

Sitzung vom 2. Juli 2025

703. Anfrage (Zufahrtswegvariante 10b zur Deponie Leerüti)

Kantonsrat Simon Vlk, Uster, hat am 14. April 2025 die folgende Anfrage eingereicht:

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat entschieden, dass die Zufahrt der Deponie über die Variante 10b erfolgen soll. Dies, obwohl diese Variante von allen geprüften Varianten den zweitlängsten Zufahrtsweg verursacht und ein potenzielles Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt. So wurde im April 2019 in einem internen Workshop mit den Fachstellen und Gemeinden eine Gefährdung der Verkehrssicherheit festgestellt bei den Varianten 10/10b. Dies aufgrund eines latenten Auffahrrisikos bei Abbrems- und Richtungswechseln bei der Einfahrt. Aufgrund dieser Erkenntnis verworfen man die Variante 10/10b als mögliche Varianten. Bei der Variante 10b handelt es sich um die Variante mit der grössten Höhenüberwindung in der vertikalen Linienführung. Die Lastwagen müssen bei dieser Variante im Zufahrtsbereich ansteigende Gefälle von 9% befahren. Die Bilanz bezüglich Lärms von 10b ist unter anderem deshalb schlechter im Vergleich zu den anderen Varianten. Auch müsste Wald gerodet werden, was die grundsätzliche Rechtmässigkeit der Variante 10b in Frage stellt, ob diese nicht dem den Art. 5 des Waldgesetzes widerspricht aufgrund der fehlenden Standortgebundenheit.

Für die Gemeinde Mönchaltorf und die Bevölkerung des Weilers Brand ist es zudem nicht nachvollziehbar, warum dem Aspekt der Bevölkerungssicherheit im Variantenentscheid keine Bedeutung beigemesen wurde. Schliesslich besteht bei der Variante 10b die Gefahr eines Schleichweges über den Brand, welche direkt den Schulweg der Kinder des Weilers (23 schulpflichtige Kinder, 6 Jugendliche) betreffen würde.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie schätzt der Regierungsrat den Sachverhalt ein, dass die Variante 10b ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt und im April 2019 aus diesem Grund in einem kantonsinternen Workshop als Zufahrtsvariante verworfen wurde?
2. Wie bewertet der Regierungsrat die Tatsache, dass bei der Variante 10b Waldfläche gerodet werden muss und die Fachstelle ALN Wald diese Variante deshalb in einer Verfügung vom 28.11.2023 nur dann als eine Option beurteilte, sofern sämtliche Varianten ohne Waldbeanspruchung nicht realisierbar wären?

3. Wie beurteilt der Regierungsrat den Umstand, dass die Variante 1ob dadurch gegen den Art. 5 des WaG verstösst, dass die Standortgebundenheit nicht gegeben ist?
4. Warum wurde in der Herleitung des Variantenentscheids durch die kantonalen Fachstellen vom 17.3.25 das Kriterium «Distanz» der Variante 1ob nur als «mittel» bewertet, analog den meisten anderen Varianten, obwohl sie die zweitlängste aller Varianten und diejenige mit der grössten Höhenüberwindung ist?
5. Warum wurde in dieser Interessensabwägung das Kriterium «Lärm» als «gut» bewertet durch die kantonalen Fachstellen, obwohl durch das grosse Gefälle der Variante 1ob von signifikant mehr Lärm auszugehen ist als bei den meisten anderen Varianten?
6. Weshalb wurde bei der Entscheidung die Tatsache nicht berücksichtigt, dass der Schulweg der Kinder des Weilers Brand durch die Variante 1ob von einem Schleichweg betroffen ist, und wie begründet der Regierungsrat diesen Entscheid gegenüber der Bevölkerung?
7. Ist der Regierungsrat bereit, seinen Entscheid bezüglich Zufahrtswegvarianten nochmals zu überdenken aufgrund der zahlreichen ungeklärten Sachverhalte?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Simon Vlk, Uster, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Verkehrssicherheit muss bei jeder Variante zwingend gegeben sein. Die Kantonspolizei und das Tiefbauamt (TBA) haben sich mit allen Varianten auseinandergesetzt. Die Abklärungen ergaben, dass bei der Variante 1ob mit einem entsprechenden Ausbau des Knotens Lee-rütistrasse/Galistrasse die Verkehrsanlage sicher und normkonform ausgestaltet werden kann. Unter anderem ist vorgesehen, den Zufahrtswinkel der Galistrasse anzupassen. Zudem soll eine Linksabbiegespur geschaffen werden. Auch ein durchgeführtes «Road Safety Audit» (Bericht Swisstraffic vom 29. November 2023) belegt die Machbarkeit dieser Variante. Mögliche Optimierungen werden zurzeit im Rahmen einer Vorstudie zum Knotenausbau überprüft. Der Knotenumbau geht zulasten der Deponiebetreiber. Das TBA wird sicherstellen, dass alle sicherheitsrelevanten Aspekte gebührend berücksichtigt werden.

Zu Fragen 2 und 3:

Eine Ausnahmebewilligung für eine Rodung darf erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen (Art. 5 Abs. 2 Waldgesetz, SR 921.0). Die umfassende Interessenabwägung hat gezeigt, dass die Variante 1ob die beste Erschliessungsvariante ist. Somit überwiegt das Interesse an der Erschliessungsvariante 1ob die vollständige Walderhaltung.

Zu Frage 4:

Die Distanz der Varianten wurde ab der Ein-/Ausfahrt der A52 bis zum jeweils näheren Infrastrukturstandort (A oder B) gemessen und entsprechend ihrer Verteilung in drei Gruppen (gut, mittel, schlecht) eingeteilt:

- Variante 8/8.S: 609 m gut
- Variante 6: 783 m gut
- Variante 7: 985 m mittelgut
- Variante 1ob: 1341 m mittel
- Variante 4/4.S: 1343 m mittel
- Variante 10: 1464 m mittel
- Variante 3: 2444 m schlecht

Die Variante 1ob ist mit einer Länge von 1341 m vergleichbar lang wie die Variante 4/4.S mit 1343 m und die Variante 10 mit 1464 m. Diese drei Varianten wurden als mittel eingestuft. Die Variante 3 ist mit einer Länge von 2444 m deutlich länger und wurde deshalb als schlecht beurteilt. Die Höhenüberwindung ist nicht in das Kriterium Distanz eingeflossen.

Zu Frage 5:

Grobabklärungen der Fachstelle Lärmschutz haben ergeben, dass alle Varianten die lärmrechtlichen Anforderungen einhalten (Art. 7 und 9 Lärmschutz-Verordnung; LSV, SR 814.41). Anhand von Modellierungen wurde ermittelt, dass es selbst bei einem Mehrverkehr an Spitzentagen (max. 100 LKW/Tag) zu keiner wahrnehmbaren Mehrbelastung gemäss Art. 9 LSV im Bereich des Weilers Leertüti kommt. Der betriebsinduzierte Verkehr für sich betrachtet hält die Planungswerte ein (Art. 7 LSV). Gestützt auf diese Abklärungen wurde auch die Erschliessungsvariante 1ob in Bezug auf das Kriterium Lärm als gut bewertet.

Zu Frage 6:

Die Gemeinde Mönchaltorf hat in ihrer Stellungnahme vom 11. April 2024 darauf hingewiesen, dass die Bevölkerung des Dorfteils Brand zusätzlich und unnötig belastet würde. Es wird Schleichwegverkehr durch den Weiler Brand befürchtet. An einer Besprechung mit Anwoh-

nenden des Dorfteils Brand im Mai 2023 und mit erneuter Stellungnahme im Oktober 2024 wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass die Variante 1ob aufgrund von Sicherheitsbedenken abgelehnt werde, da im Brand viele Kinder wohnen und die Brandstrasse ein Schulweg ohne Trottoir und Veloweg sei. Diese Stellungnahmen wurden in die Interessenabwägung und den Variantenentscheid miteinbezogen. Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans wird die Variante 1ob weiter optimiert und bezüglich Sicherheit sind entsprechende Massnahmen vorzusehen.

Zu Frage 7:

Für die Erschliessung der Deponie Leerüti soll die beste Variante gewählt werden. Die Baudirektion hat aus diesem Grund eine umfassende Interessenabwägung durchgeführt und entschieden, dass die Variante 1ob im Gestaltungsplan umgesetzt werden soll. Die entscheidrelevanten Sachverhalte waren zum Zeitpunkt der Interessenabwägung und des Variantenentscheids geklärt.

Detailfragen sowie eine weitere Optimierung der Erschliessungsvariante 1ob sollen im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens möglich sein und vorgenommen werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli