

Datum: 01.01.2012

# Der Sonntag

Ausgabe Limmattal/Zürich

Ausgabe Limmattal/Zürich

Aargauer Zeitung AG

8953 Dietikon

058/ 200 57 57

www.limmattalerzeitung.ch

Medienart: Print

Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Auflage: 7'518

Erscheinungsweise: wöchentlich



Themen-Nr.: 380.1

Abo-Nr.: 1077495

Seite: 50

Fläche: 136'520 mm<sup>2</sup>

## «Das Problem löst sich nicht von selber»

SONNTAGSGESPRÄCH Willy Haderer, Unterengstringer «Vater der Limmattalbahn», blickt zurück und nach vorne



Es gebe keine echte Alternative zur Limmattalbahn, meint deren «Vater» Willy Haderer.

BILD: BHI



Seit zehn Jahren schon macht er sich für die Limmattalbahn stark: Willy Haderer, langjähriger Präsident der Zürcher Planungsgruppe Limmattal, erklärt, wieso ohne sie nicht nur ein Verkehrschaos droht, sondern auch eine Verslumung.

VON **BETTINA HAMILTON-IRVINE**  
**UND JÜRGEN KREBS**

**Herr Haderer, man könnte Sie als Vater der Limmattalbahn bezeichnen. In letzter Zeit ist Ihr Kind jedoch harter Kritik ausgesetzt und wird teilweise hart bekämpft. Macht Ihnen das Sorgen?**

**Willy Haderer:** Sorgen im eigentlichen Sinn macht mir das nicht. Wir arbeiten ja bereits seit rund zehn Jahren an der Limmattalbahn. Als langjähriger Präsident der Zürcher Planungsgruppe Limmattal war ich von Beginn an in die Planung involviert. Schon in der ersten Kommission diskutierten wir intensiv darüber, ob man den Mittelteil der Strecke zwischen Schlieren und Dietikon überhaupt realisieren soll, ob man die benötigten Kapazitäten erreichen werde. Ich erinnere mich noch, dass ich gesagt habe: Wir entscheiden heute für die nächsten 30 Jahre.

**Das heisst, das Projekt ist zu gut geplant, als dass man sich jetzt darüber Sorgen machen müsste?**

Genau. Natürlich kommt jetzt die politische Diskussion, bei der sich Leute mit dem Thema befassen, die vorher kein Interesse dafür zeigten. Heute werden in der Öffentlichkeit genau die gleichen Details diskutiert, die wir vor vielen Jahren bereits ausführlich diskutiert haben – ich denke da an Schlieren, wo es nun um die Kesslerstrasse oder den Tunnel

« Bedauerlich ist bloss, dass, einmal mehr, ..

meine Partei aus dieser Übung nichts gelernt hat.»

.....  
geht. Doch es gibt keinen Grund, sich von einem gewissen Widerstand irritieren zu lassen.

**Hätte man damals offensiver informieren müssen, damit heute mehr Leute näher am Projekt wären?**

Wenn ich Vorträge über die Limmattalbahn gehalten habe, waren die Leute zwar interessiert, identifizierten sich jedoch nicht mit dem Thema, weil es ihnen einfach noch zu weit weg war. Viele haben sich wohl gedacht, sie erlebten das Problem nicht mehr. Leider ist diese Haltung immer weiter verbreitet.

**Nach dem Motto: Solange ich lebe, wird das noch nicht nötig sein?**

Ja. Und die Politiker denken in noch kürzeren Zeiträumen. Für sie zählen vor allem die nächsten vier Jahre, bis wieder gewählt wird. Dieses Denken verhindert, dass Diskussionen rechtzeitig ausgelöst werden. Deshalb bin ich überzeugt: Man konnte damals nicht anders informieren

**Ist der Leidensdruck durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen heute noch nicht genug stark, dass die Notwendigkeit der Limmattalbahn generell erkannt wird?**

Viele Leute glauben, wenn es heute funktioniere – trotz Stau und Verzögerungen –, werde es auch in Zukunft funktionieren. Doch das ist ein Trugschluss. Wenn wir ein Drittel mehr Verkehr auf den Strassen haben – und das sind die Prognosen –, dann müssen wir jetzt etwas ändern. Das Problem löst sich nicht von selber.

**In Schlieren hat sich das Parlament auf den Standpunkt gestellt, die Limmattalbahn brauche es nicht. Hätten Sie diesen grundsätzlichen Widerstand damals für möglich gehalten?**

Nein, ich hätte nicht für möglich gehalten, dass man das Projekt grundsätzlich



infrage stellt. Denn wenn man die Verkehrssituation und die Siedlungsentwicklung nüchtern betrachtet – und das haben wir in den letzten zehn Jahren konsequent gemacht –, dann war es immer absolut klar, dass die Limmattalbahn eine Notwendigkeit ist.

### Das sehen nicht alle so.

Die Siedlungsentwicklung, die man damals schon kommen sah, ist nun im vollen Gang. Wir erleben einen Boom, der mit der bestehenden Infrastruktur einfach nicht aufgefangen werden kann. Wie bewegen sich all die vielen Leute, die hier wohnen und arbeiten, die sich erholen wollen? Wenn wir nichts machen, sind alle mit ihren eigenen Fahrzeugen auf der Strasse. Das geht nicht.

### Wird sich das Limmattal durch die Stadtbahn verändern?

Die Stadtbahn wird das Limmattal tatsächlich verändern: Sie existiert nämlich nicht für sich allein, sondern wird verknüpft mit all den Busverbindungen, die in Zukunft anders aussehen werden. Man wird im Limmattal viel schneller von einem Ort zum anderen gelangen.

### Indem der Stau umfahren wird?

Wir haben schon vor zehn Jahren festgestellt, dass das Hauptproblem im Limmattal nicht der äussere Quellverkehr, sondern der innere Kreuz- und Querverkehr ist. Das war früher nicht so.

### Wat hat sich verändert?

Das Limmattal hat mehr Substanz bekommen. Früher war man viel mehr auf Zürich ausgerichtet, während das Limmattal heute ein eigener Wirtschaftsraum ist. Das erzeugt einen ganz anderen urbanen Verkehr. Das Gleiche haben wir schon im Glatttal erlebt.

### Dort hat die Glattalbahn eine positive Veränderung gebracht.

Bedauerlich ist bloss, dass, einmal mehr, meine Partei aus dieser Übung nichts gelernt hat. Dabei ging es auch im Glatttal genau um dieselben Themen. Und auch damals stand genau zum gleichen Zeitpunkt unsere SVP auf gegen die Bahn.

**Auch heute kommt am meisten Kritik gegen die Limmattalbahn vonseiten der SVP. Haben Sie Ihrer Partei diesbe-**

### zügig ins Gewissen geredet?

Wissen Sie, der Verkehr ist in unserer Partei ein heikles Thema. Dass der motorisierte Verkehr lange Zeit stiefmütterlich behandelt wurde und der Verkehrsfonds für Projekte des öffentlichen Verkehrs angeknabbert wurde, hat einen grundsätzlichen Widerstand gegen den öffentlichen Verkehr geschaffen. Wenn es dann aber um die Wurst geht, bleibt jeweils nicht mehr viel vom Widerstand übrig. Wenn man sieht, wie nötig ein Projekt ist und dass es keine echten Alternativen gibt, dann lenkt man ein.

### Sie rechnen also damit, dass die SVP bei der Limmattalbahn noch einlenkt?

Ja. Klar, zurzeit gibt es ein paar Exponenten, die ganz bewusst Stimmung gegen die Bahn machen. In Schlieren ist das mit Thomas Grädel auch jemand von uns. Seine Argumente kann ich zwar alle widerlegen. Nur nützt das nichts, wenn die Leute die Details nicht kennen.

### Schauen wir die Argumente mal an: Der Hauptpunkt ist, dass man den zusätzlichen Verkehr auch mit Bussen auffangen könnte. Ausserdem wird bemängelt, die Bahn nütze nur dem Aargau.

Das ist ein lustiges Argument. Schliesslich sagen die Leute im Aargau das Gleiche wie jene in Zürich – auch dort ist es unsere SVP. In dieser Diskussion haben die Aargauer jedoch ein Spürchen mehr recht als die Zürcher. Trotzdem stimmt es nicht: Denn auch sie brauchen die Limmattalbahn.

### Der Bus ist definitiv keine Alternative zur Limmattalbahn?

Der Bus ist eine wichtige und nötige Ergänzung, kann aber keine Alternative sein. Busse sind weniger leistungsfähig und bleiben im Stau stecken. Lieber setzen wir auf ein urbanes Netz, wie es in der Stadt Zürich existiert. Ein Bus, der vom Frankental über Unterengstringen nach Urdorf fährt, ist unsinnig. Wenn man das Busnetz spinnennetzartig auf die Limmattalbahn ausrichtet, ist das eine ausgezeichnete Lösung. Dazu kommt, dass die Leute ein schienengebundenes Angebot einfach lieber benutzen, da sie sich damit besser orientieren können.

**Immer wieder wird auch vorgeschlagen, die Limmattalbahn solle unter-**

### irdisch geführt werden.

Diese Diskussionen habe ich immer bekämpft. Eine U-Bahn ist auf solchen kleinen Verkehrswegen ungeeignet. Sie schafft kein sicheres Gefühl. Auf längeren Strecken ist das etwas anderes.

### Eine andere Kritik ist, dass die Limmattalbahn nicht schlängelförmig fährt und daher eine Limmattalseite buchstäblich links liegen lässt.

Dieses Konzept vergisst, dass die Stadtbahn schnell sein muss. Eine Bahn, die in Schlangenlinien fährt, ist weder schnell noch ökonomisch. Unsere Linie auf der Hauptachse mit Zubringerbussen ist viel effizienter. Man muss zwar umsteigen, ist am Schluss aber viel schneller unterwegs. Je kleinmaschiger die Verbindungen, desto effizienter.

### Obwohl Sie auf der rechten Limmattalseite wohnen, war es für Sie nie ein Thema, dafür zu kämpfen, dass die Bahn auch dort fährt?

In der ersten Studie vor zehn Jahren wurde ein Ast nördlich der Limmat noch ins Projekt einbezogen. Nach intensiver Planung musste man sich aber schliesslich eingestehen, dass dies nichts bringt. In der weiteren Planung zeigt sich jedoch eine neue Idee: Das Tram könnte vom Frankental weitergeführt werden, wenn dies in der Zukunft eine Notwendigkeit werden sollte.

### Der Platz dafür sollte vorhanden sein.

Absolut. Auf der grossen Strasse auf der rechten Limmattalseite hat es genügend Platz dafür, ohne dass man den Individualverkehr verbannen muss. So könnte das Tram bis Weiningen führen.

### Wie wichtig ist die dritte Gubriströhre, um die Region zu entlasten?

Der Autobahnausbau beim Gubrist ist enorm wichtig. Solche Verzögerungen sind ein Ärgernis und ein Grund dafür, wieso gerade aus den Kreisen der SVP immer wieder kritisiert wird, es gehe nicht vorwärts. Die Leute ärgern sich, weil sie glauben, dass öV-Projekte durchgewinkt werden, während man auf Strassenausbauten jahrzehntelang warten muss.

**Hat der fehlende Gubristausbau diesen Frust verstärkt?**



Er hat uns massiv geschadet. Jahrelang sind wir Gemeindepräsidenten regelmässig nach Zürich gepilgert, um uns immer wieder dasselbe erzählen zu lassen. Doch nach wie vor ist der grosse Durchbruch nicht gekommen.

**Heute kann man Wetten abschliessen, ob der Gubristausbau oder die Limmattalbahn zuerst kommt.** Ja, das kann man bald machen.

**Was wäre Ihre Prognose?**

Wenn wir so weitermachen wie bisher, dann fährt die Limmattalbahn tatsächlich, bevor die dritte Röhre des Gubrist gebaut ist. Ich hoffe aber wirklich nicht, dass es so weit kommt.



« Das Limmattal gehört zu den Gebieten, die etwas dichter besiedelt sein dürfen. »

## ■ WILLY HADERER

Willy Haderer, Jahrgang 1944, war bis im Jahr 2006 **Gemeindepräsident von Unterengstringen**, wo er nach wie vor wohnt. Er war ausserdem ab 1986 Vorstandsmitglied und ab 1990 bis 2010 **Präsident der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)**. In dieser Funktion war er seit den Anfängen in die Planung der Limmattalbahn involviert. Noch bis im Frühling 2012 ist er ausserdem Mitglied des **Verwaltungsrats** der Limmattalbahn AG. Als Druckereiunternehmer ist Haderer offiziell pensioniert, engagiert sich jedoch nach wie vor aktiv in seinem Unterengstringer Geschäft. (BHI)



## I DAS 700-MILLIONEN-FRANKEN-PROJEKT

Ende 2011 wurde das **Vorprojekt** zur Limmattalbahn, welches seit Mitte 2010 lief, abgeschlossen. Anfang diesen Jahres soll beim Bund das Gesuch für die **Infrastrukturkonzession** eingereicht werden. Ebenfalls dieses Jahr

startet das Bauprojekt. Anfang 2014 soll das Projekt öffentlich aufgelegt, ab 2017 realisiert werden. In Betrieb genommen werden soll die Bahn, die von **Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach** führt, im Jahr 2020. (BHI)

**Angenommen, die Limmattalbahn würde, entgegen Ihrer Prognose, vom Volk abgelehnt werden: Was wäre dann?**

Das wäre eine absolute Katastrophe. Eine der grossen Gefahren wäre, dass das Limmattal mangels richtiger Infrastruktur verklammert werden könnte, weil die Region wegen des Verkehrschaos nicht mehr genügend attraktiv wäre, um Neuzuzüger oder Geschäfte anzuziehen.

**Die Region würde den Vorteil verlieren, den sie sich mühsam erarbeitet hat?**

Richtig. Man sehe sich nur die riesige Anzahl von neuen Wohnungen rund um den Bahnhof Schlieren an. Wenn diese nicht mehr attraktiv sind für Leute, die hier wohnen möchten, dann werden sie herunterklassiert. Die Folge: Eine andere Bevölkerungsschicht zieht ein, es entsteht eine Verklammerung. Und diesen Weg zurück dürfen wir auf keinen Fall gehen.

**Kann die Limmattalbahn das Image des Limmattals weiter verbessern?**

Ja, denn sie ist weit mehr als ein Verkehrsmittel, sie wertet die Region auf. Wenn wir es schaffen, dass sich alle nach ihren Wünschen hier bewegen können, dann haben wir eine der besten Wohnlagen geschaffen.

**Wir haben nun immer davon gesprochen, den zusätzlichen Verkehr mit zusätzlichen Verkehrsmitteln aufzufangen. Ist das Einschränken der Bautätigkeit, für Sie kein Thema?**

Die Planer und Politiker schreiben immer danach, man solle nicht die letzten grünen Flecken verbauen, sondern die bewohnten Gegenden urbaner machen. Ich bin bei der Quartierverdichtung zurückhaltend. Wenn der Mensch zu nahe aufeinander aufrückt, stört er sich irgendwann, die Qualität leidet. Man kann gut unmittelbar angrenzend an die Quartiere, vernünftig weiterbauen. Das bedeutet dass es innerhalb der Dörfer weniger Grünraum hat. Das ist nicht so schlimm wenn wir darauf achten, die landschaftlichen Qualitäten rundherum zu pflegen den Limmattalraum, die Hügelhänge.

**Zum Abschluss noch eine Prognose für das kommende Jahr: Wie wird 2012 für das Limmattal?**

Die Entwicklung wird so weiterlaufen wie in den letzten zwei Jahren. Die Wirtschaft und speziell die Bauwirtschaft glauben an diese Entwicklungen, und das wird der Motor dafür sein, dass es mit der Bautätigkeit so weitergeht. Und das ist auch recht so. Das Limmattal gehört zu den Gebieten, die etwas dichter besiedelt sein dürfen.