

Sitzung vom 7. Juni 2000

875. Anfrage (Bahnverbindungen Zürich–Wien über St. Gallen–Winterthur–Flughafen)

Kantonsrätin Regula Ziegler-Leuzinger und Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, haben am 21. März 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Die SBB und die österreichische Bundesbahn erwägen die internationalen Züge Wien–Zürich neu über St.Gallen–Winterthur–Flughafen zu führen anstatt über Sargans–Buchs.

Dies ist zu fördern, da dadurch sowohl der Flughafen besser in den internationalen öffentlichen Verkehr eingebunden und das Wirtschaftszentrum Winterthur sowie die Ostschweiz besser durch den öffentlichen Verkehr bedient wird.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Pläne der SBB und der österreichischen Bundesbahn?
2. Hat der Regierungsrat in dieser Frage mit der St. Galler Regierung und der SBB Kontakt aufgenommen?
3. Wie viel Zubringerverkehr zum Flughafen Zürich würde dank der direkten Anbindung zusätzlich mit der Bahn abgewickelt?
4. Ist die Kapazitätserweiterung des Bahnknotens Zürich eine Voraussetzung für die neue Linienführung?
5. Welche Voraussetzungen müssen daneben erfüllt werden, um die Züge Zürich–Wien über Winterthur–St.Gallen zu führen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Regula Ziegler-Leuzinger und Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Heute verkehren zwischen Zürich und Innsbruck täglich fünf direkte Zugspaare, wovon drei Zugspaare bis Wien weitergeleitet werden. Die Reise führt via Sargans–Buchs und dauert bis Innsbruck knapp vier Stunden. Die Reisezeit bis Wien beträgt gut neun Stunden.

Im Sinne einer Stärkung der internationalen Verbindungen Richtung Osten prüfen die Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen zweistündliche Zugverbindungen von Zürich via St. Gallen–Bregenz–Arlberg nach Innsbruck und eventuell weiter. Mit dem Einsatz von Neigetechnik sollen die Fahrzeiten verkürzt werden. Daneben bestehen Überlegungen, die Verbindung Zürich–St. Gallen–Bregenz–München, die heute täglich mit vier Zugspaaen bedient wird, künftig ebenfalls zweistündlich und mit Neigezügen anzubieten. Im Idealfall würde dadurch auf der Strecke Zürich–Bregenz ein Stundentakt entstehen. Gleichzeitig könnten dem Bundesland Vorarlberg wie auch dem süddeutschen Raum umsteigefreie Reiseverbindungen zum Flughafen Zürich angeboten werden.

Aus Sicht des Kantons Zürich besteht grundsätzlich ein Interesse an guten Anbindungen des Vorarlbergs und des süddeutschen Raumes an den Wirtschaftsraum und den Flughafen Zürich. Das heutige Verkehrsaufkommen zwischen Vorarlberg und dem Wirtschaftsraum Zürich beträgt 5500 Personen pro Tag und Richtung. Auf Grund der geringen Zahl von Direktzügen zwischen Bregenz bzw. Feldkirch und Zürich benutzen lediglich 4% der Reisenden den öffentlichen Verkehr. Mit einem verstärkten und qualitativ verbesserten Angebot kann der Marktanteil spürbar gesteigert werden, wobei eine genaue Quantifizierung derzeit noch nicht möglich ist. Bei der Gestaltung des Angebots wird zu beachten sein, dass ein Verzicht auf die Verbindung über Sargans–Buchs zu Gunsten der Verbindung über Bregenz–St. Gallen trotz des Einsatzes von Neigezügen zu einer Reisezeitverlängerung zwischen Zürich und Feldkirch von rund einer Viertelstunde führen wird. Eine Gesamtbeurteilung wird erst möglich sein, wenn ein konkretes Konzept für die Ausgestaltung des Fernverkehrs über die Ostschweiz hinaus vorliegt und die Vor- und Nachteile daraus ersichtlich sind.

Die Inbetriebnahme eines neuen Angebots wäre frühestens auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 möglich. Die gegenwärtigen Planungsarbeiten berücksichtigen die zu jenem

Zeitpunkt bestehenden Kapazitäten im Bahnhof Zürich sowie auf dessen Zulaufstrecken. Es sind keine Anlagen erforderlich, die über die heute bekannten notwendigen Ausbauten hinausgehen.

Das für die genannten Verbindungen neu zu beschaffende Rollmaterial müsste primär auf den Bedarf im Ausland ausgerichtet werden, da dort der grössere Anteil der Reises Strecke liegt. Andererseits wird die Nachfrage auf schweizerischem Gebiet spürbar höher sein. Deshalb wäre eine Integration des Angebotes ins schweizerische Fernverkehrssystem mit Direktverbindungen über Zürich hinaus Richtung Westen sehr vorteilhaft. Das setzt aber voraus, dass die Kompositionen ab St. Gallen Richtung Zürich verstärkt werden können, was ebenfalls einen höheren Bedarf an entsprechendem internationalen Rollmaterial bedingt. Inwiefern diese Anforderungen erfüllt werden können, wird von den SBB im Rahmen von Konzeptstudien abgeklärt.

Der Fernverkehr wird von den SBB in eigener Verantwortung nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen gestaltet. Die Kantone können im Rahmen der eidgenössischen Fahrplanverordnung ihren Einfluss geltend machen, indem sie Begehren zum Fernverkehrskonzept unterbreiten. Da noch keine ausgereiften Projekte für den Fernverkehr von Zürich Richtung Osten vorliegen, hat der Regierungsrat bis anhin noch keine direkten Kontakte zur St. Galler Regierung oder zu den SBB aufgenommen. Kontakte bestehen auf Stufe der Ämter.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi