

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 59/2011

Sitzung vom 18. Mai 2011

643. Anfrage (Koordination der Tiefbauarbeiten mit der Stadt Dietikon)

Kantonsrat Josef Wiederkehr und Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, haben am 28. Februar 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Vor kurzem wurden in Dietikon die Zürcher- und die Badenerstrasse mittels Inseln und Bäumen verkehrsberuhigt. Die Abschaffung einiger Fussgängerstreifen hat dabei für einige Unruhe gesorgt. Nun soll gemäss der Festsetzung der Limmattalbahn AG und der Stadt Dietikon das Trassee der Stadtbahn durch die Zürcher- und Badenerstrasse führen. In diesem Zusammenhang stellen sich einige Fragen betreffend der Koordination von Projekten und dem sorgsamem Umgang mit finanziellen Ressourcen.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Was haben die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Badener- und Zürcherstrasse gekostet? Welche Kosten davon musste die Stadt Dietikon übernehmen?
2. Weshalb wurden bei der Umsetzung des Projekts zahlreiche Zebra-streifen aufgehoben, was für grossen Unmut in der Bevölkerung sorgte?
3. Auf wessen Bestreben hin wurde das Projekt in Angriff genommen? Wie wurde die Stadt Dietikon in das Projekt eingebunden?
4. Sollte das Trassee der Stadtbahn, wie dies der Dietiker Stadtrat wünscht, tatsächlich auf die Zürcher- und Badenerstrasse zu liegen kommen, was würde dies für die frisch erstellten Inseln und die neuen Bäume bedeuten? Wie teuer wäre der Rückbau?
5. Werden bei der Erstellung des Trassees der Limmattalbahn wieder zusätzliche Fussgängerstreifen erstellt?
6. Laufen Projekte für Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Schöneeggstrasse? Falls ja, wie werden diese auf das Projekt der Stadtbahn abgestimmt? Inwieweit ist der Kanton hierbei einbezogen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr und Rosmarie Joss, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Limmattalbahn AG hat im Juli 2010 mit der Vorprojektierung für die gesamte Strecke zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach begonnen. Im Rahmen dieser Projektierungsphase werden die Linienführung, die Haltestellen und die Kosten genauer definiert. In diesem Zusammenhang wurde die im Richtplan eingetragene Linienführung durch die Schöneggstrasse zum Bahnhof Dietikon und weiter über die Überlandstrasse in Richtung Killwangen-Spreitenbach mit anderen Varianten verglichen, da die an der Planung beteiligten Parteien den ursprünglichen Richtplaneintrag als nicht zufriedenstellend bewertet hatten. Die abgeschlossenen Studien haben zum Linienführungsentscheid mit einer Linienführung des Trassees in der Zürcher- und der Badenerstrasse geführt. Der Entscheid wurde von der Stadt Dietikon gemeinsam mit der Limmattalbahn AG bekannt gemacht (Medienmitteilung vom 31. Januar 2011).

Zu Fragen 1 und 3:

Die Badenerstrasse, Abschnitt Ueberlandstrasse bis Bergstrasse, wurde 2006 im Zusammenhang mit der Belagserneuerung in Absprache mit der Stadt Dietikon instand gesetzt und mit zusätzlichen Inseln ergänzt. Die Inseleinbauten kosteten rund Fr. 70 000 und wurden durch den Kanton finanziert.

Mit Schreiben vom 8. Juni 2009 ersuchte die Stadt Dietikon das Amt für Verkehr um Zustimmung zur Strassenraumgestaltung der Zürcherstrasse im Abschnitt Asylstrasse bis Glanzenberg. Die Ausführung und Finanzierung erfolgte 2009 durch die Stadt Dietikon unter Koordination des kantonalen Tiefbauamtes. Da die Strassenraumgestaltung durch die Stadt gewünscht worden war und nicht dem Ausbaustandard des Kantons entspricht, gingen die Kosten von rund Fr. 200 000 vollständig zulasten der Stadt Dietikon. Im Zeitpunkt der Projektierung der Strassenraumgestaltung war die Trasseeführung der Limmattalbahn noch nicht entschieden. Bis zu deren Inbetriebnahme wird die heutige Strassenraumgestaltung mindestens für acht Jahre (bis 2017), je nach Etappierung aber auch länger bestehen bleiben.

Zu Frage 2:

Bei der Neugestaltung der Badenerstrasse im Jahre 2006 mussten in der Bauphase gezwungenermassen einige Fussgängerstreifen entfernt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten wurden die Fussgängerstreifen wieder markiert.

Die Fussgängerstreifen in den Einmündungen Gjuch- und Oetwilerstrasse in die Badenerstrasse wurden durch Trottoirüberfahrten mit Fussgänger-Vortritt ersetzt.

Auf der Zürcherstrasse, im Abschnitt Bernstrasse bis ehemaliges Schellerareal, wurden als Folge der Umbauarbeiten und Inselbegrünungen zwischen 2000 und 2004 vier Fussgängerstreifen entfernt. Die Anordnung dieser Massnahmen erfolgte durch die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei (VTA) in Absprache mit der Stadt Dietikon und dem kantonalen Tiefbauamt. Massgebende Gründe waren geringe Fussgängerfrequenzen und fehlende Fussgängerbeziehungen.

Im Abschnitt ehemaliges Schellerareal bis Poststrasse wurden trotz Strassenumgestaltung 2009 keine Fussgängerstreifen aufgehoben.

Die Verkehrsunfallstatistik der VTA belegt im Übrigen, dass die Aufhebung der Fussgängerstreifen keinen Einfluss auf die Fussgängersicherheit hatte. Im üblichen Beobachtungszeitraum von fünf Jahren (1. März 2006–28. Februar 2011) ereigneten sich auf der Zürcherstrasse (Bereich Bern-/Poststrasse) zwei polizeilich registrierte Verkehrsunfälle mit Fussgängerbeteiligung, wobei beide Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen beim Bahnhof Glanzenberg verunfallten.

Zu Frage 4:

Wie einleitend erwähnt, haben die Stadt Dietikon und die Limmattalbahn AG den Linienführungsentscheid für das künftige Trasse auf der Zürcher- und Badenerstrasse gemeinsam getroffen. Die endgültige Linienführung muss aber noch im Rahmen der Infrastrukturkonzession für die Limmattalbahn AG vom Bundesrat bestätigt werden.

Mit dem Bau des Bahntrassees muss der gesamte Strassenraum neu definiert werden. Davon sind auch die Inseln und Bäume betroffen. Der genaue Umfang ist aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt, da die Planungsphase für das Vorprojekt noch im Gange ist.

Zu Frage 5:

In diesem frühen Planungsstadium können keine verbindlichen Aussagen bezüglich der Markierung von bahnbedingten zusätzlichen Fussgängerstreifen gemacht werden. Es ist aber davon auszugehen, dass vor allem bei den neuen Haltestellen Fussgängerstreifen markiert werden.

Zu Frage 6:

Die Schöneeggstrasse ist eine Gemeindestrasse. Allfällige Verkehrsberuhigungsmassnahmen liegen in der alleinigen Kompetenz der Standortgemeinde. Bedingen Verkehrsberuhigungsprojekte allerdings neue Verkehrsanordnungen oder Änderungen der bestehenden Signalisation bzw. Markierung, muss die VTA in die Projektbearbeitung einbezogen werden; unabhängig davon, ob es sich um Staats- oder kommunale Strassen handelt. Mit dieser Regelung ist die Abstimmung mit dem Projekt Limmattalbahn gewährleistet.

Zwar fanden in den Jahren 2009/2010 Gespräche der VTA mit der Stadt Dietikon betreffend Verkehrsberuhigungsmassnahmen im westlichen Teilstück der Schöneeggstrasse (Einbahnregime, Änderungen der Vortrittsverhältnisse) statt, umgesetzt wurde davon bis anhin aber nichts.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass mit dem Linienführungsentcheid im Bereich der Stadt Dietikon die Schöneeggstrasse nicht mehr im direkten Planungsperimeter der Limmattalbahn ist. Daher laufen zurzeit keine Planungsarbeiten der Limmattalbahn AG in diesem Strassenabschnitt. Falls Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der Schöneeggstrasse geplant würden, würde die Limmattalbahn AG anstreben, diese Massnahmen mit der Projektierung der Limmattalbahn zu koordinieren. Derzeit sind der Limmattalbahn AG aber keine Projektierungsarbeiten zur Verkehrsberuhigung im erwähnten Strassenabschnitt bekannt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi