

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 255/2007

Sitzung vom 21. November 2007

**1720. Anfrage (Verlängerung der Tramlinie ab
Farbhof Zürich Altstetten bis Schlieren Zentrum)**

Die Kantonsrätinnen Barbara Angelsberger, Urdorf, und Gabriela Winkler, Oberglatt, haben am 3. September 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Im kantonalen Richtplan ist eine Stadtbahn im Limmattal vorgesehen, deren Trasse nun provisorisch festgelegt werden muss, da sämtliche zukünftige Arbeiten an der Zürcher-/Badenerstrasse in Schlieren wesentlich davon abhängen. Nun ist der Entscheid gefallen, die Stadtbahn zwischen Farbhof und Zentrum Schlieren in Mittellage zu führen. Eine solche erste Etappe der Stadtbahn könnte als Tramverlängerung ausgeführt werden. Eine Massnahme, welche die bekannte Raserstrecke definitiv entschärfen würde und den Menschen an den vielen Arbeitsplätzen entlang dieser Strecke sehr dienen würde.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat, folgende Frage zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, anstelle der geplanten Busspur auf der Zürcher- und Badenerstrasse in Schlieren bereits jetzt das Trasse in die Mitte zu legen und das Tram vom Farbhof Zürich Altstetten bis nach Schlieren zu verlängern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Barbara Angelsberger, Urdorf, und Gabriela Winkler, Oberglatt, wird wie folgt beantwortet:

Im kantonalen Richtplan vom 26. März 2007 ist zwischen Altstetten und Killwangen eine Stadtbahn (Limmattalbahn) oder ein Bus mit hohem Anteil an Eigentrassees vorgesehen. Dem Richtplaneintrag liegen umfangreiche planerische Vorarbeiten zu Grunde. Die Arbeiten umfassen unter anderem eine System- und Korridorstudie sowie darauf aufbauend ein grobes Angebotskonzept und eine Trasseestudie. In der Trasseestudie konnte aufgezeigt werden, dass für die Führung der Limmattalbahn im Abschnitt Zürich Farbhof bis Zentrum Schlieren die Lage in Strassenmitte (Mittellage) möglich und auch am sinnvollsten

ist. Für den Bau der Limmattalbahn sind aber weitere, teilweise zeitaufwendige Planungs- und Projektierungsschritte notwendig (vertiefende Studien, Vorprojekt, Infrastrukturkonzession, Plangenehmigungsverfahren, Bauprojekt usw.). Die Beispiele Glattalbahn und Tram Zürich West zeigen auf, dass nach Vorliegen der Trasseestudie mehr als zehn Jahre bis zur Inbetriebnahme vergehen. Der Bau der Limmattalbahn in Mittellage ist daher kurzfristig nicht zu verwirklichen.

Kurzfristig bietet sich die Möglichkeit, auf einem Streckenabschnitt der künftigen Stadtbahn eine durchgehende Busspur zu erstellen. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich beabsichtigt, in der Zürcher-/Badenerstrasse neue Leitungen zu verlegen. Zur selben Zeit wird das kantonale Tiefbauamt den betreffenden Strassenbelag sanieren. Mit der Ausführung dieser Arbeiten und der notwendigen Belagsanierung kann in diesem Bereich eine separate Busspur umgesetzt werden. Die diesbezüglichen Arbeiten sind für 2008 und 2009 geplant. Bei der Erstellung der Busspur ist allerdings sicherzustellen, dass kein Präjudiz geschaffen wird, das den geplanten Bau der Bahn in Mittellage erschweren würde.

Das gewählte Vorgehen berücksichtigt die heutigen und die künftigen Anforderungen und verspricht kurzfristig eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrats und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi