



Der Bahnhof Altstetten ist Ausgangspunkt der Limmattalbahn. In Spreitenbach führt eine Abzweigung ins Tramdepot Müsli.

BILDER AARGAU VERKEHR AG

## Mit dem Tram soll das Limmattal zur Stadt werden

Am 11. Dezember geht die Limmattalbahn vollständig in Betrieb – eine virtuelle Fahrt von Zürich nach Killwangen

DOROTHEE VÖGELI

«Wo ein Tram fährt, entsteht urbaner Raum.» Das sagt Jasmina Ritz, Geschäftsführerin der regionalen Standortförderung Limmattal AG. Die These ist ein Versprechen, das sich nicht so leicht einlösen lässt. Das zeigt eine virtuelle Fahrt im Führerstand der Limmattalbahn von Zürich in die Aargauer Gemeinde Killwangen. Zwar wächst die Stadt Zürich in Richtung Westen. Aber städtisches Flair ist im Limmattal noch kaum auszumachen.

Altstetten ist weder Dorf noch Stadt, noch Agglomeration. Das grösste Stadtzürcher Quartier ist ein Hybrid. Im Schatten der neuen Büro- und Wohntürme eilen Pendler zur Arbeit. Es gibt belebte Plätze mit zahlreichen Läden und Cafés. Und verträumte Ecken, die an das ehemalige Bauerndorf erinnern. Ein Teil der Bevölkerung wohnt in einfachen Nachkriegssiedlungen, die zunehmend verschwinden.

### Verbesserte Sicherheit

In Altstetten beginnt unsere Fahrt in Richtung Westen. Sie dauert 36 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Mit einer Ausnahme hält die von Stadler Rail gefertigte Stadtbahn an allen 27 Haltestellen. Deren Namen werden auf dem Youtube-Video der Aargau Verkehr AG, der Betreiberin der neuen Bahn, eingeblendet. Auf dem ersten Abschnitt der 13,5 Kilometer langen Strecke verkehrt bereits die VBZ-Tramlinie 2. Die erste Etappe bis Schlieren ist seit drei Jahren in Betrieb.

Aargau Verkehr führt momentan Testfahrten durch. Weil die Tramlinie schnell und leise fährt, sind alle Kreuzungen von Schiene und Strasse mit Ampeln versehen. An heiklen Stellen gibt es Barrieren. Man hat von den Erfahrungen der Glattalbahn gelernt: In der Anfangsphase hatte diese viele, auch tödliche Unfälle verursacht. Daraufhin verbesserte man die Sicherheit.

Wo die Stadt Zürich aufhört und Schlieren beginnt, ist nicht ersichtlich. Entlang der einstigen Landstrasse, die Altstetten mit Schlieren, Dietikon und Baden verbindet, reihen sich Garagen und gesichtslose Bauten aneinander. Einziger Anhaltspunkt für die Stadtgrenze ist das plötzlich begrünte Trasse. Es führt in ein Tal mit über 200 000 Bewohnern. Künftig sollen nochmals Zehntausende hierherziehen. Sie sollen entlang der Bahn wohnen und in den Ortszentren flanieren können: Die Limmattalbahn ist auch ein Strassenprojekt des Kantons. Das Ziel ist es, den Durchgangsverkehr an die Peripherie zu verlagern.

Plötzlich weitet sich der Horizont. Ein kühnes oranges Dach überspannt die Haltestelle Zentrum Schlieren. Ein Nebelbrunnen verströmt etwas urbanes Flair. «Stadtplatz» heisst dieser Ort offiziell. Eigentlich ist er erst ein Verkehrskreis. Aber Schlieren hat Grosses im Sinn. In diesem Gebiet zwischen Bahnhof und altem Dorf soll das neue Zentrum entstehen. Ohne die Limmattalbahn wäre diese städtebauliche Reparatur nicht möglich.

In den 1960er Jahren war die Kantonsstrasse zwischen Zürich und Baden auf vier Spuren verbreitert worden. In Schlieren verschwanden ganze Häuserzeilen, grosse Teile des Ortskerns wurden geschleift. Fussgänger konnten die Asphaltstrasse zwischen Dorf und Bahnhof nur durch eine düstere Unterführung passieren. Dank dem neuen Tram ist es hier nun still geworden. Der Durchgangsverkehr wurde verlagert und die Unterführung zugeschüttet.

Weil die VBZ-Tramlinie 2 im Zentrum von Schlieren wendet, war zudem eine neue Strassenführung nötig. Deshalb ist nun ein 200 Meter langes Stück der vierspurigen Kantonsstrasse komplett für den Verkehr gesperrt und steht der Bevölkerung für Sport, Feste und Freizeitvergnügen aller Art zur Verfügung. Was mit dem Asphaltband definitiv geschehen soll, ist noch offen. Vielleicht wird es einmal begrünt und mit dem nahe gelegenen Stadtpark verknüpft.

Nach der Weiterfahrt durch die «leere Mitte», wie ein Stadtplaner einst sagte, rücken die Wohnbauten von Neu-Schlieren in den Blick. Leuchtend rote und hellblaue Siedlungen säumen nun die Strasse, gegenüber dominieren vernachlässigte Nachkriegsbauten das Bild.

In einer scharfen Linkskurve geht es zum Spital und zur Kanti Limmattal. Bald mündet die Bahn wieder in die Hauptstrasse ein, auf das künftige Grand Boulevard von Dietikon. Dereinst soll hier eine doppelt so hohe Baudichte erlaubt sein. Von den mutigen städtebaulichen Plänen, zu denen ein Hochhauskonzept und eine Immobilienstrategie gehören, ist auf der Bahnfahrt durch den Bezirkshauptort noch nichts zu sehen.

### Eine surreale Haltestelle

26 Minuten sind wir nun schon unterwegs. Plötzlich taucht etwas auf, was man völlig vergessen hat: Felder, Wiesen und in der Ferne ein Hügelzug. Und mittendrin die Haltestelle Niederfeld. Sie wirkt in dieser kaum verbauten Landschaft fast surreal. Ihr Design unterscheidet sich allerdings nicht von den übrigen 26 Stationen: eine lange, mit Holz belegte Sitzbank vor einer zart-

Die Bevölkerung Spreitenbachs will keinen zweiten Wachstumsschub. Die Gemeindeversammlung erteilte einem futuristischen Grossprojekt eine Abfuhr.

grünen Glaswand. Darüber schwebt auf drei Stahlstützen ein gegen zwei Tonnen schweres Betondach. Diesmal stoppt die Bahn nicht. Die Haltestelle Niederfeld gehe erst «in Folgejahren» in Betrieb, heisst es.

Wir befinden uns im grössten Entwicklungsgebiet des Limmattals. Einst planten die SBB auf der vierzig Hektaren umfassenden Landesreserve einen Containerterminal. Das Gateway ist nicht ganz vom Tisch. Die Anlage wird aber nur noch einen schmalen Streifen am Rand des Rangierbahnhofs beanspruchen. Dessen Gleisfeld erstreckt sich bis nach Spreitenbach.

Für Dietikon ist das Niederfeld seit über zehn Jahren Gegenstand visionärer Stadtplanung. Hier sollen einmal 2000 Menschen wohnen und 3000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Herzstück ist ein acht Hektaren grosser Park. Für die Umsetzung des kühnen Konzepts sind Landumlegungen nötig – alle 100 Grundeigentümer zufriedenzustellen, ist eine Herkulesaufgabe. Im Niederfeld wird frühestens gegen Ende dieses Jahrzehnts gebaut.

Bis es so weit ist, dient das Gelände verschiedensten Zwischennutzungen. Zum Beispiel dem Occasionshandel. Weit attraktiver ist natürlich die Phänomene, eine Expo der Naturphänomene, die nach fast vier Jahrzehnten im Niederfeld wieder aufleben soll. Im Frühling 2024 ist die Eröffnung vorgesehen. Dietikon kommt zum Handkuss, weil sich die Zürcher Stadtregierung und die Initiatoren

der Wissenschaft auf keinen Standort einigen konnten. 1984 fand die Phänomene am Zürichhorn statt. Sie lockte eine Million Besucher an. Diesmal wird sich die Ausstellung den Themen Klima, Biodiversität, künstliche Intelligenz, Energie und Digitalisierung widmen. Roboter werden die Ausstellungspavillons aus Holz vor Ort zusammensetzen.

### Rolltreppe ins Einkaufszentrum

Von allen Gemeinden im Limmattal hat Spreitenbach am meisten Erfahrung mit Wachstumsschüben: Zwischen 1960 und 1970 verdreifachte sich die Einwohnerzahl des einstigen Bauerndorfs auf 6000. Auch wegen des Konkubinatsverbots im angrenzenden Kanton Zürich zogen viele unverheiratete Paare hierher.

Kurz vor der Einfahrt zur Haltestelle Shoppi Tivoli ist eines von zwei Wahrzeichen aus jener Zeit augenfällig: das rote, 70 Meter hohe Scheibenhochhaus. «Blutwurst» nennen es die Einheimischen. Zusammen mit dem zweiten, ebenfalls weiterhin sichtbaren Hochhaus markiert die «Blutwurst» den Startschuss für den Ausbau Spreitenbachs zu einer Stadt mit 35 000 Einwohnern. 1981 stoppte die Gemeinde die Vision.

Die Rolltreppen der eingestaubten Haltestelle Shoppi Tivoli sind noch verhüllt. Sie führen direkt ins erste Einkaufszentrum der Schweiz. Trotz dem Siegeszug des Online-Handels pilgern an Spitzentagen immer noch 38 000 Personen hierher. Unmittelbar daneben entsteht derzeit der Wohnturm Tivoli-Garten mit 420 Wohnungen. Wo einst Spreitenbachs Stadtzentrum hätte entstehen sollen, wird also wieder gebaut.

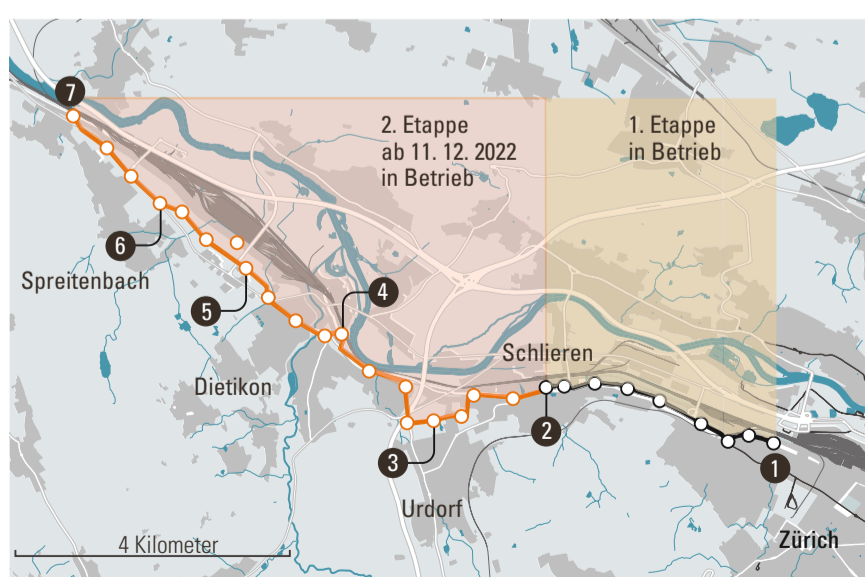
Doch die Bevölkerung will keinen zweiten Wachstumsschub. Vor drei Jahren erteilte die Gemeindeversammlung einem futuristischen Grossprojekt eine Abfuhr. Zwischen dem sorgfältig renovierten Bauerndorf und dem Shoppi Tivoli waren zwei 100 Meter hohe Doppelhochhäuser mit 500 Mietwohnungen geplant. Das Projekt knüpfte an die Stadtvision aus den 1970er Jahren an.

Die Dimensionen erschreckten viele Alteingesessene. Der Rekordaufmarsch an der Gemeindeversammlung war beispielsweise. Die Schlange vor der proppvollen Turnhalle reichte so weit, dass der Gemeindepräsident die Stimmberechtigten wieder nach Hause schicken musste. Im zweiten Anlauf fiel das Resultat deutlich aus: 590 lehnten den Wachstumsschub ab, 327 waren dafür.

Das vorläufige Fazit am Bahnhof Killwangen, der Endstation der Limmattalbahn, lautet: Der Urbanisierungsprozess braucht Zeit. Wachstum muss verkräftet werden.

### Die Streckenführung der Limmattalbahn

Inbetriebnahme am 11. 12. 2022



1 Bahnhof Altstetten 2 Zentrum Schlieren 3 Spital Limmattal 4 Bahnhof Dietikon 5 Niederfeld 6 Shoppi Tivoli 7 Bahnhof Killwangen  
QUELLE: LIMMATTALBAHN NZZ Visuals / cke.