

CH_VB 86.323 vom 9. Juni 1986

Bundesverwaltung, 1986-06-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.323

FR: CH_VB 86.323 du 9 juin 1986

IT: CH_VB 86.323 del 9 giugno 1986

Erwägungen

E. 9

Juni 1986 283 Postulat Binder 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 zeitgemässe 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

E. 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-Alpen-transversale zu Ihnen. So rechnen wir bestimmt damit, dass wir eine Überflutung 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
#ST# 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
#ST# 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.

Postulat Binder 284
9 juin 1986
Der Aargau wurde hingegen - namentlich seit dem Bau der Heitersberglinie und seit der Einführung des Taktfahrplans - bahnpolitisch vernachlässigt. Es erfolgten viel zu wenig 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 übergangen 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 Mel-lingen. 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 Ölten. 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:

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