

B1.161. Gebietsentwicklung Niderfeld

140709

Verbindung Niderfeld-Dietikon

Beantwortung Interpellation

Samuel Spahn (Grüne), Mitglied des Gemeinderates, und 6 Mitunterzeichnende haben am 12. Dezember 2013 folgende Interpellation eingereicht:

"Die aktuelle Diskussion in Sachen Limmattalbahn (LTB) dreht sich in Dietikon vor allem um die Linieneinführung im Zentrum. Dabei sind andere wichtige Fragen zu diesem Jahrhundertbauwerk in den Hintergrund gerückt. Am 8. Dezember 2011 habe ich in einem Postulat die Tieferlegung und Überdeckung der Überlandstrasse gefordert, damit das Niderfeld nicht ein von alt Dietikon abgetrenntes Quartier bleibt. Das AWEL hat diesen Vorschlag, der von allen Parteien unterstützt wurde, wegen der dortigen Grundwasserströme abgelehnt.

Am 11. November wurde nun das Projekt Limmattalbahn aufgelegt. Mit der Verwirklichung der LTB soll eine Entlastung des Zentrums vom MIV einhergehen. Aus den Plänen ist ersichtlich, dass die Bunkerkreuzung massiv ausgebaut wird. Das gleiche wird auf dem weiteren Verlauf der Überlandstrasse geschehen, wenn diese dem erwarteten Mehrverkehr genügen soll.

Ich bitte den Stadtrat deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Ist dem Stadtrat bekannt, welche Pläne der Kanton Zürich betreffend dem Strassenbau zwischen der Bunkerkreuzung und dem Kreisel nach der Limmatbrücke verfolgt?*
- 2. Hat der Stadtrat eigene Vorstellungen, wie das Niderfeld mit Dietikon verbunden werden kann? Wenn ja, welche?*
- 3. Im fraglichen Gebiet besteht eine mittlere Grundwassermächtigkeit. Im Bereich der Mutschellenstrasse ist die Grundwassermächtigkeit sogar zum Teil gross. Trotzdem wurde dort die Unterführung unter dem Rangierbahnhof in einer Länge von beinahe 500 m gebaut. Hat der Stadtrat das AWEL auf diese Tatsachen angesprochen?*
- 4. Durch geeignete bauliche Massnahmen ist es möglich in Grundwasserströme hinein zu bauen, ohne den Grundwasserstrom zu beeinträchtigen. Aus welchem Grund sollte es im Bereich Überlandstrasse nicht möglich sein?"*

Mitunterzeichnende

Neff Lucas

Joss Ernst

Kiwic Anton

Olivieri Gabriele

Koller-Metzler Sven

Wolf-Miranda Catalina

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1

Der Stadtrat kennt die Absichten des Kantons betreffend den Ausbau der Überlandstrasse. Im Abschnitt Knoten Heimstrasse bis Limmatbrücke gibt es eine Planungsstudie, zu der der Stadtrat mit Beschluss vom 11. November 2013 ausführlich Stellung genommen hat. Diese Planungsstudie wurde vom Kanton unter Einbezug der Stadt Dietikon erarbeitet. Die Überlandstrasse wird in diesem Abschnitt nach der Umsetzung neu in beide Richtungen über je zwei Fahrstreifen verfügen. Angepasst werden sollen auch die Knoten Weininger-, Güter- und Grabacker-/Bleicherstrasse. Zu diesen Bauvorhaben wird der Stadtrat zum gegebenen Zeitpunkt ebenfalls Stellung nehmen. Der Bunker-knoten soll gemäss Bauprojekt Limmattalbahn ausgebaut werden, wobei die Überlandstrasse im

Sitzung vom 19. Mai 2014

Bereich des Knotens tiefergelegt werden soll, damit ein konfliktfreies Kreuzen mit der Limmattalbahn möglich ist. Zurzeit ist diesbezüglich aber noch eine Einsprache des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hängig. Der VCS verlangt u.a. einen Spurbau am Knoten. Da das Zentrum im Zusammenhang mit der Limmattalbahn vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden soll, ist ein Ausbau der Überlandstrasse unumgänglich und somit eine gewisse Trennwirkung nicht zu vermeiden. Wichtig ist, dass die Strassenraumgestaltung und das Geschwindigkeitsregime auf die innerstädtischen Verhältnisse angepasst wird.

Zu Frage 2

Zwischen dem Niderfeld und dem Zentrum von Dietikon wird es auch nach dem Ausbau der Überlandstrasse diverse Langsamverkehrsübergänge geben. Gemäss städtebaulichem Studienverfahren geniessen attraktive und direkte Langsamverkehrsverbindungen und eine sehr gute Einbindung der Limmattalbahn ins Entwicklungsgebiet eine sehr hohe Priorität. Die Langsamverkehrsrampe über die Überlandstrasse, zwischen der Oetwiler- und Viaduktstrasse bleibt bestehen. Ebenfalls bestehen bleibt der wichtige Übergang Bleicher-/Grabackerstrasse. Dieser soll nach dem Bau der neuen Erschliessung für das Gebiet Grabacker ausschliesslich dem Langsamverkehr dienen. Zudem ist ein neuer Übergang beim Bunkerknoten vorgesehen, welcher zur Limmattalbahn-Haltestelle Maienweg führt. Ein weiterer Zugang ins Niderfeld soll mit neuen Fussgängerstreifen über die Überlandstrasse im Bereich der tiefergelegten Güterstrasse erfolgen, die nicht mehr der Erschliessung der Ortsgüteranlage dienen soll. Die Übergänge für den Langsamverkehr werden durch Lichtsignalanlagen gesichert und gut erkennbar gestaltet.

Zu Frage 3

Das AWEL hat sich zur Unterführung unter dem Rangierbahnhof wie folgt geäussert: Die Unterführung des Rangierbahnhofs Limmattal wurde im Zuge des Baus des Rangierbahnhofs in den siebziger Jahren als Ersatz für einen bestehenden Bahnübergang gebaut. In diesem Gebiet weist das Grundwasser eine mittlere bis grosse Mächtigkeit auf. Der mittlere Grundwasserspiegel liegt gut 7 m und der höchste rund 4.5 m unter Terrain. Der damals im Tagbau erstellte Tunnel liegt im Grundwasserschwankungsbereich. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterführung gab es kein eidgenössisches Gewässerschutzgesetz und somit auch keine rechtlichen Vorgaben für das Bauen im Grundwasser. Heute liegt die Unterführung im Gewässerschutzbereich A_U; dieser umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer sowie die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete.

Für übergeordnete Infrastrukturbauten der Bahn und Strasse gelten gemäss langjähriger Praxis des Kantons im Gewässerschutzbereich A_U folgende Grundsätze:

1. Bei der Planung ist der Raumbedarf unterirdischer Gewässer zu beachten. Projekte sollen wo möglich die Gewässer nicht nachteilig beeinflussen.
2. Falls erforderlich, können Infrastrukturbauten bis auf den mittleren Grundwasserspiegel bewilligt werden (mit Ersatzmassnahmen für den Hochwasserabfluss).
3. Ausnahmewilligungen für das Erstellen von Bauten unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels können nur erteilt werden, falls zwingende Gründe dies erfordern und der Eingriff möglichst gering bzw. randlich erfolgt.

Zu Frage 4

Die Grundwasserkarte des Kantons Zürich zeigt gemäss Auskunft des AWEL, dass die Überlandstrasse quer über dem Limmatgrundwasserstrom liegt. Eine Tieferlegung der Strasse unter den mittleren Grundwasserspiegel würde das Grundwasservorkommen nicht nur randlich tangieren, sondern einen schwerwiegenden Eingriff in das unterirdische Gewässer darstellen. Aufgrund dessen und weil zudem keine zwingenden Gründe für eine Tieferlegung bestehen, ist gemäss AWEL eine Ausnahmewilligung, wie obenstehend ausgeführt, nicht möglich.

Sitzung vom 19. Mai 2014

Der Limmatgrundwasserstrom ist ein kantonal bedeutendes Grundwasservorkommen, welches weit über 100'000 Einwohnerinnen und Einwohner mit Trink- und Brauchwasser versorgt. Eine Tieferlegung der Überlandstrasse müsste daher im Gewässerschutzbereich A_v zwingend über dem mittleren Grundwasserspiegel erfolgen, der je nach Topografie 3-6 m unter Terrain liegt. In dem Bereich, in welchem die Überlandstrasse auch die Grundwasserschutzzonen um die Pumpwerke Russacker und Langacker tangiert, müssten alle Bauten sogar über dem höchsten Grundwasserspiegel angelegt werden oder sind in der engeren Schutzzone (Zone S2) gar nicht zulässig. Da die Bewilligungsbehörden aus den genannten Gründen eine Tieferlegung der Überlandstrasse nicht bewilligen würden, verzichtet der Stadtrat darauf, eine Tieferlegung der Überlandstrasse anzustreben.

Der Stadtrat beschliesst:

Die Interpellation von Samuel Spahn (Grüne) und 6 Mitunterzeichnenden betreffend die Verbindung Niederfeld-Dietikon wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

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

NAMENS DES STADTRATES


Otto Müller
Stadtpräsident


Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

JB/br 0519_Verbindung Niederfeld Dietikon.docx

versandt am: