

A N F R A G E von Lorenz Habicher (SVP, Zürich) und Heinrich Frei (SVP, Winkel)

betreffend Güterverkehr, nationale Strategie für Containerterminals

Im Rahmen einer gemeinsam abgehaltenen Medienorientierung von SBB-Cargo und Port of Switzerland im Kleinhüninger Hafen in Basel wurde eine nationale Strategie für Containerterminals gefordert. Auch konnte das Schweizer Volk im Jahre 1992 über die Neue Alpen-transversale (NEAT) abstimmen, und die Wichtigkeit des alpenquerenden Güterverkehrs sowie der Verlagerungspolitik auf die Schiene wurden von der Politik zelebriert.

Im Entwurf zur Richtplanrevision ist dem Güterverkehr das Kapitel 4.6 gewidmet. Dort wurden die Stärken des Güterverkehrs mit der Bahn angedeutet und auch verschiedenen neue Anlagen eingeplant. Die Anschlussproblematik und Konkurrenzierung des Personenverkehrs durch die langsamen Güterzüge wurden aber bisweilen nicht genügend berücksichtigt.

Wir bitten daher den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Besteht eine nationale Strategie für Containerterminals und welche Rolle spielt der Kanton Zürich dabei?
2. Welches ist der Zeitraum für eine Umsetzung dieser Strategie und wie ist diese in die Richtplanvorlage eingeflossen?
3. Welche Rolle sieht der Regierungsrat im genannten Zusammenhang für den Umschlagterminal im Niderfeld, Dietikon (Gateway), und für weitere geplante Containerterminals und Güterumschlagsanlagen?
4. Welche der 18 Objekte in der Richtplanvorlage eignen sich für der Containerumschlag, mit welcher Kapazität und in welcher Form?
5. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass der Gotthard-Basistunnel (GBT) primär für den schnellen Personenverkehr (Reisezüge mit 200 bis 250 km/h) dienen sollte, oder sind genügend der 1992 versprochenen Güterzugtrassen (bis 100 km/h) vorgesehen?
6. Welche Auswirkungen sind bei den Anschlüssen und Zubringern zum GBT im Kanton Zürich, besonders im Güterverkehr und unter dem Aspekt der vorgehenden Frage zu erwarten?

Lorenz Habicher
Heinrich Frei