

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 22. August 2012

856. Limmattalbahn AG; Infrastrukturkonzession (Stellungnahme)

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 28. Februar 2012 reichte die Limmattalbahn AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Infrastrukturkonzessionsgesuch (IKG) für die Limmattalbahn ein. Mit Schreiben vom 22. März 2012 hat das BAV den Kanton Zürich zur Vernehmlassung und Veranlassung der öffentlichen Planauflage eingeladen. Diese erfolgte vom 23. April 2012 bis zum 22. Mai 2012 beim Kanton und in den Städten Dietikon, Schlieren und Zürich sowie in der Gemeinde Urdorf. Das Amt für Verkehr hat seinerseits die betroffenen Ämter und Gemeinden zur Stellungnahme eingeladen. Diese Stellungnahmen bilden integrale Bestandteile der Stellungnahme des Regierungsrates.

Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Raum Zürich. In den nächsten Jahren wird hier ein starker Anstieg der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen erwartet. Die Limmattalbahn soll einen Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs übernehmen und das Limmattal bestmöglich erschliessen.

Die Limmattalbahn wurde bereits in das 2007 verabschiedete Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr des Kantons Zürich erste Generation aufgenommen. Im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation für das Limmattal ist die Limmattalbahn als Schlüsselmaßnahme aufgeführt. Dies mit der Streckenführung vom Bahnhof Altstetten zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach mit dem Hinweis, dass langfristig eine Fortführung bis Baden denkbar sei.

Die Limmattalbahn AG wurde im Mai 2010 durch die Kantone Zürich und Aargau gegründet. Zweck der Gesellschaft ist die Projektierung und Realisierung der Limmattalbahn. Die Aktien sind entsprechend der Streckenlänge auf dem jeweiligen Kantonsgebiet zwischen den beiden Kantonen aufgeteilt. Der Kanton Zürich hält demnach drei Viertel der Aktien und der Kanton Aargau einen Viertel der Aktien.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

Schreiben an das Bundesamt für Verkehr, Sektion Bewilligungen II, z. H. Herrn Urs Rohrer, 3003 Bern (Geschäftsnummer BAV 2012/0084; Beilage Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen sowie der betroffenen Städte und Gemeinden)

Mit Schreiben vom 22. März 2012 haben Sie den Kanton Zürich zur Vernehmlassung und Veranlassung der öffentlichen Planauflage zum Infrastrukturkonzessionsgesuch (IKG) für die Limmattalbahn der Limmattalbahn AG vom 28. Februar 2012 eingeladen. Die Planauflage erfolgte vom 23. April 2012 bis zum 22. Mai 2012 beim Kanton und in den Städten Dietikon, Schlieren und Zürich sowie in der Gemeinde Urdorf.

Das AFV hat kantonsintern den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), das Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH), die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), das Tiefbauamt (TBA), die Kantonspolizei (KAPO) zur Stellungnahme zum Konzessionsgesuch eingeladen. Diese Stellungnahmen bilden integrale Bestandteile der vorliegenden Stellungnahme (Beilagen). Ferner wurden die betroffenen Städte und Gemeinden, Zürich, Schlieren, Dietikon und Urdorf, sowie die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) zur Stellungnahme eingeladen. Diese Stellungnahmen liegen ebenfalls bei.

1. Stellungnahmen von kantonalen Stellen

a) Stellungnahme des Zürcher Verkehrsverbunds vom 16. Mai 2012

Der ZVV hat die Erarbeitung des Vorprojektes, das die Grundlage für das IKG bildet, zusammen mit dem Kanton Aargau geführt und fachlich begleitet und unterstützt entsprechend das Gesuch vorbehaltlos. Der ZVV hebt hervor, dass das Projekt eine Kernmassnahme zur verkehrlichen Entlastung des Limmattals sei und entsprechend Teil des Agglomerationsprogramms.

b) Stellungnahme des Amts für Raumentwicklung vom 18. Juni 2012

Das ARE-ZH hält bzgl. der geplanten Depotstandorte (Anhang 4 UVB Hauptuntersuchung Stufe 1, 4.1 und Anhang 6 des Anhangs 4) fest, dass der Standort Sucheren in Dietikon aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen nicht infrage komme. Der Standort Sucheren wird von der Limmattalbahn AG nicht weiterverfolgt.

Antrag:

Gutheissung der in der Stellungnahme des ARE-ZH gestellten Anträge.

c) Konsolidierte Stellungnahme Koordinationsstelle für Umweltschutz vom 27. Juni 2012

Grundwasser (vgl. Anhang 1, Kap. B)

Im Bereich, wo die Limmattalbahn die Ueberlandstrasse in Dietikon quert, ist geplant, die heute an der Erdoberfläche liegende Ueberlandstrasse in den Untergrund zu verlegen, sodass ein niveaufreier Übergang möglich wird. Gemäss dem UVB kommt die Unterführung etwa 3 m unter den mittleren Grundwasserspiegel und praktisch senkrecht zur Grundwasserfließrichtung zu liegen. Gemäss Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung dürfen im Gewässerschutzbereich A_u keine Anlagen erstellt werden, die unter dem langjährigen, natürlichen mittleren Grundwasserspiegel liegen.

Die geplante Strassenunterführung ist nach Beurteilung des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft in der vorliegenden Art nicht bewilligungsfähig. Das Projekt ist so zu verbessern, dass die Eingriffe unter dem mittleren Grundwasserspiegel möglichst gering sind. Dabei sind die Querschnittsansprüche des geplanten Teischlibach-Dükers so gering wie möglich zu halten. Sofern die Unterführung zur Ausführung gelangt, ist die natürliche Grundwasserdurchflusskapazität bei Höchstwasserverhältnissen im Betriebszustand vollständig mit kiesigen Ersatzmassnahmen zu gewährleisten.

Altlasten (vgl. Anhang 1, Kap. F)

Im Projektperimeter und in dessen Nahbereich sind auf dem Gebiet des Kantons Zürich insgesamt 36 belastete Ablagerungs- und Betriebsorte sowie ein Unfallstandort gemäss Art. 5 der Altlasten-Verordnung im Kataster der belasteten Standorte eingetragen (Stand April 2012). Fünf mit Abfällen belastete Standorte könnten vom Bauvorhaben stärker berührt werden und sind nicht nur abfallrechtlich, sondern auch altlastenrechtlich von Bedeutung. Aus Sicht des Altlastenrechts kann aufgrund der heutigen Kenntnisse die Umweltverträglichkeit bei diesen fünf Standorten nicht beurteilt werden. Die abschliessende Prüfung der Auswirkungen auf die Gesichtspunkte Altlasten und belastete Standorte hat, wie im Pflichtenheft vorgesehen, im Rahmen der UVB 2. Stufe zu erfolgen.

Verkehrslärm (vgl. Anhang 5)

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen kann die Zuordnung der einzelnen Streckenabschnitte zu Strassen- oder Bahnlärm nicht beurteilt werden. Diese Zuordnung ist unter Berücksichtigung des Forschungsberichts «Ermittlung der Tramlärmmissionen» (B+S AG, Aktualisierung 2011) zu überprüfen. Grundsätzlich ist es aber richtig, dass – wenn die Emissionen der Limmattalbahn dem Strassenverkehrslärm zuge-

schlagen werden – es sich um eine wesentliche Änderung einer bestehenden Anlage handelt und somit insgesamt die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden müssen. Die Limmattalbahn ist jedoch – für sich alleine betrachtet – nach Art. 7 LSV auch eine neue Anlage, die auf der ganzen Strecke die Planungswerte (PW) einhalten muss. Im UVB 2. Stufe muss deshalb auch der Nachweis erbracht werden, dass die Emissionen der Limmattalbahn allein überall die PW einhalten.

Antrag:

Die Gesuchstellerin sei zu verpflichten, bei der weiteren Projektierung und bei der Ausarbeitung des UVB für die UVP 2. Stufe die in den Anhängen 1 bis 5 der Stellungnahme der KofU gestellten Anträge umzusetzen.

d) Stellungnahme des Tiefbauamts vom 11. Juli 2012

Das TBA hält fest, dass die Verlegung der Ausnahmetransportroute von der Zürcher-/Badenerstrasse auf die Bernstrasse vor Erteilung der Infrastrukturkonzession abschliessend geklärt und entschieden werden muss (Ziff. 7.4 des Grundlagenberichts zum IKG). Mit Verfügung vom 8. Juni 2012 setzte die Volkswirtschaftsdirektion die fragliche Ausnahmetransportroute über die Bernstrasse als geplant fest. Eine endgültige Festsetzung der Ausnahmetransportroute wird erfolgen, sobald die erforderlichen Anpassungen an der Strasse erfolgt sind. Damit wurde dieses berechtigte Anliegen des Tiefbauamtes, soweit zum jetzigen Zeitpunkt möglich, erfüllt.

Ziff. 4.1 des Sicherheitskonzepts (Anhang 2) des IKG sieht vor, dass bauliche Massnahmen für den Unterhalt in der weiteren Projektierungsphase aufgeführt werden müssen. Das TBA verlangt, dass erforderliche Massnahmen für den Unterhalt Vorrang gegenüber anderen Gesichtspunkten wie beispielsweise der Gestaltung haben müssen. Die konkrete Ausgestaltung ist im Plangenehmigungsgesuch aufzuzeigen.

Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Trasseebenutzung durch Werkleitungen ist mit den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern vorgängig bzw. nach Vorliegen der Ausführungspläne im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens eine Regelung, auch über die Kostentragung, zu treffen. Die Kostentragung ist gemäss Art. 31 EBG in Verbindung mit Art. 24 EBG zu regeln.

Antrag:

Behandlung der in der Stellungnahme des TBA gemachten Ausführungen als Anträge sowie deren Gutheissung.

e) Stellungnahme der Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, vom 11. Juni 2012

Die KAPO verlangt, dass im Rahmen der weiteren Projektierung bei allen Ein- und Ausfahrten im ganzen Projektperimeter die Einhaltung der gesetzlichen Sichtweiten geprüft wird.

Auch die KAPO verweist in ihrer Stellungnahme auf die bestehenden Ausnahmetransportrouten, die bei der Projektierung zu berücksichtigen seien. Mit der erwähnten Verfügung der Volkswirtschaftsdirektion vom 8. Juni 2012 wurde dieser Hinweis der KAPO insofern gegenstandslos, als die Ausnahmetransportrouten inskünftig nicht mehr auf dem Trassee der Limmattalbahn geführt sein werden.

Die KAPO weist darauf hin, dass auf ein lückenloses Hauptstrassenetz gemäss der eidgenössischen Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 mit einer auch den zukünftigen Bedürfnissen genügenden Leistungsfähigkeit nicht verzichtet werden kann. Die Limmattalbahn dürfe zu keinen negativen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz führen. Dieser Forderung der KAPO ist im Zusammenhang mit der Bewilligung der Inanspruchnahme der öffentlichen Straßen Rechnung zu tragen.

Antrag:

Behandlung der in der Stellungnahme der KAPO gemachten Ausführungen als Anträge und deren Gutheissung.

2. Stellungnahme der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) vom 3. Juli 2012

Die ZPL unterstützt das Projekt vollumfänglich und legt Wert auf eine Verknüpfung der Limmattalbahn mit den anderen Verkehrsträgern. Die ZPL ist mit allen Standorten für die Haltestellen einverstanden, würde jedoch eine zusätzliche Haltestelle Sommerau in Dietikon begrüssen. Die ZPL stellt diesbezüglich jedoch keinen konkreten Antrag.

3. Stellungnahmen der betroffenen Städte und Gemeinden

a) Stadt Dietikon

Der Stadtrat Dietikon hat mit Datum vom 5. Juli 2012 (Protokoll des Stadtrates vom 2. Juli 2012) Stellung genommen. Der Stadtrat betont, dass das Projekt für das Limmattal und die Stadt Dietikon von grosser Bedeutung sei und ohne die Bahn das zukünftige Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden könne. Der Stadtrat hält an der Forderung einer Haltestelle im Bereich Sommerau fest. Er weist auf die problematischen Platzverhältnisse am Bahnhof Dietikon hin. Sollte keine Lösung

gefunden werden, sei eine Verlegung der Haltestelle in die Zürcherstrasse in Betracht zu ziehen. Auf die Haltestellen Zentralstrasse und Sommerau könne in diesem Fall verzichtet werden.

b) Stadt Schlieren

Der Stadtrat Schlieren hat mit Datum vom 8. Juli 2012 (Protokoll des Stadtrates vom 2. Juli 2012) zuhanden des AFV Stellung genommen. Der Stadtrat Schlieren hebt die Wichtigkeit des Projektes im Hinblick auf das Wachstum der Stadt hervor.

c) Gemeinde Urdorf

Die Gemeinde Urdorf verzichtete auf eine Stellungnahme.

d) Stadt Zürich

In seiner Stellungnahme vom 11. Juli 2012 befürwortet der Stadtrat von Zürich das Projekt. Er weist auf die Vereinbarung mit der Volkswirtschaftsdirektion vom 20. September 2011 hin und betont, dass das dort vereinbarte Ziel einer möglichst guten Abstimmung der Limmattalbahn auf das Tramnetz der VBZ zu erfüllen sei. Der Stadtrat fordert, dass ein Kooperationsvertrag zwischen der Limmattalbahn AG und den VBZ abzuschliessen sei, ansonsten die Stadt Zürich gezwungen sei, ihre Interessen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mittels Einsprache zu wahren. In Bezug auf die Lage der Endhaltestelle der Limmattalbahn in Altstetten bestehe Uneinigkeit. Der Stadtrat stellt weiter in Aussicht, dass die VBZ voraussichtlich im Herbst 2012 ein Infrastrukturkonzessionsgesuch für die Verlegung der Tramlinie 2 in die Altstetter- und die Hohlstrasse einreichen werden.

4. Zusammenfassende Stellungnahme des Kantons

Die von der Limmattalbahn AG zur Konzessionierung beantragte Linienführung und die Anordnung der Haltestellen entsprechen den vom Kanton mit der Limmattalbahn verfolgten Zielen sowie den Vorgaben des kantonalen Richtplans. In den beiden Zentren Schlieren und Dietikon wird die Limmattalbahn direkt auf der Ortsdurchfahrt ins Zentrum geführt. Damit kann die gesamtverkehrliche Leistungsfähigkeit gesteigert und können für den Modal-Split günstige Voraussetzungen geschaffen werden. Gleichzeitig unterstützt diese Linienführung die Zentrumsaufwertungen in Schlieren und Dietikon mit der angestrebten Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Achse Ueberland- und Bernstrasse.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Regierungsrat und die Vernehmlassungaddressaten die Konzessionierung der Limmattalbahn begrüssen, und beantragen dem Bundesrat, das Gesuch gutzu-

heissen und der Limmattalbahn AG die nachgesuchte Infrastrukturkonzession zu erteilen. Im Weiteren wird beantragt, die in den Stellungnahmen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), des Amts für Raumentwicklung (ARE), der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), des Tiefbauamts (TBA) und der Kantonspolizei (KAPO) gestellten Anträge gutzuheissen.

Mit RRB Nr. 855/2012 hat der Regierungsrat der Limmattalbahn die Inanspruchnahme der öffentlichen Strassen zugesichert (Art. 6 Abs. 4 EBG). Im Rahmen der weiteren Projektierung wird dem dort festgestellten Klärungsbedarf durch die Limmattalbahn AG Rechnung zu tragen sein. Insbesondere erachtet der Regierungsrat die von ihr in Aussicht gestellte Koordination mit dem Projekt für die Verlegung der Tramlinie 2 (Ziff. 7.2 Grundlagenbericht IKG) in zeitlicher wie inhaltlicher Hinsicht als erforderlich. Eine gleichzeitige Behandlung der beiden Infrastrukturkonzessionsgesuche durch das BAV erachtet der Regierungsrat indessen nicht als erforderlich.

II. Mitteilung an Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL, Otto Müller, Präsident, Narzissenstrasse 5, 8953 Dietikon, Stadtrat Dietikon, Bremgartenstrasse 22, 8953 Dietikon, Stadtrat Schlieren, Freiestrasse 6, 8952 Schlieren, Stadtrat von Zürich, Stadthausquai 17, 8022 Zürich, Gemeinderat Urdorf, Bahnhofstrasse 46, 8902 Urdorf, die Limmattalbahn AG, Hofwiesenstrasse 370, 8050 Zürich, sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi