

Die Limmattalbahn in der Planungsphase

Jürg D. Lüthard

Seit etwa zehn Jahren wird ernsthaft der Bau einer „Limmattalbahn“ von Zürich Altstetten über Schlieren und Dietikon nach Killwangen-Spreitenbach erwogen. Das Umfeld und die Beweggründe wurden bereits in [1] beschrieben; dort ist auch eine Karte mit dem Streckenverlauf abgebildet.

Nachdem der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) schon vor Jahren mit den ersten Vorarbeiten begonnen hatte, sind mittlerweile einige Eckpunkte geklärt. Fest steht zum Beispiel, dass es sich um eine konventionelle Meterspur-Bahnlinie handeln wird. Bewusst wurde darauf verzichtet, verschiedene neuzeitliche, aber mit dem bestehenden Schienennetz nicht kompatible Verkehrsmittel eingehender zu prüfen. Denn diese Evaluationen führen fast immer zu demselben Ergebnis: dem klassischen „Tram“.

Planungsverlauf

Seit Ende 2007 ist als erste Etappe die Strecke Farbhof – Schlieren in der B-Liste im „Agglomerationsprogramm des Bundes“

enthalten. Damit ist ab 2015 ein Bundesbeitrag von 37,4 Millionen Franken vorgesehen. Die Gesamtkosten des ersten Abschnittes werden auf 107 Millionen Franken geschätzt (Preisstand 2005). Seit Frühling 2008 ist das Trasse im kantonalen Richtplan eingetragen; damit wird die Strecke planerisch gesichert und freigehalten. Die Zeithorizonte für die einzelnen Abschnitte werden im Plan wie folgt festgehalten: Bahnhof Altstetten – Bahnhof Schlieren „mittelfristig“, Bahnhof Dietikon – Bahnhof Killwangen „mittel- bis langfristig“ und das Zwischenstück Bahnhof Schlieren – Bahnhof Dietikon „langfristig“.

Im Frühling 2009 einigten sich die Kantone Zürich und Aargau auf ein gemeinsames Vorgehen. Im Herbst desselben Jahres entschied der Zürcher Regierungsrat, dass die Limmattalbahn mit Zweirichtungsfahrzeugen fahren soll. Sie müssen sowohl mit dem Tramnetz der Stadt Zürich als auch mit der Strecke der Bremgarten – Dietikon-Bahn (BDWM) kompatibel sein. Mit dem Bau der Limmattalbahn entsteht ein Meterspurnetz, das von Wohlen und Bremgarten bis

nach Zürich Flughafen, Forch und Esslingen reicht.

Im Mai 2010 gründeten die beiden Kantone die Limmattalbahn AG mit einem Aktienkapital von 100 000 Franken. Zürich hält mit 75 % die Mehrheit. Diese Gesellschaft soll das Projekt planen und realisieren; seit Anfang Juli 2010 ist sie operativ tätig und hat bereits 13 Mandate an externe Planungsbüros vergeben. Die Limmattalbahn AG soll später aber nicht zum Eisenbahnverkehrsunternehmen werden. Bereits heute sind im Umfeld der neuen Strecke etliche Unternehmen tätig, die als potentielle Betreiber in Betracht kommen: neben BDWM und VBZ auch die Verkehrsbetriebe Glattal und die Forchbahn.

2011 soll das Vorprojekt mit einer Kostenschätzung von plus/minus 20 Prozent vorliegen. Derzeit werden die Kosten für die ganze Strecke auf 600 bis 700 Millionen Franken geschätzt. Ob die Limmattalbahn in Etappen in Betrieb genommen wird, ist noch offen. Bei einem Baubeginn um 2015/2016 könnte der erste Abschnitt wohl frühestens 2019 eröffnet werden; eine Inbetriebnahme der ganzen Strecke ist bis 2022 vorgesehen. Eine bereits angedachte Verlängerung der Bahn bis nach Baden ist nicht Bestandteil der laufenden Planung.

Technische Parameter

Die Limmattalbahn soll auf ihrer ganzen Länge von 13,5 km zweigleisig und möglichst auf eigenem Trasse erstellt werden. 25 Haltestellen sind geplant; der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt somit etwa 500 Meter. Die Haltekanten könnten sich auf bei-

Varianten für die Linienführung in Dietikon. Der ursprünglich geplante Verlauf ist als schwarze Linie dargestellt (Zeichnung: pd).

Zürcher Meterspurbahnen im Vergleich

	LTB	VBZ	BD	VBG	FB
Fahrdrachtspannung	750 V	600 V	1200 V	600 V	600/1200 V ¹
Maximalsteigung	70 ‰ ²	77 ‰	53 ‰	58 ‰	69 ‰
Mindestradius	25 m ³	15/16/18 m ⁴	25 m ⁵	18,7	15/50 m ¹
Fahrzeugbreite	2,40 m	2,40 m	2,65 m	2,40 m	2,40 m
Maximale Zuglänge	50 m	42 m	75 m	45 m	75 m
Zugsicherung		ZST 90	ZSI 127	ZST 90	ZSL 90
Fahrzeuggattung	Zweirichtung	Einrichtung	Zweirichtung	Einrichtung	Zweirichtung

LTB: Limmattalbahn

VBZ: Verkehrsbetriebe Zürich

BD: Bremgarten – Dietikon-Bahn

VBG: Verkehrsbetriebe Glattal

FB: Forchbahn

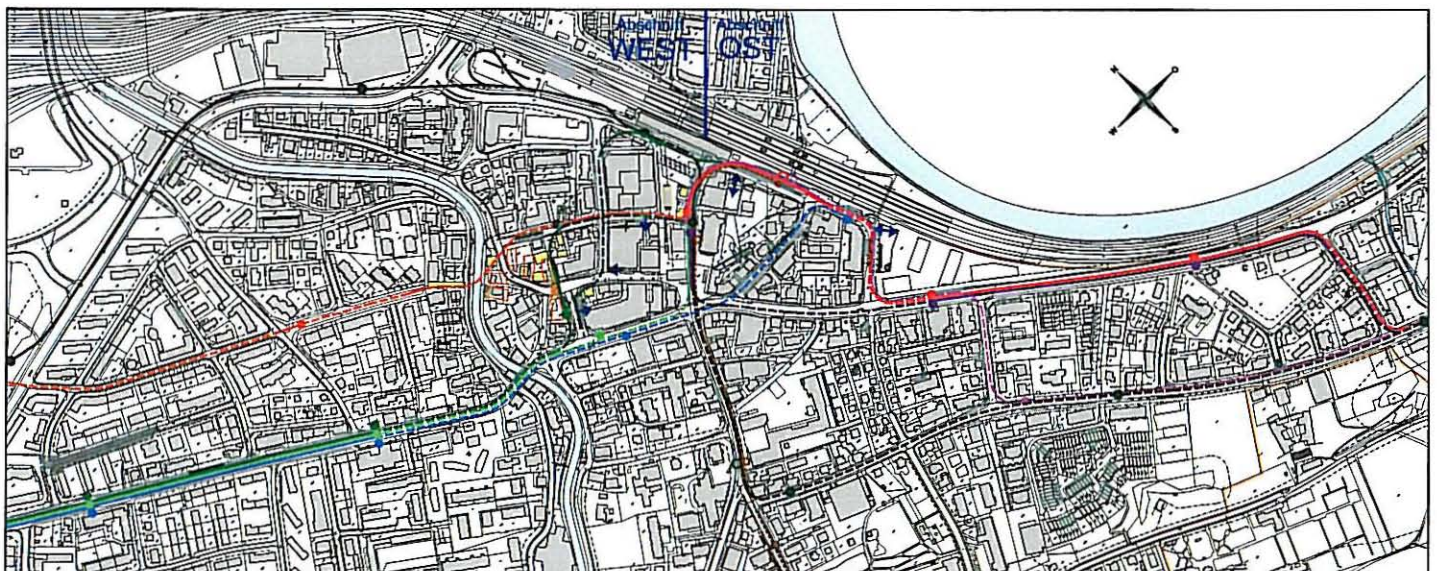
¹ Stadt/Land

² Zulässige Maximalsteigung laut BAV-Vorschriften

³ angestrebter Minimalwert

⁴ alte Anlagen / neue Anlagen Minimum / neue Anlagen Norm

⁵ Fahrzeuge sind für 20 m ausgelegt



den Seiten befinden. Wendeschlaufen sind derzeit nicht vorgesehen. Auf Zugsicherungsanlagen möchte man möglichst verzichten; es soll auf Sicht gefahren werden.

Die Tabelle links zeigt die Parameter der Limmattalbahn nach momentanem Planungsstand, in Relation mit den anderen netzbildenden Meterspurbahnen. Die Agglomeration Zürich ist reich an Bahnen mit unterschiedlichen technischen Randbedingungen. Auch die Glattalbahn wurde einst mit zum VBZ-Netz divergierenden Parametern geplant. Gebaut wurde dann aber doch eine Strecke, die überwiegend den VBZ-Normen entspricht, so dass alle VBZ-Trams die Strecken der Glattalbahn befahren können.

Den BDWM-Zügen dürfte das Befahren der Limmattalbahn aus Profilgründen verwehrt bleiben; ein Übergang auf das VBZ-Netz ist auch aufgrund der Kurvenradien ausgeschlossen. In Dietikon ist hingegen ein Abschnitt geplant, auf dem sowohl die BDWM wie auch die Limmattalbahn verkehren sollen. Die neuen Stadler-Züge der BDWM könnten mit überblickbaren Anpassungen auch unter 600 V oder 750 V verkehren. Auch wenn heute 750 V eine „Normspannung“ ist, bietet diese Spannung kaum Vorteile (Gleichrichterstationen, Fahrleitung).

Zweirichtungsfahrzeuge haben den Vorteil, dass Wendeanlagen weniger Fläche beanspruchen und ein vorzeitiges Wenden bei Störungsfällen leichter möglich ist, sie weisen jedoch wegen des zweiten Führerraumes und der zusätzlichen Türen weniger Sitzplätze auf und kosten einiges mehr. Die künftigen Limmattalbahn-Züge werden technisch auf dem ganzen VBZ-Netz einsetzbar sein, jedoch nicht als 50-Meter-Kompositionen: Die Haltestellen der VBZ sind nur für 42 Meter lange Trams konzipiert und müssten also verlängert werden. Eine Ausnahme bildet die Stadtstrecke der Forchbahn, die für 50-Meter-Züge ausgelegt ist. Die Forchbahn-Züge erfüllen technisch bereits alle Anforderungen der Limmattalbahn; sie wären sogar mit vertretbarem Aufwand auf der BDWM einsetzbar.

Knackpunkte

Ursprünglich sollte die Limmattalbahn in Zürich Farbhof beginnen und dort ans VBZ-Netz anschliessen. Seit 2009 folgte eine planerische Verlängerung der Strecke vom Farbhof weiter östlich zum Bahnhof Altstetten. Dort ist jedoch der Platz für eine Endhaltestelle sehr begrenzt.

Der Bahnhof Schlieren wird von der Limmattalbahn mit etwa 200 Meter Gehdistanz mässig gut erschlossen; in Dietikon und Killwangen-Spreitenbach liegen die Stationen direkt an den Bahnhöfen. Nicht angefahren wird die S-Bahn-Haltestelle Glanzenberg.

Die Trolleybuslinie 31, die mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn wohl überflüssig wird, bietet derzeit ab Schlieren eine Direktverbindung bis ins Stadtzentrum. Eine Durchbindung der Limmattalbahn-Züge in Richtung Stadtzentrum scheint auch aus diesem Grund sinnvoll.

Eine weitere Herausforderung ist der geplante Verknüpfungspunkt bei der bestehenden VBZ-Tramschleife Farbhof. Diese Endschleife ist ungünstig konzipiert und zu klein (das Innengleis der Doppelschleife ist kürzer als 42 Meter). Daher soll die Schleife um 650 Meter stadtauswärts zur Hermeteschloosstrasse verschoben werden. Somit

muss zumindest dieser Streckenabschnitt zwingend für Tram und Limmattalbahn zu befahren sein.

In Dietikon führt die aktuelle Trassierungsvariante entlang der Überlandstrasse nördlich am Stadtzentrum vorbei. Dort ist die Trassierung einfach, aber wenig Fahrgastpotential vorhanden. Nun wird eine bessere Linienführung durch das Stadtzentrum gesucht.

An der westlichen Endstation am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach sind die Platzverhältnisse für eine Wendeanlage sehr beengt, wenn auch nicht so sehr wie in Altstetten. In älteren Planungsvarianten war eine Wendeschleife mit nur 18,7 Meter Radius vorgesehen. Aber auch eine Endstation mit Kopfgleisen bereitet Platzprobleme.

Ausblick

Die Glattalbahn, deren dritte und letzte Etappe im kommenden Dezember eröffnet wird, ist bereits eine Erfolgsgeschichte; die Fahrgastzahlen steigen, und in ihrem Ein-

zugsgebiet wurden und werden Bauten für etwa neun Milliarden Franken (!) erstellt. Die Bahn gab der Agglomerations-Region eine Identität und einen starken Impuls. Dies könnte sich im Limmattal wiederholen.

Alle beteiligten Exekutiven wurden bereits früh in die Planungen einbezogen und unterstützen das Projekt mehrheitlich. Grundlegender Widerstand gegen die Limmattalbahn ist bislang nirgends erkennbar. Es ist absehbar, dass im Kanton Zürich alle Hürden überwunden und die nötigen Volksabstimmungen deutlich gewonnen werden. Wie dies im benachbarten Aargau aussehen wird, wenn hohe Millionenbeträge für eine Region an der Peripherie gesprochen werden müssen und eine mögliche Behinderung des Individualverkehrs nicht ausgeschlossen werden kann, bleibt abzuwarten.

Literatur

[1] Limmattalbahn – eine Tramlinie von Zürich nach Killwangen. Schweizer Eisenbahn-Revue 5/2009, S. 261



Medici & Sprecher

Unternehmens- und Personalberatung

«Nächster Zug: Südostbahn». Vielleicht auch für Sie? Unsere Mandantin, die **Schweizerische Südostbahn AG**, erbringt mit ihren etwa 500 Mitarbeitenden zuverlässige und qualitativ einwandfreie Transportleistungen für jährlich gegen 13 Millionen Personen. Flexibel, individuell und schlank sowie regional verankert; das sind die Vorzüge der SOB, welche direkt und sehr persönlich auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen kann. Die Kultur der Mitarbeitenden, der Mut, Bewährtes mit Modernem zu verbinden und der Drang, alle Prozesse kontinuierlich zu verbessern, sind der Nährboden für eine erfolgreiche Zukunft. Als

Gesamtprojektleiter Bahn

(Arbeitsort Samstagern oder Herisau) werden Sie im Unternehmensbereich «Infrastruktur» eine sprichwörtliche «Drehscheibenposition» einnehmen. In dieser neugeschaffenen Stelle vertraut Ihnen die SOB komplexe, multidisziplinäre Gross-Projekte rund um Bereiche wie Bahnhöfe, Stellwerke, Fahrbahn, Ingenieurbauten u.ä. an. In hoher Selbstständigkeit und enger Zusammenarbeit mit vielen internen Fachstellen und externen Firmen (Ingenieurbüros, Bau- resp. Bahntechnikunternehmungen) führen Sie mehrere Projekte parallel mit starkem Fokus auf Qualität, Termine, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Im Rahmen der Neuorganisation der Unternehmung eröffnen sich, in Abhängigkeit Ihres Profils, attraktive **Perspektiven für eine leitende Funktion**. Sie sind ein

Generalist mit Führungspotential

und Unternehmer-Esprit. Auf der Basis eines Ingenieurstudiums (Bau, Elektro, Maschinenbau) haben Sie sich über mehrere Jahre Erfahrungen als Projekt- oder Teilprojektleiter im Umfeld von Infrastrukturbauten, dem komplexen Maschinen- und Anlagenbau oder, noch besser, in der Bahntechnik angeeignet. Eine qualifizierte Weiterbildung im Projektmanagement oder in Betriebswirtschaft erachten wir als Vorteil. In Sachen Sozialkompetenz dreschen wir hier keine Schlagwörter; als Profi wissen Sie, was wir erwarten. Nur drei Worte seien erwähnt: Ethik im Handeln, Offenheit und Authentizität sollen uns beeindruckend. Geben Sie Ihrer Laufbahn einen neuen Impuls in Richtung einer «Perle» im öffentlichen Verkehr. An Freiraum für Ihr Wirken und Ihre Weiterentwicklung wird es nicht fehlen, wenn Sie Motivation, Effektivität und Professionalität mitbringen. Herr Marzio Medici freut sich auf Ihre Kandidatur.

Medici & Sprecher AG

Arsenalstrasse 40, Postfach, CH-6000 Luzern 4

Telefon 041 312 15 50 Fax 041 312 09 80

mail@medici-sprecher.ch www.medici-sprecher.ch