

**A N F R A G E** von Peter Anderegg, (SP, Dübendorf)

betreffend Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene

---

Die Strategie des Bundes, Luft- und Strassenverkehr durch leistungsfähige Bahnen zu substituieren, ist bekannt. Dabei stehen Strecken im Bereich von 600 bis 700 km oder drei bis vier Stunden Bahnreisezeit im Vordergrund. Die Diskussion des Postulates Anschluss von Zürich an das HGV (Bericht 4285) hat gezeigt, dass der Regierungsrat die internationale Erreichbarkeit von Zürich einseitig auf den Flugverkehr bezieht. Und das hat sich gemäss dem 'Standortmonitoring Wirtschaftsräum Zürich 2005' als Nachteil erwiesen. Strategische Gesamtverkehrs-Überlegungen der Regierung zur Anbindung Zürichs ans internationale Hochgeschwindigkeitsnetz fehlen - auch im Bericht 4260 betreffend Flugbewegungsplafonierung. Es wäre aber interessant zu erfahren, welche Abhängigkeit zwischen einer Förderung der schnellen Bahnen und dem Flugverkehr im Kurz- und Mittelstrecknetz besteht. Bezüglich des Verlagerungspotentials auf die Schiene existiert aber kein verlässliches Zahlenmaterial. Im europäischen Raum wächst ein Bahnhochleistungsnetz zusammen, welches mittel- und langfristig einen grossen Teil des Flugverkehrs zwischen Metropolen ersetzen kann. Das weiss auch der Regierungsrat, wenn er im Bericht 4260 schreibt: "Für die Standortpolitik des Kantons Zürich ist auch die starke Vernetzung mit anderen Wirtschaftsmetropolen auf dem Bahnnetz in Zukunft von sehr grosser Bedeutung. Die Achsen zu den benachbarten Metropolen weisen zum Teil sehr grosse Verkehrspotenziale auf, vor allem Paris, Frankfurt und Mailand, ferner München und Stuttgart. Mit konkurrenzfähigen Reisezeiten und guter Angebotsqualität kann die Bahn substantielle Anteile in einem stark wachsenden Markt gewinnen, sowohl im Wettbewerb mit dem Luftverkehr als auch mit dem Strassenverkehr" . Dass dies gelingt, zeigt der Erfolg des europäischen HGV-Verkehrs seit Inbetriebnahme des ersten TGV im Jahr 1981. Das Anschliessen des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich an europäische Metropolen mit schnellen Bahnverbindungen ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern generiert langfristig volkswirtschaftlichen Nutzen und bewahrt uns vor einem Mobilitätskollaps. Der Flugesatzverkehr auf der Schiene ist auch eine Chance für einen realistischen Flugbetrieb am Flughafen Zürich und schafft Raum für den Langstreckenflugverkehr.

187/2006

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie gross ist der Anteil der Destinationen, der Flüge und der Passagiere ab Zürich bis rund 700 km?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Verlagerungspotential auf die Bahn - bei entsprechendem Ausbau der HGV im In- und Ausland und welches quantitative Verlagerungsziel anvisiert er?
3. Welche zusätzlichen Bahninfrastrukturen müssten zu den bereits geplanten bereitgestellt werden und zu welchen Kosten?
4. Wie würde sich eine relevante Verlagerung auf die Schiene auf die Entwicklung am Flughafen Zürich auswirken?

Peter Anderegg