

**A N F R A G E** von Marcel Bulet (SP, Regensdorf), Sabine Ziegler (SP, Zürich) und Eva Torp (SP, Hedingen)

betreffend Güterverkehrsentwicklung

---

Der Umweltbericht verweist auf die «erlahmenden Fortschritte des Umweltschutzes», Immer mehr Güter werden auf der Strasse transportiert. Die Statistik der Motorfahrzeugzulassungen zeigt, dass die Zahl der Lieferwagen im Kanton Zürich überproportional zugenommen hat. Offenbar wird die LSVA-Abgabe mittels kleineren Fahrzeugen umgangen. Auch national bleibt die Forderung «Güter auf die Bahn» Papier und wird nicht konsequent angegangen. Damit steigen die Immissionen weiter an. Saubere, sparsame Fahrzeuge sollen einerseits mit steuerlichen Anreizen gefördert werden, andererseits müssten bei Überschreitung der Luft-Grenzwerte zeitliche Einschränkungen der Fahrzeugbenutzung in Betracht gezogen werden; dies als kurzfristige Sofortmassnahme, ähnlich wie die Energieetiketten in den europäischen Grossstädten. Die Kies- und Aushubtransporte verursachen einen Fünftel des gesamten Lastwagenverkehrs. Sie wickeln sich auf wenigen Strassen ab und führen auf diesen Durchgangsstrassen zu unverhältnismässig vielen Immissionen.

Im Gegensatz dazu fristet der Güterverkehr auf der Schiene ein Stiefmütterchendasein. In den letzten vier Jahren wurde durchschnittlich ein Viertel der Aushub-Fahrten mit der Bahn abgewickelt. Auch hier wurde der Modalsplit nicht erreicht. Eine Verlagerung dieser Transporte auf die Schiene besitzt deshalb wegen ihrer grossen Menge oberste Priorität.

Wir ersuchen den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie sehen die Zulassungszahlen der Kategorie Lieferwagen und Lastwagen in den letzten Jahren seit Einführung der LSVA aus?
2. Wie erklärt sich der Regierungsrat diese Entwicklung?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die LSVA mit Lieferwagenfahrten umgangen wird und damit die Verlagerungsziele ausgehebelt werden?
4. Wie stellt sich der Regierungsrat zu Etiketten an Fahrzeugen, die jeweils den technischen Stand der Motorenentwicklung und damit eine Klassierung nach Emmissionen erlauben?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zu temporären Fahrverboten von Fahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoss als Sofortmassnahme in Ballungsgebieten, wenn die Grenze der Luftreinhalteverordnung überschritten wird?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat den Modal Split der letzten Jahre von durchschnittlich einem Viertel bei den Kiestransporten?
7. Ist die Regierung auch der Meinung, dass dieser Anteil von 25 % ungenügend ist und wenn ja, wie gedenkt sie den Anteil bei Kies- und Aushubtransporten zu steigern?
8. Gedenkt der Regierungsrat, die Entwicklung des Güterverkehrs innerhalb des Kantons Zürich und an den Kantonsgrenzen auf den Einfallachsen genau zu analysieren und Messungen vorzunehmen?

9. Wie sieht die interkantonale Zusammenarbeit aus und gibt es beim Gütertransport eine Strategie der Verkehrsverlagerung auf die Schiene?
10. Welche Massnahmen punkto Lärmemissionen hat der Kanton Zürich bereits ergriffen und welche sind in Zukunft noch zusätzlich geplant?

Marcel Burlet  
Sabine Ziegler  
Eva Torp