

**3903**

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates  
an den Kantonsrat**

<i>KR-Nr. 413/1998</i>
<i>KR-Nr. 282/1999</i>
<i>KR-Nr. 182/2000</i>

- a) zum Postulat KR-Nr. 413/1998 betreffend  
Einführung einer Non-Stop-Zugsverbindung  
Zürich–Mailand**
- b) zum Postulat KR-Nr. 282/1999 betreffend  
die Führung des TGV Zürich–Paris  
über Basel statt über Bern**
- c) zum Postulat KR-Nr. 182/2000 betreffend Bericht  
zu einem landseitigen Bahn-Shuttlebetrieb  
der Flughäfen Zürich und Basel-Mulhouse**

(vom 24. Oktober 2001)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 19. April 1999 folgendes von den Kantonsräten Hartmuth Attenhofer, Zürich, und Bernhard Gubler, Pfäffikon, am 9. November 1998 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit den SBB (und der SAir-Group) Verhandlungen aufzunehmen, damit schnellstmöglich eine Non-Stop-Zugsverbindung Zürich–Mailand–Zürich eingeführt werden kann.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 29. November 1999 folgendes von Kantonsrätin Astrid Kugler, Zürich, und Kantonsrat Ruedi Aeschbacher, Zürich, am 23. August 1999 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird eingeladen, sich dafür einzusetzen, dass ab dem nächstmöglichen Zeitpunkt der TGV Zürich–Paris (und umgekehrt) statt über Bern über Basel geführt wird.

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 18. September 2000 folgendes von Kantonsrätin Regula Ziegler-Leuzinger, Winterthur, und Mitunterzeichnern am 15. Mai 2000 eingereichte Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den SBB einen Bericht zu erstellen, in dem die Voraussetzung für einen landseitigen Bahn-Shuttlebetrieb aufgezeigt wird, um die Flughäfen Zürich und Basel auf der Schiene im Sinne eines Luftersatzverkehrs effizienter zu verbinden.

---

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

#### **a) Zürich-Mailand**

Die horizontale Luftliniendistanz zwischen Zürich und Mailand beträgt rund 200 km. Das wäre grundsätzlich eine Entfernung, die sich für eine erfolgreiche Konkurrenzierung des Luftverkehrs durch ein attraktives Bahnangebot bestens eignen würde, insbesondere unter Berücksichtigung der grossen Distanz zwischen dem Stadtzentrum von Mailand und dem neuen Flughafen Malpensa. In Wirklichkeit findet diese Konkurrenzierung aber im Moment nicht statt. Mit Reisezeiten von mehrheitlich etwa viereinhalb Stunden ist die Bahn nicht in der Lage, eine echte Alternative zum Luftverkehr anzubieten. Wenn jedoch die Reisezeit auf weniger als drei Stunden gesenkt werden könnte, würde diese Verbindung für den internationalen Schienen-Personenverkehr einen hoch interessanten Markt darstellen.

Heute erlauben es die technischen und topografischen Bedingungen selbst bei einem Verzicht auf sämtliche Zwischenhalte nicht, die Reisezeit im erforderlichen Ausmass zu verkürzen. Mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels und der anderen Abschnitte des beschlossenen NEAT-Konzepts wird sich dies entscheidend ändern. Wenn die neuen Anlagen etwa ab 2013 zur Verfügung stehen, werden die Stadtzentren von Zürich und Mailand in rund zweieinhalb Stunden miteinander verbunden werden können.

Die gegenwärtig schnellsten Bahnangebote zwischen Zürich und Mailand sind die vier Verbindungen, die in jeder Richtung mit den Neigezügen der italienisch-schweizerischen Gesellschaft Cisalpino in rund 3 Stunden 40 Minuten angeboten werden. Da diese Züge unter den Stromsystemen beider Bahngesellschaften verkehren können, wäre grundsätzlich eine aufenthaltslose Fahrt machbar. Der heutige kurze Diensthalt an der Grenze dient nur dem Wechsel des Lokpersonals. Die anderen Zwischenhalte sind mehrheitlich kommerziell begründet, denn mit einer Non-Stop-Fahrt könnten die rund 450 Sitzplätze eines Neigezugs nicht mehrmals täglich besetzt werden. Dies

gilt auch dann, wenn damit die Reisezeit geringfügig gesenkt werden könnte. Heute werden die internationalen Züge zwischen Zürich und Mailand zu einem wesentlichen Teil von Reisenden mitbenützt, deren Ausgangs- oder Zielort in der Zentralschweiz oder im Tessin liegt.

Auch wenn das Ziel einer Reisezeit von weniger als drei Stunden vor der Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels nicht erreicht werden kann, sind die SBB bestrebt, schon in der Zwischenzeit schrittweise Verbesserungen vorzunehmen. Kurzfristig wird auf Dezember 2002 versucht, die heute sehr langen Grenzaufenthalte der konventionellen IC-Züge in Chiasso wesentlich zu verkürzen. Mittelfristig sollen schweizerische Mehrstrom-Neigezüge beschafft werden, mit denen ab etwa 2006 – zu Beginn im Zweistundentakt – ein attraktives regelmäßiges Angebot ab Zürich nach Mailand eingeführt werden soll. Dabei ist vorgesehen, die Zahl der Zwischenhalte auf die marktmässig absolut notwendigen Destinationen zu beschränken. Trotz aller Anstrengungen wird die Reisezeit aber die Grenze von dreieinhalb Stunden nicht wesentlich unterschreiten können.

Die Forderungen des Postulats KR-Nr. 413/1998 können unter den heute bestehenden Randbedingungen vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nicht erfüllt werden. Das Postulat ist deshalb abzuschreiben.

#### **b) Zürich–Paris**

Am 27. September 1997 wurde eine erste direkte TGV-Verbindung zwischen Zürich und Paris eingeführt, indem die bereits bestehende Verbindung zwischen Bern und Paris bis und ab Zürich verlängert wurde. Aus kommerziellen Gründen wurden gleichzeitig die bisherigen konventionellen Verbindungen über Basel auf den Abschnitt Basel–Paris verkürzt, um damit den Zürcher Markt auf den TGV zu lenken. Als Folge des Umwegs über Bern–Dijon ergab sich für Reisende ab Zürich trotz des Hochgeschwindigkeitsabschnitts zwischen Dijon und Paris kein Zeitgewinn. Die Reisezeiten zwischen Zürich und Paris blieben praktisch unverändert. Auch die am 28. November 1999 eingeführte zweite Verbindung über die gleiche Route brachte keinen Zeitgewinn. So hat zwar Zürich seither zwei TGV-Verbindungen nach Paris, aber immer noch kein attraktives Angebot mit Reisezeiten von weniger als sechs Stunden.

Von verschiedenen Seiten wird darum immer wieder vorgeschlagen, den TGV zwischen Zürich und Paris nicht über Bern–Pontarlier, sondern über Basel–Besançon zu führen, um damit einerseits die Reisezeit zu verkürzen und andererseits auch Basel an das TGV-Netz

anzuschliessen. Eine gemeinsam mit dem Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt veranlasste Untersuchung hat dazu ergeben, dass auf dieser Route Reisezeiten zwischen 5 Stunden 30 Minuten und 5 Stunden 40 Minuten möglich wären, also 20 bis 30 Minuten weniger als bisher. Die Führung dieser Züge würde aber voraussetzen, dass das Angebot für Lausanne, Bern und Neuchâtel entsprechend abgebaut würde, weil alle neun TGV-Züge, die dank der Ausrüstung für drei Stromsysteme in die Schweiz fahren können, bereits für das bestehende Angebot benötigt werden. Die erzielbare Reisezeitverkürzung für Zürich und Basel wäre demgegenüber zu gering, als dass sie am Markt die durch einen Angebotsabbau in der Westschweiz verursachten Verluste ausgleichen könnte. Für den wirtschaftlichen Erfolg ihrer Produkte sind die Bahnen selber verantwortlich, weshalb es den politischen Behörden nicht möglich ist, die Berücksichtigung bestimmter regionaler Anliegen zu erzwingen. Eine Umlegung der bestehenden Linienführung ist darum kurzfristig nicht möglich.

Mittelfristig liegt die Lösung beim TGV Est über Strassburg. Desse erste Etappe mit einer Neubaustrecke zwischen Paris und dem Raum Metz/Nancy wird aus heutiger Sicht etwa Ende 2005 zur Verfügung stehen und die Reisezeit Paris-Zürich auf rund viereinhalb Stunden verkürzen. Das sind 25 Prozent weniger als heute und dürfte, im Gegensatz zu den rund acht Prozent, welche mit einer Linienführung über Besançon erreicht werden könnten, eine Attraktivitätssteigerung bringen, die auch einen entsprechenden Erfolg am Markt erwarten lässt. Im Hinblick auf die Eröffnung des TGV Est haben die vier beteiligten Staatsbahnen von Frankreich, Deutschland, Luxemburg und der Schweiz die gemeinsame Projektgesellschaft RHEALYS SA gegründet. Im Rahmen dieser Gesellschaft werden zurzeit auf der Basis von Marktuntersuchungen die Konzepte für Rollmaterial, Angebot, Service und Preise erarbeitet. Auf der Verbindung nach Zürich werden am Anfang voraussichtlich drei Zugpaare pro Tag verkehren.

Die langfristige Perspektive für die Schweiz und für Zürich heisst nach wie vor TGV Rhin-Rhône, welcher der mit dem vorliegenden Postulat geforderten Linie über Besançon folgt und dessen erste Etappe eine Neubaustrecke zwischen Dijon und Mülhausen vorsieht. Damit liesse sich die Reisezeit zwischen Zürich und Paris um weitere 40 Minuten auf etwa 3 Stunden 50 Minuten verkürzen. Für diese Verbindung läuft gegenwärtig das Verfahren zur Erreichung der Déclaration d'Utilité Publique, welches gegen Ende des laufenden Jahres abgeschlossen werden soll. Wenn die Finanzierung rechtzeitig geregelt werden kann, dürfte in etwa acht bis zehn Jahren auch dieser Abschnitt zur Verfügung stehen.

Zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt wurden die Möglichkeiten für eine Führung des TGV über Besançon geprüft. Es hat sich aber gezeigt, dass die eher bescheidenen Verbesserungen nur unter Inkaufnahme erheblicher Nachteile an anderen Orten erreicht werden könnten. Die Anstrengungen müssen sich auf die möglichst rasche Verwirklichung der Neubaustrecken für TGV Est und TGV Rhin-Rhône konzentrieren. Das Postulat ist deshalb abzuschreiben.

### **c) Flughafenshuttle Zürich–Basel**

Die Flughäfen von Basel und Zürich sind weniger als 100 km voneinander entfernt. Deren Verbindung mit dem Flugzeug stellt keinen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel dar, bringt für die Benutzer kaum einen Zeitgewinn und kann für sich allein auch nicht wirtschaftlich sein. Trotzdem werden auf dieser Verbindung täglich verschiedene Flüge in jeder Richtung angeboten. Inwieweit diese Angebote aufrechterhalten werden, ist auf Grund der gegenwärtigen Entwicklungen noch ungewiss. Bislang befürchteten die Fluggesellschaften, die Kundinnen und Kunden aus dem Einzugsgebiet von Basel würden für ihre interkontinentalen Verbindungen die Zubringerflüge nach anderen Flughäfen wie Frankfurt, Paris, London oder Amsterdam benützen und damit den ab Zürich verkehrenden Linien verloren gehen.

Gemäss heute gültigem Fahrplan verkehren zwischen Basel und Zürich drei Züge pro Stunde, wovon einer ohne Zwischenhalt. Alle haben in Zürich Anschluss Richtung Flughafen, wobei allerdings umgestiegen werden muss. Beim so genannten «Flugzug», der seit 10. Juni 2001 ebenfalls stündlich verkehrt, muss nicht umgestiegen werden, weil er ohne Bedienung des Zürcher Hauptbahnhofs direkt zum Flughafen fährt und dabei die Strecke Basel SBB–Zürich Flughafen in 70 Minuten zurücklegt. Bei diesem Zug ist festzustellen, dass er nicht besonders stark von Fluggästen aus dem Raum Basel benützt wird. Sehr gut frequentiert ist der Zug aus dem aargauischen Limmattal nach Oerlikon und zum Flughafen, weshalb er ab dem nächsten Fahrplanwechsel auch in Dietikon anhalten soll. Auch wenn im «Flugzug» die Fluggäste in der Minderzahl sind, war der bisherige Bahnanteil der auf dem Landweg aus dem Raum Basel zum Flughafen Zürich anreisenden Flugpassagiere mit 65 Prozent erfreulich hoch. Ob dieser Anteil gehalten oder sogar noch gesteigert werden kann, lässt sich auf Grund der gegenwärtigen Entwicklung im Flugverkehr nicht abschliessend beurteilen. Um einen noch höheren Bahnanteil zu erreichen, müssten aber zusätzliche und vor allem schnellere Bahnangebote geschaffen und die Bahnreise so gut wie möglich in das System des Luftverkehrs

integriert werden. In Bezug auf das Zugsangebot sind die kurzfristig realisierbaren Möglichkeiten bereits ausgeschöpft. So reicht weder die Kapazität der vorhandenen Bahnlinien aus, um eine grössere Zahl zusätzlicher Züge zwischen Zürich und Basel zu führen, noch können die Reisezeiten über die bestehenden Strecken wesentlich gekürzt werden. Beides erfordert den Bau einer zusätzlichen Linie durch den Jura, wie er im Zusammenhang mit der zweiten Etappe von Bahn 2000 gefordert wird. Der Kanton Zürich hat darum in seinen Angebotsvorstellungen für dieses Konzept gegenüber Bund und SBB die Bedingung formuliert, dass Basel von Zürich aus zweimal pro Stunde in weniger als 45 Minuten erreicht werden muss. Zusammen mit der Benützung des neuen Durchgangsbahnhofs in Zürich oder mit einer kurzen Wendezeit in der Bahnhofhalle wird dann die Verbindung zwischen Basel und dem Flughafen Zürich in weniger als einer Stunde möglich sein. – In Bezug auf den frühzeitigen Eintritt in das Luftfahrtssystem ist festzustellen, dass das Einchecken und die Gepäckaufgabe für die meisten Fluggesellschaften unabhängig vom schweizerischen Abflugort schon heute am Bahnhof Basel wie auch in Zürich möglich ist. Zusätzlich anzustreben ist, dass das Flugticket auch für die Anreise mit der Bahn benützt werden kann. Umfassende Lösungen in dieser Richtung erfordern aufwendige Verhandlungen und können nicht kurzfristig verwirklicht werden.

Auf der Basler Seite ist der Flughafen noch nicht an die Bahn angeschlossen. Er ist mit einer viertelstündlich verkehrenden Express-Buslinie und einer Reisezeit von 20 Minuten mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. Dies bedeutet, dass für die Reise von Flughafen zu Flughafen ein weiteres Mal umgestiegen werden muss. Ein Bahnanschluss des Basler Flughafens könnte für Reisende aus dem schweizerischen Mittelland, die in Basel wegfliegen wollen, einige Vorteile bringen. Umgekehrt dürften Fluggäste aus dem Raum Basel, die über Zürich fliegen, ihre Reise aber nur in Ausnahmefällen am Basler Flughafen beginnen wollen. Bund und Kanton Basel-Stadt haben eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Möglichkeiten eines Bahnanschlusses untersucht.

Ein eigentlicher Flughafen-Shuttle auf der Schiene zwischen Basel und Zürich kann allein für diese Aufgabe nicht wirtschaftlich betrieben werden. Er muss im Verbund mit anderen auf der gleichen Achse zu lösenden Aufgaben geführt werden und benötigt für ein wirklich attraktives Angebot noch die Investitionen der zweiten Etappe von Bahn 2000. In Zusammenarbeit zwischen den SBB und den Fluggesellschaften können die mit der Fahrt zum Flughafen verbundenen Dienstleistungen schrittweise weiter ausgebaut werden. Dies kann aber nicht die Aufgabe der politischen Behörden sein. Das Postulat ist deshalb abzuschreiben.

Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, die Postulate KR-Nrn. 413/1998, 282/1999 und 182/2000 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Notter

Der Staatsschreiber:  
Husi