

CH_VB 91.3022 vom 17. Juni 1991

Bundesverwaltung, 1991-06-17, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.3022

FR: CH_VB 91.3022 du 17 juin 1991

IT: CH_VB 91.3022 del 17 giugno 1991

Erwägungen

E. 17

Juni 1991 505 Postulat Flückiger sitlinien abwickeln wird und daher nur bedingt mit den Zürcher Verhältnissen vergleichbar ist. Die Aufteilung der finanziellen Gesamtbelastung zwischen dem Kanton Zürich und den SBB wird indessen auch für die Region Basel, Herr Ständerat Rhinow, wegweisend bleiben und daher weder zu einer Besser- noch zu einer Schlechter- stellung führen. Der Bundesrat weist abschliessend auf die Tatsache hin -jetzt möchte ich Sie bitten, sich am Stuhl zu halten -, dass der Kan- ton Zürich, unter Berücksichtigung des Interessenbeitrages der SBB, immerhin teilweise bis 80 Prozent der Kosten der neuerstellten Infrastruktur «seiner» S-Bahn übernommen hat. Rhinow: Die Botschaft hör' ich wohl, den Glauben muss ich erst noch gewinnen: In der Studie, welche die SBB vorgelegt haben, wird gesagt, dass im Zeithorizont vor der Realisierung der «Bahn 2000» infolge Ueberlastung des Schienennetzes erste Realisierungsschritte beim Projekt Regio-S-Bahn nur in bescheidenem Ausmasse möglich seien und im Zeithorizont «Bahn 2000» zwar zusätzliche Kapazitäten geschaffen wür- den, dass mit der Uebernahme zusätzlicher Aufgaben durch die SBB neue Kapazitätsengpässe entstünden, die sich vor- aussichtlich negativ auf das Angebot der Regio-S-Bahn aus- wirken würden. Die SBB nehmen offenbar noch weitere Studien an die Hand. Ich nehme gerne zur Kenntnis, dass der Bundesrat der Mei- nung ist, dass keine Engpässe auftreten dürften und dass er deshalb auch alles in die Wege leiten wird, dass dem so sein wird. Wenn ich darauf basieren darf, dann erkläre ich mich in diesem Sinne befriedigt. Herr Bundesrat Ogi, Sie haben uns bei der Vorlage über die Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens eindring- lich ans Herz gelegt, wir sollten ein politisches Signal setzen und diese Bahn aus der Garage, aus dem Sackbahnhof her- ausnehmen. Ich bitte Sie nun im Namen der Region Nordwestschweiz ebenso dringend, auch ein politisches Zeichen für diese Re- gio-S-Bahn zu setzen, und dafür zu sorgen, dass unsere Re- gio-S-Bahn gar nie in eine Garage kommt bzw. in einen Sack- bahnhof hineinfährt; denn es ist immer noch leichter, das zu verhindern als umgekehrt die dort abgestellte Bahn wieder herauszuholen. Präsident: Herr Rhinow hat sich in einem gewissen Sinne als befriedigt erklärt. (Heiterkeit) #ST# 91.3047 Postulat Flückiger Europäisches Hochgeschwindigkeits- Eisenbahnnetz Pour l'intégration du réseau ferroviaire suisse au réseau de la CE Wortlaut des Postulates vom 5. März 1991 Die Verkehrsminister der EG haben am 18. Dezember 1990 ei- nen Plan für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisen- bahnnetz genehmigt. Dieser sieht nicht nur Infrastrukturaus- bauten vor, sondern auch Vereinheitlichungen im Bereich der Sicherheitstechnik. Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht vorzulegen, der auf folgende Fragen Antwort gibt: - Inhalt des Leitplanes der EG? - Welche praktischen Auswirkungen hat der Leitplan in bezug auf die Ausgestaltung und Terminierung der Neubaustrecken für «Bahn 2000» und Neat? - In welcher Form wird sich die Schweiz an der Entwicklung und Herstellung von Triebzügen, Lokomotiven und Eisen- bahnwagen für einen Einsatz im ganzen europäischen

Hoch- geschwindigkeitsnetz beteiligen? - Welche Konsequenzen entstehen in bezug auf die Siche- rungsanlagen? - In welcher juristischen Form will sich die Schweiz diesem Leitplan anschliessen? Texte du postulat du 5 mars 1991 Les ministres des transports de la CE ont approuvé, le 18 dé- cembre 1990, un plan pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Ce plan ne prévoit pas uniquement la cons- truction d'infrastructures, mais aussi diverses uniformisations, surtout dans le domaine des techniques de sécurité. Le Conseil fédéral est invité à réaliser une étude qui réponde aux questions suivantes: - Quel est le contenu du schéma directeur de la CE? - Quelles sont les incidences pratiques du schéma directeur en relation avec l'aménagement et l'achèvement des nouvel- les constructions de tronçons pour Rail 2000 et la NLFA? - Sous quelle forme la Suisse participera-t-elle au développe- ment et à la fabrication d'automotrices, de locomotives et de voitures voyageurs en vue d'un engagement dans l'ensemble du réseau européen à grande vitesse? - Quelles seront les conséquences sur les installations de sé- curité? - Sous quelle forme juridique la Suisse veut-elle s'associer à ce plan directeur? Mitunterzeichner - Cosignataires: Béguin, Cavadini, Cottier, Danioth, Ducret, Gautier, Iten, Lauber, Masoni, Meier Josi, Reymond, Rhinow, Roth, Ruesch, Schiesser (15) M. Flückiger: Durant plus de cent ans, les chemins de fer eu- ropéens étaient standardisés de manière exemplaire, de la Suède à la Sicile et jusqu'en Turquie; l'écartement des rails, les embrayages et toutes les normes essentielles des voitures étaient les mêmes. On pouvait ainsi voyager dans les mêmes voitures sur des milliers de kilomètres. Tant que les locomoti- ves fonctionnaient à la vapeur, on pouvait aussi utiliser partout les mêmes machines. Pour les longs trajets, des raisons tech- niques et d'exploitation exigeaient le changement de locomo- tive, mais cela n'était pas ressenti comme un inconvénient, le chemin de fer étant le mode de transport le plus rapide pour la masse des voyageurs, y compris sur de longues distances, si- tuation qui a changé dans les années 60 avec l'essor de l'aviation civile. Ainsi, je me souviens d'un voyage qui me conduisit, enfant, de Porrentruy à Paris, via Belfort, juste après la guerre. On changeait de locomotive à Langres et à Troyes pour foncer à toute vapeur vers Paris. C'est précisément après la seconde guerre mondiale que l'ex- ploitation électrique et l'aménagement des systèmes de sécu- rité furent introduits en Europe. A cette époque, quelques li- gnes déjà aménagées ont porté préjudice aux décisions relati- ves au système électrique et aux aménagements de la sécu- rité. C'est la raison pour laquelle, en France par exemple, au sein du réseau de la SNCF, on utilise différents systèmes de courant électrique. Pendant longtemps, ces différences ne jouaient aucun rôle puisque les voitures circulaient sur un tra- jet continu, ce qui est du reste encore fréquemment le cas au- jourd'hui. La perte de temps due au remplacement des locomotives se traduit par un désavantage toujours croissant dans la lutte contre la concurrence avec la voiture automobile et l'avion. De plus, tous les trains à grande vitesse qui traversent l'Europe ne sont plus tirés par des locomotives mais sont composés d'une à trois automotrices. Pour atteindre de très grandes vitesses, il s'agit d'activer en même temps plusieurs essieux. Le train di- rect classique, de 15 voitures tirées par une seule locomotive, n'atteindra jamais une telle puissance d'accélération ni les vi- tesses requises. Actuellement, les trains à grande vitesse ne peuvent circuler que partiellement sur les autres lignes d'Eu- rope: certains disposent d'un aménagement électrique parti- culier, d'autres d'un système de sécurité incompatible. Le Pendolino italien est trop lent pour les tronçons du TGVfrançais et l'ICE allemand, lui, est trop large de 12 centimètres.

digitali Interpellation Rhinow Finanzierung der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz
Interpellation Rhinow Financement du réseau express régional desservant Bâle et environs
In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée
fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 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 09 Séance
Seduta Geschäftsnummer 91.3022 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 17.06.1991
- 18:15 Date Data Seite 503-505 Page Pagina Ref. No

E. 20

020 218 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.