

Protokoll Stadtrat

Sitzung vom 29. Januar 2024

6.5.1.5 Interpellation Umsetzung der flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen zur Limmattalbahnerstellung 27-2024 Beantwortung

1 Interpellation

Kerstin Camenisch (SP), Mitglied des Gemeinderates, und 14 Mitunterzeichnende haben am 7. September 2023 folgende Interpellation eingereicht:

"In den letzten Jahren wurden mehren Vorstösse zur Verkehrsberuhigung eingereicht und mit der Begründung, dass die Situation noch dem Bau der Limmattalbahn geprüft werden muss, auf die lange Bank geschoben. Die Bauarbeiten der Limmattalbahn fanden bekanntlich im Dezember 2022 ihr Ende und das Ende der Bank ist somit erreicht. Um Klarheit zu schaffen, ersuche ich den Stadtrat, die aktuelle Situation und den Fortschritt der versprochenen verkehrsberuhigenden Massnahmen aufzuzeigen.

- 1. Welche spezifischen verkehrsberuhigenden, flankierenden Massnahmen wurden in Verbindung mit der Limmattalbahn in Dietikon ursprünglich angedacht oder zugesagt? Bitte geben Sie eine kurze Übersicht über diese Massnahmen.*
- 2. Welche Massnahmen wurden vom Gemeinderat gefordert und mit der Begründung, dass bis zur Fertigstellung der Limmattalbahn gewartet werden soll und die gemachten Erfahrungen einfliessen sollen, in die Zukunft verschoben?*
- 3. Sind bereits Massnahmen umgesetzt worden? Wenn Ja, bitte Ich um eine Zusammenfassung der bereits realisierten Schritte.*
- 4. Könnten Sie bitte die Gründe für die Verzögerung der nicht umgesetzten Massnahmen erläutern?*
- 5. Wie ist der zeitliche Rahmen für die Umsetzung der verkehrsberuhigenden Massnahmen? Gibt es einen klaren Zeitplan für die Umsetzung?*

Mitunterzeichnende:

Martin Christen
Otilie Dal Canton
Silvan Fischbacher
Beat Hess

Susanne Ernst
Sven Johannsen
Ernst Joss
Katharina Kiwic

Philipp Sanchez
David Steinegger
Martin Steiner
Andreas Wolf

Aurora Melo Moura
Catalina Wolf-Miranda

2 Antwort

Die Interpellation wurde am 18. September 2023 begründet. Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

2.1 Zu Frage 1:

In der Beantwortung der Interpellation "Verkehrsentlastung Dietiker Zentrum" von Andreas Wolf, vom 22. August 2022 und in der Beantwortung der Kleinen Anfrage "Flankierende Massnahmen Limmattalbahn", von Manuela Ehmann, vom 13. März 2023, wurden die flankierenden Massnahmen Limmattalbahn bereits umfassend beschrieben und mit wesentlichen Drittprojekten ergänzt.

Die parallel zum Bau der Limmattalbahn beschlossenen flankierenden Massnahmen sind:

- Knotenausbau Ueberland-/ Mutschellenstrasse
- Knotenausbau Ueberland-/ Badenerstrasse (Bunkerknoten, Ausbau Ueberlandstrasse)
- Knotenausbau Güterstrasse / Ueberlandstrasse (Ausbau Ueberlandstrasse)
- Ausbau Ueberlandstrasse (Abschnitt Weiningerstrasse bis Limmatbrücke)
- Busspur Weiningerstrasse (bezogen auf den Knoten Weininger-/ Ueberlandstrasse)
- Knotenausbau Bern-/ Zürcherstrasse (Schönenwerdknoten)
- Knotenausbau Bern-/ Bremgartnerstrasse

Die Liste ist abschliessend. Bei den flankierenden Massnahmen der Limmattalbahn handelte es sich um kapazitätserweiternde, nicht verkehrsberuhigende bzw. geschwindigkeitsreduzierende Knoten- und Strassenausbauprojekte des Kantons Zürich. Ziel der Massnahmen ist die Reduktion der Verkehrsmenge im Dietiker Zentrum durch Kapazitätserweiterungen bei bestimmten Strassenabschnitten und Knoten. Durch diese Massnahmen soll der Verkehr hauptsächlich von der Achse Zürcher-, Zentral- und Badenerstrasse auf die Ueberland- und Bernstrasse verlagert werden, was zumindest vorübergehend gewisse positive Effekte auf das Verkehrsaufkommen im Zentrum haben dürfte.

2.2 Zu Frage 2:

Es wurden keine vom Gemeinderat geforderten Massnahmen verschoben und mit der Fertigstellung der Limmattalbahn begründet.

In der Beantwortung der Interpellation "Verkehrsentlastung Dietiker Zentrum" von Andreas Wolf, vom 22. August 2022, wurde erklärt, dass es bis sechs Monate dauert, bis sich der Verkehr mit dem neuen öffentlichen Verkehrsmittel einpendelt und erste repräsentative Messungen zur Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen Limmattalbahn möglich sein werden.

Seit 2015 führt das kantonale Amt für Mobilität ein jährliches Monitoring der MIV-Ströme durch. Im Fokus liegt die mit dem Betriebskonzept Limmattal angestrebte Verlagerung von der Achse Badenerstrasse/Zürcherstrasse auf die Achse Bernstrasse/Überlandstrasse und die damit verbundene Entlastung der Zentren von Schlieren und Dietikon. Folgende Erkenntnisse sind im aktuellen Monitoring 2022 enthalten:

- Seit 2015 hat der Verkehr auf den Achsen längs des Limmattals abgenommen. Die Ursachen können nicht abschliessend ermittelt werden und können vielschichtig sein:
 - Möglicher Zusammenhang mit der Coronapandemie: Arbeitnehmende arbeiten vermehrt (tageweise) von Zuhause aus, so dass gewissen Fahrten ganz wegfallen
 - Umsteigen vom MIV auf den ÖV (v.a. Limmattalbahn) oder auf das Velo
 - Das Strassennetz ist hoch ausgelastet und seit 2015 wird eine leicht grössere Streuung der Reisezeiten beobachtet. Damit sinkt die Planbarkeit der Fahrzeit, was zu einem Verzicht von gewisse Fahrten führen kann.
- An der Grenze zu Spreitenbach nahm die MIV-Belastung auf der Mutschellenstrasse leicht zu, diejenige auf der Ueberlandstrasse leicht ab. Dies entspricht der gewünschten Verlagerungswirkung.
- Auf der Ueberlandstrasse, östlich der Bunkerkreuzung, hat der Verkehr um rund 25 % deutlich abgenommen. Auf der Badenerstrasse hat der Verkehr um rund 15 % abgenommen. Die erwünschte Verlagerungswirkung zeigt sich hier noch nicht.
- Der kommende Monitoringbericht erscheint voraussichtlich im Jahr 2025.

Es ist anzumerken, dass der Fokus des Monitorings des Betriebskonzepts Limmattal nur auf die Längsbeziehungen im Limmattal und rein auf Staatsstrassen gelegt ist. Die weiterhin hohe Verkehrsbelastung auf den städtischen Strassen und auf der Querbeziehung zwischen Reuss- und Limmattal wurde erst 2023 mit dem Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf (siehe Antwort zu Frage 4) genauer bemessen und analysiert.

2.3 Zu Frage 3:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 beschrieben, bestehen keine flankierenden Massnahmen Limmattalbahn mit verkehrsberuhigender bzw. geschwindigkeitsreduzierender Wirkung. Verschiedene kantonale Projekte sind aufgrund von Einsparungen in Verzug, so dass die beabsichtigte Verlagerung des Verkehrs auf die Achse Ueberlandstrasse/Bernstrasse noch nicht im beabsichtigten Masse erfolgt ist. Mit Ausnahme von mehreren Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren wurden bisher keine verkehrsberuhigenden Massnahmen aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept umgesetzt, da diese als Rückfallebene bei nicht oder unzureichender Wirkung der flankierenden Massnahmen konzipiert wurden.

2.4 Zu Frage 4:

Die Massnahmen auf der Steinmürlistrasse aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) wurden noch nicht umgesetzt, weil sie alleine nur eine geringe Wirkung erzielen können. Es fehlten ergänzende Massnahmen, welche den Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz halten bzw. auf diesem dosieren. Wie bereits in der Beantwortung der Kleinen Anfrage "Flankierende Massnahmen Limmattalbahn" von Manuela Ehmann vom 13. März 2023 beschrieben, wird in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Mobilität das Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf (SBKD) erarbeitet, welches anhand der Analyse des bestehenden Verkehrs und anhand der Prognose des zukünftigen Verkehrs, Aussagen zur Verkehrslenkung machen wird. Ein konkretes Ziel dieses Konzepts ist es, die Verkehrsmenge auf der Achse Steinmürlistrasse-Oberdorfstrasse-Windeggstrasse siedlungsverträglich zu deckeln und mit betrieblichen sowie allenfalls notwendigen baulichen Massnahmen gleichbleibend zu drosseln. Die entwickelten Massnahmen werden mit dem Projekt Doppelspurausbau AVA, dem Kanton Aargau und der Gemeinde Bergdietikon abgestimmt. Die Fertigstellung dieses Verkehrskonzepts ist im ersten Quartal 2024 geplant.

2.5 Zu Frage 5:

Folgende verkehrsberuhigende Massnahmen sind in den nächsten 5 Jahren angedacht:

Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Massnahmen aus dem SBKD:

- Änderung von Vortrittsverhältnissen auf der Steinmürlistrasse (kurzfristig)
- systematische Reduktion der Grünzeiten mehrerer Lichtsignalanlagen (kurzfristig)
- Verkehrsmonitorings / Erfolgskontrollen (wiederkehrend)
- Bau einer Dosierungs- und Busbevorzugungsanlage auf der Hasenbergstrasse (mittelfristig)
- Bei zusätzlichem Bedarf: Bau von Dosierungsanlagen bei mehreren Knoten (mittelfristig)

Betriebs- und Gestaltungskonzept Steinmürlistrasse:

- Gestaltungskonzept zur siedlungsverträglichen Umgestaltung der Steinmürlistrasse
 - Betriebliche und bauliche Massnahmen zur Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsmengen
- Begegnungszone Zentrum Süd (ehem. Begegnungszonen Elisen und Oberdorf)
- Tempo 20 und Vortrittsrecht für Fussgänger auf der Florastrasse, Schulstrasse, Obere Reppischstrasse, Bühelstrasse und Bertastrasse
 - Durchgängigkeit der Florastrasse für den Veloverkehr verbessern

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bäcker-/Merkurstrasse

- Überprüfung der Anforderungen für eine Tempo-30-Zone und einer Begegnungszone
- Gestaltungskonzept zur siedlungsverträglichen Umgestaltung dieser Verkehrsachse
- Betriebliche und bauliche Massnahmen zur Förderung siedlungsverträglicher Verkehrsmengen

Es besteht ein grober, zeitlicher Rahmen, welcher aus den eingestellten Mitteln im Finanzplan ersichtlich ist. Aufgrund der Abhängigkeit mit kantonalen Ämtern, Verfahren und Drittprojekten, ist ein präziser und verbindlicher Zeitplan nicht möglich.

Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Kerstin Camenisch (SP), Mitglied des Gemeinderates, und 14 Mitunterzeichnende betreffend Umsetzung der flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen zur Limmattalbahnerstellung wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Leiter Stadtplanungsamt;
- Leiter Sicherheits- und Gesundheitsabteilung;
- Leiter Standortförderung;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES



Roger Bachmann
Stadtpräsident



Claudia Winkler
Stadtschreiberin

Versand: 31.01.2024