

Interpellation Jürg Caflisch, SP, Baden, und Astrid Andermatt-Bürgler, SP, Lengnau, vom 21. September 2010 betreffend Wiederinbetriebnahme der direkten Bahnverbindung Basel-Winterthur via Laufenburg-Zurzach; Beantwortung

Aarau, 8. Dezember 2010

10.281

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

1. Grundsätzliches

Die Interpellation zur Wiedereinführung von Schnellzügen auf der Strecke Basel–Bad Zurzach–Winterthur stützt sich weitgehend auf Aussagen in einem Zeitungsartikel vom 21. August 2010 in der Basler Zeitung. Der Kanton Aargau hat mit dem Zürcher Verkehrsverbund sowie dem Kanton Basel-Stadt Kontakt aufgenommen, um deren Haltung betreffend einer Wiedereinführung von Zügen Basel–Bad Zurzach–Winterthur zu klären. Die Einschätzung der beiden für die Bestellung von Bahnangeboten zuständigen Organe der Kantone Basel-Stadt und Zürich kann wie folgt zusammengefasst werden.

2. Haltung des Zürcher Verkehrsverbundes

Der Zürcher Verkehrsverbund steht dem Anliegen sehr skeptisch gegenüber. Die Trassierung eines Direktzugs Basel–Winterthur via Bad Zurzach ist auf Basis der bestehenden Infrastruktur heute nicht mehr möglich. Das S-Bahn-Angebot entlang dieser Strecke wurde in den letzten Jahren markant ausgebaut. So hat sich beispielsweise der Takt der S41 auf dem Abschnitt Bülach–Winterthur verdoppelt. Die Kapazitätsgrenze der Einspurstrecke mit einem 1,8 Kilometer langen Tunnel und einem sehr stark ausgelasteten Knoten Winterthur ist erreicht. Heute bestehen attraktive Verbindungen zwischen Winterthur und Basel, durch einen 30-Minutentakt, kurzen Umsteigezeiten in Zürich Hauptbahnhof und einer attraktiven Reisezeit von knapp 90 Minuten. Aus diesem Grund ist es sehr fraglich, ob überhaupt ein Bedürfnis für eine Direktverbindung entlang des Rheins besteht.

3. Haltung des Kantons Basel-Stadt

Grundsätzlich hat der Kanton Basel-Stadt, wie übrigens auch der Kanton Basel-Landschaft, Interesse an Direktverbindungen nach Zürich Flughafen–Winterthur und in die Ostschweiz. Für die Basler Kantone stehen dabei aber Verbindungen via Zürich Hauptbahnhof und die Zürcher Durchmesserlinie im Vordergrund, die bis 2016 in Betrieb genommen wird. Die Wiederinbetriebnahme der Verbindung Basel–Bad Zurzach–Winterthur ist für den Kanton Basel-Stadt kein vordringliches Anliegen. Auch wenn eine solche RegioExpress-Verbindung auf den ersten Blick durchaus interessant wäre, schätzt der Kanton Basel-Stadt das Nachfragepotenzial als zu gering ein. Die Kapazitätsengpässe zwischen Basel und Stein-Säckingen verunmöglichen die Wiedereinführung von Schnellzügen entlang des Rheins. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt wäre eine solche Verbindung wahrscheinlich nur für Bad Zurzach interessant, was sich auf einen allfälligen interkantonalen Kostenteiler auswirken würde. Die Reisezeiten via Zürich werden immer wesentlich schneller sein als via Bad Zurzach und mit dem durchgehenden 30-Minutentakt bestehen attraktive (Umsteige-)Verbindungen in die Ostschweiz.

Bereits bei der Behandlung der (07.105) Botschaft zum Mehrjahresprogramm öV haben sowohl der Regierungsrat wie auch der Grosse Rat festgestellt, dass auf das Anliegen zur Wiedereinführung von Schnellzügen Basel–Bad Zurzach–Winterthur nicht eingetreten werden kann. Die damaligen Begründungen sind immer noch gültig:

- Aufgrund der stark befahrenen Streckenabschnitte Basel–Stein, Koblenz–Bad Zurzach und Eglisau–Winterthur sind Schnellzüge Basel–Winterthur entlang des Rheins nicht realisierbar. Der Regionalverkehr müsste auf den überlasteten Teilabschnitten gestrichen werden, was nicht im Interesse der Regionen und der Kantone sein kann.
- Die Nachfrage nach einer Direktverbindung Basel–Bad Zurzach–Winterthur ist klein, da die Alternativverbindung via Zürich Hauptbahnhof mit einer Reisezeit von knapp 90 Minuten sehr attraktiv ist und ein 30-Minutentakt angeboten wird. Da die Strecke via Zürich nur 15 Kilometer länger ist und via Hauenstein- und Heitersberglinie die Züge viel schneller fahren können, werden die Fahrgäste Basel–Ostschweiz stets die attraktiven Verbindungen via Zürich benutzen. Die Nachfrage von Aargauer Fahrgästen ist zu klein, um eine Fernverkehrsverbindung anzubieten.
- Die Abgeltungen einer stündlichen Verbindung Basel–Winterthur würden sich auch bei optimistischen Annahmen auf einen Betrag in zweistelliger Millionenhöhe belaufen. Dabei würden pro Jahr rund 1,4 Millionen zusätzliche Zugskilometer gefahren und die Nachfrageverluste auf der S41 Koblenz–Zurzach–Eglisau–Bülach würden die Existenz dieser S-Bahnlinie ernsthaft in Frage stellen.

Zur Frage 1

"Welche Entwicklungschancen für die Region Zurzach sieht der Regierungsrat mit einer Wiederinbetriebnahme der Linie Basel-Laufenburg-Zurzach-Winterthur-Ostschweiz?"

Die meisten Fahrten sowohl im öffentlichen als auch im Individualverkehr aus der Region Zurzach gehen Richtung Unteres Aaretal–Baden–Zürich/Brugg/Aarau/Lenzburg. Die Nachfrageströme Richtung Basel und Winterthur–Ostschweiz sind wesentlich kleiner. Die Schnellzugsverbindung Basel–Bad Zurzach–Winterthur würde vor allem für die Verbindung von Bad Zurzach nach Basel eine merkbare Fahrzeitreduktion bringen. Richtung Winterthur–Ostschweiz besteht mit der S41 bereits heute ein nachfragegerechtes Angebot mit guten Anschlüssen in Bülach und Winterthur.

Zur Frage 2

"Ist der Regierungsrat tatsächlich der Meinung, dass die Hochrheinstrecke auf deutscher Seite für diese Verbindung eine Alternative darstellt?"

Wie zur Frage 1 ausgeführt wird, weisen vor allem die Verbindungen von Bad Zurzach in den Raum Basel relativ lange Reisezeiten auf, da heute die schnellsten öV-Verbindungen nach Basel via Turgi–Brugg und die Bözberglinie funktionieren und die Reise rund 80 Minuten dauert. Weitere Verbindungen nach Basel bestehen bereits heute auch via Waldshut und die deutsche Hochrheinstrecke (Lindau–Singen–Schaffhausen–)Waldshut–Basel. Auch hier beträgt die Reisezeit von Bad Zurzach zum Badischen Bahnhof Basel 80 Minuten. Mit absehbaren neuen Angebotskonzepten durch veränderte ICE-Zuglagen im Raum Basel beziehungsweise mit der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke können die Umsteigezeiten in Waldshut mittelfristig voraussichtlich um bis zu 15 Minuten verkürzt werden. Die Reisezeit zwischen Zurzach und Basel beträgt damit nur noch wenig mehr als eine Stunde.

Der Regierungsrat unterstützt die Bestrebungen des Landes Baden-Württemberg, die Hochrheinstrecke attraktiver zu gestalten und setzt sich auch dafür ein, dass die grenzüberschreitenden Tariflösungen noch einfacher werden. Die Hochrheinstrecke auf Deutscher Seite kann so für die Verbindung zwischen der Region Zurzach und Basel eine gute Alternative werden.

Zur Frage 3

"Ist der Kanton Aargau grundsätzlich bereit, mit den an die Linie angrenzenden Kantonen über eine Wiederinbetriebnahme der Strecke zu verhandeln?"

Schnellzüge entlang des Rheins sind auf der Schweizer Seite ohne teilweise Aufhebung der Regio-S-Bahn und der Aufhebung der stündlichen S41 Waldshut–Bad Zurzach–Bülach oder ohne zusätzliche Doppelspurstrecken beziehungsweise ohne einen Bahnausbau im Korridor

Basel–Stein–Säckingen nicht möglich. Der Regierungsrat lehnt aus diesem Grund weitere Abklärungen ab. Doppelspurausbauten entlang der Strecke Laufenburg–Bad Zurzach–Büschelach sind unter Berücksichtigung der geringen Nachfrage nicht sinnvoll. Auch die zu erwartenden hohen zusätzlichen Abgeltungen für den Kanton Aargau sprechen gegen eine Prüfung dieses Anliegens. Sowohl der Kanton Basel-Stadt als auch der Zürcher Verkehrsverbund teilen die Einschätzung des Regierungsrats.

Zur Frage 4

"Könnte es bei solchen Verhandlungen ein Ziel des Regierungsrats sein, die Finanzierung nicht wie üblich nach der Streckenlänge auf dem jeweiligen Kantonsgebiet zu führen, sondern auch andere Faktoren (Interessenlage von Winterthur und Basel) einzubringen?"

In der Schweiz werden die Fernverkehrsangebote in der Regel von den SBB finanziert und betrieben. Ob auf einer Verbindung Züge angeboten werden sollen, wird aufgrund von marktwirtschaftlichen Überlegungen entschieden. Die schwache Nachfrage auf den vier Schnellzugsverbindungen Basel–Laufenburg–Bad Zurzach–Winterthur und der guten Verbindungen via Zürich Hauptbahnhof führten im Jahr 1993 zur Aufhebung der Schnellzüge entlang des Rheins.

Die klaren Positionsbezüge der für die Bestellung von Bahnangeboten zuständigen Stellen der Kantone Basel-Stadt und Zürich zeigen, dass die Mehrabgeltungen einer neuen Linie Basel–Bad Zurzach–Winterthur fast ausschliesslich vom Kanton Aargau zu übernehmen wären. Die absehbaren Mehrabgeltungen in zweistelliger Millionenhöhe sind nicht finanzierbar und das Kosten-/Nutzenverhältnis ist im Vergleich zu anderen Ausbauideen im Aargau zu klein.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'281.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU