

Bundesblatt

110. Jahrgang

Bern, den 31. Juli 1958

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Eindruckungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

7643

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern

(Vom 15. Juli 1958)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen eine Botschaft und einen Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern zu unterbreiten.

I. Einleitung

1. Das Bedürfnis für die Schaffung eines Verkehrshauses

Auch im Wirtschaftsleben der Schweiz nimmt das Verkehrswesen eine Schlüsselstellung ein. Es besteht kein Zweifel, dass heute das Verkehrswesen noch ungleich stärker als früher in das tägliche Leben eingreift und jedermann – Einzelpersonen wie Unternehmungen – in einem früher unbekannten Ausmasse vom zuverlässigen Funktionieren des Verkehrsapparates abhängig macht.

Die Verkehrsmittel gehören zu jenen Einrichtungen, die von jeher einen entscheidenden Einfluss auf die wirtschaftliche, kulturelle, soziale und militärische Entwicklung der Völker ausgeübt haben. Wenn sich die Schweiz trotz bedeutenden topographischen Schwierigkeiten zu einem Verkehrsland zu entwickeln vermochte, so hängt das einerseits mit ihrer zentralen verkehrsgeographischen Lage und anderseits mit der alten Verkehrstradition unseres Landes zusammen. Diese Verkehrstradition findet in der Überwindung der Alpen durch die kühnen Bauten von Alpenstrassen und Alpenbahnen ihren augenfälligsten Ausdruck. Das Beispiel der Schweiz zeigt auch, wie weitgehend das Verkehrswesen auf die Bildung und Entwicklung eines Staates einzuwirken vermag. Schweizergeschichte und Verkehrspolitik gehörten von jeher zusammen, und

es ist kein Zufall, dass die Gründung unserer Eidgenossenschaft an einem der bedeutendsten Verkehrswege, am Gotthard, erfolgte.

Dadurch, dass das Verkehrswesen überhaupt erst eine produktivitätsfördernde Spezialisierung in einem begrenzten Raume ermöglichte, kommt ihm in einer arbeitsteiligen Wirtschaft eine überragende Bedeutung zu. Es gehört daher zu den wichtigsten, aber auch schwierigsten wirtschaftspolitischen Aufgaben, die Verkehrsträger auf einen möglichst hohen Leistungsgrad zu bringen und ihre Tätigkeit aufeinander abzustimmen. Eine möglichst rationelle Ordnung aller Verkehrsfragen wird immer eine Aufgabe von erstrangiger Bedeutung sein.

In den kommenden Jahren sind auf sämtlichen Gebieten des Verkehrswesens grosse Probleme zu lösen. Das Ausmass dieser sachlich und politisch schwierigen Fragen beschäftigt nicht nur die Fachleute, sondern jedermann, sei es als Stimmbürger oder Steuerzahler.

Für eine sachliche Beurteilung und Erledigung von Verkehrsfragen ist es daher wichtig, dass ihnen alle Kreise der Öffentlichkeit Interesse und Verständnis entgegenbringen. Die Weckung und Förderung dieses Verständnisses setzt eine zielbewusste, systematische Aufklärung über das Verkehrswesen voraus. Seit vielen Jahren besteht in den massgebenden Verkehrskreisen unseres Landes die Überzeugung, dass es dafür auch einer besonderen Institution bedarf. Hier hat der Gedanke eines Verkehrshauses der Schweiz seine Wurzel.

Ein Verkehrshaus, das im wesentlichen eine ständige Ausstellung aller Zweige des Verkehrswesens, einschliesslich des Post- und des elektrischen Nachrichtenverkehrs sowie des Fremdenverkehrs, umfassen soll und das auch die Verkehrsforschung pflegt, dürfte zweifellos ein besonders wirkungsvolles Mittel sein, um die Bevölkerung und insbesondere die Jugend für das Verkehrswesen zu interessieren und deren Sinn für die zahlreichen und wichtigen Verkehrsfragen zu schärfen und zu fördern. Eine derartige Institution wird mit ihrer Tätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Pflege der Beziehungen zwischen Verkehrswesen und Öffentlichkeit leisten. Darüber hinaus ist auch eine aktive Mithilfe einer solchen Institution in anderen Beziehungen denkbar; es sei hier nur an die Mitwirkung bei Unfallverhütungsaktionen oder an die Aufklärung bei der Berufswahl erinnert.

Daneben wird ein Verkehrshaus als attraktive Ausstellung, als Informations- und Auskunftsstelle bei den in- und ausländischen Besuchern eine Werbung für das schweizerische Verkehrswesen, die Verkehrstechnik sowie für den Fremdenverkehr darstellen. Ein derartiges Verkehrshaus wird auch eine Ergänzung des Schweizerischen Landesmuseums sein, das, wie schon aus der Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1889 an die Bundesversammlung über die Gründung eines schweizerischen Landesmuseums hervorgeht (BS Bd. 4, 226), ein möglichst vollständiges, zusammenhängendes und übersichtliches Bild schweizerischer Geschichte und Kulturentwicklung sowie der besonderen Tätigkeiten und Arbeitswerkzeuge der Bewohner zu geben hat. Hierunter gehört zweifellos auch eine angemessene Würdigung des Verkehrswesens. Diese Aufgabe muss freilich einer besonderen Institution übertragen werden. Diese Insti-

tution vertritt neben ihren ideellen Zielen auch gewisse wirtschaftliche Zwecke; sie könnte daher vom Bund nie als Bundesaufgabe übernommen werden, wie das beim Landesmuseum der Fall ist.

Diese Hinweise zeigen, dass das Bedürfnis nach einer umfassenden Ausstellungsstätte und Aufklärungsstelle über das Verkehrswesen gross ist. Es hat sich dieses Bedürfnis denn auch schon seit langem geltend gemacht. Der Gedanke, das Verständnis der Öffentlichkeit für das Verkehrswesen durch die Schaffung eines Museums und einer Ausstellung zu fördern, tauchte erstmals um die Jahrhundertwende im Zusammenhang mit dem 50jährigen Bestehen der Schweizer Bahnen und später anlässlich der Landesausstellung von 1914 auf. Stand damals noch ein Eisenbahnmuseum im Vordergrund – ein solches wurde 1918 von den Schweizerischen Bundesbahnen eröffnet und geht nun mit seinem wertvollen Ausstellungsmaterial in den Bestand des Verkehrshauses über –, so wurde diese Zweckbestimmung namentlich nach dem ersten Weltkrieg erweitert; es erwies sich schon damals als gegeben, auch Automobil, Schiff und Flugzeug sowie den Nachrichten- und Fremdenverkehr miteinzubeziehen. Die Landesausstellung von 1939 gab der Errichtung eines schweizerischen Verkehrsmuseums oder Verkehrshauses neuen Auftrieb; die Frage wurde im Verwaltungsrat der SBB besprochen und fand hernach in den beiden parlamentarischen Bundesbahnkommissionen allgemeine Zustimmung. 1939 trat in Zürich ein aus massgebenden Persönlichkeiten des Verkehrs- und Wirtschaftslebens bestehendes Aktionskomitee zusammen, aus dem dann am 26. Februar 1942 der Verein Verkehrshaus der Schweiz (VHS) hervorging. Im Vorstand des Vereins wirken neben Vertretern von eidgenössischen und kommunalen Behörden die Bundes- und Privatbahnen, die P.T.T.-Verwaltung, die Strassen-, Wasser-, Luftfahrts- und Fremdenverkehrsorganisationen; dem Verein gehören ferner zahlreiche am Verkehrsleben interessierte Unternehmungen sowie viele Einzelpersonen an. Der Verein Verkehrshaus der Schweiz bildet in der Schweiz heute sicherlich die umfassendste Gruppierung von Fachleuten und Interessenten aller Verkehrsgebiete. Eine wertvolle Ergänzung stellt die 1957 gegründete Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft dar, die als Sektion des Vereins Verkehrshaus der Schweiz die führenden Verkehrsfachleute zusammenfasst und sich der wissenschaftlichen Behandlung und Abklärung aktueller Verkehrsfragen widmet.

2. Das Verkehrshaus als Aufklärungsstelle und Diskussionszentrum

Schon bei der Vereinsgründung zeichnete sich mit der Namensgebung Verkehrshaus die grundsätzliche Zielsetzung ab. Damit wurde bezweckt, nicht eine rein museale Ausstellung mit historischem Hauptgewicht zu schaffen, sondern das Verkehrswesen auch mit seinen Gegenwarts- und Zukunftsproblemen darzustellen sowie eine Aufklärungsstelle und ein Diskussionszentrum zu bilden. Hauptziel soll die Förderung und Weckung des Verständnisses für die Entwicklung, die Zusammenhänge und die Aufgaben des Verkehrswesens sein; dies erreicht der Verein Verkehrshaus der Schweiz einerseits durch die mehr volkstümliche, ausstellungsmässige Darstellung und anderseits durch die wissen-

schaftliche Diskussion und Klärung von Verkehrsfragen. Dazu dienen ihm das Verkehrshaus mit seinen Ausstellungen und die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, die einander zweckmässig ergänzen und damit die beiden tragenden Elemente des Vereins verkörpern.

a. Die Ausstellungen und das Verkehrsarchiv

Das verkehrshistorische Erbe der Schweiz besteht aus Tausenden von Einzelgegenständen, Modellen, Fahrzeugen und Archivalien, die gegenwärtig an verschiedenen Orten untergebracht sind. Dadurch, dass man sie nun für die ständige Ausstellung im Verkehrshaus, für das Verkehrsarchiv, für Wechselausstellungen und dezentralisierte Wanderausstellungen heranzieht, werden sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und der erzieherischen, technischen, wissenschaftlichen und propagandistischen Auswertung erschlossen.

Die ständige Ausstellung, das Verkehrshaus im engeren Sinne, umfasst alle Zweige des Verkehrs, einschliesslich des Nachrichtenwesens und des Fremdenverkehrs. Den einzelnen Verkehrsträgern bietet sich hier die Gelegenheit, in eigenen Hallen die geographischen, historischen und wirtschaftlichen Grundlagen, die den schweizerischen Verkehr von der Vergangenheit bis in die Gegenwart beeinflussten und formten, in leicht fasslicher Weise anschaulich zu machen. Es wird gezeigt werden, welche Mittel und Wege früher zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben dienten und wie sie die Brücke bilden zum heutigen Zustand. Schliesslich soll das Verkehrshaus die Gestaltung, die Technik und die Leistungen des heutigen Verkehrs aufzeigen und zugleich einen Ausblick in die Zukunft geben, indem es Aufgaben, die in der kommenden Zeit zu lösen sind, näher beleuchtet.

Im Hinblick auf die erzieherische Wirkung des Verkehrshauses auf die Jugend wird die Ausstellung lebendig und anschaulich sein; sie wird u. a. Originalfahrzeuge, Modelle und graphische Darstellungen aufweisen, wobei besondere Aufmerksamkeit der Verwendung beweglicher Modelle zur Demonstration von Betriebsabläufen, Arbeitsvorgängen usw. geschenkt wird. Die Gestaltung der Ausstellung ist besonderen Kommissionen anvertraut worden, in denen die verschiedenen Verkehrsgebiete vertreten sind. Damit wird auch Gewähr geboten, dass Doppelspurigkeiten mit bestehenden Museen, die nur einzelnen Verkehrsträgern dienen und die, wie z. B. das Postmuseum in Bern oder das Schifffahrtsmuseum der Reederei AG in Basel, Betriebszweige von Verwaltungen oder Unternehmungen sind, vermieden werden.

Mit Wanderausstellungen wird das Verkehrshaus bei Veranstaltungen und Jubiläen von Fall zu Fall mitwirken und in einer jeweils thematisch abgestimmten Schau den Anteil des Verkehrswesens aufzeigen; in den vergangenen 15 Jahren ist der Verein Verkehrshaus der Schweiz bereits an mehr als 50 derartigen Anlässen (z. B. an der Jahrhundertfeier der Schweizer Bahnen und dem Jubiläum der Gotthardbahn) massgebend beteiligt gewesen.

In Wechselausstellungen innerhalb des Verkehrshauses werden u.a. auch die für das Verkehrs- und Nachrichtenwesen tätigen Industrie- und Gewerbe- weige Gelegenheit haben, ihre Erzeugnisse zur Schau zu bringen.

Eine Konkurrenzierung bestehender Fachausstellungen, wie MUBA, Comp- toir Suisse, OLMA oder Autosalon, liegt nicht vor, da diese eine völlig andere Zielsetzung aufweisen und ausschliesslich der Verkaufsförderung dienen.

Ein reichhaltiges Verkehrsarchiv umfasst wertvolle Archivalien aus dem Verkehrswesen, wie Schriftstücke, Dokumente, Urkunden, Bücher, Zeitschriften, Fotos und Bilder, vornehmlich aus der Vergangenheit. Es besteht ein grosses Bedürfnis, das aus einer Reihe von Archiven und privaten Beständen stammende Dokumentationsmaterial an einer Stelle zusammenzutragen, um es der Aus- wertung überhaupt zugänglich zu machen. Damit will das Verkehrsarchiv eine bestehende Lücke schliessen und gleichzeitig eine gewisse Ergänzung bilden zur Landesbibliothek, soweit diese nur Helvetica sammelt, zum Bundesarchiv, das vorwiegend amtliches Schriftgut der Eidgenossenschaft aufbewahrt, sowie zu den Fachbibliotheken der Hochschulen und der Verkehrsunternehmungen. Das Verkehrsarchiv wird aber nicht nur den Studienbeflissenen offenstehen und ihnen eine einzigartige Bezugsquelle und Fundgrube sein, sondern es bildet auch einen wertvollen Ausgangspunkt für die innerhalb und ausserhalb des Ver- kehrshauses zu organisierenden Wechselausstellungen.

b. Die Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

Während das Verkehrshaus mit seinen Ausstellungen die Bestrebungen des Vereins Verkehrshaus der Schweiz nach aussen und in mehr volkstümlicher Richtung fördert, dient die 1957 als Sektion des Vereins Verkehrshaus der Schweiz gegründete «Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft» (SVWG) der praktischen Zusammenarbeit aller verkehrswissenschaftlich orien- tierten Fachleute. Da im Verkehrshaus die Vertreter der verschiedenen Ver- kehrsträger ohnehin zusammentreffen und sich dabei eine sachliche Atmosphäre und gegenseitiges Verständnis herausgebildet hat, sollen diese günstigen Vor- aussetzungen auch für die Behandlung aktueller Verkehrsprobleme ausgenützt werden. Verkehrswissenschaftliche Vereinigungen gibt es bereits in zahlreichen andern Staaten. Für die Lösung von Verkehrsproblemen, die im Leben der Nation eine so bedeutende Rolle spielen, ist die wissenschaftliche Abklärung und Ordnung unerlässlich. So befasst sich die SVWG, nötigenfalls in Zusammen- arbeit mit Hochschulen und Fachkommissionen, mit dem Studium einzelner Probleme und trägt die Forschungsergebnisse in die Öffentlichkeit, was angesichts des Mangels an Aufklärung auf diesem Gebiet besonders geboten erscheint. Bei- spiele derartiger Tätigkeit sind die am 4. November 1957 in Luzern durchgeführte Tagung über Probleme des schweizerischen Strassenverkehrs sowie die am 19. März 1958 in Bern abgehaltene Aussprache über den Gemeinsamen Markt und seinen Einfluss auf die Verkehrspolitik. Als weitere Veranstaltung, die heute von der SVWG organisiert würde, ist die 1951 durchgeführte «Container-

tagung und Containerausstellung» zu erwähnen, die massgebend zur Intensivierung der Verwendung von Containern im schweizerischen und internationalen Verkehr beigetragen hat.

II. Übersicht über die Bauvorhaben und die Finanzierung

Am 4. Juli 1957 reichte der Verein Verkehrshaus der Schweiz dem Bundesrat das Gesuch um Ausrichtung eines einmaligen Beitrages an den Bau und eines jährlich wiederkehrenden Beitrages an den Betrieb des Verkehrshauses ein.

Dem Gesuch ist zu entnehmen, dass die kurz nach der Gründung des Vereins in den vierziger Jahren ausgearbeiteten Projekte den Bau eines Verkehrshauses in Zürich vorsahen, dort aber aus Platzmangel nicht verwirklicht werden konnten. Als dagegen 1950 der Stadtrat von Luzern in der Lage war, geeignetes Gelände zur Verfügung zu stellen, wurde Luzern als Sitz des Vereins und Standort des künftigen Verkehrshauses bestimmt. Als bedeutendster Fremdenplatz unseres Landes und Verkehrszentrum der Zentralschweiz ist Luzern jedes Jahr Ziel einer grossen Besucherzahl aus dem In- und Ausland, insbesondere auch ungezählter Schulreisen, und eignet sich deshalb vorzüglich für die Errichtung einer derartigen Institution.

1. Die Bauvorhaben

Das von der Stadt Luzern durch ein unentgeltliches, nicht übertragbares und nicht vererbliches, dauerndes Baurecht im Sinne von Artikel 779, Absätze 1 und 2, des ZGB zur Verfügung gestellte Ausstellungsgelände misst 22 500 m². Es befindet sich in einer der schönsten Gegenden Luzerns, im sogenannten Würzenbachgebiet, am Ende der rechtsufrigen Seepromenade und in unmittelbarer Nähe des Lidos und des Campingplatzes sowie zahlreicher neuer Wohnbauten. Vom Stadtzentrum ist das Verkehrshaus mit Auto- oder Trolleybus innert weniger Minuten erreichbar.

Das von den Hochbauabteilungen der Generaldirektionen der SBB und der PTT mit einem Luzerner Privatarchitekten sowie der Stadt Luzern ausgearbeitete Projekt sieht den Bau von mehreren Ausstellungshallen vor, die sich mit ihrer frischen und modernen Haltung trefflich in das Gelände einfügen. Bei dieser Anordnung wird dem auch von uns als richtig erachteten Grundsatz, dass jeder Verkehrsträger seine Ausstellungsobjekte in eigenen Hallen geschlossen zur Darstellung bringen soll, Rechnung getragen. Der Schienenverkehr, das Nachrichtenwesen und der Strassenverkehr richten ihre Ausstellung in eigenen Hallen ein, während der Luft-, Wasser- und Fremdenverkehr vorläufig in einer gemeinsamen, von der PTT zur Verfügung gestellten Halle untergebracht sind. Sobald es die finanziellen Verhältnisse gestatten, werden auch für diese Verkehrsträger in einer weiteren Ausbaustappe eigene Hallen erstellt; das erforderliche Areal ist bereits sichergestellt.

Die Bauten sind in massiver Konstruktion – tragende Elemente in Stahl und Eisenbeton – erstellt; die Aussenwände sind z.T. verputzt oder mit Backsteinen verkleidet und weisen überall grosse Verglasungen auf. Der teilweise ungünstige Baugrund verlangte eine Kofferung mit einer 2,2 m dicken Schotter-schicht; mit Ausnahme der Hallen für den Schienen- und Nachrichtenverkehr mussten für die übrigen Bauten Pfahlroste erstellt werden. Die im beiliegenden Übersichtsplan mit Nrn. 1, 2, 3, 4 und 8 bezeichneten Bauten sind im Rohbau grösstenteils vollendet; mit dem Aufrichten der Hallen 5 und 7 ist bereits begonnen worden, so dass das Verkehrshaus im Sommer 1959 eröffnet werden kann.

a. Die Ausstellungshallen

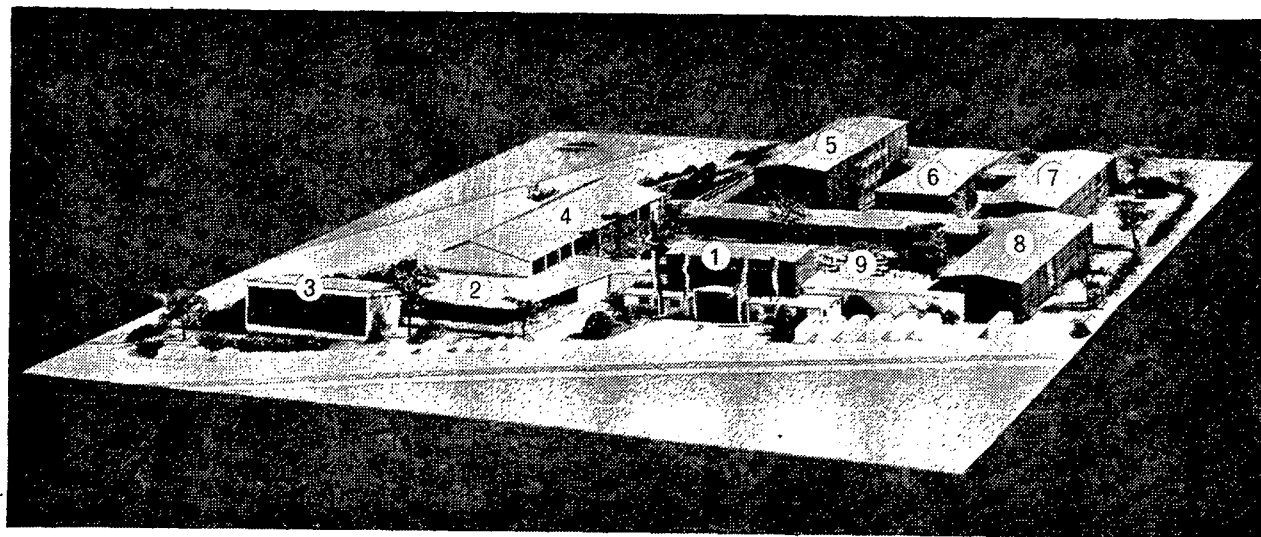
Die Ausstellungsbauten gruppieren sich um einen grossen, mit Grünanlagen versehenen Innenhof und sind durch gedeckte Verbindungshallen erreichbar.

Der Schienenverkehr umfasst drei Hallen. In der grossen Halle (4) wird das Rollmaterial (Originallokomotiven und -wagen, Rekonstruktionen und Modelle usw.) aufgestellt, wobei der Übergang vom Dampf- zum elektrischen Betrieb das Grundthema bildet und so den bedeutenden Anteil der schweizerischen Industrie an der Einführung der elektrischen Zugförderung zeigen wird. Die kleine Halle (3) dient vor allem thematischen Darstellungen aus dem Eisenbahnverkehr, wie Entwicklung des Reisekomforts, Tarifgestaltung, Bedeutung der Bahnen in volkswirtschaftlicher Sicht u.a.m., während der Verbindungstrakt eine ausgedehnte und technisch vollendete Modellanlage der Gotthardnordrampe enthält.

In der dreigeschossigen Halle des Strassenverkehrs (5) wird die Entwicklung des schienenlosen Verkehrs auf dem Lande u.a. anhand einer Reihe einzigartiger Fahrzeuge dargestellt. Neben Originalfahrzeugen, wie z.B. erste schweizerische Personenautos und Rennwagen, sind auch zahlreiche Modelle vorhanden, die, zum Teil durch die Besucher selbst bedient, wichtige technische Betriebsabläufe und -funktionen anschaulich darstellen.

Die Ausstellungen des Luftverkehrs, der Schifffahrt und des Fremdenverkehrs sind in der Halle 7 untergebracht und zeigen nach denselben Grundsätzen wie bei den übrigen Verkehrsarten die Entwicklung und Bedeutung ihrer Verkehrszweige.

Die Halle Nachrichtenwesen (8) zeigt den gesamten Post- und elektrischen Nachrichtenverkehr, wobei die Darstellung der Arbeitsweise von Telegraph, Telefon, Fernschreiber, Radio und Fernsehen auf besonderes Interesse stossen wird.



- | | |
|---|--|
| 1 Eingang mit Verkehrsarchiv und Büros | 6 Konferenzsaal, auch für temporäre Ausstellungen verwendbar |
| 2 Verbindungstrakt Schienenverkehr mit grosser Modellanlage | 7 Ausstellungshalle des Wasser-, Luft- und Fremdenverkehrs |
| 3 Kleine Halle Schienenverkehr mit thematischen Darstellungen | 8 Ausstellungshalle des Nachrichtenverkehrs (PTT) |
| 4 Grosse Halle Schienenverkehr mit Rollmaterial | 9 Gartenhof mit Restaurant |
| 5 Ausstellungshalle des Strassenverkehrs | |

Gesamtfläche: 22 500 m², wovon 10 000 m² Ausstellungsfläche. – Eröffnung im Sommer 1959

b. Der Eingangspavillon mit dem Verkehrsarchiv

Der Eingangspavillon – an der Seestrasse gelegen – umfasst eine grosse, 200 m² messende, repräsentative Halle, in der der Besucher mit dem Verkehrswesen als Ganzes vertraut gemacht wird. Ihr vorgelagert sind die Büros, Garderobe, Kasse und Abwartswohnung; darunter befinden sich Heizung und Lageräume.

Im 1. Stock ist das zweigeschossige Verkehrsarchiv untergebracht, das die unter Abschnitt I, 2a, erwähnten Archivalien aufnehmen wird. Mehrere gegen den Innenhof gerichtete Arbeitsplätze ermöglichen den Interessenten (Studenten, Fachleuten usw.) das ungestörte Studium des Dokumentationsmaterials.

c. Der Konferenz- und Ausstellungssaal

Der Pavillon 6 ist für die wahlweise Benützung als Konferenz- bzw. Vortragssaal mit einem Fassungsvermögen von ca. 430 Personen oder als Halle für temporäre Ausstellungen mit einer Fläche von 270 m² vorgesehen. Die Bedeutung des Verkehrshauses rechtfertigt – wie Erfahrungen bei ähnlichen Institutionen zeigen – den Bau eines Konferenz- und Vortragssaales, der für den Betrieb des Verkehrshauses unerlässlich und zudem von bedeutendem propagandistischem und finanziellem Nutzen ist.

Als Veranstaltungen kommen schweizerische und internationale Tagungen und Konferenzen aller Zweige des Verkehrswesens oder verwandter Gebiete, Lehrerkonferenzen, Fachkurse usw. in Betracht. Im Anschluss an die Besichtigung von Ausstellungen besteht überdies oft das Bedürfnis, Gesehenes durch Vorträge oder Filme zu ergänzen. Zudem wird das Verkehrshaus auch selbst Vortrags- und Filmabende veranstalten. Daneben kann dieser Saal für Wechsel- oder Sonderausstellungen im Rahmen von Aufklärungsaktionen u.a.m. verwendet werden.

d. Die Verpflegungsstätte

Der Innenhof des Verkehrshauses (70 × 35 m) bietet dem Besucher Gelegenheit, den Rundgang zu unterbrechen, nach der Besichtigung auszuruhen und mit einem Getränk oder einer einfachen Mahlzeit sich zu erfrischen. Es steht dafür eine einfache, den besonderen Betriebsverhältnissen angepasste Verpflegungsstätte zur Verfügung. Der Erlös aus der Verpachtung dieses Restaurants stellt für den Betrieb des Verkehrshauses eine wesentliche Einnahmequelle dar.

e. Das Einrichten der Ausstellung

Die Kosten für die Gestaltung der Ausstellungen sowie den allfälligen Ankauf und das Herrichten von Ausstellungsgegenständen werden von den SBB und der PTT in den für sie bestimmten Räumen zu eigenen Lasten übernommen. Die übrigen Verkehrsträger können für das Einrichten ihrer Ausstellung nur teilweise aufkommen; ihre Leistungen – Beiträge oder Übernahme von Arbeiten – machen rund 100 000 Franken aus, so dass von den für den Strassen-, Luft-,

Wasser- und Fremdenverkehr mit 358 400 Franken berechneten Ausstellungskosten noch 258 400 Franken ungedeckt sind. Dagegen ist zu berücksichtigen, dass die obgenannten Verkehrsträger dem Verkehrshaus wertvolles Ausstattungsmaterial abgeben.

f. Zusammenstellung der Baukosten

	Ausstellungs- fläche in m ²	Kubatur in m ³	Kosten pro m ³ Fr.	Baukosten in Franken
Schienenverkehr:				
Grosse Halle (4)	1700	13 520	51.—	687 000
Kleine Halle (3)	480	3 360	64.—	214 000
Verbindungstrakt (2)	574	1 435	84.—	121 000
Geleiseanlagen	650	—	—	91 000
Strassenverkehr: Halle 5	1987	9 342	86.—	800 000
Luftverkehr	375	5 400	65.—	351 000
Wasserverkehr	375			
Fremdenverkehr	250			
Nachrichtenverkehr: Halle 8	1000	5 400	65.—	351 000
Allgemeine Bauten:				
Eingangspavillon (1)	200	4 435	121.—	535 000
Ausstellungshalle/Konferenzsaal (6)	270	3 050	102.—	311 000
Verbindungshallen	1600	4 430	89.—	396 000
Werkstattgebäude	—	880	93.—	81 300
Erschliessungsarbeiten und Umgebungs- arbeiten				427 500
Verpflegungsstätte				75 000
Unvorhergesehenes				75 000
Total Ausstellungsfläche	9461 m ²			
Baukubus		51 252 m ³		
Baukosten				4 515 800
Ausstellungskosten				358 400
Gesamte Erstellungskosten				4 874 200

2. Die Finanzierung

Die schweizerischen Verkehrsunternehmungen waren an der Errichtung eines Verkehrshauses von jeher sehr interessiert. So besaßen die SBB für den Bau einer Eisenbahnhalle in einem künftigen Verkehrshaus eine Rücklage von 300 000 Franken. Anlässlich des Jubiläums zum 50jährigen Bestehen der SBB im Jahre 1952 beschloss deren Verwaltungsrat, an Stelle von eigentlichen Festlichkeiten diesen Fonds um weitere 700 000 Franken auf 1 Million Franken zu erhöhen. Ausserdem übernehmen die SBB – im Gegensatz zu den übrigen Bauten, bei denen die Bauleitung in den Händen eines Luzerner Privatarchitekten liegt – auch die Projektierung und Ausführung ihrer Hallen. Ferner leisten die dem Verband Schweizerischer Transportunternehmungen angeschlossenen Bahnen, d. h. also die schweizerischen Privatbahnen, einen Beitrag von 250 000 Franken.

Die PTT bestreiten die Kosten für die Hallen 7 und 8. Es handelt sich dabei um zwei Bauten, die 1953 an der HOSPES in Bern aufgestellt waren; auf Veranlassung der Generaldirektion der PTT wurden sie jedoch so konstruiert, dass sie nachher als Bestandteile des Verkehrshauses in Luzern verwendet werden konnten. Die Halle 8 dient der Darstellung des Nachrichtenverkehrs, während die Halle 7 den Gruppen Luft-, Wasser- und Fremdenverkehr von der PTT solange zur Verfügung gestellt werden, bis sie eigene Hallen besitzen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband leistet aus den Zinserträgen des CARBURA-Fonds einen Baubeitrag von einer Million Franken, der gerade ausreicht, um die Kosten der Halle 5 und den Anteil an den gemeinsamen Bauten zu decken. Eine Erhöhung dieses – vom Bundesrat am 7. September 1956 genehmigten – Beitrages fällt derzeit ausser Betracht. Ausserdem beteiligt sich der Strassenverkehr mit rund 60 000 Franken an den Ausstellungskosten.

Den Gruppen Luft-, Wasser- und Fremdenverkehr ist es vorläufig nicht möglich, für den Bau des Verkehrshauses namhafte Beiträge zur Verfügung zu stellen. Hingegen sind sie bereit, an die Aufwendungen für die Ausstellung 40 000 Franken zu leisten.

Die Kosten für die gemeinsam benützten Räumlichkeiten, wie Eingangspavillon, Verkehrsarchiv, Werkstatt, Verbindungshallen usw., werden von den SBB, der PTT und dem Schweizerischen Strassenverkehrsverband gemeinsam, im Verhältnis der eigenen Ausstellungsfläche zur Gesamtausstellungsfläche, getragen.

Der Verein Verkehrshaus der Schweiz weist ein Vermögen von rund 180 000 Franken auf, das aus zwei Legaten besteht. Sie sind zum Teil für den Ankauf von wertvollen Museumsgegenständen zweckgebunden und sollen, soweit sie nicht für Einrichtungen verwendet werden, als unumgängliche Reserve für nicht voraussehbare Aufwendungen erhalten bleiben.

Auf Grund der vorstehend aufgeführten Projekte ergeben sich:		Franken
Erstellungskosten von insgesamt		4 874 200
Diesen Kosten stehen folgende Beitragsleistungen der Verkehrsträger gegenüber:		
		Franken
SBB und Privatbahnen		1 366 280
PTT.		1 007 920
Strassenverkehrswirtschaft		1 060 000
Luft- und Wasserverkehr.		40 000
	Total	3 474 200
verbleiben als ungedeckte Erstellungskosten		1 400 000

III. Der Betrieb

Sämtliche Anlagen des Verkehrshauses werden vom Verein betrieben und verwaltet. Die Ausstellungshallen sollen dem Publikum vom April bis Oktober täglich, vom November bis März voraussichtlich über das Wochenende sowie an 1–2 Nachmittagen zum Besuche offenstehen.

Im Betriebsbudget erscheinen die Einnahmen und Ausgaben als angemessen. Die Betriebseinnahmen setzen sich zur Hauptsache aus den Beiträgen der Vereinsmitglieder und den eigentlichen Betriebserträgen, wie Eintritte, Garderobegebühren, Entschädigungen für Benützung des Konferenzsaales bei Wechselausstellungen und Tagungen, Verpachtung der Verpflegstätte und des Kiosks zusammen.

Der Verein zählt gegen 1000 Mitglieder, die insgesamt rund 50 000 Franken leisten. Bei den Betriebserträgen von 40 000 Franken machen die Eintritte mit 27 000 Franken den Hauptanteil aus. Die Ermittlung dieses Betrages basiert auf der Annahme von folgenden Besucherzahlen: 20 000 Erwachsene, 10 000 Kinder, 20 000 Schüler. Im Hinblick auf die jährliche Passantenzahl Luzerns von rund zwei Millionen erscheinen diese Annahmen zulässig.

Die restlichen Betriebseinnahmen setzen sich aus Vermietungen, Pachtzins und Nebeneinnahmen zusammen.

Die Betriebsausgaben umfassen vor allem Personalkosten und Aufwendungen für den Betrieb des Verkehrshauses. Sie sind im Vergleich zu anderen Museen oder Institutionen von ähnlichen Ausmassen bescheiden.

	Franken
Einnahmen: Mitgliederbeiträge	50 000
Eintritte	27 000
Vermietungen des Konferenzsaales	6 000
Pachtzins für Kiosk und Verpflegungsstätte	5 000
Nebeneinnahmen (Garderobe, Karten usw.)	2 000
Gesamteinnahmen	90 000
Ausgaben: Personalkosten für ständiges Personal.	68 000
Aufsichtspersonal in den Hallen (Pensionierte)	20 000
Unterhalt, Heizung, Beleuchtung, Reinigung	56 000
Allgemeine Ausgaben	81 000
Gesamtausgaben	170 000

Die Betriebsrechnung sieht somit einen Fehlbetrag von 80 000 Franken vor.

IV. Die Verwirklichung des Verkehrshauses

Weil das Baugelände im Jahre 1954 schon zur Verfügung stand und die SBB sowie die PTT in jenem Zeitpunkt, der Schweizerische Strassenverkehrsverband zwei Jahre später, bereits über die für die Errichtung ihrer Hallen erforderlichen Mittel verfügten, wurde 1956 mit den Bauarbeiten begonnen.

Es zeigte sich aber bald die Notwendigkeit, das Verkehrshaus als Ganzes und nicht, wie zuerst vorgesehen, in Etappen zu erstellen, wobei eine erste Etappe lediglich den Schienen-, Nachrichten- und Strassenverkehr umfasst hätte. Soll das Verkehrshaus zur umfassenden Schau des schweizerischen Verkehrswesens werden, so bedingt dies eine gewisse finanzielle Mitwirkung des Bundes. Die Berücksichtigung des Luftverkehrs, der Schifffahrt und des Fremdenverkehrs im Verkehrshaus, die Errichtung des Pavillons 6 (Konferenz- und Ausstellungssaal, siehe Abbildung) und die Schaffung eines Verkehrsarchivs müssten sonst unterbleiben. Die Eröffnung des Verkehrshauses der Schweiz ist, wie bereits erwähnt, für den Sommer 1959 vorgesehen, und zwar soll in jenem Zeitpunkt ein Verkehrshaus entstehen, das diesen Namen verdient; würde der Bund die Sache des Verkehrshauses im Stich lassen, so bliebe dieses Projekt für immer eine niemanden befriedigende Halbheit.

Um das Verkehrshaus als Ganzes zu verwirklichen, dennoch aber in einem nicht übersetzten Rahmen zu bleiben, wurde das der vorliegenden Botschaft zugrunde liegende Projekt ausgearbeitet. Wir glauben, dass seine Konzeption, die technische Ausführung und die Finanzierung als zweckmässig gelten können.

Der Einbezug des Wasser-, Luft- und Fremdenverkehrs, der, wie erwähnt, für eine umfassende Schau des schweizerischen Verkehrswesens im Verkehrshaus unerlässlich ist, verursacht eine Vermehrung der Bauten. Die Kostensteigerung gegenüber dem früheren Teilprojekt hängt damit wie auch mit dem ständig steigenden Baukostenindex zusammen. Der Verein Verkehrshaus der Schweiz stellt fest – und wir müssen ihm hierin im Prinzip beipflichten –, dass das Verkehrshaus ohne finanzielle Mithilfe des Bundes seine gesteckten Ziele nicht erreichen kann, dass aber andererseits die Natur dieser Ziele eine gewisse Bundeshilfe auch rechtfertigt. Im vorstehenden Budget allfällig nicht enthaltene Baukostenverteuerungen sollen dagegen dem Bund auch nicht teilweise zur Last fallen.

Die vom Verein Verkehrshaus der Schweiz für dieses schweizerische Gemeinschaftswerk am 4. Juli 1957 nachgesuchte Bundeshilfe sah vorerst einen einmaligen Beitrag à fonds perdu von 1,5 Millionen Franken und zur Deckung des Betriebsdefizites einen jährlichen Beitrag von 80 000 Franken vor. Das Post- und Eisenbahndepartement veranlasste in einem Schreiben vom 20. September 1957 den Gesuchsteller, am Verkehrswesen interessierte Kreise erneut um vermehrte finanzielle Beteiligung am Verkehrshaus zu ersuchen. Dank der vom Verein unternommenen Anstrengungen liess sich eine Herabsetzung des angeehrten Bundesbeitrages auf 1,4 Millionen erreichen. Es sei auf die vorstehende Zusammenstellung verwiesen.

Die Errichtung eines schweizerischen Verkehrshauses entsprechend der uns vorgelegten Pläne liegt im hohen Interesse der Förderung des Verkehrswesens. Daneben erfüllt das Verkehrshaus alle die anderen unter I vorstehend dargelegten Aufgaben.

Deshalb begrüsst und unterstützt der Bundesrat die Bestrebungen des Vereins. Der Bund ist seit Jahren im Vorstand des Vereins Verkehrshaus der

Schweiz vertreten; das soll, wenn der nachstehende Bundesbeschluss rechtskräftig wird, auch mit Bezug auf den geschäftsleitenden Ausschuss der Fall sein. Wir halten es auch für besonders nützlich, dass sich im Verkehrshaus die führenden Fachleute begegnen und dass mit der dem Verein angeschlossenen Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft eine neutrale Grundlage für das Studium und die Diskussion wichtiger, aktueller Verkehrsfragen geschaffen worden ist.

Unter diesen Umständen sollte der Bund unseres Erachtens eine unter den gegebenen Verhältnissen verantwortbare finanzielle Mitwirkung am Verkehrshaus leisten. Wir schlagen vor, einen einmaligen Bundesbeitrag für den Bau in der erforderlichen Höhe von 1,4 Millionen Franken zu gewähren, wovon 1 Million à fonds perdu und 0,4 Millionen als rückzahlbares Darlehen. Bei der Darlehensgewährung besteht die Meinung, dass die Rückzahlung nicht vor Ablauf einer fünfjährigen Frist beginnen soll. Die zwischen dem Bund und dem Verein Verkehrshaus der Schweiz abzuschliessende Vereinbarung, welche im übrigen Verzinsung und feste Rückzahlungen vorzusehen hat, soll indessen der geschäftlichen Situation des Vereins und seinen Möglichkeiten zur Erschliessung neuer Einnahmen gebührend Rechnung tragen. Die jährliche Leistung des Bundes an den Verein soll auf 25 000 Franken in Form eines Mitgliederbeitrages festgesetzt werden. Andererseits erwarten wir, dass der jährliche Mitgliederbeitrag der SBB und der PTT, der heute je 5000 Franken beträgt, auf je 25 000 Franken erhöht wird. Mit beiden Regieunternehmungen gepflogene Verhandlungen haben ergeben, dass dies möglich sein dürfte. Der jährliche Fehlbetrag des Verkehrshauses wird damit auf 15 000 Franken zurückgehen. Es ist aber zu bedenken, dass der vorstehend wiedergegebene Voranschlag des Verkehrshauses eher knapp bemessen ist; so sind darin beispielsweise nur 5000 Franken für Werbung enthalten, eine für eine derartige Institution wohl zu geringe Ausgabe. Um den Betrieb des Verkehrshauses zu gewährleisten, schlagen wir deshalb vor, der Bund möge bis zum Höchstbetrag von 25 000 Franken jährlich jener Institution für die Dauer von maximal 5 Jahren auch eine Defizitgarantie bieten. Diese Defizitgarantie soll für Ausgaben des Vereins gelten, die aus dem Betrieb des Verkehrshauses entstehen. Aufgaben, die den Vereinszweck übersteigen, beispielsweise die Subventionierung der Fremdenverkehrswerbung, fallen nicht unter diese Defizitgarantie.

Es müssen hier auch die finanziellen Leistungen der Stadt Luzern für das Verkehrshaus erwähnt werden. Sie bestehen in der Schenkung des Baugeländes, das einen Wert von rund 2,5 Millionen Franken verkörpert, sowie in einer Reihe kleinerer Leistungen, die hier nicht aufgezählt werden sollen. Es besteht Aussicht, dass später auch ein jährlicher Mitgliederbeitrag in angemessener Höhe seitens der Stadt Luzern beschlossen wird. Das Interesse der Erwachsenen und der Jugend am Verkehrswesen ist gross. Wir sind deshalb überzeugt, dass dem Verkehrshaus Erfolg beschieden sein wird, wenn es seine Tätigkeit einmal aufgenommen hat. Dannzumal wird es auch möglich sein, mehr Kantone und Gemeinden als heute als Mitglieder des Verkehrshauses zu gewinnen. Vielleicht.

liessen sich auch Schaukästen an Lieferindustrien des Verkehrs vermieten. Die Institution besitzt somit noch gewisse Einnahmenreserven; anderseits aber wird vermehrte Aktivität des Verkehrshauses auch dessen Ausgaben vermehren.

Bezüglich der Aufkündigung seiner Mitgliedschaft beim Verein Verkehrshaus der Schweiz soll der Bund den übrigen Vereinsmitgliedern rechtlich gleichgestellt sein.

Auf Grund der vorliegenden Darstellungen beantragen wir Ihnen, den mitfolgenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss gutzuheissen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Juli 1958.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Holenstein

Der Vizekanzler:

F. Weber

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Juli 1958,
beschliesst:

Art. 1

Der Bund gewährt dem Verein Verkehrshaus der Schweiz mit Sitz in Luzern an den Bau des Verkehrshauses einen einmaligen Beitrag von 1,4 Millionen Franken, wovon 1 Million à fonds perdu und 0,4 Millionen als rückzahlbares Darlehen.

Art. 2

Der Bund wird mit einem Beitrag von 25 000 Franken jährlich Mitglied des Vereins Verkehrshaus der Schweiz.

Er übernimmt bis zum Höchstbetrag von 25 000 Franken jährlich für die Dauer von maximal 5 Jahren eine Defizitgarantie zugunsten dieser Institution.

Art. 3

In einer zwischen dem Bund und dem Verein Verkehrshaus der Schweiz abzuschliessenden Vereinbarung werden die Einzelheiten der vorstehenden Bestimmungen geregelt und die Vertreter des Bundes im Vorstand und im geschäftsleitenden Ausschuss des Verkehrshauses bestimmt.

Art. 4

Dieser Bundesbeschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit seinem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beteiligung des Bundes am Bau und Betrieb des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern (Vom 15. Juli 1958)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1958
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7643
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.07.1958
Date	
Data	
Seite	433-448
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 281

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.