Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 203/2012

Sitzung vom 26. September 2012

985. Anfrage (Verkehrstechnische Zentrumsentlastung Dietikons durch flankierende Massnahmen mit der Erstellung der Limmattalbahn auf Dietiker Gebiet)

Die Kantonsräte Rochus Burtscher und Josef Wiederkehr, Dietikon, sowie Kantonsrätin Brigitta Johner-Gähwiler, Urdorf, haben am 9. Juli 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Durch die Erstellung der Limmattalbahn sollen die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs im Limmattal, insbesondere auch in Dietikon ausgebaut werden. Dies ist auch dringend notwendig. Zu lange hat der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur ein Schattensein im Limmattal gefristet. Die mit dem regionalen Raumordnungskonzept (ROK) abgestimmten Entwicklungen im Limmattal führen zu einem weiteren Ausbau der öffentlichen Infrastruktur. Nur so kann sich das Limmattal nicht nur im Bezug auf die Quantität, sondern auch im Bezug auf Qualität entwickeln.

Entscheidend ist zudem, dass das Projekt der Limmattalbahn auch auf den Gesamtverkehr abgestimmt ist. Besonders dem MIV und dem Langsamverkehr ist dabei die entsprechende Beachtung zu schenken. Zurzeit besteht im Limmattal ein grosses Unbehagen bezüglich des Projektes.

Einerseits fühlen sich Bevölkerung und Legislative zu wenig in die Projektierung einbezogen. Anderseits wird die Abstimmung auf den MIV und den Langsamverkehr als unzureichend wahrgenommen. Neben einer Linienführung, die durch die Bevölkerung mitgetragen wird, sind breit abgestützte und zeitgerechte flankierende Massnahmen dringend erforderlich.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Um das Zentrum von Dietikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sind Massnahmen auf der Überlandstrasse/Bernstrasse nötig. Welche verkehrstechnischen Massnahmen hat der Regierungsrat geplant, um dies zu gewährleisten? Inwieweit werden dabei punktuell unterirdische Verkehrsführungen für den ÖV oder den MIV in Betracht gezogen, so dass das Dietiker Zentrum eine Chance erhält, sich positiv zu entwickeln?

2. Ist der Regierungsrat bereit, den Durchgangsverkehr aus dem Aargau mit der Erstellung der Südumfahrung Dietikon (wie von der Zürcher Planungsgruppe Limmattal [ZPL] vorgeschlagen oder Tunnelvariante «Richtung Reppischhof») zu unterbinden, damit der Schleichverkehr über die Steinmürlistrasse reduziert wird? Inwieweit wird hierzu auch der Kanton Aargau in seine Pflicht genommen, zum Beispiel mit der Wiedereröffnung des Heitersbergs?
3. Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um mit einer zweistöckigen Strassenführung die Herweg- und Schönenwerdkreuzung vom Stau zu entlasten, damit der Verkehr dort verflüssigt werden kann?
4. Wie wird sichergestellt, dass linksabbiegender Verkehr auf der Zürcher- und Badenerstrasse einerseits nicht zu Rückstau und andererseits nicht mit Umweg-Verkehr zu einer wesentlichen Belastung der angrenzenden Quartiere führt?
5. Ist der Regierungsrat bereit, auf Dietiker Gebiet die Überlandstrasse zwischen SBB-Unterführung und Bunkerkreuzung zu überdecken, so dass, das neu entstehende Niderfeld auch am Dietiker Stadtzentrum angebunden wird?
6. Die Mutschellenstrasse und ihre Querungen werden ein Nadelöhr bleiben. Mit Erstellung der Limmatlalbahn und eines allfälligen Gatewayterminals wird sich die Verkehrssituation weiter zuspitzen. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Autobahnzu- und -wegfahrt staufrei gewährleistet werden können?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Rochus Burtscher und Josef Wiederkehr, Dietikon, sowie Brigitta Johner-Gähwiler, Urdorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 5:

In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 113/2012 betreffend Flankierende Massnahmen an der Bern- und Überlandstrasse hielt der Regierungsrat fest, dass zur Entlastung der beiden Zentren von Schlieren und Dietikon auf der Ueberland- und Bernstrasse entsprechende Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) notwendig sind, um die optimale gesamtverkehrliche Wirkung gemeinsam mit der Erstellung der Limmattalbahn zu erzielen. Die entsprechenden Massnahmen zur Bereitstellung der notwendigen Gesamtkapazität sind beim zuständigen Amt für Verkehr in Planung.

Im Bereich des für die Kapazität und Verkehrslenkung entscheidenden Knotens Ueberland-/Badenerstrasse (Bunkerkreuzung) sieht das Projekt der Limmattalbahn eine Unterführung für den MIV in der Ueberlandstrasse vor. Aufgrund der Grundwasserschutzverhältnisse kann diese mit einer bereits in Aussicht gestellten Ausnahmebewilligung in möglichst kurzer Form erstellt werden. Eine weitere unterirdische Führung des Verkehrs in der Ueberlandstrasse ist aufgrund der Grundwasserschutzbestimmungen nicht möglich und wäre somit nicht bewilligungsfähig. In der Bernstrasse steht am Knoten Engstringerstrasse eine Lösung mit einer Unterführung in Ost-West-Richtung im Vordergrund. Bei den weiteren Knoten auf der Ueberland-/Bernstrasse kann die notwendige Kapazität mit Anpassungen à niveau gewährleistet werden, so auch die Anbindung des Niderfelds.

Zu Frage 2:

Eine vom Kanton Zürich durchgeführte Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2009 hat gezeigt, dass die im Richtplan enthaltene Südwestumfahrung Dietikon im Vergleich zu ihren hohen Kosten zu wenig Mehrnutzen bietet und sie wurde deshalb als nicht zweckmässig eingestuft. Als langfristige Option soll sie aber im Richtplan enthalten bleiben. Der Kanton Zürich hat keine Kompetenzen, den Kanton Aargau zu Massnahmen zu verpflichten. Er setzt sich aber dafür ein, gemeinsam mit dem Kanton Aargau optimale Gesamtlösungen zu erarbeiten.

Dem Kanton ist das Problem des Ausweichverkehrs in der kommunalen Steinmürlistrasse bekannt. Die Stadt Dietikon ist dabei, ein städtisches Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten. Der Kanton hat der Stadt Dietikon dabei seine Unterstützung zugesagt. Dies wird auch die Grundlage für weitere Massnahmen in diesem Gebiet sein.

Zu Frage 3:

Im Rahmen der Studie MIV Limmattal, die unter Mitwirkung der Gemeinden, des Kantons Aargau und des Bundesamts für Strassen (ASTRA) erarbeitet wurde, sowie im Rahmen des Konzeptes zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS), gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 26. April 2010, Vorlage 4603, sind Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses von und zur Autobahn entwickelt worden. Im Bereich des Anschlusses Urdorf Nord hat das dafür zuständige ASTRA die entsprechenden Projektierungen als Folge der Studie MIV Limmattal ausgelöst. Beim Knoten Schönenwerd plant der Kanton die Umsetzung der RVS-Massnahmen, die einerseits auf das Projekt beim Anschluss Urdorf Nord und anderseits auf die angestrebte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Bernstrasse zur Entlastung des Zentrums

von Schlieren abzustimmen ist. Eine zweistöckige Strassenführung ist dabei aufgrund der vorliegenden Studien zur Optimierung des Verkehrsflusses nicht vorgesehen.

Zu Frage 4:

Zur Verhinderung von Stau werden entsprechend Linksabbiegefahrstreifen mit genügender Länge erstellt und zur Unterbindung von Schleichverkehr in Abstimmung mit den Gemeinden Regimeanpassungen vorgenommen. Diese Massnahmen erfolgen im Rahmen der Projektierung der Limmattalbahn unter enger Mitwirkung der zuständigen Stellen des Kantons sowie der Gemeinden. Dabei werden optimale Verkehrsführungen gesucht, um möglichen Stau im MIV zu verhindern und negative Auswirkungen auf die Quartiere in Form von Schleichverkehr zu verhindern.

Zu Frage 6:

Bereits im Rahmen der Studie MIV Limmattal, die unter Mitwirkung der Gemeinden, des Kantons Aargau und des ASTRA erarbeitet wurde, sind Lösungen für die Mutschellenstrasse ermittelt worden. Im Rahmen der Vertiefungen im Zusammenhang mit dem Projekt Limmattalbahn, der Erschliessung des Gateways und des Niderfeldes zeichnet es sich ab, dass diese Lösungen noch einmal hinterfragt werden müssen, um auch den neuen Ansprüchen gerecht zu werden. Die Planungen sind in vollem Gange, Ergebnisse liegen rechtzeitig zur koordinierten Planung mit der Limmattalbahn vor. Zur Entflechtung wird auch eine Tieferlegung der Mutschellenstrasse, die im Rahmen der Studie MIV Limmattal nicht weiterverfolgt wurde, erneut geprüft.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi