

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 12. Januar 2000

62. Interpellation von Kurt Tschopp und Rolf Kuhn betreffend Bahnverbindung Zurich–Stuttgart, Verbesserungen. Am 7. Juli 1999 reichten die Gemeinderäte Kurt Tschopp (CVP) und Rolf Kuhn (SP) folgende Interpellation GR Nr. 99/320 ein:

Seit dem Fahrplanwechsel von Ende Mai 1999 sind Schnellzüge von Zurich nach Stuttgart (und umgekehrt) 17 Minuten weniger lang unterwegs als zu vor, die Fahrzeit konnte auf unter 3 Stunden gesenkt werden. Diese Tatsache wurde laut Zeitungsberichten von Stadträtin Kathrin Martelli entsprechend gewürdigt. Andererseits kritisierte sie im Namen des Stadtrates die Tatsache, dass die Anzahl Züge zwischen Zurich und Stuttgart von 9 auf 7 pro Tag – wovon nur noch 5 Direktverbindungen – reduziert worden ist.

Sehr unbefriedigend bleibt die Bahnverbindung Zurich–München. Nach wie vor verkehren lediglich vier Schnellzugpaare pro Tag, welche für die etwa 250 Kilometer eine Fahrzeit von 4¼ Stunden und mehr benötigen.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Am 6. September 1996 unterzeichneten die Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz eine Vereinbarung, worin für die Strecke Zurich–Stuttgart eine Zielfahrzeit von 2½ Stunden, für Zurich–München eine solche von 3¼ Stunden stipuliert wurde. Fast drei Jahre später sind die tatsächlichen Fahrzeiten von den Vorgaben immer noch weit entfernt. Hatte die Vereinbarung trotzdem einen Wert bzw. erfüllt sie heute noch irgendeinen Zweck?
2. 1995 arbeitete das damalige Stadtplanungsamt im Rahmen seiner Studie «Schnellverbindung von Zurich in den süddeutschen Raum» ein Projekt aus, das für die beiden Bahnverbindungen Zurich–Stuttgart und Zurich–München eine gemeinsame Strecke zwischen Zurich und Singen via Flughafen Kloten–Winterthur (–Schaffhausen) mit anschliessender Teilung in die beiden Äste Singen–Stuttgart und Singen–München vorsah. Die Stadt Zurich erreichte auch, dass folgender Passus in die in Frage 1 erwähnte deutsch-schweizerische Vereinbarung aufgenommen wurde: «Eine denkbare Bündelung von Zügen zwischen Stuttgart bzw. München und Zurich über Ulm bleibt späteren Überlegungen vorbehalten.»
Ist dieser Stadtzürcher Vorschlag einer Bündelung der Schnellzüge Zurich–München und Zurich–Stuttgart zwischen Zurich und Singen noch aktuell?
3. Was hat das INTERREG-II-Projekt «Strategiestudie Gaubahn», an dem auch die Stadt Zurich beteiligt war, konkret bewirkt? (Gaubahn = Bahnstrecke Singen–Stuttgart via Tuttlingen–Rottweil–Horb)
4. Welches ist der gegenwärtige Stand der Dinge im INTERREG-II-Projekt «Bodan Rail 2020», das unter anderem ebenfalls den Anschluss der Stadt Zurich an das Hochgeschwindigkeitsnetz anvisiert?
5. Hat der Stadtrat in den letzten Jahren weitere, hier noch nicht zur Sprache gekommene Anstrengungen unternommen, um eine Verbesserung des Zugangebots zwischen Zurich und Stuttgart bzw. München zu erreichen? Falls ja, welcher Art waren diese, und welche Ergebnisse haben Sie gezeigt?
6. Wie schätzt der Stadtrat die Chance ein, dass die Zugverbindungen zwischen Zurich und den beiden erwähnten süddeutschen Grossstädten in nächster Zeit entscheidende Verbesserungen erfahren?

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

Zu Frage 1: Es trifft leider zu, dass drei Jahre nach der Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen der Schweiz und Deutschland be-

zuglich Nordzufahrten zur NEAT die erhofften Resultate bezuglich der Verkürzung der Fahrzeiten auf den Strecken Zurich-Stuttgart und Zurich-München noch nicht erzielt worden sind

Auf der Strecke Zurich-Stuttgart konnten immerhin auf den Fahrplanwechsel vom Mai 1999 die neuen, ausserordentlich komfortablen ICE-Neigezüge der Deutschen Bahn AG in Betrieb genommen und damit die Fahrzeiten um 17 Minuten gesenkt werden. Seither benötigen die ICE-T-Neigezüge der DB AG und die Pendolino-Züge der Cisalpino AG für die Strecke Zurich-Stuttgart 2 Stunden und 47 Minuten.

Die in der Vereinbarung anvisierten künftigen Fahrzeiten von 2¼ Stunden zwischen Zurich und Stuttgart bzw. 3½ Stunden zwischen Zurich und München sind indessen als sehr langfristige Zielvorgaben zu betrachten. Ohne grosse Investitionen sind auf diesen Strecken keine markanten Verbesserungen möglich. Der Stadtrat erwartet, dass in den künftigen Verkehrsplanen der beiden Länder die Zielvorgaben übernommen werden.

Zu Frage 2: Die Bündelung der Züge Zurich-Stuttgart und Zurich-München auf eine gemeinsame Achse Zurich-Singen ist gemäss Auskunft SBB im Moment kein Thema.

Zu Frage 3: Die Stadt Zurich hat sich am INTERREG-II-Projekt «Strategiestudie Gaubahn» beteiligt.

Die Erkenntnisse aus dieser Arbeit dienen Kanton und SBB als wertvolle Grundlage bei ihren Strategieplanungen.

Zu Frage 4: Mit der INTERREG-II-Studie «Bodan-Rail-2020» werden konkrete Vorschläge zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen Basel und dem St. Galler Rheimental ausgearbeitet. Die Stadt Zurich beteiligt sich insbesondere deshalb finanziell daran, weil das Modul F (Anbindung der Nordostschweiz an das deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz) von grossem Interesse ist.

Bei dieser Studie hat sich eine Verzögerung von rund einem Jahr ergeben. Anfang 2000 soll aber das Modul F gestartet werden.

Zu Frage 5: Der Stadtrat setzt sich bei jeder Gelegenheit dafür ein, dass auf den beiden Verbindungen Zurich-Stuttgart und Zurich-München eine Verdichtung des Fahrplanes und eine Fahrzeitverkürzung verwirklicht werden. So hat die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements anlässlich der Einweihung der ICE-T-Neigezüge Zurich-Stuttgart im Mai 1999 die Forderung wiederholt, dass zwischen Zurich und Stuttgart der Stundentakt eingeführt werden sollte und dass die Stuttgarter Züge via Flughafen-Winterthur verkehren sollen.

Zwischen Zurich und Stuttgart verkehren nach Angaben der SBB taglich rund 1000 Personen, pro Jahr also rund 370 000 Reisende. Seit der Einführung der neuen ICE-T-Neigezüge der DB AG stellen die SBB eine leicht steigende Frequenzzunahme fest.

Zu Frage 6: Aufgrund neuerer Informationen und angesichts der gegenwertigen Situation auf der Strecke Zurich-München sieht es nicht danach aus, dass hier kurzfristig deutliche Verbesserungen eintreten würden.

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 Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber