

#### **4. Planungs- und Baugesetz, Strassengesetz, Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung**

KEVU Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Vorlage 5533a

*Ratspräsident Roman Schmid:* Der Minderheitsantrag von Ann Barbara Franzen, Niederweningen, zu Paragraf 232a wurde zurückgezogen.

*Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU):* Bei der Vorlage 5533 geht es um eine Änderung des Planungs- und Baugesetzes und des Strassengesetzes. Gegenstand ist eine nötige gesetzliche Regelung des Bahntransportes von Aushub und Gesteinskörnung – das ist der Oberbegriff für Kies, für alle Laien unter uns. Nötig, und das ist der Hintergrund der Vorlage, weil es im kantonalen Richtplan gemäss Festsetzungsbeschluss des Kantonsrates vom 18. März 2014 in Kapitel 5.3 über die Materialgewinnung eine Verpflichtung gibt, die gesetzlichen Grundlagen zu erarbeiten, damit bei Grossbaustellen die Kies- und Aushubtransporte mit der Bahn, dem Schiff oder im kombinierten Ladungsverkehr erfolgen können. Einen Hinweis auf diese Thematik hatte es bereits in der Richtplan-Teilrevision 2009 gegeben. Somit gibt es eine Pendeuz weniger aus der Richtplan-Totalrevision aus dem Jahre 2014.

Diese gesetzliche Grundlage, samt einer neuen Verordnung und Anpassungen bei zwei bestehenden Verordnungen, soll dem Bahntransport die notwendige Kundenschaft zuführen, um einen Bahnanteil von mindestens 35 Prozent der abgebauten Kiesmenge und der abzulagernden Aushubmenge zu erreichen.

Die KEVU hat zwischen dem 2. Juni 2019 und 3. Dezember 2019 an insgesamt fünf Sitzungen die Vorlage beraten. Am 24. September 2019 wurden nacheinander zwei Hearings durchgeführt, einerseits mit Vertretern vom Fachverband Kies und Betonwerke im Kanton Zürich, kurz FKB, und andererseits mit Vertretern der SBB (*Schweizerische Bundesbahnen*) aus den zwei Bereichen Trasse-Planung und SBB Cargo.

Der Abbau von Kies im Kanton Zürich von jährlich 3 Millionen Kubikmeter und das Anfallen von jährlich 4,4 Millionen Kubikmeter Aushub sorgen für grosse Transporte im Kanton Zürich. Umso mehr, weil der Kies hauptsächlich im Norden des Kantons abgebaut und im Süden des Kantons verwendet wird, gleichzeitig fällt der Aushub aufgrund der Bautätigkeit und Bausubstanz mehrheitlich im Süden des Kantons an und wird vor allem im Norden deponiert. Es gibt somit eine doppelte Nord-Süd-Achse der beiden Materialgruppen, die heute grossmehrheitlich auf der Strasse transportiert werden. Dies belasten Infrastruktur, Mensch und die Umwelt.

Die beantragten Ergänzungen in den Paragrafen 232a und 359 des Planungs- und Baugesetzes beziehungsweise des Paragrafen 24 im Strassengesetz konnten von der Kommission nachvollzogen werden und sind im Kern unbestritten. Zu reden gab einzig im Paragraf 232a Absatz 2 auf Antrag der Grünliberalen die Höhe einer

Ersatzabgabe im Falle, dass ein Bauherr die ihm auferlegte Pflicht nicht erfüllen kann oder will. Der Regierungsrat schlug – mit der üblichen Teuerungsklausel versehen – 30 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung vor, und dies sei vom Kantonsrat im Gesetz festzusetzen. Die a-Vorlage enthält hier drei Änderungen, die nicht ganz unwesentlich sind, aber den Vollzug in der Zukunft durch die Baudirektion gegenüber der betroffenen Branche und den betroffenen Bauherren erleichtern sollten: Erstens, der Regierungsrat soll neu die Kompetenz erhalten, die Ersatzabgabe festzusetzen. Zweitens die Ersatzabgabe hat in einer Bandbreite von 20 bis 50 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung zu liegen und drittens, bei der Festlegung der Ersatzabgabe beziehungsweise dessen Höhe werden die Kosten des Bahntransportes berücksichtigt.

Die Mehrheit und nach dem zwischenzeitlichen Rückzug des FDP-Minderheitsantrages, der dem Regierungsratsantrag Folge geleistet hätte, befürworten nun alle in der KEVU vertretenen Fraktionen diese Flexibilisierung und damit die einhergehende Kompetenzdelegation an den Regierungsrat. Es wurde der Kommission versichert, dass bei der Inkraftsetzung dieser Gesetzesänderung eine Ersatzabgabe von 30 Franken pro Tonne Aushub beziehungsweise Gesteinskörnung vorgesehen ist, also unverändert zum ursprünglichen Regierungsantrag. Das gibt der Branche und vor allem den betroffenen Bauherren die entsprechende Rechts- und Planungssicherheit. Die Ersatzabgabe ist dem Kanton geschuldet und fliesst in die allgemeine Staatskasse. Es soll – anders als wie in der Vernehmlassung teilweise gefordert – kein neuer zweckgebundener Fonds geschaffen werden.

In Paragraf 359 Absatz 1 litera o wird der Regierungsrat ermächtigt, eine Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung (*VBT*) zu erlassen. Der KEVU wurde der Entwurf vom 16. Oktober 2018 dieses Neuerlasses zur Verfügung gestellt wie auch die nötigen Änderungen der Bauverfahrensverordnung und der Besonderen Bauverordnung I. Das nun vorliegende Regelwerk auf Gesetzes- und Verordnungsstufe erlaubt es dem Regierungsrat in Zukunft noch besser Anpassungen vorzunehmen, die Zielvorgabe im Richtplan von mindestens 35 Prozent zu erreichen, wie im ursprünglich beantragten Absatz 4, neu Absatz 5 von Paragraf 232a ebenfalls stipuliert.

Die Verordnung – in der abschliessenden Kompetenz des Regierungsrats – regelt unter anderem, was Grossbaustellen sind, nämlich solche über 25'000 Kubikmeter Aushub. Diese Zahl ist nicht willkürlich, sondern ein Resultat langer Abklärungen des AWEL (*Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft*) und der Baudirektion betreffend Stoffflüssen, der Statistik, der bekannten und vorgesehenen Grossprojekte, gegenwärtige und künftige Trasse-Kapazitäten und Informationen von den wichtigsten Akteuren. Diese Mengenschwelle weist bereits darauf hin, dass die Fallzahl in der Praxis gering sein wird. Für ein betroffenes Bauprojekt muss hochgerechnet mit zusätzlichen Kosten von bis zu 2 Prozent der Gesamtkosten gerechnet werden. Entscheidend für die Höhe der Mehrkosten im Einzelfall ist die Notwendigkeit von Transportketten mit allenfalls mehrmaligem Materialumschlag. Ebenfalls sind die Gebiete definiert, in denen die Pflicht zum

Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung besteht: Es ist dies der sogenannte «Süden» des Kantons, in anderen Worten: alle Bezirke ausser die Bezirke Andelfingen, Bülach und Dielsdorf. Zusätzlich unterliegen Bauvorhaben in den Gemeinden Regensdorf und Rümlang, Kloten, Opfikon, Wallisellen, Dietlikon, Bassersdorf und Nürensdorf der Pflicht zum Bahntransport. Der Grund für den Einbezug dieser Gemeinden liegt wesentlich in ihrem Potenzial an Grossbaustellen. Die übrigen Gemeinden befinden sich in aller Regel zu nahe an den Abbaugebieten des Unterlandes, als dass ein Bahntransport den Strassenverkehr wesentlich entlasten könnte. In der Verordnung wird ebenfalls festgehalten, was unter Bahntransport verstanden wird: Es geht nicht um den Transport vom Abbaugebiet bis zur Baustelle beziehungsweise von der Baustelle bis zur Deponie. Das Material muss nur auf einem erheblichen Teil, und somit nicht auf dem ganzen Teil, der Transportkette befördert werden.

Die Entlastung der Strassen von innerkantonalen Kies- und Aushubschwerverkehr ist ein Hauptanliegen aus dem Richtplan und wird mit dieser Gesetzesanpassung Rechnung getragen. Gefordert sind nun die verschiedenen Akteure, um zeitnah effiziente und kostengünstige Verladeinfrastrukturen zu schaffen. Das wird teilweise nicht ganz einfach sein, wie wir von den Experten im Rahmen der Hearings gehört haben, denn am Schluss muss sich diese für den jeweiligen Betreiber auch rechnen. Auf Nachfrage ist gemäss der Baudirektion bei dieser Gesetzesanpassung keine Übergangsfrist nötig. Die Bahntransportpflicht ist Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Die Baubewilligungsbehörde hat das zum Zeitpunkt der Bewilligungserteilung geltende Recht anzuwenden. Eine Inkraftsetzung wird frühestens anfangs nächstes Jahr oder im Verlauf von 2021 möglich sein.

Die KEVU beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und der abgeänderten a-Vorlage zuzustimmen.

*Sandra Bossert (SVP, Wädenswil):* Der Kantonsrat hat der Regierung 2014 im Rahmen der Gesamtrevision des Richtplans den Auftrag erteilt, gesetzliche Grundlagen für die Bahntransportpflicht von Kies und Aushub zu schaffen.

Der Regierungsrat bezeichnet die Gebiete, in denen die Pflicht zum Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung gilt, und legt fest, ab welcher Menge – wir haben es gehört, ab 25'000 Kubikmeter – Aushub und Gesteinskörnung die Pflicht besteht, die Waren von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Der Regierungsrat hat dabei die richtplanerischen Vorgaben zum Anteil der Bahntransporte zu beachten.

Für die Bauherrschaft besteht keine Wahlmöglichkeit zwischen der Erfüllung der Bahntransportpflicht oder der Leistung einer Ersatzabgabe, denn die Erfüllung der Bahntransportpflicht ist Bewilligungsvoraussetzung für ein Bauvorhaben in den festgelegten Zonen. Die Ersatzabgabe wird zwischen 20 bis 50 Franken pro Tonne festgelegt. Es geht um die Lenkungswirkung und nicht um eine Strafabgabe. Wenn bestimmte Kriterien nicht erfüllt sind, kann der Bauherr von dieser Pflicht entbunden und zur Zahlung dieser Ersatzabgabe verpflichtet werden. Die Ersatzabgabe unterliegt der Teuerung und fliesst in die allgemeine Staatskasse. Somit werden die Bauherren von den 8 bis 10 grössten Baustellen in unserem Kanton

verpflichtet, ihre Transporte auf die Schiene zu verlagern. Bei den angesprochenen Baustellen ist zum Beispiel vom Kispi (*Kinderspital*) oder vom Gubristunnel die Rede, also von grossen und über Jahre hinweg bestehenden Baustellen. Dass durch die Verlagerung auf die Schiene zirka 66'000 Lastwagen-Fahrten Richtung Zürich Nord eingespart werden können, ist hoffentlich auch als Entlastung auf den Strassen zu spüren. Die grossen Kiesabbaugebiete im Unterland dienen auch als Deponie für den im Kanton anfallenden Aushub. Wie uns von den verschiedenen Unternehmern versichert worden ist, sind sie gerüstet für die Verlagerung. Die grösste Herausforderung, Umlade-Stationen wirtschaftlich zu betreiben, aber auch genügend freie Bahntrassen zur Verfügung zu haben, sind laut Verantwortlichen gut umsetzbar. Nach ersten Berechnungen von allen Beteiligten steigen die Kosten durch die Verlagerung um 1 bis 2 Prozent.

Wir von der SVP unterstützen diese Vorlage, bei solchen langjährigen Grossprojekten macht es Sinn, auf die Schiene zu verlagern. Persönlich hege ich die grössten Zweifel an den Trasse-Kapazitäten der SBB, zeigt es sich doch vielfach nur schon bei dem im Herbst anfallenden Transporten von Zuckerrübenschnitzel in der Landwirtschaft als meist grösste Hürde, einen freien Transport-Termin zu finden. Doch bleiben wir positiv und vertrauen auf die Verantwortlichen. Danke.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Von der Strasse auf die Schiene! Das fordern wir für Menschen – und wenn immer möglich – auch für Güter. Darum haben wir im Richtplan immer unterstützt, dass auf Grossbaustellen mindestens 35 Prozent des Aushubs mit der Bahn abtransportiert werden. Durch die Erfüllung dieser Vorgabe können wir uns neue Strassen sparen und den vorhandenen Platz für die Fahrten verwenden, die sich wirklich nicht anders lösen lassen. Da danken wir Verwaltung und Industrie, dass sie sich nun auf einen konkreten Gesetzesvorschlag geeinigt haben. Damit kann dieser Richtplanauftrag erfüllt werden. Darum unterstützen wir diese Vorlage gerne und helfen somit, dass mehr Aushub mit der Bahn im Kanton Zürich transportiert wird und entsprechend weniger Lastwagen den wertvollen Strassenraum belasten, und eben mehr Güter von der Strasse auf die Schiene verlagert werden können. Und ich freue mich, dass wir hier im Kantonsrat nach der klaren Unterstützung der Vorlage in der KEVU diese nun tatsächlich ins Gesetz schreiben können.

Ich komme auch gleich noch zum Antrag der GLP, wie ihn Alex Gantner bereits vorgestellt hat, zur Ersatzabgabe für nichterfüllte auferlegte Pflichten durch die Bauherinnen und Bauherren. Hier unterstützen wir die Flexibilisierung. So kann diese Abgabe schneller möglichen Entwicklungen angepasst werden und wir vermeiden Gesetzesberatungen hier im Kantonsrat über Winzigkeiten. Und so kann die Ersatzabgabe auch mal über die vorerst vorgeschlagenen 30 Franken steigen. So kann effizient gesteuert werden, dass wir wirklich bei den Richtplanvorgaben ankommen und wirklich mindestens 35 Prozent des Aushubs mit der Bahn transportiert werden. So bekommen wir wirklich mehr Güter von der Strasse auf die Schiene. Herzlichen Dank.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Mit der Vorlage Bahntransport von Aushub- und Gesteinskörnern kommt der Regierungsrat einer Richtplanvorgabe von 2009 und dann auch wieder 2014 nach. Diese verlangen, wir haben es bereits gehört, zur Entlastung des Strassenraums, dass insgesamt 35 Prozent des im Kanton abgebauten Kieses und abzulagernden Aushubs mit der Bahn zu transportieren sind. Die entsprechenden Änderungen, die wir nun vornehmen im PBG (*Planungs- und Baugesetz*) und nachgelagert auch im Strassengesetz, erlauben es, dass der erwähnte Modalsplit erfüllt werden kann. Vereinfacht gesagt, geht es bei der Vorlage um eine Lenkung der Schwerverkehrstransporte mit Kies- und Aushub auf den Bahntransport und es ist klar, wo Kies abgebaut wird, muss auch mit Aushub aufgefüllt werden.

Unsere innerkantonalen Kiesabbaugebiete liegen hauptsächlich im Norden des Kantons. Im nördlichen Unterland werden über 80 Prozent des zürcherischen Kieses abgebaut und gegen 80 Prozent des jährlich im Kanton Zürich deponierten Aushubs abgelagert. Verwendet wird die Gesteinskörnung dagegen im Süden des Kantons. Dieser Transport von Kies und Aushub verursacht innerkantonal auf der Nord-Süd-Achse Schwerverkehr, teils auch in den Dörfern. Mit der heute zu debattierenden Vorlage soll die Strasse vom Schwerverkehr zugunsten der Bahn entlastet werden, gerade auch, weil gewisse Regionen an ihre Kapazitätsgrößen stossen, was sich in massiven Staus in den Strassen und vermehrtem Schwerverkehr in den Dörfern äussert. Dieses Problem war bereits 2009 erkannt worden, als es im Rahmen der Richtplanrevision darum ging, eine Entlastung des Strassenraums zu schaffen, eben jenen Modalsplit, den ich erwähnt habe, von 35 Prozent. Und tatsächlich wird mit einer Reduktion von 66'000 Schwerverkehrsfahrten pro Jahr auf den Hauptverkehrsachsen gerechnet.

Der Praktikabilität geschuldet sind zwei Eckpfeiler der Vorlage. Erstens, dass beim Erreichen des Modalsplits der Fokus auf Grossbaustellen zu legen ist. Wir haben es vom Kommissionspräsidenten gehört, um welche Grossbaustellen es sich handelt. Und zweitens, dass es sich mehrheitlich um Aushub-Transporte per Bahn handeln wird. Das soll den Aufwand der beteiligten Parteien reduzieren. Als weiteren Eckpunkt der Vorlage fällt bei Nichterfüllung des Modalsplits eine Ersatzabgabe zugunsten der Staatskasse an. Auch das haben wir bereits gehört. Damit wird doch ein gewisses Incentive oder ein Negativanreiz eingebaut, um die Erreichung der Zielvorgaben etwas zu forcieren. Die Kiesunternehmen gehen von Mehrkosten in der Höhe von 15 bis 25 Millionen Franken pro Jahr aus, und es ist mit einer Kostensteigerung von zirka 2 Prozent auf Grossprojekten zu rechnen – das die Informationen. Es scheint sich dabei um einen vertretbaren Weg zu handeln.

Bezüglich der Höhe der Ersatzabgabe ist es offenbar am Kanton, die Bandbreite bereits auf Gesetzesstufe festzulegen, da es sich um eine neue Gebühr handelt. Bezüglich der Höhe der zu leistenden Abgabe bei Nichterfüllung hätte die FDP den ursprünglichen Antrag der Regierung vorgezogen. Eine fixe Zahl, die 30 Franken pro Tonne hätten doch den Unternehmen aus unserer Sicht mehr Planungssicherheit gegeben. Einer Flexibilisierung der Ersatzgabe, wie sie in der

vorliegenden Formulierung nun angedacht ist und eine Detailregelung der Höhe in der Verordnung, können wir indes auch zustimmen.

Grundsätzlich ist aus Sicht der FDP eine punktuelle Verlagerung von Aushub und Gesteinskörnern von der Strasse auf die Bahn und damit eine Entlastung gerade im Zürcher Unterland wünschenswert. Zudem ist die erarbeitete Lösung für die Branche praktikabel und offenbar wettbewerbsneutral und sie kommt – und das ist auch für uns wichtig – der weiteren Entwicklung der Kiesabbaugebiete im Räfzerfeld entgegen. Herausstreichen bei der Vorlage möchte ich in diesem Zusammenhang auch die offenbar sehr gedeihlich angegangene Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung, der SBB und den Kiesunternehmern. Die Knackpunkte der Vorlage werden im rechtzeitigen Bereitstellen von genügend grossen und in ausreichender Anzahl bereitstehender Umschlagplätze und in der Frage der Trasseekapazität liegen. Hier wird sich erst in Zukunft zeigen, ob – wie das seitens der SBB auch versichert wurde – genügend neue Verladeeinrichtungen und Umschlagplätze in der Nähe des anfallenden Materials bereitstehen und ob genügend Trasseekapazitäten vorhanden sind.

Die FDP stimmt der Vorlage zu.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Mit dieser Vorlage wird eine gesetzliche Grundlage geschaffen, damit bei Grossbaustellen Aushub- und Kiestransporte grundsätzlich mit der Bahn erfolgen. Die Vorlage ist das Resultat einer vorbildlichen Zusammenarbeit zwischen Branchenverband, Industrie und Verwaltung und sie ist entsprechend breit abgestützt.

Der Kies und die Aushubablagerungsmöglichkeiten des Kantons befinden sich hauptsächlich im Norden, während der Verbrauch bei der Agglomeration im Süden erfolgt. Es besteht somit ein starker Nord-Süd-Verkehr. Dadurch werden Emissionen verursacht wie beispielsweise Lärm- und Schadstoffemissionen sowie negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Platzbedarf. Bisher war es eine rein wirtschaftliche Frage, ob auf Strasse oder Bahn transportiert wird, bei der die Bahn den Kürzeren gezogen hat. Die Bahn ist nämlich gegenüber dem Lastwagentransport heute klar teurer. Ökonomisch gesehen liegt hier also ein Marktversagen vor, da die aus volkswirtschaftlicher Sicht erwünschte Situation aufgrund von fehlenden Anreizen nicht eintritt. Mit der Vorlage soll deshalb der Bahntransport mit einem Fokus auf Grossbaustellen stimuliert werden. Damit das gewünschte Ergebnis erzielt wird, muss die Höhe der Ersatzabgabe so ausgestaltet werden, dass sie in einem vernünftigen Verhältnis zu den Kosten des Bahntransports steht. Wir können heute jedoch nicht beurteilen, ob die Höhe von 30 Franken diese Bedingung erfüllt. So könnte es sich bei einer allfälligen Verteuerung des Bahntransports plötzlich wieder lohnen, die 30 Franken zu bezahlen, statt auf die Bahn umzustellen. Damit dies eben nicht passieren kann, soll der Regierungsrat via Verordnung die Möglichkeit haben, innerhalb einer vorgegebenen Bandbreite zu handeln. Eine Festsetzung des Betrages im Gesetz macht eine Reaktion auf Änderungen in der Kostenstruktur des Bahntransports hingegen langsam und träge. Eine Flexibilisierung wie im Antrag KEVU vorgesehen, ist also wichtig aus ökonomischen Überlegungen, aber auch für die Wirksamkeit dieses Gesetzes.

Wir unterstützen die abgeänderte a-Vorlage. Ich danke Ihnen.

*Florian Meier (Grüne, Winterthur):* Das Ziel ist klar: 35 Prozent des im Kanton abgebauten Kies und Aushubs muss vollständig oder teilweise mit der Bahn transportiert werden. So steht es im Richtplan und so steht es dort schon seit sechs Jahren. Wo stehen wir heute? Gemäss Zahlen des Kantons wird weniger als 1 Prozent des Aushubs per Bahn transportiert, nur während des Baus der Durchmesserlinie waren es kurz einmal 7 Prozent. Beim Kies wurde das Ziel bei der letzten Erhebung knapp erreicht. Aber auch da hat der Bahntransportanteil gegenüber 2007 stetig abgenommen. Den Aushub mit Lastwagen quer durch den Kanton zu chauffieren, das ist ökologischer Unsinn und schafft unnötigen Schwerverkehr. Sinnvoller ist es, so wie die Vorlage vorsieht, den Aushub bei grossen Baustellen per Bahn zu transportieren. Und wie im Richtplan vorgesehen ist, den Aushub bei kleineren Baustellen in regionalen Aushubdeponien zu lagern. Die Fehler von früher haben im Verkehr der Zukunft einfach keinen Platz mehr. Den Aushub per Bahn zu transportieren, bringt schon bei 30 Kilometer Distanz ökologische Vorteile. Die minimalen Mehrkosten liegen bei nicht einmal 2 Prozent. Wissen Sie, wie gross die Kosten und die Genauigkeit bei Bauprojekten kurz vor dem Baubeginn, also kurz vor dem Aushub sind? Es sind immer noch 5 Prozent. Die Umlagerung des Aushubs von der Strasse auf die Schiene ist nötig.

Wir Grünen werden der Vorlage zustimmen. Den Antrag der KEVU, die Höhe der Ersatzabgabe von der Direktion verordnen zu lassen, erachten wir als sinnvoller als ein starr im Gesetz festgeschriebener Betrag. Der vorgeschlagene Bereich von 20 bis 50 Franken schafft der Regierung die notwendige Flexibilität, die Ersatzabgabe auch im Fall von unvorhergesehenen Änderungen der Transport- oder Deponierungskosten anzupassen. Wir Grünen werden deshalb dem Kommissionsantrag zustimmen. Ich danke Ihnen.

*Ruth Ackermann (CVP, Zürich):* Jegliche Art von Transporten sollten, wenn immer möglich, mit der Bahn gemacht werden. Es gilt selbstverständlich vor allem für Transporte von grossen Volumen und Gewichten wie Aushub und Gesteinskörnung.

Aus dem Zürcher Unterland kommt über 80 Prozent der im Kanton verwendeten Gesteinskörnung, und es nimmt gegen 80 Prozent des Aushubs entgegen. Dies bedeutet sehr viel Schwerverkehr, und die Verlagerung auf die Bahn ist angezeigt. Es braucht eine Entlastung des Strassenraums, besonders im Unterland. Leider ist es nicht möglich, dieselben Bahnwagen für den Transport von Kies hin und von Bauschutt zurück zu verwenden. Es wird als auch hier Leerfahrten geben. Selbstverständlich kommt diese Vorgabe nur zur Anwendung bei Grossbaustellen. Leider wird, gemäss Aussage der Fachpersonen, durch diese Gesetzesänderung kaum eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses erreicht. Wir schätzen aber alle anderen Vorteile, besonders den geringeren Schwerverkehr auf den Strassen.

Die CVP-Fraktion stimmt dieser Vorlage zu.

*Judith Anna Stofer (AL, Zürich):* Mit Blick auf das Klima ist es ein Gebot der Zeit, Schwertransporte, wenn immer möglich, mit der Bahn durchzuführen. Dies gilt auch für die Kies- und Aushubmaterialtransporte. Mit dem Richtplan 2009 verpflichtet sich der Kanton, dass mindestens ein Anteil von 35 Prozent mit der Bahn transportiert werden. Mit der jetzigen Vorlage setzt er diese Vorgabe nun um. Für die Alternative Liste wäre natürlich ein höherer Anteil mit Blick auf das Klima besser, doch wir sind realistisch und geben uns mit der Vorgabe von mindestens 35 Prozent zufrieden. Wer weiss, vielleicht führen die Verwerfungen der Corona-Krise dazu, dass die Leute weniger mit der Bahn pendeln, weil sie nämlich mehr Homeoffice machen und es mehr freie Trassees für den Bahn- und Gütertransport gibt.

Die Alternative Liste wird alle Anträge der Kommissionmehrheit unterstützen.

*Matthias Hauser (SVP, Hüntwangen):* Ich freue mich sehr über diese Gesetzesänderung und ich bin hier, obwohl ich nicht in dieser Kommission bin, um zu danken.

Ich bin Präsident der Gemeinde Hüntwangen. 1,7 Quadratkilometer von Hüntwangen, ein Drittel unseres Gemeindegebietes ist Kiesabbaugebiet und Wiederauffüllgebiet. Das grösste Kieswerk der Schweiz ist in Hüntwangen. Wir haben eine grosse Bahnverladestation. Seit jeher ist der Verkehr in unserer Region ein Problem. 2000 Kieslastwagen, die täglich über die Brücke in Eglisau fahren und unsere Strasse verstopfen und verschmutzen. Daher ist in den sogenannten Gesamtkonzepten die Grundlage für die Gestaltungspläne der Anteil von Bahn oder Strasse ein Thema. Da gab es in einem alten Gesamtkonzept bis 2009 den sogenannten Modalsplit, der jetzt, halten Sie sich fest, 75 Prozent des Kieses auf der Bahn und 50 Prozent des Aushubs auf der Bahn als Zielgrösse verankerte. Das war eine Zielgrösse; man konnte Jahr für Jahr überprüfen, ob das erreicht wurde oder nicht. Und natürlich wurde es praktisch nie erreicht. 2014 dann hat man diese 35 Prozent im kantonalen Richtplan verankert. Ich war damit einverstanden, weil die Argumentation war, dass sich diese 35 Prozent auf den ganzen Kanton bezieht. Und sei nur zu erreichen, wenn der Anteil dort, wo eben diese Verladestationen sind, also im Norden des Kantons Zürich, deutlich darüber läge. Gleichzeitig wurde damals das Versprechen gemacht, dass die Regierung zusammen mit den Kiesunternehmen hinsitzt und nach Möglichkeiten sucht, im Planungs- und Baugesetz den Bahnanteil zu fördern, so dass diese 35 Prozent auch erreicht werden. Und unsere Kieswerke haben sich hier immer grosse Mühe gegeben, die Kieswerke im Norden des Kantons Zürich. Es war aber nicht einfach. Die Lastwagen, die über die Brücke in Eglisau fahren, die sind aus Deutschland und teilweise aus dem Kanton Schaffhausen. Es besteht Konkurrenz, und der Bahntransport ist teuer. Und mit dieser Regelung jetzt schaffen wir erstens die Grundlage, dass der Schweizer Kies genutzt wird aus jenen Kieswerken, die eben Bahnanschlüsse haben. Und zweitens, dass hier eben der Verkehr reduziert werden kann und unsere Kieswerke faire Bedingungen haben. Das ist im Interesse der Gemeinde. Und ich möchte danken der Regierung, der Verwaltung, den Kieswerken, der Kommission und dem Kantonsrat, dass sie hier zusammengearbeitet haben und heute dieses



Gesetz so annehmen. Ich hoffe nun, dass sich das bewährt. Ich werde das gut verfolgen in Zukunft, dass wir die Trassees erhalten und fehlende Umladestationen keine Ausreden sein werden, wenn dann grosse Bauwerke auf uns zukommen. Herzlichen Dank.

*Regierungsrat Martin Neukom:* Wenn Sie die Kiesabbaugebiete des Kantons Zürich auf einer Karte eintragen, dann fällt Ihnen auf, dass die allermeisten im Norden sind. Das hat mein Vorredner bereits ausgeführt. Der Kies wird natürlich für die Betonproduktion verwendet. Die Kiesgruben, wenn sie einmal leer sind, müssen dann wieder aufgefüllt werden mit Aushub, also mit Humus. Und hier fallen grosse Mengen an. Deshalb ist es relevant, dass wir in diesem Bereich über den Verkehr sprechen. Das Ziel, es wurde bereits gesagt, beträgt 35 Prozent. Wir als Regierung haben vom Kantonsrat den Auftrag erhalten, dies zu regeln. Der Auftrag ist im Richtplan verankert und wurde in der Richtplan-Gesamtrevision 2014 entsprechend beschlossen.

Die Kiesgruben haben einen Bahnanschluss; das hat Matthias Hauser bereits ausgeführt. Deshalb von dieser Seite zu verladen, ist einfach. Die Betonwerke sind ebenfalls häufig per Bahn erschlossen. Das heisst, dieser Teil funktioniert relativ gut. Hier haben wir bereits ungefähr einen Drittel des Kieses, der mit der Bahn transportiert wird. Schwieriger ist es beim Aushub. Sie können es sich vorstellen: Die Baustellen sind im ganzen Kanton verstreut. Da ist es nicht so einfach, den Aushub auf die Bahn zu bringen, um diesen danach zu den Kiesgruben zu fahren. Die Grössenordnung: Wir sprechen hier von sehr, sehr vielen Lastwagenfahrten. Es sind mehr als 100'000 Lastwagenfahrten pro Jahr, die aufgrund der Aushub- und Kiestransporten anfallen. Wir sprechen hier also von sehr vielen Fahrten. Das fällt natürlich ins Gewicht.

Zu dieser Vorlage: Dieser Vorlage verpflichtet die Bauherren der Grossbaustellen, ihren Aushub per Bahn zu transportieren. Dazu wird ein neuer Paragraf 232a im Planungs- und Baugesetz eingeführt. Das Ziel ist, dass es später verschiedene Verladestationen im ganzen Kanton gibt, wo der Aushub auf die Bahn verladen werden kann, also von der Baustelle geht es natürlich zuerst direkt einmal mit dem Lastwagen zum nächsten Aushubverladepunkt und von da wird dann der Aushub Richtung Norden transportiert, wo die Kiesgruben verfüllt werden.

Das Schöne an dieser Vorlage ist, dass wir relativ viele Lastwagenfahrten einsparen können mit verhältnismässig wenig Aufwand, denn es werden nur die sehr, sehr grossen Baustellen davon betroffen sein, also die zehn grössten Baustellen im Kanton in der Grösse eines PJZ (*Polizei- und Justizzentrum*) oder des Kinderspital-Areals in der Lengg. Das sind Baustelle, in denen mehr Aushub als 25'000 Kubikmeter anfällt.

Der Ansatz, der hier gewählt wurde, ist wettbewerbsneutral. Man hat sich ursprünglich auch überlegt, ob man die Kiesbetreiber verpflichten will, den Aushub per Bahn zu transportieren. Das wäre wettbewerbsverzerrend, weil dann all jene Kiesgrubenbetreiber ausserhalb des Kantons, also in Deutschland oder in einem anderen Kanton, bevorteilt wären, weil sie dieser Pflicht nicht unterliegen würden. Deshalb hat man sich entschieden, die Pflicht den Bauherren aufzuerlegen.

So gesehen ist es keine Wettbewerbsverzerrung für die Kiesgrubenbetreiber. Deshalb ist dieser Ansatz wettbewerbsneutral. Gesamthaft erhoffen wir uns mit dieser Vorlage eine Reduktion von 66'000 Lastwagenfahrten pro Jahr. Auch hier reden wir von einer relativ grossen Zahl mit verhältnismässig wenig Kosten. Wir sprechen von 1 bis 2 Prozent Mehrkosten für einen Bau. Das scheint mir verkraftbar. Die KEVU hat eine kleine Änderung des Gesetzes vorgenommen. Da geht es um die Ersatzabgabe. Die Regierung hat vorgeschlagen, eine fixe Ersatzabgabe von 30 Franken zu definieren. Die KEVU will eine Spannweite von 20 bis 50 Franken definieren, die der Regierungsrat festlegen kann. Das ist aus Sicht der Regierung eine grundsätzlich machbare Anpassung. Das geht für uns soweit in Ordnung. Im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen die Zustimmung zu diesem Gesetz. Besten Dank.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Es wurde kein Antrag auf Nichteintreten gestellt. Sie haben Eintreten beschlossen.

*Detailberatung  
Titel und Ingress*

*I. Das Planungs- und Baugesetz wird wie folgt geändert:*

*G. Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung  
§ 232a*

*Verordnungen  
§ 359*

*II Das Strassengesetz vom 27. September 1981 wird wie folgt geändert:*

*Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung  
§ 24*

Keine Bemerkung; genehmigt.

*Ratspräsident Roman Schmid:* Damit ist die Vorlage materiell durchberaten. Sie geht an die Redaktionskommission. Die Redaktionslesung findet zirka in vier Wochen statt. Dann befinden wir auch über römisch III der Vorlage.

Das Geschäft ist für heute erledigt.