

Sitzung vom 18. Juni 2008

920. Anfrage (Verlängerung Tram 7 bis Bahnhof Dübendorf)

Die Kantonsräte Peter Anderegg, Thomas Maier und Heinz Jauch, Dübendorf, haben am 31. März 2008 folgende Anfrage eingereicht:

In der Netzstudie 2025 der VBZ werden auch die Infrastrukturoptionen für die Stadtgrenzen überschreitenden öV-Korridore aufgezählt. Dabei sollen in den Richtplänen Raumsicherungen für eigene öV-Trassierungen festgelegt werden; für eine erste Phase für den Busbetrieb, bei entsprechender Nachfrage für den Trambetrieb. Der Korridor Bahnhof Stettbach–Dübendorf via Zürichstrasse ist eine dieser Optionen.

Aus folgenden Gründen sind wir der Auffassung, diese Raumsicherung und eine Verlängerung der VBZ-Tramlinie 7 müsste bereits jetzt ins Auge gefasst werden:

2010 wird der Mittelverteiler Glattalbahn vom Bahnhof Stettbach via Industrie Dübendorf und Wallisellen zum Flughafen fahren. Die Ringbahn Hardwald via Überlandstrasse und Bahnhof Dübendorf ist im kantonalen Richtplan eingetragen und wird je nach Entwicklung auf dem Dübendorfer Flugplatzgelände relativ schnell geplant werden müssen. Im ganzen Gebiet zwischen Stettbach, dem Dübendorfer Zentrum und dem Flugplatzgelände ist eine grosse Baudynamik festzustellen. Die Siedlungsdichte zwischen Stettbach und dem Zentrum Dübendorf entlang der Zürichstrasse ist sowohl im Wohn- wie Arbeitsbereich ähnlich hoch wie in Schwamendingen. Hinlänglich bekannt ist auch, dass schienengebundene öffentliche Verkehrsmittel eine erwünschte urbane Entwicklung fördern. Zwischen Stettbach und Sonnental könnten zudem die Gleisanlagen der Glattalbahn mitbenutzt werden. Parallel zur Ringbahn Hardwald via Überlandstrasse würde eine Trammerschliessung zum Bahnhof Dübendorf via Zürichstrasse eine starke Aufwertung dieses Gebietes bewirken.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Entwicklung in diesem Gebiet bezüglich der öV-Erschliessung auf der Schiene?
2. Studien sind die Basis für die Planung, aber immer der Entwicklung anzupassen: Müssen daher Prioritäten im Infrastrukturbau verschoben oder zusätzliche gesetzt werden?

3. Der bald beginnende Bau der 3. Etappe Glattalbahn wirft die Frage auf: Wurde in diesem Zusammenhang an eine solche Tramverlängerung gedacht bzw. wie könnte die Linienführung für das Tram aussehen?
4. Abgesehen vom Mittelverteiler Glattalbahn wäre dies die erste Tramverlängerung über die Grenzen der Stadt Zürich hinaus. Wie kann einem allfälligen Konkurrenzgerangel zwischen VBZ und VBG begegnet werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Anderegg, Thomas Maier und Heinz Jauch, Dübendorf, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Stadt Dübendorf ist durch die Bahnhöfe Dübendorf und Stettbach mit insgesamt vier S-Bahn-Linien (S3, S9, S12 und S14) sehr gut an den schienengebundenen öffentlichen Verkehr angebunden. Mit der Inbetriebnahme des zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhofs im Hauptbahnhof Zürich wird es möglich, die S14 zu beschleunigen, sodass der Hauptbahnhof Zürich noch schneller erreicht werden kann und das S-Bahn-Angebot noch attraktiver gestaltet wird. Mit der Einführung der Tram- bzw. Stadtbahnlinie 12 vom Flughafen über Opfikon und Wallisellen nach Stettbach wird der westliche Teil der Stadt Dübendorf, das Gebiet Hochbord, an das Netz der Glattalbahn angeschlossen. Es findet somit auch in Zukunft eine Entwicklung bei der schienengebundenen Erschliessung statt.

Zu Frage 2:

Die wesentlichen Elemente der Weiterentwicklung des Netzes des öffentlichen Verkehrs im Glattal sind im regionalen Gesamtverkehrskonzept Glattal vom Juli 2005 skizziert. Im Vordergrund steht die vollständige Verwirklichung der Glattalbahn. Als weitere mögliche Netzerweiterungen der zweiten Priorität sind erwähnt:

- das Tram Affoltern–Oerlikon–Schwamendingen,
- die Verlängerung der Linie 14 von Seebach bis Opfikon,
- die Verlängerung der Linie 9 von Schwamendingen bis zum Glattzentrum und weiter bis Dietlikon,
- die Verlängerung der Linie 7 von Stettbach bis zum Bahnhof Dübendorf,
- die Verlängerung der Glattalbahn nach Bassersdorf und
- der Zusammenschluss zur Ringbahn Hardwald.

Diese Achsen sind vorderhand durch leistungsfähige Busangebote abzudecken. Erst bei entsprechender Nachfrage ist ein Systemwechsel auf ein schienengebundenes Verkehrsmittel zu prüfen, damit die Investitionen in die Infrastruktur und die jährlich wiederkehrenden hohen Betriebskosten einer Tramverbindung gerechtfertigt sind.

Dementsprechend haben der Kantonsrat im Richtplan (Beschluss vom 26. März 2007) und der Regierungsrat im Agglomerationsprogramm (Beschluss vom 14. November 2007) anderen Projekten eine höhere Priorität eingeräumt. Gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm wurden folgende Vorhaben als vordringlich festgelegt:

- die Fertigstellung der Glattalbahn,
- die Einführung der Tramlinie Zürich West,
- das Prüfen einer Tramlinie über die Hardbrücke,
- die Aufnahme der Vorarbeiten zu einer Tramlinie im Limmattal,
- die Durchführung von Trasseestudien zur Ringbahn Hardwald.

Angesichts der Entwicklung in diesen Gebieten sind die gesetzten Prioritäten sinnvoll, während das Gebiet entlang der Zürichstrasse in Dübendorf zurzeit nicht als eigentliches Entwicklungsgebiet bezeichnet werden kann. Darüber hinaus führen die ersten Ergebnisse der Trasseestudien zur Ringbahn Hardwald für den Abschnitt Bahnhof Stettbach bis Bahnhof Dübendorf zum Schluss, dass eine Linienführung auf der nördlich gelegenen Ueberlandstrasse zu bevorzugen wäre. Die Gründe liegen zum einen im Entwicklungspotenzial, zum andern aber vor allem bei der technischen Machbarkeit. Die Erschliessung des Flugplatzgebietes von Dübendorf setzt eine Unterquerung der Bahngleise im Raum Bahnhof Dübendorf voraus. Diese Unterquerung ist nur bei einer Linienführung entlang der Ueberlandstrasse mit vertretbarem Aufwand möglich, nicht jedoch bei einer Linienführung entlang der Zürichstrasse.

Zu Frage 3:

Während der Planung zur Glattalbahn ergaben sich immer wieder Berührungspunkte zu anderen Planungsideen wie zum Beispiel zur Tramverlängerung von Seebach nach Glattbrugg oder zur Ringbahn Hardwald. Diese anderen Projektideen und ihre möglichen Einflüsse auf die Glattalbahn wurden überprüft, beispielsweise bei Nachfrageprognosen, und teilweise auch berücksichtigt. Bei der Verwirklichung der Glattalbahn musste jedoch ein in sich geschlossenes Projekt definiert werden. Beim Offenhalten zahlreicher Optionen hätte sonst die Gefahr bestanden, dass immer neue Abhängigkeiten geschaffen werden und sich das eigentliche Projekt verteuert oder zeitlich stark verzögert.

Zu Frage 4:

Bei der Glattalbahn lag die Federführung zu Beginn der Planung, z. B. beim Erstellen der Vorstudien, beim Zürcher Verkehrsverbund. Später ging die Projektleitung an eine eigenständige Projektorganisation über. Während der Planungsphase steht die Frage nach dem späteren Betreiber nicht im Vordergrund. Wichtiger sind Fragen wie Systementscheide, Trasseefindung oder Nachfrageprognosen. Der Betreiber muss erst zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt werden. Das Beispiel der Glattalbahn zeigt, dass Lösungen, an denen mehrere Verkehrsunternehmen beteiligt sind, auf vertraglicher Grundlage gesucht werden können. Während die Verkehrsbetriebe Glattal AG Eigentümerin der Infrastruktur ist, wird der Betrieb durch die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich erbracht. Inwieweit sich eine vertragliche Lösung auch bei ähnlichen Projekten anbietet, wird von den konkreten Umständen abhängen und im Einzelfall zu klären sein.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi