

**ANFRAGE** Rosmarie Joss (SP, Dietikon), Pierre Dalcher (SVP, Schlieren), Philipp Müller (FDP, Dietikon), Sonja Gehrig (GLP, Urdorf), Livia Knüsel (Grüne, Schlieren), Janine Vannaz (Mitte, Aesch)

Betreffend Mit welchen Massnahmen soll die Limmattalbahn zuverlässiger werden?

Die Limmattalbahn (LTB) nahm im Dezember 2023 ihren Betrieb auf. Sie erfreut sich grundsätzlich einer grossen Beliebtheit bei den Nutzenden. Allerdings ist die mangelnde Zuverlässigkeit der Fahrleistung ein grosser Wermutstropfen, hat inzwischen ein nicht haltbares Ausmass angenommen und reduziert massiv die Attraktivität der LTB als Transportmittel.

Die zweite Etappe der LTB von Altstetten nach Killwangen wird mit acht Zweirichtungsfahrzeugen durch die Aargau Verkehr AG (AVA) betrieben. Um den Viertelstundentakt aufrecht zu erhalten werden sechs Fahrzeuge benötigt. Die beiden weiteren Fahrzeuge sind eine Reserve für Unterhalt, Instandhaltungen, Ausbildungsfahrten etc. Leider kollidieren immer wieder Fahrzeuge mit der LTB, weil die Fahrzeuglenkenden von Autos/LKWs wiederholt massiv die Verkehrsregeln missachten (Überfahren von Rotlichtern, Nichtbeachtung des Vortrittes etc.). Bei solchen Kollisionen von Autos bis und mit Lastwagen mit der LTB entstehen erhebliche Schäden an den Fahrzeugen der LTB. Die Kollision mit einem falsch fahrenden Lastwagen führte dazu, dass ein Fahrzeug ca. 1.5 Jahre ausfiel. Die Folgen der defekten LTB-Fahrzeuge sind sehr häufige Linenverkürzungen der LTB auf der Strecke Killwangen-Geissweid — d.h. die LTB bedient die Haltestellen von Geissweid bis Altstetten nicht. Aber selbst in den Stosszeiten kam es teilweise zu Ausfällen einzelner Trams auf der gesamten Strecke, sodass man 30 Minuten auf die nächste Komposition warten musste. Die Limmattaler Gemeinden zahlen allerdings an den ZVV, als ob immer die ganze Strecke der Limmattalbahn zuverlässig im 15-Minutentakt bedient würde.

Im Rahmen der Beschaffung der jetzigen Fahrzeuge besteht die Option für weitere sechs Tramlink-Fahrzeuge, damit der Takt auf 7.5 Minuten verdichtet werden kann. Damit die LTB bei ihrem Vollausbau auf den 7.5-Minutentakt nicht mit zwei unterschiedlichen Fahrzeugtypen betrieben werden muss, ist heute schon klar, dass alle Optionen eingelöst werden. D.h. würden weitere Fahrzeuge nun früher als geplant definitiv bestellt, dann würden keine zusätzlichen Investitionskosten entstehen, sondern nur zusätzliche Betriebskosten. Diese Fahrzeuge können nicht nur für die Fahrplanstabilisierung genutzt werden, sondern auch für die Taktverdichtung auf bspw. 10-Minuten-Takt an den Werktagen sorgen, welche dank der S19 einen S-Bahnanschluss und auch einen Interregio-Anschluss am Bahnhof Dietikon hätte, oder direkt die Einführung eines 7.5-Minuten-Taktes, was die Attraktivität der LTB stark steigern würde. Dies müsste allerdings vom ZVV genehmigt werden.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist geplant, dass zusätzliche Fahrzeuge für die LTB zu einer Verbesserung der Fahrplanstabilität eingelöst werden?
2. Wie lange dauert es bis ein bestelltes Fahrzeug geliefert wird?
3. Ab wann sind Taktverdichtungen für die LTB geplant?
4. Falls nicht und die bestellte Fahrleistung wegen zu wenigen Fahrzeugen weiterhin nicht zuverlässig erbracht werden kann, wird der Anteil der Gemeinden Schlieren, Dietikon und Urdorf am ZVV-Defizit reduziert?
5. Gibt es weitere Massnahmen, um die Zuverlässigkeit der LTB zu erhöhen?

Rosmarie Joss  
Pierre Dalcher  
Philipp Müller  
Sonja Gehrig  
Livia Knüsel  
Janine Vannaz