

## **5. Objektkredit für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon**

Antrag des Regierungsrates vom 23. Februar 2022 und gleichlautender Antrag der Kommission für Planung und Bau vom 30. August 2022

Vorlage 5799 (*Ausgabenbremse*)

*Ratspräsidentin Esther Guyer*: Ziffer römisch I der Vorlage untersteht der Ausgabenbremse.

*Andrew Katumba (SP, Zürich), Präsident der Kommission für Planung und Bau (KPB)*: Der heutige Einspurbetrieb der Bremgarten-Dietikon-Bahn soll in einen doppelgleisigen, richtungsgetreuten Bahnbetrieb ausgebaut werden. Im Rahmen dieses Bahnprojektes sollen die Haltestellen Stoffelbach, Bergfrieden und Schöneeggstrasse neu behindertengerecht ausgestaltet werden. Heute fährt die Bremgarten-Dietikon-Bahn, BDB, eine eigene Wortschöpfung, zwischen der Haltestelle Stoffelbach und dem Endbahnhof in Dietikon in der Bremgartnerstrasse lediglich eingleisig, teils im seitlichen Eigentrassee, teils im Mischtrassee mit Gegenverkehr. Zu Stosszeiten kommt es aufgrund des Rückstaus des MIV (*motorisierter Individualverkehr*) zum Teil zu massiven Behinderungen des Bahnverkehrs. Teilweise gibt es auch gefährliche Situationen mit den Fussgängerinnen und Fussgängern.

Das heute wenig flexible Bahnbetriebssystem ist äusserst verspätungsanfällig. Dies hat zur Folge, dass die fahrplanmässig vorgesehenen Anschlüsse von und zu anderen Linien des öffentlichen Verkehrs, insbesondere am Bahnhof Dietikon, nicht mit der erforderlichen Zuverlässigkeit gewährleistet werden können. Durch einen Ausbau des einspurigen Trassees auf dem Gebiet der Stadt Dietikon zur Doppelspur soll die Fahrplanstabilität der Linie S17 verbessert und damit eine zuverlässigere Anschlusssituation von und zu den im Limmattal verkehrenden S-Bahnen S11 und S12 und den verschiedenen Buslinien geschaffen werden.

Für die Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon beantragt der Regierungsrat einen Objektkredit von insgesamt 17,498 Millionen Franken zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe 8400, Tiefbauamt. Die Gesamtkosten für die Projektierung und den Bau der Doppelspur, einschliesslich der Umgestaltung der Bremgartnerstrasse belaufen sich auf insgesamt 45 Millionen Franken, wovon der grösste Teil auf die Bahninfrastruktur gemäss Eisenbahngesetz entfällt. Der Bund wird voraussichtlich einen Anteil von 15 Millionen Franken in Form eines bedingt rückzahlbaren Darlehens aus dem Bahninfrastrukturfonds zur Erneuerung der Bahnanlagen übernehmen. Die entsprechenden Mittel sind in der zwischen dem Bund und der Aargau Verkehr AG, kurz AV, vereinbarten, geltenden Leistungsvereinbarung eingestellt.

Mit der neuen Anordnung der Gleisanlage wird auch die Bremgartnerstrasse sowie der Knoten Bremgartner-/Bernstrasse umgestaltet. Weiter wird der Knoten Guggenbühl-/Wildeggstrasse durch Umbau zu einem neuen Verkehrskreisel op-

timiert. In der Bremgartnerstrasse werden die Züge der S17 weiterhin als Strassenbahn im Mischverkehr verkehren, jedoch neu richtungsbezogen zusammen mit dem Individualverkehr. Die bestehenden Haltestellen Bergfrieden und Schöneggstrasse werden neu mit Mittelperrons erstellt und auf dem künftig geplanten Betrieb mit bis zu 105 Meter langen Zugskompositionen ausgelegt. Der heute fehlende Radstreifen bergwärts wird im Rahmen dieses Projektes ebenfalls ergänzt, talwärts ist dies jedoch aus Platzgründen nicht möglich. Die öffentliche Beleuchtung soll ersetzt werden und die Mehrzahl der Fussgängerübergänge zu den Haltestellen wird künftig mit Lichtsignalanlagen gesichert. Nebst den Tiefbauarbeiten werden auch die kompletten Fahrleitungs-, Sicherungs- und Lichtsignal-Anlagen sowie die öffentliche Beleuchtung, die Strassenentwässerung und weitere tangierende Werkleitungen erneuert; dies zum Projekt.

Zur Umsetzung des gesamten Verkehrsregimes mit der neuen Doppelspur der Bremgarten-Dietikon-Bahn werden für die beidseitigen Erweiterungen des bestehenden Strassenraums insgesamt 6200 Quadratmeter Land erworben. Bei der Enteignung handelt es sich jedoch hauptsächlich um Vorgärten an der Hauptachse. Die erworbenen Grundstücksflächen werden nach Bauabschluss den bestehenden Strassenparzellen zugeschlagen. Mit der Annahme des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, kurz FABI, ist der Bund allein für den Ausbau und die Erneuerung der Bahnstrecke Bremgarten-Dietikon zuständig und er finanziert entsprechende Projekte grundsätzlich über den neugeschaffenen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds. Der Bund wird sich folglich am Gesamtprojekt, bestehend aus den Investitionen in die Bahn und die Strasseninfrastruktur, weiterhin mit einem Beitragssatz von 35 Prozent beteiligen. In der Kommission wurden zahlreiche Fragen zur Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden und zur Verkehrssicherheit, insbesondere des Langsamverkehrs, gestellt. Trotz des begrenzten Strassenraums konnte mit dem vorliegenden Projekt das Optimum herausgeholt werden. Dass der Velostreifen nicht auf beiden Strassenseiten umgesetzt werden konnte, ist für einen Teil der Kommission wohl ein Wermutstropfen. Auch wurde das Temporegime von 40 Stundenkilometern moniert, was im Kanton Zürich doch eher unüblich ist. Wir vermuten jedoch, dass es sich um einen Kompromiss zwischen Lärmschutz und Pünktlichkeit der Bahninfrastruktur oder der Bahnfahrten handelt.

Im Namen der einstimmigen Kommission für Planung und Bau beantrage ich Ihnen, der Vorlage zuzustimmen und den Objektkredit zu genehmigen. Ebenfalls bitte ich Sie, die Hürde der Ausgabenbremse zu nehmen. Besten Dank.

*Hans Egli (EDU, Steinmaur):* Wir haben es von Herrn Katumba gehört, was alles mit dem Objektkredit geplant ist, und die Feststellung zum Projekt ist ernüchternd: Der MIV ist der Verlierer der Vorlage, der Strassenraum und die Kapazitäten werden durch mehr Ampeln reduziert. Ich frage Sie: Wo gibt es ein vergleichbares Vorgehen? Der Autofahrer ist nicht der Verursacher des Objektkredits, erhält ein Minderangebot und muss fast ein Drittel der Kosten von 30 Millionen aus dem Strassenfonds berappen. Ich nenne das eine klassische Übervorteilung der Autofahrer. Das wäre das Gleiche, wie wenn die Fussgänger neu an die Autobahn

zahlen müssten. Wenn ich dann noch höre, dass beim MIV der Alarmgrenzwert überschritten wird, die Bahn aber einen höheren Lärmgrenzwert hat, der somit im grünen Bereich liegt, muss man feststellen, dass hier mit verschiedenen Ellen gemessen wird. Einmal mehr bezahlt der Autofahrer den ÖV und wird noch mit einem Tempo-40-Antrag ausgebremst. Wie Sie wissen ist die SVP/EDU-Fraktion für die ÖV-Förderung und wird in den sauren Apfel beißen und diesem Projekt zustimmen, in der Hoffnung und Erwartung, dass die linke Seite beim nächsten MIV-Projekt zum Wohle von uns allen ebenfalls pragmatisch entscheiden wird. Wie gesagt, wir werden dem Projekt zustimmen, wollen es aber wirklich nicht unerwähnt lassen, dass seitens des MIV sehr, sehr viele Kompromisse gemacht werden. Danke vielmals.

*Sonja Rueff-Frenkel (FDP, Zürich):* Die FDP wird diesem Kredit ebenfalls zustimmen. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn fährt zwar zum grössten Teil auf dem Gebiet des Kantons Aargau, ist aber für die ganze Region, für das ganze Limmattal, welches eine boomende Region ist, eine sehr wichtige Verbindung. Der Ausbau dieser Linie, dieser Bremgarten-Dietikon-Bahn neu zur Doppelspur wird die Fahrplanstabilität und somit die Anschlusssituation der S-Bahn im Limmattal, der S11 und der S12, welche den ganzen Kanton Zürich durchqueren, verbessern. Was den Objektkredit im Detail anbelangt, haben wir von Andrew Katumba bereits die Details gehört. Es geht nicht nur um die neue Anordnung der Gleisanlage, sondern auch um die Bremgartnerstrasse. Das Zentrum von Dietikon wird umfahren und somit vom Durchgangsverkehr entlastet. Bei diesem Projekt werden der ÖV, der MIV und der Langsamverkehr optimiert, daher stimmen wir diesem Projekt gerne zu.

*Jonas Erni (SP, Wädenswil):* Der Doppelspurausbau der Bahnstrecke Bremgarten–Dietikon und die damit verbundene Umgestaltung der Bremgartnerstrasse in Dietikon ist sinnvoll und nötig, da es sich bei der betroffenen Strecke um eine wichtige Verkehrsachse vom Kanton Zürich zum Kanton Aargau handelt. Die projektierte Umgestaltung der Strasse soll die Lebensqualität in Dietikon verbessern und die Attraktivität der Stadt durch eine siedlungsangepasste Strassengestaltung erhöhen und gleichzeitig die Umweltbelastung durch den MIV reduzieren und die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern, denn durch einen Ausbau des heute einspurigen Trassees auf dem Gebiet der Stadt Dietikon zur Doppelspur soll die Fahrplanstabilität der S17 verbessert und damit eine zuverlässigere Anschlusssituation von und zu den im Limmattal verkehrenden S-Bahnen, zur neuen Limmattalbahn und den verschiedenen Buslinien geschaffen werden. Im Rahmen des Vorhabens bleiben die beiden Gehwege erhalten. Für die Radfahrenden wird bergwärts ein Velostreifen markiert, talwärts ist dies aus Platzgründen nicht möglich. Wie der Kommissionspräsident bereits gesagt hat, stellt dies im vorliegenden Projekt einen Wermutstropfen dar. Da die Vorteile die Nachteile jedoch überwiegen, stimmt die SP der Bewilligung des Objektkredits zu.

*Monica Sanesi Muri (GLP, Zürich):* Die geplanten Strassenarbeiten in Dietikon sind nicht nur nötig, sie führen auch zu einer Verbesserung gegenüber heute. Eine Optimum-Lösung wird es nicht sein, das haben wir gehört, die Platzverhältnisse sind sehr eng. Jedoch gehen die geplanten Bauarbeiten in eine gute Richtung, denn die Strasseninfrastruktur wird möglichst fair aufgeteilt. Für den motorisierten Individualverkehr wird eine bessere Umfahrungsmöglichkeit entstehen, so dass das Zentrum von Dietikon vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Das ist für die Autofahrenden gut sowie auch für die Bevölkerung, für die Bewohnenden rund um die Strasse. Diese ersparen sich Lärm und auch Ärger. Für die ÖV-Nutzenden entstehen durch den Ausbau der S17-Strecke auf Doppelspur weniger Verspätungen und es verbessert sich so die Anschlussituation auf die S-Bahnen und Busse im Limmattal, was die Attraktivität des ÖV steigert. Mit einer Begrünung des Trassees hätte man auch einen Biodiversitätstupfer in das Projekt einbringen können. Dies ist aber nicht möglich, da die S17 mit dem MIV im Mischverkehr fährt, also kein eigenes Trassee hat. Die Haltestellen auf dieser Strecke werden neu gegen Wind und Wetter überdacht und endlich hindernisfrei sein. Und das Trottoir bleibt immerhin bestehen. Trotz der sehr engen Strassensituation kann auch für die Velofahrenden eine kleine Verbesserung erreicht werden, indem neu ein – nur ein – Velostreifen entsteht. Die Grünliberalen stimmen dem Objektkredit zu.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Die Grünen stimmen dem Objektkredit zu. Das Projekt macht auch aus unserer Sicht Sinn sowohl für den ÖV als Ergänzung zur Limmattalbahn und zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Bahnlinie Bremgarten–Dietikon als auch in Bezug auf die Sicherheit. Die heutige Situation mit einer einspurigen Führung der Bahn, wo teilweise die Bahn auf der falschen Spur entgegenkommt, ist sicherlich nicht mehr zeitgemäss und erfordert dringend eine bessere Lösung. Wir haben auch die Veloführung geprüft, welche mit dem neuen Projekt deutlich verbessert werden kann. Gleichzeitig wird auch die Behindertengerechtigkeit erstellt. Neu wird die Strecke nicht mehr mit 50 Kilometern wie heute, sondern mit 40 Kilometern signalisiert. Damit wird dem Lärmschutz etwas Rechnung getragen. Tempo 30 wurde geprüft, aber wegen der Fahrplanstabilität wieder verworfen. Grundsätzlich ist auf solch stark lärmbelasteten Strassenabschnitten Tempo 30 vorzusehen. Wir haben keinen solchen Antrag gestellt, erwarten aber, dass nach der Realisierung dieser Aspekt nochmals geprüft wird und dort allenfalls trotzdem noch Tempo 30 eingeführt wird. Besten Dank.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Das Limmattal hat sich ja bekanntlich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt, und in wenigen Wochen nimmt die Limmattalbahn planmässig ihren Betrieb auf, damit steht ein Generationenprojekt kurz vor dem Abschluss. Aber es besteht weiterhin Handlungsbedarf im Limmattal, insbesondere auch beim bestehenden Eisenbahnnetz, damit der öffentliche Verkehr weiterhin attraktiv und sicher ist. Nun, das Projekt ist ein Gesamtverkehrsprojekt, eine typische Gesamtverkehrs-Vorlage, gemeinsam durch die

Baudirektion und meine Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet, mit allen Elementen, die zu einem Gesamtverkehrskonzept dazugehören. Der Präsident der KPB hat es vorgestellt, ich möchte mich nicht wiederholen. Wichtig ist, dass die Finanzierung des Vorhabens mit Gesamtkosten von rund 47 Millionen Franken für den Kanton Zürich attraktiv ist, weil sich der Bund eben massgeblich daran beteiligt. Der Staatsbeitrag von brutto rund 3 Millionen Franken, der auf die Bahnanlage entfällt, hat der Regierungsrat bereits am 23. Februar 2022 in eigener Kompetenz beschlossen, hängt nun aber von Ihrer heutigen Entscheidung ab. In diesem Sinne bitte ich Sie, diesen Objektkredit von brutto 17,5 Millionen Franken zur Umgestaltung der Bremgartnerstrasse zu bewilligen. Herzlichen Dank.

#### *Eintreten*

ist beschlossen, nachdem kein anderer Antrag gestellt worden ist.

#### *Detailberatung*

#### *Titel und Ingress*

*I.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Nun stellen wir fest, ob das Quorum der Ausgabenbremse erreicht wird. Der Rat besteht zurzeit aus 180 Mitgliedern. Deshalb braucht es mindestens 91 Stimmen. Kommen weniger als 91 Stimmen zustande, ist der Antrag abgelehnt.

#### *Abstimmung*

**Für Ziffer I der Vorlage 5799 stimmen 166 Ratsmitglieder.** Damit ist das erforderliche Quorum der Ausgabenbremse erreicht worden.

*II.–V.*

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.