

8434

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Bewilligung eines Zusatzkredites für
das Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof**

(Vom 9. März 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit der Sammelbotschaft vom 7. Januar 1958 über die Bewilligung von Objektkrediten für PTT-Betriebsgebäude hat der Bundesrat den eidgenössischen Räten das Bauvorhaben Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof unterbreitet. Am 20. März 1958 haben Sie für dieses Projekt einen Objektkredit von 35 695 000 Franken bewilligt, der sich aus folgenden Positionen zusammensetzte:

	Franken
Abbrucharbeiten und Bauplatz-Installationen	387 500
Bau	23 821 945
Zufahrten, Passagen, Erschliessungs- und Umgebungsarbeiten	4 862 655
Verschiedenes	1 088 500
Landerwerb	3 500 000
Tunnelanlagen	2 085 000
	<hr/>
	35 695 000

Das Projekt sah folgende Gliederung vor:

Betriebstrakt

3. Untergeschoss	Keller Luftschutzraum	
2. Untergeschoss	Einstellraum für Motorfahrzeuge Magazine Maschinenraum	} Ein- und Ausfahrt auf die Avenue du Simplon

1. Untergeschoss	Paketausgabe Eil- und Telegrammzustellung Autowerkstatt Posttunnel zu den Perrons des Personenbahnhofs	} Zu- und Wegfahrt auf die Avenue du Simplon
Zwischengeschoss	Büros Garderoben Kleinwerkstätten	
Geleisegeschoss	Massenannahme Ortstransportdienst Bahnpostamt Paketversand mit Umleitstelle Postbahnhof	} Zu- und Wegfahrt vom Bahnhofplatz und der Avenue d'Ouchy
Hochparterre	Annahmeamt Briefversand Briefausgabe Autoparkplatz	
		} Zu- und Wegfahrt über eine Rampe auf die Avenue d'Ouchy

Bürotrakt

1. Stock	Materialdienst der Kreispostdirektion
2. Stock	Checkamt
3./4. Stock	Kreispostdirektion
5. Stock	Sozialdienstliche Räume, Sitzungszimmer
Dachgeschoss	Zwei Dienstwohnungen

Postbahnhof

Vier Geleise von zusammen 325 m

Abstellgeleise von 175 m der SBB, das der Post während der Nacht zur Verfügung steht.

Das Projekt musste von den PTT-Betriebs- und Baudiensten sowie den privaten Architekten, welche von der Direktion der Eidgenössischen Bauten beauftragt wurden, in äusserst kurzer Zeit ausgearbeitet werden.

Während langer Jahre hatten die PTT-Betriebe eine andere Lösung zu verwirklichen versucht, bis sich im Jahre 1955 die SBB plötzlich bereit erklärten, den PTT das heutige Bauterrain abzutreten. Erst von diesem Zeitpunkt an konnte die Neuplanung beginnen. Unterdessen war die Erstellung eines neuen Postbetriebsgebäudes aber äusserst dringlich geworden. Einmal sind die Verhältnisse im heutigen Postamt am Bahnhof für die Betriebsabwicklung und für die mehreren Hundert Bediensteten, die dort arbeiten, äusserst schlecht, so dass dringlich für Abhilfe gesorgt werden musste. Als zweiter Grund ist die Landesausstellung zu nennen, die Termine stellt. Der wegen dieser Ausstellung zu er-

wartende grosse Postverkehr kann nur reibungslos bewältigt werden, wenn die neuen Anlagen bis zu deren Eröffnung im Jahre 1964 betriebsbereit sind. Aus diesem Grunde unternahmen die Beteiligten alles, um das umfangreiche und komplizierte Werk dem Parlament möglichst bald zur Krediterteilung vorzulegen. Ende 1957 wurde bereits die Botschaft ausgearbeitet, und in der Märzsession 1958 bewilligten die eidgenössischen Räte den Kredit von 35 695 000 Franken.

Als Folge der gebotenen Eile zeigten sich bei der Ausarbeitung der Detailpläne Schwierigkeiten, die bauliche und betriebliche Änderungen als notwendig erscheinen liessen. So mussten u. a. der Gebäudeteil mit dem Annahmeamt um 90 Grad abgedreht, die mechanischen Einrichtungen des Postbetriebes vergrössert und abgeändert werden und schliesslich erwies es sich als zwingend notwendig, den Postbahnhof grösser zu gestalten. Dazu ergaben sich Schwierigkeiten unabhängig vom Willen und Verhalten der PTT-Betriebe, wie z. B. wesentlich schlechtere Bodenverhältnisse als angenommen und ferner der Verzicht der SBB, das Gebäude IV zu erstellen, in dem die PTT einzelne Teile hätten mieten sollen.

Nach eingehender Überarbeitung musste das Projekt in folgenden Punkten geändert werden:

Betriebstrakt

- | | | |
|--|--|--|
| 3. Untergeschoss | fällt weg | |
| 2. Untergeschoss | (Grundfläche um 50 Prozent verkleinert) | |
| | Luftschutzräume | |
| | Heizung | |
| | elektrische Anlagen, Ventilation | |
| | Keller | |
| 1. Untergeschoss
und Zwischen-
untergeschoss | (entsprechend vergrössert) | |
| | Paketausgabe | } Zu- und Wegfahrt auf
die Avenue du Simplon |
| | Eil- und Telegrammzustellung | |
| | Autowerkstatt | |
| | Einstellraum für die Postfourgons) | |
| | Posttunnel zu den Perrons des Personenbahnhofs | |
| | Betriebsbüros | |
| | Kleinwerkstätten | |
| | Garderoben, Toiletten | |
| Hochparterre und
Zwischengeschoss | Annahmeamt (um 90 Grad abgedreht) | |
| | Briefversand | |
| | Briefausgabe | |
| | Garderoben, Toiletten | |
| | Autoparkplatz | } Zu- und Wegfahrt über eine
Rampe auf die Avenue d'Ouchy |
| | Roller- und Velogarage | |

Bürotrakt

3. Stock	Kreispostdirektion vermietbare Räume
4./5. Stock	Kreispostdirektion Sitzungs- und Instruktionszimmer
Attikageschoss	zwei Dienstwohnungen Dienstküche und Essraum

Postbahnhof

a. beim Postbetriebsgebäude:

vier Geleise von zusammen 270 m

SBB-Geleise am Perron 1 mit 160 m, das den PTT von 2400 bis etwa 0500 Uhr zur Verfügung steht;

b. Rosemont:

für Umlad 200 m Geleise

für Manöver und als Abstellgeleise 224 m.

Ausgangspunkt für das umgearbeitete Projekt ist nach wie vor die Vorlage an das Parlament vom 7. Januar 1958, so dass bei den Kosten auf die von den eidgenössischen Räten am 20. März 1958 bewilligten 35 695 000 Franken abzustellen ist.

Wir beehren uns, Ihnen im folgenden die Änderungen zu begründen und jeweils die sich ergebenden finanziellen Auswirkungen darzulegen.

A. Neuanlagen

1. Postbahnhof Rosemont

Eingehende betriebliche Untersuchungen ergaben, dass im bisher geplanten Postbahnhof knapp 17 Bahnpostwagen für den Ein- und Auslad aufgestellt werden können. Von 0100–0400 Uhr befinden sich aber schon heute täglich 21–25 Bahnpostwagen gleichzeitig im Bahnhof Lausanne zum Beladen oder Entladen. Bei der vollständigen Belegung mit 17 Wagen ist jedes Verschieben einzelner Fahrzeuge ausgeschlossen. Die Kapazität des Postbahnhofs würde also bereits überschritten; dabei wird dessen Belegung durch den ständigen Verkehrsanstieg noch zunehmen.

Um ohne grosse Kosten Abhilfe zu schaffen, ersuchten die PTT-Betriebe die SBB, nachts während der grössten Verkehrsdichte mietweise Abstellgeleise benützen zu dürfen. Die SBB sind jedoch betrieblich im Bahnhof Lausanne selber eingengt und können den PTT lediglich 160 m Geleise und zwar nur für die Zeit von 2400–0500 Uhr überlassen, was Abstellmöglichkeiten für nur sieben zusätzliche Bahnpostwagen schafft.

Um auch für die Zukunft gewappnet zu sein, müssen daher die PTT den Postbahnhof unbedingt vergrößern und ihn mit dem Leistungsvermögen der Versand- und Umleitdienste im Betriebsgebäude in Übereinstimmung bringen. Es zeigte sich dabei die Gelegenheit, von den SBB das an sich geeignete Areal Rosemont zu erwerben, das jedoch vom Postbahnhof durch die Avenue d'Ouchy getrennt ist.

Dadurch ergeben sich folgende Neuausgaben:

	Franken
a. Landerwerb von den SBB, 4540 m ²	1 700 000
b. Bauliche Einrichtungen auf dem Areal Rosemont.	

In Rosemont werden dem Postbetrieb zusätzlich 424 m Geleise zur Verfügung stehen und zwar 200 m an Perrons für den Umlad und 224 m als Rangier- und Abstellgeleise. Das Verschieben der Bahnpostwagen vom Postbahnhof beim Betriebsgebäude nach den Geleisen Rosemont wird ein PTT-eigener Rangiertraktor besorgen. Der Ein- und Auslad wird, soweit als möglich, im eigentlichen Postbahnhof erfolgen, wo technische Einrichtungen die Arbeiten erleichtern und beschleunigen. Rosemont ist somit die zusätzliche Ein- und Ausladestelle, wenn die Kapazität des Postbahnhofs voll ausgeschöpft ist, aber in erster Linie das unentbehrliche Ventil, um die im Postbahnhof zu behandelnden Wagen rasch austauschen zu können.

Auf den so geschaffenen Anlagen des Postbahnhofes und der Abstellgeleise werden bei normalem Verkehr täglich 60–65 Bahnpostwagen beladen und entladen.

Die Kosten dieser neuen Anlagen betragen:

– Bahnperrons	Franken
– Arbeiten am Bahnkörper, Damm und Schotter, Kanalisation	230 000
– Erstellung der Umladperrons	125 000
– Perrondächer	600 000
	<u>955 000</u>
– Stützmauer gegen den Chemin du Treyblanc und Bauarbeiten in den Rundbogen unter dem Chemin du Treyblanc für die Ladestation der Hubschlepper, Materiallagerräume usw.	100 000
– Werkstätte, elektrische Installationen usw.	130 000
– Honorare und Verschiedenes	165 000
	<u>1 350 000</u>
Bauliche Einrichtungen auf dem Areal Rosemont	1 350 000
	Übertrag 3 050 000

Franken

Übertrag 3 050 000

- c. Erweiterung der Bahnbrücke und Erstellung einer Passerelle über die Avenue d'Ouchy.

Weil die SBB betrieblich eingeengt sind, können sie den PTT kein Geleise für die zahlreichen Manöver der Bahnpostwagen zwischen dem Postbahnhof und den Geleisen Rosemont zur Verfügung stellen. Die Bahnbrücke über die Avenue d'Ouchy muss deswegen um ein Verbindungsgeleise erweitert werden. Zugleich ist eine 4 m breite, zweispurige Passerelle für den Verkehr der Umladwagen der Post zu bauen, damit zwischen dem Postbetriebsgebäude und den PTT-Perrons Rosemont eine Verbindung besteht.

Die Kosten belaufen sich auf:

- Verbreiterung der Bahnbrücke und Bau der Passerelle	Franken 690 000
- Bauorganisation und Sicherungen während des Bauvorganges	50 000
- Tieferlegung und Anpassung der Avenue d'Ouchy	550 000
- Honorare und Verschiedenes	160 000

Erweiterung der Bahnbrücke und Erstellung einer Passerelle 1 450 000

- d. Entschädigung an Stadt und Dritte.

Das Postgeleise über die Avenue d'Ouchy kommt so nahe an private Gebäude zu liegen, dass entweder die Eigentümer entschädigt oder die Grundstücke erworben werden müssen. Die Stadt Lausanne hat sich entgegenkommenderweise bereit erklärt, die Liegenschaften zu kaufen, woran die PTT einen Beitrag für den Minderwert von 200 000 Franken leisten. 100 000 Franken sind als Reserve für allfällige Ansprüche Dritter eingesetzt 300 000

Die infolge der Erweiterung des Postbahnhofes auf dem Areal Rosemont verursachten Mehrkosten betragen somit 4 800 000

In diesem Betrag sind die Geleise sowie die elektrische Fahrleitung nicht inbegriffen; hierfür werden die SBB den PTT-Betrieben nach ausgeführter Arbeit Rechnung stellen. Die erforderlichen Kredite werden im Voranschlag unter den Betriebsanlagen eingestellt.

2. Gebäude IV

Die SBB haben 1957 den PTT-Betrieben schriftlich mitgeteilt, sie seien bereit, das Verwaltungsgebäude IV entlang dem Bahnhofplatz zu erstellen und das Erdgeschoss den PTT als Durchgang vom Bahnhofplatz zur Schalterhalle

zu vermieten. In der Folge verzichteten die SBB jedoch auf das Gebäude IV. Da dieses einen Bestandteil der gesamten Postbetriebsanlage bildet, bleibt den PTT nichts anderes übrig, als selbst zu bauen. Die SBB gewähren ihnen dazu für die rund 380 m² ein Baurecht zu einem Zins von jährlich ca. 10 000 Franken. Sie behalten sich ferner die teilweise Aufstockung zu ihren Gunsten vor sowie die Mietpriorität für alle übrigen Räume.

Das Gebäude IV dient folgenden Zwecken:

Untergeschoss	Durchgang Posttunnel-Postbetriebsgebäude
Zwischen- untergeschoss	Treppenhaus Maschinenraum für Rolltreppe Velogarage SBB
Erdgeschoss	Durchgang zum Annahmeamt (Rolltreppe) Treppenhaus Nordpassage (8 m breite Fahrstrasse Bahnhofplatz-Avenue d'Ouchy, die vollständig überbaut ist) Fahrzeugaufzug für die im SBB-Gebäude bestehende, an Dritte vermietete Garage, die durch den Neubau die Auffahrtsrampe zum 1. Stock verliert
1. Stock	Freizeitwerkstätte PTT Erweiterung der im SBB-Gebäude bestehenden, an Dritte vermieteten Garage
2. Stock	Vermietbare Büros.

	Franken
a. Die Kosten des Gebäudes IV betragen	1 650 000
b. Aus Zweckmässigkeitsgründen erstellen die PTT für die SBB zwischen dem Gebäude IV und dem Aufnahmegebäude des Bahnhofs Lausanne eine unterirdische Velogarage für	310 000
Dieser Betrag wird den PTT von den SBB durch jährliche Amortisation zurückvergütet.	
c. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Bahnhofplatz wieder instandzustellen, was Kosten von	38 000
verursacht. Die Hälfte davon, d. h. 19 000 Franken, gehen zu Lasten der SBB.	

Die Gesamtkosten für das Gebäude IV betragen somit 1 998 000
wovon 1 669 000 Franken effektive Auslagen auf die PTT entfallen.

3. Verschiedenes

Entsprechend den Neuanlagen sollte auch der bisherige Posten «Verschiedenes» mit 1 038 500 Franken, in dem u. a. auch eine Reserve enthalten war, vergrössert werden. Wir schlagen vor, diese auf ca. 5 Prozent der Neuanlagen festzusetzen mit

354 500

Für Neuanlagen (Postbahnhof Rosemont, Gebäude IV und Reserve) werden somit Kredite von zusammen 7 152 500 Franken benötigt, wovon 329 000 Franken den PTT nachträglich von den SBB wieder vergütet werden.

B. Mehrkosten für Land und Bauten

Wegen des schlechten Baugrundes wird auf das dritte Untergeschoss verzichtet und das zweite wesentlich verkleinert. Um dennoch die benötigte Betriebsfläche in den Untergeschossen zu Verfügung zu haben, wird das erste Untergeschoss um ca. 2700 m² grösser gestaltet. Dies ist allerdings nur möglich durch die Unterfahrung des Postbahnhofs, was zusätzliche Stützen erfordert. Betrieblich bietet diese Lösung erhebliche Vorteile, und ferner kann auf die zweispurige Zu- und Wegfahrt unter den Bahngeleisen der SBB von der Avenue du Simplon zum zweiten Untergeschoss verzichtet werden. Die ursprünglich vier-spurige Zufahrt unter den SBB-Geleisen kann so auf zwei Spuren reduziert werden.

Eine erhebliche Verbesserung konnte ferner durch die Vergrößerung des Dachgeschosses, das nur zwei Dienstwohnungen vorsah, zu einem Attikageschoss erreicht werden. Dadurch entsteht eine erwünschte grössere Raumreserve im Bürotrakt, so dass bis auf weiteres Räume im 3. Stock vermietet werden können.

1. Mehrkosten Landerwerb von SBB

- Erhöhung des Erwerbspreises:	Franken
Die SBB verlangen von den PTT für die nachträgliche bessere Ausnützung der 12 730 m ² Terrain eine Erhöhung des Kaufpreises um	700 000
- Entschädigung für Wegfall eines Ladengeschäftes:	
Die SBB verlangen von den PTT wegen des Wegfalls eines Ladengeschäftes und der kleinern Ertragnisse aus der Vermietung einiger Büros eine Entschädigung von	102 500
- Überschreitung der Bauhöhe des Betriebstraktes:	
Die SBB verlangen von den PTT für die Überschreitung der Bauhöhe um je 10 cm eine Entschädigung von 10 000 Franken, gesamtthaft	50 000
- Baurechtsentschädigung:	
Die SBB verlangen für Tunnels unter SBB-Terrain, wie z. B. für denjenigen unter den Geleisen nach der Rue du Simplon, eine einmalige Baurechtsentschädigung von global	100 000
- Geometerkosten (hier auch für das Areal Rosemont eingesetzt)	5 000
Mehrkosten Landerwerb von SBB.	957 500

2. Postdienstgebäude

a. Zusätzliche Gebäudekosten

	Franken
– Innere Kanalisation:	
Infolge der Verlegung von Ventilationskanälen von der Decke des Untergeschosses in den Boden muss die Kanalisation geändert werden, was Mehrkosten verursacht von	160 000
– Zusätzliche Bodensondierungen:	
Um eine genügende Grundlage für den Kostenvoranschlag zu erhalten, mussten zusätzliche Bodensondierungen vorgenommen werden.	40 000
– Foundation:	
Die Sondierungen ergaben eine schlechte Bodenbeschaffenheit, die eine Verstärkung der Foundation erfordert	270 000
– Eisenbetonarbeiten:	
Im bisherigen Projekt wurde mit ungenügenden Belastungen gerechnet. Genaue Prüfungen und insbesondere auch der Vergleich mit soeben im Ausland fertiggestellten grossen Postbetriebsgebäuden mit zahlreichen mechanischen Einrichtungen zeigen, dass dies nicht genügt, um auch für eine zukünftige Entwicklung gewappnet zu sein. Neu sind die Betriebsräume für eine durchschnittliche Nutzlast von 500 kg/m ² berechnet. Die Mehrkosten betragen	980 000
– Vergrössertes Bauvolumen:	
Die Abdrehung des Annahmeamtes um 90 Grad erlaubt dessen Vergrösserung, wodurch 19 statt bloss 17 Schalter eingebaut werden können. Durch den Ausbau des Dachgeschosses des Bürotraktes zu einem Attikageschoss nimmt die Zahl der Kubikmeter ebenfalls zu.	
Gesamthaft vermehrt sich die Zahl der Kubikmeter um rund 5000	700 000
– Postbahnhof:	
Es war vorgesehen, die bahntechnischen Anlagen des Postbahnhofes durch die SBB erstellen zu lassen und die Kredite im Voranschlag unter Betriebsanlagen einzustellen. Es sollten jedoch die Kosten für die Erstellung der Perrons in den Objektkredit aufgenommen werden, da es sich um Beton- und Maurerarbeiten handelt. Für die Geleiseanlage und die Fahrleitung werden die SBB den PTT nach Abschluss der Installation Rechnung stellen	440 000
	Übertrag 2 590 000

	Franken
Übertrag	2 590 000
- Baukostenanteil für die Einrichtung der postbetriebstechnischen Anlagen:	
Im Kostenvoranschlag waren für diese Positionen 300 000 Franken vorgesehen. Es zeigte sich jedoch, dass infolge des vermehrten Einbaus mechanischer Einrichtungen dieser Kredit für die bei den Beton- und Eisenarbeiten vorzunehmenden Verstärkungen, für Schallisolationen usw. nicht ausreicht. Es sind zusätzlich notwendig.	460 000
Ventilationsanlagen:	Franken
- im 1. Untergeschoss. Die Ventilationskanäle müssen von der Decke in den Fussboden verlegt werden, damit die technischen Einrichtungen bei einer allfälligen späteren Verlagerung nicht behindert werden. Mehrkosten	126 000
- im Annahmeamt, der Briefausgabe und dem Briefversand werden im Sommer wegen des Flachdaches und der grossen Flächen, die keine natürliche Lüftung aufweisen, hohe Temperaturen entstehen, die eine Lüftung erfordern.	335 000
- Postcheckamt. Die grossen Säle, die stark mit Personal belegt sind, bedürfen einer künstlichen Lüftung . . .	160 000
Mehrkosten für Ventilationsanlagen	621 000
- Aufzüge:	
Die mit dem Gebäude dauernd und fest verbundenen Aufzüge sowie die Rolltreppen sind in den Kredit aufzunehmen	386 000
- Honorare:	
Entsprechend den zusätzlichen Kosten steigen auch die Honorare der Ingenieure und Architekten	500 000
Zusätzliche Gebäudekosten	4 557 000
 b. Zusätzliche Baukosten für Aussenanlagen	
- Tunnel nach der Rue du Simplon:	Franken
- Die Bodenbeschaffenheit verursachte auch bei der Ausfahrt vom 1. Untergeschoss unter den Bahngleisen Mehrkosten. Es mussten bereits ca. 50 t Zement eingespritzt werden, um die Widerlager zu verstärken . . .	223 000
Übertrag	223 000

	Franken	Franken
Übertrag	228 000	
- Entschädigung an die SBB wegen Geleiseverlegung, Notbrücke usw.	135 000	358 000
- Nordpassage: Diese gedeckte, rund 180 m lange Durchfahrt wird fast ausschliesslich von Motorfahrzeugen benützt, so dass zum Absaugen der Auspuffgase eine Ventilation erforderlich ist		100 000
- Äussere Kanalisation: Der Anschluss des grossen PTT-Areals an die Kanalisation verursacht Mehrkosten von		40 000
- Velo- und Rollergarage: Diese muss vom 1. Untergeschoss aus betrieblichen Gründen weggenommen und besonders hergerichtet werden. Sie wird ca. 100 Roller und 100 Velos aufnehmen können		105 000
Zusätzliche Baukosten für Aussenanlagen		603 000

c. Zusätzliche Kosten für Umgebungsarbeiten

- Gestaltung Avenue d'Ouchy: Nach einer Vereinbarung treten die PTT der Stadt Lausanne 400 m ² Strassenterrain gratis ab, die dafür den Unterhalt übernimmt. Die erstmalige Herrichtung ist Sache der PTT		70 000
- Den SBB infolge des Baues des Postdienstgebäudes verursachte Kosten: Die SBB stellen den PTT jeden Monat Rechnung für ihre Auslagen, wie z. B. Verlegung von Kabeln, Geleisen, Fahrleitungen usw. Insgesamt ist mit Ausgaben zu rechnen von		160 000
Zusätzliche Kosten für Umgebungsarbeiten		230 000

Für das Postdienstgebäude sind deshalb erforderlich:

- zusätzliche Gebäudekosten	4 557 000
- zusätzliche Baukosten für Aussenanlagen	603 000
- zusätzliche Kosten für Umgebungsarbeiten	230 000
	5 390 000

3. Zusätzliche Tunnelbaukosten

	Franken	Franken
- Auf Verlangen der SBB sowie aus postbetrieblichen Gründen musste der Quertunnel West vom Postbetriebsgebäude zu den Perrons des Personenbahnhofs um 25 m nach Osten verschoben werden. Gleichzeitig wurde der Quertunnel Ost von 4,50 m auf 6 m verbreitert, damit Umladwagen abgestellt werden können. Die Mehrkosten betragen	360 000	
- Es zeigte sich, dass für die Längsverbindung zwei Rohrtunnels für Einbahnverkehr wirtschaftlicher sind als ein einziger breiter Tunnel. Der Kanton Waadt wie auch die SBB erachten den Ausbau der beiden Längstunnels als Notausgang der Luftschutzräume als notwendig, was eine verstärkte Ausführung zur Folge hat.	150 000	
- Im ersten Kostenvoranschlag wurde der Teil des Tunnels, der die Verbindung zum Postbetriebsgebäude herstellt, aus Versehen nicht berücksichtigt	470 000	
- Zuschlag für schwierige Bodenverhältnisse	360 000	
- Infolge des komplizierten Bauvorhabens sind für die Tunnelbauten voraussichtlich auch auswärtige Unternehmer beizuziehen, wofür ein Zuschlag eingesetzt wird von	310 000	
- Unvorhergesehenes	<u>250 000</u>	
Zusätzliche Tunnelbaukosten		<u>1 900 000</u>

Gesamthaft ergibt sich somit für das Projekt Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof folgender zusätzlicher Kreditbedarf, der im Dezember 1961 auf Grund des Baukostenindex von 237,1 wie folgt veranschlagt wurde:

Neuanlagen	Franken	Franken
Erweiterung Postbahnhof auf Terrain Rosemont	4 800 000	
Gebäude IV	1 998 000	
Reserve	<u>354 500</u>	7 152 500
Mehrkosten für Land und Bauten		
Landerwerb Postbahnhof.	957 500	
Postdienstgebäude.	5 390 000	
Posttunnel	<u>1 900 000</u>	8 247 500
	Notwendiger Zusatzkredit	<u>15 400 000</u>

Verglichen mit dem bereits im Jahre 1958 bewilligten Objektkredit zeigt sich folgendes Bild:

	1958 bewilligt Franken	noch nötig Franken	Total Franken
Landerwerb Postbahnhof.	3 500 000	957 500	4 457 500
Postdienstgebäude.	30 110 000	5 390 000	35 500 000
Posttunnel	2 085 000	1 900 000	3 985 000
	<u>35 695 000</u>	<u>8 247 500</u>	<u>43 942 500</u>
Dazu kommen noch die Neuanlagen von			<u>7 152 500</u>
Das ergibt einen Gesamtkreditbedarf von			51 095 000
wovon die SBB den PTT nachträglich zurückvergüten			<u>329 000</u>
so dass sich die Anlagekosten belaufen auf			50 766 000

Die betriebstechnischen Einrichtungen werden gegenwärtig geplant; die benötigten Kredite werden den eidgenössischen Räten wie üblich im Voranschlag mit den allgemeinen PTT-Krediten für Betriebsanlagen unterbreitet. Schätzungsweise ist für die mechanischen Anlagen, elektrischen Installationen, Bahnanlagen, Rohrpostanlagen, Hebebühnen, automatische Türen, Garage, Werkstätten usw. noch mit einem Betrag von 12,6 Millionen Franken zu rechnen.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung eines Zusatzkredites für das Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof anzunehmen.

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

Bern, den 9. März 1962.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
die Bewilligung eines Zusatzkredites
für das Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. März 1962,
beschliesst:

Art. 1

Für die Erstellung des Postbetriebsgebäudes Lausanne-Bahnhof wird ein Zusatzkredit von 15 400 000 Franken bewilligt.

Art. 2

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

6293

Bekanntmachungen von Departementen
und andern Verwaltungsstellen des Bundes

Änderungen bei den ausländischen Konsularvertretungen
in der Schweiz

Tschechoslowakei. Das Generalkonsulat der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik in Zürich ist vorübergehend geschlossen worden. Die konsularischen Obliegenheiten aus dessen Amtsbereich werden von der Tschechoslowakischen Gesandtschaft in Bern verwaltet.

6010

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Zusatzkredites für das Postbetriebsgebäude Lausanne-Bahnhof (Vom 9. März 1962)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8434
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1962
Date	
Data	
Seite	586-599
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 651

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.