

Sitzung vom 6. Dezember 2006

1722. Dringliche Anfrage (Transportvolumen am Güterbahnhof Zürich)

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr, Dietikon, und Willy Haderer, Unterengstringen, sowie Kantonsrätin Brigitta Johner-Gähwiler, Urdorf, haben am 6. November 2006 folgende dringliche Anfrage eingereicht:

Gemäss den von der SBB Cargo veröffentlichten Zahlen wurden im Jahr 2005 gesamthaft 11,48 Mrd. Nettotonnenkilometer zurückgelegt.

Wir fragen daher den Regierungsrat an:

1. Wie viele Güter (in Nettotonnenkilometer) wurden 2005 über den Güterbahnhof Zürich abgewickelt? Wie viele im 2006?
Wie hoch war der prozentuale Anteil des Containerumschlags?
2. Welches ist der prozentuale Anteil dieser Güter,
 - die beim Bau der Durchmesserlinie nicht mehr über den Güterbahnhof Zürich verkehren würden?
 - die nach Erstellung der Durchmesserlinien verlagert werden müssten – und warum?
3. Könnten solche Umlagerungen nicht durch bauliche Massnahmen verhindert werden? Mit welchen baulichen Massnahmen könnte erreicht werden, dass ein Teil der Güter weiterhin über die bestehenden Anlagen abgewickelt würde und wie gross wäre dieser Anteil?
4. Wurden schon Alternativlösungen vorbereitet, falls diese Kapazitäten nicht auf einen Gateway im Limmattal umgelagert werden können? Welche provisorischen Möglichkeiten gäbe es in einem solchen Fall?
5. Hat die SBB Cargo je einen öffentlich zugänglichen Bedarfsnachweis erbracht, welcher belegen würde, dass eine Gateway-Anlage im Limmattal benötigt wird? Wurde dieser öffentlich zugänglich gemacht?
6. Wie weit ist der Planungsprozess für einen Gateway im Limmattal fortgeschritten? Welche Optionen stehen dabei zur Diskussion?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die dringliche Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, Willy Haderer, Unterengstringen, und Brigitta Johner-Gähwiler, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Die Bedeutung des Güterbahnhofes Zürich hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Während vieler Jahre war der Güterbahnhof die grosse Güterdrehscheibe für die Stadt Zürich. In den Hallen des Güterbahnhofes wurden die Stückgüter zwischen Bahn und Strasse umgeschlagen, Import- und Exportsendungen verzollt und ausgeliefert und die weitläufigen Anschlussgleise bedient. Mit der Verlagerung der Wirtschaft vom zweiten zum dritten Sektor hat der Güterbahnhof seine ursprüngliche Funktion teilweise verloren. So wurden die Güterhallen an verschiedene Firmen fremdvermietet, und der Verkehr mit Massengütern über Anschlussgleise direkt in die Industrieareale fiel zu einem grossen Teil weg. Hingegen hat mit der Verlagerung der industriellen Güterproduktion der Verkehr mit den Seehäfen stark an Bedeutung gewonnen. Dieser Güterverkehr hat für den Wirtschaftsstandort Zürich eine grosse Bedeutung. Der dadurch im Güterbahnhof erstellte Containerterminal stösst jetzt an seine Kapazitätsgrenzen und ist nicht mehr zukunftstauglich. Eine Vergrösserung und Verlegung innerhalb des Güterbahnhofes ist betriebsbedingt nicht möglich, da weder der Umschlagsverkehr Schiene-Schiene noch der Güterumlad von der Schiene auf die Strasse im Zentrum von Zürich kapazitätsmässig abgewickelt werden könnte. Deshalb sollen die heute schlecht genutzten Güterhallen, wie andere ehemalige Industriegebiete der Stadt Zürich auch, einer neuen Nutzung zugeführt werden. Im Bereich der Güterhallen wird das neue Justiz- und Polizeizentrum entstehen (Vorlage 3941). Der Bereich des heutigen Containerterminals muss für die Zufahrt zum neuen Durchgangsbahnhof weichen.

Zu Fragen 1 und 2:

Der Güterbahnhof Zürich wird heute noch als Containerterminal, als B-Briefpostzentrum, als Freiverlad und durch die Firma DEBAG für den Umschlag von Bauschutt genutzt. Die umgeschlagenen Tonnen des kombinierten Verkehrs (Containerumschlag) haben sich wie folgt entwickelt:

2003: 428 000 Tonnen

2004: 503 577 Tonnen

2005: 663 995 Tonnen

Für 2006 liegen noch keine Zahlen vor. Bei den Angaben handelt es sich um das mit Containern umgeschlagene Gewicht. Angaben über die via Güterbahnhof umgeschlagenen Nettotonnenkilometer und über den prozentualen Anteil des Containerverkehrs im Güterbahnhof sind nicht erhältlich.

Mit dem Bau der Durchmesserlinie muss nur der Containerumschlag verlegt werden. Das Briefpostzentrum wird ab 2008 in das Postumschlagszentrum Mülligen in Zürich Altstetten verlagert. Der Verkehr der Firma DEBAG und der Freiverlad verbleiben an ihren heutigen Standorten.

Zu Frage 3:

Mit Baubeginn der Durchmesserlinie (DML) im Bereich des Güterbahnhofs (etwa Ende 2010) sind keine Flächen mehr frei, auf denen ein teilweiser oder integraler Betrieb des Containerterminals möglich wäre.

Zu Frage 4:

Bevor der Entscheid auf den Standort Limmattal fiel, wurden verschiedene Standorte geprüft. Nur der Standort Limmattal ermöglicht es, den überwiegenden Teil des Containerverkehrs, der von den Seehäfen in die Schweiz gelangt, via Schienennetz weiterzuverteilen und damit das Strassennetz zu entlasten. Ein provisorischer Standort ausserhalb des Rangierbahnhofs Limmattal hätte strassenseitig und vor allem aber auch schienenseitig erhebliche Nachteile, die einen sinnvollen Übergangsbetrieb in Frage stellen.

Zu Frage 5:

Der Bedarf für einen Containerterminal im Grossraum Zürich wurde durch verschiedene, unabhängige Studien erhärtet. Im Rahmen des Projekts Nr. 41 des Schweizerischen Nationalfonds (NFP 41) wurden Standort- und Transportkonzepte für den kombinierten Ladungsverkehr untersucht (Bericht B2). Im Auftrag der Kantone Zürich und Aargau hat die Rapp Trans AG bereits 1997 und 1998 eine Standortevaluation durchgeführt, die sich im Ergebnis für einen Standort Limmattal ausspricht; das Ergebnis wurde 2002 überprüft und bestätigt. Im Rahmen der Güterverkehrsstrategie des Kantons Zürich hat der Regierungsrat die Kapazitätsprobleme des jetzigen Container-Terminals und die vorgesehene Lösung mit einem Standort Limmattal aufgezeigt (Vorlage 4102).

Zu Frage 6:

Der Gateway-Terminal im Limmattal wurde in den Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen (Beschluss des Bundesrates vom 26. April 2006). Ergänzend dazu ist eine planerische Festlegung im kantonalen Richtplan notwendig; im Rahmen der Vorlage 4222 (Revision des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr) beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat diese Festlegung. Gestützt auf den Sachplaneintrag erarbeiten die SBB zurzeit das Vorprojekt. Dabei werden zwei Standortvarianten planerisch vertieft. Der eine Standort befindet sich südlich anlie-

gend an den Rangierbahnhof Limmattal im Niderfeld, der andere liegt grösstenteils innerhalb des Rangierbahnhofs am heutigen Standort der Serviceanlage von SBB Cargo.

Im Rahmen einer Behördendelegation werden die Kantone Zürich und Aargau, die betroffenen Planungsregionen und die Standortgemeinden von den SBB regelmässig über den Projektfortschritt informiert.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi