

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*
vom 26. April 2016

4882 c

**Beschluss des Kantonsrates
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans
(Kapitel Verkehr, Streichung Eintrag Gateway
Limmattal, Dietikon, und Eintrag regionale Güter-
umschlagsanlage für kombinierten Verkehr, Dietikon)**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 28. März 2012 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 26. April 2016,

beschliesst:

I. Der kantonale Richtplan vom 26. März 2007 sowie vom 18. und 24. März 2014 wird gemäss den nachstehenden Ausführungen in Teil A geändert.

II. Von den Erläuterungen in Teil B wird Kenntnis genommen.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

Zürich, 26. April 2016

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin:
Rosmarie Joss

Die Sekretärin:
Franziska Gasser

* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Robert Brunner, Steinmaur; Bruno Fenner, Dübendorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Ann Barbara Franzen, Niederweningen; Felix Hoesch, Zürich; Olivier Moïse Hofmann, Hausen a. A.; Ruedi Lais, Wallisellen; Konrad Langhart, Oberstammheim; Christian Lucek, Dänikon; Tumasch Mischol, Hombrechtikon; Barbara Schaffner, Otelfingen; Christian Schucan, Uetikon a. S.; Michael Welz, Oberembrach; Orlando Wyss, Dübendorf; Sekretärin: Franziska Gasser.

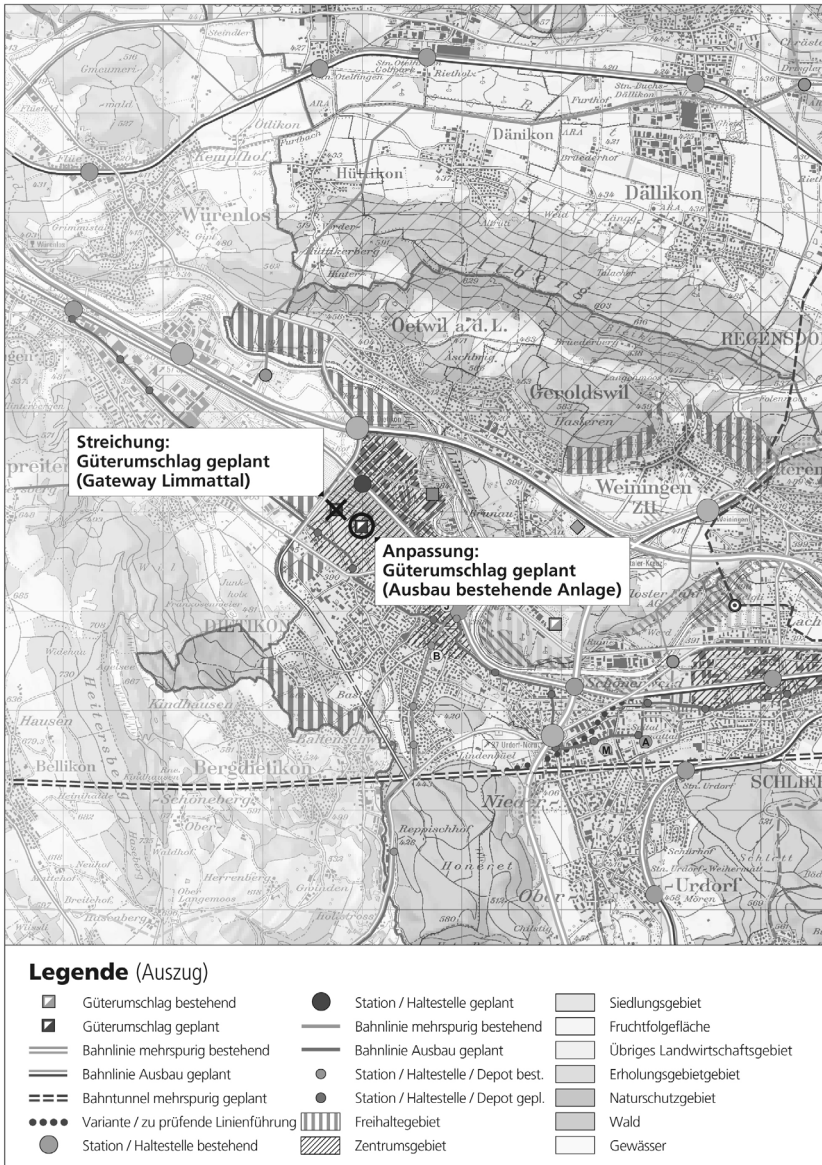
A. Änderungen Text und Karte

Richtplantext Pt. 4.6.2, Güterverkehr, Karteneinträge: Eintrag Nr. 7, Dietikon Niederfeld, Umschlagterminal (Gateway) für den kombinierten Güterverkehr, geplant, wird gestrichen.

Eintrag Nr. 6, Dietikon, Güterumschlaganlage (Ortsgüteranlage), Umschlagplatz Cargo Domino, bestehend, wird geändert zu: Vorhaben: Regionale Güterumschlaganlage für den kombinierten Verkehr (KV-Terminal) und den Freiverlad am Standort der bestehenden Ortsgüteranlage; die strassenseitige Erschliessung erfolgt über die Mutschellenstrasse und darf die Erschliessung des Zentrumsgebiets Niederfeld nicht behindern; der regionale Verteil- und Sammelverkehr bis zu einer Distanz von 40 Strassenkilometern erfolgt in der Regel auf der Strasse; der überregionale Verkehr wird auf der Schiene abgewickelt; der strassenseitige Verkehr unterliegt dem Controlling gemäss Pt. 4.1.3; Begrenzung der Lärmemissionen durch lärmreduzierende Massnahmen und durch die Sanierung bestehender Güterverkehrsanlagen; im Fall einer späteren Erweiterung der Anlage soll die Flächenbeanspruchung auf die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleiben; Realisierungsstand: bestehend, Ausbau geplant (kurzfristig).

Richtplankarte: Streichung der Signatur «Güterumschlag geplant» (Gateway, Dietikon-Niederfeld); Änderung der Signatur «Güterumschlag bestehend» (Güterumschlaganlage Dietikon) zu «Güterumschlag geplant».

Richtplankarte



B. Erläuterungen

Bisherige Festlegung im kantonalen Richtplan

Mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 wurde im Rahmen der Teilrevision Verkehr u. a. auch die Standortfestlegung für einen künftigen Gateway Limmattal in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Der Kanton schuf damit die planerischen Voraussetzungen, damit in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Rangierbahnhof Limmattal eine Anlage für den Umlad von Behältern erstellt werden kann, die der zunehmenden Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Versorgung des Wirtschaftsraums Zürich mit Gütern Rechnung trägt. Als Bestandteil der Standortfestlegung wurden verschiedene Vorgaben für den Bau und Betrieb der Anlage im kantonalen Richtplan verankert, um die negativen Auswirkungen zu begrenzen und den Interessen der betroffenen Gemeinden und der Standortregion Rechnung zu tragen.

Die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans hat keine neuen Erkenntnisse ergeben, die Anlass für eine Änderung der Standortfestlegung geboten hätten. In der Vorlage des Regierungsrates zur Neu- festsetzung des kantonalen Richtplans vom 28. März 2012 (Vorlage 4882) wurde die Standortfestlegung für den Gateway Limmattal daher unverändert beibehalten.

Neue Ausgangslage

Im Jahr 2012 haben die SBB das Plangenehmigungsverfahren für den Gateway Limmattal eingeleitet. Vonseiten der verladenden Wirtschaft wurden jedoch grundsätzliche Zweifel an der Zweckmässigkeit des Gateway Limmattal geäussert. Das Bundesamt für Verkehr hat daher die interessierten Kreise im Sommer 2013 zu einem Mediationsverfahren eingeladen. Gemäss Schlussbericht vom 18. Januar 2014 haben sich die verladende Wirtschaft und die SBB dabei auf folgende Punkte verständigt:

- Die bestehenden regionalen Terminals sollen eine grössere Bedeutung erhalten. Sie sollen dem Binnenverkehr wie auch dem Import- und Exportverkehr dienen.
- Als Grossterminal ist der Standort «Basel Nord» weiterzuentwickeln.
- Der Standort für den Gateway Limmattal soll «aktiv offen gehalten» werden. Bei der Realisierung ist eine Etappierung in Abhängigkeit der Marktbedürfnisse zu prüfen. Die Vorgaben des kantonalen Richtplans sind dabei zu berücksichtigen.

In der Folge hat der Bund den Entwurf für eine Neufassung des Eintrags «Gateway Limmattal» im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, in die Vernehmlassung gegeben. Demnach soll das überarbeitete Objektblatt Limmattal neu folgende Aussagen enthalten:

- Angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums genügen mittelfristig die aktuellen Kapazitäten der Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal den Anforderungen nicht mehr. Insbesondere ein Ausbau von Umschlaganlagen im kombinierten Verkehr (KV-Umschlaganlagen) ist unabdingbar.
- Die Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die SBB planen in einem ersten Schritt die Realisierung einer KV-Umschlaganlage Terminal Dietikon auf einem Teil des Geländes des Rangierbahnhofs Limmattal. Die Anlage soll bei Bedarf erweiterbar sein.
- Die KV-Umschlaganlage ermöglicht den Umschlag von Behältern (Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger) zwischen Strasse und Schiene sowie zwischen Schiene und Schiene. Da über den Rangierbahnhof Limmattal KV-Einzelwagen/Wagengruppen auch in den Schweizer Wagenladungsverkehr eingespeist werden können, können auch kleinere Transportmengen wirtschaftlich auf der Schiene weitertransportiert werden.

Neufassung des Richtplaneintrags

Im Rahmen der Beratung der Vorlage 4882 zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans hat die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt die Behandlung der Standortfestlegung für den Gateway Limmattal sistiert und aus der Kommissionsvorlage 4882b herausgelöst. Sie hat damit der Unsicherheit Rechnung getragen, die mit dem Beginn des Mediationsprozesses unter Federführung des Bundesamts für Verkehr entstanden war. In der Folge wurde der kantonale Richtplan, unter Ausklammerung der Standortfestlegung für den Gateway Limmattal, am 18. März 2014 vom Kantonsrat festgesetzt und am 29. April 2015 durch den Bundesrat genehmigt.

Inzwischen liegt das Ergebnis des Mediationsprozesses vor, sodass der vorübergehend sistierte Richtplaneintrag für den Gateway Limmattal wieder aufgegriffen und in Kenntnis der neuen Rahmenbedingungen neu festgelegt werden kann.

Umnutzung der bestehenden Güterumschlaganlage

Neu soll die bestehende Güterumschlaganlage Dietikon ausgebaut und für den kombinierten Verkehr umgenutzt werden. Die neue Anlage kann somit auf dem Areal der bestehenden Güterumschlaganlage Dietikon sowie dem Randbereich des Rangierbahnhofs Limmattal realisiert werden. Neben dem kombinierten Verkehr soll auch der Freiverlad weiterhin möglich sein. Der Richtplaneintrag für die Güterumschlaganlage Dietikon (Eintrag Nr. 6) wird entsprechend angepasst und neu formuliert.

Im Gegenzug kann die Standortfestlegung für den bisher geplanten Gateway Limmattal (Eintrag Nr. 7) aus dem Richtplan gestrichen werden. Der Begriff «Gateway» bezog sich auf den Umschlag einer grossen Zahl von Containern im überregionalen Verkehr; diese Funktion wird nun gemäss Ergebnis des Mediationsprozesses vom Grossterminal «Basel Nord» übernommen.

Einzugsbereich der Anlage

Der Güterumschlag am Standort Dietikon soll vor allem den regionalen Bedürfnissen dienen. Diese reichen allerdings über das Gebiet der Planungsregion Limmattal hinaus. So findet u.a. der früher beim Güterbahnhof Zürich abgewickelte Containerumschlag bereits heute in Dietikon statt. Die Region Zürich wird daher bereits heute ab dem Standort Dietikon bedient. Gemäss Angaben der SBB soll das strassenseitige Einzugsgebiet der neuen Anlage einen Radius von maximal 40 km umfassen. Das maximale Einzugsgebiet entspricht somit ungefähr dem Wirtschaftsraum Zürich.

Der Radius von 40 km bezieht sich auf die maximale strassenseitige Distanz. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Gebieten mit hohem Güterverkehrsaufkommen weitere regionale Umschlaganlagen entweder bereits bestehen oder noch erstellt werden, sodass die durchschnittliche Distanz der Fahrten ab Dietikon deutlich geringer ausfällt als die genannten 40 km.

Grundsätzlich sind die Transportdistanzen im strassenseitigen Vor- bzw. Nachlauf möglichst kurz zu halten. Die verladende Wirtschaft kann und soll aber nicht zwingend auf die Benützung einer einzigen Anlage für den Güterumschlag verpflichtet werden. Indem das strassenseitige Einzugsgebiet auf maximal 40 km festgelegt wird, verbleibt der Wirtschaft die nötige Freiheit bei der Wahl der bestgeeigneten Anlage.

Der Verkehr über grössere Distanzen soll auf der Schiene abgewickelt werden. Dieser Verkehr geht somit ausschliesslich über die bestehenden Gleisanlagen der SBB. Aus kantonaler und regionaler Sicht kann daher offenbleiben, welchen Anteil der Umschlag Schiene–Schiene am gesamten umgeschlagenen Volumen zukünftig erreichen wird. Entscheidend ist, dass das regionale Strassennetz durch diesen Verkehr nicht zusätzlich belastet wird und dass die Flächenbeanspruchung der Anlage nicht über die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB hinausreicht.

Vorgaben für den Bau und Betrieb der Anlage

Die 2007 zur Begrenzung der negativen Auswirkungen im kantonalen Richtplan festgelegten Vorgaben für den Bau und Betrieb der Anlage wurden sinngemäss übernommen und durch einzelne weitere Punkte ergänzt. So wird u. a. festgehalten, dass die strassenseitige Erschliessung der Anlage nicht mehr über die Güterstrasse, sondern neu über die Mutschellenstrasse erfolgen soll und mit der Erschliessung des Zentrumsgebiets Niderfeld zu koordinieren ist. Damit wird der Strassenverkehr nicht mehr durch das Stadtgebiet von Dietikon geführt, sondern direkt zum Autobahnanschluss geleitet.

Allfällige spätere Erweiterung der Anlage

Gemäss Eintrag im Sachplan Verkehr soll eine spätere Weiterentwicklung der Anlage möglich bleiben. Dies erfordert eine entsprechende Aufwärtskompatibilität der Planungen.

Mit dem beantragten Richtplaneintrag wird eine allfällige spätere Erweiterung der Anlage nicht ausgeschlossen, solange die Flächenbeanspruchung auf die bestehenden Güterverkehrsareale der SBB begrenzt bleibt und die weiteren mit der Standortfestlegung verbundenen Vorgaben eingehalten werden. Falls diese Vorgaben zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden sollen, wäre dazu eine erneute Revision des kantonalen Richtplans erforderlich.

Schlussbemerkung

Grund für die Herauslösung der Standortfestlegung für den Gateway Limmattal aus der Kommissionsvorlage 4882b war die Unsicherheit, die mit dem Beginn des Mediationsprozesses unter Federführung

des Bundesamts für Verkehr entstanden war. Inzwischen besteht Klarheit über die neuen Rahmenbedingungen, sodass das Richtplanverfahren nun abgeschlossen werden kann.

Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt hat zwischen Dezember 2014 und April 2016 über die Neufassung des Richtplaneintrags beraten. Die Stadt Dietikon, die Gemeinde Oetwil a. d. L. und die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) sowie SBB Infrastruktur und SBB Cargo wurden von der Kommission angehört. Der weiter gehende ursprüngliche Richtplaneintrag für den Gateway Limmattal war zudem bereits Gegenstand der öffentlichen Auflage der Vorlage zur Neufestsetzung des kantonalen Richtplans vom 21. Januar bis 15. April 2011.