

## CH\_VB 95.3030 vom 23. Juni 1995

Bundesverwaltung, 1995-06-23, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_95.3030](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_95.3030)

FR: CH\_VB 95.3030 du 23 juin 1995

IT: CH\_VB 95.3030 del 23 giugno 1995

### Volltext

Postulat Gadiant 1614 N 23 juin 1995 Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat. Abgelehnt - Rejeté #ST# 95.3030 Postulat Gadiant Bahnverbindungen nach Tourismusregionen Liaisons ferroviaires vers les régions touristiques Wortlaut des Postulates vom 31. Januar 1995 Mit der Botschaft von 1985 zu «Bahn 2000» hat der Bundesrat zahlreiche neue Direktverbindungen in Aussicht gestellt. Die Verwirklichung wird aber noch einige Jahre dauern. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, schon vor der vollständigen Realisierung der ersten Etappe von «Bahn 2000» die Möglichkeit von zusätzlichen alternierenden Direktverbindungen zu prüfen, zum Beispiel: - zu den geraden Stunden je ein Direktzug Genf-Lausanne- Bern-Zürich-Flughafen-St. Gallen und Basel-Zürich-Chur, - zu den ungeraden Stunden Genf-Lausanne-Bern-Zürich-Chur und Basel-Zürich-Flughafen-St. Gallen. Texte du postulat du 31 janvier 1995 Le Conseil fédéral envisage dans son message de 1985 sur «Rail 2000» de nombreuses nouvelles liaisons directes dont la réalisation s'étendra cependant sur plusieurs années. Avant la fin des travaux de la première étape de «Rail 2000», le Conseil fédéral est donc invité à étudier la possibilité d'instaurer des liaisons alternées supplémentaires, par exemple: -aux heures paires: un train direct Genève-Lausanne- Berne-Zurich-Aéroport-Saint-Gall et Bâle-Zurich-Coire; - aux heures impaires: un train direct Genève-Lausanne- Berne-Zurich-Coire et Bâle-Zurich-Aéroport-Saint-Gall. Mitunterzeichner- Cosignataires: Béguelin, Bezzola, Bonny, Bundi, Columberg, Danuser, Diener, Eggly, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Giger, Graber, Gros Jean-Michel, Grossenbacher, Hämmerle, Mari, Iten Joseph, Kühne, Maeder, Marti Werner, Maurer, Meyer Theo, Poncet, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Rychen, Schmid Peter, Schmid Samuel, Seiler Rolf, Spoerry, Tschäppät Alexander, Tschopp, Wanner, Weyeneth, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden (38) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Im Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Privatauto im Ferienverkehr hat die Bahn den grossen Nachteil des Umsteigens mit Gepäck. Besonders in den grossen Bahnhöfen wie Zürich ist das Umsteigen für eine Familie mit Feriengepäck aufwendig. Dazu kommt, dass bei Verspätungen die Anschlüsse oft nicht abgewartet werden und der Reisende nervös wird, weil er nicht weiss, ob der Anschluss abgewartet wird. Der Bundesrat schrieb dazu im «Bericht über das Konzept 'Bahn 2000' und Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen (vom 16. Dezember 1985)»: «Die Notwendigkeit zum Umsteigen beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Auto. Das Konzept 'Bahn 2000' kann diesen Nachteil zwar nicht eliminieren, aber doch erheblich abschwächen. Mit der Fahrplanverdichtung vom Stunden- zum Halbstundentakt auf den verkehrsstarken Streckenabschnitten kann in vielen Fällen mit dem einen oder anderen Zug stündlich ein ganzlich oder mindestens abschnittsweise neuer, direkter Zuglauf und damit für viele Orte eine neue umsteigefreie Verbindung angeboten werden

.... Dem reisegewohnten Geschäftsmann bietet sich halbstündlich die Verbindung .... an, während die zeitlich flexiblere und weniger mobile Familie mit Gepäck für ihre Reise .... den durchlaufenden Zug wählen wird Häufigkeit und zusätzlich neue direkte Verbindungen bewirken gemeinsam eine starke Reduktion der durchschnittlichen Wartezeit der Reisenden bei nach wie vor unumgänglichem Umsteigen im Intercity- und Schnellzugsverkehr.» (S. 19f.). In den Abstimmungserläuterungen von 1987 zu «Bahn 2000» schrieb der Bundesrat: - «Rascher ans Ziel Hochgeschwindigkeitsbahnen wie der französische TGV sind für die kleinräumige Schweiz nicht die richtige Lösung. Bessere Anschlüsse, erleichtertes Umsteigen, neue Direktverbindungen und nicht zuletzt modernste Lokomotiven mit besserer Beschleunigung und höherer Geschwindigkeit werden die Reisezeit trotzdem erheblich verringern. - Weniger umsteigen Wer angenehm reisen will, möchte bis ans Ziel im gleichen Wagen sitzen bleiben. 'Bahn 2000' bietet bedeutend mehr direkte Zugverbindungen.» (S. 4). Untersuchungen in Frankreich haben gezeigt, dass bei umsteigefreien Verbindungen nach Touristenorten die Zahl der Bahnbenutzer erheblich zunimmt. Heute bestehen zum Beispiel schon umsteigefreie Verbindungen von Basel nach Chur und von Basel ins Berner Oberland und ins Oberwallis. Es bestehen aber keine Direktverbindungen von der Romandie und Bern nach der Tourismusregion Graubünden. Zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse in Chur, wo aus technischen Gründen immer umgestiegen werden muss, werden grosse Anstrengungen unternommen. Es müssen aber auch andere Schwachstellen in der Transportkette beseitigt werden, zum Beispiel das Umsteigen in Zürich. Solange die erste Etappe von «Bahn 2000» nicht realisiert ist, könnte möglicherweise das gleiche Prinzip, wie es in der Botschaft von 1985 beschrieben wurde, im Zweistundentakt befolgt werden. Mit Direktzügen alle zwei Stunden kann den weniger zeitgebundenen Feriengästen das Umsteigen erspart werden, und bei Verspätungen wird mit der Direktverbindung sicher der Anschlusszug nicht verpasst. Mit solchen alternierenden Direktverbindungen entfallen wohl einzelne umsteigefreie Verbindungen von Bern zum Flughafen Zürich. Hingegen erhält Basel mehr Direktverbindungen zum Flughafen Zürich und nach St. Gallen. Der Nachteil der kleineren Zahl von Direktzügen zwischen Bern und Flughafen Zürich fällt nicht so ins Gewicht, weil zahlreiche Intercity-Züge zwischen den «Stundenzügen» von Bern zum Flughafen Zürich fahren. Zudem ist das Gepäck für Flugreisen ohnehin nicht so gross, und ab Zürich Hauptbahnhof bestehen zahlreiche Zugverbindungen zum Flughafen. Möglicherweise können auch «Flügelzüge» gebildet werden, die sich in Zürich trennen und getrennt nach Chur bzw. St. Gallen weiterfahren. Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 31. Mai 1995 Déclaration écrite du Conseil fédéral du 31 mai 1995 Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Überwiesen - Transmis

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Gadiant Bahnverbindungen nach Tourismusregionen Postulat Gadiant Liaisons ferroviaires vers les régions touristiques In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1995 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 95.3030 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 23.06.1995 - 08:00 Date Data Seite 1614-1614 Page Pagina Ref. No 20 025 833 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.