

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 364/2004

Sitzung vom 17. November 2004

1750. Dringliches Postulat (Anschluss von Zürich an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz)

Die Kantonsräte Peter Anderegg, Dübendorf, Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht, und Willy Germann, Winterthur, haben am 18. Oktober 2004 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, wie der Kanton Zürich insbesondere den Ausbau des Eisenbahnhochleistungsnetzes zwischen Zürich und deutschen sowie französischen Grossstädten zusätzlich beschleunigen kann.

Begründung:

Für mittlere Distanzen bis rund 600 km liegt die Zukunft eindeutig beim Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) der Bahn – das ist nicht neu, geht aber immer wieder vergessen. Beispiele dazu liefern unter anderem die HGV-Ausbauten unserer Nachbarländer. Dem Bericht der Luftfahrtspolitik (seit August 2004 in der Vernehmlassung) ist zu entnehmen, dass der Bund klar die Strategie verfolgt, für diese Reisedistanzen zwischen Metropolen der Bahn gegenüber dem Flugzeug den Vorrang zu geben. Gemäss der Studie «Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr?» vom März 2004 des Basler Wirtschaftsforschungsinstitutes BAK Basel Economics ist keine andere Metropole Europas so schlecht ans HGV-Netz angeschlossen wie Zürich.

Der Regierungsrat hält in seiner Stellungnahme zum Botschaftsentwurf über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz fest, dass die Leistungssteigerung der Strecken nach Paris, Frankfurt, Stuttgart und München im Vordergrund stehe. Die inländischen HGV-Prioritäten des Kantons Zürich liegen dabei auf den Strecken Zürich–Winterthur, Zürich–Schaffhausen und Zürich–Basel. Hier ist auch der leistungsbestimmende Kapazitätsengpass im Raum Effretikon zu erwähnen. Geplant ist aber beim Bund zurzeit einzig die HGV-Strecke Bülach–Schaffhausen. Die Kürzung der Bundesmittel bedroht nicht nur den absolut notwendigen Zürcher Durchgangsbahnhof, sondern die weiteren, dringend zu erstellenden Infrastrukturbauten für die HGV.

Die Entwicklung am Flughafen Zürich ist zwar ungewiss, zeigt aber klar, dass das Kurz- und Mittelstreckenangebot abnehmen wird. Da der Wirtschaftsraum Zürich aber an die europäischen Metropolen angeschlossen bleiben muss, besteht jetzt die Chance, dieses Umlagepoten-

zial wahrzunehmen und den HGV sicherzustellen. Der Kanton Zürich ist aufgefordert, konkrete Vorschläge und Strategien zu entwickeln, um insbesondere die schweizerischen Zufahrtsstrecken beschleunigt auszubauen, um deutsche und französische Grossstädte «schneller schnell» zu erreichen. Dabei soll auch aufgezeigt werden, ob mit eigenen Mitteln eine zusätzliche Beschleunigung von Ausbauten erreicht werden kann und welche volkswirtschaftlichen Auswirkungen dies hat.

Der Kantonsrat hat das Postulat am 25. Oktober 2004 dringlich erklärt.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum dringlichen Postulat Peter Anderegg, Dübendorf, Dr. Jürg Stünzi, Küsnacht und Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Das Konzept des Bundes für die Verbesserung der Anschlüsse der Schweiz an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz sieht für den Kanton Zürich vor allem Verbesserungen in die Richtungen München, Stuttgart und Paris (Letzteres via Basel) vor. Für die Verbesserung der Verbindung Schweiz–Basel–Paris sind gemäss Bundesrat ausschliesslich Ausbauten im Ausland notwendig. Sie sollen von der Schweiz mit finanziert werden. Diese Ausbauten erlauben häufigere und vor allem schnellere Verbindungen zwischen Paris und Basel, wobei einzelne Züge nach Zürich verlängert werden sollen. Die Verbindungen Richtung München und Stuttgart dienen gemäss Bundesrat dem Anschluss an die ab dort verkehrenden Hochgeschwindigkeitszüge. Verbesserungen dieser Anschlüsse sind nur möglich, wenn die Gleisanlagen im In- und Ausland ausgebaut werden.

Auf kantonaler Ebene legt der Kantonsrat alle zwei Jahre die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr fest. Im entsprechendem Beschluss vom 3. März 2003 wurde festgehalten, dass sich der ZVV beim Bund für schnellere und leistungsfähigere Verbindungen zu den Ballungszentren der Nachbarländer einsetzt (Vorlage 3997a). Die Verbesserung der Anschlüsse an die Hochgeschwindigkeitssysteme (HGV) im Ausland entspricht somit den Zielsetzungen des Kantons Zürich. Die schnellen Verbindungen zu den Wirtschaftsräumen Paris, Frankfurt, Mailand, München und Stuttgart wurden deshalb auch in den Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Beschluss betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2007–2010 aufgenommen (Vorlage 4207).

Bei der Umsetzung ist allerdings zu beachten, dass das S-Bahn-System durch den Ausbau des HGV-Zubringerangebotes nicht benachteiligt wird. Eine wichtige Stellung kommt dabei den Ausbauten im Raum Oerlikon–Winterthur zu. Wegen der hohen Nachfrage bestehen in diesem Korridor schwer wiegende Kapazitätsengpässe. Die notwendigen Angebotsanpassungen sind aber ohne Ausbauten der Gleisanlagen nicht möglich. Hinzu kommt, dass bei einer Verdichtung des internationalen Zugangebotes Richtung München die heute bestehenden Entlastungszüge für die überfüllte S12 Winterthur–Zürich verdrängt würden. Dieser Konflikt kann ebenfalls nur durch Ausbauten im Raum Oerlikon–Winterthur gelöst werden. Für die Ausbauten im Raum Oerlikon–Winterthur sind seitens des Bundesrates jedoch vorläufig noch keine Mittel vorgesehen.

Ein weiteres zentrales Element ist der neue unterirdische Durchgangsbahnhof Löwenstrasse und die dazugehörige Durchmesserlinie. Die bestehenden Anlagen im und um den Knoten Zürich werden ab Dezember 2004 (Einführung Bahn 2000 erste Etappe) bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet sein. Weitere notwendige Angebotsanpassungen bei der S-Bahn und im Fernverkehr setzen den Bau des Bahnhofs Löwenstrasse und der Zulaufstrecken zwingend voraus. Ausserdem sieht das HGV-Konzept Richtung Stuttgart den Bau von Doppelspurinseln zwischen Eglisau und Neuhausen am Rheinfall vor. Die Umsetzung wird Fahrplananpassungen im Fernverkehr auslösen, welche die heute bestehenden optimalen Anschlüsse zwischen Fernverkehr, S-Bahnen und Buslinien in Bülach verschlechtern werden. Um diese negativen Auswirkungen auffangen zu können, wäre gleichzeitig das S-Bahn-Angebot auf der Achse Zürich HB–Oberglatt–Bülach zum Halbstundentakt zu verdichten. Dies ist nach heutigem Kenntnisstand ebenfalls erst möglich, wenn mindestens der neue unterirdische Bahnhof Löwenstrasse und die dazugehörige Durchmesserlinie fertig gestellt sind. Zurzeit ist der Anteil des Bundes an der Finanzierung des neuen Bahnhofs und der Durchmesserlinie nicht gesichert.

Der Regierungsrat hat den Bund bereits bei verschiedenen Gelegenheiten darauf hingewiesen, dass der Bau des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse und der Durchmesserlinie ausserordentlich dringlich ist. Der Bund wurde zudem darauf aufmerksam gemacht, dass die Strecke Oerlikon–Flughafen–Winterthur raschmöglichst ausgebaut werden soll. Der Regierungsrat wird sich auch weiterhin beim Bund mit Nachdruck für diese Ausbauten einsetzen. Diese Anliegen wurden deshalb auch in den Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Beschluss betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2007–2010 aufgenommen

(Vorlage 4207). In der Volksabstimmung vom 23. September 2001 haben die Stimmberechtigten den kantonalen Anteil an der Finanzierung des neuen Durchgangsbahnhofs und der Durchmesserlinie bewilligt. Eine darüber hinaus gehende finanzielle Beteiligung an jenen Aufgaben, die klar in der Finanzverantwortung des Bundes liegen, ist nicht angezeigt und auf Grund der finanziellen Situation des Kantons Zürich auch nicht möglich.

Der Regierungsrat ist bereit, das dringliche Postulat KR-Nr. 364/2004 entgegenzunehmen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi