

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zur Motion KR-Nr. 176/1994 betreffend
Bahntransport für Luftfrachtersatzverkehr (LEV)**

(vom 16. September 1998)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 24. Oktober 1994 folgende von den Kantonsräten Peter Stirnemann, Zürich, und Ruedi Keller, Hochfelden, eingereichte Motion zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit den weiteren Partnern einer möglichen Trägerschaft die erforderlichen Planungsschritte für die Erstellung einer kombinierten Güteranlage für Zürich-Nord und den Luftfrachtersatzverkehr einzuleiten und dem Kantonsrat eine entsprechende Kreditvorlage für die anteilmässige Beteiligung des Kantons an deren Realisierung vorzulegen.

Mit Beschluss des Kantonsrates vom 23. Juni 1997 wurde die Frist zur Berichterstattung und Antragstellung um ein Jahr erstreckt.

Der Regierungsrat erstattet hiezu folgenden Bericht:

Standort

Im kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995 wurde der Standort für eine Güterumschlaganlage für Luftfrachtersatzverkehr (LEV) und Synergiefracht im Gebiet Rümlang-Eich festgesetzt. Die Festsetzung beruhte auf verschiedenen Vorstudien zum bestgeeigneten Standort. Der Verzicht auf eine genauere Bezeichnung hat die vertiefende Prüfung von verschiedenen lokalen Alternativen ermöglicht, die aus Gründen des Landschaftsschutzes, der Siedlungsplanung und allfälliger Lärmemissionen angezeigt erschien.

Bereits anfangs November 1994 wurden erste Gespräche mit möglichen Interessenten an einer Trägerschaft für die Umschlaganlage geführt. Dabei wurde festgestellt, dass für eine erfolgreiche Suche nach einer Trägerschaft zunächst die Frage des genauen Standortes endgültig

tig zu lösen ist und zudem das Güterverkehrsaufkommen vertieft analysiert werden muss.

Eine im Mai 1996 abgeschlossene Studie bevorzugt einen Standort, der der Tankanlage Rümlang (TAR) gegenüber liegt («Gegenüber TAR»). Allerdings wird am Standort «Gegenüber TAR» eine planungsrechtliche Interessenabwägung notwendig sein. Ausserdem ist eine Rodungsbewilligung erforderlich, die ihrerseits vom Nachweis der Standortgebundenheit abhängig ist. Als zweitbeste Variante wird das Gebiet Rümlang-Eichhof vorgeschlagen. Dank der Berücksichtigung neuester Entwicklungen in der betrieblichen Transportlogistik und dem Einbezug aktueller Umschlagstechniken konnte der Flächenbedarf für beide Standorte bereits deutlich herabgesetzt werden.

In der Studie wurde allerdings auch festgehalten, dass eine wirksame Verlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene voraussetzt, dass das Kombiverkehrsangebot umfassend optimiert wird, was eine koordinierte Überprüfung und Konkretisierung aller im Richtplan vorgesehenen 18 Standorte für Güterumschlag im Kanton Zürich bedingt. Die entsprechende vernetzte Gesamtbetrachtung wurde im Juli 1997 abgeschlossen und empfiehlt, den Standort Rümlang-Eich als nächstgelegene Umschlagmöglichkeit für Verkehrsbeziehungen im direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem Flughafen weiterhin im kantonalen Richtplan zu sichern.

Güterverkehrsaufkommen

Das LEV-Aufkommen hat sich seit 1990 bis Ende 1997 beinahe verdoppelt und ist von 71 000 Tonnen pro Jahr auf 137 000 Tonnen pro Jahr angewachsen. Sein Anteil am gesamten Frachtverkehr über den Flughafen beträgt heute rund 29% (1990: 21,6%). Der LEV wird heute praktisch ausschliesslich über die Strasse abgewickelt.

Hauptsächliche Herkunfts- und Bestimmungsorte sind Mailand und Frankfurt mit je rund 25 000 Tonnen, gefolgt von Basel und Genf (je rund 14 000 Tonnen) sowie Brüssel, Stuttgart und Amsterdam (je rund 8000 Tonnen). Auf diesen Relationen werden somit über 70% der LEV-Transporte abgewickelt. In den letzten drei Jahren haben vor allem Mailand, Basel und Genf deutlich zugelegt. Ob das LEV-Aufkommen zwischen Mailand und Zürich auch künftig eine grosse Rolle spielen wird, hängt massgeblich von der Entwicklung auf dem zurzeit in Bau befindlichen Flughafen Malpensa in Mailand ab.

Das Aufkommen auf diesen Strecken weist in der Regel Unterschiede zwischen Import und Export auf, die grössten bei den beiden Hauptrelationen Mailand und Frankfurt. Das Verhältnis zwischen Im-

port und Export beträgt auf der Strecke Mailand–Zürich etwa 5:1, zwischen Frankfurt und Zürich etwa 2:1. Ausserdem gibt es deutliche Unterschiede im Wochenverlauf. In der zweiten Wochenhälfte ist das Aufkommen zwei- bis dreimal höher als zu Wochenbeginn. Die einzelnen Sendungen sind von den Flugplänen der Luftverkehrsgesellschaften abhängig, was zu einer Streuung von Einzelsendungen während des ganzen Tages führt und eine Bündelung dieser sehr zeitkritischen Transporte erschwert.

Neue Bahnproduktionsformen als Voraussetzung für eine Verlagerung

Trotz markanter Wachstumsraten im LEV haben die durchgeführten Abklärungen gezeigt, dass das LEV-Aufkommen allein selbst auf den Hauptrelationen Frankfurt und Mailand nicht ausreicht, um einen Ganzzug füllen zu können. Daran dürfte sich auch bei weiterer Zunahme des LEV nicht einmal langfristig etwas ändern. Eine Verlagerung der Transporte auf die Schiene bedingt deshalb, dass entweder zusätzliche Fracht (Synergiefracht) zur Füllung eines Ganzzuges gewonnen werden kann oder aber die wirtschaftliche Führung von Teilzügen ermöglicht wird. Erschwerend kommt dabei hinzu, dass der LEV sehr hohe Anforderungen an die Transportpreise und an die zeitlichen Abläufe stellt und auf absolute Pünktlichkeit angewiesen ist. Sowohl bei der Führung von Ganzzügen wie auch von Teilzügen müssen die gesamten bisherigen Bahntransportangebote deutlich verbessert werden. Das Haupthindernis bilden dabei nicht fehlende Umschlaganlagen, sondern fehlende innovative Bahnproduktionsformen, welche die heutigen technologischen Möglichkeiten nutzen und es erlauben, auch für Teilzüge und für kürzere Distanzen wirtschaftliche, den Bedürfnissen der Verlagerer entsprechende Zugsangebote zu realisieren. Die umfassenden Abklärungen haben zur Erkenntnis geführt, dass die Bereitstellung einer Güterumschlaganlage in Rümlang-Eich allein nicht zu einer Verlagerung von LEV auf die Schiene führen wird, weil sie für die Verwirklichung dieser neuen Bahnproduktionsformen nicht genügt und eine solche Entwicklung auch nicht auslösen kann. Ausserdem wäre sie für den Umschlag von Teilzügen nicht von vorrangiger Bedeutung, weil der Umschlag von der Schiene auf die Strasse für Teilzüge heute dank moderner Umschlagtechniken auch an bestehenden Gleisanschlüssen möglich ist.

Gestützt auf diese Erkenntnisse wurden in der Folge die Arbeiten auf die Förderung von neuen Bahnproduktionsformen konzentriert. Dabei wurde das Augenmerk hauptsächlich auf die Verwirklichung eines Pilotbetriebs zwischen Frankfurt und Zürich mit einem neuartigen Kurzgüterzug, dem CargoSprinter, gerichtet. Der CargoSprinter ist

eine 90 m lange, fest zusammengesetzte Zugseinheit. Er kann zehn Wechselbrücken transportieren, was fünf Lastwagen mit Anhänger entspricht. Auch die Investitionskosten sollen nicht höher sein als jene für fünf Lastwagenkompositionen. Damit sind schon einige wesentliche Voraussetzungen erfüllt: Dank seiner geringen Länge entspricht der CargoSprinter einem Teilzug, der auch an kurzen Gleisanschlüssen umgeschlagen werden kann, was zusammen mit tiefen Investitionskosten zu konkurrenzfähigen Preisen auch für kleinere Mengen führen kann. Der LEV könnte damit weitgehend unabhängig von Synergiefracht wirtschaftlich befördert werden. Dank einer für Güterzüge neuen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h können auch die strengen zeitlichen Vorgaben des LEV eingehalten werden. Weitere Zeiteinsparungen werden dadurch erreicht, dass der CargoSprinter an beiden Enden mit je einem Triebkopf ausgerüstet ist. Das ermöglicht einen Shuttlebetrieb (Punkt-Punkt-Verkehr ohne zeitaufwendiges Rangieren). Mit Hilfe automatischer Zugkupplungen können ausserdem bis zu sieben CargoSprinter mühelos zusammengekoppelt und wieder getrennt werden. Dieses System ermöglicht es, mehrere CargoSprinter aus verschiedenen Regionen an einem zentralen Punkt zusammenzuziehen, zu einem Ganzzug zu vereinen, die lange Strecke kostengünstig im Zugverband zurückzulegen und im Zielbereich wieder problemlos zu trennen und dort zu den jeweiligen Endpunkten zu führen. Der Prototyp wurde ab Oktober 1996 in Deutschland einer eingehenden technischen und betrieblichen Prüfung unterzogen und hat dabei seine Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt.

Unter der Federführung der Deutschen Bahn AG (DBAG) und in enger Zusammenarbeit mit SBB, Swissair, Lufthansa, den Flughafen-direktionen Frankfurt und Zürich, der Volkswirtschaftsdirektion sowie verschiedenen weiteren Beteiligten wurde seit April 1996 an der Verwirklichung des Pilotprojektes gearbeitet. In Frankfurt könnte der Umschlag der Container direkt auf dem Flughafengelände in der Cargo City Süd stattfinden, während in Zürich für die Pilotphase die bestehende Umschlaganlage in Niederglatt zu Verfügung stehen würde. Für die Fahrten in die Schweiz ist der CargoSprinter mit einem speziellen zusätzlichen Sicherungssystem auszurüsten, und der Transport von LEV bedingt den Einsatz eigens dafür zu entwickelnder Container mit Rollenböden. Für die dadurch entstehenden Mehrkosten hat die Volkswirtschaftsdirektion Investitionsbeiträge in der Höhe von Fr. 450 000 in Aussicht gestellt, um die Konkurrenzfähigkeit des Bahnangebotes nicht zu gefährden.

Anfang 1997 hat die DBAG den beiden Luftverkehrsgesellschaften ein Angebot unterbreitet, das die hohen zeitlichen und betrieblichen Anforderungen erfüllt hätte und gegenüber den Strassentransportpreisen konkurrenzfähig war. Trotzdem konnte der Pilotbetrieb

aus verschiedenen Gründen nicht verwirklicht werden. Das drohende Bahnangebot und neue Ausschreibungen der Transportleistungen durch die Luftverkehrsgesellschaften führten zu einem deutlichen Preiszerfall bei den Strassentransporten mit Abschlägen bis zu 25%. Im Rahmen der Umstrukturierung der Swissair in die SAirGroup wurden ausserdem die Mengengerüste genauer untersucht und gestützt darauf die Transportleistungen neu definiert. Darüberhinaus wurden von beiden Luftverkehrsgesellschaften verschiedene neue Anforderungen an das Bahnprodukt gestellt. Die DBAG konnte auf diese neuen Umstände nicht mit der nötigen Flexibilität reagieren und hat sich schliesslich entschlossen, die zurzeit zur Verfügung stehenden sieben CargoSprinter auf anderen Relationen einzusetzen. Der Pilotbetrieb konnte weder durch Interventionen der Volkswirtschaftsdirektion und der Flughafendirektion auf höchster Stufe noch durch die Bereitstellung von auf drei Jahre begrenzten Betriebsbeiträgen von insgesamt 600 000 Franken gerettet werden. Das Projekt wird von den am Markt Teilnehmenden seit anfangs 1998 nicht mehr aktiv weiterverfolgt. Eine Neuauflage wird dann zu prüfen sein, wenn neue CargoSprinter zur Verfügung stehen werden.

Parallel zu den Arbeiten mit der DBAG haben Swissair und SBB die Verlagerung von LEV auf der Strecke Zürich–Genf untersucht. Das Aufkommen von zwei bis vier Wechselbehältern pro Tag lässt die Führung eines Kurzgüterzuges nicht zu. Die Kombination mit einer bereits bestehenden schnellen Zugverbindung (Posttransport) und einem Umlad in Zürich-Güterbahnhof könnte die zeitlichen Erfordernisse zwar erfüllen, würde aber mehr als 50% über dem Strassentransportpreis liegen, weshalb das Projekt nicht mehr weiterverfolgt wurde.

Seit Ende 1997 versuchen die SBB zusammen mit anderen europäischen Bahnen das LEV-Aufkommen auf den Achsen Amsterdam–Mailand, Brüssel–Luxemburg–Basel–Zürich sowie Paris–Zürich auf die Schiene zu verlagern. Wegen der hohen zeitlichen Anforderungen an den Schienentransport werden neue Angebotsformen wie die Kombination mit den sehr eiligen Blumen- und Expressverkehren oder die Schaffung von Mischverkehren (Personen-Intercity mit zusätzlichen Güterwagen) geprüft. Eine wesentliche Rolle könnten dabei die Versuche der französischen Staatsbahnen (SNCF) mit neuem Rollmaterial, das Höchstgeschwindigkeiten von 160–200 km/h zulassen soll, spielen. Die Angebote sollen den Fluggesellschaften noch 1998 unterbreitet werden, was eine Betriebsaufnahme auf den Fahrplanwechsel 1999 gestatten würde.

Zusammenfassung

Die Standortevaluation für einen Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr im Einzugsgebiet des Flughafens führte zur Festlegung des Standorts Rümlang-Eich im kantonalen Richtplan vom 31. Januar 1995. An diesem Standort kann inskünftig neben dem Luftfrachtersatzverkehr (LEV) auch Fracht für weitere Unternehmen im Einzugsgebiet (sogenannte Synergiefracht) umgeschlagen werden.

Die Errichtung des Umschlagterminals bewirkt noch keine Umlagerung des LEV auf die Bahn. Intensive Verhandlungen mit den Fluggesellschaften haben gezeigt, dass die Bahnunternehmen noch kein konkurrenzfähiges Angebot bereitstellen können, welches die sehr hohen wirtschaftlichen und qualitativen Anforderungen des LEV (zeitliche Lage, Geschwindigkeit, Flexibilität) erfüllen könnte. Innovationen – vor allem der CargoSprinter der DBAG – zeigen vielversprechende Ansätze, haben aber im LEV noch nicht den Durchbruch bewirken können.

Es ist Aufgabe der Bahnunternehmen, die entscheidenden Fortschritte zu erzielen, um sich auf dem Verkehrsmarkt behaupten zu können. Investitionen des Kantons Zürich in die Umschlaginfrastruktur können diesen Prozess unterstützen, nicht jedoch ersetzen. Heute steht genügend Umschlagkapazität zur Verfügung; ein Umschlag ist auch im Terminal Niederglatt möglich. Die Verwirklichung einer Umschlaganlage in Rümlang-Eich wird einzuleiten sein, wenn sich der Bahntransport in der Praxis bewährt und absehbar wird, dass die bestehenden Anlagen an die Kapazitätsgrenzen stossen. Unter diesen Voraussetzungen wird auch das Investitionsrisiko abschätzbar sein.

Der Standort für eine Umschlaganlage in Rümlang-Eich ist durch die Festlegung im kantonalen Richtplan gesichert. Die Erstellung ist aber solange zurückzustellen, bis die entsprechenden Bahnangebote entwickelt sind, welche die wirksame Verlagerung von LEV auf die Schiene ermöglichen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 176/1994 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Honegger	Husi