

Sitzung vom 8. Dezember 2015

1148. Anfrage (Standort Depot Limmattalbahnhof)

Kantonsrätin Gabi Petri, Zürich, hat am 21. September 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Für die in Planung befindliche Limmattalbahnhof sind zwei Depotstandorte näher evaluiert worden. Der Standort Asp liegt in der Landwirtschaftszone und ist mit Altlasten belastet, so dass vor dem Bau eines Depots eine Altlastensanierung vorgenommen werden müsste. Fruchtfolgeflächen sind keine betroffen.

Der zweite Standort, der näher untersucht wurde, Müsli, liegt ebenfalls in der Landwirtschaftszone. Bei Bau eines Depots würde zu 100% Fruchtfolgeflächen der landwirtschaftlichen Güteklasse 2 betroffen. Weiter muss eine 400m lange Zufahrtsstrecke zum Standort erstellt werden. Der Verwaltungsrat der Limmattalbahnhof hat sich am 15. Mai 2014 entschieden, den Depotstandort Müsli ins Plangenehmigungsverfahren einzugeben. Nun hat der Vizedirektor der Verkehrsbetriebe Zürich, Heinz Vögeli, in einem Interview (Tages-Anzeiger, 16.8.2015) bekannt gegeben, dass in der Zentralwerkstätte der VBZ genügend Platz vorhanden sei, um die Fahrzeuge der Limmattalbahnhof unterzubringen.

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

1. Wurde die Zentralwerkstätte der VBZ in der Standortevaluation abgeklärt? Falls nein, warum nicht?
2. Ist in der Zentralwerkstätte der VBZ genügend Platz vorhanden, um die Tramzüge der Limmattalbahnhof aufzunehmen?
3. Wie viele Fruchtfolgeflächen sind im Zusammenhang mit Gebietsentwicklungen und Infrastrukturbauten im Limmattal schon verloren gegangen und wie viele werden in den nächsten Jahren noch verloren gehen (gebeten wird um eine Auflistung über die letzten 10 Jahre und prospektiv für die nächsten 10 Jahre)?
4. Wie viele Fruchtfolgeflächen sind in den letzten 10 Jahren im Kanton Zürich wegen Infrastrukturbauten verloren gegangen (gebeten wird um eine Auflistung nach Bezirken für die letzten 10 Jahre)? Kann der Kanton Zürich die Bundesvorgaben bezüglich Fruchtfolgeflächen einhalten?

5. Gibt es eine Strategie des Kantons Zürich, Fruchtfolgeflächen zu erhalten?
6. Sollten dennoch Fruchtfolgeflächen im Limmattal vernichtet werden, gibt es eine Strategie des Kantons Zürich, diese Fruchtfolgeflächen möglichst nahe am bisherigen Standort zu kompensieren?
7. Am Depotstandort Müsli ist Land der landwirtschaftlichen Güteklasse 2 vorhanden. Eine Verlegung dieser Fläche lehnen wir aus ökologischen Gründen grundsätzlich ab. Sollte der Kanton Zürich dennoch vorhaben, diese Flächen andernorts zu kompensieren, wo befindet sich dieser Ersatzstandort? Wie hoch sind die Kosten, der energetische Aufwand und der zusätzliche CO₂-Ausstoss für eine solche Flächenverlegung?
8. Gibt es einen wissenschaftlichen Nachweis, dass aus anthropogen veränderten Flächen wieder landwirtschaftlich hochwertige Nutzflächen hergestellt werden können (gebeten wird um eine Übersicht über die wissenschaftliche Literatur zu diesem Thema und Beispiele, wo solche grossflächigen Verlegungen erfolgreich vorgenommen wurden)?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Gabi Petri, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Standortfestlegung für das Depot der Limmattalbahn ist Gegenstand eines laufenden Verfahrens zur Teilrevision des kantonalen Richtplans, das mehrere Vorhaben im Bereich Verkehr umfasst (vgl. Vorlage 5179). Grundlage für die Standortfestlegung im kantonalen Richtplan bildet eine umfassende Standortevaluation, die unter der Federführung der Limmattalbahn AG durchgeführt wurde. Dabei wurden alle infrage kommenden Standorte in den Kantonen Aargau und Zürich in Bezug auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit untersucht.

Der Kanton Aargau, der Bund und der Zürcher Verkehrsverbund als künftige Besteller der Fahrleistungen der Limmattalbahn haben sich vor dem Beginn der Projektierung mit der Frage der späteren Betreiberwahl auseinandergesetzt. Sie legten als Ziel fest, dass die Infrastruktur einschliesslich einer neuen Abstellanlage möglichst betreiberneutral ausgelegt werden soll.

Die Limmattalbahnhof AG prüfte 15 potenzielle Depotstandorte, die möglichst an das Stadtbahntrasse angrenzen sollten. Die Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) fiel aus der engeren Wahl, weil diese Anlage in erster Linie dem Unterhalt der Schienen- und Pneufahrzeuge der VBZ dient. Die nächtliche Abstellung der Fahrzeuge erfolgt nicht in der Zentralwerkstätte, sondern in den einzelnen Tram- und Busdepots der VBZ. Die Zentralwerkstätte wäre auch wegen ihrer peripheren Lage zum Linienverlauf der Limmattalbahnhof (Zürich-Altstetten–Killwangen-Spreitenbach) betrieblich weniger geeignet als andere zentraler gelegene Standorte. Diese weisen Kostenvorteile wegen der kürzeren Anfahrtswege auf.

Zu Frage 2:

Im Rahmen der Planungsarbeiten der Limmattalbahnhof AG hat sich ergeben, dass jeder potenzielle zukünftige Betreiber der Limmattalbahnhof ein Depot benötigen wird. Keiner der infrage kommenden Verkehrsbetriebe hat genügend freie Kapazitäten in den bestehenden Depotanlagen. Die VBZ nutzt die Zentralwerkstätte heute nicht als Depot für die nächtliche Abstellung ihrer Tramflotte. Mittelfristig sieht die VBZ gemäss ihrer Anlagenstrategie zwar Möglichkeiten für den Bau einer Abstellanlage auf dem Areal der Zentralwerkstätte. Diese sollen jedoch sinnvollerweise für das Abstellen von zusätzlichen Fahrzeugen aus den anstehenden eigenen Netzerweiterungsprojekten verwendet werden. Damit können die Anfahrten von den Depots auf die Einsatzstrecke verringert werden, was kostenmässig ins Gewicht fällt.

Zu Frage 3:

Wie der Regierungsrat in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 122/2015 betreffend Quantitativer und qualitativer Zustand der Fruchtfolgeflächen ausführte, lässt sich der gegenwärtige Stand an Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton Zürich aus methodischen Gründen nur mit dem Ergebnis der Gesamtrevision 2009/2010 vergleichen. Danach wurden Ende 2010 für das gesamte Kantonsgebiet 44 345 ha anrechenbare FFF ausgewiesen. In den folgenden vier Jahren ergab sich durch Nachführungen, Ergänzungen, Präzisierungen und Korrekturen ein Zuwachs von 193 ha FFF. Der neueste Nachführungsstand der Fruchtfolgeflächen im Kanton Ende 2014 ergibt somit 44 538 ha anrechenbare FFF. Massgebliche Ursache für den Zuwachs an den im Kanton ausgewiesenen FFF war die mit Beschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014 erfolgte Neufestsetzung des kantonalen Richtplans. Diese hatte aufgrund von Anpassungen und Optimierungen des in der Richtplankarte ausgewiesenen Siedlungsgebiets eine Zunahme der anrechenbaren FFF um 197 ha zur Folge.

In der Region Limmattal, die zu grossen Teilen dem Handlungsraum Stadtlandschaft zugeordnet ist, wurde das Siedlungsgebiet mit der Neufestsetzung des kantonalen Richtplans jedoch nicht verkleinert, sondern massvoll erweitert. Diese Schwerpunktsetzung steht in Übereinstimmung mit dem kantonalen Raumordnungskonzept, das eine Konzentration der Siedlungsentwicklung und des Bevölkerungswachstums auf die gut erschlossenen urbanen Handlungsräume vorsieht. In den Gemeinden der Region Limmattal wurde das in der Richtplankarte festgelegte Siedlungsgebiet an geeigneten Lagen um 21,2 ha erweitert. Gleichzeitig wurde das Siedlungsgebiet an weniger geeigneten Lagen um 10,6 ha verkleinert. Insgesamt ergab sich somit eine Vergrösserung des Siedlungsgebiets in der Region Limmattal um 10,6 ha. Da von der Erweiterung des Siedlungsgebiets teilweise auch landwirtschaftlich wertvolle Böden betroffen waren, hat die Fläche der in der Region Limmattal ausgewiesenen FFF entsprechend abgenommen. Als Ergebnis der Neufestsetzung des kantonalen Richtplans vom 18. März 2014 verminderte sich der Umfang der anrechenbaren FFF in der Region Limmattal daher um 14,6 ha. Landwirtschaftlich wertvolle Böden, die innerhalb des im kantonalen Richtplan festgelegten Siedlungsgebiets liegen, werden nicht als FFF ausgewiesen. Durch die schrittweise Einzonung und Überbauung dieser Flächen in den kommenden Jahren und Jahrzehnten werden daher keine anrechenbare FFF mehr verloren gehen. Vorbehalten bleibt zudem die Umsetzung der Kulturlandinitiative. Bis zur Klärung der Umsetzung werden keine Neueinzonungen genehmigt, die landwirtschaftlich wertvolle Böden betreffen.

Zu Frage 4:

Der Flächen- und Fruchtfolgeflächenverbrauch durch Infrastrukturbauten wird jeweils nur für jedes einzelne Projekt erfasst. Es gibt dazu keine zentral erhobenen Angaben. Um hier die genauen Zahlen zu ermitteln, müssten sämtliche Projekte der letzten zehn Jahre eingesehen werden. Seit 2011 muss der Verbrauch von FFF bei Infrastrukturbauten jedoch vollumfänglich kompensiert werden. Seit diesem Zeitpunkt ist es daher zu keinem Verlust von FFF gekommen. Aus heutiger Sicht kann der gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen im Kanton Zürich zu sichernde Mindestumfang von 44400 ha FFF eingehalten werden.

Zu Frage 5:

Im kantonalen Richtplan ist unter Punkt 3.2.3 a) festgelegt, dass Fruchtfolgeflächen nur in Anspruch genommen werden können, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegt und grundsätzlich durch den Verursacher eine flächengleiche Aufwertung der Nutzungseignung durch Verbesserung des Bodenaufbaus eines geeigneten Gebietes erfolgt. Im Zuge

der Bewilligung werden entsprechende Auflagen festgelegt. Der Kanton sorgt dafür, dass Kompensationsmassnahmen auf anthropogenen oder bereits belasteten Böden stattfinden, und überwacht deren Umsetzung. Er erfasst Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfootflächen und bilanziert die entsprechenden Veränderungen in einer Karte im Massstab 1:5000.

Zu Frage 6:

Der Kanton Zürich strebt eine Verwertung des bei Bautätigkeiten anfallenden, geeigneten Bodenmaterials möglichst nahe am Ort der Entnahme unter gleichzeitigem Ersatz verlustig gehender FFF an. Diese ökologisch und agronomisch sinnvolle Vorgehensweise ist meist auch ökonomisch vorteilhaft und wird im Normalfall gewählt. Wie in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 161/2015 betreffend Humustourismus auf Abwegen – Ablasshandel im Jahr 2015 ausführlich dargelegt, ist ein derartiges Vorgehen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der Eigentumsverhältnisse nicht immer möglich. Zur Erhaltung des Zürcher Bestands an FFF müssen dann zwangsläufig auch weiter vom Projekt entfernte Bodenflächen für eine Kompensation von FFF beansprucht werden. Dies ist in dicht besiedelten Räumen wie dem Limmattal besonders oft erforderlich.

Als fachliche Unterstützung bei der Standortwahl weist der Kanton in der Karte der anthropogenen Böden im Internet unter www.maps.zh.ch alle ihm bekannten Flächen mit Potenzial für die Kompensation von FFF aus. Gegenwärtig sind dies rund 3000 ha. Solange die gesetzlichen Vorgaben eingehalten sind, ist es jedoch bei der Verwertung oder Entsorgung von ausgehobenem Boden- und Untergrundmaterial nicht angezeigt, Bauherrschaften in der Freiheit der Standortwahl von behördlicher Seite einzuschränken.

Zu Frage 7:

Gemäss dem der kantonalen Verwaltung zur Anhörung im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr zugestellten Umweltverträglichkeitsbericht für das Teilprojekt der Limmattalbahn Depot in Dietikon ist gegenwärtig die Kompensation des Verlustes an FFF in der Gemeinde Maschwanden vorgesehen. Es ist geplant, dabei einen Teil des beim Bau des Depots anfallenden und im Bauperimeter überschüssigen Bodenaushubs zu verwerten. Die Verwertung des restlichen Bodenaushubs muss noch vor Baubeginn geregelt werden.

Zu Aufwand und Nutzen gilt es vorweg festzuhalten, dass Bodenmaterial, dessen Entstehung in unserer Region viele Jahrtausende benötigt, für sich allein einen bedeutenden agronomischen und ökologischen Wert und damit Nutzen darstellt. Mit seiner Verwertung wird erreicht, dass diese lebensnotwendige Grundlage für künftige Generationen erhalten

bleibt und nicht unnötig Deponievolumen verbraucht. Deshalb besteht dazu eine bundesrechtliche Pflicht. Bei Bauvorhaben ist unvermeidbar, dass überschüssiger Aushub abgeführt wird. Alternativ zur Verwertung könnte Bodenaushub nur in Deponien entsorgt werden, die in der Regel weiter entfernt sind. Auch bezüglich Umweltbelastung ist eine Verwertung daher meist als vorteilhafter zu bewerten, da im Normalfall kürzere Transportwege anfallen; je näher die Verwertung erfolgt, desto bedeutender ist der Unterschied. Da Verwertungen besonders grosse Sorgfalt erfordern, bewegen sich die Kosten dafür in einer ähnlichen Grössenordnung wie für Deponierungen. Je nach örtlichen Gegebenheiten und jeweiliger Marktsituation ergeben sich grosse Unterschiede bei den einzelnen Bauvorhaben. Die Aufwendungen sind erst zuverlässig abschätzbar, nachdem eine Detailprojektierung und die Submission der Arbeiten erfolgt sind.

Zu Frage 8:

Die korrekte Erfassung der Eigenschaften und Qualitäten von Böden ist seit Jahrzehnten ein wesentlicher Bestandteil der agronomischen Forschung und der Tätigkeit der bodenkundlichen Gesellschaft der Schweiz (BGS). Insbesondere folgende Literatur dokumentiert den Stand des Wissens:

- BGS (2010). Klassifikation der Böden der Schweiz – Bodenprofiluntersuchung, Klassifikationssystem, Definitionen der Begriffe, Anwendungsbeispiele (3. korrigierte Auflage). Bodenkundliche Gesellschaft der Schweiz (BGS).
- Brunner, H., F. Jäggi, J. Nievergelt und K. Peyer (1997). Kartieren und Beurteilen von Landwirtschaftsböden – Kartieranleitung im Loseblattsystem. Schriftenreihe FAL Band 24. Eidgenössische Forschungsanstalt für Agrarökologie und Landbau. 8046 Zürich-Reckenholz.
- Ruef, A. und K. Peyer (1996). Waldbodenkartierung. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL).

Anlässlich der Bauabnahmen wird die landwirtschaftliche Nutzungseignung der rekultivierten Böden durch Fachleute der Feldbodenkunde beruhend auf der Methode von Brunner et al. 1997 bestimmt. Weisen die Böden eine landwirtschaftliche Nutzungseignungsklasse (NEK) 1–5 aus, können sie vielfältig ackerbaulich genutzt und als FFF gewertet werden. Böden der NEK 6 können nur eingeschränkt ackerbaulich genutzt werden. Sie werden daher als bedingt geeignete FFF gewertet und zur Hälfte ihrer Fläche an das gegenüber dem Bund im Sachplan FFF auszuweisende Kontingent von 44 400 ha angerechnet. In der 82. Ausgabe der Zürcher Umweltpraxis vom Oktober 2015 (ZUP 82/2015) werden im Artikel «Rekultivierte Böden nützen der Landwirtschaft» die in den letzten

25 Jahren bei Bauabnahmen von landwirtschaftlichen Rekultivierungen festgestellten Bodenqualitäten im Detail vorgestellt. Die Bodenqualität hat sich in dieser Zeit stetig verbessert, insbesondere bei grösseren Projekten. Der standardmässige Beizug von Fachbauleitungen, sogenannten Bodenkundlichen Baubegleitern, sowie verbindliche Qualitätsvorgaben in Baubewilligungen und Qualitätskontrollen nach Bauausführung haben wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen. Gegenwärtig wird bei Bodenrekultivierungen auf einer Fläche über 5000m² in etwa 90% der Fälle eine NEK 1–5 (FFF-Qualität) und in über 5% der Fälle eine NEK 6 (bedingte FFF-Qualität) erreicht. Bei kleineren Vorhaben betragen die entsprechenden Anteile rund 60% NEK 1–5 und rund 20% NEK 6.

Vorübergehend für Gruben, Deponien oder Installationsflächen benutzte Flächen wurden schon immer für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung rekultiviert. So erfasste die Kartierung der Zürcher Landwirtschaftsböden zwischen 1988 und 1997 auch die Qualität früherer Rekultivierungen. Sie zeigt, dass auch zahlreiche alte Bodenrekultivierungen heute die Anforderungen an FFF erfüllen. Im erwähnten Artikel in der ZUP 82/2015 wird dazu ein Beispiel aus Knonau – eine nach dem Autobahnbau in den 70er-Jahren und vor der Erstellung der Bodenkarte rekultivierte Fläche – vorgestellt. Weitere Beispiele können mittels Vergleich der Bodenkarte der Landwirtschaftsflächen und der Hinweiskarte anthropogene Böden im Internet unter www.maps.zh.ch festgestellt werden.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi