

Gesamt

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 41 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 205'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 380.1
Abo-Nr.: 1077495
Seite: 19
Fläche: 41'313 mm²

Die Limmattalbahn rollt bereits - auf Gummipneus

Im Schlieremer Parlament will die SVP heute den Bau der Bahn stoppen. Am Wochenende war diese aber voll in Fahrt. Ein Bus simulierte den Betrieb.

Von Helene Arnet

Schlieren/Dietikon - Der erste Chauffeur der Limmattalbahn heisst Naser Mehmedi. Er ist Maler und Schlosser und aushilfweise Buschauffeur. Neuerdings heisst sein Traumberuf LTB-Führer. Er und ein Kollege haben nämlich am Samstag vier Stunden lang in einem Minibus interessierte Limmattalerinnen und Limmattaler im Viertelstundentakt auf der künftigen Trasse der Limmattalbahn hin und her chauffiert, und das hat offenbar allen Spass gemacht.

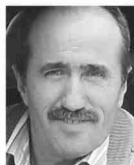
«Ich hatte lauter zufriedene und fröhliche Fahrgäste», sagt Mehmedi. Das wunderte ihn nicht. «Sie durften gratis Bus fahren und bekamen erst noch Kaffee und Gipfeli dazu.»

SVP will die Bahn verhindern

«Wir fahren Limmattalbahn», hiess die Aktion der SP Limmattal und der CVP des Bezirks Dietikon. Gar keine Freude daran hat die SVP Schlieren: Sie findet, dass es nie so weit kommen soll, und hat deswegen ein Postulat «Contra Limmattalbahn» eingereicht, das heute Abend im Parlament behandelt wird. Schlierens Stadtrat wird darin aufgefordert, aus dem Projekt auszusteigen, da Schlieren keine LTB nötig habe. Profitieren werde nicht das Zürcher Limmattal, sondern der Kanton Aargau. Auch sei die Stadtbahn viel zu teuer. Die SVP will lieber mehr Busse als eine neue Bahn.

Mit solchen Fragen wurde am Samstag beim «Limmattalbahn-Fahren» auch Gesamtprojektleiter Daniel Issler, konfrontiert. Er ist der Ansicht, dass vor allem das Siedlungswachstum vielen Leuten Sorge bereite. Das Limmattal wächst allerdings auch ohne LTB, wie die grosse Überbauung bei der künftigen Haltestelle Stadtpark Schlieren vor Augen führt. «Dass dieses Wachstum geordnet

abläuft, ist tatsächlich sehr wichtig», sagt Issler. Die Limmattalbahn sei dabei



Naser Mehmedi lenkte den Bus und ist damit der erste Limmattalbahn-Chauffeur. Das ist sein neuer Traumberuf.

aber förderlich. «Sie gibt dem Raum eine Struktur, eine einheitliche Gestaltung und damit auch eine eigene Identifikation.» Diese Stadtbahn vernetze das Limmattal und stärke so die ganze Region.

Issler bestreitet nicht, dass Schlieren mit Bussen bereits heute gut bedient ist. «Diese Busse sind aber als Vorläufer der Stadtbahn gedacht», sagt er. Das Bussystem werde danach neu konzipiert und auf die LTB ausgerichtet. «Davon werden auch die Gemeinden rechts der Limmattal profitieren.» Die Kosten von grob geschätzten 600 bis 700 Millionen Franken werden zu drei Vierteln vom Kanton Zürich, zu einem Viertel vom Kanton Aargau übernommen. Die Chancen stehen gut, dass der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Drittel beisteuert.

Nicht vor dem Jahr 2020

«Einsteigen bitte», ruft LTB-Chauffeur Mehmedi, er sei schon in Verzug. Rund 150 Leute benutzen an diesem Samstag die provisorische Limmattalbahn. Die Fahrt von Dietikon nach Schlieren führt vom Bahnhof Dietikon erst die SBB-Gleise entlang und biegt dann in Richtung Industrie Luberzen (Urdorf) ab zur Kantonsschule.

«Cool, ich bekomme eine eigene Haltestelle», sagt ein Mittelschüler. «Davon wirst du hoffentlich nicht mehr profitie-

ren», erwidert seine Sitznachbarin. Sonst müsste er nämlich bis 2020 in der Kanti ausharren - dann soll der erste Abschnitt in Betrieb gehen.

Auch vor dem Spital Limmattal wird die LTB halten. Dieses ist bisher mit dem öffentlichen Verkehr nicht optimal erschlossen. Laut Issler wird die genaue Lage der Haltestelle noch auf den Neubau abgestimmt. Es folgt die steile Kesslerstrasse, die mit ihren 9 Prozent Steigung eine echte technische Herausforderung ist. Normale Stadtbahnen bewältigen maximal 7 Prozent. Laut Issler ist geplant, das Problem mit kurzen Absenken und Überdeckungen zu lösen.

Sie soll nicht quietschen

Ob denn die Stadtbahn wie Zürcher Trams in den Kurven quietschen werde, wird der Projektleiter gefragt. Das moderne Bahnmaterial sei leise, beruhigt er. Und er verspricht: «Wir werden den Lärm auf alle Fälle an der Quelle bekämpfen.» Die Limmattalbahn ist durchgehend zweispurig geplant und soll möglichst auf eigener Trasse fahren.

Issler kündigt an, dass jetzt ein Beirat gebildet werde, damit mehr Leute in die Planung einbezogen werden können. Ein wichtiger Schritt, denn für Urs Ramer, Präsident der Bezirkspartei der CVP, zeigte die Veranstaltung deutlich, dass noch ein grosser Aufklärungsbedarf bezüglich Limmattalbahn besteht. Ein Eindruck, den Kantonsrat Rolf Steiner, Präsident der SP Limmattal, bestätigt: «Es kamen sehr interessierte Leute, und ich glaube, sie bekamen Informationen, die sie weiterführten.»



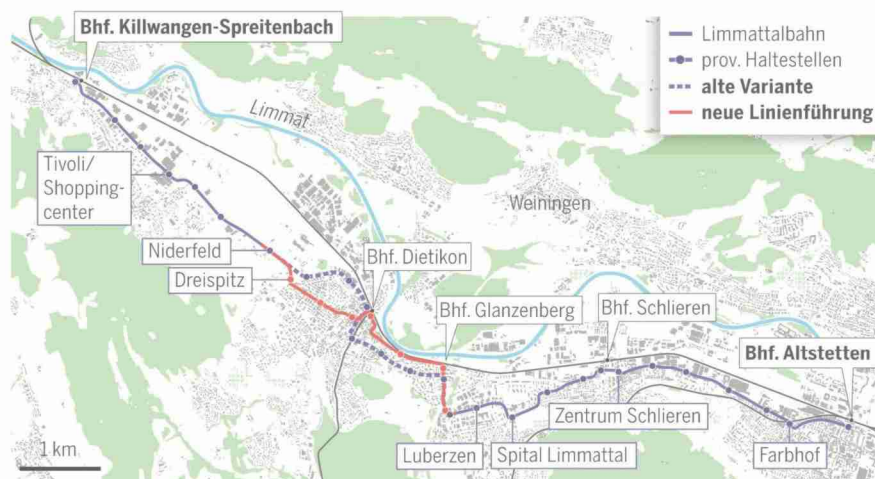
Gesamt

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 41 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 205'398
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 380.1
Abo-Nr.: 1077495
Seite: 19
Fläche: 41'313 mm²

Trasse der künftigen Limmattalbahn



TA-Grafik mt / Quelle: Zürcher Verkehrsverbund ZVV