

Sitzung vom 14. Februar 2007

187. Anfrage (Benutzung von Nebenstrassen durch den Schwerverkehr wegen GPS)

Die Kantonsräte Gerhard Fischer, Bäretswil, Peter Reinhard, Kloten, und Willy Furter, Zürich, haben am 4. Dezember 2006 folgende Anfrage eingereicht:

Bis vor einigen Jahren galt die gesetzliche Bestimmung, dass der Schwerverkehr Nebenstrassen für die Bedienung von Kunden nur auf dem kürzesten Weg ab Hauptstrassen benutzen dürfe.

Seit diese Bestimmung aufgehoben wurde und vor allem seit GPS-Geräte in den meisten Fahrzeugen zum Einsatz kommen, wählen viele Lastwagen ohne Rücksichtnahme auf ungeeignete, schmale Strassen den vom GPS errechneten kürzesten Weg zum Bestimmungsort.

Dies hat zur Folge, dass die zwischenzeitlich immer schwerer und breiter gewordenen Lastwagen auf Nebenstrassen nicht nur den übrigen Verkehr behindern, sondern auch ein nicht zu unterschätzendes Unfallrisiko für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger bedeuten. Kommt dazu, dass viele Nebenstrassen unter den schweren Transportern leiden und grosse Schäden entstehen, welche dem Kanton und vor allem den Gemeinden hohe Sanierungskosten verursachen.

Es ist klar, dass für die Feinverteilung der Güter bis zum endgültigen Zielort auch weiterhin oft Nebenstrassen benützt werden müssen. Im reinen Durchfahrtsverkehr gehören die Lastwagen aber nicht auf Nebenstrassen, sondern auf das entsprechend ausgebaute National- und Hauptstrassennetz.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der zunehmenden Benützung der Nebenstrassen durch den durchfahrenden Schwerverkehr?
2. Welches sind nach Ansicht der Regierung die Gründe für diese die Sicherheit und die Wohnqualität an vielen Orten stark beeinträchtigende Entwicklung?
3. Was unternimmt die Regierung, um den durchfahrenden Schwerverkehr von Nebenstrassen wieder möglichst zurück auf die National- und Hauptstrassen zu bringen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gerhard Fischer, Bärenswil, Peter Reinhard, Kloten, und Willy Furter, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 64 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11) dürfen Motorfahrzeuge und Anhänger 2,55 m, gewisse klimatisierte Fahrzeuge sogar 2,60 m breit sein. Solche Fahrzeuge dürfen alle Strassen, auch Nebenstrassen befahren, soweit keine Einschränkungen signalisiert sind. Die Einschränkung, nach der über 2,50 m breite Fahrzeuge nur auf Hauptstrassen zugelassen waren, ist 1991 aufgehoben worden. Auf Nebenstrassen waren solche Fahrzeuge bis dahin nur mit einer Spezialbewilligung erlaubt, in der in der Regel die Benützung der kürzesten Strecke bis zum Zielort vorgeschrieben wurde.

Zu Frage 1:

Aussagen über Veränderungen der Lastwagenanteile auf den Haupt- und Nebenstrassen in den letzten Jahren sind derzeit nicht möglich. Es liegen nur die detaillierten Zahlen aus dem Jahr 2000 vor. Die Auswertung der neuen Zählungen aus dem Jahr 2005 betreffend die Lastwagenanteile erfolgt erst im Frühjahr 2007.

Zu Frage 2:

Die Ursachen für die Verlagerung des Schwerverkehrs von den Hauptverkehrsachsen auf Nebenstrassen wurden bisher noch nicht systematisch untersucht. Diese Tendenz könnte aber auf folgende Gründe zurückgeführt werden:

- Die Einführung der LSVa im Jahr 2001 und deren Erhöhung auf Anfang 2005 haben dazu geführt, dass sich der Schwerverkehr tendenziell die kürzesten Wege sucht, um leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben einzusparen. Dabei kann jedoch nach Herkunftsländern unterschieden werden: Nehmen Transportunternehmungen eine Kostenanalyse vor, so dürften solche aus Westeuropa mit einem eher hohen Lohnkostenanteil an den Gesamtkosten tendenziell die schnellste Route wählen, während Transportunternehmungen mit einem sehr tiefen Lohnanteil (Osteuropa) die distanzmässig kürzeste Route bevorzugen.
- Bei Überlastungen der Hochleistungsstrassen weicht der Schwerverkehr teilweise auf Nebenstrassen aus. Aus Sicht der Verkehrsführung kann dabei als Nachteil gelten, dass heute bereits Radio-Verkehrsmeldungen die Suche von Ausweichrouten – auch über Nebenstrassen – durch Global Positioning Systeme (GPS) bewirken können.

- Seit dem Aufkommen von Routenplanern und Navigationssystemen auf GPS-Grundlage lassen sich insbesondere mit den örtlichen schweizerischen Verhältnissen nicht vertraute ausländische Fahrerinnen und Fahrer von solchen Hilfsmitteln führen, was unter Umständen ebenfalls eine vermehrte Benützung von Nebenstrassen durch den Schwerverkehr zur Folge haben kann.

Das Unfallgeschehen auf den Nebenstrassen (Nebenstrassen sind alle Strassen ausser Autobahnen, Autostrassen und blau signalisierten Hauptstrassen) mit Lastwagen (Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge über 3,5 Tonnen) hat sich in den letzten fünf Jahren nicht wesentlich verändert. Die Zahlen der Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) ergeben folgendes Bild:

2002:	198 Unfälle	2 Tote	15 Verletzte
2003:	165 Unfälle	1 Toter	19 Verletzte
2004:	170 Unfälle	2 Tote	11 Verletzte
2005:	173 Unfälle	0 Tote	14 Verletzte
2006:	182 Unfälle	2 Tote	11 Verletzte

Als Hauptunfallursache der Verkehrsunfälle auf Nebenstrassen mit Lastwagen ist in allen fünf Jahren die ungenügende Aufmerksamkeit beim Lenken eines Motorfahrzeuges ausgewiesen.

Auf Grund dieser Statistik ist eine durch die angesprochene Entwicklung bedingte Beeinträchtigung der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer nicht belegt.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat ist sich der Problematik des ausweichenden Schwerverkehrs bewusst. Da es sich dabei jedoch um ein internationales Problem mit lokalen Auswirkungen handelt, sind Lösungen auf gesamtschweizerischer oder europäischer Ebene zu suchen. Der Einfluss des Kantons Zürich ist hier gering. Bei unzumutbaren Verhältnissen für die Bevölkerung ist im Einzelfall die Anordnung signalisationsrechtlicher Massnahmen zu prüfen (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 273/2004). Im Zusammenhang mit der Projektierung von Umfahrungsstrassen ist u. a. auch der Lastwagenverkehr Gegenstand von Untersuchungen. Falls auf den Schwerverkehr ausgerichtete Begleitmassnahmen (so genannte flankierende Massnahmen) erforderlich sind und sich solche mit verhältnismässigem Aufwand verwirklichen lassen, werden sie mit einbezogen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi