

Sitzung vom 13. April 1994

1051. Anfrage (Nutzung des nationalen und internationalen Bahnangebots für den Flughafen und für Zürich-Nord)

Kantonsrat Peter Stirnemann, Zürich, hat am 14. Februar 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung der nachstehenden Fragen gebeten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat folgende Möglichkeiten im bestehenden nationalen und internationalen Bahn-Fahrplanangebot, um die Flug/Bahn-Beziehungen am Flughafenbahnhof zu verbessern:
 - EC-Züge Zürich-München, die bereits heute über die Flughafenstrecke geleitet werden, am Flughafenbahnhof anhalten lassen;
 - EC-Züge Zürich-Stuttgart, die über Winterthur geleitet werden, am Flughafenbahnhof anhalten lassen;
 - vermehrter Halt von Flughafen-Schnellzügen in Zürich-Oerlikon;
 - Anpassung (Verkürzung) der Aufenthaltszeiten der Flughafen-Schnellzüge von und nach der West- und Zentralschweiz im Hauptbahnhof, um verbesserte Transferzeiten am Flughafen zu gewährleisten?
2. Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, damit diese Möglichkeiten bei den kommenden Fahrplankonferenzen durchgesetzt werden können?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Stirnemann, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Beim Entscheid, welches Verkehrsmittel auf dem Weg zum und vom Flughafen benützt wird, ist die Qualität des Bahnangebots von grosser Bedeutung. Dabei wird die Qualität je nach Reisezweck unterschiedlich beurteilt. Während der Flugreisende aus grösseren Distanzen den Flughafen möglichst ohne Umsteigen erreichen möchte, geht es beim Personal und bei den Flugpassagieren aus der Region vor allem um die Zahl der Fahrgelegenheiten.

Die umsteigefreie Fernverkehrsverbindung ist fast aus allen Landesteilen gewährleistet. Dagegen zeigt die Zahl der Verbindungen im Nahverkehr noch verschiedene Mängel. Am schwersten wiegt dabei der fehlende Halbstundentakt zwischen Flughafen und Winterthur. Ungenügend ist aber auch das Zugsangebot zwischen Oerlikon und dem Flughafen. Zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und dem Flughafen ist das Angebot unbefriedigend über die Stunde verteilt. Im Bestreben, die Stellung der Bahn im Verkehr mit dem Flughafen noch weiter zu steigern, setzen sich Volkswirtschaftsdirektion und Zürcher Verkehrsverbund bei den SBB für die Beseitigung der erwähnten Mängel ein. Die aufgeführten Möglichkeiten werden wie folgt beurteilt:

Die vier EC-Zugspare Zürich-München-Zürich verkehren heute fahrplanmässig über Kloten-Stadt oder Wallisellen. Einige von ihnen werden aber aus betrieblichen Gründen häufig über den Flughafen umgeleitet, wo sie allerdings nicht anhalten. Für den Fahrplanwechsel 1995 wird geprüft, die Münchner Züge regelmässig über den Flughafen zu führen und sie dort anhalten zu lassen. Dies ergäbe zusätzliche Verbindungen zwischen dem Flughafen und Winterthur bzw. St.Gallen und damit einen Schritt Richtung Halbstundentakt. Gleichzeitig würde der Bodenseeraum (Lindau, Bregenz) wieder umsteigefrei mit dem Flughafen verbunden.

Von den beiden EC-Kurspaaren Zürich-Stuttgart-Zürich werden drei Züge über Zürichberglinie-Winterthur und einer über Bülach geführt. Sie fahren also heute alle nicht via Flughafen. Um den Flughafen dennoch bedienen zu können, wurden die über die Zürichberglinie verkehrenden Züge bis bzw. ab Flughafen verlängert. Diese Verlängerungen werden kaum benützt, so dass sie auf Fahrplanwechsel 1994 eingestellt werden müssen. Da diese EC-Züge auch aus anderen Gründen nicht zu befriedigen vermögen, werden mittelfristig andere Lösungen gesucht. Sollte diese Prüfung dazu führen, dass weitere einzelne EC-Züge über Winterthur geleitet werden, wird auch eine direkte Bedienung des Flughafens in die Überlegungen einzubeziehen sein, was allerdings zwischen Schaffhausen und Zürich mit einer Fahrzeitverlängerung von 5-10 Minuten verbunden wäre.

Mit dem Halt von Flughafen-Schnellzügen in Oerlikon können zusätzliche Bahnverbindungen zwischen Oerlikon und dem Flughafen geschaffen werden. Gleichzeitig erhielte die Grossagglomeration Zürich-Nord umsteigefreie Schnellzugsverbindungen mit anderen Landesteilen, wie dies für Mittelzentren in der übrigen Schweiz selbstverständlich ist. Im geltenden Fahrplan besteht die Bahnverbindung Oerlikon-Flughafen nur mit der stündlich verkehrenden S2 und dem ebenfalls stündlich verkehrenden Schnellzug Brig/Interlaken-Bern-Olten-Zürich-Flughafen. Ab 1995 sollen auch die zweistündlich verkehrenden Schnellzüge Basel-

Aarau-Zürich-Flughafen-St.Gallen-Chur in Oerlikon anhalten, während der geforderte Halt der Luzerner Züge betrieblich nicht möglich ist. Da ein Halt der IC-Züge Bern-Zürich-St.Gallen in Oerlikon nicht in Frage kommt, wäre nur für den Thurgauer Schnellzug ein zusätzlicher Halt denkbar. Damit könnte auch das Zugsintervall zwischen Oerlikon und dem Flughafen ideal unterteilt werden, weshalb dieser Halt mittelfristig anzustreben ist. Darüber hinaus wird zur besseren Einbindung des Flughafens in den Regionalverkehr, wie sie gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 10. Mai 1993 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr anzustreben ist, auch die Führung zusätzlicher S-Bahn-Züge geprüft, welche selbstverständlich in Oerlikon anhalten würden.

Die Aufenthaltszeiten der Schnellzüge im Zürcher Hauptbahnhof werden hauptsächlich durch die Herstellung gegenseitiger Anschlüsse bestimmt und sind darum für durchreisende Passagiere recht lang. Dies gilt insbesondere für den Verkehr mit dem Flughafen, weil der lange Aufenthalt im Verhältnis zur kurzen Anschlussstrecke als besonders lästig empfunden wird. Der überdurchschnittlich lange Aufenthalt der Züge Flughafen-Luzern von 24 Minuten wird 1995 auf 16-18 Minuten verkürzt, gleichzeitig aber in der Gegenrichtung von 7 auf 16-18 Minuten verlängert. Wo dies möglich ist, werden Verkürzungen angestrebt, doch geschieht dies nur in kleinen Schritten.

Der Regierungsrat hat diese Probleme in den Fahrplanverfahren und in Verhandlungen immer wieder vorgetragen. Die für 1995 vorgesehenen Verbesserungen sind darauf zurückzuführen. Die Anstrengungen werden in der gleichen Richtung fortgesetzt. An den Fahrplankonferenzen können allerdings keine Entscheide gefällt und durchgesetzt werden. Es geht vielmehr darum, die entscheidenden Instanzen von den vorhandenen guten Argumenten zu überzeugen und wo nötig mitzuhelfen, die erforderlichen technischen Voraussetzungen zu schaffen.

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

Zürich, den 13. April 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller