

86.312

Postulat Chopard
SBB-Netz. Verbesserungen
im Kanton Aargau

CFF. Amélioration du réseau argovien

Wortlaut des Postulates vom 3. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, über die zuständigen Stellen der SBB und in Zusammenarbeit mit der aargauischen Regierung zu prüfen, sowie Massnahmen in die Wege zu leiten, damit folgende Verbesserungen des SBB-Netzes im Aargau erreicht werden können:

1. Beseitigung der Kapazitätsengpässe im aargauischen Bahnnetz, um vor allem in der Region Baden–Brugg bessere Voraussetzungen für den Bahnbetrieb zu schaffen.
2. Sanierung der veralteten Anlagen und Bahnhöfe auf den Linien Zürich–Basel, Zürich–Olten–Bern und Brugg–Wohlen–Rotkreuz, insbesondere den Stationen Baden, Turgi, Aarau und Lenzburg.
3. Bau der Haltestelle Mellingen an der Heitersberglinie für den Regional- bzw. S-Bahnverkehr.
4. Aufwertung der alten Stammlinie via Baden–Brugg und zusätzlich Führung direkter Schnellzüge Richtung Jurasüdfuss. Und mit der Einführung des Konzeptes «Bahn 2000» die Beibehaltung der Züge vom Ausland–Zürich–Chur auf der Bözberglinie mit Bedienung von Baden.
5. Sodann überhaupt Schaffung eines zeitgemässeren und marktgerechteren Angebotes von Baden als elftgrößtes Bahnhof der Schweiz im Reiseverkehr; wie Schaffung stündlicher direkter Verbindungen nach Lausanne und Genf ohne Umsteigen in Aarau und Olten.
6. Einsatz von Einheitswagen IV auf den Strecken von Baden nach Basel und Bern.

Texte du postulat du 3 mars 1986

Le Conseil fédéral est invité à faire examiner la situation par les services compétents des CFF et avec la collaboration du gouvernement argovien, ainsi qu'à prendre les mesures suivantes visant à améliorer le réseau des CFF en Argovie:

1. Remédier à l'insuffisance de capacité d'écoulement sur le réseau ferroviaire argovien, ce qui permettra de créer de meilleures conditions d'exploitation, surtout dans la région de Baden–Brugg.

2. Améliorer les installations et gares vétustes sur les lignes Zurich–Bâle, Zurich–Olten–Berne et Brugg–Wohlen–Rotkreuz, en particulier les gares de Baden, Turgi, Aarau et Lenzburg.

3. Construire une halte à Mellingen sur la ligne du Heitersberg pour le trafic régional et suburbain.

4. Revaloriser l'ancien itinéraire via Baden–Brugg et mettre en service des trains rapides en direction du côté sud du pied du Jura. Conformément à la conception «Rail 2000», maintenir sur la ligne du Bözberg qui dessert Baden les trains en provenance de l'étranger via Zurich et Coire.

5. Faire en sorte que Baden, 11e gare de Suisse sur le plan du trafic voyageurs, ait davantage à offrir à ceux-ci, compte tenu de la situation actuelle et des conditions du marché; créer des liaisons horaires directes avec Lausanne et Genève sans changement à Aarau et à Olten.

6. Mettre en service des voitures de type unifié IV sur les tronçons de Baden à Bâle et à Berne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Bäumlin, Bircher, Bratschi, Braunschweig, Bürer-Walensstadt, Christinat, Clivaz, Eggli-Winterthur, Fankhauser, Fehr, Fischer-Hägglingen, Gloor, Grendelmeier, Hari, Hubacher, Humber, Hunziker, Jaggi, Keller, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Mauch, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Scharcht, Mül-

ler-Meilen, Müller-Wiliberg, Nauer, Neukomm, Oester, Reimann, Renschler, Riesen-Fribourg, Robbiani, (Rohrer), Rubi, Ruch-Zuchwil, Ruffy, Rüttimann, Seiler, Stamm Walter, Stappung, Uchtenhagen, Wagner, Weber Monika, Weber-Arbon, Widmer, Zehnder, Zwygart (55)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Vorerst halte ich fest, dass als Grundlagen für die postulierten Begehren die Ziele der Unternehmenspolitik SBB gelten, wie sie der Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, Dr. W. Latscha, in seiner Rede an der Generalversammlung des VST vom 6. September 1984 eingangs treffend formulierte, nämlich: «Es gilt die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Personen- und Güterverkehr zu stärken und ihren systematischen, auf die Nachfrage und den technischen Fortschritt ausgerichteten Ausbau voranzutreiben. Diese Haltung haben die SBB in den obersten Zielen ihrer Unternehmenspolitik verbindlich niedergeschrieben.»

Sodann sind die Erkenntnisse aus den Marktanalysen für «Bahn 2000» zu berücksichtigen. (Vorgestellt am Pressegespräch «Bahn 2000» in Bern, 28. März 1985.) Neben anderen sind das folgende Feststellungen:

- Attraktive Angebotsverbesserungen der Bahnen wirken sich positiv aus.
- Die Kunden wünschen bessere Anschlüsse und Umsteigerelationen und legen grossen Wert auf Pünktlichkeit und Sicherheit, aber auch kundenfreundliche Bahnhofsanlagen und Nebenleistungen.
- Grundsätzlich sollen sich die Angebotsverbesserungen nicht nur auf Hauptlinien, sondern auch «in die Fläche» positiv auswirken.
- Aufbau auf dem Prinzip des Stundentakts.
- Neue Direktverbindungen.
- Halbstundentakt zwischen grösseren Zentren.
- Neugestaltung verschiedener Zugläufe im IC-, Schnellzugs- und Regionalverkehr.
- Rollmaterial: Hoher Komfort und nachfragegerechte Differenzierung des Wagenmaterials.

Laut Bericht über «Bahn 2000» und Botschaft des Bundesrates über den Bau neuer Linien der SBB vom 16. Dezember 1985 berücksichtigt das vorgelegte Konzept die Einwände und Begehren, wie vorgehend erwähnt, welche bereits im Vernehmlassungsverfahren über die Neuen Haupttransversalen vorgebracht wurden.

Und nun zu den einzelnen Punkten des Postulates. Ein Kernproblem ist die Kapazitätsfrage, denn die postulierten Forderungen lassen sich nur dann verwirklichen, wenn die genannten Linien und Bahnhöfe entsprechend ausgebaut und erweitert werden.

– Es muss darauf hingewiesen werden, dass auf der West-Ost-Achse die Kapazität schon heute zum Teil überschritten ist, um gleichzeitig dem Intercity-, Schnellzugs- und Regionalverkehr eine genügende Infrastruktur zu bieten. Die verschiedenen Kapazitätsengpässe im aargauischen Bahnnetz setzen somit der Ausweitung des Fahrplangebotes relativ enge Grenzen. Besonders prekär sind die Bahnhöfe Baden und Turgi, die Strecke Aarau–Rupperswil und der Bahnhof Aarau. Wird auf den Kapazitätsausbau im Aargau verzichtet, so kann unser aargauisches Bahnnetz nur der Verlierer sein, und das wollen wir nicht.

– Zahlreiche Bahnhöfe der Linien Basel–Zürich, Bern–Olten–Brugg und Rupperswil–Killwangen–Zürich weisen veraltete Stellwerkanlagen, keine oder zu wenig Perrons mit Unterführungen, zu kurze Gleise und Perrons oder/und ungenügende Weichenanlagen auf. Sie wirken deshalb als ständige Stolpersteine für Fahrplanverbesserungen, weil eben diese Bahnhöfe und veralteten Anlagen den heutigen Bedürfnissen nicht mehr zu genügen vermögen. Schlimm steht es mit dem Bahnhof Aarau, der als Knotenpunkt von Stammlinie und Heitersberglinie eine wichtige Stellung einnimmt. Er weist so ziemlich die älteste Stellwerkanlage zwischen Zürich und Genf auf, die verschiedene Zugsfahrten nicht erlaubt. Nicht zuletzt auch wegen dieser Schwachstelle Aarau ist bisher die Schaffung einer schnellzugsmäss-

sigen Verbindung von Baden und Brugg nach dem Jurafuss gescheitert, obschon die SBB ihre Notwendigkeit bejahen. Dass der Bahnhof Baden Museumsreife erlangt hat, darf wohl als allgemein bekannt betrachtet werden und ist jedenfalls eine Tatsache. Die Betriebsanlagen und der Bahnhof müssen unbedingt modernisiert und ausgebaut werden. Zudem sind Perronverlängerungen und im Hinblick auf die S-Bahn-Züge Perron erhöhungen unumgänglich. Einen Engpass bildet auch der Bahnhof Turgi. Wegen der fehlenden Perrons können verschiedene Züge gar nicht so geführt werden, wie sie für einen optimalen Betrieb eigentlich geführt werden müssten. Ganz abgesehen davon, dass schon bei der heutigen Verkehrsdichte hier eine fast nicht mehr zu verantwortende ständige Gefahr für die Bahnenbenutzer und das Betriebspersonal besteht.

– Zur Haltestelle Mellingen an der Heitersberglinie: Viele Bahnenbenutzer der Region Baden sowie Pendler aus dem westlichen Aargau und von Zürich und auch das aargauische Baudepartement sind nach wie vor der Ansicht, dass die Haltestelle Mellingen an der Heitersberglinie gebaut werden sollte. Sie wird für den Regional- bzw. S-Bahn-Verkehr als nötig erachtet. Die neuesten Untersuchungsergebnisse im Rahmen der «Anschlussplanung Aargau zur Zürcher S-Bahn» bestätigen die Notwendigkeit zur Führung von S-Bahn-Zügen aus dem westlichen Aargau nach Zürich. Das gilt es zu berücksichtigen, wenn wir einen Teil des Pendlerverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringen wollen. Die Haltestelle Mellingen müsste zudem optimal mit Buslinien erschlossen werden. Damit würde die Haltestelle regionale Bedeutung erlangen.

– In seiner Stellungnahme zur «Bahn 2000» vom 28. Oktober 1985, die im Wortlaut auch der Presse zugestellt wurde, hat sich der aargauische Regierungsrat klar und unmissverständlich für eine Aufwertung der alten Stammlinie via Baden–Brugg ausgesprochen und insbesondere die Führung direkter Schnellzüge Richtung Jurasüdfuss verlangt. Ebenso wehrt sich der Kanton gegen die Aushöhlung des qualitativ hochwertigen Schnellzugverkehrs auf der Bözberglinie. Diese Stellungnahme entspricht auch dem eindeutigen Willen der Bevölkerung.

– Eine Hauptforderung der Region Baden–Brugg und der aargauischen Regierung ist, ständig wieder einen Direct-schnellzug Baden/Brugg/Aarau–Biel–Lausanne und Bern–Lausanne und weiter nach Genf zu erhalten. Das muss im Rahmen von «Bahn 2000» möglich sein. Und auch darum muss die mangelnde Kapazität des Bahnhofs Aarau beseitigt werden.

– Die bestellten und noch zu bestellenden zusätzlichen Einheitswagen IV sollen ab 1987 nur teilweise auf der Strecke Chur–Baden–Basel eingesetzt werden. Die Forderung des Einsatzes dieses neuen Rollmaterials auf den Strecken von Baden nach Bern und nicht nur teilweise nach Basel ist sicher genau so gerechtfertigt wie der Einsatz auf gewissen anderen Strecken.

Aus all den vorerwähnten Gründen bitte ich den Rat, das Postulat zu überweisen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 30. April 1986
Déclaration écrite du Conseil fédéral du 30 avril 1986
 Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

86.389

Postulat Fischer-Sursee

Luftfahrtverordnung. Artikel 125

Ordinance sur la navigation aérienne. Article 125

Wortlaut des Postulates vom 19. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, die Mindestgarantiesummen des Artikels 125 der Luftfahrtverordnung zu überprüfen und zu erhöhen.

Texte du postulat du 19 mars 1986

Le Conseil fédéral est invité à revoir les montants de la couverture minimum, indiqués à l'article 125 de l'ordonnance sur la navigation aérienne, et à les majorer.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Basler, Bircher, Blunschy, Bonny, Columberg, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Darbellay, Dirren, Fischer-Hägglingen, Flubacher, (Frei-Romanshorn), Früh, Geissbühler, Graf, Grassi, Hari, Hess, Iten, Jung, Koller Arnold, Kühne, Künzi, Lanz, Lüchinger, Martignoni, Müller-Scharchnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nebiker, Neuenschwander, Ogi, Pfund, Pini, Reichling, Röthlin, Rubi, Salvioni, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Schüle, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stucky, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss, Ziegler, Zwingli (55)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Bundesrat hat in Artikel 125 der Luftfahrtverordnung vom 14. November 1973 die Mindesthöhe der Sicherstellung von Haftpflichtansprüchen von Dritten auf der Erde gegenüber Luftfahrzeughaltern geregelt. Dabei hat er u. a. die Mindestgarantiesummen für ein Schadeneignis (Personen- und Sachschaden zusammen) im Rahmen von 1 Million Franken für Kleinflugzeuge, bis zu 40 Millionen Franken für Grossflugzeuge festgelegt.

Diese Mindestgarantiesummen entsprechen nicht mehr dem heutigen Geldwert und reichen teilweise nicht aus, um mögliche Schadeneignisse abzudecken. Insbesondere sind die Summen für kleinere Flugzeuge zu tief. Wie Unfälle der vergangenen Jahre im In- und Ausland zeigen, können auch kleinere Flugzeuge grosse Schäden verursachen, welche durch die Mindestgarantiesumme nicht gedeckt sind. Der Schaden an einer einzigen Person kann ohne weiteres 1 Million Franken übersteigen (Versorger- oder Invaliditätsschaden). Aber auch der Absturz eines Grossflugzeuges z. B. auf eine Stadt könnte ohne weiteres einen Gesamtschaden von über 40 Millionen Franken verursachen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 7. Mai 1986

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 7 mai 1986
 Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

Postulat Chopard SBB-Netz. Verbesserungen im Kanton Aargau

Postulat Chopard CFF. Amélioration du réseau argovien

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.312
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	963-964
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 433