

B1.73.3. Verkehrsplan

141172

Gesamtverkehrskonzept

Beantwortung Interpellation

Stephan Wittwer (SVP), Mitglied des Gemeinderates, und 17 Mitunterzeichnende haben am 29. März 2014 folgende Interpellation eingereicht:

"In der Limmattaler Zeitung vom 25. März 2014 wurde die Bevölkerung darüber informiert, dass der Stadtrat von Dietikon einen Kredit über Fr. 236'000.00 bewilligte und den Auftrag einer Planungsfirma vergeben hat. Diese Informationen veranlassen mich, folgende Fragen zu klären:

- 1. Warum wurde die vom Stadtrat gegründete Begleitgruppe städtisches Gesamtverkehrskonzept nicht vorgängig über das weitere Vorgehen orientiert?*
- 2. Warum wurde die Begleitgruppe für eine vorgängige Bedürfnisabklärung nicht durch den Stadtrat einberufen?*
- 3. Welche Vorgaben wurden betr. ÖV, MIV, Velorouten, verkehrsfreie Zonen, Parkplätze etc. vom Stadtrat dem Planungsbüro gemacht?*
- 4. Ist die städtische Verwaltung von Dietikon nicht in der Lage, selbst ein Gesamtverkehrskonzept für Dietikon zu erstellen?*
- 5. Wenn ja, welche Kosten hätte eine "Eigenproduktion" ausgelöst?*
- 6. Ist der Stadtrat der Ansicht, dass ein Gesamtverkehrskonzept besser und aussagekräftiger wird, wenn es durch ein auswärtiges Planungsbüro erstellt wird?"*

Mitunterzeichnende:

Burtscher Rochus	Burri Erich	Lips Werner	Wyss-Tödtli Esther
Erni Markus	Hogg Werner	Howald Daniela	Dopler Karin
Florian Alfons	Müller Martin	Müller Philipp	Studer Roger
Müller Raphael	Lips Konrad	Siegrist Reto	Felber Anton
Romer Martin			

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation von Stephan Witter (SVP) wie folgt:

Zu Frage 1

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2013 hat das Stadtplanungsamt die politischen Parteien sowie lokale Vereine und Organisationen über die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts (sGVK) informiert und zur Einsitznahme in die Begleitgruppe eingeladen. In diesem Schreiben wurde auch erwähnt, dass die fachlichen Arbeiten für die Erarbeitung des sGVK durch ein qualifiziertes Planungsbüro ausgeführt werden. Dieser Auftrag wurde sodann mit Stadtratsbeschluss vom 24. Februar 2014 dem Verkehrsplanungsbüro Gruner AG vergeben.

Zu Frage 2

Die Mitglieder der Begleitgruppe können ihre Bedürfnisse und Anliegen an den vier bis sechs Workshops, die im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses zum sGVK stattfinden werden, einbringen. Der erste Workshop vom 8. Juli 2014 diente unter anderem explizit dazu, die Bedürfnisse der Begleitgruppe für die Erarbeitung des städtischen Gesamtverkehrskonzepts abzuholen.

Zu Frage 3

Das sGVK beinhaltet einerseits den Umgang mit der Nachfrage nach Verkehrsleistungen, also der gewünschten bzw. notwendigen Mobilität von Einwohnerinnen und Einwohnern, Besucherinnen und Besuchern sowie Beschäftigten, andererseits die Betrachtung der vorhandenen bzw. notwendigen möglichen Angebote aller geeigneten Verkehrsträger und Verkehrsmittel. Das sGVK ist so konzipiert, dass es als Strategie auf sich ändernde innere oder äussere Rahmenbedingungen reagieren kann und gleichzeitig etappierbar und aufwärtskompatibel umgesetzt werden kann.

Aufgrund der Entwicklungsdynamik im Limmattal sind in Dietikon zurzeit verschiedene Grossprojekte in Planung oder bereits in der Umsetzung. Diese akzentuieren die vorhandenen oder absehbaren Verkehrsprobleme auf dem Stadtgebiet und speziell auch im innerstädtischen Bereich. Im Zusammenhang mit der Limmattalbahn müssen neue Lösungen erarbeitet und im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung wichtige Entscheide gefällt werden. Dabei ist der Förderung des Langsamverkehrs grosse Aufmerksamkeit zu widmen. Es liegen derzeit sektoriell verschiedene Studien und Abklärungen vor. Es fehlt aber die übergeordnete Gesamtschau bezüglich den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln. Das zu erarbeitende sGVK soll deshalb folgende Ziele erfüllen:

- Mobilitätskonzept mit Zielen, Grundsätzen und Strategien für eine nachhaltige und siedlungsverträgliche Mobilität;
- Umfassende und integrale Analyse der Stärken und Schwächen der IST-Situation;
- Erstellen einer Gesamtschau über alle vorhandenen Studien und Planungen;
- Aufzeigen der Defizite, Konflikte und Abhängigkeiten;
- Entwicklung eines nachhaltigen und auf die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmten Zukunftsbildes;
- Erarbeitung von Lösungsansätzen und -varianten und Beurteilung aufgrund ihrer Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken;
- Erstellen einer Umsetzungsplanung mit Zielvorgaben, Massnahmen, Zuständigkeiten, Abhängigkeiten, Koordinationsbedarf, Zeit- und Kostenrahmen.

Das sGVK Dietikon stellt die Basis für die Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans dar. Es bildet die strategisch-konzeptionelle Basis für die mittelfristige Verkehrsplanung und koordiniert die Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung. Im Mobilitätskonzept sollen wichtige Ziele, Grundsätze und Strategien verankert werden, welche der Stadt als Richtlinie für die Verkehrspolitik der nächsten 15 bis 20 Jahre dienen und mit der Revision des kommunalen Verkehrsrichtplans behördenverbindlich festgesetzt werden.

Den Planungsbüros wurden im Rahmen der Ausschreibung für das sGVK folgende Vorgaben gemacht:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Strategien und Konzepten für den MIV sind Leistungsfähigkeitsberechnungen und Verkehrssimulationen durchzuführen. Es gilt dabei, das kantonale Verkehrsmodell (Modellierung der Verkehrsnachfrage) in Bezug auf die Stadt Dietikon weiter zu vertiefen. Zudem sind detaillierte Verkehrssimulationen für ausgewählte Knoten und/oder Netzabschnitte unter Miteinbezug des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) zu erstellen und auszuwerten.

Sitzung vom 18. August 2014

Öffentlicher Verkehr

Mit der Realisierung der Limmattalbahn wird das öV-Angebot in Dietikon verbessert bzw. die Erschliessungsqualität erhöht. In diesem Zusammenhang sind konzeptionelle Überlegungen für das zukünftige Busnetz anzustellen. Ein weiteres bedeutendes Vorhaben ist die angestrebte S-Bahn-Haltestelle Silbern. Im Rahmen der öV-Planung ist insbesondere die Sicherung der Buskorridore von Bedeutung. Damit die hohe Qualität des öV auch zukünftig gewährleistet werden kann, sind Überlegungen bezüglich der Ausscheidung von Busspuren und der Buspriorisierung an den Knoten anzustellen. Des Weiteren sind grobe Linien- und Angebotskonzepte zu erarbeiten sowie zukünftige Bedienungsintervalle zu klären. Weiter sind Vorschläge auszuarbeiten, wie das Entwicklungsgebiet Niederfeld an die zukünftige S-Bahnhaltestelle Silbern angebunden werden kann.

Langsamverkehr

Beim Veloverkehr stehen Aspekte wie Netzergänzungen und -erweiterungen, Schliessung von Netzlücken, Entschärfung von Sicherheitsdefiziten und die Attraktivitätssteigerung im Fokus. Diese Aspekte sind wichtige Voraussetzungen für eine nachhaltige und stadtverträgliche Entwicklung der Mobilität und geniessen in den verschiedenen Phasen der Erarbeitung des sGVK einen hohen Stellenwert. Der Netzergänzung und der Schliessung von Netzlücken kommt speziell im Zentrum und den angrenzenden Quartieren eine grosse Bedeutung zu. Die Netzerweiterung ist beispielsweise im Niederfeld zentral. Weitere wichtige Themen sind die Anbindungen an die geplante Veloschnellroute durchs Limmattal und das regionale Velowegnetz sowie die Bezeichnung geeigneter Standorte für zusätzliche Veloparkierungsanlagen.

Für die Fussgänger ist ein direktes, engmaschiges, sicheres und attraktives Wegnetz von Bedeutung. In diesem Zusammenhang sind besonders die Verbindungen zu den Versorgungseinrichtungen, Schulen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu überprüfen und sicherzustellen. Im Zentrum muss den Fussgängern der notwendige Raum zum Flanieren und zum Verweilen zur Verfügung gestellt werden können. Dies sind wichtige Voraussetzungen zur Förderung des Fussverkehrs, welche bei der Erarbeitung des Konzeptes und der Planung von Massnahmen entsprechend berücksichtigt werden müssen. Zudem ist die Schaffung von zusätzlichen Fusswegverbindungen abseits des Strassenverkehrs zu prüfen.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen des sGVK sind der Bedarf und das Angebot an Abstellplätzen sowohl für den MIV wie auch den Veloverkehr zu überprüfen. Hauptsächlich ist sicherzustellen, dass die jeweiligen Parkierungsanlagen an den richtigen Standorten liegen, und im Falle des MIV Parksuchverkehr verhindert werden kann. Für die Velos sind insbesondere gedeckte und vandalensichere Abstellanlagen von Bedeutung, da diese massgeblich zur Attraktivität des Velos als Nahverkehrsmittel beitragen.

Zu Frage 4

Die beauftragte Gruner AG rechnet für die Erarbeitung des sGVK mit total 1'714 Arbeitsstunden. Das bei der Stadt Dietikon für die Verkehrsplanung zuständige Stadtplanungsamt hat die zeitlichen Ressourcen nicht, um selber ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Das Stadtplanungsamt ist unter anderem für folgende Bereiche zuständig:

- Richt-, Nutzungs-, und Gestaltungsplanung (z.B. Gestaltungsplan SLS)
- Gebiets- und Arealentwicklung (z.B. Sondernutzungsplanung Niederfeld)
- Stadt- und Quartierentwicklung (z.B. Zentrumsentwicklung)
- Verkehrsplanung (z.B. Begleitung Planungsprozess Limmattalbahn)
- Tiefbau- und Infrastrukturplanung (z.B. Strassen- und Leitungssanierungen)
- Park- und Freiraumplanung (z.B. Park Niederfeld)
- Gewässer (z.B. Aufwertungs- und Gestaltungskonzept Reppisch, Hochwasserschutz)
- Natur und Umweltschutz (z.B. Förderung der Biodiversität, Vernetzungskonzept)
- Altlastensanierungen (z.B. Schiessanlage Fondli, Altlast Müsli)

Insgesamt bearbeitet das Stadtplanungsamt neben den Grundaufgaben momentan über 30 Projekte. Beim Stadtplanungsamt arbeiten vier Personen (350 Stellenprozente). Es kann deshalb Projekte in

Sitzung vom 18. August 2014

dieser Grösse wie das sGVK nicht selber erarbeiten, sondern übernimmt dabei die Funktion der ebenfalls arbeitsintensiven Projektleitung.

Zu Frage 5

Eine amtsinterne Erarbeitung würde zum einen zu einer markanten Aufstockung des Stellenplans des Stadtplanungsamtes führen und zum anderen bedingen, dass die nötige Software für Verkehrssimulationen teuer eingekauft werden müsste, was wiederum finanzielle wie personelle Ressourcen binden würde. Eine genaue Bezifferung der "Eigenproduktion" ist nicht möglich, würde jedoch die Auftragskosten der Gruner AG erheblich übersteigen. Abgesehen davon sind die spezifischen Softwarekenntnisse nicht vorhanden.

Der Kanton beteiligt sich im Übrigen mit 25 % an den Kosten für das sGVK Dietikon.

Zu Frage 6

Grundsätzlich kann nicht davon ausgegangen werden, dass lokal ansässige Fachleute bessere Lösungen erarbeiten können. Die Grundprinzipien und Methoden der Verkehrsplanung sind in der Schweiz überall die gleichen und der Verkehr funktioniert in Dietikon nach den gleichen Gesetzmässigkeiten wie anderswo auch.

Ein neutraler Blick von aussen erweist sich jedoch oft als hilfreich. Er kann mithelfen, die Diskussion über das emotionale Thema "Verkehr" zu versachlichen. Das hier mit den Arbeiten betraute Büro Gruner ist mit den Verhältnissen im Limmattal und mit Dietikon überdies sehr vertraut, da es hier bereits verschiedene Projekte bearbeitet hat.

Für die im sGVK erarbeiteten Massnahmen muss die verkehrstechnische Machbarkeit nachgewiesen werden. Dabei kommen Simulationsprogramme (z.B. VISSIM oder VISUM) zum Einsatz. Diese ermöglichen, komplexe verkehrliche Zusammenhänge (z.B. verkehrsabhängige Steuerungsverfahren zur Bevorzugung des ÖV) realitätsnah zu prüfen.

Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Stephan Wittwer (SVP) und 17 Mitunterzeichnenden betreffend Gesamtverkehrskonzept wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Stadtplanungsamt;
- Stadtpräsident.

NAMENS DES STADTRATES


Otto Müller
Stadtpräsident


Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

br/sl/JB 0818_Gesamtverkehrskonzept.docx

versandt am: