

16.04.24 / 36.13

Anfrage Parlamentarierin Barbara Galeuchet betreffend Freiverlad Bülach

Beantwortung

Anfrage von	Parlamentarierin Barbara Galeuchet
Datum der Anfrage	30. Oktober 2024
Titel der Anfrage	Freiverlad Bülach
Datum der Verlesung im Parlament	4. November 2024
Frist zur Beantwortung	4. Januar 2024 (Art. 53a Abs. 2 Geschäftsordnung des Stadtparlaments)
Vorletzte Sitzung vor Fristablauf	11. Dezember 2024
Letzte Sitzung vor Fristablauf	18. Dezember 2024

Wortlaut der Anfrage

„Im Bericht der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050» werden die Ziele der SBB beim Güterverkehr aufgezeigt. In Bülach planen die SBB eine Konzentration der Verladeaktivitäten. Zu diesem Zweck sehen sie eine Modernisierung und Erweiterung des Freiverlads beim Bahnhof vor. Der Standort des Freiverlads befindet sich zwischen dem neu erstellten Quartier Glasi mit weit mehr als 1'000 EinwohnerInnen und dem Bahnhof. Im Quartier befindet sich auch die Stiftung Wisli und das Tertianum, in welchen psychisch beeinträchtigte Personen arbeiten bzw. alte Personen leben. Durch die Erweiterung soll der direkteste Weg zwischen dem neuen Wohnquartier und der Stadt gesperrt werden. Gleichzeitig soll der gesamte Schwerverkehr über die Glashüttenstrasse erfolgen, verbleibende Verbindung für Velofahrende, die auch von FussgängerInnen auf dem Weg zur Passerelle zwingend überquert werden muss. Die AnwohnerInnen und das Gewerbe befürchten eine deutliche Erschwerung des Zugangs zur Stadt.

Darum bitten wir den Stadtrat, folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass der Freiverlad, welcher zusätzlichen Schwerverkehr verursacht, zwischen Bahnhof und grossen Neubauquartier am falschen Ort liegt?*
- 2. Würde der Stadtrat zustimmen, dass eine Entwicklung von Arbeitsplätzen bzw. Wohnungen auf den Arealen der SBB mit den Bezeichnungen B1a und B1b im Gestaltungsplan für die Entwicklung der Stadt sinnvoller wären als ein Freiverlad?*



3. *Wie viele Lastwagen werden heute und in der maximalen Planung pro Jahr am Freiverlad Bülach abgewickelt? Welche Güter werden heute und in Zukunft am Freiverlad in Bülach abgewickelt? Woher stammen diese oder wohin werden sie transportiert?*
4. *Wurden alternative Standorte in Bülach, z.B. weiter nördlich im Bereich der Logistikzentren, wo der Schwerverkehr kanalisiert und die BewohnerInnen deutlich weniger belastet werden, geprüft?*
5. *Das Gebiet Herti/Bahnhofplatz/Bushof wurde von dem Stadtrat immer wieder als «Scharnier zwischen Zentrum Altstadt, Bahnhof und Bülach Nord» bezeichnet: Wie soll das trotz erhöhtem Schwerverkehrsaufkommen und gesperrtem Freiverlad-Bereich möglich sein?*
6. *Wurden alternative Planungen geprüft, um den Weg für FussgängerInnen und Velofahrende zwischen dem neuen Wohnquartier und der Stadt (Bahnhofstrasse) offen zu halten?*
7. *Wurde bei der Planung des Glasi-Quartiers die (nicht zum SBB-Areal gehörende) Glashüttenstrasse so konzipiert, dass sie an Grösse, Neigung und Untergrund den Anforderungen des erhöhten Schwerverkehrs genügt?*
8. *Wie werden der Stadtrat und die SBB sicherstellen, dass die zusätzlichen Verladetätigkeiten und der damit verbundene Verkehr die AnwohnerInnen nicht übermässig belasten, insbesondere in Hinblick auf Lärmemissionen und die Gefahren des Verkehrsaufkommens? Wurde eine Zufahrt für die Lastwagen bei der ehemaligen Colonia Libera geprüft? "*

Der Stadtrat **beschliesst:**

Die Anfrage von Parlamentarierin Barbara Galeuchet betreffend Freiverlad Bülach wird wie folgt beantwortet:

Antwort zu Frage 1: Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass der Freiverlad, welcher zusätzlichen Schwerverkehr verursacht, zwischen Bahnhof und grossen Neubauquartier am falschen Ort liegt?

Der Perimeter zwischen den Gleisanlagen im Westen, der Glashüttenstrasse im Norden, dem Haus T des Glasi-Areals, respektive der Schaffhauserstrasse im Osten und dem Park & Ride-Bereich des Bahnhofs im Süden ist in den kantonalen Richtplanungen als Freiverlad-Zone ausgewiesen. Die aktuelle und auch die ab voraussichtlich 2027 geplante Nutzung des Perimeters durch die SBB ist zonenkonform und der Freiverlad entsprechend richtig verortet.



Antwort zu Frage 2: Würde der Stadtrat zustimmen, dass eine Entwicklung von Arbeitsplätzen bzw. Wohnungen auf den Arealen der SBB mit den Bezeichnungen B1a und B1b im Gestaltungsplan für die Entwicklung der Stadt sinnvoller wären als ein Freiverlad?

Auf dem Baufeld B1a ist gemäss dem Gestaltungsplan Bülach Nord keine Wohnnutzung zulässig und eine gewerbliche Nutzung durch stark störende Betriebe vorgesehen. Auf dem Baufeld B1b ist ein Wohnanteil von 20 Prozent und eine Nutzung von 80 Prozent durch mässig störende Betriebe zugelassen. Die allfällige Weiterentwicklung der beiden Baufelder liegt im Ermessen der SBB als Eigentümerin. Ob durch eine solche Weiterentwicklung ein städtebaulicher Mehrwert entstehen könnte, würde die Stadt Bülach im konkreten Fall prüfen und insbesondere der möglichen erhöhten Lärmbelastung durch die zulässige gewerbliche Nutzung die nötige Aufmerksamkeit schenken.

Antwort zu Frage 3: Wie viele Lastwagen werden heute und in der maximalen Planung pro Jahr am Freiverlad Bülach abgewickelt? Welche Güter werden heute und in Zukunft am Freiverlad in Bülach abgewickelt? Woher stammen diese oder wohin werden sie transportiert?

Gemäss Auskunft der SBB finden heute je nach Saison zwischen zwei und fünf Lastwagen-Fahrten pro Werktag statt. Die SBB rechnen für die künftige Nutzung des Freiverlads im Prognosejahr 2040 mit durchschnittlich zwölf bis vierzehn Lastwagen-Fahrten pro Werktag. Das Sonntagfahrverbot für LKWs macht Zufahrten an Nicht-Werktagen zur Ausnahme. Aufgrund des Nachtfahrverbots für LKWs wird der allergrösste Teil der Fahrten in der Zeit zwischen 07.00 und 19.00 Uhr stattfinden. Entsprechend ist in dieser Zeit mit rund einer Fahrt pro Stunde zu rechnen. Für das gesamte Prognosejahr 2040 sind bei 250 Werktagen pro Jahr 3000 bis 3500 Lastwagen-Fahrten zu erwarten. Der Güterumschlag am Freiverlag Bülach umfasst heute und voraussichtlich auch in Zukunft vornehmlich Holz, Zement und Schüttgut. Die umgeschlagenen Güter stammen aus der Ver- und Entsorgung der Holz- und Bauwirtschaft in der Region. Grundsätzlich steht der Freiverlad aber Unternehmen aus allen Branchen offen. Die Menge, die Art, die Herkunft und die Zielorte der Güter werden von den Unternehmen bestimmt und sind entsprechend divers.

Frage 4: Wurden alternative Standorte in Bülach, z.B. weiter nördlich im Bereich der Logistikzentren, wo der Schwerverkehr kanalisiert und die BewohnerInnen deutlich weniger belastet werden, geprüft?

Die SBB streben an, Freiverlade-Anlagen auf eigenen Grundstücken zu betreiben, und haben einen Standort auf einem ihrer Grundstücke weiter nördlich, in Richtung der Logistikzentren geprüft, aber aufgrund der geringeren Platztiefe und -länge nicht weiterverfolgt. Auch der heutige Standort des SBB-Baudienstes auf der westlichen Seite der Gleise wurde als Standort geprüft und ebenfalls nicht weiterverfolgt. Die Erschliessung wurde als schwierig und die Verlegung des SBB-Baudienstes an den



heutigen Standort des Freiverlads wegen der häufigen Nacharbeiten aus Lärmschutzgründen als problematisch eingeschätzt.

Frage 5: Das Gebiet Herti/Bahnhofplatz/Bushof wurde von dem Stadtrat immer wieder als «Scharnier zwischen Zentrum Altstadt, Bahnhof und Bülach Nord» bezeichnet: Wie soll das trotz erhöhtem Schwerverkehrsaufkommen und gesperrtem Freiverlad-Bereich möglich sein?

Für die bessere Verbindung zwischen den Gebieten rund um den Bahnhof verbessert die Stadt Bülach die öV-Verbindungen mit der neuen Bushaltestelle «Glasi», optimiert den Velo-Verkehrsknoten Solistrasse/Schaffhauserstrasse, plant die Unterführung Ettersbühl neu und erstellt die Passerelle über die Gleise. Diese Vorhaben sind die Fortführung bereits umgesetzter Massnahmen, wie zum Beispiel der Einrichtung beidseitiger Velo-Streifen an der Schaffhauserstrasse. Das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs noch besser auszuschöpfen und Netzlücken zu schliessen ist ein Ziel, das die Stadt Bülach auch mit ihrem Gesamtverkehrskonzept verfolgt.

Frage 6: Wurden alternative Planungen geprüft, um den Weg für FussgängerInnen und Velofahrende zwischen dem neuen Wohnquartier und der Stadt (Bahnhofstrasse) offen zu halten?

Die aktuelle Wegverbindung über das Areal des Freiverlads ist eine temporäre provisorische Lösung. Aus Sicherheitsgründen ist diese mit dem künftigen Betrieb des Freiverlads nicht vereinbar. Das Glasi-Areal wird für den Fuss- und Veloverkehr über die aufgewerteten Wegverbindungen entlang der Schaffhauserstrasse, die geplante Optimierung der Unterführung Ettersbühl und den Neubau der Passerelle an die Bahnhofstrasse und den Bahnhof angebunden.

Frage 7: Wurde bei der Planung des Glasi-Quartiers die (nicht zum SBB-Areal gehörende) Glashüttenstrasse so konzipiert, dass sie an Grösse, Neigung und Untergrund den Anforderungen des erhöhten Schwerverkehrs genügt?

Beim Ausbau des Verkehrsknotens Schaffhauser-/Glashüttenstrasse und der Ertüchtigung der Glashüttenstrasse wurde die Nutzung durch Lastwagen berücksichtigt: Die Schaffhauserstrasse wurde bei der Kreuzung Schaffhauser-/Glashüttenstrasse leicht abgesenkt, um die Steigung der Glashüttenstrasse zu reduzieren. Die Glashüttenstrasse wurde in eine höhere Verkehrslastklasse hochgestuft und der Belag und der Strassenaufbau entsprechend robuster gestaltet. Die Fahrspuren und Verkehrsinseln am Verkehrsknoten Schaffhauser-/Glashüttenstrasse wurden für die Schleppkurven von Lastwagen mit Anhänger bis 40 Tonnen Gewicht ausgelegt.



Frage 8: Wie werden der Stadtrat und die SBB sicherstellen, dass die zusätzlichen Verladetätigkeiten und der damit verbundene Verkehr die AnwohnerInnen nicht übermässig belasten, insbesondere in Hinblick auf Lärmemissionen und die Gefahren des Verkehrsaufkommens? Wurde eine Zufahrt für die Lastwagen bei der ehemaligen Colonia Libera geprüft?

Die Zufahrt über die Schaffhauserstrasse bei der Einmündung nahe der ehemaligen Colonia Libera und über den Park & Ride-Bereich des Bahnhofs wurde geprüft und wird in Einzelfällen möglich sein. Das bestehende Verkehrsregime und die Zufahrt über die Glashüttenstrasse soll aber beibehalten werden. Im Rahmen der laufenden Weiterentwicklung des Freiverlads ist ein Gutachten zum Lärmschutz in Erarbeitung. Der Verkehrssicherheit wurde beim Ausbau des Verkehrsknotens Schaffhauser-/Glashüttenstrasse durch die neue Lichtsignalanlage, durch die Anpassung der öffentlichen Beleuchtung, durch die Berücksichtigung der Sichtverhältnisse und durch die Dimensionierung der Schleppkurven bereits vorausschauend Rechnung getragen.

1. Mitteilung an:

- a) Barbara Galeuchet, Parlamentarierin, via Parlamentssekretariat
- b) Mitglieder des Stadtparlaments, via Parlamentssekretariat
- c) Parlamentssekretariat
- d) Mitglieder des Stadtrats
- e) Mitglieder der Geschäftsleitung
- f) Medien

Stadtrat Bülach

Mark Eberli
Stadtpräsident

Christian Mühlethaler
Stadtschreiber