

ANFRAGE von Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt)

betreffend Verlagerung des Verkehrs von der Luft auf die Schiene

Der wesensgerechte Einsatz von Verkehrsmitteln muss im Mittelpunkt einer zukunftsge- rechten integrierten Verkehrspolitik stehen, die an den Grenzen unseres Landes nicht Halt machen kann. Insbesondere der Kanton Zürich mit einem bedeutenden Anteil Luftverkehr muss sich mit Fragen der künftigen Vernetzung aller Verkehrsträger auseinandersetzen.

Der Interkontinentalflughafen Zürich-Kloten ist realiter überwiegend ein internationaler Flug- hafen: Mehr als 60% der Destinationen sind innereuropäisch. Die Bruttoreisezeiten mit dem Flugzeug haben innerhalb von Europa in den letzten 12 Jahren wegen der gesteigerten Sicherheitsanforderungen zugenommen, diejenigen mit den Hochgeschwindigkeitszügen haben deutlich abgenommen. Somit gilt die Aussage der Regierung im Bericht 3903 -

«insbesondere unter Berücksichtigung der grossen Distanz zwischen dem Stadtzentrum von Mailand und dem neuen Flughafen Malpensa. In Wirklichkeit findet diese Konkurrenzierung aber im Moment nicht statt. Mit Reisezeiten von mehrheitlich etwa viereinhalb Stunden ist die Bahn nicht in der Lage, eine echte Alternative zum Luftverkehr anzubieten. Wenn jedoch die Reisezeit auf weniger als drei Stunden gesenkt werden könnte, würde diese Verbindung für den internationalen Schienen-Personenverkehr einen hoch interessanten Markt darstellen.»

- nur noch bedingt und sicher nicht mehr nach Inbetriebnahme der NEAT.

Auch hat sich die Situation nach Paris seit 2001 geändert. Schon heute ist man ab Zürich HB z. B. mit dem TGV schneller im Herzen von Paris (Gare de Lyon in 4 Stunden, Gare de l'Est in 5 Stunden) oder Lyon als mit dem Flugzeug, schneller mit dem ICE/IC in Frankfurt, Mün- chen oder Stuttgart. Gleiches gilt schon heute vor Inbetriebnahme der NEAT für Milano. Dennoch werden Frankfurt und Paris zehnmal täglich angefliegen, München siebenmal, Stuttgart und Milano sechsmal, total 23 Flüge (= fast 10% der täglichen Abflüge) täglich nach Destinationen, die mit der Eisenbahn heute schon, gemessen an der Bruttoreisezeit, gleich schnell oder schneller erreicht werden können.

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 den Grossteil der Personenbeförderung über mitt- lere Entfernungen auf die Eisenbahn zu verlegen. Bis 2050 soll das europäische Hochge- schwindigkeitsschiennetz vollendet sein, bis 2030 soll die Länge des bestehenden Netzes verdreifacht werden.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat an:

1. Teilt er grundsätzlich die Auffassung, mittelfristig sei die gezielte Verlagerung von der Luft bei den Mittelstrecken auf den europäischen Eisenbahnschnellverkehr angezeigt?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat die Verlagerungsquote im Umkreis von 400 bis 600 km von Zürich resp. bei Bruttoreisezeiten von 4 – 6 Stunden bis 2025 bzw. 2050, wenn das Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut sein wird?
3. Wie würde sich dies auf die Flugbewegungen ab Zürich auswirken?
4. Welche Massnahmen müssten auf Zürcher bzw. Schweizer Seite im Bereich des Schie- nenverkehrs getroffen werden?

Gabriela Winkler