Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz : Westschweiz: die Stunde der Wahrheit

Autor(en): **Ley, Anne-Marie**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **21 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-910248

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

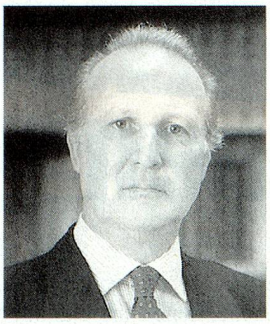
http://www.e-periodica.ch

und Ideen. Kontakte zwischen Chiasso und Como finden laufend statt, sei es in Form von regelmässigen Treffen der Stadtregierungen oder bei der Realisierung von gemeinsamen Projekten. Dazu gehören Regelungen für die Grenzgänger, öffentliche Verkehrsverbindungen oder wiederkehrender kultureller Austausch.

Sie sind Bürgermeister einer Gemeinde, die – wie der Kanton Tessin und die Schweiz – den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum abgelehnt hat. Ist die Idee der «Regio Insubrica» eine Reaktion auf diese Abstimmung?

Meine Idee einer «Regio Insubrica» geht auf die Zeit vor dem negativen Abstimmungsergebnis zum EWR zurück, auch wenn sie erst danach «offizialisiert» wurde. Die Vorbereitung der entsprechenden Unterlagen und Statuten sowie der Versand an die Präsidenten des Tessiner Regierungsrats und der Provinzen Como, Varese und Novarra erfolgten im Februar 1993. Mit Sicherheit scheint die «Regio Insubrica» in der heutigen Zeit um so notwendiger, wenn nicht gar dringend zu sein, um Vorkehrungen für die jetzigen und vor allem für künftige Generationen treffen und ideale Rahmenbedingungen schaffen zu können. Es darf im übrigen nicht vergessen werden, dass durch die grenzüberschreitende Politik eine allgemeine Annäherung der Völker über die nationalen Ursprünge hinaus erreicht wird, was dem gerade heute besonders verbreiteten Harmoniebedürfnis entgegenkommt. Vermutlich erwärmen sich die anfangs eher skeptischen Tessiner aus diesem Grund immer mehr für diese Idee.

Interview: Giuseppe Rusconi ■



Fernando Pedrolini, Bürgermeister von Chiasso. (Foto: zvg)

Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Westschweiz: die Stunde der Wahrheit

Die Jurakette bildet ein natürliches Hindernis zwischen der Westschweiz und den französischen Regionen Franche-Comté und Rhône-Alpes. Die Verbesserung der Verkehrsverbindungen zählt zu den vorrangigen Forderungen der Bewohner dieser grossen, durch eine gemeinsame Sprache und Kultur verbundenen Region. Die Europäische Gemeinschaft ihrerseits setzt auf den Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, und Frankreich hat 1991 einen Leitplan für den Ausbau der TGV-Linien (Train à grande vitesse) in die Nachbarländer verabschiedet.

Grenzüberschreitende Organisationen wie der «Conseil du Léman» und die «Communauté de travail du Jura» setzen sich ebenfalls für die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region ein. Dabei müssen sie sich entweder für die geplanten Projekte oder für ihre eigenen, von den Projekten abweichenden Interessen entscheiden – und dies in einer Zeit, in welcher der öffentlichen Hand immer weniger Mittel zur Verfügung stehen.

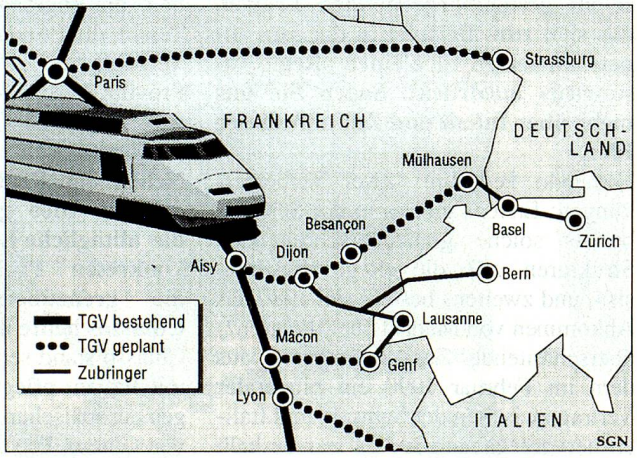
Die Stunde der Wahrheit naht, denn Frankreich und Italien haben vereinbart, der transalpinen TGV-Linie Lyon–Turin durch den Mont-Cenis mit Verbindungen nach Chambéry und Annecy prioritäre Bedeutung beizumessen. Parallel dazu wird die Planung für die TGV-Linie Rhein–Rhone mit drei Verbindungen nach Paris, Lyon und Mulhouse/Basel rasch vorangetrieben.

Offiziell vertritt die Schweiz – zumindest vorläufig – die gleiche Position wie zum Zeitpunkt der Debatte über die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT): Sie erstrebt einen Anschluss an das französische TGV-Netz in Basel und in Genf. Ausschlaggebend dafür ist hauptsächlich die Tatsache, dass die neue Linie Mâcon–Genf im französischen TGV-Leitplan enthalten ist und dass das vorwiegend mit privatem Kapital finanzierte Projekt eine Aufwertung der Simplonlinie bringt, eine Linie, die für die Westschweiz, Bern und die Nordwestschweiz einen wichtigen Zugang zum Süden Europas darstellt. Die von Frankreich und Italien geplante Mont-Cenis-Linie wird in der Region Rhône-Alpes mit Begeisterung aufgenommen. Das Projekt Mâcon–Genf verliert damit aber an Bedeutung. Und für den Kanton Genf und die Departemente Ain und Haute-Savoie erweist sich die kostspielige Verbindung durch Annecy nach Chambéry als kleineres Übel.

Die Kantone Waadt, Neuenburg und Jura sowie die Kantone im Nordwesten der Schweiz, Bern und Zürich, können sich über die immer wahrscheinlicher werdende TGV-Verbindung Rhein–Rhone freuen, denn damit werden die Verbindungen über Dole-Vallorbe nach Lausanne, Neuenburg und Bern aufgewertet. Die «Communauté de travail du Jura» hat über diese Linien eine Studie erstellt, mit dem Ziel, kürzere Verbindungen nach Paris und zum Ärmelkanal-Tunnel zu schaffen.

Im Moment sieht es in der Schweiz aber eher so aus, als würden die Eisenbahnprojekte redimensioniert, und auf lokaler Ebene setzt man sich bereits für den Erhalt bestehender Regionalstrecken ein.

Anne-Marie Ley ■



Swiss Graphics News

Der Anschluss ans französische TGV-Netz hat eine enorme Bedeutung für die Schweiz: Er entscheidet über die Zukunft der Simplonstrecke und sorgt für massiv kürzere Reisezeiten. Künftig soll etwa die Fahrt von Paris nach Zürich nur noch 3 Std. 15 Min. dauern statt wie heute 6 Std.