

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 9. Dezember 1998

2090. Interpellation von Rolf Kuhn und Kurt Tschopp über die Bahnverbindung Zürich–Paris (TGV). Am 8. Juli reichten die Gemeinderäte Rolf Kuhn (SP) und Kurt Tschopp (CVP) folgende Interpellation GR Nr. 98/221 ein:

Am 27. September 1997 wurde die neue TGV-Bahnverbindung Zürich–Paris via Bern eingeweiht und gleichzeitig die bisherige Direktverbindung «L'Arbalète» via Basel abgeschafft.

Diese Umstellung erntete in der Zürcher Lokalpresse nicht nur Lob, sondern provozierte auch kritische Kommentare:

«Die Schnellfahrt auf rund einem Drittel der Strecke ist attraktiv, aber sinnlos, wenn die äusserst langsame Jurastrecke und der Umweg über Bern den Zeitgewinn voll kompensieren». «Überrissene TGV-Fahrpreise Zürich–Paris». «Den Verteuerungen steht keine Gegenleistung gegenüber» (NZZ vom 16. Oktober 1997) «Weiterhin Provinz». «Die TGV-Fahrt nach Paris kostet mehr und bietet weniger Komfort.» («Tages-Anzeiger» vom 29. September 1997)

«Ein Prestige, das nur kostet». «Die schöne neue Bahnwelt ist teuer und schlecht.» («Züri-Woche» vom 25. September 1997)

In der Gemeinderatssitzung vom 6. Mai 1998 schliesslich bekräftigte die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, dass der Stadtrat sich weiterhin beharrlich für einen verbesserten Anschluss der Stadt Zürich an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz einsetze.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist dem Stadtrat bekannt, dass die neue TGV-Verbindung via Bern die Fahrzeit Zürich–Paris um lediglich zwei Minuten verkürzt hat (von 5:58 Stunden auf 5:56 Stunden), und dass die Fahrt in der Gegenrichtung mit dem TGV heute sogar etwas länger dauert als vor Oktober 1997 mit dem «Arbalète»?

2. Wie beurteilt der Stadtrat die Tatsache, dass der TGV die Fahrpreise auf der Strecke Zürich–Paris spürbar verteuert hat, obschon die Reisezeiten praktisch gleich geblieben sind? Teilt er die Ansicht, dass die generellen Preisaufschläge auch durch die TGV-Sparangebote «Découverte J30» und «Découverte J8» – angesichts von deren extrem einschränkenden Benutzungsbedingungen – in keiner Weise aufgewogen werden?

3. Geht der Stadtrat mit den Fragestellern einig, dass die Bahn auf der Strecke Zürich–Paris vor der Distanz her betrachtet dem Luftverkehr eigentlich müsste Paroli bieten können, die Reisezeiten der Züge – auch des TGV – heute jedoch viel zu lang sind, um wirklich konkurrenzfähig zu sein?

4. Auf der gegenwärtig befahrenen Umwegroute via Bern–Pontarlier–Frasne braucht der TGV wie erwähnt knapp sechs Stunden von Zürich nach Paris. Ist dem Stadtrat bekannt, dass es schon jetzt möglich wäre, den TGV in 5¼ Stunden über die bestehende, gut ausgebaute, kürzere und damit preisgünstigere Route Basel–Mülhausen–Umfahrung Belfort–Besançon–Dijon in die französische Hauptstadt zu führen?

5. Ist der Stadtrat bereit, bei den zuständigen Instanzen dahingehend zu intervenieren, dass der TGV möglichst bald nicht mehr den Umweg über Bern nehmen muss, sondern die mindestens 45 Minuten schnellere Strecke via Basel–Mülhausen–Besançon befahren kann?

6. Teilt der Stadtrat die Meinung, dass nebst der Umwegfahrt über Bern noch weitere Umstände den TGV Zürich–Paris zurzeit daran hindern, sein Potential voll auszuschöpfen, zum Beispiel die zu frühen Abfahrtszeiten oder die dem angestrebten Image eines Super-Fernschnellzuges abträglichen Zwischenhalte in Aarau und Olten? Falls ja, gedenkt er sich dafür einzusetzen, dass diese Nachteile auf den Fahrplanwechsel 1999 eliminiert werden?

7. Anlässlich der TGV-Eröffnung wurde von offizieller Seite unter anderem erklärt, «für den ganz grossen Sprung auf eine Fahrzeit von 3:15 Stunden ist eine Neubaustrecke auf französischem Gebiet erforderlich.» («Tages-Anzeiger» vom 29. September 1997).

– Trifft diese Information zu?

- Falls ja, um welche Neubaustrecke handelt es sich, wie weit ist deren Planung bzw. Realisierung bisher gediehen, und welche Möglichkeit sieht der Stadtrat für sich, auf das Vorankommen des betreffenden Projektes günstig einzuwirken?

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

Seit dem 28. September 1997 verbindet der TGV «Ligne de Cœur» (TGV = Train à Grande Vitesse) Zürich, Aarau und Olten direkt mit Dijon und Paris Gare de Lyon.

Von Ende Oktober 1997 bis Ende April 1998 konnte im Vergleich zur selben Periode des Vorjahres die folgende Entwicklung verzeichnet werden: Im grenzüberschreitenden Verkehr (Zürich–Aarau–Olten nach Dijon oder Paris) werden im Tagesdurchschnitt 157 Reisende pro Fahrtrichtung gezählt; wobei an Wochenenden die Nachfrage wesentlich stärker ist (TGV 420/429). Spitzenmonate waren der Oktober 1997 (Schulferien) mit durchschnittlich 219 Reisenden und April 1998 (Ostern und Frühlingsferien) mit 249 Reisenden pro Fahrtrichtung und Tag.

Aussagekräftiger ist ein Vergleich der Frequenzen bei den Grenzübertritten: In den genannten sieben Monaten ist beim Grenzübergang Basel die Zahl der Reisenden um etwa 8000 zurückgegangen; jene beim Übergang Les Verrières hat dagegen um 11 000 zugenommen. Der Nettogewinn des Zürcher TGV von 3000 wirkt eher bescheiden, wenn man vergleicht, dass die Frequenzen via Vallorbe und Genève gleichzeitig um 51 000 gestiegen sind. Per Ende November 1999 ist eine zweite TGV-Verbindung zwischen Zürich und Paris geplant (Morgenverbindung Paris–Zürich und Abendverbindung Zürich–Paris). Die Hauptrevision der neun Dreistrom-TGV-Kompositionen «Ligne de Cœur» wird beschleunigt. Bis Ende Januar 1999 werden bereits fünf Züge mit grau-blauem Anstrich und mit neuer, bequemer Inneneinrichtung verkehren. Voraussichtlich Ende August 1999 werden alle neun Züge modernisiert sein.

Zu Frage 1: Dem Stadtrat ist bekannt, dass die Bahnfahrt von Zürich nach Paris mit den TGV-Zügen leider nicht kürzer geworden ist. Die rasche Fahrt auf der LGV-Strecke (Ligne à Grande Vitesse) zwischen Aisy (nördlich von Dijon) und Paris kann die langsame Fahrt zwischen Zürich und Aisy nicht wettmachen.

Zu Frage 2: Der Stadtrat ist mit den Fragestellern der Meinung, dass das Fahrpreis/Leistungsverhältnis auf der TGV-Strecke Zürich–Paris (und vice versa) eher ungünstig ist und dringend einer Korrektur bedarf. Er wird sich in diesem Sinne bei der Betreibergesellschaft einsetzen.

Zu Frage 3: Auch hier geht der Stadtrat mit den Interpellanten dahingehend einig, dass auf vielen europäischen Reisedistanzen die Eisenbahn das geeignetste Verkehrsmittel ist – vorausgesetzt, die Fahrzeiten und die Fahrpreise stehen in einem akzeptablen Verhältnis zu denjenigen anderer Verkehrsmittel, insbesondere zu denen des Flugzeugs.

Auf der Verbindung Zürich–Paris scheint beides noch nicht zu stimmen. Die Fahrzeit ist heute leider noch zu lang, und die Fahrpreise sind zu hoch. Der Stadtrat ist überzeugt, dass bei einer kürzeren Fahrzeit und bei günstigeren Fahrpreisen die Personenfrequenzen noch erheblich gesteigert und so die Wirtschaftlichkeit dieser

Zugsverbindung trotz niedrigeren Einnahmen pro Passagier erheblich verbessert werden könnte.

Zu den Fragen 4 und 5: Dem Stadtrat ist bekannt, dass die Fahrzeit der TGV-Verbindung Zürich–Paris über Basel–Mülhausen–Umfahrung Belfort–Besançon–Dijon um rund $\frac{3}{4}$ Stunden kürzer wäre als über Aarau–Olten–Bern. Er ist der Ansicht, dass diese kürzere Route möglichst rasch benützt werden sollte. Er wird sich diesbezüglich sowohl mit der Betreibergesellschaft der TGV-Verbindung als auch mit den zuständigen Behörden im Raum Basel für diese Route einsetzen. Die Grenz- und Zollformalitäten hätten im Zug zu erfolgen.

Zu Frage 6: Falls es gelingen würde, die TGV-Verbindung künftig über Basel zu führen, wäre selbstverständlich der Fahrplan an die kürzeren Fahrzeiten anzupassen. Dabei sollte die nach Ansicht der Fragesteller zu frühe Abfahrt ab Zürich HB auf später verlegt werden.

Der Stadtrat glaubt, dass mit der heutigen Linienführung der TGV-Verbindung Zürich–Paris über Bern die zwei Halte in Aarau und Olten für die durchfahrenden Passagiere aus Zürich zwar störend in Erscheinung treten, dass sie aber für die bedienten Bahnhöfe und deren Einzugsgebiete durchaus erwünscht sind, weil dadurch von diesen Einsteigeorten direkte Verbindungen nach Dijon und Paris entstehen. Die Passagierfrequenzen von Aarau und Olten sind dem Stadtrat nicht bekannt.

Bei einer Führung der TGV-Züge Zürich–Paris über Basel würden die Halte in Olten wegfallen. Der Stadtrat ist generell der Auffassung, dass Fernverbindungen möglichst wenige Halte aufweisen sollten.

Zu Frage 7: Eine wesentliche Fahrzeitverkürzung zwischen Zürich und Paris mit der Bahn kann tatsächlich nur mit Neubaustrecken auf französischem Gebiet erreicht werden – neben der Verwirklichung des 3. Juradurchstiches zwischen Liestal und dem Aaretal (Wisenbergtunnel). Es handelt sich um die TGV-Strecke zwischen Mülhausen und Aisy an der TGV-Linie Paris–Lyon. Als erste Etappe soll gemäss der «Association Trans-Europe TGV-Rhin-Rhône-Méditerranée», der französischen Fördervereinigung für diese Linie, bei welcher Stadtpräsident Josef Estermann als einer der Vizepräsidenten amtiert, der Abschnitt Mülhausen–Dole/Dijon erstellt werden. Es wird gehofft, dass diese Strecke im Jahre 2005 in Betrieb genommen werden kann.

Mit diesem ersten Abschnitt kann die Fahrzeit zwischen Zürich und Paris auf 3 Stunden 45 Minuten verkürzt werden, was gegenüber der heutigen Route eine Einsparung von 2 Stunden 10 Minuten und gegenüber der Route über Basel–Besançon von 1 Stunde 35 Minuten bedeutet.

Mit der 2. Etappe (Strecke nach Aisy) kann eine Fahrzeitverkürzung von weiteren 20 Minuten erzielt werden. Weitere 10 Minuten Fahrzeit können durch den Ausbau auf Schweizer Seite eingespart werden, womit die totale Fahrzeit zwischen Zürich und Paris noch 3 Stunden 15 Minuten betragen würde. Wie die Beispiele zwischen Paris und Lyon und zwischen Paris und London zeigen, können die Bahnen mit Neubaustrecken und den entsprechend kurzen Fahrzeiten den Anteil am Gesamtverkehr wesentlich erhöhen. Der Modal-

split zwischen Flugzeug und Bahn konnte auf weit über 50 Prozent zugunsten der Bahn erhöht werden.

Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit dem Aus- und Neubau der TGV-Strecken auf französischem Gebiet die Wettbewerbsvorteile der Bahn gegenüber dem Auto und dem Flugzeug wesentlich erhöht werden können.

Er unterstützt alle Bestrebungen zur raschen Verwirklichung des TGV Rhin-Rhône.

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 Siedlungsplanung und Städtebau, die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber