

Sitzung vom 4. Juli 2012

**707. Anfrage (Flankierende Massnahmen an der Bern-
und Überlandstrasse im Limmattal)**

Kantonsrat Andreas Geistlich, Schlieren, und Kantonsrätin Carmen Walker Späh, Zürich, haben am 16. April 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Die übergeordnete Verkehrsrichtplanung sieht im Limmattal vor, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, indem der Ost-West-Verkehr von der Achse Zürcher-/Badenerstrasse auf die Bern- und Überlandstrasse verlagert wird.

Nun plant der Kanton Zürich im Zentrum von Schlieren eine neue Verkehrsführung. Kernpunkte davon sind ein einspuriger Kreisell am Kreuzungspunkt Badener-, Zürcher-, Engstringer-, Bahnhof- und Uitikonstrasse mit einer gegenüber heute reduzierten Verkehrskapazität sowie eine angebotsorientierte Verkehrsdosierung auf der Zürcher-Badenerstrasse. Dies auch im Hinblick auf die Limmattalbahn.

Wegen den Beiträgen aus dem Agglomerationsfonds wird dieses Kreisellprojekt mit höchster Priorität vorangetrieben, damit der Baubeginn im Jahr 2014 stattfinden kann. Die notwendigen flankierenden Massnahmen auf der Bernstrasse sind jedoch noch nicht erstellt und es sind Stausituationen zu erwarten. Dies führt zu einer Belastung für das Gewerbe und die Wirtschaft und für diejenigen, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, und zu Ausweichverkehr in die Quartiere.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum werden die flankierenden Massnahmen nicht in einem einzigen Bauprojekt zeitlich und inhaltlich derart koordiniert, dass sie gleichzeitig bekannt sind?
2. Wie sieht der genaue Fahrplan des Kantons aus für die flankierenden Massnahmen auf der Bernstrasse und der Überlandstrasse von Altstetten bis an die Kantonsgrenze, bzw. wann werden die konkreten Massnahmen bekanntgegeben?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat die Quartiere entlang der Bernstrasse und der Überlandstrasse vor der zusätzlichen Verkehrsbelastung zu schützen?

4. Was geschieht mit Beiträgen aus dem Agglomerationspaket I an Bauprojekte, deren Baubeginn sich über das Jahr 2014 hinaus verzögert?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass Gelder aus dem Agglomerationsfonds zwar für langsamverkehrsfreundliche Massnahmen, nicht aber für flankierende Massnahmen gesprochen werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Andreas Geistlich, Schlieren, und Carmen Walker Späh, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Der Kanton Zürich verfolgt bezüglich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Dietikon und in Schlieren folgende Ziele: Der Verkehr soll so gelenkt werden, dass der überregionale Verkehr möglichst direkt zur Autobahn und von dieser weg geleitet werden kann (Anschlüsse Dietikon und Urdorf Nord sowie neu gestalteter Anschluss Schlieren/Altstetten), dass möglichst viel regionaler Verkehr die Ueberlandstrasse in Dietikon und die Bernstrasse in Schlieren benutzt und dass damit die beiden Zentren von Dietikon und Schlieren möglichst vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden können. Dieses Gesamtkonzept ermöglicht die Aufwertung der beiden Zentren Dietikon und Schlieren und schafft bestmögliche Voraussetzungen für die Limmattalbahn und für den Langsamverkehr. In verschiedenen Studien wurde dieses Gesamtkonzept ermittelt und bestätigt. So ging aus einer für die Verkehrsführung in Dietikon erstellten Zweckmässigkeitsbeurteilung der Ausbau der Ueberlandstrasse als Bestlösung hervor. Auch in der MIV-Studie Limmattal wurden unter Mitwirkung der Gemeinden, des Kantons Aargau und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) gezielte Ausbauten an den Knoten dieser Achsen als geeignetste Massnahmen ermittelt. Schliesslich verfolgt auch das Konzept für regionale Verkehrssteuerung die Verkehrsverlagerung auf die Bern- und Ueberlandstrasse als wichtiges Ziel (KRB vom 26. April 2010, Vorlage 4603).

Mit den angestrebten Verkehrsverlagerungen, den Strassenausbauten und dem Bau der Limmattalbahn werden bezüglich der Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzungen für die beabsichtigte Siedlungsentwicklung im Limmattal geschaffen. Durch das stark verbesserte öV-Angebot werden auch die Voraussetzungen für einen grösseren Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr geschaffen.

Zu Frage 1:

Das Gesamtkonzept bildet eine einheitliche Grundlage für alle Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ueberland- und der Bernstrasse. Es ist den betreffenden Gemeinden und weiteren Beteiligten bekannt. Es gibt verschiedene Gründe, weshalb nicht alle Massnahmen in einem Projekt im Sinne von §§ 12 ff. des Strassengesetzes (LS 722.1) geplant werden können. Zum einen liegen nicht alle Massnahmen in der Zuständigkeit des Kantons. Für einzelne Massnahmen sind die Gemeinden zuständig. Zum anderen haben nicht alle Massnahmen dieselbe Priorität in der Umsetzung bzw. sind von anderen Planungen und Entwicklungen abhängig und haben unterschiedliche Ursachen. Bei einer Planung von dieser Komplexität ist unvermeidbar und sogar nötig, dass die verschiedenen Teilmassnahmen unterschiedliche Planungsstände aufweisen.

Zu Frage 2:

Im Zuge einer Aktualisierung der Planung prüfen die zuständigen Stellen des Kantons mit der Limmattalbahnhof AG und den Gemeinden zurzeit die Möglichkeiten, die verschiedenen Vorhaben so gut wie möglich zu koordinieren. Einerseits wird geprüft, ob der Stadtplatz entgegen der bisherigen Planung später und in einem Zug mit dem Bau der Limmattalbahnhof erstellt werden soll. Andererseits wird die bestmögliche Abstimmung mit dem Ausbau der Engstringerkreuzung angestrebt. Dieser kann aus verkehrlichen Gründen nicht zusammen mit dem Bau der Limmattalbahnhof erfolgen. Die Anpassungen des Knotens Bern-/Ueberlandstrasse (Haller-Knoten) und des Knotens Gasometerstrasse sowie der Anschluss der Verlängerung der Goldschlägstrasse in Schlieren sollen vor der Inbetriebnahme der Limmattalbahnhof erfolgen. Bei dieser Planung ist dem nicht unerheblichen Risiko von verfahrensbedingten Verzögerungen der verschiedenen Vorhaben soweit möglich Rechnung zu tragen.

In Dietikon wird im Rahmen des Baus der Limmattalbahnhof die Kreuzung Ueberland-/Badenerstrasse (sogenannte Bunkerkreuzung) umgebaut werden. Die weiteren Knoten bis und mit Anschluss Limmattfeld können vor oder bis zur Inbetriebnahme der Limmattalbahnhof verwirklicht werden. Der Anschluss und die Umlegung der Niederholzstrasse sind abhängig von den Fortschritten bezüglich der Einigung zwischen den verschiedenen Interessen der betroffenen Gemeinden.

Zu Frage 3:

Dem Schutz der angrenzenden Quartiere ist grosse Bedeutung beizumessen, insbesondere im Abschnitt der Ueberlandstrasse zwischen der Bunkerkreuzung und der SBB-Unterführung in Dietikon. Hier ist der Integration des Strassenraums ins Siedlungsumfeld wegen der Verbindungen zwischen dem bestehenden Quartier und den künftigen Ueberbauungen im Niderfeld besonderes Augenmerk zu schenken. Diese Planungen erfolgen gemeinsam mit der Stadt Dietikon. Diese hat in enger Absprache mit dem Kanton mit der Entwicklung eines entsprechenden Gesamtverkehrskonzepts begonnen. Konkrete Massnahmen sind im Zuge der weiteren Projektierung zu prüfen.

Zu Frage 4:

Ursprünglich vertrat der Bund die Auffassung, dass der Realisierungsbeginn von Projekten, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation eingereicht und als beitragswürdig anerkannt wurden, in der Periode 2011 bis 2014 liegen müsse. Aufgrund der angespannten Liquiditätssituation des Infrastrukturfonds hat der Bund diese Regelung inzwischen relativiert. Das bedeutet, dass mit der Umsetzung der besagten Projekte grundsätzlich auch nach 2014 begonnen werden kann, ohne dass die Bundesbeiträge verfallen. Die Erfahrung mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 1. Generation zeigt aber, dass sich eine möglichst rasche Umsetzung der Massnahmen auszahlt. Damit können die vom Bund für die Agglomerationsprogramme freigegebenen Jahrestanchen in Anspruch genommen werden. Auch ist zu berücksichtigen, dass Verzögerungen von Projekten im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation negative Auswirkungen auf die Bewertung der nachfolgenden Agglomerationsprogramme und somit auf die Festlegung der Beitragssätze haben. Diese Ausgangslage ist bei der Überprüfung des Vorgehens beim Stadtplatz Schlieren und der Abstimmung mit den verschiedenen weiteren Massnahmen zu berücksichtigen.

Zu Frage 5:

Die Kriterien, die für die Aufnahme von Projekten vom Bund vorgegeben werden, gelten für die gesamte Schweiz. Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich die Förderung von Agglomerationen und insbesondere auch die Förderung von Projekten, die dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Dies stimmt auch mit den Grundsätzen des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts und den entsprechenden Grundsätzen des kantonalen Richtplans überein.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden im Grundsatz auch Gelder für flankierende Massnahmen bewilligt. Laut Weisung des Bundes müssen flankierende Massnahmen zu einer wichtigen Hauptmassnahme mit dieser in einem Massnahmenpaket zusammengefasst werden. Auch wenn sie als sogenannte Eigenleistungen vorgesehen sind, d. h. ohne Bundesbeiträge finanziert werden, werden flankierende Massnahmen vom Bund bei der Beurteilung der Hauptmassnahme berücksichtigt.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi