

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 11. September 2013

**835.**

### **Schriftliche Anfrage von Werner Wehrli betreffend Ziele des Stadtrats für eine bessere Anbindung der Stadt an das internationale Hochleistungsbahnnetz**

Am 19. Juni 2013 reichte Gemeinderat Werner Wehrli (EVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/240, ein:

Im Ringen um den Ausbau der internationalen Bahnverbindungen sollte die Stimme der Stadt Zürich verstärkt wahrgenommen werden. Vom Ziel, die wichtigsten Städte im Umkreis von 500 km mit dem Zug schneller als mit dem Flugzeug und mit nicht mehr als 3 Stunden Reisezeit zu erreichen, ist Zürich leider noch weit entfernt, und die Anbindung an das europäische Hochleistungsbahnnetz ist in Frage gestellt. Die aktuelle Fahrzeiten zu den nächsten Metropolen betragen: Paris 4 Std., München 4.5 Std., Frankfurt 4 Std. Stuttgart 3-4 Std (für 210 km!), Mailand 4 Std. Wir erachten es als wichtig, dass die städtische Politik sich noch stärker als bisher für eine hervorragende Anbindung Zürichs ans internationale Bahnnetz einsetzt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Dienstabteilung ist federführend für Fragen der internationalen Bahnanbindung Zürichs, welche weiteren Dienstabteilungen werden in der Regel wesentlich mit einbezogen?
2. Welche Ziele verfolgt der Stadtrat für die Anbindung Zürichs an das europäische Hochleistungsbahnnetz?
3. Welche konkreten Handlungen, insbesondere welche Lobbyarbeit hat die Stadt in der laufenden Legislatur unternommen, um die Anbindung Zürichs an das europäische Hochleistungsbahnnetz zu verbessern?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

#### **Einleitung**

Die Stadt Zürich liegt im Herzen Europas, was eine geografisch optimale, aus der Sicht des Alpenreliefs aber auch sehr anspruchsvolle Lage für gute internationale Bahnanbindungen darstellt. Es bestehen bzw. entstehen derzeit rund um die Schweiz verschiedene Hochleistungsbahnnetze. Zu erwähnen sind insbesondere das französische System «TGV» sowie das italienische System «Freccia rossa», die bereits in Betrieb sind. Deutschland verfügt ebenfalls über ein ausgezeichnetes Hochleistungsbahnnetz. Die EU plant die so genannte «Magistrale für Europa» (TEN-Projekt 17). Diese Hochgeschwindigkeitsstrecke wird dereinst von Paris nach Budapest führen.

Gute und schnelle Bahnverbindungen sind nach Ansicht des Stadtrats für die Stadt und Region Zürich ausserordentlich wichtig. Tatsache ist aber, dass die Stadt Zürich bei der Verbesserung von internationalen Bahnverbindungen wenig *direkten* Einfluss hat. Zum einen erbringen die Bahngesellschaften die internationalen Verbindungen eigenwirtschaftlich, d. h., sie entscheiden selber über das Angebot; zum andern liegt bei entsprechenden Infrastrukturvorhaben die Federführung in der Schweiz beim Bund und im Ausland bei den ausländischen Gesellschaften und dem betroffenen Staat. Der Einfluss der Kantone und der Gemeinden ist damit sehr begrenzt. Als bei der internationalen Fahrplankonferenz im Frühjahr 2012 die Deutsche Bahn ihr Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und der Schweiz drastisch ausdünnen wollte, gelang es nur dank dem vereinten Einsatz aller Betroffenen, d. h. der Interessengemeinschaften, der Anrainerstädte an der Strecke (einschliesslich Zürich), der Verkehrsministerin sowie den SBB, dieses Vorhaben, das ganz falsche Signale gesetzt hätte, zu unterbinden. Im März 2013 wurde stattdessen angekündigt, dass für Dezember 2017 stündlich umsteigefreie Intercity-Verbindungen zwischen Stuttgart und Zürich und damit eine Verdoppelung des heutigen Fernverkehrsangebots dank Spurausbauten eingeplant werden.

Die grössten Probleme bei den internationalen Bahnanbindungen sind aber derzeit nicht die Strecken in der Schweiz, sondern die Strecken in den Nachbarländern. Die Strecken ab Zürich bis zur Schweizer Grenze Richtung Norden sind relativ kurz. Nach Basel (Richtung

Paris, Karlsruhe usw.) sind es 85 km, nach Schaffhausen (Richtung Stuttgart) 60 km und nach St. Margrethen (Richtung München) 110 km. Richtung Süden geht der Ausbau des Jahrhundertwerks NEAT mit Gotthard- und Ceneri-Basistunnel zielstrebig voran (Eröffnung Ende 2016 [Gotthard] bzw. 2019 [Ceneri]).

Sowohl in Italien (Strecke Como–Mailand) als noch ausgeprägter in Deutschland (Strecken München–Zürich, Stuttgart–Zürich, Gebiet Niederrhein / Strassburg–Zürich) sind Verbesserungen bis zur Schweizer Grenze zum Teil seit Jahrzehnten angekündigt. Sie verschieben sich aber immer wieder auf später bzw. sind in letzterem Fall durch Einsparungen seit längerem blockiert. Für die Strecke Zürich–München ist vor 2019 keine Verbesserung, insbesondere keine Verkürzung der Reisedauer, zu erwarten, nach Stuttgart nicht vor 2017.

Auf der Strecke Zürich–Paris ist ab Basel bzw. Strassburg der grösste Teil der Strecke bereits auf TGV-Geschwindigkeit umgestellt. In der «Association Trans Europe TGV Rhin–Rhône–Méditerranée» ([www.transeuropetgv.net](http://www.transeuropetgv.net)), die sich u. a. für die Verbesserung der Bahnanbindungen zwischen Basel und Paris einsetzt, hat die Stadtpräsidentin Einsitz.

Die Strecke Richtung Innsbruck–Salzburg–Wien ist aus geografischen Gründen und wegen der «nur» regionalen Nachfrage (Schweiz–Österreich) als internationale Bahnverbindung für Zürich weniger wichtig. Eine künftig schnellere Verbindung von Zürich nach Wien wäre via Stuttgart möglich durch einen direkten Anschluss an die vorerwähnte, von der EU geplante «Magistrale für Europa» von Paris über Stuttgart nach Budapest.

Durch die Liberalisierung des Fernverkehrs im nahen Ausland sind diverse zusätzliche internationale Busverbindungen entstanden, die bestehenden Bahnangebote konkurrenzieren. Zwar bieten die angebotenen Verbindungen kaum kürzere Reisezeiten und bedienen teilweise periphere Busbahnhöfe in den Metropolen, preislich sind die Angebote allerdings sehr attraktiv. Diese zusätzliche Konkurrenz reduziert den erreichbaren Marktanteil und damit die Wirtschaftlichkeit für die Bahnunternehmen. Im Juli 2013 kündigten die SBB gar an, ab nächstem Herbst zusammen mit der Deutschen Bahn bis zum Ausbau der Strecke zwischen München und Zürich eine Busverbindung zwischen den zwei Städten einzurichten. Die SBB verstehen dieses Angebot als ergänzendes Angebot zu den täglich vier Zugpaaren, die ohne Umsteigen zwischen den zwei Städten verkehren. Der beschleunigte Ausbau der Bahnstrecke wird nach Ansicht des Stadtrats dadurch aber kaum gefördert. Und tatsächliche Verbesserungen bei der Bahn, gerade auf der Strecke nach München, werden notwendig sein, damit die Attraktivität der Busverbindungen nicht noch zunimmt.

Strategisch – dies bestätigen Fachleute – ist davon auszugehen, dass Bahnverbindungen zwischen Städten von bis 4, 4,5 Stunden Dauer attraktiver sind als entsprechende Flugverbindungen, da man von Stadtzentrum zu Stadtzentrum reist und Wartezeiten im und Transporte vom und zum Flughafen entfallen. Da Zürich keine typische Billigflugdestination ist, hat die Bahn ab Zürich einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil. Ein wichtiger Faktor bei einer Fahrzeitreduktion von 4 auf 3 Stunden oder weniger (wie etwa zwischen Zürich und Mailand ab 2019) ist, dass die Städte in «Tagesgeschäfts-Distanz» zusammenrücken, was für den wirtschaftlichen Austausch zwischen zwei Städten relevant ist.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Welche Dienstabteilung ist federführend für Fragen der internationalen Bahnanbindung Zürichs, welche weiteren Dienstabteilungen werden in der Regel wesentlich mit einbezogen?»):**

Internationale Bahnanbindungen sind grundsätzlich keine Aufgabe der Gemeinden. Trotzdem sind mehrere städtische Departemente bei diesem Thema involviert. Die optimale Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Fern- und Pendlerverkehr) ist für den Wirtschaftsstandort Zürich ebenso wie für die Tourismus- und Durchreisedestination Zürich entscheidend. Beim Präsidentsdepartement (PRD) dient die Fachstelle Aussenbeziehungen der Dienstabteilung Stadtentwicklung als Anlaufstelle für Fragen der internationalen Bahnanbin-

dung. Dabei stehen die generellen Verbindungen und Vernetzungen der Stadt Zürich sowie strategische Aspekte im Vordergrund. Im Tiefbau- und Entsorgungsdepartement (TED) liegt der Fokus bei strategischen Fragen der Verkehrserschliessung und der Verbesserung der Verkehrsgunst. Beim Departement der Industriellen Betriebe (DIB) stehen Fragen des Angebots bzw. der Anschlüsse an das städtische Netz im Vordergrund. Die wichtigsten direkten Kontakte bestehen seitens PRD zur Metropolitankonferenz Zürich, zum Projektteam «Gottard-Studie» sowie zur «Association Trans Europe TGV Rhin–Rhône–Méditerranée», seitens TED zur «Städteallianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» und seitens DIB / VBZ zum «Zürcher Verkehrsverbund» (ZVV).

**Zu Frage 2 («Welche Ziele verfolgt der Stadtrat für die Anbindung Zürichs an das europäische Hochleistungsbahnnetz?»):**

Der Stadtrat ist bereits in seiner «Mobilitätsstrategie» aus dem Jahr 2005 auf die europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindungen eingegangen. Dabei war in der Teilstrategie öffentlicher Verkehr das Ziel formuliert worden, das Stadtnetz schrittweise zu ergänzen und wirtschaftlich tragbar zu erhalten. Im betreffenden Kapitel fordert der Stadtrat bei Kanton und Bund Verbindungen zum kontinentalen Hochgeschwindigkeitsnetz durch die nötigen Ausbauten des nationalen Schienennetzes ein.

In den «Strategien Zürich 2025» (Aktualisierung 2011) definiert der Stadtrat ausdrücklich ein Engagement für schnelle und direkte internationale Bahnverbindungen als Ziel zur Stärkung der Destination Zürich.

In den vom Kantonsrat periodisch verabschiedeten «Grundsätzen über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr» ist ein eigenes Kapitel dem internationalen Fernverkehr gewidmet. Es wird festgehalten, dass das Bahnangebot in die benachbarten Metropolitanräume verbessert werden soll. Es werden einerseits Infrastrukturausbauten, andererseits Angebotsverbesserungen und eine Erhöhung der Qualität vor allem bezüglich Zuverlässigkeit und Rollmaterial gefordert. Attraktive Nachtzugverbindungen ab Zürich sollen beibehalten und je nach Marktentwicklung gezielt ausgebaut werden.

Nachdem eine massive Verbesserung auf der Strecke gegen Süden absehbar ist, scheint für die Stadt Zürich entscheidend, dass mindestens ein Anschluss gegen Norden verbessert wird. Die Strecke Zürich–München ist sehr wichtig; sie ist jedoch relativ lang (etwa 320 km) und der Ausbau wird vermutlich gesamthaft wesentlich kostenintensiver und zeitaufwendiger als bei der Strecke nach Stuttgart (etwa 220 km). Zum Teil werden auf der Route nach München mangels Elektrifizierung noch Diesellokomotiven eingesetzt. Die Züge müssen in Lindau wenden und die Lokomotiven gewechselt werden. Zudem gibt es auf der Strecke Zürich–München zu allen Tageszeiten wesentlich mehr Flüge als zwischen Stuttgart und Zürich sowie die erwähnten Busverbindungen, so dass hier die Konkurrenz zur Bahn zeit- und kostenmässig wesentlich grösser ist.

Bei der Strecke nach Stuttgart gilt es dessen Funktion als europäisches Bahndrehkreuz zu bedenken. Einerseits wird die in Entstehung begriffene europäische «Magistrale für Europa» von Paris über Strassburg, Stuttgart, München und Salzburg nach Wien / Budapest / Bratislava führen, andererseits wird Richtung Norden auch eine direkte Anbindung über Nürnberg nach Berlin ausgebaut. Die «Magistrale» wird das Ost-West-Kernstück des europäischen Eisenbahn-Hochleistungsnetzes darstellen. Eine naheliegende Zielsetzung bzw. Strategie der Stadt Zürich geht deshalb dahin, diese kürzeste Verbindung zur «Magistrale für Europa» weiterhin zu unterstützen. Der Bahnhof Stuttgart ist nach dem Ausbau eines der wichtigsten europäischen Drehkreuze der Bahn-Hochleistungsstrecken im nördlichen Europa, zu dem der möglichst schnelle Weg ab Zürich ausserordentlich wichtig wird. Vorarbeiten auf der Schweizer Seite sind mit Doppelspurausbauten im Kanton Schaffhausen bereits unternommen worden.

An Einflussmöglichkeiten ist das Lobbying das wichtigste Instrument, das die Stadt Zürich einsetzen kann. Sie unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten Planungsprozesse für internationale Strecken wie beispielsweise die Anliegen des Interessenverbands Gäu–Neckar–Bodensee-Bahn. Die Stadt kann sich dabei direkt bei den Bundesstellen (Bundesamt für Verkehr BAV), via Metropolitankonferenz Zürich / Regierungskonferenz Zürich und Parlamentarierinnen und Parlamentariern der Metropolitankantone sowie bei den betroffenen Grenzkantonen und Grenzstädten wie Schaffhausen für die schnellere oder mindestens rechtzeitige Umsetzung der heutigen Planungen dieses internationalen Anschlusses einsetzen.

**Zu Frage 3 («Welche konkreten Handlungen, insbesondere welche Lobbyarbeit hat die Stadt in der laufenden Legislatur unternommen, um die Anbindung Zürichs an das europäische Hochleistungsbahnnetz zu verbessern?»):**

Die «Städteallianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz» umfasst seit ihrer Gründung im Frühjahr 2008 die Städte Zürich, Zug, Luzern, St. Gallen und Winterthur. Im Verbund mit weiteren Städten der Region, insbesondere auch Schaffhausen, setzt sie sich für den raschen und nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Metropolitanraum Zürich ein. Zu diesem Zweck informiert die «Städte-Allianz» Politik, Behörden und die interessierte Öffentlichkeit mittels Anlässen, Medien und einer Website (<http://staedte-allianz.ch/>). Die Stadt Zürich ist in der Vereinigung mit der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements vertreten. Während der vergangenen Monate konnten die Grossprojekte Brüttenertunnel und Zimmerberg-Basistunnel als wesentliche Bausteine tragfähiger internationaler Bahnverbindungen in die Bundesprogramme zur Engpassbeseitigung aufgenommen werden.

Die «Metropolitankonferenz Zürich», die von der Stadtpräsidentin präsiert wird, hat sich beim Bund für die zwei genannten Tunnels eingesetzt und damit in Bern erfolgreich Lobbying für die Erhöhung der FABI-Vorlage betrieben (<http://www.metropolitanraum-zuerich.ch/traffic/projekt-anbindung-zentren.html>; [www.metroraum-verkehr.ch](http://www.metroraum-verkehr.ch)). Das bedeutet für Zürich eine erste wichtige Etappe zur Ausbausicherung und Beschleunigung der Linien nach Mailand und München.

Im Rahmen des Alpine Space-Projekts «Rurbance» werden in der laufenden «Gotthard»-Studie die Auswirkungen des künftigen Gotthard-Basistunnels auf die Städte und Regionen an der Gotthardstrecke von Zürich bis Mailand untersucht. Darauf aufbauend werden Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Kantonen oder zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen ausgelotet ([www.stadt-zuerich.ch/rurbance](http://www.stadt-zuerich.ch/rurbance)).

Durch die Partnerschaft mit dem ZVV, in dem die Stadt politisch im Verkehrsrat durch den Vorsteher des Sozialdepartements vertreten ist, waren die internationalen Bahnverbindungen immer wieder Thema von Diskussionen, insbesondere bei den periodischen Überarbeitungen der «Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Verkehr». Das Verkehrsangebot des ZVV ist vernetzt mit dem Fernverkehr, einschliesslich der internationalen Verbindungen. Das Verbundangebot stellt Anschlüsse vom internationalen Netz ins regionale und in das Stadtnetz sicher. Langfristig schaffen Streckenausbauten im nationalen und internationalen Netz Raum für Taktverdichtungen oder neue Angebote, was sich in den Langfristplanungen für das Verbundangebot niederschlägt.

Zusammenfassend konnte mit einem Lobbying der Stadt Zürich bei und mit ihren Partnerinnen und Partnern der Dialog aufrechterhalten und der eher zähe Prozess möglicherweise beschleunigt werden. Dieses Lobbying muss konsequent weiterverfolgt werden.

Vor dem Stadtrat  
die Stadtschreiberin  
**Dr. Claudia Cuche-Curti**