

## **NZZ Nr. 38 vom 15.2.2001**

### **Flughafenautobahn: Verkehrszunahme 40 % bis 2010**

Die fünfte Ausbaustufe des Flughafens Zürich-Kloten wirkt sich auch auf die Verkehrsentwicklung aus. Eine Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) rechnet mit einer Verkehrszunahme von bis zu 40 % - und dies obwohl auch ein Ausbau der Leistungen des öffentlichen Verkehrs vorgesehen ist. Vorgeschlagene Massnahmen: Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und gezielter Ausbau der Strassenbauten. Für eine Entlastung im mittleren Glattal ist die Realisierung der Stadtbahn wichtig.

## Der Flughafenautobahn droht der Kollaps

### Studie rechnet mit 40 Prozent mehr Verkehr bis 2010

Eine Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung sagt für die Flughafenautobahn eine Verkehrszunahme von 40 Prozent bis ins Jahr 2010 voraus. Die Folgen wären tägliche Staus. Als Gegenmassnahmen werden eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Strassenbauten vorgeschlagen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist namentlich bei den Passagieren und beim Personal aus der Nähe zu gering.

*be.* 40 Prozent mehr Strassenverkehr und Staus auf der Flughafenautobahn A 51 – diese Auswirkungen wird gemäss einer Studie der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) die fünfte Ausbaustape des Flughafens Kloten zur Folge haben. Die Studie rechnet mit einem Anstieg der Zahl der Motorfahrzeuge auf der Flughafenautobahn von heute täglich rund 79 000 auf 100 000, wobei der flughafenbedingte Verkehr 50 Prozent ausmachen werde (heute 42 Prozent). Somit sei zu befürchten, dass die Autofahrer auf diesem Abschnitt inskünftig morgens und abends während mehrerer Stunden mit Staus rechnen müssten. Die A 51 verfüge nur noch über eine Leistungsreserve von 17 Prozent. Es sei absehbar, dass im Falle einer Überlastung die Autolenker vermehrt auf das lokale Strassennetz ausweichen würden.

#### 60 Prozent mehr Parkplätze?

Diese Entwicklung wird nach Angaben der RZU auch dann eintreten, wenn der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten flughafenbedingten Bodenverkehr wie geplant bis 2005 auf 42 Prozent erhöht werden kann. Die Studie weist zudem auf den Anstieg der Parkplatzzahl am Flughafenkopf von 11 500 im Jahr 1997 auf rund 18 000 im Jahr 2010, eine Zunahme um fast 60 Prozent. Neue Nutzungen wie ein Kasino, ein Geschäftszentrum und ein Flughafenhotel sind dabei nicht berücksichtigt. Durch den Bau des Parkhauses C entstehen 2700 neue Parkplätze, 3000 weitere Parkfelder sollen nach der Studie in

einem Parkhaus D eingerichtet werden, für das aber noch kein konkretes Projekt vorliegt.

Als mögliche Massnahmen gegen die Überlastung der Flughafenautobahn bezeichnet die RZU neben Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs das Integrierte Verkehrsmanagement, das der Kanton zurzeit entwickelt. Dies allein könne jedoch Staus nicht verhindern. In der Umgebung des Flughafens stünden deshalb folgende Strassenbauten zur Diskussion: eine Verlängerung der Glattalstrasse, ein Ausbau der Umfahrung Brütisellen-Kloten (K 10), ein Ausbau der A 1 zwischen dem Anschluss Wallisellen und dem Brütiseller Kreuz sowie eine Erweiterung des Gubristunnels auf sechs Spuren.

Kantonsingenieur Georg Pleisch erklärte auf Anfrage, mit der Realisierung dieser Strassenprojekte könnte schon bald begonnen werden, wenn nur das Geld dafür vorhanden wäre. Pleisch verwies auf die mehrmals vom Volk abgelehnte Erhöhung der Verkehrsabgaben und fügte bei, im Strassenbau würden die Begehrlichkeiten keine Grenzen kennen, nur bezahlen wolle niemand. Die Stauprognose der RZU-Studie sei realistisch, wenn bis 2010 keine Massnahmen getroffen würden. Von der Realisierung der erwähnten Strassenbauten abgesehen, erwähnte der Kantonsingenieur das Verkehrsmanagement, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Parkplatzbewirtschaftung am Flughafen. Hohe Parkplatzgebühren verhinderten den Suchverkehr; nur wenige Parkplätze zur Verfügung zu stellen, sei jedoch keine Lösung. Die Folge wäre nämlich eine Zu-

nahme des «Kiss & Ride»: den Partner am Morgen zum Flughafen fahren und am Abend wieder abholen. Daraus ergäben sich vier Fahrten statt zwei.

#### «Kanton muss das Problem lösen»

Die Pressesprecherin der Flughafengesellschaft, Sonja Zöchling, erklärte, es sei vor allem Sache des Kantons, das Strassenproblem rund um den Flughafen zu lösen. Von täglichen Staus zu sprechen, sei Schwarzmalerei. Bei den Passagieren betrage der Anteil des öffentlichen Verkehrs schon 51 Prozent; es harze jedoch beim Flughafenpersonal, das zu drei Vierteln mit dem Auto zur Arbeit gelange. Mit höheren Parkplatztarifen müsse hier Gegensteuer gegeben werden. Ausserdem sollten sich die anderen Flughafenunternehmen der Flughafengesellschaft anschliessen, die Regenbogenkarten an ihre Mitarbeiter abgebe. Für ein neues Parkhaus sei der Bedarf bis 2010 zwar ausgewiesen, es gebe dafür aber weder einen Standort noch einen Zeitplan.

«Der Klumpen Kloten wird zum Moloch», sagte der Präsident des Flughafenschutzverbandes, Peter Staub. Die Studie bestätige, dass die durch den Flughafen verursachte Umweltbelastung gross sei. Staub glaubt nicht, dass sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs noch stark steigern lässt; hierfür wäre ein rigoroses Umdenken nötig. Auch eine Realisierung der Strassenprojekte löse das Problem der falschen Zentralisierung im Kanton Zürich nicht.

#### Unvollständiges zum öffentlichen Verkehr

*bd.* Die Analyse der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) zitiert eine Erhebung von 1994, die zeigte, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs umso höher ist, je weiter entfernt die Flugpassagiere wohnen: Gemäss der neuesten Erhebung der Flughafen Zürich AG sind es beim Kanton Bern 75 Prozent, in der Westschweiz 74, beim Kanton Zürich aber nur 36 (1994 noch 26) Prozent. Für den Aargau beschränkt sich die Analyse auf die Angabe der alten Zahl (28 Prozent). Zur Attraktivitätssteigerung werden Tangentialverbindungen Altstetten-Oerlikon vorgeschlagen. Der sogenannte Flugzug ab Basel bietet einem grossen Teil des Aargaus diesen Komfort bereits. An anderer Stelle wird der Flugzug, den auf den Fahrplanwechsel 2000 in Zusammenarbeit mit den SBB die Swissair (es geschah umgekehrt) geschaffen habe, zwar erwähnt. Der aktuelle Hinweis auf dessen Stunden- statt Zweistundentakt ab dem 10. Juni fehlt jedoch.

Im Bericht wiederholt hervorgehoben werden die langen Aufenthaltszeiten (10 bis 16 Minuten) im Zürcher Hauptbahnhof. Die bloss 7 Minuten des Luzerner Interregio-Zugs sind nicht aufgefallen und noch weniger die Wendezeiten der S 2 und der S 8 von nur 5 bis 6 Minuten. Bei den bis Ende 2004 zu realisierenden Infrastrukturprojekten werden die Verbesserungen im Flughafen mit 60 Check-in-Schaltern in der Bahnhofhalle und der neue Busbahnhof genannt, nicht aber die Bauten zur kreuzungsfreien Einführung der Zufahrten zum Hauptbahnhof, die zur Reduktion der Haltezeiten der Fernzüge im Kopfbahnhof namhaft beitragen sollen.

Der vergleichsweise geringe Anteil des öffentlichen Verkehrs bei den Flugpassagieren aus dem Kanton Zürich wird in der Analyse der RZU vor allem darauf zurückgeführt, dass lediglich 19 Gemeinden über einen Direktanschluss mit Halbstundentakt verfügten. Die Zahl der Bahnhöfe dieser Ortschaften ergäbe ein deutlich anderes Bild. Objektiv wäre die Nennung der Einwohnerzahlen der Gemeinden mit guten Verbindungen zum Flughafen. Dass dieser aus dem Kanton Zürich durch zwei S-Bahn- und zehn Buslinien erschlossen sei, trifft zu, wenn man Winterthur und die teilweise auch Thalwil, Zürich Enge, Altstetten und Oerlikon bedienenden Schnellzüge vergisst.

Der Bericht der RZU postuliert, besonders in den Hauptreisezeiten ausserplanmässige (gemeint ist wohl: ausserhalb des Takts verkehrende) Züge und Busse für die Passagiere aus Gebieten mit schlechten oder fehlenden Verbindungen zu führen. Bei den Angestellten auf dem Flughafen könnte mit Hilfe von Firmenbussen das Angebot für Schichtarbeiter verbessert werden. Für das mittlere Glatttal sei die Realisierung der Stadtbahn sehr wichtig. Das Check-in am Bahnhof mit Bordkarte sollte ausgedehnt und die Möglichkeit, bereits am Bahnhof die Boarding-Karte zu erhalten, auf allen Bahnhöfen eröffnet werden, bei denen Fluggepäck aufgegeben werden kann.