

Das Pflanzenreich erobert die Herrschaft gegenüber dem Kies zurück. In Schlieren liegen die Gleise weitgehend auf einem begrünten Eigentrassee. Der Ce 2/2 2 und sein Postwagen verkehren am 31. August 2019 zwischen Micafil und Mülligen.

Le règne végétal reprend l'avantage sur le minéral. Sur le territoire de Schlieren, les voies du tramway reposent en effet sur un site propre engazonné. La motrice Ce 2/2 2 et son wagonnet postal roulent entre Micafil et Mülligen le 31 août 2019.

Photo: Jürg D. Lüthard



Die vom Be 4/6 2084 angeführte Komposition des Typs Tram 2000 durchfährt am 10. September 2019 den alten Teil des Zentrums von Schlieren.

Le convoi de type Tram 2000 mené par la Be 4/6 2084 traverse le centre historique de Schlieren le 10 septembre 2019.

Photo: Jürg D. Lüthard

Am 31. August 2019 fährt die Cobra Be 5/6 3013 (Bombardier/Alstom, 2006) an einem Gebäude vorbei, das auf dem Gelände der ehemaligen Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS) gebaut worden ist.

Le 31 août 2019, la motrice Be 5/6 3013 de type Cobra (Bombardier/Alstom, 2006) passe devant un immeuble construit sur le site de l'ancienne Fabrique suisse de wagons SA (SWS) à Schlieren. Photo: Eric Jordanis



permettent qu'une desserte grossière par le RER. La poursuite du développement de la région devient donc tributaire d'une amélioration des dessertes fines par les transports publics.

En 2004, le concept général de mobilité dans la vallée de la Limmat, élaboré par les Cantons de Zurich et d'Argovie, fait mention d'un métro léger destiné à contenir la progression du trafic individuel motorisé. La société Limmattalbahn AG est fondée en 2010. Son objectif consiste à organiser les études d'avant-projet en 2010/11, celles du projet définitif en 2012 puis à assurer la maîtrise d'ouvrage des chantiers dès 2017. Une première étape du tramway est prévue entre Farbhof et Schlieren puis une seconde phase est envisagée entre la gare de Zurich-Altstetten et Farbhof ainsi qu'entre Schlieren et Killwangen-Spreitenbach, en Argovie. Les tronçons totalisent 13,4 kilomètres de doubles voies. La construction d'un dépôt est planifiée dans le secteur de Müsli, à la limite entre les cantons de Zurich et d'Argovie. Le coût global de ces réalisations atteint 755 millions de francs, hors matériel roulant. La Confédération soutient financièrement le projet dans le cadre de la troisième génération du programme en faveur du trafic d'agglomération. A deux reprises, les citoyens du canton de Zurich sont appelés aux urnes pour se prononcer sur cet objet. Ils confirment ainsi leur approbation à la construction du tramway à une majorité de 64,45 % des voix le 22 novembre 2015. Le 23 septembre 2018, ils rejettent massivement à 82,9 % une initiative émanant d'opposants exigeant l'annulation de la seconde étape.

überlastet, und es kam zunehmend zu Staus. Die weitere Entwicklung der Region war daher von einer Verbesserung der Bedienung durch gute öffentliche Verkehrsmittel abhängig.

Im Jahr 2004 erwähnte das von den Kantonen Zürich und Aargau entwickelte Gesamtkonzept Mobilität im Limmattal den Bau einer Stadtbahn, um das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen. Die Limmattalbahn AG wurde 2010 gegründet. Ihre Aufgaben waren Vorentwurfstudien in den Jahren 2010/11, die Erarbeitung des endgültigen Projektes 2012 und dann die Leitung der Baustellen ab 2017. Man plante die Realisierung in zwei Etappen, nämlich zuerst die Verlängerung der Tramlinie 2 ab Farbhof nach Schlieren und anschliessend die Realisierung der Abschnitte zwischen dem Bahnhof Zürich-Altstetten und Farbhof sowie von Schlieren nach Killwangen-Spreitenbach im Kanton Aargau. Die doppelspurigen Neubaustrecken sind insgesamt 13,4 Kilometer lang. Das Depot ist im Gebiet Müsli an der Kantonsgrenze zwischen Zürich und Aargau geplant. Die Gesamtkosten dieser Vorhaben ohne das Rollmaterial belaufen sich auf 755 Millionen Franken. Der Bund unterstützt das Projekt finanziell im Rahmen der dritten Generation des Agglomerationsverkehrsprogramms. Die Stimmbürger des Kantons Zürich sprachen sich gleich zweimal an der Urne zur Limmattalbahn aus: Am 22. November 2015 beschlossen sie ihren Bau mit einem Ja-Anteil von 64,45 % und lehnten am 23. September 2018 eine Initiative von Bahngegnern gegen die zweite Etappe wuchtig mit 82,9 % Nein ab.



Seit dem 2. September 2019 gehört das Tram wieder zum Strassenbild von Schlieren. Der Be 4/8 2104 (SWP/SIG/ABB, 1992) fährt am 10. September 2019 am Postverteilzentrum Mülligen vorbei.

Le tramway est de retour à Schlieren depuis le 2 septembre 2019. La Be 4/8 2104 (SWP/SIG/ABB, 1992) passe devant le centre de tri postal de Mülligen le 10 septembre 2019.



Ein Tram-2000-Zug verlässt die Endstation Schlieren Geissweid, wo ein Gelenkwagen des Typs Cobra pausiert.

Un composition de type Tram 2000 quitte le terminus de Schlieren Geissweid où stationne une rame de type Cobra.

Photo: Jürg D. Lüthard, 10.09.2019

Le Conseil fédéral octroie la concession d'infrastructure globale le 9 octobre 2013. L'exploitation est ensuite attribuée à la société BDWM Transport AG qui, au début de 2018, devient partie prenante à la nouvelle société Aargau Verkehr AG (AVA). Le choix du matériel roulant se porte sur des véhicules bidirectionnels permettant d'éviter la construction de plusieurs boucles de rebroussement et de réaliser des arrêts à quais centraux. Les huit nouvelles motrices articulées seront de type Tramlink fournies par la société Stadler Rail.

Les travaux de la première étape entre Farbhof et Schlieren Geissweid débutent le 2 août 2017. Le nouveau terminus est équipé d'une boucle alors que celle de Farbhof est supprimée puis démontrée dès le 13 juillet 2019. L'achèvement des travaux permet le retour des tramways de la ligne 2 à Schlieren le 2 septembre 2019, après quasiment 64 ans d'absence. Le chantier de la seconde étape débute au cours du même mois. L'objectif consiste à mettre en exploitation une nouvelle ligne de tramway entre les gares de Zurich-Altstetten et de Killwangen-Spreitenbach en décembre 2022. Dans l'intervalle, la date du 20 décembre 2020 marquera le 120^e anniversaire du tramway à Schlieren, bien que celui-ci ait manqué à l'appel durant plus de la moitié de cette période. Il est ainsi parfois possible de rattraper certaines erreurs du passé, comme l'illustre cette remarquable aventure.

Remerciements

Nous adressons tous nos remerciements à Bruno Gisler pour ses précieuses contributions.

Quellenangaben / Sources bibliographiques

- BALEN Josef: „Die Strassenbahnlinien der Städtischen Strassenbahn Zürich – Die Linie 2“ in: *Mitteilungsblatt* Nr. 5, Verein Tram-Museum Zürich, Zürich 1970.
- GISLER Bruno: *Tram- und Buslinien in Zürich*. Verein Tram-Museum Zürich, Zürich 2012.
- OEHLER Kurt: *Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich: Linienführungen und Marksteine aus der Geschichte des öffentlichen Verkehrsmittels in Zürich*. Oehler Kurt, Zürich 1972.
- SUTER Peter: *Limmattal-Strassenbahn*. Verein Tram-Museum Zürich, Zürich 2001.
- TRÜB Walter, BALEN Josef, KAMM Peter: *Ein Jahrhundert Zürcher Strassenbahnen*. Orell Füssli, Zürich 1982.
- *Tram*, éditions n° / Ausgaben Nr. 68, 69, 77, 91, 98, 100, 102, 103, 106 – 109, 111 – 113, 116, 119 – 125, 127 – 140; Editions/Verlag Endstation Ostring, Bern & Genève 2001 – 2019.

Der Bundesrat erteilte am 9. Oktober 2013 die Infrastrukturkonzession für das gesamte Vorhaben. Als Betreiberin wurde später die BDWM Transport AG gewählt, die Anfang 2018 in der neuen Gesellschaft Aargau Verkehr AG (AVA) aufging. Um auf mehrere Wendeschlaufen entlang der Strecke verzichten und Haltestellen mit Mittelperron bauen zu können, beschafft man für den Betrieb der Limmattalbahn Zweirichtungsfahrzeuge. Die acht Gelenktriebwagen des Typs Tramlink werden von Stadler Rail geliefert.

Die Arbeiten an der ersten Etappe zwischen Farbhof und Schlieren Geissweid begannen am 2. August 2017. Während die neue Tramendstation in Schlieren mit einer Schleife ausgestattet wurde, verschwand diejenige im Farbhof am 13. Juli 2019. Der Abschluss der Arbeiten ermöglichte am 2. September 2019 die Rückkehr der Trams der Linie 2 nach Schlieren nach fast 64 Jahren Abwesenheit. Im selben Monat begannen die Bauarbeiten für die zweite Etappe. Ziel ist es, im Dezember 2022 eine neue Tramlinie zwischen den Bahnhöfen Zürich-Altstetten und Killwangen-Spreitenbach einzurichten. In der Zwischenzeit feiert das Tram in Schlieren am 20. Dezember 2020 seinen 120. Geburtstag, obwohl es während mehr als der Hälfte dieses Zeitraums fehlte. Es ist somit manchmal möglich, in der Vergangenheit begangene Fehler zu korrigieren, wie diese erfreuliche Wiederkehr beweist.

Danksagung

Wir danken Bruno Gisler für seine wertvolle Unterstützung beim Erstellen dieses Beitrages.