

05.3364 *Interpellation David vom 16.06.2005*

Bahn 2000. Fahrzeitverkürzung St. Gallen-Zürich

Begründung der Interpellation

"Bahn 2000" will die grösseren Städte im Stundentakt miteinander verbinden. In den Bahnhöfen treffen sich die Züge kurz vor der ganzen Stunde. Sie verlassen die Bahnhöfe kurz nach der ganzen Stunde wieder. So können wesentlich kürzere Umsteige- und Fahrzeiten realisiert werden.

Die Fahrzeiten zwischen den Städten müssen daher knapp weniger als 60 Minuten betragen. Für die Strecke Zürich-Bern konnte mit der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist dieses Ziel erreicht werden. Sie beträgt heute 58 Minuten und kann noch weiter auf 56 Minuten verkürzt werden.

Die Strecke St. Gallen-Zürich ist in Kilometern um einen Drittel kürzer als die Strecke Zürich-Bern. Die Fahrzeit beträgt jedoch 65 Minuten. "Bahn 2000" ist auf der Ost-West-Achse ab Zürich Richtung Ostschweiz bis heute nicht umgesetzt worden.

Dasselbe Ziel wie "Bahn 2000", die Fahrzeitverkürzung für Städteschnellzüge auf der Strecke Zürich-St.Gallen-Lindau-München, verfolgt der HGV-Beschluss der eidgenössischen Räte vom Frühjahr 2005.

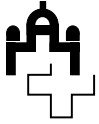
Eine Fahrzeit unter einer Stunde ist auch auf der bestehenden Bahnstrecke St. Gallen-Zürich, ohne Brüttener-Tunnel, realisierbar. Das haben die Vorarbeiten für den HGV-Beschluss gezeigt. Fachleute der ETH haben entsprechende Berechnungen vorgelegt.

Notwendig sind danach folgende kurzfristig realisierbaren Massnahmen:

- verstärkter Einsatz der Neigetechnik auf dem Abschnitt Winterthur-Zürich;
- frühere Abfahrtszeit in Zürich;
- Anpassungen bei der S-Bahn Zürich, damit der S-Bahnverkehr und der Intercityverkehr störungsfrei nebeneinander abgewickelt werden können (Erhöhung der Trassenkapazität für den S-Bahn-Viertelstundentakt Winterthur-Zürich/Stadelhofen).

Die eidgenössischen Räte haben mit dem HGV-Beschluss im Frühjahr 2005 für die Fahrzeitverkürzung 100 Millionen Franken bewilligt. Mit diesen Mitteln und den erwähnten Massnahmen kann das Ziel von einer Fahrzeit unter einer Stunde erreicht werden.

Text der Interpellation



Ich ersuche den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welchen Zeitrahmen setzt er für die Erreichung einer Fahrzeit von unter einer Stunde für die Städteschnellzüge St.Gallen-Zürich?
2. Welche Massnahmen sieht er vor, um dieses Ziel innert nützlicher Frist zu erreichen?
3. Wie setzt er die im Frühjahr 2005 von den Räten bewilligten 100 Millionen Franken ein, um dieses Ziel zu erreichen?

Behandlung der Interpellation im Parlament

Eingereicht im Ständerat am 16.06.2005

Schriftliche Antwort des Bundesrates vom 23.09.2005:

1. Gemäss Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses müssen die baulichen Massnahmen an den bewilligten Objekten bis spätestens 2010 in Angriff genommen und bis 2015 abgeschlossen werden.

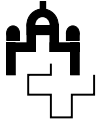
Für die Erreichung einer Fahrzeit von unter einer Stunde für die Strecke St. Gallen-Zürich wurde noch kein Zeitrahmen festgelegt. Die Angebotsplanung erfolgt primär durch die Bahnunternehmen. Sie richtet sich insbesondere nach nachfrageorientierten und betrieblichen Kriterien.

Zurzeit sind im Rahmen der Umsetzung des HGV-Anschlusskonzeptes die konzeptionellen Vertiefungsarbeiten im Gange (vgl. Ziff. 2). Die Planung ist auch mit den Arbeiten zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte" (ZEB) zu koordinieren, um mit den vorhandenen Mitteln verkehrlich optimale Resultate erreichen zu können. Die Vorlage zur ZEB wird der Bundesrat in der zweiten Hälfte 2006 in die Vernehmlassung geben.

2. Das HGV-Anschlusskonzept hat netzweite Wirkung. Die Ausbauten bringen dann den vollen Nutzen, wenn die Angebotskonzepte im Fern- und im Nahverkehr unter Einbezug des Güterverkehrs aufeinander abgestimmt sind. In die HGV-Planungen werden auch Anliegen im Gebiet der Ostschweiz einbezogen, welche im Rahmen von "Bahn 2000", erster Etappe, nicht berücksichtigt werden konnten. Im Hinblick auf die Behandlung des HGV-Anschlussgesetzes im Parlament wurden diverse Analysen durchgeführt.

So wurden auch auf der Strecke Zürich-St. Gallen-St.Margrethen verschiedene Angebotskonzeptvarianten untersucht und entsprechende Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen gemacht. Daraus war ein Bedarf für mehrere punktuelle Massnahmen auf dem bestehenden Netz zwischen Zürich-Flughafen und Winterthur ersichtlich. Im Kredit für den HGV-Anschluss sind Mittel im Umfang von 100 Millionen Franken vorgesehen.

Nun ist das HGV-Konzept umzusetzen. Das bedeutet, baureife Projekte sind zu realisieren. Andere Bereiche des HGV-Konzeptes sind weiter zu vertiefen. Die diesbezüglichen konzeptionellen Vertiefungsarbeiten sind unter Federführung der SBB unter Mitarbeit der Kantone und des Bundesamtes für Verkehr im Gange. Zuerst geht es darum, gemeinsam Angebots- und Betriebskonzepte festzulegen. Danach werden erweiterte Studien und Vor-



projekte aufzeigen, welche Infrastrukturmassnahmen im Einzelnen auszuführen sind und wie die bewilligten 100 Millionen Franken konkret eingesetzt werden.

3. Vgl. Ziff. 2.

Debatte im Ständerat am 15.12.2005:

Präsident (Büttiker Rolf, Präsident): Herr David ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt und beantragt eine kurze Diskussion. - Sie ist beschlossen.

David Eugen (C, SG): Ich danke vorerst dem Bundesrat für seine Antwort. Sie ist etwas kurz ausgefallen. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, weil ich weiss, dass im Moment Abklärungen und Verhandlungen im Gange sind.

Ich habe jetzt auch erfahren dürfen, dass - insbesondere von Seiten der SBB, was ich unterstreichen möchte - eine sehr positive Grundeinstellung zu diesem Begehren besteht. Die SBB sehen, dass hier Handlungsbedarf besteht. Sie können auch erkennen, dass sich mit den Mitteln aufgrund unserer Beschlüsse vom 8. März 2005 - wo wir in diesem Rat für die Ausbauten der Strecke Zürich-Flughafen-Winterthur 100 Millionen Franken beschlossen haben - deutlich Möglichkeiten abzeichnen, jetzt dem Anliegen einer Fahrzeitverkürzung näher zu kommen.

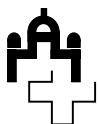
Ziel ist es, dass wir von St. Gallen aus Zürich in weniger als einer Stunde erreichen. Die Strecke St. Gallen-Zürich ist wesentlich kürzer als Bern-Zürich; von der Kilometerzahl und von der Technik her ist es also kein Problem. Das Hauptproblem sind die Trassebelegungen, das heisst, die Trassees sind ziemlich stark belegt, insbesondere durch den S-Bahnverkehr Zürich. Es gilt nun, S-Bahn und HGV-Linie optimal nebeneinander zu führen: Mit relativ wenig Massnahmen können auf dieser Strecke noch ein bis zwei Trassees pro Stunde frei gemacht werden, sodass die S-Bahn und der Neigezug St. Gallen-Zürich, der dann diese Strecke in einer Zeit von unter einer Stunde fahren kann, auch realisiert werden können.

Ich möchte den Bundesrat bitten, die Bestrebungen der SBB und des BAV tatkräftig zu unterstützen, damit dieses Ziel erreicht wird. Es kann sein, dass wir im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit den SBB, die in diesem Rat ja noch im kommenden Jahr behandelt werden muss, das Thema nochmals aufgreifen müssen.

Meine Überzeugung ist, dass die Rechtsgrundlagen vom 8. März 2005, sowohl finanziell als auch von den rechtlichen Rahmenbedingungen her ausreichen, um jetzt die Schritte zu tun und möglichst bald für die Ostschweizer Bevölkerung die Verkürzung der Fahrzeit auf unter eine Stunde realisieren zu können.

Ich wäre Ihnen, Herr Bundesrat Leuenberger, dankbar, wenn Sie die Stossrichtung unterstützen könnten und auch in Ihrem Departement entsprechend Einfluss nehmen könnten.

Leuenberger Moritz, Bundesrat: Der Kredit für die erste Phase des Hochgeschwindigkeitsanschlusses beträgt für die Strecke Flughafen Zürich-Winterthur 100 Millionen Franken. Ein konkreter Zeitplan für die Verwendung dieser Gelder besteht noch nicht; dafür ist es einfach zu früh. Die SBB sind aber dabei, das Angebotskonzept auf dieser Strecke für den Fernverkehr zu erstellen. Dieses bildet die Grundlage für die Planungen des Regionalverkehrs und die benötigten Infrastrukturmass-



nahmen. Für den Regionalverkehr gibt es regionale Planungsprojekte - für Zürich und St. Gallen/Ostschweiz -, die in enger Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, den SBB und dem Bundesamt für Verkehr erstellt werden. Da gibt es noch ein paar offene Fragen, vor allem betrieblicher und technischer Natur. Also zum Beispiel: In welchen Abständen folgen sich die Züge? Das muss alles noch planerisch vertieft werden, und erst auf der Basis der abgestimmten und detaillierten Angebotskonzepte können dann die notwendigen Infrastrukturmassnahmen projektiert werden. Im Moment führen die SBB im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr diverse Planungs- und Vorprojektstudien durch, unter anderem auch zu dieser Strecke.

Wir sind also noch nicht so weit, dass wir einen konkreten Zeitrahmen für die Infrastrukturausbauten angeben können. Zunächst wird im Rahmen der laufenden konzeptionellen Arbeiten der technische, finanzielle und zeitliche Rahmen dieser Ausbauten geklärt. Das geschieht in enger Koordination mit den Arbeiten zur künftigen Entwicklung der Bahnprojekte, also der bekannten Gesamtschau. Die Koordination dieser Planungen ist zwingend, um mit den verbleibenden Mitteln bei der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr optimale Resultate für das gesamte Netz zu erreichen. Die Vorlage zur Gesamtschau, welche in der zweiten Hälfte 2006 in die Vernehmlassung gehen sollte, wird dann auch nähere Angaben darüber enthalten, wie die bewilligten 100 Millionen Franken konkret eingesetzt werden.

Bern, 15.12.2005
