

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 445/2004

Sitzung vom 16. Februar 2005

240. Anfrage (Modalsplit für Kies- und Aushubtransporte)

Kantonsrat Ueli Keller, Zürich, hat am 6. Dezember 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss einem «NZZ»-Artikel vom 15. November 2004 rügt eine Arbeitsgruppe der Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU) den Regierungsrat und stellt Forderungen nach einer Änderung des Modalsplits von Kies- und Aushubtransporten. Dieser so genannte Systemwechsel im Rafzerfeld wird offenbar vom Leiter des Amtes für Raumordnung und Vermessung positiv aufgenommen.

1. Trifft es zu, dass die heutigen Bestimmungen im Gesamtkonzept Rafzerfeld 1992, im kantonalen Richtplan 1995 sowie in darauf gestützten, nachfolgend festgesetzten Gestaltungsplänen ab dem Jahr 2000 jeweils einen Anteil von 75% (Abtransport von Kies) beziehungsweise 50% (Rückfahren) der Transporte mit der Bahn verlangen?
2. Wie gross sind die in den Jahren 1994 bis 2004 tatsächlich mit der Bahn transportierten Mengen von Kies und Aushub in Kubikmetern und Prozenten?
3. Was wurde unternommen, um die festgesetzten Werte zu erreichen?
4. Wie gross wären die auf Grund der erhobenen PZU-Forderungen mit der Bahn transportierten Mengen von Kies und Aushub in Kubikmetern und Prozenten?
5. Wie viele zusätzlich notwendige Lastwagenfahrten, wie viele zusätzliche LKW-Kilometer, NO_x- und PM10-Mengen und Unfälle würden sich aus der Umsetzung der PZU-Forderungen ergeben?
6. Hält der Regierungsrat an der eben erst noch bei der Behandlung der Vorlage 4086 (25. Juni 2003, Zustimmung 17. Mai 2004) mit einer Zielbandbreite von 35 bis 50% Bahnanteil für das ganze Kantonsgebiet formulierten Position fest?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Kantonsrat stimmte bei der Behandlung des kantonalen Richtplans am 3. Dezember 1990 einem Antrag zu, wonach das «Dreieck» in Hüntwangen so lange nicht als Materialgewinnungsgebiet im kantonalen Richtplan festzusetzen sei, bis über die bestehenden und neu vorgesehenen Abbaugebiete ein im Einvernehmen mit den betroffenen

Gemeinden ausgearbeitetes Abbau- und Wiedergestaltungskonzept vorliege. In der Folge erarbeitete eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der betroffenen Kieswerke und Gemeinden im Rafzerfeld sowie der Baudirektion unter dem Vorsitz des damaligen Präsidenten der Planungsgruppe Zürcher Unterland ein «Gesamtkonzept zum Kiesabbau und zur Gestaltung des Rafzerfeldes» (April 1992). Darin wurden verschiedene Beschränkungskriterien erarbeitet, unter anderem die Bahnanteile für den Kiestransport und für die Rückfahren. Vorschriften zum Bahntransport wurden erstmals in dieser Arbeitsgruppe diskutiert und in der Folge als Auflagen im Richtplan festgelegt.

Zu Frage 1:

Gemäss Gesamtkonzept sollten die Bahnanteile für den Kies von 65% (1994) über 70% (1997) bis auf 75% im Jahr 2000 gesteigert werden. Für die Rückfahren von Aushub sollte eine Steigerung des Bahnanteils von 40% (1994) über 45% (1997) bis auf 50% im Jahr 2000 erfolgen. Man war sich darüber einig, dass es sich dabei um hoch gesteckte Ziele handelte und diese nicht allein von den Werken erreicht werden können. Die Arbeitsgruppe erwartete vom Kanton und von den Gemeinden eine wirksame Unterstützung des Bahntransportes.

Die Bahnanteile wurden 1993 anlässlich einer Teilrevision in den kantonalen Richtplan (Siedlungs- und Landschaftsplan) übernommen. Mit der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (KRB vom 31. Januar 1995) wurden die Bahnanteile für das Rafzerfeld unverändert im Teilrichtplan Versorgung und Entsorgung festgesetzt.

In der Folge wurden im Rafzerfeld auf der Grundlage des Richtplans und gemäss § 44a des Planungs- und Baugesetzes (PBG, LS 700.1) insgesamt vier kantonale Gestaltungspläne von der Baudirektion festgesetzt: Reineten-Ghürst im Juli 1993, Wil I im März 1995, Langfuri im Juli 2001 und Wil II im Juni 2003 (mit Revision im September 2004). Die Bahnanteile gemäss Richtplan wurden in die Vorschriften der Gestaltungspläne übernommen.

Zu Frage 2:

Für das Rafzerfeld wurden für die Jahre 1994 bis 2003 folgende bahntransportierte Kubaturen und Bahnanteile ausgewiesen:

Kies

	Transportvolumen total (m ³ lose)	davon Bahn (m ³ lose)	Anteil in %
1994	1 589 500	789 200	50
1995	1 521 000	858 000	56
1996	1 284 000	675 000	53
1997	1 142 000	580 000	51
1998	1 350 000	659 000	49
1999	1 918 000	986 000	51
2000	2 142 000	1 006 000	47
2001	2 374 000	1 164 000	49
2002	2 195 000	875 000	40
2003	1 890 000	709 000	38

Rückfahren (Aushub)

	Transportvolumen total (m ³ lose)	davon Bahn (m ³ lose)	Anteil in %
1994	657 800	36 800	6
1995	743 000	25 000	3
1996	631 000	89 000	14
1997	573 000	58 000	10
1998	522 000	48 000	9
1999	1 793 000	970 000	54
2000	1 723 000	791 000	46
2001	2 017 000	655 000	32
2002	1 841 000	855 000	48
2003	1 834 000	621 000	34

Die Bahnanteile betragen über die zehn Jahre durchschnittlich für Kies knapp 50% und für Aushub 34%. Bei den Rückfahren zeigt sich die grosse Bedeutung der Grossbaustellen für den Bahnanteil. Mit Einsetzen der Rückfahren von Grossbaustellen konnte der Bahnanteil im Jahre 1999 im Vergleich zum Vorjahr von 9% auf 54% erhöht werden. 1999 ist das einzige Jahr, in dem der geforderte Bahnanteil für den Aushub erreicht wurde.

Zu Frage 3:

Im Rafzerfeld wurde 1998 eine zweite Entladeanlage mit einer Kapazität von neun Blockzügen pro Tag gebaut, um die Rückfahren der Grossbaustellen ab Ristet, Filderen (beides Zürcher Westumfahrung) und Brunau (SBB-Tunnel Zürich–Thalwil) entgegennehmen zu können. In diesem Zusammenhang wurden eigens neue Firmen gegründet. Die ARGE Rheinkieswerke (Holcim und HASTAG zusammen mit dem durch die Bahn erschlossenen Werk in Weiach) und die Bahntrans Rafzerfeld AG (Holcim, HASTAG) sollten unter anderem die Koordination und die Verteilung der anfallenden Rückfahren auf die verschiedenen Gruben gewährleisten.

Nachdem sich gezeigt hatte, dass die festgesetzten Bahnanteile nicht jedes Jahr erreicht werden können, stimmte die Baudirektion 1997 einem Konzept zu, das erlaubte, die Bahntransporte über einen Zeitraum von 20 Jahren zu betrachten. Mit den erwarteten Grossbaustellen hätte in diesem Zeitraum der geforderte Bahnanteil noch erreicht werden können. Tatsächlich verbesserte sich der Bahnanteil ab 1999 bei den Rückfuhren wesentlich, erreichte aber nicht die vorgegebenen Werte.

Im Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 17. November 2004 zur Revision des kantonalen Richtplans, Teil Verkehr, wird deshalb der Bahntransport von Kies und Aushub neu umschrieben (Pt. 4.5.1): «Massengüter wie Kies und Aushub eignen sich besonders für den Schienengüterverkehr und sind daher über grössere Distanzen zur Entlastung des Strassenverkehrs grundsätzlich mit der Bahn zu transportieren. Geeignete Güterumschlagsanlagen sind auch für den Kies- und Aushubtransport zu verwenden. Grossbaustellen sind über temporäre Verladeanlagen direkt an das Schienennetz anzuschliessen.» Pt. 4.5.3: «Der Kanton sorgt dafür, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich Vertretbaren in der Nähe der Versender und Empfänger erfolgen kann.» ... «Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Aushub- und Kiestransporte von Grossbaustellen – soweit verhältnismässig – mit der Bahn erfolgen. Er bestimmt den auf der Schiene abzuwickelnden Anteil der Kies- und Aushubtransporte von und zu den Gebieten für Materialgewinnung und Aushubablagerung und sorgt für ein entsprechendes Controlling.»

Vor drei Jahren konnte die Baudirektion die Werke und die betroffenen Gemeinden dazu gewinnen, erneut eine Arbeitsgruppe zu bilden, um neue Lösungen zum Bahnanteil zu erarbeiten. Deren Vorschlag gab Anlass zum erwähnten Artikel in der «Neuen Zürcher Zeitung».

Zu Frage 4:

Die neu gebildete Arbeitsgruppe schlägt vor, an Stelle von Bahnanteilen künftig die Höchstzahl Fahrten auf der Strasse und ein Mindestvolumen für den Bahntransport von Kies einzuführen. Der Wert für die höchstens möglichen LKW-Fahrten beträgt 330 000 Fahrten, wobei eine Fahrt definiert ist als einfache Fahrt über den Rhein, hin oder her, beladen oder leer. Für den Bahntransport wird ab 2008 ein Mindestvolumen von 375 000 m³ (lose) vorgeschlagen. Bis 2008 soll auf Grund von absehbaren Grossbaustellen ein minimales Bahntransportvolumen von 450 000 m³ lose gelten.

Dieser Vorschlag der Arbeitsgruppe macht den Bahnanteil abhängig von der Menge abgebauten Kieses. Bei allen Abbaumengen der letzten 15 Jahre würde der Bahnanteil wesentlich kleiner. So wurden zum Bei-

spiel zwischen 1999 und 2003 im Rafzerfeld 45% Kies und 41% Aushub mit der Bahn transportiert. Das Minimalkriterium der neuen Arbeitsgruppe wäre bei einem Bahnanteil von 20% für Kies erfüllt gewesen.

Unter der Annahme, dass im Rafzerfeld das mögliche Kiesvolumen von 2 Mio. m³ in einem Jahr ausgeschöpft würde (dies entspricht 2,6 Mio. m³ lose – ein Wert, der in den letzten zehn Jahren nie erreicht wurde), könnte der Bahnanteil für Kies auf Grund des vorgegebenen Minimalwertes auf rund 20% sinken.

Bei kleinen Kiesabbauraten würde sich der Bahnanteil hingegen auf Grund des fix definierten Bahnanteils von 375 000 m³ (lose) erhöhen. 1997 wurden z. B. lediglich 1,1 Mio. m³ (lose) Kies transportiert. Das ergäbe einen Bahnanteil von 35%. Bei einem Abbauvolumen von 850 000 m³ (lose) Kies wäre der in den letzten Jahren erreichte Bahnanteil an Kies von 45% erreicht, bei einem Abbauvolumen von lediglich 500 000 m³ (lose) wäre der im Richtplan vorgesehene Bahnanteil von 75% erreicht.

Zu Frage 5:

Im Rahmen der Abklärungen der Arbeitsgruppe wurden die Auswirkungen des vorgeschlagenen Systemwechsels auf die Emissionen durch Lastwagentransporte für das Jahr 2004 ermittelt und mit den Emissionsauswirkungen von zwei weiteren Zuständen verglichen. Die beiden weiteren Zustände beziehen sich auf die Situationen in den Jahren 2004 und 1992, unter Berücksichtigung des jeweiligen Flottenmixes, des Leerfahrtenanteils, des Standes der Technik (Motorengeneration) und der Begrenzungskriterien (grösstmöglicher Abbau pro Jahr und Vorgaben zum Bahnanteil) gemäss geltendem Richtplan. Dabei wurden die folgenden Werte ermittelt: Bei Einhaltung des Bahnanteils gemäss geltendem Richtplan wären im Jahr 2004 rund 170 600 Lastwagenfahrten (Kies und Aushub) möglich. Für das Jahr 1992 ergäben sich 260 000 Fahrten. Mit dem von der Arbeitsgruppe beantragten Systemwechsel sollen höchstens 330 000 Lastwagenfahrten pro Jahr zulässig sein.

Geht man von einer durchschnittlichen Transportdistanz von 30 km aus, betragen die Lastwagenfahrleistungen rund 5,1 Mio. km im Fall 2004, 9,1 Mio. km im Fall 1992 und rund 9,9 Mio. km im Fall Arbeitsgruppe.

Unter Berücksichtigung der auch bei Bahntransporten noch notwendigen Zulieferfahrten mit Lastwagen wäre im Fall 2004 mit Emissionsfrachten von 47 t Stickoxide (NO_x) und 1 t Feinstaub (PM10), im Fall 1992 mit 134 t NO_x und 7 t PM10 und im Fall Arbeitsgruppe mit 74 t NO_x und 2 t PM10 zu rechnen. Der Vergleich der Emissionsfrachten über die drei untersuchten Fälle zeigt, dass der Vorschlag der Arbeitsgruppe gegenüber dem Fall 2004 (grösstmöglicher Abbau und Einhal-

tung Bahnanteil) bei der Fahrleistung, dem NO_x-Ausstoss und der PM10-Produktion klar schlechter abschneidet. Gegenüber dem Zustand 1992 weist der Vorschlag der Arbeitsgruppe eine um 10% höhere Lastwagenfahrleistung aus. Die geringeren Emissionen (fast 50% weniger NO_x, 70% weniger PM10) sind vor allem auf den technischen Fortschritt (Emissionsfaktoren) zurückzuführen.

Die Anzahl Unfälle hängt tendenzmässig direkt von der Fahrleistung ab. Beim Vorschlag der Arbeitsgruppe könnte die Anzahl der Unfälle mit Lastwagen gegenüber heute deutlich zunehmen.

Zu Frage 6:

Ein mengenabhängiger gesamtkantonaler Bahnanteil für Kies- und Aushubtransporte mit einer Zielbandbreite von 35 bis 50% (je nach den im Kanton transportierten Gesamtmengen und den Volumenanteilen an Grossbaustellen) erachtet der Regierungsrat als wichtigen Indikator, dessen Einhaltung eine Verbesserung der Verkehrssituation entlang den Kiesrouten im Kanton gewährleistet. Die im Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 349/2000, Vorlage 4086, am 25. Juni 2003 aufgezeigten Massnahmen sind geeignet, die Vorgabe zu erreichen. Die Umsetzung wird sowohl im Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zur Revision des kantonalen Verkehrsplanes vom 17. November 2004 als auch in der vorgesehenen Erarbeitung des kantonalen Versorgungs- und Entsorgungsplanes vorangetrieben. Der Regierungsrat wird jeden Lösungsansatz unterstützen, der den Güterverkehr auf den stark befahrenen Kiesrouten mit verhältnismässigem Aufwand zu vermindern vermag.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi