

nen-Limiten europäisch und politisch nur durchhalten können – denken Sie daran, die EG hat beschlossen, bis zum Jahr 1992 zu einer totalen Liberalisierung zu kommen –, wenn wir ein valables Alternativangebot zur Verfügung stellen können.

Ich bin ganz der Meinung von Herrn Arnold: Eine zeitgemässen und kostengünstige Verlademöglichkeit für die Lastwagenkompositionen und Container ist ein valables Angebot, das akzeptiert werden muss, um den Nachteil dieser 28 Tonnen, die ja bei uns topographisch, verkehrspolizeilich und nicht politisch begründet sind, auszugleichen. Also müssen wir die Förderung des Huckepack- und Containerverkehrs auch aus verkehrspolitischen Überlegungen vorantreiben. Der Bundesrat und die SBB werden in dieser Richtung alles unternehmen.

Darf ich daran erinnern, dass dieses Parlament sich schon vor langem auf den Weg gemacht und im Jahre 1976, vor 10 Jahren, gesagt hat: In erster Priorität werden jetzt Lötschberg–Simplon als internationale Transitachse von grosser Bedeutung ausgebaut: Verbreiterung des Lötschbergs (etwa für 800 Millionen Franken) und Ausbau der Strecke durch das Wallis, weil wir diese Achse von 4 auf 12 Millionen Jahrestonnen Kapazität erhöhen wollen. Das ist ungefähr die gleiche Kapazität, wie wir sie jetzt auf der Gotthard-Bergstrecke haben (etwa 13 Millionen). Damit kommen beide Zubringerstrecken mit dem Simplon als Achse ins Ausland dann ungefähr auf die Leistungshöhe des Gotthards. Das ist auch mit Blick darauf von grösster Bedeutung.

Jetzt muss ich da aber wieder ein *ceterum censeo* beifügen, mein lieber Ständerat Arnold: Es nützt natürlich keinen Pfifferling, wenn wir die Waren nicht von Basel–Olten nach Bern und Spiez heranbringen (also wieder «Bahn 2000»), weil nämlich vor allem die Strecke Bern–Olten ein Engpass ist. Da bringen wir bei weitem nicht die Gütermengen zusätzlich hindurch, die eine Auslastung der ausgebauten Simplon-Route erlauben würden.

Ich habe mir erlaubt, diese Zusammenhänge zu erwähnen. Ich weiss: Es ist etwas schwierig, sich das immer wieder zu vergegenwärtigen. Diese Grossoperation betreiben wir nicht erst heute, und die Priorität für die Achse Lötschberg–Simplon, Ständerat Lauber, ist nicht unser Verdienst. Das haben unsere Vorfahren hier vor zehn Jahren beschlossen. Aber das ruft nun den richtigen Folgeschritten, und das ist «Bahn 2000». Und wir kommen dann – das ist eine zweite Priorität – mit dem Problem einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale zu Ihnen.

So rechnen wir bestimmt damit, dass wir eine Ueberflutung dieser Strassenachsen Nord–Süd, insbesondere der Hauptachse durch den Gotthard, verhindern können, aus Gründen der Umwelt, der Landschaft, der regionalen Bevölkerung, aber auch – von mir aus gesehen – aus energiepolitischen Gründen, also im Sinne einer koordinierten Verkehrspolitik. Wenn Sie dann auch noch dazu beitragen – ich zweifle keinen Moment daran, dass Sie das tun unter der hervorragenden Führung von Ständerat Meier –, dass wir zu einer wirklich vernünftigen, sinnvollen Aufgabenteilung beim Verkehr kommen, im Sinne der koordinierten Verkehrspolitik, kann eigentlich gar nichts mehr schief gehen. Dann geht es nur noch darum, dass wir alle diese Massnahmen für eine koordinierte Verkehrspolitik auch finanzieren können. Nachdem der Vorschlag des Bundesrates keine Zustimmung gefunden hat, werden Sie uns bestimmt Vorschläge machen, wie man die Finanzierung dieser Investitionen dann auch bewerkstelligen kann.

*Eintreten ist obligatorisch*  
*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1 bis 4**

*Antrag der Kommission*

*Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates*

#### **Titre et préambule, art. 1 à 4**

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

31 Stimmen

(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

Ad 85.056

#### **PTT. Voranschlag 1986. Nachtrag I**

#### **PTT. Budget 1986. Supplément I**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. April 1986

Message et projet d'arrêté du 16 avril 1986

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern  
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne 6

**Weber**, Berichterstatter: Ich habe keine Bemerkungen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1 bis 3**

*Antrag der Kommission*

*Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates*

#### **Titre et préambule, art. 1 à 3**

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

30 Stimmen

(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

86.323

#### **Postulat Binder**

#### **«Bahn 2000». Investitionen und**

#### **Fahrplanverbesserungen im Kanton Aargau**

#### **«Rail 2000». Investissements et améliorations**

**à l'horaire dans le canton d'Argovie**

*Wortlaut des Postulats vom 4. März 1986*

Das Konzept «Bahn 2000» ist auf grosses öffentliches Interesse gestossen und verursacht Investitionen von mehr als fünf Milliarden Franken. Bekanntlich liegen über zehn Prozent des SBB-Netzes im Kanton Aargau. Neben einigen ausgesprochenen Nebenlinien handelt es sich dabei mehrheitlich um Hauptlinien von schweizerischer Bedeutung.

Der Aargau wurde hingegen – namentlich seit dem Bau der Heitersberglinie und seit der Einführung des Taktfahrplans – bahnpolitisch vernachlässigt. Es erfolgten viel zuwenig Investitionen für die Verbesserung der Infrastruktur, und in der Fahrplangestaltung wurden die vitalen Interessen des Kantons Aargau, insbesondere der bevölkerungsmässig und wirtschaftlich starken Region Baden–Brugg–Zurzach, dauernd übersehen und missachtet. Der Aargau ist nicht gewillt, dieser schon oft kritisierten Entwicklung weiterhin tatenlos zuzusehen. Es ist deshalb ohne Verzug ein «aargauisches Konzept Bahn 2000» auszuarbeiten.

Der Bundesrat wird eingeladen, sofort und ohne den umstrittenen Variantenentscheid über den Neubauabschnitt Bern–Olten abzuwarten, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau und den Bundesbahnen vor allem folgende Investitionen und Massnahmen zur Leistungssteigerung des Eisenbahnnetzes und zur Verbesserung der Bahnverbindungen im Kanton Aargau zu prüfen und sicherzustellen:

1. Beseitigung der Kapazitätsengpässe im aargauischen Bahnnetz durch die entsprechenden Investitionen (z. B. durchgehender Ausbau auf vier Spuren der Strecke Olten–Aarau–Rapperswil; Ausbau der Stammstrecke Killwangen–Dietikon auf vier Spuren; Leistungssteigerung von Lenzburg bis zum Verzweigungsbauwerk Gexi durch den Bau eines dritten Gleises).
2. Sanierung, Um- und Ausbau der veralteten und nicht mehr leistungsfähigen und kundenfreundlichen Bahnhöfe auf der Strecke Zürich–Basel, Zürich–Olten–Bern und Brugg–Wohlen–Rotkreuz, insbesondere in Aarau, Baden, Turgi, Rheinfelden usw.
3. Bau der neuen Haltestelle an der Heitersberglinie in Mellingen.
4. Aufwertung der wichtigen Kur- und Industrieregion Baden–Brugg–Zurzach durch Intercity-Halte in Baden und direkte Verbindungen von Baden in die Westschweiz (sowohl über Bern wie über Biel) ohne Umsteigen in Aarau und/oder Olten.
5. Einsatz der neuesten Einheitswagen IV auf den Strecken Zürich–Baden–Bern und Zürich–Baden–Basel.

#### *Texte du postulat du 4 mars 1986*

La conception «Rail 2000», qui a soulevé un grand intérêt dans le public, représente des investissements de plus de cinq milliards de francs. Or, on sait que plus de dix pour cent du réseau CFF couvre le canton d'Argovie. Outre quelques lignes secondaires, il s'agit en majorité de lignes principales d'importance nationale.

Cependant, on a passablement négligé l'Argovie en matière de politique du chemin de fer, en particulier depuis la construction de la ligne du Heitersberg et l'introduction de l'horaire cadencé. On a trop peu investi pour améliorer l'infrastructure et, en ce qui concerne la mise au point de l'horaire, on a délibérément et en permanence ignoré les intérêts vitaux du canton d'Argovie, surtout ceux de la région fortement peuplée et économiquement importante de Baden–Brugg–Zurzach. Notre canton n'est pas disposé à assister passivement à cette évolution, qui a déjà fait l'objet de maintes critiques. Il faut donc élaborer sans plus tarder une «conception argovienne Rail 2000».

Le Conseil fédéral est invité à examiner et à garantir, immédiatement et sans attendre la décision concernant la variante contestée sur le nouveau tronçon Berne–Olten, en collaboration avec le canton d'Argovie et les Chemins de fer fédéraux, surtout les investissements et les mesures ci-dessous visant à augmenter les prestations du réseau ferroviaire et à améliorer les liaisons par chemin de fer dans le canton d'Argovie:

1. Suppression des insuffisances de capacité d'écoulement sur le réseau ferroviaire argovien grâce à des investissements ad hoc (p. ex. extension sur quatre voies du tronçon Olten–Aarau–Rapperswil; extension sur quatre voies du tronçon habituel Kilwangen–Dietikon; augmentation des prestations entre Lenzbourg et l'embranchement du Gexi par la construction d'une troisième voie).
2. Assainissement, transformation et extension des gares

vétustes, peu compétitives et ne répondant plus aux désirs des usagers sur les tronçons Zurich–Bâle, Zurich–Olten–Berne et Brugg–Wohlen–Rotkreuz, notamment à Aarau, Baden, Turgi et Rheinfelden.

3. Construction d'une nouvelle halte à Mellingen, sur la ligne du Heitersberg.
4. Mise en valeur de la région Baden–Brugg–Zurzach, importante du point de vue balnéaire et industriel, grâce à l'arrêt des trains intervilles à Baden et à des liaisons directes entre Baden et la Suisse romande (aussi bien via Berne que via Biel), sans changement à Aarau ni à Olten.
5. Mise en service des nouvelles voitures du type unifié IV sur les tronçons Zurich–Baden–Berne et Zurich–Baden–Bâle.

*Mitunterzeichner – Cosignataire: Letsch*

(1)

**Binder:** Im Verlaufe der letzten Jahre hat ein eigentlicher Umdenkungs- und Umsteuerungsprozess in Richtung öffentlicher Verkehr stattgefunden. Gemäss Botschaft des Bundesrates vom 16. Dezember 1985 über das Konzept «Bahn 2000» sollen für das landesweit bessere Angebot der Schweizer Bahnen bis zum Ende dieses Jahrhunderts mehr als 5 Milliarden Franken investiert werden. Davon entfallen auf Neubaustrecken 2,3 Milliarden Franken und auf den Ausbau bestehender Anlagen 2,7 Milliarden Franken. Im Sinne der Botschaft des Bundesrates vom 19. Februar 1986 sollen ferner für die Vereina-Bahn zusätzliche 457 Millionen Franken als Bundesbeitrag ausgegeben werden. Das ist der finanzielle Rahmen, der uns vom Bundesrat bezüglich Projekt «Bahn 2000» gesetzt wird.

Mein Postulat – ich möchte das klarstellen – richtet sich in keiner Weise gegen diese Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Aber, wie ich schon im Ingress zu meinem Postulat vom 4. März dieses Jahres gesagt habe, liegen mehr als 10 Prozent des SBB-Netzes im Kanton Aargau. Ich könnte nun über den Ausbau dieses Netzes längere Ausführungen machen. Ich verweise auf meine früheren Darstellungen, die ich immer wieder in diesem Rat gegeben habe. Der Bundesrat weiss ganz genau, und zwar schon seit langer Zeit, dass der Kanton Aargau vor allem seit dem Bau der Heitersberglinie sehr wichtige bahnpolitische Begehren angemeldet hat. Vor allem die bevölkerungsmässig und wirtschaftlich starke Region Baden–Brugg–Zurzach mit einem Einzugsgebiet von mehr als 100 000 Einwohnern ist bahnpolitisch in letzter Zeit geradezu abhängig worden.

Meine Damen und Herren, Sie wissen, wir Aargauer sind im allgemeinen brave, geduldige und treue Eidgenossen. Wenn Sie die Geschichte der Eidgenossenschaft studieren, ist Ihnen auch bekannt, dass die Aargauer sehr viel zur Gründung dieses Bundesstaates beigetragen haben. Jetzt und in letzter Zeit fühlen wir uns allerdings auf verschiedenen Gebieten staatlicher Tätigkeiten von Bern immer mehr und mehr verlassen und vernachlässigt. Uns aargauischen Parlamentarien wird vorgeworfen, wir würden uns zu wenig für unseren Kanton in Bern zur Wehr setzen. Ich erinnere an die Energiepolitik, an die Verkehrspolitik, an die Staatspolitik. Sie haben es letzte Woche feststellen können.

Ein Beispiel aus der «Bahnpolitik»: Im Kanton St. Gallen mit seinen nicht einmal 400 000 Einwohnern – mein Nachbar Schönenberger zur Rechten weiss es ganz genau, und ich gönne es diesem Kanton – halten sieben Intercity-Züge, im Kanton Aargau mit rund 460 000 Einwohnern hält kein einziger. Die Nonstop-Verbindungen zwischen Zürich und Bern können und wollen wir nicht mehr länger klaglos hinnehmen. Der Jurasüdfusslinie wird nach unserer und auch nach Auffassung anderer Kantone ganz eindeutig im Konzept «Bahn 2000» ein zu geringer Stellenwert eingeräumt.

Auf diesen Überlegungen beruht mein Postulat mit den fünf Begehren. Im Nationalrat ist vom Kollegen Max Chopard ein praktisch gleichlautendes Postulat eingereicht worden. Ich erinnere Sie nochmals an die fünf Punkte:

1. Die Kapazitätsengpässe im aargauischen Bahnnetz sind sofort zu beseitigen, ohne dass man den umstrittenen

Variantenentscheid über den Neubauabschnitt zwischen Olten und Bern abwartet.

2. Die veralteten, nicht mehr leistungsfähigen und nicht mehr kundenfreundlichen aargauischen Bahnhöfe sind zu sanieren und auszubauen. Die Stadt Baden ist zum Beispiel bereit, für den neuen Badener Bahnhof einen erheblichen Beitrag zu leisten.

3. Der Bau der neuen Haltestelle an der Heitersberglinie in Mellingen ist ins Ausbauprogramm «Bahn 2000» aufzunehmen.

4. Die wichtige Kur- und Industrieregion Baden-Brugg-Zurzach mit einem Einzugsgebiet von mehr als 100 000 Einwohnern ist bahnpolitisch durch Intercity-Halte und direkte Verbindungen in die Westschweiz aufzuwerten.

5. Auch auf den Bahnstrecken Zürich-Baden-Bern und Zürich-Baden-Basel sind die neuesten Eisenbahnwagen IV einzusetzen.

Die fünf Anliegen werden vom Regierungsrat des Kantons Aargau unterstützt. Die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden im Kanton Aargau haben diese Anliegen ebenfalls in unzähligen Eingaben an die SBB, meistens erfolglos, vertreten.

Wir haben genug davon, dass unser Kanton von den Intercity-Zügen immer nur durchrast wird, ohne eigene Intercity-Bahnhöfe zu besitzen. Der Aargau ist weder der Abfallkübel der Schweiz noch herrenloses Durchgangsgebiet bzw. herrenloser Durchfahrtskanton der Nachbarkantone. Auch die SBB müssen endlich wissen, dass der Kanton Aargau kein Untertanengebiet mehr ist.

Aus diesen Gründen möchte ich Sie bitten, im Interesse des guteidgenössischen Friedens meinem Postulat zuzustimmen, damit wir nicht einen Widerstandsartikel in unsere Verfassung aufnehmen müssen.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich könnte meine Aufgabe einfach erledigen und sagen: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Weil aber die Ueberlegungen – nicht nur die Begehren – von Herrn Binder zu einem guten Teil im gesamtnationalen Interesse von Gewicht sind und nicht nur für den Kanton Aargau gelten, möchte ich es mir nicht so leicht machen.

Es ist unser Anliegen, dass man diese Begehren ernsthaft prüft und – so weit als irgend möglich – auch realisiert. Die etwas zu pointierte Lageschilderung von Ständerat Binder hat nämlich eine sachliche Grundlage.

Lediglich einem möchte ich widersprechen, Ständerat Binder: Man wirft Ihnen sowie Herrn Letsch und im Nationalrat der Dame und den Herren aus Ihrem Kanton vor, dass Sie zu wenig Ihrer Aufgabe, Ihrer Pflicht nachkämen. Das ist in der Tat nicht so. Die Vertreterin und die Vertreter aus dem Kanton Aargau sind Staatsmänner – selbstverständlich auch die Dame. Staatsmann sein bedeutet in der praktischen Politik: Einordnung der einem unmittelbar – auch kantonal – aufgetragenen, legitimen Interessen in das nationale Ganze. Sagen Sie Ihren Wählerinnen und Wählern, Ständerat Binder, dass ich staatsmännische Haltung den Vertretern des Kantons Aargau in der Verkehrspolitik, wie übrigens auch im Energiebereich, attestiere. Das entbindet sie selbstverständlich in keiner Art und Weise von der Aufgabe, auch die kantonalen Interessen wahrzunehmen.

Sie zitieren mit Recht – wir lassen uns dabei behaften –, dass «Bahn 2000» – das ist ja fundamental anders als beim seinerzeitigen NHT-Konzept – eine landesweite Verbesserung der Schienenversorgung bringen wird, weil eine Angebotsverbesserung erfolgt. Diese bezieht sich auf das gesamte Netz der SBB von 3000 km und auch auf das Netz der KTU (2000 km). Bezüglich Vereinabahn, die Sie zitierten: Diese 457 Millionen sind dann im KTU-Netz enthalten. Wir haben im Sinn, für die KTU allerhand zu tun mit zwei nächsten Rahmenkrediten, nämlich etwa zwei Milliarden Franken aus der Bundeskasse aufzuwenden. Weil dort auch die Kantone partizipieren, gibt das ein Investitionsvolumen von etwa 4 Milliarden. Diese Vereina-Millionen – die nicht Nichts sind, ich muss das meinen Freunden aus Graubün-

den sagen – sind eine grosse Leistung des Bundes. Man muss das so in das Gesamte einordnen.

Nun aber zu den SBB – das berührt den Kanton Aargau –: Hier werden gut 5 Milliarden angegeben; 2,7 Milliarden Franken – es kommt jetzt vermutlich noch etwas dazu durch die Variante Süd plus – für die Angebotsverbesserungen außerhalb der Neubaustrecken. Darin müssen nun tatsächlich Begehren, wie Sie sie für Ihren Kanton stellen, Platz finden. Was die Verdichtung des Angebots angeht: Die Beschleunigung, Umsteigefreiheit – Sie erwähnen ein Beispiel mit Bezug auf Aargau–Olten, man muss das auch vice versa prüfen –, also die gesamte Angebotsverbesserung ist auch im Verkehrs- und Energiekanton Aargau anzustreben. Ich möchte darauf nicht weiter eintreten. Ich habe Verständnis für diese Forderungen, und zwar nicht erst jetzt, wir haben uns schon früher über diese Stimmung im Kanton Aargau unterhalten.

Eines, Ständerat Binder, möchte ich aber zu bedenken geben: Lassen Sie unseren SBB gegenüber auch in dieser Frage Gerechtigkeit walten. Wenn nämlich die SBB bis in die neueste Zeit kantonalen, regionalen Anliegen nicht so Rechnung getragen haben, wie das durchaus wünschbar und auch objektiv begründet gewesen wäre, können wir das nicht der Unternehmensleitung der SBB zur Last legen. Wir Politiker hatten diese Entwicklung der SBB in die roten Zahlen – bis über eine Milliarde Franken – nicht im Griff. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass wir, um diese Defizitentwicklung noch einigermassen zu limitieren, dort angesetzt haben, wo es längerfristig natürlich am schlimmsten ist zu sparen, nämlich im Investitionsbereich. So waren die SBB über Jahre und Jahre – das ist eine Politik von etwa zehn bis zwölf Jahren – gezwungen, sich im Investitionsbereich auf das Notwendigste zu beschränken. Was ist dann vom Unternehmen her gesehen das Notwendigste? Natürlich das, was die Sicherheit erfordert, und daneben das, was unmittelbar betriebswirtschaftlich am ergiebigsten ist. Das führt dann natürlich dazu, dass alle anderen Aufgaben – das haben wir im Kanton Aargau, aber an vielen anderen Orten auch erlebt – nicht vorrangig wahrgenommen werden können, weil man nicht über die Höhe der Mittel verfügen kann, wie das unerlässlich wäre.

Die Herren Ständeräte Binder und Arnold sagten, es sei erfreulich, wie der öffentliche Verkehr jetzt auf Wohlwollen stösse, eben auch aus Umweltüberlegungen, Gesamtverkehrsüberlegungen. Seien wir einfach ehrlich und sagen wir: Dieser Rückenwind, Ständerat Binder, für den öffentlichen Verkehr kam erst in den letzten Jahren auf. Nicht nur hier in Bern, sondern an vielen Orten in diesem Lande fehlte es während zu langer Zeit an der Bereitschaft, hier in grossem Stil etwas für die Infrastruktur zu tun. Während wir dem Ausbau der Strasseninfrastruktur vollen Lauf liessen, ein Hochleistungsnetz innerhalb eines Vierteljahrhunderts auf die Beine stellten – die Finanzierung war über die Treibstoffzölle natürlich möglich –, haben wir im Bereich des Schienenverkehrs ein Minimum unternommen. Das Verhältnis der Investitionen in die Schiene einerseits zu den Investitionen ins Strassennetz andererseits über mehrere Jahre hinweg gerechnet beträgt etwa eins zu fünf. Das führte dazu, dass die Wettbewerbsfähigkeit nachgerade absackte und dass in vielen Gebieten in bezug auf das Angebot nicht gemacht werden konnte, was nötig gewesen wäre.

Ich möchte Sie bitten, bei aller Anerkennung Ihrer Anliegen – und wir werden sie mit aller Sorgfalt prüfen, zusammen mit den SBB –, den SBB und ihren Unternehmungsorganen gegenüber Gerechtigkeit walten zu lassen und auch dazustehen, dass in der Politik der vergangenen Jahre Fehler gemacht wurden: Es handelt sich da weniger um Fehler in der Einstellung der Unternehmung.

In diesem Sinne ist der Bundesrat mit der Ueberweisung dieses Postulates einverstanden.

**Affolter:** Ich habe Verständnis für die Sorgen und die Anliegen von Herrn Kollege Binder und auch für die so inständig vorgebrachten Wünsche des Kantons Aargaus hinsichtlich

vermehrter Investitionen, Infrastrukturverbesserungen und im Bereich der Fahrplangestaltung.

Ich komme selbst aus einem Kanton – Herr Bundesrat Schlumpf weiss das –, der sich kontinuierlich für eine bessere Berücksichtigung seiner öffentlichen Verkehrsinteressen zur Wehr setzen muss und dessen Fahrplanwünsche jahrelang übergangen worden sind, zum Teil heute noch übergangen werden. Zudem haben Mittellandkantone wie Aargau und Solothurn auch ständig in Erinnerung zu rufen, dass sie sich in der Frage der Fahrzeitverkürzungen und Schnellzugshalte nicht nur als Prügelkinder der Nation für möglichst rasche Direktverbindungen zwischen den Grossagglomerationen behandeln lassen wollen.

Eines wird gelegentlich vergessen, wenn es gilt, ein paar Minuten zwischen Bern und Zürich oder St. Gallen und Genf herauszuholen: Der Hauptstrang Zürich–Bern berührt in den Mittellandkantonen – dies hat Herr Binder mit Recht betont – wirtschaftlich ebenfalls bedeutsame Regionen, die auf zeitgemässen Bahninfrastrukturen und auf gute Bahnverbindungen und -anschlüsse angewiesen sind.

Dabei darf man allerdings etwas nicht übersehen, und das muss ich auch Herrn Binder in Erinnerung rufen: Es gibt natürlich kein aargauisches «Konzept 2000», sondern höchstens ein Anschlusskonzept des Kantons Aargau für das Konzept «Bahn 2000». Wenn dieses Konzept «Bahn 2000» verwirklicht werden sollte – Herrn Bundesrat Schlumpf ist Mut zu wünschen zur Ueberwindung der Schwierigkeiten –, ist es angelegt und ausgerichtet auf gesamtschweizerische Bedürfnisse. Darin liegt ja der grosse Fortschritt gegenüber den früheren NHT-Projekten.

Zweitens: Ich glaube auch nicht – Herr Bundesrat Schlumpf hat das heute zwar nicht erklärt, aber das wird so herauskommen; die Aargauer dürfen sich hier nicht allzu grosse Illusionen machen –, dass irgendwelche grössere Investitionen und Massnahmen zu Leistungssteigerungen des Bahnnetzes, zu Sanierungen usw. eingeleitet werden können, bevor der Entscheid über «Bahn 2000», inklusive Variantenentscheid, gefallen ist. Die Dinge sind derart miteinander verhängt, dass ich Bundesrat und auch SBB begreifen muss, wenn sie hier nicht sofort mobil machen.

Und ein letztes: Es fehlt mir im Postulat von Kollega Binder der Hinweis auf die Zusammenarbeit zwischen Bundesrat, SBB, aber auch den Nachbarkantonen des Standes Aargau. Herr Kollege Binder verlangt zum Beispiel den durchgehenden Ausbau auf vier Spuren der Strecke Olten–Aarau–Rupperswil und scheint übersehen zu haben, dass von dieser Strecke etwa die Hälfte auf solothurnisches Territorium entfällt. Hier werden die guten Nachbarn, konkret die Solothurner, etwas dazu zu sagen haben, insbesondere wenn man den Landbedarf ansieht. Gerade in solchen Fragen müssten die benachbarten Kantone zusammenstehen und gelegentlich mit vereinten Kräften auf den Bund losgehen, sonst werden wir einzeln abgeschlachtet wie in früheren solchen Situationen.

Der Kanton Solothurn erarbeitet gegenwärtig mit erheblichem Aufwand ein verkehrspolitisches Leitbild – ich bin daran beteiligt –, das alle verkehrspolitischen Belange und privaten und öffentlichen Verkehrsträger umfasst, dies im Gleichschritt mit der verkehrspolitischen Entwicklung im Bund. Es wäre vielleicht gut, wenn auch der Kanton Aargau – in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen – diese Vorarbeit leisten würde, damit man die Begehren der Mittellandkantone auf eine Linie bringen könnte.

Im übrigen darf ich Herrn Kollege Binder und auch den Kanton Aargau versichern, dass sie in diesen Bahnfragen den Nachbarkanton Solothurn durchaus an ihrer Seite wissen dürfen, weil es auf verschiedenster Ebene sehr viele gemeinsame Interessen zu vertreten gilt.

**Binder:** 1. Ich möchte zunächst Herrn Bundesrat Schlumpf danken, dass er das Postulat entgegennimmt. Er hat auch erklärt, dass diese Anliegen ernsthaft geprüft werden. Ich möchte ihn, wie das die Juristen jeweils sagen, bei dieser Zusage behalten.

2. Ich danke auch Herrn Affolter für die freundnachbar-

schaftliche Unterstützung. Meines Wissens arbeiten unsere Kantone bereits sehr intensiv zusammen, insbesondere was diese Strecke Olten–Aarau betrifft und auch bezüglich Ausbau der Jurasüdfusslinie. Es ist ja die gemeinsame Auffassung unserer beiden Kantone, dass der Jurasüdfusslinie eine grössere Bedeutung zukommen muss, als dies heute im «Konzept 2000» vorgesehen ist.

3. Wir wollen kein eigenes Konzept, kein aargauisches Konzept «Bahn 2000», sondern wir möchten sinnvoll in dieses Konzept eingebaut werden. Es geht einfach nicht an – ich muss das nochmals sagen –, dass einige Kantone drei, vier, fünf, sechs, sieben Intercity-Halte besitzen und wir im Kanton Aargau mit 450 000 Einwohnern praktisch keinen. Das akzeptiert unsere Bevölkerung nicht mehr, insbesondere nicht die starke Region Baden/Brugg/Zurzach mit 100 000 Einwohnern, die zugleich auch noch die Region mit den Kernkraftwerken ist.

**Schönenberger:** Als Vertreter einer Randregion im Osten unseres Landes habe ich an sich Verständnis für das Begehrn Binder, insofern Fahrplanverbesserungen im Kanton Aargau gefordert werden, aber ich habe tatsächlich kein Verständnis für die Forderung, dass die Intercity-Züge wiederum in Aarau – nachher kommen dann weitere Begehren, Olten usw. – anhalten sollen.

Wenn wir zu diesem Fahrplan zurückkehren würden, wären die SBB wieder so weit, wie sie vor zwanzig Jahren gewesen sind. Ich glaube, das muss man auch sehen, und der Intercity-Zug, der in St. Gallen seinen Anfang nimmt, den wir sehr gern haben und rühmen – unser Standort wird damit etwas aufgewertet – hat zwischen St. Gallen und Zürich eine ganz andere Bedeutung als zwischen Zürich und Genf. Dies wollte ich hier der Klarheit wegen noch sagen.

**Bundesrat Schlumpf:** Herr Ständerat Affolter hat mit Recht gesagt, dass ich mich zur «Bahn 2000», Bedeutung der Neubaustrecken, nicht geäusserzt habe. Ich möchte das kurz nachholen; es ist von Bedeutung.

Ohne diese Neubaustrecken verliert das Konzept «Bahn 2000» sein Herzstück. Das muss man sehen. Dann werden wir einfach anstelle der bisherigen Kleinpflasterpolitik zu vielleicht etwas teureren Grossheftplastern für die Bahnen kommen, aber überhaupt nicht zu einer Infrastruktur, welche die geringste Chance hat, mit den übrigen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig zu werden. Das ist so. Es ist nicht das Entscheidende, ob man die Variante Nord oder die Variante Süd wählt, aber entscheidend ist, dass wir auf der zentralen Achse dieses nationalen Netzes zu diesen Neubaustrecken kommen. In diesem Sinne also hat Ständerat Affolter eine durchaus richtige Ergänzung angebracht.

Nur so können wir wirklich eine zeitgemäss Flächenversorgung in unserem Land erreichen, und nur so, Ständerat Arnold, kommen wir auch zu einer wirklichen Entlastung der Strasse. Wenn wir diese Neubaustrecken nicht haben, will ich den Verkehrsminister sehen, der auf lange Zeit Widerstand zu leisten vermag gegen eine Erweiterung gewisser Nationalstrassenstrecken. Der Druck, auch bei Ihnen am Gotthard – zweite Röhre –, der Druck zwischen Bern und Olten, der Druck der Strasse, weil es einfach nicht mehr geht, wird dann so stark werden, dass man gar nicht anders kann.

Wenn wir nicht leistungsfähige Schienenwege haben, in Bezug auf Kapazität, Geschwindigkeit und Komfort, haben wir keine Möglichkeit, Huckepack und kombinierte Verkehre als Alternative anzubieten für unsere Tonnagebeschränkungen. Dann werden wir europäisch unter einen ungeheuren Druck kommen. Das war jetzt eine vorweggenommene Argumentation, aber durchaus nicht nutzlos.

Nach unserem Konzept sollen die Mittellandkantone wahrhaftig nicht zu Prügelknaben werden. Wir wollen tatsächlich zu Angebotsverbesserungen kommen, schon durch das ganze Knotensystem. Ich will das nicht darlegen; Sie kennen es. Es soll eine Fahrplanverdichtung, bessere Umsteigemöglichkeiten, den Abbau von Umsteigenotwendigkeiten und

damit Verkürzung der Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

Diese Ziele sollen auch für die Mittellandgebiete erreicht werden, also zum Beispiel für den Aargau und für Solothurn. Ständerat Affolter, die nationalrätliche Kommission ist überwiegend der Meinung, dass man diese Variante Süd – von Solothurn Richtung Herzogenbuchsee – verwirklichen soll. Diese Einbindung macht etwa 250 Millionen zusätzlich aus. Eine möglichst umfassende Einbindung aller Regionen in die Hauptverbindungsachse, also nicht einfach nur NHT, dient den Interessen der ganzen Juraregion.

Das sind in etwa die Vorstellungen des Bundesrates zur Eisenbahnpolitik, SBB und KTU, zur Verkehrspolitik überhaupt.

Ständerat Binder, dabei lasse ich mich sehr gerne behaften. Wir müssen uns gelegentlich auch bei etwas behaften lassen, was wir nicht sagten; um so lieber tun wir es bei etwas, was wir gerne gesagt haben!

**Präsident:** Der Bundesrat ist bereit, das Postulat anzunehmen. Es wird aus der Mitte des Rates nicht bestritten.

*Ueberwiesen – Transmis*

86.357

### Motion Ducret PTT-Dienstleistungen in Genf Prestations postales à Genève

*Wortlaut der Motion vom 13. März 1986*

Der Bundesrat wird beauftragt, bei den PTT-Betrieben vorstellig zu werden, damit sie in Genf die Dienstleistungen am Samstagvormittag so anpassen, dass die Arbeitsbedingungen des Personals konkurrenzfähig werden. Dies würde die für einen reibungslosen Betrieb unerlässliche Personalrekrutierung erleichtern.

*Texte de la motion du 13 mars 1986*

Le Conseil fédéral est prié d'intervenir auprès de l'Entreprise des PTT pour qu'elle modifie les prestations postales du samedi matin à Genève, afin que les conditions de travail du personnel deviennent concurrentielles, favorisant ainsi le recrutement indispensable à la bonne marche des PTT.

*Mitunterzeichnerin – Cosignataire: Bauer*

**M. Ducret:** Ma motion, qui est d'ailleurs la même que celles que plusieurs conseillers nationaux genevois ont déposées, demande au Conseil fédéral d'intervenir auprès des PTT, afin de modifier les prestations postales du samedi matin à Genève, précisément, pour améliorer les conditions de recrutement et de travail du personnel. Pourquoi? C'est une demande qui, d'ailleurs, n'entraînera pas de dépenses supplémentaires, le budget de la Confédération ne sera pas touché, et c'est une demande qui n'entraînera pas d'avantages supplémentaires pour le personnel. Donc, on n'essaie pas par ce moyen d'accorder des avantages supplémentaires.

Si je le dis, c'est parce que le Conseil fédéral a déjà donné une réponse à une motion semblable, déposée par Mme Christinat et d'autres députés au Conseil national. Dans cette réponse, le Conseil fédéral, qui est contre la motion, a l'air de dire que nous voulons des avantages supplémentaires. Or, ce n'est pas le but et si Mme Bauer-Lagier et moi-même avons déposé cette motion, c'est qu'il s'agit d'un problème de zone urbaine. Il est évident, et la qualité des PTT n'est pas en discussion dans cette demande, nous ne critiquons pas les services des PTT; je crois même que l'on

peut dire que le service de la poste aux lettres et aux paquets, malgré les graves difficultés de personnel qu'il rencontre partout en Suisse, mais spécialement à Genève et dans les autres villes suisses, est un service de très bonne qualité. Si on le compare au service tel qu'il existe dans d'autres pays, nous avons encore un service de très bonne qualité. Quant aux guichets, le personnel a de gros problèmes de réception de la clientèle et, surtout, il a des heures d'ouverture qui ne correspondent pas aux nouvelles habitudes urbaines.

Que s'est-il passé dans la plupart des villes? Nous sommes progressivement passés au système de la semaine de cinq jours. Le samedi, à part les magasins qui ouvrent, est devenu un jour où l'on fréquente effectivement très peu les banques et les guichets postaux. Il y a peu de monde. D'ailleurs, les heures d'ouverture des guichets le samedi sont déjà fortement réduites: de 7 h 30 à 11 heures du matin. Or, le deuxième problème des villes, c'est que les trajets que l'on doit faire rendent les journées de travail interrompu extrêmement difficiles. La plupart des bureaux et les bureaux de l'Etat à Genève sont d'ores et déjà passés à l'horaire continu avec un arrêt de travail relativement libre. Mais les PTT continuent à fermer à midi et à ouvrir à 13 h 30. Or, dans une zone urbaine, avec les difficultés de trafic que nous rencontrons, la plupart de ces gens ne peuvent plus rentrer chez eux. Alors, on les fait rester là, en ville, pendant une heure et demie pour rien, alors qu'il serait beaucoup plus judicieux d'ouvrir les guichets entre midi et 13 h 30 et de les fermer le samedi. Nous avons, dans toutes nos villes et il existe à Genève comme ailleurs dans l'importante gare postale de Cornavin, un guichet qui est ouvert jour et nuit, le dimanche également, et qui peut satisfaire aux exigences d'une clientèle qui souhaiterait utiliser ces services en dehors des heures d'ouverture.

Nous ne demandons donc pas un avantage pour le personnel. Nous demandons un avantage pour la clientèle. Je pense que si la plupart des banques et des administrations ont changé leurs horaires, ce n'est pas par esprit de commodité, mais bien pour rendre service à la clientèle.

Je pense que vous devriez accepter la demande que je vous adresse par voie de motion et demander aux PTT – il est vrai que l'on commencera par une exception, Genève – mais de faire au moins des essais de manière à ce que l'on puisse savoir si ce que l'on propose est meilleur que le système actuel. Je pense que l'on doit tenter l'expérience et la motion que j'ai déposée avec Mme Bauer-Lagier a pour but de vous demander d'intervenir auprès des PTT, afin que cet essai soit entrepris; c'est d'ailleurs en parfait accord avec le représentant du personnel des PTT et comme tous les représentants genevois au Conseil national ont signé cette motion, c'est aussi dire que c'est en accord avec les différents milieux de la population genevoise. Je souhaite donc, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous acceptiez d'intervenir auprès de l'administration des postes.

**Bundesrat Schlumpf:** Wir kennen die Personalrekrutierungsprobleme, insbesondere diejenigen von Genf. Sie bestehen in der Tat. Es gibt auch Probleme in bezug auf die lokalen Zulagen, die Höhen usw. Es sind besondere Verhältnisse.

Die PTT haben sich aber in bezug auf die Bedienungsordnung bei vergleichbaren Verhältnissen an das gleiche Regime zu halten. Das gilt auch in bezug auf die Öffnungszeiten. Diese Öffnungszeiten sind landesweit so, dass der Samstagvormittag noch eine volle Bedienung erlaubt. Eine Bedienung nicht nur, wie das angeregt wird, für Zeitungen beispielsweise und Todesanzeigen, sondern auch für den Geldverkehr. Dort besteht teilweise Konkurrenz mit Banken, die am Samstagmorgen ihre Schalter geöffnet haben. Auch für den Abholdienst braucht es am Samstagmorgen Personal! Nicht überall sind bereits Postfächer verfügbar. Das wäre eine Lösung des Problems. Immerhin brauchen wir auch Personal, um diese Postfächer zu bedienen.

Alle Erhebungen zeigen das, dass man in den grösseren Orten – in kleinen Gemeinden gibt es andere Regelungen,

**Postulat Binder "Bahn 2000". Investitionen und Fahrplanverbesserungen im Kanton Aargau**

**Postulat Binder "Rail 2000". Investissements et améliorations à l'horaire dans le canton d'Argovie**

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.323
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1986 - 16:00
Date	
Data	
Seite	283-287
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 542