



Kanton Zürich

Kantonale Volksabstimmung 22. November 2015

Vorlage
Limmattalbahn





**Schloss an der Tür des Regierungsratssaals
im Zürcher Rathaus**

Beim Neubau des Rathauses 1694–1699 wurden aus Spargründen zahlreiche Beschläge des Vorgängerbaus wiederverwendet. Nur für den Festsaal und die beiden Ratsstuben gab der Rat bei Schlossermeister Salomon Schweizer neue Türschlösser und -bänder in Auftrag. Die durchbrochenen Ornamente am Schloss der Kleinen Ratsstube (heute Regierungsratssaal) sind mit vergoldetem Blech hinterlegt, sodass sich eine dekorative Wirkung ergibt.

Quelle: Kantonale Denkmalpflege

Kurz und bündig

Vorlage

Limmattalbahn

Immer mehr Leute wohnen oder arbeiten im Limmattal. Dadurch steigt die Verkehrsbelastung. Die Kantone Zürich und Aargau planen und finanzieren deshalb gemeinsam eine umfassende Verkehrslösung. Die Limmattalbahn soll ab Ende 2022 die aufstrebende Region entlasten. Hinzu kommen Anpassungen am Strassennetz. Der Kanton Aargau hat seinen Beitrag bereits genehmigt. Auf den Kanton Zürich entfallen 510,3 Mio. Franken für die Limmattalbahn plus 136,3 Mio. Franken für das Strassennetz. Der Bund übernimmt 35% der Kosten der ersten Etappe und aller Voraussicht nach auch für die zweite Etappe der Limmattalbahn. Gegen die Staatsbeiträge des Kantons Zürich wurde das Volksreferendum ergriffen.

**Kantonsrat
und Regierungsrat
empfehlen:**

Ja

Limmattalbahn

Verfasst vom Regierungsrat

Das Limmattal ist ein attraktiver Ort zum Leben und Arbeiten. Gemäss Prognosen setzt sich dessen dynamische Entwicklung fort, was auch zusätzlichen Verkehr verursacht. Das bestehende Strassennetz und das heutige Angebot des öffentlichen Verkehrs können weitere Belastungen jedoch nicht bewältigen. Es braucht deshalb eine umfassende Verkehrslösung, in deren Zentrum die Limmattalbahn steht. Als leistungsfähige Stadtbahn erschliesst sie die Gemeinden links der Limmat und bietet Anschluss an die S-Bahn. Auch der Verkehr auf der Strasse wird besser konzipiert. Durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs werden die Ortszentren entlastet, was Raum für die übrigen Verkehrsteilnehmenden schafft. Die Kosten tragen die Kantone Zürich und Aargau sowie der Bund. Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen, die Kredite von 510,3 Mio. Franken für die Limmattalbahn und 136,3 Mio. Franken für Strassenmassnahmen zu bewilligen.

Deshalb stimmen wir ab

Der Kantonsrat hat dem Bau der Limmattalbahn und den ergänzenden Strassenmassnahmen mit überaus deutlicher Mehrheit zugestimmt. Gegen die kantonalen Staatsbeiträge wurde das Volksreferendum ergriffen, deshalb stimmen wir darüber ab.



Die Limmattalbahn erschliesst und verbindet die Gemeinden im aufstrebenden Limmattal (Visualisierung: Architron GmbH, Zürich).

Das Limmattal braucht und will eine effiziente, umfassende Verkehrslösung

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur im Limmattal ist schon heute stark ausgelastet. Bis 2030 sollen die Zahl der Arbeitsplätze um fast einen Drittel und die Bevölkerung um einen Sechstel zunehmen. Die Anzahl täglicher Fahrten wird dadurch um 25% steigen, und die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird sich längerfristig verdoppeln. 2007 haben alle Gemeinden des Limmattals gemeinsam eine Stadtbahn gefordert. Die Kantone Zürich und Aargau haben diese Forderung aufgenommen und unter Beizug der Standortgemeinden und verschiedener Interessengruppen ein kantonsübergreifendes Vorhaben ausgearbeitet, das die Bedürfnisse der Region abdeckt. Die umfassende Lösung sieht vor, den öffentlichen Verkehr mit der Limmattalbahn auszubauen und den Strassenverkehr dank zusätzlicher Anpassungen flüssig zu halten. Die Limmattalbahn bewältigt dabei einen grossen Teil der wachsenden Verkehrsströme effizient und umweltschonend.

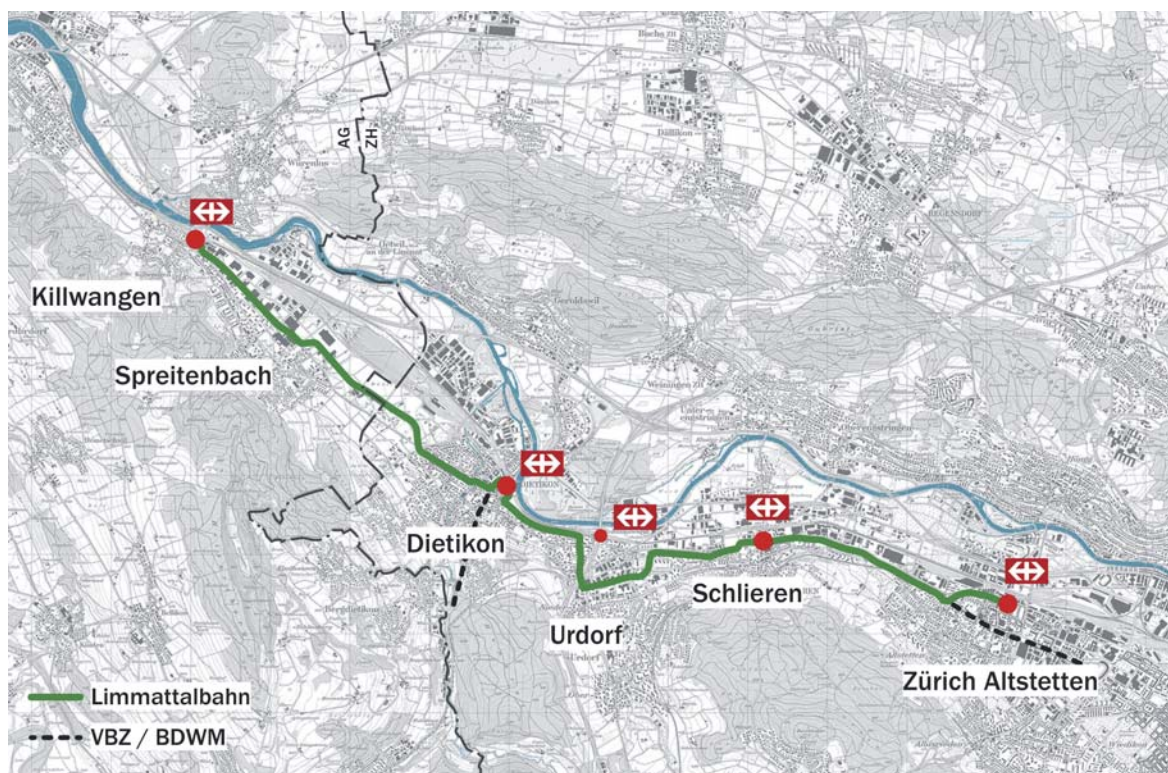
Die Limmattalbahn: leistungsfähig und sicher

Die Limmattalbahn verbindet die Stadt Zürich (Altstetten) mit den Zürcher Gemeinden Schlieren, Urdorf und Dietikon sowie Spreitenbach und Killwangen im Aargau. Die Stadtbahn transportiert pro Kurs bis zu 250 Personen und kann so auch die künftige Nachfrage im öffentlichen Verkehr bewältigen. Zu über 90% fährt die Limmattalbahn auf einem eigenen Trasse. Es entstehen somit kaum Konfliktsituationen mit dem Auto-, Velo- und Fussgängerverkehr. Die Limmattalbahn wird zu 100% behindertengerecht erstellt.

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat höchste Priorität. Alle Kreuzungen sind mit Lichtsignalanlagen gesichert. Teilweise werden Barrieren eingesetzt, die jedoch den Verkehrsfluss nicht stören. Einzelne grössere Kreuzungen werden zudem dank neuer Unter- oder Überführungen verkehrlich entflechtet.

Die neue Bahn erschliesst Zentren und Entwicklungsgebiete

Die Streckenführung wurde in mehreren Schritten unter Einbezug der Standortgemeinden und verschiedener Interessengruppen verfeinert und festgelegt. Vom Bahnhof Altstetten führt die Strecke in Richtung Schlieren Zentrum. Anschliessend erschliesst die Limmattalbahn das Entwicklungsgebiet Schlieren West und das Regionalspital. Sie führt weiter durch das Arbeitsplatzgebiet Urdorf Nord nach Dietikon Zentrum. Im Westen des Bezirkshauptortes bindet sie das bedeutende Entwicklungsgebiet Niederfeld an den öffentlichen Verkehr an und fährt anschliessend Richtung Spreitenbach und Killwangen AG. Auf den rund 13 km entstehen 27 Haltestellen. Zusätzlich wird ein Depot für die Fahrzeuge erstellt.



Die Limmattalbahn fährt ab Zürich Altstetten durch die Zürcher Gemeinden Schlieren, Urdorf und Dietikon nach Spreitenbach und Killwangen im Kanton Aargau und bietet mehrfach Anschluss an das S-Bahn-Netz (Grafik: Limmattalbahn AG).

Sinnvolles öV-Projekt und Impulsgeber

Die Limmattalbahn wird ein Bindeglied für die Gemeinden links der Limmat. Zusätzlich bietet sie an den Bahnhöfen Altstetten, Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach AG Anschluss an die S-Bahn. Das vereinfacht die Reiseketten aus dem Limmattal in Richtung Zürich und Baden/Aarau. Umgekehrt erreichen Fahrgäste aus dem gesamten Kanton rascher die Arbeitsplatz- und Freizeitgebiete im Limmattal. Da die Limmattalbahn fast durchgängig auf einem eigenen Trassee fährt, ist sie zuverlässig und pünktlich. Längerfristig sollen täglich 40 000 Fahrgäste die Limmattalbahn benutzen.

Die neue Bahn wird zum Rückgrat des Limmattals und wichtige Entwicklungsimpulse geben. Durch die Stärkung des öV-Netzes wird die Region für neue Unternehmen attraktiver und die Standorte der ansässigen Unternehmen werden aufgewertet. Die neuen öffentlichen Räume erhöhen die Standort- und Arbeitsplatzattraktivität. Im Glattal wurden beispielsweise parallel zur Erstellung der Glattalbahn zusätzlich über 13 Mrd. Franken von privater Hand investiert. Die Gemeinden des Limmattals wollen die Gelegenheit nutzen und gleichzeitig mit der Limmattalbahn ihre Zentren neu gestalten. Konkrete Pläne bestehen in Schlieren (Neugestaltung des Stadtplatzes) und in Dietikon (Aufenthaltsplätze rund um den Bahnhof).

Inbetriebnahme 2019 bis 2022

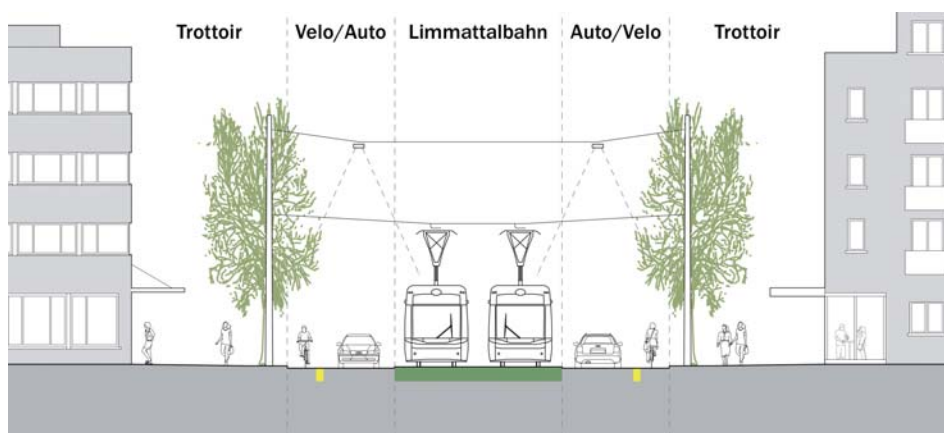
Der Baustart für die Limmattalbahn soll 2017 erfolgen. Geplant ist die Inbetriebnahme der ersten Etappe im Dezember 2019. Diese wird als Verlängerung der VBZ-Linie 2 bis nach Schlieren Geissweid betrieben. Dadurch entsteht eine direkte Verbindung aus dem Limmattal Richtung Letzigrund, Paradeplatz und Bellevue. Der Betrieb auf der gesamten Strecke ist für Ende 2022 geplant. Der Betreiber der Limmattalbahn ist noch nicht bestimmt.



Kurze Umsteigewege und direkte Anschlüsse: Die Bahnhöfe im Limmattal werden zu attraktiven Drehscheiben (Visualisierung: Architron GmbH, Zürich).

Breite Trottoirs, Velostreifen und genügend Kapazität auf der Strasse

Die Limmattalbahn ist Teil einer umfassenden Verkehrslösung. Das Ziel ist es, den bestehenden Raum für alle Verkehrsteilnehmenden optimal zu nutzen, damit der Verkehr effizient und flüssig abgewickelt werden kann. Deshalb werden gleichzeitig mit der Limmattalbahn weitere Massnahmen umgesetzt: durchgehend breite Trottoirs für Fussgängerinnen und Fussgänger, getrennte Velostreifen sowie neue Abstellplätze an den Bahnhöfen und stark frequentierten Haltestellen. Auch das Strassennetz im Limmattal erfährt zahlreiche Anpassungen und wird dadurch in der Lage sein, die künftige Nachfrage abzudecken.



Auf über 90% der Strecke fährt die Stadtbahn auf einem eigenen Trasse, losgelöst vom Autoverkehr. Der neu gestaltete Strassenraum umfasst Fahrspuren für den Strassenverkehr sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende (Grafik: Limmattalbahn AG).



Parlament

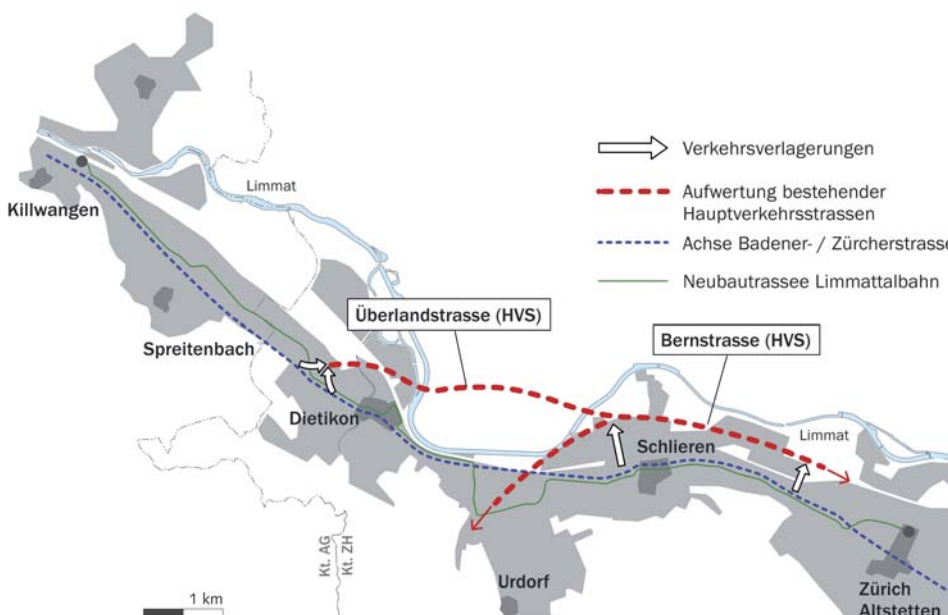
Der Kantonsrat hat am 30. März 2015 den Staatsbeiträgen für den Bau der Limmattalbahn mit 165 zu 2 Stimmen (1. Etappe) sowie mit 162 zu 4 Stimmen (2. Etappe) und dem Beitrag für Massnahmen am Strassennetz mit 161 zu 0 Stimmen zugestimmt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Ja

Strassenanpassungen im Umfeld der Limmattalbahn

Die neue Verkehrslösung sieht ein gut abgestimmtes Nebeneinander von öffentlichem und individuellem Verkehr auf der Strasse vor. Eine der Hauptstossrichtungen ist, dass die Ortszentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. Ein Teil des motorisierten Verkehrs wird deshalb aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse auf die nördlich, ausserhalb der Zentren gelegene Bern- und Ueberlandstrasse verlagert. Hierfür braucht es punktuell bauliche Anpassungen, wie beispielsweise den Ausbau von Kreuzungen, neue Unterquerungen oder zusätzliche Fahrstreifen. Dank dieser Massnahmen ist die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsknoten auch mit dem für 2030 prognostizierten Verkehrswachstum gewährleistet.



Durch die Verkehrsverlagerung auf übergeordnete Strassenachsen werden die Ortszentren vom Verkehr entlastet (Grafik: Limmattalbahn AG).

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Limmattalbahnhof einschließlich des Depots und zusätzlicher Massnahmen wie z. B. Velostreifen betragen 755,0 Mio. Franken. Zusätzlich fallen Kosten von insgesamt 140,6 Mio. Franken für Anpassungen am Strassennetz an.

Die Limmattalbahnhof wird gemeinsam durch den Bund und die Kantone Zürich und Aargau finanziert.

Beiträge an die Limmattalbahnhof in Millionen Franken¹

| Projektfinanzierung | Bundesbeitrag ² | Staatsbeitrag Kanton Zürich (Verkehrsfonds) | Beitrag Kanton Aargau | Summe |
|---------------------|----------------------------|---|--------------------------|--------------|
| Limmattalbahnhof | | | | |
| 1. Etappe | 66,7 | 128,3 | | 195,0 |
| 2. Etappe | – ³ | 382,0 | 178,0 | 560,0 |
| Total | 66,7 | 510,3 | 178,0 | 755,0 |

¹ Preisbasis 1. April 2013

² Bundesbeitrag gemäss Beschluss vom 16. September 2014 zum 2. Agglomerationsprogramm (Nettokredit)

³ Beitrag von 35% für 3. Agglomerationsprogramm vorgemerkt, noch kein Beschluss vorliegend (Bruttokredit)

Die Kantone Zürich und Aargau bezahlen jeweils die auf ihrem Streckenabschnitt anfallenden Kosten für die Limmattalbahnhof. Die übergeordneten Anlagen werden gemäss einem Kostenteiler finanziert. Der im Kanton Zürich zur Abstimmung stehende Staatsbeitrag beträgt 510,3 Mio. Franken. Er wird aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs entnommen.

Der Bund will die Kosten der Limmattalbahnhof mit einem Beitragssatz von 35% mitfinanzieren. Für die erste Etappe hat er bereits eine Zusage erteilt, für die zweite Etappe steht der konkrete Beschluss noch aus. Daher ist der zur Abstimmung stehende Beitrag für die zweite Etappe ein Bruttobeitrag. Der Staatsbeitrag des Kantons Zürich für die Limmattalbahnhof verringert sich bei Mitfinanzierung des Bundes auf rund 390 Mio. Franken.

Die jährlichen Betriebskosten werden auf 13 Mio. Franken geschätzt. Der Kostendeckungsgrad liegt voraussichtlich zwischen 60% und 70%, was vergleichbar ist mit ähnlichen Projekten in einem urbanen Gebiet. Die Kosten fliessen in die Rechnung des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV ein.

Beiträge an das Strassennetz in Millionen Franken

| Projektfinanzierung | Staatsbeitrag Kanton Zürich (Strassenfonds) | Beitrag Kanton Aargau | Summe |
|---------------------|---|--------------------------|-------|
| Strassenanpassungen | 136,3 | 4,3 | 140,6 |

Die Anpassungen am Strassennetz tragen die Kantone. Der Anteil für den Kanton Zürich beläuft sich auf 136,3 Mio. Franken. Er wird aus dem Strassenfonds finanziert.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung von Staatsbeiträgen für den Bau der Limmattalbahnhof sowie für ergänzende Massnahmen am Strassennetz (vom 30. März 2015)



Stellungnahme, verfasst vom Referendumskomitee

Masslose Limmattalbahn NEIN

Die Limmattaler Bevölkerung hat das überbordende Wachstum satt, will mehr Ruhe, Lebens- und Umweltqualität. Darum ist sie gegen die masslose Limmattalbahn. Eine zusätzliche Bahn parallel zu den drei S-Bahn-Linien S 3, S 12 und S 19 fördert nur weiteres Wachstum von Verkehr, Beton, Lärm, Dichtstress, Stau und noch mehr Menschen. Diese Bahn ist unerwünscht, unnötig, teuer und gefährlich.

Die Bevölkerung von Schlieren wuchs von 2008 bis 2012 um gut 20 Prozent, mehr als in jeder anderen Schweizer Stadt. Trotzdem ist das ausgezeichnete Busnetz nur gerade zu Stosszeiten ausgelastet. In einer repräsentativen Umfrage lehnten 60 Prozent der Stimmberechtigten von Dietikon und Schlieren die Limmattalbahn ab, da sie die Leidtragenden sind. Die neue Bahn dient nicht der heutigen Bevölkerung, sondern würde das Bevölkerungswachstum im ohnehin dicht besiedelten und befahrenen Limmattal weiter anheizen.

755 Millionen Fr. sollen insgesamt für die masslose Limmattalbahn verlockt werden, 56,3 Millionen Fr. pro Kilometer! Davon entfallen 510 Millionen Fr. auf die Zürcher Steuerzahler. Dazu kommen Jahr für Jahr Betriebs- und Unterhaltskosten in Millionenhöhe! Und was bekommen wir dafür? Mehr Lärm! Mehr Verkehr! All das für eine Bahn, die im Niemandsland von Killwangen AG enden wird.

Die Limmattalbahn führt zu mehr Unfällen mit Fussgängern, Kindern, Velos und Autos, denn sie kreuzt Strassen, Velo- und Fusswege! Daher braucht es keine ebenerdige, den übrigen Verkehr stark gefährdende und den bestehenden Strassenraum beschneidende Bahn. Die Limmattalbahn fährt im Durchschnitt nur Tempo 20, verglichen mit dem parallelen S-Bahn-Netz ist sie eine nutzlose Langsambahn.

Wer die Limmattaler Bevölkerung wirklich unterstützen möchte, den überlasteten Finanzhaushalt des Kantons entspannen will und keine Erhöhung der Steuern und öV-Tarife möchte, lehnt die masslose Limmattalbahn ab! Die wirklichen Probleme lassen sich nicht mit Tramschienen lösen!



Vorlage

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

(vom 30. März 2015)

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.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:
Brigitta Johner

Die Sekretärin:
Barbara Bussmann

Informationen zur Abstimmung online



Das Statistische Amt informiert am Abstimmungssonntag ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonaler Ebene. Bis zum Vorliegen des Schlussresultats veröffentlicht es zudem halbstündlich aktualisierte Hochrechnungen. www.statistik.zh.ch/abstimmung

Wer am Abstimmungssonntag unterwegs ist, kann den kostenlosen SMS-Dienst abonnieren und erhält dann im Verlauf des Nachmittags die Abstimmungsergebnisse auf das Mobiltelefon übermittelt. www.statistik.zh.ch/sms

In der Woche nach dem Urnengang veröffentlicht das Statistische Amt ausserdem eine detaillierte Abstimmungsanalyse. www.statistik.zh.ch/politik



Zusammenfassungen zu den aktuellen Abstimmungsvorlagen finden Sie im Vorfeld auf der Facebook-Seite des Kantons Zürich. Am Abstimmungssonntag werden dort die Resultate publiziert. www.facebook.com/kantonzuerich



Der Twitter-Kanal des Kantons Zürich vermeldet ebenfalls die Abstimmungsergebnisse. www.twitter.com/kantonzuerich

Impressum

Abstimmungszeitung
des Kantons Zürich
für die kantonale
Volksabstimmung vom
22. November 2015

Herausgeber

Regierungsrat
des Kantons Zürich

Redaktion

Staatskanzlei
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Auflage

900 000 Exemplare

Internet

www.zh.ch
www.sk.zh.ch/abstimmungszeitung
www.wahlen.zh.ch/abstimmungen

Bei Fragen zum Versand der
Abstimmungsunterlagen wenden
Sie sich bitte an Ihre Gemeinde.