

**A N F R A G E** von Willy Haderer (SVP, Untereengstringen), Hanspeter Haug (SVP, Weiningen) und Rosmarie Frehsner (SVP, Dietikon)

betreffend Realisierung der Stadtbahn Limmattal, gemeinsam mit dem Kanton Aargau bis spätestens 2022

---

Im Beschluss des Kantonsrates betreffend «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» vom 26. Februar 2007, gilt gemäss III. «Für die langfristige Angebotsplanung gilt», Ziff. b: «Zur Bewältigung der stark wachsenden Verkehrsmengen im Limmattal und Glattal sowie in der Stadt Winterthur werden die Planungen für hochwertige Feinverteilungssysteme (Stadtbahnen und Buskorridore) weitergeführt.»

Seit 31. Mai 2005 liegt der Schlussbericht des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts rGVK, welches die beiden Kantone Aargau und Zürich gemeinsam erarbeitet haben, vor. Dieser enthält umfangreiche Abklärungen und Studien bezüglich einer künftigen Stadtbahn Limmattal.

Zudem hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 26. März 2007 die Stadtbahn Limmattal im kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

Es ist der dringliche Wunsch der Limmattaler Bevölkerung und der Wirtschaft, die Stadtbahn Limmattal bis spätestens in 15 Jahren, also bis 2022 zu realisieren, wie die gemeinsame politische Erklärung (Letter of Intent) aller 19 Gemeinden und Städte von Zürich bis Baden, welche am 15. November 2007 den beiden Regierungsvertretern übergeben wurde, fordert. Die Stadtbahn Limmattal ist ein zentraler Pfeiler der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und verbindet die Ortszentren mit den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten.

Das aargauische Kantonalparlament hat am 28. August 2007 den Beschluss gefasst, die in beiden Kantonen Aargau und Zürich im Richtplan eingetragene Stadtbahn Limmattal «soll später mindestens bis nach Baden weitergeführt werden». Dazu müssen sicher spätere Kapazitätsuntersuchungen klären, ob ab dem Raum Killwangen/Spreitenbach auch eine Linienführung über Würenlos/Wettingen möglich wäre.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Das Potenzial des Limmattals bezüglich Einwohner, Beschäftigte und Verkaufsflächen bewegt sich zwischen Zürich bis und mit Baden etwa in der gleichen Grössenordnung wie das Glattal. Schlieren macht mit der Zentrumsentwicklung vorwärts, aber auch Dietikon ist mit den Entwicklungsgebieten Limmatfeld und Niderfeld auf die Stadtbahn angewiesen. Welche Funktion und welchen Stellenwert misst der Regierungsrat der Stadtbahn Limmattal bei der Bewältigung der zu erwartenden Verkehrszunahme bei, und wie ist die Limmattalbahn in Bezug auf die erwünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan einzuordnen? Kann davon ausgegangen werden, dass der Regierungsrat nun mit gleichem Elan wie im Glattal auch die Stadtbahn Limmattal realisiert?

2. Die Stadtbahn Limmattal erschliesst grosse Entwicklungs- und Baugebiete in den Kantonen Zürich und Aargau. Wie sieht der Regierungsrat die Koordination und Zusammenarbeit, damit die Stadtbahn Limmattal über die Kantonsgrenzen hinweg realisiert werden kann?
3. Die Stadtbahn Limmattal ist ein Generationenbauwerk und wird voraussichtlich in Etappen realisiert werden. Vier Teiletappen mit unterschiedlicher Dringlichkeit zeichnen sich ab.
  1. Etappe OST (Zürich bis und mit Zentrum Schlieren): Kann diese Etappe als Tramverlängerung von Zürich her, zeitlich vorgezogen, mit der Neugestaltung des Zentrums Schlieren realisiert werden?
  2. Etappe WEST (Dietikon bis Killwangen): Ist der Regierungsrat bereit, diese Etappe als Busvorlauf, aber auf dem künftigen Stadtbahn-Eigentrassee zu realisieren, sofern nicht schon die definitive schienengebundene Stadtbahn realisiert werden kann?
  3. Etappe MITTE (Schlieren via Urdorf nach Dietikon): Wie kann gewährleistet werden, dass auch die Mitteletappe rechtzeitig realisiert sein wird?
  4. Etappe BADEN (Killwangen bis Baden, noch nicht im Verkehrsrichtplan eingetragen): Kann sich der Regierungsrat eine Verlängerung der Stadtbahn bis Baden vorstellen? Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass auch bei einer etappierten Realisierung die Konzeption und Gestaltung der Stadtbahn Limmattal zu einem einheitlichen System führt?
4. Für die Realisierung der Stadtbahn Limmattal braucht es für das Gesamtprojekt - unabhängig von der Frage wer welchen Streckenabschnitt letztendlich betreibt - eine Institution (z.B. eine öffentlichrechtliche Gesellschaft, eine AG o.ä.), welche die Funktionen und Aufgaben des Systemerstellers und Objektbestellers übernimmt. Welche bestehende Institution kommt für die Stadtbahn Limmattal in Frage oder ist eine solche Institution neu zu gründen? Wie konstituiert sich diese? Bis wann soll dies - in Anbetracht der Dringlichkeit (Trasseesicherung) - geschehen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, in der langfristigen Planung des Verkehrsfonds Mittel für Planung, Projektierung und Bau der Stadtbahn Limmattal bereitzustellen, sodass diese bis spätestens 2022 realisiert werden kann? Nimmt er die Stadtbahn in die Gesamtverkehrsstrategie und in die Liste der Schwerpunktprojekte des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr auf? Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass eine möglichst weitgehende Mitfinanzierung des Bundes mit dem Infrastrukturfonds möglich wird?
6. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, anstelle der als Provisorium geplanten Busspur auf der Zürcher- und Badenerstrasse in Schlieren bereits jetzt das Tram vom Farbhof Zürich Altstetten bis nach Schlieren zu verlängern? Ist dieser Vorlauf nicht auch aus Sicht der geplanten Tramverlängerung der Stadt Zürich (Farbhof bis Stadtgrenze) sowohl aus verkehrspolitischer aber auch aus finanzpolitischer Sicht eine sinnvolle Option?
7. Damit keine baulichen Präjudizien geschaffen werden, ist eine Trasse-Sicherung unabdingbar und dringend. Welches Verfahren gedenkt der Regierungsrat anzuwenden und wie kann das Trasse baldmöglichst durchgehend gesichert werden und wer führt dies durch?

Willy Haderer  
Hanspeter Haug  
Rosmarie Frehsner