

## Aargau Verkehr AG

Der Be 6/8 8003 wirbt für das Einkaufszentrum Shoppi Tivoli, das an der Strecke der Limmattalbahn eine eigene Haltestelle besitzt. Auf diesem Bild vom 17. Dezember 2022 hat dieser Tramlink soeben die Aargauer Endstation Killwangen Bahnhof verlassen.

Photo: Gérard Macheret



Der Be 6/8 8005 verkehrt unter dem Motto Xundheit im Limmattal (Gesundheit im Limmattal) als Werbetrain für das am 17. September 2022 eröffnete Pflegezentrum des Limmattalspitals in Schlieren. Am 27. Dezember 2022 bedient der Wagen die Haltestelle Birmersdorfer Strasse in Dietikon.

Photo: Jürg D. Lüthard

Der Be 6/8 8001 benützt am 10. Dezember 2022 aus Killwangen kommend den Gleiswechsel in Schlieren Geissweid. Die Limmattalbahn verkehrte am Vortag des Fahrplanwechsels gratis zwischen Killwangen und Schlieren und machte dabei jeweils auch eine Stichfahrt zum Depot Müsli in Dietikon. Photo: Jürg D. Lüthard





Die sieben Abstellgleise im Freigelände des Depots Müsli bieten für je zwei Wagen Platz. Im 145 Meter langen, 24 Meter breiten und 11 Meter hohen Gebäude befinden sich zwei Gleise, eines mit Waschanlage und eines für den Unterhalt mit Grube und Bühnen. Von links nach rechts sehen wir die Be 6/8 8004, 8007, 8003, 8005, 8001 und 8002, die am 9. Dezember 2022 starken Regenfällen ausgesetzt waren. Photo: Martin Senft

Strecke zwischen Schlieren Geissweid und Killwangen. Das BAV erteilte die Betriebsbewilligung am 28. November 2022, so dass der Fahrplandienst auf der Tramlinie 20 Bahnhof Zürich Altstetten – Bahnhof Killwangen wie geplant am 11. Dezember 2022 aufgenommen werden konnte. Vorgängig fand am 9. Dezember im Depot Müsli die offizielle Eröffnung der neuen Linie in Anwesenheit der Bundesrätin Simonetta Sommaruga, der Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh und des Aargauer Re-

gierungsrates Stephan Attiger und rund 450 geladenen Gästen statt. Am 10. Dezember folgte im Depot Müsli das Eröffnungsfest für die Bevölkerung, dabei verkehrte die Bahn gratis viertelstündlich von 11.30 bis 20 Uhr, allerdings nur zwischen Schlieren Geissweid und Bahnhof Killwangen mit Stichfahrt zum Depot, was den Einsatz von sechs Wagen erforderte. Der Be 6/8 8006 stand im Depot zur Besichtigung bereit, im Innern wurden an den Sitzplätzen auf Tablets Videos gezeigt.



Der Abzweig zum Depot Müsli ist als doppelgleisiges Gleisdreieck konzipiert, die restliche lange Zufahrt erfolgt dann ein-gleisig. Diese Drohnenaufnahme von Jürg D. Lüthard entstand am 31. Dezember 2022.



Der Be 6/8 8007 verlässt am 31. Dezember 2022 die Haltestelle Urdorf Nord in Richtung Altstetten. Photo: Jürg D. Lüthard

Laut der Endkostenprognose wurden für die erste Etappe 160 Millionen Franken und für die zweite Etappe inklusive Depot 435 Millionen Franken ausgegeben. Die Gesamtkosten betragen somit rund 595 Millionen Franken, das sind eindruckliche 160 Millionen Franken weniger als budgetiert.

Interessant ist der Vergleich der Zeitspanne zwischen der Planung und dem Bau der Tramlinie: Während der politische und der planerische Pro-

zess etwa 17 Jahre dauerten, wurde die Strecke in rund fünfzehn Jahren gebaut. Im Jahr 2000 begannen erste Korridor- und Trasseestudien durch die interkantonale Plattform Aargau/Zürich, 2006 und 2007 erfolgte der Eintrag der Linienführung in die Richtpläne der beiden Kantone. Mit der Gründung der Limmattalbahnen AG im Jahr 2010 begann die Planung der Infrastruktur, im Kanton Zürich gab es 2015 für die erste Etappe und 2018 für die zweite



Portal des Färberhüslitunnel, Seite Spital Limmattal: Ein aus Killwangen kommender Tramlink fährt am 31. Dezember 2022 in den 245 Meter langen Tunnel auf Schlieremer Boden. Photo: Jürg D. Lüthard