

**Auszug
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 27. Mai 2009

683. Schriftliche Anfrage von Marianne Aubert und Dr. André Odermatt betreffend Lastwagen bis 40 Tonnen Gewicht, Massnahmen.

Am 25. Februar 2009 reichten Gemeinderätin Marianne Aubert (SP) und Gemeinderat Dr. André Odermatt (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2009/74, ein:

Unabhängig voneinander stellen Einwohnerinnen und Einwohner von Zürich fest, dass vermehrt Lastwagen bis 40 Tonnen-Gewicht (40-Tönnner) unsere Stadt durchqueren. Es werden auch immer wieder Lastwagen gesichtet, die sich in den Quartierstrassen verirren oder in der Blauen Zone parken, weil ihr Navigationssystem eine falsche Route angibt. In verschiedenen Kantonen mussten einzelne Strassenabschnitte und Brücken auf ein Gewicht von 28 Tonnen begrenzt werden, weil diese Bauwerke einer 40-Tonnen-Belastung nicht standhalten würden.

Wir bitten den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass vermehrt 40-Tönnner die Stadt durchqueren und sich dabei auch in Quartierstrassen verirren oder in Blauen Zonen parken?
2. Gibt es Möglichkeiten, die gewünschten Fahrrouten den Herstellern von Navigationsgeräten zu melden?
Nutzt die Stadt Zürich diese Möglichkeiten?
3. Mussten in der Stadt Zürich Brücken oder Strassen für 40-Tönnner gesperrt werden? Wenn ja, um welche Strassen und Bauwerke handelt es sich?
4. Wurden spezifische Überprüfungen der Tragfähigkeit, der Gewichtsbeschränkung und genügender Breite bei Strassen und Brücken (gemeint sind sowohl Kantons-, wie auch Quartierstrassen) durchgeführt? Wenn ja, bei welchen besteht nach Meinung des Stadtrates Handlungsbedarf bezüglich weiterer Überprüfungen?
5. Entstanden in den letzten fünf Jahren zusätzliche Sanierungskosten, die auf die Benützung durch 40-Tönnner zurückzuführen sind?
6. Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat zu ergreifen, um dem vermehrten Verkehr von Lastwagen bis 40-Tonnen-Gewicht insbesondere auf Quartierstrassen Einhalt zu gebieten?
7. Welche Haltung nimmt der Stadtrat bezüglich der laufenden Diskussion der Zulassung von 60-Tönnnern ein und wie schätzt er die Auswirkung einer allfälligen Zulassung auf das städtische Strassennetz ein?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Für die Unterscheidung von Lastwagenklassen nach Tonnage fehlen in der Stadt Zürich entsprechende Detektionsmöglichkeiten. Der Güter- bzw. Lastwagenverkehr ist jedoch Teil des Gesamtverkehrs und erfüllt eine wesentliche Aufgabe zur Versorgung der Bevölkerung.

Zur Hauptsache wickelt er sich auf Haupt- und Durchgangsstrassen ab, auch wenn es natürlich immer möglich ist, dass sich ein solches Grossfahrzeug auch einmal in eine Quartierstrasse verirrt. Eine generelle Zunahme von Grosslastwagen in Quartierstrassen oder den dortigen Blauen Zonen wurde hingegen weder durch die Dienstabteilung Verkehr noch durch die Verkehrspolizei beobachtet.

Zu Frage 2: Grundsätzlich sind Navigationssysteme auf die direkten Routen und damit auf die Hauptverkehrsstrassen ausgerichtet. Die Dienstabteilung Verkehr unterhält vertragliche Beziehungen mit zwei europaweit bekannten, in der Schweiz ansässigen Vertretungen

von Strassennavigationsgrunddaten. Verkehrsrelevante Änderungen wie neue Verkehrsführungen, Fahreinschränkungen, Fahrordnungen, geänderte Strassennamen usw. werden den Vertragspartnern laufend mitgeteilt. Diese können freiwillig Informationen über die Qualitäten von Strassenabschnitten in ihre Kartenwerke aufnehmen. Verbreitet werden die Daten über die Gerätehersteller, die von den Kartenherstellern selektiv die für sie interessanten Daten kaufen und in ihre Navigationsgeräte einspeisen.

Es ist aber nicht möglich, hier im Sinne der Schriftlichen Anfrage steuernd einzuwirken. Dazu wären entsprechende gesetzliche Grundlagen auf Stufe Bund nötig. Auch mit der momentanen Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) lässt sich die Routenwahl von einzelnen Fahrzeugen nicht beeinflussen. Lastwagenspediteure sind aber auf planbare und verlässliche Fahrzeiten angewiesen und werden unnötige Fahrten in die Stadt oder auf Quartierstrassen auch aus Eigeninteresse vermeiden, wenn immer dies einen Zeitverlust bedeutet.

Zu Frage 3: Es mussten keine Brücken und Strassen gesperrt werden, da die Achslasten, welche grundsätzlich für die Belastung eines Bauwerkes massgebend sind, nicht erhöht wurden. Bei der Stauffacherbrücke der SBB besteht eine 24-Tonnen-Gewichtslimite.

Zu Frage 4: Im Jahr 2001 wurde die Tragfähigkeit aller Brücken auf Stadtgebiet überprüft. Aufgrund dieser statischen Nachrechnungen mussten keine weiteren Überprüfungen ausgelöst werden. Die Breiten der Brücken stellen kein Problem dar, da das Lichtraumprofil der 40-Tönnner (notwendiger Platzbedarf) nicht verändert wurde und weiterhin ausreicht.

Zu Frage 5: Nein.

Zu Frage 6: Im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung wird der Lastwagenanteil in der Stadt beobachtet. Die Stadt erwartet eine generelle Reduktion des Lastwagenanteils, da sich der Durchgangsverkehr der Lastwagen aufgrund der Attraktivität der Westumfahrung infolge Zeit- und Kosteneinsparung auf diese Route verlagern wird. Sollte dies wider Erwarten nicht eintreffen, wären weitergehende Steuerungsmassnahmen zu prüfen.

Zu Frage 7: Eine zunehmende Lastwagengrösse oder ein höheres Gewicht kann im städtischen Raum auf verschiedenen Ebenen zu Problemen führen:

Ein höheres Gewicht bringt zum Beispiel erhöhte Anforderungen an den Strassenbelag mit sich, was eine Intensivierung des Unterhalts zur Folge haben kann. Längere oder breitere Lastwagen würden im engen städtischen Raum zu Konflikten mit dem gesamten übrigen Verkehr führen. So können grössere Fahrzeuge durch ihre grösseren Schleppradien zu Sicherheitsrisiken für den Fuss- und Veloverkehr werden und Anpassungsbedarf bei der Infrastruktur nach sich ziehen. Schliesslich kann die schwierigere Einordnung der Fahrzeuge in den übrigen Verkehrsfluss bei schmalen Strassen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs nach sich ziehen. Die benötigte lange Anfah- und Räumzeit von Lastwagen bringt zudem an Kreuzungen eine generelle Leistungseinbusse mit sich.

Massgebliche Rechtsgrundlagen bezüglich der laufenden Diskussionen über die Zulassung schwerer Motorfahrzeuge bis 60 Tonnen Gesamtgewicht sind das Bundesgesetz über den Strassenverkehr

vom 19. Dezember 1958 (Strassenverkehrsgesetz; SVG), die Verordnung des Bundesrates vom 5. September 1979 über die Strassen-signalisation (Signalisationsverordnung; SSV), die Verordnung des Bundesrates vom 18. Dezember 1992 über die Durchgangsstrassen (Durchgangsstrassenverordnung; DGSTV), die Verordnung des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 12. November 1980 über den Vollzug des Strassensignalisationsrechts des Bundes (Kantonale Signalisationsverordnung) sowie das Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft (EU).

Die laufende Diskussion über 60-Töner (so genannte Gigaliner) in Deutschland und der Schweiz zeigt, dass die Städte diesen Fahrzeugen skeptisch und ablehnend gegenüberstehen. Die möglichen Auswirkungen auf die Stadt Zürich wurden bereits erläutert. Die Diskussionsführung und Meinungsbildung betreffend Bewilligung von Gigalinern obliegt in erster Linie dem Bund. Der Bundesrat stellt sich derzeit ebenfalls gegen die Einführung der 60-Töner. Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist somit aktuell nicht darauf ausgerichtet. Sollte sich zeigen, dass die Position des Bundes nicht deckungsgleich mit derjenigen der Stadt Zürich wäre, würde die Stadt entsprechende Aktivitäten in die Wege leiten.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy