

**ANFRAGE** von Ernst Knellwolf (SVP, Elgg), Hans Badertscher (SVP, Seuzach) und Hans Rutschmann (SVP, Rafz)

betreffend Auswirkungen des Landverkehrsabkommens Schweiz - EU auf die Grenzregionen des Kantons Zürich, namentlich das Rafzerfeld, als Einfallstor des ausländischen Schwerverkehrs

---

Als Folge des bilateralen Landverkehrsabkommens sind auch Gebiete im Kanton Zürich, vorab Grenzregionen wie das Rafzerfeld, mit ungelösten Problemen konfrontiert, die vom Bund lange gar nicht wahrgenommen wurden und bis heute ungelöst sind.

Im bundesrätlichen Zwischenbericht vom 23. August 2000 zum Postulat von Ständerat Hofmann, wurde für den Landverkehr immerhin festgehalten: „Vertiefte Untersuchungen für einzelne Grenzräume erscheinen als notwendig, um zu beurteilen, ob zusätzlich zu den flankierenden Massnahmen sowie anderen bereits in Ausführung befindlichen oder beschlossenen baulichen Vorkehren ein weiterer Handlungsbedarf besteht. Dabei ist die Koordination mit dem ersten Verlagerungsbericht, der aufgrund des Verkehrsverlagerungsgesetzes ebenfalls 2002 vorzulegen ist, sicherzustellen, falls erforderlich auch mit der für 2004 geplanten Botschaft zur zweiten Etappe Bahn 2000...“.

Verschiedene Anzeichen deuten aber darauf hin, dass der Bund angesichts anderer ungelöster Schwerverkehrsfragen (wie dem LKW-Stau in Richtung Tessin) die Vorbereitungen für Massnahmen in unserem Kanton und die dafür in Aussicht gestellte Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich und den betroffenen Gemeinden aus den Augen verliert.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Was unternimmt der Regierungsrat beim Bund, damit die gegenwärtig laufenden Arbeiten zur Erfassung der raumordnungspolitischen „Auswirkungen der bilateralen Verträge auf die Grenzregionen“ und die ins Auge gefassten weiteren flankierenden Massnahmen, für die das UVEK und dort das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) federführend sind,
  - a) den wachsenden ausländischen Schwerverkehr auch in den zürcherischen Grenzregionen berücksichtigen;
  - b) das ARE selbst als „Einfallstor des ausländischen Schwerverkehrs in den Wirtschaftsraum Zürich“ bezeichnete Szenario tatsächlich analysieren und die Grundlage für weitere flankierende Massnahmen im Kanton Zürich liefern;
  - c) die vom Amt für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich (ARV) in Zusammenarbeit mit den betroffenen zürcherischen Kiesgemeinden der GeKMa (Gemeindekonferenz für Materialgewinnung und Materialablagerung) eingebrachten Anliegen berücksichtigen und die Mitarbeit von ARV und GeKMa sichergestellt ist;
  - d) die Festlegungen des kantonalen Richplans, namentlich für das Rafzerfeld (zum Beispiel Anteil Bahntransport beim Kiesabbau) respektieren;
  - e) die finanziellen Mehraufwendungen vorab der Kiesgemeinden für Planung und eigene flankierenden Massnahmen berücksichtigen und auf deren Entschädigung gerichtet sind?

2. Wie verhält sich der Regierungsrat gegenüber der aus Bundeskreisen zu hörenden Auffassung, die Behebung dieser Probleme im Kanton Zürich und ihre Finanzierung obliege dem Kanton? Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, der Bund habe mit dem Landverkehrsabkommen gegen seine eigene Genehmigung des Zürcher Richtplans (vorab zum Kiesabbau im Rafzerfeld) verstossen und die Pflicht, entweder mit der EU Korrekturen auszuhandeln oder zumindest für die nötigen flankierenden Massnahmen von Kanton und betroffenen Gemeinden finanziell aufzukommen? Soweit dafür LSVA-Einnahmen verwendet werden müssen, gehen diese wirklich zu Lasten des Kantonsdrittels?

Ernst Knellwolf  
Hans Badertscher  
Hans Rutschmann