

Sitzung vom 27. Juni 2001

949. Anfrage (Verkehrsentwicklungen Süddeutschland; Wirtschaftsraum Stuttgart)

Kantonsrat Lorenz Habicher, Zürich, hat am 14. Mai 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Am 14. Februar 2001 fiel in Berlin eine wichtige Entscheidung für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsraums Stuttgart. Nach Jahre dauerndem politischen Seilziehen haben der Bundesverkehrsminister, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG die letzten finanziellen Hürden für die Verwirklichung des zukunftsweisenden Verkehrsprojekts «Stuttgart 21» aus dem Weg geräumt. Der bisherige Kopfbahnhof Stuttgart wird in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut und es entstehen neue Anbindungen sowohl an das europäische Fernbahn- als auch an das Regionalbahnnetz sowie den Flughafen Stuttgart. Der Bau des neuen Luftfrachtzentrums (Umschlagskapazität 160000 Tonnen jährlich) auf der Südseite des Stuttgarter Flughafens hat begonnen und soll bereits im nächsten Jahr teilweise in Betrieb gehen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis der Verkehrsentwicklungen in Süddeutschland und speziell der Projekte Luftfrachtzentrum und «Stuttgart 21»?
2. Die geplanten Zugverbindungen nehmen bei «Stuttgart 21» im Regionalverkehr um 80% und im Fernverkehr um 50% zu. Welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat für den Schienenverkehr im Kanton Zürich nach der Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs Stuttgart im Jahr 2008?
3. Mit «Stuttgart 21» reduzieren sich die Fahrzeiten markant, so benötigen die Reisenden von Stuttgart nach Ulm zukünftig 28 (bisher 54), nach Heilbronn 53 (bisher 81) und nach Schwäbisch Hall 61 (bisher 104) Minuten. Welche Reisezeiten in die süddeutschen Städte Stuttgart, Ulm und München ausgehend von Zürich HB und Zürich Flughafen werden vom Regierungsrat ab 2008 als möglich erachtet?
4. Im letzten Jahr wurden in Stuttgart 13,3% mehr Luftfracht als 1999 umgeschlagen. Wie beurteilt der Regierungsrat dieses Wachstum, die weitere Entwicklung und deren Auswirkungen auf den Flughafen Zürich?
5. Durch diese bessere Anbindung ans Bahnnetz wird natürlich auch der Flughafen Stuttgart profitieren, sodass dessen Geschäftsführer etwa mit 1 Million (ca. 13%) zusätzlicher Passagiere rechnet. Wie beurteilt der Regierungsrat dieses Wachstum des Schwaben-Airports, rund 150000 Flugbewegungen im Jahr 2000, in Zusammenhang mit dem Verhandlungsergebnis zum Luftverkehrsabkommen mit Deutschland?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Stuttgart 21 ist das erste einer Reihe von «21er-Projekten» der Deutschen Bahn AG, die auf einer gemeinsamen Grundidee aufbauen: Städte profitieren von der Modernisierung der Bahnanlagen. Nicht mehr benötigte Gleisanlagen werden in innerstädtische Entwicklungsflächen umgewandelt. Gleichzeitig verbessert sich das Angebot im Schienennah- und Schienenfernverkehr. Fahrzeiten werden kürzer, neue Zugverbindungen kommen hinzu. Am 14. Februar 2001 einigten sich Bund, Land, Stadt, Region und Bahn über Kosten und Bauzeiten für die Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof und die geplante Schnellbahnstrecke von Wendlingen über Ulm nach Augsburg. Durch die Umgestaltung des Stuttgarter Bahnknotens wird die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs deutlich erhöht und das Zugsangebot kann stark gesteigert werden. Auch die Reisezeiten können erheblich gesenkt werden, indem Regionallinien als Durchmesserlinien geführt werden können. Insbesondere kann auch die Reisezeit zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Flughafen auf acht Minuten verkürzt werden.

Vom verbesserten Angebot und den verkürzten Reisezeiten profitieren jedoch hauptsächlich die Städte in der Region. Für die Verbindung Stuttgart–Zürich hingegen ist die Umgestaltung des Stuttgarter Bahnknotens von untergeordneter Bedeutung: Der bestehende Zweistunden-takt wird beibehalten. Die Reisezeit verkürzt sich im Zusammenhang mit Stuttgart 21 höchstens im Minutenbereich und ist damit bei einer Reisezeit von heute 23/4

Stunden vernachlässigbar. Einzig für die Orte zwischen Singen und Stuttgart entlang der Gäubahnlinie könnten sich deutliche Reisezeitverkürzungen zum Flughafen Stuttgart ergeben. Die Verbindungen von Zürich Richtung Ulm und München laufen nicht über Stuttgart und sind daher nicht betroffen.

Das prozentuale Wachstum der Luftfracht am Flughafen Stuttgart lag im Jahr 2000 nicht erheblich über demjenigen des Flughafens Zürich (Stuttgart 13,3%, Zürich 10,2% Wachstum gegenüber 1999). Vor allem aber beruhte es auf einem deutlich tieferen Niveau (2000: Stuttgart rund 84000 t, Zürich rund 545000 t; Zahlen einschliesslich Luftfrachtersatzverkehr auf der Strasse). Zudem dürfte der Flughafen Stuttgart auf Grund seiner geografischen Lage tendenziell eher in Konkurrenz zum Flughafen München stehen. Die Luftfrachtbranche verzeichnet seit längerer Zeit europa- und weltweit ein starkes Wachstum, und es ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhält. Für den Flughafen Zürich rechnet das Institut du Transport Aérien, Paris, mit einem Frachtaufkommen von rund 830000 t im Jahr 2005. Auch mit Bezug auf das Luftfrachtgeschäft stehen die Marktteilnehmer, allen voran die Luftverkehrsgesellschaften und die Spediteure, in harter Konkurrenz zueinander. Primäre Aufgabe der Flughäfen ist es, die entsprechenden Infrastrukturanlagen zur Verfügung zu stellen. Zur Bewältigung der am Flughafen Zürich inskünftig erwarteten Frachtmengen werden die Frachtanlagen im Zuge der 5. Ausbautetappe durch ein neues Frachtimportzentrum ergänzt.

Der Flughafen Stuttgart verzeichnete im vergangenen Jahr rund 8,1 Mio. Passagiere und 114000 Bewegungen des Linien- und Charterverkehrs (Zürich: 22,7 Mio. Passagiere und 291000 Linien- und Charterbewegungen). Es ist möglich, dass mit dem Projekt «Stuttgart 21» und der damit verbundenen schnelleren Anbindung von Städten wie Ulm und Heilbronn auch das Passagieraufkommen in Stuttgart inskünftig stark ansteigen wird. Dies jedenfalls dann, wenn Stuttgart für die jeweiligen Kundensegmente, vor allem für die Geschäfts- und Ferienreisenden, die gewünschten Luftverkehrsverbindungen anbietet. Die zwischen Bundespräsident Leuenberger und dem deutschen Verkehrsminister Bodewig am 23. April festgelegten Eckwerte für die künftige Benützung des süddeutschen Luftraums stehen in keinem Zusammenhang mit dem Flughafen Stuttgart. Der im Detail noch auszuhandelnde Staatsvertrag wird zur Folge haben, dass in Zukunft mehr Flugverkehr über schweizerische Gebiete geführt werden muss. Wie dieser verteilt wird, wird sich im Zuge der Erarbeitung des neuen Betriebsreglements weisen (Fluglärmmanagement). Es ist jedoch davon auszugehen, dass der über der Schweiz anfallende Mehrverkehr bewältigt werden kann. Ob und welche technischen Vorkehrungen hierzu nötig sind, hängt letztlich davon ab, welche Betriebsvariante zum Tragen kommen wird.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi