

ANFRAGE von Willy Haderer (SVP, Unterengstringen), Pierre Dalcher (SVP, Schlieren) und Rochus Burtscher (SVP, Dietikon)

betreffend Sicherstellung der Gesamtverkehrskapazität im Limmattal mit der Erstellung der Limmattalbahn durch FlaMaLiba (Flankierende Massnahmen Limmattalbahn)

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.

196/2012

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 Umlegung 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 Gubriststunnel 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-Netztes 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 Niderfeld 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?

Willy Haderer
Pierre Dalcher
Rochus Burtscher