

92.3008

Postulat Huber**Auswirkungen des SBB-Huckepackkorridors im Kanton Aargau
Conséquences du corridor de ferroutage dans le canton d'Argovie***Wortlaut des Postulates vom 28. Januar 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, gleichzeitig mit dem Bau und dem Betriebsbeginn des Huckepackkorridors im Aargau entsprechend einem Vorstoss der zuständigen parlamentarischen Kommission des Grossen Rates des Kantons Aargau vorzukehren, was folgt:

- es sind alle umweltrechtlichen Vorgaben strikte zu berücksichtigen;
- insbesondere sind die gesetzlich vorgesehenen Lärmschutzwerte zu realisieren;
- es sind die kantonalen und kommunalen Auflagen im Bereich Grundwasser- und Katastrophenschutz zu berücksichtigen;
- es sind die unbewachten Niveauübergänge aus Sicherheitsgründen so rasch wie möglich zu schliessen;
- das Angebot an Regionalzügen ist nicht zu vermindern, sondern mindestens beizubehalten, wenn nicht im Zeichen des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen.

Texte du postulat du 28 janvier 1992

Le Conseil fédéral est invité à faire en sorte que la mise en vigueur des mesures suivantes et la construction et la mise en exploitation du corridor de ferroutage à travers l'Argovie aient lieu simultanément, conformément à la demande formulée par la commission parlementaire compétente du Grand Conseil argovien:

- Application stricte de toutes les dispositions légales concernant la protection de l'environnement.
- Tout particulièrement, application stricte des dispositions légales concernant les valeurs-limites admises pour le bruit.
- Prise en considération des conditions fixées par le canton et les communes en matière de protection des eaux souterraines et de protection contre les catastrophes.
- Suppression, dans les plus brefs délais et pour des raisons de sécurité, de tous les passages à niveau non surveillés.
- Aucune réduction de la fréquence des trains régionaux, qui doit être au moins maintenue, et si possible augmentée, au titre de l'encouragement des transports publics.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Loretan (1)

Huber: Im Postulat wird der Bundesrat aufgefordert, es seien gleichzeitig mit der Inbetriebnahme eines erweiterten Huckepackverkehrs im Kanton Aargau die notwendigen umweltrechtlichen, lärmverringernenden Massnahmen zu treffen, Grundwasser- und Katastrophenschutz seien sicherzustellen, unbewachte Niveauübergänge zu schliessen, bewachte umzubauen; im zweiten Teil wird als ausdrückliche Einheit der Materie einem Stopp des Abbaus des Regionalverkehrs im Aargau das Wort geredet.

Bemerkungen zur Begründung: Der Postulant bekennt sich zum Huckepackkorridor als sinnvoller verkehrspolitischer Massnahme. Er unterstützt die Neat – was nicht bei allen Aargauern der Fall ist – und das Transitabkommen, das einen integralen Teil schweizerischer Europapolitik darstellt. Der Kanton Aargau ist neben dem Tessin der durch den Betrieb des Huckepackkorridors Gotthard am stärksten betroffene Kanton.

95 Kilometer oder 30 Prozent der Strecken des Korridors liegen im Kanton Aargau und belasten wichtige SBB-Streckenabschnitte. Im Gegensatz zum Aargau werden später in den mitbetroffenen Kantonen Tessin und Uri die Alpentransit-

Neubaustrecken über lange Teile in Tunnels verlaufen. Im betroffenen Raum leben rund 200 000 Einwohner des Kantons Aargau. Im Zusammenhang mit dem Huckepackkorridor haben die SBB die Auswirkungen auf die Umwelt – Lärm, Luft, Gewässer, Erschütterungen, Boden, Flora, Fauna – auf Teilen des Netzes untersucht. Der Kanton Aargau, seine Bevölkerung, sein Parlament und seine Regierung vertreten demgegenüber den Standpunkt, dass die Pflicht zu erwähnten Schutzmassnahmen auf der gesamten Länge der Huckepackkorridore und bezogen auf den Gesamtumfang der Transportleistungen im kombinierten Verkehr besteht.

Wir setzen uns dafür ein, dass die regionalen und lokalen negativen Umweltschutzauswirkungen auf ein Minimum beschränkt bleiben und dass die SBB verpflichtet werden, die gesetzlichen Massnahmen zu treffen, und zwar nicht irgendwann, auch nicht irgendwo, sondern bei Beginn der zunehmenden Immissionen. Es ist anzuerkennen, Herr Bundesrat, dass sich zwischen der Bahn und den Umweltschutzbehörden – auch den politischen Behörden des Kantons – bezüglich der Lärmfrage eine Verständigung abzeichnet. Aber es bleibt dann immer noch viel zu tun.

Die Vermehrung der Züge auf der aargauischen Huckepackstrecke hat auf die barrieregesicherten Bahnübergänge massive Auswirkungen. Die bereits heute enormen Schliesszeiten werden zusätzlich verlängert und können bis 20 Stunden pro Tag erreichen. Sie können sich den Rückstau des motorisierten Verkehrs in die Dörfer hinein in etwa vorstellen. Unter- und Ueberführungen sind bei dieser Verkehrsdichte auch bei unbewachten Bahnübergängen dringend nötig.

Ein zweiter Schwerpunkt meines Postulats besteht darin, die negativen Auswirkungen des Huckepackverkehrs auf den Regionalverkehr zu verhindern. Im Gesamtbericht zum öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau vom Juni 1988 wurden die kantonalen Absichten in bezug auf die Förderung des Regionalzugverkehrs in einem grossen Flächenkanton aufgelistet. Es ist anzufügen, dass sich der Kanton wie bisher auch finanziell engagiert. Es gilt aber zu verhindern, dass der Huckepackverkehr den Regionalverkehr verdrängt und dass in einem Kanton, der als Transitkanton bedeutende Leistungen erbringt, die SBB ihre Leistungen abbauen, alles nach dem Grundsatz: Dulde alles und erhalte wenig! Dazu sind wir als Durchgangskanton – von Westen nach Osten und von Süden nach Norden – auch nicht bereit. Es gilt, dazu zu kommen, dass der Regionalverkehr an der Streckenkapazitätserhöhung im Zusammenhang mit dem Huckepackverkehr partizipiert, und es geht darum, das Regionalverkehrsaufkommen auch neben den Transitlinien zu erhalten, allenfalls zu verstärken.

Es ist mir unverständlich, dass die Rheintallinie zwischen Winterthur und Basel für den Personenverkehr praktisch aufgehoben wird. Nach meinen Informationen sollen die acht Eilzüge, die die Einwohner dort unten am Rhein mit Basel und Winterthur respektive Zürich verbunden haben, dahinfallen. Man komme uns nicht mit dem Argument der fehlenden Frequenz! Die sogenannten Schnellzüge halten häufig an Stationen zwischen Winterthur und Bülach, also im Kanton Zürich, und zwischen Rheinfelden und Basel, auch ausserhalb des Kantons Aargau. An dieser Strecke liegt das grösste «Passantenbad» der Schweiz: Zurzach. Auch der Kurort wird vom öffentlichen Verkehr abgekoppelt, wenn der seit Jahrzehnten geführte Badezug ab Zürich wie vorgesehen abgeschafft wird. Dafür machen die SBB sinnvollerweise Reklame für das Alpmare in Pfäffikon, dessen Leistungen gegenüber denjenigen im Kurort im Kanton Aargau zu bedeutend höheren Preisen erbracht werden.

Ich möchte mit einem sehr politischen Gedanken schliessen: Persönlich bin ich überzeugt, dass die Abstimmung über die Neat eine entscheidende Volksabstimmung für unsere gesamte Europapolitik darstellt. Sie, Herr Bundesrat, haben für das Abkommen mit dem Mut der alten Berner in so manchem Gefecht vorbildlich gekämpft. Sie werden diesmal trotz des Einsatzes nur Erfolg haben, wenn Sie und die SBB die Bevölkerung nicht mit einer verfehlten Politik vergraulen. Davor möchte Sie dieses Postulat aus dem Aargau und für den Aargau bewahren.

Bundesrat **Ogi**: Vergraulen dürfen wir nicht am 27. September! Mir bereitet Sorge, dass man jetzt von allen Seiten her kommt und sagt: Wenn Sie das nicht erfüllen, sind wir gegen die Neat. Das ist nicht aus den Ausführungen von Herrn Huber herauszuhören, aber ich muss es sagen: Wenn ich beispielsweise die Briefpost aus der Seetalgegend anschau, wo wir überhaupt noch nicht entschieden haben, sondern nur zur Kenntnis nehmen, dass die Kosten davongaloppieren, so haben wir wenigstens den Auftrag, einmal zu sagen: Halt! Soviel wurde seinerzeit für dieses Projekt vorgesehen, und jetzt kostet es zweieinhalbmal soviel. Also müssen wir doch die einzelnen Projekte noch einmal anschauen können. Wenn diese Leute kommen und sagen, sie seien gegen die Neat, so ist das keine ehrliche Eisenbahnpolitik.

Ich möchte Ihnen, Herr Huber, zunächst dafür danken, dass Sie für die Neat sind und dafür kämpfen. Ihr Einsatz wird nötig sein. Wir brauchen kämpfende Stände- und Nationalräte. Wenn wir die Neat nicht bauen können – ich muss es nicht wiederholen –, wird ein Stück Verkehrspolitik amputiert, und dann sage man mir, wie wir den zusätzlichen Verkehr übernehmen wollen, der auf uns zukommt, ob wir ihn wollen oder nicht!

Ich danke Ihnen auch für die Unterstützung des Huckepackkorridors und des Transitvertrages, den wir mit viel Engagement vertreten. Sie haben die alte Berner Art angesprochen und denken nicht an den Aargau, an die alten Zeiten der Berner, als sie noch im Aargau waren. Aber wir haben vielleicht dort gekämpft und etwas erreicht, auf das wir stolz sind.

Wir sind bereit, das Postulat zu akzeptieren. Ich möchte aber doch auf die Punkte, die Sie erwähnt haben, kurz eingehen.

Zunächst zum Umweltbereich: Der Ausbau des Huckepackkorridors wird aus den bekannten Gründen mit allerhöchster Priorität – da hoffen wir auf viel Verständnis des Kantons Aargau – vorangetrieben. Im kombinierten Verkehr müssen wir ab 1994 zusätzliche Leistungen anbieten und somit über mehr Kapazitäten verfügen. Wir müssen uns von heute rund 170 000 Lastwagen, die wir von der Strasse auf die Schiene verlegen, auf rund 400 000 Lastwagen steigern können. Dazu kommen noch die Containersendungen. Insgesamt müssen wir etwa 700 000 Sendungen, die wir von der Strasse auf die Schiene verlegen, gerecht werden. Hier geht es auch um unsere Glaubwürdigkeit, und deshalb hat dieser Ausbau absolute Priorität.

Wir werden die gesetzlichen, technischen und umweltrechtlichen Bestimmungen strikte einhalten. Da gibt es keine Wenn und Aber. Nichtsdestoweniger muss ich Ihnen sagen, dass das kostet. Man kann jetzt nicht ständig weiter gehende Forderungen stellen. Diese Forderungstendenz bekomme ich im Vorfeld der Volksabstimmung stark zu spüren. Man droht mir, gegen die Neat zu sein, wenn beispielsweise nicht auch noch die Bodenbelastung, die Bodenerosion usw. berücksichtigt würden. Hier treibt man mit uns ein Spielchen, von dem wir alles andere als begeistert sind. Das muss ich in aller Form sagen. Das Ziel wird mit der Ueberbindung von entsprechenden Auflagen in den Plangenehmigungsverfahren verwirklicht. Wir halten also diese gesetzlichen Bestimmungen selbstverständlich ein.

Was den Kanton Aargau betrifft, ist ein Lärmsanierungskonzept für die ganze vom Huckepackkorridor betroffene Strecke erarbeitet worden. Auch hier muss ich aber bitten, Mass zu halten. Die Probleme, die hier noch bestehen, müssen mit Mass und Vernunft geregelt werden. Die bauliche Realisierung der angeordneten Auflagen sowie die Einhaltung der technischen und umweltrechtlichen Bestimmungen können erst vor der Inbetriebnahme der Bauten und der Anlagen überprüft werden. Es ist wichtig, dass Sie das wissen.

Zum zweiten Punkt, den Niveauübergängen: Ich weiss, das ist ein Aergernis. Diesem Anliegen muss aus Sicherheitsgründen unbedingt stattgegeben werden. Es sollte eigentlich unser Ziel sein, in fünf oder sieben Jahren keine Niveauübergänge mehr zu haben. Sie haben völlig recht. Aber die Realisierung erfolgt gemäss einer sich aufs ganze SBB-Netz erstreckenden Dringlichkeitsliste gemeinsam mit den Strasseneigentümern. Hier müssen natürlich wir, die SBB, aber auch die betroffenen Kantone die Prioritäten setzen. Ich möchte Sie bitten, nicht mit A-Post, sondern mit Telefax, auch den Kanton Aargau zu bit-

ten, dass das in die Prioritätsliste aufgenommen wird. Dabei müssen wir natürlich auch auf die zur Verfügung stehenden Mittel abstellen. Sie haben vielleicht heute die Zeitung gelesen. Wir können einfach nicht Reduktionen entgegennehmen und dann meinen, es gehe trotzdem – im Strassenbau beispielsweise – so weiter, als wäre nichts geschehen. Wissen muss man, dass jede Reduktion beim Budget ihre Konsequenzen hat. Aber die Inbetriebnahme des Huckepackkorridors – das ist ein Vorteil – wird dazu beitragen, dass auch diese Sanierungen prioritär erfolgen.

Noch etwas zur Beibehaltung der Regionalzüge: Ich habe Verständnis, dass jede Region um ihren Zug kämpft, auch wenn es um den Badeszug nach Zurzach geht. Aber die Linienerfolgsrechnung gibt natürlich auch ein Bild ab. Angesichts der Kriterien aber, die Sie im Zusammenhang mit der SBB-Rechnung aufstellen, kommt man nicht darum herum, auch über solche Sachen zu reden. Die PTT können leere Postauto und die SBB leere Züge nicht mehr verantworten. Auch leere Wagen sind ein Aergernis! Nichtsdestoweniger kann ich Ihnen sagen, dass das Angebot im Regionalverkehr im Kanton Aargau durch die Kapazitätssteigerung im Huckepackverkehr nicht berührt wird. Unsere betriebliche Plattform verlangt, dass Regionalzüge, die nicht rentieren, in Frage gestellt werden; dadurch kann man vielleicht einen besseren Service anbieten. Wenn eine Linie eingestellt wird, heisst das nicht, dass der Verkehr eingestellt werden soll. Vielmehr haben die SBB den Auftrag, bei Betriebsumstellungen wenn immer möglich einen besseren Service anzubieten. Das hat sich in vielen Fällen bereits so abgespielt. Darum betone ich nochmals, dass die Inbetriebnahme des Huckepackkorridors keine Auswirkungen auf den Personenverkehr im Kanton Aargau hat. Die Analysen der einzelnen Linien ist eine andere Angelegenheit. Diese Linienerfolgsrechnung muss gemacht werden. Vom Parlament wurde sie wiederholt verlangt. Die SBB haben die Erfolgsrechnungen für den Personenverkehr auf den Tisch gelegt. Jene für den Güterverkehr werden in einigen Monaten vorliegen. Dann können wir die Unterlagen publizieren.

Da uns die Sache beschäftigt und weil wir Verbesserungen wollen, ist der Bundesrat bereit, dieses Postulat zu akzeptieren.

Ueberwiesen – Transmis

91.051

40 Waffenplätze sind genug. Volksinitiative

40 places d'armes, ça suffit! Initiative populaire

Botschaft und Beschlussentwurf vom 11. September 1991 (BBI IV 254)
Message et projet d'arrêté du 11 septembre 1991 (FF IV 246)

Beschluss des Nationalrates vom 29. Januar 1992
Décision du Conseil national du 29 janvier 1992

Ziegler Oswald, Berichterstatter: Wir haben es gestern abend gehört, Schlag auf Schlag folgen sich die Militärvorlagen.

Hier handelt es sich allerdings nicht um eine Militärvorlage, die aus dem Militärdepartement gekommen ist, sondern um eine Volksinitiative. Aber nichtsdestotrotz ist es für das EMD eine ausserordentlich wichtige Vorlage. Die Sicherheitspolitische Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 3 Stimmen, die mit 117 989 gültigen Unterschriften eingereichte Volksinitiative «40 Waffenplätze sind genug – Umweltschutz auch beim Militär», ungültig zu erklären. Eine Minderheit beantragt, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen, das heisst die Initiative gültig zu erklären, sie Volk und Ständen zur Abstimmung zu unterbreiten, und zwar mit der Empfehlung, sie zu verwerfen. Ausdrücklich hat es die Kommission abgelehnt, für

Postulat Huber Auswirkungen des SBB-Huckepackkorridors im Kanton Aargau

Postulat Huber Conséquences du corridor de feroutage dans le canton d'Argovie

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
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	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3008
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	520-521
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 450

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.