

Limmattalbahn-Abstimmung (2)

«Halbe Sachen machen keinen Sinn»

Text: Martin Gollmer, Fotos: ZVG – Otto Müller, Ex-Stadtpräsident von Dietikon, befürwortet trotz Widerstand in der betroffenen Bevölkerung auch den Bau der 2. Etappe der Limmattalbahn ab Schlieren nach Killwangen-Spreitenbach. Ein Verzicht auf diese Etappe ergäbe ein «extrem teures Abstellgleis ohne Gegenwert» und würde zu einem «planerischen Scherbenhaufen quer durch das Limmattal» führen, sagt er im Interview mit dem «Dietiker».

Herr Müller, die Stadt Dietikon hat in der kantonalen Volksabstimmung vom November 2015 den Bau der Limmattalbahn mit 64% Nein-Stimmen deutlich abgelehnt. Jetzt sind Sie Co-Präsident des Komitees «Nein zur halben Limmattalbahn», das die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» bekämpft, die am 23. September zur Abstimmung kommt. Zur Wiederwahl als Stadtpräsident sind Sie dieses Jahr nicht mehr angetreten. Können Sie nun, da Sie keine politische Verantwortung mehr tragen, auch gegen den Willen der Mehrheit der Dietiker politisieren?

Otto Müller: Der Stadtrat hat sich immer ganz klar für dieses wichtige Zukunftsprojekt eingesetzt - auch nach der Volksabstimmung vom November 2015. Ich bedaure aber sehr, dass es nicht gelang, die Mehrheit der Limmattaler Bevölkerung für dieses Generationenprojekt zu gewinnen. Ich bin aber überzeugt, dass auch die Limmattaler gegen einen Abbruch auf halbem Weg sind.

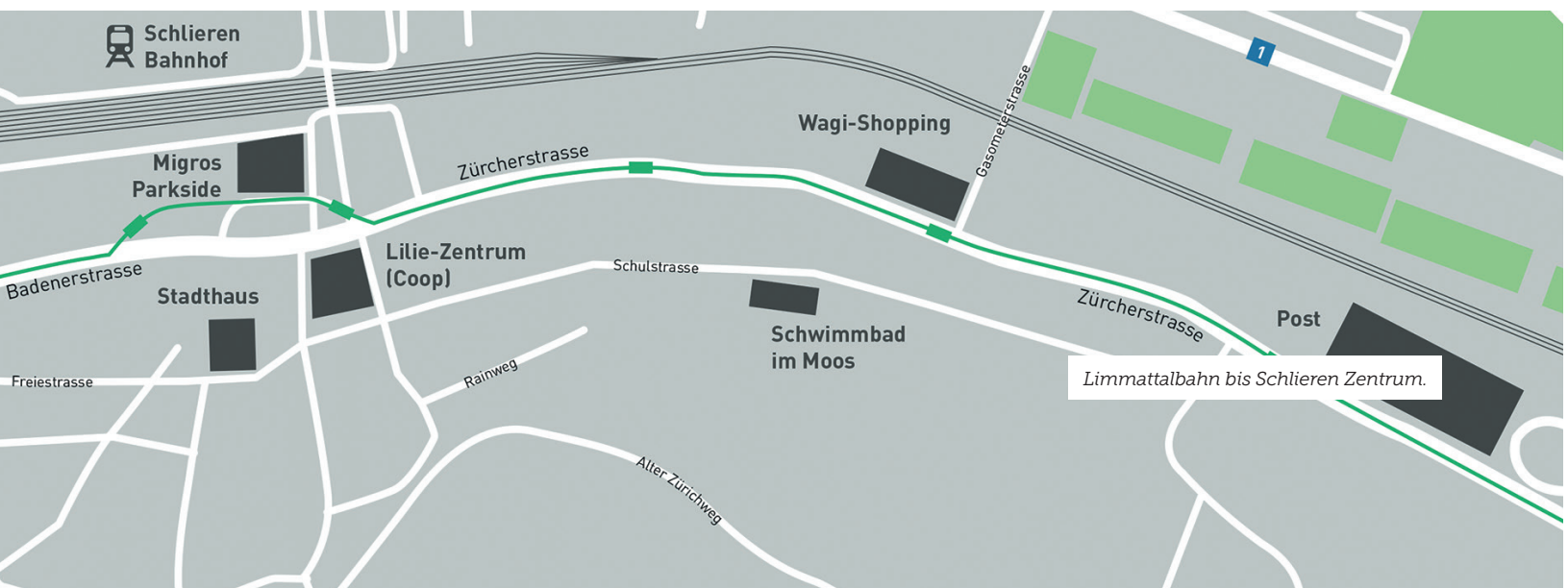
Welche Gründe sprechen dafür, ein Projekt, das die Steuerzahler 755 Millionen Franken kostet, trotz grossem Widerstand in der direkt betroffenen Bevölkerung im Limmattal und in Dietikon ganz zu realisieren – also inklusive 2. Etappe von Schlieren über Dietikon nach Killwangen-Spreitenbach?

Otto Müller: Halbe Sachen machen keinen Sinn! Die Stadtzentren sollen vom Durchgangsverkehr entlastet



Otto Müller, Co-Präsident des Komitees «Nein zur halben Limmattalbahn».

werden. Dazu wird das übergeordnete Strassennetz ausgebaut. Dies ist nur parallel zum Bau der Limmattalbahn möglich. Ein Abbruch löst keine Verkehrsprobleme, sondern verschlimmert diese. Nach jahrelanger Planung würde der Abbruch ein extrem teures



Limmattalbahn bis Schlieren Zentrum.

Abstellgleis ohne Gegenwert und einen planerischen Scherbenhaufen quer durch das ganze Limmattal bedeuten.

Welche negativen Konsequenzen für Dietikon ergeben sich, wenn der Bau der 2. Etappe der Limmattalbahn ab Schlieren abgelehnt würde?

Otto Müller: Einen grossen Scherbenhaufen! Keine Entlastung der Zentren vom Verkehr, keine Stadterneuerung, kein Ausbau der Umfahrungsstrassen. Dietikon käme in eine Abwärtsspirale. Das kann ja wirklich niemand wollen.

Ein wichtiger Grund für die Ablehnung der Limmattalbahn in der Region ist, dass viele Leute Angst vor einem überbordenden Wachstum im Limmattal und in Dietikon haben. Was antworten Sie diesen Leuten?

Otto Müller: Die Limmattalbahn reagiert auf Wachstum, das schon stattgefunden hat. Sie sorgt dafür, dass das Verkehrssystem künftig für die Einwohnerinnen und Einwohner sowie das Gewerbe bzw. die Wirtschaft attraktiver wird.

Die Limmattalbahn soll helfen, das Zentrum Dietikons vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Könnte das nicht auch anders als mit einer Bahn erreicht werden?

Otto Müller: Darüber wurde im Vorfeld der Abstimmung intensiv diskutiert und entschieden. Die Limmattalbahn ist die beste Lösung, um die Zentren vom reinen Durchgangsverkehr (rund 20 bis 30% des Verkehrs) wirkungsvoll zu entlasten. Sie ist Teil eines Gesamtverkehrssystems und löst die Ausbauten am übergeordneten Strassennetz aus.

Statt weniger Staus würde es mit der Limmattalbahn mehr Staus geben wegen der vielen Strassenquerungen in beengten Verhältnissen, sagen die Gegner. Die vielen Bahntrasseequerungen stellen zudem ein Sicherheitsrisiko für Autos und Fussgänger dar. Das zeige das Beispiel der Glattalbahn. Wie reagieren Sie auf diese Bedenken?

Otto Müller: Die Limmattalbahn fährt zum grossen Teil auf einem eigenen Trasse. Den Sicherheitsbedenken wurde sehr gut Rechnung getragen und Erfahrungen von der erfolgreichen Glattalbahn sind eingeflossen.

Von Schlieren über Dietikon bis Killwangen-Spreitenbach fährt heute ein Bus. Die gleiche Strecke wird auch noch von der S-Bahn bedient. Warum genügt das nicht, und braucht es die Limmattalbahn?

Otto Müller: Fahren sie doch am Morgen mit den überfüllten S-Bahnen! Die Busse bleiben im Verkehr stecken. Die Limmattalbahn schafft neue Verbindungen, die es bislang in dieser Qualität nicht gab.

Der Bau der 2. Etappe der Limmattalbahn ist während zwei bis drei Jahren mit viel Lärm und einschneidenden Verkehrsbeschränkungen verbunden, vor allem im Zentrum Dietikons. Das sorgt in der breiten Bevölkerung für Unmut und bei den betroffenen Gewerbetreibenden für Existenzängste. Was sagen Sie diesen Leuten?

Otto Müller: Bauen führt zu Unannehmlichkeiten, das lässt sich nicht verhindern. Die Situation in Schlieren zeigt aber, dass es gut und speditiv vorwärts geht und die Existenzängste nicht begründet sind. Die Stadt Dietikon ist im Kontakt mit den Gewerbetreibenden und entwickelt gemeinsam mit ihnen Lösungen.

Die Linienführung der Limmattalbahn im Zentrum Dietikons mit der Schlaufe zum Bahnhof ist umstritten. Was wären die Alternativen gewesen? Lässt sich das nicht mehr ändern?

Otto Müller: Entschieden ist entschieden. Die beste Lösung wird nun realisiert. Der Bahnhof muss angefahren werden, nur so entsteht eine gute Transportkette.

seit 1944
Locher

DROGERIE • HEILMITTEL
www.drogerie-locher.ch

- Dietikon
- Geroldswil

Unsere Drogerien sind bekannt für ein breit gefächertes Sortiment an Naturheilmittel

- ▶ Spagyrik
- ▶ Schüssler Salze
- ▶ Homöopathie
- ▶ Gemmo Knospenmazerat
- ▶ Heilkräuter und Tinkturen

