

ANFRAGE von Esther Zumbrunn (DaP/LdU, Winterthur)

betreffend Verbesserung der Bahnverbindungen von Zürich nach Süd-Deutschland (Zürich - Flughafen - Winterthur - Stuttgart und München)

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: 2h 51min, resp. 3h 9min; Zürich-München: 4h 10min).

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 20-minütigen 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 eine definitiven Fahrplan für diese Verbindungen zugestellt erhalten?
3. Auf welchen Streckenabschnitten können welche Fahrzeit-Einsparungen 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 Bahn-Achse 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?

Esther Zumbrunn