

Medienmitteilung

14. August 2018

Kampagnenstart: Nein zur halben Limmattalbahn

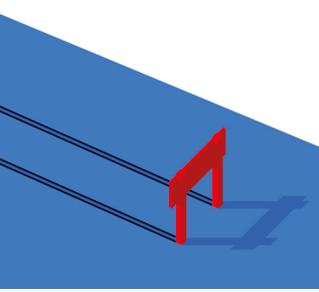
Halbe Sachen machen keinen Sinn. Das gilt auch für die Limmattalbahn, über die der Kanton Zürich am 23. September 2018 zum zweiten Mal abstimmt. Die Abstimmungskampagne des breit abgestützten Komitees «Nein zur halben Limmattalbahn» will der Stimmbevölkerung aufzeigen, dass die Limmattalbahn nur als Gesamtprojekt funktioniert und ein Abbruch unsinnig, undemokratisch und eine Geldverschwendung ist.

Der Abstimmungskampf gegen die Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren» ist eröffnet mit der Auflösung der Teaser-Kampagne von halben in ganze Plakate. Halbe Plakate machen so wenig Sinn wie eine halbe Bahn. Kantonsweit sind ab sofort ganzflächige Plakate zu sehen mit der Botschaft «Eine halbe Limmattalbahn macht keinen Sinn. Abbruch-Initiative Nein», illustriert durch ein Abstellgleis.

Weitere Kampagnenbotschaften appellieren ans schweizerische Demokratieverständnis, wonach ein Entscheid Gültigkeit hat – die Stimmbevölkerung hat 2015 mit 64.5 % dem Gesamtprojekt zugestimmt – und weisen auf die Geldverschwendung im Falle eines Stopps hin. Dieser hinterliesse ein exorbitant teures Abstellgleis ohne Gegenwert und einen planerischen Scherbenhaufen quer durch das Limmattal.

Das breit abgestützte Komitee, dem sämtliche Exekutiven der Limmattaler Gemeinden, 300 Komiteemitglieder aus Wirtschaft und Politik sowie 22 Parteien und Verbände angehören, bekämpft die Volksinitiative. Ebenso lehnt der Regierungsrat die Initiative ohne Gegenvorschlag und der Kantonsrat mit 162 zu 1 Stimme ab.

Anlässlich der heutigen Medienkonferenz zum Kampagnenstart argumentierten kommunale und kantonale Vertreter verschiedener Parteien gegen die Volksinitiative. **Toni Brühlmann-Jecklin (SP)**, Komitee Co-Präsident und Alt-Stadtpräsident Schlieren, verwies auf den weit fortgeschrittenen Bau der Bahn in Schlieren und bezeichnete einen Abbruch als «Auswuchs einer gigantischen Fehlplanung». Der neue Dietiker Stadtpräsident **Roger Bachmann (SVP)**, betonte sowohl die Wichtigkeit der Limmattalbahn als Gesamtverkehrsprojekt mit flankierenden Massnahmen für den Strassenverkehr als auch die Bedeutung für die Stadterneuerung: «Entlang des Trasses soll eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität stattfinden. Es gibt Projekte, die bereits in der Realisierung sind. Ein Abbruch würde dieser positiven Dynamik den Schwung



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“

Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

nehmen». Kantonsrat und Präsident des Industrie- und Handelsverein Dietikon, **Josef Wiederkehr (CVP)**, sieht in der Limmattalbahn den Schlüssel zu einem leistungsfähigen Gesamtverkehrssystem im staugeplagten Limmattal: «Parallel zum Bahnbau werden strassenseitig ergänzende Massnahmen erfolgen. Die Strassen bilden die Lebensader des Gewerbes. Die Lösung der Stau Probleme mit einem Abbruch zu stoppen wäre fahrlässig.» Kantonsrätin und KEVU-Präsidentin **Rosmarie Joss (SP)** kritisierte das Initiativkomitee: «Dass die lokalen Limmattalbahn-Gegner im Bezirk Dietikon nochmals die Volksabstimmung suchen widerspricht dem gängigen Demokratieverständnis. Wir wollen ein verlässlicher Partner sein, auch dem Kanton Aargau gegenüber.». Kantonsrat **Martin Neukom (Grüne)**, bezeichnete die Bahn als «Puzzle-Stein im Klimaschutz» und unterstrich: «Die Limmattalbahn ist mehr als eine Angelegenheit nur des Limmattals». **Otto Müller (FDP)**, Komitee Co-Präsident und Alt-Stadtpräsident Dietikon, formulierte zum Schluss: «Ein Stopp ist die schlechteste Lösung. Zurück bliebe ein grosser Scherbenhaufen, denn die Raumplanung der Standortgemeinden ist sorgfältig und zukunftsweisend auf die Limmattalbahn abgestimmt».

Die Statements der Referenten in voller Länge finden sich auf den Folgeseiten.

Weitere Informationen und Bildmaterial unter <https://abbruch-initiative.ch/#aktuelles>

Medienkontakt

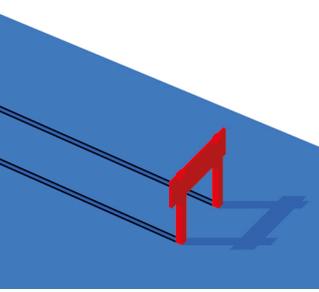
Geschäftsstelle Komitee «Nein zur halben Limmattalbahn»

Jasmina Ritz

Tel. 079 285 95 43

nein@abbruch-initiative.ch

www.abbruch-initiative.ch



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

Toni Brühlmann-Jecklin (SP), Komitee Co-Präsident, Alt-Stadtpräsident Schlieren

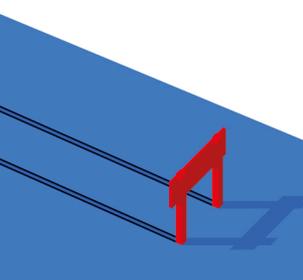
Seit der Jahrtausendwende ist die Stadtplanung von Schlieren eng mit dem Projekt Limmattalbahn verbunden. Gestaltung von Stadtplatz und Wendeschleife für Tram 2 in der Geissweid, Umgestaltung des Zentrums vom Bahnhof bis zur Vergrößerung des Stadtparkes stehen in direkter Abhängigkeit. Stadtentwicklungskonzept 1 und 2 sowie der eben aufgelegte kommunale Richtplan orientieren sich an dieser Vorgabe. Einen Verzicht auf die ganze Limmattalbahn würden alle diese Planungsbemühungen obsolet machen.

Mit der Verlängerung der Tramlinie 2 rückt Schlieren noch näher an Zürich heran, und mit der Limmattalbahn entwickelt sich Schlieren zum regionalen Subzentrum im Limmattal. Schlieren gewinnt an Attraktivität sowohl als Wohnort wie auch als Arbeitsplatz. Investoren beschäftigen sich im Rahmen von Gestaltungsplänen bereits heute mit der Erneuerung von in die Jahre gekommenen Wohnsiedlungen. Innovative und zukunftsweisende Firmen bemühen sich um Standorte im Einzugsbereich des neuen Verkehrsmittels.

Für Schlieren ist die Limmattalbahn längst nicht mehr ein Projekt im Planungsstadium. Unmittelbar nach der kantonalen Abstimmung über die Limmattalbahn wurden die jahrelang gehegten Visionen in konkrete Projekte umgewandelt. Mit grosser Mehrheit stimmte die Bevölkerung von Schlieren der Gestaltung des Stadtplatzes mit Flügeldach, Brunnen und Bäumen zu, und das Parlament genehmigte die Gestaltung des Geissweid-Platzes mit der neuen Verkehrsführung. All diese fundamentalen Veränderungen machen nur Sinn, wenn die Limmattalbahn als Ganzes realisiert wird. Ohne die Weiterführung wären diese Jahrhundertprojekte als Auswuchs einer gigantischen Fehlplanung zu betrachten.

In der Zwischenzeit sind die gestalterischen Elemente auf dem Stadtplatz bereits umgesetzt, die Schienen verlegt und die Strassen gebaut. Auch auf dem Geissweid-Platz sind die Vorbereitungen weit gediehen. Sowohl auf dem Stadtplatz wie auch bei der Geissweid sind die neuen Haltestellen für Tram 2 und die Limmattalbahn erkennbar. Diese können ihrer Funktion allerdings nur gerecht werden, wenn die Limmattalbahn auch tatsächlich gebaut wird.

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

Roger Bachmann (SVP), Stadtpräsident Dietikon

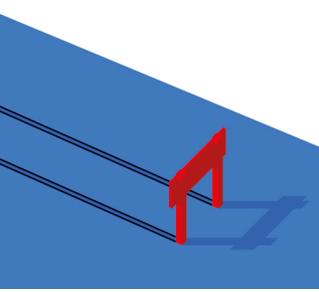
Der Stadtrat von Dietikon steht auch in seiner neuen Zusammensetzung geschlossen hinter der Limmattalbahn, ohne dabei die kritischen Stimmen aus der eigenen Bevölkerung zu vergessen.

Das Projekt Limmattalbahn stellt eine Gesamtlösung dar und beinhaltet nicht nur die Realisierung von Infrastrukturbauten für den öffentlichen Verkehr. Gerade auch in Dietikon werden Millionen in Strassenbauten investiert, die dem motorisierten Individualverkehr zu Gute kommen und dazu führen, dass stark frequentierte Knoten entlastet werden. Dietikon bietet sich mit dem Bau der Limmattalbahn die Möglichkeit, bei den seit Jahrzehnten bestehenden und stetig wachsenden Verkehrsproblemen Optimierungen herbeizuführen. Ein Nein zum Bau der Gesamtstrecke der Limmattalbahn hätte zur Folge, dass an den neuralgischen Punkten für lange Zeit keine Verbesserung erwartet werden könnte, im Gegenteil. In Anbetracht der zu erwartenden Verkehrszunahme werden sich die Probleme wohl eher verstärken. Ein Nein am 23. September hätte nicht nur die Vernichtung von Steuergeldern für den Kanton zur Folge, auch die Stadt Dietikon müsste ihre eigenen Aufwendungen im Bereich der städtischen Verkehrsplanung abschreiben und mit der Planung neu beginnen.

Nicht zuletzt ist die Limmattalbahn auch aus städtebaulicher Sicht ein wichtiges Element: Die Stadt Dietikon verfügt im Perimeter des Limmattalbahntrasses über ein hohes Mass an alter Bausubstanz aus den 50er und 60er-Jahren. Sie hat deshalb Richtlinien für Siedlungserneuerung- und Verdichtung erlassen mit dem Ziel, dass in diesem städtischen Raum eine Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität stattfindet. Es gibt diesbezüglich bereits erste Projekte, die in der Planung oder sogar bereits in der Realisierung und Fertigstellung sind. Der Stopp der Limmattalbahn würde dieser positiven Dynamik den Schwung nehmen.

Der Stadtrat Dietikon wird sich beim Bau der Limmattalbahn mit Nachdruck für die Interessen der eigenen Bevölkerung, aber auch des Gewerbes einsetzen, damit die Belastung durch die Bautätigkeit ein erträgliches Ausmass nicht überschreitet.

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

Josef Wiederkehr (CVP), Kantonsrat, Fraktionspräsident, Präsident Handels- und Industrieverein Dietikon (IHV)

Den Trend steigender Stautunden gilt es zu stoppen. Dies gilt ganz besonders für das staugeplagte Limmattal.

Dieser Trend ist nicht nur für die Anwohnerinnen und Anwohner ein Ärgernis, sondern auch für das lokale Gewerbe und die ansässigen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU). Denn ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem bildet die Lebensader des Gewerbes und der KMU. Verstopfen die Strassen, macht dies die effektive Reisezeit nahezu unplanbar, können Termine nicht eingehalten, Waren nicht ausgeliefert, Aufträge nicht pünktlich erledigt werden.

Nebst dem Stress für alle Beteiligten – da der Kunde zu Recht Pünktlichkeit erwartet und nicht warten will – sind die daraus entstehenden Staukosten ein Kostenfaktor für alle Branchen, die auf den motorisierten Privatverkehr angewiesen sind; für den angestellten Handwerker wie für die Malerin mit eigenem Betrieb gleichermassen.

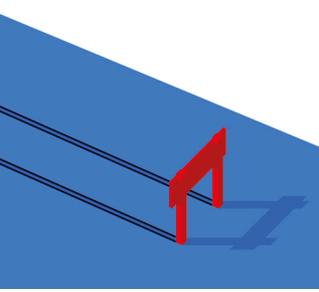
Für das Gewerbe und die KMU ist es daher wichtig, dass das Limmattal über leistungsfähige Strassen verfügt, welche den Verkehr effizient abwickeln. Damit können einerseits Gewerbetreibende professionell und zeitgerecht die Arbeiten ausführen und die Kunden verlässlich bedienen, andererseits wird dadurch auch dem Ausweichverkehr in die Wohnquartiere entgegengewirkt.

Die Limmattalbahn ist der Schlüssel dazu. Denn parallel zum Bau der Bahn und damit zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs erfolgen strassenseitig ergänzende Massnahmen für rund 130 Millionen Franken.

Mit diesen Massnahmen wird das Limmattal insbesondere in den dicht besiedelten Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlastet. Damit werden die grossen Verkehrs- und Stauprobleme im Limmattal endlich aktiv angegangen. Es wäre unsinnig und fahrlässig dieses Gesamtprojekt, das sich mitten in der Realisierung befindet, mit einer zweiten Volksabstimmung wieder zu stoppen!

Deshalb sage ich als KMU-Unternehmer klar Nein zur unsinnigen Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren».

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“

Hardturmstrasse 134

8005 Zürich

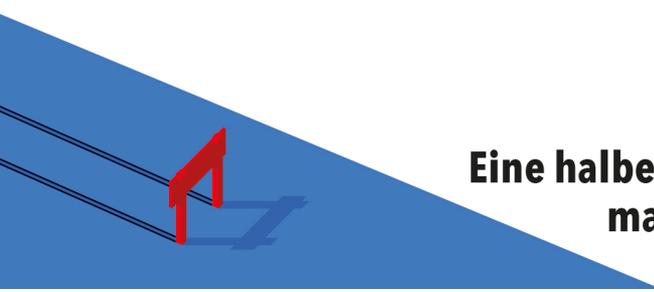
nein@abbruch-initiative.ch

www.abbruch-initiative.ch

Rosmarie Joss (SP), Kantonsrätin, Präsidentin Kommission Energie, Verkehr, Umwelt (KEVU)

Text folgt

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

Martin Neukom (Grüne), Kantonsrat

Diesen Sommer war es wieder einmal sehr heiss. Immer mehr Leuten wird klar, dass man den Klimawandel nicht einfach ignorieren kann. Dabei sind die heutigen Auswirkungen wie Murgänge, Erdbeben und Hitzewellen, gerade mal der Appetizer des Klimawandels, der leider zu erwarten ist. Klimaschutz bedeutet langfristig komplett von fossilen auf erneuerbare Energien umzusteigen.

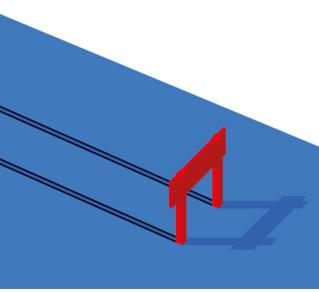
Der ÖV ist Teil dieses Umstiegs neben der Elektrifizierung des Autoverkehrs. Und die Limmattalbahn ist dabei ein kleiner Puzzle-Stein. Diesen jetzt zu stoppen, weil man sich vor dem urbanen Symbol „Tram“ fürchtet im teilweise dörflich empfundenen Limmattal, ist in diesem Zusammenhang wenig weitsichtig. Die Limmattalbahn ist ein Projekt zur CO₂-Reduktion im Limmattal.

Angesichts der kommenden Entwicklungen im Limmattal braucht es ein umsichtiges und zukunftsweisendes Verkehrskonzept, in dem der öffentliche Verkehr eine bedeutende Rolle spielt.

Das Initiativkomitee argumentiert mit der ablehnenden Haltung des Limmattals in der letzten Abstimmung. Doch die Limmattalbahn hat zwei Enden – wie die Wurst. Und das andere Ende ist in der Stadt Zürich, die deutlich zugestimmt hat. Die Limmattalbahn ist mehr als eine Angelegenheit nur des Limmattals.

Die Initianten wollen aus dem Zukunftsprojekt Limmattalbahn ein millionenteures Abstellgleis machen. Das hat nichts, aber auch gar nichts mit einer umsichtigen und ökologischen Verkehrsplanung zu tun, für die wir Grüne uns einsetzen. Darum lehnen wir die Volksinitiative „Stopp die Limmattalbahn – ab Schlieren“ klar und deutlich ab.

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**

Komitee „Nein zur halben Limmattalbahn“
Hardturmstrasse 134
8005 Zürich
nein@abbruch-initiative.ch
www.abbruch-initiative.ch

Otto Müller (FDP), Komitee Co-Präsident, Alt-Stadtpräsident Dietikon

Wer am Morgen und am Abend die überfüllten S-Bahnen im Limmattal benutzen muss, wer täglich im Auto im Verkehr stecken bleibt, wer mit dem Velo ein lückenhaftes Langsamverkehrsnetz befahren will, weiss, dass dringend Lösungen erforderlich sind. Das Limmattal braucht für die Bevölkerung, das Gewerbe und die Wirtschaft ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem. Ziel der Limmattalbahn ist es, den öffentlichen Verkehr mit einem neuen Verkehrsmittel attraktiver zu machen, so dass vermehrt umgestiegen wird, einzelne übergeordnete Verkehrsachsen für den Autoverkehr ausgebaut und damit die Zentren von Dietikon und Schlieren vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Die Abbruch-Initiative löst gar keine Probleme, sondern verschlimmert diese nur massiv. Ein Stopp ist die schlechteste Lösung, die zudem sehr teuer ist. Zurück bleibt ein grosser Scherbenhaufen quer durch das ganze Limmattal, denn die Raumplanung von Schlieren, Dietikon, Urdorf und Spreitenbach ist sorgfältig und zukunftsweisend auf die Limmattalbahn abgestimmt.

Im November 2015 hat das Zürcher Stimmvolk deutlich Ja gesagt zur Notwendigkeit der Limmattalbahn, die eine überzeugende Antwort auf die erfolgte Entwicklung im Limmattal ist.

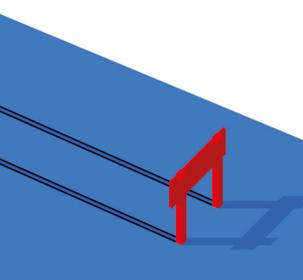
Im Vorfeld der damaligen Abstimmung wurde intensiv über die Linienführung, über Alternativen wie zusätzliche Busse sowie über Sicherheitsfragen diskutiert und informiert. Der Stimmbevölkerung im Kanton Zürich wurde ein gutes und ausgereiftes Projekt unterbreitet, bei dem auch die Erfahrungen aus dem Bau der Glattalbahn eingeflossen sind.

Die Volksinitiative „Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren“ ist eine Zwängerei. Inzwischen haben sich die Verhältnisse nicht geändert und es ist staatspolitisch doch fragwürdig und entspricht einem seltsamen Demokratieverständnis, über einen Gegenstand abzustimmen, bis das Resultat stimmt.

Ich bin gegen halbe Sachen und störe mich auch an der Kampagne des Initiativkomitees, die suggeriert, dass ein Ja zu ihrer Initiative ein „Ja für einen öffentlichen Verkehr mit Zukunft“ ist!

Das Fazit aus meiner Sicht: Eine halbe Limmattalbahn macht einfach keinen Sinn.

Es gilt das gesprochene Wort.



**Eine halbe Limmattalbahn
macht keinen Sinn**

**Abbruch-Initiative
NEIN**