

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

02.04.2008

357.

Schriftliche Anfrage von Markus Knauss betreffend Stadtbahn Limmattal, Realisierung ab Bahnhof Altstetten

Am 23. Januar 2008 reichte Gemeinderat Markus Knauss (Grüne) folgende Schriftliche Anfrage GR Nr. 2008/65 ein:

Nach den Volksabstimmungen des Jahres 2007 steht die Realisierung des Trams Zürich West vom Escher-Wyss-Platz bis zum Bahnhof Altstetten bevor. Planerisch forciert wird von der Regionalplanungsgruppe Limmattal ebenso wie von der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion daneben die so genannte Stadtbahn Limmattal bis zum Bahnhof Altstetten. Die logische Fortsetzung der Stadtbahn Limmattal in die Stadt Zürich hinein, die so genannte Renaissance-Tramlinie 1, entlang der heutigen Buslinie 31, hat vorerst noch einen längeren Zeithorizont.

Es stellt sich aber die Frage, ob nicht, analog zur Gleisquerung an der Hardbrücke (die planerisch lange vernachlässigt wurde), nicht auch eine Gleisquerung im Raum Altstetten geprüft werden sollte.

Ich frage den Stadtrat in diesem Zusammenhang an:

1. Bis wann ist nach aktuellem Planungs- und Kenntnisstand mit einer Realisierung der Stadtbahn Limmattal ab Bahnhof Altstetten zu rechnen?
2. Welche Bedeutung hätte die oben skizzierte Verbindung zwischen Altstetten Nord und Altstetten Süd in Bezug auf die Netzwirkung des Schmalspurbahnsystems in Zürich West?
3. Ist das KundInnenpotential gegeben, damit neben einer Tramlinie 1 eine Querverbindung im Raum Altstetten sinnvoll wäre?
4. Mit welchen Kosten wäre zu rechnen?
5. Welche technischen Probleme könnten sich dabei ergeben?
6. Mit welchen städteplanerischen Auswirkungen wäre zu rechnen?
7. Wäre die Realisierung einer solchen Verbindung geeignet, eine Reduktion des Autoverkehrsaufkommens in Zürich West noch zu vergrössern, resp. was müsste unternommen werden, damit flankierend zum Bau einer solchen Verbindung eine solche Reduktion erreicht werden könnte?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1: Ein exakter Zeitpunkt für die Realisierung einer Stadtbahn Limmattal steht noch nicht fest. Der vom Kantonsrat am 26. März 2007 verabschiedete Richtplan Verkehr sieht im Limmattal mittel- bis langfristig eine Stadtbahn oder einen Bus mit hohem Anteil an Eigentrassee zwischen dem Bahnhof Altstetten und Killwangen-Spreitenbach vor. Im Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr im Kanton Zürich» (vom Regierungsrat am 14. November 2007 beschlossen) ist die Realisierung einer ersten Etappe bis Schlieren für den Zeitraum 2015 bis 2025 enthalten.

Zu Frage 2: Eine Querverbindung zwischen Altstetten Nord und Süd im Bereich des Bahnhofs wäre für die Angebotsgestaltung sehr interessant, denn sie böte vielfältige Möglichkeiten für Linienverknüpfungen zwischen den Infrastrukturen der Linien 1, 2, Tram Zürich-West sowie einer Stadtbahn Limmattal.

Zu Frage 3: Eine grobe Abschätzung mit dem städtischen Verkehrsmodell zeigt, dass für eine möglichst direkte Querverbindung im Raum Altstetten grundsätzlich eine Nachfrage auf Kundenseite besteht. Die Frage, an welche städtische(n) Linie(n) eine künftige Stadtbahn Limmattal aus Kundensicht optimal anzubinden wäre, lässt sich aufgrund des heutigen Planungsstandes noch nicht seriös beantworten. Man erinnere sich an das Tram Zürich-West,

wo die Frage der Linienverknüpfung ebenfalls erst relativ spät im Projekt geklärt wurde, um das Angebotskonzept optimal auf die Bedürfnisse im Zeitpunkt der Inbetriebnahme ausrichten zu können.

Zu Frage 4: Erfahrungen aus dem Projekt Tram Zürich-West zeigen, dass die Kosten für die eigentliche Traminfrastruktur (Gleis und Fahrleitung) relativ verlässlich geschätzt werden können, dass diese aber nur einen kleinen Teil der Gesamtkosten ausmachen. Der Erfahrungswert für den Bau von Traminfrastruktur im städtischen Raum liegt bei rund 30 bis 40 Mio. Franken pro Kilometer. Angesichts der technisch höchst anspruchsvollen Linienführung und Kunstbauten (siehe Antwort zu Frage 5) dürften die Kosten für eine Gleisquerung allerdings bei einem Mehrfachen liegen. Fachleute der Verkehrsbetriebe schätzen Mindestkosten von 150 Mio. Franken. Verlässliche Aussagen sind erst auf der Stufe Vorprojekt möglich.

Zu Frage 5: Die Areale im Umfeld des Bahnhofs Altstetten sind weitgehend dicht bebaut, und die SBB haben den Raum unter den Gleisen teilweise für Stellwerksanlagen genutzt. Der erforderliche Raum für Rampenbauwerke für eine Gleisüber- oder -unterquerung ist sehr knapp. Zudem fliesst ein grosser Grundwasserstrom, welcher durch unterirdische Bauten nicht wesentlich beeinträchtigt werden darf. Die technische Machbarkeit ist erst zu klären.

Zu Frage 6: Der Raum Altstetten/Zürich-West entwickelt sich bereits dynamisch. Eine direkte Tramverbindung kann die laufende Entwicklung unterstützen, setzt aber stadtplanerisch kaum neue Akzente oder Impulse. Städtebaulich würden die nötigen markanten Rampenbauwerke im städtebaulichen Gefüge des Knotenbereichs Bahnhof Altstetten sehr dominant in Erscheinung treten.

Zu Frage 7: Die vorgenommene grobe Abschätzung mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells zeigt, dass eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof Altstetten Süd und Nord primär zu Nachfrageverlagerungen innerhalb des VBZ-Netzes und kaum zu einem zusätzlichen Umsteigeeffekt auf den öffentlichen Verkehr führen dürfte. Mit der Umsetzung der so genannten FLAMA (flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich) und der Neugestaltung der Badener-/Zürcherstrasse sind die möglichen Massnahmen zur Reduktion und Lenkung des motorisierten Individualverkehrs im Raum Altstetten und Schlieren bereits definiert.

Vor dem Stadtrat
der Stadtschreiber
Dr. André Kuy