

«Wesentlich ist, dass sich

SONNTAGSGESPRÄCH Der Stadtplaner Jürg Bösch erklärt, warum sich die Stadt

Limmattalbahn, Niederfeld, Limmattfeld: Mit diesen grossen Projekten wir sich in Dietikon in den nächsten Jahren sehr viel verändern. Stadtplaner Jürg Bösch erklärt, wo er Schwierigkeiten sieht und worauf er bei der Planung besonders achtet.

VON BETTINA HAMILTON-IRVINE

Herr Bösch, als Stadtplaner sind Sie zurzeit in Dietikon absolut am richtigen Ort: Es gibt viel zu planen.

Jürg Bösch: Das ist richtig. Es laufen zurzeit verschiedene spannende Projekte, von denen das aktuellste die Entwicklungsplanung im Limmattfeld ist, in der wir mittendrin stehen. Äusserst wichtig und spannend sind aber auch die Stadtbahn und das Niederfeld.

Sowohl das Niederfeld als auch die Limmattalbahn sind noch Zukunftsmusik und werden frühestens in ein paar Jahren konkretere Form annehmen. Das bedeutet, dass Sie zurzeit vor allem im Konjunktiv arbeiten.

Als Stadtplaner arbeitet man grösstenteils für die Zukunft und bringt Projekte bis zur Baureife. Daher arbeitet man oft an Projekten, die erst in zehn oder zwanzig Jahren Form annehmen werden. Damit muss man umgehen können, sonst ist man am falschen Ort.

Inwiefern ist es für Ihre Arbeit von Bedeutung, dass die beiden Projekte in einer Wechselwirkung zueinander stehen?

Es ist ein wichtiger Aspekt der Planung, dass diese zwei Projekte zu einer ähnlichen Zeit gebaut werden können, sodass

«Als Stadtplaner arbeitet man grösstenteils für die Zukunft und bringt Projekte bis zur Baureife.»

die Bahn fährt, wenn das Quartier wächst. Die Limmattalbahn soll etwa 2020 fahren, wenn voraussichtlich auch die ersten Gebäude im Niederfeld stehen. Wir sollten also etwa 2017 Baureife erreichen. Das ist eine kurze Zeitdauer, wenn man bedenkt, was alles gemacht werden muss: das städtebauliche Konzept, die Gestaltungspläne und schliesslich die Quartierpläne, die Details wie Grundstückformen und Erschliessung regeln. Wenn alles klappt, sollte diese parallele Planung genau aufgehen.

Ist Dietikon zurzeit ein Traumort für einen Städteplaner, weil so viel geschieht?

Es ist sicher eine spannende Stadt, gerade auch aufgrund der grossen Gebiete, die noch geplant werden können. Im Raum Zürich sind ansonsten fast alle grösseren Flächen schon geplant und im Bau: Zum Beispiel Zürich Nord, der Glattpark oder Zürich West. Daher sind die 40 Hektaren im Niederfeld fast einmalig.

LIMMATTALBAHN

Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie zur Arbeit?

Ich fahre mit der S-Bahn von Thalwil, wo ich wohne, bis nach Dietikon.

Das heisst, wenn die Limmattalbahn in zehn Jahren fährt, werden Sie sie wahrscheinlich kaum benutzen?

Sicher nicht, um nach Dietikon zu kommen. Es ist auch nicht die Idee, dass die Leute dereinst mit der Limmattalbahn von Dietikon nach Zürich fahren. Das wird niemand machen. Es geht hauptsächlich darum, die Leute aus ihren Quartieren möglichst schnell zur S-Bahn zu bringen, von wo sie dann mit dem Zug weiterfahren – oder eine attraktive Verbindung zwischen den Ge-

meinden links der Limmat zu schaffen.

Die Limmattalbahn soll einen Teil des Verkehrs von der Strasse auf die Schienen verlagern. Kann man tatsächlich mit einer Strassenbahn die Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bekehren?

Man kann nicht davon ausgehen, dass diejenigen Personen, die heute mit dem Auto fahren, später mit der Limmattalbahn fahren werden. Doch aufgrund des Entwicklungspotenzials in Dietikon, Schlieren und andernorts weiss man, dass neue Leute ins Limmattal kommen

Man kann nicht davon ausgehen, dass diejenigen Personen, die heute mit dem Auto fahren, später mit der Limmattalbahn fahren werden.»

werden, die sich auch bewegen müssen. Das Ziel muss sein, den zusätzlichen Verkehr grösstenteils mit einem neuen Verkehrsmittel aufzufangen.

Wie schafft man das?

Die Frage ist immer: Ist das Verkehrsmittel attraktiv? Wenn es attraktiv, schnell und zuverlässig ist, dann ist es auch eine Alternative. Es geht nicht darum, jemanden zu zwingen, von einem Verkehrsmittel auf ein anderes zu wechseln.

Wenn es nicht die Meinung ist, mit der Limmattalbahn von Dietikon nach Zürich zu fahren: Was halten Sie von der Idee der Grünliberalen des Bezirks Dietikon, die Limmattalbahn solle bis zum Flughafen Zürich verlängert werden?

Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand von Dietikon bis zum Flughafen in der Limmattalbahn fahren wird. Sie ist ein Feinverteiler, der ein etwas grösseres Haltestellenetz hat als ein Tram. Vom Niederfeld an den Flughafen beispielsweise wird man am besten die Limmattalbahn an den Bahnhof nehmen und dort auf den Zug umsteigen. Längerfristig müsste man mit zunehmender Bevölkerung eher darauf hinarbeiten, dass in Dietikon noch mehr Schnellzüge anhalten sollen. Das wäre ein Quantensprung, der die Attraktivität nochmals steigern würde.

Dann passt die Idee der Grünliberalen nicht ins Konzept?

Sie ist nicht ganz sachgerecht. Was hingegen in Zukunft ein Thema wird, sind gute Verbindungen vom Limmattal ins Glatttal, wie sie ab 2018 mit der S19 geplant sind.

Ebenfalls immer noch ein Thema ist die Tunnellösung, obwohl sie offiziell schon lange ad acta gelegt wurde. Laut SVP soll entweder die Limmattalbahn oder der motorisierte Individualverkehr unter die Erde. Muss diese Diskussion nochmals aufgerollt werden?

Hier muss man klar festhalten: Eine U-Bahn ist für eine Stadt wie Dietikon nicht realistisch, weil das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen einfach nicht stimmt. Für die Kantone, welche die Stadtbahn bezahlen, ist dies deshalb kein Thema mehr. Doch es gibt noch weitere Aspekte, die dagegen sprechen: So wird die Akzeptanz der Reisenden

Zur Person: Jürg Bösch

Seit dem 1. November 2010, als in Dietikon das Stadtplanungsamt neu geschaffen wurde, ist Jürg Bösch als **Stadtplaner** angestellt. Der **53-Jährige** ist studierter **Agronom ETH**, der in der Folge ein Nachdiplomstudium in **Raumplanung** absolvierte. Bevor er zu der Stadt Dietikon kam, arbeitete er 18 Jahre lang bei Ernst Basler und Partner als **Berater** in Fragen der Stadt- und Regionalplanung. Jürg Bösch lebt in **Thalwil**. (BHI)

für die Bahn viel tiefer sein, wenn sie unter dem Boden einsteigen müssen. Dazu kommt der Sicherheitsaspekt und drohender Vandalismus. Aber das Hauptargument sind die Finanzen.

Die SVP findet, Dietikon werde «mit der Billigvariante abgespeist».

Die Kantone Zürich und Aargau werden etwa 700 Millionen in die Hand nehmen für diese Bahn. Dies ist viel Geld, das der Limmattalbahn einen Standard vergleichbar zur Glattalbahn ermöglichen wird. Die Erfahrung zeigt ausserdem, dass diese Investition ein Mehrfaches an privaten Investitionen auslösen wird.

Der Widerstand gegen die Limmattalbahn scheint in Dietikon grösser als anderswo. Wie erklären Sie sich das?

Zentral sind sicher die Frage der Kapazität der Strasse und das Zusammenspiel der Bahn mit dem Individualverkehr. Das ist ein berechtigtes, legitimes Anliegen. Die Bevölkerung will sicher sein, dass der motorisierte Verkehr nach wie vor funktioniert und das Zentrum erreichen kann. Um dies sicherzustellen, wird einiges geschehen müssen, worüber bisher wenig informiert wurde.

Zum Beispiel?

Dazu gehört die Entlastung des Zentrums vom Verkehr. Etwa zwanzig Prozent des Verkehrs in Dietikon ist Durchgangsverkehr, den man gerne aus der Stadt heraus verlegen möchte. Dadurch soll auch das Zusammenleben zwischen dem motorisierten Verkehr und der Limmattalbahn einfacher werden.

Im Bereich des Zusammenspiels zwischen Bahn und Verkehr sind Dietiker geprägt von den teilweise gefährlichen Situationen, die rund um die Bremgarten-Dietikon-Bahn auftreten.

Das ist richtig, die Dietiker haben hier gewisse negative Erfahrungen gemacht. Aber man muss bedenken, dass die BDWM eine ganz andere Bahn ist als die Limmattalbahn sein wird: Dies betrifft das Erscheinungsbild, die Dimension der Wagen sowie Lärm und Erschütterungen.

Inwiefern kann die Limmattalbahn hier punkten?

Ein wichtiger Unterschied ist, dass die Stadtbahn weitgehend auf einem eigenen Trasse geführt und ruhiger sein wird. Der zentralste Nachteil der BDWM

«Wer Dietikon noch als Dorf empfindet und sich plötzlich mit städtischen Entwicklungen konfrontiert sieht, kann verunsichert werden.»

ist, dass sie nur auf einem Gleis fährt und gelegentlich die Strassenseite wechseln muss. Gerade in den Stosszeiten gibt das natürlich regelmässige Fraktionen mit dem Verkehr. Das möchte man im Zusammenhang mit der Limmattalbahn auch für die BDWM lösen. Im Bereich des Kirchplatzes wird es sowieso doppelte Gleise brauchen, die man gleich entlang der Bremgartnerstrasse weiterführen will. Hier erhoffe ich mir eine Lösung dieses Problems.

Trotzdem bleibt der Kirchplatz ein neuralgischer Punkt, der vielen Leuten Sorgen macht.

Es wird dort von den beiden Bahnen auf jeden Fall mehr Frequenzen geben, das ist richtig. Andererseits sind es bloss zwei Linien. In der Stadt Zürich hat es am Central oder Bellevue sechs bis sieben Linien, die in einem viel engeren Takt verkehren. Daher sollte es auch in Dietikon, wo die Situation weniger komplex ist, lösbar sein. Diesen Nachweis müssen die Planer im Rahmen des Vorprojekts erbringen. Eine wichtige Voraussetzung ist jedoch, dass die Zentrumsentlastung realisiert wird.



«Zentrumsfägete» in Dietikon

In der Dietiker Markthalle trafen sich am gestrigen Samstagmittag trotz Kälte die eingefleischten Dietiker Fasnachtler. Denn: Das Publikum wurde stündlich von verschiedenen Guggenmusiken unterhalten. Für die kleinen Besucher der «Zentrumsfägete» gab es die Möglichkeit, sich gratis zu

schminken. Das erfreute die Kleinen – dementsprechend lang war die Warteschlange vor dem Schmink-Zelt. Die Erwachsenen wärmten sich zwischen den verschiedenen Guggenkonzerten bei Kafi Schnaps und Bratwurst auf. Auf dem Bild spielt die einheimische Guggenmusik Reppischfäger. (LEX)

INSERAT

AARGAU TOURISMUS AKTUELL



friday's @ the pool im Thermalbad Zurzach

Entspannt ins Wochenende starten. Das Thermalbad Zurzach ist ab Freitag 18. März jeweils bis geöffnet. Mit Fackeln, Musik, Drinks und dem vitalisierenden Thermalwasser ist der gelungene Auftakt ins Wochenende garantiert! Sind auch Sie am Eröffnungsabend am 18. März mit dabei! Es erwartet Sie ein spezielles Party-Programm – eröffnet von Angela Martini, 6. An der Miss-Universe-Wahl 2010.

Gewinnen Sie Ihren Eintritt unter aargautourismus.ch.

AARGAU TOURISMUS
www.aargautourismus.ch

Ihr wöchentlicher Update an dieser Stelle und täglich unter:

die Leute wohl fühlen»

Dietikon von einem Dorf zu einer urbanen Gegend entwickeln soll und wie er diese Veränderungen plant



Der Stadtplaner Jörg Bösch: Er arbeitet an der urbanen Zukunft der Stadt Dietikon mit.

Gerade alteingesessenen Dietikerinnen und Dietikern mag die Limmattalbahn auch als Symbol einer Urbanität erscheinen, mit der sie sich noch nicht identifizieren.

Das ist ein Prozess, der sich entwickeln muss. Es ist tatsächlich eine Frage der Identifikation: Wer Dietikon noch als Dorf empfindet und sich plötzlich mit solch städtischen Entwicklungen konfrontiert sieht, kann verunsichert werden. Das ist verständlich.

Hätte man dieser Verunsicherung vorbeugen können, indem mehr Leute in den Prozess involviert und aktiver informiert hätte? Gerade gewisse Parteien fühlten sich übergangen.

Im Rahmen der Festsetzung der Linienführung im kantonalen Richtplan konn-

«Das Niderfeld soll ein städtisches Quartier sein, das zumindest dort, wo die neue Stadtbahn durchfährt, eine gewisse Dichte hat.»

ten sich alle Betroffenen eingehend zur Linienführung äussern. Auf Wunsch von Dietikon hat man die Linienfüh-

rung jedoch nochmals eingehend geprüft ist zu einer neuen Lösung gelangt. Darüber ist verschiedentlich orientiert worden. Die eigentliche Projektierungsarbeit beginnt erst jetzt. Dabei werden auch Interessengruppen eingebunden: so zum Beispiel Parteien, Wirtschaftsverbände, der Hauseigentümerverband oder Quartiervereine.

NIDERFELD

Das Niderfeld ist mehr Vision als Projekt. Wie stellen Sie sich das mehr als 40 Hektaren grosse Gebiet vor?

Es soll ein modernes Stadtquartier werden, das nicht alltäglich ist und Vorbildcharakter hat. Es soll beispielhaft sein, was die Wohnqualität, den Grünraum, die ökologischen und energetischen Aspekte und den öffentlichen Raum anbelangt. Einmalig wird auf jeden Fall der fast acht Hektaren grosse Park, da es meines Wissens selbst in der Stadt Zürich keinen so grossen Park gibt. Ich stelle mir ein breites Angebot an Wohnungen für unterschiedliche Schichten und Budgets vor sowie hochwertige Arbeitsplätze, vor allem aus dem Dienstleistungsbereich. Bei grossflächigem Verkauf und anderen Unternehmen, die viel Verkehr generieren, sind wir aus Kapazitätsgründen eingeschränkt. Den Pendelverkehr kann man am besten mit

dem öffentlichen Verkehr abholen.

Das Siegerprojekt des Architekturwettbewerbs stellt sich «ein Gewebe aus verschiedenen kleineren, dorfählichen Strukturen» vor, «die sich prozessartig zu einem grossen Ganzen zusammenschliessen». Wie passt diese Vision zum urbanen Dietikon?

Es ist vielleicht fraglich, ob «dörflich» wirklich der richtige Ausdruck ist. Ganz wesentlich ist jedoch, dass Identität geschaffen wird und sich die Leute wohl fühlen. Das muss uns gelingen, indem wir attraktive Plätze schaffen. Das Siegerprojekt hat dies gut verdeutlicht, indem Platzsituationen gezeigt wurden, wo ein öffentlicher Begegnungsort entsteht, um den sich die Gebäude herumreihen. Man muss Bezugspunkte schaffen, die dem Quartier eine dörfliche Identifikation geben. Diese Aufgabe muss als Nächstes gelöst werden, indem man Ideen entwickelt, wie man diese Visionen städtebaulich umsetzen kann.

Vom «dörflichen Charakter» wird also mehr das Potenzial zur Begegnung übernommen?

Genau. Beim Wort «Dorf» denke ich an kleine Einfamilienhäuser mit zwei oder drei Geschossen. Das Niderfeld soll aber klar ein städtisches Quartier sein, das zumindest dort, wo die Stadtbahn durchfährt, auch eine gewisse Dichte hat.

Wie stellen Sie als Stadtplaner sicher, dass sich die Menschen begegnen?

Ganz wichtig ist die Erdgeschossnutzung. Beim Quartier Zürich Nord beispielsweise hat man diesen zentralen Punkt etwas verpasst: In den Arbeitsplatzgebieten in der Nähe des Bahnhofs gibt es hinter den Glasfassaden der vielen Bürogebäude keine öffentliche Nutzung. Solche Situationen führen dazu, dass die Gegend tot ist, sobald die Arbeitsplätze abends leer sind. Dann passiert nichts mehr, es hat kein Leben und keine Frequenzen mehr. Deshalb sind Nutzungen wie Restaurants oder Geschäfte im Erdgeschoss sehr wichtig. Damit sich die Leute begegnen, gibt es aber viele weitere Möglichkeiten wie geschickte Wegführung, Fusswege und Velowege.

LIMMATFELD

Das Limmatfeld wächst rasant. Auf dessen ursprüngliche Planung hatten Sie jedoch kein Einfluss. Mit welchen Gefühlen beobachten Sie die Entstehung dieses neuen Stadtteils?

Es ist anders als beim Niderfeld, wo man auf der grünen Wiese planen kann. Aber auch hier gibt es noch diverse Punkte, die zu klären sind. Zentral sind zum Beispiel die Fragen nach der Belebung des Rapidplatzes und dem Umgang mit dem öffentlichen Raum im ganzen Gebiet sowie die Verkehrserschliessung.

Wie sehr können Sie Entwicklungen wie die Belebung des Rapidplatzes noch beeinflussen?

Die wichtigsten baulichen Vorkehrungen sind bereits getroffen. Die Stadt steht jedoch bezüglich möglicher Nutzungen in ständigem Kontakt mit den Projektentwicklern und die Standortförderung stellt ihre Vermittlerdienste zur Verfügung.

Einerseits möchte man den Rapidplatz beleben, andererseits soll er keine Konkurrenz zum Stadtzentrum werden. Kann man beides erreichen?

Der Rapidplatz hat eine andere Funktion als der Kirchplatz und soll eine Ergänzung sein. Die Zukunft wird zeigen, wie sich das einspielen wird. Aber sicherlich ist es gerechtfertigt, dass im Limmatfeld so etwas wie ein eigener Zentrumsplatz entsteht. Schliesslich wird das Quartier durch 2000 bis 3000 Einwohner plus Arbeitsplätze bevölkert. Man muss auch sehen, dass das Limmatfeld keine Insel ist.

Wie meinen Sie das?

Das Limmatfeld geht nahtlos in das Gebiet Silber/Lerzen/Stierenmatt über, wo zurzeit ebenfalls ein Gestaltungsplan in Erarbeitung ist. Da auch dort eine Entwicklung stattfindet, kommt das Potenzial von Menschen, die den Rapidplatz benötigen, nicht nur aus dem Limmatfeld, sondern auch von den umliegenden Gebieten. Dazu gehört auch das Altbergquartier südlich von der Überlandstrasse, bei dem der Gestaltungsplan Schächli rechtskräftig geworden ist. Auch hier wird es neue Einwohner geben.

Wo sehen Sie die grösste Herausforderung im Zusammenhang mit dem Limmatfeld?

Es geht nun darum, dass man schrittweise mit der Entwicklung der Baufelder all die anderen Anforderungen gewährleisten kann, insbesondere, was die Erschliessung anbelangt. Sehr wichtig ist die Knotengestaltung an der Überlandstrasse, da sichergestellt sein muss, dass der Verkehr des Limmatfelds auch abfliessen kann. Es soll eine städtische Achse sein, die belebt und fussgängerfreundlich ist. Ausserdem sind wir dabei, Fuss- und Radwegverbindung zum Bahnhof zu schaffen. Entlang dem Ober- und Unterwasserkanal soll die Limmattpromenade entstehen und eine Verbindung zum Limmatuferweg geschaffen werden.

NACHRICHTEN

Drogenanlaufstelle: Rekurs abgelehnt

WINTERTHUR Niederlage für die Gegner der geplanten Winterthurer Randständigen-Anlaufstelle: Das Verwaltungsgericht hat ihren Rekurs gegen die städtische Baubewilligung abgelehnt. Das Gericht bestätigte damit einen Entscheid der Winterthurer Baurekurskommission, welche die Anwohner mit ihrem Rekurs ebenfalls abblitzen liess. Ein Sprecher der Stadt bestätigte einen entsprechenden Artikel des «Landboten». Das Projekt wurde an der Urne gutgeheissen: Die Stimmberechtigten von Winterthur erteilten mit 62 Prozent Ja-Stimmen grünes Licht für das Sozialprojekt. (SDA)

Stadtrat heisst Verlegung einer Wasserleitung gut

SCHLIEREN Die Firma Gewerbe und Handelszentrum AG Schlieren beabsichtigt, auf dem von der Stadt Schlieren erworbenen Grundstück an der Wiesenstrasse ein Verteilzentrum sowie ein Gewerbe- und Dienstleistungsgebäude zu errichten. Vorgängig muss dafür eine Wasserversorgungsleitung verschoben werden. Der Stadtrat hat dafür 120 000 Franken bewilligt, wie aus dem Protokoll der Stadtratssitzung hervorgeht. (LIZ)

Gemeinderat bewilligt mehr Geld für neue Haltestellen

SPREITENBACH Für die Erstellung der Bushaltestelle bei der Ikea und beim Altersheim hat die Spreitenbacher Einwohnergemeindeversammlung einen Bruttokredit von 602 000 Franken beschlossen. Infolge Dringlichkeit bewilligte der Gemeinderat nun noch einen Zusatzkredit von weiteren 135 000 Franken. Dies schreibt der Gemeinderat Spreitenbach in einer Mitteilung. Die Bruttoanlagekosten betragen nun 748 000 Franken. Der Gesamtkredit ist somit um 11 000 Franken überschritten. Der Einwohnergemeindeversammlung vom 21. Juni 2011 wird die Abrechnung zur Genehmigung unterbreitet. (LIZ)

Über 300 Besuche im neuen Fitnessraum

WEININGEN An der Oberstufenschule in Weiningen wurde der Fitness- und Kraftraum, welcher seit rund einem Jahr in Betrieb ist, von den Schülern rege genutzt. In einer Mitteilung schreibt die Schulpflege, dass bereits über 300 Besuche gezählt worden seien. Auch Lehrpersonen nutzten den Raum regelmässig. Die Benutzungsregeln werden eingehalten und die Geräte sorgfältig benützt, schreibt die Schulpflege weiter. (LIZ)

Veranstaltung

Emil
„Drei Engel!“
BADEN Kurtheater
Samstag, 26. März 2011, 20 Uhr
Sonntag, 27. März 2011, 19 Uhr
Vorverkauf: www.kurtheater.ch
oder Tel: 056-200 84 84
200 mal lachen in 100 Minuten!
Tournee siehe: www.emil.ch