

V2.213. Limmattalbahn

Stellungnahme Bauprojekt

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, Folgendes zu beschliessen:

1. Der Linienführung der Limmattalbahn über die Birmensdorfer-, Zürcherstrasse und von der Badenerstrasse ins Niderfeld bis zum Knoten Mutschellenstrasse sowie der Anpassung der Linienführung im Zentrum von Dietikon gemäss Antrag 3 wird im Sinne der Erwägungen zugestimmt. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten.
2. Dem Haltestellenkonzept mit den Haltestellen Birmensdorferstrasse, Schäflibach, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg und Niderfeld sowie der Projektänderung gemäss Antrag 2 wird zugestimmt.
3. Dem Antrag 1 betreffend eines Mittelperrons anstelle von zwei seitlichen Perrons bei der Haltestelle Birmensdorferstrasse wird zugestimmt.
4. Den Massnahmen zur Führung des motorisierten Verkehrs mit der Ausgestaltung der Knoten Kirchplatz, Dreispitz und Mutschellenstrasse wird zugestimmt.
5. Den Massnahmen zur Führung des Langsamverkehrs wie Fussgänger- und Radquerungen sowie der Veloführung entlang dem Trasse der Limmattalbahn wird zugestimmt.
6. Den Vorschlägen zur Gestaltung der Strassenräume und der Haltestellen wird zugestimmt.

1. Ausgangslage

Am 19. Mai 2011 reichte Josef Wiederkehr eine Motion ein, welche von 21 Mitgliedern des Gemeinderates unterzeichnet wurde. Die Motion verlangte vom Stadtrat, dass er die Linienführung der Limmattalbahn unter Berücksichtigung eines Gesamtverkehrskonzeptes und der zukünftigen Siedlungsentwicklung neu festlegt. Zudem soll begleitend ein Runder Tisch eingesetzt werden, welcher über Kompetenzen in Bezug auf die Linienführung verfügen soll.

Der Gemeinderat beschloss am 7. Juli 2011, die Motion an den Stadtrat zu überweisen. Der Stadtrat argumentierte, dass der Inhalt weder in die Zuständigkeit der Gemeinde, noch in die des Gemeinderates oder des Stadtrates falle, weil das Projekt Limmattalbahn in Zuständigkeit der Bestellerkantone Zürich und Aargau fällt, die auch über die Linienführung entscheiden. An der Sitzung vom 24. Mai 2012 beriet der Gemeinderat die Motion aufgrund des Antrages und Berichts des Stadtrates erneut und erklärte die Motion gegen den Willen des Stadtrates mit 24 zu 7 Stimmen als erheblich. Gegen die Erheblichkeitserklärung erhob der Stadtrat am 1. Juli 2012 Beschwerde beim Bezirksrat und beantragte, den angefochtenen Entscheid aufzuheben. Mit Beschluss vom 4. März 2013 wies der Bezirksrat die Beschwerde ab und führte in seinen Erwägungen aus, dass der Stadtrat mit der Motion "zu keinem Tun verpflichtet werde, welches nicht in die Zuständigkeit des Stadtrates, des Gemeinderates oder der Gemeinde falle."

In einer umfassenden Gesamtabwägung ist der Stadtrat zum Schluss gekommen, den Entscheid zu akzeptieren und auf eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich zu verzichten. Damit will der Stadtrat die Bereitschaft zum konstruktiven Dialog gegenüber dem Gemeinderat si-

vom 3. Juni 2013

gnalisieren und dem Wunsch des Parlamentes nach mehr Informationen und Mitsprache über das für die Entwicklung der Stadt wegweisende Projekt Limmattalbahn nachkommen.

Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat den vorliegenden Antrag, damit dieser zum aktuellen Stand des Projektes Stellung nehmen bzw. Änderungen beantragen kann. Hat der Gemeinderat weitere Anträge oder Einwendungen anzubringen, so wird der Stadtrat diese aufnehmen und im Rahmen der definitiven Stellungnahme zuhanden der Limmattalbahn AG einreichen.

Da es sich vorliegend um eine ausserordentliche und einmalige Vorgehensweise handelt, die an sich nicht durch die Gemeindeordnung in Verbindung mit der Geschäftsordnung des Gemeinderates legitimiert ist, ist im Antrag an den Gemeinderat bzw. für dessen Beschlussfassung kein ordentliches Rechtsmittel gegeben.

Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Mit der Erarbeitung des geforderten städtischen Gesamtverkehrskonzepts soll noch dieses Jahr begonnen werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll eine abgestimmte Gesamtschau über alle Verkehrsarten, Verkehrsträger und Verkehrsmittel bis ins Jahr 2025 auf der Basis definierter Zielvorgaben aufzeigen. Es beinhaltet eine Analyse der vorhandenen Probleme unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, geeignete Massnahmen für deren Lösung und es zeigt die Zuständigkeiten auf. Weiter hält das Konzept in einem Umsetzungsplan die notwendigen Massnahmen entsprechend ihrer gegenseitigen Abhängigkeit auf der Zeitachse fest. Als Ergebnis liefert es sodann eine Revisionsvorlage des kommunalen Verkehrsrichtplans.

Im Juni 2011 wurde in Dietikon ein Runder Tisch "Limmattalbahn" mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinderatsparteien und weiteren Interessenvertretern eingeführt. In diesem Gremium sind alle relevanten Aspekte der laufenden Planung der Limmattalbahn erläutert und vertieft diskutiert worden. Diese umfassten insbesondere die Themen Linienführung, Haltestellen, Erschliessung, Verkehrsführung sowie die Verkehrskapazität an kritischen Knoten. Die Vertreterinnen und Vertreter des Runden Tisches waren in alle erwähnten Abklärungen direkt involviert und konnten an bisher sieben Sitzungen dazu Stellung nehmen. Ende 2011 hat die Limmattalbahn AG das Vorprojekt einer freiwilligen Vernehmlassung unterstellt. Die von der Limmattalbahn AG im Vorprojekt erarbeitete Linienführung wurde dabei von einer Mehrheit des Runden Tisches unterstützt. Der Runde Tisch kann aber keine Kompetenzen in Bezug auf die Festlegung der Linienführung verlangen, wie dies in der Motion gefordert wird. Diese liegt alleine bei den Bestellern.

2. Projektstand

In der ersten Phase der Projektierung, dem Vorprojekt, wurden unter anderem die Linienführung, die Lage der Haltestellen und die Kosten genauer definiert. Auf dieser Grundlage reichte die Limmattalbahn AG im Februar 2012 das Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein.

Seit März 2012 bis Ende 2013 erarbeitet die Limmattalbahn AG das Bauprojekt. Dieses wird dem BAV anschliessend zur Plangenehmigung eingereicht. Zu Beginn dieses Verfahrens wird die Vorlage öffentlich aufgelegt. Nach Abschluss der Planungsarbeiten kann voraussichtlich 2017 mit dem Bau begonnen werden. 2020 soll eine erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb gehen.

Parallel zur Projektierung sind politische Beschlüsse in den beteiligten Kantonen und auf Bundesebene nötig. Die Kredite für die Ausarbeitung des Vorprojekts wurden bereits 2009 genehmigt. Der Zürcher Regierungsrat bzw. der Grosse Rat des Kantons Aargau genehmigten Mitte 2011 die Kredite für die Erstellung des Bau- und Auflageprojektes, die Begleitung des Plangenehmigungsverfahrens sowie die Vorbereitung der Ausführung. Dem Realisierungskredit müssen der Zürcher Kantons-

vom 3. Juni 2013

rat und der Grosse Rat des Kantons Aargau zustimmen. Im Falle eines Referendums käme es ca. 2014/2015 zu einer Volksabstimmung.

3. Variantenstudien / Linienführung

Im Rahmen eines Teilprojektes führte der Zürcher Verkehrsverbund auf Antrag der Stadt Dietikon und in enger Absprache mit ihr sowie den Fachstellen des Kantons im Jahr 2009 eine Variantenstudie durch. Dies mit dem Ziel, die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung der Limmattalbahn im Stadtzentrum nochmals zu hinterfragen und alternative Linienführungen vorzuschlagen, um allenfalls eine neue Bestvariante festlegen zu können. Die Richtplanvariante sah eine Linienführung Birmensdorfer-/Schöneegg-/Bremgartnerstrasse – Bahnhof – Weininger-/Überlandstrasse vor.

In diversen Begleitgruppen- und Lenkungsausschusssitzungen konnten aus den vielen möglichen Varianten in einem ersten Schritt die realisierbaren Varianten ausgewählt werden, welche die Rahmenbedingungen Bahnhofsanbindung (ÖV-Drehscheibe) und kein Tunnel (hohe Investitionskosten, schlechte Benutzerfreundlichkeit, Grundwasserproblematik) erfüllen. Der Zwischenstand wurde im August 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt. In einem zweiten Schritt schlug der Lenkungsausschuss am 20. Oktober 2009 als Bestvariante die Linienführung Schöneeggstrasse – Bremgartnerstrasse (BDWM-Trasse) – Bahnhof – Merkur-/Bäckerstrasse – Badenerstrasse – Niderfeld vor. Nach einer Orientierung des Stadtrates durch die Projektleitung vom 14. Dezember 2009 über die Resultate der Variantenstudie und einer gemeinsamen Besichtigung der Glattalbahn vom 11. Januar 2010 hat sich der Stadtrat eingehend mit den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Varianten auseinandergesetzt. Der Stadtrat bevorzugte mit Beschluss vom 8. Februar 2010 die Linienführung Zürcher-/Poststrasse – Bahnhof Dietikon – Weininger-/Überlandstrasse.

Seit Mai 2010 ist die Limmattalbahn AG im Auftrag der Bestellerkantone Zürich und Aargau für die Planung und Projektierung zuständig. Sie hat die Linienführung in Dietikon und auch den früher durchgeführten Variantenvergleich kritisch hinterfragt bzw. die damals als realistisch betrachteten Varianten einer Neubeurteilung unterzogen. Neben den drei beschriebenen Varianten ("Richtplan", "Lenkungsausschuss", "Stadtrat") wurde eine neu entwickelte Linienführung Birmensdorferstrasse – Zürcherstrasse – Poststrasse – Bahnhof Dietikon-Ostseite – Kirchplatz (abschnittsweise gleiches Trasse mit BDWM) – Zentralstrasse – Badenerstrasse – Niderfeld untersucht. Die einzelnen Varianten wurden nach folgenden, für solche Infrastrukturprojekte üblichen Beurteilungskriterien bewertet: Übergeordnet (politische Akzeptanz, städtebauliche Qualität, Kosten), Haltestellen (Fahrgastpotential, Zugänglichkeit, Umsteigebeziehungen), Trasse (Anteil Eigentrasse, Konfliktpotential zum MIV/Langsamverkehr, Betriebsqualität). Folgende Rahmenbedingungen wurden als zwingend vorausgesetzt: Bahnhofsanbindung, Berücksichtigung Überbauung Kronenareal, Umsetzung Zentrumsentlastung Dietikon sowie Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Knoten im Zentrum Dietikon.

Beim detaillierten Variantenvergleich der Limmattalbahn AG hat folgende Variante am besten abgeschnitten: Birmensdorferstrasse – Zürcherstrasse – Poststrasse – Bahnhof Dietikon-Ostseite – Kirchplatz (abschnittsweise gleiches Trasse mit BDWM) – Zentralstrasse – Badenerstrasse – Niderfeld. Diese Variante schnitt in den Punkten politische Akzeptanz, städtebauliche Qualität, Kosten, Umsteigebeziehungen und Konfliktpotential am besten ab. Ausserdem vereint nur diese Variante folgende zwei gewichtige Vorteile: Zum einen ist in der Zürcherstrasse im Gegensatz zur Schöneeggstrasse eine Eigentrassierung möglich, da der Strassenraum genug breit ist. Zum anderen ist bei einer Linienführung via Badenerstrasse das Fahrgastpotential wesentlich höher, als bei einer Führung über die Weininger-/Überlandstrasse, welche am Siedlungsrand verläuft. Gegen die Variante Schöneeggstrasse spricht auch der enge Radius beim Knoten Bremgartnerstrasse. Damit die Bahn diese Kurve bewältigen könnte, müssten Häuser abgerissen werden.

Die Ergebnisse der Variantenbeurteilung sind vom Stadtrat am 10. und 17. Januar 2011 und später vom Runden Tisch eingehend diskutiert worden. Mit Beschluss vom 24. Januar 2011 hat der Stadtrat

vom 3. Juni 2013

die von der Limmattalbahn AG festgelegte Linienführung unterstützt. Seit diesem Zeitpunkt wurde nur noch diese Variante weiterverfolgt.

4. Stellungnahme zum Vorprojekt

Die Planung einer Stadtbahn in einem weitgehend überbauten Gebiet wie dem Limmattal stellt eine grosse Herausforderung dar. Es muss auf verschiedene vorhandene Rahmenbedingungen Rücksicht genommen werden. Eine optimale Linienführung ist deshalb ein Kompromiss aus der Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Lösungsmöglichkeiten.

Zum Vorprojekt hat der Stadtrat mit Beschluss vom 30. Januar 2012 ausführlich und mit zahlreichen Bemerkungen und Anträgen Stellung genommen (vgl. auch Ziff. 7 Bauprojekt). Zusätzlich hat er, zur Wahrung der spezifischen Interessen der Stadt, verschiedene begleitende Massnahmen verlangt, welche in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind:

- Der für die Einführung der Stadtbahn Limmattal notwendige Doppelspurausbau der BDWM vom Bahnhof Dietikon über den Kirchplatz bis zur Zentralstrasse soll entlang der Bremgartnerstrasse so weit wie möglich weitergeführt werden, um die bisher ungünstige Situation des Bahnbetriebs in der Bremgartnerstrasse lösen zu können.
- Die notwendigen Verkehrskapazitäten für die Durchleitung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den kritischen Knoten (Zentral- / Bremgartnerstrasse und Badener-/ Überlandstrasse) muss nachgewiesen werden. Falls beim Knoten Badener-/ Überlandstrasse die Knotenkapazität nicht ausreichen sollte, ist eine niveaufreie Kreuzung zu realisieren. Eine allfällige Hochlage der Bahn könnte mit der Anbindung an ein öffentliches Parkhaus in diesem Bereich kombiniert werden.
- Die für die Funktionsfähigkeit der Limmattalbahn notwendigen Elemente der Zentrumsentlastung in Dietikon müssen dargelegt werden. Dabei ist die Entlastung auf das Notwendige zu beschränken, insbesondere auf die Umlenkung des Durchgangsverkehrs. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem MIV muss auch künftig gewährleistet bleiben.
- In den Bereichen mit Eigentrassee der Stadtbahn muss die Zufahrt der angrenzenden Grundstücke gewährleistet werden, beispielsweise mit Querungsmöglichkeiten, sodass die Gewerbebetriebe uneingeschränkt erreicht werden können.
- Bei der Kreuzung Zentral-/ Bremgartnerstrasse ist zu prüfen, inwieweit eine Querung der Kreuzung durch Bahn und Bus in der gleichen Signalphase möglich wäre. Die Signalanlage ist an den Stand der heutigen Technik anzupassen.
- In die weiteren Planungsarbeiten sollen wichtige Anspruchsgruppen wie die Vereinigung Zentrum Dietikon, der Quartierverein Schönenwerd, der Gewerbeverein oder Vertretungen der Ortsparteien im Rahmen des Begleitgremiums miteinbezogen werden

Die Limmattalbahn AG hat diese Forderungen weitgehend erfüllt.

Weiter hat der Stadtrat darauf hingewiesen, dass er die Situation beim Umsteigeknoten Bahnhof Dietikon kritisch beurteilt. Er liess sich folgendermassen vernehmen:

"Die Platzverhältnisse im Bereich des Umsteigeknotens Bahnhof Dietikon sind sehr eng. Dies hat zur Folge, dass zahlreiche Parkplätze wegfallen, die Verkehrsflächen für die Passagiere auf den Perrons für das Ein-, Aus- und Umsteigen eingeschränkt, die Vorfahrt für das Kiss-and-ride sehr klein und die Führung des Langsamverkehrs konfliktbehaftet sind. Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist offenbar auch das gleichzeitige Einfahren der Limmattalbahn und der BDWM am gleichen Perron proble-

vom 3. Juni 2013

matisch. Die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn und der BDWM ist unbestritten ein Vorteil. Dieser sollte jedoch nicht mit Kompromissen auf allen Ebenen erreicht werden müssen. Deshalb ist zu prüfen, inwieweit sich die Situation durch einen Abbruch des Anbaus der alten Post verbessern lässt. Sollte dies nicht zu den erwünschten Resultaten führen, sind Alternativen zu prüfen, z. B. die Durchbindung der Linienführung über die Zürcherstrasse". Diese Haltung vertritt der Stadtrat nach wie vor.

5. Wichtige Projektbestandteile

Bahnhofsanbindung

Die Anbindung des Bahnhofs Dietikon wurde als Rahmenbedingung festgelegt. Die Limmattalbahn übernimmt die Funktion eines Feinverteilers ab und zum übergeordneten S-Bahnnetz. Der Bahnhof Dietikon ist der wichtigste Umsteigeknoten im Limmattal und eine wichtige ÖV-Drehscheibe (S-Bahn, "Flugzug", BDWM, Bus) und ist daher gemäss Limmattalbahn AG von der Limmattalbahn zwingend zu erschliessen. Am Bahnhof Dietikon sollen Anschlüsse von und zur S-Bahn sichergestellt werden; mit einer direkten Bahnhofsanbindung sind schlanke Anschlüsse möglich. Eine Linienführung Zürcherstrasse – Zentralstrasse ohne direkte Anbindung des Bahnhofs wurde deshalb von der Limmattalbahn AG bisher nicht weiterverfolgt. Der Stadtrat ist allerdings der Auffassung, dass eine Durchbindung mit einer Haltestelle Sommerau einer direkten Bahnhofsanbindung vorzuziehen ist (vgl. Ziff. 7 Bauprojekt).

Haltestellenkonzept

Auf dem Gebiet der Stadt Dietikon sind 7 Haltestellen vorgesehen: Birmensdorferstrasse, Schäfli- bach, Bahnhof Dietikon, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg, Niederfeld. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt ca. 500 m. Die Station Birmensdorferstrasse ist eine Kaphaltestelle, d.h. der MIV muss hinter der haltenden Bahn warten. Die Haltestellen Schäfli- bach und Oetwilerstrasse sind Inselhaltestellen mit Seitenperrons, die Station Zentralstrasse ist eine Haltestelle mit Seitenper- ron auf der Nordseite des Strassenkörpers. Bei diesen Haltestellen wird der MIV durch die Bahn nicht behindert. Die Haltestelle beim Bahnhof befindet sich parallel zu derjenigen der BDWM. Die genaue Lage der Stationen Maienweg und Niederfeld wird im Rahmen des städtebaulichen Studien- verfahrens festgelegt. Der Stadtrat fordert weiterhin eine Haltestelle im Bereich Sommerau sowie ein Mittelperron bei der Station Birmensdorferstrasse (vgl. Ziff. 7 Bauprojekt).

Trassierung

Grundsätzlich wird ein möglichst hoher Anteil an Eigentrassee angestrebt. Wo immer möglich soll die Bahn auf einer eigenen Spur fahren, damit sie attraktive Fahrzeiten aufweisen kann und nicht im Stau stecken bleibt. So kann die Fahrplanstabilität auch in den Stosszeiten gewährleistet werden und die Vorteile gegenüber der heutigen Buserschliessung kommen voll zur Geltung. Der Aspekt der Eigentrassierung war auch ein Grund, der für eine Linienführung via Zürcherstrasse statt Schö- neggstrasse sprach, da dort die Platzverhältnisse kein Eigentrassee zulassen würden. Gemäss Bauprojekt verläuft die Strecke zu über 90 % auf eigenem Trasse. In Dietikon sind folgende Ab- schnitte eigentrasst: Der gesamte Abschnitt auf der Zürcherstrasse, der Bereich um die Haltestelle Zentralstrasse sowie der Abschnitt zwischen der Haltestelle Oetwilerstrasse und dem Knoten Drei- spitz in der Badenerstrasse. Im Niederfeld ist die genaue Trassierung noch offen und wird im Rahmen des städtebaulichen Studienverfahrens festgelegt. Selbstverständlich wird auch dort eine Eigentras- sierung angestrebt. In der Tramstrasse beim Kirchplatz teilt sich die Limmattalbahn das Trasse mit der BDWM, auf den restlichen Abschnitten ist ein Mischtrasse vorgesehen.

vom 3. Juni 2013

Doppelspurausbau BDWM

Der im kantonalen Richtplan eingetragene Doppelspurausbau der BDWM in der Bremgartnerstrasse wird im Rahmen des Projekts Limmattalbahnhof bis zum Stadthaus realisiert. Die BDWM ist zuständig für den Ausbau zwischen Stadthaus und Bernstrasse. Im Zusammenhang mit dem Ausbau werden auch die Haltestellen angepasst. Bei den Stationen Schöneeggstrasse und Bergfrieden ist ein Mittelperron mit einer Länge von 105 m und einer Höhe von 35 cm vorgesehen. Die Haltestelle Stoffelbach wird auf die Westseite der Bremgartnerstrasse verlegt.

Führung des MIV

Der Führung des MIV im Perimeter der Limmattalbahnhof liegen die übergeordneten Konzepte Zweckmässigkeitsbeurteilung Dietikon, MIV Studie Limmattal und Regionale Verkehrssteuerung Limmattal zu Grunde. Diese Konzepte verfolgen folgende Ziele: Der Verkehrsfluss im Limmattal und die Erschliessung der bestehenden Nutzungen müssen sichergestellt sein und die empfindlichen Siedlungsgebiete und Ortskerne sollten vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Anschlusssicherheit im öffentlichen Verkehr muss gewährleistet sein. Diese Ziele sind auch eine Voraussetzung für die Limmattalbahnhof. Damit der MIV weiterhin fließen kann, sind deshalb kombinierte Massnahmen notwendig. Die Überlandstrasse soll ausgebaut werden und es braucht punktuelle Anpassungen an den Knoten. Die Knoten Dreispitz und Mutschellenstrasse müssen entflochten werden (Details, vgl. Ziff. 7 Bauprojekt). Auch soll die Zentrumsdurchfahrt in Dietikon neu gestaltet werden. Die Limmattalbahnhof ist also Teil eines Gesamtverkehrsprojekts.

Der Durchgangsverkehr soll über die Überland- und Bernstrasse geleitet werden, sodass der Ziel- und Quellverkehr (z. B. Gewerbe) in den Zentren weiterhin genügend Kapazität hat. Der verbleibende Verkehr in Dietikon muss auf den Hauptachsen und vor allem an den Knoten mit ausreichender Leistungsfähigkeit zu bewältigen sein. Die notwendigen Massnahmen werden in enger Absprache zwischen der Stadt Dietikon, der Limmattalbahnhof AG und dem Kanton Zürich entwickelt.

Um die Leistungsfähigkeit des MIV nachzuweisen wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt. Die Simulation basierte auf der angenommenen Belastung im Jahre 2030 in der Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Die Simulation hat nachgewiesen, dass die erforderliche Kapazität des MIV auch mit der Limmattalbahnhof an sämtlichen Knoten gewährleistet ist. Berücksichtigt wurden auch sicherheitsrelevante Aspekte und die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Auf das Verkehrsaufkommen in der Steinmürlstrasse wird die Limmattalbahnhof keinen spürbaren Einfluss haben. Die Belastung der Strasse wird aber aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme weiter ansteigen. Der Stadtrat ist sich der Problematik des hohen Verkehrsaufkommens in der Steinmürlstrasse bewusst. Mögliche Lösungen werden im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet.

Langsamverkehr

Die Limmattalbahnhof AG berücksichtigt seit Beginn der Planungen auch die Bedürfnisse der Velofahrenden und der Fussgänger. So sind neben diversen Velostreifen durchgehend breite Gehwege geplant. Die geplanten Massnahmen sind mit ProVelo, FussverkehrSchweiz und der Behindertenkonferenz abgesprochen und werden mit den Absichten der Gemeinden und Kantone koordiniert. In Dietikon können in der Badenerstrasse und in der Zürcherstrasse, trotz Eigentrasse, die durchgehenden, beidseitigen 1.5 m breiten Velostreifen beibehalten werden. Veloabstellplätze sind bei den Haltestellen Oetwilerstrasse und Maienweg geplant.

Die Wartezeit der Fussgänger beim Knoten Kirchplatz darf gemäss Vorgaben des Kantons 75 Sekunden nicht überschreiten. In der Nebenverkehrszeit kann diese Zeit voraussichtlich sogar reduziert

vom 3. Juni 2013

werden. Die östliche Personenunterführung beim Bahnhof soll durch die SBB und die Limmattalbahn AG behindertengerecht ausgebaut werden.

Gestaltung des Strassenraumes und der Haltestellen

Im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn werden auch die entsprechenden Strassenräume aufgewertet. Entlang der Limmattalbahn sind Baumalleen vorgesehen, welche dem Strassenraum einen städtischen Charakter verleihen. Die Bäume werden zwischen Trottoir und Strasse platziert. Vorgesehen ist die Verwendung von verschiedenen einheimischen Baumarten. Die bestehenden Alleenkonzepte der Gemeinden wurden berücksichtigt und ins Gestaltungskonzept der Limmattalbahn integriert.

Das Beleuchtungskonzept sieht entlang der Linie Seilleuchten vor, die entweder von den neuen Fahrleitungsmasten oder von bestehenden Gebäuden abgespannt werden. Zusätzlich beleuchtet werden die Haltestellen. Die Stationen weisen ein einheitliches und modernes Erscheinungsbild auf und verfügen über einen überdachten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten.

Erschliessung der Liegenschaften

Sämtliche Liegenschaften entlang dem Trasse der Limmattalbahn müssen auch nach deren Bau durch den MIV erschlossen sein. Durch zahlreiche Verbesserungen im Bauprojekt gegenüber dem Vorprojekt, wie zusätzlichen U-Turns und Abbiegemöglichkeiten, sind nun alle Liegenschaften sinnvoll erschlossen. Allerdings gibt es bei gewissen Liegenschaften, vor allem entlang der Badenerstrasse, im Vergleich zur heutigen Erschliessungssituation gewisse Einschränkungen. Bei den "kritischen Liegenschaften" hat die Limmattalbahn AG schon früh das Gespräch mit den Grundeigentümern gesucht, um Lösungen zu finden.

Werke

Die Werkleitungen der Stadt, welche sich in einem guten Zustand befinden, sind – soweit notwendig – auf Kosten des Projektes zu verlegen. Ausserdem ist neu eine zukünftige Fernwärmeleitung einzubeziehen. Gemäss Vorprojekt müssen ca. 300 m Wassertransportleitungen inkl. Signalkabel und ca. 200 m Gasleitungen wegen Baumrabbatten umgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob in diesen Bereichen anstelle einer Verlegung die Baumrabbatten angepasst oder entsprechende Vorkehrungen getroffen werden können. Der Zustand der Abwasserleitungen ist gut. Grundsätzlich können Rücksackschächte vorgesehen werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass ca. alle 200 m ein direkter Zugang zur Kanalisation angestrebt werden sollte. Wenn zwei Hauptleitungen zusammengeführt werden, ist ein direkter Zugang unumgänglich. Im Bereich der Zürcherstrasse, von der Asylstrasse bis zur Poststrasse (SBB-Unterführung), ist eine Kalibervergrösserung als Entlastung des Gebietes Ost geplant.

6. Limmattalbahn aus Sicht der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung

Die Limmattalbahn ist für Dietikon sowie für das ganze Limmattal ein wichtiges Zukunftsprojekt. In der boomenden Region wird bis 2030 ein starker Anstieg der Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen und Arbeitsplätze erwartet. Dies verursacht Mehrverkehr. Ein wesentlicher Teil des zusätzlichen Verkehrs muss mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Die Limmattalbahn kann diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen, entlastet die Strasse und hält sie damit funktionsfähig. So kann die Limmattalbahn den Modal Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) beeinflussen. Das Dietiker Zentrum wird vom Durchgangsverkehr entlastet und so attraktiver und am Bahnhof Dietikon entsteht eine multimodale ÖV-Drehscheibe.

Die Limmattalbahn ist auch eine treibende Kraft für wirtschaftliches Wachstum. Dank guter ÖV-Verbindungen stärkt sie den Wirtschaftsstandort Limmattal und fördert die Schaffung von Arbeits-

vom 3. Juni 2013

plätzen. Die Bahn verleiht dem Limmattal weiteren Aufschwung und steigert die Standortattraktivität. Dies wird interessante Unternehmen anlocken. Gleichzeitig bietet die Limmattalbahn die Chance, neue Entwicklungsgebiete zu erschliessen und die Siedlungserneuerung zu fördern. Sie gibt einen Impuls für Investitionen und die weitere Stadtentwicklung. Entlang der Linie wird in die Liegenschaften investiert und ältere Bauten werden durch zeitgemässe ersetzt, wie das bei der Glattalbahn der Fall gewesen ist. In diesem Sinne trägt die Stadtbahn wesentlich zur Wirtschaftsförderung im Limmattal bei und stärkt seine Konkurrenzfähigkeit. Im Bereich Zürcher-/ Schönegg-/ Badenerstrasse ist eine Verdichtung möglich. Die Strassenräume und die Quartiere werden qualitativ aufgewertet. Zudem ermöglicht sie die weitere Entwicklung von Wohnquartieren. Das Niderfeld als Zukunftsgebiet mit Modellcharakter ist auf eine Erschliessung durch die Limmattalbahn angewiesen.

Schienengebundene Verkehrsmittel geniessen bei den Fahrgästen eine grössere Akzeptanz als strassengebundene und weisen einen höheren Fahrkomfort aus. Sie stiften Identität und sind komfortabel. Aus all diesen Gründen unterstützt der Stadtrat das Projekt Limmattalbahn mit grosser Überzeugung.

7. Stellungnahme Stadtrat zum Bauprojekt

Das Bauprojekt enthält im Vergleich zum Vorprojekt zahlreiche Optimierungen. Die Verbesserungsvorschläge von Seiten Stadt Dietikon wurden aufgenommen. Im Folgenden wird detailliert auf die einzelnen Abschnitte eingegangen und es werden weitere Anträge zuhanden der Limmattalbahn AG formuliert.

Abschnitt Birmensdorferstrasse

Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen von Coop und Post auf der Schöneggstrasse wurde im Vergleich zum Vorprojekt optimiert. Auch der geforderte Fussgängerübergang Zielackerstrasse – Brunauweg wurde im Bauprojekt aufgenommen. Nach wie vor nicht berücksichtigt ist die Forderung nach einem Mittelperron bei der Haltestelle Birmensdorferstrasse. Ein Mittelperron würde mehr Platz für den Langsamverkehr schaffen und den Konflikt zwischen den wartenden Passagieren und den Fussgängern bzw. Velofahrenden lösen. Allerdings wäre dann bei dieser Haltestelle der Ein- und Ausstieg, anders als bei allen anderen Haltestellen, auf der anderen Fahrzeugseite. Da aber Zweirichtungsfahrzeuge vorgesehen sind, muss das Rollmaterial ohnehin auf beiden Seiten über Türen verfügen.

Antrag 1: Die Haltestelle Birmensdorferstrasse ist anstelle von zwei seitlichen Perrons mit einem Mittelperron auszustatten.

Abschnitt Zürcherstrasse

Das Trasse wurde weiter nach Norden gerückt, somit ist auf der Südseite weniger Landerwerb erforderlich. Auch der Gehweg auf der Südseite wird nun breiter. Der neu ins Projekt aufgenommene Kreis ermöglicht das Linksabbiegen aus der Schäfli bach- in die Zürcherstrasse und verbessert die Zufahrt zu den Liegenschaften auf der Nordseite, wie z. B. der Tankstelle, massiv. Auch Lastwagen können im Kreis wenden; im Vorprojekt waren lediglich zwei U-Turns vorgesehen, welche Personenwagen und Motorrädern vorbehalten gewesen wären.

Abschnitt Zentrum

Gegenüber dem Vorprojekt gibt es im Bauprojekt einige Optimierungen. Die Vorgaben des BAV sind erfüllt und alle Perrons sollen behindertengerecht ausgebaut werden, wie es das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt. Ausserdem gibt es einen erweiterten Durchgang beim Bahnhofsgebäude. Dies verbessert die Durchgängigkeit für die Fussgänger und erhöht die Sicherheit.

vom 3. Juni 2013

Allerdings sind die Platzverhältnisse im Bereich des Umsteigeknotens Bahnhof Dietikon nach wie vor sehr eng und die Probleme (Wegfall von Parkplätzen, wenig Platz für das Kiss-and-ride, ungünstige Langsamverkehrsführung) könnten nicht behoben werden. Die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn, der BDWM und den Bussen ist ein grosser Vorteil. Dieser sollte aber nicht erzwungen werden müssen. Die Situation am Bahnhof ist auch gemäss Bauprojekt unbefriedigend und eine zufriedenstellende Lösung zeichnet sich nicht ab. Der Stadtrat fordert deshalb eine neue Linienführung in diesem Abschnitt, namentlich eine Durchbindung der Linie in der Zürcherstrasse und einen Verzicht auf die direkte Bahnhofsanbindung. Stattdessen ist eine Haltestelle im Bereich der heutigen Busstation Sommerau zu realisieren. Diese Station hat der Stadtrat schon in seinen Stellungnahmen zum Vorprojekt und zum Infrastrukturkonzessionsgesuch, unabhängig von der Bahnhofsanbindung, als zusätzliche Haltestelle gefordert, da sie die Zugänglichkeit des Zentrums Dietikon verbessert. Die Limmattalbahnen AG sprach sich bisher gegen diese Haltestelle aus, weil sie mit ca. 260 m sehr nahe bei der Haltestelle Bahnhof Dietikon zu liegen kommt und daher ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Auch lehnte die Limmattalbahnen AG eine Durchbindung in der Zürcherstrasse bisher ab, weil so die direkte Bahnhofsanbindung, welche sie als zwingend erachtet, mit den erwähnten Vorteilen wegfallen würde.

Der Stadtrat ist aber der Meinung, dass ein Fussweg von einer Haltestelle Sommerau zum Bahnhof für die umsteigenden Fahrgäste durchaus zumutbar ist, und die Attraktivität der Bahnhofsanbindung nicht wesentlich schmälert. Damit der Weg, den die umsteigenden Passagiere zurücklegen müssen, möglichst kurz ist, sollen daher von der bestehenden Langsamverkehrsunterführung bei der Poststrasse Zugänge zu den Perrons geschaffen, und die Unterführung verbreitert werden. Dies dürfte zu keinen Mehrkosten führen, da dadurch auf den Neubau der Unterführung bei der BDWM verzichtet werden könnte. Von der Sommerau bis zur Unterführung Poststrasse beträgt der Fussweg nur ca. 100-130 m. Wird dieser Fussweg überdeckt entsteht eine attraktive Umsteigebeziehung. Diese Massnahmen hätten gleichzeitig den Vorteil, dass die Fussgängerströme durch die einzelnen Unterführungen besser verteilt und die Hauptunterführung beim Bahnhofsgelände entlastet würde. Auch bildet das Trasse beim Kirchplatz eine weniger starke Trennwirkung, wenn es weiterhin einzig von der BDWM befahren wird. Da die Bahn in der Zürcherstrasse in Seitenlage (Nordseite) verkehren würde, würde auch der Knoten Kirchplatz nicht stärker belastet. Der einzige Nachteil der Variante Durchbindung ist, dass der Linksabbieger von der Zürcher- in die Bremgartnerstrasse aus Platzgründen wohl wegfallen würde. Aufgrund dieser wegfallenden Linksabbiegebeziehung, müssen die Fahrzeuge den Weg über die Asyl-/Schöneeggstrasse nehmen. Da es sich um eine geringe Verkehrsmenge handelt und gleichzeitig der Abschnitt Asyl-/Schöneeggstrasse mit flankierenden Massnahmen beruhigt wird, ist dies vertretbar. Werden alle Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen, so ist die Variante Durchbindung Zürcherstrasse mit einer Haltestelle Sommerau als Hauptumsteigeknoten die bessere Lösung, als die im Bauprojekt geplante Linienführung mit direkter Bahnhofsanbindung. Es fallen insbesondere folgende Vorteile in Betracht:

- Die Platzverhältnisse beim Bahnhof können optimiert werden;
- Der Kirchplatz wird nicht von zwei Bahnen durchschnitten;
- Durch den Wegfall des Umwegs über den Bahnhof resultiert ein Fahrzeitgewinn;
- Eine Durchbindung in der Zürcherstrasse ermöglicht im Abschnitt zwischen den Haltestellen Sommerau und Zentralstrasse eine städtebauliche Aufwertung.

Der Stadtrat stellt daher folgende Anträge:

Antrag 2: Die Haltestelle Sommerau ist als Hauptumsteigeknoten, unabhängig vom nachfolgenden Antrag 3 in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und ins Bauprojekt aufzunehmen.

vom 3. Juni 2013

Antrag 3: Die Linienführung ist wie folgt anzupassen: Ab dem Knoten Post-/Zürcherstrasse ist die Bahn via Zürcherstrasse in Seitenlage zur Haltestelle Zentralstrasse zu führen. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten. Der Stadtrat beantragt die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die von ihm geforderte Projektanpassung.

Abschnitt Badenerstrasse

Die Erschliessung der Liegenschaften an der Badenerstrasse wurde stark verbessert. Gemäss Bauprojekt kann nun aus der Gjuh- und der Baumgartenstrasse links abgebogen werden. Auf der Nordseite der Strasse wird weniger Platz von den Vorgärten beansprucht und das Trottoir wird breiter, da die Trassenbreite um einen Meter verringert wurde. Die Situation für den Langsamverkehr wird so deutlich verbessert.

Abschnitt Überlandstrasse

Der Stadtrat forderte eine Entflechtung des Knotens Dreispitz, um die benötigte Kapazität für den MIV sicherzustellen. Dies wurde im Bauprojekt umgesetzt. Zwei Spuren der Überlandstrasse führen in Tieflage unter dem Knoten hindurch. Die Durchlässigkeit zwischen dem Stadtkern und dem Niderfeld ist von grosser Bedeutung. Die Erschliessung des Zentrums Dreispitz wurde deutlich optimiert; die Zufahrt zum Dreispitz ist nun auch von der Überlandstrasse aus beiden Richtungen gewährleistet. Auch die Erschliessung der Liegenschaften Ziegelägerten wurde verbessert, da nun beim Knoten Dreispitz mit einem U-Turn gewendet werden kann. Die bestehende, niveaufreie Langsamverkehrsverbindung Bleicher-/ Grabackerstrasse bleibt wie gefordert erhalten. Berücksichtigt wurde auch der Einwand, wonach der Teischlibach nicht mit einem sogenannten Düker unter der Unterführung Überlandstrasse durchgeführt werden soll. Gemäss Bauprojekt fliesst der Bach nun ohne Gefälle, zwischen Unterführung und Strasse.

Abschnitt Niderfeld

Der Mutschellenknoten wurde im Vergleich zum Vorprojekt ebenfalls entflochten. Im Bereich der Kreuzung des Bahntrassees wird die Mutschellenstrasse tiefer gelegt und die Bahn auf einer Brücke über die Strasse hinweggeführt. Dies verbessert die Sicherheit und erhöht sogar die Leistungsfähigkeit des MIV gegenüber heute. Die genaue Lage der Haltestelle Niderfeld wird im Rahmen des städtebaulichen Studienverfahrens geklärt. Die Erschliessung des Gebietes Chrüz erfolgt von der Überlandstrasse aus am Rand der ausgeschiedenen Erholungszone Park.

8. Öffentlichkeitsarbeit

Der Stadtrat erachtet das Projekt Limmattalbahn als wegweisendes Infrastrukturvorhaben für die Zukunft. Es findet laufend ein intensiver Austausch zwischen den projektierenden Büros, den Verantwortlichen der Limmattalbahn AG sowie den Behörden- und Fachvertretern der Stadt Dietikon statt. Zur besseren Einbindung der politischen Parteien wurde eigens der Runde Tisch geschaffen. Dort werden alle aktuellen Fragen zur Limmattalbahn präsentiert und diskutiert. Dieses Gremium ist bereits siebenmal zusammengekommen und wird von den Beteiligten positiv gewürdigt.

Die eigentliche Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt liegt in der Verantwortung der Limmattalbahn AG. Die Stadt unterstützt diese Aktivitäten. Es mag der Eindruck entstanden sein, dass in den letzten Monaten die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit nachgelassen habe bzw. allfällig kritische Stimmen überhandgenommen hätten. Der Stadtrat hat bezüglich des Anliegens einer intensiveren Kommunikation den Kontakt mit der Limmattalbahn AG aufgenommen und gemeinsam geeignete Massnahmen ins Auge gefasst.

Für das Jahr 2013 sind bereits einige Aktivitäten vorgesehen. So plant der Stadtrat eine Reihe von Informationsanlässen für die Bevölkerung, um deren Informationsbedürfnis zum Infrastrukturprojekt

vom 3. Juni 2013

Limmattalbahnhof Rechnung zu tragen und es sichtbar zu machen. Diese Anlässe sollen nicht nur im Stadthaus, sondern auch im Zentrum stattfinden, wo der Stadtrat den Passantinnen und Passanten Rede und Antwort steht. Dies erstmals im Rahmen des "Marktkafi" vom 22. Juni 2013. Am 30. August 2013 wird eine Podiumsdiskussion mit namhaften Teilnehmern zum Thema "Chancen für Wirtschaft und Stadtentwicklung im Zusammenhang mit der Limmattalbahnhof" stattfinden. Auch der Herbstmarkt vom 14. September 2013 soll als Kommunikationsplattform genutzt werden. Thematisiert wird dann das Gesamtprojekt im Hinblick auf das Plangenehmigungsverfahren sowie verkehrstechnische Aspekte. Auf einem Screen sollen ein Informationsfilm sowie Verkehrssimulationen gezeigt werden. Am 17. September 2013 findet schliesslich ein Öffentlichkeitsanlass im Gemeinderatssaal statt, an dem die interessierte Bevölkerung von der Limmattalbahnhof AG über den aktuellen Stand des Bauprojekts sowie das anstehende Plangenehmigungsverfahren informiert wird.

Referent: Stadtpräsident Otto Müller

NAMENS DES STADTRATES


Otto Müller
Stadtpräsident


Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

KH/BR/JB 0603_Zustimmung_LTB_Bauprojekt_Weisung_def.docx

versandt am: