

Sitzung vom 5. Februar 1997

**273. Interpellation und Anfrage (Bahnverbindungen zwischen Zürich und Stuttgart bzw. München)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, und Kantonsrat Hans Fahrni, Winterthur, haben am 6. Januar 1997 folgende Interpellation eingereicht und schriftlich begründet:

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<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Stunden und zwischen München und Zürich auf 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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 2 h 45 min 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 2 h 40 min angestrebt werde. Die Fahrzeit des heute schnellsten Zuges Zürich–Stuttgart beträgt 2 h 51 min (Zürich 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<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Std. für die Strecke Zürich–Stuttgart und von 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 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?

Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, hat am 2. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Bereits auf den Fahrplanwechsel 1997 ist vorgesehen, die Städte Zürich und Stuttgart dreimal täglich mit Neigezügen zu verbinden. Entgegen den Erwartungen und Forderungen aller betroffenen Regionen sollen die Neigezüge nicht über Zürich Flughafen–Winterthur geführt werden. Damit wird eine Gelegenheit verpasst, Zubringerpersonenverkehr zum Flughafen Zürich vermehrt auf die Schiene zu verlagern.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welches waren die Gründe, den Neigezug nicht über Flughafen–Winterthur zu führen, obwohl sogar das Land Baden-Württemberg vehement eine bessere Anbindung seines öffentlichen Verkehrs an den Flughafen Kloten verlangte?
2. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den SBB die Voraussetzungen zu schaffen, um die Neigezüge möglichst bald über Flughafen–Winterthur zu führen (evtl. Investitionen für Kapazitätserweiterungen zwischen Winterthur und Schaffhausen bereits im nächsten Rahmenkredit)?
3. Müsste eine direkte Schnellzugsverbindung zwischen dem wachsenden Wirtschaftsraum Glattal und den Städten Schaffhausen, Singen, Stuttgart nicht auch als Vorleistung für einen Mittelverteiler im Glattal angesehen werden?
4. Wie soll der internationale Bahnverkehr im Raum Süddeutschland–Schaffhausen–Winterthur kurzfristig attraktiver gestaltet werden, um wenigstens einen Teil der zu erwartenden Verkehrsströme auffangen zu können? Soll die Strategie des ZVV, wonach u.a. mit Angebotserweiterungen und einer aktiven Marktbearbeitung der Ertrag gesteigert werden soll, auch im Raum Winterthur–Schaffhausen ihre Gültigkeit haben?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Interpellation Esther Zumbrunn, Winterthur, und Hans Fahrni, Winterthur, sowie die Anfrage Willy Germann, Winterthur, werden wie folgt beantwortet:

Die Bahnverbindungen zwischen Zürich und den deutschen Städten Stuttgart und München sollten so verbessert werden, dass sie für den Geschäftsreiseverkehr attraktiv werden und eine mögliche Alternative gegenüber Auto und Flugzeug darstellen können. Dafür muss in erster Linie die Reisezeit zwischen den beiden Städten am Anfang und Ende der Verbindung verkürzt werden. Daneben wäre es wünschenswert, mit den gleichen Leistungen auch für die dazwischenliegenden Orte Verbesserungen zu erzielen, wobei die Verbindungen zwischen den grenznahen Orten Süddeutschlands einerseits und Winterthur und dem Flughafen andererseits im Vordergrund stehen. Da aber für die Fahrt zwischen Schaffhausen und Zürich über Winterthur–Flughafen etwa 10 Minuten mehr Zeit benötigt werden als über Bülach, stehen die beiden Interessen zueinander in Konkurrenz. Dabei ist der schnellen Verbindung zwischen den grossen Städten höhere Priorität einzuräumen. Solange die angestrebten Reisezeitverkürzungen nur teilweise erreicht werden können, ist es wenig sinnvoll, sie durch Umwegfahrten wieder preiszugeben. Wenn sich zeigen sollte, dass sich über die längere Strecke tatsächlich ein grösseres Marktpotential erschliessen lässt, wäre der Regierungsrat bereit, die Prioritäten zu überdenken.

Die deutsch-schweizerische Vereinbarung ist vom Regierungsrat des Kantons Zürich weder formuliert noch unterzeichnet worden. Er hat darum die darin erwähnten Reisezeiten auch nicht gegenüber Dritten zu vertreten. Er erachtet die angestrebten Fahrzeiten aber als sinnvolle Zielsetzungen, zu deren mittelfristiger Erreichung die Bahnen und die Unterzeichnerstaaten möglichst rasch die nötigen Massnahmen einleiten sollten. Da der Regierungsrat weder die Planung noch die Finanzierung internationaler Eisenbahnlinien als eine Aufgabe des Kantons erachtet, kann er sich nicht verbindlich zu den Realisierungszeiten äussern. Er ist aber gewillt, den Bund und die SBB bei ihren Anstrengungen zur Erreichung der gesteckten Ziele zu unterstützen.

Auf der Strecke zwischen Zürich und München wird in einem ersten Schritt voraussichtlich noch vor dem Jahr 2000 durch den Einsatz von Neigezügen und einigen Anpassungen an den Sicherungsanlagen eine Reisezeitverkürzung von etwa einer halben Stunde erreicht werden können. Die Fahrzeit wird dann noch etwa 3 Stunden 30 Minuten bis 3 Stunden 40 Minuten betragen. Zur Erreichung des angestrebten Ziels von 3 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Stunden sind dann

noch grössere bauliche Massnahmen nötig, insbesondere im Raum Lindau und auf dem österreichischen Abschnitt sowie die im Rahmen von Bahn 2000 vorgesehenen Massnahmen für den Einsatz von Neigezügen zwischen Winterthur und St.Gallen.

Zwischen Zürich und Stuttgart soll noch 1997 mit drei Zugsparen täglich und 1998 oder 1999 im Zweistundentakt eine Reisezeit von etwa 2 Stunden 40 Minuten angeboten werden. Dies sind 20 Minuten weniger als die geltende Normalreisezeit und 10 Minuten weniger als der gegenwärtig schnellste Zug. Das in der Vereinbarung gesteckte Ziel von 2  $\frac{1}{4}$  Stunden ist auf dieser Achse schwieriger zu erreichen und erfordert aufwendigere Massnahmen, die nur langfristig verwirklicht werden können. Zu diesen gehören beispielsweise ein grossangelegtes neues Konzept im Raum Stuttgart, die nicht unbestrittene Umfahrung der heutigen Spitzkehre in Singen und weitere Streckenausbauten auf deutschem Gebiet.

Die Gründe für die Führung der Neigezüge der Stuttgarter Linie über Bülach liegen neben der bereits erwähnten Fahrzeit vor allem bei wirtschaftlichen Überlegungen der Bahnen. In beiden betroffenen Ländern besteht für diese Züge eine beachtliche nationale, nicht grenzüberschreitende Nachfrage, während der noch bescheidene grenzüberschreitende Verkehr mit dem Angebot der schnelleren Züge erst entwickelt werden muss. Die Führung über Bülach erlaubt es, vorläufig den bestehenden Stundentakt zu übernehmen, ohne dass zusätzliche Zugkilometer produziert werden müssen, welche das wirtschaftliche Ergebnis in Frage stellen würden.

Die um 10 Minuten längere Fahrzeit über den Flughafen würde nicht nur eine Reisezeitverlängerung zwischen Schaffhausen und Zürich um 25% bedeuten und darum ein Parallelangebot über Bülach nötig machen. Sie wirkt sich auch nachteilig auf den wirtschaftlichen Rollmaterialeinsatz aus, weil beim Zweistundentakt deswegen eine zusätzliche Neigezugeinheit erforderlich würde. Diese wirtschaftlichen Gründe würden ihre Gültigkeit auch behalten, wenn die Kapazitätsengpässe zwischen Zürich und Oerlikon und zwischen Hürlistein und Winterthur durch Investitionen im Rahmen einer weiteren Etappe von Bahn 2000 beseitigt werden könnten.

Weil es sich beim Mittelverteiler Glattal vor allem um einen Bestandteil des Regionalverkehrs im Grossraum Zürich handelt, kann das an den Bedürfnissen des nationalen und insbesondere des internationalen Verkehrs orientierte Neigezugangebot keine Vorleistung zum Mittelverteiler darstellen. Eine direkte Schnellzugsverbindung mit dem Neigezug zwischen dem wachsenden Wirtschaftsraum Glattal und den Städten Schaffhausen, Singen und Stuttgart könnte jedoch den Mittel-verteiler Glattal im Sinne einer Transportkette ergänzen, wenn sich am Flughafen oder in Oerlikon ein Anschluss herstellen liesse.

Als internationales Angebot liegt die Verbindung Zürich–Schaffhausen–Stuttgart nicht im Verantwortungsbereich des Zürcher Verkehrsverbundes. Es ist jedoch selbstverständlich, dass mit diesem Angebot Kundenbedürfnisse abgedeckt werden sollen und mit gewissen Mehrerträgen gerechnet werden kann. Aus unternehmerischer Sicht ist aber nicht nur der Ertrag eine wichtige Zielgrösse, sondern auch dessen Verhältnis zu den Kosten. Auch im Raum Winterthur–Schaffhausen steht ein allfälliges Schnellzugsangebot in Konkurrenz zu anderen Forde-rungen, deren Erfüllung ebenfalls vom Verhältnis zwischen den Ertragserwartungen und den Mehrkosten abhängig gemacht werden muss.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi