

Sitzung vom 22. Juli 1992

2278. Anfrage

Kantonsrat Dr. Josef Gunsch, Russikon, hat am 11. Mai 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Die Prognosen der Luftverkehrsentwicklung sind bekannt. Bis zum Jahr 2010 soll sich der Flugverkehr verdoppeln, nach andern Prognostikern sogar verdreifachen. Ebenso bekannt ist, dass das Flughafengebiet schon heute bis an seine Grenzen belastet ist. Der Raum ist knapp, Lärm- und Luftbelastung sind übergross. Es besteht eine gewisse Einigkeit in der Aussage, der Kurzstreckenverkehr gehöre auf die Schiene. Hier besteht eine grosse Kapazitätsreserve, gehören doch, wenn man zum Beispiel Destinationen in einem Umkreis von 600 km zum Kurzstreckenverkehr zählt, etwa 60 % der Flüge in diese Kategorie.

Wird die langfristige Planung für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz in die (ebenfalls langfristige) Flughafenplanung (Masterplan) einbezogen?

- Wenn nein, wieso nicht?
- Wenn ja, in welcher Form, mit welchen Zielsetzungen und welchen zeitlichen Vorgaben?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Dr. Josef Gunsch, Russikon, wird wie folgt beantwortet:

Durch den Aufbau eines leistungsfähigen europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes wird eine Verminderung des Kurzstrecken-Luftverkehrs angestrebt. Genannt werden in diesem Zusammenhang Destinationen, die etwa 400-600 km (Luftlinie) voneinander entfernt sind. Diese Verkehrsverlagerung auf die Schiene kommt dann zum Tragen, wenn dem Kunden die gewünschten Zeit- und Komfortanforderungen geboten werden können. Um auch dem Geschäftsreiseverkehr auf Distanzen bis zu 600 km auf der Schiene eine echte Alternative zum Luftverkehr anbieten zu können, sollten diese Distanzen in etwa drei Stunden zurückgelegt werden können. Wenn das in Europa im Entstehen begriffene Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz zur Verfügung steht, wird dies für Destinationen wie Paris, Lyon, Frankfurt, Stuttgart, Mailand und andere möglich sein. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen allerdings noch verschiedene Neubaustrecken erstellt werden (z. B. TGV Rhin-Rhone in Frankreich, Neubaustrecke Basel-Karlsruhe in Deutschland usw.). In der Schweiz werden einige Streckenabschnitte der "Bahn 2000" und, für den Verkehr nach Italien, die neuen Alpenbasislinien Voraussetzung hierfür sein. Entsprechende Planungen sind im Gang, und Entscheide stehen bevor. Etwa ab Anfang des nächsten Jahrhunderts wird auch Zürich schrittweise von den entsprechenden Fahrzeitgewinnen profitieren können, was dann auch zu gewissen Entlastungen im europäischen Luftverkehr führen wird. In Anbetracht der hohen Investitionsbeträge und der langen Realisationsperioden für den Aufbau eines umfassenden und leistungsfähigen europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes sind markante Auswirkungen auf den Luftverkehr erst nach dem Jahr 2000 zu erwarten. Die Flughafenplanung geht davon aus, dass im Kurzstreckenverkehr in den nächsten 5-10 Jahren kaum bedeutende Verkehrsverlagerungen vom Flugzeug auf die Schiene stattfinden werden. Für das darauffolgende Jahrzehnt kann damit gerechnet werden, dass der Verlagerungseffekt des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene in weitaus höherem Mass zum Tragen kommt. Besonders gute Fortschritte sind beim Ausbau des europäischen Städteverkehrs zu erwarten. Wie weit dann gleichzeitig auch die einzelnen Flughäfen an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz angebunden werden, lässt sich aufgrund der heute bekannten Planungsabsichten noch nicht genau beantworten.

Findet durch den Aufbau des europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes eine Abnahme bei den Kurzstreckenflügen statt, so werden durch die starke Verlagerung zum

Langstreckenverkehr mit Grossraumflugzeugen auch die luftseitigen Terminalbauten beeinflusst. Diese lassen sich im allgemeinen infolge der hohen Ausbau- und Nutzungsflexibilität verhältnismässig einfach anpassen.

Es wird Aufgabe der europäischen Verkehrspolitik sein, den Aufbau des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetzes zu fördern und die erforderlichen Realisationsschritte zu beschliessen. Auf der Flughafenlinie jedenfalls können Hochgeschwindigkeitszüge verkehren, und die Flughafenanlagen lassen sich verhältnismässig kurzfristig an die sich verändernden Verkehrsströme anpassen.

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

Zürich, den 22. Juli 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller