

Grünes Licht für die Limmattalbahn

Oliver Morel | Abteilung Verkehr | 062 835 33 30

Das Limmattal ist eine der Regionen, in denen der Kanton Aargau am stärksten wächst. Insbesondere der Raum Spreitenbach ist ein Schwerpunkt für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Darum ist es wichtig, die vorhandenen Qualitäten des Limmattals zu stärken und dabei gute Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des Raums für die Zukunft sicherzustellen. Die Limmattalbahn bietet die grosse Chance, die räumliche Entwicklung mit einem zukunftsgerichteten Verkehrssystem in die richtigen Bahnen zu lenken. Der Bau der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis Killwangen ist ein gemeinsames Vorhaben der Kantone Aargau und Zürich.

Seit den 60er-Jahren ist im Limmattal ein starker Anstieg der Bevölkerung und der Arbeitsplätze zu verzeichnen. Die Region ist mehrheitlich zu einem durchgehenden Siedlungsband zusammengewachsen. Der Raum von der Zürcher Hardbrücke bis zum Wasserschloss bei Siggenthal ist heute Le-

bens- und Wohnraum für über 200'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Aargauer Teil des Limmattals weist 90'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 60'000 Beschäftigte auf. Bis ins Jahr 2040 dürfte die Bevölkerung auf 125'000 (plus 38 Prozent) und die Zahl der Beschäftigten auf 75'000 (plus

25 Prozent) steigen. Allein im unmittelbaren Grenzraum zwischen Dietikon und Spreitenbach besteht auf einer Fläche von rund 70 Hektaren ein Potenzial von 8000 bis 14'000 Arbeitsplätzen und 4000 bis 5000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern. Dabei ist die Verkehrssituation bereits heute angespannt.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Mehr Verkehr kann das bestehende Strassennetz im Limmattal nicht mehr bewältigen, und auch das Busnetz stösst in den Spitzenstunden an seine Leistungsgrenze. Eine neue leistungsfähige Achse des öffentlichen Verkehrs (öV) mit grosser Kapazität entlang der Zentren ist unverzichtbar, um eine zuverlässige Verkehrserschliessung im Limmattal auch mit der zukünftigen Entwicklung bewältigen zu können. Eine sehr gute Erreichbarkeit bildet

Die Limmattalbahn als verbindende Zentrumsachse zwischen Zürich Altstetten und Killwangen



Quelle: Limmattalbahn AG



So soll der Bahnhofplatz Killwangen mit dem Trasse der Limmattalbahn einst aussehen.

eine Hauptvoraussetzung für eine nachhaltige urbane Entwicklung in diesem für den gesamten Kanton wichtigen Gebiet. Die unmittelbare Nähe des Limmattals zum Kern des Metropolitanraums Zürich sowie das gestiegene Bewusstsein für eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit eröffnen dem Limmattal die grosse Chance, sich geordnet zu einem eigenständigen, attraktiven Arbeits- und Wohnstandort zu entwickeln. Ähnliches kann man in der Region Zürich Nord beobachten, die dank der Glattalbahn auf bestem Weg ist, sich von einer zentrumsorientierten Agglomeration zu einer funktional zusammenhängenden Netzstadt mit eigener Identität zu entwickeln.

Aber auch die Freiraumqualitäten der Limmatlandschaft gilt es zu sichern. Der Fluss, die Hangrücken und die Grünräume quer zum Tal sollen die künftige Siedlungsentwicklung mitprägen. Dazu ist eine koordinierte Planung von Siedlung, Verkehr und Freiräumen notwendig. Um die gewünschte Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, muss der Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs zwischen Zürich und Killwangen vom öffentlichen Ver-

kehr übernommen und auf einem eigenen Trasse bewältigt werden. Die Limmattalbahn soll das Rückgrat einer nachhaltigen Raumentwicklung sein, damit das erwartete Wachstum geordnet abläuft. Wenn das Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum nicht im Limmattal aufgenommen werden kann, so wird es an Orte ausweichen, die sich verkehrlich nicht effizient erschliessen lassen. Massgebend für die Kapazität der neuen öV-Achse ist die prognostizierte Nachfrage. Der Zuwachs an Wohnraum und Arbeitsplätzen löst bis 2030 mindestens eine Verdoppelung der Nachfrage im öV aus.

Projekt Limmattalbahn

Seit 2000 laufen gemeinsame Planungen der beiden Kantone Aargau und Zürich, 2006 und 2007 wurde in den Richtplänen die Linienführung der Limmattalbahn festgesetzt. Es soll eine Bahn sein und nicht ein Bus, wegen deren grosser Kapazität, der hohen Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit – vor allem aber auch aus der Erfahrung heraus, dass eine Bahn die beabsichtigte Siedlungsentwicklung nach innen und die Ausrichtung auf den öV langfristig am besten unterstützen

kann. Seit 2010 laufen die Projektierungsarbeiten, im Herbst 2013 wurde der Antrag auf die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Zurzeit laufen Einspracheverhandlungen, die grösstenteils lokale Anpassungen oder Entschädigungsforderungen zum Inhalt haben. Angestrebt werden einvernehmliche Lösungen und der Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens bis Mitte 2016. Die Bauarbeiten sollen 2017 beginnen. Ab 2019 soll die Limmattalbahn schrittweise von Zürich Altstetten her in Betrieb genommen werden. Durchgehend bis zum Endpunkt am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach soll sie ab Ende 2022 fahren. Die Limmattalbahn wird zusammen mit der Bremgarten–Dietikon-Bahn (S17) und dem anschliessenden Busnetz ein unverzichtbarer Teil des zukünftigen öV-Netzes im Limmattal sein. Als schneller Feinverteiler ist sie Zubringer zur S-Bahn an den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Zürich Altstetten.

Die Limmattalbahn wird als doppelspurige Stadtbahn in Meterspur grösstenteils ebenerdig geführt und erhält für einen zuverlässigen Betrieb sowie



Quelle: Architron GmbH, Zürich

Auf rund 13,4 Kilometer Strecke gibt es 27 Haltestellen. Hier die Visualisierung einer Station in der Landstrasse Spreitenbach.

konkurrenzfähige Fahrzeiten auf 92 Prozent der Gesamtstrecke ein Eigenstrasse. Die Strecke misst rund 13,4 Kilometer, hat 27 Haltestellen und liegt zu einem Viertel im Kanton Aargau in den Gemeinden Spreitenbach und Killwangen. Haltestellen kommen unter anderem direkt vor die IKEA und das Shoppingcenter Spreitenbach zu liegen. Die Linienführung ist auf eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde ausgelegt. Es wird mit einer durchschnittlichen Beförderungsgeschwindigkeit von 22 Kilometern pro Stunde gerechnet, was deutlich schneller ist als das Stadtzürcher Tram und vergleichbar mit der Glattalbahn im Norden der Agglomeration Zürich. In den ersten Betriebsjahren soll die Limmattalbahn im 15-Minuten-Takt verkehren. Der vorgesehene Fahrplan sichert an den Bahnhöfen Killwangen-Spreitenbach und Dietikon kurze Umsteigezeiten zwischen Limmattalbahn und S-Bahn. Damit das Angebot entsprechend der Nachfrageentwicklung problemlos auf den 7,5-Minuten-Takt verdichtet werden kann, werden im Depot von Anfang an die nötigen Abstellplätze vorgesehen.

Die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden hat bei der Planung der Limmattalbahn oberste Priorität. Erfahrungen aus dem Betrieb der Glattalbahn sind in die Projektierung eingeflossen. Im Ergebnis wurden zusätzliche Barrieren ins Projekt aufgenommen. Zudem werden an drei grossen Verkehrsknoten der Bahn- und der Strassenverkehr durch Unter- respektive Überführungen voneinander getrennt. Für den Veloverkehr werden parallel zur Bahn auf 90 Prozent der Streckenlänge neue Velostreifen gebaut und an einem Grossteil der Haltestellen werden Bike+Ride-Anlagen erstellt.

Die Gesamtkosten für die Planung und den Bau der Limmattalbahn werden auf 755 Millionen Franken veranschlagt, die von den Kantonen Aargau und Zürich sowie vom Bund getragen werden. Strassenergänzungen, Platzgestaltungen, Haltestellenzugänge und Veloabstellanlagen werden durch die Gemeinden finanziert. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat einen Verpflichtungskredit über 179,5 Millionen Franken – der sich um den erwarteten Bundesbeitrag reduzieren wird – mit grosser Mehrheit beschlossen.

Die Kosten für die neue Bahn bewegen sich pro Kilometer in vergleichbarem Rahmen wie bei anderen Stadtbahnen, die in den letzten Jahren gebaut wurden oder sich in Planung befinden (beispielsweise Glattalbahn oder Tram Lausanne–Renens–Villars-Ste-Croix).

Ausblick

Voraussichtlich im November 2015 wird im Kanton Zürich über den Kredit für den Bau der Limmattalbahn abgestimmt. Im Kanton Aargau hingegen wurde nach der grossmehrheitlichen Zustimmung des Grossen Rates von keiner Seite das Referendum ergriffen. Bestätigt das Zürcher Stimvolk den Realisierungskredit, so kann ab 2017 – entsprechend dem Baufortgang und der etappierten Freigabe der Bundesmittel – abschnittsweise die Umsetzung und Inbetriebnahme erfolgen: 2017 bis 2019 von Zürich Altstetten nach Schlieren Geissweid und 2019 bis 2022 von Schlieren Geissweid nach Killwangen. Eine Verlängerung der Limmattalbahn in den Raum Baden–Wettingen stellt eine langfristige Option dar (Zeithorizont nach 2030) und ist im Richtplan bereits als Vororientierung enthalten.



Quelle: Architron GmbH, Zürich

Die Limmattalbahn wird zusammen mit der Bremgarten–Dietikon-Bahn und dem Busnetz ein unverzichtbarer Teil des öV-Angebots im Limmattal sein: hier der Bahnhofplatz Dietikon, wie er zukünftig aussehen soll.

Meinungen zur Limmattalbahn

Zitate und weitere Informationen finden Sie unter www.limmattalbahn.ch.

- *«Die Limmattalbahn ist für die Gemeinde Spreitenbach von grosser Wichtigkeit. Sie erschliesst zahlreiche Gebiete, welche in den nächsten Jahren bebaut werden. Durch die Anbindung an die wichtigsten Bahnhöfe garantiert sie pünktliche Anschlüsse auf die S-Bahnen in Killwangen-Spreitenbach und Dietikon. Dazu ergänzende Buslinien verkürzen die Reisewege für alle Spreitenbacherinnen und Spreitenbacher. Mit der Limmattalbahn schlagen wir in Spreitenbach ein neues Kapitel auf.»*

Valentin Schmid, Gemeindepräsident Spreitenbach
- *«Velofahrende profitieren vom Bau der Limmattalbahn. Eine gute Veloinfrastruktur entlang der Strecke und Abstellplätze bei den Haltestellen schaffen die Voraussetzungen für den wachsenden Veloverkehr zwischen Killwangen und Zürich. Limmattalbahn und Veloverkehr ergänzen sich damit optimal.»*

Monika Hungerbühler, Pro Velo Kanton Zürich
- *«Die Limmattalbahn soll über Wettingen bis nach Baden weitergeführt werden. Unser Strassennetz im Limmattal ist ausgelastet. Das Limmattal verfügt über ein enormes Entwicklungspotenzial. Die Siedlungsentwicklung muss in Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufgefangen werden.»*

Dr. Markus Dieth, Gemeindepräsident Wettingen, Grossrat,
Präsident Regionalplanungsverband Baden Regio