

sein. Zumindest was die Aufsicht über die SRG betrifft, stellen sich diesbezüglich Fragen. Es heisst, die Oberaufsicht in bezug auf die SRG sei Sache des Bundes, insbesondere also, was die finanzielle Seite anbetreffe. Der Bundesrat führt hierzu aus, dass man unter der Oberaufsicht des Bundes die Oberaufsicht des Bundesrates zu verstehen habe. Anders ausgedrückt: die Bundesversammlung hat keine Möglichkeit, direkt einzugreifen.

Meiner Meinung nach können aber die eidgenössischen Räte indirekt über die Motion doch in diese Materie einwirken. Ich erinnere an die letztjährige parlamentarische Diskussion, wo ein Vorstoss besprochen wurde, der verlangte, dass die aus einer allfälligen Gebührenerhöhung stammenden Einnahmen in erster Linie zur Verbesserung der Programmqualität zu verwenden seien, und dass im weiteren bei der Prüfung des Finanzgebarens und der Rechnung der SRG den Fragen der Abschreibung und der Reservebildung besondere Beachtung zu schenken sei. In dieser Richtung hatte also das Parlament einen Druck auf den Bundesrat ausgeübt.

Es stellt sich die Frage, ob hier nicht rechtlich von einer Lücke gesprochen werden kann. Die Mitarbeiter der SRG stellen sich nämlich auf den Standpunkt, sie hätten eine Programmfreiheit, in die man ihnen nicht hineinreden könne. Theoretisch mag dieses Verhalten angehen. Praktisch ist diese Frage aber sehr schwierig zu beurteilen. Wenn wir schon von Bundesseite aus die Möglichkeit haben, die Oberaufsicht in bezug auf die Finanzen durchzuführen, kommen wir doch automatisch mit dieser sogenannten Programmfreiheit in einen Konflikt. Wenn es sich nun herausstellt, dass es bei der Dezentralisierung der Tagesschau nicht um 8 bzw. nicht einmal mehr um 26 Millionen Franken, sondern möglicherweise um rund 50 Millionen Franken Mehrkosten geht, dann haben wir hier doch eine Diskrepanz oder gar eine Unverhältnismässigkeit in bezug auf die Oberaufsicht über die Finanzen einerseits und in bezug auf die Programmfreiheit andererseits festzustellen. Man kann doch nicht behaupten, die Programmfreiheit sei dermassen gewährleistet, dass die Finanzen überhaupt keine Rolle spielen. Der Bund hat die Möglichkeit, etwas zu sagen, wenn es um die Finanzen geht. Diese unsichere Rechtslage, die in bezug auf die Kompetenzordnung weiterhin nicht befriedigt, bereitet mir Mühe, einfach gegen die Motion zu stimmen. Ich behalte mir darum vor, Stimmenthaltung zu üben.

Gadient: Das Votum Dobler ruft mich auf den Plan. Ich hatte ähnliche Bedenken und habe sie noch. Nachdem jedoch die Dezentralisierung – wie dies der Kommissionspräsident dargelegt hat – nicht in Widerspruch zu den Konzessionsbestimmungen steht, die SRG ihre Programmtätigkeit im Rahmen der Konzessionsbestimmungen (Art. 13 und 22 Abs. 3) frei gestalten kann und die Aufsicht über die SRG zwar an den Bundesrat delegiert worden ist, diesem jedoch kein Weisungsrecht an die von ihm bezeichneten Vertreter im Zentralvorstand (es handelt sich ja nicht um EVED-Beamte) zusteht, kann unseres Erachtens hauptsächlich aus formalrechtlichen Gründen der Motion nicht Folge geleistet werden, zumal sich das Téléjournal in der Romandie gut einzuführen scheint.

Materiell befriedigt mich die Lösung auch nicht besonders. Die Dreiteilung in Sprachregionen auch in diesem wichtigen Bereich fördert die Gefahr des Auseinanderlebens; darauf ist im Nationalrat zu Recht aufmerksam gemacht worden. Gerade eine einheitliche Tagesschau mit ihrer hohen Einschaltquote wäre an sich geeignet, das Gemeinsame, das Überregionale, die nationale Verbundenheit zu stärken. Es ist zu Recht von einer nationalen Informationsklammer in einem der wenigen Bereiche, wo eine solche überhaupt zum Tragen kommen kann, gesprochen worden. Eine einheitliche Tagesschau liesse sich um so mehr rechtfertigen, als es neben ihr durchaus besondere Regionalsendungen gibt, bei denen sprachregionale Gewichtungen naturgemäss gegeben sind.

Sollte nun die Regionalisierung zum Vollzug gelangen, so

geben wir in aller Form der Erwartung Ausdruck, dass Ersatzsendungen geschaffen werden, die im Sinne dieser Überlegungen geeignet sind, die anderenfalls verlorengelende überregional verbindende Sendefunktion zu übernehmen.

Bundesrat Schlumpf: Herr Ständerat Andermatt, dem ich für seinen Bericht danke, hat darauf hingewiesen: das EVED hat 1978 die Dezentralisierung durch Ablehnung einer dagegen gerichteten Beschwerde genehmigt. Unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben wäre es nun höchst problematisch, wenn der Bund vier Jahre später (nachdem die Realisierung teilweise erfolgt ist) quasi das Gegenteil beschliessen wollte.

Ob Bundesrat oder Parlament Kompetenzen haben, ändert nichts daran, dass die Vertreter des Bundes – wer immer sie wählt –, soweit es nicht Bundesbeamte sind (und das sind sie eben nicht, wie Ständerat Gadient sagte), ihre Aufgabe im Zentralvorstand nicht nach Instruktionen wahrnehmen, sondern ungehindert. Das sind keine gebundenen Mandate, die nach Weisungen auszuüben wären. Das Bundesamt für Justiz hat das am 8. März 1982 in einem Bericht eindeutig festgelegt. Es gibt kein Weisungsrecht, und das, was die Motion des Nationalrates will, ist schon über der Grenze dessen, was man als Weisung bezeichnen müsste. Eine dritte Bemerkung zu den Ausführungen von Ständerat Gadient: Koordinationsmassnahmen, welche die nationale Einheit gewährleisten sollen, also die Klammerfunktion der SRG insbesondere auch bei diesen Tagesschauen der drei Sprachregionen, solche Koordinationsmassnahmen wurden SRG-intern durch den Generaldirektor angeordnet, sie sind bereits im Gange, so dass diesem Anliegen sicher entsprechen wird. Ich verweise auf die Antwort des Bundesrates zu einem Postulat Akeret im Nationalrat.

Abstimmung – Vote

Für Überweisung der Motion
Dagegen

2 Stimmen
22 Stimmen

81.924

Postulat Binder

**Taktfahrplan 1982. Aargau
Horaire cadencé 1982. Argovie**

Wortlaut des Postulates vom 18. Dezember 1981

Am 23. Mai 1982 wird im schweizerischen Bahnverkehr das Neue Reisezugs-Konzept 1982 (NRK 82) oder – in verständlicher Sprache ausgedrückt – der sogenannte Taktfahrplan in Kraft gesetzt. Dieser Taktfahrplan widerspricht den anlässlich der Eröffnung der Heitersberglinie von den SBB abgegebenen Versprechungen und bedeutet gegenüber dem bevölkerungsreichen Kanton Aargau sowie insbesondere gegenüber der Grossregion Limmattal–Aaretal (Baden-Brugg) einen politischen Affront.

Die wichtigsten Schwachstellen des NRK sind:

– das Abhängen der Region Baden-Brugg vom direkten Jurafuss-Verkehr;

– das Brechen der alten Ost-West-Stammlinie in Olten und der Verlust einer Direktverbindung der Region Baden-Brugg an die Westschweiz;

– der fast vollständige Verlust von Verbindungen ohne Umsteigen der Bahnhöfe Brugg und Baden über Zürich-Flughafen hinaus;

– die quantitative und qualitative Verschlechterung von Zofingen bezüglich Schnellzugshalte;

– die Anschlussmängel des Feldes 700 in Stein und Brugg für den inneraargauischen Verkehr.

Der Aargau und vor allem die Region Baden-Brugg werden sich mit diesen schwerwiegenden, untragbaren und auch unnötigen Struktur­mängeln und Schwachstellen des Taktfahrplanes niemals abfinden.

Der Bundesrat wird eingeladen, über die Struktur­mängel und offensichtlichen Schwachstellen des Neuen Reisezugs-Konzeptes 1982 (NRK 82) für den Kanton Aargau und vor allem die Region Baden-Brugg einen Bericht zu erstatten sowie die notwendigen Massnahmen zur Beseitigung dieser Mängel und Schwachstellen zu treffen.

Texte du postulat du 18 décembre 1981

Le 23 mai 1982, les chemins de fer suisses mettront en vigueur la Nouvelle conception du trafic voyageurs (NCTV 1982) ou, plus simplement, l'«horaire cadencé». Cet horaire contredit les promesses faites par les CFF lors de l'inauguration de la ligne du Heitersberg et constitue un véritable affront politique pour le canton d'Argovie, qui est fortement peuplé, et pour la région de la vallée de la Limmat et de celle de l'Aar.

Les critiques majeures que l'on peut formuler à l'égard de la NCTV sont les suivantes:

- la région Baden-Brugg dépendra des trains directs, qui desservent le pied du Jura;
- la ligne traditionnelle est-ouest sera interrompue à Olten, et la région Baden-Brugg ne sera plus directement reliée à la Suisse occidentale;
- Brugg et Baden seront pratiquement privés de liaisons directes avec l'aéroport de Zurich;
- Zofingue verra sa situation se détériorer, du fait de la réduction du nombre de trains directs s'arrêtant dans cette gare;
- les correspondances du tableau-horaire 700 de Stein et Brugg avec le trafic intérieur du canton d'Argovie seront insuffisantes.

Le canton d'Argovie, et surtout la région de Baden-Brugg, ne s'arrangeront jamais des imperfections présentées par l'horaire cadencé, pas plus qu'ils ne s'accommoderont de structures dont les carences sont aussi intolérables qu'inutiles.

Le Conseil fédéral est prié de présenter un rapport sur les désavantages que la Nouvelle conception du trafic voyageurs entraîne pour le canton d'Argovie et pour la région Baden-Brugg; il est en outre prié de prendre les mesures nécessaires pour redresser la situation.

Unterzeichner - Cosignataire: Letsch (1)

Binder: Bereits am 23. September 1980 habe ich in einer einfachen Anfrage auf die völlig unbefriedigenden Konsequenzen des Taktfahrplanes für den Kanton Aargau aufmerksam gemacht. Die Antwort des Bundesrates fiel nicht gerade eindeutig aus. Immerhin heisst es in dieser Antwort vom 1. Dezember 1980: «Die SBB prüfen nun, unter welchen Voraussetzungen sie die Wünsche des Kantons Aargau im Rahmen des gesamten Fahrplankonzepts berücksichtigen können, ohne die Interessen anderer Kantone zu schmälern. Sobald die Studien abgeschlossen sind, werden die SBB den Behörden des Kantons Aargau Lösungsvorschläge unterbreiten. Sie beurteilen die Möglichkeit, dass gangbare Wege gefunden werden können, optimistisch.»

Dies klang noch relativ beruhigend. Die weiteren Verhandlungen zwischen den Bundesbahnen und dem Regierungsrat des Kantons Aargau verliefen jedoch völlig enttäuschend. Deshalb reichte ich am 18. Dezember 1981 mein Postulat ein. Nach der Einreichung des Postulates, nämlich am 29. Januar 1982, stellte sich das Bundesamt für Verkehr völlig einseitig, unreflektiert und ohne Interessenabwägung voll und ganz hinter den starren Taktfahrplan der Bundesbahnen. Enttäuscht über diese «diskriminierende Haltung» des Bundesamtes für Verkehr hat der Regierungsrat des Kantons Aargau am 22. Februar 1982 Beschwerde beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingereicht. Der sonst in der Frage des Taktfahrpla-

nes eher zurückhaltende Regierungsrat des Kantons Aargau schreibt in den grundsätzlichen Bemerkungen dieser Beschwerde unter anderem: «Aufgrund der intensiven Auseinandersetzung des Aargaus mit dem Taktfahrplan hätten wir auf die fünfseitigen Belehrungen des Bundesamtes für Verkehr in seinem Beschwerdeentscheid vom 21. Januar 1981 ruhig verzichten können. Es steht darin nichts, das wir nicht schon kennen würden, mit Ausnahme eines Satzes auf Seite 6 oben, den wir wie folgt zitieren: «Im Interesse der landesweiten Einführung des Taktfahrplanes muss jedoch dem Kanton Aargau zugemutet werden, sich mit gewissen Prioritäten abzufinden.» Der aargauische Regierungsrat schreibt weiter: «Wir hofften und glaubten in der letzten Zeit, dass der Aargau in Zukunft seinen Makel als Durchfahrtskanton etwas verlieren könnte. Offensichtlich haben wir uns gewaltig getäuscht oder täuschen lassen. Der Aargau hat sich also nach den Vorstellungen des Bundesamtes für Verkehr damit abzufinden, dass er in der Bahnerschliessung gerade das erhält, was für ihn so abfällt. Andererseits ist der gleiche Aargau selbstverständlich dafür da, Anlagen der Bundesbahnen zu übernehmen und zu dulden, die für ihn zwar keinen Nutzen abwerfen, im Interesse des Landes aber bei uns zweckmässig plaziert werden. Wir erinnern an den Rangierbahnhof Limmattal, an die Ausgleichsgruppe Dottikon, an die Güterzugsverbindungsline Würenlos-Killwangen. Die Heitersberg-Linie, ebenfalls in Landesinteresse gebaut, bringt uns ebenfalls mehr Probleme als sie zu lösen imstande ist, zumindest aufgrund der gegenwärtigen Haltung der SBB.»

Ich habe mein Postulat nicht ohne Notwendigkeit eingereicht. Ich möchte nicht als kantonaler Kirchturmpolitiker in Erscheinung treten. Aber ich darf Sie doch bitten, in dieser eisenbahnpolitisch für den Aargau wichtigen Frage etwas eidgenössische Solidarität zu üben. Der Aargau ist der viertgrösste Kanton unseres Landes und hat das drittgrösste Industrieaufkommen unseres Landes. Vor allem die Region Baden-Brugg, die wegen der Spanisch-Brötli-Bahn in der Eisenbahngeschichte der Schweiz eine grosse Rolle spielt, die immer bahnfreundlich war und auch heute noch bahnfreundlich ist, die beim Bankrott der Nationalbahn grosse finanzielle Opfer bringen musste, die jetzt nicht wohlwollend, aber doch gelassen zur Entlastung von Zürich den Güterbahnhof Limmattal auf ihrem Territorium duldet und die bezüglich Billetteinnahmen gesamtschweizerisch an 10. Stelle steht, d. h. kurz nach Genf, Luzern und St. Gallen, diese wichtige Region Baden-Brugg wird bezüglich Direktverbindung nach West und Ost im neuen Taktfahrplan geradezu misshandelt. Dabei hat der leider verstorbene Bundesrat Bonvin beim Bau der Heitersberg-Linie im Jahre 1968 von mir ein Postulat entgegengenommen und zugesichert, die Städte Baden und Brugg würden wegen der neuen Linienführung durch den Heitersberg nicht schlechter gestellt als vor diesem Bau. Was ich also verlange, ist lediglich die Einhaltung bundesrätlicher Zusicherungen. Auf die Einhaltung solcher bundesrätlicher Versprechungen dürfen wir uns doch wohl noch verlassen. Sonst müssen wir uns die Frage stellen: Was gilt das Wort eines Bundesrates im Parlament?

Mein Postulat ist auch sehr flexibel formuliert. Ich verlange lediglich einen bundesrätlichen Bericht über die Struktur­mängel und die offensichtlichen Schwachstellen des Neuen Reisezugs-Konzeptes für den Kanton Aargau und vor allem für die Region Baden-Brugg sowie die notwendigen Massnahmen zur Beseitigung dieser Mängel und Schwachstellen. Das ist kein Eingriff in ein hängiges Beschwerdeverfahren, in welchem übrigens ganz andere und konkrete einzelne Begehren gestellt werden. Was ich will, ist eine politische Gewichtung des Taktfahrplanes - dessen grosse Vorzüge ich im übrigen nicht bestreite - für das Gebiet des Kantons Aargau. Dabei bin ich damit einverstanden, dass die Region Baden-Brugg bezüglich Direktverbindungen nach West und Ost Opfer bringen muss. Aber es geht hier um das vernünftige, zumutbare, vertretbare Mass.

«Ich kann nur sagen: keine Probleme», so kommentierte SBB-Generaldirektor Latscha die ersten Erfahrungen mit

dem Taktfahrplan. Gerade vorhin habe ich fast ähnliche Worte von Bundesrat Schlumpf gehört. Herr Latscha scheint vergessen zu haben, dass es im SBB-Netz auch noch einen Kanton Aargau gibt, der von allen Intercity-Zügen ohne Halt durchfahren wird und dessen zentrale Bahnhöfe Baden und Brugg praktisch von allen Direktverbindungen nach West und Ost abgeschnitten werden. Die Erklärung des Herrn Latscha klingt für aargauische Ohren geradezu zynisch. Nicht viel besser kommen wir beim Bundesamt für Verkehr weg, in dessen Entscheid die anstössige Feststellung enthalten ist: «Im Interesse der landesweiten Einführung des Taktfahrplanes muss jedoch dem Aargau zugemutet werden, sich mit gewissen Prioritäten abzufinden.»

Wir bundestreuem Aargauer anerkennen durchaus eidgenössische Prioritäten. Aber wir sind als doch relativ grosser und wirtschaftsstarker Kanton im schweizerischen Mittelland nicht mehr länger bereit, immer nur Durchfahrtskanton und Stiefkind der Bundesbahnen zu sein. Mein Postulat richtet sich – das möchte ich klarstellen – nicht gegen den Taktfahrplan, sondern gegen die Misshandlung des Kantons Aargau in diesem Taktfahrplan. Man soll sich bei den Bundesbahnen endlich etwas einfallen lassen, um unsere berechtigten und nicht überzogenen Begehren angemessen zu berücksichtigen. Ich hoffe auf Ihre eidgenössische Solidarität mit dem in Sachen Taktfahrplan geschlagenen Kanton Aargau und bitte Sie, meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrat Schlumpf: Wir haben beim SBB-Bericht von einem gewissen Szenenwechsel gesprochen, der in den letzten Jahren eingetreten ist. Die Ausführungen von Ständerat Binder zeigen, dass das auch im Bahnsektor der Fall ist. Ganz offensichtlich sind Bahninfrastrukturen, um die man sich in früheren Jahrzehnten aus verschiedenen Gründen (Arbeitsplätze, Fiskalinteressen) gerissen hat, heute weniger gesucht. Das ist eine Erfahrung, die man in verschiedenen Bereichen macht, wobei ich sagen muss, dass dahingehende Bedenken etwa des Kantons Glarus (in bezug auf die Nationalstrasse und die ihm daraus erwachsenden Aufwendungen für andere Gebiete) oder gar des Kantons Uri (in bezug auf seine Leistungen für Verkehrswege von nationaler und internationaler Bedeutung und die Leistungen an Infrastrukturen) eindrücklicher wirken als ausgerechnet diejenigen aus dem Kanton Aargau oder auch aus anderen-Kantonen, wo man solche Aufwendungen auch zu tragen hat. Ich glaube also, die Situation im Kanton Aargau ist nicht so, dass man sagen könnte, er werde allgemein mit nicht interessanten oder nur belastenden Infrastrukturen bedient, umgekehrt aber in seinen legitimen Interessen geschmälert.

Wie verhält es sich damit im Zusammenhang mit dem Taktfahrplan? Es ist klar, dass diese Systematisierung der Fahrpläne und auch der Halte weitgehende Änderungen im ganzen Ablauf mit sich gebracht hat. Es ist ein Abrücken von einem historisch gewachsenen Fahrplansystem. Historisch gewachsen besagt gleichzeitig, dass dieses Fahrplansystem zu einem Teil durch die Entwicklung überholt worden ist, indem man die Zugsgattungen und die Halte aus ganz verschiedenen Gründen verteilte und regelte.

Durch den Taktfahrplan, durch diese Neuordnung seit dem 23. Mai, wird grundsätzlich kein Kanton, auch nicht der Kanton Aargau, schlechter gestellt als vorher. Es gibt gewisse Härtefälle, gewisse Probleme in bezug auf die Halte, auf die Ständerat Binder hingewiesen hat. Man könnte sie mildern, wenn man das Angebot vermehren und zusätzliche Züge einbauen würde. Aber derartige Zusatzleistungen sind kaum je eigenwirtschaftlich, wenn es nur um solche Kompensationen geht.

Eines, Ständerat Binder, darf ich Ihnen vorbehaltlos sagen: Der Bundesrat bleibt auch heute bei Versprechungen oder Zusicherungen. Was damals im Vorfeld der Neuanlage Heitersberglinie gesagt wurde, das gilt – natürlich *mutatis mutandis* – auch heute noch. Aber die Frage, mit der wir uns heute auseinanderzusetzen haben, hängt nun nicht

damit zusammen, sondern mit Änderungen im Zusammenhang mit diesem Neuen Reisezugs-Konzept, mit dem Taktfahrplan. Daraus ergeben sich Änderungen, nicht weil man Zusicherungen von damals nicht mehr honorieren möchte. Bei diesem Taktfahrplan spielen bei den Intercity-Zügen – das ist die Kategorie, die Ständerat Binder vor allem anspricht – die Unterwegshalte eine entscheidende Rolle. Die Attraktivität dieses ganzen Systems hängt weitgehend davon ab, dass nicht zu viele Halte die ganze Neuordnung unattraktiv machen und damit die Stellung der SBB im Verkehrsmarkt, insbesondere beim Personenverkehr, wiederum schmälern. Ständerat Binder hat darauf hingewiesen, dass die Fahrplanbegehren des Kantons Aargau nicht erledigt sind. Eine Beschwerde der Regierung und übrigens auch noch viele andere Beschwerden sind bei unserem Departement hängig. Das Departement wird die Argumente des Kantons Aargau – ich kenne die einlässliche und sorgfältige Eingabe vom 22. Februar 1982 – sorgfältig prüfen.

Ständerat Binder sagt, sein Postulat mit dem Auftrag an den Bundesrat, einen Bericht zu erstatten und entsprechend notwendige Massnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen zu treffen, richte sich nicht gegen den Taktfahrplan, sondern gegen die Behandlung des Kantons Aargau im Taktfahrplan. Kompetenzmässig ist diese Sache ganz eindeutig. Im Artikel 3 der Verordnung zum Eisenbahngesetz, Ziffer 4, Litera e, steht geschrieben, dass die Genehmigung der Fahrpläne, auch eines Taktfahrplanes, in die abschliessende Kompetenz des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes fällt. Hier ist die Angelegenheit auch bereits auf dem Wege der Beschwerde gegen den Entscheid des Bundesamtes für Verkehr hängig.

Es wäre nun – und das möchte ich dem ausgezeichneten Juristen Ständerat Binder zu bedenken geben – doch wohl ein ganz eigenartiges Verfahren, wenn das Departement, das im ordentlichen Beschwerdeverfahren zu entscheiden hat, allenfalls auf dem Wege eines parlamentarischen Vorstosses im Zuge dieses Berichtes korrigiert werden könnte. Dieser Bericht soll ja – wie gefordert wird – die Grundlage zur Beseitigung von Mängeln und Schwachstellen bilden.

Unser Departement, das diese Beschwerde sorgfältig prüfen wird, wird entscheiden, womit auch die Zuständigkeit geregelt ist: das Departement ist die zuständige Stelle, und es schiene dem Bundesrat und mir nicht gangbar, auf dem Wege der Auftragserteilung nach Massgabe der Anträge des Herrn Postulanten in diese Kompetenzordnung einzugreifen. Aus diesem Grunde können wir das Postulat nicht entgegennehmen; und nicht etwa deshalb, weil wir uns mit dem Anliegen, vor allem mit der Beschwerde der Regierung, aber auch anderen Beschwerden aus dem Kanton Aargau nicht sorgfältig auseinandersetzen wollten.

Wir werden uns natürlich über die Erfahrungen mit dem Taktfahrplan und insbesondere auch über kritische Stellungnahmen im Geschäftsbericht des Bundesrates äussern. Es schiene mir aber auch vom Standpunkt des Parlamentes aus wenig zweckmässig zu sein, mit einem besonderen Bericht über diese Erfahrungen nach einer gewissen Zeit Bericht zu erstatten. Ich möchte Ihnen also beliebt machen, das Postulat abzulehnen, aber unter Kenntnisnahme der Versicherung, dass wir die Beschwerdeargumentation des Kantons Aargau sehr sorgfältig prüfen werden und dass wir dem Parlament in den Geschäftsberichten des Bundesrates über die Erfahrungen und allenfalls auch angezeigte Anpassungen des Taktfahrplanes berichten werden.

Binder: Ich habe befürchtet, dass Bundesrat Schlumpf versuchen wird, rechtlich mein Postulat zu erledigen. Materiell hat er zu meiner Kritik nicht sehr einlässliche Stellung genommen. Es lässt sich einfach nicht bestreiten, dass der Aargau durch diesen Taktfahrplan ganz erheblich schlechter gestellt wird als nach alter Fahrplanordnung. Ich glaube, die rechtliche Kritik an meinem Postulat ist unbegründet:

Punkt 1: Die Bundesbahnen gehören zur Bundesverwaltung. Gemäss Artikel 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen haben die Bundesbahnen

bei der Tarif- und Fahrplangestaltung auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit es ihre finanziellen Mittel gestatten. Gemäss Artikel 8 des Bundesbahngesetzes stehen die Bundesbahnen unter der Oberaufsicht des Bundesrates. Dieser kann die zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes notwendigen Weisungen erteilen.

Der Gesamtbundesrat kann also gemäss Bundesbahngesetz den Bundesbahnen Weisungen erteilen. Gestützt auf dieses Weisungsrecht ist der Text in meinem Postulat absolut in Ordnung. Die Bundesbahnen gehören zur Verwaltung. Durch ein Postulat kann jederzeit ein Bericht verlangt werden (das ist der Inhalt meines Postulates). Durch das Postulat können daher auch Massnahmen verlangt werden. Das steht im Gesetz, und ich glaube nicht, dass nun Herr Bundesrat Schlumpf sagen kann, er sei für die Behandlung der aargauischen Beschwerden zuständig, also stehe es dem Parlament gar nicht mehr zu, hier ein Postulat einzureichen.

Punkt 2: Der Gegenstand meines Postulates ist keineswegs identisch mit den Rechtsbegehren des Regierungsrates des Kantons Aargau im hängigen Beschwerdeverfahren. Der Regierungsrat hat etwa 20 konkrete Begehren gestellt. Ich befasse mich nicht mit diesen 20 Begehren, sondern ich befasse mich mit den strukturellen Mängeln des Taktfahrplanes und verlange einen Bericht und entsprechende Massnahmen.

Diese strukturellen Mängel sind, wie ich bereits gesagt habe, vor allem folgende: Verlust sämtlicher Direktverbindungen von Baden-Brugg in die West- und in die Ostschweiz und Verlust aller Direktverbindungen von Baden-Brugg nach der Jurafusslinie. Mit diesen Schwachstellen und mit diesen strukturellen Mängeln sollte sich der Bericht befassen. Das ist der Sinn meines Postulates.

Ich möchte Sie bitten, nun nicht auf die rechtliche Argumentation von Herrn Bundesrat Schlumpf abzustellen, sondern auf meine rechtliche Interpretation des Bundesbahngesetzes, und meinem Postulat zuzustimmen.

Bundesrat **Schlumpf**: Ich erachte es nicht als notwendig, hier zu begründen, warum ich als Beschwerdeinstanz materiell zu den aufgeworfenen Fragen nicht Stellung beziehe, bevor ich entschieden habe.

Zu den rechtlichen Fragen: Artikel 8 nennt die Oberaufsicht des Bundesrates, nicht des Parlaments. Das ist seine Kompetenz. In den eigenen Kompetenzbereich kann nach dem im vorherigen Geschäft erstatteten Gutachten des Bundesamtes für Justiz nicht mit parlamentarischen Vorstössen eingegriffen werden. – Soviel zur Oberaufsicht.

Die konkrete Zuständigkeit für Fahrplanfragen entzieht sich dieser Oberaufsicht, weil das gesetzlich geregelt und dem Departement zugeteilt ist (ob zu Recht oder Unrecht, lassen wir offen).

Ständerat Binder, das ist wahrhaftig ein Streit um Terminologien: Sie sagen, Sie möchten einen Bericht und allenfalls Massnahmen gegen strukturelle Mängel des Taktfahrplanes und konkretisieren diese strukturellen Mängel mit dem Verlust an direkten Verbindungen bestimmter Bahnhöfe im Aargau – das ist ein Problem – nach Ost und West. Ich habe das in meinem bisherigen Wirken immer als Fahrplanbegehren bezeichnet; die Frage nämlich, ob Schnellzüge an einzelnen Stationen halten, wo und wann, usw. Was Sie als strukturelle Mängel des Taktfahrplanes etikettieren, ist schlicht und einfach ein Begehren um Überprüfung des Taktfahrplanes, bezogen auf konkrete Linien und Stationen. Das hat mit nichts anderem zu tun als mit dem, was in Artikel 3 Ziffer 4 Litera e als «Genehmigung der Fahrpläne» bezeichnet wird. Ich muss also dabei bleiben, dass nach dieser rechtlichen Beurteilung ein Eingriff auf dem Wege der Postulierung von Aufträgen nicht gangbar wäre.

Aber noch vielmehr als das möchte ich Ihnen zu bedenken geben, dass es auch nicht opportun wäre, faktisch – Ständerat Binder, wir kennen uns so gut, dass ich auch dieses offene Wort wage – Einfluss zu nehmen auf ein pendentes Beschwerdeverfahren; darauf läuft das hinaus. Wenn der

Bundesrat diese Probleme der Halte im Kanton Aargau überprüfen soll (nämlich ob das strukturelle Schwachstellen seien), dann tut er unter einer anderen Etikettierung dasselbe, was das Departement bei der Behandlung der Beschwerde – die nicht nur, aber auch diese Fragen betrifft – *ex lege* auch machen muss. Das erschiene mir nicht zweckmässig. Zu meinem Bedauern muss ich Sie deshalb bitten, das Postulat abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Postulates
Dagegen

4 Stimmen
20 Stimmen

Schluss der Sitzung um 10.50 Uhr

La séance est levée à 10 h 50

Postulat Binder Taktfahrplan 1982. Aargau

Postulat Binder Horaire cadencé 1982. Argovie

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.924
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	202-205
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 670

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.