

## «Kurze Distanzen sind zentral»

**Nachgefragt** Der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker verteidigt die geplante Linienführung der Limmattalbahnhof.

VON MATTHIAS SCHARRER

**Herr Stocker, warum haben Sie die Limmattalbahnhof in Auftrag gegeben?**  
**Ernst Stocker:** Die Wachstumspotenziale im Kanton Zürich sind hauptsächlich im Glattal und im Limmattal. Deshalb haben wir zwei Stadtbahn-Korridore ausgeschieden. Die Glattalbahn rollt. Jetzt ist das nächste Projekt dran: die Limmattalbahnhof. Sie liegt dem Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung vor.

**Wie sakrosankt ist die geplante Linienführung?**

Aus Sicht des Zürcher Verkehrsverbundes ist die vorgeschlagene Linienführung am besten. Aber es gibt auch andere Sichtweisen. Das Verfahren läuft. Am Schluss wird man sich einigen können, davon bin ich überzeugt.

**In Schlieren wird beim Spital eine längere Tunnelführung gefordert, die inklusive Unterhalt Mehrkosten von 60 bis 80 Millionen Franken auslösen würde. Liegt das drin?**

Mehrkosten in dieser Höhe liegen nicht drin. Zudem sieht das Konzept vor, dass diese Bahn, die ja eigentlich ein Tram ist, oberirdisch fährt. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr muss sicher sein, darum geht man heute nicht mehr in den Boden. Daher bin ich der Meinung: So ein Tunnel kommt nicht infrage.



**«Der Zugang zum öV muss sicher sein, darum geht man heute nicht mehr in den Boden.»**

**In Dietikon ist umstritten, ob der direkte Anschluss an den Bahnhof zwingend nötig ist. Ist er nötig?**

Wegen des laufenden Verfahrens kann ich dazu nicht abschliessend Stellung nehmen. Aber im öffentlichen Verkehr sind kurze Distanzen und möglichst schnelle Fahrgastwechsel zentral.

**Wann werden Sie erstmals im Tram von Zürich nach Killwangen fahren?**  
 Wenn alles klappt zwischen 2022 und 2024.

[@ ausserdem zum Thema](#)

Das vollständige Videointerview finden Sie auf [www.limmattalzeitung.ch](http://www.limmattalzeitung.ch)

### Die Limmattalbahnhof – von langer Hand vorbereitet

**2000** Erste Studien zur Trasseführung werden in Angriff genommen.

**2006/2007** Die Limmattalbahnhof wird im kantonalen Richtplan eingetragen.

**2007** In einem «Letter of Intent» bekräftigen sich alle Gemeindebehörden von Zürich bis Baden zur Notwendigkeit der Limmattalbahnhof.

**2010** Die Limmattalbahnhof AG wird gegründet und von den Kantonen Zürich und Aargau mit der Realisierung des Bahnprojekts betraut.

**Oktober 2013** Die Limmattalbahnhof AG erhält die Infrastrukturkonzession des Bundes, sie darf im Limmattal eine Bahn bauen.

**11. November 2013** Das Plangenehmigungsgesuch an das Bundesamt für Verkehr liegt in jenen Gemeinden auf, durch die die Limmattalbahnhof fahren soll. Es enthält alle Detailunterlagen inklusive Bauprojekt.

**2014/2015** Der Zürcher Kantonsrat und der Grosse Rat Aargau sowie der Nationalrat beschliessen über ihre Kostenanteile an der Bahn. Eventuell kommt es zu einer Volksabstimmung.

**2017** Der Bau der Bahn soll in Angriff genommen werden.

**Ende 2019** Auf einer ersten Etappe soll die Limmattalbahnhof von Altstetten aus Fahrt aufnehmen können. (JK)

## Das Jahrhundertprojekt liegt in

**Limmattalbahnhof** Ab Montag können erstmals sämtliche Dokumente zum Projekt

VON JÜRIG KREBS

Die Limmattalbahnhof ist ein Jahrhundertprojekt, nicht nur von den Dimensionen her, sondern auch von der Bedeutung. Die Regierungen der Kantone Zürich und Aargau, welche die Limmattalbahnhof AG mit der Umsetzung des Vorhabens betraut haben, betonen stets, dass es um mehr geht, als nur um ein neues Verkehrsmittel, das auf etwas mehr als 13 Kilometern Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen miteinander verbindet.

**Eine Limmattalbahnhofstadt entsteht**

Hintergrund des Projekts ist die Entwicklung, in der sich die Region befindet, und die mit der Formel «mehr Wohnraum, mehr Arbeitsplätze» umschrieben werden kann. Etwas konzeptioneller formuliert geht es um die Transformation des Limmattals in einen Stadtraum. Aus den Ge-

meinden links der Limmat werden planerisch gesehen Quartiere der Stadt Zürich, aber solche mit politischer Autonomie. Die Limmattalbahnhof ist quasi das neue Rückgrat dieser sich entwickelnden Limmattalstadt.

**Eine Entwicklung mit Folgen**

Der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker wurde kürzlich an einem Anlass in Schlieren darauf angesprochen, warum er in diesem Jahr zum wiederholten Male im Limmattal auftrat. Seine schlagfertige Antwort: «Ich bin dort, wo etwas passiert.»

Doch es passiert nichts, ohne dass Konsequenzen zu tragen sind. Die Bevölkerungszahl steigt und auch das Mobilitätsbedürfnis und damit der Verkehr. Dazu hat der Kanton Zürich Zahlen errechnet:

- Die Zahl der Einwohner des Zürcher Limmattals soll zwischen 2010 und 2030 von 90 000 Personen auf 106 000

Personen zunehmen (+17%).

- Der Zahl der Arbeitsplätze ist ein Anstieg von 49 000 auf 64 000 vorausgesetzt (+ 29%).

- Der Verkehr wird zunehmen: 2010 wurden im Limmattal 457 000 Wegstrecken pro Tag zurückgelegt, 2030 sollen es 570 000 sein (+20%).

- Damit der Verkehrsfluss gewährleistet werden kann, muss der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil als heute übernehmen, und zwar 25 % (heute 15%). Zum Vergleich: Auf den Motorisierten Individualverkehr (Auto, Motorrad) sollen 2030 nur noch 55 % der Wege entfallen (heute 65%) und auf den Langsamverkehr (Velo, etc.) 20%.

Die Konsequenz aus alledem lautet: Sollen die Limmattaler Verkehrsströme fliessen können, braucht es die Limmattalbahnhof. Der Fahrplan sieht den Baubeginn für 2017 vor. Wenigstens eine erste Etappe soll Ende 2019 in Betrieb gehen.

## Spitalquartierbewohner beharren auf Tunnelverlängerung

**Schlieren** Die Linienführung der Limmattalbahnhof im Schlierener Spitalquartier ist noch immer sehr umstritten. Nachdem eine Route über die Kesslerstrasse aus technischen Gründen fallen gelassen wurde, entschied sich die Projektleitung für eine Linienführung entlang der Badenerstrasse bis zum Reitemen. Von dort fährt die Bahn durch den Färberhüslitunnel zum Spital und weiter auf einem zweispurigen Eigenstrasse durch die Spitalstrasse zur Kantonsschule Urdorf.

Bei den Anwohnern regte sich früh Widerstand. Der Verein «Limmattalbahnhof – so nicht!» um SVP-Gemeinderat Thomas Grädel und CVP-Gemeinderätin Heidemarie Busch forderte im Verlauf der Projektierung, dass die Limmattalbahnhof AG den Färberhüslitunnel bis zur Urdorfer Industrie verlängert und das Spital Limmattal mit einer unterirdischen Station erschliesst. Der Verein erachtet die Umgestaltung der Spitalstrasse im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt als nicht zumutbar und befürchtet Mehrverkehr.

**Zwei Vorstösse sind hängig**

Busch und Grädel lancierten im Parlament politische Vorstösse, um den Stadtrat dazu zu bewegen, sich für eine veränderte Linienführung mit verlängertem Tunnel einzusetzen.



Knackpunkt: die oberirdische Linienführung entlang der Spitalstrasse. ZIM

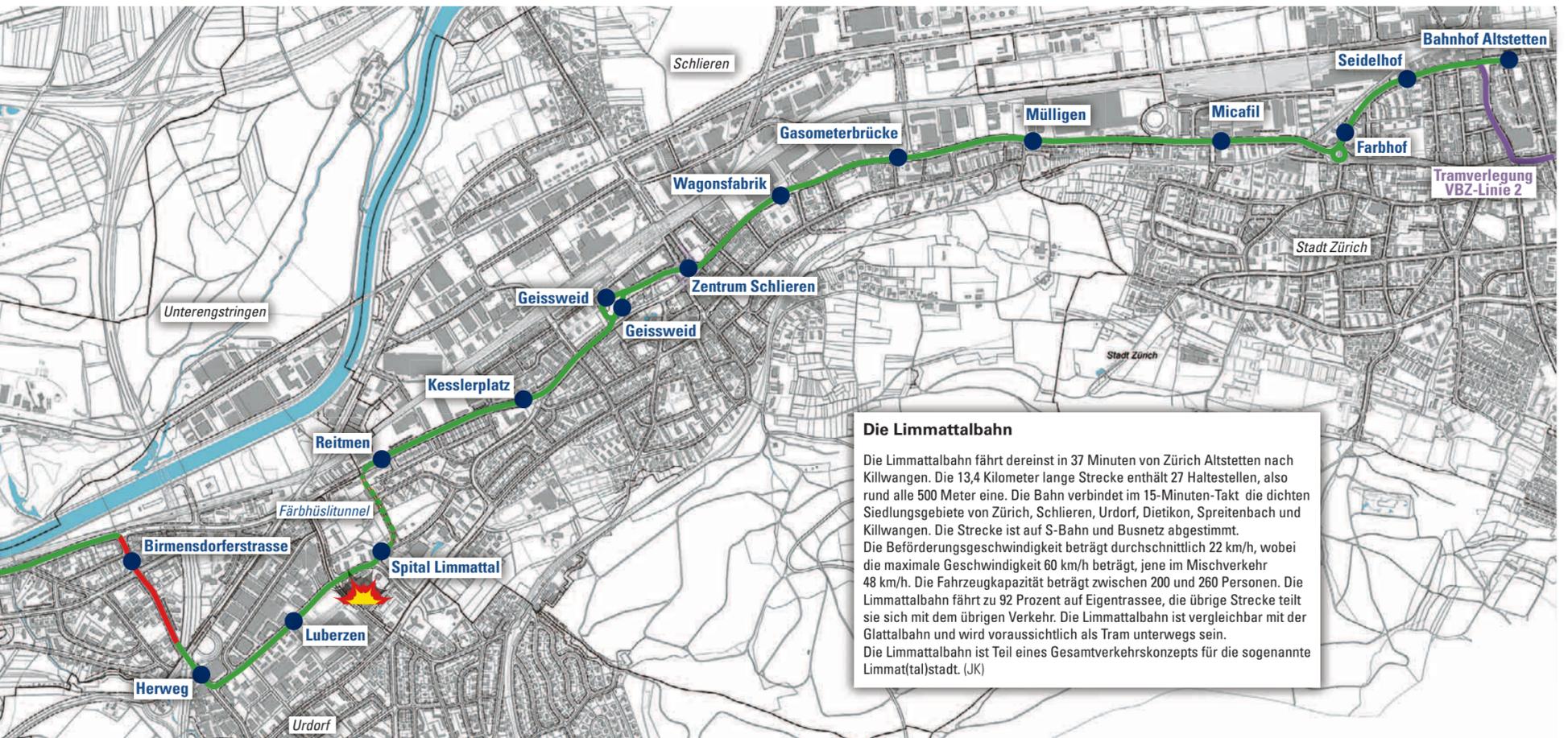
Die Beantwortung der beiden Vorstösse ist noch hängig. Nachdem der Stadtrat gegen Grädels Motion «Zukunftsgerechte Limmattalbahnhof» aus formalen Gründen Beschwerde beim Bezirksrat eingelegt hat, muss dieser, wie zuvor in Dietikon, über die Zulässigkeit entscheiden.

Gegen die geforderte Tunnelvariante sprechen laut Projektleitung mehrere Gründe: Dazu gehört, dass sich Reisende in einer unterirdischen Haltestelle beim Spital nicht wohlfühlen würden. Weiter würde die Verlängerung des Tunnels 30 bis 50 Millionen Franken kosten, plus zusätzliche Un-

terhaltskosten. Ausserdem wären an den Tunnelenden lange Rampen nötig.

**Zufahrten wurden optimiert**

Nach Gesprächen mit Eigentümern entlang der Spitalstrasse prüfte die Limmattalbahnhof AG verschiedene Optimierungen und Varianten. Angepasst wurden im Projektplan vor allem Zufahrten und der Gehweg. Neue Varianten wie etwa der Verzicht auf ein Eigenstrasse der Bahn oder die einspurige Führung von Strassenverkehr oder Bahnlinie wurden aus verkehrlichen oder betrieblichen Überlegungen nicht ins Projekt aufgenommen. (FNI)



**Die Limmattalbahnhof**  
 Die Limmattalbahnhof fährt dereinst in 37 Minuten von Zürich Altstetten nach Killwangen. Die 13,4 Kilometer lange Strecke enthält 27 Haltestellen, also rund alle 500 Meter eine. Die Bahn verbindet im 15-Minuten-Takt die dichten Siedlungsgebiete von Zürich, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen. Die Strecke ist auf S-Bahn und Busnetz abgestimmt. Die Beförderungsgeschwindigkeit beträgt durchschnittlich 22 km/h, wobei die maximale Geschwindigkeit 60 km/h beträgt, jene im Mischverkehr 48 km/h. Die Fahrzeugkapazität beträgt zwischen 200 und 260 Personen. Die Limmattalbahnhof fährt zu 92 Prozent auf Eigentrasse, die übrige Strecke teilt sie sich mit dem übrigen Verkehr. Die Limmattalbahnhof ist vergleichbar mit der Gattalbahnhof und wird voraussichtlich als Tram unterwegs sein. Die Limmattalbahnhof ist Teil eines Gesamtverkehrskonzepts für die sogenannte Limmattalstadt. (JK)

# n Detail vor

ekt eingesehen werden – Ende 2019 soll die Bahn Fahrt aufnehmen

Die Kosten für das Megaprojekt werden gemäss aktuellen Berechnungen auf 715 Millionen Franken veranschlagt. Eingerechnet sind auch die notwendigen Flankierungsmassnahmen, etwa der Ausbau der Engstringerkreuzung in Schlieren. Die Kosten werden im Wesentlichen von den Kantonen Zürich und Aargau übernommen, und zwar im Verhältnis von drei Vierteln zu einem Viertel. Die Kantone erwarten zudem einen wesentlichen Beitrag des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

## Die Limmattalbahnhof als Rückgrat der neuen, sich entwickelnden Limmattalstadt.

Am Montag liegt das Plangenehmigungsgesuch inklusive Baupläne für die Limmattalbahnhof erstmals öffentlich auf – und zwar während 30 Tagen in allen sechs Städten und Gemeinden, durch

welche die Bahn fahren wird. Die Pläne sind auch auf [www.limmattalbahnhof.ch](http://www.limmattalbahnhof.ch) elektronisch aufgeschaltet.

Vom Projekt sind 528 Grundstücke durch vorübergehenden oder definitiven Landerwerb betroffen, so die Limmattalbahnhof AG. Es handle sich um Randbereiche der Grundstücke. Für den Bau der Limmattalbahnhof müssten keine Wohn- oder Geschäftshäuser abgebrochen werden.

Damit die Limmattalbahnhof gebaut werden kann, müssen nicht nur die technischen Details der Streckenführung bereinigt werden. Es stehen Finanzierungsentscheide aus. Dem Realisierungskredit muss der Zürcher Kantonsrat und der Grosse Rat des Kantons Aargau zustimmen. Im Falle eines Referendums könnte es 2014 oder 2015 zu

einer kantonalen Volksabstimmung kommen. Das Schweizer Parlament muss über den Bundesanteil befinden, was voraussichtlich 2014 geschieht.

### Breite Unterstützung, partielle Kritik

Das Projekt Limmattalbahnhof findet in der Region breite Unterstützung. Die Zürcher und Aargauer Regierung haben sich dafür ausgesprochen, aber auch die Zürcher Planungsgruppe Limmattal, die Städte und Gemeinden zwischen Zürich und Baden, sowie die Bezirksparteien. In der Kritik stehen zwei kurze, wenige Hundert Meter lange Streckenabschnitte, und zwar im Zentrum von Dietikon und im Spitalquartier in Schlieren.

[@ ausserdem zum Thema](#)

Ein Dossier zur Limmattalbahnhof finden Sie auf [www.limmattalzeitung.ch](http://www.limmattalzeitung.ch)

## Analyse zur Notwendigkeit einer Limmattalbahnhof

# Die historische Chance muss gepackt werden



VON JÜRIG KREBS

### ■ DIE FRAGE

taucht regelmässig auf: Warum braucht es eine Limmattalbahnhof? Die ebenso regelmässige Antwort lautet: weil sonst in ein paar Jahren der Verkehrsfluss in der Region nicht bewältigt werden kann. Damit ist alles gesagt.

fluss in der Region nicht bewältigt werden kann. Damit ist alles gesagt.

**FAST ALLES**, denn über die Details lässt sich vortrefflich streiten. Dabei wird die Vorteilhaftigkeit der Limmattalbahnhof (bis auf ein paar wenige Stimmen) nicht mehr grundsätzlich infrage gestellt. Die Auftraggeber der Bahn, die Regierungen der Kantone Zürich und Aargau, stehen selbstredend hinter dem Projekt. Die 19 Städte und Gemeinden im Limmattal haben sich Ende 2007 in einem so genannten «Letter of Intent» zum Bahnprojekt bekannt. Und trotz partieller Kritik begrüssen auch die politischen Parteien die Limmattalbahnhof.

**DIE ZUSTIMMUNG** leuchtet ein. Aus Gründen der engen Platzverhältnisse im Limmattal ist der Mehrverkehr nur mit einem Verkehrsmittel zu bewältigen, das pro Einheit möglichst viele Personen transportieren kann. Das ist nun mal die Bahn, die voraussichtlich als Tram daherkommen wird. Trotzdem sind auf der rund 13 Kilometer langen Strecke zwischen den Bahnhöfen Altstetten und Killwangen zwei kurze Abschnitte im Fokus der Kritik.

**IN DIETIKON** drängt der Stadtrat darauf, dass die Bahn auf ihrem ansonsten geraden Weg durchs Dietiker Zentrum keinen Bogen zum Bahnhof fährt, wie es das Projekt vorsieht. Er verweist auf die dort engen Platzverhältnisse, die nötige Verkehrsbelastung des Zentrums und städtebauliche Aspekte. Für die Limmattalbahnhof AG ist hingegen klar: S-Bahn, Limmattalbahnhof, Bus-Bahnhof und Bremgarten-Dietikon-Bahn müssen unmittelbar beieinander liegen: Attraktiv sind kurze Umsteigezeiten für Reisende.

**IN SCHLIEREN** opponieren Anwohner, weil die Bahn durch ihr Spitalquartier fährt. Sie fordern eine Verlegung einer

etwa 100 Meter langen Bahnstrecke in den Untergrund. Die Limmattalbahnhof AG lehnt dieses Ansinnen aus Kostengründen ab.

### DER ZUSTÄNDIGE REGIERUNGSRAT

Ernst Stocker sprach Ende August bei einem öffentlichen Auftritt in Dietikon von einer historischen Chance, die die Limmattalbahnhof für die Region und den Wirtschaftsraum Zürich bietet, und die wegen Partikularinteressen nicht vergeben werden dürfe. Das ist nicht übertrieben. Genauso richtig ist es aber, dass die Projektverantwortlichen in beiden Fällen das Gespräch mit den Kritikern führen und nach Optimierungsmöglichkeiten suchen.

### LIMMATTALER KANTONS RÄTEN

es zu verdanken, dass eine andere Frage mittlerweile geklärt werden konnte. Nämlich, wann die flankierenden Massnahmen zur Bahn umgesetzt werden. So wird beispielsweise die Kapazität der Engstringerkreuzung in Schlieren erhöht, bevor die Limmattalbahnhof das Schlieremer Stadtzentrum quert und der motorisierte Individualverkehr dort eingeschränkt wird. Was logisch erscheint, war nicht unbedingt logisch geplant, ist nun aber korrigiert. Das ist durch Regierungsrat Stocker versprochen und kürzlich auch kommuniziert worden.

### BEI ALL DEN DETAILDISKUSSIONEN

wird eine andere zentrale Frage im Limmattal kaum diskutiert. Wie steht die Bevölkerung zum Wachstum? Über die Limmattalbahnhof wird sie wahrscheinlich abstimmen können, über das Wachstum nicht. Dabei ist ein Unbehagen deutlich spürbar und manifestiert sich in entsprechendem Abstimmungsverhalten, etwa im Ja zur Kulturlandinitiative. Die enorme Attraktivität von Stadt und Region Zürich lockt Zehntausende Personen an. Die Folge: Es wird gebaut, was das Zeug hält. Die Limmattalbahnhof hilft aber nicht nur, das damit einhergehende Verkehrsproblem zu lösen. Sie weckt gleichzeitig das Interesse der Investoren und befeuert damit wiederum das Wachstum. Dieses zu stoppen, ist kaum möglich, die Entwicklung möglichst zum Vorteil der Limmattaler Bevölkerung zu beeinflussen, hingegen schon. Dazu gehört auch die Limmattalbahnhof.

[juerg.krebs@azmedien.ch](mailto:juerg.krebs@azmedien.ch)  
[www.twitter.com/jrgkreb](http://www.twitter.com/jrgkreb)

## Anbindung an den Bahnhof Dietikon ist umstritten

**Dietikon** Der Dietiker Stadtrat will nicht, dass die Limmattalbahnhof den Bahnhof Dietikon direkt anfährt, wie es zurzeit im Projekt vorgesehen ist. Stattdessen soll die Bahn auf der Zürcherstrasse bleiben und beim Hotel Sommerau halten, von wo sich die Pendler zu Fuss zum Bahnhof begeben müssten. Der Gemeinderat hat am letzten Donnerstag den Vorschlag des Stadtrats gutgeheissen. Zudem hat er sich dafür ausgesprochen, eine weitere Haltestelle «Bärlocher» im Bereich der Zürcherstrasse 54 prüfen zu lassen.

### Kritik: Enge Platzverhältnisse

Der Gemeinderat war es auch, der den Stadtrat schon 2011 dazu drängte, eine neue Linienführung auszuarbeiten. Die entsprechende Motion wollte der Stadtrat zwar zuerst nicht annehmen, da er sich auf den Standpunkt stellte, die Festlegung einer neuen Linienführung falle nicht in seine Zuständigkeit. Schliesslich musste der Bezirksrat den Streit schlichten: Im März 2013 entschied er, die Motion sei zulässig. Der Stadtrat sah sich gezwungen, sich nochmals des Themas anzunehmen. Er versprach, das Parlament in Zukunft mehr in das Projekt Limmattalbahnhof einzubeziehen.



Die Dietiker Räte wollen die Limmattalbahnhof nicht direkt am Bahnhof. ZVG

Kritisiert wird von Stadtrat und der Mehrheit des Gemeinderats vor allem, dass eine Linienführung zum Bahnhof den Kirchplatz zerschneiden und so die Attraktivität des Zentrums beeinträchtigen würde. Zudem seien die Platzverhältnisse am Bahnhof zu eng.

Für die Verantwortlichen der Limmattalbahnhof AG ist eine Anbindung am Bahnhof Dietikon aber zwingend notwendig. Sie haben immer betont, kurze Umsteigewege seien zentral für den Erfolg des Projekts. Damit die Bahn attraktiv sei und auch genutzt werde, müssen S-Bahn, Limmattal-

bahnhof, Bus-Bahnhof und Bremgarten-Dietikon-Bahn in unmittelbarer Nähe liegen. Zudem haben detaillierte Abklärungen gezeigt, dass es mit einer Haltestelle Sommerau unmöglich wäre, in Dietikon die Anschlüsse an die S-Bahn zu gewährleisten.

### Stadtrat erhebt Einsprache

Nun wird der Dietiker Stadtrat im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens Einsprache erheben. Sowohl Stadtrat als auch Gesamtprojektleiter Daniel Issler betonen indes, das Ziel sei, eine einvernehmliche Lösung zu finden. (BHI)