

**Beschluss des Kantonsrates
über die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 205/2006
von Peter Weber, Wald, betreffend Internationales/
Schweizerisches Umladekonzept Kombiniertes
Güterverkehr mit Standort-Alternativen zu Dietikon
Niederfeld (Einreichung einer Standesinitiative)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 18. März 2008,

beschliesst:

I. Die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 205/2006, Peter Weber, Wald, wird abgelehnt.

Minderheitsantrag Robert Brunner:

In Zustimmung zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 205/2006 reicht der Kanton Zürich bei den Bundesbehörden eine Standesinitiative ein.

Diese hat das Ziel, eine Festlegung mit langfristigem Planungshorizont von Infrastrukturvorhaben an verschiedenen Standorten für den Umschlag des kombinierten Güterverkehrs mit der Gateway-Technologie zu erwirken. Die Bundesbehörden überprüfen nochmals die Frage, ob schweizweit ein einziger Standort im Limmattal oder auch mehrere Anlagen in der Art des geplanten Gateway möglich sind. Dabei ist nebst der prioritären Nord-Süd-Ausrichtung auch die Ost-West-Verknüpfung mit den existierenden Verkehrsinfrastrukturen zu berücksichtigen.

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Ruedi Menzi, Rüti (Präsident); Peter Anderegg, Dübendorf; Antoine Berger, Kilchberg; Robert Brunner, Steinmaur; Gerhard Fischer, Bärenswil; Willy Germann, Winterthur; Lorenz Habicher, Zürich; Hanspeter Haug, Weiningen; Ernst Meyer, Andelfingen; Martin Mossdorf, Bülach; Luzius Rüegg, Zürich; Benno Scherrer Moser, Uster; Priska Seiler Graf, Kloten; Gabriela Winkler, Oberglatt; Sabine Ziegler, Zürich; Sekretärin: Franziska Gasser

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 18. März 2008

Im Namen der Kommission
für Energie, Verkehr und Umwelt

Der Präsident: Die Sekretärin:
Ruedi Menzi Franziska Gasser

Erläuternder Bericht

1. Einleitung

Am 4. Juni 2007 unterstützte der Kantonsrat die von Peter Weber Wald, am 10. Juli 2006 eingereichte Parlamentarische Initiative «betreffend Internationales/Schweizerisches Umladekonzept Kombiniertes Güterverkehr mit Standort-Alternativen zu Dietikon Niederfeld (Einreichung einer Standesinitiative)» mit 111 Stimmen vorläufig.

2. Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt an den Regierungsrat (vom 17. September 2007)

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) hat die Vorberatung der Parlamentarischen Initiative «KR-Nr. 205/2006, Parlamentarische Initiative betreffend Internationales/Schweizerisches Umladekonzept Kombiniertes Güterverkehr mit Standort-Alternativen zu Dietikon Niederfeld (Einreichung einer Standesinitiative)», welche vom Kantonsrat am 4. Juni 2007 mit 111 Stimmen vorläufig unterstützt worden war, vorbehältlich der Schlussabstimmung und allfälliger Rückkommensanträge am 11. September 2007 abgeschlossen. Der Erstinitiant nahm sein Recht auf Anhörung wahr (§ 68a Geschäftsreglement des Kantonsrats).

Vorbehaltenes Beratungsergebnis:

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt beantragt mit 9 zu 5 Stimmen, die Parlamentarische Initiative KR-Nr. 205/2006 abzulehnen.

Die Mehrheit der Kommission betont, dass es kaum ein Vorhaben gibt, mit dem sich die Kommission so intensiv auseinandergesetzt hat, wie mit dem Umschlagsterminal (Gateway) in Dietikon, Niederfeld. In der Folge setzte der Kantonsrat den Terminal im Rahmen der Revision des Verkehrsrichtplans mit 91 zu 55 Stimmen fest, allerdings mit hohen Auflagen (Kompensation aller ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale beanspruchten Flächen; 80% Bahnanteil bei der Verteilung der Güter). Gemäss der gemeinsamen Medienmitteilung von Regierungsrat und SBB Cargo vom 23. August 2007 wird der Grossteil der Anlage auf das bestehende Güterareal gelegt werden; an der Erfüllung der zweiten Auflage wird gearbeitet.

Die Kommissionsmehrheit versteht den Unmut der betroffenen Bevölkerung im Limmattal, befürwortet aber den Ersatz des ungenügenden Terminals am Güterbahnhof Zürich mit der Anlage in Dietikon. Die in der PI geforderten Standortevaluationen haben stattgefunden. Die bestehenden Standorte für den Containerumschlag im Wirtschaftsraum Zürich – Aarau, Niederhasli und Rekingen – behalten ihre Bedeutung als regionale Stützpunkte ebenso wie die Umschlagsplätze in der übrigen Schweiz. Die Forderung der PI nach weiteren dezentralen Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr ist somit erfüllt. Die zweite Forderung, dass auch die Os-West-Verknüpfung zu berücksichtigen sei, ist in Dietikon ebenfalls erfüllt. Der Auslastung der Bahntrassen wird Rechnung getragen.

Da die Kompetenz, über die Lage einer solchen Güterdrehscheibe zu entscheiden, nach Wissen der Kommission nicht beim eidgenössischen Parlament, sondern beim BAFU liegt, scheint das Instrument einer Standesinitiative auch formal gesehen kaum tauglich.

Die Kommissionsmehrheit lehnt die PI aus den genannten Gründen ab und warnt zudem davor, durch entsprechende politische Vorstösse in Kauf zu nehmen, dass eine nicht rechtzeitig mögliche Verlegung des Containerverkehrs weg vom Güterbahnhof Zürich das Projekt «Bahnhof Löwenstrasse, neue Durchmesserlinie» gefährdet.

Die Minderheit der Kommission beantragt die Parlamentarische Initiative anzunehmen. Sie kann nicht zustimmen, dass dem bereits massiv durch Immissionen belasteten Limmattal eine weitere zugemutet wird. Die Bevölkerung wurde zu wenig informiert und nicht ausreichend in den Entscheid einbezogen. Der geplante Standort lässt sich raumplanerisch nachweislich weder in Bezug auf Siedlung, Verkehr oder Landschaft vertreten. Deshalb sind Alternativen, welche insbesondere die an Bedeutung zunehmende Ost-West-Beziehung der Güterströme stärker aufnehmen können, zu prüfen. Vorzuziehen sind mehrere Standorte.

Es geht nicht an, den Planungshorizont für eine solch wichtige nationale Entscheidung unnötig zu verkürzen oder gar eine nachhaltigere Planung einfach den nie stichhaltig begründeten Ängsten einer Verzögerung der Durchmesserlinie zu opfern. Immerhin waren am 6. Juni 2007 111 Kantonsparlamentarierinnen und Kantonsparlamentarier bereit, den offenbar nachträglich doch nicht als optimal empfundenen Richtplanentscheid zum Gateway nochmals zu überdenken und diese Parlamentarische Initiative vorläufig zu unterstützen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates zum Bericht der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (vom 6. Februar 2008)

Gestützt auf § 28 Abs. 1 des Kantonsratsgesetzes nehmen wir zum Ergebnis der Beratungen Ihrer Kommission zur Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 205/2006 wie folgt Stellung:

Der Kanton Zürich hat schon frühzeitig die wachsende Bedeutung des kombinierten Güterverkehrs erkannt und die von der Initiative verlangte Bedürfnis- und Standortüberprüfung bereits in mehreren Stufen durchgeführt. Anhand erster Untersuchungen zeichnete sich schon in den 1990er-Jahren ab, dass der heutige Standort beim Güterbahnhof Zürich langfristig den Ansprüchen nicht mehr genügen wird. Im Richtplan Teil Verkehr von 1995 wurden mehrere mögliche neue Standorte eingetragen, darunter ein Standort in Dietikon. 1997 hat der Kanton Zürich in einer breit angelegten Untersuchung die Anforderungen überprüft und eine Standortevaluation durchgeführt. Danach ist für einen effizienten und wirtschaftlichen Behälterumschlag ein zentraler Gateway für lange Shuttle- und Linienzüge erforderlich, wobei die angestrebte Verknüpfung der Ganzzüge des Fernverkehrs mit dem schweizerischen Einzelwagenladungsverkehr nur bei einer direkten Anbindung an den Rangierbahnhof Limmattal gewährleistet werden kann. Diese Ergebnisse wurden in den nachfolgenden vertiefenden Studien von 1998 und 2002 bestätigt.

Am 26. April 2006 hat der Bundesrat den Teil «Programm» des Sachplans Verkehr verabschiedet. Auf Grund der erwähnten Untersuchungen wurde der Gateway Limmattal in Text und Karte des Sachplans Verkehr aufgenommen.

Am 26. März 2007 hat der Kantonsrat den revidierten Teil «Verkehr» des kantonalen Richtplans festgesetzt. Dabei ist er dem Antrag seiner vorberatenden Kommissionen gefolgt und hat für den Umschlag im kombinierten Güterverkehr den Standort Dietikon, Niderfeld, im kantonalen Richtplan festgelegt. Die flankierenden Auflagen wurden gegenüber der Vorlage des Regierungsrates verschärft und verlangen,

dass eine Flächenbeanspruchung ausserhalb der bestehenden Güterverkehrsareale flächengleich zu Gunsten regionaler Bedürfnisse zu kompensieren sei, die Bedienung im Fernverkehr auf der Schiene erfolge und im Sammel- und Verteilverkehr mindestens 80% der Container mit der Bahn zu transportieren seien. Ausserdem sollen im Limmattal die Emissionen im Zusammenhang mit den Güterverkehrsanlagen (Lärm, Luft usw.) im Rahmen der nachgelagerten Verfahren durch Sanierung bestehender Anlagen gesamthaft vermindert und dem Gesamtverkehrs-Controlling des Kantons Zürich unterstellt werden.

Der internationale Gütertausch wächst weiterhin deutlich. Alleine 2006 haben die Importe um 20% zugenommen. Diese Entwicklung bestätigt die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges und die Bedeutung des geplanten Gateway. Auf Grund der wachsenden Bedeutung des kombinierten Verkehrs wie auch auf Grund der einschneidenden Auflagen könnte ein Gateway Limmattal das Verkehrsaufkommen schon heute nicht als einziger Standort der Schweiz bewältigen. Mit der Beschränkung, dass höchstens 20% der Zu- und Wegtransporte der Container auf der Strasse erfolgen dürfen, ist sichergestellt, dass der Gateway hauptsächlich in der Kernfunktion als Drehscheibe im Bahnverkehr eingesetzt wird. Für den Containerumschlag Schiene-Strasse werden im Wirtschaftsraum Zürich wie auch in allen anderen Landesteilen bereits heute entsprechende Umschlagplätze betrieben.

Wir stellen fest, dass die mit der Parlamentarischen Initiative verlangten Untersuchungen bereits durchgeführt wurden. Mit dem Antrag im kantonalen Richtplan ist die räumliche Abstimmung erfolgt, und mit den flankierenden Auflagen wird eine Minimierung der negativen Auswirkungen erreicht. Der Gateway liegt in der Nähe des Wirtschaftsraumes Zürich, der in der Schweiz den grössten Eigenbedarf an Gütern aufweist, und ist sowohl mit der Nord-Süd- wie mit der Ost-West-Achse von Schiene und Strasse gut verknüpft. Dezentrale Umschlagplätze bestehen bereits heute in allen wichtigen Landesgegenden der Schweiz. Die mit der Parlamentarischen Initiative verfolgten Ziele und Forderungen sind demnach erfüllt. Auf die Einreichung einer Standesinitiative ist daher zu verzichten und dem Kantonsrat die Ablehnung der Parlamentarische Initiative zu beantragen.

4. Antrag der Kommission

Die grosse Mehrheit der Kommission beantragt dem Kantonsrat basierend auf der bereits im Bericht an den Regierungsrat festgehaltene Argumentation (vgl. Ziff. 2) und in Übereinstimmung mit der

Stellungnahme des Regierungsrates (vgl. Ziff. 3) die Ablehnung der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 205/2006.

Die Minderheit der Kommission beantragt dem Kantonsrat, der Parlamentarischen Initiative KR-Nr. 205/2006 zuzustimmen und verweist auf die bereits im Bericht an die Regierung festgehaltenen Gründe (vgl. Ziff. 2).