

CH_VB 87.431 vom 9. Oktober 1987

Bundesverwaltung, 1987-10-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.431

FR: CH_VB 87.431 du 9 octobre 1987

IT: CH_VB 87.431 del 9 ottobre 1987

Erwägungen

E. 9

Oktober 1987 N 1499 Interpellation Schmidhalter existants devrait permettre d'augmenter de 10 à 15 pour cent les vitesses actuelles. En outre, l'utilisation de voitures à suspension compensée - c'est-à-dire dotées de caisses dont l'inclinaison est corrigée par servomécanisme dans les virages - permet une nouvelle augmentation de vitesse de

E. 10

à 15 pour cent. On parvient ainsi à un gain total de vitesse de près de 30 pour cent, ce qui est jugé suffisant pour la plupart des tronçons dans notre pays. N'est-il pas en conséquence indiqué d'étudier, outre l'amélioration des tronçons, la possibilité d'utiliser des trains du type «Pendolino»? 5. Plutôt qu'à des liaisons Paris-Genève et Milan-Genève, il faut penser à des liaisons Paris-Simplon-Milan. Pour ce faire, cette ligne doit être adaptée au système quadricourant avec transmission des signaux au poste de conduite par les rails. En cas d'utilisation de trains de modèles différents, la vitesse de pointe doit être la même pour tous les trains. Ne convient-il pas que la Suisse et en l'espèce les CFF recherchent avec la SNCF, à améliorer d'une part la liaison TGV Paris-Genève par l'aménagement du tronçon Bellegarde-Nantua-Bourg-en-Bresse, et d'autre part la liaison Milan-Genève par «Pendolino», avec de bonnes correspondances entre les deux? Mieux encore, ne peut-on envisager de charger notre industrie de construire sous licence un train pouvant circuler de Paris à Milan?

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. August 1987 Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 août 1987 1. Die Stagnation des internationalen Personenfernverkehrs auf der Schiene ist, von gewissen Ausnahmen abgesehen, eine allgemeine Erscheinung. Die europäischen Bahnen erarbeiten deshalb im Rahmen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) bessere Angebote. Ein neues Angebotskonzept im Personen- und Güterverkehr wird auch für die Simplonlinie vorbereitet. Auf der Simplonlinie sind in bezug auf Verspätungen, Reingungszustand der Wagen und negative Einflüsse des Umsteigens in Lausanne zwischen Intercity-Zügen und TGV im Vergleich zu ändern schweizerischen Transitlinien keine signifikanten Unterschiede zu verzeichnen. Der Rückgang des Güterverkehrs auf der Simplonlinie (Verkehr über die Lötschbergbahn und die Rhonetalbahn) ist zu einem grossen Teil die Folge geringerer Nachfrage nach Schrott- und Getreidetransporten. Für die Simplonlinie ist der Getreidetransport besonders wichtig. Starke Nachfrageschwankungen in diesem Bereich konnten nicht durch andere Gütertransporte kompensiert werden. Die Simplonachse hat ein ungünstigeres Lichtraumprofil als die Gotthardbahn, so dass sie sich für den Huckepacktransport von Lastwagen weniger eignet. Die Frage der Profilausweitung wird im Zusammenhang mit den Abklärungen über den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale geprüft. Im Rahmen der Verkehrsteilung zwischen Gotthard und Lötschberg verkehren bereits heute Ganzzüge und Einzelwagen mit Grosscontainern über die Lötschberg-Simplon-Achse. 2.

Die Simplonlinie ist eine Haupt- und Transitlinie im Netz der SBB. Sie wird seit langem kontinuierlich ausgebaut. Der Ausbau der zwischen Salgesch und Leuknoch bestehenden Einspurlinie auf Doppelspur ist im Konzept Bahn 2000 vor- gesehen. Seit 1986 kann zwischen Leuk und Visp mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160km/h gefahren werden. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160km/h wird auch auf ändern Abschnitten geprüft: Martigny-Sion, Sim- plontunnel sowie im Zusammenhang mit dem Nationalstras- senbau zwischen Salgesch und Leuk. Im übrigen sind auch südlich des Simplons grosse Arbeiten im Gang: Ausbau der Strecke zwischen Domodossola und Mailand und Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola. 3. Die SBB werden ihre Vierstrom-TEE modernisieren und im alpenquerenden Verkehr mit Italien einsetzen. Der Nach- teil des Umsteigens in Lausanne im Verkehr von und nach Paris bleibt zwar bestehen. Mit den insbesondere in der 2. Klasse modernisierten TEE-Kompositionen wird aber eine komfortablere Fahrt als im TGV angeboten. Die SBB entwickeln keine Triebwagenzüge mit neigbaren Wagenkasten. Am Versuchsprogramm der Deutschen Bun- desbahn und der Italienischen Staatsbahnen sind sie inter- essiert. Dank ihren Beziehungen zu den Nachbarbahnen erhalten sie die Informationen über den jeweiligen Stand der Entwicklung. 4. Bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwin- digkeit um 10 bis 15 Prozent lassen sich nicht generell postulieren, weil dies keine Zielsetzung für Neubaustrecken oder Begradigungen im grossen Ausmass sein kann. Aus der Planung der Bahn 2000 ist bekannt, dass nicht mög- lichst hohe, sondern optimale Geschwindigkeiten anzustre- ben sind, um in den Umsteigebahnhöfen gute Anschlüsse zu gewährleisten. Um die Fahrgeschwindigkeit in den Kurven zu erhöhen, haben die SBB die Querneigung des Wagenkastens mit den Einheitswagen Typ III in den siebziger Jahren eingehend erprobt. Die Resultate waren bekanntlich negativ. Die SBB verfolgen die Studien und Versuche, die von ausländischen Bahnen auf diesem Gebiet durchgeführt werden, aufmerk- sam. Zu diesem Zwecke stehen sie mit ihnen in engem Kontakt. 5. Dem Interpellanten ist zuzustimmen, dass es nur «Paris-Simplon-Mailand» heissen darf. Die Distanzen und Zeiten der schnellsten Verbindungen sind heute Paris-Vallorbe-Lausanne-Mailand 821 km 7 h 20 min. Paris-Culoz-Genf-Lausanne-Mailand 989 km 7 h 45 min. *) Paris-Mont Cenis-Mailand 954 km 8 h 10min. *) Unter Voraussetzung von 7 Minuten Aufenthalt in Genf, ein Anschluss, den es 1987 allerdings noch nicht gibt. An Studien zur Verbesserung der Verbindung Paris-Mailand über Jura und Simplon sind die SBB interessiert. Die Linie Paris-Genf-Lausanne-Mailand erschliesst Grossräume und wichtige touristische Regionen unseres Landes. Ob schliesslich über Nantua oder Ambérieu zu fahren ist, spielt vorderhand eine untergeordnete Rolle. Die Elimination des Umsteigens in Lausanne oder Genf durch Einsatz durchgehender Züge zwischen Paris und Mailand kann grundsätzlich auf zwei Arten geschehen: -Wiedereinführung lokbespannter Tagesschnellzüge an Stelle des TGV; - Führen durchgehender TGV Paris-Mailand. Die erstgenannte Lösung bedeutet einen Rückschritt, und die Alternative setzt den Bau von Vierstrom-TGV voraus. Die heutigen TGV sind grundsätzlich für Fahrten von kaum mehr als vier Stunden konzipiert. Es wurden deshalb einige Bequemlichkeitseinbussen in Kauf genommen: relativ enge Bestuhlung, kein Speisewagen. Ein Fernverkehrs-TGV Paris-Mailand müsste anders gestaltet werden und käme teurer zu stehen. Trotzdem könnten gegenüber der heutigen Lösung keine merklichen Fahrzeiteinsparungen erzielt wer- den, da ein TGV auf konventionellen Strecken nicht schnel- ler fahren kann als ein moderner lokbespannter Zug. Le président: L'interpellateur n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Schmidhalter Hochleistungszüge auf der Simplonlinie Interpellation Schmidhalter TGV sur la ligne du Simplon In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1987 Année Anno Band III Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 14

Séance Seduta Geschäftsnummer 87.431 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.10.1987 - 08:00 Date Data Seite 1498-1499 Page Pagina Ref. No 20 015 820 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.

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