

47. Sitzung vom 7. November 2013

Beginn der Sitzung:	17.00 Uhr
Vorsitz:	Wittwer Stephan, Präsident
Protokoll:	Krzesinski Uwe, Sekretär Meier Philipp, Sekretär-Stv.
Stimmzähler:	Kiwic Anton Müller Philipp Wiederkehr Irene
Anwesend:	32 Mitglieder
Behördenvertreter:	Müller Otto, Stadtpräsident Balbiani Jean-Pierre, Vizepräsident Brunner Roger, Stadtrat Felber Johannes, Stadtrat Illi Heinz, Stadtrat Schären Rolf, Stadtrat Tonini Esther, Stadträtin
Entschuldigt:	Gullo Angela Wiederkehr Max Wolf-Miranda Catalina Wyss-Tödtli Esther
Weibeldienst:	Kpl Marco Koch

Mitteilungen

- a) Das Postulat von Roger Bachmann betreffend Kündigung der Mitgliedschaft in der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe SKOS wurde vom Stadtrat am 21. Oktober 2013 beantwortet.
- b) Die Kleine Anfrage von Anton Kiwic betreffend Gefahr durch Bäume wurde vom Stadtrat am 29. Oktober 2013 beantwortet.
- c) Gabriele Olivieri hat am 28. Oktober 2013 eine Kleine Anfrage betreffend Finanzkraft Neuzuzüger eingereicht.
- d) Roger Studer hat am 7. November 2013 eine Kleine Anfrage betreffend Public WLAN im und/oder um das Dietiker Stadthaus eingereicht.
- e) Die nächste Gemeinderatssitzung findet am 12. Dezember 2013 voraussichtlich als Doppelsitzung statt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

- f) Die alten Batches können im Anschluss der Sitzung beim Sekretär abgegeben werden. allfällige Guthaben werden an der nächsten Gemeinderatssitzung ausbezahlt.

Traktandenliste

Es werden keine Änderungen zur Traktandenliste gewünscht.

Protokoll

Zum Protokoll der Sitzungen vom 3. Oktober 2013 wurden keine Berichtigungsanträge eingereicht.

Persönliche Erklärung Jörg Dätwyler

Diese Woche wurde im Gemeinderat Winterthur ein Beschlussantrag eingereicht, welcher eine Behördeninitiative zur Kantonalisierung der Sozialhilfe verlangt. Der Wortlaut des Antrages entspricht fast wörtlich dem Antrag von Jörg Dätwyler. Es muss davon ausgegangen werden, dass Indiskretionen aus dem linken Dietiker Lager zu diesem Vorstoss geführt haben. Noch vor gut einem Monat wurden alle Mitglieder des Gemeinderates Dietikon per Mail noch um etwas Zeit gebeten, damit weitere Abklärungen zum Vorstoss erfolgen können. Wenn Jörg Dätwyler einen Vorstoss plant, dann mache er es richtig, und nicht auf dilettantische Art und Weise. Aber offensichtlich haben einzelne Personen der SP mit Kontakten in den Kantonsrat kein Verständnis für dieses Vorgehen und wollen eine nicht fertig abgeklärte Initiative durchboxen. Dass sich diese Zwängerei auf allfällige Verhandlungen um den Sonderlastenausgleich negativ auswirken könnten, wird dabei nicht berücksichtigt.

Das Gebaren der linken Ratsseite lässt leider für eine künftige, konstruktive und parteiübergreifende Zusammenarbeit im Gemeinderate nichts Gutes erahnen. Das Vertrauensverhältnis ist gestört, Jörg Dätwyler ist entsprechend enttäuscht.

Das Thema Beschlussantrag zur Kantonalisierung der Sozialhilfe ist für Jörg Dätwyler erledigt. Aber es sind Gespräche mit Finanz- und Sozialpolitikern im Kantonsrat geplant. Daraus wird der eine oder andere Vorstoss resultieren, damit sich die Finanzlage der Stadt Dietikon entspannen könnte.

47. Sitzung vom 7. November 2013

V4.31. Konstituierung und Wahlen Gemeinderat

Ersatzwahl Mitglied GPK

Für die Ersatzwahl von Angela Gullo in die GPK, für den Rest der Amtsdauer 2010/2014, schlägt Ottilie Dal Canton namens der Interfraktionellen Konferenz vor:

Peter M. Wettler, Rosenstrasse 44, 8953 Dietikon

Nachdem keine weiteren Wahlvorschläge eingehen, erklärt der Vorsitzende den Vorgeschlagenen als gewählt.

Rechtsmittel:

Gegen die Gültigkeit der Wahl kann gemäss § 151a Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungspflegegesetz innert 5 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon Rekurs (Rekurs in Stimmrechtssachen) eingereicht werden.

V4.31. Konstituierung und Wahlen Gemeinderat

Ersatzwahl Stimmzähler/in / Mitglied des Büros des Gemeinderates

Für die Ersatzwahl von Angela Gullo in die GPK, für den Rest der Amtsdauer 2010/2014, schlägt Ottilie Dal Canton namens der Interfraktionellen Konferenz vor:

Anton Kiwic, Lättenstrasse 14, 8953 Dietikon

Nachdem keine weiteren Wahlvorschläge eingehen, erklärt der Vorsitzende den Vorgeschlagenen als gewählt.

Rechtsmittel:

Gegen die Gültigkeit der Wahl kann gemäss § 151a Gemeindegesetz i.V.m. § 19 ff. Verwaltungspflegegesetz innert 5 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon Rekurs (Rekurs in Stimmrechtssachen) eingereicht werden.

47. Sitzung vom 7. November 2013

V2.213. Limmattalbahn

Stellungnahme Bauprojekt

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, Folgendes zu beschliessen:

1. Der Linienführung der Limmattalbahn über die Birmensdorfer-, Zürcherstrasse und von der Badenerstrasse ins Niderfeld bis zum Knoten Mutschellenstrasse sowie der Anpassung der Linienführung im Zentrum von Dietikon gemäss Antrag 3 wird im Sinne der Erwägungen zugestimmt. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten.
2. Dem Haltestellenkonzept mit den Haltestellen Birmensdorferstrasse, Schäflibach, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg und Niderfeld sowie der Projektänderung gemäss Antrag 2 wird zugestimmt.
3. Dem Antrag 1 betreffend eines Mittelperrons anstelle von zwei seitlichen Perrons bei der Haltestelle Birmensdorferstrasse wird zugestimmt.
4. Den Massnahmen zur Führung des motorisierten Verkehrs mit der Ausgestaltung der Knoten Kirchplatz, Dreispitz und Mutschellenstrasse wird zugestimmt.
5. Den Massnahmen zur Führung des Langsamverkehrs wie Fussgänger- und Radquerungen sowie der Veloführung entlang dem Trasse der Limmattalbahn wird zugestimmt.
6. Den Vorschlägen zur Gestaltung der Strassenräume und der Haltestellen wird zugestimmt.

1. Ausgangslage

Am 19. Mai 2011 reichte Josef Wiederkehr eine Motion ein, welche von 21 Mitgliedern des Gemeinderates unterzeichnet wurde. Die Motion verlangte vom Stadtrat, dass er die Linienführung der Limmattalbahn unter Berücksichtigung eines Gesamtverkehrskonzeptes und der zukünftigen Siedlungsentwicklung neu festlegt. Zudem soll begleitend ein Runder Tisch eingesetzt werden, welcher über Kompetenzen in Bezug auf die Linienführung verfügen soll.

Der Gemeinderat beschloss am 7. Juli 2011, die Motion an den Stadtrat zu überweisen. Der Stadtrat argumentierte, dass der Inhalt weder in die Zuständigkeit der Gemeinde, noch in die des Gemeinderates oder des Stadtrates falle, weil das Projekt Limmattalbahn in Zuständigkeit der Bestellerkantone Zürich und Aargau fällt, die auch über die Linienführung entscheiden. An der Sitzung vom 24. Mai 2012 beriet der Gemeinderat die Motion aufgrund des Antrages und Berichts des Stadtrates erneut und erklärte die Motion gegen den Willen des Stadtrates mit 24 zu 7 Stimmen als erheblich. Gegen die Erheblichkeitserklärung erhob der Stadtrat am 1. Juli 2012 Beschwerde beim Bezirksrat und beantragte, den angefochtenen Entscheid aufzuheben. Mit Beschluss vom 4. März 2013 wies der Bezirksrat die Beschwerde ab und führte in seinen Erwägungen aus, dass der Stadtrat mit der Motion "zu keinem Tun verpflichtet werde, welches nicht in die Zuständigkeit des Stadtrates, des Gemeinderates oder der Gemeinde falle."

In einer umfassenden Gesamtabwägung ist der Stadtrat zum Schluss gekommen, den Entscheid zu akzeptieren und auf eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich zu verzichten. Damit will der Stadtrat die Bereitschaft zum konstruktiven Dialog gegenüber dem Gemeinderat signalisieren und dem Wunsch des Parlamentes nach mehr Informationen und Mitsprache über das für die Entwicklung der Stadt wegweisende Projekt Limmattalbahn nachkommen.

Der Stadtrat unterbreitet dem Gemeinderat den vorliegenden Antrag, damit dieser zum aktuellen

47. Sitzung vom 7. November 2013

Stand des Projektes Stellung nehmen bzw. Änderungen beantragen kann. Hat der Gemeinderat weitere Anträge oder Einwendungen anzubringen, so wird der Stadtrat diese aufnehmen und im Rahmen der definitiven Stellungnahme zuhanden der Limmattalbahn AG einreichen.

Da es sich vorliegend um eine ausserordentliche und einmalige Vorgehensweise handelt, die an sich nicht durch die Gemeindeordnung in Verbindung mit der Geschäftsordnung des Gemeinderates legitimiert ist, ist im Antrag an den Gemeinderat bzw. für dessen Beschlussfassung kein ordentliches Rechtsmittel gegeben.

Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Mit der Erarbeitung des geforderten städtischen Gesamtverkehrskonzepts soll noch dieses Jahr begonnen werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll eine abgestimmte Gesamtschau über alle Verkehrsarten, Verkehrsträger und Verkehrsmittel bis ins Jahr 2025 auf der Basis definierter Zielvorgaben aufzeigen. Es beinhaltet eine Analyse der vorhandenen Probleme unter Berücksichtigung der Abhängigkeiten zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, geeignete Massnahmen für deren Lösung und es zeigt die Zuständigkeiten auf. Weiter hält das Konzept in einem Umsetzungsplan die notwendigen Massnahmen entsprechend ihrer gegenseitigen Abhängigkeit auf der Zeitachse fest. Als Ergebnis liefert es sodann eine Revisionsvorlage des kommunalen Verkehrsrichtplans.

Im Juni 2011 wurde in Dietikon ein Runder Tisch "Limmattalbahn" mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinderatsparteien und weiteren Interessenvertretern eingeführt. In diesem Gremium sind alle relevanten Aspekte der laufenden Planung der Limmattalbahn erläutert und vertieft diskutiert worden. Diese umfassten insbesondere die Themen Linienführung, Haltestellen, Erschliessung, Verkehrsführung sowie die Verkehrskapazität an kritischen Knoten. Die Vertreterinnen und Vertreter des Runden Tisches waren in alle erwähnten Abklärungen direkt involviert und konnten an bisher sieben Sitzungen dazu Stellung nehmen. Ende 2011 hat die Limmattalbahn AG das Vorprojekt einer freiwilligen Vernehmlassung unterstellt. Die von der Limmattalbahn AG im Vorprojekt erarbeitete Linienführung wurde dabei von einer Mehrheit des Runden Tisches unterstützt. Der Runde Tisch kann aber keine Kompetenzen in Bezug auf die Festlegung der Linienführung verlangen, wie dies in der Motion gefordert wird. Diese liegt alleine bei den Bestellern.

2. Projektstand

In der ersten Phase der Projektierung, dem Vorprojekt, wurden unter anderem die Linienführung, die Lage der Haltestellen und die Kosten genauer definiert. Auf dieser Grundlage reichte die Limmattalbahn AG im Februar 2012 das Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein.

Seit März 2012 bis Ende 2013 erarbeitet die Limmattalbahn AG das Bauprojekt. Dieses wird dem BAV anschliessend zur Plangenehmigung eingereicht. Zu Beginn dieses Verfahrens wird die Vorlage öffentlich aufgelegt. Nach Abschluss der Planungsarbeiten kann voraussichtlich 2017 mit dem Bau begonnen werden. 2020 soll eine erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb gehen.

Parallel zur Projektierung sind politische Beschlüsse in den beteiligten Kantonen und auf Bundesebene nötig. Die Kredite für die Ausarbeitung des Vorprojekts wurden bereits 2009 genehmigt. Der Zürcher Regierungsrat bzw. der Grosse Rat des Kantons Aargau genehmigten Mitte 2011 die Kredite für die Erstellung des Bau- und Auflageprojektes, die Begleitung des Plangenehmigungsverfahrens sowie die Vorbereitung der Ausführung. Dem Realisierungskredit müssen der Zürcher Kantonsrat und der Grosse Rat des Kantons Aargau zustimmen. Im Falle eines Referendums käme es ca. 2014/2015 zu einer Volksabstimmung.

47. Sitzung vom 7. November 2013

3. Variantenstudien / Linienführung

Im Rahmen eines Teilprojektes führte der Zürcher Verkehrsverbund auf Antrag der Stadt Dietikon und in enger Absprache mit ihr sowie den Fachstellen des Kantons im Jahr 2009 eine Variantenstudie durch. Dies mit dem Ziel, die im kantonalen Richtplan eingetragene Linienführung der Limmattalbahn im Stadtzentrum nochmals zu hinterfragen und alternative Linienführungen vorzuschlagen, um allenfalls eine neue Bestvariante festlegen zu können. Die Richtplanvariante sah eine Linienführung Birmensdorfer-/Schöneegg-/Bremgartnerstrasse – Bahnhof – Weininger-/Überlandstrasse vor.

In diversen Begleitgruppen- und Lenkungsausschusssitzungen konnten aus den vielen möglichen Varianten in einem ersten Schritt die realisierbaren Varianten ausgewählt werden, welche die Rahmenbedingungen Bahnhofsanbindung (ÖV-Drehscheibe) und kein Tunnel (hohe Investitionskosten, schlechte Benutzerfreundlichkeit, Grundwasserproblematik) erfüllen. Der Zwischenstand wurde im August 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt. In einem zweiten Schritt schlug der Lenkungsausschuss am 20. Oktober 2009 als Bestvariante die Linienführung Schöneeggstrasse – Bremgartnerstrasse (BDWM-Trasse) – Bahnhof – Merkur-/Bäckerstrasse – Badenerstrasse – Niederfeld vor. Nach einer Orientierung des Stadtrates durch die Projektleitung vom 14. Dezember 2009 über die Resultate der Variantenstudie und einer gemeinsamen Besichtigung der Glattalbahn vom 11. Januar 2010 hat sich der Stadtrat eingehend mit den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Varianten auseinandergesetzt. Der Stadtrat bevorzugte mit Beschluss vom 8. Februar 2010 die Linienführung Zürcher-/Poststrasse – Bahnhof Dietikon – Weininger-/Überlandstrasse.

Seit Mai 2010 ist die Limmattalbahn AG im Auftrag der Bestellerkantone Zürich und Aargau für die Planung und Projektierung zuständig. Sie hat die Linienführung in Dietikon und auch den früher durchgeführten Variantenvergleich kritisch hinterfragt bzw. die damals als realistisch betrachteten Varianten einer Neu beurteilung unterzogen. Neben den drei beschriebenen Varianten ("Richtplan", "Lenkungsausschuss", "Stadtrat") wurde eine neu entwickelte Linienführung Birmensdorferstrasse – Zürcherstrasse – Poststrasse – Bahnhof Dietikon-Ostseite – Kirchplatz (abschnittsweise gleiches Trasse mit BDWM) – Zentralstrasse – Badenerstrasse – Niederfeld untersucht. Die einzelnen Varianten wurden nach folgenden, für solche Infrastrukturprojekte üblichen Beurteilungskriterien bewertet: Übergeordnet (politische Akzeptanz, städtebauliche Qualität, Kosten), Haltestellen (Fahrgastpotential; Zugänglichkeit, Umsteigebeziehungen), Trasse (Anteil Eigentrassee, Konfliktpotential zum MIV/Langsamverkehr, Betriebsqualität). Folgende Rahmenbedingungen wurden als zwingend vorausgesetzt: Bahnhofsanbindung, Berücksichtigung Überbauung Kronenareal, Umsetzung Zentrumsentlastung Dietikon sowie Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Knoten im Zentrum Dietikon.

Beim detaillierten Variantenvergleich der Limmattalbahn AG hat folgende Variante am besten abgeschnitten: Birmensdorferstrasse – Zürcherstrasse – Poststrasse – Bahnhof Dietikon-Ostseite – Kirchplatz (abschnittsweise gleiches Trasse mit BDWM) – Zentralstrasse – Badenerstrasse – Niederfeld. Diese Variante schnitt in den Punkten politische Akzeptanz, städtebauliche Qualität, Kosten, Umsteigebeziehungen und Konfliktpotential am besten ab. Ausserdem vereint nur diese Variante folgende zwei gewichtige Vorteile: Zum einen ist in der Zürcherstrasse im Gegensatz zur Schöneeggstrasse eine Eigentrassee möglich, da der Strassenraum genug breit ist. Zum anderen ist bei einer Linienführung via Badenerstrasse das Fahrgastpotential wesentlich höher, als bei einer Führung über die Weininger-/Überlandstrasse, welche am Siedlungsrand verläuft. Gegen die Variante Schöneeggstrasse spricht auch der enge Radius beim Knoten Bremgartnerstrasse. Damit die Bahn diese Kurve bewältigen könnte, müssten Häuser abgerissen werden.

Die Ergebnisse der Variantenbeurteilung sind vom Stadtrat am 10. und 17. Januar 2011 und später vom Runden Tisch eingehend diskutiert worden. Mit Beschluss vom 24. Januar 2011 hat der Stadtrat die von der Limmattalbahn AG festgelegte Linienführung unterstützt. Seit diesem Zeitpunkt wurde nur noch diese Variante weiterverfolgt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

4. Stellungnahme zum Vorprojekt

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.

Zum Vorprojekt hat der Stadtrat mit Beschluss vom 30. Januar 2012 ausführlich und mit zahlreichen Bemerkungen und Anträgen Stellung genommen (vgl. auch Ziff. 7 Bauprojekt). Zusätzlich hat er, zur Wahrung der spezifischen Interessen der Stadt, verschiedene begleitende Massnahmen verlangt, welche in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind:

- Der für die Einführung der Stadtbahn Limmattal notwendige Doppelspurausbau der BDWM vom Bahnhof Dietikon über den Kirchplatz bis zur Zentralstrasse soll entlang der Bremgartnerstrasse so weit wie möglich weitergeführt werden, um die bisher ungünstige Situation des Bahnbetriebs in der Bremgartnerstrasse lösen zu können.
- Die notwendigen Verkehrskapazitäten für die Durchleitung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an den kritischen Knoten (Zentral- / Bremgartnerstrasse und Badener-/ Überlandstrasse) muss nachgewiesen werden. Falls beim Knoten Badener-/ Überlandstrasse die Knotenkapazität 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 Notwendige zu beschränken, insbesondere auf die Umlenkung des Durchgangsverkehrs. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem MIV muss auch künftig gewährleistet bleiben.
- In den Bereichen mit Eigentrassee der Stadtbahn muss die Zufahrt der angrenzenden Grundstücke gewährleistet werden, beispielsweise mit Querungsmöglichkeiten, 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.
- In die weiteren Planungsarbeiten sollen wichtige Anspruchsgruppen wie die Vereinigung Zentrum Dietikon, der Quartierverein Schönenwerd, der Gewerbeverein oder Vertretungen der Ortsparteien im Rahmen des Begleitgremiums miteinbezogen werden

Die Limmattalbahn AG hat diese Forderungen weitgehend erfüllt.

Weiter hat der Stadtrat darauf hingewiesen, dass er die Situation beim Umsteigeknoten Bahnhof Dietikon kritisch beurteilt. Er liess sich folgendermassen vernehmen:

"Die Platzverhältnisse im Bereich des Umsteigeknotens Bahnhof Dietikon sind sehr eng. Dies hat zur Folge, dass zahlreiche Parkplätze wegfallen, die Verkehrsflächen für die Passagiere auf den Perrons für das Ein-, Aus- und Umsteigen eingeschränkt, die Vorfahrt für das Kiss-and-ride sehr klein und die Führung des Langsamverkehrs konfliktbehaftet sind. Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist offenbar auch das gleichzeitige Einfahren der Limmattalbahn und der BDWM am gleichen Perron problematisch. Die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn und der BDWM ist unbestritten ein Vorteil. Dieser sollte jedoch nicht mit Kompromissen auf allen Ebenen erreicht werden müssen. Deshalb ist zu prüfen, inwieweit sich die Situation durch einen Abbruch des Anbaus der alten Post verbessern lässt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Sollte dies nicht zu den erwünschten Resultaten führen, sind Alternativen zu prüfen, z. B. die Durchbindung der Linienführung über die Zürcherstrasse". Diese Haltung vertritt der Stadtrat nach wie vor.

5. Wichtige Projektbestandteile

Bahnhofsanbindung

Die Anbindung des Bahnhofs Dietikon wurde als Rahmenbedingung festgelegt. Die Limmattalbahn übernimmt die Funktion eines Feinverteilers ab und zum übergeordneten S-Bahnnetz. Der Bahnhof Dietikon ist der wichtigste Umsteigeknoten im Limmattal und eine wichtige ÖV-Drehscheibe (S-Bahn, "Flugzug", BDWM, Bus) und ist daher gemäss Limmattalbahn AG von der Limmattalbahn zwingend zu erschliessen. Am Bahnhof Dietikon sollen Anschlüsse von und zur S-Bahn sichergestellt werden; mit einer direkten Bahnhofsanbindung sind schlanke Anschlüsse möglich. Eine Linienführung Zürcherstrasse – Zentralstrasse ohne direkte Anbindung des Bahnhofs wurde deshalb von der Limmattalbahn AG bisher nicht weiterverfolgt. Der Stadtrat ist allerdings der Auffassung, dass eine Durchbindung mit einer Haltestelle Sommerau einer direkten Bahnhofsanbindung vorzuziehen ist (vgl. Ziff. 7 Bauprojekt).

Haltestellenkonzept

Auf dem Gebiet der Stadt Dietikon sind sieben Haltestellen vorgesehen: Birmensdorferstrasse, Schäfli bach, Bahnhof Dietikon, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg, Niederfeld. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt ca. 500 m. Die Station Birmensdorferstrasse ist eine Kaphaltestelle, d.h. der MIV muss hinter der haltenden Bahn warten. Die Haltestellen Schäfli bach und Oetwilerstrasse sind Inselhaltestellen mit Seitenperrons, die Station Zentralstrasse ist eine Haltestelle mit Seitenperron auf der Nordseite des Strassenkörpers. Bei diesen Haltestellen wird der MIV durch die Bahn nicht behindert. Die Haltestelle beim Bahnhof befindet sich parallel zu derjenigen der BDWM. Die genaue Lage der Stationen Maienweg und Niederfeld wird im Rahmen des städtebaulichen Studienverfahrens festgelegt. Der Stadtrat fordert weiterhin eine Haltestelle im Bereich Sommerau sowie ein Mittelperron bei der Station Birmensdorferstrasse (vgl. Ziff. 7 Bauprojekt).

Trassierung

Grundsätzlich wird ein möglichst hoher Anteil an Eigentrasse angestrebt. Wo immer möglich soll die Bahn auf einer eigenen Spur fahren, damit sie attraktive Fahrzeiten aufweisen kann und nicht im Stau stecken bleibt. So kann die Fahrplanstabilität auch in den Stosszeiten gewährleistet werden und die Vorteile gegenüber der heutigen Buserschliessung kommen voll zur Geltung. Der Aspekt der Eigentrassierung war auch ein Grund, der für eine Linienführung via Zürcherstrasse statt Schöneggstrasse sprach, da dort die Platzverhältnisse kein Eigentrasse zulassen würden. Gemäss Bauprojekt verläuft die Strecke zu über 90 % auf eigenem Trasse. In Dietikon sind folgende Abschnitte eigentrassiert: Der gesamte Abschnitt auf der Zürcherstrasse, der Bereich um die Haltestelle Zentralstrasse sowie der Abschnitt zwischen der Haltestelle Oetwilerstrasse und dem Knoten Dreispitz in der Badenerstrasse. Im Niederfeld ist die genaue Trassierung noch offen und wird im Rahmen des städtebaulichen Studienverfahrens festgelegt. Selbstverständlich wird auch dort eine Eigentrassierung angestrebt. In der Tramstrasse beim Kirchplatz teilt sich die Limmattalbahn das Trasse mit der BDWM, auf den restlichen Abschnitten ist ein Mischtrasse vorgesehen.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Doppelspurausbau BDWM

Der im kantonalen Richtplan eingetragene Doppelspurausbau der BDWM in der Bremgartnerstrasse wird im Rahmen des Projekts Limmattalbahn bis zum Stadthaus realisiert. Die BDWM ist zuständig für den Ausbau zwischen Stadthaus und Bernstrasse. Im Zusammenhang mit dem Ausbau werden auch die Haltestellen angepasst. Bei den Stationen Schöneeggstrasse und Bergfrieden ist ein Mittelperron mit einer Länge von 105 m und einer Höhe von 35 cm vorgesehen. Die Haltestelle Stoffelbach wird auf die Westseite der Bremgartnerstrasse verlegt.

Führung des MIV

Der Führung des MIV im Perimeter der Limmattalbahn liegen die übergeordneten Konzepte Zweckmässigkeitsbeurteilung Dietikon, MIV Studie Limmattal und Regionale Verkehrssteuerung Limmattal zu Grunde. Diese Konzepte verfolgen folgende Ziele: Der Verkehrsfluss im Limmattal und die Erschliessung der bestehenden Nutzungen müssen sichergestellt sein und die empfindlichen Siedlungsgebiete und Ortskerne sollten vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Anschlusssicherheit im öffentlichen Verkehr muss gewährleistet sein. Diese Ziele sind auch eine Voraussetzung für die Limmattalbahn. Damit der MIV weiterhin fließen kann, sind deshalb kombinierte Massnahmen notwendig. Die Überlandstrasse soll ausgebaut werden und es braucht punktuelle Anpassungen an den Knoten. Die Knoten Dreispitz und Mutschellenstrasse müssen entflochten werden (Details, vgl. Ziff. 7 Bauprojekt). Auch soll die Zentrumsdurchfahrt in Dietikon neu gestaltet werden. Die Limmattalbahn ist also Teil eines Gesamtverkehrsprojekts.

Der Durchgangsverkehr soll über die Überland- und Bernstrasse geleitet werden, sodass der Ziel- und Quellverkehr (z. B. Gewerbe) in den Zentren weiterhin genügend Kapazität hat. Der verbleibende Verkehr in Dietikon muss auf den Hauptachsen und vor allem an den Knoten mit ausreichender Leistungsfähigkeit zu bewältigen sein. Die notwendigen Massnahmen werden in enger Absprache zwischen der Stadt Dietikon, der Limmattalbahn AG und dem Kanton Zürich entwickelt.

Um die Leistungsfähigkeit des MIV nachzuweisen wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt. Die Simulation basierte auf der angenommenen Belastung im Jahre 2030 in der Abendspitzenstunde zwischen 17.00 und 18.00 Uhr. Die Simulation hat nachgewiesen, dass die erforderliche Kapazität des MIV auch mit der Limmattalbahn an sämtlichen Knoten gewährleistet ist. Berücksichtigt wurden auch sicherheitsrelevante Aspekte und die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Auf das Verkehrsaufkommen in der Steinmürlistrasse wird die Limmattalbahn keinen spürbaren Einfluss haben. Die Belastung der Strasse wird aber aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme weiter ansteigen. Der Stadtrat ist sich der Problematik des hohen Verkehrsaufkommens in der Steinmürlistrasse bewusst. Mögliche Lösungen werden im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet.

Langsamverkehr

Die Limmattalbahn AG berücksichtigt seit Beginn der Planungen auch die Bedürfnisse der Velofahrenden und der Fussgänger. So sind neben diversen Velostreifen durchgehend breite Gehwege geplant. Die geplanten Massnahmen sind mit ProVelo, FussverkehrSchweiz und der Behindertenkonferenz abgesprochen und werden mit den Absichten der Gemeinden und Kantone koordiniert. In Dietikon können in der Badenerstrasse und in der Zürcherstrasse, trotz Eigentrossierung, die durchgehenden, beidseitigen 1.5 m breiten Velostreifen beibehalten werden. Veloabstellplätze sind bei den Haltestellen Oetwilerstrasse und Maienweg geplant.

Die Wartezeit der Fussgänger beim Knoten Kirchplatz darf gemäss Vorgaben des Kantons 75 Sekunden nicht überschreiten. In der Nebenverkehrszeit kann diese Zeit voraussichtlich sogar reduziert

47. Sitzung vom 7. November 2013

werden. Die östliche Personenunterführung beim Bahnhof soll durch die SBB und die Limmattalbahn AG behindertengerecht ausgebaut werden.

Gestaltung des Strassenraumes und der Haltestellen

Im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn werden auch die entsprechenden Strassenräume aufgewertet. Entlang der Limmattalbahn sind Baumalleen vorgesehen, welche dem Strassenraum einen städtischen Charakter verleihen. Die Bäume werden zwischen Trottoir und Strasse platziert. Vorgesehen ist die Verwendung von verschiedenen einheimischen Baumarten. Die bestehenden Alleenkonzepte der Gemeinden wurden berücksichtigt und ins Gestaltungskonzept der Limmattalbahn integriert.

Das Beleuchtungskonzept sieht entlang der Linie Seilleuchten vor, die entweder von den neuen Fahrleitungsmasten oder von bestehenden Gebäuden abgespannt werden. Zusätzlich beleuchtet werden die Haltestellen. Die Stationen weisen ein einheitliches und modernes Erscheinungsbild auf und verfügen über einen überdachten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten.

Erschliessung der Liegenschaften

Sämtliche Liegenschaften entlang dem Trasse der Limmattalbahn müssen auch nach deren Bau durch den MIV erschlossen sein. Durch zahlreiche Verbesserungen im Bauprojekt gegenüber dem Vorprojekt, wie zusätzlichen U-Turns und Abbiegemöglichkeiten, sind nun alle Liegenschaften sinnvoll erschlossen. Allerdings gibt es bei gewissen Liegenschaften, vor allem entlang der Badenstrasse, im Vergleich zur heutigen Erschliessungssituation gewisse Einschränkungen. Bei den "kritischen Liegenschaften" hat die Limmattalbahn AG schon früh das Gespräch mit den Grundeigentümern gesucht, um Lösungen zu finden.

Werke

Die Werkleitungen der Stadt, welche sich in einem guten Zustand befinden, sind – soweit notwendig – auf Kosten des Projektes zu verlegen. Ausserdem ist neu eine zukünftige Fernwärmeleitung einzubeziehen. Gemäss Vorprojekt müssen ca. 300 m Wassertransportleitungen inkl. Signalkabel und ca. 200 m Gasleitungen wegen Baumrabbatten umgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob in diesen Bereichen anstelle einer Verlegung die Baumrabbatten angepasst oder entsprechende Vorkehrungen getroffen werden können. Der Zustand der Abwasserleitungen ist gut. Grundsätzlich können Rucksackschächte vorgesehen werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass ca. alle 200 m ein direkter Zugang zur Kanalisation angestrebt werden sollte. Wenn zwei Hauptleitungen zusammengeführt werden, ist ein direkter Zugang unumgänglich. Im Bereich der Zürcherstrasse, von der Asylstrasse bis zur Poststrasse (SBB-Unterführung), ist eine Kalibervergrösserung als Entlastung des Gebietes Ost geplant.

6. Limmattalbahn aus Sicht der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung

Die Limmattalbahn ist für Dietikon sowie für das ganze Limmattal ein wichtiges Zukunftsprojekt. In der boomenden Region wird bis 2030 ein starker Anstieg der Anzahl Einwohner und Einwohnerinnen und Arbeitsplätze erwartet. Dies verursacht Mehrverkehr. Ein wesentlicher Teil des zusätzlichen Verkehrs muss mit dem öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Die Limmattalbahn kann diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen, entlastet die Strasse und hält sie damit funktionsfähig. So kann die Limmattalbahn den Modal Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) beeinflussen. Das Dietiker Zentrum wird vom Durchgangsverkehr entlastet und so attraktiver und am Bahnhof Dietikon entsteht eine multimodale ÖV-Drehscheibe.

Die Limmattalbahn ist auch eine treibende Kraft für wirtschaftliches Wachstum. Dank guter ÖV-Verbindungen stärkt sie den Wirtschaftsstandort Limmattal und fördert die Schaffung von Arbeits-

47. Sitzung vom 7. November 2013

plätzen. Die Bahn verleiht dem Limmattal weiteren Aufschwung und steigert die Standortattraktivität. Dies wird interessante Unternehmen anlocken. Gleichzeitig bietet die Limmattalbahn die Chance, neue Entwicklungsgebiete zu erschliessen und die Siedlungserneuerung zu fördern. Sie gibt einen Impuls für Investitionen und die weitere Stadtentwicklung. Entlang der Linie wird in die Liegenschaften investiert und ältere Bauten werden durch zeitgemässe ersetzt, wie das bei der Glattalbahn der Fall gewesen ist. In diesem Sinne trägt die Stadtbahn wesentlich zur Wirtschaftsförderung im Limmattal bei und stärkt seine Konkurrenzfähigkeit. Im Bereich Zürcher-/ Schöneegg-/ Badenerstrasse ist eine Verdichtung möglich. Die Strassenräume und die Quartiere werden qualitativ aufgewertet. Zudem ermöglicht sie die weitere Entwicklung von Wohnquartieren. Das Niderfeld als Zukunftsgebiet mit Modellcharakter ist auf eine Erschliessung durch die Limmattalbahn angewiesen.

Schienegebundene Verkehrsmittel geniessen bei den Fahrgästen eine grössere Akzeptanz als strassengebundene und weisen einen höheren Fahrkomfort aus. Sie stiften Identität und sind komfortabel. Aus all diesen Gründen unterstützt der Stadtrat das Projekt Limmattalbahn mit grosser Überzeugung.

7. Stellungnahme Stadtrat zum Bauprojekt

Das Bauprojekt enthält im Vergleich zum Vorprojekt zahlreiche Optimierungen. Die Verbesserungsvorschläge von Seiten Stadt Dietikon wurden aufgenommen. Im Folgenden wird detailliert auf die einzelnen Abschnitte eingegangen und es werden weitere Anträge zuhanden der Limmattalbahn AG formuliert.

Abschnitt Birmensdorferstrasse

Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen von Coop und Post auf der Schöneeggstrasse wurde im Vergleich zum Vorprojekt optimiert. Auch der geforderte Fussgängerübergang Zielackerstrasse – Brunauweg wurde im Bauprojekt aufgenommen. Nach wie vor nicht berücksichtigt ist die Forderung nach einem Mittelperron bei der Haltestelle Birmensdorferstrasse. Ein Mittelperron würde mehr Platz für den Langsamverkehr schaffen und den Konflikt zwischen den wartenden Passagieren und den Fussgängern bzw. Velofahrenden lösen. Allerdings wäre dann bei dieser Haltestelle der Ein- und Ausstieg, anders als bei allen anderen Haltestellen, auf der anderen Fahrzeugseite. Da aber Zweirichtungsfahrzeuge vorgesehen sind, muss das Rollmaterial ohnehin auf beiden Seiten über Türen verfügen.

Antrag 1: Die Haltestelle Birmensdorferstrasse ist anstelle von zwei seitlichen Perrons mit einem Mittelperron auszustatten.

Abschnitt Zürcherstrasse

Das Trasse wurde weiter nach Norden gerückt, somit ist auf der Südseite weniger Landerwerb erforderlich. Auch der Gehweg auf der Südseite wird nun breiter. Der neu ins Projekt aufgenommene Kreis ermöglicht das Linksabbiegen aus der Schäflibach- in die Zürcherstrasse und verbessert die Zufahrt zu den Liegenschaften auf der Nordseite, wie z. B. der Tankstelle, massiv. Auch Lastwagen können im Kreis wenden; im Vorprojekt waren lediglich zwei U-Turns vorgesehen, welche Personenwagen und Motorrädern vorbehalten gewesen wären.

Abschnitt Zentrum

Gegenüber dem Vorprojekt gibt es im Bauprojekt einige Optimierungen. Die Vorgaben des BAV sind erfüllt und alle Perrons sollen behindertengerecht ausgebaut werden, wie es das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt. Ausserdem gibt es einen erweiterten Durchgang beim Bahnhofsgebäude. Dies verbessert die Durchgängigkeit für die Fussgänger und erhöht die Sicherheit.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Allerdings sind die Platzverhältnisse im Bereich des Umsteigeknotens Bahnhof Dietikon nach wie vor sehr eng und die Probleme (Wegfall von Parkplätzen, wenig Platz für das Kiss-and-ride, ungünstige Langsamverkehrsführung) konnten nicht behoben werden. Die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn, der BDWM und den Bussen ist ein grosser Vorteil. Dieser sollte aber nicht erzwungen werden müssen. Die Situation am Bahnhof ist auch gemäss Bauprojekt unbefriedigend und eine zufriedenstellende Lösung zeichnet sich nicht ab. Der Stadtrat fordert deshalb eine neue Linienführung in diesem Abschnitt, namentlich eine Durchbindung der Linie in der Zürcherstrasse und einen Verzicht auf die direkte Bahnhofsanbindung. Stattdessen ist eine Haltestelle im Bereich der heutigen Busstation Sommerau zu realisieren. Diese Station hat der Stadtrat schon in seinen Stellungnahmen zum Vorprojekt und zum Infrastrukturkonzessionsgesuch, unabhängig von der Bahnhofsanbindung, als zusätzliche Haltestelle gefordert, da sie die Zugänglichkeit des Zentrums Dietikon verbessert. Die Limmattalbahn AG sprach sich bisher gegen diese Haltestelle aus, weil sie mit ca. 260 m sehr nahe bei der Haltestelle Bahnhof Dietikon zu liegen kommt und daher ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Auch lehnte die Limmattalbahn AG eine Durchbindung in der Zürcherstrasse bisher ab, weil so die direkte Bahnhofsanbindung, welche sie als zwingend erachtet, mit den erwähnten Vorteilen wegfallen würde.

Der Stadtrat ist aber der Meinung, dass ein Fussweg von einer Haltestelle Sommerau zum Bahnhof für die umsteigenden Fahrgäste durchaus zumutbar ist, und die Attraktivität der Bahnhofsanbindung nicht wesentlich schmälert. Damit der Weg, den die umsteigenden Passagiere zurücklegen müssen, möglichst kurz ist, sollen daher von der bestehenden Langsamverkehrsunterführung bei der Poststrasse Zugänge zu den Perrons geschaffen, und die Unterführung verbreitert werden. Dies dürfte zu keinen Mehrkosten führen, da dadurch auf den Neubau der Unterführung bei der BDWM verzichtet werden könnte. Von der Sommerau bis zur Unterführung Poststrasse beträgt der Fussweg nur ca. 100-130 m. Wird dieser Fussweg überdeckt entsteht eine attraktive Umsteigebeziehung. Diese Massnahmen hätten gleichzeitig den Vorteil, dass die Fussgängerströme durch die einzelnen Unterführungen besser verteilt und die Hauptunterführung beim Bahnhofsgebäude entlastet würde. Auch bildet das Trasse beim Kirchplatz eine weniger starke Trennwirkung, wenn es weiterhin einzig von der BDWM befahren wird. Da die Bahn in der Zürcherstrasse in Seitenlage (Nordseite) verkehren würde, würde auch der Knoten Kirchplatz nicht stärker belastet. Der einzige Nachteil der Variante Durchbindung ist, dass der Linksabbieger von der Zürcher- in die Bremgartnerstrasse aus Platzgründen wohl wegfallen würde. Aufgrund dieser wegfallenden Linksabbiegebeziehung, müssen die Fahrzeuge den Weg über die Asyl-/Schöneeggstrasse nehmen. Da es sich um eine geringe Verkehrsmenge handelt und gleichzeitig der Abschnitt Asyl-/Schöneeggstrasse mit flankierenden Massnahmen beruhigt wird, ist dies vertretbar. Werden alle Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen, so ist die Variante Durchbindung Zürcherstrasse mit einer Haltestelle Sommerau als Hauptumsteigeknoten die bessere Lösung, als die im Bauprojekt geplante Linienführung mit direkter Bahnhofsanbindung. Es fallen insbesondere folgende Vorteile in Betracht:

- Die Platzverhältnisse beim Bahnhof können optimiert werden;
- Der Kirchplatz wird nicht von zwei Bahnen durchschnitten;
- Durch den Wegfall des Umwegs über den Bahnhof resultiert ein Fahrzeitgewinn;
- Eine Durchbindung in der Zürcherstrasse ermöglicht im Abschnitt zwischen den Haltestellen Sommerau und Zentralstrasse eine städtebauliche Aufwertung.

Der Stadtrat stellt daher folgende Anträge:

Antrag 2: Die Haltestelle Sommerau ist als Hauptumsteigeknoten, unabhängig vom nachfolgenden Antrag 3 in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und ins Bauprojekt aufzunehmen.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Antrag 3: Die Linienführung ist wie folgt anzupassen: Ab dem Knoten Post-/Zürcherstrasse ist die Bahn via Zürcherstrasse in Seitenlage zur Haltestelle Zentralstrasse zu führen. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten. Der Stadtrat beantragt die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die von ihm geforderte Projektanpassung.

Abschnitt Badenerstrasse

Die Erschliessung der Liegenschaften an der Badenerstrasse wurde stark verbessert. Gemäss Bauprojekt kann nun aus der Gjuch- und der Baumgartenstrasse links abgebogen werden. Auf der Nordseite der Strasse wird weniger Platz von den Vorgärten beansprucht und das Trottoir wird breiter, da die Trassenbreite um einen Meter verringert wurde. Die Situation für den Langsamverkehr wird so deutlich verbessert.

Abschnitt Überlandstrasse

Der Stadtrat forderte eine Entflechtung des Knotens Dreispitz, um die benötigte Kapazität für den MIV sicherzustellen. Dies wurde im Bauprojekt umgesetzt. Zwei Spuren der Überlandstrasse führen in Tieflage unter dem Knoten hindurch. Die Durchlässigkeit zwischen dem Stadtkern und dem Niederfeld ist von grosser Bedeutung. Die Erschliessung des Zentrums Dreispitz wurde deutlich optimiert; die Zufahrt zum Dreispitz ist nun auch von der Überlandstrasse aus beiden Richtungen gewährleistet. Auch die Erschliessung der Liegenschaften Ziegelägerten wurde verbessert, da nun beim Knoten Dreispitz mit einem U-Turn gewendet werden kann. Die bestehende, niveaufreie Langsamverkehrsverbindung Bleicher-/ Grabackerstrasse bleibt wie gefordert erhalten. Berücksichtigt wurde auch der Einwand, wonach der Teischlibach nicht mit einem sogenannten Düker unter der Unterführung Überlandstrasse durchgeführt werden soll. Gemäss Bauprojekt fliesst der Bach nun ohne Gefälle, zwischen Unterführung und Strasse.

Abschnitt Niederfeld

Der Mutschellenknoten wurde im Vergleich zum Vorprojekt ebenfalls entflochten. Im Bereich der Kreuzung des Bahntrassees wird die Mutschellenstrasse tiefer gelegt und die Bahn auf einer Brücke über die Strasse hinweggeführt. Dies verbessert die Sicherheit und erhöht sogar die Leistungsfähigkeit des MIV gegenüber heute. Die genaue Lage der Haltestelle Niederfeld wird im Rahmen des städtebaulichen Studienverfahrens geklärt. Die Erschliessung des Gebietes Chrüz erfolgt von der Überlandstrasse aus am Rand der ausgeschiedenen Erholungszone Park.

8. Öffentlichkeitsarbeit

Der Stadtrat erachtet das Projekt Limmattalbahn als wegweisendes Infrastrukturvorhaben für die Zukunft. Es findet laufend ein intensiver Austausch zwischen den projektierenden Büros, den Verantwortlichen der Limmattalbahn AG sowie den Behörden- und Fachvertretern der Stadt Dietikon statt. Zur besseren Einbindung der politischen Parteien wurde eigens der Runde Tisch geschaffen. Dort werden alle aktuellen Fragen zur Limmattalbahn präsentiert und diskutiert. Dieses Gremium ist bereits siebenmal zusammengekommen und wird von den Beteiligten positiv gewürdigt.

Die eigentliche Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt liegt in der Verantwortung der Limmattalbahn AG. Die Stadt unterstützt diese Aktivitäten. Es mag der Eindruck entstanden sein, dass in den letzten Monaten die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit nachgelassen habe bzw. allfällig kritische Stimmen überhandgenommen hätten. Der Stadtrat hat bezüglich des Anliegens einer intensiveren Kommunikation den Kontakt mit der Limmattalbahn AG aufgenommen und gemeinsam geeignete Massnahmen ins Auge gefasst.

Für das Jahr 2013 sind bereits einige Aktivitäten vorgesehen. So plant der Stadtrat eine Reihe von Informationsanlässen für die Bevölkerung, um deren Informationsbedürfnis zum Infrastrukturprojekt

47. Sitzung vom 7. November 2013

Limmattalbahn Rechnung zu tragen und es sichtbarer zu machen. Diese Anlässe sollen nicht nur im Stadthaus, sondern auch im Zentrum stattfinden, wo der Stadtrat den Passantinnen und Passanten Rede und Antwort steht. Dies erstmals im Rahmen des "Marktkafi" vom 22. Juni 2013. Am 30. August 2013 wird eine Podiumsdiskussion mit namhaften Teilnehmern zum Thema "Chancen für Wirtschaft und Stadtentwicklung im Zusammenhang mit der Limmattalbahn" stattfinden. Auch der Herbstmarkt vom 14. September 2013 soll als Kommunikationsplattform genutzt werden. Thematisiert wird dann das Gesamtprojekt im Hinblick auf das Plangenehmigungsverfahren sowie verkehrstechnische Aspekte. Auf einem Screen sollen ein Informationsfilm sowie Verkehrssimulationen gezeigt werden. Am 17. September 2013 findet schliesslich ein Öffentlichkeitsanlass im Gemeinderatssaal statt, an dem die interessierte Bevölkerung von der Limmattalbahn AG über den aktuellen Stand des Bauprojekts sowie das anstehende Plangenehmigungsverfahren informiert wird.

Stellungnahme der GPK, Markus Erni

Die GPK hat das Geschäft anlässlich von drei Sitzungen behandelt. Als Gäste durften der Direktor des ZVV, Franz Kagerbauer, der Leiter der Verkehrsplanung und stellvertretender Direktor des ZVV, Dominik Brühlwiler, Daniel Issler von der Limmattalbahn AG sowie Stadtpräsident Otto Müller und Stadtplaner Jürg Bösch begrüsst werden.

Die GPK wurde umfangreich über die verschiedenen Aspekte der Planung informiert. Die entsprechenden Zusammenhänge und Abhängigkeiten wurden erklärt. Die Vertiefung ins Thema ging so weit, dass sich die GPK schlussendlich bis zu den Fahrplanzeiten unterhalten hat. Die Planer ziehen den Schluss, dass für sie nur eine direkte Bahnhofsanbindung in Frage kommt. Dieser Punkt hat zu intensiven Diskussionen Anlass gegeben. Grundsätzlich ergeben sich zwei Betrachtungsweisen:

1. Das Projekt ist auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und die Sicherstellung der Transportketten ausgerichtet.
2. Das Projekt orientiert sich an den Bedürfnissen der Stadtentwicklung.

Der Stadtrat hat während dem gesamten Planungsprozess immer wieder erklärt, dass er die engen räumlichen Verhältnisse beim Bahnhof nicht akzeptieren kann. Wenn die Platzverhältnisse nicht optimiert werden, könne er sich eine alternative Variante vorbehalten. Insbesondere sind für den Stadtrat die folgenden Punkte nicht zufriedenstellend gelöst:

- Im Bereich des neuen BDWM-Bahnhofes werden bis auf drei Parkplätze alle aufgehoben. Dadurch wird vorallem das "kiss-and-ride" - das Bringen und Abholen von Zugpassagieren - behindert.
- Der Bereich vor dem Bahnhof mit der Post und dem Taxistand ist in Zeiten des Hauptverkehrs stark belastet. Die enge Situation bei der Bahnhofstrasse dürfte sich noch mehr verschärfen.
- Das Zentrum rund um die Kirche wird zusätzlich belastet, was die Attraktivität stark schmälert.

Der Stadtrat hat deshalb in der Stellungnahme zum Bauprojekt eine zusätzliche Variante der Linienführung über die Zentral-/Zürcherstrasse gefordert, dies mit einem neuen Hauptumsteigeknoten Sommerau. Es wird gewünscht, dass eine Projektvariante auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet wird, damit die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten gegenüber gestellt werden können.

Während der Beratungen in der GPK stand zur Diskussion, dass eine zusätzliche Haltestelle "Bärlocher" im Bereich der Liegenschaft Zürcherstrasse 54 geprüft werden sollte, welche als Hauptumsteigeknoten dienen könnte. Dabei würde auf die geplante Haltestelle Zentralstrasse sowie auf die gewünschte Haltestelle Sommerau verzichtet werden. Allerdings ergeben sich damit Probleme in

47. Sitzung vom 7. November 2013

Bezug auf die Umsteigezeiten. Die Planer zeigten auf, dass der Fahrplan so gestaltet ist, dass für das Umsteigen am Bahnhof vier Minuten zur Verfügung stehen. Mit einem Hauptumsteigeknoten Sommerau und dem daraus resultierenden Mehrweg wäre die Zeit zu knapp. Mit dem Weglassen der Haltestelle Zentralstrasse wäre eine Minute gewonnen. Das langsame Fahren in den Kurven um den Kirchplatz und den Bären würde entfallen. Mit der Haltestelle "Bärlocher" wäre der Weg zum Bahnhof kürzer als von der Zentralstrasse oder von der Sommerau her. Mit der gewonnenen Zeit sollte auch das Umsteigen kein Problem mehr darstellen.

Alle Annahmen basieren auf einem geplanten ¼-Stunden-Takt und wären bei mit der Einführung des 7 ½-Minuten-Taktes obsolet.

Aus der GPK werden die folgenden Änderungsanträge gestellt:

Ergänzter Antrag 3:

"Ab dem Knoten Post-/Zürcherstrasse ist die Bahn via Zürcherstrasse in Seitenlage zur Haltestelle Zentralstrasse zu führen. Somit ist auf die Haltestelle beim Bahnhof Dietikon zu verzichten. Der Stadtrat beantragt die Ausarbeitung eines Vorprojektes für die von ihm geforderte Projektanpassung. Mit der Prüfung der Linienführung durchs Zentrum soll eine zentrale Haltestelle „Bärlocher“ vis-à-vis der Liegenschaft Zürcherstrasse 54 geprüft werden, allenfalls mit Aufhebung der Haltestellen Sommerau und Zentralstrasse."

Geänderter Antrag 2:

"Die Haltestelle Sommerau ist, unabhängig vom nachfolgenden Antrag 3, in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und ins Bauprogramm aufzunehmen, jedoch nicht als Hauptumsteigestelle."

Die GPK schlägt deshalb mit 6 zu 5 Stimmen vor, den ergänzten Antrag 3 zu genehmigen. Ebenso schlägt sie mit 9 zu 2 Stimmen vor, den geänderten Antrag 2 zu genehmigen. Der Antrag 1 betreffend die Haltestelle Birmensdorferstrasse mit einem Mittelperron anstelle von zwei seitlichen Perrons wird von der GPK mit 8 zu 3 Stimmen unterstützt.

Mit 6 zu 5 Stimmen hat die GPK ausserdem beschlossen, einen zusätzlichen Antrag in die Stellungnahme einzubringen:

„Die Umsteigezone zwischen der bahnhofnächsten Haltestelle der LTB und dem Bahnhof Dietikon wird pendler-, gewerbe- und passantenfreundlich gestaltet. Dazu sollen insbesondere Massnahmen wie eine Überdachung, Verkehrsberuhigungen, aber auch ein Rollband geprüft und allenfalls umgesetzt werden.“

Den Beschlusspunkten 4, 5 und 6 des stadträtlichen Antrages wird einstimmig zugestimmt.

Fraktionsmeinung der SVP, Markus Erni

Aufgrund der verschiedenen Voten in der GPK ist davon auszugehen, dass verschiedene Änderungsanträge zum Antrag des Stadtrates gestellt werden. Ziel des stadträtlichen Antrages ist es, die Ausarbeitung von Variantenplänen zu fordern. Das Parlament muss sich mit der weiteren Planung in Dietikon intensiv auseinandersetzen. Sind die Schienen einmal verlegt, so werden diese über Jahrzehnte bleiben. Das bedeutet, dass bei der Planung nicht nur von der aktuellen Situation ausgegangen werden darf, sondern dass man sich auch fragen muss, wie die Zukunft aussehen wird.

47. Sitzung vom 7. November 2013

In das Dietiker Zentrum wurde einiges investiert. Der Kirchplatz ist als zentraler Begegnungsplatz angedacht und wird entsprechend genutzt. Es stellt sich die Frage, was es bedeuten wird, wenn künftig das Zentrum alle drei Minuten von der Limmattalbahn durchfahren wird. Kann die Aufwertung des Zentrums dann noch gefördert werden oder geht der neu gewonnene Reiz langsam zugrunde? Wird Dietikon gezwungen, ein neues Zentrum zu gestalten? Und zu welchem Preis soll dies geschehen?

In der Schweiz werden verschiedene unterirdische Projekte realisiert, was aber in Dietikon nicht möglich zu sein scheint. Nachdem eine unterirdische Führung von wenigstens einem Verkehrsträger niegiert wurde, stellt sich die Frage, welche Varianten oberirdisch realisierbar sind.

Die SVP steht hinter den Anträgen des Stadtrates und der GPK. Sie will, dass die notwendigen Grundlagen geschaffen werden, um die beste Lösung für Dietikon und für die Zukunft der Stadt zu finden.

Gemeinderatspräsident Stephan Wittwer erläutert das Abstimmungsprozedere. Die Diskussion wird geführt, bis diese erschöpft ist. Anschliessend werden allfällige Änderungs- oder Ergänzungsanträge bereinigt. Aufgrund der Komplexität des Antrages wird über die einzelnen Beschlusspunkte separat abgestimmt.

Gegen das geplante Abstimmungsprozedere werden keine Einwände erhoben.

Diskussion:

Gabriele Olivieri (CVP) hält fest, dass die CVP hinter dem Projekt Limmattalbahn steht. Trotzdem ist die Partei der Ansicht, dass das vorgeschlagene Projekt verschiedene Anpassungen braucht. Am wichtigsten ist die Linienführung im Zentrum. Die CVP erachtet den geplanten Anschluss an den Bahnhof Dietikon aufgrund der engen Platzverhältnisse als untauglich. Der Raum zwischen der Kirche und dem Bahnhof ist sehr knapp. Mit zwei Bahnen, den Bussen und dem Zubringerdienst-Verkehr wird die Situation problematisch. Dietikon ist auf gute öffentliche Transportmittel angewiesen. Das Zentrum darf jedoch nicht zu einem reinen Umsteigeort für Pendler degradiert werden.

Der Stadtrat hat die Unzufriedenheit vieler Dietiker, welche nicht gegen das Projekt Limmattalbahn sind, wahrgenommen und schlägt nun eine Lösung vor. Nach der Motion von Josef Wiederkehr, welche vom Gemeinderat zwei mal überwiesen wurde, will der Stadtrat ein städtisches Gesamtkonzept erarbeiten. Richtigerweise hat er mit der Linienführung der Limmattalbahn begonnen.

Der Vorschlag des Stadtrates zeigt eine machbare Lösung vor. Diese soll von der Limmattalbahn AG ernsthaft geprüft werden. Die Besonderheiten der Stadt Dietikon müssen entsprechend berücksichtigt werden.

Vor wenigen Jahren wurde der Kirchplatz aufwendig neu gestaltet, damit hat sich Dietikon ein lebendiges Zentrum gegeben. Viele Anlässe finden dort statt, Man trifft sich immer öfter auf dem Markt und dem Kirchplatz. Wenn jetzt eine zweite Bahnlinie diesen Platz zerschneidet, würde auch die hohe Qualität dieser Begegnungszone beschnitten. Die CVP begrüsst den Lösungsansatz des Stadtrates, um diese Probleme zu vermeiden.

Mit der Haltestelle Sommerau würde der Anschluss an die S-Bahn mit einer zumutbaren Gehdistanz gesichert. Der Bahnhof präsentiert sich so wie heute und der Kirchplatz würde nicht durch die Limmattalbahn weiter geteilt, da diese auf der Zürcherstrasse verkehren könnte.

47. Sitzung vom 7. November 2013

In der GPK wurde vertieft über die Anträge des Stadtrates diskutiert. Es wurden Änderungsanträge beschlossen. Damit konnten die Vorschläge aus den Fraktionen berücksichtigt werden. Deshalb unterstützt die CVP die Anträge der GPK.

Wer sich mit dem Projekt vertieft befasst stellt fest, dass eine Haltestelle auf Höhe der Liegenschaft Bärlocher prüfenswert ist. Kann dann noch auf eine Haltestelle verzichtet werden, verkürzen sich auch die Fahrzeiten.

Mit dem Antrag des Stadtrates werden nun die Projektverantwortlichen gezwungen, die Erarbeitung einer zweckmässigen Lösung zu finden, anstatt nur zu zeigen, dass alle Vorschläge, welche vom Projekt abweichen, unmöglich zu realisieren seien.

Unabhängig von der definitiven Lösung muss der Bevölkerung gezeigt werden, dass deren Bedenken ernstgenommen werden. Die Akzeptanz für die Limmattalbahn muss erhöht werden. Das Parlament ist gefordert, sich für eine gemeinsame Lösung zusammenzuschliessen. So sieht die Bevölkerung, dass Stadt- und Gemeinderat gemeinsam deren Anliegen und Befürchtungen ernst nehmen.

Rosmarie Joss (SP) stellt fest, dass das Projekt Limmattalbahn für die Stadt Dietikon wichtig ist. Es braucht die Limmattalbahn für einen flüssigen Verkehr. Im Gemeinderat wird über die verschiedenen Varianten und deren Vor- und Nachteile diskutiert. Primär geht es um die Linienführung im Zentrum. Die Limmattalbahn ist nicht in Frage gestellt.

Es wurde verschiedentlich bemerkt, dass die Limmattalbahn den Kirchplatz zerschneiden würde, wenn sie zum Bahnhof geführt würde. Als Beispiel wird die Stadt Zürich genannt, wo die Trams durch die Bahnhofstrasse fahren. Das wird jedoch nicht als unangenehm empfunden. Der Kirchplatz wird bereits von der BDWM durchfahren. Dabei sind auch die Sicherheitsaspekte zu beachten. Fährt selten eine Bahn, so achtet man weniger darauf. Steigen die Frequenzen, so achtet man besser auf den zusätzlichen Verkehr. Dies ist auch von der Glattalbahn bekannt. Die zusätzlichen Fahrten der Limmattalbahn über den Kirchplatz werden nicht als grosses Problem gewertet. Der Kirchplatz teilt sich in zwei Bereiche, den belebten Teil mit dem Markt und den ruhigeren Teil bei der Kirche.

Es stellt sich die Frage, ob es dem Zentrum wirklich dient, wenn man die Bahnpassagiere nötigt, zu Fuss durchs Zentrum zu gehen.

Der Vorschlag mit einer Umsteigezone an der Zentralstrasse basiert auf einem Überlegungsfehler. Bei den Passanten lösen die Fusswege nicht unbedingt positive Erinnerungen an das Zentrum von Dietikon aus. In Schlieren ergeben sich ebenfalls weite Fusswege; das Zentrum wirkt nicht attraktiv. Wer im Zentrum einkaufen will, kann früher aussteigen und die Geschäfte für die Einkäufe nutzen. Ein Zwang zum Fussmarsch wird sich negativ auswirken. Die SP ist froh darüber, dass Dietikon als Hauptumsteigeknoten vorgesehen ist.

Was als zumutbarer Fussweg erachtet wird, kann unterschiedlich wahrgenommen werden. Ältere Personen und Familien mit Kindern erachten dies als schwierig.

Die Beispiele von Schlieren und vom Zürcher Hauptbahnhof werden immer wieder herangezogen, um die Distanzen zu rechtfertigen. Gewünscht hat sich diese Situationen aber niemand.

Gute ÖV-Verbindungen sind wichtig für die Stadt. Im Vorfeld wurde intensiv über Wartezeiten diskutiert. Wartezeiten auf die Bahn seien offenbar tolerierbar, aber es gibt auch Äusserungen, dass Autofahrer die Wartezeiten an einer roten Ampel nicht akzeptieren würden. Wenn Dietikon den Verkehrskollaps verhindern will, braucht es die Limmattalbahn.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Der Vorschlag für den Bau eines Rollbandes stellt einen Kompromiss dar. Aber auch dieses zerschneidet das Zentrum. Das Projekt ist für einheimische wie auch für auswärtige Pendler zu planen. Die Limmattalbahn verbindet auch die Quartiere in der Stadt. Es geht um unsere Einwohnerinnen und Einwohner und um ein attraktives Dietikon mit guten ÖV-Verbindungen. Ist dies nicht gewährleistet, werden viele Leute nicht auf den ÖV umsteigen und weiterhin das Auto benutzen.

Zusammenfassend hält Rosmarie Joss fest, dass Dietikon gebaut ist. Die optimale Lösung besteht in einem Konsens. Wegen der Limmattalbahn können nicht massenhaft Häuser abgebrochen werden. Auch für den Langsamverkehr könnte die Durchlässigkeit im Stadtzentrum erhöht werden.

Die SP stellt die folgenden Anträge:

1. *Die Linienführung der Limmattalbahn über die Birmensdorfer- und Zürcherstrasse zum Bahnhof mit einer Haltestelle beim heutigen BDWM-Bahnhof, weiter auf der Zentral- und Badenstrasse durch das Niderfeld bis zum Knoten Mutschellenstrasse wird zugestimmt.*
2. *Die Haltestelle Sommerau ist ins Bauprojekt aufzunehmen, aber nicht als Hauptumsteigestelle für den Bahnhof."*

Samuel Spahn (GP) stellt fest, dass am Ausgangspunkt der heutigen Debatte die Motion von Josef Wiederkehr steht, datiert vom 19. Mai 2011. Unter anderem wurde verlangt, dass ein runder Tisch eingesetzt werde, welcher über Kompetenzen bezüglich der Linienführung der Limmattalbahn verfüge. Nach einem Rechtsstreit vor Bezirksrat hat der Stadtrat beschlossen, das Anliegen der Motion aufzunehmen und präsentiert jetzt einen entsprechenden Antrag. Er weist jedoch darauf hin, dass die Vorgehensweise nicht durch die Geschäftsordnung des Gemeinderates legitimiert sei und dass es auch keine Rechtsmittel für eine Beschlussfassung gebe.

Es wird hier also eine Phantomdebatte geführt, da weder Stadtrat noch Gemeinderat letztendlich über die Linienführung beschliessen werden. Dies obliegt dem Regierungsrat, allenfalls auch dem Bundesgericht.

Der Runde Tisch mit Vertretern aller Parteien wurde installiert und hat sich zu sieben Sitzungen getroffen. Eingeladen hat jeweils der Stadtrat. Das habe ihn jedoch nicht daran gehindert, an der letzten Sitzung des Gremiums neue Vorschläge zur Linienführung im Zentrum anzukündigen.

Es geht darum, die Limmattalbahn nicht mit einer Schleife an den Bahnhof anzubinden, sondern um die so genannte Durchbindung. Sollte der Gemeinderat dieser neuen Linienführung zustimmen, so muss sich der Gemeinderat im Klaren sein, dass ein solcher Beschluss im laufenden Verfahren lediglich den Charakter einer Einwendung hat und für niemanden irgendwelche Verbindlichkeiten schafft. Es fragt sich, weshalb der Stadtrat sich zu diesem Vorgehen entschlossen hat. Der Stadtpräsident hat auf Nachfrage erklärt, dass es um die Stadtentwicklung gehe und insbesondere darum, den darbenenden Geschäften im Zentrum Laufkundschaft zu verschaffen. Man zwingt also die Pendler den Weg zwischen dem Bahnhof und der Zürcher- oder Zentralstrasse zu Fuss zurückzulegen. Dieses Vorgehen hat mit Stadtentwicklung nichts zu tun. Dafür bräuchte es beispielsweise eine grosszügige Fussgängerzone von der Poststrasse bis zum Kronenareal, welche möglichst vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit ist, sowie eine Ausgestaltung, welche zum Flanieren einlädt. Ein Teil einer solchen Zone würde sich dann im Dreieck zwischen Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Tramstrasse mit der katholischen Kirche und dem Kirchgemeindehaus befinden.

Die katholische Kirchgemeinde, welche auch das Restaurant Bären und die dahinterliegende Parkgarage besitzt, wehrt sich gegen den grossen Umsteigeknoten von SBB, Limmattalbahn, BDWM und den verschiedenen Buslinien. Sie erachtet die Nachteile für ihre Liegenschaften als zu gross.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Die Grünen sind der Meinung, dass diese Nachteile, wie eingeschränkte Zu- und Wegfahrt zur Parkgarage und zum Kirchgemeindehaus gar nicht existieren. Die gefühlten Nachteile sind klein gegenüber den Vorteilen mit einem attraktiven Umsteigeknoten. Es würde sich kurze Wege zu allen Verkehrsmitteln ergeben mit entsprechend attraktiven Umsteigezeiten. Mit einer grosszügigen, behindertengerechten Unterführung zu den SBB-Geleisen würde eine ausgezeichnete Verbindung an die Limmat und ins Altbergquartier geschaffen.

Die kategorische Ablehnung der CVP zum Umsteigebahnhof erachten die Grünen als reine Partikularinteressen, welche gegen die Pendler gerichtet sind.

Es ist klar, dass der Bahnhof auch von Pendlern aus Spreitenbach, Bergdietikon und vom Mutschellen genutzt werden. In einer derart dynamischen Region wie dem Limmattal ist der Verweis darauf, dass Dietikon nicht für die Aargauer schauen müsse, lächerlich und peinlich.

Anstatt sich mit den Vertreterinnen und Vertretern der katholischen Kirche zusammenzusetzen, lässt der Stadtrat eine teure Zweitmeinung ausarbeiten und betreibt somit Arbeitsbeschaffung. Die daraus entstandenen Vorschläge bringen jedoch nur Verschlechterungen.:

- Die Abbiegespur in die Bremgartnerstrasse kann für den MIV aus Richtung Zürich nicht erhalten bleiben. Dies führt zu Schleichverkehr in den Quartieren.
- Im Fall der Durchbindung wird die SBB darauf verzichten, eine neue Unterführung zu bauen. Die Unterführung bei der Überbauung Trio kann wegen der Limmat nicht ausgebaut werden. Von der Sommerau ergibt sich also ein Fussweg von ca. 300m bis zu den Zügen, und nicht, wie behauptet, ein solcher von 120m. Von der Haltestelle Zentralstrasse beträgt die Distanz ca. 200m bis zu den Bussen.

Im Bahnhof Zürich, welcher oft als Beispiel herangezogen wird, ergibt sich vom Bahnhof Museumstrasse bis zum Perron 1 eine Distanz von rund 160m zuzüglich Höhendifferenz. Bis zu den Geleisen bei der Sihlpost beträgt die Distanz etwa 330m.

Die Haltestelle Bärlocher steht ebenfalls zur Diskussion. Aber auch hier beträgt der Fussweg bis zu den Bussen je nach gewählter Route, zwischen 290m und 330m.

Soll eine funktionierende Limmattalbahn entstehen, so kommt die Stadt nicht um eine Bahnhofsanbindung herum. Alle anderen Varianten sind mit zu vielen Nachteilen behaftet oder schlicht nicht durchführbar. Der Stadtrat ist mit seiner Idee, es Allen recht machen zu wollen, einmal mehr gescheitert. Den Vertreterinnen und Vertretern der katholischen Kirchgemeinde sei zu raten, das Projekt zu akzeptieren und sich im Verfahren so teuer wie möglich zu verkaufen.

Weitermachen wie bisher und Opposition zu betreiben gegen ein sinnvolles Projekt, welches von einer grossen Mehrheit von Dietikon als unentbehrlich erachtet wird, ist keine Option. Den Ideen des Stadtrates sei mit Nachdruck eine Absage zu erteilen.

Christiane Ilg (EVP) hält fest, dass die EVP die Meinung vertritt, dass Dietikon die Limmattalbahn braucht. Die Linienführung zum Bahnhof Dietikon bietet Vorteile für ein schnelles Ein-, Aus- und Umsteigen. Die engen Platzverhältnisse hingegen sprechen dagegen. Ein längerer Umsteigeweg verteilt die Fahrgastströme erheblich, was zu einer Qualitätssteigerung in verschiedener Hinsicht sorgt. Dietikon soll nicht nur Drehscheibe sein, sondern auch in der Umgebung des Umsteigeknotens belebt werden. Damit könnte das Stadtzentrum wirtschaftlich und kulturell aufgewertet werden, wie dies im Postulat "Plan gegen die Verödung des Ortszentrums" von Peter M. Wettler gefordert wird.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Die engen Platzverhältnisse und die Konzentration auf einen Punkt führen zu einem grossen Unfallrisiko, und könnte Störungen im Betrieb der Limmattalbahn oder der BDWM führen. Störungen im Netz führen zu höheren Wartezeiten, als dies durch die längeren Umsteigezeiten der Fall sein würde.

Die EVP wird mehrheitlich den Antrag des Stadtrates mit den ergänzten oder geänderten Varianten der GPK unterstützen.

Werner Hogg (FDP) stellt fest, dass in den letzten Wochen sowohl in Dietikon wie auch in Schlieren intensiv über die Limmattalbahn diskutiert wurde. Es braucht die Limmattalbahn, sie muss gebaut werden. Das Limmattal verfügt über grosses Entwicklungspotential. Neue Arbeitsplätze und Wohngebiete bringen aber auch mehr Verkehr in heute schon stark belastete Gebiete. Dieser Mehrverkehr kann nur mit einer neuen, leistungsfähigen Stadtbahn bewältigt werden. Nicht umsonst setzt man sich im Glattal bereits für eine Verlängerung der noch nicht lange fertiggestellten Bahn ein.

Für eine leistungsfähige, zuverlässige Stadtbahn braucht es eine optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsträgern. In Dietikon gibt es jede Viertelstunde eine S-Bahn in beide Richtungen, die BDWM sowie mehrere Buslinien. Zu einem funktionierenden Knoten gehört die Limmattalbahn dazu. Die Projektleitung hat ein entsprechendes Anschlusskonzept vorgelegt. Mit den vorhandenen Parametern ist eine Linienführung über den Bahnhof naheliegend.

Man kann dieses Projekt aber auch aus einem ganz anderen Blickwinkel anschauen. Als Volksvertreter fragt sich die FDP, was das Beste für Dietikon, die Einwohnerinnen und Einwohner und für das Gewerbe ist, und wie die Stadtentwicklung vorangetrieben werden kann. Man wünscht sich keine engen Platzverhältnisse auf dem Kirchplatz, keinen Wegfall von Parkplätzen und vom Kiss-and-Ride-Angebot. Die Nutzung des Kirchplatzes soll nicht zusätzlich eingeschränkt werden.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann die Stadt jetzt Stellung nehmen zum Projekt, und es ist legitim, wenn sie fordert, dass eine alternative Linienführung geprüft wird. Für eine abschliessende Entscheidung ist es wichtig zu wissen, ob die Durchbindung über die Zürcher- und Zentralstrasse technisch und betrieblich machbar sei. Dabei sind die Kosten zu ermitteln und die Auswirkungen auf den Fahrplan zu prüfen. Der Stadtrat möchte eine Hauptumsteigestelle bei der Sommerau. Es ist richtig, wenn die GPK fordert, dass im Rahmen eines Vorprojektes geprüft wird, welches der beste Ort ist für eine Zentrumshaltestelle. Diese könnte auch mitten in der Zürcherstrasse, auf der Höhe der Liegenschaft Nr. 54 zu liegen kommen.

Wird sich die Hauptumsteigezone nicht beim Bahnhof befinden, ist es wichtig, die Verbindung attraktiv zu gestalten. Die FDP-Fraktion hat dazu den folgenden Ergänzungsantrag formuliert:

„Die Umsteigezone zwischen der bahnhofsnächsten Haltestelle der LTB und dem Bahnhof Dietikon wird pendler-, gewerbe- und passantenfreundlich gestaltet. Dazu sollen insbesondere Massnahmen wie eine Überdachung, Verkehrsberuhigungen, aber auch ein Rollband geprüft und allenfalls umgesetzt werden.“

Die FDP möchte erreichen, dass die Umsteigezone so konzipiert wird, dass sowohl Pendler, Einwohnerinnen und Einwohner wie auch Gewerbetreibende gleichermassen profitieren können. Es soll eine Begegnungszone entstehen, die einladend ausgestaltet werden muss. Dazu gehören eine Überdachung und weitere Infrastruktur, welche ein schnelles und sicheres Umsteigen unterstützen. Die Einrichtung eines Rollbandes oder dergleichen muss geprüft werden, damit auch Personen mit eingeschränkter Mobilität komfortabel umsteigen können. Gleichzeitig bekäme Dietikon eine Flaniermeile, welche das Stadtzentrum aufwertet. Die GPK hat diesem Ergänzungsantrag mehrheitlich zugestimmt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Die FDP-Fraktion unterstützt auch alle andern Punkte des stadträtlichen Antrages mit den ergänzten Formulierungen der GPK.

Lucas Neff (GP) hält fest, dass Samuel Spahn bereits von Seiten der Grünen inhaltlich zum Projekt Stellung genommen hat.

Vom 15. Juni 2011 bis 29. Mai 2013 fanden insgesamt sieben "Runde Tische Limmattalbahn" statt. Eingeladen hat Stadtpräsident Otto Müller. Anwesend waren je ein Vertreter der Fraktionen, Teilnehmer vom Hauseigentümergebiet, der Zentrumsvereinigung und dem Gewerbeverband. Von Seiten der Limmattalbahn waren der Gesamtprojektleiter, der Teilprojektleiter, der Abteilungsleiter vom Amt für Verkehr und weitere Fachpersonen vertreten. Damit waren die Interessen von Autoverkehr, öffentlichem Verkehr und Städtebau vertreten.

Das Teilprojekt Dietikon wurde in den letzten zweieinhalb Jahren von der Limmattalbahn AG im Auftrag der Kantone Aargau und Zürich professionell begleitet. Die Mitwirkung der Stadtratsdelegation und weiterer Personen am Runden Tisch führte folgerichtig zum Baugesuch und zum Bewilligungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz.

Es ist ein Affront gegenüber allen Beteiligten, dass an der letzten Sitzung des Runden Tisches durch den Stadtpräsidenten die vorliegende Stellungnahme des Stadtrates angekündigt wurde.

Die Geschäftsprüfungskommission hat sich fleissig mit den Anträgen des Stadtrates beschäftigt. Es wurden Ideen und Geistesblitze zusammengetragen und diese wurden unsystematisch einander gegenüber gestellt für ein weitgehend ausgereiftes Projekt. Das ist unseriös und darf als Schildbürgerstreich bezeichnet werden.

Mit diesem Vorgehen wird das gesamte Projekt gelähmt. Das Engagement der operativ Tätigen wird blockiert. Wichtige Entscheidungen können nicht vorbereitet werden. Zusatznutzen der Limmattalbahn, beispielsweise die behindertengerechte Verbindung der Stadt links und rechts der Geleise, werden gefährdet. Effektive Probleme werden nicht angegangen, beispielsweise die Weiterführung der Untertunnelung Dreispitz bis mindestens zur Reppisch zur guten Anbindung des künftigen Quartiers Niederfeld. Ausserdem werden an die Adresse von Bund und Kanton falsche Signale ausgesendet, dass Dietikon nicht reif sei für die Limmattalbahn. Mit diesem Vorgehen wird auch die Entwicklung im Niederfeld gefährdet. Für die Baureife ist die Limmattalbahn eine Grundvoraussetzung.

Die Grünen lehnen die Stellungnahme des Stadtrates neben materiellen auch aus formellen Gründen klar ab.

Der Stadtrat hat den richtigen Zeitpunkt für die aktuelle Diskussion verpasst. Heute wird ein Papier verabschiedet, welches im Widerspruch steht zur effektiven Planung. Auch wenn der Kanton als Bauherr voraussichtlich nicht auf diese Wünsche eingehen wird, ist das Vorgehen nicht befriedigend. Diese Unstimmigkeit hemmt die Weiterentwicklung.

Auch wenn es jetzt Geld kostet, bittet Lucas Neff den Stadtrat, ein Projekt gemäss seinen Vorstellungen auf dem gleichen Stand ausarbeiten zu lassen. Dies wird fast zwingend durch den Planer der Limmattalbahn erfolgen. Die Grünen werden diesen Wunsch allenfalls mit einem Postulat untermauern.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Ernst Joss (AL) erklärt, dass sich auch die AL intensiv mit dem Projekt Limmattalbahn auseinandergesetzt hat. Dabei hat sie auch die städtebauliche Situation angeschaut. Es ist unbestritten, dass die Limmattalbahn ein wichtiges Projekt für den ÖV ist. Am Runden Tisch herrschte Erstaunen, als der Stadtrat seine neue Variante der Linienführung vorschlug. Im Antrag hat es Punkte von unterschiedlicher Relevanz. Ein Mittelperron an der Birmensdorferstrasse hat nicht die selbe Bedeutung wie die Linienführung im Zentrum. Die AL war immer für eine Haltestelle Sommerau, allerdings nicht als Hauptumsteigeknoten.

Wenn man die Limmattalbahn mit einem Endpunkt in Altstetten plant, dann braucht es beim Umlauf eine zusätzliche Komposition. Auch die Stadt Dietikon müsste entsprechend mehr bezahlen. Die AL hält fest, dass der Hauptumsteigepunkt beim Bahnhof Dietikon liegen muss.

Der Bahnhof Dietikon ist einer der Hauptumsteigeknoten für die Limmattalbahn. Man darf hier keine langen Wege in Kauf nehmen. Es ist klar, dass der Kanton keine Limmattalbahn bauen wird, welche nicht an den Bahnhof Dietikon führt. Diese Voraussetzung muss erfüllt sein. Es sind vor allem Leute aus dem Niderfeld, welche profitieren. Es ist nutzlos, viel Geld für eine Planung auszugeben für etwas, was der Kanton nicht realisieren wird.

Ernst Joss hat sich die Kiss-and-Ride-Plätze angesehen. Künftig wird es nicht weniger davon geben. Der Bereich Dreispitz wurde bereits erwähnt. Eine Verlängerung der Unterführung wäre eine gute Sache. Aber gemäss dem Amt für Gewässerschutz sei dies nicht möglich.

Beim Bahnhof wird der Kanton keine Zugeständnisse machen. Der Gemeinderat kann hier nur seine Meinung abgeben, bestimmen über die Linienführung kann er allerdings nicht. Die Limmattalbahn wird entweder mit einer Bahnhofsanbindung gebaut oder gar nicht.

Ernst Joss bittet den Gemeinderat, den Anträgen der SP zuzustimmen und die Anträge des Stadtrates abzulehnen.

Peter M. Wettler (SP) erklärt, dass die Glattalbahn verschiedene Verkehrsknotenpunkte miteinander verbindet. Sie hat die Achse Dübendorf- Flughafen spürbar vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Die Idee einer Stadtbahn besteht darin, Fahrgäste schnell und zuverlässig von und zu den Bahnhöfen zu transportieren, als Zwischenverteiler zwischen S-Bahn, Tram oder Bus.

Die Limmattalbahn wird vom Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Altstetten zum Verkehrsknotenpunkt Schlieren führen, dann weiter zur Haltestelle Sommerau und schliesslich zum Knotenpunkt Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Der Bahnhof Dietikon wird nicht bedient.

Als Folge dieser Linienführung wird es nicht zu einer spürbaren Entlastung vom Individualverkehr kommen. Ausserdem ist das gesamte Projekt gefährdet, weil der Kanton Aargau nicht mehr an der Umsetzung des Projektes Limmattalbahn interessiert sein dürfte. Mit der fehlenden Bahnhofsanbindung in Dietikon sei der Umsteigeeffekt schlecht, und die vorgeschlagene Linienführung diene nicht der Vernetzung.

Aktuell bedienen 10 Buslinien den Bahnhof mit Taktzeiten zwischen 10 und 30 Minuten. Auch die Bremgarten-Dietikon-Bahn führt zum Bahnhof und verkehrt im 15-Minuten-Takt.

Gemäss Antrag der Geschäftsleitung soll nun die Limmattalbahn künftig im 15-Minuten-Takt dieses Nadelöhr durchfahren. Dafür entfällt die Buslinie 303, welche im 10-Minuten-Takt fährt. Eigentlich bleibt alles beim Alten. Es sind nach wie vor 11 Linien. Neu ist lediglich, dass die Limmattalbahn auf dem Trasse der BDWM verkehren wird und ebenfalls über den Kirchplatz führt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

Die SBB sei offenbar bereit, die östliche Ecke des Bahnhofgebäudes in eine Fussgängergalerie umzubauen. Dieser Gefahrenherd wird also entschärft. Hingegen ergeben sich Probleme, wenn jemand mit Feriengepäck und Rollkoffer den Weg von der Sommerau zum Bahnhof unternehmen muss.

Als Beispiel dient die Zürcher Bahnhofstrasse, welche als Flaniermeile gilt. Die Strasse ist mit sieben Tramlinien erschlossen. Das örtliche Warenangebot gilt als überaus teuer, hat aber seine Kundenschaft.

Dem gegenüber steht der Stadtrat Dietikon, welcher besser weiss, wie eine Stadtbahn zu funktionieren hat. Er erfindet die Stadtbahn neu. Offenbar sitzen im Stadtrat Dietikon überwiegend Leute, welche nicht wissen, wie der öffentliche Verkehr funktioniert.

Peter M. Wettler bittet den Gemeinderat, die Anträge des Stadtrates abzulehnen und den Fachleuten die Planung und Projektierung der Limmattalbahn zu überlassen.

Markus Erni (SVP) stellt fest, dass es nötig ist ein Vorprojekt auszuarbeiten, wenn man verschiedene Varianten vergleichen möchte. Die ersten Pläne zeigten Probleme beim Dreispitz. Die Kreuzung mit der Mutschellenstrasse ist bereits in der Planungsphase überlastet. Jetzt braucht es auch hier eine Variante, welche vom Gemeinderat geprüft werden kann. Erst dann soll entschieden werden, welche Lösung die Beste sei.

Stadtpräsident Otto Müller ist erfreut, die heutige Debatte sachlich führen zu können. Es besteht ein Konsens in Bezug auf die Bedeutung des Projektes Limmattalbahn. Der Stadtrat steht uneingeschränkt hinter dem Projekt. Aber die Fragestellungen um die Stadtentwicklung, die Stadterneuerung, die Verkehrsproblematik und die Sicherung der Mobilität sind noch zu klären.

Weiter zeigt der Stadtpräsident auf, wie der Stadtrat zum vorliegenden Antrag kam. Am Anfang stand die als erheblich erklärte Motion, womit verlangt wurde, dass der Stadtrat die Linienführung neu festlege. Der Stadtrat hat sich mit dem Projekt intensiv auseinander gesetzt und nahm dazu kritisch Stellung. Er lieferte Grundlagen für eine sachliche Diskussion. Der Vorwurf, dass der Antrag nicht seriös sei, muss entschieden zurück gewiesen werden. Er wird auch nicht - wie behauptet wurde - ein schlechtes Signal nach aussen senden. Es ist wichtig, dass die Stadt Dietikon selbstbewusst auftritt. Dass man ohnehin nichts machen könne, entspricht nicht der Haltung des Stadtrates. Der Stadtrat hat sich die Gestaltung angeschaut, die Führung des MIV, die Erschliessung der Liegenschaften und die Glattalbahn wurde besucht. Der Stadtrat hat sich über alle Belange informieren lassen.

Nach Vorliegen der Baupläne erhielt der Stadtrat die Bestätigung, dass sich die Platzverhältnisse nicht wesentlich verbessert haben. Es bleibt weiterhin eng im Bereich des Kirchplatzes. In der Folge hat der Stadtrat eine Güterabwägung vorgenommen. Er berücksichtigte die Interessen der Stadtentwicklung und der Stadterneuerung und stellte diese den Interessen des ÖV mit optimalen Transportketten gegenüber. Der Stadtrat ist überzeugt, dass es bessere Lösungen gibt als im aufliegenden Projekt; das hat schlussendlich zum Antrag geführt, welcher heute im Parlament beraten wird.

Am Montag, 11. November 2013, wird das Plangenehmigungsverfahren mit der öffentlichen Auflage beginnen. Der Stadtrat wird in diesem Verfahren Einsprache erheben und entsprechende Projektänderungsanträge einreichen. Gleichzeitig wird das Gespräch mit den Planern und den Vertretern des Kantons gesucht. Ziel ist es, dass der Rechtsweg nicht beschritten werden muss und dass stattdessen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann.

Weiter wird das Wort nicht gewünscht.

Abstimmungen über die Änderungs- und Ergänzungsanträge:

1. In einer ersten Abstimmung wird der Antrag 3 des Stadtrates mit der Linienführung durchs Zentrum dem Antrag der SP mit der Bahnhofsanbindung einander gegenüber gestellt:

1.1 Antrag 3 des Stadtrates:

"Die Linienführung ist wie folgt anzupassen: Ab dem Knoten Post-/Zürcherstrasse ist die Bahn via Zürcherstrasse in Seitenlage zur Haltestelle Zentralstrasse zu führen. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten. Der Stadtrat beantragt die Ausarbeitung eines Vorprojekts für die von ihm geforderte Projektanpassung."

Antrag der SP:

"Die Linienführung der Limmattalbahn über die Birmensdorfer- und Zürcherstrasse zum Bahnhof mit einer Haltestelle beim heutigen BDWM-Bahnhof, weiter auf der Zentral- und Badenerstrasse durch das Niderfeld bis zum Knoten Mutschellenstrasse wird zugestimmt."

Der Antrag 3 des Stadtrates erhält 20 Stimmen, der Antrag der SP 10 Stimmen.

- 1.2 In der Schlussabstimmung erhält der obsiegende Antrag 3 des Stadtrates 20 Ja-Stimmen gegenüber 10 Nein-Stimmen.

2. In der zweiten Abstimmung wird über den ergänzten Antrag 3 des Stadtrates entschieden:
"Mit der Prüfung der Linienführung durchs Zentrum soll eine zentrale Haltestelle „Bärlocher“ vis-à-vis der Liegenschaft Zürcherstrasse 54 geprüft werden, allenfalls mit Aufhebung der Haltestellen Sommerau und Zentralstrasse."

Dieser Änderungsantrag wird mit 20 Ja-Stimmen zu 7 Nein-Stimmen angenommen.

3. In der dritten Abstimmung wird über den Änderungsantrag der FDP zum Antrag 2 des Stadtrates entschieden:
„Die Umsteigezone zwischen der bahnhofnächsten Haltestelle der LTB und dem Bahnhof Dietikon wird pendler-, gewerbe- und passantenfreundlich gestaltet. Dazu sollen insbesondere Massnahmen wie eine Überdachung, Verkehrsberuhigungen, aber auch ein Rollband geprüft und allenfalls umgesetzt werden.“

Dieser Änderungsantrag wird mit 20 Ja-Stimmen zu 9 Nein-Stimmen angenommen.

4. In der vierten Abstimmung wird über den ergänzten Antrag 2 des Stadtrates entschieden:
"Die Haltestelle Sommerau ist in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und ins Bauprogramm aufzunehmen, aber nicht als Hauptumsteigestelle."

Dieser Änderungsantrag wird mit 23 Ja-Stimmen zu 1 Nein-Stimmen angenommen.

Schlussabstimmung über die einzelnen Beschlusspunkte

Aufgrund der Komplexität wird in einer ersten Runde über die jeweiligen Beschlusspunkte einzeln abgestimmt:

1. Der Linienführung der Limmattalbahn über die Birmensdorfer-, Zürcherstrasse und von der Bädenerstrasse ins Niderfeld bis zum Knoten Mutschellenstrasse sowie der Anpassung der Linienführung im Zentrum von Dietikon gemäss geändertem Antrag 3 wird zugestimmt. Somit ist auf eine Haltestelle direkt beim Bahnhof Dietikon zu verzichten.

Geänderter Antrag 3:

Ab dem Knoten Post-/Zürcherstrasse ist die Bahn via Zürcherstrasse in Seitenlage zur Haltestelle Zentralstrasse zu führen. Somit ist auf die Haltestelle beim Bahnhof Dietikon zu verzichten. Der Stadtrat beantragt die Ausarbeitung eines Vorprojektes für die von ihm geforderte Projektanpassung.

Mit der Prüfung der Linienführung durchs Zentrum soll eine zentrale Haltestelle „Bärlocher“ vis-à-vis der Liegenschaft Zürcherstrasse 54 geprüft werden, allenfalls mit Aufhebung der Haltestellen Sommerau und Zentralstrasse.“

„Die Umsteigezone zwischen der bahnhofnächsten Haltestelle der LTB und dem Bahnhof Dietikon wird pendler-, gewerbe- und passantenfreundlich gestaltet. Dazu sollen insbesondere Massnahmen wie eine Überdachung, Verkehrsberuhigungen, aber auch ein Rollband geprüft und allenfalls umgesetzt werden.“

Dem Beschlusspunkt 1 wird mit 20 Ja-Stimmen zu 10 Nein-Stimmen zugestimmt.

2. Dem Haltestellenkonzept mit den Haltestellen Birmensdorferstrasse, Schäfli bach, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg und Niderfeld sowie der Projektänderung gemäss geändertem Antrag 2 wird zugestimmt.

Geänderter Antrag 2:

Die Haltestelle Sommerau ist, unabhängig vom nachfolgenden Antrag 3, in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und ins Bauprogramm aufzunehmen, aber nicht als Hauptumsteigestelle.

Dem Beschlusspunkt 2 wird mit 26 Ja-Stimmen zu 4 Nein-Stimmen zugestimmt.

3. Dem Antrag 1 betreffend eines Mittelperrons anstelle von zwei seitlichen Perrons bei der Haltestelle Birmensdorferstrasse wird zugestimmt.

Dem Beschlusspunkt 3 wird mit 23 Ja-Stimmen zu 4 Nein-Stimmen zugestimmt.

4. Den Massnahmen zur Führung des motorisierten Verkehrs mit der Ausgestaltung der Knoten Kirchplatz, Dreispitz und Mutschellenstrasse wird zugestimmt.

Dem Beschlusspunkt 4 wird mit 26 Ja-Stimmen zu 3 Nein-Stimmen zugestimmt.

47. Sitzung vom 7. November 2013

5. Den Massnahmen zur Führung des Langsamverkehrs wie Fussgänger- und Radquerungen sowie der Veloführung entlang dem Trasse der Limmattalbahn wird zugestimmt.

Dem Beschlusspunkt 5 wird grossmehrheitlich zugestimmt.

6. Den Vorschlägen zur Gestaltung der Strassenräume und der Haltestellen wird zugestimmt.

Dem Beschlusspunkt 6 wird grossmehrheitlich zugestimmt.

Schlussabstimmung über den Gesamtantrag

Nach der Beschlussfassung über die einzelnen Beschlusspunkte erfolgt die endgültige Schlussabstimmung zum durch den Gemeinderat geänderten Antrag des Stadtrates.

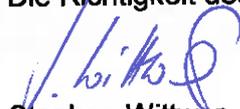
Die Schlussabstimmung zum gesamten Antrag ergibt 20 Ja-Stimmen zu 10 Nein-Stimmen.

Rechtsmittel:

Dieser Beschluss ist nicht referendumsfähig.

Schluss der Sitzung: 18.50 Uhr

Die Richtigkeit des Protokolls bezeugen:



Stephan Wittwer
Präsident



Uwe Krzesinski
Sekretär

Anton Kiwic
Stimmzähler

Philipp Müller
Stimmzähler

Irene Wiederkehr
Stimmzählerin