

# Panorama

DAS NEWSMAGAZIN DES IHV DIETIKON



#17

AUSGABE 01/2012

## INHALT



NATIONALRAT HANS EGLOFF AN DER GV



LIMMATTALBAHN



NACHRICHTEN AUS DEM VORSTAND

## HANS EGLOFF – ENDLICH WIEDER EIN LIMMATTALER NATIONALRAT

Hans Egloff ist der einzige Limmattaler Nationalrat. Sein politisches Interesse begann sehr früh. Sein Vater war Stadtrat in Zürich, dies prägte ihn stark. Von 1995 bis 2011 war er im Kantonsrat. Hans Egloff ist Präsident des



Nationalrat Hans Egloff.

Hauseigentümerversandes des Kantons Zürich. An der GV berichtet er von seinen ersten Erfahrungen in Bern. Er meint: In Bern habe niemand auf ihn gewartet. Er sei bloss einer von 200. Die ersten zwei Sessions empfand er als sehr lehrreich. In Bern muss man hartnäckig und standfest sein, dies ist für den politischen Alltag äusserst wichtig. Wenn ein Engagement vorhanden ist verschafft man sich auch das entsprechende Gehör.

Hans Egloff sitzt in der vordersten Reihe im Nationalrat. Schon im Kantonsrat war er immer ganz vorne platziert. Er meint, dass dadurch eine grössere Aufmerksamkeit zu den Rednern besteht. Sein Einsatz in Bern wird sicher von seiner Tätigkeit im Hauseigentümerversand geprägt sein. Was die Teilnehmenden jedoch gerne vernommen haben ist, dass er immer ein offenes Ohr für Probleme der Bürgerinnen und Bürger unserer Region hat.



So funktioniert's ... Klaus Kufner meint!



Gute Stimmung an der GV.



Dietrich Pestalozzi entspannt beim Apéro.



Interessante Diskussionen.

## LIMMATTALBAHN

Der IHV befasst sich intensiv mit der Planung und den Konsequenzen der Limmattalbahn. Wird den zukunftsorientierten Lösungen genügende Aufmerksamkeit geschenkt oder sind wir im Jahr 2030 schon wieder am Limit? Es geht um den öffentlichen wie auch motorisierten Individualverkehr (MIV). Beide Verkehrsströme müssen berücksichtigt werden.

Um uns vertieft mit dem Projekt der Limmattalbahn sowie dessen Auswirkungen auf das Limmattal, insbesondere auf Dietikon, auseinander zu setzen, haben wir einen externen Verkehrsexperten beigezogen. Eine neutrale Vertiefung ist uns ein grosses Anliegen.

Wir kommen zum Schluss, dass im Rahmen der Projektierung der Limmattalbahn grundsätzlich eine gute, seriöse Planung erarbeitet wurde. Die Studie zeigt aber auch, dass der Verkehr im Grossraum Dietikon im Jahr 2030 in Spitzenzeiten an den meisten wichtigen Knotenpunkten nur knapp ohne Staus funktionieren wird. Folgende vier Voraussetzungen sollten eingehalten werden:

1. Die prognostizierte Entwicklung des Verkehrsaufkommens darf nicht übertroffen werden.
2. Der u.E. ambitionöse Modalsplit zwischen ÖV und MIV wird erreicht.
3. Die Überlandstrasse muss vor Inbetriebnahme der Limmattalbahn so ausgebaut sein, dass sie den Durchgangsverkehr aufnehmen kann.
4. Die Steinmürlistrasse muss ebenso vor der Inbetriebnahme ausgebaut sein für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs.

Realistischerweise ist davon auszugehen, dass dannzumal eine oder mehrere dieser vier Bedingungen nicht erfüllt sein werden. Dieser Befund ist weniger erfreulich. Der rechtzeitige Ausbau der nördlichen (Überlandstrasse) und südliche Umfahrung (Steinmürlistrasse resp. Südwestumfahrung) werden damit zu entscheidenden Faktoren für das staufreie Funktionieren des Projektes im Raum Dietikon.

Weiter beschäftigte uns auch die Frage nach dem Systementscheid für eine Oberflächenbahn – insbesondere auch unter Beachtung eines langfristigen Zeithorizonts über das Jahr 2030 hinaus. Ist der Grundsatzentscheid wirklich richtig, die hohe Geldsumme auf den knappen und kostbaren Flächen im Limmattal in eine Oberflächenbahn zu



Limmattalbahn – nur eine Vision?

investieren? Könnte sich in Zukunft rückblickend allenfalls zeigen, dass mit anderen Systemen, beispielsweise einer teilweisen Hoch- oder Untergrund-Bahn eine langfristig nachhaltigere und wirtschaftlichere Lösung mit deutlich höheren Kapazitäten hätte erreicht werden können? Auf Grund der Diskussion mit dem Verkehrsexperten Andreas Kaufmann konnten wir den Verzicht auf die Planung eines U-Bahnsystems nachvollziehen. Dennoch: Die S-Bahn stösst bekanntlich schon heute an ihre Grenzen, auch mit Ausbau. Und wenn wir auf andere Grossstädte mit U-Bahnen blicken, sind wir nicht mehr wirklich sicher, ob Zürich und das Limmattal im Planungszeitraum bis 2030 nicht doch die Dichte und räumliche Ausdehnung einer Grossstadt erreicht haben werden, welche den wirtschaftlichen Betrieb einer U-Bahn oder Hochbahn nicht nur ermöglichen sondern auch erfordern würde. Bei einer Hochbahn wäre die Wirtschaftlichkeit noch früher als bei einer U-Bahn gegeben, wobei sich hier insbesondere ästhetische und städtebaulich Probleme stellen könnten. Was passiert und was kann man jetzt tun, wenn Zürich und das Limmattal stärker wachsen sollten, als von den Prognostikern angenommen? Da uns die Frage nach dem Systementscheid intensiv umtrieb, wären wir interessiert zu erfahren, ob solche Systemvergleiche erarbeitet wurden. Gerne würden wir die entsprechenden allfälligen Abklärungen und Vergleiche einsehen.

**Zusammengefasst ergeben sich aus der Studie und unseren Überlegungen folgende Punkte, die nach unserer Auffassung erarbeitet resp. geklärt werden müssen:**

1. **Gesamtverkehrskonzept:** Falls nicht bereits vorhanden, gehört ein integrales Gesamtverkehrskonzept für das Limmattal erarbeitet, wo die verschiedenen Ver-



Netzwerken am runden Tisch.



Stadtpräsident Otto Müller.

kehrssysteme und generellen Linienführungen mittels langfristigen Kosten-Nutzen-Analysen einander gegenübergestellt und bewertet werden und die optimale Lösung transparent abgeleitet wird. Es ist zu hoffen, dass daraus sachlich transparent die Limmattalbahn so wie jetzt geplant als klar beste Lösung hervorgehen wird. Andernfalls ist entsprechend über die Bücher zu gehen.

2. **Ausbau Überlandstrasse:** Der Ausbau der Überlandstrasse als Umfahrungsachse zur Entlastung des Zentrums von Dietikon ist noch nicht klar aufgezeigt. Die verkehrlichen Nachweise zu den geplanten Massnahmen sollen unbedingt auch im Zusammenhang mit dem Projekt der Limmattalbahn erbracht werden. Es muss garantiert sein, dass die erforderlichen Kapazitäten auf der Überlandstrasse zur Verfügung stehen, bevor die MIV-Kapazität im Zentrum von Dietikon reduziert wird. Zudem ist das Projekt zeitlich mit der Realisierung der Limmattalbahn zu koordinieren und rechtlich wie finanziell sicherzustellen. Wir bitten daher informiert zu werden, welche Massnahmen diesbezüglich geplant sind.
3. **Ausbau Steinmürlistrasse sowie Knoten Steinmürli-/Badenerstrasse:** Die Steinmürlistrasse soll einen Teil des Verkehrs aus dem Zentrum aufnehmen. Sie sowie der Knoten Steinmürli-/Badenerstrasse müssen zwingend so ausgebaut werden, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit für einen guten Verkehrsfluss erreicht wird. Für den Knoten Steinmürli-/Badenerstrasse wurde ein entsprechender Ansatz aufgezeigt, die Lösung ist aber noch detailliert aufzuzeigen. Für

die Steinmürlistrasse vermissen wir den Nachweis der Leistungsfähigkeit respektive ein allenfalls erforderliches Ausbauprojekt.

4. **Realisierung Südwestumfahrung Dietikon (Alternative Ausbau Steinmürlistrasse):** Da wir die Situation hinsichtlich eines Ausbaus an der Steinmürlistrasse als sehr schwierig beurteilen (zentrumnah, Wohngebiet, enger Raum, mutmassliche langwierige Enteignungen nötig), regen wir an, dass auch das bereits früher diskutierte Projekt der Südwestumfahrung Dietikon in die Überlegungen aufgenommen und nochmals eingehend unter langfristigen volkswirtschaftlichen Aspekten geprüft wird. Dieses Projekt würde zudem auch die Knoten Steinmürli-/Badenerstrasse und Überland-/Badenerstrasse (Bunkerknotten) entlasten. Die entsprechend erforderlichen Projekte respektive Massnahmen in diesem Bereich sind zeitlich mit der Realisierung der Limmattalbahn zu koordinieren und rechtlich wie finanziell sicherzustellen.
5. **Knoten Überland-/Badenerstrasse (Bunkerknotten):** Der aktuelle Projektstand zeigt hier keinen Anschluss des Entwicklungsgebietes Niederfeld (400 000 m<sup>2</sup> Industrie, Gewerbe- und Wohngebiet) auf. Wir sind der Meinung, dass dieser Aspekt unbedingt auch in die Überlegungen einbezogen werden muss und bitten, die entsprechenden Lösungen auszuarbeiten und aufzuzeigen.
6. **U-Turns auf der Zürcherstrasse:** Sie sollen so gestaltet werden, dass der Nutzverkehr diese für die Ver- und Entsorgung befahren kann. Andernfalls sind die alternativen Routen nicht nur summarisch zu erwähnen sondern konkret aufzuzeigen.
7. **Knoten Mutschellen-/Industriestrasse:** Dieser Knoten (inkl. Anbindung Niederfeld) ist gemäss den vorliegenden Unterlagen bereits bei der Inbetriebnahme deutlich überlastet. Dies wurde im Vorprojekt zwar erkannt, eine funktionsfähige Lösung konnte aber noch nicht aufgezeigt werden. Dies ist spätestens in der nächsten Projektphase unbedingt rasch nachzuholen.



Fotos AKP Verkehringenieur AG

So könnte es in Zukunft aussehen.

Im Sinne einer offenen Kommunikation haben wir unsere Expertise dem Regierungsrat, Stadtrat Dietikon und Gemeinderat Dietikon sowie den politischen Parteien und Verbänden zugestellt.



Max Hirzel unterhält sich am runden Tisch.

## GUBRIST – WIE WEITER?

Der Bundesrat, der Kanton Zürich und die Gemeinde Weiningen sollen an den Verhandlungstisch. Ziel muss sein, dass eine Lösung im Streit um die von den Weinger geforderte Überdachung des Gubristportals gefunden wird. Die Frage über den zeitlichen Ablauf aller offenen Fragen ist schwer abzuschätzen. Die Situation um den Gubristtunnel ist unerträglich und volkswirtschaftlich nicht zu verantworten. Was braucht es um endlich die unmögliche Situation zu ändern? Da spricht man von der aufstrebenden, einmaligen Lage des Limmattals. Die täglichen Staumeldungen sind kein Werbespot für eine Region, welche laufend von Wachstum spricht. Der Entscheid Gubrist darf nicht mehr vertagt werden, der Kollaps ist schon längst da!

Bund, Kanton und Gemeinde müssen einen vernünftigen Entscheid fällen. Die Glaubwürdigkeit aller Parteien im «Gubristprozess» ist längst verspielt.

Edi Cincera

## NEUE MITGLIEDER

### RUEPP & Partner Dietikon AG

Das für die GASTRO-Branche bekannte Treuhandunternehmen RUEPP & Partner Dietikon AG steht für kundenorientierte, einwandfreie Lohn- und Finanzbuchhaltungen. So betreut das 16-köpfige Team Hotel- und Restaurantsbetriebe aus mehreren Kantonen. Daneben steht RUEPP & Partner Dietikon AG für Unternehmensbewertung, Steuererklärungen und steuerliche Beratung sowie eingeschränkte Revisionen zur Verfügung. Der Geschäftsführer vor Ort, Martin Grawehr, zugelassener Revisionsexperte, freut sich, Sie kennen zu lernen. Kommen Sie an die Lerzenstrasse 16/18 in Dietikon zu einem unverbindlichen Kaffee vorbei und lernen Sie uns kennen!  
www.ruepp.ch

## NACHRICHTEN AUS DEM VORSTAND



Emil Soller.

Emil Soller verlässt den IHV Vorstand nach 22 Jahren toller Zusammenarbeit.

Emil Soller war während 16 Jahren Vizepräsident im IHV.

Wir werden immer wieder an seine wertvolle Mitarbeit denken. Mit der Ehrenmitgliedschaft ist der Kontakt

zum IHV weiterhin garantiert. Der Vorstand dankt Emil Soller für seine Zusammenarbeit.

Weiter scheiden Lilly Frei und Theo Jost aus dem Vorstand aus. Die Nachfolger, bestehend aus den Herren Josef Wiederkehr, Markus Ehrat und Roger Vogt, werden wir in der nächsten Ausgabe vorstellen.



Lilly Frei und Theo Jost.

## JAHRESPROGRAMM

<b>Dienstag, 3. Juli</b>	Informationsveranstaltung zum Thema Migrationsbewegungen
<b>Dienstag, 18. September</b>	Firmenbesuch GRAPHAX
<b>Mittwoch, 21. November</b>	Wirtschaftspodium Limmattal
<b>Donnerstag, 6. Dezember</b>	Weihnachtsapéro

Zu allen Anlässen werden jeweils separate Einladungen zugestellt!

## IMPRESSUM

### PRÄSIDENT **DIETRICH PESTALOZZI**

Riedstrasse 1  
Postfach  
8953 Dietikon  
Tel. +41 (0)44 743 24 02  
Fax +41 (0)44 740 07 22  
dietrich.pestalozzi@pestalozzi.com

### SEKRETARIAT **EDI CINCERA**

Postfach  
8953 Dietikon 1  
Tel. +41 (0)79 678 85 72  
info@ihv-dietikon.ch  
**www.ihv-dietikon.ch**