

87.431

Interpellation Schmidhalter

Hochleistungszüge auf der Simplonlinie

TGV sur la ligne du Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 9. Juni 1987

Aufgrund der Berichterstattung in der Schweizer Presse über die Besichtigungsfahrt vom 7. April 1987 im Pendolino-Versuchszug stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Der Verkehr auf der Simplonlinie ist rückläufig, und zwar aus verschiedenen Gründen:

Personenverkehr:

- Umsteigen ab TGV-Zügen in Lausanne auf Intercity-Züge
- Fahrzeitverlängerung trotz teilweisem Streckenausbau
- Verspätungen selbst ausserhalb der Reisesaison
- Teilweise Platzmangel in Erstklasswagen der Intercity-Verbindung

- Defekte Klimaanlage, ungenügender Reinigungszustand und Verspätung am Besichtigungstag in Domodossola.

Güterverkehr:

- Stark rückläufiges Verkehrsaufkommen auf der Simplon- und Lötschberglinie

- kein Ausbau und keine Tarifannäherung für den Hucklepack- und Containerverkehr, im Gegensatz zur Gotthardlinie. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass die oben angeführten negativen Umstände zum Rückgang des Simplonverkehrs und damit zu einer Entwertung der Simplonlinie geführt haben? Sollten die SBB hier nicht in jedem einzelnen Punkt sofort Abhilfe schaffen?

2. Nach einer in der Westschweiz verbreiteten Ansicht wurde in den letzten 30 Jahren die Simplonlinie links liegen gelassen.

Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass für die internationale Simplonlinie im Gesamtinteresse der Schweiz und des schweizerischen Tourismus mehr getan werden muss? Besteht nicht eine grosse Gefahr – da zusätzlich an Albertville die nächste Winterolympiade vergeben wurde –, dass die Möglichkeit der schnellen und komfortablen Bahnreise in das nahe gelegene Skigebiet in der direkten Nachbarschaft von Genf dank neuen direkten TGV-Verbindungen ab Paris zu einem Konkurrenzfaktor Nummer 1 für die Westschweiz wird?

3. Die FS (Ferrovie dello stato) haben eine Serie von zehn elfteiligen und vier fünfteiligen Pendolonezügen bestellt. Es wird behauptet, dass Fiat, die FS und die DB (Deutsche Bundesbahn) ein gemeinsames Versuchsprogramm vereinbart haben.

Warum wird dieses gemeinsame Versuchsprogramm nur zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Italienischen Staatsbahnen durchgeführt? Warum beteiligen sich die SBB an einem solchen Versuchsprogramm nicht?

4. Es muss zugegeben werden, dass auf der Fahrt von Domodossola nach Arona mit der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h in den Kurven ein nicht zumutbarer Fahrkomfort entstand. Man muss aber auch wissen, dass der Ausbaustandard dieser Strecke für eine ruhige Fahrt bei diesen Geschwindigkeiten sicher nicht ideal ist. Neubaustrecken kosten viel und bringen Umweltprobleme. In der Schweiz mit den relativ kleinen Distanzen zwischen den Zentren muss auch nicht unbedingt eine grösstmögliche Geschwindigkeit angepeilt werden. Hier soll man so schnell fahren wie notwendig. Es wäre daher denkbar, die bestehenden Strecken einerseits mit baulichen Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zu verbessern, um damit 10 bis 15 Prozent grössere Geschwindigkeiten zu erreichen. Auf der anderen Seite könnten die Fahrgeschwindigkeiten im Gleisbogen zusätzlich durch eine Wagenkastensteuerung, die eine servogesteuerte Querneigung des Wagenkastens gegenüber dem Drehgestell erlaubt, auch noch einmal um 10 bis 15 Prozent erhöht werden. Damit

entsteht gesamthaft eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von ca. 30 Prozent. Eine solche wird für die allermeisten Strecken in der Schweiz als genügend betrachtet.

Wäre es daher nicht sinnvoll, neben diesen baulichen Massnahmen eben auch in Richtung Pendolino-Prinzip Studien und Versuche durchzuführen?

5. Soll es heissen Paris–Genf oder Mailand–Genf? Es kann nur heissen: Paris–Simplon–Mailand.

Einerseits brauchen wir auf dieser Strecke eine Vierstrom-Version. Die Uebertragung der Signale muss über die Schienen auf den Führerstand erfolgen können. Beim Einsatz verschiedener Zugmodelle muss die Spitzengeschwindigkeit gleich sein.

Sollte die Schweiz und damit die SBB nicht mit der SNCF versuchen, einerseits die TGV-Verbindung Paris–Genf durch den Ausbau der Strecke Bellegarde–Nantua–Bourg-en-Bresse zu verbessern und andererseits eine Pendolino-Verbindung Mailand–Genf mit schlanken Anschlussbedingungen mit dem TGV zu realisieren? Oder besteht die Möglichkeit, in einem Lizenzbau unter Einsatz der einheimischen Industrie eine Zugskomposition zu entwerfen, welche auf der Strecke Paris–Mailand durchgehend fahren kann?

Texte de l'interpellation du 9 juin 1987

Au vu des articles de la presse suisse sur le voyage d'essai effectué le 7 avril 1987 par le train italien «Pendolino», je pose au Conseil fédéral les questions suivantes:

1. Le trafic sur la ligne du Simplon est en recul pour les motifs suivants:

Voyageurs:

- changement à Lausanne du TGV au train intercity (IC)
- parcours lent malgré l'amélioration de certains tronçons
- retards même en basse saison
- manque de places de première classe sur la rame IC
- climatisation et propreté insuffisantes et retard lors de la visite à Domodossola

Marchandises

- volume en chute libre sur les lignes du Simplon et du Loetschberg
- pas de développement du feroutage et de transport par conteneurs et pas de rapprochement tarifaire, contrairement à la ligne du Gothard.

Je demande au Conseil fédéral s'il ne pense pas que tous ces motifs sont la cause du recul du trafic par le Simplon et de la dévalorisation de cette ligne? Les CFF ne devraient-ils pas s'empresse de corriger les défauts cités plus haut?

2. Selon un point de vue fort répandu en Romandie, la ligne du Simplon est laissée à l'abandon depuis 30 ans.

Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il convient d'améliorer la ligne du Simplon, dans l'intérêt de toute la Suisse, et en particulier du tourisme? Ne court-on pas le risque de voir la Savoie et les autres régions skiables à proximité immédiate de Genève – surtout depuis l'attribution des jeux olympiques d'hiver à Albertville – concurrencer fortement la Suisse occidentale, grâce au transport rapide et confortable dû en particulier aux liaisons TGV directes de Paris?

3. La compagnie de chemins de fer italienne FS (Ferrovie dello Stato) a commandé dix rames de onze unités et quatre rames de cinq unités du «Pendolino». On dit par ailleurs que l'entreprise Fiat, la FS, et la société de chemins de fer allemande DB (Deutsche Bundesbahn) se sont mis d'accord sur un programme d'essai commun.

Pourquoi la DB et la FS sont-elles seules à participer à ce projet et pourquoi les CFF n'y prennent-ils pas part?

4. Il faut admettre que la vitesse de pointe de 148 km/h lors de la course Domodossola–Arona créait une sensation d'inconfort peu agréable, particulièrement dans les courbes. Mais il faut aussi savoir que la configuration de ce tronçon n'est pas appropriée pour une telle vitesse. Par ailleurs, la construction de nouveaux tronçons est fort coûteuse et difficilement admissible sous l'angle écologique. De toute façon, les grandes vitesses ne sont pas forcément souhaitables en Suisse, où les distances sont relativement petites. Plutôt qu'une vitesse maximale, il convient de rechercher une vitesse optimale. Un simple aménagement des tronçons

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 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, Reinigungszustand der Wagen und negative Einflüsse des Umsteigens in Lausanne zwischen Intercity-Zügen und TGV im Vergleich zu andern schweizerischen Transitlinien keine signifikanten Unterschiede zu verzeichnen.

Der Rückgang des Güterverkehrs auf der Simplonlinie (Verkehr über die Lötschbergbahn und die Rhonetallinie) 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 Leuk noch bestehenden Einspurlinie auf Doppelspur ist im Konzept Bahn 2000 vorgesehen. 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 andern Abschnitten geprüft: Martigny–Sion, Simplontunnel sowie im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau 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 Nachteil 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 Bundesbahn und der Italienischen Staatsbahnen sind sie interessiert. Dank ihren Beziehungen zu den Nachbarbahnen erhalten sie die Informationen über den jeweiligen Stand der Entwicklung.

4. Bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit 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 möglichst hohe, sondern optimale Geschwindigkeiten anzustreben 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, aufmerksam. 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 10 min.

*) 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 werden, da ein TGV auf konventionellen Strecken nicht schneller fahren kann als ein moderner lokbespannter Zug.

Le président: L'interpellateur n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

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	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.