

92.3251

**Postulat Cavelly**  
**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*

**Cavelly:** 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 Cavelly**  
**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*

**Cavelly:** 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-

einrichtung – also Pendolino, Talgo und Neiko – in die Evaluation einbezogen. Die Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn über den Einsatz von Talgo-Fahrzeugen konnten die Wirtschaftlichkeit nicht nachweisen.

Bei den von Herrn Cavelty erwähnten Pendolino-Zügen, welche von der Deutschen Bundesbahn auf den Strecken Nürnberg–Bayreuth und Nürnberg–Hof eingesetzt werden, handelt es sich um zweiteilige Dieseleinheiten für den Regionalschnellverkehr. Die Kosten für eine solche Einheit betragen 5,6 Millionen Deutsche Mark. Dieser Typ wäre laut Deutscher Bundesbahn und SBB nicht geeignet für den Einsatz im internationalen Fernverkehr mit wesentlich höherem Komfortanspruch. Ich sage immer: nach Meinung der SBB.

Die beteiligten Bahnen streben mittelfristig den Einsatz von Querneigezügen an. Dabei haben die bisherigen Abklärungen tendenziell gezeigt, dass die vorteilhafteste Lösung mit dem Einsatz von Wagen des Systems Neiko, verbunden mit einem gezielten Ausbau von Engpässen bei den festen Anlagen, zu erreichen ist. Dazu gehören z. B. auf SBB-Gebiet der bevorstehende Ausbau des Bahnhofes St. Margrethen und der sich im Plangenehmigungsverfahren befindliche Doppelspurausbau zwischen St. Gallen-St. Fiden und Goldau. Auf dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn sind Ausbauten auf der eingleisigen Strecke zwischen Buchloe und Hergatz in Form von Doppelspurinseln, Weichenanpassungen und Sicherungen von Bahnübergängen notwendig. Unter diesen Voraussetzungen wären zwischen München und Zürich Reisezeitverkürzungen von zirka 25 bis 30 Minuten zu realisieren. Dagegen bringt der grosse Einsatz von Neigefahrzeugen keine wesentliche Reisezeitverkürzung, weil der Gewinn der höheren Kurvengeschwindigkeit durch zahllose örtliche Geschwindigkeitsreduktionen und Kreuzungshalte weitgehend neutralisiert wird.

Die anfallenden Kosten bei den drei beteiligten Bahnen können im Moment nicht beziffert werden. Die Vorteile der erwähnten Ausbauten wären nicht nur für die Verbindungen zwischen München und der Schweiz, sondern für den gesamten Verkehr auf diesen Strecken von Nutzen. Während zwischen München und Zürich ein Verkehrspotential vorhanden ist, das Investitionen im vorerwähnten Rahmen rechtfertigen kann, ist die Nachfrage zwischen München und Chur – mit Ausnahme einiger Wochenenden im Sommer und während der Winterperiode – sehr bescheiden. Ausserhalb der erwähnten Spitzentage liegt die Besetzung der direkten Kurswagen München–Chur bei durchschnittlich 30 Reisenden im Transit pro Tag und Richtung. Die Stossrichtung der Angebotsverbesserungen liegt deshalb in der Relation München–Zürich, Hand in Hand mit der Verbesserung der Anschlüsse in St. Margrethen und nach Graubünden.

Im Fahrplan 1993–1995 werden aufgrund der Planung voraussichtlich alle Verbindungen als Eurocity-Züge geführt. Mit Ausnahme eines Zugpaares, das weitgehend über Kempten geleitet wird, verkehren alle Züge in doppelter Dieseltraktion zwischen Lindau und München über die etwas kürzere Strecke via Memmingen. Dadurch lassen sich die Reisezeiten gegenüber dem laufenden Fahrplan noch um zehn bis zwölf Minuten auf knapp über vier Stunden reduzieren.

Die Strecke Lindau–München schliesslich ist in die deutsche Bundesverkehrswege-Planung aufgenommen. In Kürze wird eine Arbeitsgruppe, mit Beteiligung der Verkehrsministerien – also auch unseres Departements – sowie der Bahnen gebildet, die Vorschläge für die Planverwirklichung ausarbeiten wird. Auch hier wird uns die Neat-Abstimmung vom letzten Sonntag hilfreich sein.

**Cavelty:** In der Hoffnung, dass die SBB im Zuge bevorstehender Entwicklungen die Meinung vielleicht doch noch ändern, erkläre ich mich teilweise befriedigt; sonst wäre ich von der Antwort nicht befriedigt.

## **Interpellation Cavelti Pendolino für die Strecke München-Bregenz-Chur/Zürich**

## **Interpellation Cavelti Engagement de la composition de type Pendolino sur le trajet Munich-Bregenz-Coire/Zurich**

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	92.3298
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.09.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	932-933
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 896

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.