

Sitzung vom 15. Juli 1992

2194. Anfrage

Kantonsrat Christian Boesch, Thalwil, hat am 27. April 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Ab Herbstfahrplanwechsel wird ein TGV-Zugspaar bis und ab Belfort über Dijon nach Paris verkehren. Der Zeitgewinn gegenüber der Verbindung über Chaumont wird auf 3/4 Stunden veranschlagt. Überträgt man diese Zeitersparnis auf eine neue Verbindung Zürich-Basel-Mülhausen-Dijon-Paris per TGV, so kommt man auf eine Fahrzeit von unter fünf Stunden, dazu auf der vom Regierungsrat favorisierten Strecke "TGV-Rhin-Rhône" für den Anschluss Zürichs ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Ich frage deshalb den Regierungsrat an, ob er beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und bei der Generaldirektion der SBB das Begehren vorzubringen gewillt ist, im Hinblick auf die europäische Fahrplankonferenz vom September 1992 eine TGV-Verbindung Zürich-Paris ab Mai 1993 auf dieser Strecke zu fordern.

Begründung: Mit einer Fahrzeit von knapp unter fünf Stunden wird die Bahnreise Zürich-Paris für ein neues und zusätzliches Segment von Reisenden attraktiv. Das Bestehen einer TGV-Linie würde auch die Bewegung für den Bau der Strecke Mülhausen-Dijon-(Paris) des "TGV-Rhin-Rhône" stärken, durch welche die Fahrzeit Zürich-Paris auf 3 1/4 Stunden verkürzt würde. Der Zeitpunkt für Verhandlungen mit Frankreich wäre auch insofern vorteilhaft, als die SNCF gegenwärtig über einen Überbestand an Hochgeschwindigkeits-Rollmaterial verfügt, was den Mietpreis herabsetzen dürfte.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Christian Boesch, Thalwil, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss heute gültigem Fahrplan beträgt die Reisezeit für die Bahnfahrt Paris-Zürich oder umgekehrt 5 3/4 bis 6 Stunden. Bei Realisierung einer vollwertigen TGV-Verbindung könnte diese Zeit auf etwa 3 bis 3 1/2 Stunden reduziert werden. Dafür sind jedoch in Frankreich noch grosse Streckenabschnitte neu zu bauen. Eine Hochgeschwindigkeitsverbindung mit echtem TGV-Standard steht darum frühestens gegen die Jahrhundertwende zur Verfügung. Da die heutigen Reisezeiten wenig attraktiv sind, ist anzustreben, für die Übergangszeit wenigstens einen Teil des später möglichen Zeitgewinns zu verwirklichen, indem auf einem Teilabschnitt bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecken mitbenützt werden. Damit könnte eine Reisezeit in der Grössenordnung von fünf Stunden erreicht werden.

Der Regierungsrat unterstützt alle Bemühungen, die zu einer raschen Verwirklichung attraktiver TGV-Verbindungen führen, und setzt sich auch für deren Schaffung in verschiedenen Teilschritten ein. Bereits am 29. September 1989 hat er darum im Rahmen seiner Fahrplanbegehren die Schaffung einer TGV-Verbindung Paris-Dijon-Pontarlier-Neuenburg-Zürich vorgeschlagen. Diese Forderung wurde am 26. September 1991 wiederholt. Etwa die gleiche Reisezeit könnte auch auf der Route Paris-Dijon-Besançon-Basel-Zürich erreicht werden, welche über weite Strecken ungefähr der Linienführung des Projektes TGV Rhin-Rhône folgt. Durch die von den französischen Staatsbahnen geplante Verlängerung eines auf dieser Strecke bereits verkehrenden TGV-Zugspaares bis und ab Belfort hat diese Möglichkeit kürzlich eine zusätzliche Publizität erhalten. In Absprache mit dem Kanton Basel-Stadt hat der Regierungsrat seine früheren Forderungen in dem Sinn geändert, dass er allenfalls bereit wäre, zugunsten einer Verbindung über Besançon auf die geforderte Verbindung über Neuenburg zu verzichten. Dabei wurde unterstrichen, dass es vor allem darum

gehen muss, in einem ersten Schritt die Reisezeit zwischen Zürich und Paris auf die Grössenordnung von fünf Stunden herabzusetzen.

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

Zürich, den 15. Juli 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller