

Sitzung vom 7. August 1991

#### **2844. Postulat**

Kantonsrat Gion Camenisch, Freienstein, und Mitunterzeichnende haben am 4. März 1991 folgendes Postulat eingereicht und schriftlich begründet:

Der Regierungsrat wird eingeladen, alles zu tun und auch beim Bund sich dafür einzusetzen, dass der Schwerverkehr zwischen dem Embraport (in Embrach) und dem Ausland auf die Schiene verlegt wird.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Zum Postulat Gion Camenisch, Freienstein, und Mitunterzeichnende wird wie folgt Stellung genommen:

Das Postulat soll den Regierungsrat dazu veranlassen, seinen Handlungsspielraum auszuschöpfen, um den Verkehr zwischen dem Ausland und dem Zollfreilager Embraport auf die Schiene zu verlagern. Die Postulanten fordern als geeignetes Mittel eine restriktivere Praxis für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Transporte, welche die in der Schweiz zulässigen Masse und Gewichte überschreiten. Sie weisen darauf hin, dass der Embraport bei der Erstellung für den Bahntransport ausgelegt worden sei.

Der Regierungsrat hat bereits im Zusammenhang mit der Interpellation KR Nr. 201/1988 ausführlich zu den auch in diesem Postulat aufgeworfenen Fragen Stellung genommen; es kann darauf verwiesen werden. Die Praxis für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen für überschwere Transporte stützt sich auf Art. 9 Abs. 8 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG), Art. 80 Abs. 4 der Verkehrsregelverordnung (VRV) und die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 5. Juni 1980, die am 3. Juni 1985 und am 8. Februar 1990 revidiert worden sind.

Gemäss Art. 9 Abs. 8 SVG sind die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen auf Verordnungsstufe zu regeln, wobei nur unumgängliche Fahrten von Fahrzeugen mit höheren Massen oder Gewichten bewilligt werden dürfen. Gemäss Art. 80 Abs. 4 VRV können im grenzüberschreitenden Verkehr Ausnahmen bis zu den im Ausland zulässigen Massen und Gewichten bewilligt werden für Fahrten zwischen der Grenze und einer Umlade- oder Lagerstelle (z. B. Huckepack-Terminal, Zollfreilager) innerhalb eines grenznahen Gebietes, das vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement umschrieben wird. Eine genügende polizeiliche Überwachung muss gewährleistet sein. Ziffer 215.2 der Weisungen des EJPD erklärt im Bereich des Zollamtes Rafz-Solgen die Radialzone von 10 km, einschliesslich der Industrie- und Gewerbezone Grabacherhof in der Gemeinde Höri, zum grenznahen Gebiet im Sinne von Art. 80 Abs. 4 VRV, innerhalb dessen das Zollamt ermächtigt ist, die Einfahrt oder Ausfahrt von nicht gesetzeskonformen Fahrzeugen zu bewilligen. Der Embraport liegt innerhalb dieser Radialzone. Ziffer 232 der Weisung, welche die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen regelt, enthält als einschränkendes Kriterium lediglich den Vorbehalt, dass nachgewiesen sein müsse, dass sich der Umschlagplatz im grenznahen Gebiet befindet. Mit der Revision vom 3. Juni 1985 hat das EJPD eine etwas restriktivere Praxis eingeführt, indem gemäss der neu eingeführten Ziffer 223 Bewilligungen verweigert werden können, wenn die Transporte erheblich stören (z. B. infolge ihrer Häufigkeit) und die Wahl eines andern Verkehrsmittels (z. B. Bahn oder Schiff) möglich ist. Dies gilt insbesondere für häufige Transporte von Massengütern. Diese Praxisänderung hat beispielsweise Wirkung gezeigt im Zusammenhang mit Kiestransporten

aus dem süddeutschen Raum in den Kanton Thurgau, welche, da nunmehr keine Ausnahmebewilligungen mehr erteilt werden, im kombinierten Verkehr grösstenteils über die Bahn erfolgen. (Es ist in diesem Zusammenhang jedoch darauf hinzuweisen, dass im Verkehr vom und zum Embraport zum weitaus grössten Teil Stückgüter und keine Massengüter transportiert werden.)

Im übrigen hält aber der Bundesrat an einer Grenzzone, in welcher Ausnahmebewilligungen für überschwere Transporte gewährt werden können, fest. In einer Antwort auf eine einfache Anfrage vom 18. Dezember 1986 führte der Bundesrat aus, dass die Grenzonenregelung auf der Tatsache beruht, dass aus dem Ausland kommende überschwere Fahrzeuge bei den Grenzzollämtern nicht abgeladen werden können, da dort die Infrastruktur fehlt. Auch sind die Grenzzollämter nicht in der Lage, sämtliche Verzollungen vorzunehmen, so dass ein beträchtlicher Teil davon in den sogenannten rückwärtigen Verzollungszentren erfolgt. Jede Massnahme der Schweiz, die darauf abziele, die seit Jahrzehnten bestehende Regelung im grenznahen Gebiet einzuschränken, laufe Gefahr, im Ausland Gegenmassnahmen zuungunsten des schweizerischen Transportgewerbes auszulösen. Gegenwärtig ist insbesondere dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Verhandlungsposition der Schweiz in den Transitverhandlungen mit der Europäischen Gemeinschaft nicht beeinträchtigt wird.

Trotz dieser Sachlage hat der Regierungsrat dem Bundesrat im Zusammenhang mit dem Massnahmenplan Lufthygiene vom 25. April 1990 beantragt, Ausnahmebewilligungen gemäss Art. 80 Abs. 4 VRV nur noch sehr restriktiv zu erteilen (in Absprache mit den zuständigen kantonalen Behörden, einschliesslich der Umweltschutzfachstellen). Statt dessen sei die Ausnahmeregelung auf den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse im Einzugsbereich von Umschlagsterminals im Inland auszudehnen. Eine erneute Intervention des Regierungsrates beim Bundesrat erscheint nicht angezeigt, insbesondere deshalb, weil die Evaluation der von den Kantonen im Rahmen der Massnahmenpläne vorgeschlagenen Massnahmen auf Bundesebene noch nicht abgeschlossen ist. Ein erneuter Vorstoss hätte daher keine zusätzliche Wirkung. Ausserdem darf die Wirkung einer einschränkenderen Bewilligungspraxis nicht überschätzt werden, da nur ca. 20 % der Lastwagentransporte vom und zum Embraport einer Ausnahmebewilligung bedürfen.

Es trifft zu, dass der Embraport mit einer leistungsfähigen Anschlussgleisanlage versehen ist. Ein Teil des Verkehrs wird dementsprechend über die Schiene abgewickelt. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass, mit Ausnahme einer restriktiveren Bewilligungspraxis bei grenzüberschreitenden Strassentransporten, sowohl auf Bundesebene als auch auf kantonaler Ebene keine rechtlichen Möglichkeiten bestehen, um die Transport- und Speditionsunternehmen zur Benützung der Bahn zu zwingen. Somit besteht für den Regierungsrat die einzig denkbare Massnahme darin, im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür zu sorgen, dass der Bahntransport attraktiver wird. Sollte die Trägerschaft des Embraports einen Ausbau der Gleisanlagen in Erwägung ziehen, stünden Mittel aus dem Rahmenkredit für die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn bereit, der vom Kantonsrat am 21. Januar 1991 bewilligt worden ist.

Die Kapazität der Gleisanlagen im Embraport stellt jedoch vorliegend kein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl dar. Der Regierungsrat hat bereits in der erwähnten Interpellationsantwort darauf hingewiesen, dass die Trägerschaft des Embraports ursprünglich beabsichtigte, zwischen Embrach und Chiasso/Busto Arsizio eine Huckepack-Verbindung einzurichten, da der Embraport die dafür notwendige Infrastruktur aufweist. Die Abklärung der Marktbedürfnisse ergab jedoch ein sehr geringes Interesse von seiten des Transportgewerbes. Diese Erfahrung kann zweifellos auch auf die Transporte in Richtung Norden übertragen werden. Die Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl auf weite Distanzen können vom Regierungsrat nicht beeinflusst werden. Als unrealistisch ist auch die Erwartung einzustufen, dass Transporte, welche im Ausland über weite Distanzen auf der Strasse erfolgen, von der Grenze bis zum Embraport auf die Schiene umgelagert werden könnten. Der dafür erforderliche Zeit- und Kostenaufwand würde von den Transporteuren zweifellos nicht in Kauf genommen. Der Transport müsste auf der ganzen Strecke auf der Bahn erfolgen, was auch umweltpolitisch weit günstiger zu beurteilen wäre. Ein Anstoss in dieser Richtung könnte indessen nur von der Europäischen Gemeinschaft kommen, wenn

sie ihre Verkehrspolitik vermehrt darauf ausrichtete, den Fernverkehr auf die Schiene oder die Binnenschifffahrt umzulagern, und die hierfür notwendigen Massnahmen treffen und die Rahmenbedingungen entsprechend setzen würde. Auf kantonaler Ebene kann dieser Prozess nicht beeinflusst werden.

Zusammenfassend ergibt sich, dass im kantonalen Zuständigkeitsbereich keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden können, die dazu beitragen könnten, im Sinne der Postulanten den Schwerverkehr zwischen dem Embraport und dem Ausland auf die Schiene zu verlagern. Der Regierungsrat beantragt deshalb dem Kantonsrat, das Postulat nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der Volkswirtschaft, der Polizei und der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 7. August 1991

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Roggwiller**