

## Planungskommission

Auszug aus dem Protokoll

Sitzung vom 9. Dezember 2022

**2022/10 6.01.03.03 Nutzungsplanung Nachbargemeinden  
Gemeinde Bäretswil, Privater Gestaltungsplan "Schürli", Anhörung**

### Zirkularbeschluss Planungskommission

1. Die Kies AG wird aufgefordert, den privaten Gestaltungsplan "Schürli" vom 25. Mai / 9. Juni 2022 dahingehend zu überarbeiten, dass der mit dem Gestaltungsplan ermöglichte Ausbau der Kapazitäten des Kieswerks keine Zunahme der Schwerverkehrsbelastung auf der Tösstalstrasse in Wetzikon gegenüber heute zur Folge hat.

Der private Gestaltungsplan "Schürli" hat somit sicherzustellen, dass

- alle zusätzlichen, durch die Modernisierung und Nutzungsänderung des Kieswerks entstehenden Transporte mit der Bahn abgewickelt werden. Hierfür ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches integraler Bestandteil des Gestaltungsplans ist.
  - die verbleibenden (vorwiegend bisherigen) LKW-Fahrten in der Anzahl gedeckelt und deren Einhaltung mit einem Fahrtenmodell inklusive jährlichen Reporting nachgewiesen wird. Zeigt das Reporting ein Überschreiten der Anzahl Fahrten auf, muss die Kies AG die im Fahrtenmodell definierten Restriktionen umsetzen.
2. Die Stadt Wetzikon ist in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes und des Fahrtenmodells mit-einzubeziehen.
  3. Der Gestaltungsplan "Schürli" hat verbindliche Aussagen über die Qualität der Materialien, welche künftig auf der Anlage verarbeitet werden, zu machen und den Gewässerschutz zu gewährleisten.
  4. Die Stadt Wetzikon ist über die Festsetzung des privaten Gestaltungsplan "Schürli" zu informieren.
  5. Öffentlichkeit des Beschlusses:
    - Der Beschluss ist per sofort öffentlich.
  6. Mitteilung durch Stadtplanung an:
    - Gemeinde Bäretswil, Abteilung Hochbau
  7. Mitteilung durch Sekretariat an:
    - Geschäftsbereichsleitung Bau, Planung + Umwelt
    - Abteilung Tiefbau
    - Stadtplanung
    - Stadtkanzlei (zur Kenntnisnahme Stadtrat)

### Ausgangslage

Der Gemeinderat Bäretswil hat mit Beschluss vom 21. September 2022 den privaten Gestaltungsplan "Schürli" zur öffentlichen Auflage und Vernehmlassung durch die nach- und nebengeordneten Planungsträger im Sinne von § 7 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) verabschiedet. Mit Schrei-

ben vom 13. Oktober 2022 hat die Gemeinde Bäretswil die Stadt Wetzikon als nebengeordnete Planungsträgerin eingeladen, bis am 13. Dezember 2022 zur Planungsvorlage Stellung zu nehmen.

### *Zusammenfassung der Planungsvorlage*

Die Kies AG betreibt in Bäretswil seit mehreren Jahrzehnten eine Schotter- und Aushubwaschanlage. Die heute bestehenden Bauten wurden bereits 1959 erstellt. Nun soll die Anlage mittels Ersatz- und Neubauten modernisiert werden, zugleich auch die Nutzung von einer Schotter- und Aushubwaschanlage in eine Kieswaschanlage geändert werden. Mit dieser Modernisierung und Nutzungsänderung geht ein deutlicher Kapazitätsausbau einher. Der private Gestaltungsplan soll diese baulichen und betrieblichen Anpassungen und insbesondere eine Abweichung zur Regelbauweise hinsichtlich der maximalen Gesamthöhe ermöglichen.

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich im Südwesten der Gemeinde Bäretswil an der Grenze zur Stadt Wetzikon, zwischen der Wetziker-/Tösstalstrasse und dem Landschaftsschutzgebiet "Kemptnertobel". Nördlich des Gebiets verläuft die Bahnanlage der Sursee-Triengen-Bahn AG, welche für die Anlieferung von Rohmaterial aus Richtung Hinwil genutzt wird und auch weiter diese Funktion erfüllen wird.

Der An- und Abtransport des übrigen Materials erfolgt heute per LKW via Wetzikerstrasse über Bäretswil und via Tösstalstrasse über Wetzikon. Der heutige Materialfluss beträgt 1'500 m<sup>3</sup>/Tag, rund 70 % des Materials wird über Wetzikon hin- und wegtransportiert, was ein total von 276 LKW-Fahrten ergibt.

### *Kapazitätsausbau und Änderungen der Transportwegverteilung*

Mit der Nutzungsänderung erhöht sich der Materialfluss auf 2'450 m<sup>3</sup>/Tag, womit eine Erhöhung der LKW-Fahrten einhergeht. Gemäss Art. 13 Abs. 1 der Gestaltungsplanvorschriften (GPV) entsteht für die Gemeinde Bäretswil gegenüber heute trotz substantiellem Kapazitätsausbau "kein ausschlaggebender Mehrverkehr". In Art. 13 Abs. 2 heisst es, dass die Anlieferung "primär" per Bahn erfolgen soll, im Erläuterungsbericht Kap. 4.3.1 wird der Anteil der Anlieferung, welcher mit der Bahn erfolgt, mit ca. 80 % der Rohmaterialmenge quantifiziert. Der Abtransport hingegen soll gemäss Kap. 4.3.1 des Erläuterungsberichts künftig grossmehrheitlich über Wetzikon abgewickelt werden.

Dies hat gemäss Erläuterungsbericht zur Folge, dass sich die LKW-Fahrten via Wetzikon um 68 Fahrten auf ein Total von 344 LKW-Fahrten erhöhen werden. Damit nimmt gemäss Bericht der Schwerverkehrsanteil auf der Wetziker- bzw. Tösstalstrasse in Richtung Wetzikon von 6.7 % auf 7.5 % zu. Die Anzahl zusätzlicher LKW-Fahrten basiert auf der Annahme, dass der Anteil Retourfahrten von heute 20 % auf neu 40 % gesteigert wird (vgl. Erläuterungsbericht, Kap. 4.3.1). In den Gestaltungsplanvorschriften (Art. 13 Abs. 1) steht lediglich, dass "im betrieblich und wirtschaftlichen Ausmass" Retourfahrten einzusetzen sind.

Das kantonale Amt für Raumentwicklung (ARE) forderte im Rahmen der ersten Vorprüfung, welche im September bis Dezember 2020 erfolgte, dass neben der Anlieferung auch der Abtransport mittels Bahn vorgenommen werden soll. Im Bericht wird geltend gemacht, dass ein Abtransport per Bahn "technisch und betrieblich" nicht möglich sei, weil dies einerseits eine Umstellung der Anordnung der Abläufe und andererseits einen Ausbau der Anschlussgleisanlage erfordere, womit sich Konflikte mit umliegenden Natur- und Landschaftsinventaren und Waldbeständen ergeben würden (vgl. Erläuterungsbericht, Kap. 7.2).

### *Qualität der verarbeiteten Materialien*

Im erläuterndem Bericht, Kap. 4.6, Umweltverträglichkeit, wird festgehalten, dass künftig keine unreinen Materialien wie Schotter auf dem Areal bearbeitet werden. Deshalb wird auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen. Der Gestaltungsplan macht keine Angaben über die Herkunft des Materials, das angeliefert wird sowie keine verbindlichen Angaben über die Qualität des Materials, das künftig in der Anlage verarbeitet wird. Auf Abbildung 14 (Bericht) ist ein Betonwerk dargestellt, dem Bericht sind aber keine weiteren Aussagen zu einer allfälligen Betonherstellung zu entnehmen.

### **Erwägungen**

#### *Erheblicher Mehrverkehr über Wetzikon*

Die mit der geplanten Modernisierung der Anlage einhergehende massive Vergrößerung der Kapazität bedeutet eine Zunahme der Materialverarbeitungs- und somit eine Zunahme der Anlieferungsmenge. Dies generiert voraussichtlich täglich 68 zusätzliche LKW-Fahrten, wobei diese Anzahl Fahrten auch höher ausfallen könnten, falls aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Umständen die Retourenfahrten reduziert würden (vgl. GPV Art. 13 Abs. 1).

Sämtliche zusätzlichen Fahrten werden über Wetzikon abgewickelt, über Bäretswil erfolgen gemäss Aufstellung im Erläuterungsbericht keine zusätzlichen Fahrten (vgl. Bericht, S. 12). Das heisst, der Ausbau der Kapazitäten erfolgt zulasten von Wetzikon um Mehrfahrten via Bäretswil zu vermeiden. Verdeutlicht wird dies im Erläuterungsbericht mit der Aussage, dass "die Anlieferung und der Abtransport des Materials (...) so geführt [wird], dass in Richtung Dorfzentrum der Gemeinde Bäretswil kein Mehrverkehr entsteht" (Bericht, S. 22). Der Mehrverkehr, der für Wetzikon entsteht, wird hingegen an mehreren Stellen als "nur gering" bzw. als "nicht belastend" auch bezüglich Lärmimmissionen bezeichnet (vgl. Bericht, S. 15, S. 23, S. 25).

#### *Keine Standortgebundenheit und fehlende Begründung für die Transportwegverteilung*

Wie aus der Vorlage entnommen werden kann, wird in der Anlage kein Kies mehr gefördert. Es handelt sich somit um keine standortgebundene Anlage und die Zweckmässigkeit eines derart transportintensiven Betriebs in Bäretswil ist grundsätzlich fragwürdig.

Sachliche Gründe, weshalb der Abtransport nicht via Bäretswil geführt werden kann bzw. weshalb fast sämtliche Abtransporte über Wetzikon abgewickelt werden müssen, werden im Erläuterungsbericht keine aufgeführt. Zum Verkehr bzw. zu den gewählten Transportwegen wurde eine Interessensabwägung vorgenommen, welche in Kapitel 6 des Erläuterungsberichts dargelegt ist (Abschnitt "Verkehr"). Dort wird erwähnt, dass die "Anlieferung per Bahn" Wetzikon verkehrlich entlasten würde. Diese Entlastung ist jedoch fiktiv, da sich zwar die Fahrten für die Anlieferung des Materials verringern, aber die Fahrten für den Abtransport gegenüber heute nahezu verdoppeln. Die Argumentation der Interessensabwägung ist somit nicht konsistent. Eine Entlastung für Wetzikon würde nur erreicht, wenn der Abtransport via Bahn erfolgte.

Das ARE verlangte in seinem Vorprüfungsbericht vom Dezember 2020 genau dies. Im Erläuterungsbericht wird darauf hingewiesen, dass ein Abtransport per Bahn "technisch und betrieblich" nicht möglich sei, belegt wird dies aber nicht. Dass ein Ausbau der Geleise aufgrund des Landschaftsschutzgebiets Nr. 106 "Kemptnertobel" sowie durch das bestehende Trockenbiotop erschwert würde, ist vorstellbar.

Hingegen ist unklar, weshalb ein Geleisusbau überhaupt zwingend notwendig wäre und welche betrieblichen Abläufe einen Abtransport des Kieses (mit/ohne Ausbau der Bahnanlage) verunmöglichen.

#### *Sicherstellung des Gewässerschutzes*

Der Gestaltungsplan stellt weiter nicht sicher, dass auf der Anlage künftig nur unverschmutzte Materialien verarbeitet werden. Artikel 1 beinhaltet eine widersprüchliche Aussage, indem nur die Verarbeitung von "unverschmutztem" Aushub untersagt wird (nicht aber die Verarbeitung von "verschmutztem" Aushub). In Artikel 1 der Vorschriften muss sichergestellt werden, dass nur unverschmutztes Material verarbeitet werden darf, um unerwünschte Auswirkungen auf die örtlichen Gewässerschutzgebiete (mit Entwässerung über Chämptnertobel / Chämptnerbach Richtung Wetzikon und Pfäffikersee) zu vermeiden.

#### *Fazit*

In der Planungsvorlage werden keine stichhaltigen Vorschriften zur Begrenzung der LKW-Fahrten durch Wetzikon gemacht. Zudem wird nicht nachvollziehbar dargelegt, weshalb die mit der geplanten Modernisierung und Nutzungsänderung einhergehenden Mehrfahrten zwingend per LKW und überdies zwingend via Wetzikon abgewickelt werden müssen. Die Planungskommission geht deshalb mit der Forderung des ARE einig, dass der Abtransport, zumindest sämtlicher zusätzlichen Fahrten aufgrund des Ausbaus der Kapazitäten des Kieswerks, per Bahn vorgenommen werden muss. Hierfür ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, welches integraler Bestandteil des Gestaltungsplans ist und in dessen Ausarbeitung die Stadt Wetzikon einbezogen werden muss. Dies ist in den Vorschriften (Artikel 13) zu sichern.

Der Schwerverkehrsanteil auf der Tösstalstrasse in Richtung Wetzikon darf, nicht zuletzt auch wegen der bereits heute überschrittenen Lärmgrenzwerte, aufgrund des Kieswerkausbaus nicht erhöht werden. Die verbleibenden (vorwiegend bisherigen) LKW-Fahrten sind in der Anzahl zu deckeln. Mit einem Fahrtenmodell inklusive jährlichen Reporting ist die Einhaltung der Anzahl Fahrten via Wetzikon nachzuweisen.

Die Qualität der verarbeiteten Materialien muss präzisiert werden. Zudem soll ein Controlling gewährleisten, dass keine verschmutzten Materialien auf dem Areal verarbeitet werden. Die Vorschriften (Artikel 1, Zweck, und Kap. 4, Umwelt) sind dahingehend zu ergänzen.

Für richtigen Protokollauszug:



**Planungskommission Wetzikon**

Simone Schefer, Sekretärin