

Zürich. 6. Mai 1996

KR-Nr. 134/1996

**ANFRAGE** von Vreni Püntener-Bugmann (Grüne, Zürich)

betreffend Schienentransport des Luftfrachtersatzverkehrs (LEV) und Prüfung einer Kombinationslösung von "Mittelverteiler" und Anschlussgleise zum Frachthof

---

Seit einigen Jahren wird LEV zwischen Zürich und Mailand auf der Schiene transportiert. Für Kloten erfolgt der Bahntransport bis und ab Birrfeld AG. Auch für weitere Destinationen (z.B. Frankfurt, Amsterdam) wurden Schienentransporte in Aussicht gestellt. Die Erfahrungen aus dem LEV-Transport Mailand-Zürich und die künftigen Entwicklungen sind von Interesse. Bezüglich geplantem Güterumschlagplatz in Rümlang interessiert der heutige Stand der Diskussion und Erkenntnis. Offenbar setzt sich die Auffassung durch, dass es notwendig ist, den direkten Schienentransport zum Frachthof zu realisieren, anstelle eines Umladeterminals in Rümlang.

In früheren Auseinandersetzungen über den Gleisanschluss des Frachthofs Ost wurde vorgeschlagen, dass der Schienenanschluss für den Güterverkehr in offener Linienführung zwischen Kloten Balsberg und dem Frachthof entlang der Flughafenautobahn erfolgen könnte. Diese Ideen zur Linienführung wurden damals als "nicht machbar" abgelehnt. Heute ist für die Realisierung des Mittelverteilers als "meter-spurige Stadtbahn" gerade jene Linienführung vorgeschlagen. Es ist darum heute zu prüfen, ob eine Kombinationsmöglichkeit zwischen Mittelverteiler und Gleisanschluss Frachthof (z.B. mit einem Dreischienengleis) möglich wäre.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hat sich in den letzten Jahren der LEV zwischen Zürich und Mailand entwickelt, welches sind die Erfahrungen aus der kombinierten Lösung Schiene und Strasse?
2. Werden für weitere Strecken (z.B. Frankfurt, Amsterdam) Schienentransporte für den LEV vorgesehen, in welchen Stadien befinden sich diese Vorhaben, was ist geplant?
3. Ist es richtig, dass sich zur Zeit die Erkenntnis durchzusetzen beginnt, dass der in Rümlang vorgesehene Güterumschlagplatz problematisch ist und deshalb nicht realisiert werden soll und stattdessen der Bahntransport näher bei den Frachtanlagen beginnen bzw. enden muss?
4. Wäre eine kombinierte Lösung von Mittelverteiler und Gütergleis (z.B. mit Dreischienengleis) zwischen Balsberg und Frachthof grundsätzlich möglich?
5. Ist der Regierungsrat bereit, für den direkten Gleisanschluss des Frachthofs eine kombinierte Lösung mit dem Mittelverteiler eingehend zu prüfen? Wenn nein, weshalb nicht?

Vreni Püntener-Bugmann