

Sitzung vom 31. August 2011

1033. Anfrage (Die Linienführung der Limmattalbahn)

Kantonsrat Josef Wiederkehr, Kantonsrätin Rosmarie Joss und Kantonsrat Rochus Burtscher, Dietikon, haben am 6. Juni 2011 folgende Anfrage eingereicht:

Die Linienführung der Limmattalbahn sorgt in der Region momentan zu heftigen Diskussionen. Während in Schlieren vor kurzem die Linienführung unter Einbezug der Bevölkerung angepasst wurde, legte in Dietikon der Stadtrat, in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Limmattalbahn, die Linienführung im stillen Kämmerchen fest, was zu entsprechend grossem Unmut in der Bevölkerung führte. Aus diesem Grund haben die drei grössten Dietiker Parteien (SVP, SP, CVP) gemeinsam ein Vorstosspaket eingereicht. Damit soll erreicht werden, dass der Bevölkerung mehr Mitsprache gewährt wird, damit die endgültige Linienführung auch von der Bevölkerung mitgetragen wird. Zudem soll in diesem Zusammenhang eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorgenommen werden und die Linienführung muss in ein noch zu schaffendes Gesamtverkehrskonzept eingebettet werden. Daraus ergeben sich immer wieder Diskussionen, welche Kompetenzen beim Kanton liegen und welche bei der Gemeinde.

Im Besonderen stellen sich folgende Fragen:

1. Wer hat den Lead bei der Festsetzung der Linienführung? Welches Gewicht hat die Stimme Dietikons für die Festlegung der Linienführung auf dem eigenen Gemeindegebiet?
2. Als wie wichtig erachtet es der Regierungsrat, dass auch die in der Region betroffene Bevölkerung hinter der Linienführung steht und auch in den Planungsprozess einbezogen wird?
3. Bei Änderungen der Linienführung drängt sich allenfalls auch eine Änderung des Richtplaneintrages auf. Wie massgebend müssen Änderungen sein, dass sich daraus auch eine Richtplanänderung aufdrängt? Wie sieht ein entsprechender Zeitplan dafür aus?
4. Als wie wichtig erachtet es der Regierungsrat, dass im Zusammenhang mit dem Projekt eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr vorgenommen wird und die Linienführung in ein Gesamtverkehrskonzept eingebettet ist? Wem obliegt der Lead hierfür? Inwieweit ist der Kanton in diesen Prozessen involviert?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Josef Wiederkehr, Rosmarie Joss und Rochus Burtcher, Dietikon, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Am 23. Februar 2009 verabschiedete der Zürcher Kantonsrat die «Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr» (Vorlage 4531a). Darin ist festgehalten, dass die Planungsarbeiten für eine Stadtbahn zwischen der Stadt Zürich und Killwangen zusammen mit dem Kanton Aargau und den betroffenen Gemeinden vertieft werden. Für die erste Planungsphase war der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) verantwortlich. Dazu gehörten Abklärungen zur Trasseeführung und Systemwahl.

Im Mai 2010 wurde die Limmattalbahn AG (LTB AG) als Aktiengesellschaft mit Beteiligung der Kantone Zürich und Aargau gegründet. Die beiden Bestellerkantone Zürich und Aargau haben der LTB AG mittels Leistungsauftrag die Leitung der Projektierungsarbeiten übertragen. Die LTB AG hat damit die Federführung bei der Festsetzung der Linienführung übernommen. Die Projektorganisation sieht Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden und Planungsgruppen in verschiedenen strategischen und operativen Gremien vor. Die LTB AG zieht bei den Entscheiden insbesondere die Exekutiven der Gemeinden konsultativ bei. Auf der strategischen Ebene sind in der Behörden-delegation alle Präsidenten der betroffenen Gemeinden sowie die Verwaltungen der Kantone Zürich und Aargau und die regionalen Planungsgruppen Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) und Baden Regio vertreten. Auf operativer Ebene arbeitet die LTB AG in den Fachdelegationen mit Vertretungen aus Gemeinden und Kantonen zusammen. Deren Anregungen werden bei der Erarbeitung des Projektes von Anfang an einbezogen. Zu den Projektkonzepten und zum Vorprojekt kann jede Gemeinde schriftlich Stellung nehmen. In der Stadt Dietikon hat die LTB AG wegen des grossen Koordinationsbedarfs zwischen den beteiligten Stellen eine Begleitgruppe in Form eines runden Tisches eingerichtet.

Mit diesem Vorgehen soll ein möglichst grosser Konsens zwischen den Beteiligten sichergestellt werden. Die Standortgemeinden sind für die gewünschte räumliche Entwicklung des Limmattals und der Gemeinden zuständig, die LTB AG für die Projektierung und Realisierung der Limmattalbahn. Dabei kommen der Haltung und den Anliegen der Stadt Dietikon, auf deren Gebiet die Trassierung aufgrund der vorhan-

denen örtlichen Verhältnisse nicht einfach ist, grosse Bedeutung zu. Es wird angestrebt, dass über die Linienführung ein Konsens erzielt wird, damit dem Bundesamt für Verkehr ein breit abgestimmtes Projekt eingereicht werden kann.

Zu Frage 2:

Die Linienführung der Limmattalbahn soll auch bei der betroffenen Bevölkerung in der Region auf möglichst breite Akzeptanz stossen. Die LTB AG legt deshalb grosses Gewicht auf die Kommunikation des jeweils erreichten Projektstandes. Dadurch ist die Bevölkerung in der Lage, den jeweiligen Projektstand zu beurteilen. Eine Einflussnahme der örtlichen Bevölkerung kann dann über die bestehenden politischen Instrumente, über Interessensgruppen und insbesondere über die jeweiligen Vertretungen der Exekutive, die in den Planungsprozess eingebunden sind, erfolgen. In der Stadt Dietikon ist dies der Stadtrat.

Zu Frage 3:

Seit der 2007 genehmigten Teilrevision des kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr sind die Planungen für die Limmattalbahn in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden vorangetrieben worden. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in das laufende Verfahren zur Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans ein. Die im Vorprojekt aufgearbeitete neue Linienführung in Dietikon soll im Richtplan nachgeführt werden. Der entsprechende Änderungsantrag wurde im Rahmen der laufenden Richtplanrevision eingereicht. Die bereinigte Vorlage soll Anfang 2012 an den Kantonsrat überwiesen werden.

Mit dem Richtplan können die Ergebnisse der Ausführungsprojektierung der Limmattalbahn grundsätzlich nicht vorweggenommen werden. Abweichungen vom kantonalen Richtplan sind auch ohne Planänderung zulässig, wenn sie sachlich gerechtfertigt und untergeordneter Natur sind.

Zu Frage 4:

Die Limmattalbahn ist Teil der Agglomerationspolitik der Kantone Zürich und Aargau. Zurzeit erarbeiten das Amt für Verkehr des Kantons Zürich und das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau das Agglomerationsprogramm Limmattal der 2. Generation. Im Kanton Zürich liegt dabei auch die Federführung für die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft beim Amt für Verkehr.

Bei der Planung der zukünftigen Infrastruktur ist die Zusammenwirkung von Sach-, Raum- und Umweltebene von grosser Bedeutung. Mithilfe von Verkehrsinfrastrukturen und Siedlungsmassnahmen sollen die definierten Gebiete nach innen verdichtet und zu Stadtlandschaften

von hoher Qualität weiterentwickelt werden. Das Agglomerationsprogramm Limmattal enthält ein konkretisiertes Zukunftsbild, das Verkehr und Siedlung umfasst. Trotz der Kantonsgrenze wird der Raum Limmattal als Ganzes betrachtet, ebenso werden Siedlung, Verkehr und Freiraumgestaltung über die Kantonsgrenze hinaus koordiniert. Bereits vor zehn Jahren haben die beiden Kantone gemeinsam mit den Gemeinden Dietikon und Spreitenbach eine Studie zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erarbeitet. Wesentliches Resultat war, dass für die angestrebte Siedlungsentwicklung zwingend ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit möglichst hohem Anteil Eigentrasse vorzunehmen ist.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi