

BERICHT

# Vorprojekt Limmattalbahn

## Öffentliche Mitwirkung

|             |               |  |
|-------------|---------------|--|
| VERFASSER   | Daniel Issler | Geschäftsführer Limmattalbahn AG               |
| MITWIRKENDE | Julie Stucki  | Leiterin Kommunikation Limmattalbahn AG        |
|             | Beat Isler    | Projektleiter Bauherrenunterstützung           |
|             | Diverse       | Projektleiter Querschnittsmandate/Teilprojekte |

## Inhaltsverzeichnis

|           |  |          |
|-----------|--|----------|
| <b>1.</b> | <b>Zusammenfassung</b>                             | <b>1</b> |
| <b>2.</b> | <b>Mitwirkung im Vorprojekt Limmattalbahnhof</b>   | <b>1</b> |
| 2.1       | Einleitung   | 1        |
| 2.2       | Mitwirkungsgruppen                                 | 1        |
| <b>3.</b> | <b>Veranstaltungen zur öffentlichen Mitwirkung</b> | <b>3</b> |
| <b>4.</b> | <b>Auswertung der Öffentlichkeitsanlässe</b>       | <b>4</b> |
| 4.1       | Detailauswertung Kanton Zürich                     | 4        |
| 4.2       | Detailauswertung Kanton Aargau                     | 18       |
| 4.3       | Fazit  | 21       |

## Abbildungsverzeichnis

## Tabellenverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Mitwirkungsgruppen Projekt Limmattalbahnhof | 3  |
| Tabelle 2: Mitwirkung Gemeinden Kanton Zürich          | 17 |
| Tabelle 3: Mitwirkung Gemeinden Kanton Aargau          | 21 |

## Anhänge

Anhang 1 Fragebogen Mitwirkung

## Versionenkontrolle

| VERSION | DATUM      | AUTOR     | STATUS  |
|---------|------------|-----------|---------|
| V0.1    | 09.02.2012 | J. Stucki | Entwurf |

---

|      |            |           |                 |
|------|------------|-----------|-----------------|
| V0.2 | 12.04.2012 | D. Issler | Entwurf         |
| V0.3 | 30.04.2012 | B. Isler  | Entwurf         |
| V0.9 | 02.06.2012 | J. Stucki | Zur Genehmigung |
| V1.0 | 30.06.2012 | D. Issler | Endversion      |

## 1. Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht beschreibt die öffentliche Mitwirkung im Projekt Limmattalbahnhof in der Phase Vorprojekt. Im zweiten Kapitel werden die Möglichkeiten zur Mitwirkung beschrieben und die Gremien vorgestellt, in deren Rahmen die Beteiligung am Projekt stattgefunden hat. Kapitel 3 informiert über die öffentlichen Veranstaltungen, welche durchgeführt wurden, um die Bevölkerung über das Projekt zu informieren und Meinungen und Ideen der Anwohner aus den betroffenen Gemeinden aufzunehmen. In Kapitel 4 werden die Rückmeldungen der Bevölkerung detailliert ausgewertet. Alle Anliegen wurden geprüft und beantwortet. Der Bericht gibt Aufschluss darüber, welche Anliegen in welcher Art im Projekt aufgegriffen werden und begründet, weshalb gewisse Anliegen nach der Prüfung nicht weiter berücksichtigt werden können.

Der Bericht bemüht sich um eine klare, schriftliche Beantwortung der Fragen aus der Bevölkerung. Sollten trotzdem Unklarheiten bestehen, können Sie uns unter [info@limmattalbahnhof.ch](mailto:info@limmattalbahnhof.ch) erreichen.

Des Weiteren gilt es zu beachten, dass der Bericht dem Stand Juni 2012 entspricht. Änderungen zu einem späteren Zeitpunkt des Projektverlaufs sind möglich.

## 2. Mitwirkung im Vorprojekt Limmattalbahnhof

### 2.1 Einleitung

Die Mitwirkung im Vorprojekt Limmattalbahnhof hat im Rahmen von zwei Hauptprozessen stattgefunden. Einerseits wurden bereits während den laufenden Arbeiten in der Vorprojektphase verschiedene Interessensgruppen in Mitwirkungsgremien einbezogen, welche die Anliegen von Bevölkerung, Politik und Verbänden im Projekt vertraten. Andererseits fand die öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung im Rahmen von Informationsanlässen zum Abschluss des Vorprojekts statt, an welchen den Anwesenden die Möglichkeit gegeben wurde, Fragen zu stellen, mit den Projektvertretern zu diskutieren und ihre Meinung zum Vorprojekt in Form von schriftlichen Rückmeldungen zu äussern. Diese Rückmeldungen wurden anschliessend detailliert ausgewertet und im vorliegenden Bericht beantwortet.

Ziel von diesen beiden Mitwirkungsprozessen war es, ein breit abgestütztes Projekt zu erarbeiten, welches möglichst den vielfältigen Ansprüchen an die Limmattalbahnhof gerecht wird.

### 2.2 Mitwirkungsgremien

Die Limmattalbahnhof AG ist eng mit den involvierten Kantons-, Regions- und Gemeindevertretern, den Verkehrsunternehmen, den ortsansässigen Werken und diversen Interessensgruppen (Pro Velo, Fussverkehr Schweiz, Behindertenverband) vernetzt. Diese sind in den Behördendelegationen und Begleitgruppen in die Projektierung mit einbezogen. In der nachfolgenden Tabelle werden diese Gremien beschrieben. Sie werden auch in der

kommenden Bauprojektphase die Projektierung weiterhin begleiten. Damit wird sichergestellt, dass das Projekt auf allen Ebenen abgestimmt und verankert ist und die Anregungen der beteiligten Parteien zum richtigen Zeitpunkt berücksichtigt und behandelt werden.

|  |
|--|
| <b>Behördendelegation</b>  |
| In der Behördendelegation werden die Standortgemeinden und -städte (durch Gemeindepräsidenten/Gemeindeammännern), Kantone und Regionalplanungsverbände ins Projekt eingebunden. Die Behördendelegation ist der Beirat zur Projektorganisation mit konsultativen Funktionen. Ziel und Zweck ist der Austausch auf politischer Ebene.  |
| <b>Begleitgruppen</b>  |
| Die Begleitgruppen werden in regelmässigen Abständen anhand von ca. vier Sitzungen pro Jahr beigezogen und informiert. Jede Standortgemeinde wird durch eine eigene Begleitgruppe vertreten, welche die lokalen Interessen und Bedürfnisse vertritt. Zudem begleiten die Gruppen Verkehrsunternehmungen, Verkehrstechnik, Langsamverkehr und Werke das Projekt aus ihrer fachspezifischen Sicht. |
| <b>Gemeinden + Städte</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mitarbeit im Planungsprozess</li> <li>_ Koordination mit Projekten im Umfeld</li> <li>_ Vertretung der Interessen der Standortgemeinden und der Bevölkerung</li> </ul>  |
| <b>Verkehrsunternehmungen</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Einbringen von Betreiberwissen</li> <li>_ Abstimmung der Projektierungsvorgaben</li> <li>_ Koordination mit eigenen Planungen</li> </ul>  |
| <b>Verkehrstechnik</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Festlegen der Vorgaben für Leistungsfähigkeitsberechnungen des MIV</li> <li>_ Begleitung Leistungsfähigkeitsberechnungen und Knotengestaltung</li> <li>_ Begleitung der Verkehrssignalisation und der Sicherheitsmassnahmen</li> <li>_ Koordination mit der regionalen Verkehrssteuerung (Einbindung in Gebietsrechneranlagen)</li> </ul>               |
| <b>Langsamverkehr</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Einbringen der jeweiligen Interessen</li> </ul>   |
| <b>Werke</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mitarbeit und Koordination im Planungsprozess</li> <li>_ Vertretung der jeweiligen Werke</li> <li>_ Koordination mit eigenen Planungen</li> </ul>   |
| <b>Interessensgruppen</b>  |
| Die Interessensgruppen vertreten die Anliegen von spezifischen Verkehrsteilnehmern an die Limmattalbahn. Dies sind hauptsächlich:  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Pro Velo</li> <li>_ Fachstelle Barrierefreier öffentlicher Verkehr</li> <li>_ Fussverkehr Schweiz</li> <li>_ Pro Bahn Schweiz</li> </ul>  |

|  |
|--|
| Die Interessensgruppen wurden über die Projektierung informiert und zur Prüfung des Vorprojektdossiers eingeladen.   |
| <b>Runder Tisch Dietikon</b>   |
| In Absprache mit dem Stadtrat Dietikon wurden sämtliche Vertreter der Bezirksparteien sowie Vertreter aus Handel, Industrie und Gewerbe an einen runden Tisch eingeladen. Mittels mehrerer Veranstaltungen wurde über das Projekt informiert, diskutiert und die Eingaben aufgenommen.   |
| <b>Runder Tisch Schlieren</b>  |
| Auf Grund der positiven Erfahrungen vom runden Tisch Dietikon wurde ein analoges Mitwirkungs-gremium für Schlieren, zum Thema zukünftige Verkehrsführung im Zentrum, gebildet. Die Beteiligten wurden von den Projektverantwortlichen aus erster Hand informiert; für die Projektierenden sind die Meinungen am runden Tisch ein wichtiger Gradmesser für die Qualität und Akzeptanz des Projekts. |

Tabelle 1: Mitwirkungs-gremien Projekt Limmattalbah

### 3. Veranstaltungen zur öffentlichen Mitwirkung

Das Vorprojekt der Limmattalbah wurde Ende 2011 abgeschlossen. Um die Limmattaler Bevölkerung detailliert über den aktuellen Planungsstand zu informieren, veranstaltete die Limmattalbah AG Ende Januar 2012 zwei Öffentlichkeitsveranstaltungen. Die Veranstaltungen für die Zürcher und Aargauer Gemeinden wurden zu je einem Anlass zusammengefasst. Der Zürcher Anlass fand im Stadthaus Dietikon und der Aargauer Anlass in der Turnhalle Boostock in Spreitenbach statt. Nach Dietikon kamen rund 130 Personen, in Spreitenbach waren ca. 100 Interessierte anwesend.

An beiden Anlässen wies ein Kantonsvertreter auf die Bedeutung der Limmattalbah für die Region hin und erläuterte die grundsätzlichen Überlegungen, die zu der Limmattalbah geführt hatten. Im Anschluss erklärte Gesamtprojektleiter Daniel Issler die wesentlichen Inhalte des erarbeiteten Vorprojekts. (vgl. <http://www.limmattalbah.ch/presentationen.php>). Nach den Referaten hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich an „Marktständen“ über das Projekt detailliert zu informieren. Für Fragen standen ihnen die Fachleute aus dem Projekt sowie Gemeindevertreter zur Verfügung. Mittels eines Fragebogens (vgl. Anhang 1) konnten sich die Anwesenden zum gezeigten Projektstand äussern. Das gewählte Verfahren mit „Marktständen“ zu verschiedenen Themen ermöglichte viele intensive Diskussionen zwischen Bevölkerung, Behördenvertreter und Projektbeauftragten sowie die Klärung offener Fragen.

## 4. Auswertung der Öffentlichkeitsanlässe

An den beiden Öffentlichkeitsveranstaltungen und im Nachgang dazu gingen insgesamt 28 ausgefüllte Fragebogen ein. Insgesamt ergab das 76 Fragen oder Anregungen zum Projekt LimmattalBahn. 60 Rückmeldungen betrafen die vier Zürcher Gemeinden, 16 die beiden Aargauer Ortschaften. Die zentralen Themen waren die Velo- und Fussgängerführung, die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr, die Linienführung durchs Spitalquartier Schlieren, das zukünftige Busnetz sowie der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach.

Die Bearbeitung der Mitwirkungsangaben hat gezeigt, dass die Veranstaltungen wertvoll für das Projekt sind und zahlreiche Hinweise in die weitere Planung einfließen: 26 Hinweise werden im Bauprojekt berücksichtigt. 11 Rückmeldungen beziehen sich auf Projekte oder Verantwortlichkeiten ausserhalb der LimmattalBahn und werden an die Zuständigen weitergeleitet. Die restlichen Punkte sind aus diversen Gründen (siehe Beurteilung) nicht realisierbar oder werden im Mitwirkungsbericht beantwortet.

### 4.1 Detailauswertung Kanton Zürich

Veranstaltungsdatum: 25. Januar 2012

Gemeinden: Zürich (Altstetten), Schlieren, Urdorf, Dietikon

Teilprojekte (TP) : 1 = Zürich-Altstetten; 2/3 = Schlieren/Urdorf; 4/5 = Dietikon

TP = Teilprojekt

ALLG. = Allgemeine Rückmeldung

LTB = LimmattalBahn

LV = Langsamverkehr

MIV = Motorisierter Individualverkehr

| TP    | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|--|--|-------------------|------------|-------|
|       |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
| ALLG. | Die LTB fährt nicht durch neue Siedlungen; ist unflexibel in der Linienführung; bedient die gleichen | Die Linienführung wurde in diversen Studien überprüft. Hauptkriterien sind das Fahrgastpotenzial und die technische Realisierbarkeit. Die LTB dient als Anbindung der heutigen und zukünftigen Wohn- und Arbeitsplatzquartiere an die S-Bahn und schafft rasche Verbindungen |                   |            | x     |

| TP    | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|---|--|-------------------|------------|-------|
|       |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|       | Stationen wie die S-Bahn.   | zwischen den Gemeinden. Sie ist der ergänzende schnelle Feinverteiler zur S-Bahn. Neue Siedlungen wie z.B. das Niederfeld werden optimal ans ÖV-Netz angeschlossen. Die LTB erschliesst Entwicklungsgebiete für Arbeitsplätze und Wohnraum sowie verdichtetes Wohnen.  |                   |            |       |
| ALLG. | Mittelperrons nochmals prüfen.  | Mittelperrons wurden im Rahmen der Projektkonzepte geprüft, allerdings nicht weiterverfolgt (mit Ausnahme der Haltestelle SCS/Tivoli). Bei einem Mittelperron müssen für den Schutz der Fussgänger zwischen den Gleisen und der Strasse Fussgängerinseln angeordnet werden. Somit kann mit einem Mittelperron bei einer Haltestelle in Mittellage kein Platz gespart werden. Zudem kann die Linie 2 nicht an Mittelperrons halten (keine Zweirichtungsfahrzeuge).  |                   |            | x     |
| ALLG. | Tempo 30 auf Innenstadtbereich muss eingeführt werden. Die Strassen müssen für den PW-Durchgangsverkehr unattraktiv werden. | Das Anliegen wird weitergeleitet. Die LTB als Teil des Gesamtverkehrskonzepts wird den Durchgangsverkehr in den Zentren minimieren. Zudem wird dieser mit gezielten Massnahmen auf die Überland-/ Bernstrasse gelenkt, um die Zentren zu entlasten und genügend Platz für eine ÖV-Achse zu schaffen. Wo nicht projektrelevant, ist der Entscheid über die Einführung einer Tempo 30-Zone Sache der Gemeinden. Die Abstimmung mit den Gemeinden ist sichergestellt. |                   | x          |       |
| ALLG. | Priorität muss bei LV sein, nicht bei einem Durchgangsverkehrsmittel wie dem MIV.   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die LTB ist ein ÖV-Projekt; nichtsdestotrotz werden sämtliche Verkehrsteilnehmer in die Projektierung einbezogen. Gesamtverkehrlich optimierte Lösungen stehen im Vordergrund. Der Förderung des Langsamverkehrs hat eine hohe Priorität bei den Kantonen Zürich und Aargau. Im Bauprojekt werden die Massnahmen, wo nötig, überprüft und mit Pro Velo/Fussverkehr Schweiz besprochen.                                | x                 |            |       |
| ALLG. | Ich bin überzeugt vom guten Vorhaben.   | Besten Dank für die positive Rückmeldung.  |                   |            | x     |



| TP    | Rückmeldung  | Beurteilung   | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|--|---|-------------------|------------|-------|
|       |  |   | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
| ALLG. | Keine Zweirichtungsfahrzeuge nötig wenn eine Wendeschleife in Killwangen gebaut wird und die LTB über die Badenerstrasse vom Farbhof zum Bahnhof Altstetten fährt. | <p>Der Entscheid für Zweirichtungsfahrzeuge wurde 2009 mittels Regierungsratsbeschluss festlegt. Zweirichtungsfahrzeuge ermöglichen mit entsprechenden Weichenverbindungen den flexiblen abschnittswisen Betrieb im Fall von Störungen. Dies ist betrieblich ein sehr grosser Vorteil.</p> <p>Eine Linienführung im Kreisverkehr zwischen Farbhof-Badenerstrasse und Bahnhof Altstetten wurde überprüft, bietet jedoch erhebliche betriebliche Nachteile sowie grossen Zeitverlust. Zudem ist es für den Nutzer ungünstig, wenn eine Haltestelle in nur eine Richtung bedient wird.</p> |                   |            | x     |
| ALLG. | Wo ist das Depot geplant?  | Für die Fahrzeuge der Limmattalbahnen wird eine Abstellanlage benötigt. Der Standort und die Ausgestaltung werden momentan evaluiert.   | x                 |            |       |
| ALLG. | Wird der Bus Nr. 303 aufgehoben?   | Das zukünftige Busnetz wird durch den ZVV/Kanton Aargau festgelegt und erst wenige Jahre vor Inbetriebnahme geplant. Daher ist zurzeit noch keine verbindliche Aussage möglich. Der Bus Nr. 303 wird jedoch voraussichtlich mit der Inbetriebnahme der LTB nicht mehr auf der gleichen Strecke wie heute verkehren.   |                   | x          |       |
| ALLG. | Das Überqueren der Fahrbahnen bringt Gefahr für Fussgänger und führt zu Stau.  | Die Stauproblematik wird dank Eigentrassee der LTB minimiert. Die LTB und der Individualverkehr behindern sich dadurch nicht gegenseitig. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen wurde im Vorprojekt nachgewiesen. Auf die Sicherheit der Fussgänger wird grosses Augenmerk gelegt. Querungen werden wo nötig durch Lichtsignalanlagen geregelt. Im Bauprojekt werden diese überprüft.   | x                 |            |       |
| ALLG. | Velostreifen und Bike + Ride-Anlagen sind sinnvoll, wo genügend Platz vorhanden ist.   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die Platzverhältnisse werden bei der Projektierung geprüft. Wo es möglich ist, werden separate Velostreifen realisiert. Bis auf kurze Abschnitte im Zentrum von Dietikon und Schlieren sind überall Velospuren geplant. Bike + Ride-Anlagen sind bei den Haltestellen, wo dies als nötig erachtet wird, sowie an den S-Bahnhöfen geplant. Dies wird eng mit den Gemeinden koordiniert und im   | x                 |            |       |

| TP    | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|--|--|-------------------|------------|-------|
|       |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|       |  | Bauprojekt erneut geprüft.   |                   |            |       |
| ALLG. | Bus- und Autoverkehr wird bei Kreuzungen behindert. Das führt zu Stau. | Die Verkehrsträger werden mittels Eigentrassee entflechtet und Kreuzungen werden wo nötig durch Lichtsignalanlagen geregelt. Die Neugestaltung des Gesamtverkehrssystems optimiert den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer. Die Überprüfung im Vorprojekt ergab, dass der Verkehr weiterhin funktioniert.  |                   |            | x     |
| ALLG. | Gute Gestaltung der Haltestellen.                                      | Besten Dank für die positive Rückmeldung. Die Haltestellen werden durch das Querschnittsmandat Gestaltung über die gesamte Linienführung einheitlich dargestellt. Im Bauprojekt sind Optimierungen möglich.  | x                 |            |       |
| ALLG. | Fehlende Details zu Busverbindungen.                                   | Das zukünftige Busnetz wird durch den ZVV/Kanton Aargau festgelegt und erst wenige Jahre vor Inbetriebnahme geplant, um sich den Situationen zum gewünschten Zeitpunkt optimal anzupassen. Daher ist zurzeit noch keine konkrete Aussage möglich. Eine Anforderung an die neuen Buslinien sind gute Verbindungen und Anschlüsse, angepasst an die neue Situation mit der LTB.  |                   | x          |       |
| ALLG. | Limmattalbahn sollte nördlich der S-Bahn fahren.                       | Die möglichen Fahrgastzahlen wurden aufgrund der Einzugsgebiete und Wachstumspotenziale beidseits der S-Bahn/Limmat in Vorstudien geprüft. Die Südseite des Limmattals bietet ein deutlich grösseres Fahrgastpotenzial (dreimal mehr Fahrgäste) sowohl bezüglich Arbeitsplätze als auch Wohnbevölkerung.   |                   |            | x     |
| ALLG. | Querverbindungen werden nicht entlastet.                               | Die Limmattalbahn ist Teil eines Gesamtverkehrskonzepts welches die wesensgerechte Abwicklung aller Verkehrsarten zum Ziel hat. Flankierende Massnahmen dienen dazu, die Zentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Verkehrswege für LTB und MIV (Ziel- und Quellverkehr) offen zu halten. Die Leistungsfähigkeit der Knoten – teilweise mit Anbindung an die Querverbindungen – ist auch nach Inbetriebnahme der LTB gewährleistet. |                   |            | x     |
| ALLG. | Die LTB sollte durch   | Ein Bus hat eine deutlich geringere Transportkapazität   |                   |            | x     |

| TP    | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|---|--|-------------------|------------|-------|
|       |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|       | Bus auf Eigentrassee ersetzt werden. Das ist günstiger beim Bau und im Unterhalt. Zudem braucht der Strassenverkehr nicht überquert werden und es werden keine Traminseln benötigt. | als das Tram. Zudem zeigen Untersuchungen, dass schienengebundene Transportmittel von Fahrgästen bevorzugt werden. Die LTB schafft eine Aufwertung des Raumes und ermöglicht optimierte Lösungen für den gesamten Verkehr, d.h. für Fussgänger, Velofahrer, motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr. Für Querungen zwischen Eigentrassee (für Stadtbahn resp. Bus) und Fahrbahn für den MIV sind unabhängig vom Verkehrsträger verträgliche Lösungen zu finden.   |                   |            |       |
| ALLG. | Zu viele rechtwinklige Kurven zwischen Dietikon und Schlieren.  | Die Linienführung wurde in erster Linie anhand der Fahrgastpotenziale evaluiert. Haltestellen wurden nach Möglichkeit in den Bereich von Abzweigungen aus der Hauptachse gelegt, sodass keine unnötigen Temporeduktionen erforderlich sind. Aufgrund der Strassenführung sind rechtwinklige Kurven zum Teil unausweichlich.  |                   |            | x     |
| ALLG. | Separate Velowege anstatt Velostreifen entlang der Badener-/Zürcherstrasse gewünscht.   | Fast auf der ganzen Strecke sind neben dem Trasse der Limmattalbahnen eine Fahrbahn mit Velostreifen und daneben ein Fussgängerweg geplant. Reine Velowege sind aus Platzgründen nicht umsetzbar. Die Velostreifen befinden sich zwar auf der Strassen-Fahrbahn, sind jedoch von dieser abgegrenzt. Die Autos fahren auf einer drei Meter breiten Fahrbahn, zusätzlich dazu sind Velostreifen von 1.5 Meter Breite geplant. Die Autos brauchen demnach im Normalfall nicht den Platz des Velos. Dieses Prinzip wurde sowohl von Pro Velo Kanton Zürich, als auch vom Fussverkehr Schweiz gewünscht. Aus Sicherheitsgründen werden im Kanton Zürich keine kombinierten Rad-/Gehwege konzipiert. |                   |            | x     |
| ALLG. | Glattalbahnen als Vergleich zählt nicht, da dort, wo die Linienführung nicht möglich war, Viadukte und Tunnels realisiert   | Bei der Glattalbahnen wurde generell eine à-niveau-Lösung angestrebt. Nur wo dies nicht möglich war, wurden Tunnels oder Viadukte realisiert. Dieses Prinzip wird auch bei der Limmattalbahnen angewendet. Aus topographischen Gründen wird der Färberhüslitunnel geplant. Aus Gründen der Leistungsfähigkeit wird beim Bunker-  |                   |            | x     |

| TP    | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|--|--|-------------------|------------|-------|
|       |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|       | wurden.  | knoten eine Strassenunterführung mitprojektiert.   |                   |            |       |
| ALLG. | Projekt wurde ohne Bevölkerungsabstimmung beschlossen und beschleunigt.                                    | Über die Beteiligung der Betroffenen erteilt vorliegender Bericht Auskunft. In die bisherige Planung wurden die Gemeinden und diverse Interessensgruppen eng einbezogen. In Dietikon und Schlieren wurde zudem ein runder Tisch gegründet. Die Projektierungskredite wurden von den Kantonen gesprochen. Gegen den Realisierungskredit kann das Referendum ergriffen und eine Volksabstimmung erwirkt werden.                          |                   |            | x     |
| ALLG. | Vernetzung der Velowege mit Velowegen des Verkehrsplans der Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL fehlt.    | Die Limmattalbahn AG projektiert und baut Velospuren entlang der Limmattalbahn. Für die weiteren Velowege sind die Gemeinden und Kantone verantwortlich. Die ZPL stützt ihre Velo-Planung auf den regionalen Richtplan des Limmattals. Dieser ist die Grundlage für alle Velowege und ist bei der Planung der LTB berücksichtigt. Bei Kreuzungen der LTB-Velospuren mit der offiziellen Veloroute müssen die Anschlüsse funktionieren. |                   | x          |       |
| 1     | Busendstation Linie 31 auf der abgewandten Seite des Aufnahmegebäudes ist nicht ideal für Fahrgastwechsel. | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Der Bus muss um das Aufnahmegebäude wenden können. Die Situation beim Bahnhof Altstetten wird im Bauprojekt überprüft.  | x                 |            |       |
| 2/3   | Autoverkehr wird beim Stadtplatz Schlieren geschnitten.  | Das Anliegen wird weitergeleitet. Die Federführung bei der Projektierung des Stadtplatzes Schlieren (Kreisel) liegt beim Kanton Zürich (AfV) und der Stadt Schlieren. Die dafür erstellte Computersimulation hat gezeigt, dass der Verkehrsfluss weiterhin funktionieren kann.   |                   | x          |       |
| 2/3   | Das LTB-Trasse trennt Schlieren. Welche Übergänge sind für MIV, Velo und Fussverkehr noch vorhanden?       | Der MIV kann an den dafür vorgesehenen Knoten und U-Turns das Trasse querend (Spitalstrasse, Kleinzelliglistrasse/Reitmenweg, Storchenstrasse/Kesslerweg, Kesslerstrasse, Goldschlägistrasse/Nasackerstrasse, Bachstrasse, neue Fossertstrasse, Stadtplatz, Allmendstrasse, Gasometerstrasse, Flöhrebenstrasse, Hüblerweg). Für Velo und Fussgänger bestehen an allen Knoten und Haltestellen Querungsmöglichkeiten. Optimie-          | x                 |            |       |

| TP  | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|--|--|-------------------|------------|-------|
|     |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     |  | rungen sind im Rahmen der weiteren Projektierung möglich.  |                   |            |       |
| 2/3 | Überquerungen müssen niveaugetrennt werden (u.a. aus Sicherheitsgründen).  | Alle Fussgänger- und Veloquerungen sind à Niveau vorgesehen. Die bestehenden Personenunterführungen im Bereich Mülligen und Wagonfabrik werden zurückgebaut. Erfahrungsgemäss ist das Sicherheitsgefühl in Unterführungen gering. Eine unterirdische Lösung der Limmattalbahn wird aus folgenden Gründen nicht angestrebt: Unterirdische Haltestellen sind für den Benutzer unattraktiv und unsicher. Weiter braucht es für Tunnels lange Rampen, die das Stadtbild optisch zerschneiden und von Autos und Fussgängern nicht überquert werden können. Eine Tunnellösung kostet zudem ein Vielfaches an Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten. Dasselbe gilt auch für Strassenunterquerungen. |                   |            | x     |
| 2/3 | Es sollte keine LTB-Haltestelle auf dem Stadtplatz geben. Die Haltestelle Geissweid vor das Parkside verschoben. | Die Haltestelle auf dem Stadtplatz Schlieren ist wichtig für die Verknüpfung mit den Buslinien, die am Stadtplatz halten. Die Haltestelle Geissweid muss aus betrieblichen Gründen bei der Wendeschleife sein. Zudem ist dort ein direkter Zugang auf die SBB-Perrons möglich.   |                   |            | x     |
| 2/3 | Das Tunnelprofil des Färberhüslitunnels muss das „Lisebethli“ zulassen.  | Alle Trams, welche auf dem Stadtzürcher Netz verkehren können, können auch die LTB-Strecke befahren. Für das Lisebethli sind keine speziellen Probleme absehbar, da die Motoren neueren Datums sind. Das Lisebethli kann auch aus Sicht Lichtraumprofil auf der gesamten Strecke und im Färberhüslitunnel mit den gleichen Restriktionen (z. B. Kreuzungsverbot) wie auf dem Netz der VBZ verkehren. Probleme könnten entstehen, wenn das BAV für den Tunnel eine Zugsicherung verlangen sollte, mit entsprechenden technischen Einrichtungen an den Fahrzeugen. Dies ist im Moment nicht vorgesehen.  |                   | x          |       |
| 2/3 | Verkehrssysteme beim Herweg (Bernstrasse) räumlich   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Für den Bereich Herweg ist im Bauprojekt eine Überarbeitung in Zusammenarbeit mit dem ASTRA geplant. Es ist   | x                 |            |       |

| TP  | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|--|--|-------------------|------------|-------|
|     |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     | trennen.   | momentan nicht vorgesehen die Verkehrssysteme räumlich zu trennen. Der Fokus liegt auf der Optimierung der Anschlussknoten an die Autobahn.  |                   |            |       |
| 2/3 | Veloweg über die Bernstrasse in die Birmensdorferstrasse gewünscht.  | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Ein Veloweg ist an dieser Stelle nicht geplant. Es wird jedoch angestrebt, an diesen Knoten die Veloführung zu verbessern. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich wird eine Lösung gesucht.  | x                 |            |       |
| 2/3 | Der Veloweg von Haltestelle Wagonsfabrik ins Zentrum Schlieren fehlt.  | Aufgrund der beengten Verhältnisse kann in diesem Abschnitt kein separater Velostreifen auf der Zürcherstrasse angeboten werden. Der Veloverkehr in Ost-West-Richtung soll grundsätzlich über die nördlich und südlich parallellaufenden Strassen geführt werden.  |                   |            | x     |
| 2/3 | Seitenlage und Eigenstrasse der LTB ist besser. Man hat mehr Platz, braucht nur ein Perron und es ist sicherer für Fussgänger. | Im Bereich der Badener- und Zürcherstrasse ist ein Eigenstrasse in Mittellage vorgesehen, das nur an den dafür vorgesehenen Knoten gequert werden kann. Die Haltestellen sind mit einer Mittellage besser zugänglich. Weiter ergeben sich weniger Probleme mit der Erschliessung von Zufahrten zu Häusern oder Garagen. Die Seitenlage braucht ebenfalls zwei Perrons, weil die Limmattalbahn aus betrieblichen Gründen zwei Gleise benötigt. Die Fussgänger können an allen Knoten und Haltestellen die Strasse sicher queren bzw. die Haltestelle erreichen. |                   |            | x     |
| 2/3 | Linienführung durchs Spitalquartier (Wohngebiet) ist problematisch.  | Die Platzverhältnisse in diesem Korridor sind eingeschränkt. Mit der gewünschten Anbindung von Spital und Kantonsschule ist die grundsätzliche Linienführung vorgegeben. Es wird eine möglichst quaterverträgliche Lösung angestrebt. Im Bauprojekt werden Optimierungen gesucht.  | x                 |            |       |
| 2/3 | Die LTB soll in der Spitalstrasse in nördlicher Seitenlage fahren weil die Schlafzimmer der Häuser Nr.                         | Eine nördliche Seitenlage ist nicht möglich, da sonst die Erschliessung der Tiefgarage auf der Nordseite nicht mehr möglich wäre. Dank modernstem Rollmaterial und neuester Gleistechnik (u.a. Grünstrasse) fährt das Tram leiser als Autos.   |                   |            | x     |

| TP  | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|---|--|-------------------|------------|-------|
|     |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     | 33-37 auf der Strassenseite liegen.   |  |                   |            |       |
| 2/3 | Die Anbindung des Spitals und der Kantonsschule ist vernünftig.   | Besten Dank für die positive Rückmeldung.  |                   |            | x     |
| 2/3 | In der Spitalstrasse soll Einbahnregime und Tempo 30-Zone eingeführt werden.  | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Tempo 30 wird von der Gemeinde unterstützt. Das Einbahnregime sowie Tempo 30 werden im Bauprojekt geprüft.  | x                 |            |       |
| 2/3 | Der Färberhüslitunnel soll bis in die Luberzen weitergeführt werden. Die Haltestelle Spital Limmattal soll unterirdisch sein. | Eine Tunnelstation, welche vor allem in den verkehrsschwachen Tagesrandzeiten wenig belebt wäre, würde sich negativ auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und somit auf die Akzeptanz des ÖV-Angebots insgesamt auswirken. Zudem sind Tunnelhaltestellen häufiger von Vandalismus betroffen. Die zusätzlich zu überwindende Höhendifferenz sind weitere Gründe für die geringere Akzeptanz bei ÖV-Nutzern. Im Spitalquartier ist davon auszugehen, dass überdurchschnittlich viele mobilitätsbehinderte Personen die Haltestelle benutzen; daher ist ein ebenerdiger Zugang zu den Perrons entscheidend. Die Mehrkosten einer Tunnellösung sind zudem sehr hoch. Weiter würde dies eine ca. 150 Meter lange Rampe in der Luberzen bedeuten. |                   |            | x     |
| 2/3 | Das Spital ist nicht auf den ÖV angewiesen.   | Im Spital arbeiten rund 1100 Mitarbeiter. Täglich fahren zahlreiche Besucher das Spital an. Zudem führen Neuüberbauungen in Schlieren West zu mehr Mobilität in diesem Raum. Die Strassen können den Mehrverkehr nicht mehr auffangen. Eine attraktive ÖV-Verbindung entlastet die Strassen und damit das Spitalquartier.  |                   |            | x     |
| 2/3 | Das Spitalquartier (Wohngegend) wird urbanisiert. Die Liegenschaftspreise und   | Die Erfahrung der Glattalbahn zeigt eine grundsätzliche Wertsteigerung der Grundstücke, die neu mit einer Stadtbahn erschlossen sind.<br><br>Dank einer Stadtbahn kann der öffentliche Raum auf-   |                   |            | x     |

| TP  | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|---|--|-------------------|------------|-------|
|     |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     | Zinsen steigen, die Lebensqualität sinkt.                                     | gewertet werden. Die Entlastung der Strassen führt in Bezug auf Lärm und Luft zu mehr Lebensqualität.  |                   |            |       |
| 2/3 | Haltestelle Spital ist zu nahe an den Liegenschaften der Spitalstrasse 38-42. | Das Anliegen wird aufgenommen. Optimierungen werden im Bauprojekt untersucht.  | x                 |            |       |
| 2/3 | Direkte Anbindung an Bahnhof Schlieren ist zwingend.                          | Mit der neuen Überbauung Parkside ist eine direkte Anbindung aus Platzgründen nicht mehr möglich. Der Stadtplatz wird zur ÖV-Drehscheibe mit Limmattalbahnhof und Bussen. Von der Haltestelle Geissweid gelangen Fahrgäste direkt auf die westliche SBB-Personenunterführung.  |                   |            | x     |
| 2/3 | Die Linienführung soll vom Spital bis Luberzen unterirdisch geführt werden.   | Eine Tunnelstation, welche vor allem in den verkehrsschwachen Tagesrandzeiten wenig belebt wäre, würde sich negativ auf das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und somit auf die Akzeptanz des ÖV-Angebots insgesamt auswirken. Zudem sind Tunnelhaltestellen häufiger von Vandalismus betroffen. Die zusätzlich zu überwindende Höhendifferenz sind weitere Gründe für die geringere Akzeptanz bei ÖV-Nutzern. Im Spitalquartier ist davon auszugehen, dass überdurchschnittlich viele mobilitätsbehinderte Personen die Haltestelle benutzen; daher ist ein ebenerdiger Zugang zu den Perrons entscheidend. Die Mehrkosten einer Tunnellösung sind zudem sehr hoch. Weiter würde dies eine ca. 150 Meter lange Rampe in der Luberzen bedeuten. |                   |            | x     |
| 2/3 | Die Wohnungen im Spitalquartier verlieren wegen der Limmattalbahnhof an Wert. | Die Erfahrung der Glattalbahn zeigt eine grundsätzliche Wertsteigerung der Grundstücke, die neu mit der Stadtbahn erschlossen sind.  |                   |            | x     |
| 2/3 | Wie sind die Zufahrt und das Ausladen bei den Häusern Spitalstrasse Nr. 33-37 | Das Anliegen wird aufgenommen. Im Bauprojekt müssen gute Lösungen für Zügelwagen und Feuerwehr ausgearbeitet werden. Die Zufahrten müssen weiterhin möglich sein.  | x                 |            |       |



| TP  | Rückmeldung   | Beurteilung   | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|---|---|-------------------|------------|-------|
|     |   |   | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     | gewährleistet?  |   |                   |            |       |
| 2/3 | Die Kreuzung Spitalstrasse/Luberzen belastet Quartieranwohner mit Stop and Go-Verkehr. Gibt es eine Alternative?  | Heute wird an dieser Stelle eine Busverbindung angeboten, welche mit der LTB höchstwahrscheinlich aufgehoben wird. Die Bedenken, resp. die Anforderung verstehen wir nicht. Für ergänzende Auskünfte bitten wir um Kontaktaufnahme unter <a href="mailto:info@limmattalbahn.ch">info@limmattalbahn.ch</a> . |                   |            | x     |
| 2/3 | Die Parkplätze der Spitalstrasse Nr. 42-66 müssen erhalten bleiben. Ersatz auf eigenem Grundstück wird nicht toleriert.                                 | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Es werden alternative Standorte gesucht und mit der Gemeinde und den Betroffenen Eigentümern festgelegt.   | x                 |            |       |
| 2/3 | Die öffentlichen Parkplätze in der Spitalstrasse müssen erhalten bleiben.   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Es werden alternative Standorte gesucht und mit der Gemeinde und den betroffenen Eigentümern festgelegt.   | x                 |            |       |
| 2/3 | Der Färberhüslitunnel soll aus Kostengründen einspurig geführt werden.  | Bei gleich bleibender Baugrubentiefe ist das Einsparungspotenzial beim Betonbau beschränkt. Demgegenüber stehen grosse bahntechnische Aufwendungen (2 Weichen mit Steuerungen, Lichtsignal) sowie betriebliche Nachteile.   |                   |            | x     |
| 4/5 | Die Verschiebung des Teischlibachs (Niderfeld-Vorlage) wird abgelehnt.  | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die Verschiebung des Teischlibachs ist eine mögliche Lösung. Die genaue Ausarbeitung bezüglich der Niderfeld-Vorlage wird mit den zuständigen Stellen bei Kanton und Gemeinde geklärt.   | x                 |            |       |
| 4/5 | Eine Tieferlegung der Überlandstrasse bis „König“ wird gewünscht; Lärmschutz gegen Niderfeld wird gefordert; Fussgänger Verbindung zu Gjuch verbessern. | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die Situation wird gesamtheitlich betrachtet. Die Fussgängerverbindungen ins Niderfeld sind dabei ein zentrales Thema.   | x                 |            |       |

| TP  | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|---|--|-------------------|------------|-------|
|     |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
| 4/5 | Variante Linienführung Teischlibach wird abgelehnt. Bach muss Quartiere trennen. Wie ist die Höhenlage des Trassees Niederfeld? | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die Verschiebung des Teischlibachs ist eine mögliche Lösung. Die genaue Ausarbeitung bezüglich der Niederfeld-Vorlage wird mit den zuständigen Stellen bei Kanton und Gemeinde geklärt.<br>Die definitive Höhenlage Niederfeld ist noch offen. Im Projekt geht man von einer gewissen Anhebung der zukünftigen Null-Ebene aus, d.h. gegenüber dem heutigen Terrain liegt das Trassee etwas höher. | x                 |            |       |
| 4/5 | Veranstaltungsort Kirchplatz wird durch LTB endgültig getrennt.   | Die direkte Anfahrt des wichtigen Bahnhofs Dietikon ist für den Erfolg der Limmattalbahn sehr wichtig. Deshalb wurde in diesem Fall eine Interessensabwägung zugunsten der Bahnhofsanbindung gemacht. Für die einzelnen traditionellen Grossanlässe sind Alternativen zu prüfen. In Städten wie Bern wurden gute Erfahrungen mit vom ÖV befahrenen Plätzen (Beispiel Waisenhaus- und Bärenplatz) gemacht.                                      |                   |            | x     |
| 4/5 | Die Veloführung wird durch den Doppelspurausbau BDWM noch gefährlicher.   | Durch den Wegfall von entgegen kommenden Zugkompositionen sind die Verhältnisse eindeutig klarer (auch für Auswärtige) und intuitiv verständlicher. Innerhalb der zur Verfügung stehenden Breite wird optimal unterteilt. Bei der Lösungsfindung wird der Verband Pro Velo Kanton Zürich konsultiert.  |                   |            | x     |
| 4/5 | Schulweg aus Gjuchquartier über Badenerstrasse zum Schulhaus Steinmürli wird gefährlicher und anspruchsvoller.                  | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Es werden klare, geregelte Übergänge geschaffen. Wo es nötig ist, werden Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen geregelt. Auf die Sicherheitsaspekte wird spezielles Augenmerk gelegt.  | x                 |            |       |
| 4/5 | Fussgänger-Übergang bei Bunkerkreuzung wird erschwert.  | Der Knoten wird gesamthaft optimiert. Dabei werden für die Fussgänger übliche (anerkannte) Zeiten und Schutzinseln reserviert. Die Gestaltung wird im Bauprojekt vertieft.   | x                 |            |       |
| 4/5 | Veloweg von der Zürcherstrasse Einmündung Poststrasse   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Diese Verbindung war und ist schwierig zu realisieren. Die mögliche Bestlösung ist noch ausstehend. Bei der Lö-   | x                 |            |       |

| TP  | Rückmeldung   | Beurteilung   | Weiterbearbeitung |            |       |
|-----|---|---|-------------------|------------|-------|
|     |   |   | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|     | durchs Zentrum über die Zentralstrasse bis in die Badenerstrasse fehlt.   | sungsfindung wird die Pro Velo konsultiert.   |                   |            |       |
| 4/5 | Veranstaltungen auf dem Kirchplatz werden verunmöglicht.  | Die direkte Anfahrt des wichtigen Bahnhofs Dietikon ist für den Erfolg der Limmattalbahn sehr wichtig. Deshalb wurde in diesem Fall eine Interessensabwägung zugunsten der Bahnhofsanbindung gemacht. Für die einzelnen traditionellen Grossanlässe sind Alternativen zu prüfen. In Städten wie Bern wurden gute Erfahrungen mit vom ÖV befahrenen Plätzen (Beispiel Waisenhaus- und Bärenplatz) gemacht. |                   |            | x     |
| 4/5 | Wachstumszahlen stimmen nicht.  | Die Zahlen werden von externen Spezialisten ermittelt und durch den Kanton überprüft und genehmigt.   |                   |            | x     |
| 4/5 | Eigentrassee im Zentrum Dietikon ist wünschenswert.   | Aus Platzgründen ist ein Eigentrassee zwischen Höhe Merkurstrasse bis nach der Reppischbrücke nicht möglich. Mittels Lichtsignalsteuerung kann die freie Fahrt für die Limmattalbahn dennoch gewährleistet werden. Dadurch entsteht ein virtuelles Eigentrassee.  |                   |            | x     |
| 4/5 | Kirchplatz funktioniert in Realität nicht.  | Durch die angestrebte Zentrumsentlastung und der damit verbundenen Verkehrsverlagerung auf die Achse Überlandstrasse kann die Voraussetzung geschaffen werden, um die Limmattalbahn durch das Zentrum von Dietikon verkehren zu lassen. Mittels Verkehrssimulation wurde der Nachweis erbracht, dass der Verkehr auch beim Kirchplatzknoten weiterhin zuverlässig funktioniert.                           |                   |            | x     |
| 4/5 | Kirchplatz in Dietikon wird zerschnitten. Die Linienführung muss über die Überlandstrasse oder die Merkurstrasse führen oder ohne Bahnhofsanbindung erfolgen. | Die direkte Anfahrt des wichtigen Bahnhofs Dietikon ist für den Erfolg der Limmattalbahn sehr wichtig. Deshalb wurde in diesem Fall eine Interessensabwägung zugunsten der Bahnhofsanbindung gemacht. Für die einzelnen traditionellen Grossanlässe sind Alternativen zu prüfen. In Städten wie Bern wurden gute Erfahrungen mit ÖV-befahrenen Plätzen (Beispiel Waisenhaus- und Bärenplatz) gemacht.     |                   |            | x     |

| TP | Rückmeldung | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|----|-------------|--|-------------------|------------|-------|
|    |             |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|    |             | <p>Die Linienführung wurde in verschiedenen Studien geprüft. Die geplante Linienführung schneidet in den definierten Kriterien am besten ab. Bei der Linienführung über die Überland- oder Merkurstrasse wird dafür der Bahnhofplatz tangiert (grosse, querende Fussgängerströme zum Bahnhof). Zudem ist das Fahrgastpotenzial in der Überlandstrasse deutlich geringer als in der Badenerstrasse.</p> <p>Die Bahnhofanbindung ist erfahrungsgemäss ein sehr wichtiger Erfolgsfaktor des ÖV, die Anbindung daher zwingend.</p> |                   |            |       |

Tabelle 2: Mitwirkung Gemeinden Kanton Zürich

## 4.2 Detailauswertung Kanton Aargau

Veranstaltungsdatum: 31. Januar 2012

Gemeinde: Killwangen, Spreitenbach

Teilprojekt: 6 = Killwangen/Spreitenbach

TP = Teilprojekt

ALLG. = Allgemeine Rückmeldung

LTB = Limmattalbahn

LV = Langsamverkehr

MIV = Motorisierter Individualverkehr

| TP    | Rückmeldung   | Beurteilung   | Weiterbearbeitung |            |       |
|-------|---|---|-------------------|------------|-------|
|       |   |   | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
| ALLG. | Gute Sache, super Gestaltung.                                 | Besten Dank für die positive Rückmeldung.   |                   |            | x     |
| ALLG. | Autoverkehr soll sich beruhigen.                              | Der zukünftige Mehrverkehr im Limmattal - generiert durch das steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum - soll zu einem grossen Teil über den ÖV abgewickelt werden. Dadurch werden die Strassen vom Verkehr entlastet.  |                   |            | x     |
| ALLG. | Es soll nur eine Billettzone von Zürich bis Killwangen geben. | Das Anliegen wird weitergeleitet. Die Billetttarife werden durch den Besteller festgelegt (Kantone Zürich und Aargau).  |                   | x          |       |
| 6     | Ortsbusse als Zubringer zu den Haltestellen sind gewünscht.   | Das Anliegen wird weitergeleitet. Im Vorprojekt wurden die Korridore der Buslinien definiert, jedoch kein Buskonzept erstellt. Dieses wird durch den Kanton Aargau erst wenige Jahre vor der Inbetriebnahme erstellt. Eine Anforderung an die neuen Buslinien sind gute Verbindungen und Anschlüsse, angepasst an die neue Situation mit der LTB. Daher ist zurzeit noch keine Aussage möglich. |                   | x          |       |
| 6     | Bahnhofstrasse wird mit Limmattalbahn und Bus 2/4 massiv      | Eine LTB in Hochlage wurde im Vorfeld geprüft und verworfen. Sie hätte starke Auswirkungen auf die Infrastruktur der SBB (Abbruch Stellwerk und Güter-  | x                 |            |       |

| TP | Rückmeldung   | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|----|---|--|-------------------|------------|-------|
|    |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|    | beeinträchtigt. Die Haltestelle muss 6-7 Meter über die Strasse.              | schuppen) und die Aufenthaltsqualität der Fahrgäste gehabt.<br><br>Berechnungen im Rahmen des Vorprojekts haben ergeben, dass die Leistungsfähigkeit der Bahnhofstrasse nicht beeinträchtigt wird. Im Bauprojekt werden Optimierungen in diesem Raum angestrebt.   |                   |            |       |
| 6  | Das Dorf Spreitenbach (Poststrasse-Gebiet) muss mit Bussen angebunden werden. | Das Anliegen wird weitergeleitet. Im Vorprojekt wurden die Korridore der Buslinien definiert, jedoch kein Buskonzept erstellt. Dieses wird durch den Kanton Aargau erst wenige Jahre vor der Inbetriebnahme erstellt. Daher ist zurzeit noch keine Aussage möglich. Eine Anforderung an die neuen Buslinien sind gute Verbindungen und Anschlüsse, angepasst an die neue Situation mit der LTB.  |                   | x          |       |
| 6  | Es ist kein Platz für ein Eigentrassee vorhanden.                             | Die Limmattalbahn soll die Menschen schnell und pünktlich ans Ziel bringen. Das ist nur mit einem eigenen Trassee möglich, weil die Limmattalbahn sonst vom übrigen Verkehr blockiert wird. Das Vorprojekt hat ergeben, dass auf dem Grossteil der Strecke genügend Platz für eine eigene Spur der Limmattalbahn vorhanden ist.  |                   |            | x     |
| 6  | Bäume bei so wenig Platz sind unnötig.  | Bäume sind ein wichtiges Gestaltungselement der LTB. Sie werten den Strassenraum auf. In sehr engen Strassenverhältnissen wird auf die Baumallee verzichtet. Der Platzbedarf wird im Bauprojekt erneut geprüft.  | x                 |            |       |
| 6  | Umsteigezeit von 3 Minuten beim Bahnhof Killwangen ist zu kurz.               | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Die Umsteigezeit von 3 Minuten entspricht der minimalen Umsteigezeit am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Heute beträgt die Umsteigezeit bei manchen Verbindungen ebenfalls nur 3 Minuten. Die LTB weist durch den hohen Anteil Eigentrassee eine hohe Pünktlichkeit auf. Daher sind die Umsteigezeiten machbar. Im Bauprojekt wird untersucht, wo noch etwas Zeit eingespart werden kann. | x                 |            |       |

| TP | Rückmeldung  | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|----|--|--|-------------------|------------|-------|
|    |  |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
| 6  | Wie lange dauert die Fahrt zwischen Tivoli nach Dietikon Bahnhof? Wie lange dauert die Fahrt zwischen Killwangen und Bahnhof Altstetten? | Gemäss momentanem Planungsstand dauert die Fahrt zwischen Shoppi Tivoli und Dietikon 10 Minuten. Die gesamte Fahrt zwischen Killwangen und Altstetten dauert 37 Minuten.   |                   |            | x     |
| 6  | Trasseeführung ist ausgewogen.   | Besten Dank für die positive Rückmeldung.  |                   |            | x     |
| 6  | Gibt es unterirdische Zugänge zu den Haltestellen?   | Die Zugänge werden à Niveau ausgebildet. Erfahrungsgemäss ist die Akzeptanz von oberirdischen Führungen bei den Nutzern deutlich höher als bei Unterführungen.   |                   |            | x     |
| 6  | Kann der Mutschellenknoten à Niveau befahren werden ohne ein Hindernis für die LTB zu sein?  | Die LTB beeinflusst die Knotenleistung nicht wesentlich. Die Leistungsfähigkeit des Knotens liesse sich mit einer niveauketrennten Lösung lediglich um knapp 3% verbessern (106% > 103%). Dennoch wird der Mutschellenknoten aufgrund diverser Stellungnahmen von kantonalen und kommunalen Stellen im Bauprojekt überprüft. | x                 |            |       |
| 6  | Lösung Bahnhof Killwangen ist unbefriedigend. Abbruch des Güterschuppens ist zwingend.   | Das Anliegen wird im Bauprojekt aufgenommen. Der Güterschuppen steht unter Schutz. Trotzdem wurde ein Abbruch im Vorprojekt geprüft. Unter Berücksichtigung des Abbruchs konnte keine überzeugende Lösung gefunden werden. Die Situation beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach wird im Bauprojekt optimiert.                  | x                 |            |       |
| 6  | Rampen zum behindertengerechten Bahnhof fehlen. Wer ist bei der SBB zuständig? Wer ist für die Velowege zuständig?                       | Die SBB plant, bei Inbetriebnahme der Limmattalbahn die Wege beim Bahnhof behindertengerecht auszubilden. Verantwortlich ist die SBB Infrastruktur Region Ost.<br><br>Für die Velowege sind Kanton und Gemeinde zuständig. Entlang der Limmattalbahn werden im Rahmen  |                   | x          |       |

| TP | Rückmeldung                               | Beurteilung  | Weiterbearbeitung |            |       |
|----|---|--|-------------------|------------|-------|
|    |   |  | Bauprojekt        | Ausserhalb | Keine |
|    |   | des Projekts fast überall neue Velospuren gebaut.  |                   |            |       |
| 6  | Die LTB soll bis Baden verlängert werden. | Das Anliegen wird weitergeleitet. Die Verlängerung nach Baden ist nicht Bestandteil des Projekts und liegt in der Verantwortung des Kantons Aargau. Sie ist im kantonalen Richtplan als textliche Vororientierung eingetragen. |                   | x          |       |

Tabelle 3: Mitwirkung Gemeinden Kanton Aargau

### 4.3 Fazit

Die während der Vorprojektierung durchgeführte Mitwirkung hat den Vertretern der Projektorganisation geholfen, den Puls der Betroffenen zu spüren. Anforderungen, Befürchtungen und Vorgaben von Kantons- und Gemeindevertretern, Fachstellen, Interessenverbänden und Bauherren von Drittvorhaben konnten aufgenommen und in die Projektierung einbezogen werden.

Besonders wertvoll waren die beiden Öffentlichkeitsanlässe nach Abschluss des Vorprojekts. Im Dialog mit den Direktbetroffenen - Anwohner, ÖV-Nutzer oder weitere Verkehrsteilnehmer - wurden die Planungsarbeiten reflektiert und die Praxistauglichkeit sowie Akzeptanz der künftigen Nutzer getestet. Gerade in dieser frühen Projektphase, in der die massgeblichen Entscheide getroffen werden, sind die Rückmeldungen der Betroffenen zentral. An den beiden Öffentlichkeitsveranstaltungen wurde intensiv diskutiert und erklärt. Die Anzahl an eingegangenen Fragebogen erscheint relativ gering. Die Rückmeldungen und Fragen betreffen in den wenigsten Fällen grundsätzliche Aspekte des Projekts. Grösstenteils beinhalten sie punktuelle Kritikpunkte, weisen auf im Rahmen der Weiterprojektierung noch zu präzisierende Situationen hin oder geben wertvolle Hinweise zur lokalen Situation. Die Anliegen werden von der Projektorganisation der Limmattalbahn ernst genommen und soweit in der Detailauswertung gekennzeichnet, im Bauprojekt weiter vertieft.

Die Information gegenüber der Öffentlichkeit und der Dialog mit den Betroffenen sind weiterhin sehr wichtig und werden entsprechend gepflegt.



*Anhang 1: Fragebogen Mitwirkung zum Vorprojekt Limmattalbahn*

## **Limmattalbahn**

### **Teilprojekte Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach, Killwangen**

Die Linienführung der Limmattalbahn wurde 2006/2007 in den Richtplänen der Kantone Aargau und Zürich eingetragen. Dadurch und mittels kantonaler Beschlüsse haben politische Vertreter ihr grundsätzliches Bekenntnis zum Projekt geäußert. Für die Realisierung ist ein Finanzierungsbeschluss der kantonalen Parlamente nötig. Falls dagegen das Referendum ergriffen wird, kommt es zu einer Volksabstimmung.

Im Rahmen des Vorprojekts sollen mit dem Mitwirkungsverfahren die Meinungen und die Bedürfnisse der Betroffenen eingeholt werden. Die Limmattalbahn AG ist für die nächste Projektphase auf die Rückmeldungen der Teilnehmenden angewiesen. Jede Stellungnahme wird individuell geprüft und beantwortet, es besteht aber kein Anspruch auf Berücksichtigung der Eingabe. Die Ergebnisse werden Ende April 2012 veröffentlicht.

#### **Ihre Angaben**

Name/Vorname:

Strasse/Wohnquartier:

PLZ/Ort:

E-Mail:

Bitte geben Sie bei Ihren Rückmeldungen möglichst genau an, auf welchen Streckenabschnitt (Strasse) sich die Anmerkung bezieht. Besten Dank für Ihre Teilnahme.

#### **Anmerkungen zur Trasseeführung im Strassenraum (Mittel- und Seitenlage)**

#### **Anmerkungen zur Anordnung und zu den Zugänglichkeiten der Haltestellen**

**Anmerkungen zu den Fussgängerverbindungen**

**Anmerkungen zur Velo-Verkehrsführung und zu den Bike + Ride Anlagen**

**Anmerkungen zur Verkehrsführung für den Autoverkehr**

**Anmerkungen zu den Gestaltungselementen (Haltestelle, Baumallee, Trasse etc.)**

**Weitere Bemerkungen/Fragen**