

Sitzung vom 15. September 2015

**874. Anfrage (Umsetzungsstand der regierungsrätlichen
Absichtserklärung zum SLS)**

Die Kantonsräte Josef Wiederkehr und Rochus Burtscher, Dietikon, haben am 1. Juni 2015 folgende Anfrage eingereicht:

Im September 2010 unterzeichneten der damalige Zürcher Volkswirtschaftsdirektor, der Baudirektor und die Vertreter der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) eine Absichtserklärung zum Vorgehen für eine koordinierte Entwicklungsplanung im Raum Dietikon-Spreitenbach im Zusammenhang mit der laufenden Planung im Gebiet Silberner-Lerzen-Stierenmatt (SLS). Seitens des Kantons wurde darin unter anderem folgende Zielsetzung festgelegt: Die verkehrsmässige Erschliessung in den Gebieten SLS und Niderfeld soll im Rahmen der Verkehrsstudie MIV Limmattal, des rGVK Limmattal 2011, der Massnahmen zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) und des Projekts Limmattalbahn laufend verbessert werden. Zentrale Pfeiler hierfür sind die Realisierung der S-Bahnstation Silberner, die Verbesserung des Verkehrsflusses ab der Autobahn auf die Mutschellenstrasse mittels eines sogenannten Shortcuts sowie die bauliche Anpassungen auf den Kreuzungen Mutschellenstrasse und Silbernerstrasse. Damit sollen die bestehenden Verkehrsprobleme entschärft werden, so dass in einem weiteren Schritt eine bauliche Verdichtung in diesem Gebiet in Angriff genommen werden kann.

Der Regierungsrat wird deshalb durch die Beantwortung folgender Fragen gebeten darzulegen, welche Massnahmen hierfür bereits getroffen wurden und welche zusätzlich geplant sind.

1. Welche konkreten Massnahmen konnten diesbezüglich seit September 2010 bereits umgesetzt werden? Welche werden während den nächsten fünf Jahren noch umgesetzt?
2. Wie ist der Stand bezüglich der Planungsarbeiten für den Shortcut ab der Autobahn? Wann wird dieser realisiert sein?
3. Wie ist der Stand bezüglich der S-Bahn-Station Silberner?
4. Welche konkreten Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs auf der Mutschellenstrasse und dem SLS wurden bereits umgesetzt? Welche zusätzlichen Massnahmen werden in den 5 Jahren umgesetzt?

5. Mit wie vielen täglichen, zusätzlichen Lastwagenfahrten ist im Falle der von den SBB geplanten Ausbauten im Bereiche des Regionalterminals zu rechnen? Mit welchen Massnahmen wird erreicht, dass der Verkehr auf dem Autobahnzubringer und den Zubringern zum SLS entlastet werden kann?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr und Rochus Burtscher, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 4:

Die Planungen zur Umgestaltung der Mutschellenstrasse und ihrer Knoten sind weit fortgeschritten. Für den Knoten Industriestrasse (Querung der Limmattalbahn) wurde die grundsätzliche Geometrie mit Tieferlegung der Mutschellenstrasse festgelegt. Eine Umsetzung ist im Rahmen der zweiten Etappe der Limmattalbahn vorgesehen. Im Zuge dieser Arbeiten wird auch der Knoten mit der Überlandstrasse bzw. Landstrasse umgebaut werden. Als vorgezogene Massnahme dazu wurde eine Busbevorzugungsanlage an dem Knoten geplant.

Für den Knoten Silbern und den Anschluss A 1 (sogenannter Shortcut) wurde mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine allgemeine Aufgabenteilung für die Projektierung vereinbart. Die Umsetzung wird in Abstimmung mit den erwähnten Massnahmen an den anderen Knoten erfolgen (vgl. Beantwortung der Frage 2).

Bestandteil der kurzfristigen Prioritäten in der Absichtserklärung ist die Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsberatungsprogramms des Kantons Zürich. Die Stadt Dietikon beteiligt sich seit 2011 an diesem Programm. Seither konnten vier im SLS-Gebiet ansässige Unternehmen bezüglich ihrer betrieblichen Mobilität beraten werden.

Im August 2010 bzw. Januar 2011 erfolgte die zweite Vorprüfung des öffentlichen Gestaltungsplans SLS. Gegen dessen Festsetzung durch die Stadt Dietikon rekurrten verschiedene Naturschutzverbände. Das Rekursverfahren wurde sistiert, um vorgängig eine Schutzverordnung zu erlassen. Nachdem die Stadt, die Planungsgruppe Limmattal und die betroffenen kantonalen Amtsstellen zum Entwurf angehört worden sind, folgen als Nächstes die Information der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie die öffentliche Auflage. Bei günstigem Verlauf kann die Schutzverordnung bis Anfang 2016 erlassen werden.

Zu Frage 2:

Die ASTRA-Filiale Winterthur ist mit der Ausarbeitung dieses Projekts beauftragt, weshalb die Filiale zum Mitbericht eingeladen wurde. Demgemäss bestehen derzeit wenige Probleme mit dem Rückstau auf die A 1. Aus organisatorischen Gründen soll der Shortcut deshalb in das Nationalstrassen-Unterhaltsprojekt «DIXIS West» eingebunden werden. Zu den Kosten und zum Zeitpunkt kann das ASTRA noch keine Aussagen machen. Es stehe jedoch fest, dass die Umsetzung keinesfalls vor 2020 erfolgen könne. Dies ergebe sich aus dem Zeitbedarf für die Projektierungsarbeiten, der erforderlichen Koppelung mit dem Projekt «DIXIS West» und dessen Koordination mit dem Ausbau der Nordumfahrung Zürich.

Zu Frage 3:

Im Rahmen der Planungen des Strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) des Ausbaus Schritts 2030 forderte das Bundesamt für Verkehr die Planungsregionen auf, eine nachfragegestützte Bedarfsanalyse sowie Angebotskonzepte für den Regionalverkehr einzureichen. Die Planungsregion Zürich, vertreten durch den ZVV, konnte dabei auf umfangreiche Planungen im Projekt S-Bahn 2G, Ausbauschritt 2030 zurückgreifen. Bestandteil dieser Planungen ist unter anderem auch eine neue S-Bahn-Haltestelle Silbern. Diese wurde dem Bund eingereicht, mit dem Vermerk, dass eine vertiefte Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsanalyse noch durchzuführen sei. Diese kann frühestens 2016 erfolgen. Vorab sind noch einige wegweisende Entscheide des Bundes bezüglich des Ausbaus der Bahnstrecke Zürich–Aarau und des künftigen Fernverkehrsangebots nötig. Erst dann ist es zielführend, die erforderlichen Abklärungen vorzunehmen. Sollte sich eine Haltestelle als sinnvoll, machbar und zweckmässig erweisen, ist eine Umsetzung möglichst im Ausbauschritt 2030 von STEP anzustreben. Für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist ab 2016 der Bund zuständig.

Als Grundlage für weitere Planungsvorhaben wurde die geplante S-Bahn-Station Dietikon-Silbern in den vom Bundesrat am 29. April 2015 genehmigten kantonalen Richtplan aufgenommen (Nr. 18, Kap.4.3.2).

Zu Frage 5:

Gemäss Angaben der SBB vom Herbst 2014 wird aufgrund des regionalen Binnenterminals mit einer Zunahme von rund 130 Lkw-Fahrten pro Tag gegenüber 2014 gerechnet. Insgesamt ist somit ein Aufkommen von rund 450 täglichen Lkw-Fahrten in dieses bzw. aus diesem Gebiet zu erwarten. Die Lkw-Fahrten sollen nicht mehr wie heute über die Güterstrasse zur Ueberlandstrasse, sondern über den neuen Knoten mit der Industriestrasse (vgl. Beantwortung der Frage 1) auf die Mutschellenstrasse

geführt werden. Dadurch wird das Siedlungsgebiet von Dietikon gegenüber heute entlastet. Auf der Mutschellenstrasse zwischen Industriestrasse und dem Gleisfeld beträgt das Verkehrsaufkommen rund 18000 Fahrzeuge pro Tag (durchschnittlicher Tagesverkehr). Somit ist die zusätzliche Verkehrsmenge vergleichsweise gering.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi