

ANFRAGE von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)

betreffend Führung der neuen Cisalpino/ICE-Züge Stuttgart-Zürich über Winterthur-Flughafen Zürich-Kloten ab Mai 1999

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 benützen, 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.

Esther Zumbrunn