

Sitzung vom 4. Dezember 2024

1245. Anfrage (Der Freiverlad in Bülach schneidet die Bevölkerung vom direkten Zugang zur Stadt ab)

Kantonsrat David Galeuchet, Bülach, und Kantonsrätin Wilma Willi, Stadel, haben am 2. September 2024 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zürcher Unterland befinden sich 5 von 13 Freiverladen, welche im Richtplan aufgeführt sind. Im Bericht der Volkswirtschaftsdirektion: «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050», werden die Wichtigkeit des Güterverkehrs und die Ziele der SBB aufgezeigt. In Bülach planen die SBB eine Modernisierung und Erweiterung des Freiverlads beim Bahnhof. Die SBB weisen dem Freiverlad in Bülach eine zentrale Rolle im Güterverkehr für Zürich Nord zu und dieser soll durch die Konzentration der Verladeaktivitäten effizienter gestaltet werden. Der Standort des Freiverlads befindet sich zwischen dem neu erstellten Quartier Glasi mit mehr als 1'000 Einwohnern und dem Bahnhof. Durch die Erweiterung soll der direkteste Weg zwischen dem neuen Wohnquartier und der Stadt gesperrt werden. Die Anwohner und das Gewerbe befürchten eine deutliche Erschwerung des Zugangs zur Stadt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Antworten auf folgende Fragen:

1. Steht der Regierungsrat weiterhin dazu, dass in Urbanen Wohnlandschaften wie in Bülach im Bahnhofsumfeld eine Entwicklung für Wohnraum und Arbeitsplätze bevorzugt werden sollte, damit das kommende Bevölkerungswachstum mit einer geringen Quote an Individualverkehr erfolgen kann?
2. Wie möchte der Regierungsrat den Güterverkehr auf der Schiene im Kanton Zürich weiterentwickeln?
3. Was ist der Grund, dass mehr als 1/3 aller Freiverlade im Zürcher Unterland liegen?
4. Weshalb wird der Standort Bülach, der als Annahmehnhof gilt, gegenüber Rümliang und Glattbrugg, welche als Grosse Annahmehöfe gelten, in der nationalen und kantonalen Planung zum Schienengüterverkehr für eine weitere langfristige Entwicklung und Erweiterung vorgesehen?
5. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass der Freiverlad, welcher zusätzlichen Schwerverkehr verursacht, zwischen Bahnhof und grossem Neubauquartier am falschen Ort liegt?

6. Wie wird sichergestellt, dass die Erweiterung des Freiverlads mit den städtebaulichen Planungen für das Quartier Bülach Nord und die angestrebte Aufwertung der Gleisquerung zwischen Altstadt und Bülach Nord für den Fuss- und Veloverkehr in Einklang gebracht werden kann?
7. Wurden alternative Standorte in Bülach, z. B. weiter nördlich im Bereich der Logistikzentren, wo der Schwerverkehr kanalisiert und die Bewohner deutlich weniger belastet werden, geprüft?
8. Wurden alternativen Planungen geprüft, um den Weg zwischen dem neuen Wohnquartier und der Stadt offen zu halten?
9. Wie viele Lastwagen werden heute und in der maximalen Planung pro Jahr am Freiverlad Bülach abgewickelt?
10. Welche Güter werden heute und in Zukunft am Freiverlad in Bülach abgewickelt? Woher stammen diese oder wohin werden sie transportiert?
11. Wie wird der Regierungsrat sicherstellen, dass die zusätzlichen Verladetätigkeiten und der damit verbundene Verkehr die Anwohner nicht übermässig belasten, insbesondere in Hinblick auf Lärmemissionen und Verkehrsaufkommen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage David Galeuchet, Bülach, und Wilma Willi, Stadel, wird wie folgt beantwortet:

Eine funktionierende und effiziente Versorgung mit und Entsorgung von Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für eine leistungsfähige Wirtschaft und eine moderne Gesellschaft. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich lässt einen Anstieg des Güteraufkommens erwarten. Gesellschaftliche Veränderungen und technologische Innovationen wie der anhaltend wachsende Onlinehandel beschleunigen diese Entwicklung. Es ist davon auszugehen, dass ohne Vorsorge insbesondere der Lieferwagenverkehr in urbanen Räumen stark zunimmt, die Verkehrsinfrastrukturen vermehrt an ihre Grenzen stossen und zentral gelegene Flächen für Umschlag und Lagerung immer schwieriger zu finden sind, da auch die Raumannsprüche anderer Nutzungen gross sind. Gerade für den Umschlag zwischen Schiene und Strasse und umgekehrt sind Standorte nicht einfach zu finden, weil neben der Verfügbarkeit von entsprechend geeigneten Flächen sowohl die Erreichbarkeit auf der Schiene als auch auf der Strasse gegeben sein muss.

Der Kanton Zürich entwickelt deshalb Strategien und Massnahmen, um eine leistungsfähige und nachhaltige Güterversorgung und -entsorgung für die Zukunft sicherzustellen. Gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans und des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018) soll das Verkehrssystem im Kanton Zürich der Bevölkerung und der Wirtschaft eine ausreichende und effiziente Mobilität ermöglichen, die angestrebte Raumentwicklung unterstützen und die Belastung der Umwelt minimieren. Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr, sondern vor allem auch für den Güterverkehr und die damit verbundene Logistik. Das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK), das der Regierungsrat am 6. Juli 2022 festgesetzt hat, konkretisiert die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des GVK 2018 für die Planung, den Transport, die Lagerung und den Umschlag von Gütern zur Versorgung und Entsorgung.

Zu Frage 1:

Das Bekenntnis, Potenziale in den bereits überbauten Bauzonen, auf brachliegenden Flächen sowie im Bahnhofumfeld zu aktivieren und zu erhöhen, ist Bestandteil des vom Kantonsrat beschlossenen kantonalen Raumordnungskonzepts (vgl. Kapitel 1.3 des kantonalen Richtplans).

Zu Frage 2:

Grundlagen für die Weiterentwicklung des Güterverkehrs bilden das Planungs- und Baugesetz (PBG, LS 700.1) sowie das GVLK.

Das PBG hält fest, dass Anlagen für den Güterumschlag im kantonalen Richtplan (§ 24 lit. b PBG) sowie Anschlussgleise und Anlagen für den Güterumschlag in den regionalen Richtplänen festzusetzen sind (§ 30 Abs. 4 lit. c PBG). Gemäss § 237 Abs. 1 PBG sind für Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr Gleisanschlüsse zu verlangen, wo dies technisch möglich und zumutbar ist. Die Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung (LS 700.5) legt gestützt auf §§ 232a Abs. 4 und 359 Abs. 1 lit. p PBG fest, dass in den Bezirken Affoltern, Dietikon, Hinwil, Horgen, Meilen, Pfäffikon, Uster, Winterthur und Zürich sowie in den Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Kloten, Nürensdorf, Opfikon, Regensdorf, Rümlang und Wallisellen bei Bauvorhaben von mehr als 25 000 Festkubikmeter Aushub 80% des Aushubs und 60% der Gesteinskörnung (Kies) per Bahn zu transportieren sind.

Im GVLK sind Leitsätze, Ziele, Strategien sowie Handlungsschwerpunkte und Massnahmen enthalten, die sich auch mit der Weiterentwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene befassen. Dabei orientiert sich der Kanton Zürich an den drei Zielen «Optimieren der Erreichbarkeit im Güterverkehr», «Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr» und «Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt».

Zu Frage 3:

Freiverlade sind öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen die Verlader selbstständig und unabhängig Güter umschlagen können. Die Freiverlade sind integrale Teile der Eisenbahninfrastruktur; dementsprechend werden sie von den Betreiberinnen und Betreibern der Eisenbahninfrastruktur unterhalten und entwickelt. Bei den Anlagen im Unterland sind es die Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB). Finanziert werden Anpassungen an diesen Anlagen durch den Bund – über den Bahninfrastrukturfonds oder über die Leistungsvereinbarungen mit den SBB.

Von den insgesamt 21 im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes vom 20. Dezember 2017 enthaltenen Freiverladen im Kanton Zürich befinden sich sechs im Gebiet der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU): Embrach-Rorbas; Bülach; Niederglatt; Rüm- lang; Zweidlen und Hüntwangen-Wil. Das Konzept bildet den gegenwärtigen Zustand der noch vorhandenen Freiverlade ab, wie sie ursprünglich an allen Bahnhöfen des schweizerischen Eisenbahnnetzes vorhanden waren. Für die Zukunft sehen die SBB und der Kanton eine Weiterentwicklung dieser Anlagen mit zwei Prämissen vor: Sie sollen zukunftsfähig ausgestaltet und örtlich konzentriert werden. Gemäss dem mit den SBB und der Güterverkehrsbranche erarbeiteten Konzept «Kanton Zürich: Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050» vom 12. Juni 2023 sind im PZU-Gebiet langfristig noch zwei Freiverlade vorgesehen (Bülach und Rüm- lang). In Bülach werden künftig auch die Waren umgeschlagen, die heute an den aufzuhebenden Freiverladen Embrach-Rorbas, Hüntwangen-Wil und Niederglatt zwischen Schiene und Strasse umgeladen werden.

Zu Frage 4:

Zwischen Annahmehäfen und Freiverladen besteht kein unmittelbarer Zusammenhang. Annahmehäfen sind rein bahnbetriebliche Anlagen, Freiverlade sind Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse. Annahmehäfen sind eine Art Warteräume und bilden eine Voraussetzung für Anschlussgleisanlagen. Anschlussgleise sind nicht unmittelbare Bestandteile des Bahnnetzes, sondern erschliessen private Umschlagstandorte. Entsprechend sind die Kategorisierungen der Annahmehäfen in Bülach, Rüm- lang und Glattdorf im Zusammenhang mit den entsprechenden Anschlussgleisanlagen zu verstehen.

Das Konzept Anschlussgleise, Freiverlade und Umschlaganlagen des Kantons Zürich von 2020 weist für die Freiverlade Bülach und Niederglatt ein hohes verkehrliches Potenzial aus. Diese Annahmen decken sich mit der Einschätzung der SBB. Verkehrliche (gute Erreichbarkeit auf Schiene und Strasse) und räumliche Gesichtspunkte (Verfügbarkeit ge-

eigneter Flächen) legen einen Ausbau des Freiverlads Bülach nahe. Die Stadt Bülach ist als wirtschaftliches Zentrum der Region Zürcher Unterland auch ein zentral gelegener Verkehrsknotenpunkt. Die Infrastruktur für einen Freiverlad, zum Beispiel die Anlage für Warenannahme, ist in Bülach bereits vorhanden, und die bestehende Anlage kann mit einem überschaubaren Aufwand an die künftigen Bedürfnisse angepasst werden. Zudem bietet die Anlage an diesem zentrumsnahen Standort die Chance, dass von ihr aus langfristig auch eine urbane Logistik im Sinne zum Beispiel einer Feinverteilung von Konsumgütern direkt ab dem Freiverlad möglich wird.

Zu Frage 5:

Nein. Das unter anderem in den Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich in Kapitel 1.2 des kantonalen Richtplans verankerte Gebot der Siedlungsentwicklung nach innen postuliert einen sparsamen Umgang mit dem Boden. Dieser setzt der lange üblichen funktionalen Trennung Grenzen, die in der Regel mit einem Verlust von Kulturland einherging. In Bezug auf die Logistik ist deshalb darauf zu achten, dass neue Gebietsentwicklungen, insbesondere solche mit Wohnnutzungen, bestehenden und zukunftsfähigen Umschlaganlagen Rechnung tragen. Umgekehrt ist sicherzustellen, dass logistische Tätigkeiten nachbarschaftsverträglich abgewickelt werden.

Zu Frage 6:

Die koordinierte Planung im Bahnhofgebiet Bülach stellt sicher, dass der Freiverlad den Personenfluss zwischen Bülach Nord und dem Bahnhof sowie die Traversierung der Bahnanlagen nicht tangiert. Schlüsselemente dafür sind der Neubau der Passerelle, der Betrieb und die Gestaltung der Schaffhauserstrasse sowie die Anpassung der Bahnzüge der SBB.

Zu Frage 7:

Ein Standort auf einer Fläche der SBB weiter nördlich wurde wegen der geringeren Platztiefe und -länge sowie der unmittelbaren Nähe zur Wohnbebauung nicht weiter vertieft. Eine Verlegung des Freiverlads in den Bereich der nördlich gelegenen Logistikzentren wurde nie geprüft, da diese Flächen nicht im Eigentum der SBB sind. Die SBB streben an, Freiverladeanlagen grundsätzlich auf eigenem Land zu betreiben. Die Flächen werden heute jedoch rege genutzt, beispielsweise wurden neulich grössere bauliche Anpassungen an der Halle von Fiege Logistik (Schweiz) AG vorgenommen.

Zu Beginn der Planung Bülach Nord hat die Stadt Bülach die Idee einer Verlegung des Freiverlads auf die Seite Nordstrasse eingebracht, also dorthin, wo heute der SBB-Baudienst sein Domizil hat. In ersten konzeptionellen Betrachtungen wurde diese als kritisch beurteilt, da

der Betrieb des Freiverlads sowohl wegen der strassenseitigen als auch wegen der schienenseitigen Erschliessung schwierig wäre. Zudem müssten für den SBB-Baudienst zentral gelegene Ersatzflächen mit Schienenanschluss gefunden werden. Ein Abtausch der Flächen von Freiverlad und Baudienst wurde als nicht zielführend beurteilt, weil die Baudiensttätigkeiten oft in der Nacht stattfinden.

Zu Frage 8:

Nach heutigem Kenntnisstand wurden keine alternativen Planungen geprüft (vgl. auch Beantwortung der Frage 6).

Zu Frage 9:

Die SBB gehen für das Prognosejahr 2040 von 12 bis 14 Lastwagenfahrten pro Werktag (250 Tage pro Jahr) aus. Heute werden am Freiverlad Bülach im Jahresdurchschnitt zwei bis fünf Lastwagenfahrten pro Tag abgewickelt.

Zu Frage 10:

Es werden hauptsächlich folgende Verladegüter am Freiverlad Bülach umgeschlagen: Holz, Zement und Schüttgut. Die Güter sind für Ver- und Entsorgung der Region bestimmt, insbesondere der Holz- und Bauwirtschaft. Der Freiverlad ist von den Unternehmen im freien Netzzugang nutzbar. Auf die Menge und Art der Güter können die SBB als Infrastrukturbetreiberin keinen Einfluss nehmen. Quell-Ziel-Verkehre können sich je nach Projekt der Nutzenden ändern.

Zu Frage 11:

Der Güterumschlag wird sich im Rahmen der an diesem Standort zulässigen Lärmentwicklung bewegen. In Bezug auf die Belastung der Strassen sowie des Verkehrslärms macht die bei der Beantwortung der Frage 9 genannte Zahl von 12 bis 14 Lastwagenfahrten pro Tag deutlich, dass diese wesentlich geringer ist als jene, die zum Beispiel durch einen Busbahnhof entsteht. Dort finden in der Regel stündlich mehrere Fahrten mit grossen Fahrzeugen statt. Hinzu kommt, dass auch Lastwagen zunehmend mit umweltfreundlicheren und leiseren Antrieben ausgerüstet sind. Dadurch wird die Lärmentwicklung insbesondere in den für eine Umschlaganlage relevanten tieferen Geschwindigkeitsbereichen markant reduziert.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli