

**ANFRAGE** Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon), Andreas Geistlich (FDP, Schlieren) und Rochus Burtscher (SVP, Dietikon)

betreffend Areal des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) sinnvoll nutzen

Die Auslastung des RBL ist ernüchternd: Bei der Eröffnung der Anlage 1978, einst auf 5'200 Wagen täglich ausgelegt (jährlich rund 1.9 Mio. Wagen), wurden im RBL im Jahr 2016 lediglich noch 1'300 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 Werkstatt).

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?

Josef Wiederkehr  
Andreas Geistlich  
Rochus Burtscher