

5111

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung von Staatsbeiträgen
für den Bau der Limmattalbahn sowie
für ergänzende Massnahmen am Strassennetz**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2014,

beschliesst:

I. Für den Bau der ersten Etappe der Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Schlieren Geissweid mit Kosten von Fr. 195 000 000 wird der Limmattalbahn AG ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 128 300 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zugesichert.

II. Für den Bau der zweiten Etappe der Limmattalbahn zwischen Schlieren Geissweid und Killwangen-Spreitenbach mit Kosten von Fr. 560 000 000 wird der Limmattalbahn AG ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 382 000 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zugesichert.

III. Für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Ueberlandstrasse wird ein Rahmenkredit für Investitionen und Beiträge von höchstens Fr. 136 300 000 (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, zugesichert.

IV. Die Staatsbeiträge gemäss Dispositiv I und II werden entsprechend eines gemeinsam mit dem Bund zu definierenden Indexes an die Teuerung angepasst. Preisbasis der Kreditvorlage ist der 1. April 2013.

V. Der Rahmenkredit gemäss Dispositiv III wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreisindex gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:

Bewilligte Ausgabe $\times$ Zielindex $\div$ Startindex (Stand 1. April 2013)

VI. Dispositiv I–III dieses Beschlusses unterstehen dem fakultativen Referendum.

VII. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VIII. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Zusammenfassung

Das Limmattal hat sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich stark entwickelt. Der Aargauer und der Zürcher Teil des Limmattals bilden gemeinsam die westliche Zugangsachse zur Stadt Zürich. Das starke Wachstum der Siedlungsgebiete und der Anzahl Arbeitsplätze belasten die bestehende Verkehrsinfrastruktur zunehmend. Die Kantone Aargau und Zürich haben aus diesem Grund und entsprechend den Bestrebungen der Standortgemeinden beschlossen, das Angebot im öffentlichen Verkehr auszubauen. Die zu diesem Zweck geplante Stadtbahn soll die Standortgemeinden im Limmattal als leistungsfähiger Feinverteiler ähnlich der Glattalbahn verbinden. Neben ihrer Erschliessungsfunktion als Rückgrat für die Region soll sie auch an verschiedenen Bahnhöfen entlang der Neubaustrecke komfortable Umsteigemöglichkeiten zur Zürcher S-Bahn ermöglichen. Damit trägt sie neben den örtlichen Verbesserungen zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kantonsgebiet bei.

Die neue Infrastruktur wirkt bei den Gebietsentwicklungen als raumordnendes Element und gibt der Region unterstützende Impulse. Die Limmattalbahn wird auf dem überwiegenden Teil ihrer Strecke auf eigenem Trasse verkehren. Der gegenüber innerstädtischen Verhältnissen grössere durchschnittliche Haltestellenabstand und der hohe Eigentrasseeanteil ermöglichen eine vergleichsweise hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Damit wird die Stadtbahn ihrem Charakter als schneller Feinverteiler gerecht. Das Projekt sieht neben der veränderten Gestaltung des Verkehrsraumes auch eine städtebauliche Aufwertung der vom Projekt betroffenen Strassenachsen vor. Die Limmattalbahn soll

einen wichtigen Beitrag für die Weiterentwicklung der Region leisten und dank der Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr zu einem leistungsfähigeren gesamtverkehrlichen Angebot führen.

Das Vorhaben bedingt bauliche Investitionen von 755 Mio. Franken. Diese sollen von den Kantonen Aargau und Zürich sowie vom Bund getragen werden. Die beiden Kantone haben die Limmattalbahn Mitte 2012 beim Bund als Kernmassnahme des Agglomerationsprogramms Limmattal angemeldet. Gemäss der Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr will der Bund das gesamte Vorhaben im Rahmen seiner Agglomerationspolitik mit einem Beitragssatz von 35% unterstützen. Er hat das Vorhaben entsprechend seinen Finanzierungsmöglichkeiten in die Prioritäten A und B eingestuft und sieht eine zeitlich gestaffelte Ausrichtung der Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation vor. Der Beschluss zur Freigabe der ersten Mittel ab 2015 wird Ende 2014 erwartet. Die im vorliegenden Kreditantrag vorgesehene bauliche Etappierung in zwei Etappen folgt der in Aussicht gestellten Mitfinanzierung des Bundes.

Die erste knapp 4 km lange Etappe zwischen dem Bahnhof Zürich Altstetten und Schlieren Geissweid soll ab 2017 erstellt und Ende 2019 in Betrieb genommen werden. Diese Etappe mit Investitionen von 195 Mio. Franken soll als Verlängerung der bestehenden Tramlinie 2 betrieben werden. Der Antrag auf einen Staatsbeitrag für diese Etappe geht aufgrund des weit fortgeschrittenen Beratungsstands des Bundes zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation von einer Mitfinanzierung des Bundes aus.

Die zweite Etappe ab Schlieren Geissweid bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach soll anschliessend bis 2022 erstellt werden. Die Kosten für diese gemeinsam von den Kantonen Aargau und Zürich finanzierte Etappe liegen bei 560 Mio. Franken. In diesem Betrag sind die Kosten für die zukünftige Depotalanlage enthalten. Der Bund stellt für diese Etappe ebenfalls seine Mitfinanzierung in Aussicht, jedoch erst nach 2019 im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Die Kantone Aargau und Zürich gehen entsprechend den bisherigen positiven Signalen des Bundes zur Limmattalbahn davon aus, dass dieser seine Finanzierungsmöglichkeiten beibehalten kann. Wegen der erst Ende 2018 zu erwartenden Bundesbeschlüsse muss der Antrag für Staatsbeiträge für die zweite Etappe der Limmattalbahn noch ohne die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Bundes beantragt werden. Die Beiträge der Kantone Aargau und Zürich werden sich aus heutiger Sicht durch die Bundesmittel im Verhältnis zu ihrem Anteil an der zweiten Etappe vermindern.

Aufgrund der starken Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung wird sich die Anzahl Fahrten pro Tag im Limmattal um rund einen Viertel erhöhen. Der bis 2030 erwartete Mehrverkehr wird trotz des überdurchschnittlichen Wachstums des öffentlichen Verkehrs zu einer Zunahme im Strassenverkehr führen. Zur Gewährleistung der erforderlichen Leistungsfähigkeit der Strasse sind gleichzeitig zum Stadtbahnprojekt grossräumige Verkehrsverlagerungen geplant. Das vom Regierungsrat im September 2013 verabschiedete Strassenbauprogramm (RRB Nr. 1076/2013) sieht dazu abgestimmt auf das Projekt der Limmattalbahn den Ausbau der nördlich der Limmat gelegenen Hauptverkehrsachse auf der Ueberland- und Bernstrasse vor. Für diese Vorhaben sowie für einzelne Beiträge an Strassenanpassungen im Projekt Limmattalbahn soll mit der vorliegenden Vorlage ein vom Tiefbauamt zu finanzierender Rahmenkredit von rund 136 Mio. Franken bewilligt werden.

2. Ausgangslage

2.1 Bisheriger Projektverlauf und Projektstand

Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Grossraum Zürich. Das Gebiet südlich der Limmat zwischen Schlieren und Spreitenbach soll gemäss den raumplanerischen Zielen einen Grossteil des zukünftigen Siedlungs- und Arbeitsplatzwachstums übernehmen und zunehmend an Urbanität gewinnen. Diese Entwicklung verursacht ein bedeutendes Verkehrswachstum im bereits heute belasteten Raum. Das überkommunale Strassennetz ist vielerorts überlastet. Das bestehende Busnetz stösst in den Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen. Die Limmattalbahn soll einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Weiterentwicklung des Limmattals leisten und den erwarteten Mehrverkehr attraktiv und umweltverträglich bewältigen. Sie soll die Aufgabe des schnellen Feinverteilers übernehmen. Neben dem neuen Stadtbahnangebot werden weiterhin verschiedene Buslinien die Grundversorgung in der Fläche sicherstellen.

Der Bau einer Stadtbahn wurde im Jahr 2000 von den beiden Kantonen Aargau und Zürich gemeinsam untersucht. Damals wurden verschiedene Trassees und Korridore einander gegenübergestellt. Die Studien führten zur Festsetzung der Linienführung in den kantonalen Richtplänen. 19 Gemeinden und Städte des Limmattals haben Ende 2007 ihren Wunsch nach einer Stadtbahn in einem «Letter of Intent» zum Ausdruck gebracht. Am 23. Februar 2009 legte der Kantonsrat im Rahmen des Beschlusses betreffend Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4531a) fest, dass die Planungsarbeiten für eine Stadtbahn zwischen der Stadt

Zürich und der Gemeinde Killwangen zu vertiefen sind. Die Projektinitialisierung und die Studienphase erfolgten durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Im Mai 2010 gründeten die beiden Kantone die Limmattalbahn AG (LTB AG) und übergaben ihr die weiteren Projektierungen. Die LTB AG hat Ende 2011 das Vorprojekt abgeschlossen und anschliessend das Infrastrukturkonzessionsgesuch dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Der Bundesrat hat der LTB AG am 9. Oktober 2013 die Infrastrukturkonzession für den Bau und Betrieb der 13,4 km langen Eisenbahninfrastruktur zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach erteilt. Die öffentliche Projektauflage zur Erlangung der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung erfolgte im 4. Quartal 2013 auf der Grundlage des abgeschlossenen Bauprojekts. Die zurzeit laufenden Einspracheverhandlungen umfassen auch Anträge zweier Standortgemeinden zur Anpassung der Linienführung. Die Ergebnisse dieser Verhandlungen sind zurzeit noch offen. Die LTB AG strebt einvernehmliche Lösungen und den Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens bis Ende 2015 an.

Aus Zeitgründen begann die LTB AG im Sommer 2014 mit ersten Vorbereitungen für die 2015 geplanten Bauausschreibungen der 1. Etappe. Die ersten Bauarbeiten sind 2017 nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund vorgesehen.

2.2 Abgrenzungen

Der Kantonsrat hat am 20. Januar 2014 den neuen Grundsätzen über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr zugestimmt (Vorlage 5005a). Er hat zu diesem Zeitpunkt bekräftigt, dass die Limmattalbahn ab Ende 2019 einschliesslich der im Zusammenhang mit der Limmattalbahn vorgesehenen Ergänzung des Tramnetzes in Altstetten in Betrieb genommen werden solle (Tramnetzergänzung Altstetten). Die neue Linienführung der Tramlinie 2 durch die Altstetterstrasse bis unmittelbar vor den Bahnhof Altstetten hat bedeutende Vorteile für die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs. Allerdings wird der Abschnitt in der Badenerstrasse zwischen Lindenplatz und Farbhof anstatt mit dem Tram nur noch mit einer Buslinie erschlossen. Die Tramnetzergänzung Altstetten wurde aus diesem Grund von verschiedener Seite infrage gestellt. Angesichts der kritischen Stimmen hat die Stadt Zürich in Absprache mit dem Kanton einen Dialogprozess mit Vertreterinnen und Vertretern des Quartiers zur Frage der Linienführung gestartet. Der Regierungsrat hat am 29. Januar 2014 die Auswirkungen dieses Prozesses in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 337/2013 betreffend Verzicht auf die Verlegung der Tramlinie 2 zum Bahnhof Zürich Altstetten dargelegt.

Er hat festgehalten, dass die gleichzeitige Umsetzung der beiden Vorhaben entsprechend dem Auftrag des Kantonsrates weiterhin angestrebt werden soll, dass die Limmattalbahn aber in einer ersten Phase auch ohne die Tramnetzergänzung Altstetten in Betrieb genommen werden könne. Der vorliegende Antrag umfasst wegen des ungewissen Ausgangs des Dialogprozesses nur das Projekt Limmattalbahn. Der Regierungsrat wird den Antrag auf einen Staatsbeitrag für die Tramnetzergänzung erst in Kenntnis der Ergebnisse des Dialogprozesses und der anschliessenden vertieften Planungen stellen.

Das vorliegende Projekt bezweckt den Bau einer Stadtbahn zwischen den Bahnhöfen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach. Der Kanton Aargau hat erste Studien zur zukünftigen Linienführung der Limmattalbahn ab Killwangen-Spreitenbach bis nach Baden durchgeführt. Dieser Perimeter ist nicht Bestandteil der vorliegenden Vorlage.

2.3 Siedlungsentwicklung

Die starke Entwicklung während der letzten zwei Jahrzehnte hat das Limmattal zu einem nahezu durchgehenden Siedlungskörper zusammenwachsen lassen. Geplante und zu erwartende Entwicklungen durch Verdichtung und Umnutzung, Überbauung vorhandener Bauzonen sowie Einzonungen werden diese Tendenz weiter verstärken. Das Limmattal gehört zu den sich am stärksten entwickelnden Gebieten im Kanton Zürich. Gemäss dem Agglomerationsprogramm Limmattal wird die Einwohnerzahl im betrachteten Perimeter bis 2030 um 17% von 90 000 auf 105 000 und die Beschäftigtenzahl um 30% von 50 000 auf 65 000 zunehmen. Im unmittelbaren Einzugsgebiet der Limmattalbahn wird mit einer überdurchschnittlichen Entwicklung gerechnet. Das sich daraus ergebende Verkehrswachstum sowie die angestrebte Übernahme eines Grossteils des Mehrverkehrs durch den öffentlichen Verkehr führen zu einer Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Diese Nachfragezunahme könnte ohne die Limmattalbahn nicht mehr zweckmässig bewältigt werden.

Die Limmattalbahn bildet als leistungsfähiges Transportmittel das Rückgrat für die zukünftige Siedlungsentwicklung und trägt zur Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Limmattal bei. Sie führt als verbindende Zentrumsachse durch die Gemeindezentren und somit – mit Ausnahme des noch nicht genutzten Entwicklungsgebiets zwischen Dietikon und Spreitenbach – durch bestehende und sich verändernde Siedlungsgebiete. Die Linienführung nimmt auf diese räumlichen Strukturen Rücksicht und schafft in den neu zu entwickelnden Räumen die entsprechenden strukturellen Voraussetzungen. Die mit der Planung der Stadtbahn einhergehenden Verdichtungsprozesse

werden zusammen mit den Standortgemeinden und den Raumplanungsämtern im unterstützenden Sinne geplant. Bereits wird in verschiedenen Gestaltungs- bzw. Sondernutzungsplänen auf die Linienführung der Stadtbahn Bezug genommen.

2.4 Verkehrsentwicklung

Der vom Kantonsrat mit Beschluss vom 18. März 2014 neu festgesetzte kantonale Richtplan legt die Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung im Kanton Zürich fest (Vorlage 4882b). Demgemäss ist die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn soll das Rückgrat der Siedlungsentwicklung bilden. Der öffentliche Verkehr soll mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Die Limmattalbahn wurde als Vorhaben mit kurz- bis mittelfristigem Realisierungshorizont festgelegt.

Die Limmattalbahn erschliesst Gebiete mit hohem Nachfragepotenzial. Die Dynamik dieser Entwicklung ist stark abhängig von der tatsächlichen Umsetzung der einzelnen Bauvorhaben. Für das Projekt Limmattalbahn wurden zur Erstellung einer Prognose die Nutzung der bestehenden Bauzonen mit entsprechenden Zunahmen bei den Einwohner- und Arbeitsplätzen bis ins Jahr 2030 hinterlegt. Aufgrund des starken Wachstums wird sich die Anzahl Fahrten pro Tag im Limmattal um rund ein Viertel erhöhen. Der bis 2030 erwartete Mehrverkehr wird trotz des überdurchschnittlichen Wachstums des öffentlichen Verkehrs auch zu einer Zunahme im Strassenverkehr führen. Der Mehrverkehr auf der Strasse soll weiträumig verlagert werden, um die im Rahmen des Projekts Limmattalbahn geplanten städtebaulich attraktiven Umgestaltungen der Strassenräume zu ermöglichen. Die überregionale Verbindung nördlich der Limmat über die Ueberland- und Bernstrasse sowie die verbesserten Autobahnzubringer in der Bern- und der Mutschellenstrasse sollen ihren Beitrag zur räumlichen Verkehrsverlagerung leisten. Im Projekt ebenfalls enthalten sind Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende.

2.5 Die Stadtbahn als Impulsgeberin für die Region

Die Kantone Aargau und Zürich haben mit der gemeinsamen Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Limmattal bekräftigt, dass sie diesen Raum gemeinsam weiterentwickeln wollen. Die damit einhergehende Verschmelzung des Siedlungs- und Arbeitsplatzgebietes

südlich der Limmat wird sich weiter fortsetzen. Die neue Stadtbahn wird mit ihrer Linienführung die weitere strukturelle Entwicklung des Raumes mitprägen. Gleichzeitig sind Stadtbahnen Impulsgeberinnen in den betreffenden Siedlungsgebieten. Vergleichbare Stadtbahnprojekte wie die Glattalbahn oder das Tram Zürich-West zeigen, dass solche Projekte Auslöser privater Bauvorhaben sind, welche die Investitionen in den öffentlichen Verkehr um ein Vielfaches übersteigen. Weiter tragen die konkurrenzfähigen Reisezeiten gegenüber dem Strassenverkehr zur Attraktivität der Stadtbahn bei. Davon profitieren nicht nur die Einwohnerinnen und Einwohner der Anstössergemeinden, sondern auch weiträumiger Pendelnde von und zum Limmattal.

3. Anlagenbeschrieb Limmattalbahn

3.1 Systemwahl und Linienführung

Die Kantone Aargau und Zürich entschieden bereits während der Projektinitialisierung, die Planungen auf ein schienengebundenes Stadtbahnssystem auszurichten. Die damaligen Abklärungen zur Systemwahl führten zum Schluss, dass dieses System die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen sowie die verstärkte Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr langfristig am besten unterstützen könne. Eine Stadtbahn kann die erwartete stark zunehmende Nachfrage zuverlässig und mit einem attraktiven Angebot bewältigen. Sie schafft eine wichtige Voraussetzung für die von den Standortkantonen gewünschte räumliche Entwicklung und bildet damit einen wichtigen Standortfaktor für das Limmattal. Die Studien zur Linienführung stützten sich auf diese Vorgabe. Die Limmattalbahn wird als schneller Feinverteiler grösstenteils ebenerdig geführt. Um einen zuverlässigen Betrieb und kurze Reisezeiten zu gewährleisten, wird sie zu über 90% auf eigenem Trasseeverkehren. Die Linienführung ermöglicht auf einzelnen Abschnitten eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Haltestellen liegen durchschnittlich 515 m voneinander entfernt. Diese Voraussetzungen ermöglichen eine im Vergleich zu bestehenden Tramlinien in städtischen Gebieten wesentlich höhere durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit von rund 22 Kilometern pro Stunde.

Die breit abgestützten Variantenvergleiche führten zum Trassenverlauf, wie er am 2. Mai 2006 durch den Grossen Rat des Kantons Aargau und am 26. März 2007 durch den Kantonsrat des Kantons Zürich in den jeweiligen kantonalen Richtplänen festgesetzt wurde.

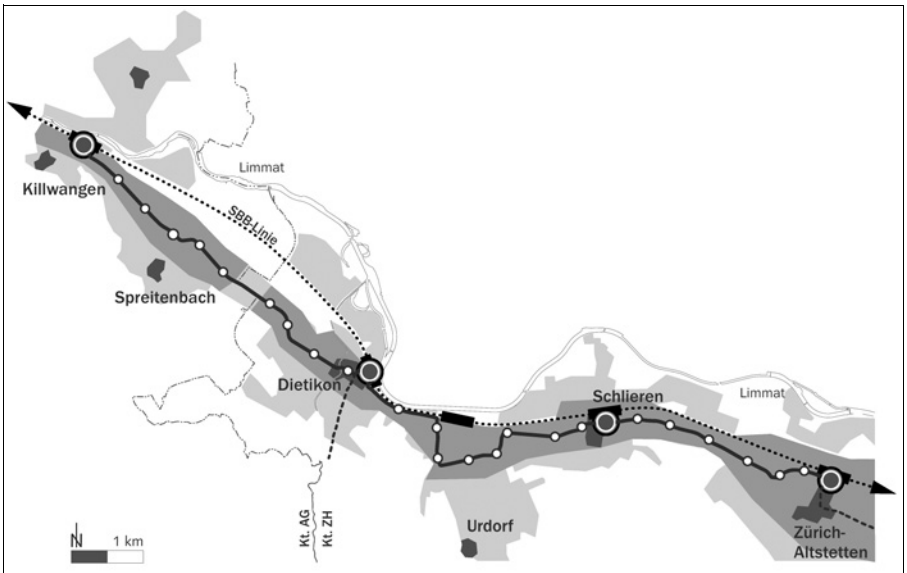


Abb. 1: Linienführung der Limmattalbahn

Die Limmattalbahn erschliesst die südlich der Limmat gelegenen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete zwischen Zürich Altstetten und Killwangen. Mit insgesamt 27 Haltestellen werden der Stadtteil Zürich Altstetten sowie die Gemeinden Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen bestmöglich erschlossen und besser an die Zürcher S-Bahn in den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten angebunden.

Der Regierungsrat hat am 9. Dezember 2009 über die betrieblichen Rahmenbedingungen der Limmattalbahn entschieden (RRB Nr. 1966/2009) und sich für ein Zweirichtungsfahrzeug ausgesprochen. Zweirichtungsfahrzeuge benötigen gegenüber Einrichtungsfahrzeugen keine Wendeschleife, um die Richtung zu wechseln. Das führt zu einem flexibleren Betrieb im Störfall, bei Baustellen und bei der Angebotsgestaltung. Im Weiteren kann die Bahninfrastruktur an den Wendepunkten und an wichtigen Zwischenhaltestellen dank des Verzichts auf Wendeschleifen einfacher gehalten werden.

3.2 Ausgestaltung des Angebots und Finanzierung des Betriebs

Stadt und Kanton Zürich haben bereits zu Beginn der Projektierungsarbeiten entschieden, die städtische Tramlinie 2 ab Altstetten dank der Neubaustrecke der Limmattalbahn bis nach Schlieren Geissweid zu verlängern. Die Anlagen der Limmattalbahn sind auf dieses künftige Betriebskonzept ausgerichtet. Die Einrichtungsfahrzeuge der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sollen auf der Wendeschleife bei der Haltestelle Geissweid in Schlieren wenden. Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn und der Verlängerung der Tramlinie 2 nach Schlieren wird die Trolleybuslinie 31 um den Abschnitt zwischen Altstetten und Schlieren verkürzt. Die Fahrzeuge wenden neu vor dem Bahnhof Zürich Altstetten.

Auf der gesamten Strecke zwischen Zürich Altstetten und Killwangen werden in den ersten Betriebsjahren rund 25 000 und längerfristig täglich rund 40 000 Fahrgäste (ohne Anteil der Tramlinie 2) erwartet. Die Infrastruktur einschliesslich der Depotanlage wird bereits zu Beginn auf einen zukünftigen 7½-Minuten-Takt ausgelegt. Bei Betriebsaufnahme soll die Limmattalbahn entsprechend der erwarteten Nachfrage vorerst im 15-Minuten-Takt verkehren. Der geplante Fahrplan ermöglicht bestmögliche Anschlüsse an die S-Bahn an den Bahnhöfen Dietikon und Killwangen-Spreitenbach und umgekehrt auf die Limmattalbahn. Die täglichen Betriebszeiten richten sich nach dem üblichen Angebotsstandard im Betriebsgebiet des ZVV.

Der künftige Betreiber der Limmattalbahn ist noch nicht bestimmt. Er soll durch die Bestellerkantone Aargau und Zürich (ZVV) sowie den Bund in einem Richtoffertverfahren ausgewählt werden.

Die erwartete Nachfrage lässt einen Kostendeckungsgrad zwischen 60% und 70% erwarten. Die Kantone Aargau und Zürich teilen sich den Aufwand zur Abdeckung des Betriebsdefizits entsprechend dem Verteilschlüssel für interkantonale Linien des regionalen Personenverkehrs. Es ist zudem davon auszugehen, dass der Bund den Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach und Dietikon als abgeltungsberechtigt einstuft und damit einen Anteil des Betriebsdefizits übernehmen wird.

4. Streckenbeschrieb

Die geplanten Anlagen für die Limmattalbahn erschliessen einen Teil der sechs Gemeindegebiete von Zürich Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon Spreitenbach und Killwangen. Die nachfolgende Beschreibung der Linienführung stützt sich auf das dem BAV eingereichte

Gesuch im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Die Linienführung kann je nach Ausgang des Plangenehmigungsverfahrens in einzelnen Bereichen noch Änderungen erfahren. Einzelne Eingaben, wie sie beispielsweise in den Städten Schlieren und Dietikon formuliert wurden, werden in Kapitel 9 (Chancen und Risiken) dargestellt.

4.1 Streckenabschnitt Zürich Altstetten

Das Trasse führt von der Endhaltestelle am Bahnhof Altstetten bis zur Hermetschloo-Brücke an der Stadtgrenze von Zürich. Das 1,5 km lange Eigentrassee in der Hohl- und anschliessend in der Badenerstrasse ist durchwegs in der Strassenmitte angeordnet. Dies ermöglicht beidseitig einen guten Zugang zu den Haltestellen sowie gute Erschliessungen der angrenzenden Liegenschaften. Im ersten Teilprojekt befinden sich die vier Haltestellen Bahnhof Altstetten, Seidelhof, Farbhof und Micafil. Beim Einmündungsbereich der Altstetterstrasse in die Hohlstrasse werden die Bus- und Tramhaltestellen entsprechend der veränderten Linienverläufe neu angeordnet. Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn sollen die Buslinie 31 am Bahnhof Zürich Altstetten gewendet und die Tramlinie 2 über die Altstetterstrasse ebenfalls an den Bahnhof Zürich Altstetten geführt werden. Falls die mit der Limmattalbahn planerisch und bewilligungsmässig koordinierte Tramnetzergänzung in Altstetten nicht umgesetzt werden könnte, müsste dieses Teilprojekt den neuen Randbedingungen entsprechend angepasst werden.

4.2 Streckenabschnitt Schlieren

Die Stadt Schlieren ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Auf diesem 4,0 km langen Abschnitt fährt die Limmattalbahn ab Stadtgrenze Zürich durch das Zentrum von Schlieren über den Kesslerplatz/Reitmen zum Spital Limmattal und bedient die acht Haltestellen Mülligen, Gasometerbrücke, Wagonsfabrik, Zentrum Schlieren und Geissweid, Kesslerplatz, Reitmen und Spital Limmattal. Der Kanton Zürich und die Stadt Schlieren wollen gleichzeitig mit der Limmattalbahn den neuen Stadtplatz in Schlieren einschliesslich der Verlegung der Badenerstrasse erstellen. Die beiden Projekte werden eng koordiniert. Nach der Haltestelle Reitmen wird die Limmattalbahn durch den 260 Meter langen Färberhüslitunnel zum Spital Limmattal geführt. Für die Tramlinie 2 wird an der Endhaltestelle Geissweid eine Wendeschleife vorgesehen. Diese erlaubt einen längeren Endhalt der Linie 2 ohne Auswirkungen auf den Betrieb der Limmattalbahn.

4.3 Streckenabschnitt Urdorf

Auf dem Gemeindegebiet in Urdorf erschliesst die Limmattalbahn das wichtige Arbeitsplatzgebiet Luberzen. Ab Spital Limmattal fährt die Limmattalbahn in südlicher Seitenlage an der Kantonsstrasse vorbei bis zum Knoten Herweg und weiter in Richtung Dietikon. Der 0,7 km lange Abschnitt ist durchgehend als Eigentrassee geplant. Bedient werden die zwei Haltestellen Luberzen und Herweg.

4.4 Streckenabschnitt Dietikon

Die Stadt Dietikon hat mit ihrem dicht bebauten Zentrum einen hohen Stellenwert für die Limmattalbahn. Sie ist in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung künftig fortsetzt. Die engen räumlichen Verhältnisse und die starke Entwicklung stellen grosse Herausforderungen an die Limmattalbahn, bieten aber auch Chancen für eine attraktive Stadtplanung. Der Streckenabschnitt ist 3,9 km lang. Er führt ab der Birmensdorferstrasse im Osten von Dietikon über die Zürcherstrasse und die Poststrasse zum Bahnhof. Dort quert das neue Trasse den Kirchplatz und führt weiter über die Zentralstrasse, die Badenerstrasse und das Entwicklungsgebiet Niederfeld zum Knoten Mutschellenstrasse im Westen der Stadt an der Kantonsgrenze. In diesem Abschnitt befinden sich die sieben Haltestellen Birmensdorferstrasse, Schäflibach, Bahnhof Dietikon, Zentralstrasse, Oetwilerstrasse, Maienweg und Niederfeld. Der Strassenbereich und die Bahnanlagen der BDWM Transport AG werden umgestaltet. Wegen der zunehmenden Fussgängerströme im Übergang zu den SBB-Perrons wird die südlich gelegene Personenunterführung verbreitert und behindertengerecht ausgebaut. Die von der BDWM Transport AG separat bestellten und finanzierten längeren Gleisanlagen erlauben das Abstellen von bis zu 105 m langen Zügen und ermöglichen den längerfristig geplanten Einsatz von Dreifachkompositionen. Der bestehende Streckenabschnitt der BDWM Transport AG über den Kirchplatz bis zum Stadthaus wird auf Doppelspur ausgebaut. Die Fahrzeuge der BDWM verkehren in beiden Richtungen im Mischtrasse. Die Leistungsfähigkeit der Strassenkreuzung beim Kirchplatz ist dank des verbesserten Verkehrsregimes auch mit der Limmattalbahn ausreichend.

4.5 Streckenabschnitt Spreitenbach–Killwangen (Kt. Aargau)

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt befindet sich vollständig auf Aargauer Kantonsgebiet und endet am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Die Gemeinde Spreitenbach entwickelt sich stark, Killwangen etwas gemässiger. Ab der Gemeindegrenze zu Dietikon wird das Trasse in der Industriestrasse in Seitenlage und anschliessend in der Landstrasse und der Zürcherstrasse in Mittellage geführt. Aus dieser Mittellage unterquert es in einer kurzen Unterführung die Zürcherstrasse zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Die geplante Haltestelle SCS/Tivoli wird in den Neubau des dortigen Einkaufszentrums integriert und ermöglicht ein komfortables Angebot für den Einkaufsverkehr. Auf Aargauer Kantonsgebiet befinden sich die sechs Haltestellen Kreuzacker, Grabacker, SCS/Tivoli, Furttalstrasse, Spreitenbach West und Bahnhof Killwangen-Spreitenbach.

4.6 Depot

Für den Betrieb der Limmattalbahn ist eine Depotalanlage auf dem Gemeindegebiet von Dietikon unmittelbar angrenzend an den Rangierbahnhof Limmattal vorgesehen. Sie dient neben der Nachtabstellung der Fahrzeuge auch deren Reinigung und Wartung einschliesslich des Kleinunterhaltes. Der Grossunterhalt soll in bestehenden Betriebswerkstätten benachbarter Transportunternehmen durchgeführt werden. In der mehrheitlich nicht überdachten Depotalanlage können bis zu 14 Zweirichtungsfahrzeuge von 45 m Länge abgestellt werden, was dem geplanten Höchstbestand an Fahrzeugen entspricht. Da die Standortabklärungen zusätzlich Zeit benötigten, ist die öffentliche Planaufgabe für diesen Projektteil Ende 2014 vorgesehen. Der Standort soll bis Mitte 2015 im kantonalen Richtplan in einer Teilrevision festgesetzt werden. Das Depot wird im Rahmen der zweiten Etappe erstellt.

4.7 Landerwerb

Für den Bau der Limmattalbahn müssen insgesamt 103 000 m² Land dauernd erworben werden. Zusätzlich müssen während der Bauzeit weitere Grundstücksflächen im Umfang von 160 000 m² vorübergehend beansprucht werden. Rund ein Drittel des dauernden Landerwerbs entfällt auf den unüberbauten Linienführungsabschnitt im Gebiet Niderfeld in Dietikon. Weiter beanspruchen die Verlegung der Ringstrasse in Schlieren sowie die Depotalanlage im Grenzgebiet zwischen Dietikon

und Spreitenbach grössere Landflächen. Ebenfalls ein grösserer Landerwerb ist im nur teilweise bebauten Abschnitt zwischen dem Mutschellenknoten und SCS/Tivoli auf Spreitenbacher Gebiet nötig. Der restliche Anteil des Landerwerbs entfällt auf unmittelbar angrenzende Grundstücke seitlich der Strasse zur Schaffung durchgehender Eigenstrasse in den betreffenden Streckenabschnitten. Die LTB AG strebt im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mit allen Grundstückbesitzenden eine gütliche Regelung des Landerwerbs an. Die entsprechenden Verhandlungen sind im Gang.

4.8 Sicherheit

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat in der Planung der Limmattalbahn oberste Priorität. Aus diesem Grund fanden im Verlauf der Projektierung regelmässig Kontakte zu den verschiedenen Anspruchsgruppen statt. Im Weiteren flossen die aus dem Betrieb der Glattalbahn gewonnenen Erfahrungen in die Projektierung ein. Im Frühjahr 2012 wurde das Projekt aufgrund einer Unfallhäufung bei der Glattalbahn und der grossen Wichtigkeit der Verkehrssicherheit nochmals überprüft. Fallweise wurden zusätzliche Sicherheitsschranken in das Projekt aufgenommen. Zudem wurden verschiedene grosse Verkehrskreuzungen wie der Bunkerknoten (Dietikon), der Knoten Mutschellenstrasse (Dietikon/Spreitenbach) sowie die Kreuzung der Zürcherstrasse (Killwangen) mit dem Ziel einer möglichst grossen Sicherheit und zur Gewährleistung der zukünftigen Leistungsfähigkeit verkehrlich entflochten.

5. Erstellung und Anpassung von Strassen im Umfeld

5.1 Gesamtverkehrliche Stossrichtungen

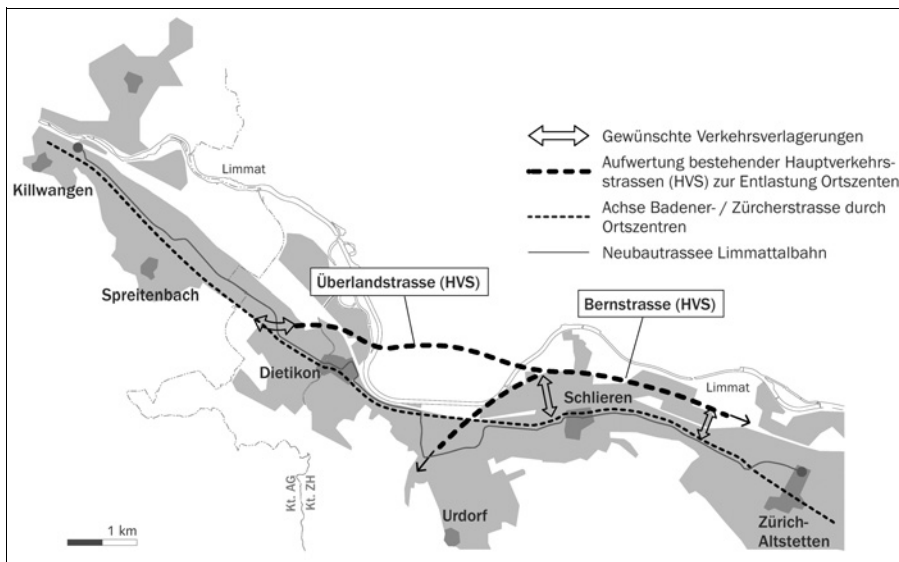


Abb. 2: Anpassungen im umliegenden Strassennetz zur Verkehrsverlagerung

Der Kanton will die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr und prognostizierten Mehrverkehr entlasten. Dazu soll ein Teil des Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse nördlich auf die Bern- und Ueberlandstrasse verlagert werden. Dies ermöglicht in den Stadtzentren eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs einschliesslich der Limmattalbahn sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Der Regierungsrat hat am 25. September 2013 den Bericht über das Bauprogramm der Staatsstrassen für die Jahre 2014–2016 zuhanden des Kantonsrates verabschiedet (RRB Nr. 1076/2013). Dieses sieht in den kommenden Jahren Ausbauten an einzelnen Knoten auf der Ueberlandstrasse in Dietikon und der Bernstrasse in Schlieren vor, damit der Durchgangsverkehr in diesen Zentren trotz der prognostizierten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung verringert wird. In Schlieren soll zudem ein Teil des Verkehrs dank der bereits vorhandenen Querverbindungen zwischen Bernstrasse und Zürcher-/Badenerstrasse aus dem Zentrum verlagert werden.

Die Verkehrsprognosen stützen sich auf die Berechnungen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell für den Horizont 2030. Die im Zusammenhang mit dem Projekt geplante Verlagerung der Hauptverkehrsachse auf die Bern-/Ueberlandstrasse ermöglicht es, die Limmattalbahn auf der Achse Zürich-/Badenerstrasse zu führen. Die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsknoten in den Spitzenstunden konnte unter dieser Voraussetzung nachgewiesen werden. Mit Beschluss Nr. 855/2012 erteilte der Regierungsrat die Bewilligung zur Nutzung des Strassenraumes aufgrund der erbrachten Kapazitätsnachweise.

Die bestehende Ausnahmetransportroute in Schlieren in der Zürcher- und Badenerstrasse wird wegen der Umgestaltung der Strassenquerschnitte in die Bernstrasse verlegt. Diese Nutzungsänderung erfordert vorgängig Anpassungen an der Infrastruktur der Bernstrasse und ist nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage.

5.2 Stadtplatz Schlieren

Der Stadtplatz Schlieren wird als Grosskreisel ausgestaltet, der von der Limmattalbahn gequert wird. Die Haltestelle der Limmattalbahn befindet sich in der Mitte und die Bushaltestellen auf der nördlichen und südlichen Innenseite des Kreisels. Diese Anordnung erlaubt bestmögliche Umsteigebeziehungen zwischen der Limmattalbahn und den Bussen. Die Zufahrten zum Stadtplatz in der Badener- und der Zürcherstrasse werden durch Lichtsignale gesteuert. Durch die einspurige Ausbildung des Kreisels ergeben sich für Fussgängerinnen und Fussgänger kurze Übergänge, die das Queren des Platzes und den Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs attraktiv machen. Das Zentrum von Schlieren erhält damit einen identitätsstiftenden Platz. Die gestalterischen Massnahmen werden von der Stadt Schlieren geplant und finanziert.

5.3 Anpassungen Bernstrasse (Schlieren)

Der Ausbau der Kreuzung Engstringer-/Bernstrasse ist ein Schlüsselprojekt auf der Bernstrasse. Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung in Ost-West-Richtung ermöglicht die Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs in diesem Raum. Auf der Höhe des gewachsenen Terrains verbleibt ein lichtsignalgesteuerter Knoten. Weiter östlich wird der Knoten Gasometer-/Bernstrasse ausgebaut, um die nötige Kapazität auf dieser Kreuzung zur Verfügung zu stellen. Die Verkehrsführung ist auch mit dem Knoten Hermetschloobücke/Bernstrasse abgestimmt. Die Stadt Schlieren schliesst zudem die Goldschlägistrasse an die Bernstrasse an.

Die bestehende Brücke über die Bahnlinie der SBB entspricht nicht den künftigen Anforderungen und wird deshalb ersetzt. Sie wird für die Aufnahme der Sondertransportroute (Typ 1) dimensioniert und im Zusammenhang mit der Optimierung des Knotens Schönenwerd verbreitert.

Der Knoten Schönenwerd (Bern-/Badener- und Bern-/Zürcherstrasse) wird teilweise mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen, um den Verkehrsfluss von und zum Autobahnanschluss zu verbessern.

5.4 Anpassungen Ueberlandstrasse (Dietikon)

Im Bereich der Fahrweid sind flankierende verkehrliche Massnahmen zur Nordumfahrung vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird die neue Niederholzstrasse an die Ueberlandstrasse angeschlossen. Zur Sicherstellung der zukünftigen Leistungsfähigkeit des Abschnittes werden an den Knoten der Ueberlandstrasse zusätzliche Fahrstreifen erstellt. Der Bereich von der Limmatbrücke bis zur Heimstrasse wird baulich geringfügig angepasst. In diesem Zusammenhang sollen die bestehenden Fussgängerquerungen sowie verschiedene Arealerschliessungen verbessert werden. In der Weiningerstrasse wird zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs eine Busspur erstellt. Bei der Einmündung der Güterstrasse in die Ueberlandstrasse wird zur Verbesserung der Knotenleistungsfähigkeit und der Fussgängerquerungen die Güterstrasse im Knotenzulauf um einen zusätzlichen Abbiegefahrstreifen verbreitert. Entlang der gesamten Ueberlandstrasse wird der Ausbau möglichst massvoll nur bei den Knoten durch Hinzufügen zusätzlicher Fahrstreifen vorgenommen, um einerseits den verlagerten Verkehr aufnehmen zu können und anderseits Verbesserungen für die Fussgängerquerungen, die Buspriorisierungen und die Erschliessungen zu erzielen. Dadurch entsteht eine moderne städtische Strasse, welche die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Bauliche Etappierung (Agglomerationspolitik Bund)

Gemäss der im Februar 2014 veröffentlichten Botschaft des Bundesrates zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (R09.083) will der Bund das gesamte Vorhaben im Rahmen seiner Agglomerationspolitik mit einem Beitragssatz von 35% unterstützen. Er sieht dabei entsprechend seinen Finanzierungsmöglichkeiten eine zeitlich gestaffelte Ausrichtung der Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation vor. Der Beschluss zur Freigabe der ersten Mittel ab 2015 wird Ende 2014 erwartet. Die im vorliegenden Kreditantrag vorgesehene bauliche Etappierung in zwei Etappen folgt der erwarteten Mitfinanzierung des Bundes.

In der ersten Etappe soll das vom Bund in der ersten Priorität eingestufte Teilstück ab dem Bahnhof Altstetten bis nach Schlieren Geissweid ab 2017 erstellt und Ende 2019 in Betrieb genommen werden. Die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse soll unter der Voraussetzung eines zustimmenden nachfolgenden Kreditbeschlusses möglichst koordiniert mit diesen Arbeiten ausgeführt werden. Die zweite Etappe ab Schlieren Geissweid bis Killwangen-Spreitenbach soll anschliessend bis 2022 erstellt werden.

6.2 Kosten und Kostenaufteilung Limmattalbahn

Die Gesamtkosten für die Planung und den Bau der Limmattalbahn werden auf 755 Mio. Franken veranschlagt. Strassenergänzungen, Platzgestaltungen, Haltestellenzugänge sowie Veloabstellplätze werden zusätzlich mittels Beiträgen Dritter finanziert. Gemäss dem Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2013, Kostengenauigkeit +/-10%, einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt und bisheriger Planungskredite) ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken Kostenstand 1. April 2013	Altstetten- Schlieren (Etappe 1)	Schlieren- Killwangen (Etappe 2, Kt.ZH)	Schlieren- Killwangen (Etappe 2, Kt. AG)	Summe
Land- und Rechtserwerb	14,8	32,9	13,9	61,6
Baustelleneinrichtung, Provisorien	23,8	35,6	14,5	73,9
Erdbau, Spezialtiefbau, Kunstbauten	7,9	84,0	33,1	125,0
Anpassungen an Werkleitungen	43,7	29,5	16,2	89,4
Bahntechnische Anlagen	23,2	43,7	14,9	81,8
Strassenanpassungen	21,1	33,7	19,3	74,1
Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen	11,1	12,8	5,7	29,6
Ausstattungen (Haltestellenausrüstung)	8,8	12,1	7,3	28,2
Depotanlage	–	22,1	7,4	29,5
Planungs- und Nebenkosten	31,0	59,6	27,2	117,8
Unvorhergesehenes (10%)	18,5	36,6	16,0	71,1
Zwischentotal	203,9	402,6	175,5	782,0
./.. Strassenbeiträge Kt. Zürich	–10,0	–38,2	–	–48,2
./.. Strassenbeiträge Kt. Aargau	–	–	–4,3	–4,3
./.. Weitere Beiträge Dritter	–13,1	–9,5	–6,0	–28,6
Nicht rückforderbare Mehrwertsteuer, Rundung	14,2	27,1	12,8	54,1
Total	195,0	382,0	178,0	755,0

Die Kantone Aargau und Zürich übernehmen vom Grundsatz her die auf ihr Kantonsgebiet entfallenden Investitionen. Ausgenommen sind das Depot und einzelne andere Anlagenteile mit übergeordnetem Zweck. Deren Kosten werden entsprechend den Streckenanteilen auf den beiden Kantonsgebieten auf die beiden Kantone Aargau zu 25% und Zürich zu 75% aufgeteilt.

Die Standortgemeinden, Transportunternehmen und Werke beteiligen sich mit insgesamt 28,6 Mio. Franken am Projekt. In diesem Betrag sind Mehrwertbeiträge am Neubau von Strassen und Werkleitungen, Platzgestaltungen, Haltestellenzugängen und Veloabstellplätzen (Bike + Ride-Anlagen) enthalten. Die Verhandlungen über die jeweiligen Kostenteiler sollen bis Ende 2014 abgeschlossen werden. Der Kanton Zürich beteiligt sich an verschiedenen Knoten- und Strassenanpassungen mit 48,2 Mio. Franken. Der Kanton Aargau beteiligt sich am Umbau des niveaugetrenten Knotens Mutschellen-/Industriestrasse, am Ausbau der Industriestrasse sowie an der Erneuerung der Staatsstrassenbrücke beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach mit insgesamt 4,3 Mio. Franken. Insgesamt betragen die Beiträge Dritter 81,1 Mio. Franken (ohne MWSt).

6.3 Kosten und Kostenbeiträge für Staatsstrassen

Der vom Regierungsrat beantragte Rahmenkredit von 136,3 Mio. Franken umfasst zwei Teile. Die in Kapitel 5 beschriebenen Massnahmen auf der Bernstrasse in Schlieren und Ueberlandstrasse in Dietikon bedingen Investitionen von 75,0 Mio. Franken. Die Umsetzung erfolgt koordiniert mit den Bauarbeiten für die Limmattalbahn durch das kantonale Tiefbauamt. Die Kostengenauigkeit dieser Projekte von +/-30% entspricht dem Planungsstand Vorstudie.

Als Zweites verwirklicht die LTB AG verschiedene strassenseitige Massnahmen im Limmattalprojekt. Im Kostenvoranschlag der Limmattalbahn sind dazu strassenseitige Beiträge des Tiefbauamtes von 61,3 Mio. Franken enthalten.

Geschätzte Kosten in Mio. Franken, Kostenstand 1. April 2013 einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt			
Strassenanpassungen Schlieren / Dietikon			
Bernstrasse	50,0		
Ueberlandstrasse	15,0		
Reserve	10,0		75,0
Beiträge			
ans Projekt Limmattalbahn (siehe Kapitel 6.2)	48,2		
Stadtplatz Schlieren (siehe Kapitel 5.2)	8,5		
Mehrwertsteuer	4,6		61,3
Total			136,3

7. Finanzierung

7.1 Mitfinanzierung Bund mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds

Der Bund stellt eine Mitfinanzierung der ersten Etappe mit einem Anteil von 35% an den beitragsberechtigten Kosten in Aussicht. Gemäss der zurzeit gängigen Praxis wird der Bund gewisse Kosten als nicht beitragsberechtigt ausschliessen. Der in Aussicht gestellte Bundesanteil wurde dementsprechend auf 66,7 Mio. Franken (Preisstand 1. April 2013, einschliesslich MWSt) geschätzt. Sollte der Bund wider Erwarten keine oder unzureichende Mittel sprechen und müsste der Beitrag des Kantons Zürich erhöht werden, würde dem Kantonsrat ein neuer Kredit über die gesamte Summe beantragt werden. Fehlende Bundesmittel im geringeren Umfang könnten dagegen mit dem im Kostenvoranschlag enthaltenen Zuschlag für Unvorhergesehenes finanziert werden. Die Bauarbeiten werden erst nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund aufgenommen.

Der Bund stellt in der Botschaft zum Agglomerationsprogramm 2. Generation die Mitfinanzierung der zweiten Etappe mit einem Beitragssatz von ebenfalls 35% in Aussicht. Die parlamentarischen Beratungen erfolgen aber erst im Rahmen des Bundesbeschlusses für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation, der auf Ende 2018 erwartet wird. Es ist deshalb angezeigt, dass die Kantone Aargau und Zürich für die Finanzierung der zweiten Etappe je einen Beitrag sprechen, mit dem die Verwirklichung auch ohne die in Aussicht gestellten Bundesmittel sichergestellt werden kann (Bruttokredit). Damit könnten auch verzögert zur Verfügung stehende Bundesmittel über einen gewissen Zeitraum vorfinanziert werden mit dem Ziel, den Bau der zweiten Etappe ab 2019 bis Ende 2022 zu erstellen.

7.2 Investitionen für den öffentlichen Verkehr

Die Kosten für das Projekt Limmattalbahn werden voraussichtlich wie folgt durch die Kantone und den Bund finanziert:

Gerundete Kostenangaben in Mio. Franken Kostenstand 1. April 2013	Altstetten– Schlieren (Etappe 1)	Schlieren– Killwangen (Etappe 2–ZH)	Schlieren– Killwangen (Etappe 2–AG)	Summe
Bundesbeitrag				
2. Agglomerationsprogramm	66,7*	–**	–**	66,7
Staatsbeitrag ZH (Verkehrsfonds)	128,3	382,0	–	510,3
Kanton Aargau	–	–	178,0	178,0
Total	195,0	382,0	178,0	755,0

* 35% gemäss Botschaft des Bundesrates zum 2. Agglomerationsprogramm, Beschluss Ende 2014 erwartet, Nettokredit

** 35% für 3. Agglomerationsprogramm vorgemerkt, keine Beschlüsse vorliegend, Bruttokredit

Die beiden Staatsbeiträge des Kantons Zürich an die Limmattalbahn von gesamthaft 510,3 Mio. Franken werden gemäss § 4 in Verbindung mit § 30 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG; LS 740.1) aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) finanziert. Es handelt sich gemäss § 37 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (CRG; LS 611) um eine neue Ausgabe. Die Mittel sollen entsprechend der Festsetzungen des Bundes gemäss der Mineralölsteuerverordnung als A-fonds-perdu-Beitrag zur Verfügung gestellt werden.

Folgende Mittel sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) für die Jahre 2014–2017 für die Limmattalbahn eingestellt: 8,5 Mio. Franken für 2014, 3,0 Mio. Franken für 2015, 15,2 Mio. Franken für 2016 und 36,7 Mio. Franken für 2017. In den KEF 2015–2018 sollen folgende aktualisierten Beträge eingestellt werden: 9,9 Mio. Franken für 2015; 20,9 Mio. Franken für 2016; 25,6 Mio. Franken für 2017; 33,1 Mio. Franken für 2018. Die vorliegenden Beträge enthalten die vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 773/2011 am 15. Juni 2011 bewilligten Planungsmittel zur Vorbereitung der Bauausführung ab 2017.

Die Bauteuerung für die Limmattalbahn bemisst sich wegen der Mitfinanzierung des Bundes voraussichtlich nach dem Bahnbau-teuerungs-Index (BTI). Dieser wird vom BAV halbjährlich aktualisiert. Der definitive Index wird in der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Kantonen Zürich und Aargau einerseits sowie der Limmattalbahn AG anderseits festgeschrieben.

Die jährlichen Betriebskosten für die Limmattalbahn mit einem Angebot im 15-Minuten-Takt betragen rund 13 Mio. Franken. Der Kostendeckungsgrad dieses Neuangebots liegt etwa bei 60%–70%. Die durch die Verkaufserlöse nicht gedeckten Kosten werden seitens des Kantons Zürich über den jeweiligen Rahmenkredit gemäss § 26 PVG finanziert, der durch Kanton und Gemeinden je zur Hälfte getragen wird.

Für den Kanton Aargau gelten die entsprechenden kantonalen Bestimmungen. Veränderungen beim Liniennetz der Busse sind vorliegend nicht eingerechnet. Zudem sind gemäss der heutigen Abgeltungspraxis des Bundes (Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs; SR 745.16) Bundesbeiträge zur Abgeltung des Betriebsdefizits für den Abschnitt Dietikon–Killwangen–Spreitenbach zu erwarten.

Die Investitionsbeiträge aus dem Verkehrsfonds werden mit 1,75% verzinst und linear über 25 Jahre abgeschrieben (Abschreibungssatz 4%). Dies führt während 25 Jahren zu durchschnittlichen jährlichen Kapitalfolgekosten von knapp 26 Mio. Franken. Die Kapitalfolgekosten sind in der Finanzplanung des Verkehrsfonds berücksichtigt.

7.3 Investitionen zur Erstellung und Anpassung von Strassen

Das vom Kantonsrat am 25. November 2013 zur Kenntnis genommene Bauprogramm für die Staatsstrassen für die Jahre 2014–2016 (Vorlage 5025) enthält noch keine Beiträge für die Limmattalbahn. In der KEF-Planung des Strassenfonds für die Jahre 2014–2017 sind erste Planungsmittel zu diesem Zweck eingestellt. Die bereits vor 2017 zur

Ausführung gelangenden Vorhaben (SBB-Brücke, Knoten Goldschlägi) sollen über das ordentliche Budget des jeweiligen Strassenbauprogramms finanziert werden.

8. Bauvorbereitung und Bauausführung

Die Bauarbeiten für das Kernprojekt Limmattalbahn einschliesslich der in diesem Perimeter liegenden Strassenausbauten sollen von der LTB AG geleitet werden. Die ersten Bauarbeiten sollen ab 2017 entsprechend der vom Kantonsrat am 20. Januar 2014 im Rahmen der Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossenen Stossrichtung (Vorlage 5005a) aufgenommen werden. Die im weiteren Umfeld liegenden Strassenprojekte entlang der Achse Ueberland-/Bernstrasse sollen vom kantonalen Tiefbauamt abgestimmt auf den Bauablauf der Limmattalbahn umgesetzt werden.

9. Chancen und Risiken

Das Vorhaben hat eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Limmattal. Beide Kantone treiben das Projekt seit Beginn gemeinsam mit dem Ziel einer raschen Ausführung des gesamten Projektes voran. Sie haben gegenüber dem Bund und der Öffentlichkeit wiederholt die Absicht bekundet, das Vorhaben gesamthaft umsetzen zu wollen. Die beiden Kreditgenehmigungsverfahren verlaufen zeitlich abgestimmt. Ziel ist die Kreditgenehmigung beider Kantone bis Ende 2015. Sollte der Kanton Aargau seinen Beschluss für die zweite Etappe nicht oder erst verspätet erwirken können, so würde dies den Gesamtnutzen des Projektes schmälern. Eine Verlängerung der Traminie 2 bis nach Schlieren im Rahmen der ersten Etappe hätte aber immer noch einen genügenden Nutzen und könnte daher auch ohne die erwartete Zustimmung des Kantons Aargau für die zweite Etappe verwirklicht werden.

Die Limmattalbahn ist die Hauptmassnahme im Agglomerationsprogramm Limmattal. Die beiden Kantone Aargau und Zürich haben sich im Rahmen der Vernehmlassung der Botschaft zum Agglomerationsprogramm 2. Generation für eine rasche Umsetzung des Vorhabens eingesetzt und erwarten die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Bundes. Falls dieser Ende 2014 im Rahmen des Beschlusses zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation seine Haltung ändern und wider Erwarten die erste Etappe ungenügend oder nicht unterstützen würde,

müsste dem Kantonsrat eine neue Vorlage vorgelegt werden. Das Risiko kann aufgrund des heutigen Kenntnisstandes als gering eingestuft werden.

Das Termin- und Kostenrisiko bezüglich der Mitfinanzierung des Bundes der zweiten Etappe ist grösser. Durch die Aufnahme in die Botschaft zum Bundesbeschluss des Agglomerationsprogramms 2. Generation stehen die Chancen zwar gut, dass ein Beitrag von 35% geleistet werden wird. Da die Finanzierung aber erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation in den kommenden Jahren geregelt wird, bestehen zeitliche und finanzielle Risiken über die Bundesfinanzierung. Der Antrag für die zweite Etappe berücksichtigt deshalb die in Aussicht gestellten Bundesmittel nicht. Gemäss den bisherigen Absprachen der Kantone Aargau und Zürich sollen die Kredite wegen des gemeinsamen Grundsatzentscheides für die rasche integrale Umsetzung des Projekts so gesprochen werden, dass die zweite Etappe auch bei ausbleibender Bundesunterstützung umgesetzt werden kann. Der Umsetzungstermin müsste entsprechend den finanziellen Möglichkeiten der beiden Kantone neu festgelegt werden.

Das Projekt steht zurzeit noch im ordentlichen Plangenehmigungsverfahren, die LTB AG strebt an, dieses bis Ende 2015 abschliessen zu können. Der Ausgang des Verfahrens hängt vom weiteren Verlauf der Einigungsverhandlungen ab. Verzögerungen in diesem Verfahren über diesen Termin hinaus würden sich auf den ab 2017 geplanten Baubeginn auswirken.

In Altstetten ist der Dialogprozess zur Klärung der zukünftigen Linienführung der Tramlinie 2 angelaufen. Er soll bis Ende 2014 abgeschlossen werden. Anschliessend ist zu entscheiden, in welcher Form das Projekt Limmattalbahn die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse zu berücksichtigen hat. Der für die erste Etappe beantragte Kredit würde aus heutiger Sicht ausreichen, die Limmattalbahn noch ohne die Tramnetzergänzung Altstetterstrasse zu verwirklichen. Die LTB AG müsste aber 2015 eine Projektänderung mit den veränderten Rahmenbedingungen in Altstetten erarbeiten und dem BAV zur Genehmigung einreichen.

Die geplanten Strassenprojekte entlang der Bern- und Ueberlandstrasse sollen möglichst mit dem Bauprogramm für die Limmattalbahn koordiniert werden mit dem Ziel eines gut funktionierenden Gesamtverkehrs im Limmattal. Da die Projekte einzeln geplant werden und unabhängige Bewilligungsverfahren durchlaufen, können sich einzelne Projekte zeitlich verzögern. Der Bau und die Inbetriebnahme der einzelnen Etappen der Limmattalbahn hat keinen unmittelbaren baulichen Zusammenhang mit den Strassenprojekten und damit auch keine Terminrisiken.

10. Antrag

Das Gesamtprojekt Limmattalbahn soll einen wesentlichen Beitrag zur verkehrlichen Weiterentwicklung des Limmattals leisten. Das Vorhaben soll den Zielen des Agglomerationsprogramms Limmattal entsprechend kantonsübergreifend mit dem Kanton Aargau geplant und möglichst rasch integral ausgeführt werden. Der Bund hat die Limmattalbahn als wichtiges und nutzenstiftendes Vorhaben anerkannt. Er hat das Vorhaben in die Prioritäten A und B eingestuft und will es mit einem Beitragssatz von 35% unterstützen. Das Bundesparlament wird voraussichtlich Ende 2014 über den Beitrag für die erste Etappe zwischen Altstetten und Schlieren entscheiden. Unter der Voraussetzung der Mitfinanzierung des Bundes können die ersten Bauarbeiten der Finanzierung des Bundes folgend ab 2017 begonnen werden. Auch die zweite Etappe soll durch Bund, Kanton Aargau und Kanton Zürich finanziert werden. Die Freigabe des Beitrags für diese Etappe bedingt auf jeden Fall die Mittelfreigabe durch den Kanton Aargau.

Mit der vom Kanton angestrebten Verkehrsverlagerung, den dazu notwendigen Strassenausbauten sowie dem Bau der Limmattalbahn sollen im Limmattal die gesamtverkehrlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte Siedlungsentwicklung bis ins Jahr 2030 geschaffen werden. Dank des stark verbesserten Angebots im öffentlichen Verkehr soll dieser zukünftig einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs übernehmen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die nachgesuchten Staatsbeiträge von gesamthaft 510,3 Mio. Franken für die Limmattalbahn sowie von 136,3 Mio. Franken für ergänzende Massnahmen am Strassenetz zu bewilligen. Der vorliegende Beschluss des Kantonsrates benötigt die Zustimmung der Mehrheit aller Kantonsratsmitglieder (Art. 56 Abs. 2 lit. a Kantonsverfassung).

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Aeppli	Husi