

V2.211. Bremgarten-Dietikon-Bahn  
V2.213. Limmattalbahn

130813

**Limmattalbahn - Untertunnelung BDWM**

Bericht Postulat

Ralph Hofer, Mitglied des Gemeinderates, und 15 Mitunterzeichnende haben am 1. März 2012 folgendes Postulat eingereicht:

*"Der Stadtrat wird ersucht:*

1. *Sich bei den zuständigen kantonalen und eidgenössischen Stellen für eine räumliche Trennung von BDWM, Limmattalbahn und motorisiertem Individualverkehr im Bereich Kirchplatz einzusetzen und dabei den Fokus auf eine Untertunnelung der BDWM zu richten.*
2. *Zur Entlastung der Bremgartnerstrasse und des Stadtzentrums durch unabhängige Sachverständige die technische Machbarkeit und den Finanzbedarf folgender Optionen prüfen zu lassen:*
  - *Untertunnelung der BDWM im Bereich Kirchplatz.*
  - *Verlegung der BDWM-Linie auf/unter die Bernstrasse und Birmensdorferstrasse zum Bahnhof Glanzenberg.*
3. *Als weitere Option ist die grundsätzliche Machbarkeit einer unterirdischen Verlängerung der BDWM ins Industriequartier, bis zum Coop Silbern, durch unabhängige Sachverständige prüfen zu lassen.*

*Begründung:*

*Mit der geplanten Linienführung der Limmattalbahn (BDWM) über den Kirchplatz werden sich die bereits bestehenden Verkehrsprobleme im Zentrum der Stadt Dietikon verschärfen. Künftig wird alle 2 bis 3 Minuten eine Komposition der BDWM- oder der Limmattalbahn das Dietiker Zentrum durchqueren. Individualverkehr und Fussgänger, aber auch Buslinien, welche die Quartiere mit dem Bahnhof Dietikon verbinden, werden dadurch noch mehr beeinträchtigt. Die zu erwartende Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung im Raum Limmattal werden die Verkehrssituation im Dietiker Stadtzentrum zusätzlich belasten. Im Zusammenhang mit der Linienführung der Limmattalbahn wurden Verkehrssimulationen und Modelle vorgestellt, die belegen sollen, dass das Zentrum ein weiteres Schienenfahrzeug problemlos verkraften kann. Das Problem dieser Berechnungen liegt darin, dass hinsichtlich Verkehrsfluss stets der Idealfall angenommen wird und ausserordentliche Situationen, wie wir sie ständig erleben (Stau, Unfall A1, Gubrist etc.), nicht berücksichtigt werden.*

*In vielen städtischen Gebieten der Schweiz bestehen in verkehrs- und raumplanerischer Hinsicht ähnliche Probleme, die dadurch gelöst werden bzw. gelöst werden sollen, dass einzelne Verkehrsträger, insbesondere Schienenfahrzeuge, künftig unterirdisch geführt werden. Dass unterirdische Linienführungen technisch machbar und finanzierbar sind, beweisen u. a. die Metro Lausanne, die Durchmesserlinie Zürich, die geplante Verlängerung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, die unterirdische Zufahrt der Zentralbahn zum Bahnhof Luzern, der geplante Tiefbahnhof Luzern etc.*

*Es ist nicht einzusehen, weshalb in anderen Regionen der Schweiz einzelne Projekte zur unterirdischen Führung von Bahnlinien im Umfang von mehreren hundert Mio. Franken realisierbar sind, während in Dietikon solche Projekte nicht möglich sein sollen."*

Sitzung vom 10. Juni 2013

## Mitunterzeichnende:

Markus Erni  
Trudi Frey  
Rochus Burtscher  
Wiederkehr Josef

Werner Lips  
Stephan Wittwer  
Jörg Dätwyler  
Cécile Mounoud

Erich Burri  
Alfons Florian  
Ottilie Del Canton  
Max Wiederkehr

Esther Wyss-Tödtli  
Irene Wiederkehr  
Gabriele Olivieri

Der Gemeinderat hat das Postulat am 24. Mai 2012 an den Stadtrat überwiesen, der dazu wie folgt Bericht erstattet:

### *Zu Punkt 1*

Eine unterirdische Bahnführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn im Stadtzentrum von Dietikon hätte einige Vorteile: Die engen Platzverhältnisse am Bahnhof könnten entschärft werden, wenn am heutigen BDWM Bahnhof in Zukunft einzig die Limmattalbahn halten würde. So entstünde dort mehr Platz für das Kiss-and-ride. Der Knoten Kirchplatz würde nicht von zwei Bahnen befahren und könnte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entlastet werden. Es entstünde eine Kapazitätssteigerung am Knoten, da die Querung der BDWM wegfallen würde. Die Limmattalbahn wird gemäss aktuellem Stand des Bauprojektes vom Kirchplatz in Seitenlage in die Zentralstrasse einbiegen und so den Knoten nicht spürbar belasten. Auch wirkt sich die zukünftige Limmattalbahn als Tram weniger massiv auf das Erscheinungsbild aus als die Bremgarten-Dietikon-Bahn.

Gegen eine Untertunnelung sprechen allerdings die sehr hohen Kosten. Es gibt keine betriebliche Notwendigkeit, die BDWM in Dietikon unterirdisch zu führen. Eine Untertunnelung der BDWM kann, was das öffentliche Interesse betrifft, nicht mit einer Durchmesserlinie Zürich oder einer Metro Lausanne verglichen werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) teilte auf Anfrage mit, dass das Vorhaben Wunschbedarf sei und es keine Möglichkeit für die Mitfinanzierung durch den Bund gebe. Dies weil sich die BDWM und die Kantone im Rahmen des Agglomerationsprogrammes geeinigt haben, dass die Doppelspur oberirdisch gebaut werden soll. Dieser Doppelspurausbau zwischen Bahnhof Dietikon und Stoffelbach soll mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Sollte dennoch eine Untertunnelung realisiert werden, könnte der Bund einen Beitrag nur in dem Umfang gewähren, wie er für den oberirdischen Doppelspurausbau ohnehin vorgesehen ist. Die restlichen Kosten wären von der Gemeinde zu tragen. Es ist anzunehmen, dass sich der Kanton Zürich an den Kosten für einen Tunnel beteiligen würde, da die Bremgartnerstrasse, welche Eigentum des Kantons ist, sowie der Knoten Kirchplatz, entlastet würde. Der grösste Teil der Kosten, die im dreistelligen Millionenbereich liegen dürften (siehe Punkt 2), müsste aber die Stadt Dietikon aufbringen. Dies ist aufgrund der aktuellen Finanzlage undenkbar.

Auch die BDWM Transport AG hat sich anlässlich einer Besprechung negativ zu einer Untertunnelung in der Bremgartnerstrasse geäussert. Eine Tieferlegung sei wegen den Neigungsverhältnissen schwer zu realisieren. Auch ein allfälliger späterer Ausbau der Strecke würde so erschwert.

Es sprechen weitere Gründe wie Benutzerfreundlichkeit, erforderliche Eingriffe ins Stadtbild, sowie Sicherheitsüberlegungen bei den Haltestellenabgängen für eine oberirdische Führung der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Eine unterirdische Bahnführung im Stadtzentrum würde zudem etwa 1-2 m unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommen, was eine Ausnahmegewilligung des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft erfordert. Es ist unklar, ob diese Bewilligung erteilt werden würde.

Der Stadtrat lehnt eine Untertunnelung der BDWM insbesondere aus Kostengründen ab und befürwortet die im kantonalen Richtplan eingetragene, durchgehende oberirdische Doppelspur in der Bremgartnerstrasse. Um das Zentrum vom MIV zu entlasten, ist ein ganzes Massnahmenpaket an Ausbaumassnahmen am übergeordneten Strassennetz wie an der Überland-, Mutschellen- und Bernstrasse vorgesehen.

Sitzung vom 10. Juni 2013

## *Zu Punkt 2*

Eine Untertunnelung der BDWM im Bereich Kirchplatz ist technisch machbar. Dies hat eine im Jahr 2001 erarbeitete Studie nachgewiesen. Diese Studie sieht eine unterirdische, doppelspurige Linienführung in einem Tunnel ab dem Knoten Bern-/Bremgartenstrasse unter der Bremgartenstrasse bis zum Bahnhof Dietikon vor. Die Rampe (160 m) käme entlang der Bernstrasse zu liegen. Die Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden, Schöneggstrasse und Bahnhof könnten beibehalten werden und würden unterirdisch angelegt. Für den ca. 1.8 km langen Abschnitt ist gemäss Studie mit Anlagekosten von ca. Fr. 160 Mio. zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Teuerung müsste heute bereits mit ca. Fr. 175 Mio. gerechnet werden. Nicht berücksichtigt sind darin Betriebs- und Unterhaltskosten.

Eine Verlegung der Linienführung auf/unter die Bernstrasse zum Bahnhof Glanzenberg wurde bisher noch nicht geprüft. Der Stadtrat lehnt aber eine Anbindung der Bremgarten-Dietikon-Bahn an den Bahnhof Glanzenberg anstelle des Bahnhofs Dietikon ab. Mit einer Linienführung via Bern-/Birmensdorferstrasse würden sämtliche drei bisherigen Haltestellen der BDWM in der Bremgartenstrasse wegfallen. Die BDWM hat sich als Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs etabliert. Wegfallende Haltestellen in der Bremgartenstrasse würde die Einführung einer neuen Buslinie erfordern. Der Bahnhof Dietikon ist der wichtigste Umsteigeknoten im Limmattal und besitzt wesentliche verkehrliche Vorteile gegenüber einem Endpunkt Glanzenberg. In Dietikon kann im Gegensatz zu Glanzenberg auf den InterRegio Richtung Flughafen bzw. Basel sowie auf zahlreiche regionale Buslinien umgestiegen werden. Auch die geplante S19 (ab Dezember 2015, 4. Teilergänzung S-Bahn) wird in Dietikon halten, nicht aber am Bahnhof Glanzenberg. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn soll daher weiterhin am Bahnhof Dietikon mit dem übergeordneten Netz der SBB verknüpft werden. Auch die BDWM hält in ihrer strategischen Stossrichtung fest, dass der Bahnhof Dietikon als Standort für die Netzverknüpfung prädestiniert ist. Folglich kann auf eine technische Machbarkeitsstudie einer Verlegung der BDWM-Linie zum Bahnhof Glanzenberg verzichtet werden.

## *Zu Punkt 3*

Im Rahmen des Schlussberichts der ZVV Stadtbahnstrategie aus dem Jahr 2011 wurde auch der Stadtbahnkorridor Bahnhof Dietikon - Silbernen untersucht. Der Korridor wurde trotz vergleichsweise tiefen Investitionskosten ungünstig bewertet. Dies hängt mit dem im Vergleich zu anderen untersuchten Korridoren (z.B. Oerlikon - Affoltern) tiefen Fahrgastpotential zusammen. Die Studie rechnet im Endausbau mit ca. 7'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und ca. 18'000 Arbeitsplätzen. Dieses Schwergewicht auf den Arbeitsplätzen führt zu hohen und stark gerichteten Spitzenbelastungen. Die Machbarkeit einer unterirdischen Verlängerung ins Gebiet Silbernen wurde in der Studie des ZVV erst grob geprüft; die Stadt Dietikon hat deshalb eine detailliertere Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, welche nun vorliegt.

Die grösste Schwierigkeit bei der Verlängerung der BDWM bis Silbernen liegt bei der Querung der SBB-Bahnanlagen und der Überlandstrasse. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden zwei Varianten untersucht.

Bei der Variante "Tunnel" wird das Gleisfeld der SBB und die Überlandstrasse mit einem einspurigen Tunnel unterquert. Unmittelbar nach der Haltestelle am Bahnhof sinkt die Bahn im heutigen P+R-Bereich auf einer offenen Rampe (181 m) ab und unterquert die Überlandstrasse parallel zur heutigen Strassenunterführung. Das Limmattal wird mit einer unterirdischen Haltestelle erschlossen. Das nördliche Tunnelportal befindet sich in der Heimstrasse, im Gebiet Stierenmatt nahe dem Werkhof; die offene Rampe ist 194 m lang. Weitere oberirdische Haltestellen sind im Bereich der Binz- und der Reservatstrasse vorgesehen. Die Endhaltestelle Silbernen befindet sich in der Lerzenstrasse, vor der Einmündung Riedstrasse.

Mit der Variante "Brücke" wird das Gleisfeld sowie die Überlandstrasse mit einem ca. 450 m langen Viadukt überquert. Nach der Bahnhofshaltestelle wird die Bahn mit einer Rampe im heutigen P+R-

Sitzung vom 10. Juni 2013

Bereich parallel zur Strasse hochgeführt. Aufgrund der Steigung und den Zugangsschwierigkeiten muss auf eine Station auf dem Viadukt verzichtet werden. Das Limmatfeld wird somit mit dieser Variante nicht direkt erschlossen. Das Viadukt verläuft parallel zu den SBB-Gleisen, kurz vor der Repisch führt die Brückenrampe wieder auf den Boden. Die Strecke verläuft weiter auf dem Trasse des ehemaligen Stammgleises und führt in die Lerzenstrasse. Im Bereich der Viaduktstrasse befindet sich eine Haltestelle. Die Haltestellen Binzstrasse und Silbern sind analog der Variante "Tunnel".

Folgende Tabelle ergibt einen Überblick über die beiden Streckenvarianten.

	<i>Variante Tunnel</i>	<i>Variante Brücke</i>
Streckenlänge	2.1 km	1.9 km
Anzahl neue Haltestellen (inkl. Bhf.)	5	4
Fahrzeit	6:00 Min.	5:15 Min.
Grobkostenschätzung	81 Mio. Fr.	72 Mio. Fr.
Grobkosten pro km	38.12 Mio. Fr.	37.77 Mio. Fr.
Flächenbeanspruchung	10'200 m <sup>2</sup>	6'200 m <sup>2</sup>
Erschliessungswirkung	gut	mittelmässig
Städtebauliche Integration	mittelmässig	mittelmässig
Lärmproblematik	gut	mittelmässig

Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Varianten liegt in der Erschliessungswirkung. Mit der Variante "Brücke" wird das Limmatfeld überhaupt nicht erschlossen, mit der Variante "Tunnel" mit einer unterirdischen Haltestelle, was aber aus Sicht der Sicherheit und Benutzerfreundlichkeit auch nicht ideal ist. Bei beiden Varianten muss die Haltestelle Bahnhof Dietikon verlegt werden. Diese neue Haltestelle vor dem Bahnhofsgebäude beansprucht viel Platz und die 105 m lange und ungefähr 35 cm hohe Haltekante behindert die Passagiere, welche vom S-Bahnhof zu den Bussen oder ins Stadtzentrum wollen. Das in der Studie vorgeschlagene Betriebskonzept sieht verlängerte Wartezeiten am Bahnhof Dietikon vor, um schlanke Anschlüsse auf die S-Bahn zu ermöglichen. Die wartenden Züge würden so eine Trennwirkung bilden und ausserdem in den Bereich des heutigen Bushofs ragen. Somit ist die Haltestelle nicht mit der heutigen Anordnung der Busse kompatibel. Die Anpassungsmöglichkeit der Busstation müsste erst noch geprüft werden; in der Grobkostenschätzung sind die Kosten für einen neuen Bushof nicht enthalten. Die bestehende Endhaltestelle beim Bahnhof würde nicht mehr gebraucht und könnte anderen Nutzungen (z.B. Optimierung der Trassenführung der Limmattalbahn) zur Verfügung stehen. Wobei die BDWM aus Gründen eines flexiblen Betriebs sicherlich zumindest ein Gleis beim Bahnhof weiterbetreiben möchte. Somit ist der Platzgewinn nur gering.

Die BDWM Transport AG kann sich grundsätzlich eine Streckenverlängerung ihrer Bahn bis Silbern gut vorstellen, hat allerdings dafür keine finanziellen Mittel. Sie hält die Variante "Tunnel" für kaum realisierbar, da der Tunnel im Grundwasserstrom der Limmat verläuft, und würde die Variante "Brücke" vorziehen. Die BDWM Transport AG wünscht allerdings, dass die gesamte Strecke (inkl. Brücke und Zufahrtsrampen) doppelspurig geführt wird, um die Fahrplanstabilität gewährleisten zu können. Ausserdem schlägt sie eine Haltestelle auf der Brücke vor. Beide Anliegen wären mit höheren Kosten verbunden. Bei einem Einsatz von Dreifach-Traktionen würden 3-6 zusätzliche Zugkompositionen benötigt.

Eine Verlängerung der Bremgarten-Dietikon-Bahn bis Silbern ist technisch machbar. Allerdings sind beide Varianten aus der Sicht des Stadtrates nicht befriedigend, da beide den Stadtteil Limmatfeld nicht optimal erschliessen und massive städtebauliche Eingriffe notwendig wären. Sowohl eine Brü-

Sitzung vom 10. Juni 2013

cke als auch ein Tunnel mit langen offenen Rampen wirken sich negativ auf das Stadtbild aus. Das hervorragend gelegene Grundstück der heutigen P+R Anlage würde durch die Bahnverlängerung massiv beansprucht und verlöre dadurch an Wert. Die hohen Investitionskosten, welche grösstenteils von der Stadt Dietikon zu tragen wären, stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Aus all diesen Gründen wird der Stadtrat daher die Verlängerung der BDWM bis Silbern nicht weiter verfolgen. Er ist weiterhin der Auffassung, dass die im kantonalen Richtplan vorgesehene S-Bahnstation Silbern einen deutlich höheren Nutzen für die Region erzeugt.

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.

### Der Stadtrat beschliesst:

Zum Postulat von Ralph Hofer betreffend Untertunnelung BDWM wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Sekretariat Gemeinderat;
- Stadtplanungsamt;
- Hochbauabteilung;
- Infrastrukturabteilung;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES

  
Otto Müller  
Stadtpräsident

  
Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin

BR/JB/Pe 0610\_Limmattalbahn\_Untertunnelung BDWM.docx

versandt am:

**13. Juni 2013**