

**V2.213. Limmattalbahn 12100**

**Linienführung Stadtbahn Limmattal**

Beantwortung Interpellation

Cécile Mounoud, Mitglied des Gemeinderates, und 4 Mitunterzeichnende haben am 29. Oktober 2010 folgende Interpellation eingereicht:

"Die Stadtbahn Limmattal bietet Dietikon grossartige Chancen und würde einen Beitrag zu Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr leisten. In der Kleinen Anfrage vom 21. Dezember 2009 betreffend Linienführung Stadtbahn Limmattal schrieb der Stadtrat, er werde im Februar 2010 entscheiden, welche "Linienführung der Limmattalbahn seitens der Stadt bevorzugt wird." Seitdem ist jedoch nichts geschehen. Ein derartiges Hinauszögern der Entscheidung führt zu Spekulationen über die mögliche Linienführung und schwächt den Rückhalt in der Bevölkerung für das wegweisende Projekt. Der Stadtrat wird deshalb dringend gebeten, darzulegen, wie er bei der Evaluation der geeigneten Linienführung vorgehen will.

1. *Nach welchen konkreten Kriterien (z. B. Erreichbarkeit von wichtigen öffentlichen Gebäuden, erwartete Anzahl der Fahrgäste etc.) werden die Varianten beurteilt?*
2. *Welche Rolle spielen zukünftige Siedlungen (Limmatfeld, SLS und Niderfeld) in der Diskussion um die Linienführung? Gibt es hierzu schon Grundsatzentscheidungen, die einen wichtigen Einfluss auf die Linienführung haben?*
3. *Welche Varianten stehen heutzutage zur Diskussion?*
4. *Welche Nachteile haben die einzelnen Varianten?*
5. *Mit welchen Massnahmen möchte der Stadtrat diesen Nachteilen entgegenwirken?*
6. *Je mehr Zeit verstreicht, desto mehr erhält die Bevölkerung den Eindruck, der Stadtrat stünde nur halbherzig hinter dem Projekt. Ein Hinauszögern verhindert auch, dass dieses für Dietikon absolut wichtige Projekt unter Beteiligung der Parteien und Interessengruppen diskutiert werden kann. Bis wann wird der Stadtrat seine bevorzugte Linienführung inkl. Begründung definitiv bekannt geben?*
7. *Bei einer abweichenden Linienführung müsste auch der Richtplan geändert werden. Wie viel Zeit rechnet der Stadtrat für eine Richtplanänderung ein?*
8. *Welche nächsten Schritte plant der Stadtrat in Bezug auf die Entscheidungsfindung?*
9. *Welche Massnahmen gedenkt der Stadtrat zu treffen, damit die Stadtbahn auch bestmöglich ans VBZ-Netz angeschlossen ist?"*

Sitzung vom 24. Januar 2011

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1. In den früheren Planungsphasen sind teilweise leicht abweichende Beurteilungskriterien angewendet worden. Seit die Limmattalbahn AG im Mai 2010 die Planungsarbeiten übernommen hat, sind alle Vergleiche nach einem einheitlichen Zielsystem vorgenommen worden. Dieses gliedert sich in die drei Bereiche "Übergeordnet", "Haltestellen" und "Trasse". In den drei Bereichen kommen folgende Kriterien zur Anwendung:

Übergeordnet: Politische Akzeptanz, Städtebauliche Qualität, Kosten

Haltestellen: Fahrgastpotenzial, Haltestellenzugänglichkeit, Umsteigebeziehungen, Anteil Eigentrassee / Mischflächen

Trasse: Konfliktpotenzial mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) / Langsamverkehr (LV), Fahrdynamik / Betriebsqualität

Die beiden Bestellerkantone Zürich und Aargau haben folgende als zwingend einzuhaltende Bedingungen für die Variantenevaluation vorgegeben: Anbindung Bahnhof Dietikon, Berücksichtigung des Projekts Überbauung Kronenareal von Tilla Theus & Partner AG, Umsetzung der Zentrumsentlastung Dietikon (ZMB Variante 1.2) sowie Sicherstellen der Leistungsfähigkeit der Knoten im Zentrum Dietikon.

Die möglichen Varianten werden aufgrund der weit gefächerten Kriterien umfassend beurteilt. Es wird auch mit unterschiedlicher Gewichtung der Kriterien gearbeitet. Nur wenn eine Variante auch bei veränderter Gewichtung gut abschneidet, gilt die Beurteilung als stabil (Sensitivitätsprüfung).

2. Die Limmattalbahn wird auf der westlichen Seite der SBB-Geleise verkehren. Mit der Linienführung durch das Niederfeld soll die Erschliessungsvoraussetzung für dieses neue Quartier geschaffen werden. Ein Wechsel auf die andere Seite des Rangierbahnhofs zur Erschliessung des Gebiets SLS ist aus technischen und betrieblichen Gründen nicht möglich. Bei der Planung des Gebiets SLS wird eine Verbesserung der Busanbindung und langfristig die Schaffung der S-Bahnhaltestelle Silbern angestrebt. Das Limmatfeld ist wie das Gebiet SLS durch den Bus erschlossen und befindet sich zudem in Gehdistanz zum Bahnhof Dietikon.
3. Im Jahr 2009 ist der Variantenfächer auf Antrag der Stadt Dietikon für eine umfassende Beurteilung geöffnet worden. Die nochmalige Prüfung der bevorzugten Varianten im letzten Jahr durch die Limmattalbahn AG, unter Einbezug der Stadt Dietikon, hat dazu geführt, dass sich eine neue Vorzugsvariante herauskristallisiert hat. Diese Variante hat bei der Beurteilung klar am besten abgeschnitten und weist folgende Linienführung auf: Birmensdorferstrasse - Zürcherstrasse - Poststrasse - Bhf. Dietikon-Ostseite - Kirchplatz (abschnittsweise gleiches Trasse mit BDWM) - Zentralstrasse - Badenerstrasse - Niederfeld. Die Limmattalbahn AG und der Stadtrat Dietikon haben sich gemeinsam für diese Linienführung ausgesprochen.
4. Die Planung einer Stadtbahn in einem weitgehend überbauten Gebiet wie dem Limmattal stellt eine grosse Herausforderung dar. Es muss auf verschiedene vorhandene Rahmenbedingungen Rücksicht genommen werden. Eine optimale Linienführung ist deshalb ein Kompromiss aus der Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Lösungsmöglichkeiten. Die gewählte Linienführung wird als gut bewertet bezüglich des Bereichs "Trasse" (Anteil Eigentrassee/Mischflächen, Konfliktpotenzial mit MIV / LV, Fahrdynamik / Betriebsqualität). Der Grund für diese Bewertung ist die Führung entlang der Zürcher- bzw. Badenerstrasse, wo teilweise ein hoher Anteil an Eigentrassee realisiert werden kann, was gepaart mit dem geraden Streckenverlauf eine gute

Sitzung vom 24. Januar 2011

Fahrdynamik ermöglicht. Hier sind auch die Konflikte mit dem motorisierten sowie mit dem Langsamverkehr am geringsten. Auch im "übergeordneten Bereich" schneidet diese Linienführung am besten ab. Da die Platzverhältnisse genügend sind, müssen keine Liegenschaften beansprucht werden bzw. ist keine aufwendige Trasseeführung notwendig, was sich positiv auf die Kosten auswirkt. Zudem lässt sich die gewählte Linienführung städtebaulich gut in die vorhandenen Strukturen integrieren.

Auch im Bereich "Haltestellen" wird die Variante als gut bewertet. Die Vorteile einer Linienführung auf der Zürcherstrasse sind bereits erwähnt worden. Weiter ermöglicht diese Lösung die Platzierung einer Haltestelle an der Birmensdorferstrasse im Einmündungsbereich in die Zürcherstrasse gut hundert Meter von der S-Bahnstation Glanzenberg entfernt. Dies verbessert die Verknüpfung der Stadtbahn mit der S-Bahn, was für den Benutzungskomfort der Fahrgäste von grossem Vorteil ist. Dafür muss bezüglich der Haltestellenzugänglichkeit entlang der Zürcherstrasse ein Kompromiss eingegangen werden, da diese aufgrund der Lage am Siedlungsrand nicht optimal ist. Dies betrifft jedoch nur eine Haltestelle. Bei einer Linienführung entlang der Schöneeggstrasse wäre das Fahrgastpotenzial gegenüber der gewählten Variante etwas höher gewesen, hätte aber mit anderen Nachteilen (enge Platzverhältnisse, zusätzliche Kurven etc.) erkauft werden müssen.

5. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit der erwähnten Linienführung eine für Dietikon optimale Lösung gefunden worden ist. Er hat jedoch zur Wahrung der spezifischen Interessen der Stadt verschiedene begleitende Massnahmen verlangt. Dies sind namentlich:

Der für die Einführung der Stadtbahn Limmattal notwendige Doppelspurausbau der BDWM vom Bahnhof Dietikon über den Kirchplatz bis zur Zentralstrasse soll entlang der Bremgartnerstrasse bis zur Haltestelle Stoffelbach weitergeführt werden, um die bisher ungünstige Situation des Bahnbetriebs in der Bremgartnerstrasse lösen zu können.

Die notwendigen Verkehrskapazitäten für die Durchleitung des motorisierten Individualverkehrs an den kritischen Knoten (Zentral- / Bremgartnerstrasse und Badener- / Überlandstrasse) müssen nachgewiesen werden. Falls beim Knoten Badener- / Überlandstrasse die Kapazität nicht ausreichen sollte, ist eine niveaufreie Kreuzung zu realisieren. Eine allfällige Hochlage der Bahn könnte mit der Anbindung an ein öffentliches Parkhaus in diesem Bereich kombiniert werden.

Die für die Funktionsfähigkeit der Limmattalbahn notwendigen Elemente der Zentrumsentlastung in Dietikon müssen dargelegt werden. Dabei ist die Entlastung auf das minimal Notwendige zu beschränken, insbesondere auf die Umlenkung des Durchgangsverkehrs. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem motorisierten Individualverkehr muss gewährleistet bleiben.

In den Bereichen mit Eigentrassee der Stadtbahn muss die Zufahrt der angrenzenden Grundstücke gewährleistet werden, beispielsweise mit Querungsmöglichkeiten des Trassees, sodass die Gewerbebetriebe uneingeschränkt erreicht werden können.

Bei der Kreuzung Zentral- / Bremgartnerstrasse ist zu prüfen, inwieweit eine Querung der Kreuzung durch Bahn und Bus in der gleichen Signalphase möglich wäre. Die Signalanlage ist an den Stand der heutigen Technik anzupassen.

6. Der Bau der Limmattalbahn geniesst die volle Unterstützung des Stadtrates. Dieses neue Verkehrsmittel ist für die Bewältigung des Verkehrs in zehn bis zwanzig Jahren von grosser Bedeutung. Nachdem sich der Stadtrat an der Sitzung vom 24. Januar 2011 zustimmend zur Linien-

Sitzung vom 24. Januar 2011

führung geäußert hat, wird er diesen Entscheid am 31. Januar 2011 anlässlich einer Medienorientierung der Öffentlichkeit kommunizieren.

7. Die gewählte Linienführung weicht von derjenigen ab, welche im kantonalen Richtplan eingetragen ist. Die Limmattalbahnen AG wird die Richtplanänderung umgehend beantragen. Für die Richtplanänderung wird mit einem Zeitbedarf von ca. neun Monaten gerechnet. Die Planungsarbeiten werden gleichzeitig weitergeführt.
8. Nachdem die Linienführung in Dietikon geklärt ist, muss das Vorhaben weiter konkretisiert werden. Der Stadtrat schlägt vor, dass diese Arbeiten von wichtigen Anspruchsgruppen begleitet werden, damit ihre Anliegen in die weitere Planung einfließen können. Es soll dafür eine Begleitgruppe mit beispielsweise Vertretern der Vereinigung Zentrum Dietikon, dem Quartierverein Schönenwerd oder dem Gewerbeverein gebildet werden.
9. Die Limmattalbahn endet am Bahnhof Altstetten in der Stadt Zürich. An diesem Punkt und an der Haltestelle Farbhof bestehen Umsteigemöglichkeiten zu zahlreichen Bus- und Tramlinien sowie zur S-Bahn. Dadurch ist die Einbindung ins VBZ-Netz gewährleistet. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass die Limmattalbahn auf dem Netz der VBZ ins Stadtzentrum weitergeführt wird.

## Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Cécile Mounoud und 4 Mitunterzeichnenden betreffend Linienführung Stadtbahn Limmattalbahn wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

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

NAMENS DES STADTRATES

  
Otto Müller  
Stadtpräsident

  
Dr. Karin Hauser  
Stadtschreiberin

JB / sr\_Postu-LinienführungSBL\_Mounoud.doc  
versandt am: