

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

22.12.2004

### **2426. Interpellation von Ernst Danner und Hanspeter Kunz betreffend Europäisches Eisenbahn-Hochleistungsnetz, Anschluss der Ost- und der Westschweiz**

Am 7. Juli 2004 reichten die Gemeinderäte Ernst Danner (EVP) und Hanspeter Kunz (EVP) folgende Interpellation (GR Nr. 2004/367) ein:

Die Anbindung Zürichs an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz ist von grösster verkehrspolitischer Bedeutung. Nicht zuletzt im Hinblick auf die Flughafenproblematik muss den Bahnverbindungen zu den grossen europäischen Zentren im Umkreis von 500 Kilometern hohe Priorität eingeräumt werden. Kürzlich hat der Bundesrat seine Botschaft über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das Eisenbahn-Hochleistungsnetz veröffentlicht. Die eidgenössischen Räte werden voraussichtlich noch im laufenden Jahr darüber entscheiden. Der Bundesrat sieht zwar Mittel für die Strecken Zürich - Schaffhausen - Stuttgart sowie Zürich - St.Gallen - München vor, wichtige Elemente für die Verbesserung der internationalen Bahnanbindung fehlen indessen. Insbesondere sind die Juraquerung für die Schnellverbindung nach Basel und weiter nach Paris und Frankfurt und der Ausbau der Strecke Zürich - Winterthur nicht bzw. nicht ausreichend enthalten. Diese Bauten sind auf die 2.Etappe Bahn 2000 verschoben worden, für die noch nicht einmal ein Zeitplan definiert ist. Das Ziel, Frankfurt, Paris und München in je 3,5 Stunden zu erreichen, liegt in weiter Ferne.

Ich bitte den Stadtrat um Auskunft zu den folgenden Fragen:

1. In welchem Sinne hat sich der Stadtrat zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz vernehmen lassen?
2. Wie beurteilt der Stadtrat die Vorlage, die der Bundesrat nun zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet hat?
3. Welche Bedeutung misst der Stadtrat der raschen Realisierung der Jura-Querung sowie des Ausbaus der Strecke Zürich Winterthur bei und welche Anstrengungen unternimmt er zur Förderung dieser Projekte?
4. Welche Strategie verfolgt der Stadtrat für die Anbindung Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz? Welche Dienstabteilungen sind mit welchen Kapazitäten für die Entwicklung und Durchsetzung dieser Strategie tätig?

Auf den im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe gestellten Antrag des Vorstehers des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz HGV schafft zwischen den Metropolitanräumen schnelle und sichere Verkehrsverbindungen. Während der nächsten 10 Jahre sollen rund 12 000 Kilometer Neubaustrecken erstellt und 14 500 vorhandene Streckenkilometer ausgebaut werden. Die Schweiz will mit zweckmässigen Netzanschlüssen die öffentliche Fernreisekette ost- und westwärts wesentlich verbessern. Die Südverbindung wird in den NEAT-Vorlagen behandelt. Das HGV-Anschlusskonzept für die Ost- und Westschweiz soll den Wirtschafts- und Tourismusstandort Schweiz auf internationaler und interregionaler Ebene stärken sowie den Luft- und Strassenverkehr so weit wie möglich auf die Schiene verlagern. Angestrebt wird namentlich eine Verkürzung der Reisezeiten zwischen der Schweiz und München, Stuttgart, Paris und Lyon. Im Umkreis von 500 Kilometern ab Zürich werden die Bahnverbindungen zu den grossen europäischen Zentren aufgewertet.

**Zu Frage 1:** Der Stadtrat setzt sich vehement für eine schnelle Anbindung Zürichs an das im Aufbau begriffene europaweite Hochleistungsnetz im Sinne zahlreicher politischer Vorstösse ein. Im Vorfeld der Vernehmlassung 2003 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) hat er seinen Einfluss im Wirkungsfeld des Vereins "TGV via Basel" und der „Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée“ als deren Mitglied geltend gemacht.

An wiederkehrenden Treffen zwischen Stadtrat und Regierungsrat wurde dem Anliegen der nötige Raum verschafft. Stadtrat und Regierungsrat sind sich einig, dass die Verbesserung der Verbindungen des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich zu anderen europäischen Metropolen von grosser Bedeutung ist. In seiner Stellungnahme zur erwähnten Vernehmlassung 2003 nimmt der Regierungsrat eine vom Stadtrat mitgetragene und vollumfänglich unterstützte Haltung ein. Er weist auf die zu grosse Bedeutung regionalpolitischer Gesichtspunkte im Gesetzesentwurf hin. Diese wirken der angestrebten Leistungssteigerung im Gesamtnetz entgegen.

Angesichts absehbarer schwerwiegender Engpässe im Knoten Zürich und seiner Zulaufstrecken drängt der Regierungsrat richtigerweise auf eine Konzentration der Mittel. In der heutigen finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte müssen Angebotsanpassungen im internationalen Verkehr zwingend auf die quantitativen und qualitativen Bedürfnisse des nationalen Fern- und S-Bahn-Verkehrs abgestimmt werden und in widerspruchsfreie Massnahmenpakete münden (RRB 1789 vom 3. Dezember 2003).

Der Kanton Zürich und seine Gemeinden erwarten eine rasche und leistungsfähige Verbindung nach Basel. Ebenfalls wichtig ist eine markante Verkürzung der Reisezeiten zwischen Zürich und München sowie zwischen Zürich und Stuttgart. Um diese Anliegen im Interesse des Grossraums Zürich umzusetzen, optiert der Regierungsrat prioritär für eine Leistungssteigerung der Strecke Zürich Oerlikon-Winterthur. Die anzustrebende Lösung muss die Kapazität auf der Verbindung Zürich-Winterthur(-Ostschweiz-München/Stuttgart) auf lange Dauer sicherstellen. Die Aufwertung der Strecke muss im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen, damit nicht bestehende oder kurzfristig geplante Angebote verdrängt werden.

**Zu Frage 2:** In seiner Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte vom 28. Mai dieses Jahres hält der Bundesrat an den schon 2003 genannten Zielen fest: Der Tourismusstandort Schweiz soll gestärkt und eine landverkehrliche, marktmässig gangbare Alternative zu Kurzstreckenflügen angeboten werden. Der Stadtrat begrüsst diese Stossrichtung, die seinen Bemühungen entgegenkommt. Zu Bedenken Anlass gibt der bundesrätliche Finanzierungsplan, der im Zeichen eines ausgewogenen Verhältnisses von verkehrs- und finanzpolitischen Zielen wichtige Aufwendungen im Grossraum Zürich streicht. Die folgenschwere finanzielle Unterdotierung des Projekts Zürich Oerlikon - Winterthur - (Ostschweiz - München/Stuttgart) und das Fehlen jedes weiteren Finanzierungshorizonts über 2008 hinaus ist aus stadträtlicher Sicht bedenklich.

Das Ziel einer höheren Leistungsfähigkeit des Fernverkehrsnetzes mit neuen Direktverbindungen nach Paris, Stuttgart und München erfordert dringend die notwendigen Ausbauschritte im Umfeld des Zürcher Knotens. Dabei ist an dieser Stelle das Grossprojekt Durchgangsbahnhof Löwenstrasse mit dem Weinbergtunnel seiner überragenden Bedeutung wegen zumindest zu erwähnen. Werden infolge Finanzierungslücken zu starke Abstriche zugunsten regionalpolitischer Inhalte gemacht, so verschlechtert sich das Kosten-/Nutzenverhältnis der Netzinvestitionen insgesamt. Die Haltung der Zürcher Interessensvertretung befindet sich in dieser bundesweiten Debatte, die den regionalpolitischen Ausgleich sucht, im Gegenwind. Der Stadtrat ist der Meinung, dass Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und die grösstmögliche Wirkung der Investitionen höher zu bewerten sind. Es ist sinnvoll, die wichtigsten leistungssteigernden Bauten im Lastzentrum des Verkehrs zu priorisieren. Dieser Leitsatz sollte gerade in Zeiten ausgeprägter Finanzknappheit verstärkt befolgt werden.

Der Stadtrat darf auf die politische Arbeit des Regierungsrates zählen und erhofft Unterstützung durch die Zürcher Parlamentsabgeordneten in Kommissionen und Räten. Auf die Botschaft des Bundesrats vom Mai 2003 hat die nationalrätliche Finanzkommission in ihrem Mitbericht an die Verkehrskommission des Nationalrates eine Aufstockung der für die 1. Phase der HGV-Anschlüsse beantragten 665 auf 990 Mio Franken empfohlen. Die Verkehrskommission ihrerseits hat eine Aufstockung auf 1,3 Mrd. Franken beschlossen. Der Nationalrat hat das Thema Mitte Dezember 2004 traktandiert, bevor das Geschäft von der ständerätlichen Verkehrskommission und darauffolgend im Ständerat verhandelt wird.

**Zu Frage 3:** Im Jahr 2007 wird die Neubaustrecke des TGV Est zwischen Paris und Lothringen/Strassburg in Betrieb genommen, womit die Reisezeit nach Paris um rund  $1\frac{1}{2}$ -Stunden kürzer wird. Von Zürich aus wird Paris bald schon in  $4\frac{3}{4}$  statt wie heute in  $6\frac{1}{4}$  Stunden erreichbar sein. Im Herbst 2003 beschloss Frankreich zudem den Bau des Ostastes für den TGV Rhin-Rhône. Mit dieser neuen Strecke zwischen dem Raum Dijon, Besançon und Belfort (und in der 2. Etappe weiter nach Mulhouse) verkürzt sich die Reisezeit Basel-Paris zusätzlich um  $\frac{1}{2}$  Stunde. Der geplante dritte Juradurchstich (Wiesenbergertunnel) verkürzt die Reisezeit von Zürich nach Basel weiter, was aus Sicht des Zürcher Wirtschaftsraumes wünschbar bleibt, aber von den erwähnten finanzpolitischen Weichenstellungen auf Bundesebene abhängt.

Der Ausbau der Strecke Zürich Oerlikon-Winterthur ist aus städtischer Sicht dringend und nötig zur Beseitigung der absehbaren Engpässe im Streckennetz, wobei neben dem Fernverkehr ebenso die S-Bahn und der Güterverkehr betroffen sind. Diese Einschätzung teilt der Stadtrat mit dem Regierungsrat, der sich seinerseits zusammen mit dem ZVV und weiteren Zürcher Interessenvertretern für die rasche Aufnahme der Planungs- und Projektierungsarbeiten und gegenwärtig besonders für die angemessene Berücksichtigung dieses Streckenabschnitts in den Finanzplänen des Bundes einsetzt.

**Zu Frage 4:** Die Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz ist ein von Vertretern der Wirtschaft, des Tourismus und der Politik wiederholt vorgebrachtes Anliegen. Es ist ebenfalls Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich: Die Teilstrategie öffentlicher Verkehr wird schwergewichtig bei den Verkehrsbetrieben VBZ, den Fachbereichen des Tiefbauamts TAZ und der Dienstabteilung Verkehr DAV umgesetzt. Darin ist die schnelle Anbindung ans europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz als wichtiger Zielbereich aufgeführt. Die Stadt fordert bei Kanton und Bund deren Einsatz für eine Umsetzung der notwendigen Ausbauten im nationalen Schienennetz. Die Projektinformationen sollen zwischen Bund, Kanton und Stadt direkt und proaktiv fließen. Nächsten Frühling tritt die Behördendelegation Bahninfrastruktur Zürich zusammen und traktandiert mit Vertretern des Bundes, der SBB und der Nachbarkantone das Thema internationale Anbindungen. Daneben befassen sich der Lenkungsausschuss Bahninfrastruktur Zürich sowie die Regionale Verkehrskonferenz Zürich mit dem Anliegen.

Der Stadtrat pflegt sowohl auf informeller Ebene als auch in den offiziellen Gremien die Kontakte zum Regierungsrat. Im Verkehrsrat ist die städtische Position durch den Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe vertreten und damit auch im ZVV bzw. in der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren. Daneben ist die Meinungsbildung in allen Zürcher Interessenvertretungen wichtig, weil sich mehr und mehr Engpässe auf den Zulaufstrecken zum Knoten Zürich abzeichnen. Die Behebung solcher Engpässe führt zu Interessenkonflikten zwischen Fern-, S-Bahn- und Güterverkehr. Der Stadtrat versucht im Rahmen seiner Möglichkeiten die Blickrichtung auf netzoptimierende Massnahmen und den grösstmöglichen Wirkungsradius zu lenken.

Begrüssenswert ist der Versuch der nationalrätlichen Verkehrskommission, Klarheit in die Ziele und Prioritäten beim Ausbau des schweizerischen Schienennetzes zu bringen. Allerdings dürfen dadurch keine zeitlichen Verzögerungen entstehen. Der Stadtrat hofft, dass der Stellenwert des Knotens Zürich und seiner Zulaufstrecken sachlich und angemessen in die Grundlagen und die darauf folgenden Entscheidungen einfliesst.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei-, des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements sowie des Departements der Industriellen Betriebe, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Fachstelle für Stadtentwicklung, die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt (8), die Verkehrsbetriebe und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber