

83.008

Flughafen Genf. Kontrollturm. Zusatzkredit
Aéroport de Genève. Tour de contrôle.
Crédit additionnel

Botschaft und Beschlussentwurf vom 31. Januar 1983 (BBI I, 897)
 Message et projet d'arrêté du 31 janvier 1983 (FF I, 877)

Beschluss des Ständerates vom 8. Juni 1983
 Décision du Conseil des Etats du 8 juin 1983

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Herr **Räz** unterbreitet namens der Verkehrskommission folgenden schriftlichen Bericht:

Am 12. März 1980 haben die eidgenössischen Räte einen Verpflichtungskredit von 12,3 Millionen Franken für den Bau eines Kontrollturms für die Flugsicherungsdienste auf dem Flughafen Genf bewilligt. Die Bauarbeiten verliefen bis Frühjahr 1982 planmässig. Entgegen dem ursprünglich angemeldeten Raumprogramm kam dann die Regionaldirektion der Flugsicherungsdienste Genf der Radio Schweiz AG zum Schluss, dass nicht genügend Apparateräume vorgesehen seien. Ein Teil der Apparate wird nun im Betriebsgebäude untergebracht. Entsprechende Projektänderungen (insbesondere zusätzliche Fenster und stärkere Klimaanlage) und die seit der Aufstellung des Kostenvoranschlages aufgelaufene Teuerung verursachen Mehrkosten von 1,94 Millionen Franken; für zusätzliches Mobiliar werden 60 000 Franken benötigt, so dass ein Zusatzkredit von 2 Millionen Franken beansprucht wird.

Anfang Februar 1983 hat der Bundesrat, nach Absprache mit der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte, das Amt für Bundesbauten ermächtigt, weitere Kredite vorzeitig freizugeben, um die Arbeiten am Bauwerk fortsetzen zu können. Nach Artikel 3 Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes werden für die örtliche Flugsicherung Gebühren erhoben. Sie sollen die Betriebs- und Kapitalkosten decken. Im vorliegenden Fall werden sich die jährlichen Gebühren als Folge des Zusatzkredits um 160 000 Franken erhöhen.

Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und den beantragten Zusatzkredit zu bewilligen.

Präsident: Die einstimmige Kommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den verlangten Zusatzkredit zu bewilligen.

Die freisinnig-demokratische Fraktion meldet ihre Zustimmung zu diesem Antrag. – Wortbegehren liegen nicht vor.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

131 Stimmen
 (Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

83.044

Sihlthal-Zürich-Uetlibergbahn. 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)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Räz, Berichterstatter: Bei diesem Bundesbeschluss geht es um die Ausdehnung der Konzession für die Sihlthal-Zürich-Uetlibergbahn, d. h. die 1978 erteilte und bis 2021 gültige Konzession muss auf die neu zu bauende Strecke von 1592 Meter Länge Selnau-Zürich-Hauptbahnhof erweitert werden. Es werden ebenfalls Fristen gesetzt über Planung, Baubeginn, Bauzeit und Betriebsübergabe. Werden diese Fristen nicht eingehalten, erlischt die vorliegende Konzession.

Der Bund leistet an die Gesamtkosten von 105 Millionen Franken einen Beitrag von 14,49 Millionen Franken, der Kanton Zürich 72,41 Millionen Franken, die sechs umliegenden Gemeinden übernehmen 18,1 Millionen Franken. Die Stadt Zürich übernimmt 2 Millionen Franken für Vorinvestitionen.

Über den Beitrag des Bundes von 14,49 Millionen Franken haben wir heute nicht zu befinden. Dieser Beitrag wurde mit Bundesbeschluss vom 2. Dezember 1981 mit einem Rahmenkredit von 515 Millionen Franken für technische Verbesserungen an konzessionierte Transportunternehmungen bewilligt, und es wurde auch bereits damals darauf hingewiesen. Ferner wurde auch festgelegt, dass für Investitionsobjekte, die in erheblichem Masse dem Agglomerationsverkehr dienen, wie es in diesem Fall zutrifft, der Kanton Zürich einen Drittel der Bausumme als Vorwegbeitrag übernimmt. Details dazu finden Sie auf den Seiten 8 und 9 der Botschaft. Das Projekt fand in der Vernehmlassung allseits gute Aufnahme. Die Linienführung ist gut konzipiert, umweltfreundlich und verkehrsentlastend, weil sie vorwiegend unterirdisch angelegt ist. Die SZU ist ein Agglomerations- und Quartierverkehrsmittel. Sie dient dem Pendler im Berufsverkehr sowie dem Ausflugsreisenden. Die Betriebswirtschaftlichkeit wird mit dieser Erweiterung wesentlich verbessert. Die unterirdische Querverbindung für Fussgänger zwischen dem SZU Bahnhof und dem Bahnhof Museumstrasse ist sichergestellt. Die Kosten werden von den SBB getragen. Der Kanton Zürich und die sechs betroffenen Gemeinden haben dem Projekt und ihren Kostenanteilen zugestimmt. Nach Artikel 5 des Eisenbahngesetzes muss das Parlament auch zu einer Konzessionsausdehnung Stellung nehmen. Es geht hier um einen einfachen, nicht referendumpflichtigen Bundesbeschluss.

Ihre Verkehrskommission liess sich am 26. August in Bern durch eine interessante Tonbildschau über dieses Projekt orientieren. Die Kommission war nach gewalteter Diskussion der Meinung, dass die Verlängerung dieser Bahn allseits zweckmässig und vertretbar sei. Sie empfiehlt Ihnen einstimmig, dem Bundesbeschluss über die Ausdehnung der Konzession für die Sihlthal-Zürich-Uetlibergbahn zuzustimmen.

M. Houmard, rapporteur: La gare de Selnau est actuellement en tête de la ligne du chemin de fer Sihlthal-Zürich-Uetliberg. Cette gare se trouve à proximité du centre de la ville, mais elle est très mal raccordée au réseau des transports publics de l'agglomération. Il n'existe même pas de ligne de tram directe entre Selnau et la Gare CFF principale. La

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 dévisé 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

Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn. Konzession

Chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg. Concession

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	83.044
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1367-1368
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 796

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.