

V2.6. Regional- und Ortsverkehr
S3.4.Zeg. Zentrumsgestaltung

90248

Unterirdische Bahnführung durch das Dietiker Zentrum

Postulatsbericht

Josef Wiederkehr, Mitglied des Gemeinderates, und 22 Mitunterzeichnende haben am 10. April 2008 folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird aufgefordert, zu prüfen, in welchen Bereichen die Stadtbahn und die BD unterirdisch geführt werden, um langfristig sicherzustellen, dass die Lebensqualität in Dietikon nicht unter dem zusätzlichen Bahnverkehr leidet.

Abgeklärt werden soll insbesondere auch, inwieweit die BDWM, die Kantone Zürich und Aargau und der Bund für die entsprechenden Kosten aufkommen müssen.

Begründung:

Durch die Erweiterung der Kapazität der Bremgarten Dietikon Bahn (BDWM) wird die Kapazität der Kreuzung Löwenstrasse für Fussgänger, Velofahrer und für den motorisierten Verkehr weiter eingeschränkt. Auch die Streckenführung der Stadtbahn Limmattal ist teilweise entlang der Bremgartnerstrasse über die Kreuzung Löwenplatz geplant. Dies wird zu einer zusätzlichen Belastung führen. Bereits heute wirkt sich diese Situation negativ auf die Attraktivität unseres Zentrums aus. In Zukunft dürfte diese noch gravierender für das Zentrum und den Verkehrsfluss sein."

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 8. Mai 2008 das Postulat an den Stadtrat überwiesen, der dazu wie folgt Bericht erstattet:

Ausbau der BDWM-Bahn (S17)

Für die auf Stadtgebiet bisher grösstenteils einspurig verkehrende BDWM-Bahn (S17) sieht der kantonale Verkehrsrichtplan langfristig einen Ausbau des bisherigen Trassees auf eine Doppelspur vor. Im Vordergrund steht dabei eine oberirdische Lösung, entweder eigentrasseiert oder, um Platz zu sparen, im Mischverkehr. Mit dem Agglomerationsprogramm Aargau Ost hat der Kanton Aargau dem Bund für die Strecke Reppischhof bis Dietikon und für eine neue Einführung Bahnhof Dietikon einen Unterstützungsbeitrag in der Höhe von insgesamt Fr. 36 Mio. (Periode 2011 - 2018) beantragt.

Stadtbahn Limmattal

Das im Jahr 2007 in den kantonalen Verkehrsrichtplan aufgenommene Trasse der Limmattalbahn verläuft von Urdorf über die Birmensdorferstrasse, folgt der Schöneeggstrasse auf ihrer gesamten Länge und führt über die Bremgartnerstrasse auf dem Trasse der BDWM-Bahn am Stadthaus vorbei zum Bahnhof. Vom Bahnhof verläuft das Trasse entlang der Weiningerstrasse, quert die Überlandstrasse und folgt dieser auf der Nordseite. Auf Höhe Bleicherstrasse zweigt es nach Westen ab und führt quer durch das Niderfeld. Im Stadtzentrum ist eine Haltestelle vor dem Stadthaus vorgesehen.

Mit der Limmattalbahn soll zusätzliche und attraktive Verkehrskapazität zur Entlastung des in Spitzenzeiten vielerorts überlasteten Strassennetzes geschaffen und damit der Modalsplit (MIV - öV) zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Die festgelegte Linienführung der Limmattalbahn baut auf der System- und Korridorstudie (2002) der Kantone Zürich und Aargau auf und ist das Ergebnis einer zweistufigen Trasseestudie, in welcher unzählige Varianten unter den Aspekten Erschliessungs- und Angebotsqualität, Sicherheit, Betriebsqualität, Städtebau und Kosten verglichen wurden. Die entwickelte, grundsätzlich oberirdisch und zweispurig verlaufende Bestvariante (2003) wurde weiterentwickelt und bezüglich technischer und betrieblicher Machbarkeit geprüft und als städtebaulich verträglich beurteilt. Einer Interpellationsantwort des Stadtrates vom 12. Juli 2004 kann entnommen werden, dass es dank Mitwirkung des Stadtrates gelungen ist, einer Variante zum Durchbruch zu verhelfen, welche den Forderungen der Stadt weitgehend entgegenkommt.

Die Federführung der weiteren Planungsschritte für die Limmattalbahn liegt nach Absprache zwischen den Kantonen Aargau und Zürich beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), welcher 2008 die weiteren Planungsarbeiten aufgenommen hat. Die Attraktivität einer Stadtbahn wird gerade mit einer oberirdischen Führung begründet, welche abgesehen von den Bau- und Betriebskosten auch benützungsfreundlicher und sicherer als eine unterirdische Führung ist. Der Stadt wurde zugesichert, in einer nächsten Planungsphase die bezüglich Leistungsfähigkeit kritischen Streckenabschnitte wie Bremgartnerstrasse, Knoten Kirchplatz und Knoten Weininger-/Überlandstrasse nochmals zu überprüfen, ebenso wie alternative Linienführungen im Stadtzentrum.

Die Bremgartnerstrasse zwischen Schöneeggstrasse und dem Kirchplatz müsste so umgestaltet werden, dass die verschiedenen Bedürfnisse des öV, des MIV und des LV befriedigt werden können. Gegenüber der heutigen Situation mit den komplexen Steuerungsverhältnissen für Bus und Bahn bietet sich mit den nötigen Veränderungen eine städtebauliche Chance, insbesondere vor dem Stadthaus. Nach der Verkehrspolitik des Stadtrates muss insbesondere im Zusammenhang mit dem Projekt Zentrumsentlastung Dietikon als Randbedingung gewährleistet sein, dass das Zentrum auch in Zukunft gut mit dem MIV erreicht werden kann.

Nach erfolgreicher Einzonung des Niederfeldes soll der aus siedlungspolitischen Gründen prioritäre Abschnitt vom Bahnhof Dietikon Richtung Westen als Busvorlauf auf weitgehend eigenem Trasse betrieben werden, bevor später der Schienenbetrieb (bis Kantonsgrenze: Länge 2.0 km, Kosten ca. 51 Mio. Franken) aufgenommen wird. Der Abschnitt Herweg bis Stadthaus Dietikon (Länge 1.7 km, ca. 48 Mio. Franken) wird wohl als letzte Etappe der Stadtbahn realisiert werden. Die Kosten für die ca. 0.5 km lange Teilstrecke auf der Bremgartnerstrasse werden auf ca. 21 Mio. Franken geschätzt.

Die Limmattalbahn wurde ins Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich aufgenommen, welches vom Regierungsrat am 14. November 2007 verabschiedet wurde. Als erste Etappe der Stadtbahn ist die Strecke Zürich bis Schlieren mit 115 Mio. Franken (Periode 2015 - 2025) enthalten, für die zweite und dritte Etappe (Dietikon bis Aargau bzw. Schlieren-Urdorf-Dietikon, ab 2025) sind 400 Mio. Franken eingesetzt.

Machbarkeit unterirdische Bahnführung

Eine Tieflage der BDWM-Bahn (S17) direkt unter der Bremgartnerstrasse wäre technisch machbar. Eine im Jahr 2001 erarbeitete Studie schätzt für den ca. 1.8 km langen Abschnitt ab der Bernstrasse bis zum Kirchplatz Anlagekosten von ca. 160 Mio. Franken. Bei einer unterirdischen Verlängerung bis zur Überlandstrasse betragen diese ca. 200 Mio. Franken. Darin sind volkswirtschaftliche Kosten während der Bauzeit sowie spätere Betriebs- und Unterhaltskosten nicht berücksichtigt.

Trotz möglichst geringer Überdeckung kommt eine unterirdische Bahnführung im Stadtzentrum etwa 1 - 2 m unter den mittleren Grundwasserspiegel zu liegen, was vom Umweltschutz her eine Ausnahmebewilligung erfordert.

Eine unterirdische Führung der Limmattalbahn in der Schöneeggstrasse wäre technisch ebenfalls machbar, doch käme das Bauwerk im Abschnitt Poststrasse bis Birmensdorferstrasse durchwegs ca. 3 - 4 m unter den mittleren Grundwasserspiegel, was aber mit grosser Wahrscheinlichkeit aus Gründen des Gewässerschutzes vom Kanton nicht bewilligt werden dürfte. Noch weniger wahrscheinlich wäre eine unterirdische Führung ausserhalb des Strassenraumes durch Siedlungsgebiet, da wegen der vorhandenen Untergeschosse das Trasseee noch tiefer liegen müsste.

Leitbild Verkehr im Stadtzentrum

Das Konzept für den motorisierten Individualverkehr gemäss Planung "Attraktives Zentrum Dietikon" sieht zugunsten von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr eine Verkehrsreduktion im Stadtzentrum vor. Der Fremdverkehr soll vom Stadtzentrum ferngehalten werden. So kann die Bremgartner- und Zentralstrasse im Zentrumsbereich aufgewertet und mehr Spielraum für Stadtraum und Fussgänger erreicht werden. Auch soll im Zentrum das Geschwindigkeitsniveau auf den innerörtlichen Achsen und Nebenstrassen nicht nur für den MIV, sondern auch für die S17 reduziert werden. Für die Limmattalbahn wäre für die Fahrt durch die Schöneeggstrasse lokal eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zweckmässig.

Knoten Kirchplatz mit zweitem Bahngleis

Bezüglich Verkehr kommt der Knoten Kirchplatz zu Spitzenstunden an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Für den MIV muss er ein Grossteil sowohl des Ost-West- als auch des Nord-Süd-Verkehrs innerhalb der Stadt bewältigen. Der zunehmende Bahnbetrieb begünstigt – da parallel verlaufend – zwar die prioritäre Fussgängerbeziehung Stadthaus-Bahnhof über den Knoten Kirchplatz, doch nimmt mit dem heutigen Verkehrsregime die Kapazität v.a. für die MIV-Achse Ost-West entsprechend ab.

Gemäss einer verkehrstechnischen Beurteilung, welche den Ausbau des Bahntrassees auf Doppelspur und Kreuzen zweier Züge im Bereich des Knotens Kirchplatz untersucht, kann die Leistungsfähigkeit dieses Knotens mit einer Umgestaltung verbessert werden. Die zusätzliche Kapazität soll nicht für den MIV, sondern für die Bevorzugung von Bahn und Bus verwendet werden.

Kostenübernahme, -beteiligung

Der Bund kann neu über den Infrastrukturfonds auch für Bahnanlagen Beiträge (in der Regel 35 bis 40 % der Erschliessungskosten) sprechen. Er stützt sich dabei auf die Agglomerationsprogramme der Kantone. Die bisher durch das Eisenbahngesetz geregelte Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen ist auf Bundesebene derzeit im Umbruch. Denkbar ist, dass die Infrastruktur der BDWM-Bahn ganz zulasten der Kantone Zürich und Aargau oder ganz zulasten des Bundes geht, wobei nach Abklärungen kaum ein Beitrag an die Zusatzkosten einer unterirdischen Bahnführung zu erwarten ist.

Über die Finanzierung und Kostenbeteiligungen einer Tieflage der BDWM-Bahn kann daher zum heutigen Zeitpunkt keine sichere Aussage gemacht werden.

Zusammenfassung

Eine unterirdische Bahnführung im Zentrum von Dietikon ist technisch grundsätzlich zwar machbar und könnte v.a. den Knoten Kirchplatz bezüglich Leistungsfähigkeit zugunsten des MIV entlasten, doch sprechen erhebliche Gründe wie Benützungsfreundlichkeit, erforderliche Eingriffe ins Stadtbild

für Rampen sowie Sicherheitsüberlegungen bei Haltestellenabgängen für eine oberirdische Bahnführung.

Der Stadtrat kann sich eine oberirdische, benutzerfreundliche Bahnführung durch das Dietiker Zentrum als Teil eines urbanen Stadtraumes dann vorstellen, wenn die innerörtlichen Achsen vom Durchgangsverkehr Nord-Süd sowie Ost-West wirksam entlastet und zugunsten der Fussgänger aufgewertet werden können und das Zentrum auch in Zukunft gut mit MIV erreicht werden kann.

Dies ist im Rahmen des Projektes Zentrumsentlastung sowie der Trasseesicherung für die Limmattalbahn als Randbedingung ebenso wie alternative Linienführungen im Stadtzentrum im Detail nochmals zu überprüfen.

Da das Postulat in die Zuständigkeit des Stadtrates fällt, gilt es mit diesem Bericht gemäss § 56 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Gemeinderates als erledigt.

Der Stadtrat beschliesst:

Zum Postulat von Josef Wiederkehr und 22 Mitunterzeichnenden betreffend unterirdischer Führung BDWM und Limmattalbahn wird im Sinne der Erwägungen Bericht erstattet.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Zürcher Verkehrsverbund ZVV, Hofwiesenstrasse 370, 8090 Zürich;
- alle Mitglieder des Gemeinderates;
- Sekretariat Gemeinderat;
- Baukommission;
- Stadtgenieurbüro;
- alle Mitglieder des Stadtrates.

NAMENS DES STADTRATES

Otto Müller
Stadtpräsident

Dr. Karin Hauser
Stadtschreiberin

Pe/AHo/gb 0302Postu_Bahnführung_Zentrum.doc

versandt am: