

Sitzung vom 20. Mai 1992

1515. Anfrage

Die Kantonsräte Max Binder-Gäumann, Illnau-Effretikon, und Hans Peter Amstutz, Fehraltorf, haben am 24. Februar 1992 folgende Anfrage eingereicht:

Bereits in den Jahren 1966-1989 wurden im Gebiet Loren, Gemeinde Wildberg, jährlich 50 000 m³ Kies abgebaut. Gleichzeitig musste die Kiesgrube mit Auffüllmaterial rekultiviert werden. Sämtliche Abbau- und Auffülltransporte wickelten sich auf der Strasse ab. Zum Teil gehören betroffene Gebiete, laut kantonalem Richtplan, der Zone mit erhöhter Erholungsattraktivität an.

1986 und 1988 wurden hydrologische Untersuchungen gemacht mit dem Zweck, das Abbauggebiet zu erweitern. Im November 1988 verlangte die Baudirektion einen Umweltverträglichkeitsbericht. Dieser wurde zusammen mit einem kantonalen Gestaltungsplan im September 1991 eingereicht. Daraus geht hervor, dass in den nächsten 20 Jahren im Gebiet Loren rund eine Million m³ Kies abgebaut und ebensoviel Auffüllmaterial zur Rekultivierung eingebaut werden sollen. Finden alle diese Transporte von der und zur Kiesgrube auf der Strasse statt, führt das im betroffenen Gebiet für die Bevölkerung, die Umwelt, die Erholungsattraktivität der Gegend, aber auch für die Strassen selber zu einer enormen Belastung.

Unsere Anfrage versteht sich nicht als Votum gegen den geplanten Kiesabbau im Gebiet Loren. Es geht um die Auflistung aller Möglichkeiten für einen der Umwelt, dem betroffenen Gebiet und dessen Bevölkerung gerecht werdenden Kiesabbau. Gleichzeitig muss aber auch die wirtschaftliche Machbarkeit der verschiedenen Möglichkeiten geprüft werden.

Wir fragen den Regierungsrat an:

1. Kann der abgebaute Kies vom Abbauggebiet Loren mittels einer Transportseilbahn ins Tösstal (z.B. Bahnhof Saland) befördert werden, um so das ganze Einzugsgebiet rund um die Grube mit den teils doch recht engen Strassenverhältnissen von massivem LKW-Verkehr zu entlasten?
2. Kann auch das Auffüllmaterial mit der gleichen Anlage vom Tösstal zur Grube Loren transportiert werden?
3. Ist der Transport des Kieses im Tösstal auf der Schiene zum Betonkieswerk Dillhus, Bauma, mit baulichen Massnahmen möglich und allenfalls wirtschaftlich vertretbar?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass während 20 Jahren an den Arbeitstagen, nebst allem andern Verkehr, etwa alle sechs Minuten ein LKW auf den Strassen des Einzugsgebietes der Grube verkehrt?
5. Ein Teil des vom Strassentransport betroffenen Gebietes liegt in der Zone mit erhöhter Erholungsattraktivität. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass sich hier Widersprüche begegnen?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat die Minderbelastung der Luft durch den allfälligen Wegfall von Strassentransporten im Umfang von ca. 2 Millionen m³ Material innert 20 Jahren?
7. Wieviel Treibstoff für LKWs könnte beim Wegfall der Strassentransporte ungefähr eingespart werden?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Max Binder-Gäumann, Illnau-Effretikon, und Hans Peter Amstutz, Fehraltorf, wird wie folgt beantwortet:

Im kantonalen Gesamtplan ist seit 1978 im Gebiet Loren, Gemeinde Wildberg, ein Materialgewinnungsgebiet bezeichnet. Der bestehende Kiesabbau und die jetzt vorgesehene Erweiterung bilden einen wichtigen Stützpunkt für die Kiesversorgung im Zürcher Oberland. Voraussetzung für die notwendige Bewilligung für den Kiesabbau bildet seit 1. Oktober 1990 die Festsetzung eines kantonalen Gestaltungsplans durch die Baudirektion (EVO zum RPG, neu § 44 a PBG). Der Umfang und die Art der Transporte sowie die zu benutzenden Routen sind Bestandteil des Gestaltungsplans, der zusammen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht im November 1991 öffentlich aufgelegt worden ist. Zurzeit werden in der Baudirektion, vor der Festsetzung des Gestaltungsplans, die eingegangenen Einwendungen geprüft. Zahlreiche Einwendungen verlangen eine Reduktion der Lastwagentransporte und die Prüfung von alternativen Transportsystemen wie Förderbänder oder Seilbahn.

Das Abbaugelände Loren liegt nahe beim Verarbeitungswerk in Dillhaus (Gemeinde Bauma). Beide liegen mitten im Verbrauchergebiet. Der im Abbaugelände Loren gewonnene Kies wird ausschliesslich im Tösstal verwendet. Einschliesslich Transporten von der Grube zum Verarbeitungswerk wird das Kiesmaterial höchstens 15 km weit befördert. Für die Wiederherstellung des Gebietes zur landwirtschaftlichen Nutzung wird Aushub benötigt. Das Abbaugelände Loren ist deshalb auch eine ideale Entsorgungsstelle für Aushubmaterial aus Baustellen im Tösstal und aus dem Raum Hittnau, Russikon, Fehraltorf, Pfäffikon.

Der Transport von Schüttmaterialien - bei sauberem Kies handelt es sich um Schüttmaterial - mittels Transportseilbahn oder Transportbändern ist eine übliche Transportmethode innerhalb der Kiesgruben. Die Beförderung von Aushubmaterial als Rücktransport mit solchen Anlagen ist jedoch nicht möglich, da das Aushubmaterial in der Regel aufgrund des relativ hohen Lehm- und Siltgehalts klebrig und häufig auch mit grossen Steinen durchsetzt ist. Die Zufuhr des notwendigen Auffüllmaterials müsste deshalb gleichwohl mit Lastwagen ausgeführt werden. Berechnungen der am Abbau interessierten Kiesunternehmung zeigen zudem, dass etwa drei Viertel der Lastwagen, welche Aushub in die Grube Loren führen, Kies zurück nach Dillhaus zur Verarbeitung bringen. Somit entstehen für den eigentlichen Kiestransport nur wenig separate Transporte, welche den Bau einer Transportseilbahn nicht rechtfertigen. Diese müsste zudem durch Waldareal geführt werden, was den Schlag einer Schneise bedingen würde.

Für den Transport des Kieses vom Bahnhof Saland zum Kieswerk Dillhaus mit der Bahn müsste am Bahnhof Saland eine Umschlagstelle zum Verlad des Materials von der Seilbahn auf die Bahn errichtet werden. Auch das Werk Dillhaus verfügt über keinen Bahnanschluss. Dies lässt sich auch mit baulichen Massnahmen nicht ändern, da die Unterquerung der Staatsstrasse in den Grundwasserspiegel zu liegen käme. Für die Kieszüge ist ausserdem die nötige Gleislänge aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht realisierbar. Da die Distanz zwischen dem Bahnhof Saland und dem Kieswerk Dillhaus zudem nur ca. 2,5 km beträgt, wäre ein solches Transportsystem wirtschaftlich nicht vertretbar und auch aus Sicht des Umweltschutzes nicht sinnvoll.

Aus diesen Gründen werden die Transporte im Zusammenhang mit dem Abbaugelände Loren auf dem vorhandenen Strassennetz ausgeführt. Bei der vorgesehenen Abbau- und Auffüllmenge kann davon ausgegangen werden, dass an den Werktagen je nach Verkehrsachse höchstens alle 7-8 Minuten ein Lastwagen vom oder zum Abbaugelände Loren fährt. Dies ist eine seit 1966 unveränderte oder im Vergleich zu den siebziger Jahren eher geringere Verkehrskadenz mit bezüglich Lärms und Schadstoffausstosses bedeutend besseren Lastwagen. Im Gestaltungsplan sind die zu wählenden Transportrouten bestimmt und teilweise mit Beschränkungen versehen worden. Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist auch in dieser Hinsicht im Bericht positiv beurteilt worden.

In diesem Verkehrskonzept liegt auch kein Widerspruch zur richtplanerischen Klassierung der Landschaft, da die Belastung in vertretbarem Umfang bleibt und nach Feierabend und an Wochenenden keine Lastwagen verkehren. Weil der Aushub, wie dargestellt, auch beim Bau einer Transportseilbahn auf der Strasse transportiert werden müsste und die Lastwagen dann leer von der Grube über Saland nach Dillhaus verkehren würden, könnte mit einer Seilbahn praktisch auch kein Treibstoff eingespart werden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die
Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 20. Mai 1992

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller