

Sitzung vom 28. Januar 1998

234. Anfrage (Auswirkung des Flughafenausbaus auf den Strassen- und Schienenverkehr)

Kantonsrätin Dorothee Jaun, Fällanden, hat am 10. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

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?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dorothee Jaun, Fällanden, wird wie folgt beantwortet:

Der Modal-Split (Anteil des öffentlichen Verkehrs am landseitigen Verkehr von und zum Flughafen) beträgt gesamthaft 34% im Ausgangszustand (Basis Werktag 1994). Bezogen auf die einzelnen Benutzergruppen variiert der Modal-Split relativ stark: Flugpassagiere 41%, Beschäftigte am Flughafen 31%, Besucher von Flughafenarbeitsplätzen (z.B. Sitzungen, Service von Geräten usw.) 12%, Zuschauerinnen und Zuschauer, Kundinnen und Kunden der Flughafengeschäfte 34%.

In der Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe wird eine Steigerung des Modalsplit-Anteils des öffentlichen Verkehrs auf gesamthaft 42% verlangt. Bedingt durch das absolute Wachstum des Verkehrs und die Steigerung des öV-Anteils, bedeutet dies insgesamt eine Zunahme für den öffentlichen Verkehr um etwa 60% im Vergleich zum Ausgangszustand.

Der Modal-Split wird durch eine ganze Reihe von Faktoren beeinflusst. Bei den Flugpassagieren ist der Modal-Split generell höher in Gebieten, die mit der Bahn erschlossen sind (im Vergleich zu mit dem Bus erschlossenen Gebieten). Zudem ist er höher, je grösser die Distanz zum Flughafen ist. So beträgt der Modal-Split zum Beispiel ab Bern sehr hohe 76%, die kaum mehr erhöht werden können, während er im Kanton Zürich bei lediglich etwa 26% liegt. Die Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum privaten Strassenverkehr sind wichtige Faktoren. So liegt zum Beispiel der Anteil der öV-Benützer aus dem Kanton Aargau bei nur 28%: gegenüber dem guten und direkten Autobahnanschluss durch den Gubristtunnel hat der öffentliche Verkehr den Nachteil, dass keine direkte Strecke zum Flughafen besteht (alle Züge via Zürich HB). Die Situation auf dem bereits heute hochbelasteten Strassennetz sowie die Parkplatzverhältnisse am Flughafen sind weitere Einflussfaktoren. Demgegenüber wird die Attraktivität des öV durch Teilprojekte der 5. Bauetappe stark gesteigert.

Bei den Flughafenmitarbeiterinnen und -mitarbeitern wird der Anteil der öV-Benützung stark durch die Arbeitszeit beeinflusst. Gemäss einer Personalerhebung vom Sommer 1997 haben 60% Schichtarbeitszeiten, was im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen sehr hoch ist. Sie können dadurch nicht vom stark verdichteten öV-Angebot am Morgen und am Abend profitieren. Der öV-Anteil bei Beschäftigten mit Schichtarbeitszeit betrug denn auch bescheidene 23% im Vergleich zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Normalarbeitszeit (öV-Anteil von 39%).

Die Rahmenkonzession für die 5. Ausbaustufe verlangt ein Konzept zum landseitigen Verkehr, welches Massnahmen aufzeigt und die Machbarkeit der Modal-Split-Steigerung im Zusammenhang mit der 5. Bauetappe nachweist. Neben Angebotsverbesserungen beim öV sind dabei auch die Bewirtschaftung der Flughafenparkplätze sowie Marketing-Massnahmen zu behandeln. Dieses Konzept ist zusammen mit den Baukonzessionsgesuchen für die 5. Bauetappe des Flughafens einzureichen. Das Konzept ist zurzeit in Bearbeitung.

Die Situation auf dem Strassennetz und die Belastung der Umwelt erfordern eine wesentliche Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs zum Flughafen. Bei der Volkswirtschaftsdirektion ist deshalb die Stelle eines Projektleiters Gesamtverkehr für die Flughafenregion, der die Erstellung des Konzepts begleitet und die Umsetzung der Massnahmen initiiert und koordiniert, geschaffen worden. Massnahmen werden laufend in enger Zusammenarbeit mit dem Flughafen, dem ZVV und den SBB erarbeitet und umgesetzt. Dazu gehört eine laufende Optimierung des Bus- und Bahnangebots von und zum Flughafen wie z.B. der auf den Fahrplanwechsel 1997 eingeführte S-Bus Bülach-Flughafen und die neue stündliche S-Bahn-Verbindung zwischen Oerlikon und Effretikon mit Anschluss in Oerlikon an das rechte Seeufer und die S8 in Richtung Zürich und Dietlikon. Ebenso gehören dazu Beschleunigungsmassnahmen bei den Bussen wie die Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen im Flughafenbereich (Inbetriebnahme Frühjahr 1997).

Mit dem Massnahmenplan Lufthygiene wurde die Polizeidirektion beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Bau- und der Volkswirtschaftsdirektion in den Agglomerationen Zürich und Winterthur ein integriertes Verkehrsmanagement (IVM) zu verwirklichen. Aufgrund einer inzwischen erfolgten öffentlichen Submission kann Mitte 1998 mit der Ausarbeitung des IVM-Konzepts gestartet werden. Eine Zielsetzung des IVM besteht unter anderem in der bestmöglichen Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger. Darunter werden auch Massnahmen wie die Bevorzugung und die Förderung des öffentlichen Verkehrs auf den Strassen in der Flughafenregion verstanden.

Vorangetrieben werden auch eine direkte stündliche S-Bahn-Verbindung vom rechten Zürichseeufer wie auch eine viertelstündliche Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen. In Bearbeitung sind auch verschiedene weitere Beschleunigungsmassnahmen für die Busse zum Flughafen, insbesondere betrifft dies die Busse aus dem mittleren Glattal. Im Vordergrund stehen folgende Massnahmen: Busspur Ringstrasse, Optimierung an verschiedenen Lichtsignalanlagen, direktere Linienführung Bahnhof Glattbrugg-Flughofstrasse.

Massnahmen für den Busverkehr wie Busspuren, Erneuerung von Verkehrsregelungsanlagen mit Busbevorzugung, welche zum Strassenkörper gehören, sind durch den Strassenfonds zu finanzieren. Für die Frage der Bau- und Kostenpflicht von Busspuren ist entscheidend, ob diese im Sinne des Strassengesetzes als zur Strasse gehörend bezeichnet werden. Ist dies der Fall, trifft die Baupflicht den jeweiligen

Strasseneigentümer, der auch die Kosten zu tragen hat. Demgegenüber findet das Strassengesetz keine Anwendung für separate Busspuren, welche ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr dienen. Diese sind durch den Verkehrsfonds zu finanzieren.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi