

Sitzung vom 21. Dezember 1994

3846. Anfrage (ICE- und TGV-Anschlüsse nach Zürich)

Die Kantonsräte Willy Volkart, Oberrieden, und Peter Stirnemann, Zürich, haben am 17. Oktober 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Wir ersuchen den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass das Angebot an Verbindungen von Zürich zum europäischen Schnell-Eisenbahnnetz mit den jüngsten Beschlüssen der europäischen Fahrplankonferenz nicht nur nicht verbessert, sondern verschlechtert wird?
2. Welche Einflüsse kann der Regierungsrat überhaupt auf die Beschlüsse der europäischen Fahrplankonferenz nehmen?
3. Kann der Regierungsrat in Erfahrung bringen, nach welchen Kriterien TGV- und ICE-Züge «in die Berge» («NZZ») statt nach Zürich geleitet werden?
4. Wie steht es mit dem Vergleich der Wirtschaftlichkeit?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass durch zielstrebiges, entschlossenes und erfolgerichtetes gemeinsames Marketing der Bahngesellschaften SBB, DB und SNCF es gelingen sollte, gerade die attraktiven direkten Früh- und Spätverbindungen von und nach Zürich bei Geschäftsreisenden beliebt zu machen?
6. Ist der Regierungsrat gewillt, in Erfahrung zu bringen, ob die Bahnen überhaupt Marktforschung betrieben haben, um die Gründe für die noch ungenügende Nachfrage dieser Verbindungen von und nach Zürich bzw. das Potential für noch fehlende Verbindungen herauszufinden?
7. Wenn die Gründe bekannt sind, ist der Regierungsrat nicht auch interessiert daran, zu erfahren, was für Anstrengungen die Bahnen, insbesondere die SBB, unternommen haben, um die Mängel und Hindernisse zu beseitigen, die für die ungenügende Benützung verantwortlich sind?
8. Sieht der Regierungsrat nicht auch die Gefahr, dass die Bahn sogar gegenüber den Kürzestdistanzflügen mehr und mehr ins Hintertreffen gerät, wenn vorhandene attraktive und wichtige Bahnverbindungen in die Wirtschaftsmetropole Zürich gestrichen und mögliche schnelle Verbindungen nicht realisiert werden, während andererseits vorgesehen wird, durch beachtlichen Ausbau des Flughafens die Attraktivität des Flugverkehrs zu steigern?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Volkart, Oberrieden, und Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss den Beschlüssen der europäischen Fahrplankonferenz werden ab 28. Mai 1995 täglich nur noch zwei statt der bisherigen drei deutschen Hochgeschwindigkeitszüge ICE bis und ab Zürich verkehren. Im Verkehr mit Stuttgart werden die beiden zusätzlich zum Zweistundentakt geführten EC-Züge aufgehoben und durch Umsteigeverbindungen ersetzt. Am Gotthard wird das einzige Zugspaar ohne Grenzaufenthalt in Chiasso durch eine konventionelle Verbindung ersetzt, und Richtung Österreich wird bei einigen bisherigen Direktverbindungen künftig in Feldkirch oder Innsbruck umgestiegen werden müssen. Diesen Verschlechterungen stehen neue attraktive Nachtverbindungen nach Wien und Hamburg und neueres Rollmaterial am Gotthard sowie zweistündliche Non-Stop-Verbindungen zwi-

schen Zürich und Basel mit Anschluss an die deutschen ICE-Züge gegenüber. Dies stellt für Zürich zweifellos eine Verminderung der internationalen Direktverbindungen und damit per Saldo eine Verschlechterung des Angebots dar. Als besonders nachteilig ist die Streichung der zweiten ICE-Verbindung Hamburg-Zürich und der ICE-Abendverbindung Zürich-Frankfurt zu bezeichnen. Der Regierungsrat kann den SBB Wünsche und Forderungen unterbreiten und diese mit Dokumentationen untermauern. Direkte Einflussmöglichkeiten auf die Beschlüsse der europäischen Fahrplankonferenz hat er keine.

Bei der Einführung des ICE-Angebots waren die Taktsysteme der Deutschen Bundesbahn und der SBB nicht kompatibel. Dies hatte zur Folge, dass die ICE-Züge bis und ab Zürich zusätzlich zu den übrigen Zügen geführt werden mussten und darum kaum von innerschweizerischen Fahrgästen benutzt wurden. Die sich aus dem internationalen Ziel- und Quellverkehr Zürichs ergebende Nachfrage für diese Züge betrug zwischen Basel und Zürich nur knapp über 100 Personen pro Zug, was bei den hohen Kosten des ICE nicht genügte. Ab Fahrplanwechsel 1995 können neue Ausbaumassnahmen in Deutschland genutzt werden. Dank der dadurch möglichen Beschleunigung können die ICE-Züge künftig in das schweizerische Taktsystem integriert werden. Sie erhalten in Basel gute Anschlüsse in alle Hauptrichtungen oder können bei Weiterführung zu schweizerischen Zentren bestehende Züge ersetzen. Damit wird das Führen von ICE-Zügen in der Schweiz wirtschaftlich möglich. Während die Verbindungen im Geschäftsreiseverkehr nach Zürich ausgerichtet werden sollen, wollen SBB und DB den ICE-Verkehr auch für den touristischen Verkehr weiterentwickeln, wofür sich die beiden Bahnen im Tourismusmarkt des Berner Oberlandes die grössten Chancen ausrechnen.

Für den marktgerechten Einsatz der TGV-Züge zwischen Frankreich und der Schweiz wurde von den beiden Bahnen im Dezember 1993 eine besondere Gesellschaft «Groupement d'intérêt économique (GIE)» gegründet, deren Aufgabe es ist, diesen Markt zu analysieren und darauf basierend Angebotsvorschläge auszuarbeiten. Entsprechende umfassende Marktstudien sind gegenwärtig im Gang. Diese Gesellschaft besitzt neun TGV-Dreistromzüge, von denen bis 1997/98 allerdings nur sieben für den täglichen Einsatz zur Verfügung stehen. Da ein Abbau auf dem eingespielten und noch entwicklungsfähigen Markt zwischen Paris und der Romandie nicht zur Diskussion steht, war die Schaffung von TGV-Verbindungen nach Zürich für den Fahrplan 1995/97 nicht möglich. Für die Zukunft behandelt jedoch die GIE die Anbindung des TGV an Zürich vorrangig und mit besonderer Intensität. Mit einer Verbindung über Frasné-Bern könnte die Fahrzeit zwischen Paris und Zürich gegenüber der heutigen Verbindung über Basel-Vesoul um etwa eine Viertelstunde gekürzt werden, mit einer Verbindung über Neuenburg-Biel um eine weitere Viertelstunde. Auf den Fahrplanwechsel 1997/99 prüfen die SBB die betriebliche Machbarkeit entsprechender Varianten. Eine signifikante Reisezeitverkürzung zwischen Zürich und Paris ist allerdings erst mit dem TGV-Est über Strassburg (etwa 2000/2002) und dem TGV Rhin-Rhône möglich.

Auf Verbindungen mit Bahnreisezeiten von maximal 4-5 Stunden besteht ab Zürich eine echte Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Flugzeug. Dabei spielt sich der Kampf um Marktanteile bei vergleichbarer Qualität zu einem grossen Teil über den Preis ab, weshalb die Bahn im Zusammenhang mit den sinkenden Flugpreisen in den letzten Jahren einen schweren Stand hatte. Eine Verbesserung ihrer Position ist nicht kurzfristig möglich. Sie setzt markante Reisezeitverkürzungen voraus, wofür die geplanten Streckenbauten im In- und Ausland nötig sind. Nachdem sich aber mit dem Fahrplan 1995/97 die fahrplantechnischen Randbedingungen so geändert haben, dass die Führung von ICE-Zügen bis und ab Zürich auf wirtschaftliche Art möglich ist, sollte dies zu den im Geschäftsverkehr wichtigen Zeiten grundsätzlich vorgesehen werden. Bei entsprechender Marktbearbeitung ist auch mit einer genügenden Nachfrage zu rechnen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 21. Dezember 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller