

## **Informationsanlass Limmattalbahn**

**Referat von Franz Kagerbauer, Direktor Zürcher Verkehrsverbund ZVV**

**26. März 2009**

*Es gilt das gesprochene Wort*

Mit Volldampf voraus! Im Jahr 1847 blickte die ganze Schweiz voller Bewunderung auf das Limmattal. Die Spanisch-Brötli-Bahn dampfte als erste Bahnlinie der Schweiz durch das malerische Tal entlang der Limmat von Zürich nach Baden. Sie markierte den Anfang einer grossen Bahn-Tradition in der Schweiz. Ein gutes halbes Jahrhundert später wurde die Limmattal-Strassenbahn gegründet und kurz darauf die Strecke Letzigraben – Dietikon in Betrieb genommen. Diese Meilensteine zeigen das grosse Bedürfnis für Mobilität in der Region. Und sie zeigen auch die historische Verbundenheit der Ortschaften an der Limmat. Heute, 162 Jahre nach der Spanisch-Brötli-Bahn, stehen wir in der Planung eines weiteren Meilensteins - der Limmattalbahn.

Sehr geehrter Herr Landammann Beyeler

Sehr geehrte Damen und Herren Kantons- und Grossräte

Sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte

Geschätzte Medienschaffende

Liebe Anwesende

Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten braucht eine Volkswirtschaft treibende Kräfte. Das Limmattal ist so eine Kraft: Hoch-dynamisch und mit grossem Entwicklungspotenzial. Über 40 Prozent mehr Arbeitsplätze prognostiziert das Regionale Gesamtverkehrskonzept Limmattal im Zielszenario bis ins Jahr 2025 - ausgehend von der Volkszählung 2000. Auch die Einwohnerzahl soll auf rund 140'000 ansteigen. Dies hat auch Auswirkungen auf den Verkehr. Die beiden Limmattaler S-Bahnlinien S3 und S12 befördern heute schon 70 Prozent mehr Passagiere als vor zehn Jahren – dieser Trend wird anhalten. Das Strassennetz ist an gewissen Knotenpunkten bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt und kann nur noch punktuell weiter ausgebaut werden. Staus gehören zum

alltäglichen Bild in der Region. Darunter leiden auch die Busse des öffentlichen Verkehrs. Genau hier bietet sich mit dem Projekt Limmattalbahn zwischen Zürich-Altstetten und dem aargauischen Killwangen eine Perspektive für eine nachhaltige und sinnvolle Bewältigung der gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Das geplante rund 13 Kilometer lange Trasse soll zu einer neuen Verkehrs-Hauptschlagader in dieser interkantonalen Region werden. Gleichzeitig steigert die Bahn das Zusammengehörigkeitsgefühl und stiftet eine gemeinsame Identität.

Der Kanton Zürich ist sich der prognostizierten Siedlungsentwicklung voll und ganz bewusst und beweist mit dem Projekt Limmattalbahn Weitsicht. Denn im Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich legte der Regierungsrat fest, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs übernimmt. Diese Vorgabe muss auch im Siedlungsschwerpunkt Limmattal erfüllt werden. Als daher der Regierungsrat 2007 das sogenannte Agglomerationsprogramm mit Massnahmen zur Verkehrsentwicklung verabschiedete, wurde diesem Punkt besondere Beachtung geschenkt. Als Ziel wurde vorausschauend ein neues, leistungsfähiges System für den öffentlichen Verkehr in der Region gesetzt. Denn mit den bisherigen Mitteln allein liesse sich der erwartete Mehrverkehr bis ins Jahr 2025 nicht bewältigen.

Auch der Kantonsrat zieht am selben Strick in Sachen Limmattalbahn. Im Jahr 2007 genehmigte er den kantonalen Richtplan. Dieser sieht in Übereinstimmung mit dem Agglomerationsprogramm für das Gebiet Limmattal mittelfristig eine Stadtbahn vor. Den politischen Auftrag zur Planung und Umsetzung erteilte der Rat dem Zürcher Verkehrsverbund. In der ZVV-Strategie für die Jahre 2011 bis 2014 ist das Projekt Limmattalbahn daher explizit festgehalten.

Schliesslich ist die Limmattalbahn auch ein Thema beim Bund. Er nahm sie mit einer ersten Etappe vom Farbhof bis Schlieren in das Programm Agglomerationsverkehr auf. Demnach soll das Projekt einen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds erhalten. Dem Kanton Zürich ist es ein grosses Anliegen, dass die Limmattalbahn in der Projektierungsphase als Gesamtes behandelt und vorangetrieben wird. Die Aufteilung in einzelne Teiletappen erscheint aus heutiger planerischer und ökonomischer Sicht wenig sinnvoll. Diese

Einschätzung teilt auch der Kanton Aargau. Gemeinsam werden die Kantone Zürich und Aargau mit dem Bund Lösungen suchen, damit das gesamte Projekt in das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen werden kann.

Sie sehen: Viel wurde bereits geleistet – meist verborgen und unbeachtet von der Öffentlichkeit. Ich möchte darum bei dieser Gelegenheit allen beteiligten Personen und Stellen meinen Dank aussprechen.

Flüsse machen vor Kantonsgrenzen nicht halt und so verlässt die Limmat den Kanton Zürich und fliesst in den Kanton Aargau. Ebenso wenig halten sich auch die Verkehrsströme an Grenzen. Eine nachhaltige Verkehrsplanung und Bewältigung der Mobilität haben darum für unseren Nachbarn ebenfalls Priorität. Die Limmattalbahn verspricht hier auch aus aargauischer Sicht eine sinnvolle Lösung. Für ein solches grenzüberschreitendes Projekt ist eine enge Zusammenarbeit essentiell. Der Kanton Zürich ist daher froh, im Kanton Aargau – mit Landammann Peter C. Beyeler, einen verlässlichen Partner zu haben. Er unterstützt die Anstrengungen des Kantons Zürich unter der Leitung des ZVV nach Kräften. Dank dieser Hilfe wird hoffentlich in absehbarer Zukunft eine Stadtbahn die Gemeinden im Limmattal wie Perlen an einer Kette aufreihen und näher zusammen bringen.

Bis tatsächlich die ersten Bagger auffahren, liegt noch ein langer Weg vor uns. So muss die Trasseeführung optimiert und die Vorarbeiten für die Vorprojektierung müssen abgeschlossen werden. Auch sind politische Hürden zu überwinden. Genau dafür braucht es weiterhin die Verbundenheit, Stärke und Einigkeit aller Beteiligten. Gemeinden, Kantone und der Bund sind Glieder einer starken Kette. Zusammen können wir die Planung und Umsetzung dieses visionären Projekts konstruktiv, zügig und zum Vorteil von allen weiterführen. Darum heisst die Devise auch heute: Mit Volldampf voraus!

Besten Dank.