

## CH\_VB 89.670 vom 18. Juni 1990

Bundesverwaltung, 1990-06-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_89.670](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.670)

FR: CH\_VB 89.670 du 18 juin 1990

IT: CH\_VB 89.670 del 18 giugno 1990

### Erwägungen

#### E. 18

juin 1990 lieh sind wir glücklich, dass die grossen Franzosen uns eingeladen haben, bei diesen Ideen, die sie entwickeln und uns be- treffen - vor allem Genf -, dass man uns konsultiert. Aber falls es nicht gelingt, die sieben Kantone, die Herr Schmidhalter erwähnte, auf eine Linie zu bringen, dürfen Sie nicht enttäuscht sein, wenn Ende 1990 oder Anfang 1991 im Elysée zu Paris nicht mit uns, sondern gegen uns entschieden wird. Zur Frage von Herrn Coutau, wer nun recht habe, ob das Bun- desamt für Verkehr oder die SBB. Gerade heute haben die SBB der «NZZ» eine Stellungnahme zukommen lassen: Beim Lesen des redaktionellen Kommentars kann der Eindruck ent- stehen, die SBB seien anderer Ansicht und würden einseitig das TGV-Projekt Rhin-Rhône gegenüber anderen Projekten vorziehen. Dies trifft nicht zu, und damit ist auch festgehalten, dass auch hier die SBB offen sind. Sie vertreten die Meinung, dass wir Handlungsspielraum behalten müssen, dass wir aber in dieser Situation ein Schwergewicht setzen müssen. Für den Bundesrat ist - wie das in der Neat-Botschaft festge- halten ist - die Zufahrt Genf-Mâcon-Paris prioritär. Damit wäre Lausanne schneller angeschlossen, als wenn beispielsweise die Zufahrt über Vallorbe ausgebaut werden müsste. Sie wer- den ja kaum denken, dass eine Führung des TGV über die Strecke Vallorbe, wo nur mit 70 km/h gefahren werden kann, interessant sei! Ich wäre dankbar, wenn man sich in der Romandie einigen könnte, damit die Schweiz gegen aussen zeigen könnte, was sie will. Im jetzigen Moment ist das leider nicht der Fall!

Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral. #ST# 90.300 Motion Béguelin Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz Raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse de l'ouest européen Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1990 Angesichts der Entwicklung in Europa, namentlich angesichts der Absicht, so schnell wie möglich die TGV-Verbindung Rhein-Rhône und dazu eine Querverbindung West-Ost zu ver- wirklichen, wird der Bundesrat eingeladen, rasch ein kohären- tes politisches Konzept für den Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu erarbeiten. Es geht namentlich darum, in fortlaufender Zusammenarbeit mit den interessierten französisch-schweizerischen Regionen die Fristen und die erforderlichen Mittel festzulegen für die Ver- besserung der Achsen Genf-Lyon (Marseille, Barcelona, Paris und darüber hinaus), Lausanne-Dijon (Paris und darüber hinaus), Bern-Neuenburg-Dijon (Paris und darüber hinaus), Biel-Delémont-Belfort (Paris und darüber hinaus) und Zü- rich-Basel-Dijon (Paris und darüber hinaus). Diese letzte Ver- bindung muss selbstverständlich auf das Projekt TGV Ost Pa- ris-Strassburg abgestimmt werden. Texte de la motion du 5 février 1990 Compte tenu de l'évolution en cours du côté européen, en particulier la volonté de réaliser dans les meilleurs délais le TGV Rhin-Rhône avec sa composante ouest-est, le Conseil fédéral est invité à définir rapidement une politique cohérente de rac- cordement de la Suisse au réseau ouest européen à grande vi- tesse. Il

s'agit spécialement de déterminer en collaboration continue avec les régions franco-suissees intéressées, les délais et les moyens à mettre en oeuvre pour améliorer les axes Genève-Lyon (Marseille, Barcelone, Paris et au-delà), Lausanne-Dijon (Paris et au-delà), Berne-Neuchâtel-Dijon (Paris et au-delà), Bienne-Delémont-Belfort (Paris et au-delà) et Zurich-Bâle-Dijon (Paris et au-delà). Cette dernière liaison doit évidemment être mise en harmonie avec le projet du TGV Est Paris-Strasbourg Mitunterzeichner- Cosignataires: Ammann, Eggenberg-Thun, Martin, Meizoz, Perey, Stappung, Theubet (7) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Le Conseil fédéral n'a pas encore fixé de politique d'ensemble quant au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Dans le cadre de la préparation du dossier sur les nouvelles transversales alpines, il a manifesté quelques intentions. Rien de plus. Par exemple, dans son communiqué du 10 mai 1989, il affirme que la Suisse serait prête à participer au financement d'une ligne nouvelle Genève-Bourg-en-Bresse. Mais cette intention est d'abord à usage interne suisse, pour donner un «sucre» aux Romands en faveur de la ligne du Simplon, afin qu'ils admettent la primauté du Saint-Gothard dans la question des nouvelles transversales alpines. Mais, maintenant, les données extérieures à la Suisse bouleversent complètement ces éléments internes et nécessitent une stratégie globale nationale sérieuse et crédible:

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