

CH_VB 81.444 vom 19. März 1982

Bundesverwaltung, 1982-03-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_81.444

FR: CH_VB 81.444 du 19 mars 1982

IT: CH_VB 81.444 del 19 marzo 1982

Volltext

Postulat Müller-Lucerne 540 19 mars 1982 von verseuchten Fischen vorsieht. Die Regelung wird allge- mein als unzumutbar erachtet. Artikel 11a des Tierseuchengesetzes gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, Vorschriften über Organisation, Durchfüh- rung und Finanzierung eines Fischgesundheitsdienstes zu erlassen. Mit einem gut funktionierenden, vor allem präventiv wirken- den, freiwilligen Fischgesundheitsdienst könnten die Fisch- seuchen in inländischen Beständen wesentlich besser bekämpft werden und damit grosse wirtschaftliche Verluste verhindert werden. Der Selbstversorgungsgrad könnte angehoben und die Importe reduziert werden. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Überwiesen - Transmis #ST# 81.444 Postulat Müller-Luzern Bahnhof Luzern. Zufahrt Accès à la gare de Lucerne Wortlaut des Postulats vom 19. Juni 1981 Der Bundesrat wird beauftragt abzuklären, wie die völlig ungenügende Zufahrt zum Bahnhof Luzern im Zusammen- hang mit dem Neubau verbessert werden kann. Texte du postulat du 19 juin 1981 Le Conseil fédéral est chargé d'examiner comment l'on pourrait améliorer l'accès à la gare de Lucerne, qui laisse à désirer, en profitant de la reconstruction de cette gare. Mitunterzeichner - Cosignataires: Jung, Sedarli, Schnider- Luzern (3) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Die Bürger der Stadt Luzern haben im Dezember 1981 mit eindrucklichem Mehr der Errichtung eines neuen Bahn- hofes zugestimmt. Leider bringt aber der neue Bahnhof im wichtigsten Bereich, nämlich im Bereich der Verkehrskapa- zität, nicht alle dringend notwendigen Verbesserungen, sondern er wird nach dem vorliegenden Projekt mit ver- schiedenen Mängeln des alten behaftet bleiben: 1. Der gesamte Verkehr zum und vom Bahnhof Luzern wik- kelt sich (mit Ausnahme der Schmalspurstrecke Brünig/ Engelberg) nach wie vor über eine zweigleisige Strecke ab. Die Obergrundzufahrt ist und bleibt ein bedrohlicher Eng- pass, was ja auch die Verkehrsstatistik eindrucklich klar- macht: Sie ist die am stärksten belastete zweigleisige Strecke des SBB-üniennetzes. Im Jahre 1979 betrug die Frequenz im Durchschnitt 335 Züge je Tag, im Sommer 1980 belasteten gar 353 fahrplanmässige Züge die Ober- grundeinfahrt, und mit der Einführung des Taktfahrplanes in diesem Jahr sollen es über 400 fahrplanmässige Züge sein. Ein Vergleich macht die hohe Belastung besonders deut- lich: Strecke Zürich HB nach Zürich-Oerlikon 298 Züge, Strecke Bern nach Bern-Wylerfeld 452 Züge (aber auf einer viergleisigen Anlage). 2. Der erwähnte Engpass macht eine Häufung von Block- stationen nötig. Diese erhöhen zwar die Kapazität des Eng- passes, verlangsamen aber den Verkehr durch zeitweilige Blockierung der Züge, was besonders für den Taktfahrplan von Nachteil ist. Beim Taktfahrplan soll ja auf gute, kurzfri- stige Anschlüsse geachtet werden, was voraussetzt, dass die Züge möglichst gleichzeitig in den Bahnhof einfahren und ihn wieder verlassen können. Im Taktfahrplan treten stossweise starke Verkehrsballungen auf, die mit einer zweigleisigen Anlage nur schwer zu bewältigen sind. Die zweigleisige Anlage mit ihren vielen Blockstationen stellt aber auch in bezug auf Pannen und Unglücksfälle ein

gros- ses Risiko dar. 3. Sämtliche Linien aus den Richtungen Bern, Ölten, See- tal, Zürich, Gotthard müssen im Bahnhof Luzern auf zwei Gleise verflochten und bei der Ausfahrt wieder entflochten werden. Das kompliziert den Betrieb. 4. Das Gleis zum Güterbahnhof muss nach wie vor das gesamte Geleiseareal mitten durchqueren, was unbestreit- bare Nachteile mit sich bringt. Ing. A. Steffen hat im Grossen Rat des Kantons Luzern in einer Einzelinitiative auf das Ungenügen der Lage aufmerk- sam gemacht. Sowohl die Kommission, die dieses Geschäft behandelte, wie auch der Grosse Rat selbst haben die Kritik bestätigt. Zur Verbesserung der Situation schlugen die Regierung und der Grosse Rat die Schaffung einer Tief- bahnlinie vor. Die Realisierung dieses Vorschlages würde in der Tat vieles wesentlich verbessern. Die bisherigen Reaktionen der SBB und deren Finanzlage lassen allerdings befürchten, dass diese Korrektur in den nächsten Jahrzehnten nicht erwartet werden darf. So hat ja die Kreisdirektion Luzern verlauten lassen, die Tiefbahn könne erst nach dem Bau des Gott- hard-Basistunnels in Angriff genommen werden. Da dieser Tunnel aber noch gar nicht beschlossen ist und da er - falls er gebaut wird - eine Bauzeit von 15 bis 20 Jahre erfordert, liegt - wenn nicht sofort anders disponiert wird - die Reali- sierung der Tief bahnlinie jenseits eines abschätzbaren Zeit- horizontes. Die Einweihungsfeier wird unter diesen Voraus- setzungen jedenfalls erst für einen Zeitpunkt vorbereitet werden müssen, der sehr tief im nächsten Jahrhundert liegt. So ergibt sich also die unbefriedigende Situation, dass in Luzern zwar ein moderner Bahnhof gebaut wird, dass aber die Verkehrsverhältnisse unbefriedigend bleiben (vgl. Bericht der Grossratskommission). In einer Zeit, da sich eine Leistungsverbesserung des öffentlichen Verkehrs aus den verschiedensten Gründen aufdrängt, darf dies nicht stillschweigend hingenommen werden. Ich ersuche daher den Bundesrat, zu prüfen, ob die Tief- bahn nicht unabhängig vom Gotthard-Basistunnel schon im nächsten Jahrzehnt in Angriff genommen werden kann. Ich ersuche ihn aber auch, den Bau einer viergleisigen Bahn- hofzufahrt zu prüfen, die im Grundgedanken etwa derjeni- gen entsprechen könnte, welche die Generaldirektion SBB schon 1926 und die Kreisdirektion Luzern nach dem Gütschtunnel-Unglück 1931 vorgesehen hatten (Einmün- dung der Einfahrt am südlichen Ende der Geleiseanlagen). Eine solche Umfahrung, welche die Tiefbahn in keiner Weise präjudiziert, würde viele Nachteile der heutigen Anlage beseitigen. Es muss auf jeden Fall verhindert wer- den, dass der neue Bahnhof auf viele Jahrzehnte mit den gravierendsten Erbübeln des alten belastet bleibt. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Überwiesen - Transmis

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Müller-Luzern Bahnhof Luzern. Zufahrt Postulat Müller-Luzern Accès à la gare de Lucerne In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 81.444 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 19.03.1982 - 08:00 Date Data Seite 540-540 Page Pagina Ref. No 20 010 361 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.