

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 185/2002

Sitzung vom 28. August 2002

**1337. Anfrage (Aushubtransporte durch Eglisau und das Rafzerfeld)**

Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, hat am 10. Juni 2002 folgende Anfrage eingereicht:

Die Strassen durch Eglisau und das Rafzerfeld werden von Lastwagen benutzt, welche Aushub von Grossbaustellen im Raum Zürich zur Deponie in Wilchingen SH bringen. Zeitweise wurde dafür die Strasse Hüntwangen-Bühl benutzt, bis sie am 1. Februar 2002 auf deutscher Seite für den Schwerverkehr gesperrt wurde. Der Ablauf der Sperrung wurde in der Antwort auf Anfrage KR-Nr. 7/2002 wiedergegeben.

In diesem Zusammenhang frage ich den Regierungsrat an:

1. Wie viele Lastwagen aus dem Raum Zürich bringen Aushub durch Eglisau und das Rafzerfeld zu Deponien im Kanton Schaffhausen?
2. Woher stammt der Aushub?
3. Können bei grossen Bauvorhaben im Raum Zürich Auflagen bezüglich Zieldeponie und Transportart gemacht werden? Falls ja, warum werden trotzdem Strassentransporte zu weit entfernten Deponien durchgeführt?
4. Welche gesetzgeberischen, planerischen und Vollzugsmassnahmen könnten mithelfen, für Bevölkerung und Umwelt minimale Belastungen durch Aushubtransporte aus dem Ballungsraum Zürich zu erzielen?
5. Bestehen konkrete Pläne, solche Massnahmen zu ergreifen?
6. Welche Auswirkungen hat diese Aushubrouten auf Priorität und Dimensionierung der Umfahrung Eglisau in der Strategie Ortsumfahrungen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Lais, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Im Jahr 2000 wurden rund 99 000 m<sup>3</sup> und 2001 rund 324 000 m<sup>3</sup> Aushub aus dem Kanton Zürich in Deponien im Kanton Schaffhausen abgelagert. Dies entspricht bei einer Ladekapazität von durchschnittlich 12 m<sup>3</sup>/Lastwagen 8 250 einfachen Lastwagenfahrten im Jahr 2000 und 27 000 einfachen Lastwagenfahrten im Jahr 2001. Die Jahresmenge schwankt damit beträchtlich. Auf welchen Routen dieser Aushub in den Kanton Schaffhausen geführt wurde, ist schwierig zu rekonstruieren.

Die Deponie Wilchingen etwa mit einer aus dem Kanton Zürich angelieferten Menge von rund 2470 m<sup>3</sup> im Jahr 2000 und 138500 m<sup>3</sup> im Jahr 2001 wurde bis Ende 2001 vor allem auf der Route Bülach–Eglisau–Bühl–Erzingen–Wilchingen angefahren. Seit der Schliessung dieser Route, also seit 1. Februar 2002, wird die Route über Bülach–Eglisau–Jestetten–Wilchingen benützt. Die Deponie Bäumliacker in Beringen mit rund 40000 m<sup>3</sup> im Jahr 2000 und rund 166000 m<sup>3</sup> im Jahr 2001 wird etwa zu zwei Dritteln über die Route Bülach–Eglisau–Jestetten–Wilchingen beliefert, der Rest geht über die N 4–Neuhausen–Beringen. Die Deponie Solenberg in Schaffhausen mit eher bescheidenen 2000–5000 m<sup>3</sup> pro Jahr wird in der Regel über Bülach–Eglisau–Jestetten–Neuhausen–Schaffhausen angefahren. Die häufigste Anfahrtsroute der Deponie Fallentor in Rüdlingen (55000 m<sup>3</sup> im Jahr 2000, 15000 m<sup>3</sup> im Jahr 2001) ist nicht bekannt. Über Aushubablagerungen aus dem Kanton Zürich in den Kiesgruben in Lottstetten und Jestetten sind nur wenige Zahlen vorhanden.

Unter den Annahmen, dass der meiste Aushub aus dem Kanton Zürich über die Route Eglisau–Jestetten in den Kanton Schaffhausen gefahren und zusätzlich 30% auf deutschem Gebiet in den Kiesgruben Lottstetten und Jestetten abgelagert wird, ergeben sich für das Jahr 2000 bei Beachtung der Hin- und Rückfahren durchschnittlich 10 Lastwagen (LKW) pro Stunde, was etwa 7,5% des gesamten Lastwagenverkehrs auf der Zürcherstrasse zwischen Eglisau und dem Kreisel Bülach entspricht. Für 2001 sind die Zahlen bedeutend höher, nämlich rund 32 LKW pro Stunde oder etwa 24% des gesamten Lastwagenverkehrs. Als Grössenordnung kann von einem Mittelwert von 21 LKW/Std. oder von 16% des gesamten LKW-Verkehrs ausgegangen werden. Da wenig Leerfahrten vorkommen, stellen diese Werte den Aushub- und Kiesverkehr über Eglisau in das und aus dem Nachbargebiet von Zürich dar. Mit anderen Worten: Der Aushubverkehr kann nicht losgelöst vom Kiesverkehr betrachtet werden. Das eine Gut dient meist als Gegenfuhr für das andere. Da die Rückfahren meist Kiesladungen sind, würde eine Unterbindung von Ablagerungen im Kanton Schaffhausen oder in Lottstetten kaum eine Verminderung des Schwerverkehrs in Eglisau zur Folge haben, sondern die entsprechenden Fuhren würden wahrscheinlich – über Eglisau – ins Rafzerfeld gehen.

Zur Herkunft des Aushubs liegt nur wenig Datenmaterial vor, da der Kanton Zürich Lieferscheine von Fuhrunternehmen oder von Kiesgruben nicht systematisch auswertet. Im Zuge der Beantwortung des Postulates KR-Nr. 349/2000 betreffend Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung wird diese Frage jedoch abgeklärt. Der Bericht zum Postulat wird im Frühjahr 2003 vorliegen. Bekannt ist

allerdings, dass im Zusammenhang mit dem Ausbau der ETH Zürich, Höngherberg, vom Oktober 2001 bis Februar 2002 rund 47 000 m<sup>3</sup> Aushub in die Deponie Wilchingen gefahren wurden, was rund 94 Hin- und Rückfahrten pro Tag oder 11 Hin- und Rückfahrten pro Stunde entspricht. Sodann wurden im Zuge der fünften Bauetappe des Flughafens Zürich vereinzelt Aushubtransporte mit Lastwagen in die Schaffhauser Deponien Beringen, Wilchingen und Rüdlingen durchgeführt, da Aushubmaterial mit zu hohem Feuchtigkeitsgehalt zeitweise von den Materialentnahmestellen des Rafzerfeldes aus deponietechnischen Gründen nicht mehr angenommen wurde. Diese Transporte in den Kanton Schaffhausen fanden in den Jahren 2000 und 2001 an wenigen Tagen, im Jahr 2002 an ein bis zwei Tagen (insgesamt an rund 10 Tagen) statt. Die über die Route Eglisau–Rafz–Lotstetten–Jestetten transportierte Aushubmenge dürfte nach grober Schätzung höchstens zwei bis drei Prozent des aus dem Flughafen abgeführten Aushubmaterials ausgemacht haben und entspricht rund 4000 bis 5000 Lastwagenladungen. Zurzeit werden keine solchen Transporte vom Flughafen aus durchgeführt. Weiter ist bekannt, dass im Zusammenhang mit dem Neubau der Technischen Berufsschule Zürich im Jahr 2002 rund 2500 m<sup>3</sup> Aushub in die Deponie Wilchingen und rund 1000 m<sup>3</sup> in eine Deponie in Lottstetten/D geführt werden. Im ersten Fall betragen die Retourfahrten 2000 m<sup>3</sup> oder 80%, im zweiten Fall 500 m<sup>3</sup> oder 50%. In diesem Zusammenhang werden (zusammen) 10 einfache oder 20 Retourfahrten pro Tag oder 2,4 Hin- und Rückfahrten pro Stunde durchgeführt. Der Aushub der Grossbaustellen der SBB (Doppelspur Zürich–Thalwil) und der Baudirektion (Westumfahrung Zürich N 4/N 20 und Üetlibergtunnel) wird mit der Bahn in das Rafzerfeld transportiert. Gemäss Auskunft der Deponiebetreiber im Kanton Schaffhausen sind ab 2003 vorläufig praktisch keine Kapazitäten für die Aufnahme ausserkantonalen Aushubmaterials mehr vorhanden.

Der anfallende Aushub ist sowohl gemäss der übergeordneten Gesetzgebung (Technische Verordnung des Bundes über Abfälle, TVA, SR 814.600) als auch gemäss dem kantonalen Richtplan für die Aufschüttung und Rekultivierung der offenen Kiesgruben zu verwenden. Da die hauptsächlichlichen Kiesversorgungsgebiete des Kantons Zürich peripher liegen – rund 75% des im Kanton abgebauten Kieses stammen aus der Region Unterland –, ergeben sich zwangsläufig auch für den Aushub grosse Transportdistanzen. Ziel ist in erster Priorität sowohl für den Kies als auch für den Aushub, den Anteil der Bahntransporte zu erhöhen. In zweiter Priorität ist dafür zu sorgen, dass möglichst wenige Leerfahrten auf der Strasse gemacht werden. Bei grösseren Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig. Auflagen, die über

die einschlägigen Bestimmungen hinaus gehen (Lärmschutzverordnung, Luftreinhalteverordnung) können kaum durchgesetzt werden. Als Ausnahme mussten die zurzeit betriebenen grossen Tunnelbaustellen eigene, temporäre Umschlagstellen für den Bahntransport einrichten. Im Bewilligungsverfahren können unter der üblichen Voraussetzung der wirtschaftlichen Tragbarkeit Auflagen zur Transportart und damit zur Zieldeponie gemacht werden. Es kann in der Baubewilligung überdies verlangt werden, dass der Baustellenverkehr über bestimmte Verkehrswege erfolgt (vgl. § 226 Abs. 5 PBG; LS 700.1).

Im Rafzerfeld wurden 2001 2 Mio. m<sup>3</sup> Aushub abgelagert, 68% mit Lastwagen und 32% mit der Bahn. Es wurden im gleichen Jahr 2,4 Mio. m<sup>3</sup> Kies abgeführt, 51% mit Lastwagen und 49% mit der Bahn. Rund 40% der Transporte aus den und in die Kiesgruben des Rafzerfeldes erfolgen damit über die Bahn. Im «Gesamtkonzept zum Kiesabbau und zur Gestaltung des Rafzerfeldes (1992)» wird für das Jahr 2000 ein Bahnanteil von 75% bei den Kiestransporten und von 50% bei den Rückfahren angestrebt. Diese Zielvorgabe konnte noch nicht erfüllt werden. Strassentransporte können aus Logistikgründen nicht beliebig reduziert werden. So sind etwa Bahnanschlüsse nur bei grossen Kiesgruben nahe von bestehenden Gleisen wirtschaftlich tragbar. Die Kiesgruben ausserhalb der riesigen Kiesvorkommen von Weiach und des Rafzerfeldes haben keinen Bahnanschluss. Sollen solche Kiesgruben, etwa aus Gewässerschutzgründen, zügig wieder aufgefüllt werden, sind Aushubtransporte über längere Strecken das kleinere Übel.

Im Hinblick auf gesetzgeberische, planerische und Vollzugsmassnahmen ist noch einmal zu betonen, dass die Rückfahren von Aushubmaterial in die Region Unterland und Rafzerfeld eine Folge der schwergewichtig aus dieser Region erfolgenden Kiesversorgung sind; um die grossen Kiesgruben zu füllen und zu rekultivieren, braucht es entsprechende Rückfahren aus Gebieten, wo viel gebaut wird und keine Gruben vorhanden sind.

Den gesetzgeberischen Massnahmen sind enge Grenzen gesetzt. Die TVA verhindert die Möglichkeit einer eigentlichen Deponierung von Aushubmaterial auf der «grünen Wiese», das heisst, ohne dass zuvor Material abgebaut wurde. Kilometerbeschränkungen oder Auflagen, die über die entsprechende Umweltschutzgesetzgebung hinaus gehen, wären ebenfalls kaum durchsetzbar. Denkbar wäre etwa das Bereitstellen von Gesetzesgrundlagen auf Bundesebene für das Erstellen von näher gelegenen, reinen Aushubdeponien.

Bei den planerischen Massnahmen könnte etwa die – zurückhaltende – Festsetzung neuer Kiesabbau- und Auffüllungsgebiete in Regionen, wo Aushub anfällt, diskutiert werden oder, um den Bahntransport zu för-

dern, die Planung und Realisierung von Aushubentladestellen bei grösseren Kiesgruben bzw. bei Grossbaustellen. Leider konnte das Konzept für den Aushubumschlag – im kantonalen Richtplan sind elf Anlagen für den Aushubumschlag auf die Bahn festgelegt – wegen der mangelnden Wirtschaftlichkeit nicht umgesetzt werden. Zurzeit ist lediglich eine Anlage in der Stadt Zürich in Betrieb. Zudem gibt es bei den bereits erwähnten Grossbaustellen (z. B. Filderen/Wettswil und Allmend, Brunau/Zürich) Umladestationen für Kies und Aushub. Möglichkeiten zur Verkürzung der Transportwege für Kies und Aushub wären im Zusammenhang mit der in zwei bis drei Jahren anstehenden Revision des Versorgungsplans erneut zu prüfen.

Bei den Vollzugsmassnahmen wäre allenfalls die kompromisslose Durchsetzung der im kantonalen Richtplan und in den kantonalen Gestaltungsplänen für die Gruben des Rafzerfeldes geforderten Bahnanteile denkbar. Ob dann allerdings der Lastwagenverkehr auf der Eglisauer Brücke zurückginge oder ob die Lastwagen nicht einige Kilometer weiter in den Kanton Schaffhausen oder nach Lottstetten führen, ist höchst ungewiss. Eine Verpflichtung zur Erhöhung der Bahnanteile kann die Unternehmen im Rafzerfeld beim Verkauf des Kieses (und der Ablagerung von Aushub) gegenüber der Konkurrenz in Lottstetten und im Klettgau schwächen, weil dies den Transport tendenziell verteuert. Gewonnen wäre so für die Entlastung von Eglisau nichts. Zu prüfen ist der vermehrte Einsatz von Blockzügen für den kombinierten Kies- und Aushubtransport, was allerdings wegen der nur spärlich vorhandenen Verladestationen nur beschränkte Wirkung zeigen würde.

Im Bericht zum Postulat KR-Nr. 349/2000 wird der Regierungsrat weitere Wege aufzeigen, wie die Aushub- und Kiestransportlogistik im Kanton Zürich optimiert werden könnte. Allerdings ist die Minimierung von Belastungen aus dem Aushubtransport nicht alleiniges Ziel der Bemühungen. Auch der Gewässer-, der Landschafts- und der Bodenschutz müssen in die Optimierungsüberlegungen einfließen. Nur so können Massnahmen in der Aushub- und Kieslogistik die Umwelt für den Menschen langfristig verbessern. Das Problem der fehlenden Aushubdeponien in der Agglomeration Zürich wird gegenwärtig unter der Federführung des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft in einer Arbeitsgruppe diskutiert. Im Vordergrund stehen dabei allerdings die Regionen oberes Glatttal, Oberland und Pfannenstil. Mit ersten Ergebnissen kann frühestens gegen Ende des laufenden Jahres gerechnet werden. Ebenfalls diskutiert wird – unter der Federführung der Planungsgruppe Zürcher Unterland – das regelmässige Nichterreichen der Bahnanteile gemäss kantonalem Richtplan bzw. gemäss den Gestal-

tungsplänen sowohl für den Kies wie auch für den Aushub im Rafzerfeld. Auch hier sind keine Resultate vor Ende des laufenden Jahres zu erwarten.

Der schwere Güterverkehr und damit auch die von der Anfrage angesprochenen Aushubtransporte sind bei der Erarbeitung der Prioritätenreihung für die Ortsumfahrungen bereits berücksichtigt worden. Weitere Auswirkungen sind von der Route Lottstetten/Klettgau deshalb nicht mehr zu erwarten.

Zusammenfassend ist nochmals zu betonen, dass das Problem des Strassentransportes von Aushubmaterial mit den Grundsätzen der kantonalen Kiesplanung zusammenhängt. Da der Kanton Zürich über eine periphere Kiesversorgung verfügt und der Aushub zur Auffüllung und zur Rekultivierung der Gruben zu verwenden ist, wird auch der Aushub immer über grössere Distanzen transportiert werden müssen. Das Problem der Transporte über das Rafzerfeld hinaus in den Klettgau und nach Lottstetten hat teilweise deponietechnische Gründe, hängt aber auch zusammen mit momentanen Engpässen bei der Annahme von Aushubmaterial in den Gruben im Rafzerfeld und wohl auch mit günstigen Deponiegebühren in Gruben ausserhalb des Kantons. Die Aushubtransporte in den Kanton Schaffhausen dürften jedoch künftig stark abnehmen, einerseits da kaum mehr Kapazitäten in den Schaffhauser Deponien für Zürcher Aushub zur Verfügung stehen wird und andererseits weil sich nach Aussagen der Grubenbetreiber im Rafzerfeld die Situation bezüglich der Annahme von Aushub in den nächsten Jahren entscheidend entschärfen soll.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**