

Sitzung vom 11. März 2009

**390. Anfrage (Güterverkehrsentwicklung)**

Kantonsrat Marcel Burret, Regensdorf, sowie die Kantonsrätinnen Sabine Ziegler, Zürich, und Eva Torp, Hedingen, haben am 15. Dezember 2008 folgende Anfrage eingereicht:

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 LSWA-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 LSWA aus?
2. Wie erklärt sich der Regierungsrat diese Entwicklung?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass die LSWA 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 Lärmemmissionen hat der Kanton Zürich bereits ergriffen und welche sind in Zukunft noch zusätzlich geplant?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet, Regensdorf, Sabine Ziegler, Zürich, und Eva Torp, Hedingen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wurde auf den 1. Januar 2001 eingeführt. Das Bundesamt für Statistik verzeichnet für den Kanton Zürich 2001 und 2007 (jeweils per 30. September) folgende Bestände an Lieferwagen und Lastwagen: Im Jahre 2001 37 720 und 2007 46 100 Lieferwagen, sowie im Jahre 2001 5927 und 2007 7001 Lastwagen. Somit steigerte sich seit Einführung der LSVA von 2001 bis 2007 die Zahl der Lieferwagen um 22,2% und die Zahl der Lastwagen um 18,1%. Die Zahlen der Fahrzeugbestände 2008 werden durch das Bundesamt für Statistik voraussichtlich erst im Sommer 2009 bekannt gegeben.

Zu Fragen 2 und 3:

In seiner Stellungnahme vom 8. Dezember 2006 zur Motion 06.3597 von Nationalrätin Franziska Teuscher vom 6. Oktober 2006 (LSVA für Lieferwagen unter 3,5 Tonnen) hat sich der Bundesrat bereits zu dieser Thematik geäussert. Er hat u. a. festgehalten, dass es seit Einführung der

LSVA keineswegs zu einem übermässigen Zuwachs von Lieferwagen gekommen sei und dass wissenschaftliche Untersuchungen der Bundesverwaltung klar belegt hätten, dass die Wachstumsraten bei Lieferwagen durch die Einführung der LSVA nicht nachweislich beeinflusst worden seien. Die in der Beantwortung der Frage 1 angeführten Bestandeszahlen bestätigen diese Aussagen des Bundesrates für den Kanton Zürich, nachdem im Kanton Zürich seit Einführung der LSVA die Anzahl der Lieferwagen nur wenig mehr als die der Lastwagen zugenommen hat. Für das gering grössere Wachstum bei den Lieferwagenbeständen können durchaus andere Ursachen als die LSVA angeführt werden. Zu nennen sind hier die geänderten Warenabsatzstrukturen, die zu immer kleineren Losgrössen führen, die Nichtunterstellung unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie der Umstand, dass die Lieferwagen mit einem «gewöhnlichen» Führerausweis (Kat. B) gelenkt werden dürfen. Zukünftig wird hinzukommen, dass die Lenkerinnen und Lenker von Lieferwagen ab 1. September 2009 nicht mehr der Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007 (CZV, SR 741.521) unterstehen werden, womit beispielsweise ein erhöhter Prüfungsumfang und obligatorische Weiterbildungspflicht wegfallen.

Der Betrieb und Unterhalt von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sind auch in anderer Hinsicht als der LSVA-Pflicht mit einem Mehraufwand gegenüber leichteren Fahrzeugen verbunden, so etwa in der jährlichen Motorfahrzeugkontrolle, dem Einhalten der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (SR 822.222), dem Auslesen und Auswerten der Ruhezeiten sowie der LSVA-Geräte. Diese festen Kosten und Erschwernisse, die bei der Haltung eines Fahrzeugs von über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht anfallen, sind für einen Unternehmer neben der LSVA ebenso ausschlaggebend für einen Wechsel auf kleinere Fahrzeuge.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat sieht vor, mit einer Revision der Verkehrsabgaben Personenwagen mit einer Umweltetikette bei der Bemessung der Verkehrsabgaben zu begünstigen. Die Änderungen werden voraussichtlich demnächst in die Vernehmlassung gegeben. Mit Einführung des Emissionsgrenzwertes EURO 5, der spätestens 2011 für alle leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht in Kraft treten wird, ist bei diesen Fahrzeugen mit einer Verminderung der Feinstaubemissionen aus Abgasen um mindestens den Faktor 10 zu rechnen. Bei der steuerlichen Begünstigung soll deshalb bei schweren Fahrzeugen neben dem

Gewicht auf diese Euro-Abgasnorm abgestellt und damit in erster Linie Anreize für die Anschaffung von emissionsärmeren Fahrzeugen geschaffen werden.

In der Schweiz fehlt in den Strassenverkehrsvorschriften die Rechtsgrundlage für eine solche Etikettierung der Motorfahrzeuge. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Bund.

Zu Frage 5:

Eine Klassifizierung von Fahrzeugen nach Emissionskriterien ist erforderlich, wenn schlechter klassifizierte Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten von Ballungsgebieten ferngehalten werden sollen. Damit würden in der einen oder anderen Art Umweltzonen geschaffen. In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 15/2008 betreffend Umweltzonen gegen den Wintersmog hat der Regierungsrat bereits darauf hingewiesen, dass die Eignung von Umweltzonen für die Lösung von Immissionsproblemen genauer untersucht werden muss, bevor über deren Einführung entschieden werden kann. Neben der Beantwortung rechtlicher und technischer Fragen gilt es insbesondere abzuschätzen, mit welchen Eingriffen ins Verkehrsregime welche Wirkung erzielt werden könnte. Den Ergebnissen der weiteren Abklärungen kann nicht vorgegriffen werden. Eine Kennzeichnungsverordnung für Fahrzeuge wäre auf jeden Fall Sache des Bundes.

Zu Frage 6:

Im Folgenden wird unter Modal Split die Verteilung des Transportaufkommens, aufgeschlüsselt auf die Anteile der einzelnen Verkehrsträger, verstanden. Es wird angenommen, dass vorliegend der Bahnanteil aller Kiestransporte gemeint ist.

Bei Baustellen ab einer gewissen Grösse wird der Bahnverlad von Aushub bzw. Kies ins Auge gefasst bzw. infolge einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) verlangt. Ein erheblicher Anteil der Gesamttonnage stammt jedoch von kleineren Baustellen. Die Installation einer Bahnverladeanlage für eine einzelne Baustelle ist nicht praktikabel und würde den Bau von Wohn- und Geschäftshäusern erheblich verteuern. Der genannte Anteil ist demnach die logische Folge davon, dass ein grosser Teil der baustellenbedingten Transporte nicht auf der Schiene transportiert werden kann.

Der Bahnanteil von 25% entspricht einem mittleren Wert über die letzten sieben Jahre (2001 bis 2007). Er umfasst Kies und Aushub. Der kantonale Bahnanteil für Kies allein erreichte 2007 34%. Die vorangehenden sieben Jahre lag er wenig tiefer.

Anders liegt die Entwicklung beim Bahnanteil für Aushub. Er ist wesentlich von Tunnelbauwerken abhängig. Ab 2006 wurden keine grossen Tunnels mehr gebaut. Der Bahnanteil für Aushub ist daher ein-

gebrochen und erreichte 2007 lediglich einen Wert von 3%. Er wird ab 2008 wieder ansteigen, da der Weinbergtunnel der Durchmesserlinie und später der Gubristtunnel ausgebrochen werden.

Zu Frage 7:

Der Bahnanteil für den Transport von Kies ist zufriedenstellend. Der Bahnanteil für Aushub hingegen ist verbesserungsfähig.

Gemäss Richtplan vom 31. Januar 1995 wurde für die Kiesgruben im Rafzerfeld ein Bahnanteil von 75% für Kies- und von 50% für Aushubtransporte im kantonalen Richtplan festgelegt (Richtplan, Ziffer 5.3.2). Damit wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass die Kiesgruben im Rafzerfeld einen direkten Bahnanschluss aufweisen, womit eine wichtige Voraussetzung für den Bahntransport gegeben ist.

Der im Richtplan 1995 festgelegte Bahnanteil wurde bisher nicht erreicht. Die Gründe hierfür liegen u. a. bei den Abnehmern des Kieses, die vielfach über keine eigenen Bahnanschlüsse verfügen. Seit einigen Jahren werden daher Materialtransporte im Zusammenhang mit Grossbaustellen – unter Nutzung temporärer Verladeanlagen – konsequent über die Bahn abgewickelt.

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich verlangt, dass das Potenzial für den Schienenverkehr – insbesondere bei güterverkehrsintensiven Aktivitäten und Anlagen sowie im unbegleiteten kombinierten Verkehr – ausgeschöpft wird. Dabei ist der Kanton auf das aktive Engagement des Bundes angewiesen, der die wesentlichen Rahmenbedingungen für den Strassen- und Schienengüterverkehr setzt.

Die dem Kantonsrat vorgelegte Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Gewässer, Gefahren, Ver- und Entsorgung vom 9. Juli 2008 (Vorlage 4533) sieht vor, dass im Kanton Zürich mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr zu transportieren sind. Zur Umsetzung dieses Ziels ist eine entsprechende Vereinbarung mit der betreffenden Branche einzugehen. Die Regierung schlägt somit einen kantonalen Modal Split von 35% für Kies und Aushub vor.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Volkswirtschaftsdirektion innerhalb der «Teilstrategie Güterverkehr» des Gesamtverkehrskonzepts ein Transportkonzept «Kies und Aushub» erstellen mit dem Ziel, dass die erforderliche Gleisinfrastruktur mittelfristig zur Verfügung steht. Zudem sollen Bahntransporte bei Grossbaustellen der öffentlichen Hand vorgegeben werden. Bei neuen überregionalen Materialabbaugebieten wird die Baudirektion Bahnanteile zuteilen. Für die Koordination der Umsetzung des Bahnanteiles ist eine Plattform der Beteiligten (SBB, Kiesunternehmen, Kanton, Gemeinden) vorgesehen.

Zu Frage 8:

Analysen und Messungen sind aufwendig und werden dort vorgesehen, wo sie der Begründung oder Ausgestaltung von konkreten Massnahmen dienen, also einen direkten Nutzen entfalten. Daher ist nicht vorgesehen, über die bereits bestehende Erfassung von Verkehrsdaten im Zusammenhang mit dem Lärmschutz hinaus weitere Messungen vorzunehmen. Hingegen werden im Rahmen einer sorgfältigen Planung fallweise jene Daten erhoben, die zur Optimierung von Massnahmen erforderlich sind.

Das durch die Baudirektion betriebene Controlling der Kies- und Aushubtransporte soll mit dem Gesamtverkehrscontrolling der Volkswirtschaftsdirektion verknüpft werden. Damit können in nachvollziehbarer Weise die notwendigen Steuerungsmassnahmen festgelegt werden.

Zu Frage 9:

Die Stärke des bahnseitigen Güterverkehrs liegt im nationalen und internationalen Verkehr sowie im Transport von Massengütern. Die Feinverteilung muss, soweit nicht auf betriebseigene Anschlussgleise der Versender bzw. Empfänger zurückgegriffen werden kann, über die Strasse abgewickelt werden. Um die strassenseitigen Transporte kurz zu halten, sind die Umschlaganlagen möglichst nahe bei den Empfängern bzw. Versendern der Waren einzurichten. Die Sicherung der dazu erforderlichen Standorte erfolgt durch entsprechende Festlegungen im kantonalen Richtplan sowie ergänzend in den regionalen Richtplänen.

Die höchsten Bahnanteile können im Verkehr über grosse Distanzen, insbesondere im Verkehr mit den Nordseehäfen erzielt werden. Dieser Verkehr wird zunehmend über Container abgewickelt. Der Kanton Zürich hat daher in Ergänzung zu den dezentralen Umschlaganlagen Bahn/Strasse auch eine Standortsicherung für einen zentralen Umschlagterminal für den schnellen und effizienten Containerumschlag Bahn/Bahn (Gateway Limmattal) vorgenommen. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um in Zukunft einen höheren Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene sowie im kombinierten Ladungsverkehr abzuwickeln.

Eine Förderung wird jedoch nur dann Erfolg haben, wenn es gelingt, in Abstimmung mit der Strategie «Güterverkehr» des Bundes darauf hinzuwirken, dass mittelfristig auch die für den Güterverkehr erforderlichen Bahntrassees zur Verfügung gestellt werden können.

Zu Frage 10:

Gemäss Ziffer 8.6 der Legislaturziele des Regierungsrates 2007–2011 sind die am stärksten mit Lärm belasteten Strassenzüge im überbauten Gebiet vorrangig zu entlasten. Die Massnahmen (Lärmschutzwände,

Schallschutzfenster) sollen schneller umgesetzt werden, als in der mit dem Bund für die Jahre 2008 bis 2011 abzuschliessenden Programmvereinbarung vorgesehen. Der Kanton wird die Massnahmen vorfinanzieren.

Gemäss Beschluss des Regierungsrates vom 16. Juli 2008 beabsichtigt der Kanton Zürich, im Rahmen der Programmvereinbarung im Lärmschutz mit dem Bund den Einbau von Schallschutzfenstern an bestehenden Gebäuden teilweise bereits ab Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert zu verwirklichen. Gemäss Art. 15 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.44) sind derartige Schallschutzmassnahmen erst bei Überschreitungen des Alarmwerts obligatorisch.

Mit diesem Finanzierungsmodell trägt der Kanton Zürich zur Durchsetzung eines wirksamen Schutzes vor schädlichen und lästigen Einwirkungen bei.

Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat der Bund die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb der Nationalstrassen – und somit auch für Lärmschutz entlang von Nationalstrassen – übernommen. Durch die Übernahme der Bauherrschaft für einzelne Projekte im Auftrag des Bundes kann der Kanton jedoch die Interessen der Bevölkerung auch in diesem Bereich verstärkt wahren, so auch den Anspruch auf Schutz vor Lärmimmissionen (Lärmschutz Grünau).

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**