

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: [16]: Stadtbahn für zwei Kantone

Artikel: Werkstatt und Nachtlager
Autor: Westermann, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029994>

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: 20.02.2026

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

Werkstatt und Nachtlager

Die Fahrzeuge der Limmattalbahn werden in einem neuen Depot abgestellt, gereinigt und unterhalten. Nahtlos fügt sich die Anlage in das Gestaltungskonzept der Stadtbahn ein.

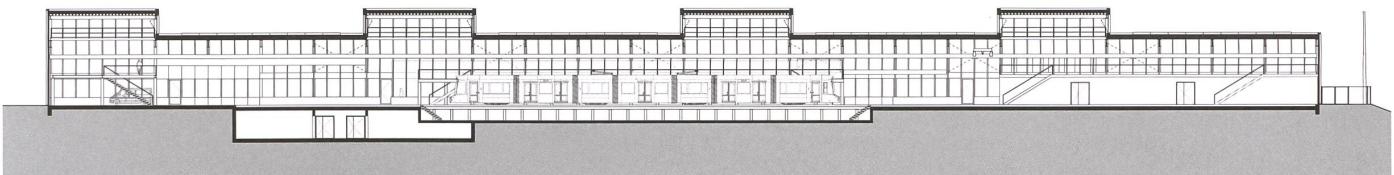
Text:
Reto Westermann

Wer mit der Limmattalbahn unterwegs ist, interessiert sich in erster Linie für die Standorte der Haltestellen, den Fahrplan und den Komfort der Fahrzeuge. Die Anlagen für den Unterhalt und die Reinigung der Fahrzeuge oder die Abstellanlagen für die nächtliche Betriebspause sind in der Regel kein Thema. Kaum ein Fahrgast nimmt denn auch die neu erstellte Depotanlage wahr, die zwischen Dietikon und Spreitenbach an der Kantonsgrenze steht, gut 500 Meter vom Trassee der Limmattalbahn entfernt.

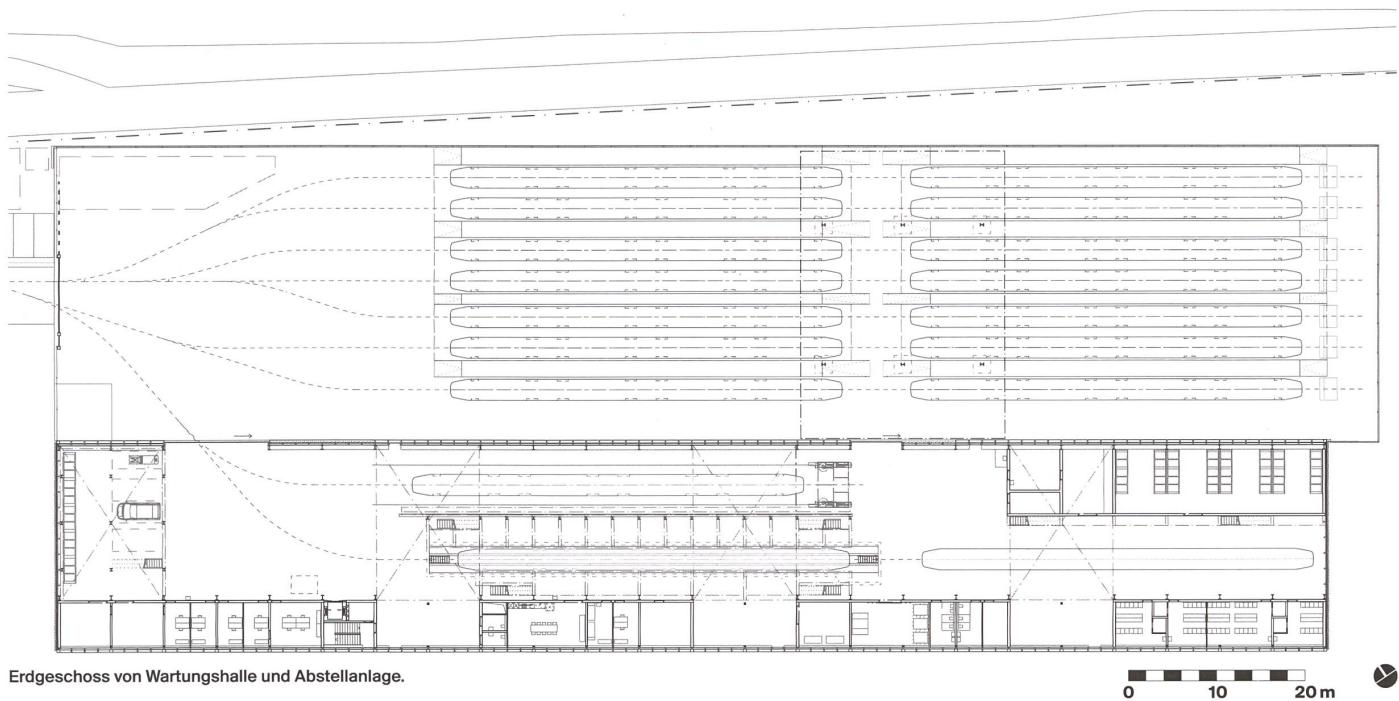
Was die Reisenden ebenfalls nicht wissen: wie schwierig die Evaluation dieses Standorts war. Denn eine solche Anlage muss viele Anforderungen erfüllen. Idealerweise liegt ein Bahndepot nahe an der Strecke, damit die Fahrzeuge frühmorgens rasch an den Startpunkten und spätabends für den nächtlichen Unterhalt schnell zurück sind. Um den Bau nicht unnötig zu verteuern, braucht es ein genügend grosses, möglichst ebenes Grundstück. Erschwerend kam hinzu, dass das Limmattal bereits dicht bebaut ist und das Depot möglichst weit von lärmempfindlichen Wohngebieten entfernt zu stehen kommen sollte. Denn rangiert und gearbeitet wird vor allem in der Nacht. Auch politisch gab die Standortsuche zu reden, da zwei →



Dietikon: Hinter der dunklen Fassade des Depots verbirgt sich ein heller, klar strukturierter Raum. →



Längsschnitt durch die Wartungshalle.



Erdgeschoss von Wartungshalle und Abstellanlage.



Dietikon: Im Depot können auch kleinere Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen ausgeführt werden. →

→ Kantone und sechs Gemeinden involviert waren. Der schliesslich ausgewählte Platz ist durch seine Lage direkt neben dem SBB-Rangierbahnhof optimal. Die nächsten Wohnbauten sind weit entfernt und der nächtliche Rangierbetrieb der SBB lauter als der Betrieb im Depot der Limmattalbahn.

Für den täglichen Unterhalt

Entworfen haben das Gebäude 10:8 Architekten, die auch die Gestaltung der gesamten Stadtbahnstation verantworten. Sie entwickelten die Form des Bauwerks aus seiner Funktion heraus. Es besteht aus einem Baukörper mit modulierender Volumetrie. Direkt neben den Gleisen des SBB-Rangierbahnhofs liegt die siebengleisige, grössenteils überdachte und an den Enden offene Abstellanlage. Aktuell bietet sie Platz für 14 Fahrzeuge mit einer Länge von je 45 Metern. Die Gleise können später für zusätzliche Fahrzeuge verlängert werden. Daneben steht das Herzstück des Depots: die 145 Meter lange, 17 Meter breite und bis zu 11 Meter hohe Wartungshalle mit zwei Gleisen, einer Grube für Arbeiten an der Unterseite der Fahrzeuge, Podesten für die Wartung der Aggregate auf dem Fahrzeugdach und einer vollautomatischen Waschanlage. Oberleitungen wie in Tramdepots sonst üblich hat es in der Wartungshalle der Limmattalbahn keine: Die Fahrzeuge haben eine kleine Batterie und können ohne Stromzufuhr in der Halle rangieren oder in die Waschanlage fahren. Ein Laufkran vereinfacht den Ein- und Ausbau schwerer Komponenten wie den Klimageräten auf dem Dach. Die Infrastruktur ist für den täglichen Unterhalt der Fahrzeuge, kleine Reparaturen, die innere und äussere Reinigung sowie das sichere Abstellen über Nacht ausge-

legt. Stehen grössere Arbeiten an, etwa das Abdrehen der Radsätze oder die Behebung eines Schadens, fahren die Fahrzeuge via Dietikon über den Mutschellen nach Bremgarten in das Depot der Aargau Verkehr AG.

Industrielle Architektur

Seitliche Fensterbänder im oberen Wandbereich der Wartungshalle sorgen für viel Tageslicht, ebenso die vier verglasten, rund vier Meter hohen Hauben auf dem Dach, die den langen Baukörper rhythmisieren. Als weitere Gebäudeschicht schliesst ein eingeschossiger Bereich mit Werkstätten, Büros, Lagerflächen und Aufenthaltsräumen für das Personal an die Halle an. Die grossen Fenster öffnen sich hier direkt zum Grünraum.

Konstruktion und Gestaltung des Depots der Limmattalbahn orientieren sich an industriellen Bauten. Als Tragstruktur dient eine teilweise mit Sichtbetonwänden ausgesteifte, innen sichtbare Stahlkonstruktion. Einheitlich breite Fenster strukturieren die mit anthrazitfarbenem Trapezblech verkleidete Fassade. Mit seiner dunklen Farbe fügt sich der Neubau ganz selbstverständlich in die Landschaft ein. Die Innenräume sind in hellem Lichtgrau gehalten und bieten ideale Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden des Depots. Die Räume sind schlicht und funktional. Eine Solaranlage auf dem extensiv begrünten Dach liefert einen Grossteil des Stroms für den Betrieb des Depots. Die hauseigene Kläranlage sorgt dafür, dass das bei der Reinigung der Fahrzeuge anfallende Wasser wiederverwendet werden kann. Und die durch den Bau verloren gegangenen Fruchtfolgeflächen wurden durch die Wiederherstellung einstiger Landwirtschaftsflächen andernorts sowie die Auffüllung einer Kiesgrube kompensiert.



Grenze Dietikon–Spreitenbach: Vom Niderfeld her kommend überquert die Limmattalbahn beim Mutschellenknoten die Mutschellenstrasse. →

Fahrzeuge «Tramlink»
 Hersteller: Stadler Rail,
 Valencia (E)
 Besteller: Aargau
 Verkehr AG, Aarau
 Fahrzeugtyp:
 Zweirichtungsfahrzeug
 Tramlink Be 6/8 «Rubin»
 Spurweite: 1000 mm
 Gewicht: 58,9 t

Stromsystem:
 600 / 1200 V DC
 Anzahl Motoren: 6
 Leistung: 600 kW
 Theoretische
 Höchstgeschwindigkeit:
 80 km/h
 Gefahrene
 Höchstgeschwindigkeit:
 60 km/h

Durchschnittliche
 Geschwindigkeit: 22 km/h
 Sitzplätze: 84
 Stehplätze: 178
 Länge: 44,1 m
 Breite: 2,4 m
 Höhe: 3,61 m
 Anzahl Fahrzeuge: 8

Die neuen Fahrzeuge

Weisse Grundfarbe, ein dunkelblau abgesetztes Fensterband und eine freundliche Front: Die acht neuen Fahrzeuge für die Limmatbahn kommen elegant und gefällig daher. Das Design ist zurückhaltend und eigenständig und nimmt die Farben der beiden Standortkantone auf. Besitzerin der Stadtbahnwagen ist die Aargau Verkehr AG (AVA), die auch die Linie von Dietikon nach Bremgarten betreibt. Die Fahrzeuge der Limmatbahn sind Teil einer Gemeinschaftsbestellung mit Baselland Transport und wurden von Stadler Rail im spanischen Valencia gefertigt. Sie gehören zur Fahrzeugfamilie «Tramlink». Ähnliche Trams verkehren seit 2021 zwischen Lugano und Ponte Tresa. Basis für die Fahrzeuge der Limmatbahn sind die ab 2016 gelieferten Tramlinks für die Traunseetram und die Atterseebahn in Gmunden in Österreich. Deren Design stammt vom Wiener Büro Döllmann.

Die äussere Optik der Zweirichtungsfahrzeuge der Limmatbahn wurde von Stadler Rail weiterentwickelt, weicht vom originalen Design aber nur wenig ab. Die 44,1 Meter Fahrzeuglänge verteilen sich auf sieben Wa-

genkästen von 2,4 Metern Breite. Sechs der acht Achsen sind angetrieben und sorgen für eine gute Beschleunigung. Auf beiden Seiten sind fünf doppelflügelige und zwei einflügelige Türen angeordnet, die zusammen mit den Schiebetritten einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Auch der Boden der Fahrzeuge ist stufenlos, lediglich im Bereich der Achsen gibt es sanfte Rampen. Im schlicht gestalteten Innern mit weissen Wänden, hellgrauem Boden und dunkelblau bezogenen Sitzen finden 262 Fahrgäste Platz, 84 davon sitzend. Für den 15-Minutentakt werden jeweils sechs Fahrzeuge benötigt, die anderen beiden bilden die Reserve.

Die Tramlinks der Limmatbahn sind sowohl für den Betrieb unter 600 Volt als auch unter 1200 Volt Gleichstrom ausgelegt. Das ist nötig, weil der Streckenabschnitt zwischen Altstetten und Schlieren-Geissweid mit 600 Volt elektrifiziert ist, der Spannung der dort ebenfalls verkehrenden Trams der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Die restliche Strecke wird analog zur Bahnstrecke Dietikon-Bremgarten mit 1200 Volt betrieben. So können die neuen Fahrzeuge auch in die Werkstatt der AVA nach Bremgarten fahren. ●



Spreitenbach: Inspektion eines Fahrzeugs der Limmatbahn an der Haltestelle Kreuzäcker. →