

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 61/1997
KR-Nr. 62/1997
KR-Nr. 199/1997

Sitzung vom 9. Juli 1997

1482. Motion/Postulat/Anfrage (Streckenausbau Zürich–Winterthur und Schnellzugführung Schaffhausen–Winterthur–Flughafen–Zürich)

Die Kantonsrätinnen Astrid Kugler, Zürich, und Esther Zumbrunn, Winterthur, haben am 24. Februar 1997 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit den SBB ein Projekt für den Ausbau der SBB-Strecke Winterthur–Effretikon(–Zürich) zu erarbeiten und dem Kantonsrat eine (allenfalls mehrere) Kreditvorlage(n) für die vom Kanton zu erbringenden Kostenanteile zu beantragen.

Die Vorlage(n) soll(en) folgende Bestandteile enthalten:

- Wiedereinbau des 3. Gleises zwischen Winterthur und Effretikon
- 4. Spur zwischen Effretikon und «Hürlistein»
- Überwerfung «Hürlistein»

Begründung:

1989 haben die Zürcherinnen und Zürcher die 2. Teilergänzung der S-Bahn bewilligt, welche die Überwerfung Hürlistein (Vereinigungsbauwerk der Flughafenlinie mit der Linie Effretikon–Wallisellen/Stettbach) enthält. Der Regierungsrat glaubte bis anhin, auf dieses Bauwerk verzichten zu können.

Nun zeigt es sich aber, dass die betrieblichen Kapazitäten zwischen Flughafen und Winterthur einerseits sowie Zürich und Winterthur andererseits gerade wegen des Engpasses beim Hürlistein ausgeschöpft sind. Heute schon müssen die S-Bahn-Züge jeweils in diesem Raum die Freigabe der Strecke oft während mehrerer Minuten abwarten.

Neuerdings hat nun auch das EVED in seiner Rahmenkonzession für die 5. Ausbaustufe des Flughafens Zürich dem Kanton die Auflage gemacht, er müsse aufzeigen, wie das von ihm selbst gesetzte und im Abstimmungskampf gross hervorgehobene Ziel, den Modalsplit von 42% zugunsten des OeV zu verbessern, erreicht werden kann. Da das Potential von Umsteigern, gemäss UVB zum Flughafen, vor allem innerhalb des Kantons liegt, muss der Betrieb der S-Bahn ausgebaut werden. Ohne den Ausbau des Engpasses beim Hürlistein wird dies nicht möglich sein.

Bezüglich des internationalen Zugverkehrs kommen die SBB in einer neuen Studie zum Schluss, dass für die Führung von stündlich verkehrenden Euro-City-Zügen (bzw. Cisalpino-Pendolinos) Stuttgart–Zürich von Schaffhausen über Winterthur–Flughafen–Zürich der Ausbau der Strecke Winterthur–Zürich erforderlich ist.

Die Frage des Brüttenertunnels ist noch nicht abschliessend beantwortet. Das Projekt ist zurzeit offiziell «zurückgestellt». Mit dem Ausbau der bestehenden Strecke und der Erstellung der Überwerfung Hürlistein kann möglicherweise definitiv auf diesen Tunnel verzichtet werden. Mit einem Bruchteil der Kosten des Tunnels könnten die in dieser Motion geforderten Bauten erstellt werden.

Die Kantonsrätinnen Esther Zumbrunn, Winterthur, und Astrid Kugler, Zürich, haben am 24. Februar 1997 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten, zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, der Stadt Winterthur, dem Bundesland Baden-Württemberg, den SBB und der Deutschen Bahn AG zu prüfen, wie die Stadt Winterthur und der Flughafen Zürich-Kloten in die Bahn-Hauptverbindung Stuttgart–Zürich–Mailand eingebunden werden können.

Begründung:

Bei der Diskussion um die Verlagerung des Kurzstrecken-Flugverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene sind zwei Aspekte von grosser Bedeutung: Zum einen muss der Schienenverkehr bezüglich der Reisezeiten effektiv einen Vorteil gegenüber dem Flugverkehr bringen, zum andern spielt die Frage der Einbindung der Flughäfen in die internationalen Bahnverbindungen eine wichtige Rolle.

Leider fahren die EC-Züge Stuttgart–Zürich–Mailand am Flughafen vorbei! Die Stadt Winterthur als zweitgrösste Stadt des Kantons Zürich und sechstgrösste Stadt der Schweiz

wird zugunsten von Bülach links liegengelassen. Es ist aber eine Tatsache, dass die Stadt Winterthur und der Flughafen Zürich-Kloten ungleich grössere Marktpotentiale aufweisen. Darum ist die Führung der Züge über diese Route anzustreben. Zudem möchte das Land Baden-Württemberg schon lange direkt an den Flughafen angeschlossen sein. Es hat dieses Ziel sogar in seinem Generalverkehrsplan festgehalten.

Für die Linie Zürich–Bülach–Schaffhausen kann ein gutes S-Bahn-Angebot – z.B. eine beschleunigte S5 im Halbstundentakt – zwischen Zürich und Schaffhausen – den Wegfall des EC bestens kompensieren.

Der Regierungsrat begründet seine ablehnende Haltung gegenüber der Einbindung des Flughafens und Winterthurs in die Verbindung Stuttgart–Zürich in seiner Antwort vom 5. Februar 1997 auf die Interpellation KR-Nr. 3/1997 und die Anfrage KR-Nr. 355/1996 mit der um 10 Minuten längeren Fahrzeit auf der Route Stuttgart–Winterthur-Flughafen–Zürich im Vergleich zur Bülacher Route.

Dies kann und darf nicht genügen. Vielmehr muss verbindlich aufgezeigt werden, mit welchen baulichen und betrieblichen Massnahmen die längst versprochenen Fahrzeitreduktionen und eine sinnvolle Linienführung in Einklang gebracht werden können.

Durch die auffällig passive Haltung des Regierungsrates in diesem Thema erzielen die anderen, die Bahn hart konkurrenzierenden und die Umwelt stark beeinträchtigenden Verkehrsarten (Auto und Flugzeug) immer grössere Vorteile.

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 2. Juni 1997 folgende Anfrage eingereicht:

An einer Pressekonferenz vom 29. Mai 1997 forderte in Schaffhausen die Projektgruppe «Direkter Flughafen-Anschluss» der «Wirtschaftsentwicklung Region Schaffhausen» (WERS) einen direkten Bahnanschluss von Schaffhausen nach Zürich-Flughafen. Als konkretes Ziel wird die Schaffung einer umsteigefreien Bahnverbindung im Stundentakt zwischen Schaffhausen und Zürich-Flughafen gefordert. Seit langem fordert auch das Bundesland Baden-Württemberg, dass die Züge Stuttgart–Zürich via Zürich-Flughafen geführt werden.

Zweckmässigerweise wäre die Schaffhauser Forderung nach einem Stundentakt zwischen Schaffhausen und Zürich-Flughafen mit dem längst vorhandenen Begehren nach der Führung der IC-Züge Stuttgart–Zürich über Winterthur–Zürich–Flughafen zu kombinieren. Bei einem Erfolg der neuen Verbindung könnte eine Verdichtung auf den Stundentakt vorgenommen werden.

Gegenwärtig besteht zwischen Zürich und Stuttgart lediglich ein Zweistundentakt. Die relativ kleinen Passagierzahlen zwischen Zürich und der deutschen Nachbarstadt Stuttgart auf der Schiene lassen sich zu einem guten Teil auf die relativ schlechten Bahnverbindungen zurückführen (zu geringe Zahl an Fahrmöglichkeiten, lange Fahrzeiten). Mit der Verdichtung des Fahrplanes auf einen regelmässigen Stundentakt liesse sich wenigstens einer der Mängel der Bahnverbindung beheben.

Vom Tessin her bestehen heute keine umsteigefreien Anschlüsse nach Zürich-Flughafen. Mit der Umleitung der IC-Züge Mailand– Zürich–Stuttgart über den Flughafen Zürich und Winterthur könnte ein grosses Potential an neuen Bahnpassagieren (fast gratis) erschlossen werden.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Schaffhauser Begehren nach Stundentakt-Zügen von Schaffhausen nach Zürich-Flughafen?
2. Wie weit sind die Verhandlungen des Regierungsrates mit dem Kanton Schaffhausen, den SBB und der DBAG sowie mit dem Bundesland Baden-Württemberg gediehen, die Züge Stuttgart–Zürich über den Flughafen zu führen?
3. Steht für die Verbindung Stuttgart–Zürich und umgekehrt ein Stundentakt zur Diskussion?
4. Welches sind die technischen Voraussetzungen, um die Züge auf der Linie über Winterthur führen zu können?
5. Welches Fahrgastpotential könnte mit einer Führung der Stuttgarter Züge über Winterthur–Flughafen erschlossen werden (anstelle der Beibehaltung über Bülach)?
6. Haben die Kantone St. Gallen und Thurgau Interesse an einer Führung der IC-Züge über Winterthur mit einem direkten Anschluss in Winterthur nach Stuttgart? Welches Potential wäre dadurch zusätzlich zu erwarten?
7. Welches bestehende und zukünftige Fahrgastpotential könnte erschlossen werden, wenn die durchgehenden IC-Züge Mailand–Tessin–Zürich–Stuttgart künftig über den Flughafen

und Winterthur statt über Bülach geführt werden? Welches Interesse zeigt der Kanton Tessin an einer Führung der Züge über den Flughafen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Astrid Kugler, Zürich, und Esther Zumbunn, Winterthur, sowie zum Postulat Esther Zumbunn, Winterthur, und Astrid Kugler, Zürich, wird wie folgt Stellung genommen, wie auch die Anfrage Esther Zumbunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Es ist unbestritten, dass der süddeutsche Raum und der Flughafen Zürich durch öffentliche Verkehrsmittel schlecht miteinander verbunden sind. Dies zeigt sich auch darin, dass aus diesen Gebieten und aus dem Kanton Schaffhausen nur etwa 14–16% der Flugpassagiere den Flughafen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel erreichen, während es aus anderen Teilen des Flughafen-Einzugsgebietes 60% und mehr sind. Seit etwa zwei Jahren wird aus diesen Gebieten immer wieder der Wunsch geäussert, aus dem Raum Singen–Schaffhausen sollen direkte Züge nach Winterthur–Flughafen geführt werden. Entsprechende Postulate finden sich denn auch im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg von 1995 und in einer kürzlich veröffentlichten Studie der Wirtschaftsentwicklung Region Schaffhausen (WERS).

In diesem Zusammenhang wird meist auch vorgeschlagen, die internationalen Schnellzüge Stuttgart–Zürich über Winterthur–Flughafen zu leiten. Diese Frage kann aber nicht isoliert unter dem Aspekt Flughafenbindung betrachtet werden, denn sowohl die Strecke Winterthur–Schaffhausen wie auch die Schnellzüge Stuttgart–Zürich haben noch andere Aufgaben zu erfüllen, die nicht vernachlässigt werden dürfen. So sieht auch die WERS-Studie eine allfällige Umlegung nur als längerfristig realisierbare Massnahme. Auch der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg schränkt ausdrücklich ein: «Soweit die Fahrzeitgewinne ausreichen, wäre eine Führung der Züge über den Flughafen Zürich-Kloten anzustreben.» Gleichzeitig fordert die Region Weinland eine Verbesserung des Bahnangebots im Regionalverkehr zwischen Winterthur und Schaffhausen. Bei dieser Forderung steht die Verdichtung des heutigen Stundentakts zu zwei Verbindungen pro Stunde im Vordergrund. Mit einer solchen Massnahme könnten in Schaffhausen die Anschlüsse an die Schnellzüge nach Stuttgart geschaffen werden, wobei nicht nur Winterthur, sondern die ganze Region Weinland davon profitieren könnte. Auf der anderen Seite ist festzustellen, dass zwischen Zürich und Schaffhausen bei den heutigen Schnellzügen knapp 30% der Fahrgäste in Bülach ein- oder aussteigen, so dass diese Züge dort nicht ersatzlos gestrichen werden können. Weitergehende Abklärungen zur Planung der notwendigen Infrastrukturen, zur Abschätzung der einzusetzenden Bau- und Betriebsmittel und der zu erwartenden Erträge wurden bis jetzt nicht durchgeführt. Der Regierungsrat ist darum bereit, die Möglichkeiten neuer Konzepte auf den beiden Bahnlinien Zürich–Bülach–Schaffhausen und Zürich–Flughafen–Winterthur–Schaffhausen zusammen mit dem Kanton Schaffhausen, dem Zürcher Verkehrsverbund und den SBB vertieft zu untersuchen.

Es wäre aber verfehlt, ohne eingehende Abklärungen bauliche Massnahmen einzuleiten. Dass für den Betrieb der S-Bahnen ein weiterer Ausbau im Raum Effretikon nicht erforderlich ist, hat der Regierungsrat bereits bei der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 255/1996 dargelegt. Bei der Beantwortung der Anfragen KR-Nrn. 3/1997 und 355/1996 hat der Regierungsrat auf die Bedeutung der Reisezeit auf der Verbindung Zürich–Schaffhausen(–Stuttgart) hingewiesen. Da die drei von den Motionärinnen verlangten Investitionsobjekte keinen Beitrag zur Reisezeitverkürzung leisten können, ist die Gefahr, dass am falschen Ort investiert würde, sehr gross.

Die zwischen Zürich und Winterthur vorgesehenen oder bereits verwirklichten Investitionen sind auf das Angebot der 2. Teilergänzung der S-Bahn und der 1. Etappe von Bahn 2000 ausgerichtet. Weitere Investitionen für den nationalen und regionalen Verkehr müssen sich auf ein konkretes Angebots- und Betriebskonzept stützen. Für ein über die 1. Etappe Bahn 2000 und die 2. Teilergänzung der S-Bahn hinausgehendes Angebot ist ein solches Konzept bisher nicht definiert worden. Entsprechende Ausdehnungen des Taktangebotes stossen je nach Konzept auf verschiedenen Streckenabschnitten zwischen Zürich und Winterthur an die Grenzen der Kapazität. Einigermassen sicher kann heute nur gesagt werden, dass weitere Ausbaumassnahmen zwischen Flughafen und Winterthur wenig Sinn machen, wenn nicht auch der Abschnitt Zürich–Flughafen ausgebaut wird.

§1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 schreibt vor, dass der Kanton Zürich durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu erschliessen ist. Die dafür vorgesehenen Mittel sind für die gezielte Verbesserung des Regionalverkehrs einzusetzen. Da die geforderten Investitionen weder dem Regionalverkehr dienen noch auf ein konkretes Angebotskonzept abgestützt sind, besteht keine Gewähr, dass der damit verbundene Mitteleinsatz der Anforderung der Wirtschaftlichkeit zu genügen vermag.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft, der öffentlichen Bauten und Finanzen.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V. **Hirschi**