

**Auszug  
aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich**

vom 24. Oktober 2001

**1662. Schriftliche Anfrage von Reto Heygel betreffend Gleisanschluss für Kibag-Areal in Wollishofen.** Am 11. Juli 2001 reichte Gemeinderat Reto Heygel (SP) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2001/397 ein:

Die Kibag AG hat kürzlich eine Bewilligung zur Erschliessung ihres Areals an der Seestrasse in Wollishofen über einen Gleis-Anschluss zum Bahnhof Wollishofen erhalten. Gemäss Informationen von der Kibag sollen in Zukunft jede Woche 2 bis 3 Güterzüge zu diesem Areal fahren und 3000 t Kies anliefern. Dadurch wird der Zugang von der Bachstrasse zum See offenbar bis zu einer halben Stunde pro Tag gesperrt. In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wurde die Bewilligung an besondere Bedingungen geknüpft? Wenn ja, an welche?
2. Wird es eine zeitliche Begrenzung der Nutzung des Gleis-Anschlusses geben? Wenn ja, zu welchen Tages- oder Nachtzeiten wird die Nutzung erlaubt sein? Wird die Dauer der Nutzung pro Tag oder pro Woche eingeschränkt?
3. Werden die Benutzerinnen und Benutzer des GZ Wollishofen und der Liegewiese mit zusätzlichen Lärmimmissionen rechnen müssen?
4. Mit welcher Situation ist zu rechnen, wenn die Bachstrasse durch einen Güterzug gesperrt ist? Wird der Zugang zum GZ Wollishofen, zur Liegewiese und zur Schiffsstation Wollishofen für Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet sein? Oder ist es denkbar, dass zum Beispiel Schiffspassagiere ihr Schiff verpassen, weil sie bis zu einer halben Stunde lang vor einem Güterzug warten müssen? Wie wird der Zugang im Notfall für Sanität, Feuerwehr etc. gewährleistet?
5. Trifft es zu, dass das Areal der Kibag AG mit der aktuellen BZO einer Wohnzone W3 zugeordnet wurde? Trifft es ebenfalls zu, dass derzeit Sonderbauvorschriften erarbeitet werden, die eine industrielle Nutzung des Areals in der Wohnzone erlauben soll? Welche Absicht stand dahinter, dieses Areal der Wohnzone zuzuordnen? Möchte der Stadtrat die industrielle Nutzung auf diesem Areal mittelfristig beseitigen? Wenn ja, welches ist der Grund dafür? Welche Möglichkeiten hätte die Stadt Zürich, dieses Ziel zu erreichen?
6. Trifft es zu, dass ein Teil der Kibag-Parzelle hinter dem GZ Wollishofen der Freihaltezone zugeordnet wurde? Wenn ja, welche Absicht stand dahinter? Trifft es ebenfalls zu, dass sich in dieser Freihaltezone gemäss Baueingabe der Kibag AG ein Teil eines Förderbands befinden wird? Wenn ja, widerspricht dies nicht dem Sinn einer Freihaltezone?
7. Werden die Interessen der Stadt als Besitzerin der Werftanlage, die ebenfalls von dem Gleis durchfahren werden wird, beeinträchtigt? Haben die Nutzerinnen und Nutzer der Werftanlagen keine diesbezüglichen Bedenken angemeldet?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

**Zu Frage 1:** Im vorliegenden Zusammenhang sind folgende Auflagen und Bedingungen hervorzuheben, an welche die baurechtliche Bewilligung geknüpft wurde: Grundsätzlich muss der Betrieb des Industrieleises sicher sein und es dürfen keine Gefährdungen davon ausgehen. Um das Begehen und Befahren der Gleisanlage zu verhindern, ist die Errichtung von Bahnschranken notwendig. Die entlang der Gleisstrecke erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen sind im Rahmen eines Betriebskonzepts aufzuzeigen und die verkehrspolizeilich notwendigen Massnahmen im Bereich des öffentlichen Strassengebiets haben in Absprache mit der zuständigen Abteilung

der Stadtpolizei zu erfolgen. Entsprechende Auflagen sind in die Baubewilligung aufgenommen worden. Zudem enthält die Zustimmungsvorfügung der SBB den Vorbehalt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung. Schliesslich sind in der Baubewilligung die Betriebszeiten der Anlage eingeschränkt worden (siehe dazu die Beantwortung von Frage 2).

**Zu Frage 2:** Der geplante Materialumschlag ist eine industrielle Tätigkeit, die der Mittags- sowie der Nachtruhe unterliegt. Entsprechend ist auch die Benutzung des Gleisanschlusses aufgrund der in der Baubewilligung statuierten Einschränkung der Betriebszeiten nur tagsüber von 7.00 bis 19.00 Uhr zugelassen. Ausserdem ist in der Baubewilligung ausdrücklich auf die Lärmschutzverordnung der Stadt Zürich hingewiesen worden, die bestimmt, dass lärmverursachende Arbeiten über die Mittagszeit von 12.00 bis 14.00 Uhr untersagt sind. Eine weitergehende Einschränkung der Nutzung pro Tag ist nicht vorgesehen. Auszugehen ist von 180 Zugsanlieferungen jährlich, verteilt auf einzelne Werkzeuge. 130 davon sind Kieszüge, die jeweils in zwei Halbzüge aufgeteilt werden. Entsprechend ist der Betrieb der Anlage auf Werkzeuge beschränkt.

**Zu Frage 3:** Der Betrieb der geplanten Anlage wird zu Immissionen aus den Rangierarbeiten, dem Kiesentladevorgang und dem sonstigen Materialumschlag führen. Die nennenswerten Schallquellen sind die Entleerung der Kieswaggons in die Entladegasse, die Motorengeräusche der Diesellok während der einzelnen Zugsbewegungen, der elektrisch betriebene Kompressor für die Förderung des Zements in die Silos und das Rollengeräusch des Förderbands. Aufgrund des Gutachtens, das für die Beurteilung des Baugesuchs beigezogen wurde, sind die massgeblichen Lärmimmissionen als schwachton- und impulshaltige Geräusche zu bezeichnen. Die Entladung von Sand und Zement aus den Bahnwagen ist in dieser Hinsicht unproblematisch. Die Kiesentleerung erfolgt in die versenkte Entladegasse, weshalb diesbezüglich beim Gemeinschaftszentrum und auf der Liegewiese nur geringe Lärmimmissionen zu erwarten sind. Zudem handelt es sich dabei – wie beim Anfahren der Zugmaschine – um punktuelle Geräuschimpulse. Das Geräusch der Lok im Leerlauf ist ebenso vernachlässigbar wie die Emissionen der Waggons während der Anfahrt zum Betriebsareal und während der Verschiebungen beim Entladevorgang. Insgesamt werden die Lärmimmissionen in der näheren Umgebung während des Betriebs der geplanten Anlage zunehmen.

Immerhin ist zu berücksichtigen, dass Kies und Sand heute mehrheitlich auf dem Seeweg zum Kibag-Areal geführt werden und sämtliche Zementanlieferungen mit Lastwagen erfolgen. Diese Transporte verursachen jährlich etwa 2000 Lastwagenfahrten sowie entsprechende Immissionen, welche künftig mit dem direkten Bahnablad vermieden werden können.

**Zu Frage 4:** Da die geplante Entladestation nur wenige Meter neben der Bachstrasse zu liegen kommt, sind zeitweise Sperrungen derselben während des Entladevorgangs unvermeidlich. In diesen Fällen wird der direkte Zugang zum Gemeinschaftszentrum Wollishofen und zur Schiffslandungsstelle nicht möglich sein. Allerdings besteht in diesen Situationen die Möglichkeit, die öffentlichen Anlagen über den 120 Meter entfernten Umgehungsweg von der anderen Seite der

Badewiese her zu erreichen. Auf der Höhe der Schiffswerft besteht eine mit Rasengittersteinen befestigte Arealeinfahrt in den Park. Dieser Zugang kann gleichzeitig als Notzufahrt für Sanität, Feuerwehr usw. benutzt werden. Ausserdem ist es realistisch, dass der Entladevorgang in solchen dringenden Fällen durch das stets anwesende Begleit- und Rangierpersonal unterbrochen, der betreffende Güterzug verschoben und die Bachstrasse für die Rettungsfahrzeuge freigegeben wird. Für die Schiffspassagiere sollten die Güterzüge kein Problem darstellen, weil die Rangierfahrten ohne weiteres auf den Schiffsfahrplan abgestimmt werden können; die entsprechende Regelung wird im einzureichenden Betriebskonzept enthalten sein, welches der Bewilligungspflicht durch die zuständige Behörde unterliegt.

**Zu Frage 5:** Es trifft zu, dass das Kibag-Areal in Teil II des Zonenplans zur revidierten Bau- und Zonenordnung einer Wohnzone W3 mit einem Wohnanteil von 33 Prozent zugewiesen wurde. Damit wurde beabsichtigt, den sich dafür anbietenden seeufernen Bereich der Parzelle mittel- bis langfristig der Wohnnutzung zuzuführen. Diese Zonierung ist noch nicht rechtskräftig. Die Grundeigentümerin strebt die Festsetzung von Sonderbauvorschriften für das Areal an. Danach ist vorgesehen, im seeufernen Bereich Wohnbauten zu realisieren und entlang des Mythenquais neu eine so genannte «in house» – d. h. von einem Gebäudemantel umgebene – Betonmischanlage zu bauen, die hinsichtlich der Lärmimmissionen für die Umgebung unproblematisch wäre.

Seitens des Stadtrates besteht keine Absicht, den Betrieb der Kibag zu vertreiben. Sowohl das Anschlussgleis als auch der Kiesumschlagplatz sind im regionalen Richtplan enthalten, welcher für die Nutzungsplanung verbindlich ist. Auch eine spätere Änderung dieser planerischen Vorgaben könnte einem bewilligten und vorschriftskonformen bestehenden Betrieb nicht entgegengehalten werden.

**Zu Frage 6:** Ein Teil der Kibag-Parzelle hinter dem Gemeinschaftszentrum Wollishofen liegt in der Freihaltezone. Die rechtskräftige Festsetzung dieser Freihaltezone stammt vom 1. September 2000. Damit soll der Seeuferbereich von Hochbauten freigehalten werden. Bis zu dieser Zonierung lag der fragliche Flächenstreifen in der Bauzone.

Ein Teil der Förderbandanlage ist in der äussersten, südwestlichen Ecke der Freihaltezone auf dem Kibag-Grundstück geplant. Die Erstellung derartiger Anlagen entspricht nicht dem Zweck der Freihaltezone und ist nach § 40 Abs. 1 PBG nur unter der Voraussetzung der Erteilung einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG zulässig. Die Baudirektion des Kantons Zürich hat im vorliegenden Fall aufgrund der Standortgebundenheit der Anlage eine solche Ausnahmegewilligung erteilt.

**Zu Frage 7:** Eigentümerin der Werftanlagen am Mythenquai ist die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG), welche rechtlich als Aktiengesellschaft konstituiert ist. Die Stadt Zürich besitzt einen Anteil von 18,4 Prozent an diesem Unternehmen. Nach den Angaben der ZSG benutzt sie das Gleis für die Anlieferung von Dieselöl und wurde von der Kibag frühzeitig über das Vorhaben orientiert. Sie hat zwar gewisse Bedenken gegenüber der Mitbenutzung der Gleis-

anlage durch die Kibag geäussert, aber auf die Ergreifung eines Rechtsmittels verzichtet, nachdem seitens der Kibag entsprechende logistische Massnahmen zugesichert worden sind.

Anschliessend an die Werftanlage befinden sich die städtischen Liegenschaften Mythenquai 345 und 347, zwischen denen das Gleis hindurchführt. Der Bestand des Gleises auf dem städtischen Grund ist durch einen Grundbucheintrag zugunsten des Kibag-Areals gesichert. Das Gebäude Mythenquai 345 ist von der Liegenschaftsverwaltung (LV) teilweise, Nr. 347 vollständig an Dritte vermietet. Am Seeufer besteht weiter eine kleine Hafenanlage, die von der Immobilien-Bewirtschaftung der Stadt Zürich verwaltet wird, und ein kleines Werkareal des Tiefbauamtes. Nach Auskunft der LV ist sie frühzeitig von der Kibag über das Projekt informiert worden. Da die Nutzbarkeit des asphaltierten Platzes zwischen den beiden städtischen Gebäuden durch das Industrieleis eingeschränkt wird, hat sie gegenüber der Kibag Bedenken gegen das Bauprojekt geäussert. Die Kibag hat sich in der Folge bereit erklärt, im Rahmen der Detailplanungen und beim Betrieb auf die Bedürfnisse der städtischen Mieter einzugehen. Die LV hat in den seither abgeschlossenen Mietverträgen auf das Gleis und das Vorhaben der Kibag hingewiesen und mögliche Forderungen nach Mietzinsreduktionen ausgeschlossen. Weil der dauernde Bestand der Gleisanlage wie erwähnt grundbuchlich zugunsten der Kibag-Parzelle geregelt ist und angesichts der dargelegten Gespräche mit der Kibag, verzichtete die LV auf Rechtsmittel gegen das Projekt. Im Übrigen hätte es die LV nicht als opportun erachtet, gegen ein Projekt in Opposition zu treten, welches den Schienenverkehr fördert.

Vor dem Stadtrat  
der Stadtschreiber  
**Martin Brunner**