

V2.02.01.03 Limmattalbahn

1857-2016

Begleitung Planung Limmattalbahn, Strassenbaumassnahmen und Weiteres

Beantwortung Dringliche Interpellation

Lucas Neff (Grüne), Mitglied des Gemeinderates, und 21 Mitunterzeichnende haben am 10. Dezember 2015 folgende Dringliche Interpellation eingereicht:

"Die Limmattalbahn und die ergänzenden Strassenverkehrsmassnahmen sind sicher ein Jahrhundertbauwerk für unsere Stadt. Dabei liegt die Planungshoheit beim Kanton. Wesentlich ist also die kritische und aktive Begleitung dieser Bauwerke. Um diese herum wird auch Weiteres passieren, das es aktiv zu lenken gilt. Eventuell gibt es auch Chancen, die es frühzeitig zu entdecken gilt.

1. *Die Limmattalbahn ist ein Jahrhundertbauwerk mit enormen Auswirkungen. Für sehr viele Orte sind noch keine Lösungen vorhanden. Die werden vom Kanton zum Teil auch lediglich passiv geliefert. Für die aktive Bearbeitung hin zu guten Qualitäten braucht es vor Ort spezifisches Engagement, Know-how und Arbeitsleistung! Wo sieht der Stadtrat Handlungsfelder? Wie gedenkt der Stadtrat das Werk strategisch anzugehen? Welche Arbeitsleistungen sind durch die Verwaltung abgedeckt?*
2. *In Widerspruch zum ursprünglich geplanten Standort soll das Depot im Müsli erstellt werden. Wie gewichtet der Stadtrat die beiden Standorte?*
3. *Verbesserung der Verbindungen der Anbindung vom Quartier Niederfeld ans Quartier Gjuch: Wenn eine Weiterführung der Untertunnelung nicht geht, dann eben allenfalls ein Überbrückungswerk. Räumlich, gestalterisch und städtebaulich ist da sicher etwas Gutes machbar. Welche Initiative gedenkt der Stadtrat zu ergreifen?*
4. *Die städtebauliche Entwicklung entlang der Limmattalbahn muss effektiv an die Hand genommen werden; die aktuellen Richtlinien und Absichtserklärungen vom Stadtrat genügen noch nicht. Was ist hier in Planung?*
5. *Der Raum Bahnhof Dietikon hat noch wesentliches Entwicklungspotential, speziell der Busbahnhof, der gut gestaltete Abschluss der Markthalle gegen die Geleise, ein multifunktionales Velohaus Nötzliwiese. Welche Themenliste hat der Stadtrat in diesem Bereich auf seinem Radar?*
6. *Wie nimmt der Stadtrat Einfluss, dass auch Dietiker Unternehmungen bei Planung und Ausführung zum Einsatz kommen können?*
7. *Wie sieht der Stadtrat auf strategischer Ebene eine für die Bevölkerung von Dietikon optimale Baustellenführung; gerade auch in Zusammenhang mit der Doppelspur BDWM und den Strassenbauprojekten?*
8. *Runder Tisch: Gedenkt der Stadtrat diesen weiterzuführen?"*

Sitzung vom 18. Januar 2016

Mitunterzeichnende:

Kunz Beat
Olivieri Gabriele
Peer Catherine
Peer Manuel
Sonderegger-Stadler Esther
Wolf-Miranda Catalina

Wittwer Stephan
Siegrist Reto
Joss Ernst
Koller Metzler Sven
Kiwic Anton

Keller Charlotte
Burtscher Rochus
Erni Markus
Joss Rosmarie
Burtscher Nadine

Hess Beat
Wettler Peter M.
Ilg-Lutz Christiane
Johannsen Sven
Felber Anton

Die Dringliche Interpellation von Lucas Neff (Grüne) wird wie folgt beantwortet:

Allgemeines

Die Limmattalbahn ist eine grosse Chance für die Stadt Dietikon. Es ist beabsichtigt, die Planung und Umsetzung aktiv zu begleiten, konkrete Vorschläge einzubringen und dabei die Bevölkerung, die Parteien und die Verbände während der Planungs- und der Realisierungsphase umfassend einzubeziehen. Dazu sollen entsprechende Informations- und Mitwirkungsgefässe geschaffen werden. Der Stadtrat steht in der Planungs- und Realisierungsphase in engem Kontakt mit der Limmattalbahn AG, dem Amt für Verkehr sowie dem Tiefbauamt des Kantons Zürich, der Stadt Schlieren, der Gemeinde Urdorf sowie der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL).

Die Fragen der Dringlichen Interpellation sind zum Teil sehr offen formuliert. Nach der Volksabstimmung vom 22. November 2015 wird die Planung gemäss Terminprogramm weitergeführt. Die folgenden Antworten beziehen sich auf den aktuellen Planungs- und Wissensstand:

Zu Frage 1

Bezüglich der Führung der Stadtbahn und der dazu erforderlichen Infrastruktur sind die Bauprojektpläne massgebend. Darin sind die Linienführung, die bautechnischen Details sowie die gestalterischen Aspekte im unmittelbaren Umfeld des Bahntrassees dargelegt. Die Machbarkeit der dort vorgeschlagenen Lösungen ist bautechnisch und betrieblich stufengerecht nachgewiesen. Handlungsbedarf besteht in der Begleitung der Bauarbeiten durch die Stadt. Dies dürfte ohne externe Unterstützung des personell knapp dotierten Stadtplanungsamtes nicht zu leisten sein. Weitere Aspekte sind die städtebaulichen Fragen wie die Förderung der Innenentwicklung entlang der Stadtbahn oder die gestalterischen Fragen und Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Strassenbauvorhaben des Kantons. Als Beispiel kann die Gestaltung der Zürcherstrasse zwischen Trio und Kirchplatz genannt werden. Sie ist nicht Bestandteil des Projekts Limmattalbahn. Damit die Gestaltung der Durchfahrtsachse in Dietikon ein einheitliches Gesicht erhält, hat der Stadtrat beantragt, diesen Abschnitt ins Agglomerationsprogramm 3. Generation aufzunehmen. Der Kanton ist bereit, das Anliegen zu berücksichtigen. All diese Fragen sind Kernaufgaben der Verwaltung, welche ständig zu leisten sind – jedoch durch den Bau der Limmattalbahn einen wesentlich höheren Stellenwert erhalten.

Zu Frage 2

Die Standortevaluation für das Depot war ein anderthalb Jahre dauernder komplexer Prozess mit zahlreichen Beteiligten. Im Ergebnis war das Gebiet Asp in Spreitenbach der geeignetste Standort für ein Depot. Das Gebiet Müsli lag mit einigem Abstand an zweiter Stelle und wurde als Rückfallebene bezeichnet. Die weiteren Abklärungen haben gezeigt, dass der Bau des Depots am Standort Asp die Sanierung der Altlast Joosäcker erfordert hätte. Diese Kosten wurden auf ca. 25 - 30 Mio. Franken geschätzt. Die beiden federführenden Kantone beschlossen in der Folge aus finanziellen Gründen auf die Sanierung der Altlast Joosäcker zu verzichten und das Depot am Standort Müsli zu realisieren.

Aus Sicht der Stadt Dietikon ist der Standort Asp der ideale Standort für das Depot der Limmattalbahn. Er liegt direkt am Bahntrasseee, was kostspielige Zufahrtswege überflüssig macht und bietet zudem die Möglichkeit, die heute städtebaulich unbefriedigende Situation im Gebiet Asp neu zu ord-

Sitzung vom 18. Januar 2016

nen. Die vorgesehene Mantelnutzung entlang der Mutschellen- und der Landstrasse hätte einen guten gestalterischen Abschluss der Depotanlage gegen aussen ermöglicht. Der Standort Müsli weist demgegenüber klare Nachteile auf. Er liegt in einer noch intakten Landschaftskammer, welche im kantonalen Richtplan als Freihaltegebiet ausgeschieden ist. Zudem hat der Boden Fruchtfolgequalität und bietet lokalen Landwirten eine willkommene Produktionsgrundlage. Die Distanz zum Trasse der Limmattalbahn erfordert entsprechende Zufahrtsinfrastrukturen. Der Stadtrat hat sich in seiner Stellungnahme zum Depotprojekt Müsli der Limmattalbahn AG vom 6. Juli 2015 entsprechend geäussert.

Zu Frage 3

Die Zerschneidung des Siedlungsgebietes von Dietikon durch die Überlandstrasse ist tatsächlich unbefriedigend. Es werden alle Massnahmen begrüsst, welche geeignet sind, diese Trennwirkung zu vermindern. Hier braucht es ein Umdenken des Kantons. Die Überlandstrasse muss sich gestalterisch und bezüglich Geschwindigkeitsregime von einer "Überlandstrasse" zu einer innerstädtischen Achse wandeln. Hier sind die Diskussionen mit dem Kanton im Gange und der Stadtrat ist bereit, Vorschläge einzubringen.

Zu Frage 4

Die vom Stadtrat verabschiedeten Richtlinien "Siedlungserneuerung und Siedlungsverdichtung" waren ein erster Schritt, um die Erneuerungsprozesse auszulösen. Die Arbeiten zum Thema der städtebaulichen Entwicklung entlang der Limmattalbahn sind inzwischen weitergeführt worden. Eine städtebauliche Volumenstudie für den Korridor der Limmattalbahn sowie ein Hochhauskonzept stehen kurz vor dem Abschluss. Als nächstes beabsichtigt der Stadtrat mit der Revision des kommunalen Richtplans die Eckwerte der angestrebten städtebaulichen Entwicklung zu definieren und politisch zu verankern. Auf dieser Basis soll die Bau- und Zonenordnung überarbeitet werden.

Zu Frage 5

Im Wissen um den hohen Stellenwert des Bahnhofumfelds hat der Stadtrat im Rahmen des Masterplanverfahrens zur Linienführung der Limmattalbahn verschiedene Massnahmen entwickelt, die Bestandteil des Prozessergebnisses sind. Dazu gehört beispielsweise der geplante Erwerb der Liegenschaften Bahnhofplatz 16 und 18. Sie werden eine grosszügigere Platzgestaltung ermöglichen und den für einen mittelfristig notwendigen Ausbau des Bushofes notwendigen Raum sichern. In diesem Zusammenhang muss das gesamte Bahnhofsumfeld funktional und gestalterisch betrachtet und attraktive Lösungen entwickelt werden.

Die Frage der Fahrradabstellanlagen ist ein ständiges Thema. In den letzten Jahren sind Anlagen an der Poststrasse, der Schächlistrasse oder am Bahnhofplatz westlich des Bahnhofs erneuert und erweitert worden. Im Zusammenhang mit dem Bau der Limmattalbahn ist auch eine Erweiterung des Angebots an der Nötzliwiese vorgesehen. Weiter werden zusätzliche Abstellplätze im Zusammenhang mit Vorhaben der SBB auf dem Grundstück westlich des Bahnhofgebäudes entstehen. Die angesprochenen Themen sind bekannt und werden zeitgerecht an die Hand genommen.

Zu Frage 6

Die Vergabe von Aufträgen im Rahmen des Baus der Limmattalbahn liegt in der Zuständigkeit des Kantons und richtet sich nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht. Aufgrund der Bausummen ist davon auszugehen, dass die Aufträge im offenen Verfahren ausgeschrieben und vergeben werden. Dies ermöglicht auch Dietiker Unternehmen ein entsprechendes Angebot abzugeben und gibt allen Anbietenden die gleichen Chancen für einen Zuschlag.

Zu Frage 7

Die Koordination der zahlreichen baulichen Massnahmen bezüglich Limmattalbahn, Kantonsstrassennetz und Doppelspurausbau der BDWM stellen hohe Anforderungen. Weiter müssen diese Baustellen mit den Werterhaltungsmassnahmen auf städtischer Ebene abgestimmt sein. Der Kanton ist

Sitzung vom 18. Januar 2016

zurzeit damit beschäftigt, entsprechende Ablaufpläne zu erstellen. Die Stadt bringt hier ihre Anliegen ein und ist bestrebt, die Einschränkungen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Zu Frage 8

Die Stadt Dietikon ist bereits im letzten Jahr an die Limmattalbahn AG und den Kanton herangetreten mit dem Anliegen, die Begleitung der verschiedenen Bahn- und Strassenbaustellen zu organisieren und zeitlich aufeinander abzustimmen. Dabei ist es dem Stadtrat ein wichtiges Anliegen, die Bevölkerung, die Parteien und die Verbände gut zu informieren und miteinzubeziehen. Ein konsolidiertes Vorgehenskonzept soll zeitnah vorliegen. Dabei ist die Fortführung des Runden Tisches eine der vorgeschlagenen Massnahmen.

Der Stadtrat beschliesst:

Die Dringliche Interpellation von Lucas Neff (Grüne) und 21 Mitunterzeichnenden betreffend Begleitung Planung Limmattalbahn, Strassenbaumassnahmen und Weiteres wird im Sinne der Erwägungen beantwortet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

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

NAMENS DES STADTRATES


Otto Müller
Stadtpräsident


Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

versandt am: 21. Jan. 2016
JB