

Sitzung vom 10. Februar 1999

259. Anfrage (Führung der neuen Cisalpino/ICE-Züge Stuttgart–Zürich über Winterthur–Flughafen ab Mai 1999)

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 16. November 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Im Bericht der Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. Oktober 1998 zum Fahrplanprojekt 1999–2001 wird zur Linie Schaffhausen–Bülach–Zürich ausgeführt, dass für den Korridor Zürich–Stuttgart ein Neukonzept mit fünf beschleunigten Neigezügen (zweimal Cisalpino, dreimal ICE mit Neigetechnik) vorgesehen sei. Ausserhalb der zwei Verbindungen mit Cisalpino würden alle Verbindungen (Stuttgart–)Schaffhausen–Chiasso–Milano in die Abschnitte Stuttgart–Zürich und Zürich–Milano getrennt. Aus dem provisorischen Fahrplan kann entnommen werden, dass von Zürich um 7.13 Uhr, 11.13 Uhr, 13.10 Uhr, 15.13 Uhr und 19.10 Uhr eine Verbindung nach Stuttgart besteht. Zwei der Verbindungen sind über Winterthur vorgesehen (Zürich ab ...10 Uhr). Für die Verbindung Stuttgart–Zürich ist ein analoger Fahrplan publiziert (Stuttgart ab 8.02 Uhr, 10.02 Uhr, 12.02 Uhr, 16.02 Uhr, 18.02 Uhr). Die Fahrt über Winterthur dauert sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt drei Minuten länger als über Bülach.

Die zwei Züge Stuttgart–Zürich (und in umgekehrter Richtung), die künftig über Winterthur verkehren sollen, werden gemäss dem Fahrplanprojekt nicht über den Flughafen Zürich-Kloten, sondern von Winterthur direkt über die Zürichberglinie zum Bahnhof Museumstrasse geleitet. Sie sollen zwischen Winterthur und Zürich also wieder die gleiche Route benutzen wie die vor einigen Jahren wenig erfolgreichen alten TEE-Züge. Bereits damals sahen alle Fachgremien (ausser den SBB-Verantwortlichen) voraus, dass eine solche Route zum Flop würde.

Mit einer Abfahrtszeit in Zürich zur Minute .04 (und nicht wie von den SBB vorgeschlagen um .10) könnte aus der Hauptbahnhofhalle und nicht aus dem Bahnhof Museumstrasse – den Fernreisende kaum finden werden – losgefahren werden. Zudem würde der Flughafen problemlos in die Verbindung Stuttgart–Winterthur–Zürich eingebunden. Die Züge kämen in Zürich HB sechs Minuten später an (.56 anstelle von .50).

Für die attraktive Anbindung des Flughafens Zürich-Kloten wäre im Übrigen ein Stundentakt (und nicht nur zwei vorgesehene Verbindungen im Tag) schon lange fällig.

Es stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Schritte hat der Regierungsrat bis heute unternommen, um die Stadt Winterthur und den Flughafen Zürich-Kloten in die Bahnverbindung Stuttgart–Zürich (und umgekehrt) einzubinden?
2. Kennt der Regierungsrat die Projektstudie der Cisalpino AG für die Einbindung des Flughafens in ihre Cisalpino-Verbindungen Stuttgart–Zürich? Wie sieht diese aus? Welche Abfahrts und Ankunftszeiten weist diese in Zürich auf? Könnte dieser Fahrplan auch für die deutschen Neigezüge ICT verwendet werden?
3. Auf wann kann mit der integralen Einbindung des Flughafens Zürich-Kloten in die Bahnverbindung Stuttgart–Zürich gerechnet werden? Auf wann mit der Einführung des Stundentaktes auf der ganzen Verbindung, mindestens aber zwischen Singen–Schaffhausen–Winterthur und dem Flughafen?
4. Welche Anstrengungen unternimmt der Regierungsrat, damit auf den Fahrplanwechsel 1999 alle CIS- und ICE-Verbindungen über Winterthur und auch über den Flughafen geführt werden?
5. Welche Passagierfrequenzen weist der Flughafen Zürich-Kloten aus dem Einzugsgebiet entlang der Bahnlinie Stuttgart–Singen–Schaffhausen auf? Wie sieht der Modalsplit vom und zum Flughafen Zürich-Kloten aus diesen Gebieten heute aus? Welcher Modalsplit könnte mit einem attraktiven Bahnangebot erreicht und welche zusätzlichen Fahrgastfrequenzen könnten damit erzielt werden?
6. Was unternimmt der Regierungsrat, damit die durchgehende Verbindung Stuttgart–Milano beibehalten und in Zürich nicht unterbrochen wird?

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Im Bericht zum Fahrplanprojekt vom 20. Oktober 1998 haben die SBB der Öffentlichkeit zum ersten Mal mitgeteilt, wie die durch den Einsatz von Neigezügen im Verkehr zwischen Zürich und Stuttgart mögliche Reisezeitverkürzung verwirklicht werden soll. Dieser Bericht sah fünf beschleunigte Zugspaare vor, von denen zwei über Winterthur, nicht aber über den Flughafen, geführt werden sollen. Diese Führung ist eine Notlösung und hat ihren Grund nicht etwa in den erwarteten Zusatzerträgen, sondern allein in der Tatsache, dass die von der Deutschen Bahn AG vorgesehenen ICE-Neigezüge nur 150 Plätze in der 2. Klasse und 50 in der 1. Klasse aufweisen und damit auf der Bülacher Linie auch bei mittlerem Verkehrsaufkommen nicht zu genügen vermögen. Die deutschen Neigezüge müssen darum zweimal pro Richtung parallel zu den Inland-Schnellzügen nach Zürich geführt werden, wofür nur die gewählte Fahrordnung über Winterthur–Zürichbergtunnel zur Verfügung steht.

Der Regierungsrat hat schon bei verschiedenen Gelegenheiten (Antworten auf die Vorstösse KR-Nrn. 355/1996, 3/1997, 62/1997 und 199/1997) festgehalten, dass er der Verkürzung der Reisezeit zwischen den Zentren Zürich und Stuttgart höhere Priorität einräumt als der Bedienung von Winterthur und des Flughafens. Er begrüsst deshalb grundsätzlich die Verwirklichung der seit Jahren angekündigten Reisezeitverkürzung um 17 Minuten. Nachdem das Projekt auch im Rahmen der kantonalen Fahrplankonferenz intensiv diskutiert worden ist, wurde es in der Stellungnahme gegenüber der Generaldirektion SBB als Übergangslösung akzeptiert. Um eine Dauerlösung kann es sich nicht handeln, weil es nicht befriedigen kann, den Anschluss von Winterthur nach Singen und weiter nur zweimal pro Tag zu uneinheitlichen Zeiten anzubieten, und zudem bei einer Fahrt über Winterthur auch der Flughafen bedient werden sollte.

Auf der einspurigen Strecke zwischen Winterthur und Schaffhausen stehen die internationalen Züge in Konkurrenz zum berechtigten Anliegen der Region, die S33 im Halbstundentakt zu führen. Die Planungsarbeiten für dieses Projekt laufen zurzeit. Es wird sich dabei zeigen, ob die Verbindung zwischen Schaffhausen und dem Flughafen oder zwischen Winterthur und Deutschland auf diesem Weg verbessert werden kann. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass die Einführung des Halbstundentakts und die Führung zusätzlicher schneller Züge nur mit einem Ausbau der bestehenden Strecke möglich sein werden.

Die Projektstudie der Cisalpino AG zur Einbindung des Flughafens in deren Verbindung Zürich–Stuttgart soll vor allem auch einer umsteigefreien Verbindung aus dem Tessin zum Flughafen dienen. Sie sieht Abfahrten in Zürich zur Minute 04 vor und würde Stuttgart zur gleichen Zeit erreichen, wie es ab 1999 bei einer Abfahrt zur Minute 13 über Bülach vorgesehen ist. Die Abfahrt 04 ist aber ab 1999 durch die Verbindung Luzern–Flughafen belegt, deren Nachfrage jene des Tessins oder Süddeutschlands um ein Mehrfaches übertrifft. Die Züge müssten darum Zürich bereits zur Minute 01 verlassen, womit die Reisezeit weiter verlängert würde und auch einige wichtige Anschlüsse verloren gingen. Ausserdem wird der vorgesehene Ausbau des Bahnhofs Neuhausen vorausgesetzt. Vom Fahrplan her sind die Verhältnisse beim deutschen Neigezug grundsätzlich gleich. Der Unterschied besteht im Zürcher Hauptbahnhof, wo der deutsche Zug ein zusätzliches Gleis benötigt, weil er nicht nach Italien verkehren kann.

In Berücksichtigung der vorhandenen Randbedingungen und weil die nun möglich werdende Fahrzeitverkürzung nicht durch den Umweg in Frage gestellt werden soll, hat der Regierungsrat keine Anstrengungen unternommen, um schon 1999 alle Verbindungen zwischen Zürich und Stuttgart über den Flughafen zu führen. Er hat jedoch die Reduktion der Zugzahl von sieben auf fünf pro Tag und Richtung beanstandet und ein Angebot im Zweistundentakt mit schnellen Zügen gefordert. Dies kann nach dem heutigen immer noch nicht definitiven Stand der Planung teilweise erfüllt werden, indem zusätzlich zum Projekt vom 20. Oktober 1998 zwei Zugspaare bis und ab Singen geführt werden sollen mit sofortigem Anschluss an einen deutschen Neigezug von bzw. nach Stuttgart und der gleichen Gesamt-reisezeit wie mit den anderen Neigezügen.

Die Passagierzahlen des Flughafens Zürich aus dem Einzugsgebiet der Bahnlinie Schaffhausen–Singen–Stuttgart betragen an Werktagen etwa 300 Personen in beiden Richtungen. Bei einem Modalsplit von 16% sind dies heute knapp 50 Bahnpassagiere. Selbst bei einer Verdreifachung des Modalsplit dank bedeutender Angebotsverbesserung könnten kaum mehr als etwa 100 zusätzliche Fahrgäste für die Bahn gewonnen werden.

Eine durchgehende Verbindung Mailand–Stuttgart könnte andererseits auch das eher grössere Potential aus dem Tessin und dem Raum Mailand an den Zürcher Flughafen anschliessen. In einer Gesamtbetrachtung können sich darum die Gewichte auch in Bezug auf den Abschnitt zwischen Zürich und Stuttgart verschieben. Mittelfristig wird darum geprüft, ob im Zeithorizont Bahn 2000 1. Etappe (2005) die Voraussetzungen für einen Zweistundentakt Mailand–Zürich–Stuttgart über den Flughafen geschaffen werden können. Ein allfälliger Stundentakt würde jedoch den Bau einer Doppelspur im Wohngebiet Veltheim anschliessend an den Bahnhof Winterthur oder den teuren Lindbergtunnel erfordern und steht darum höchstens langfristig zur Diskussion.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi