

Haltestellen der geplanten Limmattalbahn auf Zürcher Stadtboden. Grafik: zvg.

## Nächster Halt: Bahnhof Altstetten

Ab 2020 soll zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach die Limmattalbahn verkehren. Nun steht das Vorprojekt, das die Linienführung und Haltestellen definiert. Auf Zürcher Stadtboden sind zusätzlich zum Bahnhof Altstetten drei weitere Haltestellen vorgesehen.

Lisa Maire

Mit dem termingerecht abgeschlossenen Vorprojekt «sind nun die wichtigsten Eckpfeiler für das Generationenprojekt Limmattalbahn eingeschlagen», sagte Franz Kagerbauer, ZVV-Direktor und Verwaltungsratspräsident der Limmattalbahn AG, an einem öffentlichen Informationsabend in Dietikon. Für ihn und Gesamtprojektleiter Daniel Issler steht fest: Bei der Neugestaltung des Siedlungsraums zwischen Altstetten und Killwangen spielt die geplante Stadtbahn eine Schlüsselrolle. Sie alleine garantiere freie Fahrt durch die stark wachsende Region. Gemäss Hochrechnungen der Bahnpromotoren wird das Verkehrsaufkommen im Limmattal – parallel zu Arbeitsplätzen und Wohnbevölkerung – in den nächsten 10 bis 15 Jahren um etwa 30 Prozent wachsen.

670 Millionen Franken Kosten

Die Investitionen für die Infrastruktur der Limmattalbahn (LTB) inklusive flankierender Massnahmen werden aktuell auf 670 Millionen Franken geschätzt. Die Kosten übernehmen zu drei Viertel der Kanton Zürich und zu einem Viertel der Kanton Aargau. Für die Gemeinden fallen die Kosten für die Haltestellenzugänge und allfällige Bike+Ride-Anlagen an. Das Projekt baut auf durchgängiges Alleenkonzept und eine einheitliche Gestaltung der Haltestellenbereiche. Als Knackpunkte bei der Umsetzung der Linienführung gelten noch die Stadtzentren.

In der Stadt Zürich ist das LTB-Projekt mit einem neuen Verkehrskonzept für das «Boom-Quartier» Altstetten verzahnt. Das Herzstück dieses mindestens 110 Millionen Franken teuren Konzepts, das im vergangenen Oktober der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, ist der Bahnhof Altstetten. Als wichtige ÖV-Drehscheibe soll er zeitgleich mit der Inbetriebnahme der LTB eine zusätzliche Anbindung ans Tramnetz erhalten. So ist geplant, die Tramlinie 2 statt zum Farbhof künftig über den Bahnhof Altstetten zu führen



Lokalinfo AG  
8048 Zürich  
044 913 53 33  
www.lokalinfo.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Themen-Nr.: 380.1  
Abo-Nr.: 1077495

und von dort bis Schlieren zu verlängern. Dabei soll das 2er-Tram auf den gleichen Gleisen wie die LTB fahren.

Fast überall eigenes Trassee

Auf dem 1,5 Kilometer langen Teilstück zwischen dem Bahnhof Altstetten bis zur Stadtgrenze (Höhe Hermeschloobrücke) wird die Stadtbahn auf einem Eigentrassee in der Strassenmitte fahren und dabei die Haltestationen Seidelhof, Farbhof und Micafil bedienen. Die Endhaltestelle ist auf der Südseite des Bahnhofs Altstetten, an der Hohlstrasse, geplant. Die Planer kamen damit von einer ersten Variante ab, welche die Endstation an der Altstetterstrasse vorsah, wo auch die Haltestelle des 2er-Trams liegen soll. Um ein reibungsloses Nebeneinander der beiden Transportmittel zu garantieren, wäre diese Variante zu kompliziert geworden.

Nicht nur der Bahnhof, auch die übrigen LTB-Stationen auf Stadtboden erschliessen wichtiges städtebauliches Entwicklungsgebiet: Die Haltestelle Seidelhof, unmittelbar bei einer wichtigen Gleisunterquerung, dient Anwohnern und Beschäftigten in der Hohlstrasse, den Arbeitsplatzzentren an der Vulkanstrasse und den Besuchern der geplanten Eis- und Sportarena «Untere Isleren». Die Haltestellen Farbhof und Micafil wiederum erschliessen das 19 000 Quadratmeter grosse Micafil-Areal mit 230 Wohnungen und 4800 Quadratmeter Büroflächen – und einem Entwicklungspotenzial in ähnlicher Grössenordnung.

Jede Frage erhält eine Antwort

Der Infoveranstaltung von letzter Woche in Dietikon folgten über 100 Interessierte. Ihre Fragen oder Kritik konnten sie auch auf einem vorbereiteten Fragebogen festhalten. Laut Julie Stucki, Leiterin Kommunikation Limmattalbahnhof AG, gingen etwa 20 schriftliche Rückmeldungen ein. Man werde sie, ebenso wie die Stellungnahmen aus weiteren Infoanlässen, individuell prüfen und beantworten. Die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens werden bis Ende April veröffentlicht.

Bis dahin wird auch das Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht sein, und bis Ende 2013 will die Limmattalbahnhof AG das Bau- und Auflageprojekt erarbeiten, das dem BAV zur Plangenehmigung vorgelegt wird. Voraussichtlich 2014 haben die Aargauer und Zürcher Kantonsparlamente über die Realisierungskredite zu befinden. Falls gegen die Kantonsbeschlüsse das Referendum ergriffen wird, folgen Volksabstimmungen. Der Baubeginn ist für 2017 geplant, drei Jahre später soll die Limmattalbahnhof in Betrieb gehen.

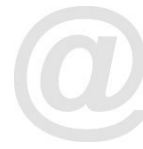
27 Haltestellen, 13 Kilometer, 6 Gemeinden

Die geplante Limmattalbahnhof verbindet die sechs Gemeinden Zürich (Altstetten), Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen. Auf über 90 Prozent der Strecke fährt die Stadtbahn losgelöst vom Strassenverkehr auf einem eigenen Trassee, wovon sich die Bahnpromotoren eine hohe Fahrplanstabilität versprechen.

Die Infrastruktur – Meterspur analog dem Tram – wird auf einen 7,5-Minuten-Takt ausgelegt. Auf der 13,5 Kilometer langen Strecke sind im Abstand von 500–600 Meter insgesamt 27 Haltestellen vorgesehen. Nach momentanem Stand der Planung wird die Bahn 37 Minuten für die Strecke zwischen Altstetten und Killwangen-Spreitenbach brauchen. Als Bahntyp vorgesehen sind Zweirichtungsfahrzeuge

Datum: 01.02.2012

# Lokalinfo AG



Lokalinfo AG  
8048 Zürich  
044 913 53 33  
www.lokalinfo.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Themen-Nr.: 380.1  
Abo-Nr.: 1077495

mit einer Kapazität von 200–260 Personen. (pd/mai.)