

Sitzung vom 28. August 2019

**750. Anfrage (Hochgeschwindigkeitszug statt Kurzstreckenflüge)**

Kantonsrat Martin Farnet, Stammheim, sowie die Kantonsrätinnen Bettina Balmer-Schiltknecht, Zürich, und Ann Barbara Franzen, Niederweningen, haben am 6. Mai 2019 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss den jüngsten Zahlen des Bundesamtes für Statistik fallen im Luftverkehr anteilmässig am meisten Kosten für Klimaschäden an: Sie machen 13,2% der Gesamtkosten aus. Die internationale Anbindung unseres Wirtschaftsstandortes ist wichtig. Angesichts der vergleichsweise überdurchschnittlichen Klimaschäden durch den Luftverkehr drängen sich jedoch gezielte, volkswirtschaftlich vertretbare Massnahmen auf. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ist mit der Inbetriebnahme der Neat und den in absehbarer Zeit realisierten Anschlussbauten im Norden und Süden stark ausgebaut worden. Man ist heute in 4 Stunden von Zürich aus im Herzen von Paris, München oder Mailand, in 4,5 Stunden in München, in knapp 3 Stunden in Genf. Das sind Nettoreisezeiten, die denjenigen der entsprechenden Flüge gleichgesetzt werden können. Der grosse Vorteil: Der Schienenverkehr ist nahezu klimaneutral.

Der Regierungsrat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass im Luftverkehr ebenso wie bei andern Verkehrsmitteln klimaschädigender Ausstoss nach Möglichkeit vermieden werden sollte?
2. Welche Massnahmen erachtet der Regierungsrat als zielführend?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich für den Umstieg von Kurzstreckenflügen auf Hochgeschwindigkeitszüge einzusetzen?
4. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Verlagerungsquote im Umkreis von 400 bis 600 km von Zürich resp. bei Bruttoreisezeiten von 4–6 Stunden bis 2025 bzw. 2050, wenn das Hochgeschwindigkeitsnetz vollständig ausgebaut sein wird?
5. Wie würde sich eine stärkere Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene auf das Verkehrsaufkommen ab Zürich auswirken?
6. Welche Massnahmen müssten auf Zürcher und Schweizer Seite im Bereich des Schienenverkehrs getroffen werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Martin Farner, Stammheim, Bettina Balmer-Schiltknecht, Zürich, und Ann Barbara Franzen, Niederweningen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass im Luftverkehr ebenso wie bei anderen Verkehrsmitteln klimaschädigender Ausstoss nach Möglichkeit vermieden werden soll. Er hat dies im Gesamtverkehrskonzept 2018 (RRB Nr. 25/2018; GVK 2018) verankert. Mit der darin enthaltenen Strategie 1 «Gesamtverkehr – Entwicklungsprioritäten Personenverkehr» erklärt der Kanton, dass er sich für eine Weiterentwicklung einer wesensgerechten Verkehrsmittelnutzung einsetzt. Für kleinere bis mittlere Wegdistanzen (bis etwa 300 km bis 500 km) sieht er Fernzug und Fernbus als geeignetes Verkehrsmittel an, das Flugzeug hingegen erst für grössere Reisedistanzen. In seiner Stellungnahme vom 19. Juni 2019 zur Teilrevision der CO<sub>2</sub>-Verordnung (RRB Nr. 588/2019) sieht der Regierungsrat zudem eine Anbindung der Luftfahrt an das europäische Emissionshandelssystem wegen der von ihr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen als begründet an.

Der Regierungsrat erachtet den weiteren Ausbau des nationalen und internationalen Angebots im Personenfernverkehr als zweckmässig und sinnvoll. Dabei ist zu beachten, dass die Planung und Erstellung der Bahninfrastruktur Sache des Bundes, der Transportunternehmen (insbesondere SBB) und ausländischer Partner sind. Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird vom Bund im Rahmen einiger nationaler Ausbauprogramme und internationaler Kooperationen vorangetrieben. Zur besseren Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschlüsse) investiert der Bund bis Ende 2020 rund 1,1 Mrd. Franken in das Eisenbahnnetz. Dort wo dies im Interesse der Schweiz nötig und sinnvoll ist, leistet der Bund auch Beiträge an Ausbauten in den Nachbarländern. Damit werden die Reisezeiten zwischen der Schweiz und Städten wie Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart zum Teil deutlich verkürzt.

Ebenfalls eine grosse Rolle spielt die Neue Eisenbahnalpentransversale (NEAT). Mit den Basistunnels am Gotthard und Ceneri werden sich die Fahrzeiten ab 2020 von Zürich nach Mailand stark verkürzen. Zusammen mit den Bahninfrastrukturausbauten zwischen Mailand und Rom werden auch die Reisezeiten nach Florenz und Rom deutlich attraktiver. Die Schweiz hat mit den Nachbarstaaten Deutschland und Italien

Staatsverträge abgeschlossen, wonach die Zulaufstrecken insbesondere zur NEAT auch im angrenzenden Ausland ausgebaut werden. Diese Arbeiten sind im Gang und werden regelmässig in bilateralen Ausschüssen überprüft. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Ausbauten in der Schweiz termingerecht umgesetzt werden können, die notwendigen Ausbauten in den Nachbarländern jedoch vermehrt Verzögerungen erfahren.

Bedeutung für den nationalen und internationalen Schienenfernverkehr (wie auch für den Regionalverkehr) hat auch das Ausbauprogramm STEP des Bundes. Das Parlament hat zum Ausbauschnitt 2035 Investitionen von 12,89 Mrd. Franken bewilligt. So wird das Angebot auf fast allen Fernverkehrsachsen weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden.

Zu Fragen 3–6:

Wie der Regierungsrat vor einigen Jahren bereits festgehalten hat (vgl. Beantwortungen der Anfragen KR-Nr. 10/2013 betreffend Verlagerung des Verkehrs von der Luft auf die Schiene und KR-Nr. 100/2013 betreffend Weiterentwicklung des Hubs Flughafen Zürich), betreibt die Flughafen Zürich AG den Flughafen Zürich mit einer Betriebskonzession des Bundes, welche sie berechtigt und verpflichtet, den Flughafen Zürich während der gesamten Konzessionsdauer zu betreiben und die dafür notwendige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Damit verbunden ist auch die Pflicht, den Flughafen grundsätzlich für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offenzuhalten (sogenannter Zulassungszwang), also sowohl für Langstrecken- als auch für Kurzstreckenflüge. Rund 28,4% bzw. rund 8,8 Mio. aller Passagiere benutzten 2018 den Flughafen Zürich zum Umsteigen; diese kommen für eine Verlagerung auf den Schienenverkehr eher nicht infrage. Dasselbe gilt für die in Zürich erfassten Lokalpassagiere, die an ihrer europäischen Destination auf einen anderen Flug umsteigen. Der Anteil der Passagiere auf denjenigen Strecken, die für eine Konkurrenzierung durch die Bahn infrage kommen, ist nicht bekannt, weshalb sich das Verlagerungspotenzial nicht zuverlässig bestimmen lässt. Die dafür erforderlichen Daten müssten bei den verschiedenen Flugesellschaften erhoben werden. Im freien Markt der Zivilluftfahrt fehlt dem Kanton eine Rechtsgrundlage für Verlagerungsvorgaben.

Gemäss Strategie 4.2 des GVK 2018 setzt sich der Kanton bei Bund und SBB dafür ein, dass auch in Zukunft attraktive Fernverkehrsangebote mit ausreichender Kapazität auf den Hauptachsen zur Verfügung stehen. Die Arbeiten zur Verbesserung der HGV-Anschlüsse werden bis 2020 abgeschlossen sein. Ebenso wird die NEAT-Achse mit dem Ceneri-

Basistunnel 2020 vollständig in Betrieb gehen. Es ist Sache des Bundes darauf hinzuwirken, dass die Ausbauten in Deutschland und Italien (Richtung Frankfurt, Stuttgart, Mailand und München) konsequent weiterverfolgt werden. Ein besonderer Einsatz des Kantons beim Bund ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Die Planungen im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 werden vom Kanton begleitet, sofern Objekte betroffen sind, die für das S-Bahn-Angebot unmittelbare Bedeutung haben (insbesondere Brüttener Tunnel und Ausbau Bahnhof Stadelhofen). Darüber hinaus geht der Regierungsrat – wie bereits in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 10/2013 festgehalten – jedoch nach wie vor davon aus, dass die Reisezeitverkürzungen auf dem Schienenweg auf den betreffenden Strecken ohne zusätzliche staatliche Eingriffe zu einer Attraktivitätssteigerung gegenüber dem Flugverkehr führen werden.

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

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**