Abschrift der Leser-Kommentare von “20minuten”, E-Paper, vom 4./5. November 2015

1.	**Zielgruppe will die Bahn gar nicht.** Das Beste Kontra Argument fehlt. Laut einer repräsentativen (!) Umfrage wollen über 60% der Limmattaler keine neue Bahn. Wenn sie eh nicht gewollt ist, müssen wir doch nicht über 60 Mio/km ausgeben?! Der Stau auf der Strasse (der übrigens nur zu absoluten Stosszeiten vorkommt) wird durch ein Tram auch nicht aufgelöst.
2.	**Das erste Mal,** dass ich zu einem ÖV Projekt im Kanton Nein stimmen werde. Die Tramlinie führt ab Schlieren praktisch entlang der Bahnlinie und heute fahren dort überall Busse im 20-7.5 Min Takt. Scheint wohl nur darum zu gehen, Immobilienpreise raufzutreiben und der Baubranche Arbeit zuzuschanzen.
3.	**Ich habe soeben nein gestimmt.** Warum viel Geld ausgeben, wenn die Einwohner von Schlieren und Dietikon die Bahn in dieser Form gar nicht wollen?
4.	**Fahrzeit.** Mit den vielen Kreuzungen und Haltestellen ist die Fahrzeit länger als bei der Spanischbrötlibahn!
5.	**Träumer.** Sorry, habt Ihr wirklich das Gefühl, eine Limmattalbahn entlastet den Verkehr. Total falsch gedacht. Glaubt Ihr wirklich, das die ausgewanderten Zürcher, die jetzt im AG wohnen, diese Bahn benutzen werden als lieber mit Ihrem Auto den Gubrist zu verstopfen, wie jeden Arbeitstag? Es gibt noch Träumer, und die Kosten uns viel Geld.
6.	**Mehr Sicherheit für die Zukunft.** Ohne Spanisch-Brötli-Bahn hätte sich weder das Limmattal noch Zürich so positiv entwickeln können - jede seitherige Erweiterung der Bahninfrastruktur war ebenso wichtig wie dies zukünftig die Limmattalbahn sein wird - ein überzeugtes ja für eine positive Weiterentwicklung unserer Region, für den Erhalt von Arbeitsplätzen und für gut erreichbare Wohnorte, all dies sichert die zukünftige Limmattalbahn
7.	**Innovation wo bist du?** Wie es in Altstetten aussieht kann ich nicht beurteilen. Was jedoch in Dietikon geplant ist, ist mir unverständlich. Was hier gebaut wird sind Kollisionspunkte. Zug plant eine unterirdische Verkehrslösung. Bei uns soll nun der spärlich vorhandene Platz mit einem zusätzlichen Verkehrsträger geteilt werden. Weltweit gibt es U-Bahnnetze.... sowie andere praktikable Lösungen. Ich weiss nicht wo diese Umfragen gemacht werden, wenn ich auf die Limmattalbahn angesprochenen werde, dann ausschliesslich mit Unverständnis über diesen Schnellschuss. Was mir am Konzept fehlt, ist ein Innovativer Geist
8.	**Tal ist voll.** Sorry wie der Name es sagt LimmatTAL gibt es nicht mehr Platz. Es wird immer mehr Wohnraum, Industrie gebaut man will den grössten Güterbahnhof von Europa erstellen, dann wird nach ÖV gerufen. Sorry dadurch wird das Tal nicht breiter und es gibt nicht mehr Platz. Für diese Millionen müsste die Bahn von Zürich HB bis nach Lenzburg gehen und dadurch den Baregg auch gleich entlasten. Wer glaubt diese Bahn entlaste die Autobahn glaubt auch an den Storch.
9.	**Hört auf mit dem Bähnli-Unsinn!** Auch auf den Flughafen kann man jetzt schon direkt mit dem Bus, der Bahn UND der Glattalbahn. Was kommt als nächstes? Helikopter-Verbindung, oder wie oder was?
10.	**@9:** Und was hat das eine mit dem anderen zu tun? Nichts.
11.	**Wie Immer,** wenn ein Bahnprojekt geplant wird das 750 Millionen kosten soll, gemäss Plan, kann man mit 100%iger Garantie davon ausgehen, dass das Budget um 15- 30% überschritten werden wird. Aber ja, Bund und Kantone zahlen ja auch daran. So kostet die Limmattaler dieses Geschenk ja nix ! Aha, drucken die das Geld selber oder kassieren sie es beim Steuerzahler ein??? Mal endlich das Gehirn einschalten
12.	**Nein zu der Limmattalbahn.** Mit dieser Limmattalbahn würde nur der Autoverkehr verschlechtert werden, da die Bahn immer wieder die Strasse überqueren müsste. Ich würde eher zu einer U-Bahn oder einer unterirdischen S-Bahn tendieren anstatt zu einer Limmattalbahn der den Autoverkehr immer wieder stört. Des Weiteren läuft sie fast parallel zur S-Bahn.
13.	**Projekt nicht verstanden.** Es ist ja auch keine Konkurrenz zur S-Bahn sondern eine Ergänzung mit Zubringerfunktion. Es ist eine leistungsfähige Ergänzung zum bestehenden Busnetz und wurde mit Ersatzmassnahmen (Niveaufreie Kreuzungen, Strassenausbau auf anderen Strassen) so geplant, dass die Kapazität des MIV nicht tangiert wird
14.	**@13: Der nicht versteht, sind Sie.** Das ist schöngeredet, weil nicht die ganze Wahrheit. Ein Zubringer müsste von der Bahnlinie weg, mal links, mal rechts in die Gemeinden raus. Parallel zur Bahn zu fahren bringt gerade drei Mal nix. Es gibt gerade einmal 2 niveaufreie Kreuzungen: Bunkerkreuzung und Mutschellenstrasse. Alle anderen Kreuzungen sind niveaugleich und das ist die grosse Mehrheit. Sodann muss, wenn der Durchgangsverkehr auf die ausgebauten Strassen weichen soll, im Zentrum ein permanenter Stau erzeugt werden. Damit WIRD die Kapazität des MIV tangiert und zwar jener des Quell- und Zielverkehrs
15.	**@13: Und wo ist der Zubringer?** Parallel zu den SBB Linien? Ich verstehe es einfach nicht? Das einzige Quartier welches zusätzlich durch ein Schienengebundenes Fahrzeug erschlossen wird, ist das Spitalquartier in Schlieren, das bereits mit drei Busslinien erschlossen ist und die Bewohner enteignet werden!
16.	**Modelleisenbahn immer noch in.** Weg mit dem Bähnligeist die Zeiten mit der Modelleisenbahn sind endgültig vorbei. mag sein, dass das Tram etwas mehr Leute transportieren kann aber bedenkt, wenn die Schienen ausgewechselt werden müssen, was das für ein Baustellen Desaster gibt. Hingegen sind die Reifen der Busse schnell und ohne jegliche Störung im Straßenverkehr ausgewechselt. Doppelt so viele Busse würden die Wartezeiten auch noch verkürzen und kaum mehr kosten als das Tram.
17.	**U-Bahn.** Eine U-Bahn könnte noch viel mehr Passagiere transportieren. Siehe die Londoner Underground. Da wurde sie während den olympischen Spielen auf die Probe gestellt, und Sie bestand es mit Bravour. Und das für ein System aus den 1860er Jahren. Und wir müssen uns mit solchen mittelalterlichen Trams herum schlagen
18.	**@17:** Nur wer bezahlt die um den Faktor 10-20 höheren Kosten??
19.	**@17:** Die Underground liegt auch in einer internationalen Grossstadt, wo die nötigen Fahrgastzahlen für einen wirtschaftlichen Betrieb da sind. Das Limmattal ist weit davon entfernt eine internationale Grossstadt zu sein. Eine U-Bahn wäre schlicht sinnlose Geldverschwendung...
20.	**@19:** Genau, ein Rumpeltram ist für diese Limmattaler doch gut genug..
21.	Und weil das Tram so veraltet ist, erlebt es auf der ganzen Welt eine Renaissance?
22.	**Immer diese Jammeri!** Mal ehrlich, ich kann Herr Meier nicht ernst nehmen: Was konkret ist denn viel zu teuer? In Zahlen bitte und auch erwähnen, was denn angebracht wäre... Pauschale inhaltslose Argumente passen zu ihm - er ist untragbar und muss dringend ersetzt werden. Zur Bahn: Alle Innovationen haben wir guten Leuten zu verdanken, auch die ganzen Erschliessungen. darum ist es wichtig, auch hier diese Bahn zu unterstützen.
23.	**Die Limmattalbahn ist keine Innovation!** Eine Bahn parallel zu drei bestehenden S-Bahn-Linien (S3, S12 und ab Dez. S19), die inkl. Rollmaterial und Gemeindeinvestitionen über 1 Mrd. kosten wird, ist schon recht teuer, für das, dass sie keine Vernetzungswirkung hat. Ausserdem wird der Betrieb neue Defizite bringen. Die LTB rechnet mit 60-70% Kostendeckungsgrad, realistischerweise wird er 50% sein. Der Kanton schnürt gerade eben ein Sparpaket von 694 Mio. und will bei Bildung, Gesundheit, Sicherheit und ÖV sparen. Ein Nein ist deshalb auch ein Nein gegen Sparmassnahmen in sensiblen Bereichen, gegen höhere Steuern und Ticketpreise!
24.	**Unlautere Argumente!** Erneut tischt Herr Egloff Argumente auf und verknüpft sie mit der Limmattalbahn, obwohl sie nichts, aber auch gar nichts damit zu tun haben: "Wer kennt sie nicht, die Verkehrsmeldungen über Stau und Wartezeiten im Limmattal." Ich kenne sie! Sie betreffen die Autobahn vor dem Gubrist und da wird die Limmattalbahn kein Jota daran ändern.
25.	**Das grosse Ganze.** Alle NEIN Sager sind nur wieder Zukunftsverweigerer! Auch ohne Zuwanderung wächst das Limmattal rasant an, die Busse sind schon am Anschlag, die S-Bahn S-12 ist regelmässig überfüllt. Dazu ist eine Alternative welche in kürzeren Abständen eine Haltestelle hat, wichtig für die Entwicklung, denn viele Strassen im Limmattal sind Brachland, und so würde es mehr Lebensqualität geben. Denkt doch mal an Eure Kinder? Ja es ist nicht billig, aber eine Investition in die Zukunft! Ich stimme ganz klar JA!!

26.	**Qualität statt Quantität!** Die Busse und die S-Bahnen S3, S12 und ab Dezember S19 fahren ausserhalb der Stosszeiten meist halbleer herum. Dass sie während der Rushhour voll sind, ist unbestritten. Aber wann sollen sie denn voll sein, wenn nicht zu Stosszeiten? Sollen sie etwas den ganzen Tag leer herumkarren? Überdies auch daran denken: Würde eine Limmattalbahn wirklich die gewünschte Wirkung haben, was ich bezweifle, dann würde sie noch mehr Passagiere zu Stosszeiten auf die S-Bahn karren. Dann folgt wohl der Ruf nach einem S-Bahn-Ausbau. Nein, das Wachstum im Limmattal ist nicht Gottgegeben und wir können es stoppen!
27.	**Wachstum wird kommen.** Autobahnen und Entlastungsstrassen sind ausserhalb der Stosszeiten häufig auch Menschenleer, das ist kein Argument. Das Wachstum wird zudem kommen, da kann die SVP noch so viele Abstimmungen gewinnen. Man kann jetzt trotzig dastehen und zusehen, wie die Siedlungsentwicklung ausartet, oder etwas dafür tun, dass das ganze halbwegs kontrolliert abläuft. Die Bahn hat das Potential, die Siedlungsentwicklung zu steuern und zu kanalisieren. Nur deshalb sollte man ja stimmen - Sich der Realität zu verweigern bringt hingegen gar nichts...
28.	**Wenn man keine Argumente hat, dann ist** die SVP Schuld. Es sind nicht alle SVP Wähler! Im Übrigen sind viele der NEIN Sager der Limmattaler aus SP etc. Also können Sie das schon mal sparen. Viele wie ich haben zur Kulturlandinitiative, im Übrigen NICHT von der SVP ja gesagt. Gerade die Limmattalbahn will ein Depot, das es gemäss dem stv. VBZ Direktor gar nicht bräuchte auf teurem Kulturland in Dietikon gebaut! Das Tram bringt keinem Dietiker einen Mehrwert und bis Schlieren fährt bald der 2er. Und dafür geben wir 1 Mrd. aus !?
29.	**@27: Parallelstrasse.** Ja, Strassen sind auch oft leer und in Stosszeiten übervoll. Deshalb schreit trotzdem niemand nach einer Parallelstrasse. Weil irgendwann ist halt Stosszeit und wenn nicht dann, wann sollten dann die Strassen voll sein? DAS ist das Argument. Man kann doch nicht immer so planen, dass die Infrastruktur IMMER halbleer ist. Man kann auch die Siedlungsentwicklung managen. Hat niemand gesagt, man müsse mit Hochdruck das Niderfeld entwickeln, solange das Limmattfeld noch nicht verdaut ist. Sie reden der Baulobby das Wort, die sich jetzt an den Ghettos von in 30 Jahren gesundstösst.
30.	**Nein Nein Nein.** Habe bis vor 2 Jahren in Schlieren gewohnt, meine Eltern wohnen noch heute in Schlieren. Ich sehe nicht ein warum es die Limmattalbahn braucht. Busse im 15min Takt, alle 15min eine S-Bahn, der 31er Bus im 7min Takt. Zudem ist es noch nicht lange her dass die Badenerstrasse komplett saniert wurde. Ich und meine Eltern stimmen nein.
31.	**Genau darum JA,** weil einfallslose Bürger meinen, in 10-15 Jahren ist alles genau so wie heute. Innovation ist immer gefragt. und logisch wollen die Anwohner den Baulärm nicht. Alles inhaltlose blabla Geschichten, um sich vor der Zukunft zu verschliessen. macht weiter so, ab in den Abgrund vor lauter Egoismus!
32.	**@31: Nein am 22.11.!** Warum denn so aggressiv? Dieses Rumpeltram ist doch keine Innovation! Das erste elektrische Tram wurde 1881 in Betrieb genommen und hat sich seit da technologisch nur in Marginalien verändert. Eine Innovation wäre Beispielsweise eine U-Bahn, oder eine Magnetschwebebahn auf Stelzen. Damit würden die Verkehrsträger entflochten und könnten sich nicht gegenseitig behindern.
33.	**Na ja.** Also sind 2 Buslinien nötig (1x der 31er von Zürich nach Schlieren und danach der 303 von Schlieren nach Spreitenbach) anstatt dass man gleich durchgängig eine Strassenbahn baut, von der man profitieren könnte? Wenn ihre Eltern schon tot, und Sie ein alter Mann sind, dann sind sie froh wenn diese Bahn fährt, da bin ich mir ganz sicher!
34.	**@33: Also ehrlich!** Sie wünschen sich also den Tod meiner Eltern, damit Ihre Argumentation aufgeht? Geht es noch?
35.	**@34:** Die erste U-Bahn wurde 1863 in Betrieb genommen, seither hat sich wenig verändert... Ihr Argument fällt in sich zusammen. Eine Hochbahn scheitert am Widerstand der Anwohner. Das Tram erlebt eine Renaissance. Und das Limmattal wird wachsen so oder so
36.	**Ja.** Stimme klar ja, denn wer nur schon 10-15 Jahre voraus denkt, weiss das diese Bahn für die Entwicklung des Limmattals wichtig ist.
37.	**Erhalt von Lebensqualität statt Wachstum.** Welche Entwicklung meinen Sie wohl? Was wir im Limmattal brauchen ist eine Trendumkehr. Weg vom rein quantitativen Wachstum hin zu mehr Lebensqualität, oder wenigsten zum Erhalt von etwas Lebensqualität. Ein Überbleibsel an intakter Natur kann dazu beitragen. Die Immobilienwirtschaft sieht dies natürlich anders und ist entsprechend auch gewillt, alles der kurzfristigen Gewinnmaximierung zu opfern. Dazu gehören hunderte von gesunden Bäumen, die entlang der geplanten Streckenführung umgeschlagen würden.
38.	**Linie 303 schwach ausgelastet..?** Auf dieser Linie fährt meist ein "Doppel-Bus". In den Stosszeiten kann man manchmal kaum mehr einsteigen. Also ich bin für die Limmattalbahn Bahn. Wir sollten in die öv investieren, um den überbordenden Strassenverkehr zu entlasten.
39.	**Kein Argument!** Man könnte den 303er auch etwas öfter fahren lassen. Wäre günstiger. Ausserdem: Wann soll denn der Bus voll sein, wenn nicht zu Stosszeiten? Soll er den ganzen Tag halbleer herumkarren?
40.	**@39:** Der Bus kann auch alle 5 Minuten fahren, wenn er steckenbleibt im Verkehr bringt es nichts
41.	**@40: 303 bleibt stecken?** Der fährt ja ab Urdorf fast durchgehend bis Farbhof auf einer Busspur...
42.	**Quantitatives Wachstum vs.Lebensqualität** Es hängt wohl kaum am Mangel an Arbeitsplätzen, dass Schlieren und Dietikon zu den Gemeinden im Kt. Zürich gehören mit den höchsten Arbeitslosenraten! Zudem geht das rein quantitative Wachstum auf das diese masslose öV-Investition ausgerichtet ist einher mit Verlust an Lebensqualität. Die letzten Grünflächen werden zubetoniert weil sich gemäss Dogma der Immobilieninvestoren das Wachstum eh nicht aufhalten lasse. Sogar hunderte gesunder Bäume müssten dem Bau dieser Bahn weichen, und das obwohl wir im Limmattal in punkto öV heute bestens erschlossen sind.
43.	**Nein, nein und nochmals nein.** Das ganze Projekt kostet 755 Millionen, davon übernimmt der Bund 260 Millionen. Der Kanton Aargau bezahlt 124 Millionen und der Kanton Zürich 371 Millionen!!! Zusätzlich zahlt ZH an AG noch 136 Millionen für Strassenausbesserungen.... Was soll das? Zürich zahlt fast das Fünffache, obwohl die Zürcher nichts davon haben....
44.	**@43:** 1. Die 136 Millionen für Strassenausbau sind auf Zürcher Boden. 2. Der Aargau bezahlt 178 Millionen für die Bahn und nicht ihre Zahl. 3. Der Grossteil der Strecke befindet sich auf Gebiet des Kantons Zürich, dort profitieren auch die meisten, folglich wird auch der Grossteil durch den Zürcher Kantonsbeitrag bezahlt...
45.	**Genau!** Vor gut einem Monat präsentierte der Zürcher Finanzdirektor die finanziellen Aussichten des Kantons und stellte Sparprogramme im Umfang von 694 Millionen Franken in Aussicht. Sparen will er bei Bildung, Gesundheit, Sicherheit und öffentlichem Verkehr. Auch wenn die Investition in die LTB keinen direkten Einfluss auf die laufende Rechnung hat, so sind die Defizite, die im Betrieb produziert, durchaus haushaltsrelevant. Kostendeckungsgrad 60-70% (Aussage LTB) spricht Bände. Das muss dann wieder bei der Bildung gespart werden oder es gibt höhere Steuern oder Ticketpreise.
46.	**Nein.** Viel zu teuer und unnötig. Und wie hoch wären die Folgekosten?
47.	**Folgekosten kommen noch dazu.** Nach dem teuren Bau folgen die teuren Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt. Sollen die ÖV Billete noch teurer werden?
48.	**Kein Geld vorhanden.** Wir können uns diese Bahn ganz einfach nicht leisten.
49.	**@48: Falsch.** Es gibt genug Geld. Aber anstatt alles den Reichen hinterherzuwerfen, sollte man in Infrastruktur investieren
50.	**Nein.** Ich habe bereits mit "Nein" unterzeichnet. Wann wird mal was für die Autofahrer gemacht? Seit Jan. 2014 wird gebaut und trotzdem stehe ich immer noch an den selben Orten wie vor 10 Jahren...
51.	**@50:** Mit einem Nein wird niemandem geholfen. Ohne Bahn verändert sich nämlich auch auf der Strasse nichts...
52.	**@51: Glaubst Du an den Storch?** Die Bahn bringt keine Änderung auf der Autobahn für dies ist sie zu kurz.
53.	**Nötig und zu teuer.** Das eine schliesst das anderen nicht aus.
54.	**JA für die Limmattalbahn.** Diese einmalige Chance sollte unbedingt genutzt werden. In ein paar Jahren schreien ohnehin alle nach einer besseren Verkehrslösung im Limmattal. Und wer möchte dann freiwillig neue grosse Kreisel oder mehrspurige Strassen vor der Tür haben oder vielleicht teure Brücken und Tunnelbauten für Autos finanzieren? Abgase kommen noch hinzu. Langfristig ist die Limmattalbahn sicher eine günstige Lösung.

55.	**Wer finanziert wen?** In Sachen Finanzierung ist es umgekehrt. Autos finanzieren die Strasse selbst und müssen noch einen beachtlichen Teil des ÖV finanzieren. Also bitte ob dafür oder dagegen, der ÖV kostet die Strasse ein Vermögen.
56.	**Nein.** Diese elendigliche Zuwanderung endlich stoppen, dann braucht es auch diese Bahn nicht. Wann endlich begreift man, dass wir überall nur noch für Symptombekämpfungen investieren, statt endlich mal die Hebel an der Ursache ansetzen.
57.	**@56:** Die Zuwanderung ist aber auch an allem Schuld. Sie machen sich Ihr Weltbild auch sehr einfach.
58.	**@56:** Das ist auch der wahre Grund für viele Probleme. Nur haben Sie das offenbar noch immer nicht bemerkt.
59.	**Limmattaler Willkommenskultur.** Ja, **@56** spricht aus, was vielen als politisch unkorrekt erscheinen mag. Man schaue sich jedoch das Profil der Zuwanderung im Limmattal mal genau an: Diese geht einher mit einer für hiesige Verhältnisse hohen Rate an Arbeits- und Mittellosen, was mit der "Willkommenskultur" der Limmattaler Gemeinden zu tun haben könnte, welche sich zu sehr auch an nicht Integrierbare richtet.
60.	**Nein!** Nein! Denn wenn es zu Unfällen mit der Limmattalbahn kommt müssen dann wieder Ersatzbusse her. Ist weder effizient noch Umweltgerecht.
61.	**@60:** Wenn die Autofahrer mal aufhören würden SMS zu schreiben während dem Fahren und Rotlichter nicht ignorieren würden, dann gibt's auch keine Unfälle...
62.	**Gute Idee.** Also, fangt endlich an zu bauen!!
63.	**NEIN.** 1. Planung für die Katz! (Veränderung am Farbhof finde ich eine Sauerei und warum schon wieder die Badenerstrasse/Zürcherstrasse nach Schlieren aufreissen? Sie wurde noch nicht so lange her "anti raser tauglich" gemacht 2. Warum die wohl die damalige Tramlinie aufgelöst haben, die es gab. 3. was für eine Geldverschwendung nur um nicht zürcherische Bürgervorteile zu entwickeln
64.	**Mahnmal.** Ich finde es nur schade dass sich gewisse Leute ein Denkmal setzen wollen mit einer Bahn, die nicht komplett durchdacht ist. Die Streckenführung ist leider total fragwürdig. Sich von einem Mischprojekt erpressen lassen, weil ohne ja die Strasse auch nicht ausgebaut wird ist auch nicht optimal in meinen Augen... Sämtliche Anwohner und Gewerbler die ich kenne haben Angst. Bei langen Bauzeiten können viele der letzten kleinen Läden schliessen. Zwangsenteignungen entlang der Strecke gehen mir auch gegen den Strich. Die Kommunikation ist auch nicht vorhanden. Es gibt Hausbesitzer in Dietikon, die erst aus der Zeitung erfahren müssen dass ihr Haus dann abgerissen wird! Unsere Steuern sind so schon viel zu hoch! Die Bahn wird sich nie selber tragen können. Meines Wissens ist das ganze Rollmaterial, die Bahn selber noch nicht in der Budgetierung enthalten. Das kostet dann nochmals. Wieso etwas durchstieren, was alle so viel Geld kostet und die meisten gar nicht wollen? Gleichzeitig an der Bildung sparen... Bitte NEIN am 22.! Danke
65.	**@64: Du hast vollkommen Recht.** Deine Worte sollten bis in hintersten Teil im Kanton Zürich gehört werden.
66.	**Vorschlag.** 2er vom Farbhof nach Schlieren Zentrum verlängern, 13er nach Unterengstringen verlängern, eine S-Bahnhaltestelle in Dietikon Industrie ist ja bereits geplant, dazu Ausbau von Busverbindungen. Wenn der Aargau eine bessere Anbindung von Spreitenbach will, darf er das gerne selber bezahlen. Das Prestige der Limmattalbahnplaner und Immo-Spekulation können wir dann vergessen und haben erst noch Geld gespart ;)
67.	**Nein.** Ich persönlich fände die Bahn ja ganz praktisch, jedoch sehe ich keinen Nutzen für die Mehrzahl der Anwohner. Da gibt es genug andere Verkehrsmittel.
68.	**Zuerst denken, dann wählen.** Jeder, der Ja stimmt muss mal das Zimmer verlassen und auf die WELT kommen! Der Bahnhof Altstetten ist VOLL! Die, die die Limmattalbahn wollen sollen mal zu den Stosszeiten an den Bahnhof kommen. Für den Umbau der Haltestellen müssten 4 Busse umgeleitet werden! 31er, 89er, 78er und der 80er. Wobei der 80er durch den Bahnhof Altstetten fährt, da er auf Oerlikon muss. Der 31er und der 80er, die jeden Tag voll sind, sollte man nun umleiten? Damit die Aargauer bei uns arbeiten können? Wir Zürcher sollen auf etwas verzichten, (dass sehr chaotisch endet) nur damit die Aargauer besser nach Zürich kommen? wir sollen fast 600 Millionen mehr bezahlen, damit Zürich (Altstetten und die weiteren betroffenen Kreise) mehr Probleme mit dem Verkehr bekommt? Damit weiterhin alle im Aargau leben (da die steuern tiefer sind) und trozdem den Lohn von Zürich erhalten? NEIN! einfach NEIN! Da sehr viele nicht wirklich mitdenken, während sie für etwas abstimmen, versuche ich noch klar zustellen, ob ich Ja oder Nein stimmen werde. Aus meinem Kommentar fast nicht herauszulesen, stimme ich NEIN!
69.	**@68: Dickes nein.** Bin genau dieser Meinung, Zahltag aus Zürich, Steuern im Aargau, und nochmal Auslagen für Zürich, geht gar nicht
70.	**@68: Nein!** absolut treffend und auf den Punkt gebracht! Bravo!!!!!!!
71.	**Nein, für eine innovative Chance!** Schade, dass wir es nicht schaffen, ein wirklich zukunftsgerichtetes Projekt zu realisieren! Mit der Limmattalbahn wird ein teurer Bau gebaut, der auf Jahrzehnte jegliche innovative Lösung verunmöglicht! Die Limmattalbahn ist nicht innovativ! Ein Fahrzeug, dass nur auf zwei Richtungen Fahren kann und derart einschneidend in bereits gestaltetes und zum Teil privates Gebiet schneidet, ist niemals innovativ! Deshalb ein Nein, damit das Limmattal eine Chance bekommt!
72.	**@71: Ohje.** Dein Text liest sich als würdest du grad aus dem 19. Jahrhundert tippen.. Fehlt nur noch dass dein Quacksalber dir gesteckt hat das diese hohen Geschwindigkeiten bis 50kmh gesundheitsschädlich sind. Ach und der Kaiser mag die Oberleitungen nicht weil er mit der Pickelhaube darin hängen bleibt ;)
73.	**Warum mal nicht...** eine U-Bahn!? Die hätte enorm viele Vorteile auch wenn der Bau teurer ist! Ich fahre täglich Tram und nerve mich, dass man mit den Dingern einfach nicht vorankommt. Wäre doch mal ein sinnvoller Anfang was ÖV / U-Bahn in der Stadt anbelangt!?
74.	**Zürich..** ist längst reif für eine U-Stadtbahn! Ich finde man sollte dies mal offen diskutieren (das damalige abgelehnte Projekt war eine Voll-U-Bahn, das wollten die hier damals auch, und heute haben wir eine Stadtbahn, weil man doch zur Vernunft kam.) Vorteil einer Stadtbahn ist, dass man ausserhalb der Innenstadt auf normalen Tramgleisen fahren kann. Wenn man die Tunnelstrecken und Haltestellen entsprechend baut, braucht man nicht einmal andere Fahrzeuge.
75.	**@74: E Deshalb NEIN.** Genau, deshalb muss du Nein stimmen, damit etwas innovatives Platz hat. Stimmst du Ja, kannst du deine Idee vergessen!
76.	**Natürlich.** Für Flüchtlinge Milliarden raushauen aber für so ein Projekt nicht mal 1 franken übrig.
77.	**Schlau sind sie allemal, Baukonsorten.** Sie sollten sich ausrechnen können, wir haben dann Flüchtligsmilliarden UND diesen Limmattalbahn Unsinn. Zuerst dachte ich, Sie meinen um die Flüchtlinge aus Afrika und Nahost zum vergnüglichen Dasein in Stadt zu schaufeln? Städte sind ja Hauptanziehungspunkte, die einem die Langeweile vertreiben und wo es viele Leute gibt, die Geld auszugeben haben. (Weihnachtszeit besonders einträglich wenn man die Durchsagen der Stadtpolizei im Tram jeweils zur Kenntnis nehmen muss)
78.	**@76;** Schlussendlich ist das ja genau der Grund. Wir Schweizer produzieren nicht so viele neue Kinder dass die CH Bevölkerung so wächst!
79.	**Was ist das für ein Argument?** "Das zur Rechtfertigung notwendige Wachstum von über 20'000 Arbeitsplätzen, das die Mobilitätsnachfrage steigern könnte, blieb bisher aus." Ist ja logisch - Wer investiert in ein Areal, bevor klar wird, ob die dazu notwendige Infrastruktur mitsamt ÖV-Anschluss überhaupt gebaut wird? Die Glattalbahn wiederum ist das beste Beispiel dafür, wie eine Stadtbahn Milliarden an Investitionen auslösen kann... - Geduld ist hier gefragt und keine schlechten Argumente...
80.	**Wir wollen aber nicht noch mehr Wachstum.** Hört doch auf mit dem Vergleich der Glattalbahn (VBG). Für die VBG wurden etliche Kunstbauten errichtet. Dies ist bei der Limmattalbahn NICHT der Fall. Hier wird ein Tram in bestehende Strassen gedrückt! Wir haben schon ein sehr gutes ÖV Netz im Limmattal. Bei uns laufen die Firmen davon und nicht das welche kommen. Zudem wurde im Glattpark eine komplette Stadt aus dem Boden gestampft, das ist bei uns nur in Spreitenbach der Fall, und dann soll bitte der Aargau die Kosten übernehmen und nicht wir. Zudem ist die VBG in das VBZ Netz integriert, die Limmattalbahn icht !

81.	**@80:** 1. Der Vergleich ist valabel - Beides sind Stadtbahnen, welche sowohl durch bisheriges Siedlungsgebiet als auch durch noch unbesiedeltes Land durchführen. Bei der Glattalbahn wurden die Kunstbauten eigentlich nur gebaut, um Autobahnen und Zuglinien auszuweichen. Die ganzen restlichen Kreuzungen mit dem Strassenverkehr sind niveaugleich! 2. Der Aargau beteiligt sich mit insgesamt 180 Millionen Franken an der Bahn. 3. Die beiden Netze sind kompatibel - So wird beispielsweise der VBZ 2er nach dem Bau über das Trasse der Limmattalbahn bis nach Schlieren geführt.
82.	**@81: Jetzt gerade selber entlarvt.** Ja und wieso wird das 2er dann nicht gleich weiter verlängert!? Sie haben sich eben gerade selber entlarvt! Wohnen Sie in Schlieren/Dietikon!? Wenn ja, fahren Sie jetzt mit dem Bus, wenn nein, dann lassen Sie doch bitte diese doofen Argumente! Die Limmattalbahn beschafft für etliche zusätzliche Millionen eigenes Rollmaterial und baut auf teurem, wertvollem Kulturland in Dietikon ein eigenes Depot ! Die Glattalbahn hat die gleichen Trams und stellt ihre Trams in die VBZ Depots. Selbst der stv. VBZ Direktor findet das hirnrissig und sagt selber es hätte in bestehenden VBZ Depots noch Platz.
83.	**@79: Vergleich unstatthaft!** Die Glattalbahn lässt sich nicht mir der Limmattalbahn vergleichen. Während die Glattalbahn verschiedene Bahnstrecken vernetzt, verläuft die LTB parallel zu drei S-Bahn-Linien (S3, S12 und ab Dezember S19). Sie entfaltet deshalb keine Vernetzungswirkung. Ausserdem hat die Glattalbahn grosszügig Platz, während das Limmattal dicht bebaut ist und die Bahn vielerorts schlicht keinen Platz hat. Suchen Sie mal auf YouTube das Video
84.	**Transport.** Die Strecken im Limmattal sind nur zu Stosszeiten gut besucht. meist fahren die Busse mit wenigen Personen umher. die Befürworter sagen, dass ein Bus 200 Personen transportieren kann. Die Bahn 250. Soll mich nun das überzeugen ein ja in die Urne zu legen? Und das für die Stosszeiten. ein teures Spielzeug. darum von mir ein NEIN in der Urne.
85.	**Nein!** Noch mehr Zuwanderung erfordert noch mehr teure Verkehrsträger, diese erfordern noch mehr Tram -Lokführer aus Zuwandererkreisen, da Einheimische gemäß BAV für diese Jobs nicht tauglich sind.
86.	**@85.** Genau so. Ist beim Gesundheitswesen nicht anders. Ein Blick in ein Spital reicht.
87.	**Strassen.** Das Problem ist, dass die Bahn auf einem Teil der Autostrassen gebaut wird. mit andern Worten wird der Automobilist zwangsläufig in den Stau gedrückt. der Autoverkehr nimmt zu aber die mittel (Strassen) werden gekürzt. wie soll man da einen Verkehrsfluss bekommen. darum von mir ein nein in der Urne.
88.	**Der Autofahrer steht nicht im Stau.** Er ist der Stau.
89.	**@88:** Dann bezahl deine Bahn bitte selber und versuche nicht unsere Auto-Infrastruktur zu benutzen. Das mit dem Stau erledigt sich dann auch.
90.	**NEIN.** Eine neue Bahn die parallel zu Bus und S-Bahn verläuft, macht keinen Sinn. Es wird nichts Neues erschlossen! Wer nutzt ein Tram mit vielen Haltestellen, wenn der Zug nebenan auf dem Perron steht!? Wenn ich nur schon an die engen Strassen und all die Enteignungen denke... Die LIMMATTALER wollen das nicht und deshalb ein klares NEIN in die Urne.
91.	**@90:** Was nützt mir ein Zug am Perron, wenn mein Haus nicht direkt am Bahnhof liegt und mein Bus zum Bahnhof im Stau feststeckt? Ach ja stimmt - Nix!
92.	**@90:** Ausser die Schleife durch das Wohnquartier beim Spital führt die geplante Strecke doch zu sehr grossen Teilen parallel zu den SBB Linien? Führt den die Tramlinie an ihrem Haus vorbei? Und hat es dort eine Haltestelle?
93.	**@90:** Ich bin Limmattaler und lasse meine Meinung nicht von @93 vertreten. In der LIZ wurde die Umfrage der Vereinigungen für ein Nein besprochen. Die Umfrage entsprach in keiner Weise den Anforderungen an eine repräsentative Umfrage. Ich werde ein Ja in die Urne legen und jetzt können alle Rechtskonservativen "Daumen runter" drücken.
94.	**Masslose SVP-Polemik.** Die Wir-sind-gegen-Alles-Partei schreit am lautesten. Dass die Strassen im Limmattal überlastet sind, bewirtschaftet die SVP dann an anderer Stelle.
95.	**@94:** Sie werden auch weiterhin überlastet sein, denn die meisten werden nicht auf die parallel geführte Bahn umsteigen.
96.	**Die Limmattalbahn AG** muss sogar den Wikipedia-Eintrag über ihr eigenes Projekt schönfärben, so schlecht scheint's denen zu laufen. Jeder der will kann diese Aussage selber nachprüfen in der Edit-History des Wiki-Artikels...
97.	*(nochmals und wiederholta)* **Lest ihr überhaupt, über was ihr abstimmt?** Die S-Bahn und das Tram haben 2 komplett verschiedene Funktionen: Die S-Bahn dient der schnellen Fahrt über grosse Strecken (Grobverteiler). Das Tram wiederum dient als qualitativ hochwertiger Zubringer zur S-Bahn und für gute ÖV Verbindungen entlang dem SBB Korridor (Feinverteiler). Niocht alle leben direkt neben einem Bahnhof! - Wenn man ein gutes und zuverlässiges ÖV Netz haben will braucht man neben der S-Bahn einen Feinverteiler, der schnell, zuverlässig, komfortabel und staufrei verkehren kann - Der Bus kann diese Ansprüche nicht genügend abdecken. Also: Weiterdenken und Ja stimmen...
98.	**@97:** und warum kann das ein Bus nicht abdecken? das machen sie doch heute auch.
99.	**@97: Auswendiglernen.** Hast das Abstimmungsbuch wahrscheinlich auswendig gelernt, wenn ich mir diese Aussagen anschaue. Lesen reicht eben leider nicht, weiter denken. Kannst du mir erklären wieso ein Bus "diese Ansprüche nicht genügend abdecken kann"?
100.	**Was heute ist, ist nicht wichtig...** Die Zukunft ist wichtig! - Heute funktioniert das mit den Bussen noch. In Zukunft wird die Bevölkerung und das Mobilitätsbedürfnis jedoch zunehmen. Dann reichen Busse nicht mehr. Anstatt einer Trotzreaktion à la SVP gilt es zu handeln und bereits heute jene Infrastrukturen bereitzustellen, die es morgen braucht. Das Tram ermöglicht eine Verdichtung und Konzentration der Bebauung auf einem festgelegten Korridor. Anstatt chaotischer Zersiedelung baut man so, dass man die Entwicklung steuern kann. Nur wer nach vorne schaut, kann die Zukunft gewinnen...
101.	**@97** Und als einfache Antwort: Das Tram ist bequemer, es fährt dank Eigentrassierung schneller und zuverlässiger und verkehrt auf direkteren Routen, es ist bietet mehr Menschen Platz und ist somit besser dafür geeignet, die unregelmässig auftretenden Menschenmassen von der S-Bahn wegzutransportieren, es gibt der Region zusätzlich ein modernes und sicheres Radfahrnetz und ist schlicht angenehmer zu benutzen als ein Bus...
102.	**Quatsch.** Auch ein Bus kann auf einer eigenen Spur fahren, ob eine Route direkt ist oder nicht hängt nicht davon ab, ob ein Bus oder Tram diese befahren. Dass ein Tram angenehmer zu benutzen ist als ein Bus ist ihre Behauptung die sie nicht belegen können.
103.	**Die Investition ergibt Sinn.** Ich bin der Überzeugung, dass sich diese Investition langfristig auszahlen wird. Eine bessere Erschliessung durch den ÖV wird auch manchen Automanen zum Umdenken bringen. Ein Tram ist auf jeden Fall deutlich leistungsfähiger als ein Bus und letztlich langfristig auch rentabler.
104.	**@103:** Was nützt einem eine grössere Kapazität, wenn der Wagen nur spärlich besetzt ist? Die Theoretiker rechnen immer mit vollen Fahrzeugen. das ist aber nur um besser dazustehen.
105.	**@103: Apropos Automanen** Sind in Ihren Augen der Kaminfeger, der Sanitärmonteur, der Elektriker, der Schreiner usw. oder auch der Sanitäter Automanen, nur weil sie wohl kaum die Absicht haben, aufs Tram umzusteigen, um ihrer Arbeit nachzugehen.
106.	**Gegen den Bau der Limmattalbahn.** Ich wohne unmittelbar an der geplanten Strecke der Limmattalbahn und bitte jeden Stimmbürger dagegen zu stimmen. Diese Bahn ist völlig überflüssig und kostet zudem viel zu viel für das wir diese noch wollen/brauchen!
107.	**Stimmt Nein.** Bitte stimmt Nein. Wir Limmattaler wollen die Bahn gar nicht! Die Strecke ist bereits bestens erschlossen und kostet nur ein Haufen Geld welches sinnvoller verwendet werden könnte. Deshalb Nein zur Limmattalbahn.
108.	**Bin auch dagegen.** Sehe ich genauso. Zudem würde der notwendige Strassenverkehr zu Industrie, Spital und für Private sinnlos gestört.
109.	**Stimmt JA.** wir wollen alle sauber fahren.
110.	**Weniger Spuren.** Da werden ja wieder Auto-Spuren dran glauben müssen, oder?!
111.	**Lesen hilft...** Im Kredit, der zur Abstimmung steht, sind Abermillionen für Anpassungen am Strassennetz und Knotenpunkten reserviert. Ähnlich wie bei der Glattalbahn wird die Kapazität der Strasse also nicht eingeschränkt!

112.	**@111:** nicht eingeschränkt? Es ist noch nicht lange her da war die Strecke vom Farbhof bis Dietikon doppelspurig. es gab auch zu Stosszeiten keinen stau. jetzt wurde wegen der Busspur auf eine Fahrspur reduziert. heute ist jeden Abend Stau auf der Strecke. Snd das für dich keine Einschränkungen?
113.	**@111 Mehr Schall als Knall.** Arbeiten Sie für die Limmattalbahn!? Sie erzählen hier die genau gleichen unglaublichen Sprüche wie die Limmattalbahn Planer und Gläubigen. Tatsache ist, die Limmattalbahn fährt in Dietikon auf über 90% bestehenden Strassen und es kommt hier zu 100% zu Spurabbau und Einschränkungen für den Individualverkehr, Fussgänger, Velofahrer und die Rettungsdienste. Ich bin in Dietikon geboren und wohne immer noch da und erlebe jetzt schon das Chaos jeden Tag. Ich habe mir die ganzen Pläne und Unterlagen genau studiert, im Gegensatz zu Ihnen und darum ein 100% NEIN. PS: Ich bin für den ÖV aber nicht so!
114.	**@111:** Ich arbeite nicht für die LTB - Ich lese nur die offiziellen Unterlagen und präsentiere Fakten anstatt, dass ich mir etwas aus den Fingern sauge. Meine Meinung verbreite ich eigentlich nur, weil hier so viele Fehlinformationen verbreitet werden. Schauen sie sich die Pläne und Unterlagen an, und sie werden sehen, dass die Aussagen stimmen. Nur weil die Limmattalbahn in bestehende Strassen gebaut wird, heisst das nicht, dass die Kapazität des MIV reduziert wird. Auch hier wieder - Pläne studieren!
115.	**@114: Pläne studieren nützt halt nichts ...** Dann können Sie nicht lesen oder verstehen die Pläne nicht. Zudem haben wir diverse Anfragen gestellt und weder von der Politik noch von den Planer Antworten erhalten, aber schon klar, Sie haben den Durchblick. Wenn Sie behaupten der MIV werde nicht reduziert oder eingeschränkt, dann haben Sie schlichtweg KEINE Ahnung und vor allem keine Ahnung wie es in Dietikon und Schlieren jetzt schon aussieht. Selbst Planer von ÖV Unternehmen sehen das so! Wieso sind dann so viele ÖV Befürworter und Sachverständige dagegen!?
116.	**@114:** Aus den Plänen geht beispielsweise heraus, dass diverse Kapzitätsbestimmende Kreuzungen sowie Umfahrungsstrassen (Überland- und Bernstrasse) umgestaltet werden. Es nicht primär die Anzahl Fahrspuren, welche entscheidend ist für die Kapazität sondern die Kapazität der Kreuzungen - Durch die Neugestaltung der Kreuzungen und eine Umleitung des Durchgangsverkehrs auf periphere Strassen findet eben kein Verkehrskollaps statt. Man muss, was in den Unterlagen steht auch richtig interpretieren - Sonst kommt man unweigerlich zu falschen Schlüssen...
117.	**@116: Theoretiker halt ...** Das Hauptproblem ist aber in der Stadt! Das zeigt einfach, Sie können zwar Pläne lesen, haben aber schlichtweg keine Ahnung wie es bei uns jeden Tag aussieht! Sie können die Zürcher/Badenerstrasse nicht breiter machen, da stehen nun mal schön Häuser und da passt jetzt halt mal kein Tram mehr rein mit eigenem Trasse! Da können Sie ihren Plan noch so viel lesen und glauben Sie mir, ich habe mehr Ahnung von Plänen als Sie. Ich lese eben nicht nur schöne Broschüren, sondern bin jeden Tag in Dietikon unterwegs, mit ÖV, zu Fuss, Velo und Auto. Ich kann durchaus beurteilen was geht und was nicht.
118.	**@116: Wo Wohnt Ihr?** Sind Sie in Dietikon oder Schlieren zu Hause? Wenn nicht, dann solltet Ihr gefälligst ein Bild vor Ort machen. Ihr glaubt auch was ein Hochglanzprospekt verspricht? Bitte glaubt an die Worte von Einheimischen. Von denjenigen die es betrifft.
119.	**@116: Ja bitte,** dann ist das Chaos in Dietikova perfekt. Überall nur noch 30er Zonen und still stehende Autos. Das wär's...
120.	**Unnötig.** Dafür gibt's doch beste Zugverbindungen zwischen Altstetten-Spreitenbach? Wieso jetzt noch ein Tram? Ich würde klar nein abstimmen und das Geld gescheiter in wichtigere Projekte investieren. Wie wär's mit einem Vergnügungspark?
121.	**Mystery Park:** Kannst ja den kaufen:-) auch so ein Schuss in den Ofen...
122.	**Warum nicht mal anders denken?** Sagen wir doch mal so. Was spräche dagegen, den 31er DGT entlang der geplanten Trasse nach Spreitenbach zu verlängern? Auf separater Busspur geführt wäre es der perfekte Vorlaufbetrieb. Sollte das Verkehrsbedürfnis in den Folgejahren ansteigen, wären "nur" noch Schienen nötig. Fahrleitung und Stromversorgung ist dann bereits vorhanden. Sicher eine sehr günstige Variante, der die Möglichkeit offen liesse, auch den 2er über Seidelhof zu führen und den 31er über Bachmattstrasse. Damit wären Planspiele belegbar... Das könnte ich mir weitaus preiswerter vorstellen.
123.	**Wieso 2 Etappen?** Wieso preiswerter? Die Infrastruktur, die am Ende dabei rauskommt ist ja ihrer Aussage nach die gleiche. Anstatt aber nur einmal eine Baustelle zu haben, reissen sie die Strassen entlang der 13 Kilometer Trasse lieber gleich zweimal auf? Die Anwohner und das Gewerbe werden sich bedanken. Wie zweimal bauen zudem günstiger sein soll erschliesst sich mir auch nicht. Lieber einmal, dafür richtig!
124.	**Limmahtbahn:** ich werde ein ja in die Urne legen. Ein gutes Projekt.
125.	**@124: Weshalb?** Wir haben bereits einen Bus, der im 10'-Takt von Spreitenbach nach Zürich fährt, sowie die S-Bahn im 15'-Takt, Schnellzüge und weitere Züge zu Stosszeiten. Genügt das nicht?
126.	*(nochmals und wiederholt)* **@125:** Ein unbequemer und voller Bus, der im Stau stecken bleibt und langsam in der Gegend rumkurvt ist nicht zweckgemäss und zukunftstauglich. Da hab ich doch lieber eine Stadtbahn mit einen Komplettumbau des öffentlichen Raumes. Trams sind viel bequemer, bei Eigentrasse wie hier schneller und auch leistungsfähiger. Zudem ist die Bahn keine Konkurrenz zur S-Bahn sondern eine Ergänzung, welche die Feinverteilung entlang des S-Bahn Korridors übernimmt - Für mich spricht alles dafür...
127.	**@126:** und wann genau sind die Busse voll? Man könnte auch den Autoverkehr ausbauen, dann wäre auch der Bus nicht mehr im Stau. Zudem hat der Bus von Dietikon bis Farbhof eine eigene Spur. also gibt es dort auch keinen Bus Stau.
128.	**Auch ein ja von mir.** Nicht dass ich es jemals benutzen werde, aber öfter mal was innovatives neues, kann nicht schaden
129.	**@126: Wenn die Busse so voll sind,** wie sie behaupten (und ich kenne einige der Linien aus der HVZ), dann könnte man ja auch einfach pro Linie einen zusätzlichen Bus anschaffen. Damit wäre nicht nur die Kapazität erhöht sondern auch die Taktzeiten verkürzt. Lieber ein Bus alle 7 als ein Tram alle 15 Minuten..
130.	**Innovation** ist etwas anderes als die Linienführung der Limmattalbahn. Bau in deinem Zimmer eine LGB auf. Wie viele Möbel musst Du verschieben, Löcher aussägen? So wird die Limmattalbahn geplant. Darum höre auf die Einwohner von den betroffenen Gemeinden Dietikon und Schlieren.
131.	**Aargau.** Bin dagegen, wieso? Ganz klar, hinter dem Gubrist fängt der Aargau an, BASTA!
132.	**Meine Meinung.** So lange die SBB und der ZVV davon profitieren, sage ich nein! Werden die Billetpreise endlich mal normalisiert und dies für immer gibt's ein Ja, vorher nicht!
133.	**Normalisieren.** Bin auch für normalisieren, dann werden endlich aufwandgerechte Preise verlangt. Dürfte vermutlich einer Verdoppelung der bestehenden Preise nahe kommen und für die Autofahrer bleibt wieder mehr. Super Idee.
134.	**Sinnlos.** Meiner Meinung nach seit langem die sinnloseste Investition in der Schweiz. Eine zusätzliche Bahnlinie bauen, die fast parallel mit der SBB verläuft???
135.	**Für Schiene immer Geld für Strasse nie.** Da gibt es unzählige sinnvolle Strassenprojekte, aber die werden immer von den Linken und Grünen gebodigt. Für Schiene ist das Geld aber nie zu knapp sondern immer reichlich vorhanden. Ich bin für eine ausgewogene Entwicklung und keine Vernachlässigung der Strasse.
136.	**Unsinn.** Im Kanton Zürich ist es noch nicht lange her da wurde eine Miliardenteure Autobahn inkl. Tunnel eröffnet. Und gäbe es nicht SVP(!) Politiker aus einer kleinen Gemeinde die dagegen Einsprache erheben, wäre die Erweiterung des Nordrings (ebenfalls Miliardenteuer) schon im Bau.
137.	**Ich habe soeben nein gestimmt.** Warum viel Geld ausgeben, wenn die Einwohner von Schlieren und Dietikon die Bahn in dieser Form gar nicht wollen?
138.	**@137:** Weil es wie bei jedem Projekt nicht um den jetzigen Zustand sondern die Zukunft geht. Will man die Aussensiedlungen nicht aussterben oder verghettoisieren lassen, braucht es solche Angebote. Aber Jetzt-Denker verhindern immer gerne und reklamieren dann über Staus...

139.	**@138: Voraussicht ist gut.** Aber wäre dieses Projekt für die Zukunft so wichtig, würde man sich im Limmattal über die Investition freuen und den grossen Kantonsbeitrag dankend annehmen!
140.	**@138:** Es werden ja mit der Limmattalbahn keine zusätzlichen Gebiete erschlossen! Für die gleiche Strecke gibt es bereits Bus und Zug....
141.	**@138: Zukunft = unterirdisch** @Peter Senn Und wenn in die Zukunft denken, dann aber dringend unterirdisch bauen. Oben ist bereits zu dicht verbaut.
142.	**Unnütze Bahn.** Als gebürtigen Limmattaler bitte ich den ganzen Kanton Zürich, sich gegen diese sinnlose Bahn auszusprechen! Wir sind hervorragend mit Bussen und Zügen erschlossen und haben einen Viertelstunden Takt nach Zürich und ins Aargau... Diese Bahn wird höchstens am Abend und am Morgen ausgelastet sein und die Streckenführung ist katastrophal, da sie verschiedene Verkehrsknotenpunkte kreuzt (wo es sowieso schon jeden Abend staut), zu teuer ist (ich bin selber auf den ÖV angewiesen) und meinem Anschein nach nur dem Verewigen von wenigen Stapis in meiner Umgebung dient. Deshalb NEIN!
143.	**Das erste Mal,** dass ich zu einem ÖV Projekt im Kanton Nein stimmen werde. Die Tramlinie führt ab Schlieren praktisch entlang der Bahnlinie und heute fahren dort überall Busse im 20 - 7.5Min Takt. Scheint wohl nur darum zugehen, Immobilienpreise raufzutreiben und der Baubranche Arbeit zuzuschanzen.
144.	**Für mich hätts vorteile.** Ich wohne zwar nicht im Limmattal, würde die Bahn aber sicher brauchen für zum Shoppi Tivoli. Finde ein Bahnanschluss währe besser als all die Busse die dort hin fahren
145.	**@144: Hä? :)** Wegen 5 Minuten Busfahrt vom Bahnhof zum Shoppingzentrum möchtest du eine Milliarde ausgeben und eine Bahn durch 3 Stadtzentren bauen, damit du dann nicht mehr 5 Minuten Bus fahren musst, sondern 3 Minuten Tram? Na hoffentlich beschwerst du dich niemals über zu hohe Billetpreise oder Steuern ;)
146.	**@144:** ...aber nur für sie, um ins Tivoli zu fahren, ist das eine zu teure Investition. Daher werde ich auch ein Nein einwerfen.
147.	**Bahn ja aber nicht diese.** Ich finde auch; Spreitenbach bräuchte einen Bahnanschluss; aber einen richtigen als S-Bahnanschluss oder mit einer U-Bahn, so wie man es schon nach den Plänen in den Siebzigern vor hatte, aber sicher weniger mit einer Trambahn.
148.	**wie die Fahne im Wind** wollten wir Nicht weniger bauen und weniger Leute im Land? Wie soll das mit "Ausbau" der Region zusammen passen? Verstehe die linken, grünen und SVP nicht. Aber hier geht es eh nur darum das Unternehmer so richtig verdienen können..
149.	**Zürich wachsen lassen.** Ich würde gerne das Limmattal mit der Stadt Zürich plus das Glattal von Kloten bis Uster zu einer flächendeckenden 3,5 Mio Metropole so verdichten lassen, dass man die Limmattalbahn als verlängertes Züri Tram vergessen muss und an einer richtigen U-Bahn planen muss.
150.	**@149:** Wozu? Was bringen die 2,5 Mio mehr Einwohner? Ein höherer Platz in einem Ranking?
151.	**..... Ist sooo.** Warum soll die Bahn gebaut werden, wenn die Benützer der Strecke diese Bahn nicht WOLLEN! Es werden wieder viel Millionen Geld versaut und darum geht es. Es geht um Geld das die Unternehmen so verdienen können und nicht um diejenigen die sie einst dann benützen sollten!!!
152.	**Zielgruppe will die Bahn gar nicht..** Das beste Kontra Argument fehlt. Laut einer repräsentativen (!) Umfrage wollen über 60% der Limmattaler keine neue Bahn. Wenn sie eh nicht gewollt ist, müssen wir doch nicht über 60 Mio/km ausgeben?! Der Stau auf der Strasse (der übrigens nur zu absoluten Stosszeiten vorkommt) wird durch ein Tram auch nicht aufgelöst.
153.	**@152:** Was für Stosszeiten? Wenn sie nicht aus Zürich-City sind, dann mischen sie sich bitte nicht ein. Hier ist immer Stau. Gehen sie ihre SVP im Dorf wählen. Und diskutiert über einen stahl Ausbau. Danke.