

erschliesst die Limmattalbahn das Entwicklungsgebiet Schlieren West und das Spital Limmattal. Weiter geht es entlang der Kantonschule durch Urdorf-Nord nach Dietikon Zentrum. In Dietikon wird durch die LTB das bedeutende Entwicklungsgebiet Niderfeld an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Im Anschluss führt die Strecke in Richtung Spreitenbach. Dort erschliesst sie auf dem Weg zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach die grossen Entwicklungsgebiete rund um die Einkaufszentren IKEA und Tivoli. Auf der

Strecke von Zürich Altstetten bis Schlieren Geissweid beträgt die Fahrleitungsspannung 600 V DC. Die übrige Strecke wird unter 1200 V DC befahren, da in Dietikon die Bremgarten – Dietikon-Bahn (BDWM) ebenfalls dieses Stromsystem nutzt. Die Umschaltung geschieht automatisch.

Im Rahmen der Betriebsaufnahme der LTB haben verschiedene bisherige Haltestellen neue Namen erhalten: in Urdorf die Stationen Luberzen (neu Kantiallee) und Herweg (neu Urdorf-Nord), in Dietikon die Station Zentral-

strasse (neu Zentrum) sowie in Spreitenbach die Stationen Grabäcker (neu IKEA), SCS/Tivoli (neu Shoppi Tivoli), Furtalstrasse (neu Umwelt Arena) und Spreitenbach-West (neu West).

Für die Betreiberwahl der Limmattalbahn war ein Richtoffertverfahren durchgeführt worden, an dem die Aargau Verkehr AG, die Sihltal – Zürich – Uetliberg-Bahn (SZU) und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) teilnahmen. Letztlich konnte sich die AVA durchsetzen; sie wird für vorerst zehn Jahre für den Betrieb der LTB verantwortlich sein. (bod)

Chancen für Tram nach Affoltern stehen gut

Bereits vor 122 Jahren gab es ein erstes Projekt zur Erschliessung des Quartiers Affoltern im Norden der Stadt Zürich mit einer Tramstrecke. Der vierte Anlauf dürfte nun endlich realisiert werden. Die geplante Tramstrecke soll ab Bucheggplatz bis Holzerhurd die bestehende Trolleybuslinie 32 auf derselben Achse ersetzen. Diese ist durch die stetige Bevölkerungszunahme trotz ihres werktäglichen Sechs-Minuten-Takts und des Einsatzes von Doppelgelenk-Trolleybussen an ihrer Leistungsgrenze angelangt.

Das Vorprojekt wurde Ende 2019 abgeschlossen. Seit Mitte 2020 wird das Bau- und Auflageprojekt erarbeitet; dies soll bis Ende 2023 erledigt sein. Im April 2022 erteilte der Bundesrat die Infrastrukturkonzession. Seit Juni 2022 ist das Projekt im Agglomerationsprogramm der vierten Generation des Bundes enthalten, womit ein Bundesbeitrag von 100 Millionen Franken in Aussicht steht. Definitiv entscheiden werden das die eidgenössischen Räte voraussichtlich noch in diesem Jahr. Von Ende 2023 bis Ende 2025 ist das Plangenehmigungsverfahren vorgesehen. Der Baukredit soll gegen Ende 2025 freigegeben werden. Das Ausführungsprojekt und die Ausschreibungen sind von Mitte 2024 bis Mitte 2027 terminiert. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich ab Mitte 2026 mit der Eröffnung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2029. Die Kosten belaufen sich auf etwa 280 Millionen Franken.

Streckenführung der geplanten Tramverbindung nach Affoltern (Skizze: VBZ).

Besteller des Projekts ist der Kanton Zürich, vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund. Die Federführung liegt bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ).

Die Strecke

Die gut 4 km lange Neubaustrecke beginnt bei der bestehenden Haltestelle Radiostudio (künftig Brunnenhof) und führt über sechs Zwischenhaltestellen bis zur Endhaltestelle Holzerhurd. Der durchschnittliche Haltestellenabstand beträgt 550 m. Die durchgehend zweigleisige Strecke verläuft generell auf einem begrünten Eigentrassee; ab Radiostudio bis zur Abzweigung Birchstrasse liegt allerdings nur das stadteinwärtsführende Gleis auf einem Grünstreifen, das stadtauswärtsführende in einer Fahrspur. Ebenso asphaltiert ist das Trassee im Abschnitt zwischen den Haltestellen Neuaffoltern und Zehntenhausplatz, wo parallel zum Tram noch die Buslinien 61 und 62 verkehren, die ab Zehntenhausplatz via Bahnhof Oerlikon zum Schwamendingerplatz führen und nördlich des Zehntenhausplatzes nach dem SBB-Bahnübergang den Bereich Fronwald bedienen. Dieser Abschnitt soll jedoch so gestaltet werden, dass er zu einem späteren Zeitpunkt auch auf ein Grüntrassee umgebaut werden kann, weil vorgesehen ist, die beiden Buslinien künftig ebenfalls auf Trambetrieb umzustellen, als sogenannte Nordtangente. Zudem liegt das letzte Streckenstück mit der Wendeschleife in einer Nebenstrasse.

Beim Radiostudio entsteht ein doppelspuriges Gleisdreieck. Die Verbindungskurven

von Affoltern nach Oerlikon sind Dienstgleise, als Ausweichmöglichkeit bei Betriebsstörungen und zur Verbindung mit dem Depot Oerlikon. An der Endhaltestelle entsteht eine eingleisige, im Gegenuhrzeigersinn zu befahrende Wendeschleife. Davor werden zwei Haltekanten für den separaten Aus- und Einstieg errichtet. Ein drittes Gleis neben der Einstiegsstelle wird ohne Perron bleiben. Die Fahrbahnen entlang der Strecke werden Grossteils einspurig und mit Velostreifen versehen.

Anzumerken bleibt, dass die Strasse zwischen Radiostudio und der Birchstrasse sowie zwischen Neuaffoltern und dem Abzweig zur Endhaltestelle Holzerhurd Bestandteil einer Ausnahmetransportroute des Typs I (Exportroute) ist. Darauf sind folgende Maximalwerte jederzeit einzuhalten: 5,2 m lichte Höhe, 7,5 m lichte Breite, 30 t Achslast und 480 t Gesamtgewicht.

Betrieb

Nach Holzerhurd ins Quartier Affoltern verkehren soll die bestehende Tramlinie 11, anstatt nach Auzelg. Diese Aufgabe wird künftig die Tramlinie 15 übernehmen, die ab Bucheggplatz via Radiostudio verlängert wird. Die bestehende Trolleybuslinie 32 nach Holzerhurd wird dafür bereits am Bucheggplatz enden.

Mit der Inbetriebnahme der Tramstrecke verkürzt sich die Reisezeit beispielsweise ab Zehntenhausplatz bis zum Hauptbahnhof von 21 auf 17 Minuten; zudem entfällt das derzeit einmalige Umsteigen. (lüt)

