

Sitzung vom 29. September 2010

1419. Anfrage (Kiesabbau Gesamtkonzept Rafzerfeld Bahnanteil und Konzeptperimeter)

Kantonsrat Matthias Hauser, Hüntwangen, hat am 12. Juli 2010 folgende Anfrage eingereicht:

Eine Arbeitsgruppe aus Kiesunternehmern sowie aus Kantons- und Gemeindevertretern erarbeitete im Auftrag der Baudirektion das «Gesamtkonzept Rafzerfeld 2009». Sie konnte sich nicht auf einen Bahnanteil für Kies- und Aushubtransporte im Rafzerfeld einigen und verzichtet deshalb auf dessen Festlegung.

Obwohl das Kieswerk Hüntwangen die Landesgrenze überschreitet und Abbaugelände in Deutschland bewirtschaftet und obwohl an das Rafzerfeld angrenzende deutsche Kiesunternehmen das Rafzerfeld mit Lastwagen durchfahren und Emissionen verursachen, werden diese Gebiete im Konzeptperimeter nicht berücksichtigt.

Diese Tatbestände führen zu folgenden Fragen:

1. Ein Bahnanteil von 35% für Kies- und Aushubtransporte wurde im Richtplan 2009 behördenverbindlich festgelegt. Nebst dem Rafzerfeld wurden zwei weitere Geländekammern bezeichnet, über welche ein Konzept zu erlassen ist. Die Konzepte müssen gemäss Richtplan Aussagen zum Transport von Abbau und Wiederauffüllung enthalten. Demnach muss im Gesamtkonzept ein Bahnanteil festgelegt werden, und zwar so, dass die für den ganzen Kanton angestrebten 35% realisierbar sind.
 - a) Wie hoch müsste der Bahnanteil für das Rafzerfeld theoretisch festgelegt werden, damit die kantonale Vorgabe von 35% erreicht werden kann? Welcher täglichen Tonnage und welcher Zahl von Kieszügen würde dieser Bahnanteil pro Woche entsprechen?
 - b) Wieso erachtet die Baudirektion den Richtplan offenbar nicht als behördenverbindlich, indem sie explizit auf die vorgeschriebenen Aussagen zu den Kiestransporten in den Gesamtkonzepten verzichtet resp. diese «wegen Uneinigkeit» nicht festlegt?
 - c) Anhand welcher Vorgaben, Faktoren und Variablen werden Aussagen zu den Kiestransporten in den konkreten Gestaltungsplänen festgelegt? Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung von Gestaltungsplänen haben die Gemeinden das Kiesland bereits den Kiesabbau-

firmen verkauft. Welchen rechtlich zwingenden Einfluss können sie dann zu Gunsten ihrer Bevölkerung ausüben, um Kiestransportanteile zu beeinflussen? Wie sieht dies im Fall von Aushubtransporten in das Rafzerfeld aus?

- d) Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass es gegenüber der Bevölkerung in den Kiesabbaugebieten fair ist, den Transportsplit zu regeln, bevor die Gemeinden ihr Kiesland verkaufen oder sich zu Gestaltungsplänen für die Aushubablagerung äussern müssen?

2. Der Bahnanteil an Kies- und Aushubtransporten war im Gesamtkonzept 1992 eine wichtige Grundlage des Einvernehmens zwischen Kiesunternehmen und Gemeinden, welches den Abbau überhaupt ermöglichte. Für die Bevölkerung ist ein hoher Bahnanteil wichtig, weil durch Strassentransporte das Schwerverkehrsaufkommen über die einzige Verbindungsstrasse Richtung Bülach/Zürich massiv gesteigert wird (Stau, längere Fahrzeiten, Abgas- und Lärmemissionen) und wegen der Verschmutzung der Fahrbahnen im Bereich der Kieswerke. Die Rafzerfelder Kiesunternehmen waren dank dem Gesamtkonzept 1992 dazu angehalten, sich um einen hohen Bahnanteil ihrer Transporte zu bemühen. Auch wenn die festgelegten Anteile von 50% (Rückfahren) und 75% (Abtransport) nie erreicht wurden, zeigte damit deren Festlegung eine positive Wirkung.

- a) Wie werden die Kiesunternehmen in Zukunft motiviert, Transportemissionen zum Wohl der Bevölkerung so gering als möglich zu halten?
- b) Welche weiteren Massnahmen sind kurz- und mittelfristig geplant, um die Verkehrssituation für das Rafzerfeld zu verbessern und die Emissionen der Kiestransporte einzuschränken?
- c) Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass durch die Kiestransporte, speziell aber durch die zusätzlichen Aushubtransporte und durch den Wegfall des Bahnanteils, das Projekt «Umfahrung Eglisau» eine erhöhte Dringlichkeit erhält?

3. Der Kanton ist laut Richtplan verpflichtet (Zitat) «in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Branche Massnahmen, um einen Bahnanteil von 35% zu erreichen» zu erarbeiten.

- a) Welche Massnahmen wurden mit der Kiesbranche zusammen bereits erarbeitet?
- b) Falls noch keine Massnahmen erarbeitet wurden: Aus welchem Grund?
- c) Weshalb wird das Gesamtkonzept Rafzerfeld neu aufgelegt, bevor Massnahmen zur Erreichung eines Bahnanteils von 35% gesamt-kantonal definiert sind?

4. Der Kanton soll ein flächendeckendes Konzept erlassen, wenn in einer Geländekammer mehr als an einem Ort Kies abgebaut wird. Die Absicht ist, dass betreffend Transportwege und der Endgestaltung der Geländekammer zusammenhängend geplant wird. Im Rafzerfeld verläuft die Staatsgrenze durch die Kiesgrube, die Geländekammer reicht darüber hinaus. Der in Deutschland abgebaute Kies wird über das Kieswerk Hüntwangen abtransportiert. Die Topographie der Geländekammer macht bei der Grenze keinen Halt, entsprechend auch ihre aktive Gestaltung und ein «flächendeckendes» Konzept nicht. Zudem führen die Transportwege der deutschen Kiesunternehmen aus dem Jestetter-Zipfel durch das Rafzerfeld.

- a) Welche Möglichkeiten gibt es, um erstens deutsche Gebiete (von einer Schweizer Firma abgebaut) und zweitens auch deutsche Kiesunternehmen in die Kies-, Aushubtransport- und Emissionsplanung für das Rafzerfeld mit einzubeziehen?
- b) Welche Anstrengungen wurden seitens der Baudirektion bereits unternommen, um den Konzeptperimeter des Gesamtkonzeptes Rafzerfeld auf den deutschen Teil der Kiesgrube Hüntwangen auszuweiten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Matthias Hauser, Hüntwangen, wird wie folgt beantwortet:

Die Erneuerung der Bausubstanz wird schweizweit zukünftig vermehrt Rückbaustoffe und Aushub bewirken. Die Rückbaustoffe werden Primärkies ersetzen und damit den Kiesabbau verlangsamen. Dadurch entsteht weniger Auffüllvolumen für unverschmutzten Aushub. Einer höheren Aushubproduktion steht also ein zunehmend kleineres Auffüllvolumen in Kiesabbaugebieten gegenüber. Jährliche Aushubüberschüsse von 1 Mio. m³ sind heute üblich und zukünftig wahrscheinlich. Die Baudirektion setzte daher 2008 die Arbeitsgruppe Rafzerfeld ein. Sie erhielt den Auftrag, das Gesamtkonzept zum Kiesabbau und zur Gestaltung des Rafzerfeldes aus dem Jahre 1992 so zu überarbeiten, dass zusätzliches Auffüllvolumen geschaffen werden kann.

Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, der Kiesunternehmer, der Planungsgruppe Zürcher Unterland und des Kantons erarbeiteten in der Folge den Bericht Gesamtkonzept Rafzerfeld 2009: Schaffung von Volumen zur Ablagerung von sauberem Aushub. Der Bericht weist ein zusätzliches Auffüllpotenzial von 10 Mio. m³ aus. Über die damit verbundene neue landschaftliche Gestaltung im Rafzerfeld herrscht

Einigkeit. Damit hat die Arbeitsgruppe ein wesentliches Ziel erreicht. Alle Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsgruppe befürworten zudem einen möglichst hohen Bahnanteil. Die Arbeitsgruppe konnte sich aber auf keine Mindestgrösse für den Bahnanteil einigen.

Der vom Kantonsrat 2009 festgesetzte kantonale Richtplan verlangt zur Eindämmung des Schwerverkehrs einen kantonalen Bahnanteil für Kies und Aushub mit der Zielgrösse von 35%. Zurzeit arbeitet das Amt für Verkehr an einem Massnahmenpaket zum Bahnanteil der zürcherischen Kies- und Aushubtransporte. Aus verkehrlicher Sicht besteht der Bedarf einer Handlungsrichtlinie bei der Erteilung von Abbau- und Auffüllbewilligungen, bei der Bewilligung von Grossbauvorhaben und bei der Planung von Umschlagseinrichtungen für Kies und Aushub. Nötig ist ein Paket geeigneter Massnahmen zur Umsetzung der verkehrsrelevanten Vorgaben und ein Controlling über die Wirksamkeit. Das Konzept wird bis Frühjahr 2011 erarbeitet sein. Einige Fragen der vorliegenden Anfrage sind Gegenstand der zu erarbeitenden Handlungsrichtlinie.

Im Hochrheingebiet zwischen Basel und Bodensee liegen auf deutschem und schweizerischem Gebiet grosse Kiesreserven. Allein das zürcherische Rafzerfeld birgt gegen 500 Mio. m³ Kies. Die Konzepte 1992 und 2009 gehen dabei von einem fast identischen Gebiet von 375 ha aus. Sie berücksichtigen keine deutschen Abbaugebiete.

Zu Frage 1a):

Im Kanton Zürich wurden 2009 3,3 Mio. m³ Kies abgebaut und 2,9 Mio. m³ Aushub abgelagert. Das Unterland ist daran mit einem Anteil von über vier Fünfteln beteiligt; das Rafzerfeld allein trug mit 1,8 Mio. m³ Kiesabbau und 0,8 Mio. m³ Aushubablagerung dazu bei. Das Rafzerfeld muss aufgrund seiner Lage am Rand des Kantonsgebietes einen Bahnanteil für Kies und Aushub ausweisen, der über der kantonalen Zielgrösse von 35% liegt. 2009 lag der bahntransportierte Anteil im Rafzerfeld bei 1 Mio. m³ Kies und Aushub oder bei knapp 40%. Die durchschnittliche tägliche Transportmenge an Kies und Aushub betrug bei angenommenen 250 Arbeitstagen rund 10000 m³ pro Arbeitstag. Bei einem Bahnanteil, der vermutlich zwischen 50% und 60% liegen müsste, um die gesamtkantonale Zielgrösse zu erfüllen, ergibt dies wöchentlich zwischen 30 und 40 Ganzzüge.

Zu Frage 1b):

Den Bericht Gesamtkonzept Rafzerfeld 2009 erarbeitete die Arbeitsgruppe Rafzerfeld. Für die Baudirektion ist der im kantonalen Richtplan für Kies und Aushub festgesetzte Bahnanteil von 35% verbindlich. Sie fördert seit Jahren den Bahntransport von Kies und Aushub. Allein zwischen 2003 und 2009 wurden für öffentliche Baustellen über 10 Mio. m³ an Kies und Aushub mit der Bahn transportiert. Bei den Baustellen für

den dritten Autobahntunnel durch den Gubrist und für den Zusammenschluss der Oberlandautobahn sind ebenfalls Bahntransporte für Kies und Aushub vorgesehen.

Zu Frage 1c):

Im Rafzerfeld gelten für alle bestehenden Kiesabbaugebiete die in den Gestaltungsplänen festgesetzten und in den Baubewilligungen verfügbaren Bahnanteile von 75% für Kies und von 50% für Aushub. Der kantonale Richtplan verlangt zudem bei den grösseren Kiesabbaugebieten Weiach (Rüteren und Hasli) und Lindau (Tagelswangen) einen Bahnanschluss. Bei den Kiesabbaugebieten Uster (Näniker Hard) und Glattfelden/Stadel (Langacher, Rütifeld, Schwarzrüti, Wurzen, Neuwingert, March, Gässli) soll ein Bahnanteil vorgesehen werden. Für die Umsetzung dieser Vorgaben erarbeitet zurzeit das Amt für Verkehr zusammen mit den zuständigen Ämtern der Baudirektion eine Handlungsrichtlinie.

Unabhängig von Handänderungen bei Kiesabbaugebieten dürfen Gemeindebehörden verlangen, dass in Gestaltungsplänen festgesetzte oder in Baubewilligungen verfügbare Auflagen umgesetzt und somit entsprechende Bahnanteile eingehalten werden.

Zu Frage 1d):

Der vorgeschriebene Bahnanteil im Rafzerfeld ist seit 1992 bekannt. Für die übrigen Gebiete macht der Richtplan seit 2009 allgemeine Aussagen zum Bahnanteil. Der Regierungsrat hat mit der Vernehmlassung über den Entwurf zum kantonalen Richtplan und der Veröffentlichung des Erläuterungsberichtes aufgezeigt, dass ihm grösstmögliche Transparenz gegenüber der Bevölkerung und den Gemeinden ein wichtiges Anliegen ist. Der Bahnanteil wird für Kiesabbaugebiete im Gestaltungsplan geregelt, der während 40 Tagen öffentlich aufgelegt wird. Gemeinden können sich vorgängig dazu äussern. Eine faire Regelung mit offener Information und Mitsprache der Bevölkerung und Gemeinden ist damit gewährleistet.

Zu Frage 2a):

Das Konzept Rafzerfeld 1992 wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 13. September 1993 in den kantonalen Richtplan aufgenommen und seine Vorgaben wurden seither in die Gestaltungspläne und Baubewilligungen übernommen. Die übrigen Kiesabbaugebiete werden aufgrund der in Erarbeitung stehenden Handlungsrichtlinie im Rahmen des Massnahmenkonzeptes des Amtes für Verkehr in die Pflicht genommen werden. Der Anreiz zum Bahntransport steigt mit seiner Verbilgung. Im Bericht Konzept Rafzerfeld 2009 wurden von den Gemeinden und vom Kanton freiwillige Lenkungsabgaben und Bonus-Malus-Systeme angesprochen. Die Arbeitsgruppe erreichte aber für keine freiwillige Massnahme Einstimmigkeit, weshalb ein höherer Bahnanteil

über einen strengeren Vollzug bei den Abbaubewilligungen erreicht werden muss. Der Kanton hat die Möglichkeit, den Kiesabbau einzuschränken, wenn einzelne Auflagen nicht eingehalten werden.

Zu Frage 2b):

Der Kanton untersucht zurzeit im Rahmen einer Verkehrsstudie die Gebiete Rafzerfeld–Eglisau–Bülach sowie Glattfelden–Bülach. Dabei werden, ausgehend von der heutigen Problemstellung u. a. Massnahmen geprüft, ob und wie die Verkehrssituation allenfalls auch vor dem Bau der Umfahrung Eglisau verbessert werden kann. Ergebnisse aus dieser Studie werden Ende 2010 erwartet.

Ergänzend zu früher eingeleiteten und umgesetzten Massnahmen wird – mit Einbezug der Kies- und Aushubwirtschaft – für die Umsetzung und Einhaltung der Vorgaben ein Massnahmenkonzept Modal-split Bahn der Kies- und Aushubtransporte im Kanton Zürich erarbeitet. Dieses soll aufzeigen, wie ein Bahnanteil von 35% erreicht werden kann. Dabei werden auch die Risiken bei der Zielerreichung erörtert. Ebenfalls Gegenstand dieser Arbeiten wird sein, die zu erwartenden Mengen an Kies und Aushub im Rafzerfeld vorauszusagen. Gestützt darauf können die notwendigen Gleiskapazitäten berechnet werden. Die Ergebnisse liegen gleichzeitig mit der Handlungsrichtlinie voraussichtlich im Frühjahr 2011 vor.

Zu Frage 2c):

Die Umfahrung Eglisau wurde den Stimmberechtigten des Kantons bereits 1985 vorgelegt und von diesen verworfen. Im Rahmen der Prioritätenreihung von Ortsumfahrungen, die 2001 bis 2003 vom Kanton durchgeführt wurde, hat die Umfahrung Eglisau wegen ihrer hohen Kosten und eines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses keine hohe Priorität erhalten. Im Verkehrsrichtplan 2007 gab ihr der Kantonsrat einen kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont. Dies wird in der laufenden Studie neu beurteilt.

Zu Frage 3a):

Die Baudirektion erarbeitete zusammen mit Vertretungen der Transportbranche, der Kiesbranche und der Volkswirtschaftsdirektion den Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat zum Postulat KR-Nr. 349/2000 betreffend Festlegung von dezentralen Gebieten für die Aushubablagerung, vom Kantonsrat am 17. Mai 2004 abgeschrieben). Darin wurde darauf hingewiesen, dass die dezentrale Ablagerung von Aushub zugunsten einer Verfüllung offenen Kiesgrubenvolumens zurückgestellt und zur Entlastung des Strassennetzes von Kies- und Aushubverkehr ein kantonaler Bahnanteil zwischen 35 und 50% vorgeschlagen werde (Vorlage 4086).

2004 erarbeitete eine Arbeitsgruppe aus Vertretungen von Gemeinden und Kiesunternehmen aus dem Rafzerfeld ein sogenanntes Fahrtenmodell. Der Regierungsrat erteilte in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 445/2004 betreffend Modalsplit für Kies- und Aushubtransporte dem Fahrtenmodell eine Absage, da es mengenmässig und geografisch zu kurz greife.

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretungen der Baudirektion und des Fachverbandes für Kies- und Transportbetonwerke erörterte in den Jahren 2006 und 2007 mehrere Vorschläge zum Bahnanteil. Am weitesten gedieh die Lösung einer aufkommensneutralen Lenkungsabgabe. Sie wurde jedoch vom Fachverband als nicht machbar verworfen. Weitere Lösungen wie z.B. eine gesetzliche Regelung wurden in der Arbeitsgruppe Rafzerfeld besprochen, aber aufgrund fehlender Einigkeit nicht weiterverfolgt.

Zu Frage 3b):

Seit 2000 wurden mehrere Massnahmen zur Umsetzung des Bahnanteils erarbeitet. Sie wurden im Teilrichtplan Verkehr 2007 und im Teilrichtplan Ver- und Entsorgung 2009 vom Kantonsrat festgesetzt. Die Erarbeitung eines Massnahmenkonzepts wurde in der Beantwortung der Frage 2b) bereits erwähnt.

Zu Frage 3c):

Das Gesamtkonzept Rafzerfeld 2009 enthält keine Massnahmen zum Bahnanteil, weil in der Arbeitsgruppe darüber keine Einigkeit erzielt werden konnte. Zur gleichen Zeit wie die Arbeitsgruppe haben sich die zuständigen Kommissionen des Kantonsrates im Rahmen der Beratung des Richtplanes mit diesem Thema befasst. Im November 2009 hat der Kantonsrat die behördenverbindliche Vorgabe erlassen, wonach im Kanton Zürich insgesamt für Kies- und Aushubtransporte ein Bahnanteil von 35% zu erreichen sei. Es gilt nun, in Kenntnis der Kies- und Aushubströme im Kanton die Vorgabe für den Bahnanteil innerhalb des bereits erwähnten Massnahmenpaketes für das Rafzerfeld zu konkretisieren.

Zu Frage 4a):

Die erwähnte Firma baut Kies im deutschen Gebiet Herdern, Hohentengen, ab. Sie führt diesen Kies mit der Bahn ab. Das Abbauggebiet ist damit in den schweizerischen Bahnanteil eingebunden. Anders ist die Sachlage in den deutschen Abbaugebieten Lottstetten Nord und Süd. Sie liefern jährlich um die 300 000 m³ Kies in die Schweiz und nehmen die gleiche Menge an Aushub entgegen. Das entspricht 10% des zürcherischen Kiesabbaus und Aushubeinbaus. Im Teilregionalplan Oberflächennahe Rohstoffe für die Region Hochrhein-Bodensee (am 27. Ja-

nuar 2005 durch das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg genehmigt) wurde folgender Grundsatz aufgenommen: Die Verlagerung insbesondere der überregionalen Rohstofftransporte auf die Schiene soll geprüft werden. Künftige Abbaugebiete sollen auf den Bahntransport oder, wenn ein Bahnanschluss nicht möglich ist, auf das Vorhandensein von leistungsfähigen Ortsumfahrungen ausgerichtet werden.

Der Kanton Zürich wird versuchen, diesen deutschen Ansatz im Rahmen des Massnahmenkonzepts weiterzuentwickeln.

Zu Frage 4b):

Das Gesamtkonzept Rafzerfeld 2009 befasst sich wesentlich mit dem mittleren Teil des Rafzerfeldes zwischen der Bahnhof- und der Rüdlingerstrasse (Gemeindegebiet von Hüntwangen und Wil). Im Gebiet westlich der Bahnhofstrasse wurden von der Arbeitsgruppe keine Mehrauffüllungen geplant. Damit ist die Gemeinde Hohentengen, auf deren Gebiet der deutsche Teil der Kiesgrube Hüntwangen liegt, von den jetzt vorgeschlagenen Konzeptänderungen nicht betroffen. Sie wurde aber über die Ergebnisse des Konzeptes durch die Arbeitsgruppe informiert.

Die Geländekammer des Rafzerfeldes geht über die Landesgrenze hinaus. Sobald neue Abbau- oder Auffüllvorhaben im Gebiet westlich der Bahnhofstrasse vorgesehen werden, wird die Baudirektion eine grenzüberschreitende Planung einleiten, damit Synergieeffekte auf beiden Seiten genutzt werden können.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi