

Sitzung vom 8. November 2017

**1029. Anfrage (Areal des Rangierbahnhofs Limmattal [RBL]
sinnvoll nutzen)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr, Dietikon, Andreas Geistlich, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, haben am 28. August 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Die Auslastung des RBL ist ernüchternd: Bei der Eröffnung der Anlage 1978, einst auf 5200 Wagen täglich ausgelegt (jährlich rund 1,9 Mio. Wagen), wurden im RBL im Jahr 2016 lediglich noch 1300 Wagen pro Tag rangiert (rund 475 000 Wagen jährlich). Dies ist ein neuer Tiefstwert.

Auch aus Sicht des Limmattals ist der RBL keine Erfolgsgeschichte: Die Anzahl Arbeitsplätze, die der RBL geschaffen hat, ist bescheiden, ebenso das von ihm geschaffene Steuersubstrat. Berücksichtigt man zudem auch noch die hohe Lärmbelastung durch den RBL, von der die Bevölkerung des Limmattals stark betroffen ist, und die immense Landbeanspruchung, die sogenannten Externalitäten, dann muss man feststellen, dass der RBL dem Limmattal in seiner heutigen Form weit mehr schadet als nützt.

Zwischenzeitlich nahm der Siedlungsdruck in den Ballungszentren weiter zu. Die aktuelle Raumplanung fordert eine Verdichtung, so dass das Wachstum primär in gut erschlossenen Gegenden erfolgt. Der RBL liegt unmittelbar neben einem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung, das dereinst durch die Limmattalbahn hochwertig erschlossen wird. In der Stadt Zürich werden zurzeit verschiedene Projekte vorangetrieben, um SBB-Areale einer neuen Nutzung zuzuführen (zum Beispiel die Areale Neugasse, Hardfeld und Werkstadt).

Es ist deshalb angezeigt, dass man Klarheit schafft über die Zukunft des RBL und die damit einhergehenden raumplanerischen Aspekte.

Wir bitten daher den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Als wie hoch beurteilt der Regierungsrat die Externalitäten und die Opportunitätskosten, die dem Limmattal durch den RBL entstehen?
2. Welche alternativen Nutzungsmöglichkeiten sieht der Regierungsrat für das Areal des RBL oder für Teile davon? Welche Chancen sieht er, wenn das Areal einer anderen Nutzung zugeführt werden könnte – beispielsweise hinsichtlich der Anzahl neuer potenzieller Einwohnerinnen und Einwohnern, aber auch der Anzahl neuer potenzieller Arbeitsplätze und neuem potenziellen Steuersubstrat?
3. Erachtet es der Regierungsrat auch als angezeigt, dass man bei den SBB eine Redimensionierung des RBL fordert, einhergehend mit einem rechtlich verbindlichen Übergangskonzept zur Erhöhung der Planungssicherheit?
4. Welche konkreten gesetzlichen Schritte müssten unternommen werden, damit das Areal des RBL perspektivisch der Siedlungsfläche zugeordnet werden kann? Welche Rolle käme dem Kanton Zürich dabei zu?
5. Welche Massnahmen müssten ergriffen werden für eine Einhausung oder Teileinhausung des RBL?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Dietikon, Andreas Geistlich, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Laut den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundesamts für Raumentwicklung wird das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr bis 2040 gegenüber dem Basisjahr 2010 um 37% zunehmen. Zur Bewältigung dieses Verkehrs werden leistungsfähige Infrastrukturen benötigt, wobei ein möglichst grosser Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden soll. Dem Rangierbahnhof Limmattal kommt dabei eine wichtige Rolle zu.

Gemäss dem Gütertransportgesetz (SR 742.41) legt der Bund die Grundlagen für die Entwicklung der Anlagen des Schienengüterverkehrs in einem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene fest. Das Konzept ist nach Art. 22 der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) behördenverbindlich und daher von Bundesstellen, Kantonen, regionalen Planungsträgern, Städten und Gemeinden bei der Erarbeitung, Anwendung und Überprüfung ihrer Sach-, Richt- und Nutzungspläne zu berücksichtigen.

Im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene (Entwurf vom 31. August 2017) sind die fünf bestehenden Rangierbahnhöfe aufgeführt, nämlich Basel RB, Chiasso Smistamento und Buchs SG als Rangierbahnhöfe an der Grenze sowie Lausanne Triage und der Rangierbahnhof Limmattal als Rangierbahnhöfe, die vornehmlich dem Binnenverkehr dienen. Demnach werden die erforderlichen Rangierleistungen heute und in Zukunft in diesen fünf Anlagen abgewickelt, wobei für die Rangierbahnhöfe Basel und Limmattal Massnahmen anzustreben sind, um Kapazitäts- und Produktivitätsverbesserungen zu erzielen. Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Vernehmlassung grundsätzlich positiv zum vorliegenden Konzeptentwurf geäussert (RRB Nr. 565/2017).

Der Rangierbahnhof Limmattal ist daher auch in Zukunft von grosser Bedeutung für die effiziente Bewältigung des Güterverkehrs auf der Schiene und für die reibungslose und pünktliche Gütersversorgung im Wirtschaftsraum Zürich.

Der Betrieb des Rangierbahnhofs erzeugt Lärm, der insbesondere nachts für die Anwohnerinnen und Anwohner störend sein kann. In den letzten Jahren konnte die Lärmbelastung jedoch vermindert werden. Aus der Betriebsstatistik ist ersichtlich, dass 2013 nur noch etwa halb so viele Güterwagen rangiert wurden wie Anfang der 1990er-Jahre. Seither hat die Zahl der Rangiervorgänge weiter abgenommen. Zwischen 2007 und 2013 wurden die zwölf meistbefahrenen und lärmigsten Gleisbremsen durch lärmreduzierende, ölhydraulische Balkengleisbremsen («Silent Segments») ersetzt. Seit Dezember 2016 finden zudem nach 2 Uhr nachts keine Rangierarbeiten mehr statt. Dafür wird neu auch in der Nacht von Samstag auf Sonntag rangiert.

Lärmmessungen wurden 2012 und 2013 durchgeführt. Das Bundesamt für Verkehr hat in einer Verfügung vom 4. März 2016 auf der Grundlage dieser Lärmmessungen festgehalten, dass der Betrieb des Rangierbahnhofs für die Gemeinden Oetwil a. d. L. und Geroldswil sowie der Stadt Dietikon keine Sanierungspflicht auslöst. Lediglich für die Gemeinde Spreitenbach wird eine Sanierungspflicht der SBB nicht ausgeschlossen. In den Zürcher Gemeinden Oetwil a. d. L. und Geroldswil sowie der Stadt Dietikon sind die SBB demnach nicht sanierungspflichtig oder die Sanierung ist bereits abgeschlossen.

Zur Frage der volkswirtschaftlichen Kosten des Bahnlärms im Limmattal hat sich der Regierungsrat anlässlich der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 220/2012 betreffend Lärmbelastungsindex zur Entlastung von Bahn- und Autolärm geäussert. Die entsprechenden Ausführungen haben nach wie vor Gültigkeit. Dies gilt auch für die Feststellung, dass den volkswirtschaftlichen Lasten in Form von direkten und indirekten Lärmkosten enorme volkswirtschaftliche Vorteile entgegenstehen.

Zu Fragen 2 und 3:

In der Stadt Dietikon sind in den vergangenen Jahren verschiedene Areale für den Wohnungsbau geöffnet und neu überbaut worden. Die Einwohnerzahl von Dietikon hat in der Folge bereits deutlich zugenommen. Für das Arbeitsplatzgebiet SLS (Silbern – Lerzen – Stierenmatt) wurde ein öffentlicher Gestaltungsplan festgesetzt, der zurzeit noch durch einen Rekurs blockiert ist. Es ist zu erwarten, dass der Gestaltungsplan demnächst mit einigen Anpassungen neu festgesetzt werden kann. Damit wird der Weg frei für die Weiterentwicklung des Gebiets SLS zu einem modernen, multifunktionalen Stadtteil mit hoher Nutzungsdichte.

Südwestlich des Gleisfelds besteht zudem mit dem rund 40 Hektaren umfassenden Gebiet Niederfeld eine weitere grosse Baulandreserve. Der 2015 verabschiedete Masterplan bildet die Grundlage für das Quartier- und Gestaltungsplanverfahren. Auf dieser Grundlage wird im Gebiet Niederfeld ein neuer Stadtteil entstehen, der Wohn- und Arbeitsraum für mehrere Tausend Menschen bieten wird. Die das Gebiet durchquerende Limmattalbahn ist auf die geplante Entwicklung des künftigen neuen Stadtteils abgestimmt.

Die vom Rangierbahnhof Limmattal belegte Fläche bildet eine Zäsur in der dicht genutzten Stadtlandschaft Limmattal, die zur Gliederung des Raumes beiträgt. Gemäss dem kantonsübergreifenden Freiraumkonzept «Agglomerationspark Limmattal» sind zudem mehrere talquerende Landschaftsspangen als Bewegungs- und Erholungsräume für die Bevölkerung freizuhalten. Die Landschaftsspange Hüttikerberg–Sandbüel dient zur Siedlungstrennung im Bereich der Kantonsgrenze und schliesst Teile des Areals des Rangierbahnhofs Limmattal mit ein. Hochbauten auf diesen Flächen stünden im Widerspruch zu den regionalen Entwicklungsabsichten.

Vor diesem Hintergrund besteht keine Veranlassung, eine alternative Nutzungsmöglichkeit für das Areal des Rangierbahnhofs ins Auge zu fassen. Auf absehbare Zeit wird das Areal weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt. Falls dereinst Teile des Areals frei werden sollten, wäre deren künftige Nutzung in einem geeigneten Planungsverfahren unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, der Zürcher Planungsgruppe Limmattal und des Kantons Aargau zu klären.

Zu Frage 4:

Die vom Rangierbahnhof Limmattal belegte Fläche ist einer landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen. Der auf den Kanton Zürich entfallende Teil des Areals ist zudem allseits von Siedlungsgebiet umgeben. Im kantonalen Richtplan ist das Areal des Rangierbahnhofs daher ebenfalls dem Siedlungsgebiet zugeteilt.

Zu Frage 5:

Eine Mehrfachnutzung des Bodens mit Überdeckung von Teilflächen des Gleisfeldes wäre grundsätzlich denkbar. Diese wäre jedoch mit sehr hohen Kosten verbunden. Voraussichtlich kämen für eine Überdeckung ohnehin nur Flächen in den Randbereichen, angrenzend an die bestehenden Bauzonen, infrage. Eine Überbauung dieser Flächen würde zudem verschiedene Fragen zu den Auswirkungen auf die Landschaft und das Ortsbild und zur verkehrlichen Erschliessung aufwerfen. Diese und weitere Fragen müssten in einem mehrstufigen Planungsverfahren geklärt werden. Die Kosten der baulichen Massnahmen wären von privater Seite oder allenfalls von den politischen Gemeinden zu tragen.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi