

Sitzung vom 5. September 2001

1324. Anfrage (Zunahme der Inlandflüge ab dem Flughafen Zürich)

Kantonsrat Roland Munz, Zürich, hat am 2. Juli 2001 folgende Anfrage eingereicht:

In der Medienmitteilung zum Kredit für den Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofes Löwenstrasse in Zürich hat der Regierungsrat verlauten lassen: «Im Sinne eines wessengerechten Verkehrsmiteinsatzes ist nur die Bahn im Verbund mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln in der Lage, die grossen, dichten Siedlungsgebiete zuverlässig und umweltschonend zu verbinden.» In der Diskussion konnte zudem vernommen werden, dank ausgebauter Bahninfrastruktur könne Verkehr von der Luft auf die Schiene verlagert werden.

Vor einigen Tagen begrüsst die Volkswirtschaftsdirektion ausdrücklich den von der Swissair vorgesehenen Ausbau auf der Verbindung Zürich–Genf: Mit je 14 Kursen pro Tag in beiden Richtungen verkehrt der «PendulAir» der Swissair zwischen den Wirtschafts- und Lebensräumen von West- und Ostschweiz.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Welchen Stellenwert nehmen Inlandflüge ein, in Anbetracht dessen, dass die Überflüge über süddeutschen Gebieten massiv eingeschränkt werden müssen und dass auch die Bevölkerung im Kanton Zürich kaum mehr bereit sein wird, immer mehr zusätzliche Flugbewegungen zu ertragen?
2. Sollte es zu einer Plafonierung der Flugbewegungen von/nach dem Flughafen Zürich kommen, besteht nicht die Gefahr, dass die Zunahme an Inlandflügen genau jene Langstreckenflüge verdrängt, die für einen bedeutenden Interkontinentalflughafen von existenzieller Bedeutung sind? Ist der Regierungsrat bereit, eine Abwertung des Flughafens Zürich in Kauf zu nehmen, um im Gegenzug die Wirtschaftsräume Zürich und Genf durch vermehrte Kursflüge besser zu bedienen?
3. Ist der Regierungsrat noch immer der Ansicht, nur die Bahn sei in der Lage, die grossen Siedlungsgebiete innerhalb der Schweiz umweltschonend zu verbinden?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich nach Realisierung der anstehenden Bahninfrastrukturausbauten bei Flughafen AG und Swissair AG wieder für eine Reduktion der Inlandflüge zu verwenden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roland Munz, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Die Schweiz verfügt im internationalen Vergleich über ein gut funktionierendes, attraktives Bahnsystem, das im Rahmen von Bahn 2000 noch deutlich verbessert wird. Die Verbesserungen im inländischen Verkehr werden künftig ergänzt durch den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Eisenbahnen, der gegenwärtig parallel zum Projekt Bahn 2000, 2. Etappe, geplant wird. Die Stossrichtung zur Stärkung der Wettbewerbsposition der Bahn im internationalen Verkehr liegt auf stark verkürzten Reisezeiten. Zahlreiche ausländische Beispiele zeigen, dass die Bahn mit Hochgeschwindigkeitsangeboten und einer damit verknüpften umfassenden Modernisierung ihrer Dienstleistungen in Bezug auf den Luftverkehr namhafte Marktanteile gewinnen kann. In diesem Zusammenhang besteht auch ein Potenzial zur Verringerung der Flugbewegungen.

Das Konzept Bahn 2000 legt für die Verbindungen innerhalb der Schweiz das Schwergewicht nicht auf höhere Fahrgeschwindigkeiten, sondern auf kurze, komfortable Anschlüsse: Auf Grund der kleinräumigen Siedlungsstruktur der Schweiz überwiegen die Vorteile gut funktionierender «Transportketten» mit schlanken Anschlüssen diejenigen von Fahrzeugen gewinnen auf einzelnen Verbindungen. Fahrzeitverkürzungen werden deshalb grundsätzlich nur dort angestrebt, wo sie für das Funktionieren des Anschluss-Systems nötig sind. Das Motto von Bahn 2000 lautet bekanntlich: «So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich.»

Das Konzept von Bahn 2000 hat zur Folge, dass die Fahrzeiten auf der Verbindung Genf–Zürich auch langfristig nicht spürbar sinken werden. Die Reisezeit zwischen den beiden Städten beträgt heute rund drei Stunden, sodass für Hin- und Rückreise etwa sechs

Stunden reine Fahrzeit in Kauf genommen werden müssen. Auch nach der Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 Ende 2004 wird die Fahrzeit pro Weg immer noch rund zwei Stunden und 45 Minuten betragen. Dies ist für Freizeitfahrten vor allem bei längeren Aufhalten am Zielort nicht hinderlich, wohl aber für Geschäftsreisen mit Rückkehr am gleichen Tag. Wegen der guten Verbindungen zwischen den Flughäfen Genf und Zürich und dem jeweiligen Stadtzentrum wählen Geschäftsreisende häufiger den Luftweg.

Auf der Strecke Genf–Zürich macht der so genannte Lokalverkehr nur einen Teil des Passagieraufkommens aus. Für den Grossteil der Passagiere aus Genf ist Zürich heute nur eine Zwischenetappe auf einem Mittel- oder Langstreckenflug, nachdem die Swissair beschlossen hatte, vom Winterflugplan 1996/97 an praktisch alle direkten Langstreckenflüge von Genf abzuziehen und an ihren Hub Zürich zu verlegen (so genannte 4. Welle). Im Zuge dieser Umstellung stellte die Swissair in Aussicht, die beiden Flughäfen inskünftig mit einem Shuttle («PendulAir») zu verbinden. Damit sollte einerseits sichergestellt werden, dass die Passagiere aus der Romandie weiterhin Anschluss an das interkontinentale Streckennetz der Swissair haben. Andererseits sollte der «PendulAir» aber auch dem Lokalverkehr zwischen Genf und Zürich dienen, allen voran dem Geschäftsreiseverkehr. Eine effiziente und qualitativ hochstehende Flugverbindung zwischen Genf und Zürich ist auch aus staatspolitischen Gründen von grosser Bedeutung, trägt sie doch dazu bei, den für die Zukunft der Schweiz wichtigen Zusammenhalt zwischen der Romandie und der Ostschweiz zu stärken.

Anfänglich funktionierte der «PendulAir», der im Winter 1996/97 in beiden Richtungen je elfmal verkehrte, zur Zufriedenheit der Passagiere. Im Laufe der vergangenen Jahre nahm die Qualität dieser Verbindung jedoch ab. Der «PendulAir» verkehrte, entgegen den ursprünglichen Absichten, nicht mehr regelmässig zwischen Genf und Zürich (z.B. immer zur vollen oder halben Stunde) und häufig mit zum Teil grösseren Verspätungen. Der letztgenannte Umstand war auch darauf zurückzuführen, dass Anschlusspassagiere – sie machen rund 70% des Passagieraufkommens zwischen den beiden Städten aus – abgewartet wurden. Im Laufe des Jahres 2000 wiesen vor allem Genfer Wirtschaftskreise wie z.B. das Groupement des Banquiers Privés Genevois, aber auch die Swiss-American Chamber of Commerce auf die stetig abnehmende Bedienungsqualität des «PendulAir» hin. Am 25. September 2000 trafen sich die Vorsteher bzw. die Vorsteherin der Volkswirtschaftsdirektionen der Kantone Genf, Waadt und Zürich zu einem Gespräch, in dessen Anschluss der damalige Verwaltungsratspräsident der seinerzeitigen SAirGroup gebeten wurde, die notwendigen Schritte in die Wege zu leiten, damit der «PendulAir» inskünftig wieder zu einer zuverlässigen Verbindung zwischen der welschen und der deutschen Schweiz wird.

Es ist dem persönlichen Engagement des neuen Verwaltungsratspräsidenten der Swissair Group, Mario A. Corti, zu verdanken, dass diesem Begehren vom kommenden Winterflugplan 2001/02 an Rechnung getragen wird. In quantitativer Hinsicht werden die Flüge zwischen Genf und Zürich gegenüber dem Sommerflugplan 2001 um lediglich einen Flug aufgestockt (Sommer 2001: 14 Flüge von Zürich nach Genf und 13 Flüge von Genf nach Zürich pro Tag; Winter 2001/02 je 14 Kurse pro Tag und Richtung). Der «PendulAir» wird jedoch vor allem qualitativ stark verbessert. Neu werden die Flüge ab Zürich zu den vollen bzw. halben Stunden nach Genf geführt, während sie Genf um zehn Minuten nach und zwanzig Minuten vor den vollen Stunden in Richtung Zürich verlassen. Darüber hinaus tragen alle Flüge einprägsame ein- oder zweistellige Flugnummern (ab Zürich fortlaufende gerade, ab Genf ungerade Nummern). Darüber hinaus will die Swissair mit verschiedenen Massnahmen erreichen, dass die Flüge zwischen Genf und Zürich so pünktlich wie möglich verkehren (Einbau von zeitlichen Pufferzonen im Flugplan, damit allfällige Verspätungen aufgefangen werden können; Priorität dieser Flüge hinsichtlich der Bodenabfertigungsdienste; wenn immer möglich Abstellen der Flugzeuge an Dockstandplätzen). Mit diesem «Nouveau PendulAir» wird der wirtschaftlichen und staatspolitischen Bedeutung, die der luftverkehrsmässigen Verbindung zwischen der Romandie und der Ostschweiz zukommt, wieder in dem ihr gebührenden Masse Rechnung getragen.

Falls es zu einer Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich kommen sollte – was gemäss Baukonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für das Dock Mitte wie auch gemäss dem entsprechenden Urteil des Bundesgerichtes längerfristig nicht ausgeschlossen werden kann –, wird es Sache des für die Luftfahrt zuständigen Bundes sein, zusammen mit den Beteiligten, allen voran der Flughafen Zürich AG als Inhaberin der Betriebskonzession, Prioritäten zu setzen. Der Kanton würde sich hierzu auf Grund der dazumal vorliegenden, konkreten Umstände und Rahmenbedingungen äussern.

Der Ersatz des Kurzstreckenluftverkehrs durch die Bahn bleibt ein erklärtes Ziel, muss sich jedoch auf diejenigen Verbindungen beschränken, auf denen genügend Marktpotenzial für ein konkurrenzfähiges Bahnangebot mit entsprechendem Preis-/Leistungs- und Preis-/Qualitäts-Verhältnis besteht. Eine Intervention des Staates im Sinne einer Kontingentierung des Flugverkehrs ist in solchen Fällen auch gar nicht nötig. Im Fall der Verbindung Zürich–Genf dürfte die Verlagerung auf die Schiene aus den erwähnten Gründen jedoch auch nach Erstellung der anstehenden Bahninfrastrukturausbauten deutlich geringer ausfallen als auf den Achsen Zürich–Basel–Paris/Frankfurt und Zürich–Lugano–Mailand. Das Verkehrspotenzial sowohl auf den jeweiligen inländischen Abschnitten als auch auf den Verbindungen zu den entsprechenden ausländischen Wirtschaftsmetropolen ist mit wesentlich besseren Voraussetzungen für eine stärkere Marktposition der Bahn verbunden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi