

INTERPELLATION von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur) und Hans Fahrni (EVP, Winterthur)

betreffend Bahnverbindungen Zürich-Stuttgart und Zürich-München

Am 6. September 1996 wurde zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes in Lugano eine Vereinbarung "zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) in der Schweiz" unterzeichnet. Darin wird in Art. 3 folgendes festgehalten:

- "(...) Die Reisezeit soll auf diesen Achsen durch Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 1/4 Stunden und zwischen München und Zürich auf 3 1/4 Stunden verkürzt werden, bei angemessener Frequenz der Züge."

Das Bundesland Baden-Württemberg hat in seinem Generalverkehrsplan 1995 u.a. folgendes aufgenommen:

- "Die seit langem bestehende Zusage der DB, nach Elektrifizierung der Strecke Singen-Schaffhausen eine Fahrzeit von 2h 45min von Stuttgart nach Zürich zu erreichen, kann nur durch schnelle Personenzüge mit Wagenkastenneigung erreicht werden. Dieser Einsatz muss baldmöglichst realisiert werden.
- Soweit die Fahrzeitgewinne ausreichen, wäre eine Führung der Züge über den Flughafen Zürich-Kloten anzustreben (...)."

In der Antwort vom 3. Juli 1996 auf eine Anfrage betreffend Verbesserung der Bahnverbindungen von Zürich nach Süddeutschland (KR-Nr. 105/1996) führte der Regierungsrat aus, dass nach dem aktuellen Stand der Planung zwischen Zürich und Stuttgart mit dem Einsatz von Neigezügen eine Fahrzeit von 2h 40min angestrebt werde. Die Fahrzeit des heute schnellsten Zuges Zürich-Stuttgart beträgt 2h 51min (Zch HB ab 06.30 Uhr, Stuttgart an 09.21 Uhr). Demnach soll die Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke lediglich 11 Minuten betragen. Dies ist zuwenig, um die Bahn zwischen Zürich und Stuttgart gegenüber dem Auto oder dem Flugzeug konkurrenzfähig zu machen.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Ist der Regierungsrat sich der verschiedenartigen Ansprüche, welche an das künftige Bahnnetz zwischen Zürich-Stuttgart und Zürich-München gestellt werden, bewusst? Welche Schlüsse zieht er daraus für seine Verkehrsplanung?
2. Steht der Regierungsrat zu den in der deutsch-schweizerischen Vereinbarung angestrebten Fahrzeiten von 2 1/4 Std. für die Strecke Zürich-Stuttgart und von 3 1/4 Std. für Zürich-München über St. Gallen-Lindau?

3. Wie sieht die Eisenbahnplanung des Regierungsrates in den Korridoren Zürich-Stuttgart und Zürich-München konkret aus, um diese Fahrzeiten tatsächlich auch erreichen zu können? Welche punktuellen Verbesserungen sind konkret zu planen? Sind solche sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland vorgesehen? Wo und welche?
4. Mit welchen Realisierungszeiträumen ist dabei zu rechnen?
5. Kann nach Ansicht des Regierungsrates zwischen Zürich und München eine Fahrzeit von 3 1/4 Std. über St. Gallen- St. Margrethen-Bregenz-Lindau überhaupt erreicht werden? Welche Massnahmen wären dazu nötig? Wenn nicht, welche Schlüsse zieht der Regierungsrat daraus?
6. Wie will der Regierungsrat der Forderung des Bundeslandes Baden-Württemberg nach Einbindung des Flughafens Zürich-Kloten in die Bahnachse Stuttgart-Zürich-Mailand nachkommen?
7. Welche Kontakte pflegt der Regierungsrat mit dem Bund, mit den Nachbarkantonen Schaffhausen und St. Gallen, mit den deutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern sowie mit der DB AG und den SBB, um die drängenden Fragen innert nützlicher Frist zu klären?

Esther Zumbrunn
Hans Fahrni

A. Kugler	H. Kunz	E. Hollenstein	A. Schaller
Dr. R. Aeschbacher	P. Reinhard	N. Bolleter	E. Frischknecht
G. Petri	B. Gschwind	R. Genner	D. Vischer
P. Förtsch	V. Püntener	H. Müller	F. Müller
M. Ott	Dr. M. Büsser	D. Schloeth	

Begründung:

Es bestehen grosse Widersprüche zwischen den Aussagen in der deutsch-schweizerischen Vereinbarung und der Realität. Die Interpellation soll der weiteren Klärung der weiterhin ungelösten Fragen dienen.