

**Zeitschrift:** Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer  
**Band:** 21 (1994)  
**Heft:** 1

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

**Autor:** Ley, Anne-Marie

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-910248>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Ab-



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

stimmungsergebnis zum EWR zurück, auch wenn sie erst danach «officialisiert» 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* ■

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–Rhône 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

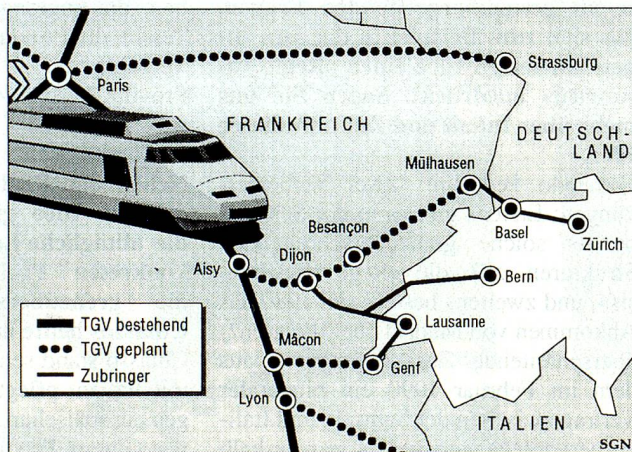
hauptsächlich die Tatsache, dass die neue Linie Mâcon–Genf im französischen TGV-Leitplan enthalten ist und dass das vorwiegend mit privatem Kapital finanzierte Projekt eine Aufwertung der Simplonlinie bringt, eine Linie, die für die Westschweiz, Bern und die Nordwestschweiz einen wichtigen Zugang zum 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–Rhône 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* ■

**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.**



Swiss Graphics News