

**ANFRAGE** von Dorothee Jaun (SP, Fällanden)

betreffend Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den Strassen- und Schienenverkehr

---

Gemäss einer Studie der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) und der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) über die Verkehrsauswirkungen im Raum Flughafen-Zürich ist für die 5. Ausbautetappe des Flughafens mit einer Verkehrszunahme des landseitigen Verkehrs (Passagiere/Arbeitsplätze) um 41% zu rechnen. Die Flughafendirektion plante damals, den Modalsplit (Anteil des öffentlichen Verkehrs) auf 40% zu steigern. Gemäss Studie ZPG/RZU würde dies bedeuten, dass der öffentliche Verkehr (unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme und der Erhöhung des Anteils des ÖV) um 85% gesteigert werden muss. Offenbar schreibt die Rahmenkonzession des Bundes nunmehr für die 5. Ausbautetappe des Flughafens sogar eine Verbesserung des Modalsplits auf 58% vor.

Die Studie ZPG/RZU stellt sodann fest, dass die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs aus der Region zum Flughafen sehr unbefriedigend sind; der Mittelverteiler bringe zwar eine bessere Verknüpfung mit dem mittleren Glattal, löse aber die unbefriedigenden Verbindungen für den übrigen Kanton Zürich nicht. Die Verbindungen des ÖV werden für grosse Teile des Kantons als unbefriedigend bezeichnet.

Es stellen sich daher folgende Fragen:

1. Wie hoch ist der Modalsplit des landseitigen Verkehrs von und zum Flughafen heute? Wie hoch ist der Modalsplit im Vergleich der verschiedenen Regionen und der verschiedenen Benutzergruppen des Flughafens?
2. Von welchen Faktoren ist der Modalsplit abhängig? Welche Bedeutung hat dabei die Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs?
3. Ist es richtig, dass die Rahmenkonzession des Bundes eine Verbesserung des Modalsplits auf 58% vorschreibt?
4. Um welchen Prozentsatz muss (unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme und des verbesserten Modalsplits) der öffentliche Verkehr gesteigert werden?
5. Wie gedenken die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion diese Steigerung zu verwirklichen?
6. Sind Änderungen (Verbesserung der Umsteigesituation für die Regionen des Kantons Zürich) auf dem S-Bahn-Netz vorgesehen?
7. Welche Beschleunigungsmassnahmen sind für den Busverkehr (der besonders im Glattal extremen Behinderungen durch den Privatverkehr ausgesetzt ist) vorgesehen?
8. Werden die strassenseitigen Beschleunigungsmassnahmen für den Busverkehr durch die Baudirektion (Strassenfonds) oder durch die Volkswirtschaftsdirektion (Verkehrsfonds) finanziert?

Dorothee Jaun