

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

KR-Nr. 362/2007

Sitzung vom 6. Februar 2008

### **166. Anfrage (Realisierung der Stadtbahn Limmattal, gemeinsam mit dem Kanton Aargau bis spätestens 2022)**

Die Kantonsräte Willy Haderer, Unterengstringen, und Hanspeter Haug, Weiningen, sowie Kantonsrätin Rosemarie Frehsner, Dietikon, haben am 26. November 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Im Beschluss des Kantonsrates betreffend «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» vom 26. Februar 2007, gilt gemäss III. «Für die langfristige Angebotsplanung gilt», Ziff. b: «Zur Bewältigung der stark wachsenden Verkehrsmengen im Limmattal und Glattal sowie in der Stadt Winterthur werden die Planungen für hochwertige Feinverteilungssysteme (Stadtbahnen und Buskorridore) weitergeführt.»

Seit 31. Mai 2005 liegt der Schlussbericht des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts rGVK, welches die beiden Kantone Aargau und Zürich gemeinsam erarbeitet haben, vor. Dieser enthält umfangreiche Abklärungen und Studien bezüglich einer künftigen Stadtbahn Limmattal.

Zudem hat der Kantonsrat mit Beschluss vom 26. März 2007 die Stadtbahn Limmattal im kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt.

Es ist der dringliche Wunsch der Limmattaler Bevölkerung und der Wirtschaft, die Stadtbahn Limmattal bis spätestens in 15 Jahren, also bis 2022, zu realisieren, wie die gemeinsame politische Erklärung (Letter of Intent) aller 19 Gemeinden und Städte von Zürich bis Baden, welche am 15. November 2007 den beiden Regierungsvertretern übergeben wurde, fordert. Die Stadtbahn Limmattal ist ein zentraler Pfeiler der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und verbindet die Ortszentren mit den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten.

Das aargauische Kantonalparlament hat am 28. August 2007 den Beschluss gefasst, die in beiden Kantonen Aargau und Zürich im Richtplan eingetragene Stadtbahn Limmattal «soll später mindestens bis nach Baden weitergeführt werden». Dazu müssen sicher spätere Kapazitätsuntersuchungen klären, ob ab dem Raum Killwangen/Spreitenbach auch eine Linienführung über Würenlos/Wettingen möglich wäre.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Das Potenzial des Limmattals bezüglich Einwohnern, Beschäftigten und Verkaufsflächen bewegt sich zwischen Zürich bis und mit Baden etwa in der gleichen Grössenordnung wie das Glattal. Schlieren macht mit der Zentrumsentwicklung vorwärts, aber auch Dietikon ist mit den Entwicklungsgebieten Limmatfeld und Niderfeld auf die Stadtbahn angewiesen. Welche Funktion und welchen Stellenwert misst der Regierungsrat der Stadtbahn Limmattal bei der Bewältigung der zu erwartenden Verkehrszunahme bei, und wie ist die Limmattalbahn in Bezug auf die erwünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan einzuordnen? Kann davon ausgegangen werden, dass der Regierungsrat nun mit gleichem Elan wie im Glattal auch die Stadtbahn Limmattal realisiert?
2. Die Stadtbahn Limmattal erschliesst grosse Entwicklungs- und Baugebiete in den Kantonen Zürich und Aargau. Wie sieht der Regierungsrat die Koordination und Zusammenarbeit, damit die Stadtbahn Limmattal über die Kantonsgrenzen hinweg realisiert werden kann?
3. Die Stadtbahn Limmattal ist ein Generationenbauwerk und wird voraussichtlich in Etappen realisiert werden. Vier Teiletappen mit unterschiedlicher Dringlichkeit zeichnen sich ab.
  1. Etappe OST (Zürich bis und mit Zentrum Schlieren): Kann diese Etappe als Tramverlängerung von Zürich her, zeitlich vorgezogen, mit der Neugestaltung des Zentrums Schlieren realisiert werden?
  2. Etappe WEST (Dietikon bis Killwangen): Ist der Regierungsrat bereit, diese Etappe als Busvorlauf, aber auf dem künftigen Stadtbahn-Eigentrassee zu realisieren, sofern nicht schon die definitive, schienengebundene Stadtbahn realisiert werden kann?
  3. Etappe MITTE (Schlieren via Urdorf nach Dietikon): Wie kann gewährleistet werden, dass auch die Mitteletappe rechtzeitig realisiert sein wird?
  4. Etappe BADEN (Killwangen bis Baden, noch nicht im Verkehrsrichtplan eingetragen): Kann sich der Regierungsrat eine Verlängerung der Stadtbahn bis Baden vorstellen? Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass auch bei einer etappierten Realisierung die Konzeption und Gestaltung der Stadtbahn Limmattal zu einem einheitlichen System führt?

4. Für die Realisierung der Stadtbahn Limmattal braucht es für das Gesamtprojekt – unabhängig von der Frage, wer welchen Streckenabschnitt letztendlich betreibt – eine Institution (z. B. eine öffentlich-rechtliche Gesellschaft, eine AG o. Ä.), welche die Funktionen und Aufgaben des Systemerstellers und Objektbestellers übernimmt. Welche bestehende Institution kommt für die Stadtbahn Limmattal in Frage oder ist eine solche Institution neu zu gründen? Wie konstituiert sich diese? Bis wann soll dies – in Anbetracht der Dringlichkeit (Trasseesicherung) – geschehen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, in der langfristigen Planung des Verkehrsfonds Mittel für Planung, Projektierung und Bau der Stadtbahn Limmattal bereitzustellen, sodass diese bis spätestens 2022 realisiert werden kann? Nimmt er die Stadtbahn in die Gesamtverkehrsstrategie und in die Liste der Schwerpunktprojekte des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr auf? Ist der Regierungsrat bereit, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass eine möglichst weitgehende Mitfinanzierung des Bundes mit dem Infrastrukturfonds möglich wird?
6. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, anstelle der als Provisorium geplanten Busspur auf der Zürcher- und Badenerstrasse in Schlieren bereits jetzt das Tram vom Farbhof Zürich Altstetten bis nach Schlieren zu verlängern? Ist dieser Vorlauf nicht auch aus Sicht der geplanten Tramverlängerung der Stadt Zürich (Farbhof bis Stadtgrenze) sowohl aus verkehrspolitischer aber auch aus finanzpolitischer Sicht eine sinnvolle Option?
7. Damit keine baulichen Präjudizien geschaffen werden, ist eine Trasseesicherung unabdingbar und dringend. Welches Verfahren gedenkt der Regierungsrat anzuwenden und wie kann das Trasse baldmöglichst durchgehend gesichert werden und wer führt dies durch?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Willy Haderer, Unterengstringen, Hanspeter Haug, Weinigen, und Rosemarie Frehsner, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Das Limmattal ist eine dynamische Region mit grossem Entwicklungspotenzial, weshalb es vom Kanton Zürich gleichzeitig mit den Entwicklungsgebieten in der Stadt Zürich, im Glattal und in der Stadt Winterthur vertieft untersucht wurde. Die Arbeiten erfolgten unter Einbezug der betroffenen Gemeinden. Die Ergebnisse wurden in das Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr Kanton Zürich» aufgenommen. Der Regierungsrat hat das Agglomerationsprogramm mit

Beschluss vom 14. November 2007 verabschiedet und beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht. Damit werden beim Bund Mittel aus dem Infrastrukturfonds zur Mitfinanzierung der Infrastrukturvorhaben beantragt.

Das Agglomerationsprogramm hält für das Limmattal namentlich folgende Ziele fest:

- Steigerung der Gesamtverkehrsleistung durch optimale Bewirtschaftung und Gestaltung des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fussgänger- und Veloverkehr, wobei dem öffentlichen Verkehr möglichst Priorität eingeräumt werden soll.
- Erhöhen des Modal-Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs von 33% auf 38%, insbesondere durch Planung eines neuen, leistungsfähigen Systems für den öffentlichen Verkehr.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die angestrebten Verbesserungen der Siedlungsqualität ohne verkehrsseitige Massnahmen nur schwer umsetzbar sind. Für das Limmattal setzt das Agglomerationsprogramm auf verkehrsträgerübergreifende Teilprogramme. Die für den öffentlichen Verkehr aufgeführten Massnahmen umfassen neben dem Ausbau der S-Bahn auch Verbesserungen im Feinverteilersystem. Der Bau der Limmattalbahn ist mittel- bis langfristig in Etappen vorgesehen. Damit steht das Agglomerationsprogramm auch im Einklang mit dem vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedeten kantonalen Richtplan Verkehr. Dieser sieht im Limmattal mittel- bis langfristig eine Stadtbahn oder einen Bus mit hohem Anteil an Eigentrassee zwischen dem Bahnhof Altstetten und Killwangen-Spreitenbach AG vor.

Zu Frage 1:

Das Limmattal weist ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Damit in diesem Gebiet für das weitere Wachstum der Bevölkerung und der Arbeitsplätze gute Bedingungen geschaffen werden, ist eine gute Verkehrserschliessung Voraussetzung. Da das Strassennetz mehrheitlich stark ausgelastet ist und dessen Leistungsfähigkeit nur bedingt erhöht werden kann, ist ein entsprechender Ausbau des öffentlichen Verkehrs unabdingbar.

Das Projekt der Limmattalbahn (gemeint ist damit laut Richtplan ein Stadtbahnssystem oder ein hochwertiges Bussystem auf weitgehendem Eigentrassee) hat dabei einen hohen Stellenwert. Die Limmattalbahn soll die Leistungsfähigkeit und damit auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf der Strecke zwischen Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten erhöhen.

Ein hochwertiges Feinverteilsystem ist ein wichtiger Grundstein für die Aufwertung des Strassenraumes und die angrenzenden Siedlungsräume in Agglomerationen. Dadurch können Investitionen gefördert werden. Zudem können Investitionen durch eine bewusste Linienführung sowie die Anordnung der Haltestellen gelenkt werden. Das wird durch die Erfahrungen bei der Glattalbahn bestätigt.

Zu Frage 2:

Die Limmattalbahn ist ein gemeinsames Projekt der Kantone Aargau und Zürich. Die weiteren Planungsschritte werden wie bisher gemeinsam und abgestimmt erfolgen. Die künftige Planung und Koordination soll unter der Federführung des Kantons Zürich erfolgen, weil die Verwirklichung der Projektteile im Kanton Zürich dringlicher ist und die Limmattalbahn zum grösseren Teil auf Zürcher Gebiet zu stehen kommt.

Zu Frage 3:

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es in der Regel sinnvoll ist, Grossprojekte wie die Limmattalbahn in Etappen zu bauen und dementsprechend Prioritäten zu setzen. Die Prioritäten ergeben sich insbesondere aus planerischen, raumordnerischen, finanziellen oder betrieblichen Gründen. So gilt es beispielsweise das Nachfragepotenzial möglichst genau zu definieren, Trassees zu sichern, die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen oder den entsprechenden Systemscheid zu fällen.

Um das Projekt Limmattalbahn zur Baureife zu bringen, sind weitere, teilweise sehr zeitaufwendige Projektierungsschritte notwendig (vertiefende Studien, Vorprojekt, Infrastrukturkonzession, Plangenehmigungsverfahren, Bauprojekt usw.). Die heute gesetzten Prioritäten können deshalb noch Änderungen erfahren. Aus diesen Gründen ist es beim jetzigen Stand der Planungen verfrüht, eine verbindliche Abgrenzung und eine Reihenfolge der Umsetzungsetappen festzulegen.

Gemäss Agglomerationsprogramm ist die Verwirklichung der 1. Etappe bis Schlieren für den Zeitraum 2015 bis 2025 vorgesehen. Wie in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 255/2007 dargelegt, ist eine kurzfristige Verwirklichung der Etappe Farbhof–Schlieren als Tramverlängerung somit nicht realistisch. Zudem zeigen andere Beispiele wie die Glattalbahn oder das Tram Zürich–West, dass nach vorliegender Trasseestudie mehr als zehn Jahre vergehen können, bis das Bauwerk tatsächlich dem Betrieb übergeben werden kann.

Schon heute verkehrt auf grossen Teilen der künftigen Streckenführung ein Bus. Der bestehende Bus (Linie 303) verkehrt auf der Strecke Farbhof–Schlieren–Dietikon–Spreitenbach–Killwangen im Viertelstundentakt, in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt. Die Angebotsdichte entspricht damit bereits weitgehend derjenigen

einer möglichen Stadtbahn. Die Linienführung kann entsprechend den künftigen Entwicklungen in den Siedlungsräumen angepasst werden. Dabei ist unabhängig von einer späteren Verwirklichung einer Stadtbahn sicherzustellen, dass die Buslinie auf der gesamten Strecke möglichst bevorzugt verkehren kann.

Zu Frage 4:

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) übernimmt für die nächsten Planungsschritte die Verantwortung über die Gesamtprojektleitung. Die betroffenen Gemeinden, Kantone und die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) werden künftig in die Projektorganisation mit einbezogen. Zu einem späteren Zeitpunkt kann eine in der Region verankerte Institution eingesetzt oder, wenn sinnvoll, eine neue Institution gegründet werden. Diese Frage wird sich spätestens dann stellen, wenn die Funktionen und Aufgaben des Systemerstellers bestimmt werden. Dabei kann der Kanton Zürich auf die Erfahrungen mit der bewährten Projektorganisation der Glattalbahnen zurückgreifen.

Zu Frage 5:

Das Projekt der Limmattalbahnen ist Bestandteil der prioritären Massnahmen des erwähnten Agglomerationsprogramms des Kantons Zürich, das dem Bund eingereicht wurde. Der Bund wird den Antrag im Lauf des Jahres 2008 prüfen. Massgebend für die Beiträge des Bundes im Rahmen des Infrastrukturfonds sind die Massnahmen gemäss der Prioritätenliste A (baureife Projekte) und B (noch nicht baureife dringliche Projekte). Dabei ist aber auch zu beachten, dass das Agglomerationsprogramm alle vier Jahre auf die Prioritäten überprüft und aktualisiert werden soll. Der Bund beabsichtigt vorerst, Mittel für Vorhaben der Priorität C zurückzubehalten. Auf Grund der gegenwärtigen Beurteilung der Wirksamkeit und des Planungs- und Finanzierungsstandes wurde im Agglomerationsprogramm eine erste Etappe der Limmattalbahnen der Priorität B zugeordnet. Die zweite und dritte Etappe der Limmattalbahnen sind auf Grund der geringeren Dringlichkeit in der Priorität C aufgeführt. Im Agglomerationsprogramm liegt der Zeithorizont für die 1. Etappe zwischen 2015 und 2025, derjenige für die 2. und 3. Etappe ab 2025.

Im Kanton Zürich liegt der Zeithorizont für den Bau der Limmattalbahnen ausserhalb des Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplanes (bis 2011). Deshalb können keine verbindlichen Aussagen über die Finanzierbarkeit des Vorhabens durch den Kanton gemacht werden. In erster Priorität müssen die Finanzierung der Projekte Glattalbahnen, Durchmesserlinie, Tram Zürich-West und 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich sichergestellt werden. Die Finanzierung der Limmattalbahnen ist von der Beurteilung der Dringlichkeit/Priorität gegenüber anderen

Massnahmen im Agglomerationsprogramm abhängig. Dazu gehören insbesondere die Tramnetzentwicklung in der Stadt Zürich sowie weitere S-Bahn-Ausbauten. Zudem ist das Projekt auf die grundsätzliche Bereitschaft des Kantonsrates, die entsprechenden Einlagen in den Verkehrsfonds zu bewilligen, angewiesen. Zusätzlich wird der Kantonsrat auch bereit sein müssen, den Rahmenkredit des ZVV um die erforderlichen Betriebsmittel zu erhöhen.

Zu Frage 6:

Im Rahmen der vorgesehenen Werkleitungsbauten und anstehenden Belagssanierungen in der Zürcher-/Badenerstrasse werden derzeit verschiedene Möglichkeiten zur Führung des öffentlichen Verkehrs geprüft. Ein Entscheid des Regierungsrates steht noch aus. Die Stadt Schlieren hat im Weiteren vor, den Zentrumsbereich neu zu gestalten und städtebaulich aufzuwerten. Diese Projekte sollen in den kommenden Jahren verwirklicht werden. Da vor dem Bau einer Stadtbahn aber noch mehrere zeitaufwendige Planungsschritte erforderlich sind, ist zwischen zwei verschiedenen Zuständen zu unterscheiden: erstens dem Zustand mit den kurzfristig notwendigen Massnahmen und zweitens dem mittelfristig angestrebten Zustand mit einer Stadtbahn (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 255/2007). Da die beiden Zustände zeitlich um mehrere Jahre auseinander liegen, ist es sinnvoll, diese getrennt zu behandeln. Dabei ist aber sicherzustellen, dass beim kurzfristig zu verwirklichenden Projekt mit einer Busspur in Mittellage keine Präjudizien geschaffen werden, die den späteren Bau der Stadtbahn erschweren könnten.

Zu Frage 7:

Die Trasseesicherung ist unerlässlich und muss rasch angegangen werden. Dazu eignen sich grundsätzlich zwei Vorgehensweisen. Neben dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht kann die Trasseesicherung auch durch kantonale Baulinien erfolgen. Bis zum Abschluss der Baulinienvorlage kann das Trassee mit projektierten Baulinien und im Konfliktfall mit Planungszonen ausreichend gesichert werden. Das Verfahren und die zuständigen Stellen werden noch in diesem Jahr bestimmt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**