

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2007)

Heft: 4

Artikel: Limmattalbahn soll Entwicklungsschub auslösen und Versäumnisse der letzten Jahrzehnte nachholen

Autor: Haderer, Willy / Frei, Dominik

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957956>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Limmattalbahn soll Entwicklungsschub auslösen und Versäumnisse der letzten Jahrzehnte nachholen

11

collage: Herr Willy Haderer, als Präsident der Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) setzen Sie sich sehr engagiert für die Planung und Realisierung der Limmattalbahn ein. Warum braucht es die Limmattalbahn?

Willy Haderer: In den letzten 10 Jahren zeichnete sich im Limmattal eine ähnliche Entwicklung ab, wie im Glatttal. Die Bevölkerung und die Anzahl Arbeitsplätze stieg an und insbesondere das Angebot im Dienstleistungssektor und im Einkauf wurde stetig ausgebaut. Im Gegensatz zum Glatttal wurde die räumliche Entwicklung durch Engpässe bei der Verkehrsinfrastruktur stark gehemmt. Die Verkehrsnachfrage für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung im Limmattal kann durch den motorisierten Individualverkehr alleine nicht mehr gedeckt werden. Daher ist ein Ausbau der Infrastruktur im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) dringend notwendig. Dieser Ausbau soll auch eine Entlastung der Strasse mit sich bringen.

Zudem sollen mit der Limmattalbahn die Zentren des Limmattals und die verschiedenen zentrumsnahen Entwicklungsgebiete in Dietikon, Schlieren und insbesondere die öffentlichen Nutzungen in Urdorf (Mittelschule, Spital) besser miteinander verbunden werden.

collage: Das Limmattal verfügt heute bereits eine gute ÖV-Erschliessung. Es gibt einen dichten Takt der S-Bahn Zürich, mit der Station Glanzenberg wurden eine neue S-Bahn-Haltestelle erstellt und auch das Busnetz bietet eine gute Erschliessung. Welche Erschliessungsfunktionen soll die Limmattalbahn zum bestehenden Angebot übernehmen?

Willy Haderer: Die ÖV-Erschliessung im Limmattal ist durch die S-Bahn sehr stark auf die Stadt Zürich ausgerichtet. Auch die Busnetze im Limmattal sind primär auf die S-Bahn ausgerichtet. Dieses Verkehrssystem dient hauptsächlich dem Berufspendlerverkehr mit Zielort Stadt Zürich. Das Limmattal hat aber Bedarf an einem flächig ausgerichteten ÖV-System, welches die stark nachgefragten Binnenverkehrsbeziehungen optimal aufnehmen kann. Zudem bestehen heute an gewissen S-Bahnhöfen schlechte Umsteigebeziehungen.

collage: Seit der Nachkriegszeit aber insbesondere zwischen 1980 und 90 wuchs das Limmattal dispers in die Fläche. Diese Entwicklung hat insbesondere ein grosses Verkehrsvolumen des

motorisierten Verkehrs nach sich gezogen. Die Erschliessung mit ÖV wurde bis auf die S-Bahn Zürich eher marginal behandelt. Wird die Limmattalbahn geplant, weil die Entwicklung der letzten Jahre zu unkoordiniert verlaufen ist und das Limmattal nun vom Verkehrsvolumen fast erdrückt wird, oder wird die Limmattalbahn gebaut um die Grundlage für die Entwicklung neuer Zentrumsgebiete zu schaffen?

Willy Haderer: Mit der Limmattalbahn werden beide Ziele verfolgt: Die teilweise disperse Siedlungsentwicklung hat zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage geführt. Andererseits gibt es in den grösseren Gemeinden des Limmattals vielfältige Entwicklungsgebiete an zentralen Lagen mit hohem Potential für neue Arbeitsplätze und Wohnraum. Die Entwicklung dieser Gebiete kann ohne Limmattalbahn kaum erfolgreich sein, da die Erreichbarkeit dieser zentralen Gebiete ohne Limmattalbahn kaum gegeben ist.

Die erforderliche Verkehrskapazität auf dem Strassennetz des Limmattals ist auch aufgrund des überregionalen Verkehrs nicht mehr gegeben. Die Parkplätze wären zwar vorhanden, aber die Kapazität auf den Strassenquerschnitten reicht nicht mehr.

Es zeigt sich aber auch, dass ein leistungsfähiges ÖV-System auch für den Einkauf stark genutzt wird und eine wesentliche Rolle spielt. Das Zürcher Limmattal kauft in den Einkaufszentren in Spreitenbach ein. Daher ist die Erschliessung dieser Einkaufszentren durch die Limmattalbahn ein wichtiges umweltpolitisches Anliegen.

collage: Das Trasse für die Limmattalbahn liegt zum Teil relativ Nahe zum SBB-Trasse. Macht diese Trasseeführung Sinn oder müsste in diesem Fall nicht versucht werden durch gezielte Stationenverdichtung am SBB-Netz eine verbesserte Erschliessung zu erreichen?

Willy Haderer: Das Hauptnetz der SBB ist ausgelastet. Hier lässt sich kein zusätzlicher Verkehr mehr bewerkstelligen. Der Abschnitt I (Schlieren-Zürich) verläuft nur stellenweise parallel zum SBB-Trasse. Aber in Zürich gelangt die Limmattalbahn direkt in das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt: Zürich West. Dort ist eine Verknüpfung mit städtischen Tramlinien vorgesehen. Zwischen Schlieren und Dietikon (Abschnitt II) verläuft die Limmattalbahn nicht parallel zum Bahntrasse: Die Gemeinde Urdorf, in welcher sich viele öffent-

Interview mit

► Willy Haderer

Interview geführt durch

► Dominik Frei,

Redaktion collage

Willy Haderer ist Zürcher Kantonsrat und war von 1986 bis 2006 Gemeindepräsident der Gemeinde Unterengstringen. Er ist seit 1990 Präsident der Zürcher Planungsgruppe Limmattal ZPL. Diese regionale Planungsgruppe umfasst 11 Gemeinden im Limmattal und grenzt an die Stadt Zürich und an den Kanton Aargau. In den in der Planungsgruppe Limmattal vereinigten Gemeinden leben rund 75000 Personen und es gibt rund 39000 Arbeitsplätze.

Ausschnitt Verkehrsrichtplatz Kanton Zürich mit Limmattalbahnhof

Die Limmattalbahnhof wird voraussichtlich in drei verschiedenen Abschnitten zeitlich wie betrieblich unterschiedlich entwickelt. Im Endausbau ergeben die drei Abschnitte die Limmattalbahnhof, welche als eine durchgehende Bahn betreiben wird:

Abschnitt I: Zürich West – Schlieren Zentrum:

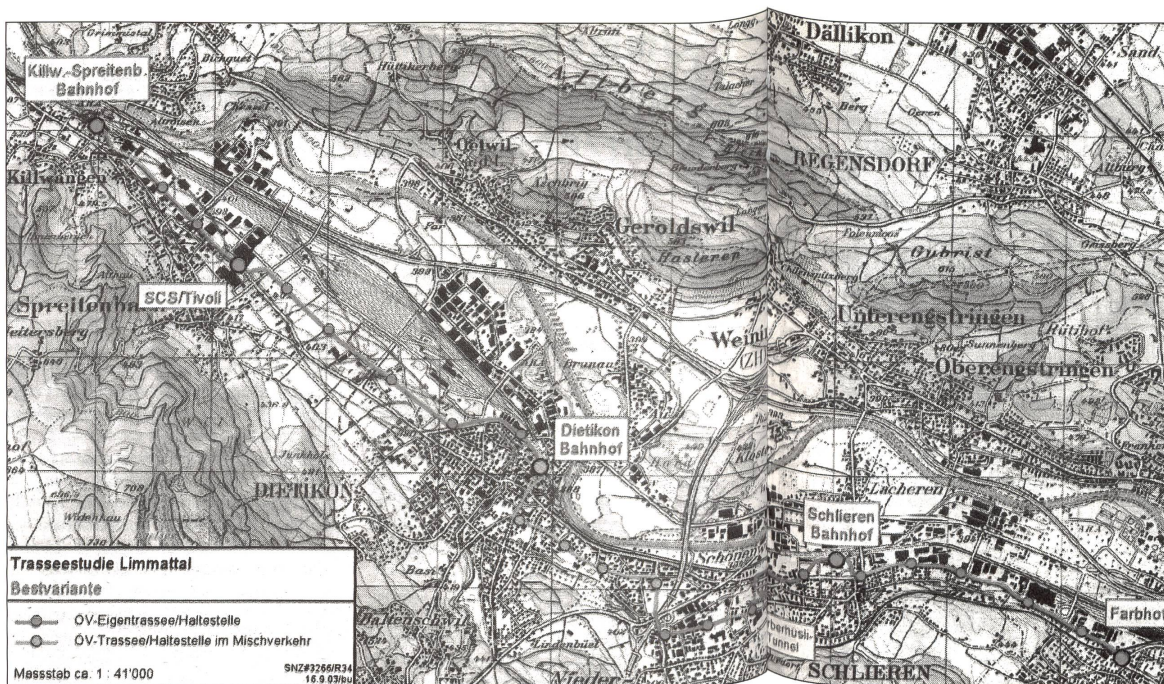
Anschluss an die Stadt Zürich, möglichst frühzeitige Realisierung im Zusammenhang mit einer Verknüpfung von Tramlinien im Westen von Zürich.

Abschnitt II: Schlieren Zentrum – Dietikon:

In der Startphase voraussichtlich keine ausreichende Nachfrage für einen Bahnbetrieb. Ein Busbetrieb als Vorlauf auf Eigentrassée wird angestrebt.

Abschnitt III: Dietikon – Killwangen/Spreitenbach:

Direkte Anbindung der Einkaufszentren in Spreitenbach an die Limmattalbahnhof. Verknüpfung im Zentrum Dietikon mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn



liche Nutzungen (Spital, Mittelschule) befinden, kann optimal erschlossen werden und unattraktive Umsteigebeziehungen am S-Bahnhof Altstetten entfallen. Der Abschnitt III (Dietikon-Spreitenbach) ermöglicht die Erschliessung der grossen Einkaufszentren. Diese Zentren lassen sich über das SBB-Trasse nicht erschliessen. Die Linienführung der Limmattalbahnhof als Mittelverteiler erweist sich in der Feinverteilung der Fahrgäste und der Erschliessung potentieller Entwicklungsgebiete und vorhandener verkehrsinintensiver Nutzungen als ideal.

collage: Die Limmattalbahnhof wird im bereits dicht genutzten und weitgehend überbauten Siedlungsgebiet erstellt. Erwarten Sie diesbezüglich Probleme und Widerstände in den entsprechenden Gemeinden und in der Bevölkerung?

Willy Haderer: Im neu geplanten Zentrum Schlieren und im Niederfeld Dietikon kann die Trasseführung der Limmattalbahnhof optimal auf die Arealentwicklungen abgestimmt werden. Im bestehenden Siedlungsgebiet geht es darum, möglichst bald eine verbindliche Planungssicherheit zu schaffen, damit Investoren und Grundeigentümer von gesicherten Planungsgrundlagen ausgehen können. Allgemein kann festgehalten werden, dass in weiten Kreisen eine Stadtbahn begrüsst wird.

collage: Im neuen vom kantonalen Zürcher Parlament 2007 genehmigten Richtplan ist die Limmattalbahnhof aufgeführt. Welches sind die nächsten politischen Schritte, welche die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL) unternehmen wird?

Willy Haderer: Bis Mitte November dieses Jahres wollen wir mit allen kommunalen, regionalen und kantonalen Gremien Kontakte aufnehmen. Ziel ist es, einen so genannten Letter of intent zu verfassen. Damit kann die Region Limmattal ein breites, öffentliches Bekenntnis zur Limmattalbahnhof abgeben. Mit diesem Letter of intent wird die ZPL Kontakte zu den Regierungen der Kantone Zürich und Aargau knüpfen und die Notwendigkeit der Limmattalbahnhof darlegen. Ziel ist es, dass der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) im kommenden Jahr den Auftrag zur Sicherung des Trassees für die Limmattalbahnhof von der Regierung erhält, damit eine Planungssicherheit geschaffen werden kann.

collage: Das Limmattal ist sehr heterogen zusammengesetzt. Es gibt ländliche Gemeinden wie Aesch und regionale Zentren wie Schlieren und Dietikon. Gibt es innerhalb der Zürcher Planungsgruppe Limmattal eine Einigkeit zur Notwendigkeit der Limmattalbahnhof und zu deren Linienführung?

Willy Haderer: Es ist richtig, dass das Limmattal sehr heterogen geprägt ist. Für die Notwendig-

keit der Limmattalbahnhof und deren Linienführung gibt es aber eine grosse Einigkeit. Das Erfolgsrezept der Limmattalbahnhof liegt darin, dass nicht nur das Trasse für die Limmattalbahnhof festgelegt werden soll. Ebenso muss der öffentliche Busverkehr gezielt auf die Anschlüsse/Stationen der Limmattalbahnhof geführt werden und schlanke Anschlüsse garantieren. Mit diesem Netz (Stadtbahn, S-Bahn, Bus) können auch Gemeinden beidseits der Limmat, die nicht direkt durch die neue Bahnlinie erschlossen werden, profitieren. Es entsteht eine feinere netzartige Erschliessung innerhalb der Region Limmattal.

Bei der Finanzierung der Glattalbahn war ein Beitrag der Gemeinden von 5% der Investitionskosten notwendig. Dieser Anteil wird auch von den Limmattaler Gemeinden zu leisten sein. Dieser Betrag muss so auf die elf Gemeinden verteilt werden, dass Gemeinden ohne direkten Bahnanschluss mit geringeren Kosten zu rechnen haben. Der direkte Nutzen wird Massstab für die Finanzierung sein.

collage: Solch grosse Projekte stehen immer in einem politischen Gegenwind. Welche politischen Widerstände erwarten Sie?

Willy Haderer: Bisher ist kein politischer Widerstand zu verzeichnen. Der Eintrag in den Richtplan wurde aus allen Kantonsteilen und Parteien

Résumé

Limmattalbahnhof: le RER projeté doit provoquer un nouveau développement et réparer les oublis de ces dernières décennies

Ces dernières décennies, la population et le nombre de places de travail de la vallée de la Limmat entre Zurich et Baden a augmenté. L'offre du tertiaire et du secteur de l'achat y a également été étendue. Le trafic individuel n'arrive cependant plus à couvrir la demande de transport. Il est aujourd'hui indispensable de développer l'infrastructure des transports publics afin de décongestionner les routes. Avec le RER (S-Bahn), la vallée de la Limmat dispose d'une bonne desserte en transports publics, mais celle-ci sert principalement au trafic pendulaire se rendant à Zurich. La vallée a de ce fait besoin d'un réseau de transports publics offrant une meilleure liaison entre ses centres, ses pôles de développement et ses activités d'utilité publique. Son réseau de bus doit être adapté au nouveau RER projeté, la Limmattalbahnhof, de sorte que les communes qui ne sont pas directement desservies par le rail, puissent profiter de cette nouvelle ligne. Celle-ci figure dans le plan directeur du canton de Zurich, mais son financement n'est pas encore assuré. La région de développement zurichoise de la vallée de la Limmat aspire à un accord public qui soit conclu à l'échelle régionale, afin de pouvoir favoriser politiquement et financièrement la réalisation du nouveau RER, attendue pour 2016 à 2022.

gutgeheissen (Anmerkung der Redaktion: Der Kanton Zürich ist der einzige Kanton, der den Richtplan in allen seinen Einzelteilen durch das kantonale Parlament genehmigen lässt).

collage: Im Dringlichkeitsfonds (Agglomerationsprogramm Zürich) ist die Limmattalbahnhof nicht enthalten, auch in den Schlüsselvorhaben des Gesamtverkehrskonzepts Zürich fehlt die Limmattalbahnhof. Fehlt der Limmattalbahnhof die grosse Unterstützung bei den Finanztöpfen?

Willy Haderer: Die Finanzierung der Limmattalbahnhof (Investition ca. CHF 500 – 600 Mio.) wird die grosse Hürde sein. Wir gehen aber davon aus, dass der Regierungsrat einen Prioritätenwechsel vornehmen wird, wenn das Potential der Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung des Limmattals und der geeinte Druck der Gemeinden ersichtlich wird. Aber es ist richtig: Die Limmattalbahnhof ist (noch) nicht in der ersten Dringlichkeit des Agglomerationsprogramms eingestellt. Die Einbettung der Limmattalbahnhof in das Agglomerationsprogramm Zürich erachte ich als die politische und zeitliche Hürde.

collage: In Bern wurde in einem ersten Anlauf eine Tramlinienverlängerung vom kantonalen Stimmvolk abgelehnt, da die ländlichen Gemeinden die Notwendigkeit dieses Vorhabens anzei-



Die Entwicklung des Niederfeldes in Dietikon wird koordiniert mit der Limmattalbahn erfolgen. Die zwei Grossprojekte sollen gegenseitig Synergien auslösen.

felten. Auch die Stadt Zürich muss für die Tramverlängerung Zürich West noch den Segen des kantonalen Stimmvolkes abwarten. Wie geht die ZPL vor, dass dereinst die Limmattalbahn im ganzen Kanton auf Unterstützung zählen kann?

Willy Haderer: Im Gegensatz zum Kanton Bern erachte ich die Verkehrspolitik des Kantons Zürich als Einheit. Ein Ausspielen von ÖV gegen Auto gibt es im Kanton Zürich nicht. Der Kanton Zürich hat es verstanden eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zu realisieren. Zudem ist der Zürcher Verkehrsverbund Garant für eine ausgeglichene ÖV-Erschliessung im Kantonsgebiet. Für das Tram Zürich West sehe ich keinerlei Schwierigkeiten bei der kantonalen Abstimmung. Auch die Limmattalbahn wird dereinst diese Hürde meistern, nicht zuletzt dank einer konstanten und offenen Kommunikation.

collage: *Gibt es bei der ZPL bereits Präferenzen bezüglich des Verkehrssystems? Meterspur, Kompatibilität mit der S-Bahn oder gar etwas futuristisches a la Magnetschwebbahn?*

Willy Haderer: Bezüglich Verkehrssystem sind die Würfel gefallen: Die Limmattalbahn wird als Meterspur betrieben. Dies macht Sinn, denn so kann der Anschluss an das Tramnetz in Zürich geschaffen werden. Auch die Bremgarten-Dietikon-Bahn (Anm. d. Red.: Eine wichtige Berufspendler-Bahn zwischen den Kantonen Aargau und Zürich) wird

als Meterspur betrieben. Potentielle Verknüpfungen sind so realisierbar. Auf gewissen Realisierungsetappen ist ein Busbetrieb auf Eigentrasse denkbar.

collage: *Wie sieht der zeitliche Fahrplan der Limmattalbahn aus? Wann soll zum ersten Mal ein Zug der Limmattalbahn fahren? Wann ist die Limmattalbahn fertig gebaut?*

Willy Haderer: Die Fertigstellung der schienengebundenen Limmattalbahn wird für das Jahr 2022 angestrebt. Ein erster Busvorlauf und/oder ein Teilabschnitt der Stadtbahn könnten deutlich früher realisiert werden. Dabei sind die Entwicklungen des Zentrums Schlieren und des Niederfeldes in Dietikon die entscheidenden Impulsgeber.

collage: *Was kann die Limmattalbahn von der Glattalbahn lernen?*

Willy Haderer: Bei der Glattalbahn war die Gesamtplanung und das Projektmanagement des Bahnvorhabens vorbildlich. Die Glattalbahn hat zudem ideale Anschlüsse an das Tramnetz der Stadt Zürich schaffen können und die Organisationsform im Betrieb ist bei der Glattalbahn gut gelöst.

collage: *Willy Haderer, besten Dank für das Interview und viel Glück bei der Planung der Limmattalbahn.*