

Sitzung vom 26. September 2012

**984. Anfrage (Sicherstellung der Gesamtverkehrskapazität
im Limmattal mit der Erstellung der Limmattalbahn durch FlaMaLiba
[Flankierende Massnahmen Limmattalbahn])**

Die Kantonsräte Willy Haderer, Unterengstringen, Pierre Dalcher, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, haben am 2. Juli 2012 folgende Anfrage eingereicht:

Mit der Erstellung der Limmattalbahn erhält das Limmattal die Voraussetzung für eine zukunftsfähige Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr und damit die Grundlage, die prognostizierte Steigerung des Gesamtverkehrs zu bewältigen. Zudem werden die Stadtzentren von Schlieren und Dietikon im Sinne einer Entwicklung zu einer effektiven Stadtwerdung gestärkt. Dazu nötig sind allerdings sogenannte FlaMaLiba, insbesondere für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), ohne welchen die Ziele der städtebaulichen Zentrumsentwicklung für den kombinierten Verkehr (ÖV, MIV und Langsamverkehr) nicht funktionsfähig erreicht werden können. Nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern ebenso für den internen Regionsverkehr sind ÖV und MIV sich ergänzend so aufeinander abzustimmen, dass für das sich stark entwickelnde Limmattal die Voraussetzungen für hochwertiges Wohnen, Arbeiten und Erholung erfüllt werden können. Damit kann der hochwertige Lebensraum Limmattal erhalten und gestärkt werden.

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

1. Um die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sind Massnahmen auf der Überlandstrasse/Bernstrasse nötig. Ist der Regierungsrat bereit, dies (z. B. an der Engstringerkreuzung in Schlieren, der Umliegung der Niederholzstrasse, der Limmat- und SBB Querung in Dietikon) mit entsprechenden Massnahmen zu gewährleisten?
2. Ist der Regierungsrat bereit, den Autobahnzu- und -wegbringerverkehr statt über die Wohngebiete von Schlieren und Unterengstringen neu über die Bernstrasse/Überlandstrasse auf der neuen Niederholzstrasse und der Umfahrung Weiningen zur Ein-/Ausfahrt beim Südportal des Gubristes zu führen? Nach dem Ausbau gemäss Frage 1 wäre dies wohl mit Signalisationen zu lösen.

3. Wie sieht der Regierungsrat die gesamtverkehrstaugliche Lösung im Bereich der Herwegkreuzung, insbesondere auch mit der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Autobahnauffahrten? Ist er bereit, auch eine vertikale Entflechtung von Limmattalbahn und MIV zu prüfen? Wird er sich beim ASTRA für eine durchgehende 6-spurige Führung der Autobahn zwischen Ein-/Ausfahrt Urdorf Nord und dem Limmattalerkreuz einsetzen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund für eine rasche Realisierung des Nordringausbaus mit Gubristtunnel einzusetzen? (D. h. auch vorzeitige Inangriffnahme der Tunnelbohrung ab Nordportal und Ausbau des Nordrings vor dem endgültigen Entscheid über die Portalüberdeckung in Weiningen, im Weiteren auch durch eine Vorfinanzierung/Verschuldung von Bund und oder Kanton, was beim heutigen tiefen Zinswesen angebracht wäre).
5. Wie gedenkt der Regierungsrat das Busgesamtkonzept Limmattal im Sinne eines urbanen ÖV-Netzes für das gesamte Limmattal und als Ergänzung und Zubringer zur Limmattalbahn auszugestalten?
6. Ist der Regierungsrat bereit, an der Mutschellenstrasse in Anbetracht der Erstellung von Limmattalbahn und evtl. Gateway (nicht über Überlandstrasse) sowie der Erschliessung des Dietiker Zentrumsgebietes Niederfeld die nötigen Massnahmen so zu erstellen, dass Autobahnzu- und -wegfahrt gewährleistet sind? Wie sehen diese Massnahmen aus?
7. Mit dem Kanton Aargau hat der Regierungsrat durch die Einreichung des Agglomerationsprogrammes Limmattal mit den Kernobjekten Limmattalbahn und Agglomerationspark die Grundvoraussetzung geschaffen, damit die Zukunftsentwicklung im Limmattal die richtige Richtung einnimmt. Ist der Regierungsrat nun auch bereit die unter Pt. 1-7 nachgefragten FlaMaLiba zusammen mit der Erstellung der Limmattalbahn zu vollziehen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Haderer, Unterengstringen, Pierre Dalcher, Schlieren, und Rochus Burtscher, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

In der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 113/2012 betreffend Flankierende Massnahmen an der Bern- und Überlandstrasse im Limmattal hielt der Regierungsrat fest, dass zur Entlastung der beiden Zentren von Schlieren und Dietikon auf der Ueberland- und der Bernstrasse Mass-

nahmen für den motorisierten Individualverkehr notwendig sind, um die optimale gesamtverkehrliche Wirkung gemeinsam mit der Realisierung der Limmattalbahn zu erzielen. Die entsprechenden Massnahmen zur Bereitstellung der notwendigen Gesamtkapazität sind beim zuständigen Amt für Verkehr in Planung. Konkrete Aussagen zu einzelnen Projekten sind derzeit aber noch nicht möglich. Es ist aber zwingend notwendig, dass die entsprechenden Ersatzkapazitäten geschaffen werden können.

Zu Frage 2:

Die Verlegung der Niederholzstrasse ist eine verkehrlich flankierende Massnahme (vfM) zum Ausbau der Nordumfahrung. Sie bezweckt, möglichst viel Verkehr über sie und die bestehende Umfahrung Weiningen zum Südportal des Gubristtunnels zu leiten. Um die beabsichtigte Wirkung zu erzielen, gehört auch die entsprechende Signalisation zu diesem Projekt.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zum Mitbericht eingeladen, da die Herwegkreuzung im Perimeter des ASTRA liegt. Das ASTRA äussert sich dazu wie folgt:

«Die niveaugleiche Querung durch die Limmattalbahn stellt nach Ansicht des ASTRA eine erhebliche zusätzliche Belastung des Anschlussbereichs dar. Das ASTRA prüft zurzeit das beim Bundesamt für Verkehr eingereichte Gesuch um Erteilung einer Infrastrukturkonzession. Im Rahmen dieser Prüfung werden die verkehrlichen Auswirkungen der Limmattalbahn auf die betroffene Nationalstrassen-Infrastruktur detailliert untersucht. Die entsprechenden Ergebnisse liegen noch nicht vor. Sollte das vorgesehene Projekt die verkehrliche Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse nachhaltig gefährden, wird nach Ansicht des ASTRA die Prüfung ergänzender baulicher und betrieblicher Massnahmen oder gar grundsätzlicher Alternativen erforderlich werden.»

Nach Vorliegen der abschliessenden Stellungnahme durch das ASTRA werden in Zusammenarbeit mit diesem die notwendigen Massnahmen geprüft und eine Lösung gesucht.

Bezüglich der durchgehenden sechsspurigen Führung der Autobahn zwischen Ein-/Ausfahrt Urdorf Nord und dem Limmattalerkreuz prüft das ASTRA derzeit im Rahmen der Erarbeitung der zweiten Programmbotschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassen-netz, ob auf dem betroffenen Abschnitt kapazitätssteigernde Massnahmen notwendig und sinnvoll sind. Die entsprechende Vernehmlassungsvorlage wird voraussichtlich Anfang 2013 vorliegen. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Vernehmlassung Gelegenheit haben, dazu Stellung zu nehmen.

Zu Frage 4:

Der rasche Ausbau des Nordrings hat für den Regierungsrat höchste Priorität. In der Projektorganisation des ASTRA ist der Kanton auch dementsprechend vertreten, um seine Anliegen einzubringen. Die Verantwortung für den Bau der Nationalstrassen liegt seit dem 1. Januar 2008 beim Bund. Im Rahmen der 1. Botschaft zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz haben die eidgenössischen Räte 2010 bereits die entsprechenden Mittel für den Ausbau der Nordumfahrung freigegeben (BBl 2010, 6899). Die Finanzierung dieses Ausbaus ist also bereits gesichert, weshalb eine Vorfinanzierung durch den Kanton nicht zur Diskussion steht.

Das Ausbauprojekt des Bundes ist derzeit durch verschiedene Beschwerden blockiert, die vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig sind. Einen Antrag des ASTRA auf Entzug der aufschiebenden Wirkung lehnte das Gericht ab. Ein vorzeitiger Baubeginn für die nicht streitbetroffenen Teile des Projektes ist damit nicht möglich. Beschwerdeführerin ist unter anderem die Gemeinde Weiningen, die eine Portalverlängerung auf ihrem Gebiet fordert. Der Kanton Zürich setzt sich diesbezüglich dafür ein, dass zwischen den Parteien Bund, Kanton und Gemeinde Weiningen eine einvernehmliche, aussergerichtliche Lösung gefunden werden kann.

Zu Frage 5:

Die Planungen sehen eine Anpassung des regionalen Busnetzes auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Limmattalbahn vor. Die konkreten Umsetzungsschritte werden im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens rechtzeitig zur Vernehmlassung veröffentlicht und anschliessend festgelegt. Insgesamt soll sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Limmattal schrittweise zu einem eher städtischen Angebot weiterentwickeln. Die Fahrpläne der Buslinien und der Limmattalbahn werden in erster Linie auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn abgestimmt. Wo immer sinnvoll und möglich sollen aber auch optimale Anschlüsse zwischen den Bussen und der Limmattalbahn umgesetzt werden. Diese Systematik hat sich bereits bei der Glattalbahn und den Buslinien in jener Region bewährt.

Zu Frage 6:

Bereits im Rahmen der Studie MIV Limmattal, die unter Mitwirkung der Gemeinden, des Kantons Aargau und des ASTRA erarbeitet wurde, sind Lösungen für die Mutschellenstrasse ermittelt worden. Im Rahmen der Vertiefungen im Zusammenhang mit dem Projekt Limmattalbahn, der Erschliessung des Gateways und des Niderfeldes zeichnet es sich ab, dass diese Lösungen noch einmal hinterfragt werden müs-

sen, um auch den neuen Ansprüchen gerecht zu werden. Die Planungen sind in vollem Gange, Ergebnisse liegen rechtzeitig zur koordinierten Planung mit der Limmattalbahn vor. Zur Entflechtung wird auch eine Tieferlegung der Mutschellenstrasse, die im Rahmen der Studie MIV Limmattal nicht weiterverfolgt wurde, erneut geprüft.

Zu Frage 7:

Wie in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 113/2012 erwähnt, prüfen die zuständigen Stellen des Kantons mit der Limmattalbahn AG und den Gemeinden die Möglichkeiten, die verschiedenen Vorhaben so gut wie möglich zu koordinieren. Die für die gesamtverkehrliche Optimierung notwendigen flankierenden Massnahmen sollen dabei abgestimmt auf den Bau der Limmattalbahn erstellt werden. Bei dieser Planung ist dem nicht unerheblichen Risiko von verfahrensbedingten Verzögerungen der verschiedenen Vorhaben soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Es ist deshalb vorgesehen, dass diejenigen Strassenprojekte, die in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang zur Limmattalbahn stehen, gemeinsam mit der Limmattalbahn zum Entscheid vorgelegt werden. Dieses Vorgehen wurde auch bereits bei der Kreditvorlage für die Glattalbahn angewendet und hat sich bewährt. Welche flankierenden Massnahmen genau Bestandteil der Kreditvorlage Limmattalbahn sein werden, wird derzeit geprüft.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi