

Sitzung vom 5. März 1997

526. Anfrage (Fahrten von Lastwagen mit internationalem Gewicht über die A4)

Kantonsrat Werner Peter, Bülach, und Mitunterzeichnende haben am 16. Dezember 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Aus einer Pressemitteilung ist zu entnehmen, dass der Zürcher Regierungsrat es abgelehnt hat, 40-Tonnen-Lastwagenfahrten von Schaffhausen über die A4 nach Embrach (Embraport) zu gewähren.

Transporter, die vom Zollamt Thayngen herkommen und den Embraport in Embrach anfahren müssen, haben in Schaffhausen die A4 zu verlassen und sind gezwungen, Neuhausen (Zollamt), Jestetten (D), Rafz (Zollamt), Eglisau und Rorbas zu durchfahren. Wenn die Chauffeure den einfachen Weg über die A4 wählen, werden sie mit Geldbussen von über Fr. 1000 bestraft. In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

Ist der Regierungsrat bereit, die ganze Problematik der nicht gesetzeskonformen Fahrzeuge in der grenznahen Zone nochmals zu überprüfen? Ist er nicht auch der Meinung, dass im jetzigen Zeitpunkt Zufahrten zu Ortschaften im Weinland (z.B. auch Feuerthalen) und zum Embraport in Embrach aus ökologischen und ökonomischen Gründen auch über die A4 ermöglicht werden sollten?

Ist es aus Sicherheits- und Umweltschutzgründen (Unfallrisiko, Lärm, Gestank usw.) noch zu verantworten, dass z.B. 40-Tonnen-Laster durch mehrere Ortschaften (Neuhausen–Jestetten–Eglisau–Rorbas) zum Embraport geleitet werden, derweil die wesentlich besser ausgebaute Autostrasse A4 nun ohne Ortsdurchfahrten zur Verfügung steht?

Ist es heute noch vertretbar, dass Lastwagenführer mit übergewichtigen Fahrzeugen nach der Grenzpassage in Rafz-Solgen sich selbst überlassen sind, um über ein untergeordnetes Strassennetz Ortschaften im Weinland anzufahren (mit Brücken, die wesentlich niedrigere Tragfähigkeiten aufweisen)?

Ist der Regierungsrat bereit, dafür zu sorgen, dass die in diesem Zusammenhang geforderte polizeiliche Überwachung auch im grenznahen Gebiet des Weinlandes gewährleistet ist, wie dies auch für den Raum Bülach/Embrach vorausgesetzt wird?

Ist der Regierungsrat unter den neuen Gegebenheiten bereit, bei der eidgenössischen Behörde zu beantragen, die A4 beim Rheinübergang Schaffhausen sei für «nicht den schweizerischen Vorschriften entsprechende Lastzüge» zu öffnen, um Fahrten ins grenznahe Gebiet des Weinlandes und zum Embraport auch auf dieser Route zu ermöglichen?

Auf Antrag der Direktion der Polizei
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Werner Peter, Bülach, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

1. Gemäss Art. 80 Abs. 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) ist eine Überschreitung der schweizerischen Fahrzeug-Höchstgewichte im grenzüberschreitenden Verkehr nur zulässig, wenn es sich um Fahrten zwischen der Grenze und einer Umlade- oder Lagerstelle innerhalb eines grenznahen Gebietes handelt, das vom EJPD umschrieben wird. Im weiteren muss eine genügende polizeiliche Überwachung gewährleistet sein. In den Weisungen vom 5. Juni 1980 über den grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht gesetzeskonformen Fahrzeugen (mit Ergänzungen vom 3. Juni 1985, 8. Februar 1990 und 28. Dezember 1993) hat das EJPD in Ziffer 21 den Umfang des grenznahen Gebiets umschrieben. Fahrten von Lastwagen mit internationalem Gewicht in den Kanton Zürich sind danach nur über das Zollamt Rafz-Solgen zulässig. Diese Regelung führt unter anderem dazu, dass Transporte vom Kanton Schaffhausen ins Zürcher Weinland und zum Zollfreilager Embraport nicht direkt über die Autostrasse A4 erfolgen dürfen, sondern einen Umweg über Rafz-Solgen erfordern. Mit dieser Verkehrsführung verbunden ist naturgemäss eine entsprechende Mehrbelastung der

Gemeinden Neuhausen am Rheinfall SH, Rafz, Eglisau, Rorbas und Embrach, wobei Rafz und Embrach umfahren werden.

2. Die Anliegen der erwähnten Gemeinden, welche die durch den Schwerverkehr verursachte Mehrbelastung auf ihrem Gemeindegebiet reduzieren möchten, sind verständlich. Eine Gesamtabwägung aller nachfolgend darzulegenden Interessen führt aber zum Schluss, dass die heute gültige Regelung beizubehalten und die A4 für Lastwagen mit internationalem Gewicht nicht zu öffnen ist:

a) Bereits mit Schreiben vom 24. Juni 1996 teilte die Polizeidirektion des Kantons Zürich dem Bundesamt für Polizeiwesen mit, dass eine Benützung der A4 durch den grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht gesetzeskonformen Fahrzeugen abgelehnt wird. Die Polizeidirektion wies darauf hin, dass die Öffnung einer zweiten Route für den Schwerverkehr in den Kanton Zürich zur Folge hätte, dass die Polizei angesichts ihrer zunehmend beschränkten Mittel ihren gesetzlichen Kontrollauftrag nicht mehr erfüllen könnte. Ebenso wurde die Befürchtung geäußert, dass Lastwagen mit internationalen Gewichten statt der Verladestation Embraport unzulässige Fahrziele im wirtschaftlich bedeutungsvollen Raum Winterthur anfahren könnten.

b) Die Öffnung der A4 für Ausnahmetransporte käme überdies einer faktischen Ausdehnung der geltenden Grenzzonen von 10 km gleich. Damit würde nicht nur die 28-t-Limite ausgehöhlt, sondern auch der Bahngüterverkehr in diesem Gebiet stark konkurrenziert. Verlagerungen von Bahntransporten auf die Strasse sind bei der gegenwärtigen Belastung des Strassennetzes ökologisch und auch verkehrspolitisch unerwünscht. Die Öffnung einer zweiten Route für Ausnahmetransporte im Kanton Zürich liefe auch den Anstrengungen des Kantons zuwider, die in Art. 26 Abs. 2 der Kantonsverfassung vorgesehene Förderung des Bahngüterverkehrs voranzutreiben. Im weiteren brächte die Öffnung der A4 den Gemeinden Rafz, Eglisau, Rorbas und Embrach wohl eine gewisse Verkehrsentlastung, anderen Gemeinden im Zürcher Weinland und der Agglomeration Winterthur hingegen eine entsprechende Neubelastung.

c) Die heute benutzte Route nach Embrach ist speziell für Ausnahmetransporte vorgesehen und entsprechend gut ausgebaut. Naturgemäss weist sie ein starkes Lastwagenaufkommen, im Verhältnis dazu jedoch kein auffälliges Unfallgeschehen auf. Mit regelmässigen Geschwindigkeits- und Lastwagenkontrollen in diesem Gebiet kommt die Polizei dem erwähnten Auftrag von Art. 80 Abs. 4 VRV nach. Eine zusätzliche Belastung der Autostrasse A4 durch Ausnahmetransporte wäre hingegen nicht nur aus den erwähnten verkehrspolitischen, sondern auch aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu verantworten. Wegen des sehr starken Verkehrsaufkommens und der beschränkten Möglichkeiten, langsamere Fahrzeuge zu überholen, wäre vermehrt mit verkehrsgefährdender Fahrweise und Unfällen zu rechnen. Die Verkehrspolizei wäre aufgrund ihrer knappen personellen Mittel auch nicht in der Lage, auf dieser Route die Einhaltung der Verkehrsvorschriften und der mit Ausnahmegewilligungen verbundenen Auflagen konsequent durchzusetzen.

d) Abschliessend ist daran zu erinnern, dass die Vertreter des Bundes seit einiger Zeit im Rahmen der Landverkehrsverhandlungen Gespräche mit Vertretern der Europäischen Union (EU) führen. Dabei wird unter anderem auch um Konzessionen der Schweiz an die EU gerungen, welche die Aufhebung der 28-t-Limite sowie die Ausdehnung der Grenzzonen enthalten. Ein Antrag auf Lockerung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Verkehr mit internationalen Gewichten durch den Kanton Zürich könnte einen unerwünschten Akzent setzen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi