

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 10/2013

Sitzung vom 10. April 2013

408. Anfrage (Verlagerung des Verkehrs von der Luft auf die Schiene)

Kantonsrätin Gabriela Winkler, Oberglatt, hat am 14. Januar 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Der wesensgerechte Einsatz von Verkehrsmitteln muss im Mittelpunkt einer zukunftsgerichteten 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 Flughafen: Mehr als 60% der Destinationen sind inhereuropäisch. 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, München 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 mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn zu verlegen. Bis 2050 soll das europäische Hochgeschwindigkeitsschienennetz 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 Schienenverkehrs getroffen werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Die Erstellung der Bahninfrastruktur für den nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgt durch den Bund. Die Verbesserung des Anschlusses der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss) ist Ziel des gleichnamigen Bundesgesetzes vom 18. März 2008 (SR 742.140.3). Dies soll einerseits dazu beitragen, den internationalen Strassen- und Luftverkehr soweit als möglich auf die Schiene zu verlagern, und andererseits, die Schweiz als Wirtschafts- und Tourismusstandort zu stärken. Alle Objekte mit direktem Bezug zum Kanton Zürich wurden mit dem Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anchlusses vom 8. März 2005 bewilligt. In der Region Zürich wurden zwischen Rafz und Neuhausen Doppelspuren gebaut, im Korridor Zürich–Winterthur wird zurzeit die Überwerfung Hürlistein verwirklicht und die Zufahrt zum Bahnhof Winterthur auf vier Gleise ausgebaut. Im Zusammenhang mit der HGV-Vorlage investiert der Bund nicht nur in Bahninfrastruktur in der Schweiz, sondern auch im Ausland. Mit einem Schweizer Beitrag wird beispielsweise die Strecke Lindau–Geltendorf elektrifiziert und neigezugfähig ausgebaut. Damit soll die Fahrzeit im Korridor Zürich–München von heute 4 Stunden 15 Minuten auf künftig 3 Stunden 15 Minuten verkürzt werden.

Neben den HGV-Projekten wird sich mit der Neuen Eisenbahnalpen-transversalen (Neat) die Reisezeit von Zürich nach Mailand um rund eine Stunde auf 2 Stunden 58 Minuten verkürzen. Zusammen mit den Bahninfrastrukturausbauten zwischen Mailand und Rom werden auch die Reisezeiten nach Florenz und Rom deutlich attraktiver. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Ausbauten in der Schweiz termingerecht umgesetzt werden können, die notwendigen Ausbauten in den Nachbarländern erfahren jedoch vermehrt Verzögerungen. Zuständig für die Ausbauten ist der Bund.

Der Kanton Zürich setzt sich, soweit dies möglich ist, für eine rasche Umsetzung dieser Bauwerke ein. Zudem hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 14. Februar 2011 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr festgelegt, dass die Qualität und Anzahl der Bahnverbindungen zu den benachbarten Metropolitanräumen zu verbessern ist (Vorlage 4718a).

2011 fanden am Flughafen Zürich knapp 240 000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr statt. Der Anteil der Flugbewegungen in die Nachbarländer Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich betrug 38% oder rund 90 000 Flugbewegungen. Das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich betrug im selben Jahr rund 24,3 Mio. Passagiere. Davon reisten von und nach den Nachbarländern rund 7,3 Mio. Passagierinnen und Passagiere. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass 34% bzw. rund 8,3 Mio. aller Passagierinnen und Passagiere den Flughafen Zürich im Transfer benutzten; diese kommen für eine Verlagerung auf den Schienenverkehr realistischlicherweise kaum infrage. Dasselbe gilt für die in Zürich erfassten Lokalpassagierinnen und -passagiere, die an ihrer europäischen Destination auf einen anderen Flug umsteigen. Der Anteil dieser Passagierinnen und Passagiere auf jenen Strecken, die für eine Konkurrenzierung durch die Bahn infrage kommen, ist nicht bekannt und müsste bei den zahlreichen Fluggesellschaften erfragt werden.

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Reisezeitverkürzungen auf dem Schienenweg auf den betreffenden Strecken auch ohne staatliche Lenkungsmaßnahmen zu einer Attraktivitätssteigerung gegenüber dem Flugverkehr führen werden. Eine staatlich geförderte Verlagerung läge ohnehin nicht in der Verantwortung des Kantons.

Zu Fragen 2 und 3:

Das Verlagerungspotenzial lässt sich nicht zuverlässig bestimmen. Die dafür erforderlichen Daten müssten bei den verschiedenen Fluggesellschaften erhoben werden. Im freien Markt der Zivilluftfahrt fehlt dem Kanton hierfür eine Rechtsgrundlage.

Zu Frage 4:

Im Vordergrund steht die seitens des Bundes laufende Verbesserung der HGV-Anschlüsse. Weitere Massnahmen sind derzeit nicht angezeigt. Solche lägen ohnehin nicht im Zuständigkeitsbereich des Kantons.

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

Vor dem Regierungsrat

Der stv. Staatsschreiber:

Hösli