



Visualisierung der Haltestelle Furttalstrasse auf der Landstrasse, im Hintergrund die Hochhäuser Langäcker und Shoppi. ZVG

## Eine Unterführung in Killwangen

**Limmattal** Das Projekt Limmattalbahn hat einen wichtigen Meilenstein erreicht: Ende Dezember schloss die Limmattalbahn AG das Vorprojekt ab. Dieses enthält Daten zur zwischen Altstetten und Killwangen Linienführung, den Haltestellen und eine aktualisierte Kostenschätzung. Gemäss dieser müssen für die Infrastruktur rund 670 Millionen Franken aufgewendet werden, teilt die Limmattalbahn AG mit.

Das Vorprojekt definiert unter anderem die Linienführung, die Haltestellen, die Führung aller Verkehrsmittel, die Gestaltung des Stadtraums und enthält eine aktualisierte Kostenschätzung. Die Linienführung entspricht mit zwei Ausnahmen (Zentrum Dietikon und Anbindung Limmattaler Spital) den Richtplaneinträgen aus den Jahren 2006/2007. Auf über 90% der Strecke fährt die Limmattalbahn losgelöst vom Strassenverkehr auf einem eigenen Trasse. Das ermöglicht ihr eine hohe Fahrplanstabilität.

**Den Individualverkehr mitgeplant** Beim Shoppi Tivoli in Spreitenbach wird das Trasse von der Industriestrasse zur Landstrasse wechseln. Im Bereich des Knotens Landstrasse/Industriestrasse/Bahnhofstrasse in Killwangen ist eine Unterführung vorgesehen. Durch diese soll die Limmattalbahn zum Bahnhofplatz Killwangen Spreitenbach geführt werden. Dieser ist als vorläufig Endstation vorgesehen. In der Planung wurden auch der motorisierte Individualverkehr sowie der Velo- und Fussverkehr berücksichtigt. Berechnungen und Simulationen zeigen, dass der Strassenverkehr mit wenigen Anpassungen auch künftig flüssig abgewickelt werden kann. Die wichtigsten Massnahmen dazu sind die Unterführung Killwangen, ein Strassentunnel in der Überlandstrasse sowie in Dietikon der Doppelspurausbau der Bremgarten-Dietikon Wohlen-Meisterschwanden Bahn (BDWM).

Die Kosten für die Infrastruktur der Limmattalbahn betragen gemäss

neuer Schätzung rund 670 Millionen Franken (+/-20%). Darin sind Strassenanpassungen, Velo- und Fussgängerverbindungen, Platzgestaltungen sowie Werkleitungsverlegungen enthalten. Der Aufwand ist mit den Kosten ähnlicher Schienenprojekte vergleichbar. Entsprechend der Streckenlänge wird der Kanton Zürich rund ¾ und der Kanton Aargau ¼ der Investitionskosten übernehmen. Zudem wird eine Bundesbeteiligung im Rahmen des Agglomerationsprogramms angestrebt.

### Nächste Schritte

Die Limmattalbahn AG reicht im Februar auf Basis des Vorprojekts das Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bundesamt für Verkehr ein. Ab 1. März startet sie mit dem Bau- und Auflageprojekt. Derzeit können sich die betroffenen Kantone, Gemeinden und weitere Interessensgruppen zum Vorprojekt äussern. Ende Januar veranstaltet die Limmattalbahn AG öffentliche Informationsanlässe. (AZ)