

38. Sitzung vom 2. April 2009

Beginn der Sitzung:	20.00 Uhr
Vorsitz:	Roger Bachmann, Präsident
Protokoll:	Graf Arno, Sekretär-Stv.
Stimmzähler:	Meier Pius Wirth Thomas
Anwesend:	34 Mitglieder
Abwesend:	Spahn Samuel Wiederkehr Josef
Behördenvertreter:	Müller Otto, Stadtpräsident Balbiani Jean-Pierre, Vizepräsident Brunner Roger, Stadtrat Disler Gertrud, Stadtrat Felber Johannes, Stadtrat Schaeren Rolf, Stadtrat
Weibeldienst:	Wm Minder Roger Pb Emmenegger Anja

Mitteilungen

- a) Christa Maag hat per Ende Juli 2009 ihren Rücktritt eingereicht.
- b) Martin Müller hat am 5. März 2009 eine Kleine Anfrage betreffend Parkkartenquotient eingereicht.
- c) Josef Wiederkehr hat am 1. April 2009 eine Kleine Anfrage betreffend Bekämpfung von Sprayerien eingereicht.
- d) Da Josef Wiederkehr heute nicht anwesend sein kann, werden die Traktanden 4 und 10 auf die nächste Sitzung verschoben.
- e) Das Büro des Gemeinderates hat an seiner Sitzung vom 17. März 2009 die neue Sitzungsordnung sowie den Sitzungsplan 2009/2010 verabschiedet. Die provisorische Sitzung des Gemeinderates vom 19. November 2009 wurde aufgrund einer Terminkollision auf den 26. November verschoben.
- f) Das Büro des Gemeinderates hat folgende Geschäfte zugewiesen:
 - Wasserleitung Güterstrasse, an die RPK
 - Umbau Zentralschulhaus, an die GPK
 - neue Rechtsform Kläranlageverband Limmattal, an die GPK
 - Kronenliegenschaften, an die RPK

38. Sitzung vom 2. April 2009

Bisher liegt erst die Weisung Güterstrasse vor. Dank der vorzeitigen Information der demnächst erscheinenden Weisungen konnten die anderen 3 Geschäfte zur besseren Sitzungsplanung der Kommissionen schon im Voraus zugewiesen werden.

- g) An der nächsten Sitzung vom 14. Mai findet die Fragestunde statt. Fragen, die bis spätestens am 12. Mai beim Sekretariat eingehen, werden zuerst beantwortet. Der Eingang der Fragen wird per Mail bestätigt.
Die Fragen müssen kurz und präzise sein, dürfen nur einen Gegenstand zum Inhalt haben, dürfen keine Begründung enthalten und müssen ohne aufwendige Abklärungen beantwortbar sein. Es sind höchstens drei Teilfragen erlaubt.
- h) Das diesjährige Ratsherrenschieszen findet am 13. Juli in Rafz statt. Wer Interesse an einer Teilnahme hat, kann sich beim Ratspräsidenten melden.

Traktandenliste

Es werden keine weiteren Änderungen zur Traktandenliste gewünscht.

Protokoll

Zum Protokoll der Sitzung vom 5. März 2009 wurden keine Berichtigungsanträge eingereicht.

P2.92.1. Dauerparkier-Gebühren

Änderung Parkierverordnung; Erhöhung Nachtparkgebühren

Antrag des Stadtrates

Ausgangslage

Mit der Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 7. Dezember 1975 wurden die Gebührenansätze für leichte Motorwagen und Anhänger an leichten Motorwagen sowie dreirädrige Motorfahrzeuge auf Fr. 20.00 bzw. für schwere Motorwagen und Anhänger an schweren Motorwagen, Wohnwagen, Spezialfahrzeuge und Gesellschaftswagen auf Fr. 40.00 festgelegt. Der Gemeinderat hat die Gebühren letztmals am 26. November 1992 auf Fr. 30.00 bzw. Fr. 70.00 angehoben. Diese Gebührenansätze wurden unverändert in die Parkierverordnung vom 2. April 1998 übernommen.

Erläuterungen

Angesichts der Teuerung seit Inkrafttreten der Nachtparkgebühren von 104 % gemäss Landesindex der Konsumentenpreise sowie der aktuellen Marktpreise für private Abstellplätze im Freien und zur Durchsetzung der Ziele der Parkraumbewirtschaftung sollen die heute erhobenen Nachtparkgebühren wie folgt erhöht werden:

Leichte Motorwagen und Anhänger an leichte Motorwagen sowie dreirädrige Motorfahrzeuge	Fr. 40.00 (bisher Fr. 30.00)
--	------------------------------

38. Sitzung vom 2. April 2009

Schwere Motorwagen und Anhänger an schweren Motorwagen, Wohnwagen, Spezialfahrzeuge und Gesellschaftswagen. Fr. 90.00 (bisher Fr. 70.00)

Lieferwagen mit und ohne Anhänger Fr. 60.00 (neu)

Mit einer Kategorie für Lieferwagen mit und ohne Anhänger soll das gebührenfreie Dauerparkieren auf öffentlichem Grund von Firmenfahrzeugen, insbesondere über die Wochenenden, unterbunden werden.

Synopse

Bisher	Neu
<p>¹ Die monatlichen Gebühren betragen:</p> <p>a) Bewilligung für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund: Fr. 30.00 für leichte Motorwagen und Anhänger an leichte Motorwagen sowie dreirädrige Motorfahrzeuge. Fr. 70.00 für schwere Motorwagen und Anhänger an schwere Motorwagen, Wohnwagen, Spezialfahrzeuge und Gesellschaftswagen.</p> <p>b) Bewilligung für zeitlich unbeschränktes Parkieren in Blauen Zonen: Fr. 20.00 für leichte Motorwagen.</p> <p>² Die Gebühren für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund und für zeitlich unbeschränktes Parkieren in Blauen Zonen werden unabhängig voneinander erhoben.</p>	<p>¹ Die monatlichen Gebühren betragen:</p> <p>a) Bewilligung für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund: Fr. 40.00 für leichte Motorwagen und Anhänger an leichte Motorwagen sowie dreirädrige Motorfahrzeuge. Fr. 60.00 für Lieferwagen und Anhänger für Lieferwagen, Fr. 90.00 für schwere Motorwagen und Anhänger an schwere Motorwagen, Wohnwagen, Spezialfahrzeuge und Gesellschaftswagen.</p> <p>(unverändert)</p> <p>(unverändert)</p>

Inkrafttreten

Der Stadtrat wird die Gebührenerhöhung nach rechtskräftiger Genehmigung durch den Gemeinderat in Kraft setzen.

Referentin der GPK: Catherine Peer

Catherine Peer erklärt, dass die Fragen der Kommission vom Sicherheitsvorstand sehr kompetent beantwortet wurden. Ausgangspunkt für die Änderung der Parkierverordnung war neben dem alten Wunsch der RPK unter anderem, dass sich Anwohner beschwerten, weil kaum mehr Parkplätze zu finden sind für private Autos. Um dem Rechnung zu tragen, sollen die Gebühren angepasst werden. Dazu wurde zuerst die auch vom Strassenverkehrsamt verwendete Kategorie der Lieferwagen bzw. Anhänger für Lieferwagen geschaffen. Die erwarteten Mehreinnahmen belaufen sich auf ca. 100'000 Franken. Für die bestehenden Kategorien wurden die aufgelaufene Teuerung von 104% seit Inkrafttreten der Nachtparkgebühren sowie die aktuellen Marktpreise für private Abstellplätze im Freien berücksichtigt. Die Kosten für die Parkkarten bleiben gleich. Die Kontrolle durch die Polizei wird so erfolgen, dass die einzelnen Gebiete alle drei Monate abgefahren und die Fahrzeuge dabei erfasst werden. Beim dritten Mal wird eine Rechnung ausgestellt.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Bei Parkvignetten wäre das Problem, dass sie nachts schlecht lesbar sind. Die Regelung der Parkplätze bei der Stadthalle und beim Schwimmbad soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die GPK beantragt dem Gemeinderat mit einer Gegenstimme, der Vorlage zuzustimmen.

Diskussion:

Catherine Peer erklärt, dass die SP-/GP-Fraktion die Vorlage einstimmig unterstützt. Die Parkplätze sollen für die Anwohner da sein. Die erhöhten Gebühren sind kein Problem, da sie nach dem Verursacherprinzip erhoben werden. Sie hofft, dass auch die Situation bei der Stadthalle bald verbessert wird.

Gabriele Olivieri erklärt namens der CVP-Fraktion, dass die Stadt die Parkplätze zur Verfügung stellt. Aus diesem Grund sollte derjenige, der das Fahrzeug für längere Zeit auf einem öffentlichen Parkplatz abstellt, dafür eine entsprechende Entschädigung an die Stadt leisten. Leider fahren immer mehr Lieferwagen auf der Suche nach einem Parkplatz durch die Quartiere. Man hätte nichts dagegen, wenn ein Mitarbeiter ab und zu das Geschäftsauto mit nach Hause nimmt; aber leider wird diese Möglichkeit oft missbraucht. Mit der Einführung der neuen, gebührenpflichtigen Kategorie für Lieferwagen versucht man der Überschwemmung von Firmenfahrzeugen in den Quartieren entgegenzuwirken. Aus diesem Grund befürwortet die CVP-Fraktion einstimmig die Änderung der Parkerverordnung.

Ueli Bayer erklärt, dass die FDP die Vorlage mehrheitlich gutheisst. Verwirrend war aber die Abfassung des Antrages des Stadtrates. Wenn dieser nicht so unklar geschrieben wäre, hätte es auch weniger Fragen gegeben.

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 31:2 Stimmen:

1. Die Parkerverordnung wird wie folgt geändert:

Art. 10

¹ Die monatlichen Gebühren betragen:

- a) Bewilligung für das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund:

Fr. 40.00 für leichte Motorwagen und Anhänger an leichte Motorwagen sowie dreirädrige Motorfahrzeuge,

Fr. 60.00 für Lieferwagen und Anhänger für Lieferwagen,

Fr. 90.00 für schwere Motorwagen und Anhänger an schwere Motorwagen, Wohnwagen, Spezialfahrzeuge und Gesellschaftswagen.

Absätze 1 b) und 2 unverändert.

2. Der Beschluss unterliegt gemäss Art. 4 Gemeindeordnung dem fakultativen Referendum.
3. Eine Gemeindebeschwerde gegen den Beschluss kann gemäss § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 21 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz (VRG) innert 30 Tagen ab amtlicher Publikation schriftlich und begründet beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

Mitteilung an:

- Stadtrat.

38. Sitzung vom 2. April 2009

V2.22.3. Station Glanzenberg

Verlängerung der Geleiseunterführung im Bahnhof Glanzenberg

Postulat

Catherine Peer, Mitglied des Gemeinderates, und 15 Mitunterzeichnende haben am 5. Februar 2009 folgendes Postulat eingereicht:

" Die Geleiseunterführung für Fussgänger am Bahnhof Glanzenberg reicht nur von der Zürcherstrasse bis zum Mittelperron. Im Hinblick auf die Überbauung Limmatblick und für die Nutzer der P+R-Anlage soll geprüft werden, ob die Unterführung bis zum Parkplatz auf der Limmatseite verlängert werden kann.

Der Stadtrat wird aufgefordert, rasch die Verlängerung der Geleiseunterführung zu prüfen und allenfalls dem Gemeinderat einen Kredit zu unterbreiten."

Begründung:

Catherine Peer führt aus, dass es von der Park & Ride - Anlage zum Bahnhof zu Fuss ein grosser Umweg ist. Auch für die Neuüberbauung würde mit der Verlängerung der Geleiseunterführung ein direkter Zugang ermöglicht. Das Naherholungsgebiet an der Limmat wäre ebenfalls besser erschlossen und gefährliche – wenn auch verbotene – Geleisüberquerungen würden vermieden. Der Bahnhof Glanzenberg hat auch für Schlieren eine grosse Bedeutung. Ob sich deshalb Schlieren an den Kosten beteiligen würde, müsste zuerst noch abgeklärt werden. Die Anlage ist entgegen ursprünglicher Befürchtungen jetzt schon sehr gut ausgelastet, eventuell müsste sie deshalb vergrössert werden. Das Grundwasser würde gemäss einer Abklärung kein Problem darstellen.

Pius Meier erklärt, dass das Ziel eines besseren Zugangs vor allem im Winter und bei schlechter Witterung grosse Vorteile hätte. Der Verlauf der Unterführung könnte so angepasst werden, dass er ideal zu liegen kommt und deshalb nicht viel Platz verbraucht. Dies würde für die Überbauung Limmatblick eine deutliche Aufwertung bringen und möglicherweise würde sich auch der Bauträger beteiligen. Falls notwendig, liesse sich die Park & Ride - Anlage relativ einfach vergrössern.

Stadtpräsident Otto Müller erklärt, dass es sich um einen interessanten Vorschlag handelt. Er hätte eine bessere Erschliessung und weniger Geleisüberquerungen zur Folge. Die verlängerte Unterführung würde bei der Tierstation enden, d. h., der Platzbedarf wäre ziemlich gross. Dieser Vorschlag wurde schon einmal geprüft. Dabei wurden mit Kosten von 770'000 Franken gerechnet. Schlieren war damals nicht bereit, sich daran zu beteiligen. Heute müssten mit Kosten zwischen 800'000 und 1'000'000 Franken gerechnet werden. Wenn alle Gemeinden mitmachen würden, wäre der Anteil von Dietikon 62 %. Die Siedlungsgenossenschaft Eigengrund, welche die Neuüberbauung erstellt, sieht zum jetzigen Zeitpunkt keine Notwendigkeit für diese Unterführung. Sie ist auch kein Marketingargument. Eine spätere Beteiligung der Genossenschaft ist aber nicht auszuschliessen. Das Projekt ist nicht im jetzt schon sehr engen Finanzplan enthalten. Aus diesem Grund beantragt der Stadtrat die Nichtüberweisung des Postulats.

Lucas Neff erwidert, dass er als Vorstandsmitglied der Siedlungsgenossenschaft Eigengrund eigentlich nicht zum Thema sprechen wollte, aber offenbar gibt es hier ein Missverständnis. Die Genossenschaft ist sehr stark interessiert an der Verbindung und es gibt einen grundsätzlichen Vorstandsbeschluss, sich mit einem namhaften Beitrag an den Kosten zu beteiligen. Aus diesem Grund bittet er um Überweisung der Vorlage.

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 18 zu 15 Stimmen:

38. Sitzung vom 2. April 2009

1. Das Postulat von Catherine Peer und 15 Mitunterzeichnenden betreffend Verlängerung der Geleiseunterführung im Bahnhof Glanzenberg wird an den Stadtrat überwiesen.
2. Gegen diesen Beschluss kann nach § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 21 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet Beschwerde beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

Mitteilung an:

- Catherine Peer, Schöneeggstrasse 129, 8953 Dietikon;
- Stadtrat.

S3.4.Liw. Limmatweg (632)

Flussrestaurant

Postulat

Martin Müller, Mitglied des Gemeinderates, und 3 Mitunterzeichnende haben am 5. März 2009 folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird gebeten, die planungsrechtlichen Voraussetzungen abzuklären, damit am linken Ufer der Limmat, auf dem derzeit unbebauten Dreieck Buchsackerstrasse / Limmatweg / Limmat, die Erholungszone mit einem wenn möglich auf die Wasserfläche hinausragenden Flussrestaurant aufgewertet werden könnte. Ferner wäre unter Einsatz der Standortförderung nach einem Mäzen zu suchen, der gewillt ist, in dieses Projekt zu investieren.

Begründung:

An schönen Wochenenden spazieren Hundertschaften von Erholungssuchenden der Limmat entlang und finden auf diesem Abschnitt während mehreren Kilometern keine Regenerations- und Erfrischungsgelegenheit. Ein Restaurant am oder sogar über dem Wasser ist, wie die diversen Seerestaurants am Zürichsee zeigen, auch für Geschäftsessen über Mittag äusserst beliebt. Es dürfte daher der Attraktivität der Stadt förderlich sein, wenn private Investoren ein solches Projekt ins Auge fassen."

Begründung:

Martin Müller führt aus, dass ein Restaurant an der Limmat sehr attraktiv wäre. Zudem ist ein Flussrestaurant für einen Investor interessant und somit würden nur wenige Kosten für die Stadt entstehen.

Stefan Wittwer erklärt, dass er sich das Postulat nur mit dem beginnenden Wahlkampf erklären kann. Ein Flussrestaurant würde sicher sehr stark bekämpft, und die Stadt hat kein Geld für solche Vorhaben. Zudem gibt es nur wenige Schritte entfernt andere Restaurants. Sehr erstaunt ist er auch, dass der Stadtrat das Postulat übernehmen will. Mit der Suche nach einem Pächter für die Krone, der Stadtbahn, dem Verkehr im Zentrum und anderem hat er eigentlich schon mehr als genug Arbeit. Aus diesem Grund stellt er Antrag auf Nichtüberweisung des Postulats.

Pius Meier erklärt, dass das Bedürfnis für Spaziergänger zwar vorhanden ist, aber in weniger als fünf Minuten Fussdistanz ist das Restaurant z. Limmatbrücke, und auch andere sind in der Nähe. Fraglich ist, ob wirklich genug Umsatz für ein neues Restaurant generiert werden könnte oder ob nicht vielmehr nur andere Lokale konkurrenziert würden. Zudem ist alles andere als klar, ob ein Projekt in der Nähe des Kraftwerkes und aufgrund des Hochwasserschutzes wirklich möglich und eine Verbauung des Limmatufers erwünscht ist. Weiter stellt sich die Frage, ob mögliche zusätzliche

38. Sitzung vom 2. April 2009

Steuereinnahmen den ganzen Aufwand wert sind. Aus diesem Grund ist auch er für die Ablehnung des Postulats.

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 28 zu 4 Stimmen:

1. Das Postulat von Martin Müller und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Flussrestaurant wird nicht überwiesen.
2. Gegen diesen Beschluss kann nach § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 21 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet Beschwerde beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

Mitteilung an:

- Martin Müller, Florastrasse 24, 8953 Dietikon;
- Stadtrat.

P2.92.5. Verkehrsregelungsanlagen

Ampelsteuerung im Zentrum

Postulat

Martin Müller, Mitglied des Gemeinderates, und 3 Mitunterzeichnende haben am 5. März 2009 folgendes Postulat eingereicht:

" Der Stadtrat wird gebeten, in Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen und der BDWM Transport AG, die Ampelsteuerung im Zentrum, nötigenfalls unter Einbezug eines kompetenten Unternehmens, den Bedürfnissen besser anzupassen.

Begründung:

Insbesondere das Traversieren der Zürcherstrasse im Bereich Bremgartner-, Bahnhof- und Poststrasse ist für Fussgänger eine Tortur. All zu oft lassen sich Erwachsene durch die langen Wartezeiten verleiten, gegen das Strassenverkehrsgesetz zu verstossen und geben dadurch für Kinder ein denkbar schlechtes Vorbild ab. Es ist nicht einzusehen, weshalb z. B. die Fussgänger beim Übergang vom Restaurant Al Campanile in süd-südöstlicher Richtung Rot haben, während die BDB die Zürcherstrasse quert und daraus folgend alle fahrenden Verkehrsteilnehmenden ohnehin blockiert sind.

Die Situation an diesen Kreuzungen ist sicher nicht einfach. Andererseits fliegt die Menschheit seit 1969 zum Mond, schickt Sonden zum Mars und betreibt Weltraumteleskope. Angesichts dessen müsste es doch, entsprechender Wille vorausgesetzt, möglich sein, eine Verbesserung für diese paar Ampeln hinzukriegen.."

Begründung:

Martin Müller führt aus, dass die Situation seit Jahren ein Ärgernis ist und es bisher keine Verbesserungen gab. Daher soll der Stadtrat mit dem Kanton und vielleicht einem neuen Partner eine Verbesserung erreichen.

Stadtpräsident Otto Müller erklärt, dass die Ampelsteuerung sehr anspruchsvoll ist. Alle Ampeln von der Reppisch bis zum Schellerareal sind zusammengehängt und es spielen sehr viele Faktoren zusammen. In nächster Zeit ist eine Überprüfung der aktuellen Situation geplant, wobei vor allem eine Verbesserung für den Langsamverkehr angestrebt wird.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Martin Müller erklärt, dass er den Stadtrat beim Wort nehmen will und, um unnötige Kosten zu vermeiden, das Postulat zurückzieht.

L2.2.Bre22. Bremgartnerstrasse 22 (Stadthaus)

Privatisierung der Gebäudereinigung

Postulat

Martin Müller, Mitglied des Gemeinderates, und 3 Mitunterzeichnende haben am 5. März 2009 folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird gebeten, die Gebäudereinigung in der Stadtverwaltung als eigene Dienststelle aufzugeben und diese Arbeiten künftig an private Gebäudereinigungsfirmen zu vergeben."

Begründung:

Aufgrund des harten Konkurrenzkampfs auf dem Gebäudereinigungsmarkt dürften private Unternehmen schneller, kostengünstiger und qualitätsäquivalent reinigen. Es ist nicht einzusehen, wieso deshalb diese Dienstleistung durch stadteigenes Personal erbracht werden muss."

Begründung:

Martin Müller führt aus, dass der Gebäudereinigungsmarkt hart umkämpft ist und man deshalb bei einem Verzicht auf einen eigenen Reinigungsdienst Geld sparen könnte.

René Stucki erklärt, dass das Postulat möglicherweise einen einzigen Vorteil hätte: Kosten zu sparen. Es gibt aber viele Nachteile. Ein externes Institut würde die Angestellten sehr schlecht bezahlen. Daraus resultieren unmotiviert Angestellte und fehlende Identifizierung mit dem Arbeitgeber. Zudem werden an das Personal hohe Anforderungen gestellt. So braucht es Vertrauen, da nicht sämtliche Dokumente verschliessbar sind. Heute ist dieses Vertrauen da und bei einem Vorfall könnte man einfach nachvollziehen, wer dafür verantwortlich ist, während bei einem externen Institut mit vielen Personalwechseln gerechnet werden müsste. Die aktuellen, teilweise langjährigen Mitarbeiter kann man bei der heutigen wirtschaftlichen Lage nicht einfach auf die Strasse stellen. Die Argumentation des Postulanten ist zu einseitig kostenorientiert. Aus diesem Grund beantragt die SP-/GP-Fraktion die Nichtüberweisung.

Stadtpräsident Otto Müller erklärt, dass eine Organisationsanalyse zum Hausdienst und zur Betriebsorganisation gemacht wurde, wobei hinsichtlich dieser Fragestellung Offerten eingeholt wurden. Daraus ging hervor, dass keine Kostenersparnis möglich ist, ausser, wenn weniger intensiv gereinigt wird. Zudem erachtet es der Stadtrat als wichtig, dass beim Reinigungspersonal eine Beständigkeit vorhanden ist und sich so auch ein Vertrauensverhältnis bilden kann. Schliesslich hat die Stadt Dietikon auch eine Verantwortung als Arbeitgeber gegenüber vielen langjährigen Mitarbeitern.

Abstimmung:

Der Gemeinderat beschliesst mit 29 zu 4 Stimmen:

1. Das Postulat von Martin Müller und 3 Mitunterzeichnenden betreffend Privatisierung der Gebäudereinigung wird nicht überwiesen.
2. Gegen diesen Beschluss kann nach § 151 Gemeindegesetz i.V.m. § 21 ff. Verwaltungsrechtspflegegesetz innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation schriftlich und begründet Beschwerde beim Bezirksrat Dietikon eingereicht werden.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Mitteilung an:

- Martin Müller, Florastrasse 24, 8953 Dietikon;
- Stadtrat.

S3.4.Zeg. Zentrumsgestaltung

Ausgestaltung einer Begegnungszone im Zentrum Dietikon

Postulatsbericht

Patrick Knecht, Mitglied des Gemeinderates, und 15 Mitunterzeichnende haben am 15. Januar 2009 ein Postulat betreffend Ausgestaltung einer Begegnungszone im Zentrum Dietikon eingereicht. Der Gemeinderat überwies das Postulat am 5. Februar 2009 an den Stadtrat. Der Stadtrat hat am 9. März 2009 dazu folgenden Bericht erstattet:

Allgemeines

Im Leitbild Verkehr gemäss der vom Stadtrat am 10. Januar 2003 verabschiedeten Planung "Attraktives Zentrum Dietikon" ist vorgesehen, den Fremdverkehr auf die Bern-/Überlandstrasse sowie die Autobahn zu lenken und vom Stadtzentrum abzuhalten, den Autoverkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau zu verstetigen und dem Langsamverkehr Priorität einzuräumen. Auf den innerörtlichen Achsen (Badener-/Zentral-/Zürcherstrasse und Weininger-/Mercur-/Bäcker-/Bremgartner-strasse) soll als stadtverträgliche Geschwindigkeit ca. 40 km/h angestrebt werden, während für die übrigen Strassen im Zentrum ein Tempolimit von durchschnittlich 30 km/h mit Vorrang für Fussgänger/Velo gelten soll. Die anschliessende Planung "Runder Tisch Verkehr im Zentrum" hatte zum Ziel, unter Einbezug verschiedenster Kreise einen Entwicklungsprozess für konkrete Lösungen zur Verkehrsproblematik im Zentrum Dietikon durchzuführen. Es wurden Massnahmenvorschläge mit Zeitrahmen in den drei Bereichen Neugestaltung der innerörtlichen Achsen, Zone der Begegnung und Parkierung zuhanden des Stadtrates verabschiedet. Dieser befasste sich anschliessend in mehreren Sitzungen mit der Massnahmenliste und zog zur Umsetzung neben dem technischen Zeithorizont auch politische und finanzielle Aspekte in seine Überlegungen ein.

Massnahmen, Stand der Umsetzung

Realisiert wurden Verbesserungen für Fussgänger mit Anpassung der Lichtsignalanlage Bremgartner-/Zentralstrasse beim Kirchplatz und Verbesserungen der Übergänge beim Knoten Zentralstrasse/Obere Reppischstrasse südlich des Kronenareals. Weiter wurde der den Fussgängern vorbehaltene Kirchplatz mit einem Glaslift mit dem öffentlichen, unterirdischen Parkhaus verbunden und die wichtigsten Parkplätze im Zentrum wurden signalisiert. Die Neunutzung des Schellerareals mit teilweiser Umgestaltung des Strassenraumes befindet sich in der Abschlussphase. Die Zürcherstrasse im Bereich Poststrasse entlang des Schellerareals bis zur Gartenstrasse wird im Frühling 2009 mit neuen Übergängen und Mittelinseln versehen, die Neugestaltung Richtung Schönenwerd befindet sich in der Bewilligungsphase.

Ebenfalls wurden Untersuchungen zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) durchgeführt, welche u.a. eine Entlastung des Stadtzentrums von Dietikon bezwecken. Erwartet wird der Beschluss des Regierungsrates, der den zur Umsetzung nötigen Kredit bewilligt.

Im Hinblick auf eine Neugestaltung bzw. Verkehrsberuhigung im Bereich der Bäcker-/Mercurstrasse wurde die Löwenstrasse fussgängerfreundlich umgestaltet. In Koordination mit einer bereits bewilligten, privaten Überbauung wird die Realisierung eines Parkhauses Florastrasse, inkl. unterirdischer Verbindung zum Löwenzentrum, angestrebt, um die Ausfahrt Löwenstrasse zu schliessen und die städtische Achse Kirchplatz - Kronenplatz vom Verkehr zu entlasten und aufzuwerten.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Für die städtischen Gebäude nördlich der Krone bzw. die Gestaltung der Umgebung wurde ein Studienauftrag "Kronenliegenschaften" durchgeführt. Momentan laufen Abklärungen für eine Erweiterung des Perimeters nach Norden, wobei in diesem Zusammenhang eine Beruhigung des betroffenen Abschnittes Untere Reppischstrasse, inkl. der Kirchstrasse, erreicht werden soll.

Für die Merkurstrasse besteht im Zusammenhang mit dem neuen Bezirksgebäude eine konkrete Planung für eine Beruhigung und Umgestaltung, welche auch Verbesserungen des Zuganges zum Bezirksgebäude und der Situation der Kundenparkplätze im Bereich der Post beinhaltet.

Bei der sanierungsbedürftigen Zentral- bzw. Zürcherstrasse, im Abschnitt Bäckerstrasse bis Poststrasse, ist die Stadt in Kontakt mit dem für diese Strasse zuständigen Kanton bezüglich einer neuen Strassenraumgestaltung.

Während die Badenerstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bereits umgestaltet werden konnte, müssen für die Bremgartnerstrasse, wofür der Kanton zuständig ist, vorerst grundsätzliche Randbedingungen wie die definitiven Ergebnisse der Zentrumsentlastung von Dietikon, die Wirkungen der RVS, die spätere Doppelspur BD oder das Trasse der Stadtbahn Limmattal geklärt werden, bevor Gestaltungsfragen konkretisiert werden können.

Schrittweise soll auch die Attraktivität des Zentrums für den Langsamverkehr erhöht werden. Es wurden unter anderem Verbesserungen am Knoten Zentralstrasse/Oberer Reppischstrasse südlich des Kronenareals erzielt und an der Postrasse sollen in diesem Jahr neue, besser zugängliche und gedeckte Veloständer zur Verfügung gestellt werden.

Strategie des Stadtrats

1. Der Stadtrat bekräftigt seine Haltung, dass das Zentrum in erster Linie vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Im Rahmen einer umfangreichen kantonalen Studie werden zurzeit verschiedene Varianten der Verkehrsführung auf Machbarkeit und Zweckmässigkeit untersucht. Die Resultate der Studie "Zentrumsentlastung Dietikon" werden in der ersten Hälfte des Jahres 2009 erwartet und sind als wesentliche Randbedingungen in die weitere Planung von Beruhigungsmassnahmen im Zentrum der Stadt Dietikon einzubeziehen.
2. Grundsätzlich muss aber das Zentrum für den Ziel-/Quellverkehr im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Ladengeschäfte, Gewerbe- und Gastronomiebetriebe erschlossen sein und die Fahrzeuge sollen nach Möglichkeit in unterirdischen Parkgaragen Platz finden, die sich am Rande des Zentrums befinden. Dazu wird in der neuen Überbauung auf dem Jelmoliareal ein zusätzliches Parkgeschoss erstellt, das der Öffentlichkeit zugänglich sein wird. Ebenso sollen die Fahrzeuge auf dem Gebiet des Kronenareals teilweise in einer Tiefgarage parkiert werden können.
3. Wichtiges Ziel des Stadtrates ist es, dass eine fussgängerfreundliche, vergrösserte sowie möglichst autofreie Zone zum Flanieren, Einkaufen, Verweilen und als Ort für Veranstaltungen und Begegnungen dienen soll. Mit der neu gestalteten Achse zwischen Bahnhof und Kirchplatz wurde eine wesentliche Steigerung der Attraktivität des Zentrums erreicht. Die Verbindung Kirchplatz - Kronenareal soll über die neu gestaltete, den Charakter einer Begegnungszone aufweisenden, Löwenstrasse weiter gezogen werden und eine attraktive, fussgängerfreundliche sowie umgestaltete Achse hin zum Kronenareal bilden. Im Übergangsbereich Löwenstrasse - Merkur-/ Bäckerstrasse - Untere Reppischstrasse ist eine Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen. Zusätzlich ist geplant, den Strassenraum der Unteren Reppischstrasse ab Krone bis zur Kirchstrasse aufzuheben und als öffentlichen Raum in die Gestaltung miteinzuschliessen. Die Umsetzung wird zusammen mit der Entwicklung des Kronenareals erfolgen.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Ob die angestrebte Attraktivitätssteigerung und Beruhigung weiterer Strassenzüge im Zentrum der Stadt durch Geschwindigkeitsreduktion (T 30 / Begegnungszone), Neugestaltung oder lokale Verkehrsberuhigungsmassnahmen erzielt werden soll, ist zurzeit noch offen. Dies ist von den bis Ende 2009 konkretisierten Rahmenbedingungen wie Resultate der kantonalen Studie Zentrumsentlastung, Zeitplan der Umsetzung der regionalen Verkehrssteuerungsmassnahmen, Trasseeführung der Stadtbahn sowie der weiteren Entwicklung der sich in Planung befindenden Aufwertung des Kronenareals abhängig. Der Umfang der geplanten Investitionen ist zudem auch von der Entwicklung der Finanzlage der Stadt Dietikon abhängig.

Aus diesen Gründen verzichtet der Stadtrat zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die Erarbeitung eines separaten Konzeptes für eine Begegnungszone nach Strassenverkehrsrecht im Zentrum der Stadt Dietikon.

Diskussion:

Pius Meier hält namens des zurückgetretenen Patrick Knecht fest, dass bei der Löwenstrasse schon so etwas wie eine Begegnungszone existiert. Der Bericht lässt nun hoffen, dass eine Erweiterung mit Einbezug der Oberen Reppischstrasse möglich ist. Vor dem Bezirksgebäude ist ebenfalls etwas Ähnliches geplant, aber leider wurde dazu bisher noch nichts Genaueres bekannt. Auch dort ist langsam fahren angesagt. Die von Patrick Knecht angesprochene Erweiterung über die Zentralstrasse hinaus tönt zwar utopisch, aber man soll die Hoffnung auf Verbesserung nicht aufgeben.

Anton Kiwic erwähnt, dass das Postulat fordert, das Zentrum als Ganzes zu betrachten. Der Bericht des Stadtrates legt aber das Schwergewicht mehr auf die Quantität statt auf die Qualität, er ist voller Konditionalbegriffe. Zur Strategie meint der Stadtrat lediglich, dass auf den Kanton gewartet wird. Der Stadtrat wirkt planlos und scheint weder Konzept noch Strategie zu haben. Es fehlt ihm an Ideen und an Mut, sonst könnte wenigstens eine Absichtserklärung abgegeben, das Gebiet klar eingegrenzt und anschliessend qualitative Aussagen gemacht werden. Es ist an der Zeit, dass sich der Stadtrat nicht mehr hinter dem Kanton oder einzelnen Massnahmen versteckt.

Lucas Neff erklärt, dass er bis vor einer Woche nicht gewusst hat, was die genaue rechtliche Bedeutung einer Begegnungszone ist. Er hat den Verdacht, dass dies auch dem Stadtrat nicht ganz klar ist. Eine Begegnungszone ist eine 2002 vom Bund erlassene Verordnung. In dieser Zone begegnen sich alle Menschen, egal ob zu Fuss, mit dem Fahrrad oder im Auto, respektvoll und gleichberechtigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist 20 km/h. In der Schweiz gibt es bereits hunderte solcher Zonen, eine der ersten ist in Dietikon im Hofacker. Er fordert den Stadtrat auf, weiter aktiv zu sein und sich vielleicht an Chur, das eine provisorische Begegnungszone eingerichtet hat, ein Beispiel zu nehmen. Im Moment gibt es ein Gleis für die Bahn, einen Kanal für Velos, einen für Fussgänger und einen für Autos.

Pius Meier ergänzt, dass die Hofackerstrasse eine Wohnstrasse und nicht eine Begegnungszone ist, da es sich nicht um eine Durchgangsstrasse handelt. Die erste Begegnungszone entstand in Burgdorf.

Ratspräsident Roger Bachmann erklärt, dass der Inhalt des Postulats in die Zuständigkeit des Stadtrates fällt. Damit gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

38. Sitzung vom 2. April 2009

V2.6. Regional- und Ortsverkehr

Runder Tisch, Verkehr im Zentrum

Interpellationsantwort

Patrick Knecht, Mitglied des Gemeinderates, und 5 Mitunterzeichnende haben am 4. August 2008 eine Interpellation betreffend Runder Tisch, Verkehr im Zentrum eingereicht. Die Interpellation wurde am 20. November 2008 begründet. Der Stadtrat beantwortete die Interpellation am 9. März 2009 wie folgt:

Allgemeines

Der Stadtrat hat sich besonders in den letzten 20 Jahren immer wieder intensiv mit der Verkehrssituation in der Stadt Dietikon beschäftigt. Vor der im Jahr 2002 erarbeiteten Planung "Attraktives Zentrum Dietikon" und dem Runden Tisch "Verkehr im Zentrum" befasste sich Anfang der 90er-Jahre eine breit abgestützte Kommission mit dem Durchgangs- bzw. Fremdverkehr und den Themen Immissionen, gefährliche Einmündungen, Verbesserung öffentlicher Verkehr, Fussgänger- und Radfahrerbedürfnisse sowie Parkierungsprobleme. Das entwickelte "zukunftsweisende Verkehrskonzept" empfahl einerseits mit grosser Mehrheit, langfristig die "Ringvariante" zu verfolgen und andererseits, kurz- und mittelfristig verschiedene Elemente der Variante "Kreuz" zu realisieren.

Während in diesem Sinne bis heute dank lokaler Umgestaltungs-, Aufwertungs- und Beruhigungsmassnahmen massgebliche Verbesserungen möglich waren, konnten andere Ziele nicht umgesetzt werden. So scheiterte die vom Stadtrat eingereichte und vom Kantonsrat im Februar 2000 überwiesene Behördeninitiative für eine Westumfahrung von Dietikon nicht zuletzt aus finanziellen Gründen, obwohl die grundsätzliche Notwendigkeit von der Baudirektion nicht in Abrede gestellt wurde. Kommunal wurde die Beruhigung der Steinmürlstrasse mit Einführung von Tempo 30 in der Volksabstimmung vom 27. Februar 2005 abgelehnt. Gegenwärtig ist der Kanton unter der Zielsetzung "Zentrumsentlastung Dietikon" daran, verschiedene Varianten auf Machbarkeit und Zweckmässigkeit zu untersuchen. Resultate sollen diesen Frühling präsentiert werden.

Runder Tisch "Verkehr im Zentrum"

Der Runde Tisch "Verkehr im Zentrum" hatte zum Ziel, unter Beteiligung verschiedenster Kreise einen Entwicklungsprozess für Lösungen zur Verkehrsproblematik im Zentrum von Dietikon einzuleiten. Zwischen November 2003 und März 2004 tagten in drei Workshops insgesamt rund 35 Personen: Vertreter der Stadt, des kantonalen Tiefbauamtes, der politischen Parteien, der katholischen Kirchgemeinde, des öffentlichen Verkehrs und der Post, der Zentrumsvereinigung, des Gewerbevereins, des Industrie- und Handelsvereins sowie der Anwohnerschaft.

Als Ergebnis der Grossgruppenkonferenzen, welches sich im Grossen und Ganzen mit dem Wettbewerbsbeitrag "Attraktives Zentrum Dietikon" deckte, wurden Massnahmenvorschläge mit Realisierungshorizont in den Bereichen Neugestaltung der innerörtlichen Achsen, Zone der Begegnung/Flanierzone und Parkierung zuhanden des Stadtrates verabschiedet. Dieser befasste sich anschliessend in mehreren Sitzungen mit der Massnahmenliste und zog zur Umsetzung neben dem technischen Zeithorizont auch politische und finanzielle Aspekte in seine Überlegungen mit ein.

Zu Frage 1

Umgesetzt wurden Verbesserungen für Fussgänger mit Anpassung der Lichtsignalanlage Bremgartner-/Zentralstrasse beim Kirchplatz und Verbesserungen der Übergänge, insbesondere für Velofahrer beim Knoten Zentralstrasse/Obere Reppischstrasse südlich des Kronenareals (Ende 2008). Ebenfalls wurden Untersuchungen zur regionalen Verkehrssteuerung (RVS) durchgeführt, welche u. a. eine Entlastung des Stadtzentrums von Dietikon bezwecken. Dazu hat der Stadtrat am 9. Oktober 2006 Stellung genommen. Weiter wurde der den Fussgängern vorbehaltene Kirchplatz

38. Sitzung vom 2. April 2009

mit einem Glaslift mit dem öffentlichen, unterirdischen Parkhaus verbunden und die wichtigsten Parkplätze im Zentrum wurden signalisiert. Die Neunutzung des Schellerareals befindet sich in der Abschlussphase.

Zu Frage 2

Die kurzfristigen Handlungsfelder wurden alle umgesetzt (vgl. Antwort zu Frage 1).

Zu Frage 3

Im Hinblick auf eine Neugestaltung/Verkehrsberuhigung im Bereich der Bäcker-/Merkurstrasse wurde die Löwenstrasse fussgängerfreundlich umgestaltet. Diese Verbindung soll bis zum Kronenareal weiter gezogen werden und zu einer städtebaulich einladenden Achse Kirchplatz – Kronenareal werden. Die Planung erfolgt zusammen mit der Entwicklung des Kronenareals.

Für die Merkurstrasse besteht im Zusammenhang mit dem neuen Bezirksgebäude eine konkrete Planung mit dem Ziel einer Beruhigung und Neugestaltung, welche auch eine Verbesserung der Situation der Kundenparkplätze im Bereich der Post beinhaltet. Bei der sanierungsbedürftigen Zentral- bzw. Zürcherstrasse (bis auf Höhe der Poststrasse) ist die Stadt in Kontakt mit dem für diese Strasse zuständigen Kanton bezüglich einer neuen Strassenraumgestaltung. Die erste Etappe Zentralstrasse soll zusammen mit den Neubauten auf dem Jelmoliparkplatz umgesetzt werden.

Die Poststrasse konnte im Zusammenhang mit der Neuüberbauung des Schellerareals teilweise umgestaltet werden. Die fehlenden Veloständer werden auf einer neu gestalteten Anlage noch dieses Jahr realisiert, sofern eine definitive Einigung mit der SBB und der BDWM (Absicht einer Gleisverlängerung bei der Endstation) vorliegt. Eine Verbreiterung der Unterführung Poststrasse Richtung Limmat mit Gleisaufgang wurde zwar studiert, doch ebenso wie ein Limmatübergang aus Kostengründen vorerst zurückgestellt.

Im Bereich der Krone bzw. Umgestaltung des Kronenplatzes/Untere Reppischstrasse wurde 2008 ein Studienauftrag "Kronenliegenschaften" durchgeführt. Momentan laufen Abklärungen für eine Erweiterung des Perimeters nach Norden; insbesondere soll der Strassenraum der Unteren Reppischstrasse in die Gestaltung miteinbezogen werden und eine Beruhigung der Kirchstrasse erreicht werden.

Die Planung von Beruhigungsmassnahmen im Zentrum hat der Stadtrat zurückgestellt, bis die Resultate der kantonalen Untersuchungen zur Zentrumsentlastung von Dietikon (Machbarkeit der Varianten, Bewertung der Wirkungen) vorliegen.

Eine bauliche Erweiterung und Belebung der Unterführungen Bahnhof und Poststrasse für den Langsamverkehr wurde aus Kostengründen zurückgestellt. Dank der erfolgten Signalisation der wichtigsten Parkieranlagen und der Eröffnung des Parkhauses Kirchplatz hat sich die Situation soweit verbessert, dass vorläufig auf die Einführung eines Parkleitsystems verzichtet werden kann.

Zu Frage 4

Von der vorgeschlagenen Neugestaltung der Achse Zürcherstrasse zwischen Bahnhof- und Asylstrasse war die Realisierung des Abschnitts entlang des Schellerareals mit neuer Bushaltestelle möglich. Während die Badenerstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bereits 2006 neu gestaltet werden konnte, müssen für die Bremgartnerstrasse, für die der Kanton zuständig ist, vorerst grundsätzliche Randbedingungen wie die definitiven Ergebnisse der Zentrumsentlastung von Dietikon, die Wirkungen der RVS, die spätere Doppelspur BD oder das Trasse der Stadtbahn Limmattal geklärt werden, bevor Gestaltungsfragen konkretisiert werden können.

Die Zürcherstrasse vom Schellerareal Richtung Schönenwerd soll noch dieses Jahr mit teilweise bepflanzten Mittelinseln und der Einführung eines Mehrzweckstreifens beruhigt und aufgewertet werden. Die Stellungnahme des Kantons zum entsprechenden Projekt steht noch aus.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Im Zusammenhang mit der neu entstehenden Überbauung "Jelmoliparkplatz" wurde ein unterirdisches, der Öffentlichkeit zugängliches Parkhaus bewilligt, während ein Parkhaus auf dem SBB-Areal im Bereich der heutigen P+R-Anlage angesichts der allfälligen Trassen der Zentrumsentlastung und der Stadtbahn Limmattal momentan kein Thema ist.

Bezüglich Pfortneranlagen wurde in Anbetracht der Einfallachse Hasenbergstrasse beim Kanton Zürich beantragt, die Ochsenkreuzung als RVS-Knoten aufzunehmen und mit entsprechenden Massnahmen zu ergänzen. Auch werden vom Kanton Vorschläge zur Verlagerung von Durchgangsverkehr im Rahmen der laufenden Studien zur Zentrumsentlastung erwartet.

Bezüglich Aufwertung von Limmat und Reppisch als Erholungsgebiete wurden lokale Massnahmen im Zusammenhang mit Tiefbauvorhaben realisiert, beispielsweise die Verbesserung der Zugänglichkeit entlang der Oberen Reppischstrasse im Oberdorf oder bei der Brücke Badenerstrasse. Im Bereich des Kronenareals sollen mit der auf Stadtareal geplanten Neuüberbauung lokale Zugänge zur Reppisch (sog. Flussbalkone) geschaffen werden. Neben der ersten Etappe der Limmatpromenade, deren Realisierung im Zusammenhang mit dem ersten Bauvorhaben im Limmatfeld unmittelbar bevorsteht, wurden mögliche gestalterische Aufwertungsmassnahmen entlang der Limmat südlich der Überlandstrasse mit Vertretern der EKZ besprochen, welche im Zusammenhang mit der Neukonzessionierung des Kraftwerks realisiert werden sollen, u. a. eine neue Brücke für den Langsamverkehr als Limmatübergang westlich des Kraftwerkes.

Zu Frage 5

Der bereits umgestaltete Teil der Löwenstrasse hat den Charakter einer Begegnungszone. Gemäss Strassensignalisationsverordnung (SSV) bestehen im Zentrum zurzeit aber keine Begegnungszonen mit Tempo 20. Während lokale Verkehrsberuhigungen wie im südlichen Teil der Löwenstrasse realisiert oder im Bereich des neuen Bezirksgebäudes geplant sind, kann ein Konzept zur weiteren Beruhigung des Stadtzentrums (z. B. Tempo 30 oder Begegnungszone) erst erarbeitet werden, wenn akzeptable Resultate der kantonalen Untersuchungen zur Zentrumsentlastung von Dietikon als dafür massgebliche Randbedingung und die konkrete Planung der Kronenliegenschaften vorliegen (vgl. auch Ausführungen zur Frage 3).

Zu Frage 6

Die Planung "Attraktives Zentrum Dietikon", welche im Leitbild Verkehr eine Umfahrung des Stadtzentrums und Lenkungsmassnahmen an Schlüsselknoten zur Verkehrsverlagerung vorsieht, wurde vom Kanton sowohl im Projekt RVS (Regionale Verkehrssteuerung) als auch in der Variantenstudie zur Zentrumsentlastung Dietikon, zu welcher der Stadtrat am 4. Dezember 2006 Stellung genommen hat, aufgenommen.

Die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die Bernstrasse als Autobahnzubringer und auf die Überlandstrasse zur Entlastung des Stadtzentrums ist nach Ansicht des Stadtrates nach wie vor richtig, doch kann dies nur einen Teil der Probleme lösen. Vor allem für den Durchgangsverkehr via Steinmürlistrasse und die Zentrumsquerung Nord-Süd sind zusätzliche Massnahmen nötig. Auch steht eine allzu starke Priorisierung der Überlandstrasse mit allfälligem Ausbau für zusätzlichen Verkehr im Widerspruch zu einer attraktiven Anbindung des neuen Stadtteils Limmatfeld. Langfristig ist deshalb an einer Lösung festzuhalten, welche eine Verlagerung des Verkehrs auf eine Umfahrungsstrasse vorsieht.

Als kurzfristige Massnahme zur Umlenkung von Durchgangsverkehr bzw. zur Entlastung der Bremgartner-, Badener- und Zürcherstrasse ist eine Anpassung der Lichtsignalanlagen an den massgebenden Knoten der Bern- bzw. Überlandstrasse im Rahmen der Umsetzung der regionalen Verkehrssteuerung vorgesehen. Nach Auskunft der kantonalen Fachstellen wird derzeit der entsprechende Regierungsratsbeschluss vorbereitet.

38. Sitzung vom 2. April 2009

Diskussion:

Pius Meier hält namens des zurückgetretenen Patrick Knecht fest, dass die Zentrumsentlastung schon seit Jahren ein Thema ist und auch in Zukunft wichtig bleiben wird. Die Übersicht über die in den letzten Jahren getätigten Verbesserungen ist wertvoll; noch interessanter ist aber, was geplant ist. Die Verbindung Kirchplatz - Kronenareal entspricht einer langjährigen Forderung der CVP. Die bessere Parkplatzsituation an der Merkurstrasse würde weit über Dietikon hinaus Freude bereiten. Mit dem Neubau Florastrasse und der Verbindung Löwenstrasse wird ein weiterer alter Fehler korrigiert. Es ist aber denkbar, dass langfristig eine Umfahrungsstrasse notwendig sein wird. Er dankt für die Antwort, auch wenn sie etwas auf sich warten liess.

Anton Kiwic erklärt, dass es im Kern um das gleiche Thema geht wie im soeben diskutierten Postulat. Gefragt wurde nach den Fortschritten seit 2000. Wie beim Postulat hat er den Eindruck, dass es dem Stadtrat nicht ernst ist mit dem Thema. Es wird aufgelistet, wieviel schon gemacht wurde, es wird mit dem Verweis auf den Kanton, die SBB oder die BDWM die Verantwortung abgelehnt oder gesagt, dass man ja am planen sei. Sicher sind alle Antworten korrekt, sie tragen aber nichts zur Verbesserung bei. Er fragt sich, warum der Stadtrat nicht den Mut hat, einen Feldversuch zu wagen. Dann wüsste man nach zwei bis drei Monaten mehr als heute.

Catherine Peer erinnert daran, dass ihr Postulat zu Tempo 30 an der Schöneeggstrasse nicht überwiesen wurde. In der Interpellationsantwort steht nun, dass für die Limmattalbahn Tempo 30 durch die Schöneeggstrasse zweckmässig wäre. Damit wäre auch das Ziel ihres Vorstosses erreicht.

Schluss der Sitzung: 20.59 Uhr

Die Richtigkeit des Protokolls bezeugen:

Roger Bachmann
Präsident

Arno Graf
Sekretär-Stv.

Pius Meier
Stimmenzähler

Thomas Wirth
Stimmenzähler