

gänzungen – vor allem der Süd-Plus-Linie – 0,4 Milliarden; wegen Konzeptoptimierungen 100 Millionen Franken. Das ergibt die 2,1 Milliarden Franken.

Die «Bahn 2000» würde zum heutigen Zeitpunkt – ohne die geforderten Tunnels etwa zwischen Mattstetten und Rothrist – auf 7,5 Milliarden Franken zu stehen kommen; aber hier kann man noch nicht von einer endgültigen Zahl reden.

Zu den Bemerkungen von Herrn Hefti: Die SBB sind auch hier in einem gewissen Spagat – ich habe das gestern im Nationalrat so gesagt –; die SBB sollten sparen und gleichzeitig bauen, und es ist schwierig, diese Problematik zu lösen. Ich werde Ihnen gerne einen Ueberblick über die Verspätungen in diesem Monat zukommen lassen. Einmal sollten die SBB auch bauen können, sie können es nicht gut im Winter, sie können es nicht im Hochsommer tun, sie müssen sich auf die Monate September/Okttober/November konzentrieren. Ich habe den SBB gesagt, dass es auch für den Bundesrat viel einfacher wäre, wenn alle Züge rechtzeitig in Bern ankommen könnten; die Sitzungen in den Kommissionen wären vielleicht einfacher zu bestehen.

In bezug auf die Verbilligung und die Tarifgestaltung kann ich Ihnen sagen, dass die Verbilligung auch für das 100-Franken-Abonnement Ende 1992 ausläuft; wir werden genau prüfen müssen, ob wir diese Aktionen weiterführen oder ob wir nicht gewisse Anpassungen in der Richtung, wie Sie das gesagt haben, vorsehen wollen.

Schliesslich noch zu den Schwierigkeiten der SBB in bezug auf die Kosten. Herr Daniöth hat die zwei Faktoren, die den SBB vor allem Sorge bereiten, genannt: die Personalaufwendungen und das Zinsniveau.

Die Personalaufwendungen liegen mit knapp 3 Milliarden Franken nur wenig unter dem gesamten Verkehrsertrag. In der Personalpolitik sind die SBB nicht frei. Die Politik prägt hier vieles, ich würde sogar sagen: alles. Die Hochkonjunktur in der Privatwirtschaft erhöht den Druck auf weitere Realloohnerhöhungen. Ein Teuerungsausgleich von 5 Prozent macht dreistellige Millionenbeträge aus. Der Bundesrat wird am nächsten Mittwoch diesbezügliche Beschlüsse fassen müssen.

Der andere Kostentreiber ist das steigende Zinsniveau. Gegen diese Kostensteigerung sind die SBB weitgehend machtlos. So müssen wir die Investitionen ins Visier nehmen. Das ist die einzige Möglichkeit, wenigstens diese Zinsfolgekosten zu dämpfen. Die SBB müssen also aufs Bremspedal treten, einerseits mit Rationalisierungen, andererseits mit Investitionssteuerung. Das ist der zweite Spagat, der in unserem Alter nicht leicht auszuführen ist.

Ganz zum Schluss gestatten Sie mir noch zu danken. Ich möchte Herrn Präsident Latscha danken, der bis Ende März 1990 der Generaldirektion der SBB vorsteht. Er hat das letzte Mal einen Voranschlag der SBB mitgestaltet und auch vorgelegt. Sein profundes Wissen, seine Kompetenz, aber auch sein Weitblick und sein Sinn für die europäische Zukunft der Bahn haben die SBB in den letzten Jahren massgeblich geprägt. Er wird also mit berechtigtem Stolz das weitere, hoffentlich gute Gedeihen seiner SBB mitverfolgen können, denn er war massgeblicher Baumeister der vielversprechenden Zukunft unserer Bahn.

Danken möchte ich auch Ihrem abtretenden Präsidenten Lauber, der in den zwei Jahren seines Präsidiiums mit Umsicht und grosser Sachkenntnis die Geschicke Ihrer Kommission geleitet hat.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 – 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Ad 88.056

PTT. Voranschlag 1989. Nachtrag II

PTT. Budget 1989. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Oktober 1989

Message et projet d'arrêté du 25 octobre 1989

Beschluss des Nationalrates vom 4. Dezember 1989

Décision du Conseil national du 4 décembre 1989

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,

Viktoriastrasse 21, Berne

Hefti, Berichterstatter: Wir haben den Nachtrag II bereits mit dem Voranschlag für das kommende Jahr verabschiedet. Wenn es nötig ist, kann das heute nochmals formell bestätigt werden.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 – 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

35 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

89.653

Motion Bühler

Tiefbahnhof Luzern

Gare souterraine à Lucerne

Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1989

Die Kapazität der Luzerner Bahnanlagen, insbesondere die nur zweigleisige Ein- und Ausfahrt, ist heute schon total ausgeschöpft, und der Regionalverkehr kann nicht befriedigend gelöst werden.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Planung eines durchgehenden Tiefbahnhofes unverzüglich in die Wege zu leiten.

Texte de la motion du 4 octobre 1989

La capacité des installations de la gare de Lucerne est entièrement épuisée; c'est notamment le cas des voies doubles assurant l'accès et la sortie. Il s'ensuit que les communications régionales ne peuvent se faire de façon satisfaisante.

Le Conseil fédéral est invité à entreprendre sans retard l'élaboration d'un projet de gare souterraine de passage.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Danioth, Hunziker, Iten, Kündig, Masoni, Meier Josi, Rhinow, Zumbühl (8)

Bühler: Luzern ist eine Reise wert. Bei dieser Feststellung werden Sie wohl mit mir einiggehen. Millionen von Gästen aus dem In- und Ausland bestätigen diese Aussage. Nicht nur Luzern, die ganze Zentralschweiz gehört zu den wichtigsten Tourismuszentren in der Schweiz. Rund drei Viertel aller Gäste kommen aus dem Ausland. Gute Verbindungen sind daher auch auf der Schiene unerlässlich. So ist Luzern an der Gotthardtransversale – nebst Basel und Zürich – der wichtigste Bahnknotenpunkt. Es gibt aber kaum einen Bahnknotenpunkt in der Schweiz, der so viele Züge über so wenig Geleise abzuwickeln hat, wie dies in Luzern der Fall ist. Ueber das Nadelöhr Gütsch – und sicher haben jede Frau und jeder Mann hier im Saal schon einmal bei der Einfahrt in Luzern gewartet – mit seinen zwei Geleisen verkehren täglich rund 450 Züge. Ohne die ausgezeichnete Leistung der SBB wäre das Chaos schon längst ausgebrochen.

Die Kapazitäten der Luzerner Bahnanlagen reichen nicht aus, um die Abfertigungen – weder international, noch national, noch regional – in der notwendigen Qualität abwickeln zu können. Eine Studie, die der Regierungsrat des Kantons Luzern in Auftrag gegeben hat, bestätigt die Notwendigkeit eines Ausbaus der Luzerner Bahnanlagen. Mit einem Durchgangsbahnhof in Tieflage können die Kapazitätsprobleme auf den Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel und für den Regionalverkehr am wirkungsvollsten gelöst werden.

Ein solches Projekt bringt nicht nur zusätzliche Kosten, sondern auch Kosteneinsparungen. Vor allem die Fahrzeitgewinne und das Wegfallen der Lok- und Personalwechsel bringen Rationalisierungseffekte. Auch im Rahmen der Umweltschutzmassnahmen und der Förderung des öffentlichen Verkehrs kommt einem Tiefbahnhof Luzern eine zentrale Bedeutung zu.

Eine definitive Aussage über die zeitliche Priorität des Luzerner Tiefbahnhofs – übrigens wurden beim Neubau des Bahnhofgebäudes die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen beziehungsweise nicht verbaut – ist unseres Erachtens erst zulässig, wenn alle angesprochenen Problemkreise auf konzeptioneller Basis ganzheitlich beantwortet sind. Deshalb verlangen wir mit unserem Vorstoss die unverzügliche Einleitung einer entsprechenden Planungsstudie. Eine solche hat aufzuzeigen, in welcher Phase der Neat-Realisierung ein Durchgangsbahnhof in Tieflage in Luzern verwirklicht werden muss, um Luzern und die Zentralschweiz bahenseits nicht zur Provinz werden zu lassen.

Herr Bundesrat, heute bin ich optimistischer als zur Zeit der Einreichung der Motion, dass Sie und Ihre Leute von der Notwendigkeit einer sofort anzugehenden Planstudie überzeugt sind. Ihr Brief vom 29. November 1989 an den Regierungsrat des Kantons Luzern ist vielversprechend. Ich danke Ihnen.

Bundesrat Ogi: Herr Ständerat Bühler weiss, dass die SBB Kapazitätssteigerungen im Bahnhof Luzern seit einiger Zeit prüfen. Der Tiefbahnhof war als Idee auch im Rennen. Zwei Gründe haben zu einer etwas veränderten Situation geführt:

1. der geplante Taktfahrplan des Konzeptes «Bahn 2000»;
2. die bald abgeschlossene Modernisierung und Erweiterung der bestehenden Anlagen.

Die Zukunft wird also nach unserer Beurteilung so aussehen: Um die volle und die halbe Stunde werden die Ankünfte und Abfahrten der Züge stark gebündelt sein. Damit wird das Schluckvermögen des Kopfbahnhofs Luzern grösser. Weiter kann die Zugfolgezeit auf weniger als 2 Minuten heruntergedrückt werden, dies dank verkürzten Blockabschnitten. Wir werden also eine gute «Fahrplanspinne» erhalten, wie es die

Bahnfachleute bildlich ausdrücken. Die Anschlussbedingungen zwischen Intercity-, Schnell- und Regionalzügen werden nahezu ideal sein. Auch die Regionalbusse sollen in dieses System eingebunden werden.

Die vom Bundesrat geplante Neat auf der Gotthardachse beeinträchtigt dieses attraktive System nicht. Die Priorität muss bei der Neat im Bau des Basistunnels und der ungenügenden Zufahrtsstrecken liegen. Die Bahnhofanlagen Luzern werden nach heutiger Meinung des Bundesrates im Jahre 2000 oder später den Neat-Anforderungen noch genügen. Was die geplanten Anlagen im und um den Kopfbahnhof allerdings kaum verkraften könnten, wären wesentliche Kapazitätsausbauten beim Regionalverkehr. Ich denke hier etwa an Wünsche wie Viertelstundentakt für Regionalzüge, neue Haltestationen oder neue Durchmesserlinien mit nur kurzer Wendezeit im Kopfbahnhof.

Solche Ideen gehen allerdings klar über das Angebot von «Bahn 2000» hinaus. Wie in anderen Bereichen auch wären solche Pläne vorab Sache des Kantons. Sie wissen, es ist eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Kantons zusammen mit den SBB daran, alle diese Möglichkeiten zu studieren. Die Kantonszuständigkeit gilt auch für die Finanzierung des Regionalverkehrsangebotes. Eine Beteiligung des Bundes käme für Studien in Frage, etwa unter der Bedingung, dass diese Einfluss auf das Gesamtkonzept der «Bahn 2000» oder auf die nationale oder internationale Funktion der neuen Eisenbahntransversale hätten. Schliesslich ist an den Einfluss der Ostschweizer Neat-Anbindung zu denken.

Je nach den vom Bundesrat vorgeschlagenen und vom Parlament beschlossenen Projekten kann die zukünftige Aufgabe des Bahnhofes Luzern beeinflusst werden.

Als Fazit stelle ich fest:

1. Luzern kann mit den bestehenden, angepassten und modernisierten Anlagen gut ins Konzept «Bahn 2000» integriert werden.
2. Ein Tiefbahnhof scheint auch aus Sicht der Neat-Bedürfnisse auf absehbare Zeit nicht nötig zu sein.
3. Die erweiterten Gleisanlagen könnten allenfalls durch ein erheblich ausgebautes Regionalverkehrsangebot nötig werden.

Planung und Projektierung eines Tiefbahnhofs Luzern sind darum jetzt nicht vordringlich. Um aber die Offenheit des Bundesrates für neue Entwicklungen und Erkenntnisse zu zeigen, beantragt Ihnen der Bundesrat, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Bühler: Mit der Umwandlung der Motion in ein Postulat bin ich einverstanden. Entscheidend ist, dass die Arbeitsgruppe sofort an die Arbeit geht und eine Planungsstudie erstellt. In der Beurteilung sind wir Luzerner nicht ganz einig mit Ihren Ausführungen. Wir hoffen, dass auch auf Bundesratsseite vielleicht ein zusätzlicher Wandel stattfinden wird, sobald die Tatsachen auf dem Tisch liegen. Luzern ist bereit, seinen Beitrag zu leisten.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Motion Bühler Tiefbahnhof Luzern

Motion Bühler Gare souterraine à Lucerne

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
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	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.653
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1989 - 17:00
Date	
Data	
Seite	781-782
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 245