

Sitzung vom 29. Januar 2014

**112. Anfrage (Verzicht auf die Verlegung der Tramlinie 2  
zum Bahnhof Zürich-Altstetten)**

Die Kantonsräte Roger Bartholdi, Lorenz Habicher und Roland Scheck, Zürich, haben am 4. November 2013 folgende Anfrage eingereicht:

Seitdem die Quartierbevölkerung über eine mögliche Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Zürich-Altstetten informiert worden ist, ist offensichtlich klar, dass dies nicht im Interesse der Quartierbevölkerung und des Gewerbes ist.

Der Quartierverein Altstetten und der Gewerbeverein Altstetten-Grünau haben, trotz Sommer- und Herbstferien, über 6000 Unterschriften für eine Petition gegen das geplante Tram-2-Projekt zum Bahnhof Altstetten gesammelt. Diese wurde in der Zwischenzeit dem Zürcher Stadtrat überreicht.

Im Gemeinderat der Stadt Zürich haben die Fraktionen von SVP, SP, FDP und CVP sowie die EVP am 23. Oktober 2013 eine Motion eingereicht, welche den Stadtrat beauftragt, auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verzichten.

Bereits heute ist der Bahnhof Altstetten bestens erschlossen (Tram 4, Bus 31, 78, 80, 89, 95, 304, 307 und 308), dazu kommt die geplante Limmatalbahn. Andere Regionen und Bahnhöfe im Kanton Zürich können von einer solchen Anschlussqualität nur träumen.

Durch den Umweg via Bahnhof Altstetten würde sich die Fahrtzeit der Tramlinie 2 unnötig verlängern, der öffentliche Verkehr wird unattraktiver und ein Teil des Quartiers (heutige Tramhaltstelle Bachmattstrasse) wird abgehängt.

Die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr zum Einkaufszentrum Neumarkt und die zahlreichen Geschäfte und Firmen an der Altstetterstrasse dürfen keinesfalls verschlechtert oder eingeschränkt werden.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wer war der Initiator des Projekts, die Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten zu verlegen?
2. Ist es sinnvoll, eine Verlegung einer Haltestelle gegen den Willen der Bevölkerung, des Gewerbes und der Gemeinde durchzusetzen?

3. Welchen Stellenwert haben die über 6000 Unterschriften aus dem Quartier beim Zürcher Regierungsrat und beim ZVV?
4. Ist der Regierungsrat bereit, die Limmattalbahn wegen des Widerstands der betroffenen Bevölkerung in der Stadt Zürich zu verzögern?
5. Die Stadt Zürich wächst, der Verkehr wird weiter zunehmen. Wie kann sichergestellt werden, dass die wichtigen Hauptverkehrsadern Badener- und Hohlstrasse ihre bisherigen Kapazitäten für den MIV zukünftig mindestens beibehalten?
6. Wird der Zürcher Regierungsrat bzw. der ZVV dieses Projekt «Tramlinie 2 zum Bahnhof Altstetten» nun beenden? Falls nein, weshalb nicht? Wer hat die Kompetenz, dieses Projekt abzubrechen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Roger Bartholdi, Lorenz Habicher und Roland Scheck, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Kantonsrat hat am 23. Februar 2009 im Rahmen des Beschlusses betreffend die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr als neue Stossrichtung für die Tram- und Stadtbahnen die Aufnahme der Planungsarbeiten für die Limmattalbahn festgelegt (Vorlage 4531a). Die diesem Beschluss zugrunde liegende Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) für die Jahre 2011–2014 hielt präzisierend fest, dass die Stadtbahn die verschiedenen Arbeits- und Wohngebiete im Limmattal zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG mit hoher Qualität verbinden und zugleich optimal an das übergeordnete S-Bahn-Netz anbinden soll.

Die Stadt Zürich und der ZVV haben im Zusammenhang mit den Planungen für die Limmattalbahn verschiedene Verknüpfungsmöglichkeiten des städtischen Tramnetzes mit der Neubaustrecke der Limmattalbahn in Altstetten untersucht. Die Beurteilung betraf den Nutzen für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs und gleichzeitig auch den Beitrag an die von der Stadt Zürich angestrebte stadträumliche Aufwertung von Altstetten. Die Führung der Tramlinie 2 durch die Altstetterstrasse an den Bahnhof Altstetten und weiter «überlappend» auf dem Trasse der Limmattalbahn in der Hohlstrasse bis nach Schlieren erwies sich dabei als die zu bevorzugende Lösung. Die Überlagerung der Tram- und der Stadtbahnlinie ergibt ein leistungsfähiges Angebot

auf dem Abschnitt zwischen Schlieren und dem Bahnhof Altstetten. Die Linie 31 soll abgestimmt auf das ausgebauten Angebot am Bahnhof Altstetten wenden. Dieses von der Stadt Zürich angeregte und mit der Volkswirtschaftsdirektion und dem ZVV vereinbarte Linienkonzept wurde am 4. Oktober 2011 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Führung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten ermöglicht Fahrgästen entlang ihres Einzugsgebietes eine umsteigefreie, rasche Fahrt zum Bahnhof Altstetten und von dort weiter mit verschiedenen S-Bahn-Linien. Mit der Verlängerung der Tramlinie 2 über den Bahnhof Altstetten nach Schlieren können Fahrgäste aus der Stadt Zürich weiterhin umsteigefrei nach Schlieren fahren. Die vom Tram 2 dannzumal nicht mehr bediente Haltestelle Bachmattstrasse liegt in gut 300 Meter Fusswegdistanz zu den beiden benachbarten Tram- und Bushaltestellen am Farbhof und am Lindenplatz. Dieser örtliche Nachteil kann mit der Bedienung der Haltestelle Bachmattstrasse durch die Buslinie 35 teilweise aufgewogen werden.

Die Stadt Zürich verfolgt neben den verkehrlichen auch städtebauliche Ziele für das Zentrumsgebiet Altstetten. Die Altstetterstrasse könnte mit der Umsetzung der Tramnetzergänzung verkehrsberuhigt werden. Die Badenerstrasse soll auf den gleichen Zeitpunkt im Rahmen eines städtisch finanzierten Projekts umgestaltet werden. Diese beiden Planungen werden ebenfalls eng miteinander koordiniert.

Der Stadtrat von Zürich hat sich am 11. Dezember 2013 im Rahmen der Beantwortung der für dringlich erklärten Motion (GR Nr. 2013/354) deutlich für die Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten und Weiterführung bis nach Schlieren ausgesprochen. Damit wurden gleichzeitig dem Gemeinderat die Vorzüge des neuen Linienkonzepts begründet. Der Stadtrat wertet das Projekt als Chance für das Quartier Altstetten und sieht die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse als Teil einer integralen Planung für das Zentrumsgebiet von Altstetten. Er nehme aber die Kritik zum Projekt ernst und werde in einem Mitwirkungsverfahren die Situation für Altstetten überprüfen. Der Gemeinderat hat sich am 8. Januar 2014 mit dem Geschäft befasst und die Motion trotz der vom Stadtrat signalisierten Gesprächsbereitschaft und entgegen dessen Antrag zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen.

Zu Fragen 2 und 6:

Der Regierungsrat bewilligte am 23. Januar 2013 für die Planungen der Tramnetzergänzung Altstetterstrasse entsprechende Planungsmittel als gebundene Ausgabe mit dem Ziel, rasch einen Planungsgleichstand mit der Limmattalbahn zu erreichen (RRB Nr. 82/2013). Die Volkswirtschaftsdirektion hat auf dieser Grundlage den Verkehrsbetrieben Zürich

(VBZ) den entsprechenden Planungsauftrag erteilt. Die Planung neuer oder die Veränderung bestehender Angebote im öffentlichen Verkehr bedarf immer einer Abwägung der Vor- und Nachteile für alle Interessengruppen. Die VBZ haben im Verlauf des Jahres 2013 das Vorprojekt für die Tramnetzergänzung durch die Altstetterstrasse erarbeitet. Parallel dazu nahm das Tiefbauamt der Stadt Zürich die Planungen für die Umgestaltung der Badenerstrasse im Abschnitt Lindenplatz bis Farbhof auf. Beide Projekte ermöglichen neben den verkehrlichen Verbesserungen auch die von der Stadt verfolgte städtebauliche Aufwertung von Altstetten entsprechend dem im Juni 2011 beschlossenen Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Zentrumsgebiet Altstetten. Kantonale und städtische Vertretungen haben der Bevölkerung anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 8. Juli 2013 die Projekte für die Altstetterstrasse und die Badenerstrasse vorgestellt. Die Verlegung der Tramlinie 2 an den Bahnhof Altstetten wurde von verschiedenen Seiten infrage gestellt. Angesichts der kritischen Stimmen wurde auf Anregung der städtischen Vertretungen im November 2013 ein Mitwirkungsverfahren eingeleitet, im Rahmen dessen die der Planung zugrunde liegende Linienführung zusammen mit Quartiervertreterinnen und -vertretern überprüft wird. Dabei gilt die früher beschlossene Linienführung der Limmattalbahn ab dem Farbhof durch die Hohlstrasse zum Bahnhof Altstetten als übergeordnete Vorgabe. Die Federführung für das Verfahren liegt bei der Stadt Zürich. Sie wird im Frühjahr 2014 über die weiteren Schritte informieren.

Zu Frage 3:

Die Petition aus dem Quartier ist als wichtiges Zeichen der Quartierbevölkerung und des örtlichen Gewerbes einzustufen. Sie hat unter anderem zu den in Frage 2 erwähnten weiteren Abklärungen geführt.

Zu Frage 4:

Die Planungen für die Limmattalbahn wurden entsprechend den vom Kantonsrat am 14. Februar 2011 verabschiedeten Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr vorangetrieben (Vorlage 4718a). Als Ziel wurde vom Kantonsrat eine Kreditvorlage an den Kantonsrat vorgegeben. Die Limmattalbahn AG (LTB AG) hat die mit ihr vereinbarten Meilensteintermine bisher eingehalten. Das Bauprojekt wurde im Sommer 2013 abgeschlossen. Am 9. Oktober 2013 hat der Bundesrat der LTB AG die Infrastrukturkonzession für den Bau und Betrieb der Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG erteilt. Die LTB legte Mitte November 2013 im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens das Projekt öffentlich auf. Die Dauer des

Verfahrens wird auf rund zwei Jahre geschätzt. Nach dem Vorliegen einer rechtskräftigen Baubewilligung und nach Erwirken der Finanzierungsbeschlüsse durch die Bestellerkantone Aargau und Zürich sollen die Bauarbeiten wie geplant 2017 aufgenommen werden.

Die Planungen für das Vorprojekt der Tramnetzergänzung Altstetterstrasse begannen gegenüber dem Planungsprogramm der Limmattalbahn zeitlich versetzt im Frühjahr 2013, nachdem der Regierungsrat die entsprechenden Planungsmittel bewilligt hatte (RRB Nr. 82/2013). Die Planungen sind zurzeit wegen des Mitwirkungsverfahrens unterbrochen. Der Ablauf und der Zeitbedarf des Mitwirkungsverfahrens mit Quartiervertretungen sind nur annähernd abschätzbar, da die entsprechenden Vorbereitungen erst angelaufen sind. Der Regierungsrat geht aber davon aus, dass die Stadt Zürich das Mitwirkungsverfahren mit der gebotenen Dringlichkeit durchführt, damit die angestrebte Koordination mit der Limmattalbahn sichergestellt werden kann.

Der Kantonsrat verabschiedete am 20. Januar 2014 die neuen Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 5005a). Dabei befand er in Kenntnis der Diskussionen um die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse auch über die weiteren Planungen. Er entschied, an den Planungen der Limmattalbahn und der Tramnetzergänzung Altstetten festzuhalten. Ziel ist die gleichzeitige Umsetzung des Vorhabens zusammen mit der Limmattalbahn mit Inbetriebnahme ab Ende 2019. Damit hat der Kantonsrat klar signalisiert, dass die Planung der Limmattalbahn nicht verzögert werden soll. Die in der Vorlage 4718a verlangte Kreditvorlage soll dem Kantonsrat sobald als möglich vorgelegt werden.

Sollte sich zeigen, dass sich das geplante Mitwirkungsverfahren zur Tramnetzergänzung Altstetterstrasse über das 3. Quartal 2014 hinaus verzögern würde, wäre ein zeitlich gestaffelter Baubeginn der beiden Vorhaben kaum mehr zu vermeiden. Dies hätte im äussersten Fall zur Folge, dass die erste Etappe der Limmattalbahn über einige Jahre ohne einen Trambetrieb durch die Altstetterstrasse in Betrieb genommen werden müsste. Die entsprechenden Änderungen an der Infrastruktur der Limmattalbahn müssten dem Bundesamt für Verkehr als Planänderung im laufenden Plangenehmigungsverfahren nachgereicht werden.

Zu Frage 5:

Die Trassierung der Limmattalbahn ab Schlieren in Richtung Bahnhof Altstetten hat Auswirkungen auf die Führung des Individualverkehrs. Bereits während des Vorprojekts wurde die Verkehrssituation mit der Limmattalbahn für den Horizont 2030 abgeschätzt und nach verkehrlichen Lösungen gesucht. Dabei konnte auf die Erfahrungen mit der

Glattalbahn zurückgegriffen werden. Die im Projekt Glattalbahn geforderte Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr konnte nach deren Eröffnung nachgewiesen werden. Die im Bauprojekt Limmattalbahn vorgesehene Verkehrsführung ermöglicht die Bewältigung der für 2030 erwarteten Verkehrsmengen in genügender Qualität. Dies gelingt unter anderem auch wegen der im kantonalen Strassenbauprogramm bereits vorgesehenen Entlastung der Ortskerne von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr. Gemäss diesem soll zukünftig ein Teil des Verkehrs über die aufgewertete Achse Berner-/Ueberlandstrasse geführt werden. Am 22. August 2012 hat der Regierungsrat der Limmattalbahn in Kenntnis dieser Nachweise die Bewilligung für die Benützung der öffentlichen Strassen zugesichert (RRB Nr. 855/2012). Die dort erwogenen Vorbehalte wurden für die weitere Projektierung berücksichtigt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**