

Zürich

Ein Rückgrat für das boomende Limmattal

Heute Morgen befindet der Kantonsrat über einen 510-Millionen-Kredit für die Limmattalbahn. Die Stadtbahn soll verhindern, dass die stark wachsende Region zwischen Altstetten und Killwangen AG im Verkehr versinkt.

Helene Arnet

Zürich - Das Projekt hat die Dimension der Glattalbahn und sei, wie es im Antrag des Regierungsrates steht, eine Impulsgeberin für das boomende Limmattal. Heute Montagmorgen wird der Kantonsrat über die Staatsbeiträge für das Grossprojekt befinden: 510,3 Millionen kosten Planung und Bau der neuen Stadtbahn, 136 Millionen flankierende Massnahmen im Strassensystem. Der Aargauer Grosse Rat wird sich im Mai mit dem Kreditantrag befassen.

Im Limmattal findet jenes «Wachstum nach innen» statt, welches der Kanton in seiner Raumentwicklungsstrategie fördert, um der Zersiedlung entgegenzuwirken. Bis 2030 wird die Einwohnerzahl zwischen Schlieren und Killwangen AG voraussichtlich um 17 Prozent von 90 000 auf 105 000 Personen anwachsen, die Anzahl der Beschäftigten von 50 000 auf 65 000 zunehmen. Das bringt Mehrverkehr, der laut Kantonailem Richtplan zu fünfzig Prozent vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden muss. Das könne nur ein schneller Feinverteiler wie eine Stadtbahn bewältigen, sagt der Regierungsrat.

Kosten Zürich, Aargau und der Bund bezahlen 755 Millionen

Die Gesamtkosten für die Planung und den Bau der Limmattalbahn sind auf 755 Millionen Franken veranschlagt. Die beiden Standortkantone übernehmen die Kosten entsprechend dem Streckenanteil. Auf Zürich entfallen so 510,3 Millionen Franken, auf den Aargau 178 Millionen Franken. Über diese Beträge befinden die beiden Parlamente. Der Bund hat im Rahmen seiner Agglomerationspolitik für die erste Bauetappe bereits einen Beitrag von 66,7 Millionen Franken zugesichert und für die zweite Etappe eine Beteiligung in der Höhe von 35 Prozent in Aussicht gestellt. Damit verringern sich die Kantonsbeiträge aller Wahrscheinlichkeit nach um rund 196 Millionen Franken. Das Projekt wird Zürich so knapp 400 Mio. Franken kosten. Dazu kommen 136,3 Millionen Franken für Anpassungen am Strassenraum. Dabei geht es in erster Linie um Massnahmen bei den Umfahrungsstrassen in Schlieren (Bernstrasse) und Dietikon (Überlandstrasse), um die Zentren zu entlasten. Nicht inbegriffen sind die Kosten für die Fahrzeuge. Diese muss der Betreiber der Limmattalbahn übernehmen, wer dies sein wird, entscheiden die

Kantone erst nächstes Jahr. Im Vordergrund stehen die VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) und die BDWM-Transport AG (Bremgarten-Dietikon-Bahn), die bereits im Limmattal tätig sind. Die Gemeinden müssen für das Projekt einige Zugänge zu Haltestellen, Veloabstellplätze und Mehrwertbeiträge für Werkleitungen mitfinanzieren. Im Betrieb müssen sie sich gemäss den geltenden ZVV-Regeln finanziell beteiligen, bei denen die Anzahl der im Fahrplan festgehaltenen Abfahrten gewichtet und die Steuerkraft berücksichtigt werden.

Insgesamt 755 Mio. Franken

1. Etappe: 195 Mio. Altstetten-Schlieren	2. Etappe: 560 Mio. Schlieren-Killwangen
Kanton Zürich 128,3 Mio.	Kanton Zürich 382,0 Mio.
Kanton Aargau -	Kanton Aargau 178,0 Mio.
Bund, gesichert 66,7 Mio.	Bund, 35% voraussichtlich

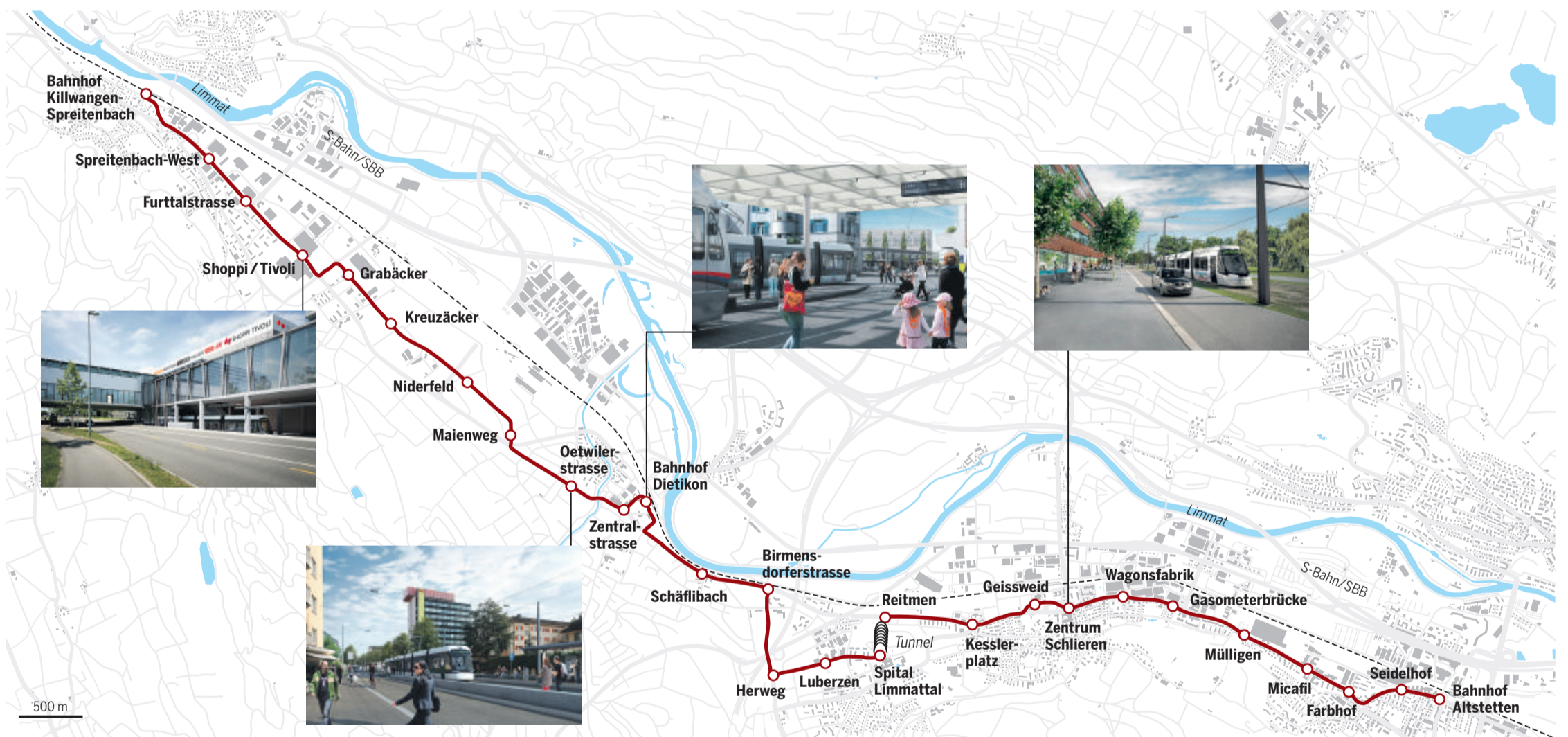
Abstimmung Und das Volk?

Im Prinzip braucht es keine Volksabstimmung für dieses Projekt: Die Kreditgutsprachen durch den Kantonsrat Zürich und den Grossen Rat Aargau würden reichen. Diese kommen mit grosser Sicherheit zustande. Die vorbereitende Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) hat sich in Zürich mit 13 zu 2 Stimmen dafür ausgesprochen. Im Aargau hat sich die entsprechende Kommission einstimmig für den Kredit ausgesprochen. Gegen die Entscheide können aber Referenden ergriffen werden, was kantonale Volksabstimmungen auslösen würde. In Zürich braucht es 45 Mitglieder des Kantonsrates für ein Behördenreferendum, oder es müssen innert sechzig Tagen 3000 Unterschriften für ein Volksreferendum zusammenkommen. Ein Behördenreferendum scheint bei der Ausgangslage eher unwahrscheinlich. Die Gegner aus der Region haben aber bereits angekündigt, dass sie ab dem 2. April Unterschriften sammeln werden. Bei der Glattalbahn wurde 2002 das Behördenreferendum ergriffen. In der Volksabstimmung sprachen sich 66 Prozent der Stimmberechtigten für das Projekt aus.

Linienführung 13,4 km Gleis

Die Limmattalbahn wird über 13,4 Kilometer vom Bahnhof Altstetten zum Bahnhof Killwangen fahren. Sie hält an 27 Haltestellen unter anderem am Farbhof in Altstetten, im Zentrum Schlieren, beim Spital Limmattal und bei der Kantonschule (Luberzen) in Urdorf, am Bahnhof Dietikon und beim Tivoli Spreitenbach. Von der Haltestelle Reitmen in Schlieren zum Spital verkehrt die Bahn in einem Tunnel. Für die gesamte Strecke braucht sie 37 Minuten. Die Haltestellen liegen im Schnitt 515 Meter auseinander (in der Stadt Zürich max. 300 Meter). Angedacht ist auch eine Verlängerung nach Baden. Das Schienennetz ist kompatibel mit den Tramlinien in Zürich und mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Die Stadtbahn besteht aus Zweirichtungsfahrzeugen und verkehrt zu neunzig Prozent auf einem eigenen Trasse. Sie wird mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22 km/h unterwegs sein. Auf einzelnen Abschnitten kann sie bis zu 60 km/h fahren. Aus Sicherheitsgründen sind die meisten Kreuzungen verkehrlich entflochten, zudem regeln Lichtsignale den Verkehr, und wo nötig, werden Barrieren erstellt.

Hier soll die neue Stadtbahn verkehren



TA-Grafik ib, mt / Quelle: LTB

Befürworter Grosse Chance

Vor fünf Monaten haben sich 77 Exekutiv- und Kantonsratsmitglieder aus dem Limmattal in einem Manifest zur Limmattalbahn bekannt. Und eine von SVP-Nationalrat Hans Egloff mitpräsierte Allianz macht sich stark für das Projekt. Die Limmattalbahn stärke den Wirtschaftsstandort und das lokale Gewerbe. Der Stadtpräsident von Dietikon, Otto Müller (FDP), verspricht sich von ihr einen positiven Impuls für die Siedlungserneuerung. Die Stadtbahn schaffe in Kombination mit den auf sie abgestimmten Busverbindungen eine zuverlässige ÖV-Versorgung der Region und entlaste das Limmattal und die Kantonschule besser ein, sagen die Befürworter. Das komme der Umwelt zugute und entlaste die Zentren von Durchgangsverkehr. Ohne Gegensteuer werde das Tal im Verkehr erstickt. Das Beispiel Glattalbahn zeige, dass eine Region stark von einer Stadtbahn profitiere; so habe jeder in die Stadtbahn investierte Franken das 25-Fache an privaten Bauinvestitionen ausgelöst.

www.pro-limmattalbahn.ch
Infos: www.limmattalbahn.ch

Gegner Teuer und unnötig

Im Limmattal wenden sich zwei Gruppierungen dezidiert gegen das Bahnprojekt: In Dietikon kritisiert die IG Limmattalbahn - Nein, die sich um einige ehemalige Stadträte bildete, das Projekt. In Schlieren wehrt sich der Verein Limmattalbahn - so nicht gegen die Linienführung im Spitalquartier und generell gegen eine Stadtbahn. «Eine Stadtbahn, welche im dicht besiedelten Gebiet auf Strassenniveau fährt, beeinträchtigt die Sicherheit und die Wohnqualität stark», sagt ihr Sprecher Thomas Grädel. «Gefährlich, teuer, unflexibel und unnötig», sei die Bahn. Den Standortgemeinden drohe eine massive Steuerfusserhöhung, da sie dem ZVV einen höheren Beitrag für die Anzahl Haltestellenstopps leisten müssen. Ein schienengebundenes Verkehrsmittel benötige zudem mehr Raum als ein Bus, könne auf neue Entwicklung nicht reagieren und durchtrenne gewachsene Siedlungen. Auch habe man es unterlassen, Alternativen wie induktive Elektrobusse zu prüfen.

www.limmattalbahn-nein.ch
www.limmattalbahn-so-nicht.ch

Einsprachen Drei Knackpunkte

Im Zusammenhang mit der Linienführung gab es drei grosse Knackpunkte: In der Stadt Zürich war ursprünglich die Umleitung der Linie 2 zum Bahnhof Altstetten vorgesehen - auf Kosten der Haltestelle Lindenplatz. Die Quartierbevölkerung wehrte sich erfolgreich dagegen. Im Schlierener Spitalquartier verlangten die Anwohner eine Verlängerung des Tunnels, damit ihr Quartier nicht zerschnitten wird. An einem runden Tisch wurde ein Kompromiss erarbeitet: Mit Tempo 30 und einigen anderen Massnahmen wird die Strasse schmaler, was der Sicherheit zugutekommt und den Landbedarf verringert. Die Stadt Schlieren hat darauf ihre Einsprache zurückgezogen. Im Quartier ist die Kritik aber nicht verstummt. Im Zentrum von Dietikon lösten die engen Verhältnisse Diskussionen aus, ob die LTB wirklich direkt beim Bahnhof vorbeifahren muss. Das Projekt wurde so optimiert, dass im Bereich der Bahnhofvorfahrt mehr Platz geschaffen werden konnte. Die Stadt Dietikon hat ihre Einsprache zurückgezogen. Die Projektleitung geht davon aus, dass alle Einsprachen bis Ende Jahr beigelegt sind.

Termine Baubeginn in zwei Jahren, fertiggestellt Ende 2022

Die beiden Kantone Zürich und Aargau denken seit fünfzehn Jahren laut über eine Stadtbahn nach, welche die boomende Region vom Verkehr entlasten soll. 2010 gründeten sie die Limmattalbahn AG (LTB AG). Im Oktober 2013 erteilte der Bund die Infrastrukturkonzession. Derzeit werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren die Einsprachen bereinigt. Diesen Frühling entscheiden die Kantonsparlamente über die Kredite; sollte eine Volksabstimmung nötig werden, wird diese voraussichtlich noch dieses Jahr stattfinden. Sind alle Einsprachen

bereinigt, sollte Mitte 2016 die Baubewilligung des Bundes vorliegen. Ab 2017 wird gebaut. 2017 bis Ende 2019 wird die erste Etappe zwischen Bahnhof Altstetten und Schlieren Zentrum (Geissweid) realisiert. Dann wird als Vorläufer der Stadtbahn die Tramlinie 2 vom Farbhof aus bis Schlieren verlängert und die Buslinie 31 ersetzen. Ab 2019 wird die zweite Etappe von Schlieren bis Killwangen erstellt. Die Stadtbahn soll Ende 2022 - ab Altstetten - in Betrieb gehen: Vorerst im Viertelstundentakt. Das 2er-Tram verkehrt weiter über Farbhof bis Schlieren.

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Vorbereitung							
Kantonale Finanzierungsbeschlüsse Frühling 2015		1. Etappe Altstetten-Schlieren Zentrum					
Evt. Volksabstimmungen Ende 2015							
Baubewilligung Mitte 2016							
				Inbetriebnahme			
					2. Etappe Schlieren Zentrum-Killwangen		
							Inbetriebnahme der ganzen Linie