

Limmattalbahn nützlich oder unnützlich?

Grundsätzlich ersetzt die Limmattalbahn die Buslinie 303 mit beinahe identischer Linienführung, das ist Tatsache!

	Mit Limmattalbahn	Ohne LTB, mit bestehenden Bussen	Bus besser / schlechter	Resultat Limmattalbahn
Buslinie 303 vom Farbhof bis Bhf. Killwangen	Ja, im 15 Minutentakt	Ja, alle 10 bis 15 Minuten Bus 303	Bus ist leistungsfähiger	unnützlich
Trolleybus 31 Farbhof - Schlieren	Nein, neu mit 2er Tram	Ja, bis HB Zürich	Gleich, aber nicht bis HB	unnützlich
Direktanschluss Bahnhof Schlieren	Nein	Nein	Keine Verbesserung	unnützlich
Direktanschluss Spital Schlieren	Ja	Ja, mehrere Buslinien	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Ortsmitte Urdorf	Nein	Ja, mehrere Buslinien	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Schlieren Nord	Nein	Wenige Buslinien	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Kantonsschule Urdorf	Ja	Ja, mehrere Buslinien, auch 303	gleich, Tram anstatt Bus 303	unnützlich
Erschliessung Bahnhof Glanzenberg	Nein	Ja, mit bestehendem Bus	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Bahnhof Dietikon	Ja	Ja, mehrere Buslinien, auch 303	gleich, Tram anstatt Bus 303	unnützlich
Erschliessung Limmattfeld Dietikon	Nein	Ja, mit Bus	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Niederfeld Dietikon	Ja, im 15 Minutentakt	Ja, Bus 303 alle 10-15 Min.	Bus ist leistungsfähiger	unnützlich
Erschliessung Ikea	Ja, im 15 Minutentakt	Ja, Bus 303 alle 10-15 Min.	Bus ist leistungsfähiger	unnützlich
Erschliessung Shoppingcenter	Nein	Ja, mehrere Buslinien (303 inkl.)	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Tivoli	Ja, im 15 Minutentakt	Ja, mehrere Buslinien (303 inkl.)	Keine Verbesserung	unnützlich
Erschliessung Bahnhof Killwangen	Ja, im 15 Minutentakt	Ja, Bus 303 alle 10-15 Min. und Aargauerbus bis Baden	Bus ist leistungsfähiger	unnützlich
Ort Spreitenbach	Nein	Ja, Bus 303 und Aargauerbus	Verschlechterung mit LTB	unnützlich
Ort Killwangen	Nein	Nein	Keine Verbesserung	unnützlich

Es gibt keine Situation, wo die Limmattalbahn besser Wohngebiete erschliessen wird als die jetzt bestehenden Buslinien. Im Gegenteil: mit der Limmattalbahn wird die Erschliessung schlechter und erst dann gleichwertig, wenn die Limmattalbahn im 7,5 Minutentakt fährt (nicht wie in den ersten Jahren vorgesehen nur mit 4 Trams in einer Stunde auch zur Hauptverkehrszeit) und wenn mit Sicherheit die Tramlinie 2 nach Schlieren verlängert wird.

Die 1'060'000'000 Fr. teure Limmattalbahn soll Wachstum fördern, damit die Investition rentabel wird.

Behauptungen, was der Bau der Limmattalbahn an Wachstum auslöst.	Bestehende Überbauungen, die ohne Limmattalbahn gebaut wurden
<ul style="list-style-type: none"> - Investoren für das Niederfeld in Dietikon bauen nur wegen der Limmattalbahn. - Für die Tivoli-Neubauten braucht es die Limmattalbahn. - Die Freiflächen in Killwangen (zwischen Killwangen und Neuenhof) werden für Investoren interessant. - An Stelle älterer Häuser längs der Limmattalbahn in Schlieren und Dietikon werden neue Häuser mit höherer Ausnutzungsziffer und dadurch höherer Rendite gebaut. - Ältere Häuser längs der Limmattalbahn in Schlieren und Dietikon werden mit noch zu genehmigenden höheren Ausnutzungsziffern renoviert und aufgestockt. Dadurch und mit viel höheren Mietpreisen werden höherer Renditen erzielt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Das Shoppi und das Tivoli, das spreitenbacher Industriegebiet, inkl. Ikea. - Das riesige Industriegebiet und die sehr grosse Überbauung Limmattfeld in Dietikon. - Das Goldschlägigebiet und Rietpark (Wohnungs- und Industriegebiet) in Schlieren. - Limmattalspital und Kantonsschule (Kaum Wohnorte längs der Limmattalbahn) . - Das in Ausführung befindliche Geistlichareal . <p>Gewünschte nicht realistische Wachstumsmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Längs einer lauten Innerortsverkehrsachse mit viel Stau teure Wohnungen zu bauen, ist für Investoren spekulativ und ein sehr hohes, kaum kalkulierbares Risiko. - Das mögliche Wachstumsgebiet von Killwangen ist weit weg von der Limmattalbahn. - Für das Niederfeld in Dietikon, die geplanten Tivolineubauten und das Industrieerweiterungsgebiet Spreitenbach in Richtung Grenze Dietikon genügt eine Buserschliessung. <p>Weitaus am meisten würde der Kanton Aargau von der Limmattalbahn profitieren.</p>

Mit der Limmattalbahn sollen bestehende Verkehrsprobleme gelöst werden. Warum das nicht so sein wird.

Verkehrsprobleme	Verbessert / Verschlimmert
Schlieren Zentrum mit der Limmattalquerverbindung	Verschlimmert: Die Tramhaltestelle, ampelgesteuert für die Limmattalbahn und das 2er-Tram, steht mitten auf der Kreuzung (2.fache Kreiselüberfahung). Der Individualverkehr, inkl. Busverkehr wird alle paar Min. abgewürgt. Es gibt keine wirksame Verkehrsplanung, das Zentrum von Schlieren zu umfahren.
Dietikon Zentrum, Hauptkreuzung Achse Aargau – Zürich-Altstetten und Abzweigung Richtung Mutschellen.	Verschlimmert: Die Limmattalbahn und die BD-Bahn, fahren in 2-3 Minutentakt ampelgesteuert über diese Hauptkreuzung. Der Individualverkehr, inkl. Busverkehr wird abgewürgt. Zudem sind in Dietikon sehr viele Mischverkehrsstrecken geplant. Es gibt keine wirksame Verkehrsplanung, das Zentrum von Dietikon zu umfahren.
Strassenbaumassnahmen des Kantons Zürich. Separatkredit von 136'000'000 Franken	Verschlimmert für Dietikon und Schlieren: Diese Strassenbauten sind nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Wäre das anders, wären diese Massnahmen im Kredit Limmattalbahn mit dabei und es gäbe 35% Subvention vom Bund. Die Massnahmen sind überfällig und dienen dem besseren Verkehrsfluss zu Berufsverkehrszeiten in Richtung Stadt Zürich (Hardturm). Es gibt keine wirksamen Massnahmen, dass der Berufsverkehr zwischen dem Aargau und dem Mutschellen nicht durch die Steinmürlistrasse in Dietikon (mit dem täglichen Stau) erfolgt.
Staus zu Berufsverkehrszeiten bei der Hallerkreuzung und Schönenwerdkreuzung	Verschlimmert: Es nützt nichts, die bestehende Bahnbrücke durch eine neue Brücke mit einer Verkehrsspur mehr zu ersetzen, wenn es vor und nach dieser Brücke einspurig bleibt. Mehr Stau wird es zudem geben, weil es durch Schlieren und Dietikon aus Platzgründen für die Limmattalbahn notwendig wird, Spurreduktionen zu machen.

Rentabilität der Limmattalbahn

Angaben des Regierungsrates	Überprüfung
Der Deckungsgrad für die Limmattalbahn wird 60 bis 70 % betragen.	Die Limmattalbahn ersetzt die Buslinie 303. Diese Buslinie hat zurzeit einen Deckungsgrad unter 50 %. Es ist unmöglich, mit einer in Bau und Betrieb sehr viel teureren Bahn (im Vergleich zum Bus) einen höheren Deckungsgrad zu erreichen.
Infolge des erhofften Wachstums werden die Fahrgastzahlen sehr stark steigen und so den Deckungsbeitrag erhöhen. Die erwartete regionale Siedlungssteigerung im Limmattal werde vom Jahr 2010 bis 2030: Personen: + 17 % / Beschäftigung: + 29% sein. Vom Jahr 2030 bis 2040: Innert 10 Jahren Personen nochmals +18% / Beschäftigung nochmals +17 % Im Aargauer Teil sollen es von 2010 bis 2030: Personen: + 39% / Beschäftigte: + 25% sein.	Das kantonale statistische Amt errechnet jährlich die Wachstumsprognosen, auch für das Limmattal mit einem unteren und oberen zu erwartenden Wert. Der Regierungsrat übernimmt den höheren Wert. Dieser Wert wird an die regionalen, viel höheren Erwartungen (Agglo-Programm Limmattal) angepasst. Wegen der Limmattalbahn wurden diese Zahlen nochmals entsprechend der bis zum Jahr 2030 ausgeführten Bauentwicklung erhöht (Niderfeld in Dietikon, Tivoli-Neubauten, Freiflächen in Killwangen, Industriegebiet Spreitenbach Ost und die Erneuerung aller Häuser längs der Tramlinie in Schlieren und Dietikon). Diese Wunschentwicklung ist Bedingung zum Erreichen nebenstehenden Wachstums.
Daraus hat der Kantonsrat die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Limmattal wie folgt festgelegt: Bis zum Jahr 2030 gegenüber heute wird sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr mindestens verdoppeln.	Die Siedlungssteigerung ist bei ausgeführter obiger Bauentwicklung bis zum Jahr 2030: Personen + 17% / Beschäftigte + 29%, ergibt wohl kaum eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen für die Limmattalbahn gegenüber dem heute schlecht ausgelasteten Bus 303.
Der Regierungsrat rechnet, dass vom Spital alle 1200 Mitarbeiter das Tram benutzen werden und an der Kantonsschule täglich mit 2200 Ein- und Aussteigern.	Als Folge des Schichtbetriebes werden alle Mitarbeiter des Spitals, nach dem Neubau mit zusätzlicher riesiger UG-Garage, einen Parkplatz erhalten können. Patienten und Besucher kommen zu über 90% mit dem Auto (grosser Parkplatz vorhanden). Kanti: Lehrer haben alle einen Parkplatz und nur etwa ein Dutzend Schüler wohnen im Einzugsbereich der LTB.

Schlussfolgerung:

Das Projekt Limmattalbahn basiert auf unrealistischen Annahmen und Prognosen, ist völlig unnötig, gefährlich und teuer. Zudem ist das Limmattal mit S-Bahn und Bus bereits hervorragend erschlossen. Die Limmattalbahn als Feinverteiler ist überflüssig, denn sie wird von Altstetten bis Dietikon weitestgehend parallel zur S-Bahn fahren, durch stark besiedeltes Gebiet mit engen Raumverhältnissen.