

Das Tram in den Aargau nimmt den Betrieb auf

Die Limmattalbahn ist im Zeitplan und unter Budget erstellt geworden



Einweihungsfahrt der Bahn mit Geschäftsführer Daniel Issler, Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Verwaltungsratspräsident Hans Egloff, der Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh und dem Aargauer Regierungsrat Stephan Attiger (v. l.). M. BUHOLZER / KEYSTONE

STEFAN HOTZ

Am Anfang stand ein Anglizismus. Mit einem «letter of intent», einer Absichtserklärung, forderten 2007 sämtliche Gemeindeexekutiven des Limmattals kantonsübergreifend eine Stadtbahn von Zürich Altstetten bis nach Killwangen-Spreitenbach – bis spätestens 2022. Da existierte sie erst in Planstudien.

Das Anliegen war im Grundsatz breit anerkannt. Aber wohl nur wenige Enthusiasten glaubten, dass die Zeitvorgabe eingehalten würde. Rekurse haben schon manches Grossprojekt im Raum Zürich ausgebremst. In diesem Fall vermochten sie wenig auszurichten. Die Limmattalbahn ist auch ein Beispiel, was der geeinte Wille von Gemeindeverantwortlichen vermag.

Ein Vorteil war zweifellos, dass es im Glatttal bereits das Beispiel einer Stadtbahn gab. Nördlich von Zürich hatte der Prozess, bis sich die Gemeinden zusammengerauft hatten, länger gedauert, einige hegten zuerst den Traum einer Hochbahn. Aber Ende 2010 fuhr das erste Tram von Stettbach zum Flughafen.

In einem Punkt unterscheidet sich die Linie 12 im Glatttal fundamental von der Limmattalbahn, der Linie 20. Sie erschliesst den Raum nördlich von Zürich tangential durch die Agglomeration – quer zum historisch sternförmig auf das Stadtzentrum ausgerichteten Verkehrsnetz. Die Limmattalbahn verläuft dagegen parallel zu den anderen Verkehrswegen – Autobahn, Hauptstrasse, Bahn und einer Veloschnellroute, die noch entstehen wird.

Widerstand in der Region

Aber sie erschliesst wichtige öffentliche und private Infrastrukturen besser als die S-Bahn. Das gilt insbesondere für das Spital Limmattal in Schlieren und die Kantonsschule in Urdorf sowie für das älteste Einkaufszentrum der Schweiz in Spreitenbach. Im Niderfeld von Dietikon wird dagegen ein neues Stadtquartier erst noch entstehen. Im nächsten Jahr soll hier aber erst noch die Wissenschaftsausstellung Phänomena stattfinden.

Die Bevölkerung in der Region war sich weniger einig. Das Zürcher Stim-

volk nahm im November 2015 den Kredit für die Limmattalbahn mit 64,5 Prozent an. Ausgerechnet der Bezirk Dietikon lehnte ihn jedoch mit 54,1 Prozent Nein-Stimmen ab. Die Kritiker erachteten das Verkehrsprojekt als unnötig, überrissen und befürchteten, dass das Bevölkerungswachstum überbordert.

Im August 2017 erfolgte der Baustart der ersten Etappe. Sie entspricht der Verlängerung der Tramlinie 2 vom Farbhof am Stadtrand bis nach Schlieren hinaus. Der Abschnitt wurde 2019 in Betrieb genommen.

Inzwischen hatten die Kritiker eine Volksinitiative eingereicht mit dem Ziel, dass auf die zweite Etappe verzichtet wird. Sie scheiterte im September 2018 mit fast 83 Prozent Nein. Diesmal stimmten auch die Limmattaler für ihre neue Bahn. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts verkehrte zwischen Schlieren, Dietikon und Weiningen bereits das «Lisbethli»; so nannte der Volksmund liebevoll das damalige Vorstadttram.

Die beiden Etappen der Limmattalbahn haben auf einer Länge von 13,4 Kilometern zusammen 27 Halte-

stellen und verfügen zu 92 Prozent über ein eigenes Trasse. In Betrieb geht nun einerseits die neue Verbindung in Zürich zwischen dem Farbhof und dem Bahnhof Altstetten. Dazu kommt der lange Abschnitt zwischen Schlieren und dem Bahnhof Killwangen. In Schlieren unterquert die Bahn in einem 250 Meter langen Tunnel das Färberhüsli-Areal.

Ein Seilziehen gab es um den Standort des Depots. Es wurde auf Dietiker Boden beim Rangierbahnhof direkt an der Kantonsgrenze erstellt. Erstaunt hat die Vergabe des Betriebs, glaubte man doch die städtischen Verkehrsbetriebe im Vorteil. Der Zürcher Verkehrsverbund erteilte den Auftrag nach einer Ausschreibung jedoch an die Aargauer Verkehrs AG.

Keine Wendeschleifen

Ein Novum für Zürich sind die Zweirichtungsfahrzeuge von Stadler Rail mit einem Führerstand auf jeder Seite. Die Limmattalbahn braucht deshalb keine Wendeschleifen wie das Zürcher Tram. Ihren Endpunkt vor dem Bahnhof Altstetten markieren zwei kräftige Prellböcke.

Der Kredit für die Limmattalbahn beläuft sich auf 755 Millionen Franken. Etwa die Hälfte bezahlt der Kanton Zürich, ein Drittel steuert der

Bund bei, der Rest von 17 Prozent entfällt auf den Aargau. Laut der Limmattalbahn AG werden die Gesamtkosten um etwa 160 Millionen Franken unterschritten. Vorgesehen ist später eine Erweiterung bis nach Baden, aber das ist noch nicht spruchreif.

Zum Projekt gehörten von Anfang an Investitionen von etwa 130 Millionen Franken, um die Kapazität des Strassennetzes zu erhalten und den Autoverkehr aus den Zentren von Schlieren und Dietikon zu verlagern.

Einweihung mit Sommaruga

Am Freitag ist die Limmattalbahn mit einem der letzten Auftritte von Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) eingeweiht worden. Anwesend waren aus beiden beteiligten Kantonen neben anderen die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP) und der Aargauer Baudirektor Stephan Attiger (FDP). Am Samstag ab 12 Uhr findet beim Depot ein Eröffnungsfest für die Bevölkerung statt. Die Anfahrt ab Schlieren Geissweid und Killwangen ist kostenlos. Am Sonntag nimmt die Limmattalbahn den fahrplanmässigen Betrieb im Viertelstundentakt auf.

Die Streckenführung der Limmattalbahn

Inbetriebnahme am 11. 12. 2022

