

Auszug aus dem substanziellen Protokoll 144. Ratssitzung vom 7. November 2012

3238. 2010/458

**Postulat von Mario Mariani (CVP) und Marcel Schönbächler (CVP) vom 03.11.2010:
Stadtbahn Limmattal, Verknüpfung mit dem Stadtzürcher Tramnetz**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

***Mario Mariani (CVP)** begründet das Postulat (vergleiche Protokoll-Nr. 692/2010): Im Gemeinderat wurde eine Motion der GLP überwiesen, wo es um die Verknüpfung der Stadtbahn Limmattal mit der zukünftigen Tramlinie 1 ging. Diese Idee ist nicht grundfalsch, aber von der zeitlichen Abfolge viel zu spät. Mit unserem Vorstoss wollen wir die Limmattalbahn möglichst gut mit dem städtischen Tramnetz verknüpfen. Wir wünschen uns durchgehende Linien, um das Umsteigen zu erleichtern. Unser Vorschlag sieht einen Bau vor, der unter oder über der Bahn durch geht und auf die andere Seite zur Tramlinie 4 führt.*

***Roland Scheck (SVP)** begründet den von Mauro Tuena (SVP) namens der SVP-Fraktion am 17. November 2010 gestellten Ablehnungsantrag: Die Forderungen des Postulats sind längstens erfüllt. Die Limmattalbahn wird am Bahnhof Altstetten mit insgesamt zwei Trams, sechs Bus- und vier S-Bahn-Linien verknüpft. Besser kann man Regionallinien gar nicht in ein städtisches ÖV-System integrieren. Doch die Postulanten sind anscheinend der Meinung, dass der Bahnhof Altstetten nicht der richtige Verknüpfungspunkt ist und die Limmattalbahn noch mehr in die Innenstadt geführt werden muss. Das ist verkehrsplanerisch falsch, denn die Regionallinien sind sauber mit der nächstgelegenen, städtischen ÖV-Drehscheibe zu verknüpfen und nicht redundant zu den städtischen ÖV-Linien bis ganz in die Innenstadt.*

Weitere Wortmeldungen:

***Christine Seidler (SP):** Die Glattalbahn führt auch bis ganz in die Innenstadt. Zürich hat sich als Strategie für die Verkehrsmassnahmen eine angebotsorientierte Verkehrser-schliessung ausgedacht für eine nachhaltige Mobilität. So, dass Leute auf den ÖV umsteigen und nicht auf den Individualverkehr ausweichen müssen. Die Raumentwicklung zeigt, dass Schlieren explodiert. Der Druck auf Altstetten ist enorm. Die meisten Arbeitsplätze entstehen in Zürich-West, deshalb macht der Vorschlag auch durchaus Sinn und sollte geprüft werden.*

***Martin Luchsinger (GLP)** stellt folgenden Textänderungsantrag: Wir sind skeptisch, ob eine Gleisunterquerung beim Bahnhof Altstetten gemacht werden soll. Allein die Kosten der Überprüfung halten wir für zu hoch und die der Realisierung sowieso. Deshalb schlagen wir eine Textänderung vor, mit der auf die Unterquerung verzichtet wird. So könnten wir das Postulat unterstützen.*

2 / 2

Marcel Schönbächler (CVP) ist mit dem ersten Teil der Textänderung einverstanden: Eine Verknüpfung ist zwar vorhanden, aber sie entspricht nicht einer idealen Realität. Wir sind gegen die Streichung des zweiten Teils, denn das Element einer Unterquerung soll auch geprüft werden. Wenn dies später realisiert wird, würde es umso mehr kosten.

Hans Jörg Käppeli (SP): Die Motion, die die CVP erwähnt hat, haben wir mit der GLP gemeinsam gemacht. Die CVP hat sich damals dagegen ausgesprochen, obwohl es genau um die Verknüpfung der zwei Netze ging. Trotzdem unterstützen wir euren Vorstoss.

Angenommene Textänderung:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, wie die Stadtbahn Limmattal bei den weiteren Planungsschritten in Zusammenarbeit mit dem ZVV und Kanton mit dem Stadtzürcher Tramnetz benutzerfreundlich verknüpft werden kann. Insbesondere ist eine neue Geleiseunterquerung beim Bahnhof Altstetten zu prüfen. Damit soll sichergestellt werden, dass sowohl die Stadtbahn Limmattal möglichst attraktiv für die Nutzer gestaltet wird wie auch der Betrieb auf dem VBZ-Netz optimiert werden kann.

Das geänderte Postulat wird mit 83 gegen 33 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat