

Sitzung vom 26. März 2014

**383. Anfrage (Bessere Nutzung zentralgelegener SBB-,
Post- und Armasuisse-Anlagen als Beitrag für eine nachhaltige
Raumplanung)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr, Dietikon, und Pierre Dalcher, Schlieren, sowie Kantonsrätin Sabine Ziegler, Zürich, haben am 20. Januar 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Die Post, Armasuisse und SBB verfügen über zahlreiche Anlagen in Kerngebieten, welche nur mässig ausgelastet sind. Entsprechend liess Mitte Januar 2014 der Bundesrat verlauten, dass Massnahmen zu treffen seien, damit solche Grundstücke vermehrt einer Wohnnutzung zugeführt werden könnten. Auch im Kanton Zürich existieren entsprechende Grundstücke, zum Beispiel der Rangierbahnhof Limmattal, mit einer Fläche von rund 100 Hektaren. Gemäss Medienberichten sinkt seine Auslastung seit Jahren und heute ist er nicht einmal zur Hälfte ausgenutzt. Im Artikel «Der Rangierbahnhof, der auch eine Stadt sein könnte» (14.04.2012) wagt die NZZ ein Gedankenexperiment und fragt nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten. Der Befund ist beachtlich: Ohne Rangierbahnhof könnten im Limmattal weitere 17 000 Personen stadtnah wohnen und arbeiten.

Der Kanton Zürich ist auf eine nachhaltige Raumplanung und einen vernünftigen Umgang mit der Ressource Boden angewiesen. Deshalb sollten wir grosses Interesse haben, entsprechende Brachen bei Verkehrsknoten einer sinnvollen alternativen Nutzung zuzuführen. Gemäss den Ausführungen des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 19/2011 wäre das entsprechende Potenzial im Kanton bezüglich SBB- und Armasuisse-Grundstücken sehr hoch.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es neben dem Rangierbahnhof Limmattal und dem Flugplatz Dübendorf noch weitere Anlagen unter Führung der SBB, Post oder Armasuisse, welche nicht ausreichend ausgelastet sind und für welche der Kanton Zürich mit den entsprechenden Bundesbetrieben in direktem Kontakt steht bezüglich einer Umnutzung?
2. Wie hoch schätzt der Kanton das Potenzial ein zur Umnutzung solcher Brachen? Welchen Grundstücken misst er dabei höchste Priorität bei?

3. Welche Unterstützung bietet das Bundesamt für Raumplanung diesbezüglich? Gibt es konkrete Projekte? Gibt es allenfalls entsprechende raumplanerische Handlungsrichtlinien seitens des Bundes?
4. Wie sieht es diesbezüglich beim Bundesamt für Verkehr, bei der Armassuisse und beim Bundesamt für Wohnungswesen aus? Existieren hier konkrete Projekte, um schlecht genutzte Grundstücke der Wohnnutzung zuführen zu können? Sind hier allfällige Handlungsrichtlinien vorhanden?
5. Besteht ein Konzept zur Lärmeindämmung bei einer alternativen Nutzung unbenutzter Bereiche im Speziellen in Bezug auf den Lärm von SBB-Anlagen? Existiert hier seitens des Bundes eine Strategie?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, Pierre Dalcher, Schlieren, und Sabine Ziegler, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Im Bericht des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 82/2006 betreffend Nutzung von schlecht genutzten, zentrumsnahen Grundstücken der Armee und der SBB (Vorlage 4722) wird dargelegt, wie sich der Kanton Zürich in vielfältiger Weise dafür einsetzt, dass frei werdende Areale bei Bedarf für die Raumentwicklung genutzt werden können. So stehen die kantonalen Fachstellen sowohl mit den SBB-Immobilien als auch mit der armassuisse, welche die Immobilien des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) verwaltet, in regelmässigem Austausch. Zur Sicherstellung der künftigen Raum- und Flächenbedürfnisse des Kantons werden die zur Veräusserung stehenden Liegenschaften vom Immobilienamt geprüft.

Betreffend Umnutzung des Rangierbahnhofs Limmattal ist festzuhalten, dass gemäss Bundesamt für Verkehr die Schweiz zusätzliche Terminalkapazitäten braucht, um das Wachstum des kombinierten Verkehrs im Import/Export zu bewältigen. Wenn der kombinierte Verkehr nicht auf der Strasse stattfinden soll, muss die nötige Infrastruktur geschaffen werden, um die Container möglichst lange auf der Schiene befördern und sie rationell ins Schweizer Eisenbahnnetz einspeisen zu können. Die Warenmengen der Importe und Exporte sind – mit einem längerfristigen Blick zurück betrachtet – stetig steigend. Während die Import-Tonnage in den letzten 15 Jahren um gut einen Fünftel angestiegen ist, hat sich das Aufkommen im Export fast verdoppelt. Daraus ergibt sich eine stetige Zunahme der potenziell infrage kommenden Umschlagsmengen in den vergangenen Jahren – mit entsprechenden Anforderun-

gen an Umschlagsanlagen und -kapazitäten sowie an die Infrastrukturen der beteiligten Verkehrsträger. Es gibt derzeit keinen Hinweis auf einen Trendbruch des zukünftigen Wachstums (Grossterminalstudie, Bundesamt für Verkehr, 2012). Im Rangierbahnhof Limmattal werden täglich rund 3500 Wagen rangiert; bei einer Gesamtkapazität von 5000 Wagen. Ein bedeutsamer Rückgang des Umschlags, der eine Aufhebung rechtfertigen würde, ist nicht erkennbar.

Zu Fragen 1 und 2:

Das Umnutzungspotenzial eines Areals bemisst sich aus Sicht des Kantons in einer ersten Betrachtung aufgrund der Grösse und Lage im Kanton. Dabei sind die Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung gemäss Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans und die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen massgebend. Daraus abgeleitet werden kann der zukünftige Bedarf an kantonalen Einrichtungen in den jeweiligen Regionen. Übertragen auf die grössten Areale der erwähnten Bundesbetriebe wären dies im Falle der SBB die Räume Zürich, Dietikon und Wetzikon, bei der armasuisse die Räume Uster, Winterthur und Dübendorf. Neben dem Bedarf für kantonale Einrichtungen in den Schwerpunkträumen wie beispielsweise einem SBB-Areal in Dietikon oder einem Areal der Armee in Rümlang liegt es auch im Interesse des Kantons, wenn Umnutzungen im Umfeld der Bahnhöfe, wie beispielsweise in Wald, für nichtkantonale Nutzungen ermöglicht werden. Um die Position des Kantons als Käufer nicht zu schwächen, wird auf eine detailliertere Auflistung der entsprechenden Liegenschaften verzichtet.

Ein weiteres Potenzial in der intensiveren Nutzung von zentral gelegenen, unternutzten Grundstücken liegt im möglichen Beitrag zur Vermeidung von Verkehr. Grundsätzlich werden weniger oder kürzere Fahrten begrüsst. Trotz zentraler Lage genügt indes die Verkehrserschliessung dieser Grundstücke für eine intensivere Nutzung, insbesondere Wohnnutzungen, unter Umständen nicht. Im Einzelfall sind daher die Anforderungen an die Erschliessung zu prüfen und die nötigen Verkehrskapazitäten rechtzeitig zu planen und bereitzustellen. Dem Anliegen, solche Flächen für die Siedlungsentwicklung freizugeben, steht das Bedürfnis gegenüber, den nach wie vor benötigten Raum für Verkehrs- und Versorgungsanlagen längerfristig zu sichern. Die Versorgung wachsender Siedlungsräume erfordert dafür Flächen, die vorzugsweise ebenfalls in der Nähe der Versorgungsgebiete liegen. Peripherer gelegene Standorte für Umschlags- und Versorgungsanlagen erzeugen wiederum Mehrverkehr für die Feinverteilung.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die sich abzeichnenden Entwicklungen im Bereich Umnutzung von Arealen der Bundesbetriebe bekannt sind und von den kantonalen Fachstellen begleitet werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Der Bundesrat hat im Juni 2008 einen Massnahmenplan zur Förderung der Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen verabschiedet. In Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons Aargau haben die Bundesämter für Raumentwicklung und für Umwelt in einem Projekt Massnahmen zur behördlichen Förderung von Umnutzungen von Industrie- und Gewerbebrachen erarbeitet. Die Untersuchung hat gezeigt, dass auf der Ebene von Kanton und Gemeinden einerseits die Beratung in der Startphase und die Koordination zwischen den Behörden entscheidend sind. Andererseits ist die Fähigkeit der Gemeinden und Kantone zur partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und Arealentwicklern wichtig. Dieser kooperativen Planungskultur misst der Kanton Zürich beispielsweise in Form der im kantonalen Richtplan festgelegten Gebietsplanungen einen hohen Stellenwert zu. Weitere Handlungsrichtlinien oder Projekte der übrigen Bundesstellen sind nicht bekannt.

Zu Frage 5:

Für die Umnutzung von Arealen der SBB, aber auch von grösseren Arealen der Post und der Armasuisse, gelten bezüglich Lärm die Vorgaben des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) und der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41). SBB-Areale sind in der Regel nicht Teil einer Bauzone. Für deren Einzonung in eine für Wohnnutzung geeignete Bauzone kommen nach Art. 29 LSV die Planungswerte (PW) zur Anwendung. Dasselbe gilt für grossflächige Parzellen von Post und Armasuisse, die in der Regel für eine Überbauung mit Wohnnutzung ungenügend erschlossen sind. Hier gelten nach Art. 30 LSV ebenfalls die PW. Die Zuordnung der Empfindlichkeitsstufe (ES) erfolgt nutzungskonform. Für Wohnen ist dies die ES II. Der Lärmschutz bzw. die Sicherung der PW ist mit einem Gestaltungsplan zu regeln. Prioritär ist dies mit einer lärmoptimierten Anordnung der Gebäudekörper und zweckmässiger Grundrissorientierung zu lösen. Einzelfallweise erstellte Lärmschutzwände sind städtebaulich fragwürdig und zu vermeiden. Bei Überbauungsstudien und Wettbewerben sind die Lärmschutzanforderungen als Randbedingung vorzugeben.

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

Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:
Hösli