



Grüne Dietikon

Stellungnahme zu Antrag Stadtrat Limmattalbahn Bauprojekt

Wir Grünen nehmen themenbezogen zum Antrag des Stadtrates an den Gemeinderat Stellung:

Grundlagen:

- Mitarbeit 7 Anlässe Runder Tisch Limmattalbahn; Vertreter Grüne Lucas Neff.
- Intensive Auseinandersetzung innerhalb der Fraktion; frühere Vernehmlassungen.
- Gespräch Samuel Spahn und Lucas Neff mit Katholischer Kirchgemeinde, Präsident Karl Geiger.

Thema 1: Direkte Linienführung durchs Zentrum, statt Bahnhofsanbindung

> Die Linienführung soll ganz klar über den Bahnhof Dietikon mit der Station Bahnhof Dietikon ausgeführt werden!

- Im Gesamtkonzept Limmattalbahn ist das möglichst direkte Umsteigen von/zu den SBB und der S-Bahn das zentrale Element. Schlanke Anschlüsse „als Umsteigen zwischen den einzelnen Zügen in beiden Richtungen“ sind so möglich. – Beim Bahnhof Dietikon werden zusätzlich auch die BDWM und diverse Buslinien mit einbezogen! Das Konzentrieren so vieler Verkehrsträger im vorhandenen Stadtraum ist gelungen. Es führt sogar zu vielen Verbesserungen.
- Die neue, grosszügige SBB-Unterführung mit Liftanlagen zu allen Perrons und auch an die Limmat bringt nebst der Verbesserung der Fussgängerströme endlich auch eine umfassend alters- und behindertengerechte Verbindung, zentral für den Bahnhof, aber gleichzeitig auch zwischen den beiden Stadtteilen links und rechts der Geleise. Schätzen werden dies auch die Reisenden mit Rollkoffern, die heute beim Umsteigen ihr Gepäck treppab und treppauf schleppen müssen, wenn sie nicht den Umweg über die Unterführung Nord nehmen wollen.
- Der Knoten Zentral-/Bremgartnerstrasse wird effektiv entlastet. Dies zuerst durch die Doppelspur der BDWM, welche in die Verkehrsflüsse des Strassenverkehrs integriert wird und damit nicht jedes Mal für eine einzige Passage in einer einzigen Richtung während Minuten die Kreuzung blockieren muss, damit überhaupt die Zufahrt zur Kreuzung nicht durch Kolonnen blockiert ist. Die Limmattalbahn passiert die Kreuzung seitlich und ist damit hier kein Hindernis für den Strassenverkehr.
- Attraktivere, grosszügigerige Neugestaltung des Bahnhofsplatzes Teil BDWM. Die Laubengangausbildung durch Teilabbruch des Bahnhofsgebäudes und das Eliminieren des Schotterbettes und der Geländer ermöglichen dies. – Anmerkung: Die weitere Reduktion des an sich schon geringen Strassenverkehrs unterstützt dies. Park&Ride ist weiterhin gut möglich auf der Nordseite oder auch beim Bahnhof Glanzenberg. Die Zufahrten für die Liegenschaften bleiben grundsätzlich im heutigen Umfang erhalten.

Offensichtliche Nachteile der Bahnhofsanbindung der Limmattalbahn mittels Station Sommerau

- Der Stadtrat vergleicht eine Idee mit einem Projekt. Das ist unseriös! Die nachfolgende Auflistung ist sicher unvollständig.
- Unnötige Verlängerung des Umsteigens zwischen allen Verkehrsträgern, nicht zuletzt auch vom/zum Busbahnhof. Dies hält grundsätzlich von der Benutzung vom ÖV ab, besonders

- bei Regen.
- Wegfall der zentralen, behindertengerechten Verbindung. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass beim Bahnhof mehr als eine behindertengerechte Verbindung erstellt wird.
- Die Unterführung Poststrasse ist durch Hochwasser der Limmat gefährdet. Die Platzverhältnisse gegen die Limmat sind mit grosser Wahrscheinlichkeit zu knapp, um eine solide Lösung zu gestalten.
- Der Knoten Zentral-/Bremgartnerstrasse wird zusätzlich durch die Limmattalbahn belastet. Ein Linksabbiegen für Autos von Zürich her ist nicht mehr möglich. Der Strassenverkehr wird entsprechend in die Quartiere verdrängt.
- Die Verbindung der Bahnanlagen Limmattalbahn und BDWM müsste wenn betrieblich gewünscht (zB bei Betrieb der Limmattalbahn durch die BDWM. ZB zentrales Depot für Unterhalt und Wartung) zusätzlich errichtet werden.

Liegenschaften der Katholischen Kirchgemeinde

Die Kirche mit Kirchplatz, die Zufahrt zum Pfarrhaus, das Kirchgemeindehaus, der Bären und die Tiefgarage sind vom Projekt Limmattalbahn – aber auch vom Ausbau der BDWM auf Doppelspur – unmittelbar tangiert. Der Präsident der Kirchgemeinde, Karl Geiger, sieht zentral drei ungelöste Problempunkte:

1. Die Zufahrt von/zur Tiefgarage wird durch die Limmattalbahn unzumutbar erschwert. Dies speziell wenn die Limmattalbahn in ihrer Haltestelle während Minuten Anschlüsse abwartet und damit die Strasse blockiert.
2. Die Zufahrt zum Pfarrhaus und damit auch die Anlieferung des Kirchgemeindehauses wird unzumutbar erschwert. (Der Güterumschlag unmittelbar vor dem Kirchgemeindehaus ist gemäss Herr Geiger kein Teil der Problematik, da sowieso nicht möglich.)
3. Der Kirchplatz wird von der Markthalle durch die zusätzliche Bahnlinie (Tramlinie) unzumutbar zusätzlich abgeschnitten.

Wir Grünen bedauern, dass die katholische Kirchgemeinde, als stark betroffene, öffentlich rechtliche Körperschaft, seitens des organisierenden Stadtrates nicht beim runden Tisch einbezogen worden ist. Die aktive, offene Gesprächsführung der Interessenvertreter Dietikons mit den Projektierenden der Limmattalbahn AG hätte wahrscheinlich lösend gewirkt. Die Argumente der Kirchgemeinde sind für uns Grüne nur teilweise nachvollziehbar. Im Gesamtzusammenhang / Variantenvergleich bringen sie keine neue Gewichtung zu unseren obigen Erwägungen.

- Zuerst anzumerken ist, dass die BDWM-Doppelspur die wesentlichste Umwälzung vor Ort bringt. Diese ist auch seitens der Katholischen Kirchgemeinde unbestritten. – Es kann aber flankierend nicht davon ausgegangen werden, dass die erweiternden Massnahmen für die Platzgestaltung auch ohne Limmattalbahn gemacht werden. Teilabbruch SBB-Gebäude, erweiterte SBB-Unterführung, Aufhebung trennende Schotter- und Geländerelemente würden wahrscheinlich wegfallen.
- Die Zu-/Wegfahrt Tiefgarage bleibt im Projekt vollumfänglich erhalten. Mittels Zu-/Wegfahrt auf die andere Seite findet keinerlei Blockierung durch die Haltestelle der Limmattalbahn statt.
- Das gleiche gilt für die Zu-/Wegfahrt zum Pfarrhaus. Gerade der Busbahnhof und die Trassen der Limmattalbahn und der BDWM sind für Grossfahrzeuge gemacht, die ständig freie Fahrt haben müssen. An dieser freien Zufahrt kann sich der Güterumschlag der katholischen Kirchgemeinde anschliessen.
- Die Trennung von Kirch- und Marktplatz ist schon durch die BDWM gegeben! Eine Steigerung findet sicher statt, aber es wird nichts Bestehendes verunmöglicht und es braucht auch nicht zwingend zusätzliche Massnahmen. Studien zur qualitativen Verbesserung der beiden Plätze und der Markthalle und der weiteren Installationen sind sicher wünschenswert!

Thema 2: Haltestelle Birmensdorferstrasse, Mittel- statt Seitenperron

> Die Haltestelle soll mit Seitenperrons ausgeführt werden!

- Die meisten oder sogar alle Haltestellen werden mit Seitenperrons ausgeführt. Ein Wechsel für eine einzelne Haltestelle ist merkwürdig.
- Zwar ist aktuell vorgesehen die Fahrzeuge zweiseitig mit Türen auszustatten, eine einseitige Ausführung wäre aber langfristig denkbar. Dann müsste die Station wieder umgebaut werden. – Lieber bereits von Anfang an richtig machen.
- Für die Fahrgäste sind Seitenperrons angenehmer, als ein Perron “im Verkehr”.

Thema 3: Ausbau Umfahrungsstrassen für den MIV, vor allem der Überlandstrasse

Parallel zur Limmattalbahn sollen die Strassen für den MIV massiv ausgebaut werden. Es geht dabei effektiv um eine Kapazitätssteigerung durch Erhöhung der Leistung.

- Grundsätzlich begrüßen wir die Umlenkung des Verkehrs durch Dietikon auf die Überlandstrasse. Der Augenmerk des Stadtrates / die Kontrolle des Stadtrates sollte auf einer effektiven Reduktion des Verkehrs durch Dietikons Zentrums liegen – ohne dass zwingend die Zufahrt ins Zentrum verunmöglicht wird.
- Die Limmattalbahn schafft zusätzliche Kapazitäten der Mobilität. Grundsätzlich sollte es dadurch möglich sein, den Anteil am MIV effektiv zu reduzieren. Geplant ist aber, nebst der Limmattalbahn auch die Kapazität des MIV um Dietikon zu erhöhen. Der Stadtrat soll sich dagegen zur Wehr setzen und für eine Reduktion des MIV sorgen!
- Vor allem die entlang der Überlandstrasse geplanten, riesigen Kreuzungsbauwerke sind zu reduzieren! Die gute Durchlässigkeit für Velofahrer und Fussgänger ist mit hoher Priorität zu gewährleisten!
- Speziell die Anbindung vom Niederfeld ans heutige Dietikon ist nicht gelöst. Hier ist mit höchster Priorität nach einer städtebaulich guten Lösung zu suchen! Die Idee der Weiterführung der Untertunnelung Dreispitz darf nicht einfach beiseite geschoben werden. Wie das entsprechende Postulat von Samuel Spahn gezeigt hat, stehen alle Parteien hinter diesem Anliegen. Hier gilt es Kräfte zu aktivieren und einzusetzen. Allenfalls gibt es auch andere adäquate Lösungen; diese gilt es seitens des Stadtrates zu suchen, das ist nicht eine Aufgabe der Limmattalbahn.

Dietikon, 27. September 2013

Lucas Neff, Fraktionschef Grüne Dietikon