

92.3251

**Postulat Cavetty**  
**Förderung neuer Techniken des kombinierten Verkehrs**  
**Pour de nouvelles techniques de transport combiné**

*Wortlaut des Postulates vom 17. Juni 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, neue Techniken des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse wie zum Beispiel Kombitrailer oder Road Railer für die Anwendung im Transit- und im Binnenverkehr zu prüfen und gegebenenfalls die nötigen Massnahmen zur Förderung dieser Formen des kombinierten Verkehrs zu treffen. Dabei ist auch zu prüfen, ob neue Formen der Zugsbildung statt des aufwendigen Rangierens möglich sind. Eine Zusammenarbeit mit dem Strassentransportgewerbe und eine technische Harmonisierung im europäischen Rahmen sind anzustreben.

*Texte du postulat du 17 juin 1992*

Le Conseil fédéral est invité à examiner la possibilité d'utiliser de nouveaux systèmes de transport combiné rail/route («Kombitrailer», «Road Railer» par exemple) dans le trafic de transit et dans le trafic intérieur et de prendre le cas échéant les mesures nécessaires pour promouvoir ces techniques. Il faut aussi étudier la possibilité de former les convois de façon plus rapide que par les longues manoeuvres auxquelles on procède actuellement. On cherchera à coopérer avec l'industrie des transports et à assurer une harmonisation technique sur le plan européen.

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

**Cavetty:** Das vorliegende Postulat möchte den Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene verlegen. Es lädt den Bundesrat ein, neue Techniken des kombinierten Verkehrs, wie zum Beispiel Kombitrailer oder Road Railer, zu prüfen und gegebenenfalls die notwendigen Massnahmen zur Förderung dieser Formen des kombinierten Verkehrs zu treffen. Bis jetzt werden bei uns folgende Formen praktiziert: die «rollende Strasse», die an Aktualität immer mehr abnimmt; der Containertransport, der auch in Zukunft die beste Form des Güterverkehrs darstellt; die neueste Technik, die als Ergänzung zum Containertransport diesem Postulat zugrunde liegt: eine Verknüpfung von Sattelanhänger und Eisenbahnwaggon. Die Umwandlung eines Eisenbahnwaggon in ein Strassenfahrzeug dauert wenige Minuten und bedarf keines Umschlagbahnhofs, sondern nur eines mit Strassenfahrzeugen befahrbaren Gleises. Unsere Verkehrskommission hatte an ihrer Augustsitzung in Landquart Gelegenheit, einer entsprechenden Demonstration beizuwohnen. Wir waren über die Einfachheit des Systems verblüfft.

Weil heute in Europa verschiedene Systeme erprobt werden und noch keines definitiv eingeführt ist, ist es wichtig, dass rasch eine europaweit kompatible Lösung gefunden wird. Die Schweiz als Alpentransitland hat grosses Interesse daran, dass ein solches System möglichst rasch in ganz Europa Verbreitung findet.

Das Postulat möchte den Bundesrat einladen, die entsprechenden Bemühungen und Studien wohlwollend zu verfolgen und zu unterstützen.

Bundesrat **Ogi:** Der Bundesrat ist selbstverständlich bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

92.3298

**Interpellation Cavetty**  
**Pendolino für die Strecke München–Bregenz–Chur/Zürich**  
**Engagement de la composition de type Pendolino sur le trajet Munich–Bregenz–Coire/Zurich**

*Wortlaut der Interpellation vom 19. Juni 1992*

Die Deutsche Bundesbahn setzt seit dem Fahrplanwechsel auf den beiden Nebenfernstrecken Nürnberg–Bayreuth und Nürnberg–Hof neue Dieseltriebzüge ein. Damit sollen sich die Fahrzeiten ganz erheblich verkürzt haben. Ist der Bundesrat bereit, bei seinen Bestrebungen zur Förderung der Linien München–Chur und München–Zürich den Einsatz solcher Züge ebenfalls zu prüfen? Wie gross wären die Zeitersparnisse und wie hoch die Kosten?

*Texte de l'interpellation du 19 juin 1992*

Les chemins de fer allemands font circuler depuis le changement d'horaire de nouvelles rames automotrices diesel sur les deux lignes Nuremberg–Bayreuth et Nuremberg–Hof. Cela a permis de réduire très considérablement la durée des trajets. Le Conseil fédéral est-il prêt à étudier également la possibilité d'utiliser de tels trains, dans le cadre de la promotion des lignes Munich–Coire et Munich–Zurich? Quels seraient les gains de temps réalisables? Quels seraient les coûts?

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun*

**Cavetty:** Beim vorherigen Vorstoss ging es um den Güterverkehr. Hier geht es um den Personenverkehr. Seit vielen Jahren gehöre ich zu den Anhängern des Pendolino bzw. von Neigefahrzeugen. Diese können auf kurvenreichen Strecken die gleichen Geschwindigkeiten erreichen wie normale Züge auf begradigten Neubaustrecken. Ganz Europa schafft solche Neigefahrzeuge an. Nur die SBB haben da gewisse Hemmungen, üben eine gewisse Zurückhaltung, und dies, obschon wir mit den Probezügen letztes Jahr von Bern nach Brig beste Erfahrungen gemacht haben. Diese positiven Erfahrungen wurden nicht sehr bekanntgemacht.

Im Sinne meiner früheren Ausführungen erwarte ich immer noch generell ein grösseres Engagement der SBB für Neigefahrzeuge, dies vor allem auch mit Blick auf «Bahn 2000» und eventuell mögliche «Einsparungen» von Neubaustrecken, z. B. auf der Strecke Bern–Lausanne.

Bei meiner Interpellation geht es aber konkret darum, darauf aufmerksam zu machen, dass die Deutsche Bundesbahn für nicht elektrifizierte Strecken mit Erfolg einen Diesel-Pendolino einsetzt und damit etwa 20 bis 25 Prozent Geschwindigkeit gewinnt.

Ich möchte den Bundesrat fragen, ob er auch der Meinung ist, man solle die Frage des Einsatzes eines solchen Pendolinos für die Strecke München–Zürich wohlwollend prüfen. Wenn dies bejaht würde, würde sich die Frage stellen, ob der Pendolino dann, statt in Zürich quasi zu übernachten, nicht gerade bis nach Chur weitergezogen werden könnte, wenigstens während der Saison.

Das ist das Anliegen dieser Interpellation.

Bundesrat **Ogi:** Der Interpellant fragt, ob es möglich wäre, den Pendolino für die Strecke München–Bregenz–Chur/Zürich einzusetzen, also nicht für die Strecke zwischen Bern und Lausanne; ich gebe damit nur für diesen Bereich eine Antwort.

Die SBB haben in den letzten Jahren zusammen mit den anderen an der Verbindung zwischen München, Lindau und der Schweiz beteiligten Bahnen verschiedene Möglichkeiten geprüft, die zu einer Reisezeitverkürzung führen könnten. Dabei wurden auch Neigezüge mit aktiver und passiver Querneige-

## **Postulat Cavelty Förderung neuer Techniken des kombinierten Verkehrs**

## **Postulat Cavelty Pour de nouvelles techniques de transport combiné**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3251
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	932-932
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 895

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.