

Sitzung vom 3. Juli 1996

2095. Anfrage (Verbesserung der Bahnverbindungen von Zürich nach Süddeutschland)

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 15. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

In der Vorlage 3492 vom 9. Februar 1996 (Bericht und Antrag zu Postulaten betreffend Abbau von Wirtschaftshemmnissen, Liberalisierungs- und Vitalisierungsprogrammen, Massnahmen zur Steigerung der Standortattraktivität und Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Kantons Zürich) führt der Regierungsrat unter Punkt cc «Angebot im öffentlichen Personenverkehr und Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz» u.a. folgendes aus:

«Für die Verbindung nach Stuttgart und München werden Reisezeiten von wenig mehr über zwei bzw. wenig mehr über drei Stunden angestrebt.»

Bereits am 22. Januar 1996 hatte der Leiter der Stabsstelle öffentlicher Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion, Walter Diener, gegenüber dem «Tagblatt der Stadt Zürich» erklärt, dass er Verbesserungen nach Süddeutschland nicht in einer Neubaustrecke, sondern im Einsatz von Neigezügen auf den bestehenden Achsen sehe. «Damit würden die Fahrzeiten nach München und Stuttgart um rund eine Stunde verkürzt. Voraussichtlich ab 1998 könne man von Zürich nach Stuttgart in 2 1/4 Stunden und ein Jahr später nach München in 3 1/4 Stunden gelangen.» (Heutige Fahrzeiten: Zürich-Stuttgart: 2 h 51 min bzw. 3 h 9 min; Zürich-München: 4 h 10 min).

Nachdem bekannt ist, dass der grossartig angekündigte Einsatz von Pendolini-Fahrzeugen auf der Strecke Zürich-Mailand (Gotthardachse) gerade gut genug ist, um die derzeitigen Fahrzeiten zwischen Zürich und Mailand auf die Fahrzeiten von 1966 (!) zu verkürzen (der grösste Zeitgewinn entfällt auf den Verzicht des 20minütigen Aufenthaltes der heutigen EC-Züge in Chiasso), sind die Beteuerungen für Fahrzeitverkürzungen auf den Strecken Zürich-Stuttgart und Zürich-München um je eine Stunde mit äusserster Vorsicht zu geniessen.

Ich bitte in diesem Zusammenhang den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Zusicherung hat der Zürcher Regierungsrat betreffend Einsatz von Neigezügen auf den Strecken Zürich-Stuttgart und Zürich-München auf den Fahrplanwechsel 1998, und von welchen Stellen?
2. Hat der Regierungsrat bis dato einen provisorischen oder einen definitiven Fahrplan für diese Verbindungen zugestellt erhalten?
3. Auf welchen Streckenabschnitten können welche Fahrzeiteinsparungen erzielt werden?
4. Wann wurden entsprechende Neigezüge für die Strecke Zürich-Stuttgart und wann für Zürich-München bestellt? Von wem und in welcher Stückzahl wurden sie bestellt, und wer finanziert sie?
5. Wie will der Regierungsrat der Forderung nach Einbindung des Flughafens Zürich-Kloten in die Bahnachse Stuttgart-Zürich-Mailand nachkommen, wenn er nicht bereit ist, über Neubaustrecken zwischen Winterthur und Schaffhausen/Singen zu diskutieren?
6. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass - falls zwischen Zürich und München ebenfalls Neigezüge eingesetzt würden - auf der gesamten Strecke Zürich-München kurzfristig nur Dieselfahrzeuge zum Einsatz gelangen könnten, da die Bahnlinien zwischen Lindau und München noch immer nicht elektrifiziert sind? Wie erklärt der Regierungsrat den Anwohnerinnen und Anwohnern der entsprechenden schweizerischen Bahnlinie die damit einhergehenden zusätzlichen Belastungen durch Abgase und Lärm?

7. Ist der Regierungsrat bereit, sich für längerfristige Lösungen mit Neubaustrecken im süddeutschen Raum einzusetzen, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Leistungs-, Wirtschafts- und Umweltbilanz positiv ist?
8. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass eine Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Winterthur und dem Raum Schaffhausen/Singen eine gute Alternative zu den Forderungen von deutscher Seite und vom Bundesamt für Strassenbau nach einer neuen Autobahn im Weinland und zum Ausbau der N4 auf vier Spuren wäre? Wie stellt er sich dazu?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft beschliesst der Regierungsrat:

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

München und Stuttgart liegen von Zürich aus in einer Distanz, in welcher der Bahnverkehr eine Alternative zu Flugzeug und Privatauto sein sollte. Er ist es heute aber nicht, weil die Reisezeiten wegen der kurvenreichen Linienführung und anderen betrieblichen Einschränkungen zu lang sind. Es besteht darum Einigkeit darüber, dass kurzfristig geeignete Massnahmen ergriffen werden sollten, um diese Reisezeiten zu verkürzen. Andererseits haben Untersuchungen über das vorhandene und künftige Verkehrsaufkommen gezeigt, dass auf diesen Verbindungen auch bei grossen Investitionen in Neubaustrecken und entsprechendem Zeitgewinn keine sehr grossen Verkehrsströme zu erwarten sind. Sowohl in Deutschland wie in der Schweiz müssen deshalb die Prioritäten auf andere Achsen gelegt werden. Neubaustrecken zwischen Zürich und München bzw. Stuttgart können höchstens langfristig ins Auge gefasst werden. Die Massnahmen für kurzfristige Reisezeitverkürzungen müssen darum auf Seite des Rollmaterials und im betrieblichen Bereich gesucht werden.

In einer am 4. Dezember 1995 paraphierten bilateralen Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz wird festgehalten, dass die Reisezeit zwischen Stuttgart bzw. München und Zürich durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und Linienverbesserungen an einzelnen Punkten auf 21/4 bzw. 31/4 Stunden verkürzt werden soll. Der Zeitpunkt der Realisierung soll sich an der Verkehrsnachfrage orientieren.

Am 8. Juni 1995 hat die Generaldirektion SBB die Kantonsregierungen über das Angebotskonzept 1997 informiert und dabei den Einsatz von Neigezügen für die Strecke Zürich-Stuttgart auf 1997 und für die Strecke Zürich-München auf 1998 in Aussicht gestellt. Fahrzeitangaben wurden damals keine gemacht.

Wie oben erwähnt, setzen die in der bilateralen Vereinbarung angestrebten Reisezeiten von 21/4 und 31/4 Stunden neben der Neigetechnik auch punktuelle Linienverbesserungen voraus. Der Einsatz von Neigezügen allein bringt nur einen Teil des gewünschten Zeitgewinns. Da auch die Streckenbelegung und die vorhandenen Einspurabschnitte den Fahrplanspielraum einschränken, betragen die in einem ersten Schritt kurzfristig erreichbaren Zeitgewinne erst etwa 20-30 Minuten.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat 1994 43 Neigetechnik-Triebwagen bestellt, wovon 3 bis 5 Züge für den Einsatz zwischen Zürich und Stuttgart eingeplant sind und entsprechend ausgerüstet werden. Der ursprünglich für 1997 vorgesehene Start musste wegen Auslieferungsverzögerungen auf 1998 verschoben werden. Nach dem aktuellen Stand der Planung wird eine Fahrzeit von 2 Stunden 40 Minuten mit optimalen Anschlüssen in Zürich und Stuttgart angestrebt. Auf dem schweizerischen Abschnitt ist eine Führung über Bülach vorgesehen. Bei einer Führung über Winterthur-Flughafen wären zwischen Schaffhausen und Zürich zusätzliche Züge zu führen, wofür im Zürcher Hauptbahnhof und im Raum Oerlikon heute nicht genügend Kapazität zur Verfügung steht. Auch nach dem Ausbau des Knotens Zürich im Rahmen der 1. Etappe von «Bahn 2000» werden der Raum Oerlikon, der Abschnitt Flughafen-Winterthur und die beschränkten Kreuzungsmöglichkeiten im Weinland Engpässe bleiben, die langfristig beseitigt werden müssen. Dabei wird man aber verschiedenen anderen Massnahmen höhere Priorität einräumen müssen als einer allfälligen Neubaustrecke zwischen Winterthur und Schaffhausen/Singen.

Für die Strecke Zürich-München wird zurzeit für 1999 eine Variante mit vier Zugsparen und einer Reisezeit von 3 Stunden 50 Minuten vertieft geprüft. Die DB AG evaluiert dafür

zwei Dieseltriebzüge mit Neigetechnik. Eine Alternative dazu gibt es vorläufig nicht, weil die Elektrifizierung der beiden Linien von Lindau Richtung München für die DB AG zurzeit nicht zur Diskussion steht.

Gestützt auf die durchgeführten Potentialuntersuchungen ist davon auszugehen, dass sich der Aufwand für grössere Neubaustrecken in Süddeutschland noch für längere Zeit nicht rechtfertigen wird und dass die Prioritäten klar auf andere Achsen gelegt werden müssen. Als langfristige Option werden die vorliegenden Ideen aber weiterverfolgt. Insbesondere wird im Rahmen eines geplanten Interreg-Programms die Integration allfälliger Neubaustrecken in die Vernetzung des gesamten grenzüberschreitenden Bahnverkehrs im weiteren Bodenseeraum zu prüfen sein.

Auf der Strasse zwischen Winterthur und Schaffhausen würde der Lokalverkehr durch eine allfällige Schnellbahn von Zürich nach Stuttgart nur wenig beeinflusst. Der Anteil des Fernverkehrs Zürich-Stuttgart ist auf dieser Strasse relativ gering, eine teilweise Verlagerung auf die Schiene könnte darum die Strasse nur unbedeutend entlasten. Eine neue Linie würde möglicherweise die Verkehrszunahme auf der Strasse verringern, könnte aber die heute schon bestehenden Probleme nicht beseitigen. Aus diesen Gründen - insbesondere auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit - wird die Option auf einen vierspurigen Ausbau der N4 aufrechterhalten.

In bezug auf eine neue Autobahn im Zürcher Weinland als Fortsetzung der Hochrheinautobahn A98 (West-Ost-Verbindung) über den Jestetter Zipfel bzw. als Fortführung der A81 (Nord-Süd-Verbindung) aus Richtung Stuttgart östlich von Schaffhausen hat sich der Regierungsrat auch in seiner Stellungnahme zum Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg geäussert. Dabei hat er festgehalten, dass Erweiterungen und Ausbauten des Nationalstrassennetzes im grenznahen Raum nur in den Richtplan aufgenommen werden könnten, wenn eine umfassende Bedarfsabklärung und ein genereller Entscheid des Bundes über die Linienführung vorliegen würden. In diesem Sinn enthält auch der inzwischen vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons Zürich keine Vororientierung über eine weitere Autobahn im Zürcher Weinland.

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:
Husi