

Fleurop. The power of flowers.



LIMMATTALBAHN

Aktualisiert am 10.04.13, um 06:28 von Sophie Rüesch

Print

Zu schnell, zu leise, zu lange: Skeptiker üben Kritik am Projekt Limmattalbahn



Zukunftspläne: Visualisierung der Limmattalbahn beim Bahnhof in Dietikon.
Quelle: Zur Verfügung gestellt

Unfälle mit der Glattalbahn häufen sich. Die Limmattalbahn AG will daraus ihre Lehren ziehen. Sorgen bereit vor allem, dass der Bremsweg zu lange, die Bahn zu leise und in dicht besiedeltem Gebiet zu schnell fährt. von Sophie Rüesch

ÄHNLICHE THEMEN

[Kommentar schreiben](#)


50-Jährige in Glattbrugg von Tram erfasst und schwer verletzt

Aktualisiert am 09.04.13, um 11:02



Limmattalbahn: Stadtrat von Dietikon zieht den Fall nicht weiter

Aktualisiert am 28.03.13, um 19:14 von Bettina Hamilton-Irvine



Limmattalbahn führte persönliche Gespräche mit 400 Eigentümern

Aktualisiert am 22.03.13, um 11:31 von Bettina Hamilton-Irvine

Die Glattalbahn verzeichnet dieser Tage traurige Rekorde mit Personunfällen. Am Montagabend erlitt eine Fussgängerin bei einem Zusammenprall schwere Verletzungen.

Nur drei Tage zuvor kollidierte ein Auto mit der Bahn, wobei die Lenkerin ebenfalls schwer verletzt wurde. Eine weitere Passantin wurde im März auf dem Fussgängerstreifen von einem Tram erfasst - mit tödlichen Folgen.

«Unverantwortliche» Planung

Diese Bilanz beunruhigt auch im Limmattal, wird die Glattalbahn doch gerne für Vergleiche mit der Limmattalbahn herbeigezogen.

Thomas Grädel, der Präsident des Vereins «Limmattalbahn - so nicht!», findet es «unverantwortlich, die Limmattalbahn in dicht besiedeltem Gebiet auf Strassenniveau» zu planen - besonders, wo man am Beispiel Glattalbahn doch sehe, welche Gefahren dies berge.

«Die heutigen Stadtbahnen fahren auf den Geraden schnell, leise und haben im Gegensatz zu Bussen einen sehr langen Bremsweg», gibt Grädel zu bedenken.

Das sei eine Kombination, die bei der Glattalbahn «nicht erst in den vergangenen Monaten, sondern bereits seit Beginn» zu Unfällen geführt habe. Dasselbe sei für die Limmattalbahn zu erwarten, befürchtet Grädel.

Die Unfälle mit der Glattalbahn sind zwar fast ausschliesslich auf das Missachten von Signalen zurückzuführen. Das Argument der Eigenverantwortung will Grädel aber nicht gelten lassen. «Der Mensch macht Fehler», sagt er, «daran kann man nichts ändern.» Ansetzen müsse man bei der Konstruktion der Bahnanlage.

«Auch im Glattal passieren die Unfälle nur dort, wo die Bahn auf Strassenniveau fährt», so Grädel. Deshalb fordert sein Verein,

Mio
244

dass die Limmattalbahn in dicht besiedeltem Gebiet unterirdisch verlaufen müsse - und zu «dicht besiedelt» zählt Grädel den Grossteil des geplanten Streckenabschnitts durch Schlieren und Dietikon.

Wenn die Planer diesem Begehren nicht nachkommen, will der Verein versuchen, die Bahn komplett zu verhindern, so Grädel.

Sicherheitskonzept wird vertieft

Bei der Limmattalbahn AG ist man auf das Thema Sicherheit schon seit Beginn des Projekts sensibilisiert: «Sicherheit wird bei uns sehr gross geschrieben», sagt Gesamtprojektleiter Daniel Issler.

Das Sicherheitskonzept, das im Rahmen des Konzessionsverfahrens entwickelt wurde, werde zurzeit noch vertieft, so Issler.

Dabei werde die gesamte Linienführung auf Sicherheitsrisiken abgeklärt, um geeignete Lösungen für neuralgische Stellen zu finden. Bereits beschlossen wurden mittlerweile drei Niveautrennungen, bei denen die Bahn und die Strasse getrennt geführt werden.

Diese sollen in Dietikon bei der Bunkerkreuzung und beim Mutschellenknoten sowie beim Abgang Richtung Killwangen erfolgen.

Ausserdem stehe man in engem Kontakt mit den Verkehrsbetrieben Glattal sowie der Kantonspolizei.

Und so tragisch jeder Unfall sei - für die Planung der Sicherheitsvorkehrungen im Limmattal könne man von den Erfahrungen der Glattalbahn auch profitieren.

So achte man bei der Planung etwa darauf, dass eine hohe Sichtbarkeit der anderen Verkehrsteilnehmer sowie der Bahn selbst gewährleistet wird.

Issler räumt jedoch auch ein, dass Sicherheitsvorkehrungen im Konflikt mit anderen Forderungen stehen können, etwa der Gewährleistung eines attraktiven Fahrplans. Oder der des Verkehrsflusses - eine Forderung, die übrigens auch im Manifest des Gegnervereins ihren Platz findet. «Wenn wir überall Barrieren bauen würden, gäbe es einfach mehr Stau», erklärt Issler.

(az Limmattaler Zeitung)

