Fr. 2.70

MITTWOCH, 20. AUGUST 2014

az nordwestschweiz

LIMMATTALER ZEITUNG

AZ 8953 Dietikon | Nr 224 | 111. Jahrgang
redaktion@limmattalerzeitung.ch 058 200 57 57
abo@limmattalerzeitung.ch 058 200 55 57
inserate@limmattalerzeitung.ch 058 200 57 75

Hans Peter Wyss
Der Dietiker Buchhändler erklärt, warum er sein Geschäft schliesst
LIMMATTAL 20

Martin Graf
So will der Zürcher Justizdirektor rückfällige Straftäter stoppen
ZÜRICH 23

Simone Kirby
Die Irin bleibt blass in Ken Loachs Film
KULTUR 28

Der Bau der Limmattalbahn kostet 755 Millionen Franken

Verkehr Für weitere 136 Millionen wird vor allem die Kapazität des Strassennetzes erweitert

VON JÜRG KREBS, OLIVER GRAF UND FLORIAN NIEDERMANN

Viel wurde in den letzten Jahren über die Kosten für die Limmattalbahn spekuliert. Seit gestern ist klar: Sie betragen 755 Millionen Franken. Darin enthalten sind die Planung, die Bahninfrastruktur und ein Tramdepot.

Bezahlt werden sie von den Kantonen Zürich und Aargau und vom Bund. Dies erklärten die Regierungsräte Ernst Stocker (ZH) und Stephan Attiger (AG) gestern an einer Medienkonferenz in der historischen «Krone» in Dietikon. Der Kanton Zürich kommt vorerst für den gesamten Zürcher Anteil von 510 Millionen auf und geht davon aus, dass er vom Bund 35 Prozent der Kosten rückerstattet erhält. Stocker beschreibt dies als normales Vorgehen.

Der Zürcher Regierungsrat will weitere 136 Millionen für flankierende und ergänzende Massnahmen in das Limmattaler Strassennetz investieren. Limmattalbahn wie Strassenausbau sind Teil der Vorlage 5111, über die der Kantonsrat nun zu befinden hat. Stocker weiss, dass es um viel Geld geht. Doch er führt zwei Gründe ins Feld, die für die Limmattalbahn sprechen. Erstens: Die Bahn – analog der Glattalbahn – sei die qualitativ beste Möglichkeit, das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Region zu befriedigen. Zweitens: Die Investition sei volkswirtschaftlich sinnvoll. Im Glattal sei jeder in die Bahn investierte Franken sechzehnfach zurückgekommen. Die zum Teil tödlichen Unfälle im Zusammenhang mit der Glattalbahn nimmt Stocker ernst. Nicht nur im Glattal, auch im Limmattal werde alles für die Sicherheit gemacht.

Applaus und Ablehnung

In ihren Reaktionen bekannten sich CVP, SP, GLP und Grüne erneut zur Limmattalbahn. Das Vorhaben hat auch Gegner. Ein Teil von ihnen forderte gestern einen Stopp des «gefährlichen, unrentablen und überflüssigen» Projekts.

KOMMENTAR RECHTS, SEITEN 17,/18/ 19

KOMMENTAR

Millionen, die sich auszahlen

Ganze 755 Millionen, wovon der Kanton Zürich am Ende 377 übernehmen soll, für eine Stadtbahn (Tram) von Altstetten nach Killwangen, weitere 136 Millionen mehrheitlich für Kapazitätserweiterungen im Strassennetz – so viel Geld soll ins Limmattal investiert werden. Das alles dient nur einem Ziel: Das Mobilitätsbedürfnis einer stark wachsenden Anzahl Einwohner (+ 17% bis 2030) und Arbeitnehmer (+29%) zu befriedigen.

von Jürg Krebs

Für den Zürcher Regierungsrat Ernst

«Ein Haufen Geld – aber gut investiert»

Limmattalbahn Regierungsrat Ernst Stocker stellt den Kreditantrag vor – über die Linienführung wird noch diskutiert

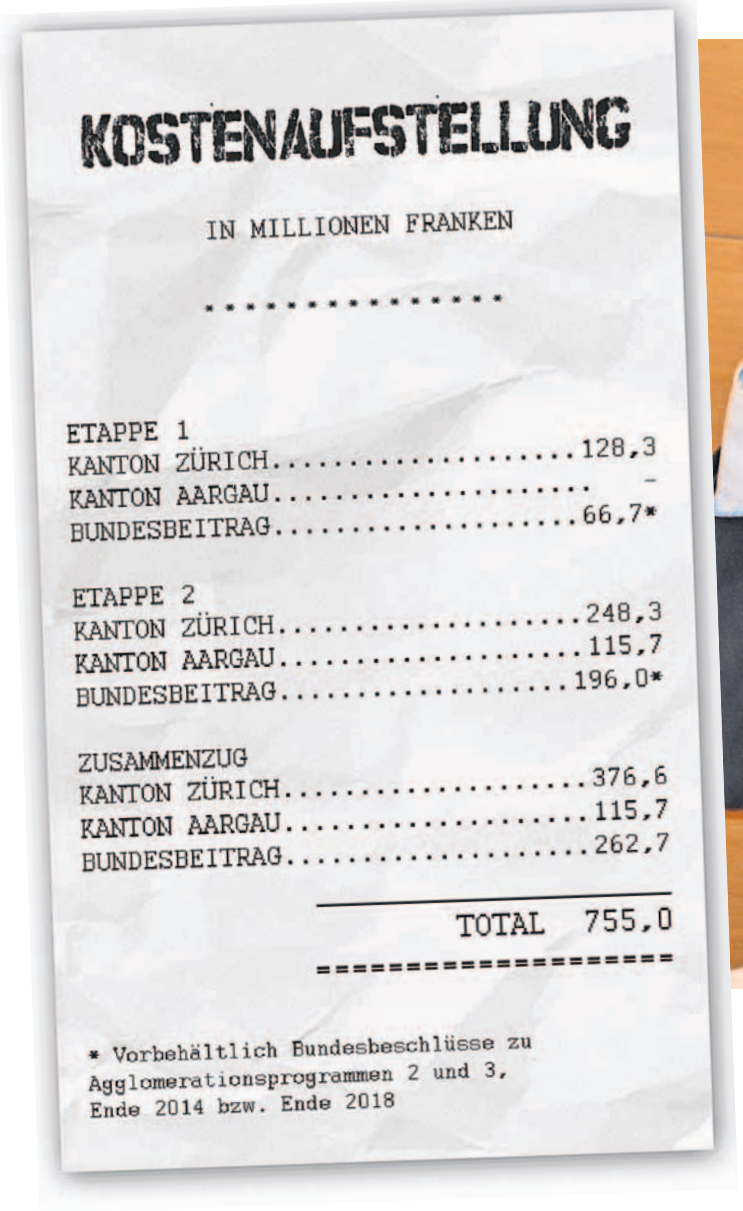
VON OLIVER GRAF

Der Bau der Limmattalbahn von Zürich Altstetten nach Killwangen-Spreitenbach wird insgesamt 755 Millionen Franken kosten. Die Regierungsräte der Kantone Zürich und Aargau haben ihre Kreditanträge verabschiedet.

Es handle sich um «einen Haufen Geld», räumte Regierungsrat Ernst Stocker (SVP) gestern an einer Medienorientierung in Dietikon ein. Doch dieses sei gut investiert: «Das Limmattal ist einer der Kolben unseres Wirtschaftsmotors.» Damit dieser sauber und funktionsfähig bleibe, brauche es die Limmattalbahn, sagte der Volkswirtschaftsdirektor. Auch der Aargauer Verkehrsminister Stephan Attiger (FDP) wies

«Die Glattalbahn hat uns gezeigt, was eine schnelle Stadtbahn bringen kann.»
Ernst Stocker Regierungsrat

darauf hin, dass der Verkehr in der boomenden Region zu oft zum Erliegen komme: «Im vergangenen Jahr hatte es auf der Achse durchs Limmattal an 340 Tagen Stau.» Die Erschliessung sei ein zentraler Faktor dafür, dass eine Region als attraktiv wahrgenommen werde.



Er geht davon aus, dass gegen den Limmattalbahnkredit das Referendum ergriffen wird – doch er werde zuversichtlich in die Abstimmung gehen, sagt Ernst Stocker. JÜRG KREBS

Das Warten auf Bern

Die beiden Kantone gehen davon aus, dass sich der Bund über das Agglomerationsprogramm an den Kosten beteiligen wird. Sie erwarten einen Beitrag in der Höhe von 35 Prozent. Der Entscheid steht aber noch aus. Für die erste Bauetappe, die den kurzen Abschnitt von Altstetten nach Schlieren umfasst, dürfte der Entscheid in Bern noch in diesem Jahr fallen. Für die zweite Bauetappe um das Jahr 2018.

Der Kanton Zürich wird die Baukosten über den Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanzieren. Er wird gleichzeitig weitere 136 Millionen aus dem kantonalen Strassenfonds entnehmen, um flankierende Massnahmen an den Strassen zu realisieren und so die Stadtzentren zu entlasten.

Über die Kreditanträge werden die beiden Kantonsparlamente befinden. Eine Volksabstimmung ist nicht zwingend vorgesehen, der Entscheid untersteht lediglich dem fakultativen Referendum. Dieses dürfte zumindest in Zürich ergriffen werden. Davon geht auch Ernst Stocker aus: Er werde aber zuversichtlich in diese Abstimmung gehen, sagte er. Denn die Glattalbahn habe gezeigt, was die Vorteile einer schnellen Stadtbahn seien. Private Investoren, sagte Stocker, hätten dort mehr als das 16-Fache in die Region gesteckt, als die Stadtbahn den Kanton gekostet habe.

Einen solchen Trend erhofft sich auch der Aargauer Regierungsrat: «Ich bin überzeugt, dass auf unseren Arealen mit der Limmattalbahn eine andere, höherwertige Entwicklung einsetzen wird als ohne Stadtbahn», sagte Stephan Attiger. Gerade für arbeitsplatzintensive Nutzungen, für Firmen mit Fachleuten sei eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr zentral. Attiger blickt denn auch schon weiter. Er denkt bereits an eine dritte Bauetappe. Um 2030 könnte die Limmattalbahn weitergeführt werden. «Bis nach Baden», meinte Attiger, «oder auch gleich darüber hinaus.» Trassees sind reserviert.

Vorerst gilt es aber noch, an den ersten beiden Bauetappen zu feilen. An diversen Orten sind noch sogenannte Einigungsverfahren im Gang, um die exakte Linienführung zu bereinigen. Daniel Issler, Geschäftsführer der Limmattalbahn AG, zeigte sich gestern zuversichtlich, dass das Plangenehmigungsverfahren bis Ende 2015 abgeschlossen werden kann und die Bauarbeiten wie geplant 2017 starten.

Mitte-Links ist zufrieden

Die CVP des Kantons Zürich hat vorsichtig positiv auf die Kreditvorlage reagiert. Sie anerkennt zwar die Notwendigkeit der Limmattalbahn: Ohne diese könne «das zusätzliche Verkehrsaufkommen in dieser stark wachsenden Wirtschaftsregion in Zukunft nicht mehr abgedeckt werden». Die Partei sieht aber einen schwindenden Rückhalt in der betroffenen Bevölkerung, diese müsse in der Planung besser eingebunden werden. «Andernfalls droht ein Schiffbruch.»

SP, Grüne und Grünliberale stehen weiterhin klar hinter der Vorlage. «Dass es da und dort noch Widerstand gibt, zum Beispiel gegen die Linienführung, liegt in der Natur der Sache und darf der raschen Realisierung nicht im Wege stehen», hält etwa die SP fest. Die Grünliberalen bezeichnen die Limmattalbahn als «leistungsfähiges und sicheres Verkehrsmittel». Und die Grünen erhoffen sich mit ihr eine «nachhaltige Entlastung der Stadtzentren».

Videointerview mit Ernst Stocker und Dossier online

Die zehn wichtigsten Fragen zur Stadtbahn

1 Was steckt hinter der Idee der Limmattalbahn?
Das Wachstum der Siedlungsgebiete und der Anzahl Arbeitsplätze im Limmattal, das auch die kommenden Jahre anhalten wird, belastet die Verkehrsinfrastruktur zunehmend. Mehr Busse lassen sich nicht mehr auf die vollen Strassen schicken, sagen Verkehrsplaner. Die S-Bahnhöfe werden weiterhin das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden. Dazwischen wird die schnelle Stadtbahn, die zu 92 Prozent auf eigenem Trassee verkehrt, als «leistungsfähiger Feinverteiler» fungieren.

2 Was beinhaltet das Projekt?
Das Projekt sieht eine 13,4 Kilometer lange Neubaustrecke mit 27 Haltestellen vom Bahnhof Altstetten über Schlieren und Dietikon nach Killwangen-Spreitenbach vor. Die Limmattalbahn, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 22 Kilometern pro Stunde verkehrt, wird «Zweirichtungsfahrzeuge» einsetzen, die keine Wendeschlaufe benötigen.

3 Wie viel kostet das Verkehrsprojekt die Gemeinden?
Die sechs Standortgemeinden sowie die Transportunternehmen und die Werke beteiligen sich mit 28,6 Millionen Franken am Projekt, unter anderem für Haltestellenzugänge und Werkleitungen. Die Betriebskosten werden bei einem 15-Minuten-Takt auf jährlich 13 Millionen Franken geschätzt (Kostendeckungsgrad 60 bis 70 Prozent). Für das Defizit werden je zur Hälfte der Kanton und die Gemeinden aufkommen (also je rund 2 bis 2,6 Millionen). Die Verhandlungen über die jeweiligen Kostenteiler mit den Gemeinden laufen und sollen dieses Jahr abgeschlossen werden.

4 Wer betreibt die Limmattalbahn?
Das ist noch offen. Die Limmattalbahn AG ist eine reine Infrastrukturgesellschaft – sie plant und realisiert die Strecke. Ob die AG nach Bauende bestehen bleibt und in welcher Funktion, wird noch zu entscheiden sein. Wie es auch noch den Fahrbetrieb zu vergeben gilt. Die vergleichbare Glattalbahn wird beispielsweise von den Verkehrsbetrieben Glattal als verantwortlicher Betreiber geführt. Bedient werden die drei Linien in deren Auftrag von den Verkehrsbetrieben Zürich, die Fahrzeuge und Mitarbeiter stellen.

5 Was passiert, wenn der Kanton Zürich den Kreditanteil ablehnt?
Dann ist das Projekt einer Limmattalbahn vom Tisch. Rund drei Viertel der geplanten Gesamtstrecke (Altstetten-Killwangen) liegt auf Zürcher Gebiet.

6 Was geschieht, wenn der Kanton Aargau den Kreditanteil ablehnt?
Die zweite Bauetappe (Schlieren-Killwangen) würde in diesem Fall nicht umgesetzt. Aus Zürcher Sicht würde dies «den Gesamtnutzen des Projektes schmälern». Die Verlängerung der Tramlinie 2 von Altstetten bis Schlieren, wie sie in der ersten Bauetappe vorgesehen ist, hätte laut Regierungsrat «immer noch einen genügenden Nutzen». Diese könnte daher – auch ohne Zustimmung des Aargaus – verwirklicht werden.

7 Warum braucht es flankierende Massnahmen?
Der Kanton will die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr und dem erwarteten Mehrverkehr entlasten. So will er eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs einschliesslich der Limmattalbahn sowie des Fuss- und Veloverkehrs ermöglichen. Dazu muss ein Teil des Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse nördlich auf die Bern- und Überlandstrasse verlagert werden. Konkrete Massnahmen bestehen etwa in der Unterquerung der Engstringerkreuzung in Schlieren, dem Anschluss der Niederholzstrasse an die Überlandstrasse in der Fahrweid und verschiedenen Kapazitätserweiterungen bei Kreuzungen.

8 Wo liegen die Knackpunkte?
Von der Strecke sind wenige hundert Meter umstritten. Es geht in erster Linie um die Abschnitte Spitalquartier Schlieren und Zentrum Dietikon. Hinzu kommen in Altstetten Diskussionen rund um die neue Streckenführung des Zweiertrams. In allen Fällen laufen Einigungsverfahren.

9 Was wollen die Kritiker?
Die Meinungen reichen von einer totalen Ablehnung der Bahn, weil unnötig, bis hin zu Kritik an einzelnen Streckenabschnitten, die den lokalen Bedürfnissen besser anzupassen sind. Dabei spielt die Wohnqualität ebenso eine Rolle wie die Verkehrsführung.

10 Wie sieht der Zeitplan aus?
Bis Ende dieses Jahres sollen wichtige Entscheide fallen: So wird erwartet, dass das Bundesparlament über den Beitrag für die erste Etappe berät (35 Prozent der Kosten). Falls Bern die Gelder spricht, sollen die Bauarbeiten für die Strecke bis Schlieren im Jahr 2017 aufgenommen und 2019 abgeschlossen werden. Die zweite Etappe ab Schlieren Geissweid bis Killwangen-Spreitenbach soll bis Ende 2022 erstellt werden – sofern auch der Bund eine Beteiligung spricht und Aargau und Zürich ihre Kreditanteile gutheissen. (OG/FNI/JK)

Limmattalbahn
Die Knackpunkte und die Verlagerung des Verkehrs

Der längere Tunnel ist definitiv vom Tisch

Verkehr Einen Verzicht auf den Anschluss der Limmattalbahn an den Dietiker Bahnhof erachtet der Regierungsrat als nicht sinnvoll. Die meisten flankierenden Strassenmassnahmen sollen vor dem Bau der Bahn erfolgen.

VON FLORIAN NIEDERMANN

Gleich zwei Paukenschläge gab SVP-Regierungsrat Ernst Stocker bei der Pressekonferenz zum Kreditantrag für den Bau der Limmattalbahn zu Protokoll: «Eine Verlängerung des Tunnels im Schlieremer Spitalquartier kommt nicht infrage», erklärte er auf die Knackpunkte der Linienführung der Bahn angesprochen. Und weiter: Der Kanton erachte es für genauso wenig sinnvoll, die Stadtbahn nicht den Bahnhof Dietikon anzuschliessen. Damit stellte sich Stocker klar gegen jene Forderungen, welche in den beiden Städten derzeit am heissesten diskutiert werden.

«Als Feinverteiler muss die Limmattalbahn dort verkehren, wo die meisten Menschen sind. Wenn ein Bahnhof oder ein Spital nicht erschlossen wird, würde das bei einem so teuren Projekt niemand verstehen», so Stocker. Eine unterirdische Haltestelle beim «Limmi» mit einem Zugang über Lifte oder Treppen könne aus Sicht der Passagiere nicht das Ziel sein.

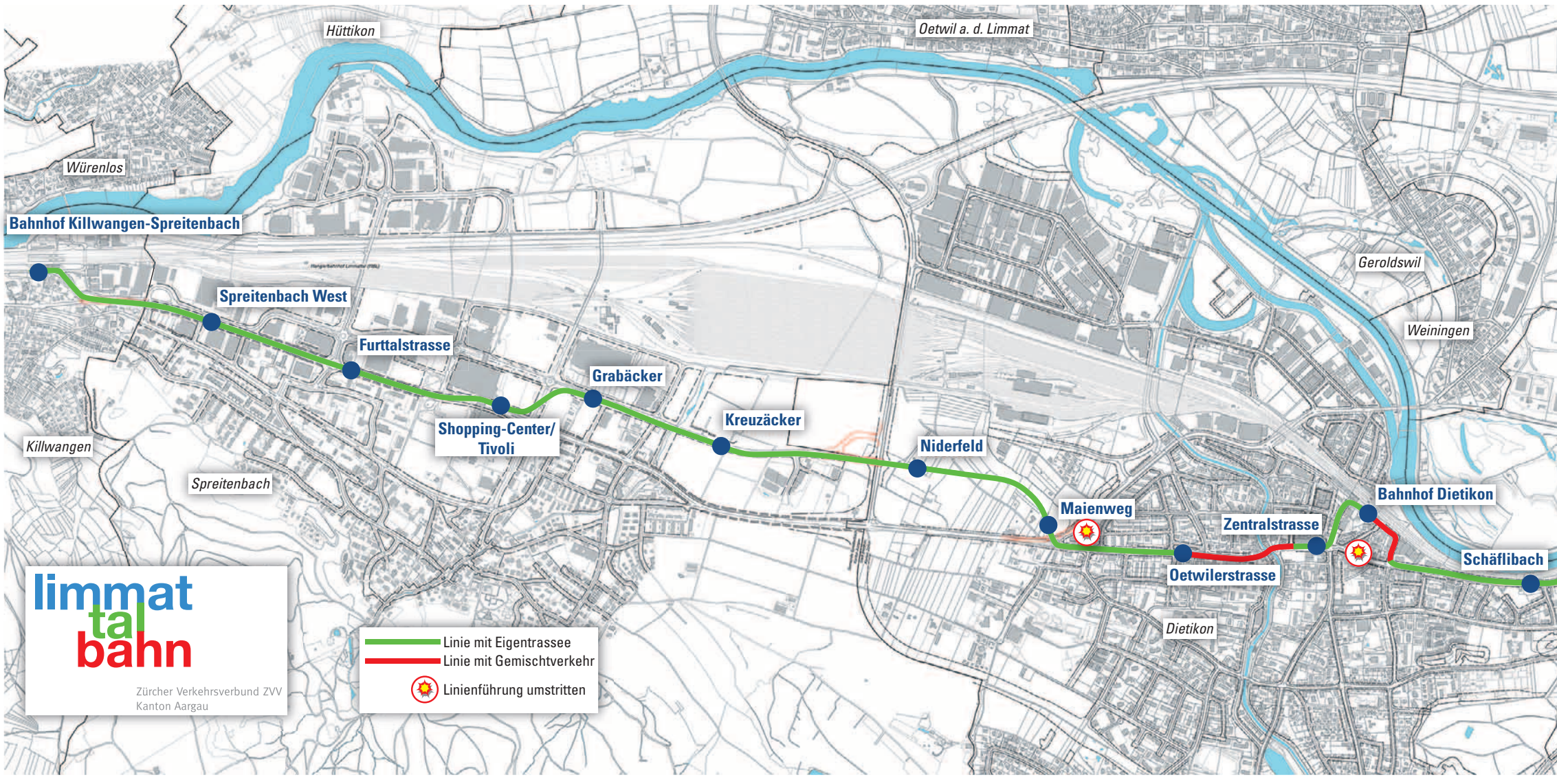
Der Kanton ist bemüht, mit den Anwohnern und den Exekutiven der beiden Städte «eine gute Lösung» zu finden, wie Stocker versicherte. Derzeit laufen die Einigungsverfahren der Limmattalbahn AG mit den Stadtregierungen von Dietikon und Schlieren, die gegen die Linienführung an den genannten Schlüsselstellen Einsprache erhoben haben. Bis Ende 2015 soll das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen sein, dann folgt die Volksabstimmung – sofern das Referendum ergriffen wird.

Die Anwohner der Spitalstrasse können wohl nicht damit rechnen, dass die Limmattalbahn genommen wird. Besonders in Schlieren befürchteten Kritiker, dass es wegen des mit dem Bau der Bahn geplanten einspurigen Kreisels im Zentrum zu einem Verkehrschaos kommen könnte. Sie fordern deshalb schon lange, dass der Kanton flankierende Massnahmen umsetzt, bevor der Kreisel gebaut wird.

Verkehrsverlagerung vorgezogen

Positiv werden Skeptiker die Nachricht aufnehmen, dass der Kanton die flankierenden baulichen Massnahmen entlang der Bern- und Überlandstrasse zur grossen Mehrheit umsetzen will, bevor die erste Etappe der Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Schlieren Geissweid im Jahr 2019 in Betrieb

In Schlieren sind Kapazitätserweiterungen an den Einmündungen der Gasometerstrasse, der von der Stadt Schlieren anzuschliessenden Goldschlägistrasse und der Hallerkreuzung vorgesehen. Weiter optimiert der Kanton den Knoten Schönenwerd und ersetzt die Brücke über die Bahnlinie der SBB, so-



Am lautesten sind Kritiker, Skeptiker und Gegner

Projektkritik Von Altstetten bis Dietikon wird über einzelne Streckenabschnitte debattiert – nicht alle argumentieren dabei sachlich. Die Gemeinden stehen hinter dem Projekt

VON JÜRG KREBS

Geht es um die Limmattalbahn, dann steigt bei manchem der Blutdruck. Immer wieder äussern sich Gegner des Verkehrsprojekts beispielsweise mittels Leserbriefen in der Limmattaler Zeitung. Kein Wunder traf sich rund ein Dutzend Kritiker anlässlich der Medienkonferenz von gestern in Dietikon am Veranstaltungsort ein, um ihren Unmut loszuwerden.

Doch es gilt zu differenzieren. Gegner ist nicht gleich Gegner und Befürworter nicht gleich Befürworter. Die Grenzen sind bisweilen fliessend.

Die Limmattalbahn ist ein Verkehrsvorhaben, das von den Kantonen Zürich und Aargau in Auftrag gegeben wurde. Mit der Umsetzung ist die Limmattalbahn AG beauftragt. Die Limmattaler Gemeindeexekutiven stehen grundsätzlich hinter dem Projekt, und zwar von Zürich bis Baden, 2007 unterschrieben sie alle einen sogenannten Letter of Intent. Neben dem einzigen Nationalrat des Bezirks Dietikon stehen auch sämtliche Kantonsräte im Grundsatz hinter der Bahn. Sie haben im Kantonsrat zudem durchgesetzt, dass parallel zum Bau der Limmattalbahn rechtzeitig sogenannte flankierende Massnahmen im Bereich Individualverkehr getroffen werden. Soweit die Befürworter.

Namentlich in Dietikon und Schlieren gibt es mittlerweile politische Forderungen, die eine Anpassung von einzelnen Streckenabschnitten fordern. In Dietikon ist umstritten, ob die Limmattalbahn direkt beim Bahnhof vorfahren soll, wie es der Kanton Zürich möchte oder daran vorbei, wie es lokale Politiker fordern. Vor allem die katholische Kirchgemeinde macht hier Opposition. Eher eine technische Diskussion betrifft die «Bunkerkreuzung» in Dietikons Westen, wo eine Unterführung der Überlandstrasse unter dem Trassee der Limmattalbahn im Raum steht.

In Schlieren geht es um das Quartier Spitalstrasse. Die Anwohner wollen eine Tunnelverlängerung, damit ihnen die Bahn nicht vor der Wohnung durchfährt, die teilweise nur wenige Meter vom Trassee weg liegt. Diese Forderung wurde von Schlierens Politik aufgegriffen und gegenüber der Limmattalbahn AG thematisiert. Sowohl für Dietikon wie Schlieren laufen Einigungsverfahren.

Bis hierhin geht es um eine sachliche Lösungsfindung.

Der Widerstand

Es gibt aber eine weitere, bisweilen extrem emotionale Seite. Eine Reihe von Bewohnern des Schlieremer Spitalquartiers konnte für ihr Anliegen Lokalpolitiker gewinnen und es wurde das Komitee «Limmattalbahn – so nicht!» gegründet, aber auch die Gruppe «Limmattalbahn – nein!». Die einen wollen eine Anpassung der Streckenführung, die anderen die Bahn generell verhindern. Auch hier sind die Grenzen fliessend. Gekämpft wird mit kreativen Argumenten für die jeweilige Sache. Die Bandbreite reicht von sachlichen Einwürfen bis hin zu haarsträubenden Behauptungen. Die Verunglimpfung einzelner Personen gehört offenbar zum Konzept. Derzeit laufen Bestrebungen, die Gegner auch in Dietikon zu formieren und in den Widerstand einzubeziehen.

Kritiker in Dietikon: Sie sehen die Limmattalbahn als Fehlkonzept, die Routenwahl sei eine Qual, reimen sie. FNI

n unter ihren Häusern durchfahren wird. ZVG

nung des kantonalen Amts für Verkehr, erklärte. Der Grund: Das rund 40 Millionen teure Vorhaben vor dem Bau der Limmattalbahn zu realisieren, ist nicht möglich. «Damit die Untertunnelung nicht mit den Bauarbeiten im Zentrum zusammenfällt, planen wir sie mit der zweiten Etappe des Bahnprojekts», so Kern. Der Kanton sei zuversichtlich, dass bis und während der Bauarbeiten an der Engstringerkreuzung die bereits umgesetzten flankierenden Massnahmen an der Gasometer- und Goldschlägistrasse die gesenkte Kapazität im Zentrum aufzufangen vermögen.

Tieferlegung nicht verlängert

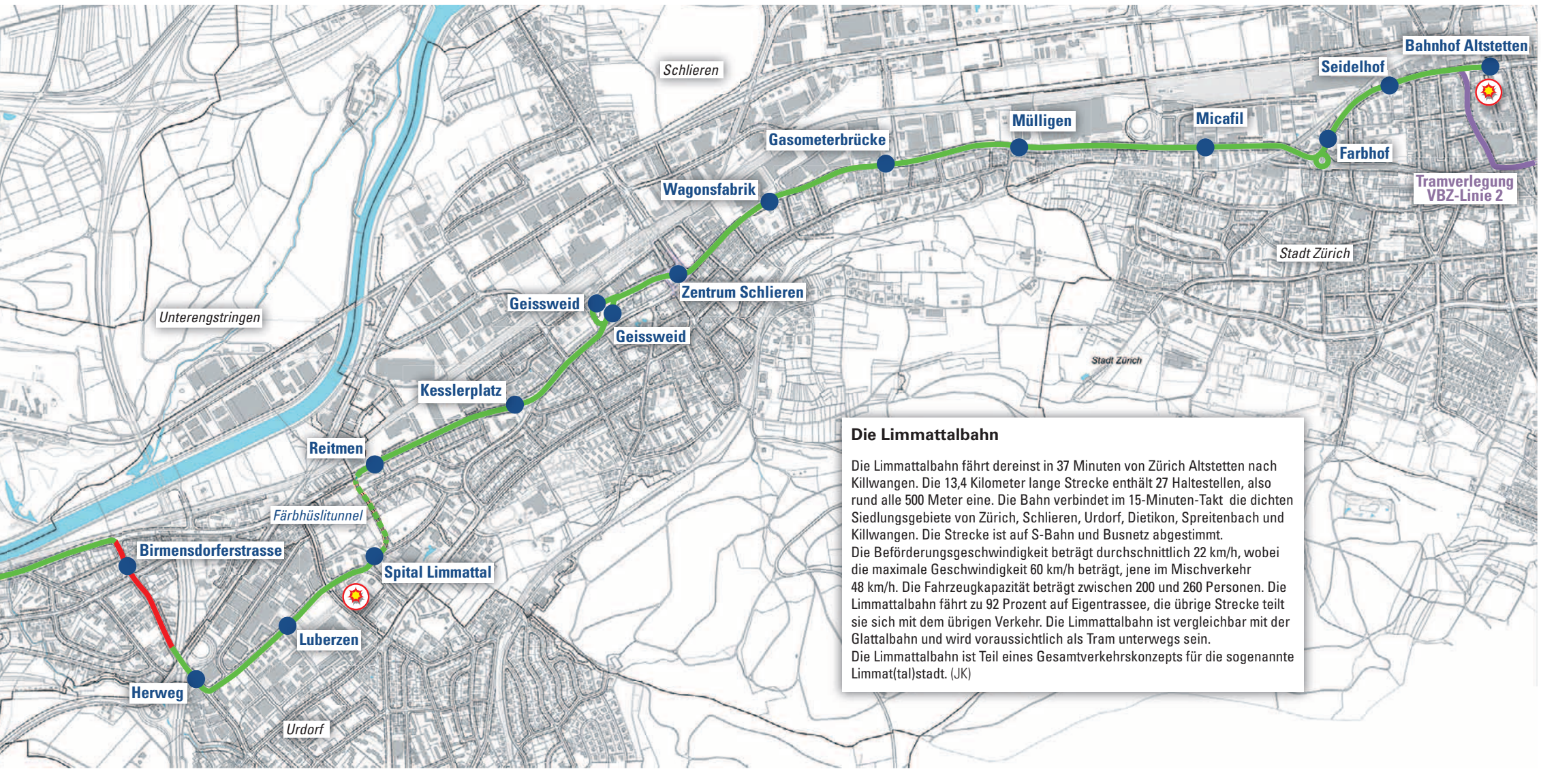
An der Überlandstrasse auf Gemeindegebiet der Stadt Dietikon plant der Kanton, die Leistungsfähigkeit mehrerer Kreuzungen mit zusätzlichen Fahrstreifen zu erhöhen. Auch sollen die Fussgängerquerungen an verschiedenen Stellen verbessert werden. Mit dem Ausbau des Bunkerknotens ist auch die Tieferlegung der Fahrbahn geplant, sodass eine konfliktfreie Kreuzung mit der Limmattalbahn gewährleistet ist.

Nicht berücksichtigt hat der Kanton die in Dietikon geäusserte Forderung, diese Tieferlegung zu verlängern, um den neu entstehenden Stadtteil Niederfeld besser mit dem Zentrum zu verbinden. Bis 2022 soll laut Kern in der Fahrweid auch der Anschluss der Niederholzstrasse an die Überlandstrasse erfolgen.

Insgesamt belaufen sich die Kosten für die flankierenden verkehrlichen Massnahmen zum Bahnprojekt auf 75 Millionen. Sie würden über den separaten 136-Millionen-Kredit aus dem kantonalen Strassenfonds gedeckt.

Aus Sicht des Amts für Verkehr wäre die Umsetzung der Massnahmen auch dann sinnvoll, wenn die Limmattalbahn an der Urne abgelehnt würde, wie Kern erklärte. Regierungsrat Stocker gab allerdings zu bedenken, dass dazu ein neuer Kreditantrag an den Kantonsrat gestellt werden müsste.

dass sie den Anforderungen als Sondertransportroute genügt. Ein Schlüsselprojekt der flankierenden Massnahmen, die Untertunnelung der Engstringerkreuzung in ostwestlicher Richtung, wird allerdings erst nach 2019 gebaut werden können, wie Pascal Kern, der Leiter der Abteilung Infrastrukturpla-



Die Limmattalbahn

Die Limmattalbahn 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 Limmattalbahn fährt zu 92 Prozent auf Eigentrassee, die übrige Strecke teilt sie sich mit dem übrigen Verkehr. Die Limmattalbahn ist vergleichbar mit der Glattalbahn und wird voraussichtlich als Tram unterwegs sein.
Die Limmattalbahn ist Teil eines Gesamtverkehrskonzepts für die sogenannte Limmat(tal)stadt. (JK)