

az LIMMATTAL

STADT UND KANTON ZÜRICH

Sie stehen mit ihrem Namen für ein Ja ein

Limmattalbahn 60 Behördenvertreter bekräftigen mit ihrer Unterschrift, dass sie das Jahrhundertprojekt wollen

VON SANDRO ZIMMERLI

Die Schlussrunde ist eingeläutet. Keine drei Wochen dauert es mehr, bis der Kanton Zürich über die Realisierung der Limmattalbahn befindet. Für die Befürworter des Jahrhundertprojektes, das dereinst Zürich Altstetten mit Killwangen verbinden soll, ist das Grund genug, noch einmal Einigkeit zu demonstrieren. Und zwar mittels eines Manifests.

Dieses trägt den Titel «Wir brauchen die Limmattalbahn». Es soll als Botschaft für den Rest des Kantons dienen und die Stimmberechtigten am 22. November zu einem Ja an der Urne bewegen. Gestern wurde es im Dietiker Stadthaus von Vertretern der Standortgemeinden Zürich, Schlieren, Urdorf, Dietikon und Spreitenbach präsentiert und anschliessend von rund 60 Behördenvertretern – darunter von FDP-Nationalrat und Ständeratskandidat Ruedi Noser – unterzeichnet.

«Ein Zeichen im Kanton zu setzen ist nötig, weil die Gegner sagen, die betroffene Region will das Projekt gar nicht», erklärte Dietikons Stadtpräsident Otto Müller (FDP) den Hintergrund der Aktion. Gleichzeitig betonte er, wie wichtig es sei, dass das Projekt realisiert werde. Etwa wegen des erwarteten Mehrverkehrs aufgrund



Diese Politiker aus der Region werben für ein Ja zur Limmattalbahn. Auch Ständeratskandidat Ruedi Noser (4. v. r.) ist dabei. FNI

des anhaltenden Bevölkerungswachstums im Limmattal. So sei bei der Wirtschaft die Verkehrsproblematik «ein zentrales Thema», erklärte Müller. Um die Entwicklung der Region zu steuern, brauche es die Limmattal-

bahn. «Ohne Limmattalbahn passiert die Entwicklung einfach. Mit der Bahn können wir sie aktiv steuern», hielt er fest. So sei in Dietikon nicht zusätzliches Wachstum das Ziel, sondern die Siedlungserneuerung.

Ähnlich äusserte sich der Zürcher Tiefbauvorsteher Filippo Leutenegger (FDP). «Die Bahn hilft, das Limmattal gezielt zu entwickeln und Grünräume zu sichern», sagte er und lobte die Limmattalbahn als Vorzeigeprojekt einer

Zusammenarbeit über Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg.

Auch Urdorfs Gemeindepräsidentin Sandra Rottensteiner (EVP) wies darauf hin, dass es die Limmattalbahn brauche, um dem steigenden Mobilitätsbedürfnis in der Region Rechnung zu tragen. Zudem trage das Projekt zur Attraktivitätssteigerung bei und erschliesse in ihrer Gemeinde das wichtige Arbeitsplatzgebiet Urdorf Nord mit heute rund 4500 Arbeitsplätzen.

Massive Überlastung der Busse

Ähnliches gilt auch für Spreitenbach, wie Gemeindepräsident Valentin Schmid betonte. «Mit der Limmattalbahn werden bereits rechtskräftig eingezogene Gebiete erschlossen», sagte er. Dort könnten dereinst Wohnungen für bis zu 2500 Einwohner sowie bis zu 1000 neue Arbeitsplätze entstehen. Zudem seien bereits heute die Busse zwischen Dietikon und Spreitenbach in den Spitzenzeiten massiv überlastet.

Das verbindende Element der Limmattalbahn strich Schlierens Stadtpräsident Toni Brühlmann-Jecklin (SP) heraus. «Die Limmattalbahn gewährleistet eine direkte Anbindung an die Tramlinie 2 und somit an den Paradeplatz und den Zürichsee», hielt er fest. Überdies orientiere man sich in Schlieren bei den Planungen im Stadtzentrum seit Jahren an der Realisierung der Limmattalbahn.



«In Dietikon ist das Ziel nicht Wachstum, sondern Siedlungserneuerung.»

Otto Müller
Stadtpräsident Dietikon



«Die Bahn hilft, das Limmattal gezielt zu entwickeln und Grünräume zu sichern.»

Filippo Leutenegger
Stadtpräsident Dietikon



«Für uns ist die Erschließung des Wirtschaftsraums Nord sehr wichtig.»

Sandra Rottensteiner
Gemeindepräsidentin Urdorf



«In Schlieren setzen wir bei der Zentrumsplanung seit langem auf die Bahn.»

Toni Brühlmann-Jecklin
Stadtpräsident Schlieren



«In Spitzenzeiten sind die Busse von Dietikon nach Spreitenbach überlastet.»

Valentin Schmid
Gemeindepräsident Spreitenbach

Was kostet die Limmattalbahn wirklich?

Das müssen Sie wissen Die Limmattalbahn ist heiss diskutiert. Diese Punkte sorgen immer wieder für Verwirrung.

1 Wie viel kostet die Limmattalbahn wirklich?

Es werden einige Zahlen herumgebeten. Gerne auch die Zahl 1 Milliarde Franken. Das ist falsch. Abgestimmt wird am 22. November über Staatsbeiträge in Höhe von maximal 646,6 Millionen Franken. Maximal 510,3 Millionen (Der Bund hat die Übernahme von 35% der Kosten in Aussicht gestellt) sind u. a. für den Bau des Tram-Trassees, die bahntechnischen Anlagen, Sicherheit, Haltestellen, Entschädigungen und ein Depot. Weitere 136,3 Millionen für Kapazitätserweiterungen des Limmattaler Strassennetzes. Die Kosten für das Rollmaterial werden von der noch zu bestimmenden Betreibergesellschaft des Trams übernommen.

Zürich, Schlieren, Urdorf und Dietikon, Transportunternehmen und Werke müssen für insgesamt 28,6 Millionen aufkommen für diverse Anpassungen.

Der Kanton Aargau hat seine 196 Millionen bereits bewilligt.

Die jährlichen Betriebskosten werden bei einem 15-Minuten-Takt mit rund

13 Millionen angegeben. Der Kostendeckungsgrad von 60 bis 70% wird von der Glattalbahn abgeleitet.

2 Müssen die Steuern nach einem Ja zur Abstimmung erhöht werden?

Die Gelder für die Limmattalbahn sind heute schon vorhanden und werden dem Verkehrsfonds entnommen. Weil die Gelder vorhanden sind, braucht es dafür keine Steuererhöhungen.

3 Ein Tram parallel zur S-Bahn?

Was auf den ersten Blick unlogisch erscheint, macht bei genauerer Betrachtung Sinn. Die Limmattalbahn erschliesst nämlich bevölkerungsreiche Quartiere und Gebiete, deren Entwicklung in Planung ist. Sie bringt Passagiere von dort zu den S-Bahn-Stationen. Die Limmattalbahn hat damit eine andere Funktion als die Nahverkehrszüge auf dem SBB-Gleisnetz.

4 Gehts auch ohne Limmattalbahn?

Nein, sagen der Regierungsrat, der Kantonsrat, die Limmattaler Gemeinden, Gewerbe und Wirtschaft. Die Limmattalbahn sei die Hauptmassnahme für das Agglomerationsprogramm Limmattal. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur (etwa Strassennetz und S-Bahn) seien stark ausgelastet. Weil Bevölkerung und Zahl der Arbeitsplätze wach-

Wer ist dafür – und wer dagegen?

Pro Limmattalbahn: Zürcher Regierungsrat, Kantonsrat, Der Bund, Die Aargauer Regierung, der grosse Rat Aargau, Die Exekutiven der Stadt Zürich und aller Gemeinden im Bezirk Dietikon. Mit einer Ausnahme alle Dietiker Stadtparlamentarier. Alle Limmattaler Kantonsräte sämtlicher Parteien. Der Gewerbeverband Limmattal und seine lokalen Sektionen. Der Industrie und Handelsverein Dietikon, die Wirtschaftskammer Schlieren, die Vereinigung für Industrie, Handel und Dienstleistungen Spreitenbach. Der Hauseigentümerverband Schweiz und der HEV Dietikon-Urdorf. Die Kantonalparteien von: SP, FDP, VP, GLP, Grüne, EVP, EDU.

Kontra Limmattalbahn: Komitee «Masslose Limmattalbahn - Nein!», HEV Schlieren, Demokratische Partei Dietikon, SVP Kanton Zürich. Eine knappe Mehrheit der Schlieremer Stadtparlamentarier.

Stimmfreigabe: AL

sen, werde die Zahl der täglichen Fahrten um 25% zunehmen. Auch wird damit gerechnet, dass sich die Nachfrage im ÖV längerfristig verdoppelt. Die Limmattalbahn und der Strassenausbau sollen die Mobilität garantieren.

5 Warum ein Tram und nicht Busse?

Natürlich könnte die Feinverteilung der Passagiere auch mit Bussen bewerkstelligt werden. Allerdings würde dies Nachteile mit sich bringen: Ein Tram hat mit insgesamt 250 Sitz- und Stehplätzen eine höhere Transportkapazität als die grössten Doppelgelenkbusse mit 200 Plätzen. Busse müssten also einen höheren Takt fahren, um die gleiche Menge Passagiere zu befördern. Dazu kommt, dass die Limmattalbahn dank Eigentrassee 92 Prozent der Strecke unabhängig vom restlichen Verkehr zurücklegt und damit nicht im Stau steckenbleibt. Sie ist daher punktieller als Busse, die sich im Mischverkehr bewegen. Auch für sie müsste ein Eigentrassee separiert werden, um die Pünktlichkeit jederzeit zu gewährleisten.

6 Ist die Limmattalbahn sicher?

Dass es zu Unfällen der Limmattalbahn mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen wird, kann nicht vollständig ausgeschlossen werden. Doch die Planer versuchen, zu verhindern, dass die Unfallrate so hoch sein wird, wie bei der Glattalbahn. Aufgrund der vielen Unfälle im Glattal überprüften sie 2012 das Limmattalbahn-Projekt erneut auf Sicherheitsrisiken. Die Folge: Es wurden mehrere zusätzliche Barrieren eingeplant. Alle Kreuzungen von Schiene und Strasse sind im Eigentrassee grundsätzlich licht-

Darüber wird im Kanton am 22. November abgestimmt

Die Limmattalbahn (ein Tram) soll Altstetten mit Killwangen verbinden und die grössten Stadt- und Entwicklungsgebiete erschliessen. Die 13,4 Kilometer lange Strecke wird 27 Haltestellen aufweisen. 2019 soll die erste bis Ende 2022 die zweite Etappe in Betrieb genommen werden. Am 22. November wird über die Kantonalzürcher Staatsbeiträge für den Bau der Limmattalbahn und die Erweiterung von Strassenkapazitäten abgestimmt (siehe Haupttext). Die Gesamtkosten für die Limmattalbahninfrastruktur von 755 Millionen teilen sich der Bund und die Kantone Zürich und Aargau. (JK)

signalgesichert. Im Mischverkehr gibt es auch Einmündungen ohne Ampel, dort fährt die Limmattalbahn aber langsamer, weil sie sich im Strassenverkehr bewegt. An den Kreuzungen Dreispitz Dietikon, Mutschellenstrasse Dietikon und Land-/Zürcherstrasse Killwangen wird die Bahn getrennt vom Strassenverkehr geführt, in dem sie eine Über- oder Unterführung passiert. (FNI/JK)



Dossier zur Limmattalbahn auf limmattalerzeitung.ch