

Sitzung vom 24. Juli 1996

2310. Anfrage (Schienentransport des Luftfrachtersatzverkehrs [LEV] und Prüfung einer Kombinationslösung von Mittelverteiler und Anschlussgleis zum Frachthof)

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Zürich, hat am 6. Mai 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Seit einigen Jahren wird LEV zwischen Zürich und Mailand auf der Schiene transportiert. Für Kloten erfolgt der Bahntransport bis und ab Birrfeld AG. Auch für weitere Destinationen (z.B. Frankfurt, Amsterdam) wurden Schienentransporte in Aussicht gestellt. Die Erfahrungen aus dem LEV-Transport Mailand-Zürich und die künftigen Entwicklungen sind von Interesse. Bezüglich geplanten Güterumschlagplatzes in Rümlang interessiert der heutige Stand der Diskussion und Erkenntnis. Offenbar setzt sich die Auffassung durch, dass es notwendig ist, den direkten Schienentransport zum Frachthof zu realisieren, anstelle eines Umladeterminals in Rümlang.

In früheren Auseinandersetzungen über den Gleisanschluss des Frachthofs Ost wurde vorgeschlagen, dass der Schienenanschluss für den Güterverkehr in offener Linienführung zwischen Kloten-Balsberg und dem Frachthof entlang der Flughafenautobahn erfolgen könnte. Diese Ideen zur Linienführung wurden damals als «nicht machbar» abgelehnt. Heute ist für die Realisierung des Mittelverteilers als «meter-spurige Stadtbahn» gerade jene Linienführung vorgeschlagen. Es ist darum heute zu prüfen, ob eine Kombinationsmöglichkeit zwischen Mittelverteiler und Gleisanschluss Frachthof (z.B. mit einem Dreischienengleis) möglich wäre.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hat sich in den letzten Jahren der LEV zwischen Zürich und Mailand entwickelt; welches sind die Erfahrungen aus der kombinierten Lösung Schiene und Strasse?
2. Werden für weitere Strecken (z.B. Frankfurt, Amsterdam) Schienentransporte für den LEV vorgesehen; in welchen Stadien befinden sich diese Vorhaben, was ist geplant?
3. Ist es richtig, dass sich zurzeit die Erkenntnis durchzusetzen beginnt, dass der in Rümlang vorgesehene Güterumschlagplatz problematisch ist und deshalb nicht realisiert werden soll und statt dessen der Bahntransport näher bei den Frachtanlagen beginnen bzw. enden muss?
4. Wäre eine kombinierte Lösung von Mittelverteiler und Gütergleis (z.B. mit Dreischienengleis) zwischen Balsberg und Frachthof grundsätzlich möglich?
5. Ist der Regierungsrat bereit, für den direkten Gleisanschluss des Frachthofs eine kombinierte Lösung mit dem Mittelverteiler eingehend zu prüfen? Wenn nein, weshalb nicht?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vreni Püntener-Bugmann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der gesamte über den Flughafen Zürich abgewickelte Luftfrachtersatzverkehr (LEV) hat in den Jahren 1990 bis 1995 von 70 000 t auf 112 000 t pro Jahr zugenommen. Der Anteil LEV am gesamten Frachtvolumen des Flughafens betrug 1995 rund 25,6% (1990: 21,6%). Die beiden wichtigsten Herkunfts- und Bestimmungsorte für LEV sind Frankfurt und Mailand mit einem Aufkommen (1995) von 25 000 t bzw. 20 200 t, gefolgt von Basel (10 900 t), Stuttgart (8200 t), Amsterdam (7200 t), Brüssel (7100 t), Bern (5600 t), Paris (5000 t) und Genf (4800 t). Die restlichen 18 000 t verteilen sich auf über 22 verschiedene weitere Destinationen.

Zurzeit wird beinahe der gesamte LEV über die Strasse abgewickelt. Die Hauptgründe dafür liegen hauptsächlich in der grösseren zeitlichen Flexibilität und den erheblich tieferen Kosten des Strassentransportes gegenüber dem Schienentransport. Diese Nachteile der

Schiene können unter den gegenwärtigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nur auf Relationen mit grossem Aufkommen und einer gewissen örtlichen Distanz aufgefangen werden. Doch selbst auf den aufkommensstärksten Verbindungen (Frankfurt und Mailand) vermag der LEV heute einen täglich verkehrenden Ganzzug höchstens zu etwa einem Drittel auszulasten. Ein wirtschaftlicher Betrieb wird hauptsächlich davon abhängen, ob durch geeignete Angebote die restlichen zwei Drittel mit Synergiefracht belegt oder ob mittels neuer Produktionsformen die Kosten für kleinere Sendungseinheiten deutlich gesenkt werden können.

Der LEV zwischen Mailand und Zürich hat sich in den letzten fünf Jahren von 11 500 t auf 20 200 t beinahe verdoppelt. Dabei handelt es sich um unpaarigen Verkehr: Etwa 90% werden von Mailand nach Zürich und 10% von Zürich nach Mailand transportiert. Seit 1989 wickelt die Swissair einen Teil des LEV zwischen Mailand und Zürich im kombinierten Transport Strasse-Schiene ab. Der Transport wird mit Sattelaufliegern durchgeführt, die vom Flughafen Zürich nach Aarau fahren, dort auf die Bahn umgeladen und im Nachtsprung über die Gotthardroute nach Busto-Arsizio (Italien) übergeführt werden. Danach erfolgt der Weitertransport auf der Strasse zum Flughafen Mailand. Das Ladegewicht ist wegen der 28-t-Limite auf 10 t pro Fahrt beschränkt. Zurzeit ist an fünf Wochentagen je ein Sattelaufleger pro Richtung im Einsatz. Es werden somit rund 25% des LEV zwischen Mailand und Zürich im kombinierten Verkehr transportiert.

Mit dieser Transportart werden Erfahrungen im Bereich der Kombi-verkehre gesammelt. Ökologisch vorteilhaft wirkt sich vor allem der Bahntransport über eine lange Distanz aus. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass die Bahntransporte nicht dem Nachtfahrverbot unterliegen. Gegenüber dem reinen Strassentransport fallen vor allem die bedeutend höheren Kosten, die früheren Annahmezeiten, die längeren Laufzeiten, der zeitintensive Zu- und Abtransport zu den Bahnhöfen und die kleineren Ladedimensionen in der Höhe (2,40 m wegen der Eckhöhen in den Tunnels) nachteilig ins Gewicht. Diese Nachteile können nur zum Teil durch die Ausnutzung des Nachtsprunges wettgemacht werden.

Die Verlagerung von LEV zu der anderen wichtigen Destination, Frankfurt, ist Gegenstand eines Pilotprojektes, das zurzeit von der Deutschen Bahn AG, den SBB, der Lufthansa, der Swissair, den Flughafendirektionen, der Volkswirtschaftsdirektion und weiteren Partnern bearbeitet wird. Vorgesehen ist der Ersatz von täglich insgesamt zehn Lastwagentransporten (mit Anhänger) durch einen Shuttlegüterzug. Das Transportgut soll abends mit Wechselbehältern auf der Strasse vom Flughafen Zürich nach Niederglatt (Container-Depot AG) geführt werden, wo der Umlad auf die Bahn erfolgen soll. Der Shuttlezug soll gegen Mitternacht im Flughafen Frankfurt, Cargo City Süd, eintreffen, ent- und beladen werden und morgens wieder in Niederglatt ankommen. Gegenwärtig sind intensive Abklärungen zur Verwirklichung des Zeitfensters, zu den Anforderungen an den Vor- und Nachlauf und zu den Kosten im Gange. Das Pilotprojekt soll nicht nur Umsetzung einer innovativen Idee beim Transport von LEV sein; es dient auch der Entwicklung des gesamten kombinierten Gütertransports.

In einem weiteren Projekt prüfen Swissair und SBB die Verlagerung von LEV für die Strecke Zürich-Genf-Zürich. Dem Vorteil, dass das Nachtfahrverbot für den Schienenbereich nicht gilt, stehen vor allem die hohen Kosten des kombinierten Verkehrs nachteilig gegenüber. Sie sind gegenwärtig beinahe doppelt so hoch wie bei reinem Strassentransport.

In den Antworten zu den Motionen KR-Nrn. 183/1987, 184/1987 und 131/1989 wurden die Entscheidungsgrundlagen für die bahnmässige Erschliessung der Frachtanlagen des Flughafens ausführlich dargelegt. Erste Evaluationen hatten damals ergeben, dass ein direkter Bahnanschluss technisch und betrieblich nur unterirdisch realisierbar wäre. Diese unterirdische Variante wurde in der Folge aus Kosten- und Betriebsgründen aufgegeben. Gleichzeitig wurden 18 mögliche Standorte in Flughafennähe einer genaueren Überprüfung unterzogen. Im Rahmen dieser Evaluation wurde der Standort Rümlang-Eichhof als der bestgeeignete ausgewählt. Dabei wurde einerseits berücksichtigt, dass der LEV sehr zeitkritisch ist und die Umschlaganlage deshalb möglichst nahe beim Flughafen liegen sollte. Andererseits sollte die Anlage ausserhalb des Flughafengeländes liegen, weil mit LEV allein

kaum ein wirtschaftlicher Transport realisiert werden könnte. Um die Kosten zu senken, sollte in der Umschlaganlage auch Synergiefracht zugeladen werden können, die nicht in das Flughafengelände gelangt. Im am 31. Januar 1995 beschlossenen neuen Richtplan wurde deshalb Rümlang-Eich als möglicher Standort einer Güterumschlaganlage für den LEV und für Synergiefracht festgesetzt. Mit der Bezeichnung «Rümlang-Eich» statt «Rümlang-Eichhof» wurde der Anordnungsspielraum innerhalb des vorgesehenen Gebietes erweitert.

Die Feststellungen der verschiedenen Studien zum Bahnanschluss werden durch die Erfahrungen mit dem kombinierten Verkehr Zürich-Mailand bestätigt: Strassenvor- und -nachlauf sollen möglichst kurz sein, und die Kosten sind erheblich zu senken. Seit der Festsetzung des Richtplans sind vertiefende Abklärungen über das Aufkommen und den genauen Standort der Umschlaganlage vorgenommen worden. Wenn auch verschiedene Einzelfragen noch offen sind, kann schon heute gesagt werden, dass der Standort Rümlang-Eich für den LEV vorderhand nicht aufzugeben ist. Die Flughafennähe und die Möglichkeit einer kreuzungsfreien Verbindung in das Flughafengelände können für den zeitkritischen LEV, der zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend anfällt, entscheidend sein. Auch die Kombinationsmöglichkeit mit Synergiefracht muss mindestens so lange aufrechterhalten bleiben, als nicht nachgewiesen ist, dass der LEV dank betrieblichen Massnahmen oder deutlichen Verbesserungen der Rahmenbedingungen für die Bahn (Kostenfairness) kostendeckend im kombinierten Verkehr abgewickelt werden kann. Am Standort Rümlang-Eich ist, bis ein Entscheid auf fundierten Erkenntnissen gefällt werden kann, vorläufig festzuhalten. Er ist aber nicht weiter isoliert zu betrachten, sondern als Baustein im Rahmen der geplanten Pilotprojekte und der gegenwärtig laufenden Untersuchungen zur Optimierung des gesamten Kombi-Verkehrsangebotes auf Kantonsgebiet zu verstehen.

Am 6. Juni 1996 hat der Verkehrsrat entschieden, dass für die Festlegung der Baulinien für den Mittelverteiler Glattal das System einer meterspurigen Stadtbahn gewählt wird (Schmalspur). Technisch wäre es zwar möglich, durch den Bau von Dreischienengleisen normalspurige Züge auf dem Trasse der geplanten Stadtbahn zu führen. Allerdings müsste in der Breite und in der Höhe deutlich mehr Raum vorgesehen werden. Auch müssten wegen der Richtungstrennung zwei Dreischienengleise erstellt werden. Für die Aufnahme von schweren Güterzügen wären das Trasse und die Kunstbauten wesentlich stärker zu dimensionieren, als dies für die Stadtbahn nötig ist. Dies allein würde das Projekt spürbar verteuern. Hinzu kommt, dass aufgrund der geplanten Linienführung der Stadtbahn erhebliche Investitionen in den Anschluss des Normalspurgleises des Güterverkehrs an das SBB-Netz und vor allem an den Frachthof Flughafen getätigt werden müssten. Ein direkter Anschluss an den Frachthof würde im letzten Teilstück eine unterirdische Linienführung und einen unterirdischen Umschlagplatz verlangen, was für den Transport von LEV allein (ohne Synergiefracht) kostenmässig nicht zu vertreten wäre. Ein oberirdischer Anschluss wäre aufgrund der räumlichen Verhältnisse technisch und betrieblich kaum zu realisieren und würde zudem einen Umschlag auf LKW bedingen, ohne dass gegenüber den gegenwärtig untersuchten Varianten mit Umschlag auf LKW (Rümlang, Pilotprojekt Niederglatt-Frankfurt) ein Zeitgewinn resultieren würde.

Das System Mittelverteiler Glattal ist auf einen Betrieb ausgelegt, bei welchem in der Hauptverkehrszeit zwei Linien in je 7,5-Minuten-Intervallen betrieben werden können, also durchschnittlich alle dreieinhalb Minuten ein Zug verkehrt. Es ist vorgesehen, dass einzelne Abschnitte des Trassees auch durch Busse benutzt werden können. Die Gütertransporte für den LEV fallen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend an. Betrieblich ist es unmöglich, auf demselben Trasse Güterzüge und Stadtbahnzüge mit derart dichten Intervallen in den Hauptverkehrszeiten zu führen. Auch widerspricht die Kombination einer modernen Schnellbahn auf eigenem Trasse mit einem

Güterzug auf demselben Trasse den Bestrebungen zur Entflechtung schneller Personenzüge in dichter Reihenfolge und langsamer Gütertransporte, zumal die Stadtbahn auf Schmalspur, die Güterzüge aber auf Normalspur mit anderer Stromversorgung betrieben werden. Aus den genannten Gründen ist eine kombinierte Lösung mit dem Mittelverteiler nicht weiterzuverfolgen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die
Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. Hirschi