

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12 Januar 2000

**63. Interpellation von Rolf Kuhn und Kurt Tschopp betreffend Bahn-  
verbindung Zürich–Paris, Verbesserungen.** Am 7 Juli 1999 reichten  
die Gemeinderäte Rolf Kuhn (SP) und Kurt Tschopp (CVP) fol-  
gende Interpellation GR Nr 99/319 ein

In der Beantwortung der Interpellation GR Nr 98/221 betreffend die Bahn-  
verbindung Zürich–Paris äussert der Stadtrat die Ansicht, dass der jetzige Zu-  
stand umgehend verbessert werden sollte

- «Das Fahrpreis/Leistungsverhältnis auf der TGV-Strecke Zürich–Paris be-  
darf dringend einer Korrektur. Der Stadtrat wird sich in diesem Sinne bei  
der Betreibergesellschaft einsetzen.»
- «Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die gegenüber der heute befahrenen  
Strecke um rund 45 Minuten kürzere Route über Basel möglichst rasch  
benutzt werden sollte. Er wird sich diesbezüglich sowohl mit der Betrei-  
bergesellschaft als auch mit den zuständigen Behörden im Raum Basel für  
diese Route einsetzen.»
- «Die heute zu frühe Abfahrt ab Zürich HB sollte auf später verlegt  
werden.»
- «Eine weitere erhebliche Fahrzeitverkürzung kann mit Neubaustrecken  
auf französischem Gebiet erreicht werden. Als erste Etappe soll gemäss der  
«Association Trans-Europe TGV-Rhin-Rhône-Méditerranée», bei welcher  
Stadtpräsident Josef Estermann als einer der Vizepräsidenten amtiert, der  
Abschnitt Mülhausen–Dijon erstellt werden. Es wird gehofft, dass diese  
Strecke im Jahre 2005 in Betrieb genommen werden kann.»

In diesem Zusammenhang ersuchen wir um die Beantwortung der folgenden  
Fragen:

- 1 Welche Demarchen hat der Stadtrat bei der TGV-Betreibergesellschaft  
und weiteren Instanzen seither unternommen bezüglich
  - Benutzung der kürzeren Route via Basel,
  - zu frühe Abfahrtszeiten,
  - Verbesserung des ungünstigen Fahrpreis/Leistungsverhältnisses?
- 2 Was war das Ergebnis dieser Bemühungen? Kann zum Beispiel damit ge-  
rechnet werden, dass der TGV Zürich–Paris möglichst bald die bestehende,  
45 Minuten kürzere, gut ausgebaute Route über Basel–Mülhausen–Um-  
fahrung Belfort–Besançon–Dijon benutzen kann?
- 3 Welche Fortschritte hat die Projektierung der Neubaustrecke Mülhau-  
sen–Dijon zu verzeichnen? Ist die vom Stadtrat erwähnte Indienststellung  
im Jahre 2005 nach wie vor realistisch? Falls nein: Weshalb nicht, und wel-  
ches ist der neue Inbetriebnahmetermin?
- 4 Wie ist der gegenwärtige Stand der Dinge bei weiteren Neubaustrecken?
  - 3 Juradurchstich zwischen Liestal und dem Aaretal (Wisenbergtunnel)
  - Strecke nach Aisy

Auf den Antrag der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsde-  
partements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Der Stadtrat stellt mit Befriedigung fest, dass seit dem 28. November  
1999 zwischen Zürich und Paris ein zweites TGV-Zugspaar verkehrt.  
Die Abfahrt dieses zweiten TGV ist um 15.45 Uhr, mit Ankunft in  
Paris um 21.50 Uhr. In der Gegenrichtung verlässt der zweite TGV  
Paris um 7.42 Uhr und erreicht Zürich um 13.45 Uhr.

Dieses zweite Zugspaar verkehrt – entgegen den Wünschen des  
Stadtrates – wieder wie das bestehende TGV-Zugspaar über Aarau–  
Bern–Neuchâtel–Pontarlier–Dijon statt über Basel–Mülhouse–

Besançon-Dijon. Damit kann der auf der Route über Basel mögliche Zeitgewinn von rund 40 bis 45 Minuten wiederum nicht realisiert werden.

Positiv bewertet der Stadtrat hingegen die Zeiteinsparung der bestehenden TGV-Verbindung Zürich-Paris um 17 Minuten (Zürich HB ab 7 15 Uhr, Paris an 12 52 Uhr). Allerdings wird dieser Zeitvorteil nur jeweils dienstags, mittwochs, donnerstags und sonntags genutzt. Der Zeitgewinn ruht daher, dass an diesen Tagen in Frasne keine Koppelungs- und Trennungsmanöver durchgeführt werden. An den übrigen Tagen (Montag, Freitag, Samstag) wird nach altem Fahrplan gefahren. Die Reisedauer beträgt somit wie heute 5 Stunden 55 Minuten.

**Zu Frage 1:** Unmittelbar nach der Beantwortung der Interpellation von Kurt Tschopp betreffend Hochgeschwindigkeitsnetz der europäischen Bahnen, Ergebnis der Bestrebungen der Stadt Zürich (GR Nr. 98/221), im Dezember 1998, hat sich das Tiefbauamt mit der «GIE pour le développement des TGV France-Suisse, Groupement d'intérêt économique fondé par la SNCF et les CFF» (bekannt unter dem Namen «La Ligne de Cœur») in Verbindung gesetzt und die Forderung des Stadtrates nach Führung der zweiten TGV-Verbindung Zürich-Paris über die zeitlich kürzere Route via Basel unterbreitet. Diese Gesellschaft betreibt im Auftrag der SBB und der SNCF die TGV-Linien zwischen der Schweiz und Frankreich.

Kontakte wurden auch mit dem Kanton Basel-Stadt geknüpft, welcher ein eminentes Interesse an einer Führung der TGV-Züge Zürich-Paris über Basel hat. Im Laufe des Jahres 1999 sind zudem im Zürcher Kantonsrat und im Nationalrat Postulate eingereicht worden, welche die Führung von TGV-Zügen Zürich-Paris auf den nächstmöglichen Zeitpunkt über Basel fordern. Der Zürcher Kantonsrat hat das entsprechende Postulat an seiner Sitzung vom 29. November 1999 an den Regierungsrat zur Prüfung überwiesen.

Bezüglich des Fahrpreis-Leistungs-Verhältnisses hat der Stadtrat keine Interventionen unternommen, da dies Sache der Betreibergesellschaft ist.

**Zu Frage 2:** Die Bemühungen des Stadtrates und der anderen interessierten Stellen zur Führung der TGV-Züge über die zeitlich kürzere Route über Basel nach Paris haben bis heute zu keinem sichtbaren Ergebnis geführt. Nach Auskunft der «Ligne de Cœur» liegen die Schwierigkeiten vor allem auf französischer Seite.

Die von der Betreibergesellschaft gegen eine Linienführung über Basel-Belfort-Dijon angeführten Gründe können vom Stadtrat nicht auf ihre Plausibilität hin überprüft werden.

Dennoch wird der Stadtrat sich weiterhin dafür einsetzen, dass ein Teil der TGV-Züge Zürich-Paris über die zeitlich kürzere Route via Basel-Doubs-Tal verkehrt.

**Zu Frage 3:** Am 5. Juli 1999 ist in Frankreich die Entscheidung über die favorisierte Linienführung der geplanten TGV-Linie Mulhouse-Dijon des TGV-Rhin-Rhône gefallen. Zur Diskussion standen zwei Varianten: zum einen der Bau einer Neubaustrecke von Devecey nördlich von Besançon nach Lutterbach nördlich von Mulhouse, zum anderen das jetzt ausgewählte Trasse von Auxonne (zwischen Dijon und Dôle gelegen) nach Petit-Croix, östlich von Belfort. Die franzo-

sische Fordergesellschaft des TGV-Rhin-Rhône rechnet mit einem Baubeginn der ersten Tranche auf Mitte 2003. Wenn die Bauarbeiten innert vier Jahren abgeschlossen werden konnten, wäre mit einer Inbetriebnahme der ersten Etappe des TGV-Rhin-Rhône im Jahre 2007 zu rechnen.

**Zu Frage 4:** Bezüglich des 3. Juradurchstiches zwischen Liestal und dem Aaretal (Wisenbergertunnel) ist der Stand unverändert, d. h., er ist in keiner aktuellen Planung enthalten.

Es ist jedoch anzunehmen, dass er im Zusammenhang mit den kommenden Diskussionen zur 2. Etappe der Bahn 2000 bzw. zu den nördlichen NEAT-Zufahrten wieder ins Gespräch kommt.

Was die Neubaustrecke Dijon-Aisy betrifft, hängt die Planung eng mit dem Fortschritt des Baus der ersten Etappe des TGV-Rhin-Rhône zusammen, welche bis etwa 2010 erstellt sein wird. Erst anschliessend erfolgt allenfalls die 2. Etappe Dijon-Aisy.

Mitteilung an den Stadtpräsidenten, die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungs-, des Hochbaudepartements und des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Stadtpolizei (Abteilung für Verkehr), das Tiefbauamt (8), das Gartenbau- und Landwirtschaftsamt, das Amt für Stadtbau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber