

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 Perronerhöhungen 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 Bahnbenützer und das Betriebspersonal besteht.

– Zur Haltestelle Mellingen an der Heitersberglinie: Viele Bahnbenützer 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, stündlich wieder einen Direkt-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

Luffahrtverordnung. Artikel 125

Ordonnance sur la navigation aérienne. Article 125

Wortlaut des Postulates vom 19. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, die Mindestgarantiesummen des Artikels 125 der Luffahrtverordnung 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-Scharnachtal, 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 Luffahrtverordnung 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 Schadenereignis (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 Schadenereignisse 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 Fischer-Sursee Luftfahrtverordnung. Artikel 125

Postulat Fischer-Sursee Ordonnance sur la navigation aérienne. Article 125

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	86.389
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	964-964
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 434

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.