



Regionales Gesamtverkehrskonzept Limmattal

Stadtbahn als Kernelement für die langfristige Verkehrsentwicklung



Das Limmattal ist ein Agglomerationsgebiet, das zum Teil im Kanton Zürich und zum Teil im Kanton Aargau liegt. Es weist dank seiner grossen Standortgunst eine beträchtliche Entwicklungsdynamik auf. Seine Verkehrsinfrastrukturen stossen jedoch in Spitzenzeiten zunehmend an ihre Belastungsgrenzen. Mit neuen, attraktiven Angeboten im öffentlichen Verkehr, die das Strassennetz und die S-Bahn ergänzen, kann seine weitere Entwicklung gefördert werden. Zur Diskussion stehen Buslinien mit weitgehend eigenem Trassee sowie als langfristige Option der Bau einer Stadtbahn.

Die Baudirektion des Kantons Zürich und das Baudepartement des Kantons Aargau haben im Jahr 2001 den Auftrag erteilt, eine Gesamtentwicklungsplanung für das Limmattal zu erstellen. Ziel ist die optimale Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsplanung zur Förderung des Lebens- und Wirtschaftsraums Limmattal. Das Projekt wird im Rahmen der «Plattform Aargau – Zürich» (PAZ) erarbeitet, einem Gremium für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Zürich und Aargau unter Einbezug der regionalen und kommunalen Planungsverantwortlichen. Das Verkehrskonzept, welches einen Teil dieser Gesamtentwicklungsplanung darstellt, ist eingebettet in die Zielsetzungen und Strategien der kantonalen Richtpläne sowie in die Gesamtverkehrskonzeption und die Strategie für den Agglomerationsverkehr des Zürcher Regierungsrates.

Grundlagen des Verkehrskonzepts Limmattal

Dem Verkehrskonzept Limmattal liegt eine Studie über die Siedlungs-

und Verkehrsentwicklung im Raum Dietikon/Spreitenbach zu Grunde, die zu folgenden Ergebnissen kommt:

- > Die im Raum Dietikon/Spreitenbach in Planung stehenden Bauprojekte führen zu einer derart massiven Zunahme des Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs, dass auch mit den vorgesehenen Ausbauten im Strassennetz (z.B. Halbinschluss Spreitenbach an die A1, Westumfahrung Zürich) das zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten kaum mehr bewältigt werden kann.
- > Um das vorgesehene Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum tatsächlich zu ermöglichen, muss ein attraktives und effizientes Angebot im öffentlichen Verkehr gewährleistet sein.

Die PAZ bestimmte ausserdem, dass für die Realisierung der Ziele von folgenden Rahmenbedingungen und Lösungsansätzen auszugehen ist:

- > Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen des Limmattals muss deutlich erhöht werden.

- > Der ÖV kann nur dann neue Marktanteile gewinnen, wenn die Region – neben Angebotsverbesserungen auf dem Bahnnetz (Fernverkehr und S-Bahn) – ein sehr leistungsfähiges ÖV-System erhält.
- > Die Ausbaumöglichkeiten des Strassennetzes sind im Limmattal eng begrenzt. Das Netz muss so bewirtschaftet werden, dass die Verkehrsleistung verkehrsträgerübergreifend gesteigert wird.

Gestützt auf die Ergebnisse der Situationsanalyse legte die PAZ für das Verkehrskonzept Limmattal folgende Ziele fest:

- Verbesserung der Verkehrsqualität
- Verbesserung der regionalen Vernetzung und der nationalen Anbindung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung der Umwelt- und Siedlungsqualität

Phase 1: Nachfrageschätzung, Systemevaluation und Festlegung der Verkehrskorridore

In der ersten Bearbeitungsphase des Verkehrskonzepts Limmattal wurde der mögliche Zuwachs an Einwohnern und Arbeitsplätzen bis zum Jahr 2015 beziehungsweise bis zur Überbauung sämtlicher Zonenreserven (Vollausbau, 2025+) ermittelt. Auf diesen Grundlagen wurde die künftige Verkehrsnachfrage beim motorisierten Individualverkehr sowie beim ÖV generell und beim Fahrgastpotenzial des neuen ÖV-Systems im Speziellen abgeschätzt.

In weiteren Schritten war zu klären, welches neue ÖV-System – Stadtbahn oder Bus mit Eigentrasse – sich besser eignet und in welchem Trasse-Korridor es die grösste Wirkung entfalten kann. Die geplanten Angebotserweiterungen bei der S-Bahn und beim Schienen-Fernverkehr wurden mit berücksichtigt.

Langfristige Option einer Stadtbahn für das Limmattal

Die System- und Korridorvarianten wurden einander im Rahmen umfassender Vergleichswert- und Kosten-Nutzen-Analysen gegenüber gestellt. Als Vergleichskriterien wurden Indikatoren aus den Bereichen Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Siedlungsqualität sowie Wirtschaft verwendet. Dabei ergab sich folgendes Fazit:

- > Mit Blick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen mit

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts Limmattal erfolgt in drei Phasen, in denen jeweils folgende Hauptfragen im Vordergrund stehen:

Phase 1: Welches ÖV-System ist geeignet, welcher Korridor ist optimal?

Phase 2: Wie sieht die Linienführung der ÖV-Achse aus?

Phase 3: Welches Gesamtverkehrssystem sichert langfristig die angestrebte Siedlungsentwicklung im Limmattal?

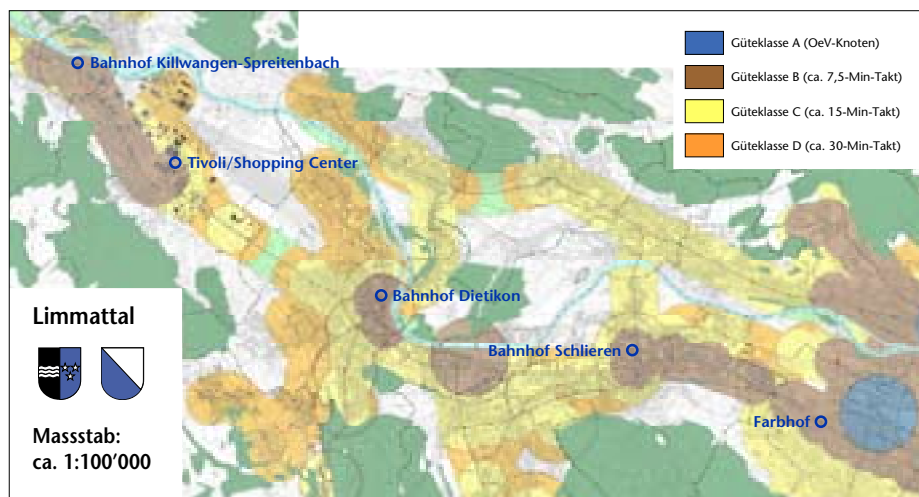


Abb. 1: Güteklassen der ÖV-Erschliessung: aktueller Zustand

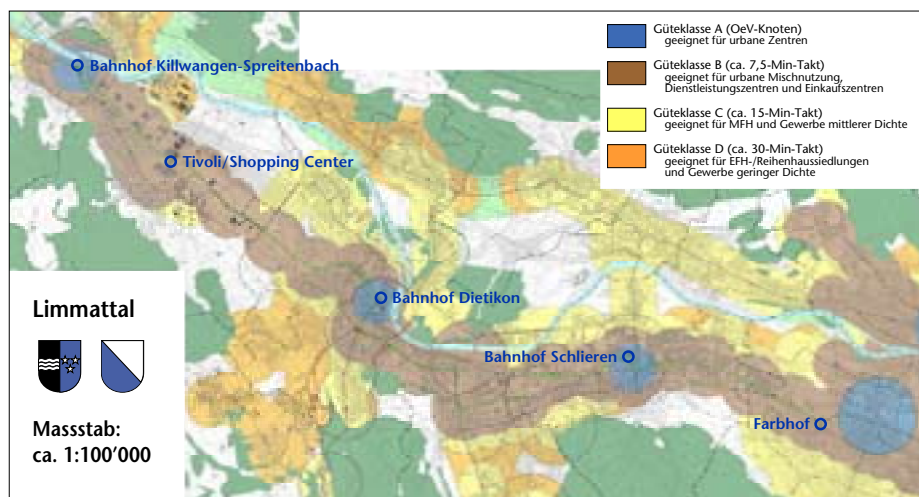


Abb. 2: Potenziale der Siedlungsentwicklung als Folge einer verbesserten Erschliessung durch die Stadtbahn

einer verstärkten Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr stellt ein schienengebundener Feinverteiler (Tram, Stadtbahn) das bestgeeignete ÖV-System dar (Abbildungen 1 und 2).

- > Auf Teilstrecken, die erst längerfristig für den Bau der Stadtbahn vorgesehen sind, können die reservierten Trassen einem Bus-Vorlauf dienen.
- > Ein grosser Teil der künftigen Fahrgäste wird mit der S-Bahn ins Limmattal gelangen und dort an der für sie günstigsten Haltestelle auf das neue ÖV-System umsteigen, um die Arbeitsplätze oder Einkaufszentren der Region zu erreichen.

Die erste Phase der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Limmattal fand ihren Abschluss mit der Präsentation der Ergebnisse an der PAZ-Veranstaltung am 14. November 2002.

Phase 2: Bestimmung der Linienführung und Machbarkeitsstudie

In der zweiten Phase der Erarbeitung des Verkehrskonzepts Limmattal ging es darum, für das neue ÖV-System die bestgeeignete Linienführung zu ermitteln. Dies mit dem Ziel, das Trasse in den Richtplänen der Kantone Aargau und Zürich festlegen zu können. Im Rahmen von Machbarkeitsuntersuchungen wurden zudem die wesentlichen Auswirkungen im Strassennetz

sowie die Notwendigkeit allfälliger Folgemaßnahmen aufgezeigt.

Die Phase 2 brachte folgende Ergebnisse:

- > Die Siedlungs- und Verkehrsprognosen zeigen klar, dass punktuelle Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Systems im Limmattal nicht den Quantensprung bewirken, der zur Bewältigung der stark wachsenden Verkehrsnachfrage erforderlich ist. Soll die Funktionsfähigkeit bereits stark belasteter Verkehrsknoten erhalten bleiben, so muss der Anteil der ÖV-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen (Modalsplit) markant gesteigert werden. Diese Steigerung kann nur durch ein attraktives und leistungsfähiges Verkehrsmittel erreicht werden, das der Region Limmattal eine urbane ÖV-Qualität bringt.
- > Die besten Voraussetzungen für eine Steigerung des Angebotes im öffentlichen Verkehr bestehen zwischen Altstetten und Schlieren sowie zwischen Dietikon und Spreitenbach. Hier treffen relativ hohe Einwohner- und Arbeitsplatz-Zahlen mit beachtlichen Entwicklungspotenzialen, insbesondere bei den Arbeitsplätzen, zusammen.
- > Zur langfristigen Sicherung der Raumbedürfnisse wird in den Richtplänen der Kantone Aargau und Zürich ein ÖV-Trasse von Killwangen bis zum Farbhof (Altstetten) vorgesehen.
- > Bis sich die erwartete Verkehrsnachfrage einstellt, kann die Strecke mit Bussen bedient werden. Damit können Optionen für die langfristige Entwicklung offen gehalten werden, ohne dass schon allzu früh grössere Investitionen nötig sind.

Linienführung der Stadtbahn Limmattal

Für die Stadtbahn Limmattal wurde folgende Linienführung festgelegt: Das Trasse verläuft ab der heutigen Tram-Endstation Farbhof in Zürich-Altstetten via Bahnhof Schlieren, Spital Limmattal, Schöneggstrasse, Bahnhof

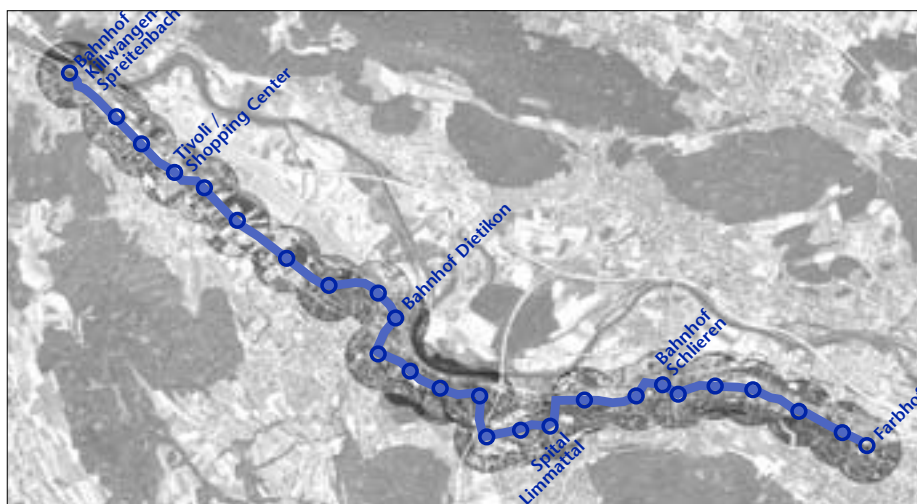


Abb. 3: Geplante Linienführung der Stadtbahn Limmattal, Bestvariante (Luftbildaufnahme)

Dietikon, Niderfeld, Shopping Center/ Tivoli Spreitenbach bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach (Abbildung 3). Die Streckenlänge beträgt rund 12,8 km und es sind 26 Haltestellen vorgesehen. In einem Einzugsbereich von 400 m rund um die Haltestellen liegen heute Wohnungen von 37 000 Personen sowie 27 000 Arbeitsplätze. Bei einer weiterhin dynamischen Siedlungsentwicklung könnten es in Zukunft 48 000 Einwohner und rund 50 000 Arbeitsplätze sein, die von der Stadtbahn profitieren.

Kriterien für die Ermittlung der Bestvariante

Die Bestvariante der Linienführung ist das Ergebnis einer mehrstufigen, umfassenden Variantenstudie. Aus folgenden Gründen entspricht sie den Anforderungen einer koordinierten Siedlungs- und Verkehrsplanung:

- > Sie erschliesst die heutigen Einwohner- und Arbeitsplatzschwerpunkte in den Zentren von Schlieren und Dietikon optimal.
- > Sie bindet die Potenziale der Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete im Limmattal mit einem attraktiven neuen Verkehrssystem an die S-Bahn an (z.B. Micafil-Areal, Mülligen, Gebiet Industriestrasse in Spreitenbach).
- > Sie verknüpft das Zentrumsgebiet Niderfeld direkt und schnell mit

den Wohn- und Arbeitsplatzgebieten in Dietikon und Spreitenbach.

- > Sie verbessert für die Bevölkerung die Erreichbarkeit wichtiger Einkaufsschwerpunkte in Spreitenbach, Dietikon und Schlieren.
- > Sie eröffnet dem ÖV mit der verbesserten Erschliessung von Urdorf (Gewerbegebiet Luberzen, Kantonsschule und Spital Limmattal) neue Potenziale.

Mögliche Etappierung der Stadtbahn

Je nachdem, wie sich Siedlung und Verkehr im Limmattal weiter entwickeln, bieten sich für die Stadtbahn verschiedene Etappierungsmöglichkeiten an (Abbildung 4). Ein Bus-Vorlauf auf dem reservierten ÖV-Trasse ist indessen nur zwischen Dietikon und Killwangen sinnvoll. Die Strasseninfrastruktur stösst dort mit dem erwarteten Siedlungs- und Verkehrswachstum zunehmend an ihre Grenzen. Zudem lassen sich die Wachstumsgebiete Niderfeld – Spreitenbach mit dem neuen Trasse optimal erschliessen.

Auf den Strecken Farbhof – Schlieren und Schlieren – Dietikon kann der Bus vorerst wie heute weiter betrieben werden, allenfalls mit zusätzlichen Busbevorzugungs-Massnahmen.

Der Bau der Stadtbahn selbst liesse sich etappenweise, in Verlängerung der Stadtzürcher Tramlinie zum Farbhof

hof, realisieren. Gemäss der erwarteten Verkehrsentwicklung entsteht der Bedarf zuerst auf dem Abschnitt Farbhof – Schlieren und erst zu einem späteren Zeitpunkt auch auf dem Abschnitt Schlieren – Dietikon.

Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn

Für den Endausbau einer durchgehenden Stadtbahn Limmattal ist mit Investitionskosten von rund 500 bis 550 Mio. Franken zu rechnen. Den jährlichen Betriebskosten von 20 bis 24 Mio. Franken würden Erlöse zwischen 14 und 15 Mio. Franken gegenüber stehen. Der erreichbare Kostendeckungsgrad von 60 bis 70 Prozent läge im Durchschnitt des in den letzten Jahren vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erzielten Kostendeckungsgrads von rund 60 Prozent.

Festlegung des Trassees in den kantonalen Richtplänen

Die Phase 2 des Verkehrskonzepts Limmattal wurde mit der Präsentation der Ergebnisse an der PAZ-Veranstaltung vom 18. November 2003 abgeschlossen. Noch ausstehend ist die Festlegung des Stadtbahn-Trassees in den kantonalen Richtplänen. Im Kanton Zürich erfolgt diese Festlegung im Rahmen der anstehenden Revision des Kantonalen Richtplans, Bereich Verkehr. Ein entsprechender Regierungsratsbeschluss zu Handen des Kantonsrates ist in der ersten Jahreshälfte 2004 vorgesehen. Im Kanton Aargau wird die Festlegung im Rahmen einer Richtplan-Teilergänzung vorgenommen.

Phase 3: Ausarbeitung von Teilkonzepten und Synthese

In der dritten Phase des Verkehrskonzepts Limmattal geht es darum, Teilkonzepte zu erarbeiten für den Fussgänger- und Radverkehr (Abbildung 5), den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie für die regionale Verkehrssteuerung. Danach ist aus der Synthese dieser Teilkonzepte ein regionales Gesamtverkehrskonzept zu erstellen, das die

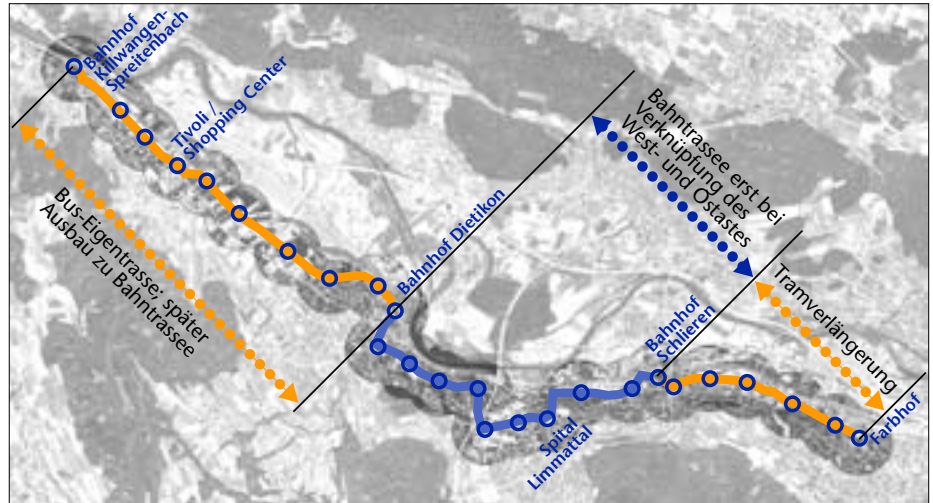


Abb. 4: Mögliche Etappierungsschritte für die Stadtbahn Limmattal

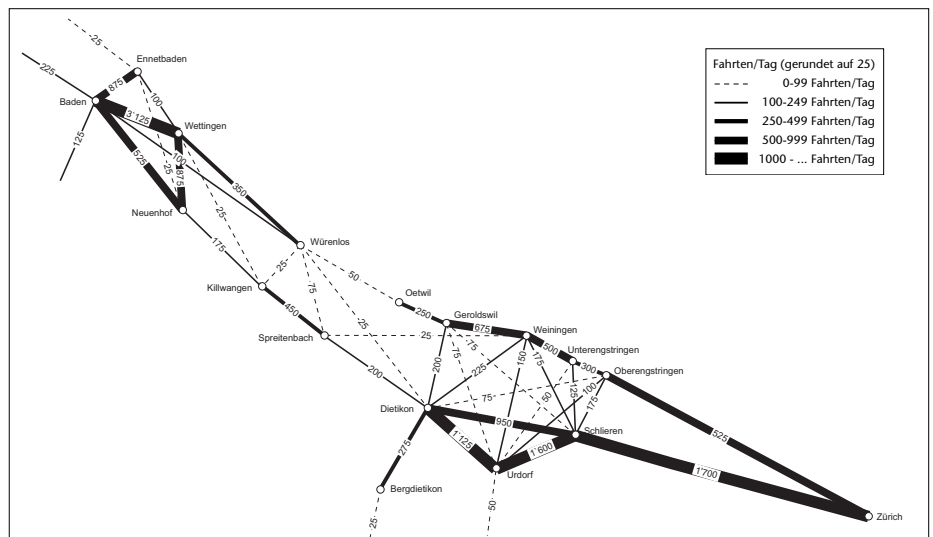


Abb. 5: Radverkehr 2000 im Limmattal: Hohe Nachfrage als Kriterium für die Priorisierung von Massnahmen im Rahmen des Teilkonzepts Langsamverkehr

Anliegen der Siedlungsentwicklung optimal unterstützt und damit zur nachhaltigen Förderung des Lebens- und Wirtschaftsraums Limmattal beiträgt. Bei diesem Konzept werden die inhaltlichen und organisatorischen Vorgaben des Bundes für Agglomerationsprogramme berücksichtigt.

Die betroffenen Gemeinden und regionalen Planungsträger erhalten an zwei Veranstaltungen im April und Juli 2004 Informationen zum Inhalt der Teilkonzepte und zum Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts, bevor sie im Spätsommer 2004 zu diesem Entwurf Stellung nehmen können. Das berei-

nigte Gesamtverkehrskonzept wird im Sommer 2005 vorliegen.

Herausgeberin:

Volkswirtschaftsdirection des Kantons Zürich
 Amt für Verkehr
 Schaffhauserstrasse 418
 Postfach
 8090 Zürich
 Tel. 01 306 50 80
 Fax 01 306 50 95
 afv@vd.zh.ch
 www.afv.zh.ch

Bild Frontseite:

© ARGE Gestaltung Glattalbahn – Ernst Basler + Partner AG, Feddersen & Klostermann und Nicolas Grimshaw & Partners Ltd./ Mathys AGV, Zürich