegenantrag verzichte. Ich gestatte mir aber folgende Bemerkungen, die Ihnen erläutern sollen, weshalb Luzern dieses Projekt weiterhin verfolgt und bei nächster Gelegenheit hier wieder vortragen wird.

Vorerst eine zweifache Kritik zum Kommissionsbericht, der die Argumente des Nationalrates unverändert übernommen hat:

Aus Luzerner Sicht wird zu Unrecht von 1500 bis 2500 Millionen Franken Kosten gesprochen. Noch 1981 wurden die Kosten, die als Grundlage für die Vernehmlassung zur Alpentransversale dienten, mit 510 Millionen Franken errechnet. Der fünffache Betrag kann nach zwei Jahren ohne namhafte Teuerung nicht mit Projektverbesserungen erklärt werden. Nach Vergleich mit den Unterlagen beim Tiefbauamt des Kantons liegt der Verdacht nahe, dass bei der überhöhten Zahl auch beträchtliche Kostenteile einer Gotthard-Transitlinie im Abschnitt Basel-Erstfeld samt neuen Schnellbahnstrecken dem Bahnhofprojekt angelastet werden. Das Bauwerk Durchgangsbahnhof ist ja auch kleiner als das vergleichbare Bauwerk der S-Bahn Zürich, dessen Kosten mit nur 650 Millionen ermittelt werden. Ferner wird aus Luzerner Sicht auch zu Unrecht mit dem Nullentscheid für die Alpentransversale gegen den Durchgangsbahnhof argumentiert, worauf Kollege Knüsel eben verwies. Das Projekt brächte nämlich auch ohne einen Gotthard-

Basistunnel eine beträchtliche Reisezeitverkürzung auf der Nord-Süd-Achse mit sich. (Reisezeitverkürzungen sind ja heute die Hauptargumente für die Attraktivität der Bahnen.) Das Projekt ist zudem Bestandteil einer Luzerner Alternative in der NHT-West-Ost-Linienführung, die gemäss einem mir vorliegenden Brief vom 21. November 1983 derzeit ebenfalls grob evaluiert wird. Die ernsthafte Überprüfung dieser Variante wurde von den zuständigen Bundesämtern zugesichert. Somit kommen die Pläne eigentlich nicht in die Schublade, sondern sie bleiben auf dem Tisch.

Ich bitte den Herrn Departementsvorsteher, hier die Zusicherung der ernsthaften Prüfung dieser Variante zu bestätigen. Dass die in Luzern politisch virulenten Umwelt- und Regionalverkehrsprobleme langfristig ebenfalls nur mit dem Durchgangsbahnhof zu lösen sind, kann im Kommissionsbericht nicht widerlegt werden.

Meine Abschlussbemerkung ist aber grundsätzlich politischer Art: Die Prüfung der Bahnprojekte hat jeweils auch aus übergeordneter verkehrspolitischer Gesamtschau zu erfolgen. Dazu gehört zweifellos auch eine staatspolitische Sicht. Die letztere scheint mir je länger, je mehr zu kurz zu kommen. Unser Land wird etwa in der Form eines Andreaskreuzes mit der Bahn grob erschlossen: erstens mit der Linie Genf-Zürich-Romanshorn, zweitens mit der Linie Basel-Luzern-Chiasso. Diese zweite Linie wird zunehmend – so scheint mir – national zugunsten der ersten vernachlässigt. International geht die Betonung heute schon in Richtung einer Linie Basel-Zürich-Chiasso. Behalten Sie bitte das eben erwähnte Bild des Andreaskreuzes im Auge. Wenn Sie einen Balken davon weglassen, riskieren Sie Unfälle: Konkret meine ich politische Zusammenstösse zwischen bevorzugten Ballungszentren und fallengelassenen Randregionen. Vielleicht müsste heute, die untaugliche Waffe der Standesinitiative auch einmal institutionell umgeschmiedet werden, um solche Unfälle zu vermeiden.

Bundesrat Schlumpf: Zu den Ausführungen von Ständerätin Meier und Ständerat Knüsel, für die ich natürlich Verständnis habe, nicht unbedingt wegen der Argumentation, aber wegen der Persönlichkeiten und ihrer Herkunft:

Der Bundesrat hat zur Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale keinen Nullentscheid getroffen. Er hat auch nicht – wie Ständerat Knüsel sich ausdrückte – den Entscheid über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale in eine fernere Zukunft verschoben. Er hat ganz klare Beschlüsse gefasst – das machen wir immer, entgegen anderen Behauptungen –, nur nimmt man diese Beschlüsse offenbar nur mit reichlicher Verspätung zur Kenntnis, obwohl sie auf Ihren Tischen liegen. Der Bundesrat hat nämlich beschlossen:

1. Ihnen keinen Linienwahlentscheid zu unterbreiten. Es war ja früher während Jahrzehnten immer das Vorhaben, nicht über die Linienwahl Gotthard oder Splügen entscheiden zu lassen. Ich trete auf die Argumente nicht ein, Sie haben den Bericht des Bundesrates in Ihren Händen.

2. Hat der Bundesrat beschlossen: Wenn von der Nachfrage und von der Kapazitätsauslastung her einmal eine neue Transversale nötig sein wird, werden wir Ihnen einen Bauentscheid unterbreiten. Das ist aber heute überhaupt nicht der Fall, weil nämlich die jetzt verfügbaren Kapazitäten im Nord-Süd-Transit und das, was im Ausbau befindlich ist, weit in das nächste Jahrhundert hinein ausreichen werden, um die zu erwartenden Transitmengen zu bewältigen.

Ich möchte auf die Argumentation nicht näher eingehen, aber doch einige Hinweise anführen: Wir haben im letzten Jahr 9,5 Millionen Tonnen Güter über die BLS-Simplon- und über die Gotthard-Linie transportiert. Wir haben heute eine Kapazität von 13 Millionen Tonnen. Wir haben innerhalb dieser heutigen Kapazitäten eine Reserve von über 35 Prozent – ohne jeden Ausbau der BLS-Strecke und des Bahnhofes Domodossola. Wir haben – über die Jahrzehnte gerechnet – eine jährliche Zuwachsquote von etwa 200 000 Tonnen. Allein die heutigen Reserven reichen – wenn es in diesem Tempo weitergeht – für etwa 15 Jahre.

Aber wir machen mehr aufgrund von Beschlüssen des Parlamentes: Wir bauen nämlich diese heutigen Strecken aus, erst den Lötschberg auf Doppelspur, dann den Simplon inklusive Domodossola, und die Gotthard-Bergstrecke. Im nächsten Jahrzehnt haben wir eine Kapazität von 26 Millionen Tonnen auf diesen beiden Transitstrecken für den Nord-Süd-Transit zur Verfügung. Jetzt halten Sie sich vor Augen: diese 9,5 Millionen Tonnen, die wir 1982 im Transitverkehr hatten, und die 26 Millionen Kapazität, die wir in den neunziger Jahren haben werden, und die durchschnittliche Jahreszuwachsquote von 200 000 Tonnen. Es fällt mir nicht leicht, das hier als Bündner in dieser Klarheit zu sagen: Man darf nicht im Ernst davon sprechen, dass dieser Entscheid hinausgeschoben worden sei. Wir können heute einfach nicht über einen Baubeschluss, ob Gotthardbasistunnel oder Ostalpenbahn (Splügen) diskutieren. Die Kapazitätsreserven sind so gross, dass eine Nachfrage für weitere 25 Millionen Gütertonnen – bei einem Gotthardbasis- oder Splügentunnel geht es um so viel, das ergäbe total annäherungsweise nun das Fünffache von dem, was wir jetzt transitieren –, nicht angenommen werden kann. Der Bundesrat hat keinen Nullentscheid getroffen und auch nichts in die fernere Zukunft verschoben. Er hat klar entschieden, aufgrund von realistischen Annahmen.

Zum Andreaskreuz, liebe Frau Meier, ist mir ein böses Bild vor Augen gekommen. Was wir auf alle Fälle vermeiden wollen, wäre ein Kreuz als Mahnmal für eine total verfehlte Investitionspolitik. Worum geht es jetzt? Das Parlament hat 1976 viele hundert Millionen Franken für den Ausbau am Lötschberg und am Simplon bewilligt; der Ausbau ist in vollem Gange und wird dann die zusätzlichen Kapazitäten in den neunziger Jahren zur Folge haben. Nun muss es darum gehen – und das ist erste Priorität –, dass wir diese zusätzlichen Kapazitäten, wenn die Nachfrage besteht, auch ausschöpfen können. Dafür fehlt heute noch eine wesentliche Voraussetzung, nämlich die Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecke ab Basel. Wenn der BLS-Ausbau fertig ist, haben wir dort die Kapazität ab Brig bis Domodossola und südwärts nach Mittelitalien; aber wir haben die Kapazität nicht von Basel bis Spiez. Es darf aber doch nicht sein, dass wir Löcher haben, die wir nicht mit Verkehr ausfüllen können, obschon bereits grosse Investitionen gemacht wurden. Erste Priorität deshalb im Rahmen der weiteren verkehrspolitischen Entscheide für die Zulaufstrecke Basel-Olten-Bern-Thun-Spiez.

Sie haben von mir eine Zusicherung gewünscht, dass wir die Variante Luzern ernsthaft prüfen. Das machen wir selbstverständlich im Zuge der NHT-Frage, und das hat man auch schon gemacht. Gegenwärtig läuft das Vernehmlassungsverfahren zu diesen NHT-Varianten. Aber eines müssen wir uns vor Augen führen, und das muss ich in aller Offenheit sagen: Über Luzern können wir das Problem des nördlichen Zubringers Basel-Olten-Bern nicht lösen. Wir können nicht eine Zusatzstrecke einbauen, die dann das ganze Transportproblem von der Preisseite her wieder unerhört erschwert. Wenn wir das in Kauf nähmen, wäre auch die Jura-Südfuss-Linie über Neuenburg-Lausanne zu diskutieren, um von dort durch das Wallis den Simplon voll auszulasten. Aber das gibt 130 Mehrkilometer, also Tarifkilometer, mit einer entsprechenden Transportverteuerung. Dadurch würde einmal mehr die Nachfrage fehlen, weil die Transporte zu teuer kommen.

Frau Meier, ich bin mit Ihnen der Meinung, dass wir diese Fragen im Sinne einer Gesamtschau diskutieren müssen. Dazu gehört auch das Problem eines allfälligen Durchgangsbahnhofes Luzern. Diese Frage kann aktuell werden, wenn wir entweder im Zusammenhang mit der NHT – das ist nach unserer Meinung erste Priorität – oder zu einem späteren Zeitpunkt zur Frage einer neuen Eisenbahntransversale Nord-Süd Stellung zu beziehen haben. Beim heutigen Stand der Dinge wäre zwar ein Durchgangsbahnhof Luzern, wie Frau Meier und Herr Knüsel zu Recht gesagt haben, wünschbar und nützlich, aber er ist nicht in der ersten Prioritätengruppe unterzubringen, weil die Baurechnung der SBB – Sie kennen das Problem – nur limitiert tragfähig

ist und grosse zusätzliche Vorhaben nicht hineingebracht werden können. Wir können nicht finanzielle Monumentalbauten in der Baurechnung der SBB unterbringen, wenn wir schon Mühe haben, das zu finanzieren, was für das «aggiornamento» des Unterbaues, der Infrastruktur, unerlässlich ist, wenn man da nicht in Rückstand geraten will. Das zu diesen beiden Voten.

Es geht also nicht darum, dass der Bundesrat die Nützlichkeit und längerfristig auch die Wünschbarkeit eines Durchgangsbahnhofes Luzern verneinen würde. Aber in der heutigen Politik und vor allem im jetzigen Zeitpunkt würde ein solcher tatsächlich nicht Platz finden.

Le président: Je rappelle que la Commission des transports et du trafic vous propose de ne pas donner suite à l'initiative. Y a-t-il un avis contraire? Ce n'est pas le cas. Il en est ainsi décidé.

*Dem Antrag der Kommission wird zugestimmt
La proposition de la commission est adoptée*

83.044

Sihlthal-Zürich-Uetliberg-Bahn. Konzession Chemin de fer Sihlthal-Zürich-Uetliberg. Concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Mai 1983 (BBI II, 1520),
Message et projet d'arrêté du 25 mai 1983 (FF II, 1553)

Beschluss des Nationalrates vom 4. Oktober 1983
Décision du Conseil national du 4 octobre 1983

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil national

Gerber, Berichterstatter: Es geht bei der vorliegenden Botschaft um die Ausdehnung der bestehenden Eisenbahnkonzession der Sihlthal-Zürich-Uetliberg-Bahn von Zürich-Selnau nach Zürich-Hauptbahnhof. Gestatten Sie mir vorerst einige allgemeine Überlegungen. Die Bahn hat gegenüber dem Auto den Nachteil, dass man bei grösseren Reisen oft umsteigen muss, was Zeit kostet und umständlich ist. Das liegt in der Natur eines Massentransportmittels. Der Regionalzug hält an vielen Orten und ist eher langsam; der Schnellzug kann nur auf wenigen Stationen bestiegen werden. Das Privatauto hat sowohl die Vorteile des Regionalzuges als auch des Schnellzuges. Die Eisenbahn ist etwa gleich schnell wie das Auto, solange man nicht beim Umsteigen viel Zeit verliert. Wenn man das öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen will, muss deshalb das Umsteigen erleichtert werden, das Umsteigen vom Flugzeug auf die Bahn, vom Schnellzug auf den Regionalzug oder den Bus oder das Privatauto.

Das Projekt einer Verlängerung der Sihlthal-Zürich-Uetliberg-Bahn entspricht dieser Zielsetzung. Die Sihlthal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) hat heute ihren Endpunkt in Zürich-Selnau. Es fehlt der direkte Anschluss an das SBB-Netz, und die Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz der Stadt Zürich ist wenig attraktiv. Die Verlängerung der beiden Linien zum Hauptbahnhof Zürich bringt eine wesentliche Verbesserung für den öffentlichen Verkehr, und zwar nicht nur für den Agglomerations- und Ausflugsverkehr, sondern auch für den Schnellzugsverkehr. Die Gesamt-

Standesinitiative 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	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.202
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.11.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	625-629
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 158

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.