Thomas Grädel
Müllerstrasse 5
8952 Schlieren

STADT SCHLIEREN							
G-Nr. 930	A-Nr.			A/StR			
Z:	E 08. Feb. 2011			↓			
Kopien	P	FL	W	E	BP	SG	WVA
RV							
StS							
GL							

SVP Schlieren

Schlieren, 2. Februar 2011

Postulat Contra Limmattalbahn

Der Stadtrat wird aufgefordert, bezüglich der Limmattalbahn beim Kanton zu intervenieren, dass Schlieren keine LTB benötigt, die Kosten zu hoch sind, und der anfallende Mehrverkehr mit einem verdichteten und verbesserten öffentlichen Verkehrsnetz schneller und vor allem kostengünstiger realisiert werden kann.

Begründung:

Von der geplanten LTB-Route können die Züricher Gemeinden nicht profitieren. Die Züricher Gemeinden rechts der Limmat haben wiederum keine direkte Verbindung, weder zum Hauptbahnhof Zürich, noch in die benachbarten Aargauer Gemeinden. Die Streckenplanung dient vor allem dem Kanton Aargau. Dies führt wiederum zu einem erhöhten Wettbewerbsvorteil für die Aargauer Gemeinden. Der grösste Pendlerstrom Richtung Zürich kommt aus dem ländlichen Aargau zwischen Reuss und Rhein. Gemäss Statistischem Amt des Kantons Aargau arbeiten knapp zwei Drittel der aargauischen Wegpendler im Raum Zürich. Im Jahr 2000 waren das schon rund 67 000; Tendenz steigend. Nur die S-Bahn kann eine Entlastung der Ost-West-Strassenzüge im Limmattal bringen. Hiefür sieht die 4. Teilerweiterung des ZVV 2015 eine dritte S-Bahnlinie (S 19) durchs Limmattal vor, mit je einem Ast Richtung Muri und Koblenz. Ganz sicher erreicht man das nicht mit einem Tram, das auf Umwegen mit 25 Zwischenhalten durch Städte rollt, durch die hindurch längst die S-Bahn verläuft.

Die Referenten pro LTB sprechen von «Identitätsstiftung», von «Impulsen zur Siedlungsentwicklung» und «deren Anpassung an die LTB». Schlieren hat schon längst ein Stadtentwicklungskonzept. Als Folge davon sind neue grosse Wohnüberbauungen bereits bezogen, im Bau oder werden noch vor 2016 erstellt sein. Und zwar entlang der SBB-Bahnlinie. Die LTB jedoch führt in Schlieren in das südliche Gemeindegebiet, wo weder neue Grossüberbauungen, noch Geschäftsbauten entstehen werden, und das zusammen mit dem Spital mit drei Buslinien viertelstündlich an vier S-Bahnstationen angeschlossen ist.

Während 2009 der aargauische Bau-, Umwelt- und Verkehrs-Departementschef Beyeler noch von der LTB als Mittelverteiler sprach, bezeichnete der Kanton ZH die LTB im 2010 als Feinverteiler. Was gilt nun?

Die vorgesehenen Niederflur-Trams haben zwar die doppelte Transportkapazität, kosten aber das Sechsfache eines Gelenkbusses. Dafür kann man etliche (Trolley-)Busse anschaffen und in dichter Folge fahren lassen. Platz ist auf der Zürcher- bzw. Badenerstrasse zwischen Farbhof und Dietikon für eine Busspur vorhanden, in Schlieren ist sie bereits Tatsache. Dies hat zudem den Vorteil, dass die Fahrgäste unmittelbar vom Bus aufs Trottoir ein- und aussteigen können. Die LTB soll aber in der Strassenmitte fahren, was Traminseln und damit für Fussgänger gefährliche Fahrbahnüberquerungen nötig macht.

Die Projektbefürworter reden weder von den Kosten des Rollmaterials, Lärmschutzes und Betriebes, nur von den Baukosten. Diese stellen für die Gemeinde ebenfalls erhebliche Kosten dar, da sie für die Anfahrtswege zu den Haltestellen aufkommen müssen. Die Betriebskosten werden pro Haltestelle berechnet und belasten das Budget jährlich. Und zwar in weit grösserem Ausmass! Denn Haltestellen werden nicht eingespart, aber Tramhaltestellenabfahrten kosten gemäss der Kostenteilerverordnung bei der LTB das Dreifache. Schlieren musste rechnerisch bereits im 2010 1,7 Mio. Franken an das Defizit vom ZVV aufwenden.

Betrachtet man die prognostizierten Zahlen vom Statistischen Amt des Kantons Zürich bezüglich der Bevölkerungsentwicklung von 2009 bis 2030, sind dies im Limmattal lediglich 7000, im Glattal (Glow) jedoch mit 22'000 Einwohnern über das Dreifache. Auch aus diesem Grunde muss auf die LTB verzichtet werden.

P. Rupp

J. H. Schmid

per ⁰⁰

A. Nanni

W. K. ...