

Sitzung vom 17. April 2013

**427. Anfrage (Problematische Planung der SBB Cargo
mit negativen Folgen auf die Raumplanung)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr und Rochus Burtscher sowie Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, haben am 4. Februar 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Seit Jahren sorgt die SBB Cargo mit einer völlig planlosen Strategie im Güterverkehr für viel Ärger. Insbesondere verunmöglichen die laufenden Strategiewechsel eine auf den Gesamtverkehr und die Siedlung abgestimmte Raumplanung. Bereits bezüglich der zahlreichen Schliessungen von Verladeanlagen wurde bei der Bevölkerung, Kunden und Investoren viel Unmut verursacht. Nicht besser verhält sich die Situation betreffend den Ersatz des Güterbahnhofes Zürich. Noch vor Jahren wurde die These vertreten, der Gatewayterminal Limmattal sei dringend zu erstellen, damit die Anlage in der Stadt Zürich aufgehoben werden könne, ohne diesen Ersatz können die Durchmesserlinie und das PJZ nicht erstellt werden. Diese These hat sich zwischenzeitlich nicht bewahrheitet (vgl. KR-Nr. 9/2009). Betreffend den Alternativstandort Niederhasli wurde immer wieder behauptet, die Kapazität an diesem Standort würde nicht ausreichen, um weitere Gütervolumen aufnehmen zu können. Obwohl der Betreiber an einem Ausbau der Anlage interessiert war, wurden ihm entsprechende Zusagen betreffend des notwendigen Gütervolumen verweigert. Vor kurzem wurde dieser Standort vollständig aufgehoben.

Nun legt die SBB Cargo ein Projekt auf, das inmitten eines Zentrumsgebiets von kantonaler Bedeutung, welches durch die Limmattalbahn erschlossen wird, zu liegen käme. Die projektierte Erschliessung über die Güterstrasse würde durch ein bestehendes Wohnquartier führen, welches in Zukunft noch weiter wachsen soll. Ebenfalls tangiert würde dabei eine Grundwasserschutzzone. Als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung und einer guten Erschliessung durch den ÖV soll im Niderfeld verdichteter, hochwertiger Wohnraum entstehen. Der durch den Gateway drohende Lärm während Nacht und Tag dürfte diese Vorstellungen stark gefährden.

1. Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund für Alternativprojekte, welche raumplanerisch sinnvoller wären, einzusetzen? Mit welchen Mitteln? Würde er beispielsweise eine Erschliessung über die Güterstrasse gänzlich ausschliessen?
2. Falls der Gatewayterminal nicht verhindert werden kann, hätte dies schwerwiegende volkswirtschaftliche Folgen für das Niederfeld und die vom Lärm betroffenen Gemeinden? Wie gedenkt der Regierungsrat die dadurch entstandenen Schäden zu kompensieren?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Grundlagen, welche zur Erstellung des UVB beigezogen wurden? Zum Beispiel die geschätzten Verkehrszahlen auf der Güterstrasse oder die Grundlagen zur Berechnung des zukünftigen Lärms?
4. Bezüglich Erschliessungen wurden verschiedene Varianten untersucht und beurteilt. Kennt der Regierungsrat die Resultate dieser Untersuchungen? Falls Ja, wie schliesst die Variante Güterstrasse darin ab?
5. Kennt der Regierungsrat die Hintergründe, welche zur Schliessung des Containerterminals Niederhasli geführt haben? Wenn Ja, welches waren die Gründe?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Rochus Burtscher und Rosmarie Joss, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Gateway Limmattal soll direkt ab den Seehäfen mit Shuttlezügen bedient werden und wäre damit das Ein- und Ausgangstor für den interkontinentalen Güterverkehr der schweizerischen Wirtschaft. Nach langen Abklärungen und Evaluationen wurde dieser Standort sowohl in den Sachplan Schiene des Bundes wie auch in den vom Kantonsrat am 26. März 2007 festgesetzten kantonalen Richtplan, Teil Verkehr, aufgenommen. Der entsprechende Eintrag ist auch im Bericht und Antrag des Regierungsrates zur Revision des kantonalen Richtplans (Vorlage 4882) enthalten. Der Regierungsrat war über die Behördendelegation in die Planung einbezogen.

Der Rangierbahnhof Limmattal (RBL) ermöglicht es, einen Grossteil der Container (Vorgabe mindestens 80%) mit der Bahn betriebswirtschaftlich tragbar zu- und wegzuführen. Der Standort des RBL ist trotz der teilweisen Interessengegensätze und der bestehendenverkehrlichen Vorbelastung sinnvoll. Der Regierungsrat hat sich mehrfach dafür eingesetzt, dass das Projekt verbessert wird. So konnte der Flächenbedarf ausserhalb des Areals des RBL auf ein Mindestmass gesenkt werden. Die Prüfung von alternativen Standorten ist indessen Sache der SBB.

Zu Frage 2:

Der Gateway wird durch die SBB erstellt und betrieben. Der Bund prüft im Rahmen des Bewilligungsverfahrens auch die Einhaltung der umweltrechtlichen Vorschriften und verfügt mit der Plangenehmigung die erforderlichen Auflagen betreffend Bau und Betrieb der Anlage. Die Anlage wird somit nur bewilligt, wenn die umweltrechtlichen Vorgaben erfüllt sind. Volkswirtschaftliche Schäden wegen übermässiger Lärmbelastung sind daher nicht zu erwarten. Ohnehin aber würde eine Entschädigungspflicht die SBB als Anlagehalter und nicht den Kanton treffen. Der Regierungsrat setzt sich seinerseits dafür ein, dass die Erschliessung des Gateway möglichst bald direkt ab der Mutschellenstrasse erfolgen kann und die negativen Auswirkungen möglichst bald vermindert werden können.

Zu Frage 3:

Die im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Gateway Limmattal von den SBB verwendeten Streckenbelastungswerte für den motorisierten Individualverkehr weisen teils deutliche Abweichungen zu den Streckenbelastungen auf, die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechnet wurden. Inwieweit diese Abweichungen die im UVB getroffenen Einschätzungen beeinflussen, kann nicht beurteilt werden. In seiner Stellungnahme zum UVB wird der Kanton auf diesen Umstand hinweisen und eine Neubeurteilung verlangen.

Zu Frage 4:

Die strassenseitige Erschliessung des Gateway soll nach Auffassung des Regierungsrates so erfolgen, dass das Siedlungsgebiet möglichst geschont wird. Um dies zu erreichen, soll der Lastwagenverkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz – insbesondere auf die Autobahn A1 – geführt werden. Die strassenseitige Erschliessung gemäss Auflageprojekt erfolgt über die Güterstrasse. Die Güterstrasse diente seinerzeit dem Güterumschlagszentrum Cargo Domizil, das sich heute nicht mehr an diesem Standort befindet. Eine definitive Erschliessung mit Anschluss an die Mutschellenstrasse ist unter Federführung des

Kantons in Bearbeitung. Diese wird eine kurze Zufahrt zum Autobahnanschluss Dietikon ermöglichen und damit eine Entlastung des Siedlungsgebietes mit sich bringen. Die Erstellung der definitiven Lösung muss in Abstimmung mit der Gebietsentwicklung Niederfeld erfolgen. Der Erschliessung über die Güterstrasse kann als Übergangslösung zugestimmt werden.

Zu Frage 5:

Gemäss ihrer öffentlichen Mitteilung vom 28. September 2012 begründet Swissterminal die Schliessung des Containerterminals Niederglatt damit, dass «eine weitere räumliche und betriebliche Entwicklung in der Zukunft nicht mehr gegeben» sei. Weitere Hintergründe über diesen Unternehmensentscheid kennt der Regierungsrat nicht.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi