

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Beginn der Sitzung:	20.00 Uhr
Vorsitz:	Ilg-Lutz Christiane
Protokoll:	Krzesinski Uwe, Sekretär
Stimmzähler:	Joss Rosmarie Müller Philipp Wolf-Miranda Catalina
Anwesend:	35 Mitglieder
Entschuldigt:	Mounoud Cécile
Behördenvertreter:	Müller Otto, Stadtpräsident Bachmann Roger, Stadtrat Brunner Roger, Stadtrat Schaeren Rolf, Stadtrat Tonini Esther, Stadträtin
Entschuldigt:	Balbiani Jean-Pierre, Vizepräsident Illi Heinz, Stadtrat
Weibeldienst:	Gfr Andrea Donato Marra

Mitteilungen

- a) Die Kleine Anfrage von Peter M. Wettler betreffend zunehmende Stellenzahl in der Stadtverwaltung wurde vom Stadtrat am 1. September 2014 beantwortet.
- b) Die Kleine Anfrage von Esther Sonderegger-Stadler betreffend Anzahl Deutschkurse bei der Integrationsförderung wurde vom Stadtrat am 8. September 2014 beantwortet.
- c) Die Interpellation von Jörg Dätwyler betreffend Kostenabschiebung an die Gemeinden wurde vom Stadtrat am 15. September 2014 beantwortet.
- d) Die Kleine Anfrage von Ernst Joss betreffend starker Wechsel in den Schulleitungen wurde vom Stadtrat am 22. September 2014 beantwortet.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Protokoll

Zum Protokoll vom 4. September 2014 gingen keine Berichtigungsanträge ein.

Traktandenliste

Gegen die Traktandenliste gehen keine Änderungswünsche ein; sie wird somit genehmigt.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

V4.31. Konstituierung und Wahlen Gemeinderat

Wahl von 2 Mitgliedern der Kernzonenkommission

Ernst Joss (AL) erklärt, dass die Interfraktionelle Konferenz sich nicht über eine einstimmige Wahlempfehlung für zwei Mitglieder der Kernzonenkommission für die Amtsdauer 2014 - 2018 einigen konnte.

Zur Wahl stellen sich zur Verfügung:

- Manuel Peer, Schöneeggstrasse 129, 8953 Dietikon;
- Lucas Neff, Bremgartnerstrasse 124, 8953 Dietikon;
- Charlotte Keller, Sucherenweg 3, 8953 Dietikon

Stephan Wittwer (SVP) stellt einen Antrag auf geheime Wahl.

Abstimmung über den Ordnungsantrag

Die Abstimmung ergibt folgendes Resultat:

20 Ja-Stimmen zu 9 Nein-Stimmen

Samuel Spahn (Grüne) verlangt das Wort.

Gemeinderatspräsidentin Christiane Ilg-Lutz (EVP) erklärt, dass über einen Ordnungsantrag keine Diskussion erfolgt und verweigert Samuel Spahn das Wort.

Es gibt keine weitere Diskussion.

Weitere Wahlvorschläge erfolgen nicht.

Wahl

Die geheime Wahl ergibt folgendes Resultat:

Anzahl der Stimmberechtigten	36
Anwesende Stimmberechtigte / ausgeteilte Wahlzettel	35
Abzüglich ungültige eingelegte Wahlzettel	0
Abzüglich leere Wahlzettel	<u>1</u>
Gültige Wahlzettel	34
Gültige Wahlzettel x 2 (Anzahl der zu besetzenden Sitze)	68

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Stimmen haben erhalten und sind gewählt:

- | | |
|--|----|
| - Manuel Peer, Schöneeggstrasse 129, 8953 Dietikon | 31 |
| - Charlotte Keller, Sucherenweg 3, 8953 Dietikon | 28 |

Nicht gewählt ist:

- | | |
|--|---|
| - Lucas Neff, Bremgartnerstrasse 124, 8953 Dietikon; | 7 |
|--|---|

Leere Stimmen	<u>2</u>
---------------	----------

Total der gültigen Stimmen	68
----------------------------	----

Rechtsmittel:

1. Gegen die Gültigkeit der Wahlen kann gemäss § 151a Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz innert 5 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon Rekurs (Rekurs in Stimmrechtssachen) eingereicht werden.
2. Eine allfällige Beschwerde gegen die Beschlüsse kann gemäss § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

B1.161. Gebietsentwicklung Niderfeld

Weitere Planung Niderfeld ohne Gateway-Terminal

Bericht Postulat

Gabriele Olivieri (CVP), Mitglied des Gemeinderates, und 12 Mitunterzeichnende haben am 12. Dezember 2013 folgendes Postulat eingereicht:

"Ich bitte den Stadtrat die weiteren Planungsarbeiten im Gebiet Niderfeld ohne den Gateway-Terminal voranzutreiben.

Begründung:

Nachdem beim vom Bundesrat für Verkehr (BAV) angestossenen Mediationsprozess die Stadt Dietikon ausgeschlossen blieb und sich auch bei der zweiten nationalen Terminalkonferenz recht deutlich zeigte, dass Kunden und potentielle Terminalbetreiber wenig Interesse an einem Terminal im Limmattal haben, sollte bei der weiteren Planung für die Entwicklung des Niderfeldes keine Rücksicht mehr auf die Vorstellungen der SBB genommen werden. Wichtig ist, dass im weiteren Planungsprozess primär für die Region die beste Lösung entwickelt wird. Der Sistierungsentscheid des Zürcher Kantonsrates bei der Richtplanbehandlung legitimiert ein solches Vorgehen zusätzlich."

Mitunterzeichnende:

Lips Werner	Burtscher Rochus	Wiederkehr Irene	Dal Canton Ottilie
Bachmann Roger	Erni Markus	Wiederkehr Max	Florian Alfons
Frey Trudi	Dätwyler Jörg	Wyss-Tödtli Esther	Lamprecht Dominik

Der Gemeinderat hat das Postulat von Gabriele Olivieri (CVP) und 12 Mitunterzeichnenden am 6. Februar 2014 an den Stadtrat überwiesen, der dazu wie folgt Bericht erstattet:

Die SBB haben im Frühjahr 2014 aufgrund der Ergebnisse der Terminalkonferenz des BAV das Plangenehmigungsgesuch für den Gateway Terminal im Limmattal zurückgezogen. Erste Priorität hat nun der Bau eines trimodalen Grossterminals in Basel Nord. Anstelle des Gateways Limmattal planen die SBB einen Ausbau der bestehenden lokalen Umschlaganlage. Seit 2007 betreiben die SBB in der so genannten Ortsgüteranlage eine Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr, also für den Verlad von Containern oder Wechselbehältern vom Zug auf den Lastwagen bzw. umgekehrt. Über die Anlage werden Transporte für die regionale Wirtschaft in der Region Zürich/Aargau abgewickelt.

Als der Stadtrat von diesem Ausbauprojekt Kenntnis erlangt hat, suchte er das Gespräch mit SBB Cargo, um Klarheit zu schaffen und um die genauen Absichten zu erfahren. Am 9. Juli 2014 hat ein Gespräch mit Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo, stattgefunden. Er führte aus, dass die Art der Umschlaganlage vom Grundprinzip her gleich wie beim Gateway bleibt, aber es sei kein Umschlag mehr von Bahn zu Bahn vorgesehen. Somit könne die Anlage im Umfang deutlich reduziert werden. Trotzdem wird der Landerwerb im Niderfeld voraussichtlich nicht verändert, da dieser vor allem durch die Erschliessung der Umschlaganlage bedingt ist. Es gibt derzeit keine Möglichkeit, den voraussichtlichen Landerwerb der SBB im Niderfeld wesentlich anzupassen. Die Stadt Dietikon hat den SBB aber deutlich gemacht, dass eine Erschliessung der Anlage über die Güterstrasse nicht in Frage kommt.

Mit dem Ausbau der bestehenden Ortsgüteranlage werden insgesamt weniger Container umgeschlagen und es kommt im Vergleich zum Gateway in der Nacht zu einer deutlichen Immissionsentlastung, da die Lastwagen im Gegensatz zu den Güterzügen vom Nachtfahrverbot betroffen sind.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Beim Projekt Gateway hätten 80 % der Behälter per Bahn weiter transportiert werden müssen. Wie sich dies auf die Anzahl Lastwagenfahrten auswirken wird, ist derzeit offen.

Weiter möchten die SBB die Option aufrechterhalten, später allenfalls auf das Gateway-Projekt zurückzukommen. Der Stadtrat wird sich aber auch künftig mit aller Entschiedenheit gegen einen Gateway wehren, der als nationaler Umschlagterminal ausgerichtet sein wird.

Es ist damit zu rechnen, dass die SBB im Jahr 2015 ein Plangenehmigungsgesuch für den Ausbau der bestehenden Umschlaganlage beim BAV einreichen werden. Dann wird klar sein, welches Ausmass die Anlage haben wird und wie der Stadtrat darauf reagieren wird.

Diskussion:

Gabriele Olivieri (CVP) erklärt, dass die SBB anfangs April das Plangenehmigungsverfahren für den Gateway zurückgezogen hat. Jahrelang haben Dietikon und die Region gegen den Gateway gekämpft. Die SBB halten trotzdem am Landerwerb im Niderfeld fest. Damit wird die Option aufrechterhalten, später allenfalls auf das Projekt zurückzukommen.

Sicher ist es für die Bahn nicht einfach, eine Bahnanlage am richtigen Ort zu planen. Auch der Rangierbahnhof lag vor 50 Jahren ausserhalb des bewohnten Gebietes. Heute liegt er mitten im Entwicklungsgebiet der Stadt Dietikon. Es ist unverständlich, dass die SBB noch weiteres Land erwerben wollen. Es ist festzuhalten, dass der Rangierbahnhof heute nicht ausgelastet ist.

Künftig wird es im Limmattal nur noch eine Stadt zwischen Zürich und Baden geben, die "Limmatstadt". Das Land wird deshalb zum Wohnen gebraucht und nicht, um Bahnanlagen zu vergrössern.

Der Stadtrat führt richtigerweise seinen Kampf gegen den Gateway und für eine nicht überbordende Ortsgüteranlage. Die Planer im Gebiet Niderfeld müssen noch immer mit dem Landerwerb durch die SBB rechnen. Gabriele Olivieri bittet den Stadtrat, schnellstens ein Fuss- und Veloweg-Viadukt zwischen dem Niderfeld und dem zukünftigen Bahnhof Silbern zu projektieren. Damit soll der SBB begreiflich gemacht werden, dass eine solche Verbindung zwischen den beiden Quartieren unentbehrlich ist. Diese Planung soll in die künftige Planung der SBB einfließen.

Werner Hogg (FDP), stellt fest, dass der Postulant, und alle, welche für die Überweisung des Vorstosses gestimmt haben, mit der Antwort des Stadtrates nicht zufrieden sind. Im Postulat wird verlangt, dass die Planungsarbeiten im Niderfeld ohne Gateway-Terminal voranzutreiben sind. Die vorliegende Antwort des Stadtrates macht keinerlei Aussagen zu den Planungsarbeiten. Trotzdem reklamiert niemand. Das ist ein Beweis dafür, dass man mit dem Schlagwort "Gateway" vor den letzten Wahlen auffallen wollte; jetzt ist die Sache nicht mehr so wichtig.

Bereits bei der Erstbehandlung des Geschäftes im Rat hat sich Werner Hogg dahingehend geäussert, dass das Postulat überflüssig sei, weil bei der Planung gar nie Rücksicht auf das Terminal genommen wurde. Die SBB wollten ihr Vorhaben schon immer auf ihrem eigenen Areal des Rangierbahnhofs realisieren. Die Erschliessung der Umschlaganlage kann nicht verhindert werden. Aber man kann mit Auflagen dahin arbeiten, dass die Beeinträchtigungen sich in Grenzen halten.

Der Gemeinderat hat vom Stadtrat ein Update über die Pläne und die Verhandlungen mit den SBB erhalten. Aber über den aktuellen Stand des Studienverfahrens und wie der Stadtrat das weitere Vorgehen mit der Planung im Niderfeld sieht, weiss der Gemeinderat nichts. Genau das würde aber interessieren. Leider herrscht in dieser Angelegenheit bereits recht lange Funkstille.

Rochus Burtscher (SVP) stellt fest, dass die Antwort das beinhaltet, was man erwarten konnte. Rochus Burtscher würde es begrüessen, wenn Gemeinderat Werner Hogg im Komitee "Gateway - so nicht" mit dabei wäre.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Die SBB haben ein arrogantes Auftreten. Die zusätzliche Beanspruchung im Niderfeld mit der Verkehrserschliessung schadet der Stadt Dietikon. Ausser Ausreden und Ausflüchten war von den SBB nichts zu hören. Rochus Burtscher ist froh, dass der Stadtrat weiter kämpft und dass die Planung im Niderfeld weiter voran schreitet. Es wäre zu überlegen, ob man im Niderfeld eine Umzonung betreffend Rangierbahnhof Limmattal in Betracht ziehen will.

Werner Hogg (FDP) stellt fest, dass er bereits lange Mitglied des Komitees "Gateway - so nicht" ist. Er wehrt sich dagegen, dass parlamentarische Vorstösse missbraucht werden und das Thema anschliessend nicht weiter verfolgt wird. Das eingereichte Postulat war zweifelhaft.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

Da der Inhalt des Postulats in die Zuständigkeit des Stadtrates fällt, gilt es mit diesem Bericht gemäss § 56 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Gemeinderates als erledigt.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

B1.73.3. Verkehrsplan

Gesamtverkehrskonzept

Beantwortung Interpellation

Stephan Wittwer (SVP), Mitglied des Gemeinderates, und 17 Mitunterzeichnende haben am 29. März 2014 folgende Interpellation eingereicht:

"In der Limmattaler Zeitung vom 25. März 2014 wurde die Bevölkerung darüber informiert, dass der Stadtrat von Dietikon einen Kredit über Fr. 236'000.00 bewilligte und den Auftrag einer Planungsfirma vergeben hat. Diese Informationen veranlassen mich, folgende Fragen zu klären:

1. *Warum wurde die vom Stadtrat gegründete Begleitgruppe städtisches Gesamtverkehrskonzept nicht vorgängig über das weitere Vorgehen orientiert?*
2. *Warum wurde die Begleitgruppe für eine vorgängige Bedürfnisabklärung nicht durch den Stadtrat einberufen?*
3. *Welche Vorgaben wurden betr. ÖV, MIV, Velorouten, verkehrsfreie Zonen, Parkplätze etc. vom Stadtrat dem Planungsbüro gemacht?*
4. *Ist die städtische Verwaltung von Dietikon nicht in der Lage, selbst ein Gesamtverkehrskonzept für Dietikon zu erstellen?*
5. *Wenn ja, welche Kosten hätte eine "Eigenproduktion" ausgelöst?*
6. *Ist der Stadtrat der Ansicht, dass ein Gesamtverkehrskonzept besser und aussagekräftiger wird, wenn es durch ein auswärtiges Planungsbüro erstellt wird?"*

Mitunterzeichnende:

Burtscher Rochus	Burri Erich	Lips Werner	Wyss-Tödtli Esther
Erni Markus	Hogg Werner	Howald Daniela	Dopler Karin
Florian Alfons	Müller Martin	Müller Philipp	Studer Roger
Müller Raphael	Lips Konrad	Siegrist Reto	Felber Anton
Romer Martin			

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation von Stephan Witter (SVP) wie folgt:

Zu Frage 1

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2013 hat das Stadtplanungsamt die politischen Parteien sowie lokale Vereine und Organisationen über die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) informiert und zur Einsitznahme in die Begleitgruppe eingeladen. In diesem Schreiben wurde auch erwähnt, dass die fachlichen Arbeiten für die Erarbeitung des sGVK durch ein qualifiziertes Planungsbüro ausgeführt werden. Dieser Auftrag wurde sodann mit Stadtratsbeschluss vom 24. Februar 2014 dem Verkehrsplanungsbüro Gruner AG vergeben.

Zu Frage 2

Die Mitglieder der Begleitgruppe können ihre Bedürfnisse und Anliegen an den vier bis sechs Workshops, die im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses zum sGVK stattfinden werden, einbringen. Der erste Workshop vom 8. Juli 2014 diente unter anderem explizit dazu, die Bedürfnisse der Begleitgruppe für die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts abzuholen.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Zu Frage 3

Das sGVK beinhaltet einerseits den Umgang mit der Nachfrage nach Verkehrsleistungen, also der gewünschten bzw. notwendigen Mobilität von Einwohnerinnen und Einwohnern, Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten, andererseits die Betrachtung der vorhandenen bzw. notwendigen möglichen Angebote aller geeigneten Verkehrsträger und Verkehrsmittel. Das sGVK ist so konzipiert, dass es als Strategie auf sich ändernde innere oder äussere Rahmenbedingungen reagieren kann und gleichzeitig etappierbar und aufwärtskompatibel umgesetzt werden kann.

Aufgrund der Entwicklungsdynamik im Limmattal sind in Dietikon zurzeit verschiedene Grossprojekte in Planung oder bereits in der Umsetzung. Diese akzentuieren die vorhandenen oder absehbaren Verkehrsprobleme auf dem Stadtgebiet und speziell auch im innerstädtischen Bereich. Im Zusammenhang mit der Limmattalbahn müssen neue Lösungen erarbeitet und im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung wichtige Entscheide gefällt werden. Dabei ist der Förderung des Langsamverkehrs grosse Aufmerksamkeit zu widmen. Es liegen derzeit sektoriell verschiedene Studien und Abklärungen vor. Es fehlt aber die übergeordnete Gesamtschau bezüglich den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln. Das zu erarbeitende sGVK soll deshalb folgende Ziele erfüllen:

- Mobilitätskonzept mit Zielen, Grundsätzen und Strategien für eine nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität;
- Umfassende und integrale Analyse der Stärken und Schwächen der IST-Situation;
- Erstellen einer Gesamtschau über alle vorhandenen Studien und Planungen;
- Aufzeigen der Defizite, Konflikte und Abhängigkeiten;
- Entwicklung eines nachhaltigen und auf die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmten Zukunftsbildes;
- Erarbeitung von Lösungsansätzen und -varianten und Beurteilung aufgrund ihrer Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken;
- Erstellen einer Umsetzungsplanung mit Zielvorgaben, Massnahmen, Zuständigkeiten, Abhängigkeiten, Koordinationsbedarf, Zeit- und Kostenrahmen.

Das sGVK Dietikon stellt die Basis für die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans dar. Es bildet die strategisch-konzeptionelle Basis für die mittelfristige Verkehrsplanung und koordiniert die Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung. Im Mobilitätskonzept sollen wichtige Ziele, Grundsätze und Strategien verankert werden, welche der Stadt als Richtlinie für die Verkehrspolitik der nächsten 15 bis 20 Jahre dienen und mit der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans behördenverbindlich festgesetzt werden.

Den Planungsbüros wurden im Rahmen der Ausschreibung für das sGVK folgende Vorgaben gemacht:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Strategien und Konzepten für den MIV sind Leistungsfähigkeitsberechnungen und Verkehrssimulationen durchzuführen. Es gilt dabei, das kantonale Verkehrsmodell (Modellierung der Verkehrsnachfrage) in Bezug auf die Stadt Dietikon weiter zu vertiefen. Zudem sind detaillierte Verkehrssimulationen für ausgewählte Knoten und/oder Netzabschnitte unter Miteinbezug des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) zu erstellen und auszuwerten.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Öffentlicher Verkehr

Mit der Realisierung der Limmattalbahn wird das öV-Angebot in Dietikon verbessert bzw. die Erschliessungsqualität erhöht. In diesem Zusammenhang sind konzeptionelle Überlegungen für das zukünftige Busnetz anzustellen. Ein weiteres bedeutendes Vorhaben ist die angestrebte S-Bahn-Haltestelle Silbern. Im Rahmen der öV-Planung ist insbesondere die Sicherung der Buskorridore von Bedeutung. Damit die hohe Qualität des öV auch zukünftig gewährleistet werden kann, sind Überlegungen bezüglich der Ausscheidung von Busspuren und der Buspriorisierung an den Knoten anzustellen. Des Weiteren sind grobe Linien- und Angebotskonzepte zu erarbeiten sowie zukünftige Bedienungsintervalle zu klären. Weiter sind Vorschläge auszuarbeiten, wie das Entwicklungsgebiet Niderfeld an die zukünftige S-Bahnhaltestelle Silbern angebunden werden kann.

Langsamverkehr

Beim Veloverkehr stehen Aspekte wie Netzergänzungen und -erweiterungen, Schliessung von Netzlücken, Entschärfung von Sicherheitsdefiziten und die Attraktivitätssteigerung im Fokus. Diese Aspekte sind wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige und stadtverträgliche Entwicklung der Mobilität und geniessen in den verschiedenen Phasen der Erarbeitung des sGVK einen hohen Stellenwert. Der Netzergänzung und der Schliessung von Netzlücken kommt speziell im Zentrum und den angrenzenden Quartieren eine grosse Bedeutung zu. Die Netzerweiterung ist beispielsweise im Niderfeld zentral. Weitere wichtige Themen sind die Anbindungen an die geplante Veloschnellroute durchs Limmattal und das regionale Velowegnetz sowie die Bezeichnung geeigneter Standorte für zusätzliche Veloparkieranlagen.

Für die Fussgänger ist ein direktes, engmaschiges, sicheres und attraktives Wegnetz von Bedeutung. In diesem Zusammenhang sind besonders die Verbindungen zu den Versorgungseinrichtungen, Schulen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen und sicherzustellen. Im Zentrum muss den Fussgängern der notwendige Raum zum Flanieren und zum Verweilen zur Verfügung gestellt werden können. Dies sind wichtige Voraussetzungen zur Förderung des Fussverkehrs, welche bei der Erarbeitung des Konzeptes und der Planung von Massnahmen entsprechend berücksichtigt werden müssen. Zudem ist die Schaffung von zusätzlichen Fusswegverbindungen abseits des Strassenverkehrs zu prüfen.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen des sGVK sind der Bedarf und das Angebot an Abstellplätzen sowohl für den MIV wie auch den Veloverkehr zu überprüfen. Hauptsächlich ist sicherzustellen, dass die jeweiligen Parkieranlagen an den richtigen Standorten liegen, und im Falle des MIV Parksuchverkehr verhindert werden kann. Für die Velos sind insbesondere gedeckte und vandalensichere Abstellanlagen von Bedeutung, da diese massgeblich zur Attraktivität des Velos als Nahverkehrsmittel beitragen.

Zu Frage 4

Die beauftragte Gruner AG rechnet für die Erarbeitung des sGVK mit total 1'714 Arbeitsstunden. Das bei der Stadt Dietikon für die Verkehrsplanung zuständige Stadtplanungsamt hat die zeitlichen Ressourcen nicht, um selber ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Das Stadtplanungsamt ist unter anderem für folgende Bereiche zuständig:

- Richt-, Nutzungs-, und Gestaltungsplanung (z.B. Gestaltungsplan SLS)
- Gebiets- und Arealentwicklung (z.B. Sondernutzungsplanung Niderfeld)
- Stadt- und Quartierentwicklung (z.B. Zentrumsentwicklung)
- Verkehrsplanung (z.B. Begleitung Planungsprozess Limmattalbahn)
- Tiefbau- und Infrastrukturplanung (z.B. Strassen- und Leitungssanierungen)
- Park- und Freiraumplanung (z.B. Park Niderfeld)
- Gewässer (z.B. Aufwertungs- und Gestaltungskonzept Reppisch, Hochwasserschutz)
- Natur und Umweltschutz (z.B. Förderung der Biodiversität, Vernetzungskonzept)
- Altlastensanierungen (z.B. Schiessanlage Fondli, Altlast Müsli)

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Insgesamt bearbeitet das Stadtplanungsamt neben den Grundaufgaben momentan über 30 Projekte. Beim Stadtplanungsamt arbeiten vier Personen (350 Stellenprozente). Es kann deshalb Projekte in dieser Grösse wie das sGVK nicht selber erarbeiten, sondern übernimmt dabei die Funktion der ebenfalls arbeitsintensiven Projektleitung.

Zu Frage 5

Eine amtsinterne Erarbeitung würde zum einen zu einer markanten Aufstockung des Stellenplans des Stadtplanungsamtes führen und zum anderen bedingen, dass die nötige Software für Verkehrssimulationen teuer eingekauft werden müsste, was wiederum finanzielle wie personelle Ressourcen binden würde. Eine genaue Bezifferung der "Eigenproduktion" ist nicht möglich, würde jedoch die Auftragskosten der Gruner AG erheblich übersteigen. Abgesehen davon sind die spezifischen Softwarekenntnisse nicht vorhanden.

Der Kanton beteiligt sich im Übrigen mit 25 % an den Kosten für das sGVK Dietikon.

Zu Frage 6

Grundsätzlich kann nicht davon ausgegangen werden, dass lokal ansässige Fachleute bessere Lösungen erarbeiten können. Die Grundprinzipien und Methoden der Verkehrsplanung sind in der Schweiz überall die gleichen und der Verkehr funktioniert in Dietikon nach den gleichen Gesetzmässigkeiten wie anderswo auch.

Ein neutraler Blick von aussen erweist sich jedoch oft als hilfreich. Er kann mithelfen, die Diskussion über das emotionale Thema "Verkehr" zu versachlichen. Das hier mit den Arbeiten betraute Büro Gruner ist mit den Verhältnissen im Limmattal und mit Dietikon überdies sehr vertraut, da es hier bereits verschiedene Projekte bearbeitet hat.

Für die im sGVK erarbeiteten Massnahmen muss die verkehrstechnische Machbarkeit nachgewiesen werden. Dabei kommen Simulationsprogramme (z.B. VISSIM oder VISUM) zum Einsatz. Diese ermöglichen, komplexe verkehrliche Zusammenhänge (z.B. verkehrsabhängige Steuerungsverfahren zur Bevorzugung des ÖV) realitätsnah zu prüfen.

Diskussion:

Stephan Wittwer (SVP) dankt dem Stadtrat für die ausführliche Antwort. Mit der Beantwortung zeigt er sich nur teilweise zufrieden.

Er stellt fest, dass im Schreiben an die Parteien erwähnt wurde, dass die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts durch ein qualifiziertes Planungsbüro ausgeführt werde. Diese Information hätte früher an die Begleitgruppe erfolgen müssen.

Die Antwort zeigt die Vision des Stadtrates für ein attraktives Dietikon. Es ist nicht einfach, alles unter einen Hut zu bringen. Verschiedene Punkte wurden bereits analysiert; man könnte mit der Umsetzung beginnen.

Bereits früher wurde festgelegt, dass der Platz entlang der Bremgartnerstrasse bis zum Stadthaus räumlich aufgewertet werden soll. Kleine Plätze sollten den Strassenraum gliedern. Passiert ist leider nichts. Läden sind verschwunden. Dafür entstanden Take-Aways, welche Dreck verursachen; der Verkehr hat enorm zugenommen.

Zu Frage 2 lässt sich festhalten, dass der Stadtrat der Ansicht ist, dass sich die Bedürfnisse in vier bis sechs Workshops abholen lassen. In einem Zeitpunkt, wo vieles schon in Stein gemeisselt erscheint, sind die Workshops eher als Beruhigungsspielen gedacht. Der Stadtrat wird nicht grosses Gewicht auf die Meinung der Begleitgruppe legen. Stattdessen werden die Fachplaner entscheiden.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

In der Beantwortung der Frage 3 hätte eine Vision zur Gestaltung der Stadt Dietikon zum Zuge kommen können. Wie sieht Dietikon in 20 - 30 Jahren aus? Leider nicht thematisiert wurden die Heitersberglinie, welche vorallem den Aargauern nützt, die Aufwertung des Bahnhofs Glanzenberg, die Anbindung der Limmattalbahn an den Bahnhof, das Gebiet Fondli als Mehrzweckzentrum sowie beispielsweise Elektrobusse, welche die Quartiere erschliessen.

Gemäss Antwort des Stadtrates sollen Veloabstellplätze massgebend zur Attraktivität der Stadt beitragen. Es stellt sich die Frage, wieso diese Anlagen an bester Lage ständig leer sind.

In der Beantwortung der Frage 4 wird aufgelistet, wofür das Stadtplanungsamt zuständig ist. Dabei stellt man fest, dass alles, was es für ein Gesamtverkehrskonzept braucht, zu den Aufgaben des Stadtplanungsamtes gehört. Deshalb stellt sich die Frage, wieso keine Eigenproduktion möglich ist und ob es nur an der Anzahl Stunden liegt, welche für ein solches Projekt benötigt werden. Mit den Projekten SLS und Limmattalbahn ist das Stadtplanungsamt ebenfalls beschäftigt.

Die Frage 5 wurde durch den Stadtrat ehrlich beantwortet. Die Kosten für eine Eigenproduktikon würden höher liegen als von der Gruner AG offeriert.

Zur Antwort zu Frage 6 lässt sich festhalten, dass es vermutlich stimmt, dass die Grundprinzipien für die Verkehrskonzepte überall dieselben sind. Die Arbeit der Fachplaner wird als gut eingeschätzt. Trotzdem gibt es noch immer zu viele Unfälle, weil man überall mit denselben Fehlern plant. Beispielsweise gibt es keine Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen, was für die gesamte Schweiz gilt. Aber an der Guggenbühlstrasse wird trotzdem markiert. Weshalb das so ist, ist nicht geklärt. Dabei wäre es eher angebracht, da den Rechtsvortritt zu entziehen. Leider haben nur Ortsansässige entsprechende Kenntnisse von der Situation.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

P2.92.3. Verkehrsbeschränkungen ruhender Verkehr

Erweiterung Blaue Zone Kirchhalde um die Guggenbühlstrasse

Beantwortung Interpellation

Martin Müller (DP), Mitglied des Gemeinderates, hat am 10. April 2014 folgende Interpellation eingereicht:

"Der Limmattaler Zeitung vom 21. März 2014 ist die Publikation einer Erweiterung der Blauen Zone Kirchhalde um die Guggenbühlstrasse zu entnehmen. Noch zu Zeiten von Sicherheitsvorstand Saxer, wurde dasselbe Ansinnen bereits einmal vorgelegt, dann aber dem gesunden Menschenverstand gehorchend, aufgrund einer Interpellation wieder zurückgezogen. In diesem Zusammenhang sind dem Stadtrat die folgenden Fragen zu stellen:

7. *Warum stellte der Stadtrat erneut ein weitgehend gleiches Gesuch bei der Kantonspolizei, ohne die betroffenen Kreise, insbesondere die Schrebergärtner und Kleintierzüchter der Anlage Vogelau in einer Vernehmlassung zu begrüssen?*
8. *Wurden der Bauherrschaft der neuen Mehrfamilienhäuser nördlich der Guggenbühlstrasse keine genügenden Auflagen bezüglich Pflichtparkplätzen gemacht, dass sich eine Änderung des bewährten Regimes zulasten von teils langjährigen Einwohnern von Dietikon aufdrängt?*
9. *Ist der Stadtrat bereit, die Verfügung rückgängig zu machen, bevor Steuergelder für Signalisation und Bemalung ausgegeben werden?*

Die Interpellation von Martin Müller (DP) wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1

Die Auslastung der öffentlichen Parkflächen in Dietikon hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Insbesondere wurden die weissen Parkflächen ohne Gebührenpflicht verstärkt von Privatpersonen und Geschäftslieferwagen als Dauerparkplätze genutzt. Um den Parkplatzsuchverkehr und das Dauerparkieren einzugrenzen, hat der Stadtrat mit Bewilligung der Kantonspolizei die Blaue Zone Kirchhalde an der Guggenbühlstrasse um das Teilstück Friedackerstrasse bis Friedhof erweitert. Anwohnerinnen und Anwohner sind berechtigt, eine Parkkarte für die betreffende Zone Kirchhalde zu beziehen. Gleiches gilt für die Lehrkräfte des Schulhauses Wolfsmatt und Pächterinnen und Pächter der Familiengärten Vogelau. Für Besucherinnen und Besucher können Tageskarten für die Blaue Zone erworben werden. Zudem stehen die Parkflächen der Blauen Zone zwischen 18.00 Uhr und 08.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ohne Einschränkung auch Gästen der Familiengärten zur Verfügung. Eine vergleichbare Regelung gilt für die Friedhofsparkplätze zwischen 17.00 und 7.00 Uhr und am Wochenende. Mit der Gleichstellung der Pächterinnen und Pächter der Familiengärten mit Anwohnenden und der damit verbundenen Bevorzugung beim Parkieren in der Blauen Zone, ergab sich kein Bedarf nach einer Vernehmlassung.

Zu Frage 2

Die Erweiterung der Blauen Zone Kirchhalde steht in keinem Zusammenhang mit den Pflichtparkplätzen des neuen Mehrfamilienhauses nördlich der Guggenbühlstrasse, sondern nur mit der Einschränkung des Pendler- und Suchverkehrs.

Zu Frage 3

Bei den weiss markierten Parkplätzen an der Guggenbühlstrasse handelte es sich praktisch um die einzigen noch verbliebenden öffentlichen Parkflächen in einem Wohngebiet ohne Parkraumbewirt-

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

schaftung. Dies widerspricht dem Ziel, Wohnquartiere mit Blauen Zonen von Pendler- und Suchverkehr freizuhalten. Die Stadt Dietikon hat daher Ende 2013 auch in den Quartieren Gassacker und Staffelacker flächendeckend die Blaue Zone und bei den Parkplätzen Stadthalle und Badstrasse die Gebührenpflicht eingeführt. Die Pächterinnen und Pächter der Familiengärten im Gebiet Fondli sind dabei ebenfalls den Anwohnenden gleichgestellt und können eine Parkkarte für das Dauerparkieren auf dem Stadthallenparkplatz erwerben. Mit einer Parkplatzordnung aus gebührenpflichtigen Parkplätzen in Zentrumslage und Blauen Zonen mit Anwohnerbevorzugung in Wohnquartieren, kann den Parkplatzbedürfnissen sowohl der Wohnbevölkerung wie des ansässigen Gewerbes am besten Rechnung getragen werden. Es besteht daher kein Anlass, die Verfügung zur Erweiterung der Blauen Zone Kirchhalde rückgängig zu machen.

Diskussion:

Martin Müller (DP) dankt dem Stadtrat für seine Antwort. Der springende Punkt liegt allerdings da, wo die Antworten weggelassen wurden.

Man steht jetzt vor vollendeten Tatsachen. Alles ist markiert und die Signale wurden gesetzt. Das Geld ist ausgegeben und Dietikon ist um ein Stück Lebensqualität ärmer.

Der Parksuchverkehr, welchen man mit den Massnahmen verhindern wollte, war an einem kleinen Ort vorhanden. Der Umparkierverkehr, welcher jetzt ausgelöst wird, dürfte wesentlich grösser sein.

Es ist nicht zu verstehen, weshalb der Stadtrat immer alles über einen Leist schlagen muss. Der He-dingerparkplatz im Zentrum ist nicht mit dem abgelegenen Guggenbühlparkplatz zu vergleichen.

Was Martin Müller zunehmend befremdet, ist die grassierende Missgunst in der Stadt. Wenn man selber eine Parkkarte lösen muss, dann sollen das andere bitte ebenfalls machen. Es herrscht die Meinung, dass es gar nicht gehe, wenn jemand einen Vorteil gegenüber anderen hat.

Leider ist die Situation jetzt so, wie sie sich präsentiert. Der Wirtschaftsstandort wurde mit der Hochsteuerpolitik bereits bachab geschickt. Die Lebensqualität nimmt weiter ab. Vom Slogan "Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität" bleibt nur noch das "mit".

Vor den Wahlen war auf den Plakaten zu lesen: "Für Dietike!", "Für euses Dietike", "Dietike zlieb". Jetzt wäre die Möglichkeit gewesen, diese Wahlversprechen einzulösen. Leider wurde diese Chance verpasst.

Philipp Müller (FDP) erklärt, dass die FDP es wichtig findet, dass die Parkplatzbewirtschaftung vorsichtig angegangen wird. Leider hatte der Stadtrat hier in letzter Zeit nicht immer eine gute Hand bewiesen.

Die Blauen Zonen bewirken, dass das Dauerparkieren reduziert und dem Suchverkehr ein Riegel geschoben wird. Wer in der Blauen Zone parkieren darf, findet sich auch auf der Homepage der Stadt. Parkieren ist nur an Werktagen und tagsüber beschränkt. Anstösser können unbeschränkt parkieren. Für Friedhofbesucher wird die Parkzeit ausreichen. Man fragt sich, wer durch diese neuen Normen eingeschränkt wird. Blaue Zonen gibt es an vielen Orten. Wieso sollte dies in Dietikon anders sein?

Auch Pächter der Familiengärten dürfen eine Parkkarte beziehen. Wer dies nicht möchte, kann zu Fuss hin gehen oder das Velo nehmen. Die FDP erachtet die Erweiterung der Blauen Zone als sinnvoll. Den Anwohnern mag man den reduzierten Verkehr gönnen.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Anton Felber (SVP) stellt fest, dass mit der Erweiterung der Blauen Zone im Quartier ein weiteres Stück Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wurde. Damit wird der Parkplatztourismus unterbunden. Auch Lieferwagen werden aus dem Quartier verbannt. Damit ergibt sich eine bessere Sicht und mehr Sicherheit für spielende Kinder.

Die Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier Staffelacker haben ebenfalls vom neuen Parkregime profitiert. Dass die Pächter der Familiengärten und die Lehrerschaft aus dem Schulhaus Wolfsmatt eine Parkkarte lösen können, wird als gute Lösung erachtet.

Für die Teilnahme an Beerdigungen kann lange genug parkiert werden. Sollten im Quartier Feste stattfinden, kann mit den Verantwortlichen geredet und nach einer Lösung gesucht werden. Mit der Parkplatzbewirtschaftung wird eine Gleichbehandlung garantiert, welche genügend Parkraum im Quartier schafft. Die SVP begrüsst das Konzept; Wohnquartiere werden beruhigt und damit sicherer.

Catherine Peer (SP) findet die flächendeckende Einführung der Parkraumbewirtschaftung sehr gut. Erfreut stellt sie fest, dass SVP und FDP derselben Meinung sind. Der Verkehr muss in den Quartieren reduziert und eingedämmt werden.

Martin Müller (DP) hält fest, dass es sich nicht um einen Zufall handelt, dass er bei den Familiengärten eine Parzelle bewirtschaftet. Er habe diese aktiv gesucht. Es ist ein Vorteil des Milizparlamentes, dass es Leute gibt, welche im Leben stehen und etwas verstehen. Will man nicht mehr, dass Leute Vorstösse einreichen über Angelegenheiten, wovon sie eine Ahnung hätten, bräuchte es ein Berufsparlament.

Martin Müller stellt weiter fest, dass die Bewirtschafter der Familiengärten nicht immer mit dem Auto unterwegs seien. Es wird viel gelaufen oder mit dem Velo gefahren. Aber es gibt auch Momente, wo etwas transportiert werden muss. Da ist man auf ein Auto angewiesen.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

W2.42. Stadtgärtnerei, Bepflanzungen

Stadtbaumkonzept

Beantwortung Interpellation

Manuel Peer (SP), Mitglied des Gemeinderates, hat am 22. Mai 2014 folgende Interpellation eingereicht:

"Der Stadtrat hat im September 2008 ein Baumkonzept veröffentlicht. In den gut fünf Jahren seither sind einige Bäume in der Stadt gepflanzt worden. 2014 will der Stadtrat als Schwerpunkt die Natur im Siedlungsraum fördern. Bäume gehören hoffentlich auch dazu. Ich ersuche den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie viele Bäume sind seit 2008 gemäss dem Konzept im öffentlichen Grund durch die Stadt gepflanzt worden?*
- 2. Wo sind die Standorte dieser Baumpflanzungen?*
- 3. Wer im Stadtrat und wer in der Verwaltung ist für die Umsetzung und Qualitätskontrolle im Sinne des Konzepts verantwortlich?"*

Die Interpellation von Manuel Peer (SP) wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Das Baumkonzept der Stadt Dietikon wurde mit Stadtratsbeschluss vom 15. Dezember 2008 genehmigt und der Öffentlichkeit an einer Medienorientierung vorgestellt. Neben konzeptionellen Überlegungen, der Baumwahl und baulichen Rahmenbedingungen sind darin auch Aspekte des Unterhaltenes geregelt.

Bauvorhaben von Dritten sind dem Konzept zwar nicht direkt unterstellt (infolge Behördenverbindlichkeit), dennoch wird es im Rahmen einer Baubewilligung stets beigezogen und dabei geprüft, ob die vorgesehene Umgebung, Baumanordnung und Baumart in das Konzept der Stadt Dietikon passt.

Zu Frage 1

Auf öffentlichem Grund wurden seit 2008 rund 60 Bäume gemäss Baumkonzept gepflanzt.

Zu Frage 2

An den folgenden Standorten wurde die Bepflanzung vorgenommen: Parkplatz Badstrasse (verschiedene Ahorne), Schützenstrasse (schmalblättrige Esche), Studackerstrasse (Ahorne), Guggenbühlstrasse (Stieleichen), Reservatstrasse (Schwarzpappeln).

Zu Frage 3

Die Umsetzung und Qualitätskontrolle des Konzeptes wird von der Infrastrukturabteilung vorgenommen.

Diskussion:

Manuel Peer (SP) erklärt, dass die Antwort des Stadtrates knapp ausgefallen ist. Das Problem in Dietikon sind offenbar nicht die privaten Bäume, sondern die Bäume der Stadt. Als Beispiel dienen

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

die Bäume an der Studackerstrasse. Bereits nach wenigen Jahren wachsen die Mitteltriebe nicht mehr. Die Bäume müssen ersetzt werden.

Wenn das bestehende Konzept beachtet würde, könnten die Bäume wachsen. Das bestehende Konzept ist nicht schlecht und verursacht wenig Kosten. Aber man müsste die Bäume pflegen.

Leider ist der Stadtrat nicht zur Einsicht gekommen, dass bisher zu wenig für die Bäume gemacht wurde und auch künftig wird sich dies nicht ändern. Insofern zeigt sich Manuel Peer mit der Antwort nicht zufrieden.

Raphael Müller (FDP) erklärt, dass das Thema grundsätzlich heikel ist. Im Parlament hat man gewisse Freiheiten, es sind aber auch Selbstverantwortung und Vernunft gefragt. Bevor Vorstösse eingereicht werden, sollte jeweils eine Kosten-/Nutzenanalyse erfolgen. Die eingereichte Interpellation erweist sich als Papiertiger und nutzt weder den Bäumen noch der Umwelt.

Rosmarie Joss (SP) stellt fest, dass eine Antwort im Umfang einer halben Seite nicht grosse Kosten verursacht haben dürfte. Vielmehr sollte kritisiert werden, dass man sich für die Beantwortung des Vorstosses genauso wenig Mühe gegeben hat wie für die Pflege der Bäume.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

E2.4. Gesamtenergiekonzept, Energiewirtschaft

Erneuerbare Energie bei Neu- und Umbauten

Beantwortung Interpellation

Catalina Wolf-Miranda (Grüne), Mitglied des Gemeinderates, und 10 Mitunterzeichnende haben am 22. Mai 2014 folgende Interpellation eingereicht:

"Am 9. Februar 2014 hat das Zürcher Stimmvolk der Änderung des Planungs- und Baugesetzes zugestimmt. Damit können Gemeinden Zonen bestimmen, in welchen Eigentümer bei Neu- und Umbauten einen höheren Anteil an erneuerbaren Energien vorweisen müssen, als dies der Kanton vorschreibt.

Die Stadt Dietikon strebt das Energie Gold Label an. Plant der Stadtrat in diesem Zusammenhang die Ausscheidung solcher Zonen nach PBG Art. 78a (z.B. im Niderfeld)?"

Mitunterzeichnende:

Johannsen Sven
Neff Lucas
Kiwic Anton

Koller Metzler Sven
Sonderegger Stadler Esther
Wetter Peter M.

Müller Martin
Peer Catherine

Peer Manuel
Joss Rosmarie

Die Interpellation von Catalina Wolf-Miranda (Grüne) und 10 Mitunterzeichnenden wird wie folgt beantwortet:

Die neue Möglichkeit, im Rahmen der Bau- und Zonenordnung (BZO) im Zonenplan Gebiete zu bezeichnen, in denen strengere Anforderungen an die Nutzung erneuerbarer Energien gelten, wird begrüsst. Damit kann der Einsatz von erneuerbaren Energien verstärkt gefördert werden. Dies ist auch im Sinne von Art. 1 Abs. 3 der Gemeindeordnung, gemäss dem sich die Gemeinde für die Förderung von Energieeffizienz und erneuerbarer Energiequellen einsetzt. Um solche Zonen zu schaffen, braucht es vertiefte Abklärungen und eine Revision der BZO, welche im Gegensatz zum kommunalen Energieplan grundeigentümerverbindlich ist. Eine (Teil-) Revision der BZO ist aus verschiedenen Gründen angezeigt, weshalb es in den nächsten Jahren zu Anpassungen kommen soll.

Mit Beschluss vom 21. Juli 2014 hat der Stadtrat die Richtlinien betreffend energetische Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten genehmigt. Diese Richtlinien traten per 1. August 2014 in Kraft. Beim privaten Bauen werden bei allen Bauvorhaben, bei denen die Stadt Einfluss nehmen kann, energetische Auflagen erteilt oder Anreize für energetisch vorbildliches Bauen geschaffen.

Gestaltungsplanverfahren ermöglichen die freiere Überbauung bestimmter dazu geeigneter Gebiete nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen und schaffen Voraussetzungen für besondere Nutzungsarten oder eine höhere Ausnützung gegenüber der Regelbauweise. Die Gestaltungsplanverfahren werden deshalb auch gezielt energetisch optimiert und es sollen Gebäudestandards erfüllt werden, welche die gesetzlichen energetischen Bestimmungen übersteigen.

Für Neubauten sind dabei die Energiewerte von Minergie P-Eco oder Minergie A-Eco-Standard grundsätzlich einzuhalten. Diese stehen für ressourcenschonend erstellte Bauten mit sehr geringem Bedarf an Betriebsenergie und hohem Komfort. Es soll ein angemessener Anteil der benötigten Elektrizität selbst produziert werden. Weiter sind integrale Gebäudekonzepte mit entweder sehr gut gedämmter Gebäudehülle oder sehr effizienten Geräten erforderlich. Abwärme oder erneuerbare

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Energien nutzende Gebäudetechnik sind von Vorteil. Die neu geltenden Richtlinien werden auch bei den noch zu erarbeitenden Gestaltungsplänen im Gebiet Niderfeld angewendet.

Die Möglichkeiten zur Nutzung erneuerbarer Energien bzw. vorhandener Energieträger sind in den einzelnen Stadtgebieten unterschiedlich. Im behördenverbindlichen kommunalen Energieplan, der zurzeit in Revision ist, werden die künftige Energieversorgung sowie die Energieträgerprioritäten der Stadt Dietikon festgelegt. Grundeigentümer können, unter Bedingungen, innert angemessener Frist verpflichtet werden, sich an eine öffentliche Fernwärmeversorgung (sofern wirtschaftlich vergleichbar mit konventionellen Anlagen) anzuschliessen (§ 295 Abs. 2 PBG).

Um Gebiete festzulegen, insbesondere mit Potenzial zur hohen Überbauungsdichte, in denen Raumwärme und Warmwasser in grösserem Ausmass mit erneuerbarer Energie zu erzeugen sind, müsste der derzeit in Revision stehende kommunale Energieplan vorliegen. Anschliessend ist eine konkrete Überprüfung möglich, in welchen Gebieten oder Zonen erneuerbare Energien in grösserem Ausmass als heute genutzt werden sollen. Entsprechende Bestimmungen und Gebietsausscheidungen werden dann in die geplante Revision der BZO einfliessen.

Die Stadt Dietikon orientiert sich an den langfristigen Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft (Art. 1 Abs. 3 Gemeindeordnung). Diese werden erreicht, wenn Neubauten hochenergieeffizient erstellt und bestehende Bauwerke energetisch optimiert saniert werden. In der Stadt Dietikon, mit ihrem grossen Entwicklungspotenzial, ist eine nachhaltige Bauweise für den künftigen Energiebedarf und zur angestrebten Reduktion der Treibhausgasemissionen wesentlich.

Diskussion:

Catalina Wolf Miranda (Grüne) dankt für die Antwort des Stadtrates. Er hat den akuten Handlungsbedarf bei der Förderung von erneuerbaren Energien bestätigt. Catalina Wolf Miranda erwartet, dass der Stadtrat bis zur Revision der Bau- und Zonenordnung die nötigen Abklärungen abgeschlossen hat und bis dann wissen wird, in welchen Zonen die erneuerbaren Energien verstärkt gefördert werden sollen.

Weiter begrüsst sie, dass der Stadtrat bei privaten Neubauten dort, wo er Einfluss nehmen kann, energetische Auflagen erteilt und Anreize für energetisch vorbildliches Bauen schafft. Offen ist die Frage, bei welchen Bauten er keinen Einfluss nehmen kann.

Leider wurden in der Antwort die sanierungsbedürftigen Bauten kaum berücksichtigt, obwohl genau dort grosser Handlungsbedarf besteht. Erfreulich ist hingegen, dass sich der Stadtrat weiterhin zur 2000-Watt-Gesellschaft bekennt und - wenn auch kleine - Schritte in die richtige Richtung macht.

Markus Erni (SVP) erklärt, dass die Dietiker Stimmbürger die Energievorlage, worauf sich die Interpellation stützt, mit 54.4 % Ja-Stimmen angenommen haben. Von einem klaren Ergebnis kann nicht gesprochen werden, weil sich einige der Konsequenzen nicht bewusst waren. Eine Änderung der BZO wird sich an der Urne beweisen müssen.

Der Stadtrat erklärt, dass der Einsatz von erneuerbaren Energien verstärkt gefördert werden kann. Sind die Grundlagen in der BZO festgehalten, kann nur noch von fördern geredet werden. Eine verstärkte Förderung erweist sich aufgrund der finanziellen Situation der Stadt als Fass ohne Boden.

Dem Gemeinderat wurde die Abrechnung des Rahmenkredites für die "Beiträge an förderungswürdige Energieerzeugungsanlagen" vorgelegt. Wärmepumpen mit Erdsonden kosten den Steuerzahler rund Fr. 5'200.00, Solarkollektoren rund Fr. 5'900.00. Die Frage steht im Raum, ob mit einer verstärkten Förderung die Beitragszahlen erhöht werden sollen, obwohl die Erstellungskosten in den

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

letzten Jahren gesunken sind. Die Antwort kann so gedeutet werden, dass Hausbesitzer dank Subventionen zu erneuerbaren Energieträgern gezwungen werden. Dabei stehen Subventionen immer mehr in der Kritik, weil sie den Wettbewerb verzerren. In der Schweiz steht die Abschaffung der KEV zur Diskussion; in Deutschland sollen sämtliche Beitragszahlungen eingestellt werden.

Der Stadtrat macht sich stark für schädigende Einschnitte in die Eigentumsverhältnisse der Dietiker Immobilienbesitzer. Investitionen brauchen eine gesunde finanzielle Basis. Investitionen sind aber auch notwendig, damit sich das in Immobilien angelegte Vermögen nicht vermindert. Es fragt sich, ob sich Immobilienbesitzer künftig verschulden müssen, damit die geforderten Investitionen in erneuerbare Energien erfüllt werden können. Alternativ können Investitionen aufgeschoben werden, mit dem Risiko, dass sich das entsprechende Vermögen verringert. Aufgeschobene Unterhalts- und Investitionsarbeiten kosten später ein Vielfaches.

Entweder verlieren Immobilien in Dietikon an Wert, oder die Stadt fördert die erneuerbaren Energien derart, dass das städtische Defizit immer grösser wird. Die Steuerzahler von Dietikon bezahlen dafür, damit einige Immobilienbesitzer profitieren können.

Der Stadtrat hat Richtlinien betreffend energetische Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren oder bei städtischen Neu- und Umbauten festgesetzt. Einmal mehr wird dabei auf einen Standard gesetzt, welcher von einem privaten Verein vorgegeben wird. Als Beispiel dient, dass eine 12 cm starke Fassadendämmung nur marginal geringere Werte bringt, als eine 20 cm Dämmung. Die Kosten rechtfertigen den Nutzen nicht.

Bereits im kantonalen Baugesetz sind Dämmvorschriften enthalten. Wieso die Stadt Dietikon darüber hinausgehen will, ist nicht nachzuvollziehen. Das Zentralschulhaus hat im Vergleich zu anderen Schulhäusern in Dietikon eine wesentlich bessere Energiekennzahl. Wenn ein Schulhaus, welches weder über eine Innen- noch eine Aussendämmung verfügt, besser abschneidet als neue, gedämmte Schulhäuser, kann etwas nicht stimmen.

Erneuerbare Energien sind wichtig für die Zukunft. In der ganzen Debatte redet man von Betriebsenergie und Elektrizität, aber es wird vieles vermischt. Man soll von Energie für die Erzeugung von Heizwärme und Warmwasser reden, womit sich in Verbindung mit den erneuerbaren Energien Heizöl oder Erdgas einsparen lässt. Varianten der erneuerbaren Energien benötigen mehr Elektrizität als die konventionellen Energieträger.

Erdgas, in Verbindung mit der Brennstoffzellen-Technik, erzeugt Elektrizität, und mit dem Abfallprodukt der Abwärme können Warmwasseraufbereitungen und Heizungen betrieben werden. Bei der Energieversorgung gibt es viele Facetten; diese sollen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Martin Müller (DP) erklärt, dass er die Interpellation mit unterzeichnet hat. Die Antwort des Stadtrates hat ihn schockiert. Es ist legitim, Vorteile, welche man erlangt, zu entschädigen. Aber es kann keine staatliche Aufgabe sein, Investitionen zu energetischen Massnahmen zu zwingen.

Liest man den Energieplan, so besteht ein Anschlusszwang. Über die BZO sollen ganze Zonen gezwungen werden, sich an erneuerbaren Energieversorgungen anzuschliessen. Wird ein solches Vorgehen staatlich verordnet, so werden Fehlanreize geschaffen. Solche Fehlanreize konnten beobachtet werden bei den Abschreibern der AXPO bei den Wasserkraftwerken. Mit falschen Einspeisevergütungen kam es zu Marktverzerrungen. Die Greentech-Lobby ihrerseits behauptet, Photovoltaik-Anlagen und Windräder seien besser als Wasserkraftwerke. Auch der Verweis auf die Treibhausgase darf nicht fehlen. Mit der Angst vor der Klimaerwärmung kann gut politisiert werden. Allerdings ist im Weltklimabericht 2001 nachzulesen, dass eine langfristige Voraussage des Klimas nicht möglich sei.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Martin Romer (FDP) stellt fest, dass der Stadtrat die neuen Möglichkeiten grundsätzlich begrüsst, welche aus der kantonalen Abstimmung vom 9. Februar 2014 resultieren. In der Gemeindeordnung ist festgehalten, dass sich die Stadt Dietikon einsetzt für die Förderung von Energieeffizienz und erneuerbare Energiequellen. Der Stadtratsbeschluss betreffend energetische Anforderungen bei Gestaltungsplanverfahren und Gebäudestandards für städtische Neu- und Umbauten ist seit dem 1. August 2014 in Kraft.

Um Zonen festlegen zu können, in welchen Eigentümer verpflichtet werden können, einen höheren Standard als die kantonalen Vorgaben zu realisieren, braucht es eine Teilrevision der kommunalen Bauordnung. Gestaltungsplanverfahren sollen zudem energetisch optimiert werden, so dass Gebäudestandards die gesetzlichen Bestimmungen übertreffen.

Ein Anteil der benötigten Elektrizität soll selber produziert werden. Gebäudehüllen sollen gedämmt und energieeffiziente Geräte eingebaut werden. Im Gestaltungsplan Niderfeld sollen diese Richtlinien ebenfalls einfließen. Sobald der behördenverbindliche kommunale Energieplan seine Revision durchlaufen hat, werden die Richtlinien für Dietikon festgelegt. Während einer angemessenen Übergangsfrist können dann Grundeigentümer verpflichtet werden, sich an eine öffentliche Fernwärmeversorgung anzuschliessen.

Die FDP wehrt sich grundsätzlich gegen Eingriffe in die Privatsphäre und in das Privateigentum von Staates wegen.

Im energetischen Bereich gibt es allerdings auch Vorteile, welche der Stadt weiter helfen könnten. Den Liegenschaftsbesitzern energetische oder andere wertsteigernde Massnahmen gesetzlich vorzuschreiben, generiert zwar Mehrkosten. Mehrkosten bedeuten auch steigende Mietpreise. Es wird mit solchen Massnahmen langfristig ein Umbruch entstehen bezüglich Mieterklientel, welche ein höheres Steuersubstrat für Dietikon generieren werden. In der finanziellen Situation der Stadt Dietikon ist diese Entwicklung willkommen.

Gemäss Aussagen von Fachpersonen sei es besonders sinnvoll, die lokale Bereitstellung und Speicherung von Wärme und Kälte zu fördern, da sich diese nicht gut transportieren lasse. Eher unwichtig und nicht zielführend sei die lokale Produktion von Strom, da sich dieser besser transportieren und im Überfluss vorhanden sei.

Wird die BZO revidiert, ist auch zu überlegen, ob der dort verankerte Begriff der 2000-Watt-Gesellschaft angepasst werden soll. Seit den 90er Jahren strebt man eher die Reduktion des CO₂-Ausstosses an mit der entsprechenden Terminologie bzw. Berechnungsmassgaben.

Peter M. Wettler (SP) stellt fest, dass es nicht obligatorisch ist, erneuerbare Energien anzuwenden. Auf freiwilliger Basis hat beispielsweise die Firma Pestalozzi eine Photovoltaikanlage gesponsort.

Im Kanton Zürich wurden Vereine gegründet, welche die lokale Produktion und Konsumation von Energie fördern. Hauseigentümer können ihre Dachflächen vermieten. Wer in Photovoltaikanlagen investiert, kann eigenen Strom beziehen. Hier muss der Staat nicht eingreifen. Ohne staatliche Eingriffe wird die Gemeinschaft und Eigeninitiative gefördert. Es existieren gute Möglichkeiten Erdölprodukte durch erneuerbare Energien zu ersetzen.

Wasserkraftwerke haben zum Teil Probleme, weil deren Strom viel teurer ist als Strom aus Photovoltaikanlagen. Die Stromkonzerne haben die Entwicklung verschlafen und stattdessen auf Atomkraftwerke gesetzt. In die Atomenergie wurden in den 50er bis in die 70er Jahre rund 33 Milliarden Franken investiert. Das Paul Scherrer Institut beschäftigt sich noch heute mit der Kernenergie.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Auch bei der Wärmedämmung gibt es neue Erkenntnisse. Mit einer 5 cm-Dämmung kann ähnlich viel erreicht werden wie mit 12 oder 15 cm Dämmung. Dass an diesen Minergie-Vorschriften festgehalten wird, macht keinen Sinn. Beispielsweise benötigt die Warmwasseraufbereitung mehr Energie als für die gesamte Kühlleistung im Haus. Energie muss gespart werden, das ist klar. Mit 63 Photovoltaikanlagen könnten beispielsweise 1'000 Einfamilienhäuser mit Strom versorgt werden.

Lucas Neff (Grüne) nimmt Stellung zu den Ausführungen von Markus Erni und Martin Müller. Viele der erwähnten Fakten stimmen, sind aber in falsche Zusammenhänge gebracht.

Es wurde behauptet, dass es sich bei Minergie um einen privaten Verein handle. Richtig ist, dass es sich dabei um eine Rechtsform handelt wie beispielsweise bei einer Aktiengesellschaft. Gründungsmitglieder waren die Kantone Zürich und St. Gallen. Mittlerweile haben sich alle diesem Erfolgsmodell angeschlossen. Dem Verein darf nicht vorgeworfen werden, dass es sich die Rechtsform eines Vereins gegeben hat.

Der Verein Minergie erstellt jährliche Auswertungen. Wer das Label beanspruchen will, muss dafür bezahlen. Die Funktion wird überprüft und es wird ein entsprechender Nachweis ausgestellt. Die Investitionen lohnen sich mit Blick in die Zukunft.

Der Begriff der 2'000-Watt-Gesellschaft ist nicht veraltet. Man muss dafür genauso sorgen wie auch für die CO₂-Reduktion. Die Gefahr, dass die Reserven an Erdöl ausgehen, ist real. Auch die Vorräte an Uran sind nicht unendlich. Wird das Ziel der 2'000-Watt-Gesellschaft erreicht, ist man weder auf Erdöl noch auf Uran angewiesen.

In der Schweiz entstehen rund 20 % der Energie aus Wasserkraft. Ca. 80 % werden aus Öl, Gas und Atomenergie erzeugt. Sonnenkraft macht nicht einmal 1 % aus. Im Vergleich erzeugen Deutschland und Österreich rund 20 - 25 % aus Sonnenenergie. Die Schweiz hat hier den Anschluss verpasst. Wenn Atomkraftwerke nicht mehr rentabel sind, können diese Konkurs gehen. Diesen kann man sich jedoch nicht leisten, weil dann der Unterhalt der Anlagen nicht mehr gewährleistet wäre.

Samuel Spahn (Grüne) stellt fest, dass je nach Sichtweise und Thema ein Ja-Stimmen-Anteil von 54.6 % keine qualifizierte Mehrheit darstelle, ein Ja-Stimmen-Anteil von 50.2 % hingegen schon. Die Haus- und Immobilienbesitzer sind zu bedauern. In den 20 Jahren, in welchen das Förderprogramm lief, hat die Stadt nicht einmal 1.5 Millionen Franken ausgegeben. Auf der anderen Seite werden Immobilien- und Landbesitzer jährlich um 4 Millionen Franken entlastet aufgrund der weggefallenen Handänderungssteuer.

Markus Erni (SVP) dankt Lucas Neff für seine Ausführungen. Wasserkraft, Erdöl und Sonnenenergie dürfen nicht vermischt werden. Stattdessen soll man über Elektrizität und Heizöl diskutieren. Die Rechnung ist einfach: Reduziert man den Erdölverbrauch, so braucht es entsprechend mehr Elektrizität.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

A1.11.2. Abstimmungsweisungen

Weisungen des Stadtrates zu kommunalen Vorlagen

Motion

Peter M. Wettler (SP), Mitglied des Gemeinderates, und 10 Mitunterzeichnende haben am 22. Mai 2014 folgende Motion eingereicht:

"Der Stadtrat wird eingeladen, die Gemeindeordnung so zu ergänzen, dass sie dem § 64 des Gesetzes über die Politischen Rechte (GPR) im Kanton Zürich entspricht. Im "Beleuchtenden Bericht" soll nicht nur die Meinung des Stadtrates, sondern auch die Gegenmeinung, verfasst vom Initiativ- oder Referendumskomitee (auch bei einer Behördeninitiative) oder der Vertreter der gegenteiligen Meinung, zum Ausdruck kommen.

Begründung:

Das Initiativ- oder Referendumskomitee darf eine eigene Stellungnahme verfassen, die in den "Beleuchtenden Bericht" aufgenommen werden muss. Dies ist in § 64 Abs. 1 lit. c GPR ausdrücklich so vorbehalten. Dass dies so sein muss, geht auch aus § 64 Abs. 4 GPR hervor, wonach die wahlleitende Behörde ehrverletzende, offensichtlich wahrheitswidrige oder zu lange Äusserungen in der Stellungnahme gemäss Abs. 1 lit. c ändern oder zurückweisen kann. Das macht nur Sinn, wenn eben das Komitee selber einen Bericht verfasst, der dann in den "Beleuchtenden Bericht" aufgenommen werden muss. Es trifft nicht zu, dass bei Initiativen oder Referenden die Geschäftsleitung des Gemeinderates die Mindermeinung im "Beleuchtenden Bericht" verfasst. Im Ergänzungsband zum Kommentar zum Zürcher Gemeindegesetz (Zürich 2011) ist (neu) festgehalten, dass die Stellungnahme des Komitees grundsätzlich unverändert zu übernehmen ist (mit den oben erwähnten Einschränkungen; vgl. § 100 N 2.1, S. 116).

"Bundesbüchlein" oder andere erläuternde Berichte zu Abstimmungen dienen der freien Meinungsbildung von Bürgerinnen und Bürgern. Der ungehinderte Zugang zu allen erforderlichen Fakten und Meinungen für alle Stimmberechtigten ist für die direkte Demokratie konstituierend, führt doch die geistige Auseinandersetzung mit diesen Fakten und Meinungen zur Bildung einer eigenen Meinung als Voraussetzung für eine politische Ja- der Nein-Entscheidung.

Der Bürgerin oder dem Bürger ist der Zugang zu den verschiedenen für die meinungs- und urteilsbildende Fakten so einfach wie möglich zu machen.

In den Erläuterungen zur Gemeindeabstimmung vom 30. März 2014 über die "Aufhebung der Verordnung über die zusätzliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenbeihilfe" schildert der Stadtrat seinen Antrag und die Begründungen dazu über 3 ¼ Seiten, während er die Überlegungen der Ratsminderheit, die das Behördenreferendum ergriffen hat, auf gerade einmal 13 Zeilen selber zusammenfasst. Die Gegenpartei kommt selber nicht zu Wort. Diese krasse ungleiche Wertung und Gewichtung kann mit Fug als undemokratisch und willkürlich kritisiert werden und widerspricht dem Grundsatz der Rechtsgleichheit und dem Rechtsstaatsprinzip."

Mitunterzeichnende:

Koller Metzler Sven	Joss Ernst	Joss Rosmarie	Kiwic Anton
Wittwer Stephan	Florian Alfons	Peer Catherine	Dopler Karin
Peer Manuel	Sonderegger-Stadler Esther		

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Begründung:

Peter M. Wettler (SP) erklärt, dass es ein Fehler war, die Motion einzureichen. Er hat sich zusammen mit der SP-Fraktion darüber geärgert, dass in der Weisung des Stadtrates zur Abstimmung über die zusätzliche Altersbeihilfe über knapp vier Seiten die Haltung des Stadtrates und der Gemeinderatsmehrheit zur Meinungsbildung der Stimmberechtigten beschrieben wurde, während auf knappen 12 Zeilen - ebenfalls vom Stadtrat verfasst - die Ansicht der 12 Mitglieder des Gemeinderates, welche das Behördenreferendum ergriffen haben, zusammengefasst wurde.

Der Fehler von Peter M. Wettler bestand auch darin, dass er eine unnötige Abstimmung über die Gemeindeordnung erzwingen wollte. Wenn eine Frage in der kantonalen Gesetzgebung abschliessend geregelt ist, darf die Gemeindeordnung keine ergänzende oder ändernde Formulierung enthalten.

Man hätte den Stadtrat darauf hinweisen müssen, dass im Artikel 65 des Gesetzes über die Politischen Rechte auch eine Stellungnahme des Initiativ- oder Referendumskomitees im beleuchtenden Bericht enthalten sein muss. In einer Entscheidung des Zürcher Verwaltungsgerichtes vom 12. Mai 2010 steht, dass zu jeder Abstimmungsvorlage ein kurzer, sachlich gefasster und gut verständlicher beleuchtender Bericht verfasst wird. Dem ist eine Stellungnahme des Referendumskomitees gegenüberzustellen. Die Abstimmungszeitung gestaltet sich also kontradiktorisch. Dem Beleuchtenden Bericht, welcher die Abstimmungsempfehlung von Exekutive und Parlament begründet, steht die Meinung des Referendumskomitees gegenüber. Entsprechend sind die Anforderungen an die Ausgewogenheit der behördlichen Stellungnahme herabzusetzen. Die Behörde braucht für das Referendum entsprechende Argumente nicht ebenfalls aufzulisten. Dies geschieht in der Stellungnahme des Referendumskomitees. Dies ändert jedoch nichts daran, dass der Beleuchtende Bericht weder falsche Informationen enthalten noch irreführend sein darf. Im Ergänzungsband zum Kommentar zum Zürcher Gemeindegesetz ist festgehalten, dass die Stellungnahme des Komitees grundsätzlich unverändert zu übernehmen ist.

Der Stadtrat hat mit der Vorlage zum Gebiet Silberne Schiffbruch erlitten, indem er den Moorschutz missachtete. Auch beim Kronenareal ist der Stadtrat mit dem geltenden kantonalen Recht unsorgfältig umgegangen.

Falls der Stadtrat zusichert, künftig Vorlagen nach den gesetzlichen Vorgaben auszuarbeiten und dem Initiativ- oder Referendumskomitee die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen, ist Peter M. Wettler bereit, die Motion zurückzuziehen oder in ein Postulat umzuwandeln. Sollte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Weisung vorlegen, wonach zukünftig bei Abstimmungen beiden Meinungen Platz zur Stellungnahme eingeräumt wird, würde Peter M. Wettler auch auf das Postulat verzichten.

Stadtpräsident Otto Müller erklärt, dass das Anliegen von Peter M. Wettler nicht motionswürdig sei. Die Stadt erstellt für jede Abstimmung eine Weisung. Diese besteht aus einer Kurzfassung, danach enthält sie einen ausführlichen Bericht mit Grafiken und Zahlen. Diese Weisung basiert auf dem Antrag des Stadtrates. Danach wird die Diskussion im Stadtrat wiedergegeben. Es sei wichtig, dass beide Meinungen, sowohl der Mehr- wie auch der Minderheit, wiedergegeben werden. Das wird in der Regel auch so gemacht. In der Abstimmungsweisung zur Abschaffung der Gemeindegremien wurden beide Meinungen mit je 13 Zeilen wiedergegeben.

In der Weisung zur Einzonung des Niderfelds aus dem Jahr 2008 hat das damalige Referendumskomitee 1.5 Seiten verfasst, welche so wiedergegeben wurden. Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass beide Meinungen zum Tragen kommen. Wenn das nicht so verstanden wurde, war das ein Fehler.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

Peter M. Wettler (SP) ist enttäuscht, dass nur je 13 Zeilen der Pro- und Kontra-Meinung publiziert wurden. Wenn sich jemand gegen eine Vorlage stellt und nichts dazu sagen darf, stimmt etwas nicht. Weisungen sollen analog der Weisungen von Bund und Kanton erstellt werden. Künftig soll einem Initiativ- oder Referendumskomitee eine Seite in der Weisung zugestanden werden, damit sich die Stimmberechtigten eine Meinung bilden können.

Peter M. Wettler zieht seine Motion nicht zurück. Künftig soll in einem Streitfall der Bezirksrat entscheiden.

Rosmarie Joss (SP) stellt fest, dass man damals als Mitglied des Referendumskomitees dafür kämpfen musste für eine Stellungnahme in der Weisung zum Niderfeld. Es scheint sich um ein systematisches Problem zu handeln. Auf kantonaler Ebene werden die Mehr- und Minderheitenmeinungen offen dargelegt. Es kann nicht sein, dass die Regierung erklärt, was die Minderheit nicht will. In den Zusammenfassungen erkennt man die eigene Meinung nicht mehr. Es werden die schlechtesten Argumente zusammengefasst. Rosmarie Joss hätte vom Stadtrat mehr Entgegenkommen erwartet. Es bleibt zu hoffen, dass man künftig nicht den Bezirksrat über Weisungen entscheiden lassen muss.

Stadtpräsident Otto Müller stellt fest, dass es nicht nötig ist, übergeordnetes Recht nochmals in der Gemeindeordnung zu verankern. Er wird an die Stadtkanzlei eine Weisung über die künftige Ausgestaltung von Abstimmungsweisungen erlassen. Diese wird er auch dem Parlament zukommen lassen. Der Stadtrat ist sich also der Problematik bewusst.

Sven Johannsen (GLP) geht davon aus, dass übergeordnetes Recht gültig ist, ob es nun in der Gemeindeordnung verankert ist oder nicht. Die Stadt hat sich daran zu halten. Die Motion von Peter M. Wettler sei somit nicht nötig.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen:

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 22 zu 12 Stimmen, die Motion von Peter M. Wettler und 10 Mitunterzeichnenden nicht an den Stadtrat zu überweisen.

Rechtsmittel:

Eine allfällige Beschwerde gegen den Beschluss kann gemäss § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

B1.161. Gebietsentwicklung Niderfeld Busanbindung des Niderfelds

Postulat

Martin Müller (DP), Mitglied des Gemeinderates, hat am 4. September 2014 folgendes Postulat eingereicht:

"Ich bitte den Stadtrat, unverzüglich mit dem Kanton in Verhandlungen zu treten, um die Erfordernis einer schienengebundenen Anbindung des Niderfelds abzuwenden.

Begründung:

Seitens des Stadtrates wurde in den vergangenen Jahren immer wieder betont, die Einzonung des Niderfelds sei seitens des Kantons an eine schienengebundene Erschliessung gebunden und deshalb sei die Limmattalbahn quasi der Schlüssel für einen Baubeginn im Niderfeld. Nun zeichnete sich aber in den letzten Monaten ab, dass alle denkbaren Linienführungen durch das Zentrum von Dietikon zu einer massiven Beeinträchtigung des Lebens und Arbeitens im Zentrum führen würden. Die nach wie vor ungeklärte Situation bei den Folgekosten für den Dietiker Steuerzahler, die plötzliche Verlegung des Depotstandorts vom Spreitenbacher Asp ins Dietiker Müsli zwecks Vermeidung einer kostspieligen Altlastensanierung, sowie weitere Ungereimtheiten in der Planung lassen immer mehr besonnene Köpfe zur Gegnerschaft stossen. Der aufkommende Widerstand lässt deshalb Zweifel aufkommen, ob die Limmattalbahn je, und wenn doch, zeitgerecht realisiert werden kann. Es ist daher dafür zu sorgen, dass für das Niderfeld ein Plan B mit einer Busanbindung parat steht. Dies aber bedingt ernsthaft geführte Verhandlungen mit dem Kanton."

Begründung:

Martin Müller (DP) erklärt, dass der eine schienengebundene Erschliessung des Niderfelds abgewendet werden muss. Bei der Limmattalbahn handelt es sich nicht um ein Projekt für heute, sondern für die nächsten 30 Jahre und dieses liege somit nicht im Interesse der heutigen Bevölkerung. Es dient lediglich der Interessen derjenigen, welche von grenzenlosem Bevölkerungswachstum reden. Es erstaunt nicht, dass der Widerstand gegen das Projekt wächst, je besser die Bevölkerung informiert ist.

Das Zentrum Dietikons wird zerstört. Aufgrund des Modells realisiert man, dass jede Linienführung Probleme mit sich bringt. Die Bahn hat schlicht keinen Platz, Unfälle wie bei der Glattalbahn sind vorprogrammiert.

Geht man davon aus, dass das Projekt auf einen Horizont von 30 Jahren ausgelastet sein wird, und die Bauzeit rund 8 Jahre beträgt, wird das Tram während 22 Jahren nicht ausgelastet sein. Das Defizit hingegen muss bezahlt werden. Das ganze ist ein finanzielles Abenteuer. Man weiss heute nicht, was der Betrieb die Stadt Dietikon kosten wird. Eine Hochrechnung hat ergeben, dass der Beitrag 2 - 3 Steuerprozent ausmachen kann. Aber Steuern können nicht nach Belieben erhöht werden.

Der Bund will die Limmattalbahn etappieren. Begründet wird das ganze mit mangelnder Projektreife und finanzieller Unrentabilität.

Wer für die Limmattalbahn ist, ist folglich gegen das Zentrum und für Steuererhöhungen. Ob die Limmattalbahn rechtzeitig gebaut ist für das Niderfeld, ist offen. Der Kanton wird nur zustimmen, wenn das Niderfeld schienengebunden erschlossen wird. Der Stadtrat verfügt über keinen alternativen Plan, falls sich das Projekt anders entwickelt. Die Demokratische Partei hat eine lange Tradition im Finden von bevölkerungsverträglichen Verkehrslösungen für die Stadt. Es ist deshalb sinnvoll, möglichst bald mit dem Kanton über diese Anforderungen zu verhandeln. Man kann aufzeigen, dass

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

auch eine Anbindung mit hochmodernen, berührungsfrei aufladbaren Elektrobussen eine Variante darstellt, um die erwarteten Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Stadtpräsident Otto Müller hält fest, dass es um das Niderfeld und dessen Erschliessung geht. Ein Tram erhöht die Standortqualität im Niderfeld deutlich. Dieses ist ruhig und fahrplanstabil. Das kann mit einem Bus nicht sichergestellt werden. Eine zuverlässige Erschliessung erhöht das Interesse von Investoren und das Niderfeld mit seinem Modellcharakter gewinnt an Wohnkomfort.

Anfang nächstes Jahr wird das Projekt Niderfeld präsentiert. Darin ist eine Achse für den Öffentlichen Verkehr mit zwei Haltestellen vorgesehen. Ein Bus wäre eine Rückfallebene, welche zeitgleich mit dem Niderfeld realisiert werden könnte. Der Kanton teilt diese Ansicht, weshalb hier kein Postulat notwendig sei.

Werner Hogg (FDP) erinnert an die Gemeinderatssitzung vom 7. November 2013. Damals wurde über die Stellungnahme des Stadtrates zum Bauprojekt Limmattalbahnhof diskutiert. In mehreren Abstimmungen wurde im Verhältnis 1 : 2 bekräftigt, dass der Dietiker Gemeinderat die Limmattalbahnhof will.

Bereits 2007 hat die Stadt Dietikon zusammen mit 18 anderen Gemeinden einen "Letter of Intent" unterzeichnet. Es wurde festgehalten, dass die Unterzeichnenden gemeinsam mit dem Kanton alles politisch Notwendige unternehmen, um die Limmattalbahnhof von Zürich bis Killwangen zu ermöglichen. Der Stadtrat ist in jahrelangen Gesprächen mit den Projektentwicklern nie von seinem Entschluss abgewichen. Es wäre absurd, jetzt über eine Busanbindung des Niderfelds mit dem Kanton zu verhandeln.

Es macht keinen Sinn, im Niderfeld 3'000 Arbeitsplätze und Wohnraum für 2'000 Personen zu schaffen und statt mit einer zukunftsweisenden Lösung eine Busverbindung als öffentliches Verkehrsmittel zu planen. Ein Bus bleibt insbesondere in den Stosszeiten im Stau stecken. Die Limmattalbahnhof wird zu 90 % auf einem Eigentrassee verkehren. Eine Bahn transportiert zwei- bis dreimal mehr Fahrgäste als ein Bus.

Es wird behauptet, es gäbe einen Bus mit induktiven Ladestationen an einzelnen Haltestellen. In Genf existiert eine entsprechende Versuchsstrecke mit Technik der ABB. Dieser Bus verkehrt jedoch nur an einem Tag pro Woche, ausserhalb der Stosszeiten. Die Technik steckt noch in den Kinderschuhen.

Weiter wird in der Argumentation ein Busbetrieb in Braunschweig erwähnt. Dieser Bus lädt sich jedoch nicht an den einzelnen Haltestellen auf, sondern steht nach jeder Runde 11 Minuten am Hauptbahnhof still. Ein Tram ist dann aber bereits wieder unterwegs. Ein Induktiv-Ladesystem wird zurzeit an drei VW-Golf getestet. Diese Technik ist immer noch nicht ausgereift.

Es ist bekannt, dass der Bund 35 % der Kosten übernehmen wird. Diese Bundesbeiträge an Infrastrukturanlagen erfolgen auf Basis des Agglomerationsprogramms. Wird in Dietikon über andere Lösungen diskutiert, dann werden auch die Gelder nicht fliessen, was andere Gebiete im Kanton freuen wird. Als Beispiel dient das Erfolgsmodell der Glattalbahn.

Falsch ist weiter die Aussage, dass die Folgekosten der Limmattalbahnhof für die Dietiker Steuerzahler unklar seien. Die Bahn wird logischerweise in den Zürcher Verkehrsverbund eingebunden. Heute schon bezahlt jede Gemeinde aufgrund der Anzahl Haltestellen an das Defizit. Auch bei einer Busvariante gibt es Haltestellen; damit bleibt die finanzielle Belastung in etwa gleich.

Es gibt keinen Grund, vom eingeschlagenen Weg abzuweichen. Das Plangenehmigungsverfahren muss abgeschlossen werden. Wird die Volksabstimmung gewonnen, kann mit dem Bau der Limmattalbahnhof begonnen werden.

Rosmarie Joss (SP) erklärt, dass sich eine knappe Mehrheit für die Einzonung des Niderfelds entschieden hat. Somit hat auch eine knappe Mehrheit dem Bevölkerungswachstum zugestimmt. Dass

7. Sitzung vom 2. Oktober 2014

es dazu die Limmattalbahn braucht, wurde gut erläutert. Der Kanton Zürich hat sich entschieden, in die Limmattalbahn zu investieren. Davon soll man ihn nicht abbringen. Die SP und die AL stehen hinter der Limmattalbahn und lehnen das Postulat ab.

Lucas Neff (Grüne) bittet Martin Müller, das Postulat zurückzuziehen. Es wurde erklärt, dass es das Tram erst in 30 Jahren brauche. Wenn dieses jedoch heute schon geplant wird, wird es bald nutzbar sein. Plant man hingegen heute eine Busverbindung, steht das Trasse für ein künftiges Tram nicht mehr zur Verfügung. Das Postulat sei ein Fehlgedanke, weshalb es zurückgezogen werden sollte.

Ernst Joss (AL) zeigt sich erstaunt, dass das Bevölkerungswachstum im Niderfeld von Martin Müller nicht bekämpft wurde. Wer "A" sagt, muss auch "B" sagen. Wird die Einzonung und das Wachstum gewünscht, braucht es auch ein Tram. Dieses hat viele Vorteile. Es ist attraktiver und verfügt über eine höhere Kapazität als der Bus. Der Bus wird nicht auf einem Eigentrassee verkehren. Beim Elektrobus ist die Technik noch nicht ausgereift.

Martin Müller (DP) hält fest, dass der Stadtrat den "Letter of Intent" unterzeichnet hat, ohne dass der Gemeinderat oder die Bevölkerung etwas hätten dazu sagen können. Im Übrigen kann auch ein Bus auf einem Eigentrassee geführt werden. Wenn der Platz für ein Tram reicht, dann reicht er auch für einen Bus. Die Aussage, dass es erst in 30 Jahren ein Tram brauche, stammt nicht von Martin Müller, sondern wurde von Gegnern seines Vorstosses ins Feld geführt.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen.

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 32 : 1 Stimmen:

Das Postulat von Martin Müller betreffend Busanbindung des Niderfelds wird nicht an den Stadtrat überwiesen.

Rechtsmittel:

Eine allfällige Beschwerde gegen den Beschluss kann gemäss § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

Schluss der Sitzung: 22.15 Uhr

Die Richtigkeit des Protokolls bezeugen:

Christiane Ilg-Lutz
Präsidentin

Uwe Krzesinski
Sekretär

Rosmarie Joss
Stimmzählerin

Philipp Müller
Stimmzähler

Catalina Wolf-Miranda
Stimmzählerin