

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates an den Kantonsrat
zum Postulat KR-Nr. 185/2005 betreffend
flankierende Massnahmen zum Gateway Limmattal**

(vom 25. Juni 2008)

Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat am 18. September 2006 folgendes von den Kantonsrätinnen Esther Arnet, Dietikon, und Elisabeth Scheffeldt Kern, Schlieren, sowie Kantonsrat Thomas Hardegger, Rümlang, am 27. Juni 2005 eingereichte und von Kantonsrätin Elisabeth Scheffeldt Kern, Schlieren, und Kantonsrat Thomas Hardegger, Rümlang, wieder aufgenommene Postulat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen:

Der Regierungsrat wird gebeten, in einem Bericht aufzuzeigen, welche flankierenden Massnahmen er ergreifen wird, damit die Belastung der Limmattaler Bevölkerung bezüglich Lärm und Luftverschmutzung im Falle einer Realisierung des Projektes Gateway Limmattal nicht zunimmt.

Der Regierungsrat erstattet hierzu folgenden Bericht:

Der interkontinentale Gütertausch mittels grosser Container-Frachtschiffe ist von grosser Bedeutung und weiterhin im Wachstum begriffen. In den Seehäfen wie Rotterdam, Genua oder Hamburg werden die Container auf Güterzüge umgeladen und weitertransportiert. Der Umschlag erfolgt in sogenannten Gateways. Der bisherige Gateway im Güterbahnhof Zürich hat seine Kapazitätsgrenzen erreicht und kann nicht weiter ausgebaut werden. Auf dem Areal des Güterbahnhofs sind zudem neue Nutzungen geplant: Einerseits wird dort das neue Polizei- und Justizzentrum gebaut, andererseits wird ein Teil des Areals für die neue Durchmesserlinie Altstetten–Zürich–Hauptbahnhof–Oerlikon benötigt. Die SBB und der Kanton Zürich haben bereits frühzeitig Standortevaluationen durchgeführt, die ergeben haben, dass sich ein neuer Gateway unmittelbar beim Rangierbahnhof Limmattal (RBL) am besten eignet. Die Gründe hierfür wur-

den zuletzt in der Stellungnahme zur parlamentarischen Initiative KR-Nr. 205/2006 betreffend Internationales/Schweizerisches Umladekonzept Kombiniertes Güterverkehr mit Standort-Alternativen zu Dietikon Niderfeld (Einreichung einer Standesinitiative) aufgezeigt (vgl. KR-Nr. 205a/2006, Ziffer 3), weshalb darauf verwiesen werden kann.

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 26. März 2007 als Standort für den Gateway das Gebiet Niderfeld, Dietikon, im kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, festgesetzt. Das Bundesgericht hat eine Beschwerde gegen den Eintrag mit dem Urteil 1C_101/2007 vom 26. Februar 2008 abgewiesen. Mit dem Richtplaneintrag sind folgende Auflagen verbunden:

- Die Fläche, die der Gateway ausserhalb des RBL und des Cargo-Domino-Umschlagsplatzes beansprucht, soll flächengleich zugunsten regionaler Bedürfnisse kompensiert werden.
- Die Bedienung im Fernverkehr erfolgt auf der Schiene; im Sammel- und Verteilverkehr sind mindestens 80% der Container mit der Bahn zu transportieren.
- Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen sind im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft zu vermindern.
- Das Plangenehmigungsverfahren ist bis spätestens 2012 einzuleiten.
- Die Einhaltung der Massnahmen soll im Rahmen des Gesamtverkehrs-Controlling durch den Kanton überprüft werden.

Gestützt auf den Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 17. April 2008 hat der Bundesrat den revidierten Verkehrsrichtplan am 14. Mai 2008 mit Vorbehalten genehmigt. Bezüglich Eintrag des Gateways hielt das ARE im Prüfbericht fest, dass mit dieser Festlegung ein Standort gesichert werde, der mit der nationalen Strategie zur Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs übereinstimmt und von den SBB ausdrücklich gewünscht werde. Der Bundesrat hat das Vorhaben des Gateways vorbehaltlos genehmigt.

Die Projektierung und Verwirklichung des Gateways obliegt den SBB. Die vorgegebenen flankierenden Massnahmen sind betriebswirtschaftlich einschneidend und stellen die SBB vor grosse Herausforderungen, wurden aber auch ausdrücklich als Rahmenbedingungen anerkannt. Entsprechende Lösungen werden durch die SBB im Rahmen der Projektbearbeitung aufzuzeigen sein. Insbesondere wird die Einhaltung der Umweltvorgaben im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) nachzuweisen sein. Das Projekt befindet sich zurzeit in der Phase der Vorprojektierung. Im Anschluss wird das Auflageprojekt erarbeitet. Das Projekt unterliegt dem Plangenehmigungsverfahren ge-

mäss Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101). In diesem Rahmen wird der UVB erstellt, und es finden eine Anhörung der Kantone sowie eine öffentliche Auflage statt. Nach der Plangenehmigung erfolgen die Ausführungsplanung und die Ausführung. Die flankierenden Massnahmen werden laufend im Rahmen dieser Arbeitsschritte bearbeitet. Mit einer Inbetriebnahme kann aus heutiger Sicht frühestens 2013 gerechnet werden.

Nachfolgend wird der derzeitige Bearbeitungsstand der einzelnen flankierenden Massnahmen gemäss Richtplan aufgezeigt:

– *Zur Auflage der Flächenkompensation:*

Die Auflage, dass eine Kompensation der Flächenbeanspruchung für den Gateway ausserhalb des Rangierbahnhofs und der Ortsgüteranlage zu erfolgen hat, führte zu einer vertieften Standortevaluation im lokalen Bereich. Mit dem Entscheid für einen Standort, der weitgehend innerhalb des RBL liegt, ist diese Auflage zu einem grossen Teil erfüllt. Dies wurde anlässlich einer Medienkonferenz am 23. September 2007 bekannt gemacht. Der Landbedarf ausserhalb des SBB-Geländes ist im Rahmen der Detailplanung noch zu ermitteln. Ein Vorschlag für die Kompensation dieses zusätzlichen Landbedarfs ist im Rahmen des Auflageprojektes durch die SBB aufzuzeigen.

– *Zur Auflage, dass 80% der Container mit der Bahn weiterzutransportieren sind:*

Die SBB haben im Rahmen des UVB nachzuweisen, wie sie das Ziel, dass mindestens 80% des Verteil- und Sammelverkehrs auf der Schiene erfolgen, erreichen werden. Über den Anteil von 20% hinaus anfallende Strassentransporte könnten über die bestehenden Umschlagsanlagen in Aarau, Rekingen und Niederglatt abgewickelt werden.

– *Zur verlangten Sanierung der bestehenden Anlagen bezüglich Emissionen:*

Die heutige Anlage des Rangierbahnhofs gilt hinsichtlich Lärmemissionen als saniert. Für den Gateway wird die Einhaltung der Grenzwerte im UVB nachzuweisen sein. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wird auch die Frage zu klären sein, ob der Gateway als bedeutende Erweiterung oder Nutzungsänderung des bestehenden RBL zu betrachten ist und allenfalls als Ganzes in eine UVP einzubeziehen ist.

– *Zur Auflage, das Plangenehmigungsverfahren bis 2012 einzuleiten:*

Die Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens bis spätestens 2012 sollte aus heutiger Sicht möglich sein.

– *Zum Controlling:*

Um die Umsetzung der im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens festgelegten Massnahmen und die Einhaltung der Auflagen sicherzustellen, wird der Kanton ein Berichtswesen durch eine unabhängige Stelle verlangen, wie es sich beispielsweise bei der 5. Ausbaustappte des Flughafens bewährt hat.

In der Begründung des Postulats werden weitere mögliche Massnahmen angeführt. Dazu wird nachfolgend Stellung genommen:

– *Zum Monitoring der Vorgaben:*

Wie erwähnt soll die Einhaltung der Auflagen im Rahmen eines Controllings überprüft werden. Die Forderung wird somit durch den Richtplaneintrag erfüllt.

– *PM10-Plafond / Technologie von Camions:*

Gemäss Festlegung im Richtplan sind die im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen im Limmattal (RBL, Ortsgüteranlage, Gateway) stehenden Emissionen gesamthaft zu vermindern. Wie dies zu erfolgen hat, wird wie erwähnt im Rahmen der UVP aufzuzeigen sein. Ein PM10-Plafond als Steuerungsinstrument ist zu starr und deshalb abzulehnen. PM10 ist ein komplexes Schadstoffgemisch, an dem der Russ aus Dieselmotoren nur rund 15% ausmacht. Die PM10-Emissionen könnten über einen solchen Plafond nur unzureichend gesteuert werden. Von grösserer Bedeutung ist hingegen die Technologie bei Lastwagen. Um auf den technischen Stand Einfluss zu nehmen, stehen dem Kanton Zürich zwar keine Instrumente zur Verfügung. Im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsabgaben wird jedoch geprüft, inwieweit emissionsarme Fahrzeuge steuerlich begünstigt werden können. Anzumerken ist im Übrigen auch, dass die SBB bereits seit einigen Jahren in Rangierbahnhöfen nur Diesellokomotiven mit Partikelfiltern einsetzen.

– *Alternativen zum Tropfenzähler bei der Autobahneinfahrt / Schutz der Zentren und Wohnquartiere:*

Der durch den Gateway verursachte Mehrverkehr wird auf der Mutschellenstrasse Dietikon, die als Zubringer zur A1 dient, weniger als 2% des heutigen Verkehrsaufkommens betragen. Alleine das Verkehrswachstum aus dem erwarteten Siedlungswachstum der Stadt Dietikon wird weit grösser sein. Die Verkehrsproblematik ist deshalb unabhängig vom Gateway grossräumiger zu betrachten. Die Kantone Zürich und Aargau haben dazu mit Einbezug der Gemeinden und des Bundes ein gemeinsames Projekt «Verkehrsstudie MIV Limmattal» eingeleitet. Ebenfalls unabhängig vom Gateway wird der Tropfenzähler bei der Autobahneinfahrt aufgrund der laufenden Erkenntnisse optimiert. Solche Dosierungsanlagen haben sich laut Bundesamt für

Strassen im In- und Ausland bewährt. Ohne sie käme der Verkehr in Spitzenzeiten zum Erliegen, was erheblichen Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz, also durch Zentren und Wohnquartiere, zur Folge hätte.

– *Fahrtenmodell:*

Mit der Auflage des Bahnanteils von 80% im Sammel- und Verteilverkehr im Richtplan ist diese Forderung erfüllt.

Die flankierenden Massnahmen wurden anlässlich der Festsetzung des Richtplans ausführlich diskutiert und im Vergleich zur Vorlage des Regierungsrats in einzelnen Punkten noch verschärft. Diese Auflagen sind wichtig zum Schutz der Bevölkerung. Von zentraler Bedeutung sind die Vorgaben bezüglich Bahnanteil im Sammel- und Verteilverkehr sowie bezüglich Flächenverbrauch. Die Fragen betreffend Emissionen werden im Rahmen der UVP zu prüfen sein und sind Gegenstand des UVB. Weitere flankierende Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt abzulehnen, dies auch, um die Rechts- und Planungssicherheit für die SBB nicht durch laufend ändernde Auflagen zu gefährden. Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wird der Kanton Zürich angehört werden. In diesem Zusammenhang wird zu überprüfen sein, ob die festgelegten flankierenden Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung ausreichen.

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 185/2005 als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Notter	Husi