

«Ohne Limmattalbahn droht mehr Stau»

Neuenhofs Gemeindeammann Martin Uebelhart erklärt, warum er das Tram im Dorf unterstützt – stellt aber Bedingungen.

Philipp Zimmermann

Der Grosse Rat entschied erst vor einem Monat, die neue Tramstrecke der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden als sogenanntes Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. In den nächsten Monaten will der Kanton mit den betroffenen Gemeinden wie Neuenhof die Details der Tramstrecke und offene Fragen klären. Martin Uebelhart, 57, seit Februar Gemeindeammann, äussert sich nun erstmals ausführlich zum Thema.

Martin Uebelhart, die Limmattalbahn soll in Neuenhof über die Zürcherstrasse führen, die wichtigste Verkehrsader im Dorf. Wie steht der Gemeinderat zu diesem Jahrhundertprojekt?

Martin Uebelhart: Wir stellen uns nicht wie vor nicht gegen die Pläne des Kantons. Allerdings mit der Bedingung, dass das Gesamtverkehrskonzept mit Oase und Limmattalbahn für die Region komplett umgesetzt wird. Nur halbherzig umgesetzt würde das Neuenhof mehr schaden als nützen.

Welche Bedenken haben Sie?

Staut sich der Verkehr auf der Autobahn beim Bareggunnel, haben wir schon heute regelmässig Ausweichverkehr auf der Zürcherstrasse. Die Autolenker umfahren den Stau frühzeitig via Neuenhof. Das halbe Dorf ist dann schnell verstopft. Wenn man gemäss den Prognosen des Kantons davon ausgeht, dass wir in der Region in 20 Jahren 20 bis 30 Prozent mehr Einwohner und Arbeitsplätze haben, dann nützt uns die Limmattalbahn allein nicht viel.

Was braucht es zusätzlich?

Es braucht ein Verkehrslenkungssystem, zum Beispiel Pflörtnerung mit Ampeln vor Neuenhof, damit die Strassen im Dorf nicht verstopfen. Und der Autobahnanschluss muss mit baulichen Massnahmen optimiert werden.

Ihre Vorgängerin Susanne Voser sowie Andreas Muff traten wegen Unstimmigkeiten im Gemeinderat zurück. Frau Voser bezeichnete die Limmattalbahn für Neuenhof und das ganze Limmattal als eine grosse Chance. Stimmen Sie dieser Aussage heute zu?

Definitiv. Unsere Position als Neuenhofer Gemeinderat ist unverändert. Wie gesagt: Nur als Paket mit Verkehrsinfrastruktur-Massnahmen macht die Limmattalbahn Sinn.

Die Limmattalbahn soll die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigen und zur Standortattraktivität der Gemeinden beitragen, teilte Neuenhof diese Woche mit. Können Sie dafür konkrete Beispiele nennen?

Die Bahn soll neu als direkte öV-Verbindung von Neuenhof nach Wettingen



Martin Uebelhart an der Zürcherstrasse: Das Tram der Limmattalbahn soll auf der Hauptverkehrsader von Neuenhof fahren.

Bild: Sandra Ardizzone

zum Tägi und über die Landstrasse führen. Das würde die Attraktivität von Neuenhof als Wohnort steigern. Zudem könnte man von Neuenhof mit Tram ohne Umsteigen ins Limmattal nach Urdorf gelangen.

Was befürchten Sie, wenn die Limmattalbahn nicht gebaut wird?

Steigt die Bevölkerung wie prognostiziert an, und wenn wir wollen, dass der motorisierte Individualverkehr gegenüber heute nicht zunimmt, brauchen wir ungefähr eine Verdopplung der Kapazität bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir brauchen die Bahn also für einen flüssigeren Verkehr durchs Dorf. Oder anders gesagt: Ohne die Limmattalbahn werden Staus im Dorf häufiger und massiver ausfallen.

Sie hoffen also, dass mehr Leute auf das öffentliche Verkehrsmittel Limmattalbahn umsteigen?

Ja. Wir brauchen auf der Zürcher- und der Industriestrasse einen Mischverkehr. Das ist für uns als Gemeinderat nicht diskutierbar in den weiteren Planungsphasen. Wir haben keinen Platz für weitere Spuren auf der Zürcherstrasse. Deshalb ist kein separates Trasse für die Limmattalbahn möglich. Sie wird, wie die Regionalbusse, auf derselben Fahrbahn geführt. Gibt es Rückstau, steht sie – wie die Busse heute – im Stau. Im Weiteren muss

auch der Velo- und Fussverkehr attraktiver werden.

Wie wollen Sie das realisieren?

Auf der Zürcherstrasse müssen Velofahrende weiterhin Platz haben. Möglichst viele Leute sollen das eigene Velo nutzen. Ich kenne heute schon diverse Personen, die mit dem E-Bike von Neuenhof zur Arbeitsstelle in die Stadt Zürich fahren. Das muss man weiter fördern. Dazu braucht es aber sichere und gepflegte Strassen, möglichst ohne Stopps, damit sich der Zeitverlust gegenüber Auto oder öV in Grenzen

«Ein Tram ist viel effizienter als ein Bus, im Personentransport und beim Energieverbrauch.»

Martin Uebelhart
Gemeindeammann von Neuenhof

hält. Hier kann man noch einiges herausholen, in alle Richtungen. Ausserdem müssen die Leute die Zürcherstrasse direkt queren können. Die Strasse soll zusammen mit den angrenzenden Bebauungen attraktiv aussehen und rege frequentiert sein. Eine lebendige Strasse eben, wie sich dies an anderen Orten entwickelt hat.

Gegner der Limmattalbahn führen an, dass schon heute zwei Buslinien im 15-Minuten-Takt nach Baden und eine weitere Linie im 30-Minuten-Takt nach Wettingen fahren, und dass zwischen Baden und Killwangen rund alle zwei Kilometer eine S-Bahn-Haltestelle besteht. Reicht das nicht?

Stand heute würde das genügen. Aber wenn der Verkehr wie erwartet weiter zunimmt, wird es immer enger. Man darf nicht vergessen: Wenn es gut läuft, braucht es 10 bis 12 Jahre, bis das Tram in Neuenhof in Betrieb ist. Und ein Tram kann zwei bis drei Busse ersetzen, weil es mehr Platz bietet. Es ist viel effizienter im Personentransport und beim Energieverbrauch.

In Neuenhof bestehen Befürchtungen, dass die Limmattalbahn das Dorf zerteilen könnte.

Der Kanton hat bestätigt, dass die Möglichkeit eines Mischverkehrs mit Tram, motorisiertem sowie Velo- und Fuss-

verkehr im Zentrum von Neuenhof geklärt wird bis zur Festsetzung der Limmattalbahn. Sollte dieser Mischverkehr kommen, und für den Gemeinderat ist das eine Voraussetzung für die Zustimmung, muss man diese Zerteilung nicht befürchten. Man wird weiter über die Strasse laufen können. Autofahrer werden beim Abbiegen nicht eingeschränkt sein. Es müssen auch keine Hochbauten neben der Zürcherstrasse abgerissen werden. Das hat der Kanton ebenfalls bestätigt.

Es besteht auch die Befürchtung, dass wegen der Limmattalbahn auf Neuenhof enorme Kosten zukommen.

Mittlerweile hat sich der Kanton zum Kostenteiler geäussert. Er ist für die Gemeinden vorteilhaft. Der Kanton übernimmt die Baukosten bis zur Aussenkante der Trottoirs. Werkleitungen für Abwasser und Wasser, Strom, Gas und Telekommunikation müssen vermutlich teilweise ersetzt und erneuert werden. Der Kanton übernimmt aber den aktuellen Restwert der Leitungen. Die Gemeinden müssen nur jenen Teil neu investieren, der schon abgeschlossen ist. Das wird sicher einen gewissen Investitionsschub geben, aber er wird nicht exorbitant sein. Zu beachten ist dabei, dass diese Kosten sowieso anfallen, wenn diese Leitungen ein paar Jahre später ersetzt werden müssen.

ANZEIGE

Jean-Pierre Gallati
www.gallati.ag

Wieder in den Regierungsrat
zusammen mit Alex Hürzeler, Stephan Attiger und Markus Dieth

Turgi nimmt SBB-Tageskarten aus dem Angebot

Die Gemeinde Turgi hat bis anhin zwei SBB-Tageskarten pro Tag für ihre Einwohner angeboten. Im Zuge der Budgetberatung für das Jahr 2021 hat der Gemeinderat beschlossen, den Verkauf der Tageskarten per 7. Dezember 2020 einzustellen und keine SBB-Tageskarten mehr nachzubestellen. Hauptgrund dafür sind die jährlich zu verbuchenden Verluste im Bereich des Tageskarten-

verkaufs, wie die Gemeinde in einer Mitteilung festhält. Bereits ein Jahr zuvor wurde die Zahl der Tageskarten von vier auf zwei pro Tag reduziert.

Wegen Corona brach der Verkauf fast komplett ein

Aufgrund der Coronakrise wird dieses Defizit in diesem Jahr, ohne Berücksichtigung des administrativen Auf-

wandes, in fünfstelliger Höhe ansteigen. Besonders im April, Mai und Juni brach der Verkauf fast komplett ein. Zudem bieten die SBB mittlerweile bereits ab 29 Franken mit Halbtax und ab 52 Franken ohne Halbtax Spartageskarten an, mit welchen man einen Tag lang in der ganzen Schweiz, auf sämtlichen GA-Bereichsstrecken, unterwegs sein kann, so die Gemeinde. (az)

ANZEIGE

ORUN PALIT
Einwohnerat, Ökonom
www.orunpalit.ch

2x auf eure Listen

«Der Kanton soll keine weiteren Kosten auf die Gemeinden umlagern!»

LISTE 6
Grossratswahlen 2020

grünliberale