



97. Sitzung, Montag, 27. März 2017, 8.15 Uhr

Vorsitz: *Rolf Steiner (SP, Dietikon)*

Verhandlungsgegenstände

1. Mitteilungen

- Antworten auf Anfragen Seite 6319
- Ratsprotokoll zur Einsichtnahme Seite 6319
- Zuweisung einer neuen Vorlage Seite 6319

2. Wort halten! Realisierung des PJZ, wie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern versprochen

Antrag der Redaktionskommission vom 18. Januar
2017

KR-Nr. 335b/2014 Seite 6320

3. Gesetz über den Beitritt zur revidierten Inter- kantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001

Antrag der Redaktionskommission vom 8. März
2017

Vorlage 5263a Seite 6321

8. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Depot Limmattalbahn

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und
geänderter Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 24. Januar 2017

Vorlage 5179e Seite 6322

4. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevisi-on des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Ver-kehr, Glatttalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord bis Verzweigung Baltenswil)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und
geänderter Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 24. Februar 2016

Vorlage 5179a..... Seite 6356

5. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und
geänderter Antrag der Kommission für Energie,
Verkehr und Umwelt vom 29. November 2016

Vorlage 5179b Seite 6374

Verschiedenes

- Fraktions- oder persönliche Erklärungen
 - Fraktionserklärung der SVP zum Fall des Statthalters von Dietikon Seite 6346
 - Fraktionserklärung der SP zum Fall des Statthalters von Dietikon..... Seite 6347
- Rücktrittserklärungen
 - Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Hans Peter Häring, Wettswil Seite 6379

Geschäftsordnung

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich bin froh, dass so viele die Umstellung auf die Sommerzeit geschafft haben.

Wünschen Sie das Wort zur Geschäftsliste?

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Ich möchte Ihnen im Namen der KEVU beantragen, dass wir Traktandum 8, Richtplan zum Depot Limmattalbahn, als Erstes der Richtplan-Traktanden beraten. Es geht darum, dass es ein laufendes Projekt ist, wo endlich mal die Richtplanänderungen dazu getätigt werden sollten. Da wir befürchten, dass

wir heute Morgen nicht mehr zu diesem Geschäft kommen werden, möchten wir Sie bitten, dass wir dieses Geschäft vorziehen können.

Ratspräsident Rolf Steiner: Rosmarie Joss, Dietikon, wünscht, dass Traktandum 8 als viertes Traktandum des heutigen Tages besprochen wird. Danach würden die folgenden Traktanden jeweils um eine Nummer erhöht behandelt.

Wird das Wort dazu weiter gewünscht? Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall, dann haben wir dies so beschlossen.

1. Mitteilungen

Antworten auf Anfragen

Ratspräsident Rolf Steiner: Der Regierungsrat hat uns die Antwort auf eine Anfrage zugestellt:

- KR-Nr. 6/2017, KESB agiert blauäugig bezüglich Besuchsrecht

Hans Egli (EDU, Steinmaur)

Ratsprotokoll zur Einsichtnahme

Auf der Webseite des Kantonsrates ist ab heute Nachmittag einsehbar:

- Protokoll der 96. Sitzung vom 20. März 2017, 8.15 Uhr

Zuweisung einer neuen Vorlage

Zuweisung an die Kommission für Planung und Bau:

- **Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien; Finanzierungsmechanismen für die Überbauung von Autobahnen und Eisenbahnlinien**

Beschluss des Kantonsrates zu den Postulaten KR-Nr. 347/2014 und KR-Nr. 352/2014, Vorlage 5335

2. Wort halten! Realisierung des PJZ, wie den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern versprochen

Antrag der Redaktionskommission vom 18. Januar 2017

KR-Nr. 335b/2014

Sonja Rueff (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat diese Vorlage geprüft und folgende Änderungen vorgenommen: Im Ingress wurde statt der KEVU (*Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt*) die korrekte Kommission, die Kommission für Justiz und öffentliche Sicherheit, eingesetzt. Paragraph 1 Absatz 2 wurde sprachlich vereinfacht. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

I. Das Gesetz für ein Polizei- und Justizzentrum Zürich vom 7. Juli 2003 wird wie folgt geändert:

§ 1

II. und III.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Dispositiv

Titel und Ingress

I. und II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 335b/2014 zuzustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Diese Vorlage untersteht dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

3. Gesetz über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001

Antrag der Redaktionskommission vom 8. März 2017

Vorlage 5263a

Sonja Rueff (FDP, Zürich), Präsidentin der Redaktionskommission: Die Redaktionskommission hat auch diese Vorlage geprüft. Paragraf 6 wird neu, in seinem Inhalt aber unverändert, in einem neuen Paragraphen 4c aufgeführt, da es von der Gesetzessystematik her besser passt. Besten Dank.

Redaktionslesung

Titel und Ingress

I. Das Gesetz über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 wird wie folgt geändert:

§ 4c

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Ratspräsident Rolf Steiner: Damit ist die Vorlage redaktionell durchberaten.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 163 : 3 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5263a zuzustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Diese Vorlage untersteht ebenfalls dem fakultativen Referendum.

Das Geschäft ist erledigt.

8. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Depot Limmattalbahn

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 24. Januar 2017

Vorlage 5179e

Ratspräsident Rolf Steiner: Bevor wir in die Beratungen der Richtplanvorlagen einsteigen, wünscht die Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, das Wort. Sie hat es.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Als Volkswirtschaftsdirektorin bin ich für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen in diesem Kanton zuständig. Die Vorhaben, die Sie heute beraten und die Sie heute beschliessen, liegen mir ganz besonders am Herzen. Ich erlaube mir daher in Absprache mit dem Ratspräsidenten sowie dem Baudirektor (*Regierungsrat Markus Kägi*) zu Beginn dieser Debatte das Wort an Sie zu richten. Danach räume ich dann das Feld für den Baudirektor, der die Richtplanvorhaben vertreten wird.

Ja, wir sehen es jeweils als Kompliment an, wenn Zürich bezüglich Lebensqualität in internationalen Erhebungen einen Spitzenplatz einnimmt. Ebenso erfüllt es uns mit Stolz, wenn Zürich als Wirtschaftsstandort im internationalen Vergleich überdurchschnittlich gut abschneidet. Aber diese Erfolge sind nicht gottgegeben, wir müssen täglich dafür kämpfen. Und zu diesem Erfolg trägt massgeblich auch unser verlässliches und gut ausgebautes Verkehrssystem bei, und zwar sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse. Der überwiegende Teil des neu anfallenden Verkehrs soll ja gemäss dem Richtplan, dem Raumordnungskonzept (*ROK*), per ÖV abgewickelt werden. Mit der Strategie und dem Rahmenkredit definieren Sie ja jeweils dieses Angebot. Aber es ist eben auch so, dass der sogenannte MIV, der motorisierte Individualverkehr, den Grossteil der Verkehrsleistungen erbringt und diese im Kanton Zürich abgewickelt werden. Das heisst,

wir brauchen zeitgemässe Infrastrukturen auch für die Zukunft. Die Verkehrsstrategie des Kantons Zürich zielt darauf ab, dass der Strassenverkehr möglichst auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen gebündelt wird. Nun, wenn diese Strassen genügend Kapazität aufweisen, kann der Verkehr siedlungsverträglich und im Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaft abgewickelt werden. Sämtliche Richtplanvorhaben, die Sie hier und heute beraten werden, entsprechen dieser Zielsetzung. Sie sind Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft in einem Kanton mit einer zunehmenden Bevölkerungszahl auch in Zukunft.

Allen Vorhaben liegen teils jahrelange, sorgfältige und sehr umfassende Planungsprozesse zugrunde. Es geht heute – neben wichtigen Strassenprojekten – auch um den Richtplaneintrag zum Depotstandort für die Limmattalbahn. Dieser ist für die Limmattalbahn zentral und notwendig – keine Limmattalbahn ohne dieses Depot. Auch für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze schaffen wir eine Grundlage im Richtplan. Das Projekt ist Teil eines Gesamterschliessungskonzeptes für dieses Zentrumsgebiet in Winterthur, das ebenso den ÖV wie den Fuss- und Veloverkehr umfasst. Das Schweizer Stimmvolk hat ja bekanntlich dieses Jahr den sogenannten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, den NAF, deutlich beschlossen. Auch der Kanton Zürich hat deutlich Ja gesagt. Wir haben damit die Grundlage für die Finanzierung und auch für die Weiterentwicklung nicht nur der Nationalstrassen, sondern auch der Verkehrsinfrastrukturen in unseren Agglomerationen, wie beispielsweise die Limmattalbahn, geschaffen. Heute sollen mit den Anpassungen des Richtplans die kantonalen planungsrechtlichen Grundlagen auch für die Glatttalautobahn und die Schliessung der Oberlandautobahn gelegt werden. Beide Projekte, die Glatttalautobahn wie die Oberlandautobahn, gehen per 2020, also in wenigen Jahren, in die Kompetenz des Bundes über. Beide Projekte sind für unseren Kanton zentral und auch der Bund anerkennt die grosse Bedeutung dieser Abschnitte. Sagen Sie also heute Ja, so werden wir uns gegenüber dem Bund starkmachen für eine möglichst rasche Weiterbearbeitung dieser Projekte. Und bis zu dieser Übergabe im Jahre 2020, können Sie versichert sein, werden wir alles unternehmen, um das Geschäft so weit wie möglich in die Realisierungsreife zu bringen. Ja, ein flüssiger Verkehr ohne unberechenbare Staus, das ist für unser Gewerbe und unsere Wirtschaft von allergrösster Bedeutung. Staus verursachen jährlich Kosten in Millionenhöhe. Die Strassenprojekte, die Sie heute beraten, können hier Abhilfe schaffen. Zudem können wir die damit betroffenen Gemeinden endlich vom Durchgangsverkehr oder Ausweichverkehr entlasten und wir können

sicherstellen, dass die Busse des öffentlichen Verkehrs den Fahrplan auch einhalten können.

Ich bitte Sie daher im Namen des Zürcher Regierungsrates, den Anträgen der Regierung zu folgen und den Teilrevisionen des Richtplans deutlich zuzustimmen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine gute und angeregte Richtplandebatte. Vielen Dank.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir steigen nun ein in diese Vorlagen mit der Vorlage 5179, Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4, Verkehr, Depot Limmattalbahn.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Vor ziemlich genau zwei Jahren nämlich am 30. März 2015, beschäftigte sich der Kantonsrat bereits mit dem Objektkredit für die Limmattalbahn. Der Depotstandort war weder in Kantonsratsvorlage noch in der Abstimmungszeitung klar ersichtlich, aber eigentlich war klar, was vorgesehen ist: Im Votum des Kommissionspräsidenten (*Ruedi Lais*) wurde darauf hingewiesen, dass das Depot der Limmattalbahn im Dietiker Müsli geplant ist. Die Kredithöhe war auch entsprechend auf diesen Depotstandort ausgelegt. Man sollte also denken, dass es wahrscheinlich relativ schnell ging in der KEVU, um diese Vorlage zu behandeln. Aber das Depot im Dietiker Gebiet Müsli hat sich nicht als behandlingstechnische Mücke, sondern eher als behandlingstechnischer Elefant in ausgewachsener Weise erwiesen.

Neben dem Baudirektor wohnte typischerweise die Volkswirtschaftsdirektorin ebenfalls den Beratungen in der Kommission zum Depot Limmattal bei, dies wegen der grossen Bedeutung des Projektes der Limmattalbahn.

Wir begannen mit unserer Beratung am 27. Oktober 2015 und schlossen sie dieses Jahr, am 24. Januar 2017, ab. Die KEVU beantragt Ihnen, das Depot Limmattalbahn im Richtplan einzutragen und entsprechend auf die Vorlage einzutreten mit dem vorgeschlagenen Mehrheitsantrag.

Was möchte der Richtplaneintrag? Für den Betrieb der Limmattalbahn wird ein Depot benötigt. Dieses ist Teil des Projekts der Limmattalbahn und wird damit auch durch die Kantone Zürich und Aargau finanziert. Die Kosten für das Depot sind in der Kreditvorlage für das Gesamtprojekt bereits enthalten. Im Rahmen einer umfassenden Standortevaluation konnten zwei geeignete Standorte gefunden werden: Die Standorte Asp in der Gemeinde Spreitenbach im Kanton

Aargau und der Standort Müsli auf dem Gebiet der Stadt Dietikon im Kanton Zürich. Bei den Projektierungsarbeiten hat sich aber gezeigt, dass der Standort Asp mit Altlasten belastet ist, die hohe Sanierungskosten verursacht hätten. Die daraus resultierenden Mehrkosten im Vergleich zum Standort Müsli von rund 25 bis 30 Millionen Franken führten dazu, dass aus diesem Grund das Depot am Standort Müsli erstellt werden sollte.

Das Depot beansprucht eine Teilfläche des Freihaltegebietes Müsli. Um die Beeinträchtigung des Freihaltegebietes 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.

In der KEVU haben wir einerseits die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (*ZPL*), die Stadt Dietikon, den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*), die Limmattalbahn und den Kanton Aargau angehört. Das Depot der Limmattalbahn wurde von der KEVU-Mehrheit sehr kritisch hinterfragt. Eine Minderheit war der Meinung, dass eigentlich schon beim Objektkredit klar war, wo das Depot sein wird, und entsprechend eine ausführliche Diskussion müssig sei. Der Grund, warum dies von der KEVU so ausführlich angeschaut wurde: Es war die Abwägung zwischen Fruchtfolgeflächen und belastetem Gebiet. Einem Teil der KEVU war es sehr wichtig, dass man im Rahmen der Umsetzungsvorlage der Kulturlandinitiative respektive im Abstimmungskampf sagte, dies sei eigentlich notwendig, weil man ja eigentlich nur auf dem Siedlungsgebiet weiter ausdehnen könne und die Freihalteflächen entsprechend verschont seien. Damit hat man gerade bei der ersten Gelegenheit die alternative Umsetzung der Kulturlandinitiative ignoriert. Deshalb ist es angebracht, dass der Kantonsrat schaut, dass Fruchtfolgeflächen ausserhalb des Siedlungsgebietes erhalten bleiben. Andererseits hat man in Asp ein belastetes Gebiet, welches durch das Depot eher verschönert als verwüstet würde, und für die Altlasten wäre es auch nicht schlecht, wenn sie eher früher als später einmal saniert würden. Das heisst, die KEVU versuchte, Alternativen auszuloten, und hat den Fächer nochmals aufgespannt. Wir standen allerdings vor vier Problemen:

Erstens: die Betreiberwahl. Mit der Betreiberwahl von BDWM (*Aargauer Transportunternehmen*) haben wir einen Betreiber, der einfach ein Depot braucht für die zweite Etappe der Limmattalbahn. Ohne Depot kann er keine zweite Etappe fahren.

Zweitens: der Objektkredit, der bereits genehmigt war. Er hat ein Depot im Müsli ohne Altlastensanierung vorgesehen. Das heisst, wenn wir etwas anderes gewollt hätten und es Mehrkosten gegeben hätte, hätte der Objektkredit nicht gereicht.

Das dritte Problem war ein relativ grosses: die Kantonsgrenze. Ein Gebiet, über das wir diskutierten, war auf unserer Seite der Kantonsgrenze, das andere Gebiet war im Kanton Aargau. Entsprechend können wir dort gar keine Richtplanänderung vornehmen, so schön es wäre.

Und das Vierte ist der Zeitpunkt oder eigentlich die Zeit: Im Prinzip hätte die Diskussion über den Standort des Depots Limmattalbahn zu einem früheren Zeitpunkt geführt werden müssen, nämlich als man den Objektkredit noch hätte anpassen können. Andererseits würde ein anderer Depotstandort zu Verzögerungen führen. Und Verzögerungen machen ein Projekt bekanntlich auch nicht billiger. Also haben wir uns überlegt: Wenn man jetzt das Depot potenziell nicht ins Müsli tun wollte, wo könnte man sonst hin? Es ergaben sich zwei realistische Alternativen: Einerseits, wie schon erwähnt, das Gebiet Asp in der Gemeinde Spreitenbach. Dieses war bei der Evaluation bis am Schluss im Rennen. Wegen der höheren Kosten wurde es allerdings ausgeschieden. Andererseits müsste man sagen: Damit hätte man gerade die Altlasten dort saniert und es wäre nicht die dümmste Idee gewesen. Das Problem war aber, dass sich das Asp auf der anderen Seite der Kantonsgrenze befindet und wir es gar nicht eintragen können.

Die andere Variante in Zürich wäre das Niderfeld gewesen. Es befindet sich gerade angrenzend ans Müsli. Es ist Zentrumsgebiet im kantonalen Richtplan. Heute ist es mehrheitlich Landwirtschaftsgebiet, teilweise aber wie das Asp altlastenbelastet. Das heisst, wenn man es in diesem Teil des Niderfelds bauen würde, hätte man die gleichen Mehrkosten wie im Asp. Würde man es im Niderfeld machen – dort ist ein grosses Entwicklungsgebiet, das grösste von Dietikon, sicherlich das grösste des Limmattals und neben dem Flugplatz Dübendorf wohl auch das grösste der inneren Agglomeration Zürich –, hätte das ganze Verfahren der Quartierplanung, Gestaltungsplanung und so weiter neu gemacht werden müssen und würde um Jahre zurückversetzt. Die zeitliche Verzögerung für das Niderfeld wurde uns für die Limmattalbahn mit zwischen fünf und sechs Jahren angegeben, für das Asp wäre anzunehmen, dass es ähnlich wäre.

Aus unserer Sicht hat man dazumal das Asp als attraktivste Alternativvariante angeschaut. Aus diesem Grund haben wir dann auch den Kanton Aargau nochmals eingeladen, weil es ja in seinem Hoheitsge-

biet liegt. Die Aussagen zum Gebiet Asp für ein Depot lassen sich folgendermassen zusammenfassen: Würde man es in Asp bauen wollen, wäre die Verzögerung, die man damit verursachen würde, hoch problematisch. Politisch geht man ein gewisses Risiko ein: Dass dann die Richtplanvorlage einfach so durch den Aargauer Grossrat gehen würde, ist nicht a priori gegeben, vor allem weil dieser angenommen hatte, der Standort sei im Müsli. Man hätte Mehrkosten, das heisst, man müsste nochmals mit Kreditvorlagen in den Kantonsrat und eben auch in den Grossrat im Aargau.

Und es wurde uns auch noch ein neues Argument gesagt: Das Müsli sei besser, weil es erweiterbar sei. Der Kanton Aargau plant, die Limmattalbahn von Killwangen nach Baden weiterzuziehen. Das ist fast eine Verdoppelung der Strecke. Will man das, braucht es mehr Fahrzeuge. Gibt es mehr Fahrzeuge, braucht man einen grösseren Depotplatz. Nach Aussagen des Kantons Aargau ist der Standort Müsli besser erweiterbar als der Standort Asp. Dies war für uns ein neues Argument, das man im Rahmen der Behandlung des Objektkredits noch nicht gehört hatte. Weiter mussten wir feststellen, dass der Grüngürtel zwischen dem Aargau und Zürich, wovon das Müsli ein Teil ist, wohl tatsächlich bereits ein Ablaufdatum hat. Mit dem Müsli würde er jetzt zwar früh angeknabbert, aber aufgeessen wird er wohl so oder so.

Dann zur Stellungnahme der Stadt Dietikon, die ja Direktbetroffene wäre: Man muss sagen, dass der Verlauf der Stellungnahmen der Stadt Dietikon durchaus interessant war. Als wir mit der Beratung begannen und die Stadt Dietikon zum ersten Mal zur Anhörung einluden, kam eine Aufforderung, man solle doch andere Varianten prüfen. Das war eigentlich etwas erstaunlich, da der Antrag für den Depotstandort Müsli in Abstimmung und mit der Zustimmung der Stadt Dietikon gemacht wurde. Ein Hintergrund, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Müsli für die Stadt Dietikon interessant war, waren wohl die drohenden Kosten für die Altlastensanierung. Die Altlasten sind nämlich eine ehemalige Deponie der Stadt Dietikon. Falls Sie sich jetzt fragen, wie es kommt, dass sich eine Deponie der Stadt Dietikon in den Kanton Aargau verirrt: Das kommt daher, dass zu einem späteren Zeitpunkt, nachdem die Deponie erstellt worden war, dieses Gebiet in den Kanton Aargau abgetauscht wurde. Ob es ein guter Tausch war, müssen Sie die Aargauer fragen. Von dem her hat wahrscheinlich die Stadt Dietikon damit gerechnet, dass sie die Kosten tragen muss, und hat deshalb eher zum Müsli tendiert. Bei der Anhörung hiess es dann eben, man solle doch andere Varianten prüfen.

Was hat sich seither geändert? Es war klar, dass das Gebiet nicht sanierungspflichtig ist, das heisst der Verursacher kann nicht belangt werden, sondern der Bauherr muss es tragen. Die Stadt Dietikon ist also fein raus, und in der Zwischenzeit gab es erheblichen lokalparlamentarischen Druck, dass man doch nach einer anderen Standortvariante suchen solle. Die KEVU hat ebenfalls ein Schreiben der Dietiker Parlamentarierinnen und Parlamentarier erhalten.

Dann kam für uns nach der Stellungnahme der Stadt Dietikon eine Periode der Unklarheit: Eigentlich nahmen wir an, dass Dietikon doch wieder den Standort Müsli befürwortet. Dies gemäss Aussage der Stadt, als wir sie zum zweiten Mal anhörten, nachdem wir die Option Niederfeld etwas konkretisiert hatten, gleichzeitig gab es aber eine Interpellationsantwort im Dietiker Gemeinderat zu Depot Müsli/Asp, der sich durchaus ziemlich anders interpretieren liess. Klar wurde es dann endgültig am 8. Dezember 2016 mit einer Stellungnahme per Brief an die Kommission, mit dem wir aufgefordert wurden, doch bitte das Depot Limmattalbahnhof im Müsli einzutragen, da es keine Alternativen gebe. Letztlich war es für die Kommission eine Abwägung, was man jetzt machen soll. Handelt es sich beim Standort Müsli um eine Spitzmaus, die eher ungeniessbar ist, weshalb man eine Projektverzögerung in Kauf nimmt? Oder ist es eher der Spatz in der Hand, der eine schnelle Realisierung der Limmattalbahnhof ermöglicht?

Die Mehrheit der Kommission stimmte dem Eintrag des Standorts Müsli in Dietikon zu. Allerdings wird die beabsichtigte vollständige Kompensation der Fruchtfolgeflächen im Antrag festgehalten, also die Kompensation in Maschwanden, Gebiet Bifang. Weshalb haben wir dies einstimmig in den Antrag aufgenommen? Mit der Ablehnung der Umsetzung der Kulturlandinitiative fiel die Verpflichtung weg, dass der Kulturlandverlust im Kanton Zürich zu kompensieren ist. Wir wollten aber festschreiben, dass dies zumindest hier dennoch geschieht, und es entspricht übrigens ja auch dem geplanten Projekt. Die Mehrheit ist weiter der Meinung, dass das Müsli in einem aufwendigen Verfahren eruiert wurde und bereits bei der kantonsrätlichen Beratung des Staatsbeitrags für die Limmattalbahnhof als voraussichtlicher Depotstandort benannt wurde. Würde man einen anderen Standort suchen, müsste die Suche nach einem geeigneten Depotstandort von vorne beginnen. Entsprechend wird die zweite Etappe der Limmattalbahnhof verzögert, beim Standort Niederfeld wären es zwischen fünf und sechs Jahre. Wegen dem neuen Quartier- und Gestaltungsplanverfahren Niederfeld gäbe es weitere Kreditgenehmigungsverfahren in den Kantonen Zürich und Aargau, Mehrkosten gegebenenfalls wegen Altlastenabklärung. Im Falle von Asp müsste man Verhandlungen mit

dem Kanton Aargau über das Gebiet Asp aufnehmen. Hier ist die Verzögerung schwierig zu beziffern, aber sie dürfte ebenfalls gross sein. Sicher bräuchte es einen Richtplaneintrag auch im Kanton Aargau, erneut ein Kreditgenehmigungsverfahren in den Kantonen Zürich und Aargau, insbesondere Mehrkosten, schwierige Verhandlungen zur Kostenübernahme der Altlastensanierung et cetera.

Die Minderheit stellt sich anders zum Projekt, sie stellte einen Rückweisungsantrag an die Regierung. Der Eintrag Depot Limmattalbahnhof soll in Koordination mit dem Kanton Aargau ausserhalb der Freihaltegebiete und der Fruchtfolgeflächen erfolgen. Es ist für die Minderheit unverständlich, dass das Areal Müsli als Bestvariante gelten soll: Der vorgesehene Standort betrifft eine Fruchtfolgefläche in einem ausgewiesenen Freihaltegebiet und benötigt durch die Lage zudem eigens eine Erschliessung durch eine mehrere hundert Meter lange Gleisstrasse. Angesichts der in der Nähe liegenden Alternativen, wie zum Beispiel dem Asp und dem Niderfeld, ist das nicht akzeptabel und stösst auf grossen regionalen Widerstand. Der Regierungsrat würde mit diesem Rückweisungsantrag beauftragt, in Koordination mit den Standortgemeinden und dem Kanton Aargau einen geeigneten Standort ausserhalb von Freihaltegebieten und Fruchtfolgeflächen zu evaluieren.

Da alle an einem neuen Verfahren Beteiligten an einer zeitgerechten Inbetriebnahme der zweiten Etappe Limmattalbahnhof interessiert sind, ist nach Meinung der Minderheit wenig zu befürchten, dass es zu einem grossen zeitlichen Verzug käme. Die Minderheit ist überzeugt, dass sich die zweite Etappe der Limmattalbahnhof mit einem geeigneteren Depotstandort zeitig realisieren lässt.

Die KEVU beantragt Ihnen mit einem Stimmenverhältnis von 9 zu 6, den vorgeschlagenen Richtplaneintrag mit dem Mehrheitsantrag anzunehmen.

Bevor ich das Wort den Fraktionssprechern übergeben möchte, habe ich zwei kleine Bemerkungen:

Erstens: Die Kommission – und das gilt genauso für die Minderheit, die die Rückweisung empfiehlt – stellt die Limmattalbahnhof nicht infrage und damit auch nicht den Volksentscheid zur Limmattalbahnhof. Es ist klar für alle von uns: Es braucht ein Depot. Die Frage ist halt, wo und wann.

Die zweite Bemerkung gilt der Reihenfolge von Objektkredit und Richtplaneintrag: Die vom Regierungsrat gewählte Reihenfolge – zuerst den Objektkredit und dann der Richtplaneintrag – hat sich aus meiner Sicht als komplett untauglich erwiesen. Es sollte eigentlich umgekehrt sein: Zuerst der Richtplaneintrag. Und aufgrund des Richt-

planeintrags macht man dann einen Objektkredit. Der Richtplan kann durchaus auch Kostenfolgen haben, aber dann ist klar, wie es funktioniert. Gleichzeitig geht allenfalls auch noch: Man hat eine Abhängigkeit zwischen den beiden und kann reagieren. Schaut man es im Richtplan an und merkt, oh, das braucht mehr Geld, dann kann man das im Objektkredit rechtzeitig anpassen. Wenn man dann der Meinung ist, man möchte diese finanzielle Anpassung nicht machen, dann lässt man den Richtplan halt so. Aber man hat die Möglichkeit.

So wie wir es jetzt hatten, war es eigentlich ziemlich unmöglich: Beim Objektkredit wurden die Auswirkungen auf den Richtplan nur am Rande diskutiert. Aber man hat dann eine darauf aufbauende Richtplanvorlage nachgeschoben. Das heisst, beim Objektkredit spricht man zwar das Geld. Dabei könnte man auch einen höheren Beitrag sprechen, aber die Frage ist: Macht die Regierung am Schluss dann aber auch einen Richtplaneintrag, der diesem Kredit entspricht? Man hat bei diesem Vorgehen ein relativ hohes Risiko, dass man die Aspekte des Standortes beim Objektkredit weniger genau anschaut, als wenn schon der Richtplaneintrag vorhanden wäre. Und wenn man dann den Richtplaneintrag und auch schon einen beschlossenen Objektkredit hat, dann hat man halt das Problem, dass man schon ziemlich mit gebundenen Händen dasteht. Denn eigentlich ist der Betrag schon fix, was die ganze Geschichte kosten darf. Die KEVU hat aus dieser Reihenfolge sicherlich ihre Lehren gezogen und ich hoffe, der Gesamtkantonsrat wird es auch tun. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und den Richtplaneintrag für das Depot Limmattal im Müsli anzunehmen. Danke.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Das Erste, was ich heute Morgen zu Gesicht bekam, war eine aufgeschlitzte Spitzmaus. Also ich muss sagen, unsere Katze hat Sinn für Symbolik. Ich werde mich heute für das Müsli in Dietikon, für das Freihaltegebiet einsetzen, und zwar aus folgenden Gründen:

Ich bin kein Vertreter der Grünen, aber wie Sie wissen, ein Vertreter der SVP, der auf der 100-jährigen Tradition der Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei aufbaut. Also ich ergreife hier auch das Wort für die produzierende Landwirtschaft. Um was geht es?

Wie Sie alle wissen, haben die Stimmbürger dem Bau der Limmattalbahn zugestimmt. Es geht heute auch nicht um Pro oder Kontra Limmattalbahn, diesen Volksentscheid gibt es natürlich, den gilt es auch zu akzeptieren, wie es gälte, auch andere Volksentscheide zu akzeptieren. Aber wie es die Kommissionspräsidentin schon angetönt hat: Das

Volk hat nicht explizit Ja zu einem Depot im Müsli gesagt. Also das war in keiner Art und Weise Bestandteil dieser Vorlage. Kein Stimmbürger in diesem Kanton, der Ja auf den Zettel geschrieben hat, war sich bewusst, wo und warum das Depot dort entstehen soll. Nein, es ist so, dass der Entscheid für das Depot, ob es ein Depot braucht, sogar erst nach dem Volksentscheid gefallen ist, weil es in Abhängigkeit der Vergabe des Betreibers der Limmattalbahn war. Es wurde uns in der Kommission auch gesagt «Ja, das Depot, das kommt dann später einmal, es geht jetzt darum, dass man die Projektierung für die Bahn festlegt, und über das Depot sprechen wir erst, wenn wir wissen, welcher Betreiber es ist, und wenn wir auch wissen, ob es ein Depot braucht und wo es dies braucht. Bekanntlich ist die Vergabe erfolgt, und zwar an einen Aargauer Bahnbetreiber, an die Bremgarten-Dietikon-Bahn. Mit dieser Vergabe ist es jetzt notwendig, dass ein Depot gebaut wird, und zwar auf die zweite Etappe hin.

Gut, wo haben wir jetzt das Problem? Das Problem liegt darin, dass wir mit der Umsetzungsvorlage zur Kulturlandinitiative, die wir – auch die Bürgerlichen – vertreten haben, den Bürgern und den Landwirten versprochen haben, dass wir uns ans ROK, ans Raumordnungskonzept, halten und dass die weiteren Entwicklungen im Kanton nur im Rahmen des Siedlungsgebietes stattfinden sollten und das, was im Richtplan als Freihaltegebiet oder Landwirtschaftsgebiet definiert ist, respektiert wird. Es geht also um die Glaubwürdigkeit unseres Richtplans. Was ist unser Richtplan wert, wenn wir als Kanton bei erstbestener Gelegenheit in eine Fruchtfolgefläche, die zugleich noch als Freihaltegebiet definiert ist, eine Bahninfrastruktur planen? Es ist im Richtplan einfach doppelt definiert, dass es nicht zum Siedlungsgebiet oder zum überbaubaren Gebiet gehört. Und jetzt wollen wir einfach mit dem Eisenbahnrecht den Richtplan korrigieren. Das ist von mir aus gesehen nicht glaubwürdig und das ist der zentrale Punkt. Selbstverständlich wird es, wenn es eine Infrastruktur ist – speziell eine Verkehrsinfrastruktur, die halt einfach von einem Trasse oder von einer Linienführung abhängig ist –, auch in Zukunft nötig sein, dass man Kulturlandflächen braucht. Aber es braucht zwingende Gründe dazu und man muss eine gewisse Alternativlosigkeit haben. Aber genau in diesem Fall sind die Alternativen vorhanden.

Der Standort Asp hat in der Evaluation immer zu den Favoriten gehört, er ist in unmittelbarer Nähe vom Müsli, auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Er ist im Kanton Aargau. Am liebsten würde ich einen Richtplaneintrag mit dem Standort Asp vorschlagen, wir können es leider nicht, weil er im Kanton Aargau ist, also müssen wir den Regierungsrat mit diesem Minderheitsantrag auffordern, doch bitte die

Verhandlungen mit dem Kanton Aargau zu führen. Weshalb ist er optimal geeignet? Es ist offensichtlich, wenn Sie das Gebiet anschauen: Der Asp ist eine Brache, es hat dort einen Occasionshändler und niederschwellige Industriebetriebe, eine ganz andere Güteklasse als die Fruchtfolgefläche im Müsli. Zudem ist der Asp direkt am Limmattalbahn-Trasse. Also das Müsli erfordert – das wird immer ein wenig unterschlagen, es geht nicht nur um den Depotstandort, sondern Sie müssen das Depot auch erschliessen, die Bahn muss ja ins Depot fahren können –, um das Müsli zu erschliessen, bauen Sie 400 Meter Trasse, ebenfalls in der Fruchtfolgefläche, nur um das Depot zu erschliessen. Die 400 Meter sind also nicht für die Limmattalbahn, sondern nur, damit das Tram in die Garage fahren kann. Das ist einfach ein Irrsinn, wenn wir direkt am Trasse mögliche Standorte hätten.

Wir haben gehört, der Asp sei sanierungsbedürftig. Ich sage Ihnen, das muss ganz genau geklärt werden. Wenn man die Altlastenkataster anschaut, gibt es da sehr unterschiedliche Kategorien auf dem ganzen Areal Asp. Das ist eine relativ grosse Fläche, viel grösser, als das Depot eigentlich benötigt. Es hat dort verschiedene Belastungskategorien. Und wenn es auch so wäre, dass es sanierungsbedürftig ist: Ja, es ist doch in unserer Verantwortung, irgendwann diese Altlast zu sanieren, früher oder später ist das notwendig. Das sind wir der nachfolgenden Generation ja auch schuldig, und ob man das jetzt im Rahmen dieses Projektes oder später macht, spielt in diesem Sinne keine Rolle. Die genannte Verzögerung, die immer wieder ins Feld geführt wird, na gut: Das Depot braucht es auf die zweite Etappe der Limmattalbahn. Das ist der eine Fakt. Das Zweite ist: So komplex ist jetzt die Projektierung auch nicht, wenn man diesen Standort verschiebt. Der Architekt kann einfach das Gebäude auf die andere Fläche verschieben. Was wirklich Verzögerungen geben kann, sind natürlich Einsprachen oder die Zustimmung der Eigner. Aber da muss ich sagen, beide Gebiete sind in Gemeinde- respektive Kantonsbesitz. Und alle Beteiligten haben ein Interesse an der Realisierung der Limmattalbahn, allen voran in der zweiten Etappe, die dann in den Kanton Aargau geführt wird – mit einem Betreiber aus dem Kanton Aargau –, hat der Kanton Aargau ein Interesse an der Realisierung der Limmattalbahn, damit er seine Pendlerströme in den Kanton Zürich führen kann, die übrigens dann 7000 Franken aufschreiben können für ihre Pendlerkosten.

Aber das ist der Punkt: Wir sind überzeugt, dass sich diese Verzögerung im Rahmen hält. Das ist ein Schreckgespenst, wenn man sagt, es gebe dann einen Baustopp bei der Limmattalbahn. Es ist im guten Willen der Beteiligten, dass man da rasch zu einer guten Lösung

kommt. Und der Asp war ja immer favorisiert und immer im Fokus der Planer, also sollte es auch möglich sein. Wir haben auch eine Verantwortung gegenüber der lokalen Bevölkerung. Genau so, wie die Limmattalbahn im Kanton angenommen wurde, wurde sie in den Standortgemeinden abgelehnt. Sie haben es heute wieder gesehen hier vor dem Rathaus: Der Widerstand ist da, er ist legitimiert. Ich wehre mich nicht gegen die Limmattalbahn, aber wir sind es der Bevölkerung mindestens schuldig, dass wir jetzt mit dem Depotstandort eine gute Lösung machen, die auch für die Leute in den Standortgemeinden stimmt. Das kann nicht im Müsli sein. Deshalb der Auftrag «Zurück an den Absender» mit diesem Minderheitsantrag. Ich bitte Sie, diesen zu unterstützen. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Liebe Gäste auf der Tribüne, insbesondere von ZVV, Limmattalbahn und aus Dietikon, heute nimmt die Limmattalbahn die letzte Kurve, und ich bin froh darüber, dass das nun endlich der Fall ist. Ich hoffe, es wird eine elegante Kurve und die Limmattalbahn kratzt die Kurve nicht nur auf einem Rad. Wir wiederholen heute wieder die Ratsdebatte vom 30. März 2015, das ist ziemlich exakt zwei Jahre her. Dort war alles bekannt. Ruedi Lais, der damalige Kommissionspräsident, hat das Müsli in seinem Votum erwähnt. Es war alles klar, wir brauchen jetzt diesen Richtplaneintrag, denn ohne Eintrag des Depots im Richtplan kann das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr nicht beendet werden. Und ohne Plangenehmigungsverfahren kein Tram, und es kann eine dramatische Verzögerung geben. Christian Lucek hat das gerade ziemlich heruntergedet, aber es gibt wirklich eine deutliche Verzögerung, wenn wir das Depot nicht jetzt so eintragen. Gemäss Plan der Volkswirtschaftsdirektion soll das Tram im Jahr 2022 fahren, das ist in fünf Jahren. Solche Planungen dauern diese Zeit, und wenn wir das jetzt nicht machen, kommen fünf Jahre drauf, und dann sind wir bei 2027, das ist einfach zu lange.

Der Kulturlandverlust im Müsli ist aber eine Kröte, die wir nur ungern schlucken. Aber wir sind zur Einsicht gelangt, dass der ZVV und die Limmattalbahn uns klargemacht haben, dass in einer Gesamtbetrachtung das Müsli der beste Standort ist. Wenn wir die Finanzen und die Zeit auch noch einberechnen, dann müssen wir leider dieses Müsli aufgeben und dort 1,5 Hektaren überbauen. Und ja, es wird Kulturland vernichtet, aber es wird auch kompensiert. In Maschwanden wird eine alte Deponie wieder zu Kulturland zurückgeführt. Wir können nicht jeden Grashalm schützen und damit eine wichtige Infrastruktur im öffentlichen Verkehr abschiessen oder mindestens wahnsinnig ausbrem-

sen. Und ausserdem wird jetzt wieder für eine Initiative gesammelt, um die Limmattalbahn zu verhindern. Aber die Strassenprojekte, die dabei waren, werden sie wahrscheinlich trotzdem wollen. Und die Strassenprojekte waren bei der Kreditvorlage 5111 die grosse Kröte, die wir schlucken mussten. Und Christian Lucek, Demokratie ist keine Rosinenpickerei. Wir können nicht die demokratischen Entscheide akzeptieren, die uns gerade gefallen, und die anderen, die eben irgendwo eine Mehrheit in einem Wahlkreis gefunden haben, dann wieder anders betrachten. Das funktioniert so einfach nicht.

Wir werden jetzt hier 1,5 Hektaren Kulturland überbauen. Ja, das werden wir machen, das freut uns nicht. Aber wir werden nachher im weiteren Verlauf des Tages noch einige Richtplaneinträge zu Autobahnen machen. Wir haben gar nie gross darüber gesprochen, aber das sind vier viel grössere Flächen, die dort überbaut werden und die dort verloren gehen.

Und Herr Kägi, es ist wirklich schade, dass wir diesen Richtplan erst jetzt haben, nachdem wir die Kreditvorlage hatten. Das sollte nicht wieder vorkommen, und ich spüre beim Rosengarten genau das Gleiche: Denn dort läuft die Vernehmlassung zum Richtplaneintrag erst jetzt, aber die Gesetzesberatung hat in der KEVU bereits begonnen. Da kann sich das auch wieder überholen, und das ist einfach unschön.

Also bitte, schiessen Sie die Limmattalbahn nicht jetzt in der letzten Kurve ab, sondern lassen wir sie elegant diese Kurve nehmen und tragen wir das Depot im Richtplan ein. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Braucht es ein zusätzliches Depot? Selbstverständlich braucht es ein zusätzliches Depot. Die Limmattalbahn ist ein Bauwerk mit einer Grössenordnung, für welche die neuen Trams nicht einfach in bestehenden Depots versorgt werden können. Dann stellt sich die Frage, ob diese Planung des Depots am Standort sinnvoll ist. Wenn Christian Lucek hier angesprochen hat, dass das betreiberabhängig sein soll, dann ist dies nicht korrekt. Denn sinnvollerweise findet die grobe Platzierung in der Mitte des Endausbaus der Limmattalbahn statt, und das ist sinnvollerweise in der Region Dietikon/Spreitenbach. Dann stellt sich die Frage des Standortes im Detail. Wenn man nun die Projektierung und die Pläne anschaut, dann hat man hier Rücksicht auf die Situation im Bereich Müsli genommen. Man plant nämlich die Anordnung des Depots entlang der Gleisanlagen, um diesen Grünraum, der besteht, möglichst wenig zu tangieren. Und 400 Meter Zufahrtsstrecke, das machen heutige Olympiasieger unter 50 Sekunden, Christian Lucek.

Wieso hat Asp Nachteile gegenüber dem Müsli? Asp ist ein überwachungsbedürftiger, also nicht sanierungsbedürftiger Standort, welcher 20 bis 30 Millionen zusätzliche Altlastensanierungen nach sich zieht. Diese sind dann notwendig, wenn man an diesem Standort etwas in die Finger nimmt. Solange man dort nichts tut, muss man diese Altlasten nicht sanieren. Das heisst, man lädt 20 bis 30 Millionen Kosten auf das Projekt – ohne Not. Dies wurde auch in der entsprechenden Kreditvorlage, welche das Volk genehmigt hat, berücksichtigt. Ja, es ist richtig, der Standort Müsli war nicht explizit erwähnt in der Vorlage, welche das Volk angenommen hat, aber in der Kreditberechnung sehr wohl. Deshalb muss man hier den demokratischen Entscheid entsprechend auch berücksichtigen.

Nun, der Standort Asp hat einen Nachteil, der jetzt hier noch nicht erwähnt wurde: Damit das überhaupt irgendwie finanztechnisch vernünftig gehen würde, ist dort eine Mantelnutzung zwingend. Aufgrund der heutigen Gegebenheiten ist das aber noch nicht realisierbar. Das heisst, man hätte dort ein Tramdepot, welches eigentlich einer Mantelnutzung bedürfte, die aber noch nicht genutzt werden kann. Sprich: Es ist wie eine Lösung auf einer Insel.

Das Kulturland wurde angesprochen. Aber hier ist im Projekt ja berücksichtigt, dass entsprechend in Maschwanden kompensiert wird. Dies ist ein altes Kiesabbaugebiet, das teilweise schon rekultiviert wird. Hier soll nun einerseits noch die Bodenverbesserung stattfinden und zusätzlich die Entwässerungsfunktion verbessert werden, also eine sinnvolle Lösung. Und übrigens wird hier mehr Kulturland kompensiert als effektiv dem Standort Müsli zum Opfer fällt.

Eine weitere Überlegung ist: Wurde mit der Kreditvorlage zur Limmatalbahn dem Volk auch beliebt gemacht, dass ein solches Infrastrukturprojekt auch eine wirtschaftliche und siedlungstechnische Entwicklung zur Folge hat und haben soll? Ja selbstverständlich hat das nachher durchaus eine städtebauliche Entwicklung, wie sie zum Beispiel die Stadt Dietikon im Niderfeld bereits vorantreibt, zur Folge. Wenn man jetzt ein bisschen weiter vorausdenkt als einfach nur fünf bis zehn Jahre, dann kann man sich ausrechnen, dass dieser Raum zwischen Dietikon und Spreitenbach nicht die grüne Lunge von Dietikon bleiben wird. Vom Zeithorizont her gesehen ist ja die Idee, dass die Realisierung des Depotstandortes im Jahr 2019 bis 2020 stattfinden soll. Da nimmt mich schon wunder, wie man schnell, schnell bis dahin kantonsübergreifend einen Alternativstandort gefunden haben soll, wenn man sieht, wie lange die Vorarbeiten bis jetzt gedauert haben.

Die Bevölkerung in der Region hat gegen die Limmattalbahn gestimmt, das ist korrekt, aber nicht gegen den Standort Müsli. Wenn man nun diese Argumente gegen den Standort heranzieht, dann ist das eine reine Spiegelfechterei und ein Spielen auf Zeit. Selbstverständlich ist zu bedauern, dass wir heute über einen Richtplaneintrag diskutieren, der eigentlich längst und vor allem vor der Vorlage ans Volk hätte erfolgen sollen. Das sollten wir in Zukunft besser machen.

Die FDP-Fraktion unterstützt den Eintrag Müsli für das Depot Limmattalbahn. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Die Limmattalbahn ist ein zentrales Element, um die Verkehrsbedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung im Limmattal zu bewältigen. Sie ist eingebettet in ein Gesamtprojekt für den ÖV, für Velos und für Autos, und sie wird von uns Grünliberalen klar unterstützt. Den eigentlichen Diskussionspunkt heute, den Standort, kritisieren wir stark, und das nicht erst seit heute. Schon 2014 bei den Beratungen in der KEVU wurden die Pläne für einen Depotstandort Müsli kritisiert, in der wohl vergeblichen Hoffnung, dass die Verantwortlichen nochmals über die Bücher gehen. Die Verantwortlichen haben jedoch den Weg des geringsten Widerstandes gewählt, zumindest den Weg, den sie für den geringsten Widerstand hielten. Dietikon und die Investoren im Niderfeld wehrten sich gegen eine Lösung in diesem Gebiet, das sowieso eine riesige bauliche Entwicklung machen wird. Spreitenbach blockierte eine Lösung in seinem ebenfalls noch nicht überbauten Industriegebiet und niemand wollte Geld in die Hand nehmen, um den Standort Asp zu sanieren und in einem gemeinsamen Projekt aufzuwerten. In einer solchen Situation ist es offenbar immer noch am einfachsten, auf die grüne Wiese auszuweichen. Die Grünliberalen stören sich massiv an der Art und Weise, wie mit den Vorgaben des Richtplans umgegangen wird, und zwar bis in einer Zeit, in der der Richtplan immer wieder als Mittel gegen die Zersiedelung und den Kulturlandverlust angepriesen wird. Zudem ist das Gebiet Müsli sowohl im Zürcher wie auch im Aargauer Richtplan als Freihaltegebiet eingetragen; dies, um einen Siedlungstrenngürtel im dicht bebauten Limmattal zu schaffen. Mit dem Anknabbern des Müslis wird hingegen einer Überbauung Vorschub geleistet und ein durchgehender Siedlungsbrei ist absehbar.

Trotz aller Kritik am Depotstandort Müsli können wir aber wegen der eingangs erwähnten Wichtigkeit der Limmattalbahn eine Rückweisung des Geschäftes an den Regierungsrat nicht unterstützen. Ein Zurück auf Feld eins in der Detailfrage würde den Bau der Limmattalbahn viel zu lange verzögern. Wir werden also den Rückweisungsantrag ablehnen. Gleichzeitig haben wir aber Mühe, den Depotstandort

selber zu unterstützen. Die Grünliberalen haben in der Kommission und auch mit Vorstössen im Dietiker Parlament und im Aargauer Grossrat versucht, alternative Depotstandorte wieder zurück in die Auswahl zu bringen. Sowohl einer Lösung im Niderfeld wie auch im Asp wären wir positiv gegenübergestanden. Aber die Mauern, hinter denen sich die Gegner dieser beiden Standorte wie auch die Gegner einer Neuaufrollung der Verhandlung verschanzten, haben sich als zu gross erwiesen.

Letzte Woche haben wir gelernt, was eine Amphibienvorlage ist. Genau um eine solche handelt es sich hier auch. Und eigentlich ist es egal, ob wir eine Kröte oder ein «Müsli» schlucken. Einige von uns können besser schlucken, wenn sie an die Bedeutung der Limmattalbahn denken, und stimmen dem Eintrag des Depots zu. Andere werden sich enthalten und damit die Kritik am Prozess und an der Wahl des Depotstandortes zum Ausdruck bringen.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Gleich vorweg möchte ich betonen, dass wir Grünen ganz klar die Realisierung der Limmattalbahn befürworten, und zwar bis zum letzten Gleismeter. Wenn wir nun die Rückweisung der Vorlage zum Depotstandort beantragt haben, so deshalb, weil wir eine möglichst gute Realisierung der Limmattalbahn wollen, eine Realisierung ohne Mängellösungen. Doch gerade beim Depotstandort Müsli, der nun im Richtplan eingetragen werden soll, handelt es sich um eine solche Mängellösung, eine Lösung, mit der hier niemand wirklich zufrieden sein kann.

Durch den Bau des Depots im Dietiker Landwirtschaftsgebiet Müsli werden – Sie wissen es jetzt und haben es gehört – mindestens 10'000 Quadratmeter hochwertiges Kulturland vernichtet, Kulturland der Bodeneignungsklasse 2, und dies, obwohl es in nächster Umgebung zwei sehr valable Alternativstandorte für das Depot gibt. Die Rede ist, wir haben es gehört, von den Standorten Asp und Niderfeld, die beide gänzlich oder praktisch ohne Kulturlandverlust realisiert werden können. Und anders als der Standort Müsli liegen sie auch viel näher an der Linienführung der Limmattalbahn, sodass die Anschlussgleise zum Depot kürzer ausfallen und bedeutend weniger Fläche beanspruchen.

Kollege Hoesch hat gesagt, dass wir nicht jeden Grashalm im Kanton Zürich schützen wollen. Ich habe es gesagt, es geht nicht um einen Grashalm, es sind über 10'000 Quadratmeter bestes Kulturland, um das es hier geht. Und tatsächlich, es ist von Bedeutung, wo dieses Depot innerhalb einer Kulturlandfläche steht, da können Sie, Kollege

Schucan, noch so viel reden und uns nochmals darauf hinweisen und sagen «Ja, es liegt an der Bahnlinie, es ist nicht gerade in der Mitte des Ackers». Es sind trotzdem über 10'000 Quadratmeter, die beansprucht werden.

Als dieser Rat im Jahr 2015 die Kreditvorlage für die Limmattalbahn behandelte, hiess es vonseiten des Regierungsrates, dass die damals vorgestellten Depotstandorte Asp und Müsli ohne Alternativen seien. Inzwischen hat die Regierung auch den Standort Asp aufgrund der Kosten für die Altlastensanierung des Bodens ausgeschieden. Doch wer soll sich denn eines Tages um diese Altlasten kümmern? Solche Bodensanierungen stehen durchaus in unser aller Interesse und es ist daher nicht einzusehen, warum der Kanton im Rahmen eines seiner Projekte solche Sanierungsaufgaben möglichst vermeiden soll, vor allem, wenn stattdessen bestes Kulturland auf dem Spiel steht.

Der zweite Alternativstandort für das Bahndepot liegt im Dietiker Niderfeld. Im Rahmen der Standortevaluation hatte sich der Regierungsrat eine Zweitmeinung bei der Planpartner AG eingeholt. Darin wird ausdrücklich gesagt, ich zitiere, «Der Standort Dietikon Niderfeld ist grundsätzlich machbar». Mit einer leichten Abänderung der Parzelle ist im Niderfeld eine Mantelnutzung realisierbar, so wie sie schon heute beim VBZ-Depot Kalkbreite existiert. Die Variante Niderfeld wurde offenbar allzu früh verworfen, nicht zuletzt, weil die Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche eben als die günstigste und bequemste Variante erscheint. Dabei spricht gerade aus städteplanerischer Sicht nichts gegen den Standort Niderfeld. Bei der Behandlung der Vorlage in der Kommission zeigte sich, dass dies zwar zu einer Verzögerung der Gestaltungsplanung geführt hätte, die gegenwärtig für das Gebiet im Dietiker Niderfeld im Gange ist. Doch gut Ding will eben Weile haben, das gilt auch für die Planung der Limmattalbahn.

Die Gegner der Kulturlandinitiative haben im Vorfeld der beiden Abstimmungen immer wieder versprochen, dass in Zukunft die landwirtschaftliche Nutzfläche im Kanton Zürich geschont werde. Jetzt haben Sie die Gelegenheit, auf Ihre Worte auch Taten folgen zu lassen. Weisen Sie die Vorlage an den Regierungsrat zurück. Im Rahmen der erfolgten Standortevaluationen ist ja bereits eine sehr gute und solide Vorarbeit zu den Standorten Asp und Niderfeld geleistet worden, und auf dieser Grundlage kann uns der Regierungsrat innert nützlicher Frist und relativ problemlos eine neuere und bessere Lösung präsentieren, einen Depotstandort mit kürzeren Anschlussgleisen und einen Depotstandort ohne einen derart grossen und unnötigen Kulturlandverlust.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Sehr gerne ergreife ich als Limmattaler und Direktbetroffener das Wort für die CVP-Fraktion. Eine Bahn braucht bekanntlich ein Depot und das Depot braucht einen Richtplaneintrag, davon gehen wir zumindest im Kanton Zürich aus. Gerade um diesen Richtplaneintrag ist in den letzten Monaten ein richtiger Kampf entflammt. Zudem haben verschiedene Akteure im Sinne einer Sankt-Florians-Politik in dieser Zeit versucht, die heisse Kartoffel weiter an den Nächsten zu reichen. Auch wurden verschiedene Studien zur Begründung des richtigen Depotstandortes bestellt. Der heute zur Debatte stehende Standort hat hierbei verschiedene Vorzüge vorzuweisen: Raumplanerisch liegt er in unmittelbarer Nähe zur emissionsträchtigen Geleisanlage des RBL (*Rangierbahnhof Limmattal*), ideal gelegen. Zudem schont er das Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung und er liegt im Hoheitsgebiet des Zürcher Kantonsrates. Aber auch bahntechnisch und aus betrieblicher Sicht vermag er zu überzeugen. Kritisiert wird, dass er Fruchtfolgeflächen beansprucht. Hierzu gilt es jedoch zu bemerken, dass die beanspruchte Fläche mit Bodenaufwertungen an anderer Stelle mehr als kompensiert wird. Dies ist wohl auch deshalb sinnvoll, weil die Fläche entlang des Rangierbahnhofs wenig attraktiv ist, mindestens marketingtechnisch für den Verkauf der dort angebauten Produkte. Die Kompensation geht also weit über das hinaus, was die Umsetzungsvorlage zur Kulturlandinitiative dazumal gefordert hat, und diese wurde notabene von den Stimmberechtigten deutlich abgelehnt, weil sie eben zu weit ging. Stören kann man sich natürlich daran, dass der Richtplaneintrag im falschen Kanton festgesetzt wird. Berücksichtigt man jedoch, dass Dietikon von über 200 Jahren noch nicht zum Kanton Zürich gehörte, sondern zur Grafschaft Baden, so relativiert sich auch dieses Argument.

Nun könnte man natürlich auch auf die Idee kommen, durch eine Nichteintragung des Depotstandortes die Umsetzung des ungeliebten Kantons- und Abstimmungsentscheids zu sabotieren. Dies ist jedoch nicht unser Stil, wir werden deshalb dem Richtplaneintrag zustimmen.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Wo gelebt und gearbeitet wird, bewegen sich Menschen, das ist selbstredend auch im Limmattal der Fall. Und weil die Attraktivität dieses Teils unseres Kantons laut Prognosen zunimmt, werden sich die Limmattaler auch mehr bewegen. Diese Logik ist dem gesunden Menschenverstand offenbar so sympathisch, dass zwei Drittel der Zürcher Stimmbürgerinnen und

Stimmbürger dem Bau einer Limmattalbahn zustimmten. Oder anders gesagt: Wir haben vom Souverän einen klaren Auftrag erhalten. Nochmals über diesen Auftrag zu diskutieren steht uns nicht zu und macht deshalb auch keinen Sinn. Sinn macht es jedoch, dem Richtplan-Eintrag Müsli-Dietikon zuzustimmen, denn ohne Bahndepot keine Limmattalbahn. Wo es zu stehen kommt, ist also eine untergeordnete Frage. Umfangreiche Abklärungen haben allerdings zur Einschätzung geführt, dass für ein Bahndepot in der notwendigen Dimension nur der Standort Müsli-Dietikon sinnvoll ist und infrage kommt, zumal die Kompensation des dafür benötigten Kulturlandes in Maschwanden sichergestellt ist.

Natürlich steht es uns frei, diese Lösung abzulehnen. Fragt sich nur, was wir damit gewonnen hätten, oder vielleicht besser, was wir mit einer Ablehnung verlieren würden. Die Antwort ist ebenso einfach wie erschreckend: Wir würden den Bau der vom Volk gewünschten Limmattalbahn riskieren. Wir würden vielen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern unseres Kantons eine geringere Lebensqualität zumuten. Wir würden mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Gesamtsumme viel mehr Land verlieren. Denn die Limmattalbahn fördert die innere Verdichtung der Städte. Grünräume und ländlichere Gebiete können so erhalten bleiben. Aber der schlimmste Verlust wäre wohl der unserer Glaubwürdigkeit, und das würde verständlicherweise von vielen sogar als Verrat bezeichnet werden. Denn noch einmal: Mit dem klaren Bekenntnis zur Limmattalbahn haben wir den Auftrag erhalten, dieses bedeutende Projekt umzusetzen. Also bewegen wir uns, und zwar in die richtige Richtung.

Die EVP respektiert den klaren Volkswillen und wird darum dem Richtplan-Eintrag Müsli-Dietikon zustimmen.

Judith Anna Stofer (AL, Zürich): Die Alternative Liste hat sowohl die Kulturlandinitiative der Grünen als auch die Limmattalbahn unterstützt. Wir wollen die Limmattalbahn so schnell wie möglich, wir stehen aber auch dafür ein, dass gutes Kulturland geschützt wird. Nun stehen wir vor einem Dilemma, denn die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt ist nach langen und ausführlichen Abklärungen zum Schluss gelangt, dass sich das Gebiet Müsli in Dietikon als bester Standort für das Depot der Limmattalbahn eignet. Ausgerechnet bei diesem Standort handelt es sich aber um eine Fruchtfolgefläche in einem ausgewiesenen Freihaltegebiet. Nach langen Diskussionen hat sich die Fraktion der Alternativen Liste für den Depotstandort Müsli in Dietikon entschieden. Dies auch, weil das Müsli neben einem sich

stark entwickelnden Siedlungsgebiet liegt und eh schon stark unter Druck ist. Dies auch, weil wir wissen, dass das Kulturland in Maschwanden kompensiert wird, und weil wir die Limmattalbahn so schnell wie möglich wollen. Als Aargauerin, die im Limmattal aufgewachsen ist, kenne ich die Gegend zwischen Baden und Zürich sehr gut. Das Limmattal ist in den vergangenen 40 Jahren so wild gewachsen, dass wir heute den Fokus statt auf Kulturlanderhaltung hauptsächlich auf städtebauliche Aspekte legen müssen. Mit dem Bau der Limmattalbahn wird sich das Limmattal in den nächsten Jahren noch rasanter entwickeln, das heisst überbaut werden. Ich möchte darum hier und jetzt an die Gemeinden im Limmattal appellieren, dass sie städtebauliche Aspekte künftig stärker berücksichtigen und die wilden Bautätigkeiten in geordnete Bahnen lenken. Auch dicht bebaute Gebiete benötigen Plätze und Parks, wo sich Menschen begegnen und entspannen können.

Die AL unterstützt den Eintrag Depot Müsli in den Richtplan.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Ende 2015 stimmt das Zürcher Stimmvolk dem Bau der Limmattalbahn zu. Auch die EDU empfahl Zustimmung zum Projektkredit. Heute befinden wir über den Standort des Tramdepots. Der Regierungsrat und die Vertreter des ZVV wollen das Depot ausgerechnet im letzten Freihaltegebiet und auf besten Fruchtfolgeflächen zwischen Dietikon und Spreitenbach, im Müsli, erstellen. Das Ganze gipfelt darin, dass rund um dieses Freihaltegebiet an geeignetster Lage weitgehend unbebaute und bereits eingezonte Grundstücke angrenzen. Rund um das Müsli sind mindestens 50 Hektaren, die in nächster Zukunft überbaut werden. Aber es ist offenbar nicht möglich, diese Standorte für das Depot zu benützen oder zu beanspruchen, nein, es muss beste, letzte Fruchtfolgefläche angeschnitten werden. Alleine das südlich angrenzende Grundstück Niderfeld in Dietikon umfasst 40 Hektaren. Kaum eine andere Zürcher Gemeinde verfügt über solche Baulandreserven, und es soll sich offenbar kein Platz für das 1,3 Hektaren grosse Tramdepot finden. Auf zwei weiteren Seiten befinden sich Grundstücke des Kantons Aargau mit sehr ähnlichem Charakter – mindestens 10 Hektaren –, und auch hier will die Aargauer Regierung das Depot nicht. Im Frühjahr 2015 hat der Kantonsrat den Richtplan neu festgelegt, in dem das Siedlungsgebiet und das Freihaltegebiet verbindlich festgelegt wurden, also erst vor zwei Jahren. Es ist daher für die EDU nicht akzeptierbar, wenn nun der Kanton den einfachsten Weg wählt und sich nicht an die eigenen Vorgaben und Beschlüsse halten will. Insbesondere ist dies nicht akzeptierbar, wenn geeignete Alternativstandorte bereit stehen, und das

ist in Dietikon und in Spreitenbach der Fall. Eines ist sicher: Ginge es um eine Privatperson, welche so etwas erstellen möchte, würde derselbe Kanton dies nie bewilligen. Von Bürgern zugestellte Bauverweigerungen des Kantons zeigen dies deutlich auf.

Die EDU wird aus diesen Gründen die Rückweisung unterstützen. Es gibt genügend geeignete Standorte, sodass der Bau der Limmattalbahn nicht verhindert wird. Und ich möchte auch hier sagen: Wir sind nicht gegen das Depot, wir sind nur gegen den Standort, weil es Alternativen gibt.

Und nun noch ein kurzes Wort zum Schluss, das muss ich hier loswerden: Die Vertreter der Bahn und des ZVV haben bei mir einiges an Vertrauen eingebüsst. Während der Kommissionsdebatte haben doch Vertreter der Bahn hintenherum Fraktionspräsidenten und Mitglieder angerufen. Sie haben hintenherum Lobbying betrieben bei Personen, die nicht in der Kommission Einsitz haben, die nicht an der Beratung teilgenommen haben. Das finde ich nicht ganz fair, dass hier Informationen aus der Kommission darüber, was in der Kommission abläuft, weitergetragen worden sind.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Für den Betrieb der geplanten Limmattalbahn wird eine Abstellanlage für den Unterhalt und das Abstellen der Fahrzeuge benötigt. Der Verwaltungsrat der Limmattalbahn AG hat sich Mitte Mai 2014 für den Depotstandort Müsli an der Zürcher und Aargauer Kantonsgrenze entschieden. Nach langem Ringen um die drei möglichen Standorte Asp, Niderfeld und Müsli hat sich im Januar auch die KEVU mehrheitlich für den Standort Müsli ausgesprochen. Für den Standort Müsli spricht insbesondere, dass er in der Nähe der bereits bestehenden Geleise des Rangierbahnhofs und ausserhalb einer Wohnzone liegt. Die Depotanlage benötigt, wie gesagt, rund 13'000 Quadratmeter Fläche und bietet Platz für 14 Fahrzeuge. Im Depot befinden sich, neben den Abstellplätzen, ein Unterhaltsbereich mit einer Waschanlage sowie Betriebs- und Personalräume. Um die Beeinträchtigung des Freihaltegebiets und den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, wird das Depot direkt angrenzend an den bestehenden Rangierbahnhof Limmattal erstellt, und das ist gut so.

Störend für die BDP ist natürlich auch der Kulturlandverlust. Darum haben wir uns sehr stark für die Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgefläche im Gebiet Bifang in der Gemeinde Maschwanden eingesetzt. So richtig glücklich mit dem Standort Müsli ist wahrscheinlich niemand, aber er ist nach Abwägung aller Tatsachen sicher

die richtige Wahl. Ich war mir in der KEVU durchaus bewusst, dass wir als kleine Partei vermutlich das Zünglein an der Waage sein werden. Angesichts der Zeitschiene und der Wichtigkeit der Limmattalbahn für die Weiterentwicklung des Limmattals wollte und konnte die BDP die Reissleine nicht ziehen und dadurch das ganze Projekt zurück auf Feld eins schicken. Diesen Zeitverlust und die finanziellen Mehrkosten für den Kanton wären für uns nicht zu verantworten. Die BDP hat Ja gesagt zur Limmattalbahn. Sie möchte einen Richtplaneintrag. Und aus all diesen Gründen müssen wir dieses Müsli wohl oder übel schlucken. Die BDP wird den Minderheitsantrag ablehnen und dem Standort Müsli zustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Sämtliche zehn Fraktionen haben sich geäußert.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht): Drei Argumente für die Rückweisung des Geschäfts und Unterstützung des Minderheitsantrags:

Erstens: Der Bezirk Dietikon hat am 22. November 2015 klar und deutlich Nein zur Limmattalbahn gesagt, der Souverän der hauptsächlich betroffenen Gemeinden Schlieren und Dietikon mit wuchtigen 64 Prozent respektive 57,3 Prozent Nein-Stimmen. Eine Strassenbahn löst keine Verkehrsprobleme, wie es der damalige Volkswirtschaftsdirektor (*Regierungsrat Ernst Stocker*) im März 2015 verkündet hat. Nein, sie wird zu einem einzigen Stauhindernis und ist auch technisch und ökologisch überholt, sind doch Elektrobusse viel flexibler und kostengünstiger. Die Limmattaler wollen dieses Geschenk nicht und wehren sich nun mit einer Volksinitiative gegen die zweite Etappe einer unnötigen, parallel zur SBB im Strassenraum verlaufenden Langsam- und Verkehrsbehinderungsbahn. Und für nur eine Tramerweiterung aus der Stadt Zürich bis nach Schlieren ist ein Depotstandort Dietikon-Müesli (*Heiterkeit*) gänzlich am falschen Ort.

Zweitens: Der Depotstandort war auch schon im Jahre 2015 ein Thema. Der Standort Asp auf Aargauer Boden in der Gemeinde Spreitenbach war Sieger im Entscheidungsprozess für ein Depot. Doch der Kanton Aargau, der heute die Planung für eine Neuauflage der Spanisch-Brötli-Bahn bis nach Baden vorantreibt, hat scheinbar kein Geld für eine Sanierung der Altlasten am Standort Asp. Dazu kommt, dass die Weiterführung der Schmalspurbahn bis nach Baden zusätzlichen Platz für zehn weitere Kompositionen à 45 Meter in einem Depot erfordern würde. Ist es nicht merkwürdig, dass der Kanton Zürich Kulturland und Fruchtfolgeflächen opfern soll, damit der Kanton Aargau

an dem ehemals angeplanten Depotstandort Asp keine Sanierung vornehmen muss und sich auch für seine weiteren Ausbaupläne keine Gedanken zur Unterbringung des dazu benötigten zusätzlichen Rollmaterials mehr machen muss? Denn erst als die Kosten für die Altlastensanierung vom Kanton Aargau bestritten werden sollten, wurde Asp verworfen und das zürcherische Muesli ins Auge gefasst. Klingeln jetzt die Alarmglocken? Hier wird jemand zu einem möglichst kostengünstigen Anschluss und einem Bähnchen von Baden in die Stadt Zürich kommen.

Und drittens: Das Projekt steht unter einem schlechten Stern. Nicht nur, dass die Bevölkerung des Limmattals entgegen ihrem an der Abstimmung klar geäusserten Willen mit einer störenden Langsambahn für Pendler beglückt werden soll, nein, die Zürcher Steuerzahler und insbesondere die Dietikerinnen und Dietiker sollen auch noch für ein Depot auf der grünen Wiese bezahlen. Im Jahre 2009, offiziell unter dem Motto «Mit Volldampf voraus» ins Leben gerufen, nimmt die Limmattalbahn immer mehr die Form eines anderen Grossprojektes an, nämlich des kläglich gescheiterten Gateways Limmattal (*Umladeterminale für den kombinierten Verkehr*). Abschliessend bemerkt: Die gleiche Projektleitung ist auch für das geplante Depot Muesli am Werk.

Sagen Sie deshalb Nein zum Depotstandort Muesli und weisen Sie dieses Geschäft zurück. Ich danke Ihnen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Fürs Muesli müssen Sie noch etwas warten, Herr Amrein, die Pause ist erst in etwa zehn Minuten (*Heiterkeit*). Wir reden über das Muesli.

Sonja Gehrig (GLP, Urdorf): Wie schon meine Fraktionskollegin Barbara Schaffner ausgeführt hat, sind wir Grünliberale und damit auch ich als direktbetroffene Limmattalerin alles andere als begeistert vom Depotstandort Muesli. Immerhin soll dieser Standort in einer Freihaltezone auf der grünen Wiese, also mit etwa 15'000 Quadratmetern Fruchtfolgefläche, gebaut werden. Dies, obwohl es durchaus alternative Standorte für ein Depot gegeben hätte, so beispielsweise, wie wir schon gehört haben, im Dietiker Niderfeld, wo ein Depot im Rahmen einer Doppelnutzung hätte ins Auge gefasst werden können. Ich habe in anderen europäischen Städten sehr gelungene Beispiele gesehen, wo dies auch mit einer extensiven Nutzung möglich war. In Kopenhagen zum Beispiel gibt es mitten in der Stadt eine recht grosse Parkanlage, unter der eine grosse, ebenerdig gebaute Garage verborgen ist.

Auf dem mehrere hundert Meter langen Garagendach gibt es einen Park mit Grünflächen, Gemüsegärten und Spielplätzen, eine Oase mitten in der Stadt – über einer Garage. Auf den abgestuften Rampen an der Seite tummeln sich viele Jugendliche mit ihren Skateboards und üben ihre Tricks. Architektonisch und bezüglich der Nutzung war dies ein voller Erfolg. Kein Wunder, wurde uns dies an dieser Führung als gutes Beispiel gezeigt, auch für eine Doppelnutzung. So etwas hätte man mit etwas gutem Willen seitens der Stadt Dietikon auch kostengünstigen im zentralen grossen Park oder auch anderswo im Niederfeld realisieren können.

Ein zweiter möglicher Standort, der immer noch viel besser als der Depotstandort Müsli gewesen wäre, der Depotstandort auf der grünen Wiese, ist der Standort Asp grad ennet der Kantonsgrenze in Spreitenbach. Asp ist ein noch kaum überbautes Industriegebiet und im Gegensatz zum Standort Müsli keine unverbaute grüne Wiese. Das Gebiet hätte mit einer Sanierung aufgewertet werden können. Der Lead wäre jedoch beim Kanton Aargau gewesen und der hat es sich mit einem Nein schon sehr einfach gemacht und den Schwarzen Peter wieder zurück an den Kanton Zürich geschoben. Der Standort Asp direkt neben der Limmattalbahn wäre aus meiner Sicht der ideale Depotstandort gewesen. Schade, dass der Kanton Aargau wie auch schon die Stadt Dietikon beim Niederfeld da nicht Hand für eine Lösung geboten haben.

Die Grünliberalen stehen jedoch nach wie vor zur Limmattalbahn, eingebettet in ein Gesamtverkehrskonzept. Beides braucht es in unserem dichtbesiedelten und schnell wachsenden Limmattal. Und wir möchten auch keine lange Verzögerung dieser Projektierungen in Kauf nehmen und auf Feld eins zurückgehen. So sehen wir uns gezwungen, in den sauren Apfel zu beissen, um den Depotstandort Müsli nicht zu verunmöglichen. Ich werde dies mit einer Stimmenthaltung tun, einige andere der Fraktionsgshpänli mit einer Zustimmung, jedoch ohne grosse Begeisterung. Und der Apfel, in den wir beissen, schmeckt aus Sicht der Grünliberalen sehr, sehr sauer, so sauer, dass er aufstösst und Bauchschmerzen verursacht. Denn wir alle kennen die Geschichte vom Müsli, das nur ein bisschen vom Käse anknabbern möchte, und kurz darauf – schwupp – schon den ganzen Käse gegessen hat. So wie das Müsli, das nur ein bisschen vom Käse anknabbern wollte, knabbern wir nun das Müsli im Limmattal an. Es darf aber nicht sein, dass das Müsli zu einer Müsli-Geschichte wird. Die Freihaltezone wird zwar nun angeknabbert werden, aber dabei muss es definitiv bleiben. Die weiteren Flächen dieses Grünfelds, also der grünen Oase zwischen den Siedlungsflächen, gilt es langfristig vor Über-

bauung zu schützen und freizuhalten. Eine weitere Zersiedlung in diesem Gebiet muss mit allen Mitteln verhindert werden.

Die Beratung der Vorlage 5179d wird unterbrochen.

Fraktionserklärung der SVP zum Fall des Statthalters von Dietikon

Claudio Schmid (SVP, Bülach): Ich verlese Ihnen eine Fraktionserklärung zum Thema «Wildwestmethoden in der Justizdirektion»:

Intrigen und persönliche Differenzen mit dem Chef haben zwei Mitarbeiterinnen dazu bewogen, Dietikons Statthalter Leimgrübler (*Adrian Leimgrübler*) in sieben Fällen der Begünstigung zu beschuldigen. Die Vorwürfe haben sich zwar recht schnell in Luft aufgelöst, aber, ohne den Ausgang des Strafverfahrens abzuwarten, entliess Regierungsrätin Jacqueline Fehr in einer anmassenden Alleinaktion ohne Beschluss des Gesamtregierungsrates einen vom Volk gewählten Statthalter zu Unrecht, wie wir seit letzter Woche wissen. Um die unzulässige fristlose Entlassung juristisch korrekt zu vollziehen, hat sie das Administrativverfahren verschleppt und die Strafuntersuchungen ins Endlose verzögert. Der Übergriff auf fremde Kompetenzen ist ein Missbrauch der Macht einer einzelnen Magistratin.

Dass es sich dabei um eine unzulässige Handlung handelt, hätte die beratungsresistente Regierungsrätin durch eine sorgfältige Abklärung der Rechtslage in Erfahrung bringen können. Kompetente Juristen hat es ja hoffentlich genug in ihrer Direktion. Das hat sie aber unterlassen. Die beiden Mitarbeiterinnen, gegen die eigentlich ein Verfahren wegen Falschanschuldigung eingeleitet werden müsste, arbeiten weiterhin in der Direktion der Justiz und des Innern, die eine sogar im Generalsekretariat, quasi im Büro neben der Justizdirektorin.

Justizdirektorin Fehr hat den Beschuldigten nicht ein einziges Mal angehört. Damit hat die oberste Hüterin über den Rechtsstaat Zürich gegen die elementarsten Rechtsgrundsätze und Rechtsgarantien verstossen. Unschuldsvermutung, rechtliches Gehör – für Fehr offenbar alles blosser Theorie. Eine eigenherrliche, willkürliche Absetzung wie in Unrechtsstaaten, beispielsweise am Bosphorus.

Medien und politische Gegner werfen der SVP ja öfters vor, wir würden liebend gerne gegen die SP-Magistratin ein bisschen Stimmung

machen. Ihnen sei gesagt, dass es bei diesem Fall nichts zu beschönigen gibt. Störend, aber eben auch bezeichnend ist das mediale demonstrative Herunterspielen der Fakten, das fehlende Unrechtsbewusstsein. Drei Seiten Interview gestern in der Sonntagspresse, aber die Causa Leimgrübler ist der fehlbaren Regierungsrätin bloss eine Randnotiz wert. Hämischer kann man Machtpolitik nicht mehr zur Schau stellen.

Die SVP verlangt eine Aufarbeitung des Falles durch die kantonsrätliche Geschäftsprüfungskommission und wird heute einen entsprechenden Antrag einreichen. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Fraktionserklärung der SP zum Fall des Statthalters von Dietikon

Markus Späth (SP, Feuerthalen): Da hat Claudio Schmid tief in die Tasten gegriffen, das erfordert eine Reaktion unserer Fraktion.

Grundsätzlich ist für uns klar: Gerichtsurteile sind zu akzeptieren, das gilt selbstverständlich auch hier. Vor allem aber, lieber Claudio Schmid, Gerichtsurteile sind sorgfältig zu lesen. Eine sorgfältige Lektüre dieses Urteils des Verwaltungsgerichts ergibt für uns folgende vier Feststellungen:

Erstens: Beschwerde wurde erhoben gegen einen Entscheid der Gesamregierung, nicht gegen die Justizdirektorin. Der Regierungsrat hat ihren ursprünglichen Entscheid geschützt.

Zweitens: Der Entscheid des Verwaltungsgerichts ist alles andere als ein Freispruch erster Klasse für den Beschwerdeführer. Die Entlassung wird primär aus formellen Gründen beanstandet, das ist zu akzeptieren. Das Gericht hält aber auch klar fest, dass die Amtsführung des Statthalters mangelhaft war und er seine Amtspflichten in mehrfacher Weise verletzt habe, allerdings nicht in derart eklatanter Art und Weise, dass eine fristlose Entlassung gerechtfertigt gewesen wäre.

Drittens: Das Verwaltungsgericht moniert zu Recht, dass die Aufsicht erst nach mehr als 14 Jahren gegriffen habe. Da haben offensichtlich nicht Frau Fehr, sondern viele andere zu lange und zu stark einfach weggeschaut.

Viertens: Der Fall zeigt zudem, dass es akuten Klärungsbedarf im Bereich des Organisationsgesetzes des Regierungsrates gibt. Wer ist zuständig für die Aufsicht über die Bezirksstatthalter, die ja gleichzeitig gewählte Bezirksratspräsidenten und als Statthalter verlängerter Arm der kantonalen Verwaltung im Bezirk sind. Hier erwarten wir tatsächlich – und da treffen wir uns mit der Forderung der SVP – eine rasche

Klärung durch die GPK (*Geschäftsprüfungskommission*) und durch die Regierung. Da müssen die nötigen Schritte unternommen werden.

Die Beratung der Vorlage 5179d wird fortgesetzt.

Martin Romer (FDP, Dietikon): Spielen Sie nicht mit dem Feuer, bitte, auf Kosten des Limmattals. Aufgrund der Fakten und der Dringlichkeit des Projektes beschloss die Dietiker Exekutive dem Depot Müsli den Vorzug zu geben, obwohl es auch gute Gründe für den Standort Asp gegeben hätte, ich schliesse mich dieser Meinung an. Es wurden verschiedene Gründe dafür aufgezeigt, ich gehe nicht darauf ein.

Ich möchte Ihnen ein paar Angelegenheiten aus der Region darlegen: Es ist so, dass ich meinen Geschäftsstandort beispielsweise an der Bremgartnerstrasse habe. Der Verkehr staut sich bisweilen bis an den Ansatz des Mutschellens. Es ist kein Vorwärtskommen in der Stadt et cetera. Wir leiden am Verkehrschaos.

Weiter das Niderfeld, das Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung: Es wurde hier vorgeschlagen, dass man das Depot auch dort bauen könnte. Dies ist definitiv ein No-go. Man hat während Jahren mit 150 Grundbesitzern einen Gestaltungsplan ausgearbeitet. Es hat dort keinen Platz auf diesem wertvollen Land für 1,4 Hektaren Beton.

Weiter die Abstimmung, die Hans-Peter Amrein erwähnt hat: Selbstverständlich haben Schlieren und Dietikon Nein gesagt, dessen sind wir uns durchaus bewusst. Auf der anderen Seite ist unser föderalistischer Staat nach dem Subsidiaritätsprinzip aufgebaut, und es war eine kantonale Abstimmung. Und die kantonale Abstimmung wurde mit 63 Prozent von den kantonalen Stimmbürgern gutgeheissen. Stellen Sie sich vor, dass, wenn eidgenössisch eine Abstimmung ist, anschliessend die Romandie reklamiert «Der Röstigraben hat uns ausgetrickst, wir wollen das anders haben» oder dass man, wenn die Urner etwas gegen die Gotthardröhre haben, nochmals von vorne beginnt. Das entspricht nicht unserem Subsidiaritätsprinzip.

Für uns ist die zeitnahe Realisierung der Limmattalbahn die oberste Priorität. Die verkehrstechnische Entlastung durch die Limmattalbahn und die geplanten flankierenden MIV-Massnahmen sind dringend und rasch notwendig, sonst wird die Limmattaler Zukunft im Verkehrschaos ersticken. Es wurde eingangs von der Volkswirtschaftsdirektorin bereits erwähnt: Ohne Depot keine Limmattalbahn. Ich ersuche Sie

deshalb als Dietiker, den Eintrag des Depots Müsli beziehungsweise dem Antrag der KEVU zuzustimmen. Danke.

Gabi Petri (Grüne, Zürich): Ein paar Worte zur angeblichen Zeitverzögerung: Die erste Etappe Limmattal kann und wird unabhängig des Depots realisiert. Die zweite Etappe wird möglicherweise mit dem Depotstandort Niederfeld oder Asp eine leichte Verzögerung erfahren. Dies wird jedoch nicht fünf Jahre dauern, ich bezweifle das. Denn in die laufende Planung kann man das integrieren, das sollte kein Problem sein. Ich vermute leider, dass uns hier der ZVV, die Limmattalbahn und die Regierung in Geiselhaft nehmen mit dieser angeblichen Zeitverzögerung. Aber ich kann Ihnen sagen: Mit einer «leichten» Verzögerung müssen Sie sowieso rechnen, denn in Spreitenbach, wo die Haltestelle der Limmattalbahn ins Einkaufszentrum zu liegen kommt, wird ein langjähriger Rechtsstreit über die umweltrechtlichen Ausgestaltungen des Projektes Tivoli geführt werden, geführt werden müssen. Also die Zeitverzögerung ist schon im Raum und diese Zeitverzögerung ist auch eine Chance. Sie haben nicht alle Zeit der Welt, aber Sie haben nochmals vier, fünf Jahre, um diesen Standort für das Depot eingehend abzuklären und eine gute Lösung zu finden, eine Lösung, die diesen Namen verdient. Also nehmen Sie sich die Zeit und packen Sie die Chance und tun Sie etwas Gescheites.

Robert Brunner (Grüne, Steinmaur): Felix Hoesch hat gesagt, dass bei der Kreditvorlage alles bekannt war. Noch einmal: Uns wurde bei der Kreditvorlage gesagt, dass die beiden Standorte Asp oder Müsli alternativlos seien. Erst jetzt beim Richtplanantrag haben wir dann die Zweitmeinung, also dieses Gutachten von Planpartner angefordert, um dies selber nachzulesen – nach dem Motto «Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser». Und die Kontrolle hat eben ergeben, dass der Standort Niederfeld valabel ist und schon früh als valabel bekannt war und aus welchen Gründen auch immer herausgefallen ist. Aufgrund der Fakten und der Dringlichkeit, wenn man diese ganze Geschichte rund um Dietikon anschaut: Es ist ein unglaubliches Planungsgewurstel, und das muss auch einmal gesagt sein, von Sachzwang zu Sachzwang, von Dringlichkeit zu angeblichen Fakten. Wir haben uns auch die Altlastensanierung in diesem Gebiet erklären lassen, und da wurde klar gesagt «Ja, Altlasten können nur dann saniert werden, das ist nur dann finanzierbar, wenn man es einer höherwertigen Nutzung zuführen kann». Schauen Sie sich mal die Altlastensituation im Limmattal an: Das ist wie Masern. Wie Masern verteilt sich das über das ganze Ge-

biet. Überall, überall hat es irgendwelche Deponien, die dann einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden müssen, von Sachzwang zu Sachzwang. Es ist ein unglaubliches Planungsgewurstel seit Jahren, angefangen mit der Einzonung des Niderfelds. Uns wird da vorgejammert, wie sich der Verkehr und alles verstopft und so weiter. Wieso haben Sie denn das zusätzliche Gebiet dort eingezont? Um noch mehr Verkehr zu erzeugen. Wurstelei, Wurstelei!

Dann noch etwas zum Thema Rekultivierung: Also hier wird jetzt ausgelobt, was selbstverständlich ist, absolut selbstverständlich ist. Von den 44'500 Hektaren Kulturland als Fruchtfolgefläche haben wir einen schönen Teil dort festgelegt. Wenn ein Landwirt diese Flächen unter den Pflug nehmen würde, dann würden ihm die Direktzahlungen wegen Erosionsgefährdung gestrichen. Solche Flächen haben wir im Kontingent der Fruchtfolgeflächen. Sie finden sich in der Güteklasse 6, Hangneigung über 15 Prozent. Jedem Bauern, der so einen Acker unter den Pflug nehmen würde, würden die Direktzahlungen gestrichen. Also müssen wir eigentlich nur schon das kompensieren, und das ist eine Selbstverständlichkeit. Also kommen Sie mir nicht mit Maschwanden, das ist nur allein zur Kompensation dessen, was andernorts beschissen wurde.

Hans-Peter Amrein (SVP, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal: Hochverehrter Herr Gemeinderatspräsident von Dietikon, Martin Romer, hört, hört, hört! Oder quod erat demonstrandum (*was zu beweisen war*). Versteht ein Kinobesitzer aus Dietikon auch, Herr Romer.

Sie sprechen vom Subsidiaritätsprinzip. Sie, ein Mitglied der FDP, welche uns in Bern vorgezeigt hat, wie man bei der Masseneinwanderungsinitiative den Volkswillen aushebelt, Sie sprechen von Subsidiaritätsprinzip, und das betreffend Ihre Gemeinde Dietikon. Ich freue mich, den Wahlkampf in Dietikon für die nächste Amtsperiode zu verfolgen, Herr Romer, ich freue mich auf das, was Ihre Wähler Ihnen sagen werden, wenn Sie uns hier so etwas darlegen. Herr Romer, das ist nicht glaubwürdig.

Und zu Frau Schaffner: Frau Schaffner, die Bahn geht nicht durch ein Neubaugebiet, nein, die Bahn geht durch ein Altgebiet. Und im Neubaugebiet hat es, wie Sie wissen, wenig ÖV-Benutzer im Limmattal. Das sind mehrheitlich wohl BMW-Fahrer (*Heiterkeit*). Aber um das geht es nicht. Es geht darum, dass hier eine Bahn gebaut wird, die sowohl Schlieren wie Dietikon ablehnen. Und bis Schlieren kann diese Bahn ja fahren in der ersten Etappe, das hat das Zürcher Volk bestimmt. Für die zweite Etappe hat die Planung noch gar nicht richtig

angefangen. Und wie wir wissen: Eine Bahn ohne Depot funktioniert auch nicht sehr gut, aber eine Strassenbahn mit Depot bei den VBZ (*Verkehrsbetriebe Zürich*), das wird funktionieren. Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.) spricht zum zweiten Mal: Es scheint mir, dass mit dieser Diskussion ums Müsli Muesli gemacht wird. Wenn man jetzt einfach von der Gegnerschaft sagt, die zweite Etappe brauche es nicht, dann verkennt man da – und das erstaunt mich bezüglich der SVP –, dass man damit die positive Entwicklung im Niderfeld verhindert. Denn die Entwicklung dort ist an die Lim-mattalbahn gebunden. Auch die Diskussion, ob der Standort Niderfeld geeignet ist oder nicht, ist zum heutigen Zeitpunkt müssig aufgrund der Tatsache, dass dort die ganzen Planungen schon so weit vorange-trieben worden sind, dass man da wieder auf Feld eins zurückgehen müsste. Es wäre schade um all die Investitionen, die bereits getätigt worden sind. Besten Dank für eine vernünftige Politik.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Ein Wort muss ich doch auch noch ein-bringen, ich bin Vertreter von Kreis 11 und 12 in Zürich. Kreis 12 ist Schwamendingen. Dort wurde vor 30 Jahren das Tram nach Schwa-mendingen gebaut, und die Bevölkerung im Quartier Schwamendingen hat es bei der damaligen Abstimmung in der Stadt Zürich abge-lehnt. Wenige Leute in Schwamendingen wollten das Tram, die Mehrheit war dagegen. Aber nehmen Sie heute in Schwamendingen einen Presslufthammer in die Hand und wollen das Tram abreißen. Sie werden gelyncht, sofort. Die Bevölkerung in Schwamendingen braucht das Tram, liebt das Tram und würde es nie mehr hergeben. Und mein Bauch sagt mir – es ist nur Bauch, ich weiss, aber ich bin dennoch sicher –, in 20 Jahren in Dietikon, in Urdorf und auch in Spreitenbach wird das genauso herauskommen. Herzlichen Dank.

Regierungsrat Markus Kägi: Zuerst ein Satz an Herrn Lucek. Herr Lucek, Sie haben Ihr Votum heute Morgen angefangen mit dem Bild, dass Ihre Katze eine aufgeschlitzte Spitzmaus, ein Spitzmäuschen nach Hause gebracht hat. Ich muss Ihnen sagen, dass die Katze das Mäuschen nicht fressen wird. Und warum wird sie es nicht fressen? Weil die Spitzmaus ein Sekret ausscheidet, das ähnlich wie Moschus duftet, darum fressen die Katzen keine Spitzmäuschen. Und die Katze wird auch dieses Müsli nicht fressen.

Jetzt zum eigentlichen Thema: Im Herbst 2019 wird die erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb gehen. Sie führt von der heutigen Tramhaltestelle Farbhof in Zürich-Altstetten bis nach Schlieren. Die zweite Etappe umfasst dann die gesamte Strecke der Limmattalbahn vom Bahnhof Altstetten bis zur Endhaltestelle beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Sie soll Ende 2022 ihren Betrieb aufnehmen. Die Finanzierung der Limmattalbahn erfolgt ja durch die beiden Kantone Zürich und Aargau. Der Zürcher Kantonsrat, Sie haben am 30. März 2015 dem Staatsbeitrag für die Limmattalbahn mit 162 gegen 4 Stimmen zugestimmt. Am 5. Mai 2015 genehmigte der Grosse Rat des Kantons Aargau seinen Kreditanteil mit 117 gegen 11 Stimmen. Im Kanton Zürich, das wissen Sie, wurde das Referendum ergriffen. Das Zürcher Stimmvolk hat die Vorlage in der Volksabstimmung vom 22. November 2015 mit 64,5 Prozent der Stimmen angenommen. Für den Betrieb der zweiten Etappe der Limmattalbahn wird ein Depot benötigt. Die entsprechenden Standortabklärungen wurden parallel zu den übrigen Planungen für die Limmattalbahn vorangetrieben. Im Mai 2014 konnte der Standort Müsli als Grundlage für die Kreditvorlage festgelegt werden. Die Kosten für das Depot sind in den Staatsbeiträgen für das Gesamtprojekt enthalten. Bisher fehlt aber die Standortfestlegung für das Depot im kantonalen Richtplan.

Weshalb konnte der Depotstandort nicht gleichzeitig mit dem Trasse der Limmattalbahn im kantonalen Richtplan festgelegt werden? Im Jahre 2007, als die Limmattalbahn in den Richtplan aufgenommen wurde, war noch nicht klar, wo der Depotstandort sein würde. In einer ersten Evaluationsphase einigte man sich auf zwei mögliche Standorte. Die anschliessenden Vertiefungen für den Standort Asp auf dem Boden der Aargauer Gemeinde Spreitenbach haben dann aber gezeigt, dass der Bau des Depots am Standort Asp unverhältnismässig hohe Kosten, aber auch grosse zeitliche Risiken verursachen würde. Grund dafür ist die Sanierung der Altlasten, die durch das Depot ausgelöst würden. Eine andere Lösung zur Finanzierung der Altlasten im Kanton Aargau konnte trotz aller Bemühungen nicht gefunden werden. Deshalb musste auf den ebenfalls gut bewerteten Standort Müsli zurückgekommen werden. Zur Sicherheit wurde nochmals eine Zweitmeinung eingeholt. Diese zweite Untersuchung hat das Ergebnis der ersten bestätigt: Der Standort Müsli erfüllt die gestellten Anforderungen. Es liegt ebenfalls an der Kantonsgrenze, aber auf Boden der Stadt Dietikon. Um den Eingriff in die Landschaft möglichst gering zu halten, soll das Depot direkte angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal erstellt werden. Damit ist auch sichergestellt, dass keine Wohngebiete mit zusätzlichen Immissionen belastet werden. Die

durch das Depot beanspruchte Fruchtfolgefläche ist durch Rekultivierung von Boden in der Gemeinde Maschwanden mindestens flächengleich und mit der gleichen Güteklasse zu kompensieren. Unter dem Strich gesehen geht also keine Fruchtfolgefläche verloren.

Auch das Verbindungsgleis vom Depot zur Limmattalbahn ist in der Richtplankarte festgelegt. Das Gleis wird in einem Grüntrasse entlang des zukünftigen Siedlungsgebietes der Gemeinde Spreitenbach geführt, also über Aargauer Kantonsgebiet. Insgesamt handelt es sich beim Standort Müsli um eine gute Lösung, die den Interessen der Bevölkerung des Limmattals, der betroffenen Gemeinden und der beiden Kantone ausgewogen Rechnung trägt.

Noch ein Wort zum Kulturlandschutz: Die Limmattalbahn ermöglicht eine dichte Bebauung mit hoher Qualität in dem dafür vorgesehenen Siedlungsgebiet. Dies entspricht den Vorgaben des Zürcher Richtplans und dies ist die beste Möglichkeit, den Boden haushälterisch zu nutzen. Und am wichtigsten, damit kann der Kulturlandverlust eingedämmt werden. Die Limmattalbahn fährt aber nur, wenn wir den Bau des dazu benötigten Depots ermöglichen. Ich bitte Sie daher, dieser Teilrevision des Richtplans zuzustimmen.

Gestatten Sie mir noch etwas zum Rückweisungsantrag zu bemerken: Wenn der Rückweisungsantrag angenommen würde, dann könnte die Limmattalbahn nicht wie geplant in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme der zweiten Etappe der Limmattalbahn setzt das Depot voraus. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2022 vorgesehen, also in rund fünfeinhalb Jahren. Das Depot muss sogar schon einige Zeit vorher bereitstehen, damit die Züge abgeliefert und betriebsbereit gemacht werden können. Es wurde geltend gemacht, das Depot könne auch an einem anderen Standort erstellt werden – ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen. Das ist in der kurzen Zeit aber nicht möglich. Ich bitte Sie daher auch, den Minderheitsantrag abzulehnen. Ich danke Ihnen.

Ruedi Lais (SP, Wallisellen): Herr Baudirektor, gestatten Sie eine Frage zu Ihrem Eintretensvotum. Kollege Hoesch hat die Lehre aus diesem Mösli- oder Müslidebakel korrekt gezogen und Sie gefragt, ob Sie eine Zusage machen könnten, dass keine Kreditvorlagen mehr kommen, bevor die entsprechenden Richtplaneinträge gemacht sind. In Bezug auf den Rosengartentunnel hat er diese Frage gestellt. Können Sie hier eine Zusage machen, dass noch in den nächsten Monaten die entsprechende Richtplanvorlage in die Kommission kommt, so dass wir den Fehler, den wir bei der Limmattalbahn gemacht haben –

das sage ich als ehemaliger Kommissionspräsident –, den Fehler, dass wir nicht auf einer Richtplanvorlage für das Depot bestanden haben, dass wir diesen Fehler beim Rosengartentunnel nicht sofort wiederholen, sondern die Lehre aus diesem Fehler ziehen? Ich bitte Sie um eine entsprechende Aussage.

Regierungsrat Markus Kägi: Herr Kantonsrat Lais, ich kann Ihnen sagen: Ich weiss nicht, wie weit wir zeitlich fortgeschritten sind in diesem Zeitpunkt. Aber Sie haben recht – dies zu Ihrer ersten Bemerkung –, es war nicht geschickt, dass wir dieses parallel, in die Parallelität aufnehmen mussten, sondern es würde heissen: Zuerst ein Richtplaneintrag, dann hat man auch die planerische Sicherheit, und dann kann man aufgrund des Richtplaneintrags dann entsprechend Vorstösse hier eingeben. Ich muss Ihnen sagen, es gibt aber auch eine Änderung respektive einen Unterschied: Beim Rosengartentunnel gibt es ja noch eine Gesetzesvorlage. Und in dieser Gesetzesvorlage können Sie hier drin dann bestimmen: Wollen wir das realisieren oder wollen wir das nicht realisieren? Warum machen wir beziehungsweise warum macht die Volkswirtschaftsdirektion diese Gesetzesvorlage? Weil die Vorarbeiten, die Vorplanungen dergestalt teuer wären, wenn Sie dann Nein sagen würden, deshalb hat man den Weg gewählt, eine Gesetzesvorlage hier in den Rat zu bringen, damit wir nicht zu viel Geld in den Sand setzen würden, wenn Sie dann der Meinung wären, dass das nicht nötig ist.

Eintreten

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

Detailberatung

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

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

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Das meiste habe ich bereits im Eintretensvotum zu diesem Rückweisungsantrag gesagt. Lassen Sie mich einfach ganz kurz noch etwas dazu erwähnen: Wenn eine Planung ungewöhnlich lange dauert, ist es oft ein Indiz dafür, dass man

einen Punkt erreicht hat, wo man herumflickt, wo man zu retten versucht, was noch zu retten ist. Und in dieser Situation ist es oft besser, man geht nochmals einen Schritt zurück. Das heisst nicht zurück an den Anfang, wie es erwähnt worden ist. Wir haben, glaube ich, sehr gute Vorarbeiten, die geleistet worden sind im Rahmen der Standort-evaluation. Ich glaube, auf diese solide Vorarbeit können wir zurückgreifen und zügig weiterarbeiten. Ich glaube auch, dass genügend guter Wille auf allen Seiten in diesem Rat vorhanden ist, mit dieser Vorlage vorwärts zu machen. Und ich glaube, das ist auch bei der Direktion so.

Ich habe in den vorangehenden Voten besonders von den Befürwortern des Standortes Müsli immer wieder gehört «Ja, wir müssen jetzt in den sauren Apfel beissen, ja, schweren Herzens tun wir das». Wenn Sie so gerne süsse Äpfel haben, dann haben Sie jetzt die Gelegenheit, sich solche Äpfel zu besorgen und dem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Kaum ein Votum ist ohne grössere Bedenken – und ich sage, auch berechtigte Bedenken – gegenüber dem Kulturlandverschleiss ausgekommen. Offenbar ist es ein breiter Konsens hier, dass das Kulturland in unserem Kanton zu schützen ist – mit allen Mitteln und Möglichkeiten. Doch wir schützen das Kulturland nicht mit schönen Worten. Sie haben jetzt unmittelbar die Gelegenheit, aktiv etwas dafür zu tun und diesen Minderheitsantrag, den Rückweisungsantrag, zu unterstützen. Ich hoffe, er wird ein Mehrheitsantrag. Ich danke Ihnen.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Thomas Forrer auf Rückweisung der Vorlage 5179e gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 103 : 65 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 65 Stimmen (bei 3 Enthaltungen), der Vorlage 5179e zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

4. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Glatttalautobahn, Verzweigung Zürich-Nord bis Verzweigung Baltenswil)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 24. Februar 2016

Vorlage 5179a

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais und Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer):

I. Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Glatttalautobahn) wird nicht eingetreten.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Wir begannen mit der Beratung der Glatttalautobahn am 27. Oktober 2015 und schlossen sie in diesem Jahr ab, am 14. Februar 2017. Es war somit die Richtplanvorlage, welche die längste Beratungsdauer benötigte. Die KEVU beantragt Ihnen, die neue Variante der Glatttalautobahn im Richtplan mit den vorgeschlagenen Mehrheitsanträgen aufzunehmen.

Um was geht es? Die A1 im Raum Glatttal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts wird heute regelmässig erreicht oder, anders ausgedrückt, es kommt regelmässig zu Stau. Das Bundesamt für Strassen führte deshalb eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durch und untersuchte verschiedene mögliche Varianten für eine Leistungssteigerung. Die zuständigen kantonalen Behörden sowie die betroffenen Planungsregionen und Gemeinden sind im Rahmen einer Behördendelegation in die Arbeiten miteinbezogen worden.

Die gefundene Lösung sieht einen 4-spurigen Tunnel zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und der Einmündung in die A1 bei Baltenswil vor. Der Tunnel nimmt einen Teil des Durchgangsverkehrs auf und entlastet damit die bestehende Autobahn im mittleren Glatttal mit

ihren zahlreichen Anschlüssen. Diese Lösung schafft ausserdem eine gewisse Netzredundanz und ermöglicht damit eine deutliche Verbesserung der Zuverlässigkeit im Hochleistungsstrassensystem.

Bestandteil des Vorhabens sind auch der Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttisellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf jeweils sechs Fahrstreifen. Der neue Richtplaneintrag für die Glatttalautobahn, Objekt Nummer 22 ersetzt die bisherige Linienführung über Kloten und Bassersdorf, die sich als weniger zweckmässig erwiesen hat. Gleichzeitig kann auch die bisher vorgesehene Nordumfahrung Kloten aus dem Richtplan gestrichen werden.

In der Kommissionsberatung haben wir einerseits in der Person des Vizedirektors das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) angehört, welches dieses Projekt umsetzen wird. Neu ist es ja auch so, dass mit dem Ja zum NAF (*Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds*) nun auch das Geld für die Realisierung da ist, und der Netzbeschluss tritt in Kraft. Weiter haben wir die Verkehrsverbände ACS (*Automobil-Club der Schweiz*), TCS (*Touring-Club der Schweiz*), VCS (*Verkehrs-Club der Schweiz*) und den Gewerbeverband angehört, plus die betroffenen Gemeinden und die Planungsgruppe, also die Planungsgruppe Glatttal (ZPG), die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Opfikon wurden angehört

Von den Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen wurde moniert, dass der Vorschlag des Regierungsrates den Landschaftskorridor zwischen Dietlikon, Wangen-Brüttisellen und Bassersdorf nachhaltig beeinträchtigen würde, und das nicht im positiven Sinne. Dies ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und würde durch das Tunnelportal der Glatttalautobahn und die Brücke über die bestehende Eisenbahnstrecke und die Zufahrt zum Brüttenertunnel zerstört. Opfikon äusserte Bedenken, dass dort, wo der Stelzentunnel an die Autobahn anschliesst, neue Verkehrsprobleme geschaffen würden, und befürchtet Schleichverkehr durch Opfikon.

Die Anliegen der betroffenen Gemeinden wurden von der Kommission wohlwollend zur Kenntnis genommen. Allerdings war es nicht so einfach, da man das Tunnelportal nicht einfach verschieben kann. Würde man den Tunnel verlängern, würde es mitten in einem Grundwassergebiet auftauchen, und dies ist schlicht und ergreifend nicht erlaubt.

Der Umstand, dass wir bei der Vorlage 5179, welche ja ursprünglich eine gesamte Vorlage war, die im Laufe der Kommissionsarbeit dann aufgesplittet wurde, etwas länger hatten, weil sich die Diskussion um

das Depot Limmattalbahnhof in die Länge zog, war ein Glück für dieses Geschäft. Die Gemeinden wussten nämlich diese zusätzliche Zeit zu nutzen.

Die Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon und Wangen-Brüttisellen haben eine Studie in Auftrag gegeben, die eine für sie tragfähige Lösung mit der gleichen Funktionalität des ursprünglichen Antrages vorschlägt. Sie berücksichtigte auch die neuste Planung für den Brüttenerntunnel. Das heisst, man hat eine bessere Variante gefunden, die wesentliche Verbesserungen bringt. Diese wurde entsprechend auch von der KEVU übernommen.

Was will diese neue Variante? Zur besseren Einbettung in den dicht genutzten Siedlungs- und Landschaftsraum soll die Glatttalautobahn in ihrem östlichen Abschnitt zwischen dem Tunnelende bei Dietlikon und der Verknüpfung mit der A1 bei Baltenswil nun neu südlich der bestehenden Bahnlinie geführt werden. Dazu sind die Trassees der Glatttalautobahn und der in diesem Abschnitt parallel verlaufenden Bahnlinie abzutauschen. Also das heisst: Die Bahnlinie, die es heute schon gibt, wird nach Norden verschoben und dort, wo heute die Bahnlinie ist, soll dann die Glatttalautobahn zu liegen kommen. Damit entfällt die Notwendigkeit eines Brückenbauwerks über die Bahnlinie im Raum Baltenswil. Stattdessen unterquert die Glatttalautobahn die Bahnlinie nördlich des Bahnhofs Dietlikon in Tieflage und kann ab diesem Punkt bis zur Verzweigung mit der A1 im Raum Baltenswil überdeckt werden. Das heisst, sie ist entsprechend nicht mehr sichtbar wegen der Überdeckung. Nördlich des Bahnhofs Dietlikon unterquert die Glatttalautobahn auch die Zulaufstrecke zum künftigen Brüttenerntunnel. Diese soll ab dem bergmännischen Tunnelportal bis zur Einmündung in die bestehende Bahnlinie ebenfalls überdeckt werden, sodass der Landschaftsraum zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Baltenswil von offen geführten Verkehrsinfrastrukturen freigehalten werden kann.

Als weiterer wichtiger Zusatz soll zudem festgeschrieben werden, dass die Leistungsfähigkeit der städtebaulichen Einordnung des Verflechtungsbauwerkes bis über die Autobahneinfahrt 62/Zürich-Seebach sicherzustellen ist. Hier geht es darum, dass man im Richtplan für die Gemeinde Opfikon sicherstellt, dass es auf ihrem Gemeindegebiet nicht zu Schleichverkehr im untergeordneten Strassennetz kommen wird, sondern sichergestellt ist, dass die Leistungsfähigkeit im übergeordneten Strassennetz erhalten bleibt.

Die Mehrheit der KEVU empfiehlt diesen so geänderten Richtplaneintrag anzunehmen und entsprechend auf ihn einzutreten. Zu diesem

Richtplaneintrag gibt es verschiedene Minderheitsanträge, die alle abgelehnt wurden. Einer verlangt, dass es keine Verkehrsbeziehung von der Glatttalautobahn in Richtung Brüttisellerkreuz und umgekehrt gibt. Das heisst, der Anschluss der Glatttalautobahn ans Brüttisellerkreuz ist kein Vollanschluss, sondern nur ein Anschluss nach Norden. So soll zum Beispiel die spätere Verbindung mit der Oberlandautobahn nicht gegeben werden. Weiter wird in einem anderen Minderheitsantrag beantragt, dass keinerlei Ausbauten auf sechs Fahrstreifen vom Anschluss Neuguet bis Verzweigung Brüttisellen und A5, Verzweigung Zürich-Nord bis Anschluss Flughafen, gemacht werden sollen. Weiter soll der Realisierungshorizont von mittelfristig auf langfristig verlängert werden. Die Minderheit möchte, dass wenn man es denn schon umsetzt, dann eher etwas später.

Sämtliche Minderheitsanträge wurden mit einer Mehrheit von 10 zu 5 abgelehnt. Die einstimmige Kommission ist der Meinung, dass die von der Kommission vorgelegte Variante klare Verbesserungen gegenüber der regierungsrätlichen Vorlage aufweist. Den Anliegen der betroffenen Gemeinden wurde Rechnung getragen. Ob es aber grundsätzlich eine Glatttalautobahn braucht, darüber scheiden sich die Geister. Die Mehrheit ist der Meinung, dass es sich um eine wichtige und notwendige Ergänzung des Zürcher Autobahnnetzes handelt. Sie beseitigt ein kritisches Nadelöhr, und der Bedarf nach einem Ausbau ist eindeutig nachgewiesen

Die Minderheit ist der Meinung, dass man es bei dem heutigen – nicht umsetzbaren – Richtplaneintrag belassen soll. Denn eine neue Glatttalautobahn bringt keine Lösung der Verkehrsprobleme. Sie führt zu mehr Verkehr, macht den Kanton Zürich auch als Transitroute attraktiver – man hat eine zusätzliche Einfallsachse. Und grundsätzlich lehnt man es aus klimapolitischen Gründen ab, den Strassenverkehr, der doch erhebliche CO₂-Ausstösse verursacht, weiter auszubauen. Die KEVU beantragt Ihnen mit einem Stimmenverhältnis von 11 zu 4, den vorgelegten Richtplaneintrag anzunehmen. Danke.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Die Autobahn A1 im Raum Glatttal/Winterthur gerät immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen. Hier haben wir einen grossen Handlungsbedarf zur Engpassbeseitigung. Bisher war die Glatttalautobahn schon im Richtplan eingetragen. Dieser neue Richtplaneintrag ersetzt den bisherigen über Kloten nach Bassersdorf, welcher sich als nicht zweckmässig erwiesen hat. Die nun vorgestellte neue Variante wurde in Zusammenarbeit von Kanton und betroffenen Planungsregionen und Gemeinden entwickelt. Die

neue Linienführung umfasst einen vierspurigen Tunnel zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und Baltenswil. Rechtzeitig ist ein Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brütisellen sowie der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen auf jeweils sechs Fahrspuren vorgesehen. Als Planungshorizont wird eine mittelfristige Realisierung vorgesehen. Und diese drei letztgenannten Massnahmen bewogen die Linke, in der KEVU je einen Minderheitsantrag auf Ablehnung einzureichen. Ich bitte Sie, alle drei Minderheitsanträge abzulehnen, denn dieses Projekt ist ausgewogen und in sich stimmig.

Bei der Streckenführung wurde ganz bewusst auf eine umweltverträgliche Ausführung und den Gewässerschutz geachtet. So ist dort, wo es möglich ist, die Strasse unterirdisch geplant. Der KEVU war es sehr wichtig, dass die betroffenen Gemeinden angehört und ihre Bedenken in das Verfahren miteinbezogen wurden. Nur so können wir ein jahrelanges Einwendungsverfahren, wie mit der Gemeinde Weiningen bei der Nordumfahrung, verhindern. So wurde die Streckenführung angepasst und grösstenteils überdeckt. Alle wissen, dass in diesem Gebiet ein grosser Nachholbedarf besteht, die Situation für den MIV zu verbessern. Mit diesem Richtplaneintrag gelingt uns das. Einige Male haben wir in letzter Zeit Milliardenbeträge für Projekte des öffentlichen Verkehrs gesprochen. Glattalbahn, Durchmesserlinie und Limmatalbahn sind solche grosse Investitionen, welche wir umgesetzt oder schon beschlossen haben. Nun ist es an der Zeit, für den motorisierten Individualverkehr die Vorkehrungen zu treffen, damit der Verkehrsfluss in unserem Kantonsgebiet aufrechterhalten werden kann und die Investitionen auch in Zukunft richtig eingesetzt werden können.

Stimmen Sie diesem Richtplaneintrag zu und lehnen Sie die Minderheitsanträge ab. Denn es ist nicht verantwortungsvoll, wenn gewisse Kreise die massenhafte Einwanderung in unser Kantonsgebiet befürworten, aber die verkehrstechnische Infrastruktur nicht zur Verfügung stellen wollen. Darum braucht es ein überzeugtes Ja für die Aufrechterhaltung unserer Lebensader, der Wirtschaft, und das Zusammenleben, welche auf funktionierende Strassen angewiesen sind. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Nun sind wir wieder in der Autodiskussion, die wir seit den 60er Jahren führen, und wir wollen heute wieder sämtliche Schleusen öffnen. Und wir befriedigen die Nachfrage, ohne sie mit einem einzigen Wort zu hinterfragen. Das ist nicht unsere Politik. Wir befinden uns mitten in einer Mobilitätswende. Die Autos

werden elektrisch, die Autos fahren selber, die Autos gehören nicht mehr zwingend uns. Und diese Mobilitätswende wird das Verkehrssystem dramatisch verändern und das wird passieren, bevor diese Autobahnen gebaut sind, auch wenn sie heute im Richtplan eingetragen werden.

Zur Masseneinwanderung: Momentan, in den letzten Jahren, wächst die Mobilität weit überproportional zum Bevölkerungswachstum, es hat also nur sehr wenig mit der Masseneinwanderung oder mit dem Zuzug von Fachkräften zu tun. Wenn wir diese Glatttalautobahn bauen – darum beantragen wir das Nichteintreten –, bauen wir zwei neue gesamteuropäische Verbindungen durch unseren Kanton. So kann eine neue Nord-Süd-Verbindung existieren, die von Deutschland über Schaffhausen, Eglisau das Glatttal zur Oberlandautobahn und dann zum San Bernardino nach Italien führt. Das kann nicht unser Ziel in Zürich sein, dass wir diesen Transitverkehr hier anziehen. Und dasselbe gilt für Ost-West, von Frankreich über den Kanton Aargau kann man über den ausgebauten Gubrist zur Glatttalautobahn, dann zur Oberlandautobahn und Richtung Arlberg nach Österreich und weiter nach Osteuropa. Auch hier: Es kann doch nicht unser Ziel sein, diesen Verkehr hier anzuziehen.

Aber einen Dank möchte ich der Verwaltung schon aussprechen für diese neue Lösung im Osten, am Anschluss Baltenswil. Sie ist tatsächlich besser landschaftlich verträglich. Der Abtausch mit der Eisenbahn macht sehr viel Sinn und ist viel besser.

Unser Antrag, hier aber keinen Vollanschluss zu bauen, ist sehr notwendig. Erstens, um diese Nord-Süd- und Ost-West-Achsen, die ich grad vorher erwähnt habe, zu verhindern und zweitens werden dadurch auch einige Verbindungsstücke unnötig und es können somit wieder Kulturland und Wald geschont werden. Bitte tragen Sie das nicht ein.

Und zum Minderheitsantrag bezüglich der Spuren: Es kann doch einfach nicht sein, dass wir heute eine zusätzliche Autobahn planen, aber die andere Autobahn abbauen. Nein, wir bauen die alte Autobahn sogar noch aus – gleichzeitig. So haben wir heute vier Spuren und werden in Zukunft zehn Spuren haben, sechs auf der bestehenden und vier auf der neuen Autobahn. Das ist ein gigantischer Ausbau, der einfach nicht ansteht. Der Realisierungshorizont von Richtplänen ist 15 Jahre, das muss hier also unbedingt gegeben sein. Dieses Projekt muss langfristig angedacht werden – wenn überhaupt. Bitte treten Sie nicht ein. Bitte unterstützen Sie unsere Minderheitsanträge. Herzlichen Dank.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Die Vorlage behandelt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz der Schweiz, also nicht nur des Kantons Zürich. Die Stausituation im Glatttal und am Brüttisellerkreuz sind bekannt und finden nicht nur zur Rushhour statt, sondern sind praktisch eine permanente Situation. Wenn Felix Hoesch nun sagt, dass elektrische Autos und selbstfahrende Autos das Problem lösen, dann wundert mich das. Denn diese fahren immer noch und brauchen auch Strassenkapazität. Autos fahren zudem nicht plan- und ziellos, einfach damit sie fahren, sondern entsprechen einem Mobilitätsbedürfnis. Dieses kann man nicht einfach wegdiskutieren und damit Stauzeiten und volkswirtschaftlichen Schaden produzieren. Wenn angemahnt wurde, dass da zehn Spuren zusammenkommen, dann ist das eigentlich eine logische Rechnung, wenn ich die Spuren der Oberlandautobahn mit den Spuren, die vom Tösstal her kommen, zusammenrechne. Sechs plus vier sind zehn, also ist die logische Rechnung, dass wir da eben auch zehn Spuren brauchen. Mit der Vorlage nimmt somit der Kanton seine raumplanerische Verantwortung wahr. Bau und Betrieb dieser Nationalstrassen obliegen dem Bund.

Die Anpassung der regierungsrätlichen Vorlage durch Verlegung des Verlaufs bei Baltenswil, südlich der Bahn, ist ein Gewinn. So wird landschafts- und siedlungstechnisch Rücksicht genommen. Es findet eine Abstimmung mit der Entwicklung beim Brüttenertunnel statt und es wird auch die Grundwassersituation entsprechend geschont. Der konstruktive Lösungsbeitrag der betroffenen Gemeinden ist hier positiv zu vermerken. Sie sind nicht nur mit Forderungen gekommen, was nicht geht, sondern haben sich ins Zeug gelegt und einen gangbaren Weg aufgezeigt. Hierfür möchte ich diesen Gemeinden hier explizit danken.

Die Minderheitsanträge sind ideologisch motiviert. Und bekannterweise kann man über Ideologie lange debattieren, aber man wird daran nicht viel ändern. Die Minderheitsanträge würden zu einer nicht nachhaltigen Lösung führen, weil es nur punktuelle Verbesserungen zur Folge hätte und die Stausituation damit nicht nachhaltig verbessert würde. Das Gleiche gilt für die Ideen, die in dem Sinn sagen, man soll doch einfach Pannestreifen besser nutzen. Das ist für eine Zwischenlösung durchaus ein gangbarer Weg, aber für eine vernünftige, nachhaltige Lösung nicht ausreichend. Daher wird die FDP dieser Vorlage zustimmen und die Minderheitsanträge ablehnen. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Seit ich in irgendeiner Form von der Verkehrssituation im Glatttal und am Nordring betroffen bin,

erinnere ich mich an Staus wegen Bauarbeiten und erneuter Verkehrsüberlastungen, sobald die Strecke wieder frei war und mit «freier Fahrt für freie Bürger» lockte. Mit neuen Ausbauten der Glatttalautobahn dreht sich diese Teufelsspirale munter weiter. So soll ja nicht nur die bestehende Strecke weiter ausgebaut werden, sondern es wird mit einem Tunnel die Kapazität zusätzlich erhöht. Die Grünliberalen werden alle Minderheitsanträge zu Richtplantexten und Karten unterstützen, da sie sich bremsend auf die ausufernde Verkehrszunahme im Glatttal auswirken. Insbesondere wollen wir keine Schleusen für Autopendler aus dem Oberland und ausserkantonalen Gebieten in die Stadt Zürich öffnen. Genau dies versucht der erste Antrag von Felix Hoesch zu erreichen und dieses Argument werden Sie auch wieder zur Oberlandautobahn hören. Weiter sollen Kapazitätsausbauten auf den bestehenden Strecken, die ja teilweise noch parallel zum neuen Tunnel verlaufen, gestrichen werden. Doppelt genäht hält ja vielleicht besser, in diesem Fall ist es aber eher ein «Doppeltgemoppelt».

Insgesamt können die Grünliberalen dieser Vorlage aber auch positive Seiten abgewinnen. Erstens ist die neue Linienführung besser gegenüber der aktuell eingetragenen Variante. Sie ist kürzer, direkter und auch billiger. Zudem wird bei der Tunnelvariante die Nordumfahrung von Kloten überflüssig. Zweitens wurde im Bereich des zukünftigen Portals zum Brüttenertunnel die landschaftliche Einbettung stark verbessert. Dies ist vorab den betroffenen Gemeinden Dietlikon und Wangen-Brüttisellen sowie ihren Gemeindespräsidentinnen zu verdanken. Auf ihre Initiative wurde der Variantenfächer neu aufgerollt und im Rahmen einer Planstudie eine Lösung mit überdeckter Autobahn, direkt angrenzend an das Trasse der SBB, gefunden. Diese Lösung hat sowohl die KEVU als auch die Verwaltung innert kürzester Zeit überzeugt. Was für ein Unterschied zu den Prozessen und der Haltung der Gemeinden beim Depot Limmattalbahnhof. Die vorbildliche Lösungsfindung der Gemeinden mit neuen Vorschlägen und Verhandlungen haben alle überzeugt. Und die Grünliberalen möchten diese honorieren. Die neue Tunnellösung ist unbestritten besser als die bestehende, im Richtplan eingetragene Variante.

Wir werden deshalb auf die Vorlage eintreten und trotz den voraussichtlich verlorenen Minderheitsanträgen das Gesamtpaket unterstützen. Ich betone aber noch einmal, dass unsere Unterstützung nur der relativen Verbesserung gilt, das heisst, wir bevorzugen die schlechte Option «Strassenausbau» vor der noch schlechteren Option «Strassenausbau mit schlechter Linienführung».

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Im kantonalen Richtplan ist im Kapitel Verkehr festgehalten, ich zitiere: «Die Gesamtstrategie Verkehr soll sich am Emissionsziel von 2,2 Tonnen CO₂ pro Person und Jahr ausrichten und dieses möglichst bis im Jahr 2015 erreichen.» Und tatsächlich, im Vergleich zum CO₂-Ausstoss um 1990 sind wir diesem Ziel inzwischen etwas näher gekommen. Wir stehen jetzt bei gut geschätzten 4,7 Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr. Im Umweltbericht kann man nachlesen, dass der Grund für diesen Fortschritt vor allem die effizienten Neubauten und Gebäudesanierungen sind. Dagegen haben wir im Bereich des motorisierten Individualverkehrs noch einiges aufzuholen. Denn es nützt nichts, wenn die Motoren effizienter werden und gleichzeitig immer mehr gefahren wird. Der MIV muss in unserem Kanton endlich auch seinen Beitrag zur anvisierten CO₂-Reduktion leisten. Und diese Reduktion erreichen wir definitiv nicht mit gigantischen Autobahnprojekten, wie sie der Regierungsrat im Richtplan jetzt eintragen möchte. Solche Projekte stehen unseren Klimazielen diametral entgegen. Zusätzliche Strassen mögen vielleicht kurzfristig etwas entlasten, aber es ist genauso eine verkehrsplanerische Binsenwahrheit, dass zusätzliche Strassen mittelfristig immer auch Mehrverkehr erzeugen.

Mit dem vorgeschlagenen Ausbau der Glatttalautobahn soll die Verkehrskapazität zwischen Baltenswil und Zürich um den Faktor von sage und schreibe 2,5 erhöht werden, das heisst teilweise von vier Spuren auf sagenhafte zehn Spuren zwischen Baltenswil und Zürich-Nord. Wir debattieren hier also gerade über den grössten Bypass der Nation. Doch auch dieser wird uns vor Verkehrsinfarkten in der Metropolitanregion Zürich nicht schützen, im Gegenteil, er wird sie fördern. Eine Kapazitätssteigerung auf der A1 um den Faktor 2,5 schafft nichts anderes als einen neuen grossen Anreiz, das Auto aus der Garage zu nehmen, und das jetzt auch für Strecken, die Frau und Mann in unserem Kanton bis anhin vernünftigerweise mit der S-Bahn zurückgelegt haben. Mit solch riesigen Autobahnprojekten schaffen wir nur neue Verkehrsinfarkte, einfach an anderer Stelle. Ich denke da zum Beispiel stadteinwärts beim Milchbuck oder bei der Nordumfahrung. Statt Symptombekämpfung zu betreiben würde es uns viel besser anstehen, wenn wir unsere CO₂-Ziele ins Auge fassen würden und uns mit den Ursachen beschäftigen. Wir wissen es alle: Die Ursache für die Verkehrsstaus in unserem Kanton, das sind nicht die Strassen. Die Ursache, das ist unser Mobilitätsverhalten. Die Glatttalautobahn soll 2,8 Milliarden Franken verschlingen. Wenn man nur einen Bruchteil davon für Mobilitätsaufklärung oder für gezielte Infokampagnen, die dazu anregen, die eigenen Mobilitätsgewohnheiten wieder einmal

zu überdenken – ich bin sicher, der Effekt auf die Verkehrsbelastung wäre positiver als durch sechs neue Autobahnspuren. Statt den Verkehrsstau durch teuerste Ausbauten einfach geografisch zu verschieben, müssten wir unsere Mittel dafür einsetzen, dass es auf den vorhandenen Strassen zu keinen Überlastungen kommt. Deshalb müssen wir das Umdenken im Mobilitätsverhalten stärker fördern. Das ist billiger, effektiver und schont erst noch das Klima.

Von den einzelnen Anträgen nehme ich nur zum ersten Stellung. Sollte der vierspurige Glattaltunnel tatsächlich einmal gebaut werden, was wir von der Grünen Fraktion entschieden ablehnen, so ist der Verzicht auf eine Verbindung zwischen dem Tunnelausgang Baltenswil und der Oberlandautobahn auf jeden Fall sinnvoll. Autobahnverzweigungen beanspruchen enorm viel Fläche, Fläche übrigens, die durchaus im Rahmen der sonstigen Richtplangenauigkeit liegen. Mit jedem Anschluss, der bei einer Autobahnverzweigung nicht nötig ist, nimmt beanspruchte Fläche ab. Bei der Verzweigung Baltenswil würde vor allem auch ein grosses Stück Kulturland beansprucht. Einen solchen Kulturlandverlust müssen wir möglichst klein halten.

Wir unterstützen also das Nichteintreten auf die Vorlage und allenfalls dann auch die Minderheitsanträge von Felix Hoesch.

Josef Wiederkehr (CVP, Dietikon): Das Hochleistungsstrassennetz ist ein Gesamtsystem. Deshalb ist es wichtig, dass es auch als solches betrachtet wird. Bei einer Gesamtbetrachtung ohne ideologische Scheuklappen fällt einem sofort auf, dass dieses System objektiv manchenorts längst an seine Kapazitätsgrenze gestossen ist. Tägliche Staus zu den Spitzenzeiten sind die Folge, welche die Geduld mancher Verkehrsteilnehmender arg strapaziert. Zudem verursachen diese Überlastungen auch erhebliche volkswirtschaftliche und ökologische Kosten. All dies ist beim fraglichen Abschnitt der A1 im mittleren Glatttal zweifellos der Fall. Es handelt sich um einen der am stärksten befahrenen Autobahnabschnitte der Schweiz. Eine Entlastung mittels der Glatttalaubahn ist daher notwendig, um die Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des gesamten Hochleistungsstrassensystems im Raum Zürich aufrechtzuerhalten.

Mit dem vorliegenden Richtplaneintrag liegt eine pragmatische Lösung vor. Es gilt nun, die neue Linienführung der Glatttalaubahn, den Ausbau der Flughafenautobahn und der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttisellen auf sechs Spuren im Richtplan zu verankern, damit dereinst – die Rede ist von bis zu 30 Jahren – die A1 im mittleren Glatttal gezielt entlastet werden kann.

Damit würden wir dereinst auch die bereits jetzt arg vom Durchgangsverkehr gebeutelten Gemeinden entlasten. Die Minderheitsanträge hingegen zementieren den unbefriedigenden Status quo und schieben die eigentlich bereits heute fällige Lösung akuter Probleme nur noch mehr in die Zukunft auf. Sie produzieren in anderen Worten nicht viel mehr als einen veritablen Scherbenhaufen. Zu einem solchen Scherbenhaufen sagen wir Nein.

Die CVP-Fraktion stimmt daher der Teilrevision des kantonalen Richtplans zu und lehnt alle Minderheitsanträge ab.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): Dass der Bau von neuen Strassen zu zusätzlichem Verkehr führen kann, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Trotzdem ist es unsere Verantwortung, in einer Gesamtschau das bestehende Verkehrsnetz so zu gestalten, dass es seine Funktion erfüllen kann. Der vorliegende Richtplaneintrag hat einen Zusammenhang mit der Vorlage 5179b, weshalb ich gleich zu beiden Geschäften spreche.

Vor dem Hintergrund dieser Problematik ist es nur zu begrüßen, dass den beiden Richtplaneinträgen 5179a und b eine Zweckmässigkeitsbeurteilung des Bundes zugrunde liegt. Aus dieser geht hervor, dass zur Beseitigung des Engpasses im Glatttal das Nationalstrassennetz mit einer neuen Verbindung ergänzt werden muss. Diese Massnahme macht jedoch nur Sinn, wenn ergänzend dazu auch die bestehende Autobahn A1 zwischen der neuen Verzweigung Baltenswil und Winterthur ausgebaut wird. Mit dieser Lösung können die Engpässe auf der A1 im Glatttal und im Raum Winterthur beseitigt werden. So kann die Autobahn ihre zgedachte Funktion wieder vollumfänglich wahrnehmen und das nachgelagerte Strassennetz vom Verkehr entlasten.

Von den untersuchten Massnahmenpaketen weist die vorgeschlagene Lösung die klar beste Kostenwirksamkeit auf. Zudem reduziert die weitestgehend unterirdische Führung der neuen Autobahnverbindung im Glatttal die Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft auf ein Minimum. Gemessen am Bevölkerungswachstum sind die zur Diskussion stehenden Richtplaneinträge nicht einfach Ausbauten, sondern viel eher Anpassungen an einen zwar gestiegenen, aber im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum stehenden Kapazitätsbedarf.

Die EVP wird den beiden Richtplan-Einträgen 5179a und 5179b zustimmen.

Laura Huonker (AL, Zürich): Wie wir es gehört haben: Die Glatttalaubahn ist ein Neu- und Ausbau in der «Super-Size-Liga», für Auto-

lenkerinnen und -lenker im Individualverkehr sicherlich ein berechtigtes Anliegen und Bedürfnis, denn Stau nervt bekanntlich. Aber schauen wir doch einfach mal gemeinsam über den grossen Teich: In Städten wie zum Beispiel Philadelphia, USA, oder anderen Mega-Cities sind die Einfälle in die Stadt bis zu zehn Spuren breit und mehr. Deswegen ist aber das städtische Strassennetz nicht breiter geworden und die Staus vor und in der Stadt haben auch nicht abgenommen. Die Gleichung «mehr Strassen, mehr Verkehr – mehr Verkehr, mehr Strassen», das ist die kurzfristige Sicht.

Aus Sicht der Alternativen Liste ist der politische Wille, dem Klimawandel langfristig entgegenzutreten, noch nicht wirklich angekommen. Man müsste gesellschaftskulturell nachdenken und das mobile Verhalten versuchen in eine andere Richtung zu lenken. Die Alternative Liste unterstützt die Minderheitsanträge. Besten Dank.

Michael Welz (EDU, Oberembrach): Meine Ansicht ist: Nicht mehr Strassen führen zu mehr Verkehr, sondern mehr Einwohner generieren mehr Verkehr. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie konnte ein gravierender Engpass von Zürich in die Ostschweiz beseitigt werden. Genauso wichtig ist auch die Engpassbeseitigung im Strassenverkehr und insbesondere die Entlastung des Brüttisellerkreuzes. Die Glatttalautobahn ist dabei die zukunftsweisende Lösung, welche wir sehr begrüßen. Dadurch wird nicht nur das Nationalstrassennetz wieder gängig gemacht, sondern es entlastet die Strassen der Region vom Schleichverkehr. Viele Automobilisten aus der Ostschweiz benützen die A1 schon gar nicht mehr und gehen spätestens in Winterthur ab der Autobahn und benützen die Strassen der Region. Oftmals werden für den Durchgangsverkehr nicht geeignete schmale Gemeindestrassen benützt, um zum Beispiel zum Arbeits- oder Umschlagsplatz Flughafen zu gelangen. Vielen ist es zu mühsam, täglich beim Brüttisellerkreuz im Stau zu stehen. Solche oder ähnliche Beispiele gibt es zuhauf rund um das Brüttisellerkreuz. Eine rasche Verkehrslösung ist vordringlich.

Die Glatttalautobahn führt zu mehr Lebensqualität und somit zu einer Verbesserung des Wohn- und Wirtschaftsraums des Kantons Zürich. Dietlikon ist nicht gleich Dietikon. Entgegen meinem vorherigen Votum darf ich nun meine Freude ausdrücken. Und besonders erwähnen möchte ich hier die konstruktive Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden. Wir sind überzeugt, dass wir hier einen Richtplaneintrag mit einer sehr hohen Akzeptanz in der Bevölkerung haben. Das störende Bahnüberbrückungsprojekt wurde durch eine landschaftsver-

trägliche Lösung ersetzt, und dies nicht zuletzt aufgrund der Mitarbeit der Gemeinden. Allen Beteiligten, auch der kantonalen Verwaltung, ein herzliches Dankeschön für ihre konstruktive Mitwirkung.

Bruno Fenner (BDP, Dübendorf): Jeden Morgen und Abend haben die Automobilisten im Unterland die freie Wahl, in welchem Stau sie stehen wollen, ob beim Brüttsellerkreuz, auf der Flughafenautobahn oder vor dem Gubristtunnel. Täglich kann man sich auf stockenden Kolonnenverkehr einstellen und verlassen. Die Glatttalautobahn soll dereinst für die Entlastung sorgen. Was heisst «dereinst»? Der für den Bau der Glatttalautobahn vorgesehene Realisierungshorizont «mittelfristig» entspricht dem festgestellten Bedarf des Kantons Zürich. Im strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen des Bundes wird jedoch festgehalten, dass die Realisierung des Projektes Glatttalautobahn über das Jahr 2040 hinausgeht. Das heisst, dass erst die nächste Generation dereinst von der Glatttalautobahn profitieren wird. Die geplanten Ausbauten der einzelnen Autobahnabschnitte Nordumfahrung Zürich, Glatttalautobahn Baltenswil–Töss und Umfahrung Winterthur sind funktional aufeinander abgestimmt und gemäss ihren verkehrlichen Abhängigkeiten in einer zweckmässigen Reihenfolge zu realisieren. Auch die Lückenschliessung der Oberlandautobahn ist zeitlich auf die Realisierung der Glatttalautobahn abzustimmen. Eigentlich müssten aber bereits morgen die Bagger auffahren.

Neu soll die Glatttalautobahn zwischen dem Tunnelende bei Dietlikon und der Verknüpfung mit der A1 bei Baltenswil südlich der Bahnlinie geführt werden. Die Trassen von Autobahn und Bahnlinien werden abgetauscht. Statt einer Brücke über die Bahnlinie im Raum Baltenswil gibt es daher eine Unterquerung nördlich des Bahnhofs Dietlikon. Von hier bis zur Verzweigung mit der A1 wird die Autobahn überdeckt geführt. Auch die Zulaufstrecke zum künftigen Brüttenertunnel soll bis zur Einmündung in die bestehende Bahnlinie überdeckt werden. So kann die Landschaft zwischen Dietlikon, Bassersdorf und Baltenswil von offen geführten Verkehrsinfrastrukturen freigehalten werden. Diese neue Lösung begrüssen wir sehr. Geplant und debattiert haben wir jetzt genug, jetzt muss endlich gebaut werden.

Die BDP wird alle Minderheitsanträge ablehnen und stimmt der Teilrevision mit Überzeugung zu.

Ratspräsident Rolf Steiner: Die Fraktionen haben sich geäussert.

Daniel Heierli (Grüne, Zürich): Ich weiss nicht, wie gut Sie Zürich-Nord persönlich kennen, aber alle Autofahrer haben zumindest schon von der Nordumfahrung und dem Gubristtunnel gehört, mindestens in den Staumeldungen. Zurzeit wird die Nordumfahrung ausgebaut. Einige Leute glauben, dass damit der Stau verschwinden wird. Das wird er nicht, er wird höchstens ein wenig verlagert – bei gesamthaft grösserem Volumen. Nun möchten die Verkehrsplaner aber offenbar auf Nummer sicher gehen, dass der Stau den Leuten von Zürich-Nord auch wirklich erhalten bleibt. Der hier geplante vierspurige Tunnel soll bald neue Verkehrsmassen direkt auf die Nordumfahrung leiten. Damit kann garantiert werden, dass auch in Zukunft die Nordumfahrung überlastet sein wird und dass zu Stosszeiten viele Automobilisten die Autobahn schon vor dem Gubristtunnel verlassen und ihr Glück im Quartierstau von Affoltern bis zum Bucheggplatz versuchen werden. Auch dieser weitere Bypass wird den Traum vom immerzu flüssigen Verkehr nicht wahr machen. Die Fahrzeiten werden etwa gleich bleiben. Der Stau wird nicht kürzer, aber breiter. Und gerade vor kurzem hat dieser Rat ja beschlossen, die Langdistanzpendler weiterhin mit Steuerabzügen zu subventionieren, damit auch in Zukunft jeder freie Platz auf der Strasse sofort wieder besetzt wird.

Etwas weiter hinten in der Traktandenliste wartet eine gutgelagerte Interpellation zum Thema Sommersmog (*KR-Nr. 218/2015*). Der Regierungsrat muss in seiner Antwort anerkennen, dass die Luftreinhalteverordnung regelmässig und massiv verletzt wird. Der Regierungsrat bestreitet die Gültigkeit der Luftreinhalteverordnung nicht, sie ist gültig, und mit einem Strassenbauprojekt, wie dem hier geplanten, bewirkt man ihre fortgesetzte Verletzung. Auch eine Verminderung unseres Energieverbrauchs, eine Verminderung der Abhängigkeit von importierten Treibstoffen ist ein schönes Thema für Sonntagsreden. Der vorliegende Richtplaneintrag ist ein Schritt in die entgegengesetzte Richtung, deshalb ist er abzulehnen.

Regierungsrat Markus Kägi: In der regierungsrätlichen Vorlage 5179 wurden fünf dringliche Vorhaben im Bereich Verkehr zusammengefasst, bei denen die Grundlagenarbeiten soweit fortgeschritten sind, dass die entsprechenden Festlegungen im kantonalen Richtplan getroffen werden können. Mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans wird sichergestellt, dass der aktuelle Stand der Planung korrekt wiedergegeben ist und die Abstimmung mit den übrigen raumwirksamen Vorhaben erfolgen kann.

Das erste der fünf Vorhaben betrifft die Glatttalautobahn. Die A1 im Raum Glatttal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts, der mitten durch einen der am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz führt, wird heute regelmässig erreicht. Darunter leidet die Erreichbarkeit der ganzen Region, und die Siedlungsgebiete werden mit Ausweichverkehr belastet.

Um die Rückverlagerung des Verkehrs auf die Autobahn zu ermöglichen, muss ihre Leistungsfähigkeit erhöht werden. Das Bundesamt für Strassen hat alle infrage kommenden Optionen für eine Leistungssteigerung untersucht und in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung miteinander verglichen. Dabei hat sich die Glatttalautobahn als die beste Lösung erwiesen.

Die Glatttalautobahn besteht im Wesentlichen aus einem 4-streifigen Tunnel, der von der Verzweigung Zürich-Nord bis zur Einmündung in die A1 bei Baltenswil führt. Der Tunnel nimmt den grossräumigen Durchgangsverkehr auf und entlastet damit die bestehende Autobahn. Bestandteile des Vorhabens sind auch ein punktueller Ausbau der A1 zwischen dem Anschluss Neuguet und der Verzweigung Brüttisellen sowie eine Leistungssteigerung der A51 zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Anschluss Flughafen. Damit kann die Erreichbarkeit des Flughafens verbessert und langfristig sichergestellt werden.

Der neue Richtplaneintrag für die Glatttalautobahn ersetzt die bisher geplante Linienführung über Kloten und Bassersdorf, die sich als weniger zweckmässig erwiesen hat. Die neue Linienführung ist direkter und kann fast vollständig im Tunnel geführt werden. Mit dem Verzicht auf einen neuen Autobahnanschluss zwischen Kloten und Bassersdorf kann auch die bisher geplante Nordumfahrung Kloten aus dem Richtplan gestrichen werden. Das schafft Planungssicherheit für die betroffenen Gemeinden. Die Glatttalautobahn ist mit den weiteren Ausbauvorhaben am Hochleistungsstrassennetz abgestimmt. Zusammen ergibt sich ein Korridor mit homogener Kapazität vom Limmattal bis nach Winterthur. Damit können künftige Engpässe, aber auch Abschnitte mit zu grosser Kapazität, vermieden werden.

Es sollen keine Autobahnen auf Vorrat gebaut werden. Zuständig für den Bau der Nationalstrassen ist bekanntlich der Bund. Es ist daher sicherzustellen, dass der Richtplaneintrag mit den Planungen des Bundes kompatibel ist. Das ist der Fall, weil die neue Linienführung der Glatttalautobahn mit dem Ergebnis der vom Bundesamt für Strassen durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung übereinstimmt. Eine

Abweichung ergibt sich lediglich auf dem Teilstück östlich von Dietlikon, wo die KEVU das Trasse der neuen Autobahn mit der bestehenden Bahnlinie abgetauscht hat. Diese Änderung ermöglicht eine Absenkung der Autobahn und den Verzicht auf eine Brücke über die Bahnlinie, die gemäss den bisherigen Planungen vorgesehen war. Diese Verbesserung basiert auf neuen Erkenntnissen, die wir erst in den letzten Monaten gewonnen haben. Die Vorteile der neuen Lösung sind so gross, dass ich sie vorbehaltlos unterstützen kann. Ich werde mich beim Bund dafür einsetzen, dass diese Anpassung in die weiteren Planungsarbeiten für die Glatttalautobahn aufgenommen wird.

Damit komme ich zum Minderheitsantrag auf Nichteintreten. Wenn der Antrag auf Nichteintreten angenommen würde, dann würde der bisherige Richtplaneintrag bestehen bleiben. Dieser sieht den Bau einer neuen Autobahn über Kloten und Bassersdorf vor. Gleichzeitig müsste auch eine neue Umfahrungsstrasse gebaut werden, die den Mehrverkehr von der Autobahn abnimmt und um Kloten herum führt. Dies wäre keine gute Lösung, das wissen wir heute. Aber ohne Anpassung des Richtplaneintrags würde diese alte Linienführung als Auftrag im kantonalen Richtplan bestehen bleiben. Der neue Richtplaneintrag für die Glatttalautobahn ersetzt die bisher geplante, deutlich weniger zweckmässige Linienführung über Kloten und Bassersdorf. Die neue Lösung basiert auf den Planungen des Bundes und stellt die nötige Leistungsfähigkeit auf diesem wichtigen Autobahnabschnitt sicher. Sie ermöglicht eine landschaftsschonende und siedlungsverträgliche Einbettung der Autobahn in die Umgebung und trägt damit den berechtigten Anliegen der betroffenen Bevölkerung Rechnung. Ich bitte Sie daher, auf die Vorlage einzutreten.

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 118 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen und auf die Vorlage 5179a einzutreten.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Änderung im Richtplantext

Ratspräsident Rolf Steiner: Hier liegen vier Minderheitsanträge vor, welche wir nacheinander behandeln werden.

Richtplantext

1. Abschnitt

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer) und Barbara Schaffner:

Objekt: ... (in Koordination mit Pt. 3.9.2 Nr. 3); keine Verkehrsbeziehung von der Glatttalautobahn in Richtung Brüttisellerkreuz und umgekehrt; Sicherstellung ...

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag zu Abschnitt 1 von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 107 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Ordnungsantrag

Cornelia Keller (BDP, Gossau): Wir stellen den Ordnungsantrag, den Richtplaneintrag Oberlandautobahn (*Vorlage 5179c*) auf den Nachmittag festzusetzen. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wird das Wort zu diesem Traktandenlistenänderungsantrag gewünscht? Ich weiss einfach, dass der Baudirektor allerlängstens bis um 16.00 Uhr hier bleiben kann. Und das, meine ich, wird nicht ausreichen, um diese Vorlage in Anwesenheit des Baudirektors zu beraten. Sehe ich das richtig, Herr Baudirektor?

Regierungsrat Markus Kägi: Das ist richtig.

Ratspräsident Rolf Steiner: Er bestätigt es. Ich bitte Sie deshalb, diesem Ordnungsantrag nicht zuzustimmen. Wir stimmen darüber ab, wenn das Wort weiter nicht gewünscht wird.

Wer die Oberlandautobahn-Vorlage heute Nachmittag beraten will, soll bitte die Ja-Taste drücken. Wer auf die Anwesenheit des Baudirektors Wert legt, drücke die Nein-Taste *Abstimmung über den Ordnungsantrag*

Der Kantonsrat beschliesst mit 96 : 55 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Ordnungsantrag abzulehnen.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir fahren fort mit der Beratung des Geschäfts Glatttalautobahn.

Zweiter Abschnitt

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer) und Barbara Schaffner:

Streichen: Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttisellen auf 6 Fahrstreifen (abzustimmen mit Moorschutz);

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 109 : 62 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer) und Barbara Schaffner:

Streichen: Ausbau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Anschluss Flughafen auf 6 Fahrstreifen sowie Umgestaltung der Halbananschlüsse Werft und Flughafen;

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 108 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Ruedi Lais, Martin Neukom (in Vertretung von Thomas Forrer) und Barbara Schaffner:

Realisierungshorizont: langfristig

Abstimmung

Der Kommissionsantrag wird dem Minderheitsantrag von Felix Hoesch gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 105 : 61 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

II.–IV.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Schlussabstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 121 : 52 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), der Vorlage 5179a zuzustimmen.

Das Geschäft ist erledigt.

5. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss)

Antrag des Regierungsrates vom 8. April 2015 und geänderter Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 29. November 2016

Vorlage 5179b

Ratspräsident Rolf Steiner: Ich wage es nun noch, mit der Beratung der Vorlage 5179b zu beginnen. Diese werden wir heute Nachmittag sicher fertigberaten können. Das ist eine vergleichsweise einfache Vorlage.

Minderheitsantrag von Felix Hoesch, Max Homberger, Rosmarie Joss, Ruedi Lais und Barbara Schaffner:

I. Auf die Teilrevision des kantonalen Richtplans (Kapitel 4, Verkehr, Ausbau A1, Baltenswil–Töss) wird nicht eingetreten.

Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Präsidentin der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Dieses Geschäft war in der KEVU relativ unumstritten respektive es war zwar umstritten, aber die Fronten waren dermassen klar, dass die Behandlung relativ kurz war. Wir

haben dieses Geschäft ebenfalls am 27. Oktober 2015 begonnen und schlossen es am 26. November 2016 ab.

Es geht um den Ausbau der A1 von Baltenswil nach Töss auf acht Spuren im Richtplan. Die für den Raum Glatttal/Winterthur durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung ergab – zusätzlich zur eben gerade beschlossenen Glatttalautobahn – auch die Notwendigkeit eines Acht-Spur-Ausbaus der A1 bis Winterthur. Erst durch die Kombination dieser aufeinander abgestimmten Elemente ergibt sich ein Korridor mit homogener Auslastung auf der gesamten Strecke vom Limmattalerkreuz bis Oberwinterthur, womit das neue Netzelement Glatttalautobahn optimal genutzt werden kann, ohne dass andernorts neue Überkapazitäten geschaffen werden.

Der neue Richtplaneintrag für den Ausbau der A1, Objekt Nr. 32 im Richtplan, ist funktional auf die Glatttalautobahn abgestimmt, kann aber zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Der Realisierungshorizont ist deshalb als «mittel- bis langfristig» festgesetzt. Die Glatttalautobahn ist auch mittelfristig festgesetzt und Sie haben es ja auch bei dem belassen. Wir haben hier ebenfalls, da für die Umsetzung der Bund zuständig ist, das ASTRA (*Bundesamt für Strassen*) angehört, sowie den ACS (*Automobil-Club der Schweiz*), TCS (*Touring-Club der Schweiz*), VCS (*Verkehrsclub der Schweiz*), Umweltverbände und den Gewerbeverband. Es gab weder Mehrheits- noch Minderheitsanträge, also es gab einen Minderheitsantrag auf Nichteintreten, aber keine Abänderungsanträge zum eigentlichen Hauptantrag.

Die Mehrheit der Kommission stimmt dem Eintrag zu, da es sich um einen Eintrag für einen wichtigen Kapazitätsausbau auf der zentralen Ost-West-Achse der Schweiz handle. Bereits heute seien auf dieser Strecke täglich Stau und häufig Unfälle zu vermelden. Zusammen mit dem derzeitigen Ausbau der Nordumfahrung werde mit dem Vorhaben ein gleichmässiger Verkehrsfluss auf der ganzen Strecke vom Limmattalerkreuz bis Oberwinterthur gewährleistet sein. Der Ausbau gewinne in Verbindung mit der künftigen Glatttalautobahn zusätzlich an Bedeutung.

Die Minderheit der KEVU sieht das etwas anders, da es, wie Sie vorher schon gehört haben, unterschiedliche verkehrspolitische Einschätzungen in der KEVU gibt über die grundsätzliche Notwendigkeit von Autobahnausbauten. Die Minderheit erkennt hier keinen zentralen Engpass im Strassennetz. Das Schaffen neuer Strassenkapazitäten wird von der Minderheit grundsätzlich abgelehnt, da sich die Engpässe auf der Route durch den Ausbau nicht beheben lassen, sondern lediglich an einen anderen Ort verschoben werden.

Die KEVU beantrag ihnen mit einem Stimmenverhältnis von 10 zu 5, den vorgelegten Richtplaneintrag anzunehmen und entsprechend auf die Vorlage einzutreten. Danke.

Felix Hoesch (SP, Zürich): Danke, Christian Schucan, für die Weiterführung meines Rechenbeispiels von vorher, deshalb werden wir natürlich logischerweise diesen Antrag ablehnen. Denn wir wollen ja nicht, dass hier mehr Spuren gebaut werden, die dann auf der Glatttalautobahn gemäss unseren Wünschen nicht aufgenommen werden können. Meine Damen und Herren, die alle hier beim Depot der Limmatalbahn von Kulturlandverlust gesprochen haben, wir sprechen hier von einer kilometerlangen Autobahn, die auf beiden Seiten mit Spuren ergänzt wird. Ein Teil kann vielleicht mit Böschungen abgedeckt werden, indem Böschungen steiler gemacht werden und so die Autobahn gebaut wird. Aber ich bin überzeugt, sobald die Detailvorlage auf Bundesebene beim ASTRA daliegt, wird man auch sehen, dass hier Kulturland verloren geht, und sicherlich in viel grösserem Ausmass als die 1,5 Hektaren in Dietikon. Aber das scheint Sie hier nicht zu stören, denn Sie wollen hier unbedingt jegliche Kapazität befriedigen, jegliche Autofahrt ermöglichen, ohne nach den Folgen zu fragen. Ich bitte Sie wirklich, auf diese Vorlage nicht einzutreten und hier nicht jegliche Schleusen zu öffnen und die Autobahn a gogo auszubauen. Herzlichen Dank.

Orlando Wyss (SVP, Dübendorf): Der Ausbau der A1 zwischen Baltenswil und Winterthur-Töss auf acht Fahrspuren ist die konsequente und auf die Glatttalautobahn abgestimmte Massnahme, um dem Verkehrsaufkommen dieser Region Herr zu werden. Nur so kann der Verkehrsfluss in dieser Region optimal gesteuert werden. Nur so kann einem Engpass auf der Ost-West-Achse entgegengewirkt werden. Wenn wir die täglichen Staumeldungen betrachten, ist denjenigen, die den MIV nicht aus ideologischen Gründen ablehnen, absolut klar, dass es diesen Ausbau auf acht Spuren braucht. Es ist auch ein Gebot der Sicherheit, dass dieser Ausbau gemacht wird. Den Antrag der linken Ratsseite, auf die Eintragung in den Richtplan nicht einzutreten, kann man dahingehend verstehen, dass sie jeglichen MIV ablehnt und nur auf die Verkehrsträger ÖV, Velo und Fussgänger setzt. Doch dies ist weltfremd. Denn mehr Bevölkerungswachstum erzeugt mehr Verkehr in allen Bereichen. Darum brauchen wir diesen Ausbau. Denn er ist Teil unseres Wirtschaftslebens und jede Stunde, die wir im Stau stehen, generiert Kosten für die Volkswirtschaft in immenser Grössen-

ordnung. Es macht auch keinen Sinn, grosse Investitionen für die Glatttalautobahn zu bewilligen, wenn die dazu gehörenden Anschlusswerke nicht gebaut würden. Auch der zeitliche Horizont soll mit dem Eintrag auf mittelfristig bis langfristig in zeitnaher Ausführung gegenüber der Glatttalautobahn liegen. Aus diesem Grund wird die SVP diesem Richtplaneintrag zustimmen, den Nichteintretensantrag der Linken ablehnen und bittet Sie, das Gleiche zu tun.

Noch ein Wort zu Felix Hoesch: Hier sieht man die inkonsequente – man kann fast schon sagen verlogene – Politik der SP. Sie reden vom Kulturlandverlust. Beim Müsli hätten wir alternative Standorte gehabt. Hier haben wir keine alternativen Standorte, denn die Autobahn geht schon durch dieses Gebiet. Also können wir nur links und rechts die Autobahn verbreitern. Hier müssen wir das Kulturland opfern, wenn es denn so ist, im Müsli hätten wir es nicht tun müssen. Dort haben Sie aber zugestimmt. Also es ist eine inkonsequente Politik, die Sie betreiben. Das habe ich einfach noch sagen wollen.

Christian Schucan (FDP, Uetikon a. S.): Ja, Felix Hoesch, wie du siehst, kann ich durchaus vorausschauend rechnen. Und es ist auch eine vorausschauende Politik, hier einen entsprechenden Ausbau zu machen. Denn wenn man hier keinen Engpass sieht, dies wohl aus ideologischen Gründen, würde man logischerweise das nächste Nadelöhr kreieren. Wir haben eben gerade den Ausbau der Glatttalautobahn in den Richtplan geschrieben. Es ist nichts als logisch, dies nun fortzuführen, weil dies ja bei Winterthur bereits erfolgt. Ein Nein wäre deshalb definitiv ein Schildbürgerstreich. Die FDP unterstützt die Vorlage. Besten Dank.

Barbara Schaffner (GLP, Otelfingen): Dieser Eintrag für einen Ausbau der A1 nimmt schon den Ausbau der Glatttalautobahn und Umfahrung Winterthur vorweg. Erst dann wären die acht Spuren überhaupt voll genutzt, das haben wir jetzt gehört. Und wenn wir schon von vorausschauender Politik sprechen, Christian Schucan, dann schauen wir uns einmal den Zeithorizont für diesen Ausbau an und überlegen uns, welche Entwicklungen wir in der Mobilität erwarten und zum Teil nämlich schon sehen. Das Autoteilet von Mobility hat sich schon lange bewährt und wächst ständig weiter. Damit ist die kombinierte Mobilität für viele heute schon Realität. Für die weitere Flexibilisierung unserer Mobilität laufen zahlreiche Entwicklungen parallel. Es kommen zum Beispiel selbstfahrende Autos, oder neue Apps machen das Ridesharing (*Nutzung von Mitfahrgelegenheiten*)

einfacher und spontaner möglich. All diese Entwicklungen brauchen weniger Platz auf den Strassen, sei es durch kürzere Fahrten im Auto, weniger Abstand zwischen den Autos oder mehr Personen im Auto. Angesichts solcher Entwicklungen können wir getrost den Ausbau von Autobahnen auf acht Spuren auf den Sankt-Nimmerleinstag verschieben und das mit einer Verhinderung dieses Richtplaneintrags auch klar kommunizieren.

Die Grünliberalen werden auf die Vorlage nicht eintreten.

Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach): Christian Schucan, seit wann ist es eine vorausschauende Politik, wenn man einfach so weiterfährt wie bisher? Ich kann daran nichts Vorausschauendes sehen, eher eine Rückwendung auf alte politische Strategien. Als ob ein gigantisches Autobahnprojekt im Glatttal nicht genügen würde, schlägt uns der Regierungsrat jetzt vor, auch noch den Ausbau der A1 zwischen Baltenswil und Winterthur-Töss auf acht Spuren einzutragen. Ich bitte Sie, auf diese Vorlage nicht einzutreten, weil der Ausbau erstens nicht nötig ist, und zweitens konkurriert er den öffentlichen Verkehr mit all seinen wichtigen Projekten, die zurzeit in der Pipeline sind oder in der Pipeline sein sollten. Was die Notwendigkeit für einen derart massiven Ausbau der A1 betrifft, so muss man in der Weisung ja schon richtiggehend suchen, um die Argumente dafür zu finden. Das heisst – es wurde gesagt –, die A1 im Raum Glatttal/Winterthur stelle einen bedeutenden Engpass im Nationalstrassennetz dar und die Kapazitätsgrenze werde regelmässig erreicht, notabene erreicht und nicht überschritten. In anderen Worten: Die bestehenden Kapazitäten zwischen Baltenswil und Winterthur werden zwar sehr gut genutzt, aber nicht überbeansprucht. Und entsprechend heisst es dann auch in der Weisung, dass der festgestellte Bedarf für die acht Spuren nach einem mittel- oder langfristigen Realisierungshorizont verlangt. Es ist also nicht so dringend und man kann getrost so weiterfahren zwischen Baltenswil und Winterthur wie bisher. Selbst aus der Sicht der Autolobby, Kollege Wyss, kann es sich bei diesem Ausbau nur um ein «Nice-to-have»-Projekt handeln. Und bis 2040 werden wir punkto MIV hoffentlich dann auch den Turnaround geschafft haben, sodass der Autoverkehr in unserem Kanton nicht weiter zunimmt. Und dann ist der Ausbau auf die acht Spuren sowieso obsolet.

Problematisch ist zugleich, dass ein solcher Ausbau der A1 den öffentlichen Verkehr konkurriert. Die S12 zwischen Zürich und Winterthur ist unsere bestgenutzte S-Bahn-Linie im Kanton. Zudem stehen weitere grosse Tunnelprojekte in der Pipeline. Punkto Modalsplit ha-

ben wir im Kanton klare Verlagerungsziele auf den öffentlichen Verkehr. Mit solchen überdimensionalen Autobahnprojekten schaffen wir aber nur neue Anreize für den MIV. Damit torpedieren wir ganz genau unsere Verlagerungsziele im Modalsplit. Statt dass wir mit einer riesigen Autobahn den Einkaufstourismus nach Konstanz weiter fördern, müssten wir uns vielmehr dafür einsetzen, dass zum Beispiel das vierte Gleis im Bahnhof Stadelhofen auf Bundesebene auf jeden Fall durchkommt. Die Behebung dieses Nadelöhrs – und es ist wirklich ein Nadelöhr – nützt der Bevölkerung, auch den Autofahrern übrigens, in unserem Kanton bedeutend mehr als weitere Autobahnspuren zwischen Winterthur und Zürich. Denn zum Beispiel der Brüttenertunnel oder der Ausbau des Stadelhofens, sie tragen auch zur Reduktion des Strassenverkehrs zwischen Zürich und Winterthur bei. Es müsste also ein grosses Interesse der Autofreunde an diesen beiden Bahnprojekten sein.

Auch bei dieser Vorlage gilt, wie schon zur letzten Vorlage gesagt: Wir dürfen die Zunahme des MIV nicht mit weiteren Grossprojekten fördern. Vielmehr müssen wir noch bessere Bedingungen und Anreize dafür schaffen, dass unser bestehendes Netz durch ein umsichtiges und kluges Mobilitätsverhalten entlastet wird. Das ist effektiver, dient allen Verkehrsteilnehmenden und es schont erst noch das Klima. Ich bitte Sie, auf diese Vorlage nicht einzutreten.

Ratspräsident Rolf Steiner: Wir unterbrechen hier diese Debatte und werden sie heute Nachmittag fortführen. Danach werden wir zu Traktandum 34 unserer Traktandenliste gehen und uns so am weiteren Nachmittag den parlamentarischen Initiativen zuwenden.

Die Beratung der Vorlage 5179b wird abgebrochen.

Verschiedenes

Rücktrittserklärungen

Gesuch um Rücktritt aus dem Kantonsrat von Hans Peter Häring, Wettswil

Ratspräsident Rolf Steiner: Es ist ein Rücktrittsgesuch eingegangen. Kantonsrat Hans Peter Häring, Wettswil, ersucht um vorzeitigen

Rücktritt. Gestützt auf Paragraf 35 und folgende des Gesetzes über die politischen Rechte, hat der Kantonsrat, wie Sie wissen, über dieses Rücktrittsgesuch zu entscheiden.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit dem Rücktritt einverstanden sind. Das ist der Fall. Der Rücktritt per 30. April 2017 ist genehmigt. Ich beauftrage die zuständigen Stellen, die Nachfolge zu regeln.

Schluss der Sitzung: 12.00 Uhr

Es findet eine Nachmittagssitzung mit Beginn um 14.30 Uhr statt.

Zürich, den 27. März 2017

Die Protokollführerin:
Heidi Baumann

Von der Protokollprüfungskommission der Geschäftsleitung genehmigt am 3. April 2017.