

Sitzung vom 19. August 2026

809. Anfrage (Mit welchen Massnahmen soll die Limmattalbahn zuverlässiger werden?)

Kantonsrätin Rosmarie Joss, Dietikon, und Mitunterzeichnende haben am 27. April 2026 folgende Anfrage eingereicht:

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 Tram-link-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?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage, Rosmarie Joss, Dietikon, und Mitunterzeichnende wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 5:

Die Limmattalbahn (LTB) verkehrt seit Dezember 2022 als Linie 20 zwischen den Bahnhöfen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Die Stadtbahnfahrzeuge verkehren über alle Wochentage im einheitlichen 15-Minuten-Takt mit Anschlüssen von und zur Zürcher S-Bahn und teilweise zum Fernverkehr. Das neue Angebot wurde von der Bevölkerung von Anfang an gut aufgenommen. Dies belegen neben den Umfrageergebnissen zur Linie 20 sowie zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Limmattal die seit der Betriebsaufnahme stark gestiegenen Fahrgastzahlen. Gemäss den Fahrgastzählungen der Aargau Verkehr AG (AVA) hat sich die jährliche Nachfrage von 2023 bis 2025 um rund 15% erhöht. Ein Teil dieser grossen Nachfragesteigerung ist auf die bei neuen Angeboten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) typische Angewöhnungsphase in den ersten Jahren zurückzuführen.

Für den Betrieb der LTB stehen insgesamt acht Zweirichtungsfahrzeuge zur Verfügung, wovon sechs als Kursfahrzeuge und die übrigen zwei als technische und betriebliche Reserve dienen. Diese Fahrzeuge verkehren auf 92% der 13,4 Kilometer langen Strecke auf einem vom

Strassenverkehr abgesetzten Eigentrassee. Dies ermöglicht hohe, attraktive Reisegeschwindigkeiten und führt gleichzeitig zu einer grossen Fahrplanstabilität. Auch die weitgehende Priorisierung der Fahrzeuge der Linie 20 an den Strassenkreuzungen trägt zur Betriebsstabilität und Pünktlichkeit bei. Dementsprechend belegen auch die vorhandenen Daten, dass die LTB relativ pünktlich verkehrt. Gemäss der Betriebsstatistik der AVA sowie den vom Bundesamt für Verkehr jährlich schweizweit erhobenen Qualitätswerten lag die Ankunftspünktlichkeit der Linie 20 im Jahr 2025 insgesamt über dem von den Bestellern erwarteten Akzeptanzwert. Auch in der vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) jährlich durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfrage, welche die subjektive Beurteilung der Befragten widerspiegelt, wird die LTB bezüglich der Anschlussqualität und der Pünktlichkeit ähnlich gut bewertet wie die seit rund 15 Jahren betriebene Glattalbahn. Die etwas schlechteren Pünktlichkeitswerte in den abendlichen Spitzenzeiten liegen im Rahmen dessen, was sich auch bei anderen öV-Linien aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Abendspitze zeigt. Der bestehende Fahrplan der LTB ist somit über die gesamte Betriebszeit betrachtet ausreichend stabil.

Betriebliche Störungen, wie z. B. Unfälle, mit der Folge von betrieblichen Einschränkungen entlang der Strecke oder einzelnen Kursausfällen sind jedoch, wie bei allen öV-Linien, nicht ausgeschlossen. Die AVA versucht in solchen Fällen, den Betrieb möglichst rasch wieder zu stabilisieren. Die LTB verfügt dank den Zweirichtungsfahrzeugen über verschiedene Möglichkeiten zum vorzeitigen Wenden einzelner Kurse, so z. B. in Schlieren, Geissweid. Dieser Teilbetrieb hat in der Regel keine Auswirkungen auf die Pünktlichkeit, sondern führt zu einem zusätzlichen Umstieg von der LTB auf die Trams der städtischen Tramlinie 2, welche tagsüber im 7,5-Minuten-Takt verkehren.

Anzumerken ist zudem, dass der Betrieb der LTB zunehmend zuverlässiger wird. Während im aussergewöhnlichen Jahr 2024 an 37 Tagen eine Beschränkung auf dem Abschnitt Schlieren – Geissweid – Killwangen-Spreitenbach erfolgte, war es 2025 nur noch an 7 Tagen. Dabei sind die Einschränkungen teilweise auch durch Grossanlässe bedingt. Erfreulicherweise zeigt sich insbesondere bei den Unfällen eine deutliche Abnahme: Die Anzahl der Unfälle verminderte sich von 31 im Jahr 2023 auf noch 8 im Jahr 2025. Dies ist neben der allgemeinen Angewöhnung der Verkehrsteilnehmenden an die neue Verkehrssituation auch auf die ergriffenen Massnahmen zurückzuführen. Die AVA hat das Verkehrsgeschehen von Beginn weg beobachtet mit dem Ziel eines möglichst stabilen und sicheren Fahrbetriebs der LTB. 2024 hat sie das Unfallgeschehen systematisch untersucht und dokumentiert und auf dieser Basis

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen. So wurde an verschiedenen Orten die Verkehrssignalisation verbessert und Mitte März 2026 wurden zwei zusätzliche Schrankenanlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Spreitenbach in Betrieb genommen. Über die Umsetzung allfälliger weiterer Massnahmen wird laufend auf der Grundlage vertiefter örtlicher Beobachtungen entschieden.

Vor dem Hintergrund dieser Gegebenheiten besteht aus Bestellersicht derzeit kein Handlungsbedarf zur Bereitstellung zusätzlicher Fahrzeuge. Der Betrieb der LTB funktioniert insgesamt ausreichend stabil und die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit liegen auf einem guten Niveau. Eine Fahrzeugbeschaffung mit entsprechenden Kostenfolgen für den Unterhalt und die Amortisation, die auch ohne zusätzliche Fahrleistungen anfallen, lässt sich unter diesen Umständen nicht rechtfertigen.

Zu Fragen 2 und 3:

Das Depot der LTB wurde bereits bei der Konzeption auf den zukünftigen Betrieb im 7,5-Minuten-Takt ausgelegt, sodass die Taktverdichtung mit entsprechenden zusätzlichen Fahrzeugen zu gegebener Zeit ohne bauliche Anpassungen an der Infrastruktur möglich ist. Der spätestmögliche Zeitpunkt der Taktverdichtung hängt damit hauptsächlich von den vertraglichen Bedingungen zur Fahrzeugbestellung ab. Mit dem Fahrzeuglieferanten wurde vereinbart, dass die Bestellung von bis zu acht zusätzlichen Fahrzeugen bis spätestens Ende 2032 zu erfolgen hat. Die Auslieferungszeit ab Bestelleingang beträgt rund drei Jahre.

Die mit dem heutigen 15-Minuten-Takt zur Verfügung gestellten Kapazitäten sind zurzeit ausreichend zur Bewältigung der Nachfrage auch in den Spitzenstunden. Die weiteren Entwicklungen werden laufend beobachtet, damit der Entscheid über eine Taktverdichtung mit Blick auf die Bestellung der zusätzlichen Fahrzeuge rechtzeitig erfolgen kann.

Zu Frage 4:

Gemäss § 26 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) wird die Kostenunterdeckung des ZVV je zur Hälfte durch den Kanton und die Zürcher Gemeinden finanziert. Die Aufteilung der Gemeindebeiträge erfolgt zu 20% nach der Steuerkraft und zu 80% nach dem Verkehrsangebot (§ 27 Abs. 1 PVG). Dabei sind für die Ermittlung des Verkehrsangebots einer Gemeinde die nach eingesetztem Verkehrsmittel gewichteten, im Fahrplan aufgeführten Abfahrten massgebend (§ 3 Kostenverteiler-Verordnung; LS 740.6). Ausschlaggebend für den Kostenverteilschlüssel sind entsprechend die Soll-Abfahrten gemäss Fahrplan; eine Reduktion von Gemeindebeiträgen aufgrund ungeplanter Kursausfälle ist nicht vorgesehen. Hierzu ist auch

anzumerken, dass die beim ZVV anfallenden Kosten für die Leistungen der Verkehrsunternehmen durch einzelne Kursaufälle nicht geringer werden. Eine Reduktion einzelner Gemeindebeiträge infolge von Kursausfällen würde somit lediglich zu einer Kostenverschiebung zu den übrigen Zürcher Gemeinden führen, was selbstredend nicht angezeigt ist.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli