

Sitzung vom 20. Mai 1997

1059. Anfrage (Verkehrsprobleme in Dietlikon)

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Zürich, und Kantonsrat Felix Müller, Winterthur, haben am 3. März 1997 folgende Anfrage eingereicht:

In den Industriegebieten zwischen Dietlikon, Wallisellen und Dübendorf entstanden in den letzten Jahren verschiedene Einkaufszentren. Diese ziehen heute so viele autofahrende Besucherinnen und Besucher an, dass sich der Strassenverkehr regelmässig selber zum Erliegen bringt.

Spezielle Schwierigkeiten zeigen sich derzeit bei der Bewältigung des Strassenverkehrs in Dietlikon. Der Ruf nach Verbesserungen im Strassennetz wird immer lauter. Auf der anderen Seite steht die mangelnde Erschliessung dieser Einkaufszentren durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (zu Fuss, Velo). Der S-Bahnhof Dietlikon ist recht weit entfernt, der Bus vom Bahnhof Dietlikon zu den Einkaufszentren fährt tagsüber nur stündlich, Fussgänger finden keine attraktiven Fusswege, und den Gratisparkplätzen steht – wo überhaupt – ein recht kostspieliger Hauslieferdienst gegenüber. Kurz gesagt: während für andere Einkaufszentren Verkehrskonzepte mit Förderung des Fussgänger-, Velo- und öffentlichen Verkehrs erarbeitet und umgesetzt werden, ist das Einkaufsgebiet in Dietlikon einzig auf den Autoverkehr ausgerichtet.

Wir bitten daher den Regierungsrat um Beantwortung unserer Fragen:

1. Die Planung hat in Dietlikon bei gegebener Erschliessungsinfrastruktur verschiedene Bauprojekte zugelassen, welche sehr viel Verkehr erzeugen. Hätte nicht die Bewilligung von Bauprojekten die vorhandene Verkehrsinfrastruktur berücksichtigen müssen und allenfalls eine Bewilligung nicht erteilt werden dürfen?
2. Wann verlangt der Kanton Zürich für das betreffende Gebiet in Dietlikon ein umfassendes Verkehrskonzept und dessen Umsetzung mit Einbezug des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs und mit einer Zielsetzung bezüglich Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Einrichtung eines Pendelbusses zwischen dem Bahnhof Dietlikon und dem Bahnhof Stettbach zur Erschliessung der Einkaufsgebiete zwischen Dietlikon und Stettbach, anstelle von Kapazitätserweiterungen des Strassennetzes? Ein solcher Busbetrieb könnte in Stettbach auch Vorläuferfunktion für den Mittelverteiler übernehmen.
4. Wer ist für die Übereinstimmung von Bauzonen und vorhandener bzw. geplanter Verkehrsinfrastruktur verantwortlich? Wer ist für die Übereinstimmung von Bauprojekten und vorhandener Verkehrsinfrastruktur zuständig? Kann ein Bauprojekt abgelehnt werden, wenn die Erschliessungsmöglichkeiten nicht gegeben sind?
5. Müsste nicht der Kanton bei der Genehmigung einer Bau- und Zonenordnung dem Aspekt der möglichen Überbauung und der dadurch ausgelösten Verkehrsströme und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Beachtung schenken und entsprechende Auflagen zuhanden der Gemeinde formulieren?
6. Müssten nicht bei der Ausarbeitung des Verkehrsplans einer Gemeinde auf bestehende Grenzen der Erschliessung hingewiesen werden und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Verkehrsströme sinnvoll bewältigt werden können?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vreni Püntener-Bugmann, Zürich, und Felix Müller, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Für die Erteilung von Baubewilligungen in den vom Regierungsrat genehmigten Bauzonen ist die örtliche Baubehörde zuständig. Für grössere Bauvorhaben ist nach den Bestimmungen der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Seit 1990 wurde für drei Vorhaben im Industriegebiet Dietlikon eine UVP durchgeführt (Jumbo Markt, IKEA-Haus, Fachmarkt) mit

dem Ergebnis, dass diese Anlagen unter Auflagen und Bedingungen auch aus der Sicht des Umweltrechts bewilligt werden konnten. Im wesentlichen ausschlaggebend war jeweils der Umstand, dass diese Anlagen für sich den gesetzlichen Bestimmungen entsprachen und insbesondere nur unwesentlich zur Luft- und Lärmbelastung im betreffenden, direkt an der Autobahn A1 gelegenen Gebiet beitragen.

Bereits Mitte der achtziger Jahre wurde die Gemeinde Dietlikon von den zuständigen kantonalen Stellen auf die damals bestehenden und die zu erwartenden Probleme betreffend Verkehrserschliessung im Bereich der Industriezone aufmerksam gemacht. Der Gemeinderat hat verschiedene Ideen geprüft, ein eigentliches Konzept wurde jedoch bis heute nicht vorgelegt. Vordringlich wäre eine verbesserte Steuerung des Verkehrs an den Knoten an der Neuen Winterthurerstrasse (Lichtsignalanlage Industriestrasse/Neue Winterthurerstrasse [West] und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs) sowie eine Verflüssigung des Verkehrs innerhalb des Industriegebiets (Einbahnregime, Verkehrsüberwachung und Verkehrslenkung).

Heute verkehren die Busse der Linie 787 stündlich vom Bahnhof Dietlikon über das Einkaufszentrum Glatt zum Lindenplatz Dübendorf. Zudem verbindet die Linie 748 das fragliche Gebiet mit den Bahnhöfen Dübendorf und Dietlikon; deren Busse verkehren ebenfalls stündlich, in den Hauptverkehrszeiten zweimal stündlich. Auf den Fahrplanwechsel im Sommer 1998 ist vorgesehen, das Busangebot im Raum Dietlikon zu verbessern. Neu sollen die Busse der Linie 787 halbstündlich zwischen den Bahnhöfen Dietlikon und Stettbach verkehren. Derzeit laufen Projektierungsarbeiten für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an den Lichtsignalanlagen und eine allfällige Erstellung von separaten Busspuren; diese Massnahmen sind jedoch nur im Rahmen eines umfassenden Verkehrskonzepts beurteilbar und realisierbar.

Die Erschliessungsplanung hat sich grundsätzlich nach der Zonenplanung zu richten und nicht umgekehrt. Es ist in erster Linie Sache der Gemeinde, für die genügende Erschliessung des Industriegebiets zu sorgen und die Übereinstimmung einzelner Bauprojekte mit der Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu überprüfen. Bei der Genehmigung einer Bau- und Zonenordnung, insbesondere im Falle von grösseren Industriezonen, sind Art und Umfang der durch die spätere Überbauung ausgelösten Verkehrsströme meist noch nicht genügend absehbar. Die Art der Betriebe und die durch deren Angebot und Betriebskonzept ausgelösten konkreten Anforderungen an die Erschliessung sind in diesem Zeitpunkt nicht bekannt. Wo, wie im vorliegenden Fall, mehrere Anlagen im Laufe der Zeit insgesamt zu übermässigen Verkehrsproblemen führen, drängt sich für das gesamte Gebiet ein koordiniertes Vorgehen durch Erarbeitung eines Verkehrskonzepts auf. Die kantonalen Stellen werden diesbezüglich mit der Gemeinde in Kontakt bleiben.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten, der Polizei und der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi