

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt\*  
vom 24. Januar 2017

**5179 e**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Teilrevision des kantonalen Richtplans  
(Kapitel 4, Verkehr, Depot Limmattalbahnhof)**

(vom . . . . .)

***Minderheitsantrag Thomas Forrer, Konrad Langhart, Christian Lucek,  
Tumasch Mischol, Michael Welz, Orlando Wyss:***

*Die Vorlage wird an den Regierungsrat zurückgewiesen:  
Der Eintrag Depot Limmattalbahnhof erfolgt in Koordination mit dem Kanton Aargau ausserhalb von Freihaltegebieten und Fruchtfolgeflächen.*

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 8. April 2015  
und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 24. Januar  
2017,

*beschliesst:*

I. Die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr,  
Depot Limmattalbahnhof) wird festgesetzt.

II. Vom Erläuterungsbericht wird Kenntnis genommen.

---

\* Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt besteht aus folgenden Mitgliedern: Rosmarie Joss, Dietikon (Präsidentin); Bruno Fenner, Dübendorf; Gerhard Fischer, Bäretswil; Thomas Forrer, Erlenbach; 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.

III. Veröffentlichung im Amtsblatt und in der Gesetzessammlung.

IV. Mitteilung an den Regierungsrat.

Zürich, 24. Januar 2017

Im Namen der Kommission

Die Präsidentin: Die Sekretärin:  
Rosmarie Joss Franziska Gasser

---

### **Richtplantext**

Neuer Eintrag unter Pt. 4.3.2, Öffentlicher Verkehr, Karteneinträge:

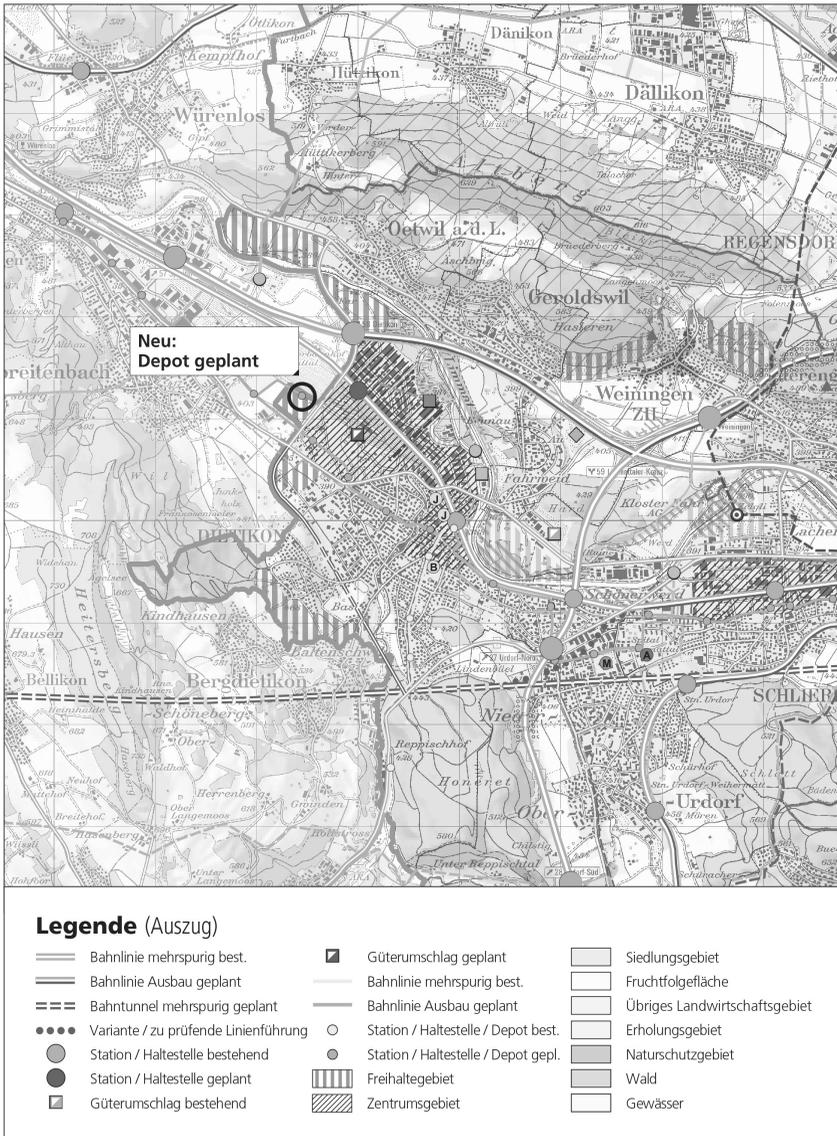
Objekt/Strecke: Dietikon-Müsli; Erschliessungsfunktion: Stadtbahn;  
Vorhaben: Depot für den Betrieb der Limmattalbahn; Anordnung unter  
Minimierung des Flächenbedarfs entlang der Gleise des Rangierbahn-  
hofs (in Koordination mit Pt. 3.10.2 Nr. 4); die beanspruchte Fruchtfolge-  
fläche ist durch Rekultivierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde  
Maschwanden) flächengleich und mit der gleichen Güteklasse zu kom-  
pensieren; Realisierungshorizont: Inbetriebnahme im Zusammenhang  
mit Limmattalbahn (Nr. 16).

Ergänzung Grundlagenverzeichnis unter Pt. 4.9, Verkehr, Grund-  
lagen, Öffentlicher Verkehr:

– Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014

Richtplankarte: Eintrag der Signatur «Depot geplant» im Gebiet  
Dietikon-Müsli, angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal, sowie  
Eintrag geplantes Verbindungsgleis zur Strecke der Limmattalbahn.

## Richtplankarte



## **Erläuterungsbericht**

### **1. Ausgangslage**

Im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten für die Limmattalbahn hat sich gezeigt, dass jeder der potenziellen zukünftigen Betreiber ein Depot benötigen wird. Keiner der infrage kommenden Verkehrsbetriebe hat genügend freie Kapazitäten in den bestehenden Depotanlagen. Es muss daher für das Depot ein Standort im Limmattal festgelegt werden.

Im Hinblick auf einen künftigen 7½-Minuten-Takt muss das Depot 14 Zweirichtungsfahrzeuge mit einer Länge von 45 m aufnehmen können. Für den Fall einer möglichen zukünftigen Verlängerung der Limmattalbahn nach Baden ist eine Erweiterungsmöglichkeit für zehn weitere Zweirichtungsfahrzeuge vorzusehen. Ausserdem sind ein Unterhaltsbereich für den täglichen Bedarf (Betriebsgebäude) sowie Betriebs- und Personalräume zu erstellen.

Anlagen für den Grossunterhalt, wie Radsatzbearbeitung, Lackierkabinen, Brems- und Teststrecke, sind nicht vorgesehen. Der Grossunterhalt wird von entsprechenden Vertragspartnern (Bahnunternehmen bzw. Lieferanten) in den bestehenden Anlagen erbracht werden.

Die Gesamtkosten für das Depot betragen rund 35 bis 40 Mio. Franken. Das Depot ist Teil des Projekts Limmattalbahn und wird somit durch die Kantone Zürich und Aargau finanziert. Die Kosten für das Depot sind in der Kreditvorlage für das Gesamtprojekt enthalten.

### **2. Abstimmung mit dem Bau der Limmattalbahn**

Das Plangenehmigungsgesuch für die Limmattalbahn wurde bereits am 24. September 2013 eingereicht. Während des Plangenehmigungsverfahrens konnte das Projekt im Rahmen von Einspracheverhandlungen mit den beteiligten Gemeinden optimiert werden. Für das Depot wird ein gesondertes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Aufgrund der einfacheren Verhältnisse wird mit einer Verfahrensdauer von rund 1½ Jahren gerechnet.

Der Baubeginn für die Limmattalbahn wird voraussichtlich 2017 erfolgen. 2019 soll die erste Etappe in Betrieb genommen werden, die Gesamtstrecke der Limmattalbahn soll gemäss heutiger Planung bis Ende 2022 in Betrieb gehen. Das Depot wird für die erste Etappe noch nicht benötigt, muss jedoch vor der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke zur Verfügung stehen, damit die Fahrzeuge für die Inbetriebnahme abgestellt werden können. Die Erstellung des Depots ist daher für 2019 und 2020 vorgesehen.

### 3. Standortevaluation

In Gesprächen mit den Standortgemeinden konnten 15 potenzielle Depotstandorte ermittelt werden. Zur Entscheidungsfindung wurden die Planungsämter der Kantone Zürich und Aargau sowie die Verantwortlichen für Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung von Dietikon und Spreitenbach und die regionalen Planungsverbände Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) und Baden Regio beigezogen. Die möglichen Standorte wurden in einer Situationsanalyse anhand von acht Kriterien bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass die am besten bewerteten Standorte im Grenzgebiet Dietikon/Spreitenbach liegen. Aufgrund von vertieften Untersuchungen konnte die Standortevaluation schliesslich auf die zwei Standorte Asp (Gemeinde Spreitenbach) und Müsli (Stadt Dietikon) eingegrenzt werden.

Der Standort Müsli liegt im Perimeter des Freihaltegebiets Müsli (kantonaler Richtplan, Pt. 3.10.2 Nr. 4). Dieses dient zur Siedlungstrennung im Bereich der Kantonsgrenze. Favorisiert wurde daher der Standort Asp, der sich auch im Hinblick auf die Nutzung städtebaulicher Impulse als besser geeignet erwies. Somit wurde der Standort Asp weiterbearbeitet, der Standort Müsli wurde als Rückfallebene bezeichnet.

Im Zuge der Projektierungsarbeiten stellte sich jedoch heraus, dass die Kosten für die Altlastensanierung am Standort Asp wesentlich höher sind als bisher angenommen. Die unerwartet hohen Sanierungs- und Entsorgungskosten verteuern den Standort Asp im Vergleich zum Standort Müsli um rund 25 bis 30 Mio. Franken. Die Kosten der im Hinblick auf eine spätere städtebauliche Entwicklung des Gebiets wünschenswerten Altlastensanierung würden zum Zeitpunkt anfallen, an dem das Depot erstellt wird, ohne dass diesen bereits ein entsprechender Nutzen gegenüberstehen würde. Eine tragfähige Lösung zur Vorfinanzierung der Altlastensanierung konnte nicht gefunden werden.

Aufgrund der grossen Kostendifferenz zwischen den Standorten Asp und Müsli musste auf den Standortentscheid zurückgekommen werden. Im Zuge einer Re-Evaluation wurden weitere mögliche Standorte identifiziert und auf ihre Eignung geprüft. Letztlich erwiesen sich aber Asp und Müsli erneut als die beiden einzigen Standorte, die allen Anforderungen gerecht werden. Da sich die Mehrkosten für die Altlastensanierung am Standort Asp im Vergleich zu den eigentlichen Erstellungskosten als unverhältnismässig hoch erwiesen haben, ist der Standort Müsli weiterzuverfolgen.

#### **4. Festlegung im kantonalen Richtplan**

Für die Erstellung des Depots für die Limmattalbahn ist im kantonalen Richtplan der Standort Dietikon-Müsli festzulegen. Das Depot beansprucht eine Teilfläche des Freihaltegebiets Müsli (Pt. 3.10.2 Nr. 4). Um die Beeinträchtigung des Freihaltezwecks und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, ist die Anlage direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal zu erstellen. Der Flächenbedarf und die Sichtbarkeit der Anlage sind auf das betrieblich mögliche Mindestmass zu begrenzen. Die durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgefläche ist durch Rekultivierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde Maschwanden) flächengleich zu kompensieren. Dabei muss die gleiche Güteklasse wie im Gebiet Müsli erreicht werden (Güteklasse 2).

#### **5. Verfahren zur Teilrevision des kantonalen Richtplans**

Das Kapitel Verkehr wurde mit Beschluss des Kantonsrates vom 26. März 2007 neu festgesetzt und am 14. Mai 2008 vom Bundesrat genehmigt. Seither wurde der kantonale Richtplan einer umfassenden Gesamtüberprüfung unterzogen, wobei auch das Kapitel Verkehr auf den neusten Stand gebracht wurde. Der Kantonsrat hat den kantonalen Richtplan aufgrund der Ergebnisse der Gesamtüberprüfung mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt.

Inzwischen sind die Grundlagenarbeiten zu einzelnen Vorhaben im Bereich Verkehr so weit fortgeschritten, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan angepasst werden können. Damit soll sichergestellt werden, dass der Stand der Planung korrekt wiedergegeben und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben in den betroffenen Räumen nicht behindert wird. Diese Anpassungen wurden in der Vorlage 5179 zur Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr zusammengefasst und mit Beschluss des Regierungsrates vom 8. April 2015 zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen. Gegenstand der Vorlage sind folgende Vorhaben:

- a) Glattalautobahn
- b) Ausbau A1, Baltenswil-Töss
- c) Lückenschliessung Oberlandautobahn
- d) Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze
- e) Depot Limmattalbahn

## **6. Öffentliche Auflage sowie Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger**

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann sich jedermann zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG).

Am 4. Juni 2014 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, die öffentliche Auflage durchzuführen (RRB Nr. 644/2014). Die öffentliche Auflage sowie die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger fanden vom 27. Juni bis zum 30. September 2014 statt. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage und der Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger sind 308 Einwendungen eingegangen. Davon stammen 79 von Behörden (Gemeinden, Regionen, kantonale Stellen) und 229 von Privaten, Verbänden und politischen Parteien.

Die in der Vorlage zusammengefassten neuen bzw. angepassten Richtplaneinträge wurden von zahlreichen Einwendenden begrüsst. Zahlreiche Einwendende beantragten aber auch Änderungen an den Vorhaben oder sprachen sich für einen Verzicht auf einen oder mehrere der Richtplaneinträge aus. Insgesamt wurden 835 – teilweise auch gleichlautende – Anträge gestellt.

Gestützt auf die während der Auflagefrist eingegangenen Einwendungen wurde die Richtplanvorlage überarbeitet. Der nachstehende Bericht gibt Auskunft über den Umgang mit den eingegangenen Einwendungen.

## **7. Einwendungen zur Richtplanteilrevision Depot Limmattalbahn**

### **1 Standortevaluation**

*Mehrere Einwendende stimmen dem Richtplaneintrag für das Depot der Limmattalbahn am Standort Dietikon-Müsli zu. Der Standort ist zweckmässig und die zeitgerechte Erstellung des Depots bildet eine wesentliche Voraussetzung für den Betrieb der Limmattalbahn.*

*Mehrere Einwendende beantragen, die Standortevaluation für das Depot der Limmattalbahn zu wiederholen. Die verschiedenen Standorte seien in einem Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Bevölkerung interkantonal zu evaluieren. Dabei sei auch das Gleisfeld des Rangierbahnhofs in die Standortsuche einzubeziehen.*

*Mehrere Einwendende beantragen, den Eintrag «Evaluation Depotstandort, Limmattalbahn AG, Mai 2014» aus dem Kapitel 4.9, Grundlagen, zu streichen.*

Der Depotstandort wurde in einem intensiven Prozess mit den Standortgemeinden, den kantonalen Raumplanungsämtern und den regionalen Planungsverbänden interkantonal evaluiert und mit den SBB abgestimmt. Dabei wurden 15 verschiedene potenzielle Depotstandorte untersucht und in Bezug auf ihre Eignung bewertet. Der Planungsbericht ist öffentlich zugänglich. Da es sich dabei um eine wesentliche Grundlage für den Richtplaneintrag handelt, ist der Planungsbericht im Grundlagenverzeichnis (Kapitel 4.9, Grundlagen) aufzuführen.

## **2 Abstimmung mit den SBB**

*Jemand beantragt, die Standortfestlegung für das Depot sei auf dem Gelände des Rangierbahnhofs Limmattal vorzusehen. Mehrere Einwendende beantragen, ein möglichst grosser Teil des Vorhabens sei auf dem Areal des Rangierbahnhofs zu realisieren.*

*Jemand beantragt, die Projektgrenzen des 2012/2013 aufgelegten Projekts «Gateway Limmattal» seien zu wahren.*

Für die SBB steht eine Aufgabe oder Einschränkung des Rangierbahnhofs Limmattal nicht zur Diskussion. Im Bereich der bestehenden Ortsgüteranlage Dietikon ist zudem ein Ausbau des regionalen Terminals Limmattal vorgesehen. Auf dem Areal der SBB stehen daher keine Flächen für betriebsfremde Nutzungen zur Verfügung.

Im Randbereich des Rangierbahnhofs Limmattal war die Erstellung eines Gateways für den Behälterumschlag vorgesehen. 2013 hatte das Bundesamt für Verkehr jedoch ein Mediationsverfahren unter Einbezug der verladenden Wirtschaft durchgeführt. Als Ergebnis wurde u. a. vereinbart, dass für die Import/Export-Funktion in erster Priorität der Standort «Basel-Nord» ausgebaut werden soll; die Gatewayfunktion im Limmattal sei jedoch «aktiv offen zu halten».

Das Depot der Limmattalbahn soll am Standort Dietikon-Müsli, südlich angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal, erstellt werden. Die Planung für das Depot ist auf den damaligen Planungssperimeter für den Gateway Limmattal abgestimmt.

### **3 Altlastensituation am Standort Asp (Gemeinde Spreitenbach)**

*Mehrere Einwendende beantragen, auf die Standortfestlegung für das Depot der Limmattalbahn am Standort Dietikon-Müsli zu verzichten. Zum einen würde das Depot Fruchtfolgeflächen beanspruchen und das Freihaltegebiet am Standort Dietikon-Müsli beeinträchtigen. Zum anderen stehe mit dem Standort Asp in der Gemeinde Spreitenbach ein anderer Standort für das Depot zur Verfügung, der ebenso gut oder sogar besser geeignet sei. So könnten am Standort Asp, im Gegensatz zum Standort Müsli, städtebauliche Impulse erwartet bzw. sinnvoll genutzt werden.*

*Mehrere Einwendende beantragen die Sanierung der Altlasten am Standort Asp, damit das Depot an diesem Standort errichtet werden könne. Die Höhe der für die Altlastensanierung anfallenden Kosten dürfe kein ausschlaggebender Grund für den Standortentscheid sein. Der Standort Asp befinde sich in einem gewerblich genutzten, teilweise bebauten Gebiet und würde näher an der Route der Limmattalbahn liegen. Gemäss Regierungsrat und Limmattalbahn AG würden einzig die erwarteten Sanierungs- und Entsorgungskosten gegen den Standort Asp sprechen. Mittel- bis langfristig seien die Altlasten aber ohnehin zu sanieren, um dem Gebiet Asp die gewünschte städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen.*

*Jemand beantragt, die Altlastensanierung des Standortes Asp sei den Verursachern zu belasten. Jemand beantragt, der Kanton Aargau sei um den Eintrag des Standortes Asp in seinem Richtplan zu bitten.*

Aus betrieblicher Sicht sind die Standorte Dietikon-Müsli und Asp gleichermaßen geeignet. Gemäss der Bewertung mittels verschiedener Kriterien liegen die beiden Standorte sehr nahe beieinander, sodass keine eindeutige Empfehlung für einen Standort ausgesprochen werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt, die hohen Mehrkosten aufgrund der Altlastensanierung beim Standort Asp zu berücksichtigen.

Die Finanzierbarkeit der Altlastensanierung am Standort Asp wurde im Evaluationsprozess für den Standortentscheid sorgfältig abgeklärt. Der Kanton Aargau klassierte den Standort 2013 als «überwachungsbedürftig», aber nicht als «sanierungsbedürftig». Da der Standort nicht «sanierungsbedürftig» ist, besteht seitens des Eigentümers und des Verursachers keine Sanierungspflicht. Der Kanton Aargau prüfte alternative Möglichkeiten zur Finanzierung. Dazu fehlen jedoch die rechtlichen Grundlagen, da der Standort eben nicht «sanierungsbedürftig» ist.

Auch ein Bau des Depots ohne vorgängige Sanierung wurde geprüft. Nach Art. 3 AltV dürfen Bauten und Anlagen eine spätere Sanierung jedoch nicht wesentlich erschweren. Das wäre hier der Fall, da der Standort «überwachungsbedürftig» ist und nicht ausgeschlossen werden

kann, dass er zu einem späteren Zeitpunkt saniert werden müsste. Ohne vorgängige, sehr aufwendige Sanierung kann das Depot am Standort Asp somit nicht erstellt werden.

Die durch das Depot am Standort Dietikon-Müsli verursachte Beeinträchtigung des Freihaltegebiets wird daher als gerechtfertigt beurteilt. Auch beim Standort Asp handelt es sich um Landwirtschaftsland. Die durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgefläche wird durch Rekulтивierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde Maschwanden) flächengleich kompensiert.

#### **4 Ausrichtung des Depots und Anbindung an die Limmattalbahn**

*Jemand beantragt, das Depot möglichst schlank entlang des Gleiskörpers des Rangierbahnhofs anzulegen und die Gleiserschliessung in einem Grüntrasse am Siedlungsrand des Gebiets Kreuzäcker (Gemeinde Spreitenbach) zu führen. Jemand beantragt, die Anordnung des Depots parallel zum Rangierbahnhof Limmattal sei im Richtplankarte festzuhalten. Jemand beantragt, in der Richtplankarte sei festzulegen, wie das Depot gleismässig mit dem Trasse der Limmattalbahn verbunden wird. Dabei sei auf die Linienführung gemäss der Variante «Müsli 1» abzustellen.*

Das Depot soll gemäss Variante «Müsli 1» unmittelbar angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt werden. Das Depot ist entlang der Gleise des Rangierbahnhofs anzuordnen, sodass die Flächenbeanspruchung im Freihaltegebiet möglichst gering bleibt. Diese Präzisierung wurde gemäss Antrag unter Pt. 4.3.2 Nr. 16a in den Richtplankarte aufgenommen.

Die Anbindung an die Limmattalbahn wird in einem Grüntrasse entlang des Siedlungsrandes des Gebiets Kreuzäcker (Gemeinde Spreitenbach) geführt. Das Verbindungsgleis zum Depot wurde gemäss Antrag in die Richtplankarte aufgenommen.

## **5 Strassenseitige Erschliessung**

*Jemand beantragt, die Strassenerschliessung für das Depot sei über das Gebiet der Gemeinde Spreitenbach zu führen und nicht über die Mutschellenstrasse in Dietikon. Jemand stellt fest, dass das Depot am Standort Müsli verkehrlich abgelegen sei, was insbesondere die Erreichbarkeit für die Schichtarbeit erschwert.*

Die strassenseitige Erschliessung des Depots ist im Zusammenhang mit der Arealentwicklung Kreuzäcker über Spreitenbacher Gemeindegebiet vorgesehen. Sollte das Projekt eines regionalen Terminals der SBB vor oder gleichzeitig mit dem Depot gebaut werden, würde entlang des Rangierbahnhofs eine neue Erschliessungsstrasse gebaut.

## **6 Landschaftsschutz und regionale Abstimmung**

*Jemand beantragt eine mit Siedlung und Landschaft verträgliche Planung sowie die sorgfältige Einbettung des Depots aufgrund seiner Lage im Freihaltegebiet. Jemand beantragt, die bahnseitige Anbindung des Depots sei mit der Gestaltung der geplanten Grünspange gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) der Kantone Zürich und Aargau sowie der Gemeinden Dietikon und Spreitenbach abzustimmen.*

Um die Beeinträchtigung des Freihaltegebiets und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, wird das Depot direkt angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt. Der Flächenbedarf und die Sichtbarkeit der Anlage werden auf das betrieblich mögliche Minimum begrenzt. Die durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgefläche wird durch Rekultivierung von Böden im Gebiet Bifang (Gemeinde Maschwanden) flächengleich kompensiert.

Die Ausgestaltung der Gleisverbindung zur Limmattalbahn erfolgt in Abstimmung mit der geplanten Grünspange gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) der Kantone Zürich und Aargau sowie der Gemeinden Dietikon und Spreitenbach.