

Sitzung vom 18. Mai 2011

639. Anfrage (Güterverkehr, nationale Strategie für Containerterminals)

Die Kantonsräte Lorenz Habicher, Zürich, und Heinrich Frei, Winkel, haben am 7. März 2011 folgende Anfrage eingereicht.

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 Alpentransversale (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 Umschlagsterminal 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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, und Heinrich Frei, Winkel, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 3:

Die nationale Strategie für die Infrastrukturplanung wird im Sachplan Verkehr des Bundes aufgezeigt. Im Teil Infrastruktur Schiene ist mit Objektblatt 1.5 der Gateway Limmattal festgesetzt. Dabei wird festgehalten, dass Container nach ihrem Bestimmungsort sortiert werden müssen. Das unternehmerische Konzept der SBB zum Kombinierten Verkehr fusst auf zwei leistungsfähigen Terminals (Basel Nord und Gateway Limmattal) und verlangt die bestmögliche Verknüpfung der bestehenden Terminals mit diesen beiden geplanten Anlagen, um die vorhergesagte Nachfrage bewältigen zu können. Der Gateway Limmattal soll nach diesem Konzept die Funktion einer Drescheibe für den Import und Export übernehmen und die Weiterverteilung der Güter ins nationale Netz übernehmen. Mit der direkten Verbindung zum bestehenden Rangierbahnhof Limmattal ist auch die optimale und effiziente Verknüpfung des internationalen mit dem nationalen Bahnsystem möglich. Dies erlaubt die Weiterverteilung in regionale Terminals sowie die Feinverteilung via Rangierbahnhof Limmattal und nationalem kombiniertem Verkehr.

Die Rolle des Kantons Zürich umfasst die raumplanerische Sicherung des Standortes im kantonalen Richtplan. Im Weiteren leitet die Volkswirtschaftsdirektion eine Behördendelegation Gateway/Limmattal mit dem Ziel, offene Fragen zwischen den Standortgemeinden, den betroffenen Regionen, den kantonalen Stellen und den SBB zu erörtern und einer Lösung zuzuführen. Die Planung und Realisierung des Gateway ist alleinige Sache der SBB.

Zu Frage 2:

Die SBB streben eine zeitnahe Verwirklichung des Gateway Limmattal an. Im kantonalen Richtplan ist festgehalten, dass die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens bis 2012 zu erfolgen hat. Der kantonale Verkehrsrichtplan und die Planung der SBB sind somit aufeinander abgestimmt.

Zu Frage 4:

Gemäss überarbeitetem Entwurf des kantonalen Richtplans, der vom 21. Januar bis 15. April 2011 öffentlich auflag, sollen insgesamt 18 Standorte für Güterumschlaganlagen bezeichnet werden, wovon 13 als bestehend und die übrigen als geplant eingetragen werden. Ein Teil dieser

Anlagen ist ausschliesslich für den Aushubumschlag vorgesehen. Die übrigen Umschlagplätze sind in der Regel flexibel nutzbar und können je nach Bedarf für den Containerumschlag mitbenutzt werden. Lediglich die bestehende Anlage Niederglatt/Niederhasli ist auf den Umschlag und die Lagerung von Containern spezialisiert. Ausschliesslich dem Containerumschlag vorbehalten ist zudem der geplante Umschlagterminal Gateway Limmattal. Ob weitere der dezentralen Umschlagplätze für den Umschlag von Containern benötigt werden, ist mit dem Transportkonzept der SBB darzulegen. Die SBB verlangen, dass im Rahmen der vom Bund vorzunehmenden nationalen Strategie zu bestimmen sei, welche der Standorte Aufgaben im kombinierten Verkehr übernehmen sollen. Diese Anlagen würden vor allem von Kundinnen und Kunden benutzt, die über kein privates Anschlussgleis verfügen.

Zu Frage 5:

Gemäss politischem Auftrag hat der Gotthard-Basistunnel (GBT) einen Beitrag zur Erfüllung des Güterverkehrsverlagerungsziels und der Fahrzeitziele im Personenverkehr zu leisten. Mit einer integrierten Nutzungsplanung wird den Ansprüchen beider Verkehrsträger Rechnung getragen. Eine Bevorzugung einer Verkehrsart ist somit weder zweckmässig noch auftragskonform. Die Neat ist sowohl bezüglich Kapazität als auch Qualität des Angebots eine Voraussetzung, um das Verlagerungsziel gemäss Alpenschutzartikel zu erreichen. Die Nord-Süd-Achse ist gemäss Neat-Botschaft multifunktional auszugestalten. Die Güterverkehrsbedürfnisse sind integraler Planungsbestandteil beim Aufbau des Angebotskonzepts. Entsprechend sind gemäss den SBB genügend Trassen für den Güterverkehr eingeplant. Der Regierungsrat hat keinen Grund zur Annahme, dass diese Vorgaben von den zuständigen Stellen nicht eingehalten werden.

Zu Frage 6:

Die nationalen Angebotskonzepte für den Zeithorizont nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels liegen sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr vor. Die Haupttransitströme des Güterverkehrs durch den GBT entwickeln sich nach heutigen Konzepten vorwiegend über Basel und Chiasso. In dieser Hinsicht erwarten die SBB keine besonderen Auswirkungen im Raum Zürich.

Der Kanton Zürich wird durch den Transit nicht berührt, jedoch von den nationalen Verkehrsströmen der Ost-West-Achse sowie von/nach Orten im Tessin. Die nur teilweise ausgebauten Zulaufstrecken zum GBT stellen dabei Engpässe im Netz dar. Kritisch sind vor allem die einspurige Strecke Horgen Oberdorf-Baar (Litti), die durch den Zimmerbergbasistunnel beseitigt werden sollte, sowie der Heitersbergtunnel als

Güterzugzulaufstrecke Limmattal–Freiamt–Arth-Goldau. Der prognostizierte Verkehr kann aber bewältigt werden. Aufgrund der zusätzlichen Nachfrage auch auf anderen Strecken ist aber deren Ausbau dringend und sollte im Rahmen der neuen Vorlage des Bundes betreffend Finanzierung Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) rasch an die Hand genommen werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi