

V2.02.01.03 Limmattalbahn

3306-2016

### Standortwahl für ein Depot der Limmattalbahn

Beantwortung der Interpellation von Sven Johannsen

Sven Johannsen (GLP), Mitglied des Gemeinderates, hat am 7. Juli 2016 folgende Interpellation eingereicht:

*"Zurzeit kursieren verschiedene Meldungen betreffend des zukünftigen Standortes eines Depots für die Limmattalbahn. Zur Diskussion stehen einerseits der Standort "Müsli" (Dietikon, ZH) und andererseits der Standort "Asp" (Spreitenbach, AG). Beide liegen unmittelbar an der Kantonsgrenze zwischen Dietikon und Spreitenbach.*

*Der Standort "Müsli" befindet sich in einem bis anhin nicht überbauten, landwirtschaftlich genutzten Gebiet. Nach meinem Kenntnisstand würde beim Bau eines Depots zu 100 % Fruchtfolgeflächen der landwirtschaftlichen Güteklasse 2 betroffen, welche gemäss kantonalen Vorgaben zu kompensieren wären. Weitere Fruchtfolgeflächen im Kanton Aargau würden durch den Bau einer 400 m langen Zufahrtsstrecke zum Standort "Müsli" verlustig gehen. Eigentümerin des Standorts "Müsli" ist die Stadt Dietikon. Der Standort wurde ins Plangenehmigungsverfahren der Limmattalbahn aufgenommen, im Kanton Zürich läuft dazu ein Richtplanverfahren. Gemäss des Verhandlungsberichts des Stadtrates vom 11. April 2016 gibt es am Standort "Müsli" oder auf dessen Zufahrtsroute zudem sanierungsbedürftige Altlasten aus einer Abfalldéponie.*

*Der Standort "Asp" liegt ebenfalls in einer Landwirtschaftszone, wobei jedoch keine Fruchtfolgeflächen betroffen sind. Der Standort wurde früher als Déponie genutzt, auch gibt es dort einige nicht zonenkonforme Bauten und Anlagen. Der Standort "Asp" ist im Kataster belasteter Standorte als überwachungsbedürftige Déponie erfasst. Er soll in früheren Jahren auch von der Stadt Dietikon als Déponie genutzt worden sein. Es wird befürchtet, dass im Falle der Erstellung eines Depots für die Limmattalbahn oder einer anderweitigen Nutzung Sanierungskosten in der Höhe von 25 - 30 Mio. Franken anfallen würden. Gemäss Umweltschutzgesetz (Art. 32b und Art. 32d USG) trägt der Verursacher die Kosten für die Untersuchung, Überwachung und Sanierung eines belasteten Standorts.*

*In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

- 1. Wie stellt sich der Stadtrat zu den Standorten "Müsli" und "Asp" als Standort für ein Depot der Limmattalbahn?*
- 2. Wie beurteilt der Stadtrat die Landschaftsverträglichkeit und den Kulturlandschutz (insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der Kulturlandinitiative) für den Fall, dass der Standort "Müsli" für die Erstellung eines Depots neu erschlossen und überbaut würde?*
- 3. Im Sinne des Kulturland- / Fruchtfolgeflächen-Schutzes scheint der Standort "Asp" grundsätzlich geeigneter. Kann ein dem Kulturland- / Fruchtfolgeflächen-Schutz überwiegendes Interesse auch dann geltend gemacht werden, wenn noch andere Standorte zur Auswahl stehen bzw. für ein Depot in Frage kommen?*
- 4. Ist eine Altlastensanierung nur im Zusammenhang mit dem Bau eines Depots der Limmattalbahn am Standort "Müsli" vorgesehen oder würde diese auch unabhängig davon an die Hand genommen werden? Mit welchen Kosten wäre zu rechnen?*

Sitzung vom 14. November 2016

5. *Trifft es zu, dass die Stadt Dietikon den Standort "Asp" in Spreitenbach früher als Deponie genutzt hatte? Falls ja,*
  - a. *Was hatte die Stadt Dietikon auf der Deponie am Standort "Asp" deponiert?*
  - b. *In welchem Zeitraum wurde die Deponie von der Stadt genutzt?*
  - c. *Welcher Anteil an deponierter Ware stammt von der Stadt Dietikon und welches waren die anderen Mitnutzer der Deponie?*
  - d. *Weshalb entschied sich die Stadt Dietikon damals für eine Deponie über die Kantonsgrenze hinweg?*
  - e. *Haben schon Gespräche bezüglich einer allfälligen Kostenbeteiligung durch die Stadt Dietikon für die Sanierung der Deponie am Standort "Asp"/Spreitenbach stattgefunden?*
  - f. *Ist für den Stadtrat eine Beteiligung an den Sanierungskosten vorstellbar?*
6. *Gibt es aus Sicht des Stadtrats noch andere mögliche Standorte für ein Depot der Limmattalbahn, die sich ausserhalb der Landwirtschaftszone befinden und somit dem Schutz der Kulturlandschaft (mit oder ohne Kompensationsmassnahmen) nicht in die Quere kommen würden?"*

Die Interpellation von Sven Johannsen (GLP) wird wie folgt beantwortet:

#### *Allgemeines*

Das Depot ist ein integraler Bestandteil des Projekts der Limmattalbahn. Zuständig für die Projektierung und Realisierung ist die Limmattalbahn AG, welche von den beiden Besteller-Kantonen Zürich und Aargau beauftragt ist. In den Jahren 2011 und 2012 wurde ein umfangreicher Evaluationsprozess für den Depotstandort durchgeführt, in welchem 15 potenzielle Standorte eruiert und in Bezug auf ihre Eignung bewertet worden sind. Im Ergebnis war das Gebiet Asp in Spreitenbach der geeignetste Standort für ein Depot. Der Antrag lautete deshalb, das Depot am Standort Asp zu realisieren. Der Standort Müsli wurde im Evaluationsprozess zwar nicht als ideal beurteilt, aber als Rückfallebene bezeichnet für den Fall, dass beim Standort Asp nicht lösbare Probleme auftreten sollten. Der Stadtrat hat den Entscheid für den Standort Asp gestützt und ihn auch in seinen Stellungnahmen gegenüber der Limmattalbahn bzw. der kantonsrätlichen Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) vertreten. Dabei hat er auch auf die offensichtlichen Nachteile eines potenziellen Standorts Müsli hingewiesen.

Im Nachgang zum Evaluationsprozess wurden die weiteren notwendigen Abklärungen vorangetrieben. Diese haben gezeigt, dass der Bau des Depots am Standort Asp die Sanierung der Altlast Joosäcker erfordert hätte. Diese Kosten wurden auf ca. 25 - 30 Mio. Franken geschätzt. Die beiden federführenden Kantone beschliessen in der Folge aus finanziellen Gründen, auf die Sanierung der Altlast Joosäcker zu verzichten und das Depot am Standort Müsli zu realisieren.

#### *Zu Frage 1:*

Aus Sicht der Stadt Dietikon ist der Standort Asp der ideale Standort für das Depot der Limmattalbahn. Er liegt direkt am Bahntrasse, was kostspielige Zufahrtswege überflüssig macht und bietet zudem die Möglichkeit, die heute städtebaulich unbefriedigende Situation im Gebiet Asp neu zu ordnen. Die vorgesehene Mantelnutzung entlang der Mutschellen- und der Landstrasse hätte einen guten gestalterischen Abschluss der Depotanlage gegen aussen ermöglicht. Der Standort Müsli weist demgegenüber klare Nachteile auf. Er liegt in einer noch intakten Landschaftskammer, welche im kantonalen Richtplan als Freihaltegebiet ausgeschieden ist. Zudem hat der Boden Fruchtfolgequalität und bietet lokalen Landwirten eine willkommene Produktionsgrundlage. Die Distanz zum Trasse der Limmattalbahn erfordert entsprechende Zufahrtsinfrastrukturen.

Sitzung vom 14. November 2016

## *Zu Frage 2:*

Wie aus der Antwort zur Frage 1 hervorgeht, bedeutet der Bau des Depots im Gebiet Mösli einen Eingriff in eine noch intakte Landschaftskammer und die Vernichtung von Fruchtfolgefläche. Der Kanton Zürich hat die für das Projekt notwendigen Kompensationsmassnahmen bestimmt und der Bauherrschaft auferlegt. Die Erschliessung des Depotstandorts erfolgt weitgehend über Strassen, die in einem anderen Zusammenhang sowieso erstellt werden müssen. Dies gilt insbesondere für die Strasse entlang dem Entwicklungsgebiet Chrüzächer in Spreitenbach. Der Bau des Trassees für die Bahn bis zum Depotstandort bedeutet allerdings einen zusätzlichen Landverlust. Der Bau des Depots im Gebiet Mösli hat nicht zur Folge, dass das gesamte Gebiet Mösli erschlossen und überbaut wird. Die Beurteilung der Landschaftsverträglichkeit und des Kulturlandschutzes ist Aufgabe der zuständigen Bewilligungsbehörden beim Kanton und beim Bund.

## *Zu Frage 3:*

Bei der Erstellung von schwer zu platzierenden Bauten von öffentlichem Interesse im Landwirtschaftsgebiet ist eine Güterabwägung zwischen den verschiedenen gegenläufigen Interessen notwendig. Aufgrund der Standortevaluation stehen die Standorte Mösli und Asp zur Diskussion. Andere Standorte sind nicht geeignet. Ein allfälliger Standort im Gebiet Niderfeld hätte die genau gleichen Probleme wie der Standort Asp. Es handelt sich um Altlastenflächen, die überwachungsbedürftig sind. Die Kosten würden sich in ähnlichen Grössenordnungen bewegen wie beim Standort Asp.

Die erwähnte Güterabwägung ist Aufgabe der Bewilligungsbehörde. In diesem Fall sind dies der Regierungsrat des Kantons Zürich sowie abschliessend das Bundesamt für Verkehr (BAV). Wie die Bundesbehörde entscheiden wird, weiss der Stadtrat nicht. Bevor eine Bewilligung erteilt werden kann, muss der Depotstandort durch den Kantonsrat im Richtplan eingetragen werden. Dieser Entscheidung steht noch aus.

## *Zu Frage 4:*

Am geplanten Depot-Standort im Mösli gibt es keine Altlasten. Altlasten sind weiter südlich, im Bereich des künftigen Trassees und der Strassenerschliessung im Gebiet Mösli vorhanden. Dieser Standort ist sanierungsbedürftig. Eine unmittelbare Sanierung macht aber aus umweltrechtlichen und ökonomischen Gründen keinen Sinn. Die Limmattalbahn AG musste nachweisen, dass eine nachträgliche Sanierung im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn nicht verhindert wird. Das Grundwasser wird laufend überwacht.

## *Zu Frage 5:*

- a) Bei der ehemaligen Deponie Joosäcker im Gebiet Asp handelt es sich um eine Kehrrechtdeponie, in welcher auch Bauschutt und industrielle Abfälle abgelagert wurden. Die Auffüllung der Grube wurde von der Firma Saxer ausgeführt, welche im Auftrag der Stadt Dietikon die Kehrrechtabfuhr besorgte.
- b) Die Grube wurde ca. zwischen 1952 bis 1955 mit Abfällen aufgefüllt.
- c) Es gibt keine Unterlagen, welche etwas über die Anteile allfälliger Mitnutzer aussagen. Die Deponie wurde wahrscheinlich hauptsächlich von der Stadt Dietikon genutzt.
- d) Das Gebiet gehörte damals zum Kanton Zürich bzw. zur Stadt Dietikon. Im Zusammenhang mit dem Bau des Autobahnzubringers Mutschellenstrasse im Jahre 1977 gab es einen Landabtausch zwischen den Kantonen Zürich und Aargau.
- e) Da der Standort nicht sanierungsbedürftig, sondern "nur" überwachungsbedürftig ist, muss die Deponie nicht saniert werden.
- f) Nein, nur wenn dies gesetzlich vorgeschrieben wäre.

Sitzung vom 14. November 2016

Zu Frage 6:

Wie erwähnt, wurden bereits diverse Depot-Standorte evaluiert und bewertet. Aus städtischer Sicht gibt es keinen weiteren geeigneten Depot-Standort.

### Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Sven Johannsen (GLP) betreffend Standortwahl für ein Depot der Limmattalbahn wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- alle Mitglieder des Gemeinderates;
- ✓ - Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES

  
Otto Müller  
Stadtpräsident

  
Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin

versandt am: 15. Nov. 2016  
br