

Sitzung vom 26. Juli 1994

2294. Interpellation (Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Stuttgart, München und Wien)

Die Kantonsräte Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, und Willy Germann, Winterthur, haben am 19. Juni 1995 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

Eine im Auftrag der Stadt Zürich erstellte Studie (Verfasser: P. Romann) zeigt auf, wie Zürich wirkungsvoll an das Hochgeschwindigkeitsnetz Richtung Stuttgart, München, Wien (Prag, Budapest) angeschlossen werden könnte. Durch die Bündelung der Verkehrsströme liessen sich die Reisezeiten auf der Schiene in diese Wirtschaftsräume deutlich verkleinern. Dadurch könnte ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden als mit den zur Diskussion stehenden Neigezügen.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat das im Auftrag der Stadt Zürich ausgearbeitete Konzept für bessere Bahnverbindungen nach Stuttgart, München, Wien (Prag, Budapest) im Vergleich zu den in der Studie Basler & Partner vorgeschlagenen Alternativen mit Neigezügen auf den bestehenden, teils überlasteten Linien?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Idee der Schaffung eines neuen Verkehrskorridors mit der darauf vorgesehenen Bündelung der Verkehrsströme?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den Ostschweizer Kantonen für einen derartigen Anschluss der Ostschweiz an das deutsche Schnellbahnnetz einzusetzen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei den SBB und beim Bundesrat für eine ernsthafte Prüfung eines neuen Bahnkorridors Richtung Singen (D) einzusetzen und gegebenenfalls eine rechtzeitige Trasseesicherung vorzunehmen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, mit dem Land Baden-Württemberg (D) Verhandlungen über eine Bündelung der Verkehrsströme im Schienenverkehr aufzunehmen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Prof. Dr. Richard Hirt, Fällanden, und Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Die Eisenbahnverbindungen zwischen Zürich und Stuttgart bzw. München genügen heute den an internationale Städteverbindungen zu stellenden Ansprüchen nicht mehr. Die Reisezeiten von 3 Stunden 10 Minuten für die 240km lange Strecke nach Stuttgart und 4 Stunden 10 Minuten für die 330km nach München sind nicht attraktiv und haben zur Folge, dass die Bahn auf diesen Verbindungen gegenüber Auto und Flugzeug kaum mehr konkurrenzfähig ist. Es ist darum ein dringendes Anliegen des Kantons Zürich, diese Angebote zu verbessern.

Die im Auftrag der Stadt Zürich erstellte Studie (Verfasser P. Romann) zeigt eine Möglichkeit auf, wie diese Reisezeiten durch den Bau neuer, teilweise von beiden Verbindungen benützbarer Streckenabschnitte deutlich verkürzt werden könnten. Die Studie rechnet beim Vollausbau und beim Einsatz von Neigezügen mit 2 Stunden für die Verbindung Zürich-Stuttgart und 2¼ Stunden für Zürich-München.

Eine von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene und im Herbst 1994 abgeschlossene Studie über die mögliche Entwicklung der Nachfrage im internationalen Eisenbahnverkehr hat die Vorschläge der Studie Romann bereits berücksichtigt. Sie zeigt, dass

mit einer Verkürzung der Reisezeit die Verkehrsteilung deutlich zugunsten der Bahn verändert werden kann. Obwohl dabei mit einer Verdreifachung bzw. Vervielfachung der Zahl der Bahnreisenden gerechnet werden kann, bleiben die Zahlen mit 200000 Fahrgästen/Jahr nach Stuttgart und 700000 Fahrgästen/Jahr nach München im Vergleich zu anderen Verkehrsströmen eher bescheiden. Dies ist besonders darum von Bedeutung, weil die Untersuchung auch ergeben hat, dass bei Reisezeiten von 2 1/2 bzw. 3 1/2 Stunden, welche ohne Neubaustrecken erreichbar sind, bereits eine Steigerung auf 200000 bzw. 500000 Fahrgäste pro Jahr erwartet werden kann.

Die Deutsche Bahn AG und die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich im Zusammenhang mit einer voraussichtlich noch dieses Jahr abzuschliessenden Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern der beiden Länder zum Ziel gesetzt, durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen die Reisezeiten zwischen Zürich und Stuttgart auf 2 1/4 Stunden und zwischen Zürich und München auf 3 1/4 Stunden zu senken. Damit lässt sich schon kurz- oder mittelfristig eine deutliche Angebotsverbesserung mit der entsprechenden Steigerung der Fahrgastzahlen erreichen. Als längerfristige Massnahme prüfen auch die beiden Bahnen die weitere Beschleunigung durch eine Verbesserung der Verbindung Zürich-Ulm und eine Bündelung der beiden Achsen auf diesem Streckenabschnitt, wie es auch die Studie Romann vorschlägt.

Vor diesem Hintergrund ist das Konzept der Studie Romann nicht als Alternative zum Einsatz von Neigezügen auf den bestehenden Linien zu verstehen. Die Bündelung ist vielmehr eine Alternative zu einem allfälligen Ausbau der bestehenden Strecken auf Hochgeschwindigkeitsstandard. Da aber auch bei einer Bündelung je nach Variante Neubaustrecken von 50 bis 100km Gesamtlänge notwendig sind, wird angesichts des beschränkten zusätzlichen Nachfragepotentials das Verhältnis von Kosten und Nutzen ein besonderes Gewicht erhalten.

Da die vorgeschlagene Bündelung der Verkehrsströme aus wirtschaftlichen Gründen weder kurz- noch mittelfristig realisiert werden kann, ist zu verhindern, dass dieses Konzept als Alternative zu kurzfristig möglichen Lösungen behandelt wird. Der Einsatz von Neigezügen und die punktförmige Verbesserung der bestehenden Linien haben darum erste Priorität und sind ohne weitere Verzögerung umzusetzen. Das Bündelungskonzept ist demgegenüber als Option weiterzuverfolgen. In diesem Sinn wird auch die Absicht der beiden Bahnen unterstützt, für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart-Ulm-Augsburg die Möglichkeit einer Beschleunigung der Verbindung Zürich-Ulm zu prüfen. Falls sich dabei die Schaffung einer neuen Direktverbindung zwischen Winterthur und Singen als notwendig und sinnvoll erweisen sollte, werden zu gegebener Zeit die raumplanerischen Massnahmen zur Sicherung des Trassees einzuleiten sein.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. Hirschi