

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 22. August 2012

855. Limmattalbahnhof AG; Infrastrukturkonzession und Bewilligung der Inanspruchnahme von öffentlichen Strassen

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 28. Februar 2012 reichte die Limmattalbahnhof AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Infrastrukturkonzessionsgesuch (IKG) für die Limmattalbahnhof ein.

Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Raum Zürich. In den nächsten Jahren wird hier ein starker Anstieg der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen erwartet. Die Limmattalbahnhof soll einen Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen und das Limmattal bestmöglich erschliessen.

Gemäss Art. 6 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG) müssen für Strassenbahnen die nach kantonalem Recht erforderlichen Bewilligungen zur Benützung der öffentlichen Strassen erteilt oder zugesichert sein, damit eine Konzession erteilt werden kann. Gemäss § 37 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG) hat der Eigentümer einer öffentlichen Strasse die Verlegung von öffentlichen Verkehrsanlagen einer Unternehmung, die öffentliche Aufgaben erfüllt, zu dulden, sofern die Zweckbestimmungen und die technischen Anlagen der Strasse dies gestatten.

2. Projektbeschreibung

Die Limmattalbahnhof wird als schneller Feinverteiler als Ergänzung zur S-Bahn von Zürich-Altstetten nach Killwangen geführt. An die Limmattalbahnhof werden betreffend Zuverlässigkeit hohe Anforderungen gestellt werden, weshalb ein möglichst grosser Anteil an Eigentrasse von 92% angestrebt wird. Die Linienführung und Haltestellenlagen sollen so angeordnet werden, dass eine möglichst grosse Zahl von Fahrgästen erreicht werden kann und dass die Anschlüsse an das übrige öV-Netz bestmöglich sichergestellt werden können. Mit insgesamt 27 Haltestellen auf der 13,4 km langen Strecke werden Altstetten sowie die Gemeinden Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen sehr gut erschlossen und verbunden. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt 515 m. Es wird mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 22 km/h gerechnet.

Das Trasseee führt zunächst vom Bahnhof Zürich Altstetten in die Hohlstrasse bis zum Farbhof und soll in Mittellage der Strasse zu liegen kommen. Weiter ist die Linienführung in der Badenerstrasse/Zürcherstrasse Richtung Zentrum Schlieren vorgesehen. Bis zum Stadtplatz in Schlieren, in den die Limmattalbahn im Zuge der Neugestaltung integriert wird, fährt sie ebenfalls in Mittellage. Nach einem Verschwenker über die zum Teil neu zu erstellende Ringstrasse kehrt die Limmattalbahn auf die Badenerstrasse zurück und biegt nach der Haltestelle Reitmen in einen etwa 260 m langen Tagbautunnel zum Spital Limmattal ein. Sie wird in Seitenlage durch die Spitalstrasse und das Industriegebiet «In der Luberzen» in Urdorf weitergeführt. Über die Birmensdorfer- und Zürcherstrasse wird die Limmattalbahn in Mittellage in das Zentrum von Dietikon geführt, um über die Poststrasse an den Bahnhof Dietikon zu gelangen. Über den Kirchplatz, die Zentralstrasse und die Badenerstrasse wird das Entwicklungsgebiet Niederfeld erreicht und danach durchquert. In Seitenlage passiert die Limmattalbahn die Kantonsgrenze und wird auf der Industriestrasse von Spreitenbach bis zur Sandackerstrasse geführt, wo sie in einem Verschwenker in den geplanten Neubau des Shoppi Tivoli mündet. Auf der Landstrasse führt die Linie in Mittellage bis in die Zürcherstrasse, wo sie zum Linienende am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach auf Boden der Gemeinde Killwangen in einer Unterführung abtaucht.

Die Limmattalbahn erschliesst die SBB-Bahnhöfe Zürich Altstetten, Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach direkt. Zudem wird der Bahnhof Glanzenberg mit einer kurzen Gehdistanz ebenfalls erschlossen. Somit ist eine sehr gute Anbindung an das übergeordnete S-Bahn- und Fernverkehrsnetz gewährleistet. Zudem wird die Limmattalbahn an bestimmten Umsteigestationen zur Feinerschliessung mit dem Busnetz verknüpft. In Zürich Altstetten bzw. Schlieren Geissweid erhält die Limmattalbahn Anschluss an das Tramnetz der Stadt Zürich sowie in Dietikon an die Bremgarten-Dietikon-Bahn der BDWM Transport AG.

3. Bewilligung zur Inanspruchnahme kantonaler Strassen

3.1. Vorbemerkungen

Die Limmattalbahn AG gab dem Amt für Verkehr, der Kantonspolizei und dem Tiefbauamt Ende 2011 (Teilprojekte ausserhalb der Stadt Zürich) bzw. im Frühjahr 2012 (Teilprojekt in der Stadt Zürich) Gelegenheit, sich zum Vorprojekt zu äussern. Gleichzeitig reichte die Limmattalbahn AG das Gesuch um Bewilligung zur Benützung des öffentlichen Strassenraums ein. Die Prüfung dieses Gesuchs erfolgte auf der Grundlage der Vorprojektpläne. Die Limmattalbahn AG prüfte die Aus-

wirkungen auf den Strassenverkehr im Rahmen des Querschnittmandats Verkehr. Der Kanton war in die Erarbeitung der Verkehrsgrundlagen und die Ermittlung der geeigneten Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs im Strassenraum im Rahmen des Vorprojekts eng einbezogen. Die Methodik zur Ermittlung der für den Strassenverkehr bedeutsamen Verkehrszahlen wurde von der Limmattalbahn AG gemeinsam mit dem Kanton entwickelt. Sie beruht auf Knotenstromzählungen, die mittels der Prognosegrundlagen aus dem Gesamtverkehrsmodell für jeden einzelnen Knoten auf den Prognosezustand 2030 hochgerechnet wurden, und bietet die bestmögliche Genauigkeit.

Bei der Beurteilung des Gesuchs sind die Planungen des Kantons zum Hauptverkehrsstrassennetz im Limmattal zu berücksichtigen. Mit verschiedenen Massnahmen strebt der Kanton an, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, indem der Ost-West- bzw. West-Ost-Verkehr von der Achse Zürcher-/Badenerstrasse auf die Bern- und Ueberlandstrasse verlagert wird. Damit sollen die Zentren von Dietikon und Schlieren vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden und zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV), insbesondere der Limmattalbahn, des Langsamverkehrs und schliesslich der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Diese Verlagerung führt dazu, dass auf den heutigen Durchgangsstrassen im Zentrum von Dietikon und Schlieren trotz der grossen Siedlungsentwicklung inskünftig ein geringeres Verkehrsaufkommen als heute zu bewältigen sein wird. In Schlieren ist dazu eine Verlagerung des Verkehrs aus dem Zentrum unter Nutzung der verschiedenen Querverbindungen zwischen Bernstrasse und Zürich-/Badenerstrasse vorgesehen. Um die entsprechende Verlagerung des MIV erzielen zu können, sind Ausbauten an einzelnen Knoten auf der Ueberlandstrasse in Dietikon und der Bernstrasse in Schlieren notwendig.

Um die sich heute auf der Achse Zürich-/Badenerstrasse befindliche Ausnahmetransportroute nach wie vor aufrechterhalten zu können, wird diese neu über die Bernstrasse geführt werden. Mit Verfügung vom 8. Juni 2012 setzte die Volkswirtschaftsdirektion die fragliche Ausnahmetransportroute über die Bernstrasse als geplant fest. Eine endgültige Festsetzung der Ausnahmetransportroute wird erfolgen, sobald die erforderlichen Anpassungen an der Strasse erfolgt sind.

Die erwähnte Verlagerung der Hauptverkehrsachse auf die Bern-/Ueberlandstrasse ermöglicht es grundsätzlich, die Limmattalbahn auf der Achse Zürich-/Badenerstrasse zu führen. Insbesondere bei den Knoten können Auswirkungen der Limmattalbahn auf die Leistungsfähigkeit der Strassenachsen dennoch nicht ausgeschlossen werden. Diese Auswirkungen wurden für sämtliche Knoten im Perimeter der Limmattal-

bahn mit Leistungsfähigkeitsprüfungen beurteilt. In kritischen Bereichen wurden diese Prüfungen mit Simulationen ergänzt. Auf diese Abschnitte ist nachfolgend einzugehen.

3.2. Beurteilung einzelner Abschnitte

a) Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich ist Eigentümerin der vom Vorhaben betroffenen Strassen von überkommunaler Bedeutung auf ihrem Gebiet. Der Stadtrat von Zürich hat mit Schreiben vom 11. Juli 2012 an die Limmattalbahn AG die Bewilligung für ihre Inanspruchnahme erteilt. Das kantonale Interesse an der Leistungsfähigkeit dieser Strassen auch für den MIV und die Verantwortung des Kantons für diese Strassen machen es indes erforderlich, dass sich der Regierungsrat mit dem Vorhaben und seinen Auswirkungen auch in diesem Abschnitt auseinandersetzt.

Das dem Konzessionsgesuch zugrunde liegende Projekt setzt voraus, dass die Tramlinie 2 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) im Abschnitt zwischen der Altstetterstrasse und dem Farbhof wie vorgesehen neu über die Altstetter- und die Hohlstrasse umgelegt und von dort über das Trasse der Limmattalbahn bis nach Schlieren fahren wird. Diese von der Stadt Zürich angestrebte Tramverlegung und die Trasseebenützung sind auch Gegenstand einer Vereinbarung zwischen dem Volkswirtschaftsdirektor sowie Stadträtin Ruth Genner und Stadtrat Andreas Türler vom 20. September 2011. Der dannzumal noch offene Entscheid des Standorts der Endhaltestelle der Limmattalbahn wurde mit Schreiben vom 20. Juli 2012 durch die Volkswirtschaftsdirektion festgelegt. Gestützt auf die massgeblichen Argumente, insbesondere die nachgewiesene Leistungsfähigkeit der Strasse und die tieferen Betriebskosten, wurde die Variante Hohlstrasse bevorzugt. Das für die Tramverlegung und die Trasseebenützung erforderliche Infrastrukturkonzessionsgesuch der VBZ sowie die erforderlichen Entscheide der zuständigen städtischen Organe stehen indes noch aus. Ziff. 7.2 des Grundlagenberichts des IKG erwähnt zwar diese Abhängigkeiten und hält fest, dass die beiden Projekte eng miteinander koordiniert würden. Für den Fall, dass die Tramlinie 2 entgegen der Absicht nicht verlegt werden kann und am Farbhof eine Endhaltestelle für die Linie 2 bestehen bleibt, konnte bisher keine Lösung mit genügender Leistungsfähigkeit für den MIV, den öV und den Langsamverkehr am Farbhof gefunden werden. Dies zeigt sich auch in den statischen Berechnungen der Limmattalbahn AG, die mit einer Auslastung von 103% eine Überlastung ausweisen. Auch eine dynamische Simulation hat bisher keine Erfolg versprechende Lösung aufzeigen können. Die tatsächliche Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen setzt somit voraus, dass die Tramwendschleife nicht mehr für den Regelbetrieb am Farbhof genutzt wird. Alternativ muss eine andere

Lösung gefunden werden, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den MIV am Farbhof zu gewährleisten. Auf diese Problematik ist im Rahmen der Stellungnahme zum IKG (RRB Nr.856/2012) einzugehen.

b) Stadtplatz Schlieren

Im Bereich des Stadtplatzes Schlieren plant der Kanton zusammen mit der Stadt eine Neugestaltung mit einem Grosskreisel. Hierfür wurden Simulationen durchgeführt, welche die verkehrstechnische Machbarkeit unter Berücksichtigung der Limmattalbahn aufzeigen. Das heutige Projekt für den Kreisel erlaubt eine spätere Integration der Limmattalbahn. Die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse kann in diesem Bereich mit der vorliegenden Lösung erteilt werden.

*c) Knoten Bern-/Birmensdorferstrasse (Herweg)
beim Autobahnanschluss Urdorf Nord*

Dieses eigentliche Knotensystem besteht aus dem Knoten Bern-/Birmensdorferstrasse sowie den westlich bzw. östlich davon liegenden Knoten des Autobahnanschlusses Urdorf Nord. Im Zusammenhang mit der Übernahme der alleinigen Zuständigkeit für die Nationalstrassen beabsichtigt der Bund, auch das Eigentum an den Anschlüssen zu übernehmen. Das Bundesamt für Strassen nimmt daher zuhanden des Bundesamtes für Verkehr gesondert Stellung. Da aber die Übertragung des Eigentums noch nicht stattgefunden hat, ist der Kanton zum heutigen Zeitpunkt für die Erteilung der Bewilligung zur Inanspruchnahme der öffentlichen Strasse zuständig.

Für diesen Bereich liegt ebenfalls eine Simulation vor. Die gesamte Konzeption des Knotensystems muss, wie schon in der von Bund und dem Kanton Zürich erstellten MIV-Studie Limmattal vom 13. September 2010 festgestellt, überprüft und im Hinblick auf das Verkehrsmanagement verbessert werden. Das ASTRA hat bereits entsprechende Projektierungsarbeiten vorgenommen. Auch für diesen Bereich ist anzunehmen, dass eine Lösung gefunden werden kann. Die Bewilligung zur Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen kann daher zugesichert werden.

d) Abschnitt Zentrumsbereich, Dietikon

Für den heute an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit liegenden Abschnitt im Zentrumsbereich in Dietikon (Bunker bis und mit Zentrum) wurden mittels einer Simulation der Zusammenhang zwischen den verschiedenen Knoten, die Verkehrsabwicklung im Mischtrasse und die notwendige Steuerung überprüft. Unter Berücksichtigung der erwähnten angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Achse Bern-/Ueberlandstrasse zeigte sich, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen in diesen Bereich bewältigt werden kann. Die Bewilligung zur Benützung

der Staatsstrasse kann zugesichert werden, unter dem Vorbehalt, dass der Durchgangsverkehr auf die Achse Bern-/Ueberlandstrasse verlagert wird.

e) Knoten Industrie-/Mutschellenstrasse, Dietikon

Der Knoten Industrie-/Mutschellenstrasse wird mit einem zweiten Linksabbiegefahrstreifen von der Industriestrasse in die Mutschellenstrasse Richtung Autobahn sowie mit einem zweiten Geradeausstreifen in Richtung Ueberlandstrasse ausgebaut werden. Damit kann im Hinblick auf den Betrieb der Limmattalbahn eine ausreichende Kapazität gewährleistet werden. Im Falle einer niveaugleichen Querung der Limmattalbahn bestehen aufgrund der zahlreichen Fahrstreifen und der verhältnismässig hohen Geschwindigkeiten Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und des Betriebs. Es werden deshalb im Rahmen des Ausbaus des Knotens Industrie-/Mutschellenstrasse auch niveaufreie Lösungen zu prüfen sein. Insgesamt steht indessen ausser Zweifel, dass eine Lösung gefunden werden kann, die den Anforderungen genügt. Deshalb kann unter Vorbehalt, dass eine Lösung gefunden wird, die der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit Rechnung trägt, auch für diesen Bereich die Bewilligung zugesichert werden.

f) Übrige Abschnitte auf Staatsstrassen

Für alle übrigen Abschnitte der Strassen im Eigentum des Kantons kann die Bewilligung zur Benutzung der öffentlichen Strasse vorbehaltlos zugesichert werden.

3.3 Fazit und Auftrag an die Volkswirtschaftsdirektion

Zusammenfassend ergibt sich somit, dass die Bewilligung an die Limmattalbahn AG für die Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen durch die Limmattalbahn unter den in den Erwägungen angeführten Vorbehalten zugesichert werden kann. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die Bewilligung für die Benutzung der öffentlichen Strassen gemäss Art. 6 Abs. 4 EBG zu erteilen, sobald die Vorbehalte beseitigt sind. Mit der Bewilligung werden auch die Eigentumsverhältnisse, die Kostentragung und die Haftung zu regeln sein.

3.4 Benützung von Gemeindestrassen

Die Bewilligungen zur Benützung der kommunalen Strassen wurden von den betreffenden Gemeinden erteilt. Die entsprechenden Beschlüsse liegen dem IKG bei (Anhang 1 A, Duldungen).

3.5 Raumsicherung

Die Linienführung der Limmattalbahn ist grösstenteils innerhalb des Strassenraumes von Staatsstrassen in Mittel- oder Seitenlage vorgesehen. Die Duldung der Limmattalbahn im Strassenraum und insbesondere

der erweiterte Raumbedarf hat Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsbaulinien an Staatsstrassen. Der Regelabstand zur Strasse im Endausbau beträgt ausserhalb von Kern- und Zentrumszonen 6 m (Bahn in Mittellage) oder allenfalls 3,5 m (Bahn in Seitenlage mit angrenzendem Trottoir). Die Abstände sind nötig, um Bauten vom Strassenraum fernzuhalten (Wohnhygiene). Zudem bewirken sie, dass die Verkehrssicherheit bei Einfahrten und Parkplätzen gewährleistet ist.

Wo der bestehende Abstandsbereich nun durch den Bau der Limmattalbahn konsumiert werden soll, sind die Baulinien zu überprüfen und gegebenenfalls durch die Volkswirtschaftsdirektion anzupassen. Abweichungen vom Regelabstand sind im Auflageprojekt aufzuführen. Die Limmattalbahn AG hat darauf zu achten, dass die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer diesbezüglich rechtzeitig und korrekt informiert werden.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Bewilligung für die Benützung der öffentlichen Strassen wird unter Vorbehalten im Sinne der Erwägungen zugesichert.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die Bewilligung für die Benutzung der öffentlichen Strassen gemäss Art. 6 Abs. 4 EBG zu erteilen, sobald die Vorbehalte gemäss den Erwägungen beseitigt sind.

III. Mitteilung an das Bundesamt für Verkehr BAV, 3003 Bern (unter Angabe der Geschäftsnummer BAV 2012/0084; Zustelladresse: bw II, z. H. Herrn Urs Rohrer), Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL, Otto Müller, Präsident, Narzissenstrasse 5, 8953 Dietikon, Stadtrat Dietikon, Bremgartenstrasse 22, 8953 Dietikon, Stadtrat Schlieren, Freiestrasse 6, 8952 Schlieren, Stadtrat von Zürich, Stadthausquai 17, 8022 Zürich, Gemeinderat Urdorf, Bahnhofstrasse 46, 8902 Urdorf, die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi