

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 187/2006

Sitzung vom 27. September 2006

1387. Anfrage (Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene)

Kantonsrat Peter Anderegg, Dübendorf, hat am 26. Juni 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Die Strategie des Bundes, Luft- und Strassenverkehr durch leistungsfähige Bahnen zu substituieren, ist bekannt. Dabei stehen Strecken im Bereich von 600 bis 700 km oder drei bis vier Stunden Bahnreisezeit im Vordergrund. Die Diskussion des Postulates Anschluss von Zürich an das HGV (Bericht 4285) hat gezeigt, dass der Regierungsrat die internationale Erreichbarkeit von Zürich einseitig auf den Flugverkehr bezieht. Und das hat sich gemäss dem «Standortmonitoring Wirtschaftsraum Zürich 2005» als Nachteil erwiesen. Strategische Gesamtverkehrs-Überlegungen der Regierung zur Anbindung Zürichs ans internationale Hochgeschwindigkeitsnetz fehlen – auch im Bericht 4260 betreffend Flugbewegungsplafonierung. Es wäre aber interessant zu erfahren, welche Abhängigkeit zwischen einer Förderung der schnellen Bahnen und dem Flugverkehr im Kurz- und Mittelstreckennetz besteht. Bezüglich des Verlagerungspotentials auf die Schiene existiert aber kein verlässliches Zahlenmaterial. Im europäischen Raum wächst ein Bahnhochleistungsnetz zusammen, welches mittel- und langfristig einen grossen Teil des Flugverkehrs zwischen Metropolen ersetzen kann. Das weiss auch der Regierungsrat, wenn er im Bericht 4260 schreibt: «Für die Standortpolitik des Kantons Zürich ist auch die starke Vernetzung mit anderen Wirtschaftsmetropolen auf dem Bahnnetz in Zukunft von sehr grosser Bedeutung. Die Achsen zu den benachbarten Metropolen weisen zum Teil sehr grosse Verkehrspotenziale auf, vor allem Paris, Frankfurt und Mailand, ferner München und Stuttgart. Mit konkurrenzfähigen Reisezeiten und guter Angebotsqualität kann die Bahn substantielle Anteile in einem stark wachsenden Markt gewinnen, sowohl im Wettbewerb mit dem Luftverkehr als auch mit dem Strassenverkehr.»

Dass dies gelingt, zeigt der Erfolg des europäischen HGV-Verkehrs seit Inbetriebnahme des ersten TGV im Jahr 1981. Das Anschliessen des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich an europäische Metropolen mit schnellen Bahnverbindungen ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern generiert langfristig volkswirtschaftlichen Nutzen und bewahrt uns vor einem Mobilitätskollaps. Der Flugersatzverkehr auf der Schiene ist auch eine Chance für einen realistischen Flugbetrieb am Flughafen Zürich und schafft Raum für den Langstreckenflugverkehr.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie gross ist der Anteil der Destinationen, der Flüge und der Passagiere ab Zürich bis rund 700 km?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Verlagerungspotenzial auf die Bahn – bei entsprechendem Ausbau der HGV im In- und Ausland – und welches quantitative Verlagerungsziel visiert er an?
3. Welche zusätzlichen Bahninfrastrukturen müssten zu den bereits geplanten bereitgestellt werden und zu welchen Kosten?
4. Wie würde sich eine relevante Verlagerung auf die Schiene auf die Entwicklung am Flughafen Zürich auswirken?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Anderegg, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Wie der Regierungsrat bereits in seinem Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 259/2002 und im Ergänzungsbericht zum dringlichen Postulat KR-Nr. 270/2002 (Vorlage 4260) festgehalten hat, ist die starke Vernetzung mit den anderen Wirtschaftsmetropolen auf dem Bahnnetz für die Standortpolitik des Kantons Zürich in Zukunft von sehr grosser Bedeutung. Die Stärke der Bahn und damit auch ihr sachgerechter Einsatz liegt in der Verbindung der Metropolen und der dazwischen liegenden Städte. In diesen grossen Verkehrsströmen kann die Bahn ihre hohe Beförderungskapazität optimal einsetzen. Diese Voraussetzung erfüllen zwar die wichtigsten, aber nicht alle Destinationen im Umkreis von 600–700 Kilometern um Zürich. Es ist daher davon auszugehen, dass die Bahn den Luftverkehr auch nach vollendetem Anschluss der Schweiz an das europäische Eisenbahnhochleistungsnetz nicht auf allen Kurzstrecken wird konkurrenzieren können.

Zu Frage 1:

Gegenwärtig werden ab dem Flughafen Zürich folgende ausländischen Destinationen innerhalb eines Radius von rund 700 km im Linienverkehr direkt angefliegen (in Klammern Zahl der Flüge pro Tag): Düsseldorf (11), Frankfurt (15, ab Winterflugplan 2006/2007: 11), Köln (3), Ljubljana (2), Luxemburg (2), Lyon (3), Mailand (9), München (10), Nizza (4), Nürnberg (4), Paris (12), Prag (5), Stuttgart (6), Venedig (3). Das sind rund 9,5% aller von Zürich aus angefliegenen Kontinental- und Interkontinentaldestinationen und etwa 14% aller Destinationen innerhalb Europas (Zahlen 2005).

Zu Frage 2:

Der Modal-Split zwischen Eisenbahn und Flugverkehr wird im Wesentlichen von ähnlichen Faktoren beeinflusst wie jener zwischen Schiene und Strasse. Im Vordergrund steht dabei die Gesamtreisezeit zwischen dem jeweiligen Start- und Zielort, wobei für die Schiene tendenziell leicht längere Reisezeiten in Kauf genommen werden. Gründe für die Wahl des Schienenverkehrsmittels sind unter anderen der einfachere Zugang, die höhere Zuverlässigkeit sowie kürzere Zugangs- und Umsteigezeiten. Weitere nachfragerrelevante Faktoren sind die zeitliche Verfügbarkeit und der Preis des jeweiligen Verkehrsträgers.

Im internationalen Verkehr ist der Luftverkehr ab einer Reisezeit von vier Stunden vielfach die einzige, jedenfalls aber die dominierende und wesensgerechte Verkehrsart. Unterhalb einer Reisezeit von vier Stunden – im innereuropäischen Verkehr auf Destinationen mit guten Bahnverbindungen – ist der schienengebundene öffentliche Verkehr das geeignete Verkehrsmittel.

Für eine grobe Beurteilung des Verlagerungspotentials können bereits verwirklichte Hochgeschwindigkeitsstrecken zum Vergleich herangezogen werden. Allerdings sind Beispiele aus Frankreich, dem europäischen Vorreiter beim Hochgeschwindigkeitsverkehr, nur beschränkt auf die Schweiz übertragbar. In Frankreich führt die Siedlungsstruktur mit wenigen, aber umso grösseren Zentren und den dazwischen liegenden, dünn besiedelten Regionen, die keine Zwischenhalte erfordern, zu sehr attraktiven Fahrzeiten auf der Schiene, auch auf langen Distanzen. So verkehren die Hochgeschwindigkeitszüge in Frankreich auf zahlreichen Verbindungen mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 250 km/h.

Als Vergleichsgrösse für die Schweiz ist Deutschland besser geeignet. Die dortige Siedlungsstruktur mit vielen mittelgrossen Zentren zwingt die Hochgeschwindigkeitszüge zu häufigen Zwischenhalten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitsverbindungen in Deutschland erreicht daher nur im Ausnahmefall Werte über 200 km/h. Dadurch engt sich der Radius mit konkurrenzfähigen Reisezeiten ein.

Erfahrungswerte aus europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zeigen, dass sich die Schiene bei einer Reisezeit von drei Stunden einen Anteil von rund 50% (bimodal) sichern kann (Beispiele Paris–Bordeaux, Paris–Marseille, Paris–London). Steigt die Reisezeit auf rund vier Stunden, bricht die Nachfrage auf der Schiene bei entsprechendem Angebot im Luftverkehr ein. Bei deutlich kürzeren Fahrzeiten (Paris–Lyon in 1h 50' oder Paris–Brüssel in 1h 20') stellen die Fluglinien ihr Angebot praktisch ein, sodass die Bahn den Markt beherrscht.

Zu Frage 3:

Durch die Ausbauten für die Neue Eisenbahnaltpentransversale (NEAT) sowie im Rahmen der Bundesbeschlüsse zum Anschluss an das europäische Eisenbahnhochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz; SR 742.140.3 und Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses; BBl 2005, 5177) werden auf den Verbindungen Zürich–Mailand und Zürich–München Verkürzungen der Fahrzeiten auf 2h 45' bzw. 3h 30' möglich. Richtung München dürfte sich ein Verlagerungseffekt auf die Schiene nur beschränkt einstellen.

Die Verbindung Zürich–Frankfurt wird durch den schrittweisen Ausbau der Hochrheinstrecke Basel–Karlsruhe beschleunigt. Weitere bedeutende Fahrzeitgewinne wären nur durch neue, durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecken ab Zürich bis an die Landesgrenzen zu erreichen. Als Grössenordnung für Neubauten im Schweizer Mittelland können die Kosten der Bahn 2000-Strecke Mattstetten–Rothrist mit 40 Mio. Franken pro km herangezogen werden. Zusätzlich ist die Integration in die komplexen Bahnknoten zu berücksichtigen, wo die Kosten überdurchschnittlich ansteigen dürften.

Zu Frage 4:

Ab Zürich sind heute mit Stuttgart (Fahrzeit 2h 42') und Strassburg (Fahrzeit 2h 40') nur zwei wichtigere europäische Städte in weniger als drei Stunden mit der Bahn erreichbar. Mit Mailand (Fahrzeit 3h 36'), Frankfurt (Fahrzeit 3h 51') und München (Fahrzeit 4h 12') liegen drei weitere grosse Städte in einer Entfernung, bei der durch gezielte Beschleunigung der Schienenverbindung wahrscheinlich dem Flugverkehr grössere Marktanteile abgenommen werden könnten. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die erwähnten Destinationen ihrerseits über interkontinentale Luftverkehrsdrehscheiben verfügen. In den meisten Fällen ist der Zubringerverkehr in der Luft (d. h. von Flughafen zu Flughafen) schneller und attraktiver als auf dem Landweg, da Reisende vorerst ins Stadtzentrum und erst dann zum Flughafen fahren müssen. Die Bahn konkurrenziert somit vor allem den Lokalverkehr, also den Verkehr mit Ziel und Quelle in und um die bedienten Metropolen selber. Den mit dem Mittel- und Langstreckenbereich verknüpften Transferverkehr vermag sie kaum zu konkurrenzierern. Damit verringert sich das Einsparpotenzial um höchstens ein Drittel der täglichen Flüge pro in Frage kommender Destination, was einem Potenzial von insgesamt weniger als zehn Flügen pro Tag entspricht.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi