

Der Bau der LTB im Endspurt

Entwurf Februar 2022

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 geht die 9,7 km lange Strecke Schlieren Geissweid – Bhf. Killwangen-Spreitenbach der Limmattalbahn (LTB) in Betrieb. Dazu sind die laufenden Bauarbeiten bereits sehr weit fortgeschritten, so dass der Eröffnungstermin gesichert erscheint. Der Gleisbau ist bis auf einen kurzen Bereich um die Haltestelle SCS / Tivoli sowie im *Färberhüslitunnel* beendet. Die Fahrleitung ist mehrheitlich fertig montiert. Die Einschaltung der gesamten Fahrleitungsanlage mit 1200 V = erfolgt am 1. Juli 2022. Unmittelbar anschliessend starten die ersten Test- und Schulungsfahrten.

Das erste Fahrzeug vom Typ *Tramlink* wird im März von *Stadler Valencia* nach Bremgarten ins Depot der Bremgarten – Dietikon Bahn, respektive der Aargau Verkehr AG (AVA), angeliefert. Folglich können ab da bereits erste Schulungen und Versuchsfahrten stattfinden.

Die zur Planung und dem Bau der LTB von den Kantonen Aargau und Zürich 2010 gegründete Limmattalbahn AG wird nur noch bis Ende 2022 eigene Mitarbeiter beschäftigen. Danach wird die AG nur noch als Halter und Eigentümer der Infrastruktur sowie als Konzessionsinhaber fungieren.

Unterführung Dietikon

Am 10. Februar 2022 ging die gänzlich erneuerte südliche Unterführung des Bahnhofs Dietikon in Betrieb. Das 65 m lange und 9,5 m breite Bauwerk mit fünf Liften gewährleiste den leichten Zugang zu den vier AVA und fünf SBB Perronkanten. Zudem ist damit eine gute Quartierverbindung gewährleistet. Die Investition dazu belief sich auf 22 Mio. Franken. In unmittelbarer Umgebung entstehen an zwei Orten insgesamt 110 gedeckte Veloabstellplätze und ein kleiner Park.

Ursprünglich war der Ausbau dieser ehemals beengten Unterführung nicht vorgesehen. Erst mit der Planung kristallisierte sich eine verbesserte Lösung für den Bahnhofsbereich heraus. So erfolgte erst 2015 der Abbruch einer dafür aufzugebenden Liegenschaft. Die Ausschreibung der Unterführung selbst erfolgte erst 2018 und der Baustart war 2019.



Links die beiden Gleise der LTB, rechts die beiden Gleise der Bremgarten – Dietikon Bahn, dahinter die SBB Gleise. In der Mitte sowie hinter dem AVA-Triebzug die beiden je 70 m langen Perrondächer der AVA. Je zwei Treppen und ein Lift führen in die neue Unterführung. Ganz links soll der keine Park entstehen. Im Vordergrund sind zwei Achszähler der umfangreichen Sicherungsanlage erkennbar. (Foto: J. Lüthard, 10.02.2022)



Die Unterführung vom nördlichen Ende aus gesehen. Die Betonierung mit den Schalungen erfolgte sehr sorgfältig. Die Beleuchtung ist sehr hell. Trotzdem wirkt die Unterführung eher kalt und kahl. (Foto: J. Lüthard, 10.02.2022)