

Dübendorf und Zürich, 14. September 2009

KR-Nr. 294/2009

**A N F R A G E** von Peter Anderegg (SP, Dübendorf), Thomas Maier (GLP, Dübendorf) und Carmen Walker Späh (FDP, Zürich)

betreffend Kantonale Richtplan-Strategie für Stadtbahnen

---

Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm, ZVV-Strategie und der revidierte Verkehrsrichtplan 2007 äussern sich zum schienengebundenen Mittel- und Feinverteiler sehr allgemein; die Stadtzürcher VBZ-Netzstudie 2025 erwähnt immerhin einige über die Stadtgrenzen hinaus nötige Tramkorridore. Aber eine erkennbare kantonale Strategie für grenzüberschreitende Stadtbahnen im Richtplan fehlt. Mit Stadtbahnen sind sowohl Fein- als auch Mittelverteiler gemeint.

Auslöser für diese Feststellung ist die Streichung von Stadtbahnlinien aus dem regionalen Richtplan Glattal durch die ZPG-Delegiertenversammlung vom 24 Juni 2009: Konkret ging es dort u.a. um Verlängerungen von Tramlinien zum Bahnhof Dübendorf. Einerseits wurde argumentiert, Teilstrecken seien bereits im kantonalen Verkehrsrichtplan festgelegt und andererseits erachtete die Stadt Dübendorf diese Raum- und Trasseesicherung als nicht mehr nötig. Dies im Gegensatz zur Stadt Zürich, die in der Vernehmlassung im Februar 2009 die Streichung der eingetragenen Linien bemängelte und beantragte, wenigstens die Verlängerung der Tramlinie 9 beizubehalten. Nun entsteht die paradoxe Situation, dass Stadtbahnen aus beiden Richtplänen gestrichen wurden. Damit ist aber eine sinnvolle, grenzüberschreitende Tramvernetzung in Zürich Nord gefährdet.

In der Verkehrsrichtplan-Debatte 2006 wurde zwar darauf hingewiesen, dass Tramlinien in die regionalen Richtpläne gehörten; trotzdem wurden eher zufällig einzelne Linien in den kantonalen Verkehrsrichtplan eingetragen. Spätestens seit die Glattalbahn fährt, ist klar, dass eine die Stadt Zürich überschreitende Stadtbahn-Strategie fehlt; diskutiert werden einzelne Linienführungen wie die Glattal- oder Limmattalbahn.

Die Vernetzung der stadtnahen Gemeinden untereinander und mit der Kernstadt Zürich mit weiteren Stadtbahnen ist zentral für die urbane Entwicklung in- und ausserhalb der Stadt Zürich. Dessen ist sich auch der Regierungsrat bewusst, wenn er im eben publizierten Raumplanungsbericht 2009 «die Etablierung von Stadtbahnen als strukturierendes Element in den Stadtlandschaften» postuliert. Gebiete mit analog hoher Baudichte wie in Stadtquartieren und Entwicklungsgebieten sind zur Erhöhung des geforderten Modalsplits mit schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen. Es ist daher aus verkehrspolitischen, raumplanerischen und städtebaulichen Gründen wichtig und richtig, den erforderlichen Raum für solche Tramschienen rechtzeitig zu sichern. Dazu ist eine kantonale Sicht wichtig, die nicht von eher zufälligen Partikularinteressen abhängt: es braucht eine eigentliche Stadtbahn-Strategie.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass der kantonale Richtplan (Teilrichtplan Verkehr) keine klar erkennbare Strategie in Bezug auf die Stadtbahnen enthält?
2. Wie gedenkt der Regierungsrat «die Etablierung von Stadtbahnen», wie festgehalten im Raumplanungsbericht 2009, im Rahmen der Gesamtüberprüfung der kantonalen Richtpläne umzusetzen?

294/2009

3. In welcher Richtung könnte eine Stadtbahn-Strategie gehen und in welchem Zeitraum könnte sie festgelegt werden?

Peter Anderegg  
Thomas Maier  
Carmen Walker Späh