

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

Artikel: Politik und Organisation
Autor: Westermann, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029995>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.03.2025

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

Politik und Organisation

Zwei Kantone, sechs Gemeinden, Hunderte Grundstückbesitzer, Investitionen von 755 Millionen Franken. Wie die Limmattalbahn erfolgreich aufgeleitet und realisiert wurde.

Text:
Reto Westermann

Der zunehmende Verkehr im Limmattal führte um die Jahrtausendwende zu ersten Gedanken, eine Stadtbahn zu bauen. Treiber waren die Plattform Zürich-Aargau – ein Gremium, in dem sich die Regierungen der beiden Kantone über gemeinsame Themen austauschen – und die Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL), in der die Zürcher Talgemeinden ihre Planungsthemen koordinieren. 2003 erstellten die Kantone Zürich und Aargau eine Machbarkeitsstudie, die verschiedene Linienführungen prüfte. Damit

aus der Idee innert gut 20 Jahren Realität werden konnte, brauchte es neben Unterstützern auch politischen Willen, Durchhaltevermögen, den frühzeitigen Einbezug aller Stakeholder, eine schlanke Projektorganisation und eine kluge Aufteilung der Arbeiten in der Umsetzungsphase.

Die Unterstützer

Mit den Resultaten der Machbarkeitsstudie lagen die Karten auf dem Tisch. Was noch fehlte, war eine Empfehlung der ZPL an den Regierungsrat. Vor allem der damalige ZPL-Präsident Willy Haderer engagierte sich stark dafür. Der langjährige Gemeindepräsident von Unterengstringen und SVP-Kantonsrat machte seinen Kolleginnen



Spreitenbach: Die Limmattalbahn hält an der Station Kreuzacker, die die gleichnamige Überbauung erschliesst. →

und Kollegen klar, dass es ein klares Votum braucht. 2007 unterzeichneten 19 Städte und Gemeinden des Limmattals einen «Letter of Intent», eine Absichtserklärung, zuhanden des Zürcher Regierungsrats. Haderer gilt deshalb als einer der beiden Väter der Limmattalbahn. Der andere ist Franz Kagerbauer, bis 2020 Direktor des Zürcher Verkehrsverbunds. Er erkannte schon früh, dass die Verkehrsprobleme im Limmattal nur mit einem neuen leistungsfähigen Verkehrsmittel bewältigt werden können, und weibelte unermüdlich für die Idee einer Stadtbahn.

Der politische Wille

Der «Letter of Intent» war eine klare Forderung der Gemeinden an die Regierungen in Zürich und Aarau. Beide Kantone trieben das Projekt voran und schlossen 2008 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit. Zu den politischen Meilensteinen zählte die Zustimmung der Kantonsräte zum Eintrag in die kantonalen Richtpläne und die Aufnahme des Vorhabens in das Agglomerationsprogramm des Bundes siehe Seite 9.

Ein weiterer wichtiger politischer Schritt war 2010 die Gründung der Limmattalbahn AG als gemeinsame Aktiengesellschaft der beiden Kantone. Die Aufgabe der AG war es, die Infrastruktur zu planen und zu realisieren. «Eine übergeordnete Organisation für Grossprojekte hatte sich etwa beim Tunnelbau am Lötschberg oder am Gotthard bewährt», sagt Daniel Issler. Der Bauingenieur hatte nach der Gründung der AG deren Geschäftsführung übernommen. Der Vorteil einer externen Aktiengesellschaft: Alle Mitarbeitenden sind ausschliesslich für das Projekt tätig und haben nicht noch andere Aufgaben zu bewältigen, wie das der Fall wäre, wenn ein kantonales Departement die Führung hätte.

Die Aktiengesellschaft erhielt von den Kantonen jeweils phasenweise einen Leistungsauftrag und trieb die Arbeiten voran. «Das erste wichtige Ziel war die Erstellung eines realisierbaren Projekts samt Kostenvoranschlag», so Issler. Das dauerte bis 2014. Danach stimmten die Regierungen beider Kantone sowohl dem Projekt als auch dem Kredit zu und überwiesen das Geschäft an die Räte, die Projekt und Kredit 2015 bewilligten. Bereits zwei Jahre zuvor war mit der Erteilung der Konzession durch den Bundesrat das politische Okay aus Bern eingetroffen.

Das Durchhaltevermögen

Im Kanton Zürich wurde gegen den Beschluss des Referendum ergriffen. Nachdem die Zürcher Stimmberechtigten das Vorhaben im November 2015 mit 64,5 Prozent Ja-Stimmen bewilligt hatten, konnten 2017 die Arbeiten an der ersten Etappe wie geplant beginnen. Die Ablehnung des Projekts im Bezirk Dietikon motivierte die Gegner der Limmattalbahn zur Volksinitiative «Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren». Mit nur einer Gegenstimme lehnte der Kantonsrat die Initiative ab, und auch das Verdikt des Zürcher Stimmvolks war klar: Mit 83 Prozent Nein schickte es das Anliegen 2018 bachab – selbst der Bezirk Dietikon stand nun mit fast 64 Prozent Nein hinter der Bahn. Damit war sie politisch endgültig legitimiert.

Der Einbezug der Stakeholder

Mit einem Sitz im Lenkungsausschuss und durch Begleitgruppen für spezifische Fragestellungen wurden die Stakeholder ab 2010 aktiv in die Projektierung einbezogen. Früh stand man auch mit Organisationen wie Pro Velo, dem Verein Fussverkehr Schweiz, der Behindertenkonferenz →



Spreitenbach: Bei der Haltestelle Ikea setzen das Gelb und das Blau im Hintergrund der Warthalle einen schwedischen Akzent. →

→ oder dem Verkehrsclub der Schweiz im Austausch. «Uns war es wichtig, alle Stakeholder mit an Bord zu haben, um späteren Einsparungen vorzubeugen», so Daniel Issler. Mit den Gemeinden wurden beispielsweise Details der Linienführung oder der Gestaltung des Strassenraums diskutiert. Im Rahmen der Begleitgruppen konnten die Stakeholder auch eigene Projekte einbringen, die parallel zum Bau der Stadtbahn realisiert wurden. So liess etwa der Fernwärmeverbund Limeco zahlreiche neue Leitungen verlegen. Andernorts wurden Strassen angepasst oder es entstanden neue Grünanlagen.

Zu den wichtigen Stakeholdern gehörten auch die rund 400 vom Projekt betroffenen Grundeigentümer. «Wir haben uns mit jedem von ihnen frühzeitig vor Ort getroffen, das Vorhaben vorgestellt und nach Lösungen gesucht, die seine Interessen möglichst wenig tangieren», erzählt Issler. Dank diesem Vorgehen hielt sich die Zahl der Einsparungen in Grenzen. Insgesamt mussten für das Projekt 550 Landstücke erworben werden. Die grosse Zahl hängt damit zusammen, dass nicht nur ein Trasse für die Stadtbahn angelegt, sondern der gesamte Strassenraum neu organisiert und gestaltet wurde.

Die Projektorganisation

Schlank und agil – so lässt sich die Projektorganisation der Limmattalbahn kurz umschreiben. Die Aktiengesellschaft kam trotz des grossen Bauvolumens mit lediglich drei bis vier Mitarbeitenden aus. Diverse Aufgaben wurden an Dritte delegiert. Dazu gehörten externe Stabsstellen in den Bereichen Bauherrenunterstützung, Recht und Kommunikation sowie Planungsbüros mit Querschnittsmandaten für die Gestaltung des Bahnkorridors siehe Sei-

te 20, die damit verbundenen Umweltfragen sowie die Erhebung der Raumdaten. Für die Umsetzung des Projekts wurde je ein Mandat für die Leitung der Bereiche Tiefbau und Bahntechnik vergeben. «Durch diese Form der Organisation hatten wir in jeder Phase die richtigen Personen zur Verfügung, ohne den eigenen Apparat unnötig aufzublasen», sagt Gesamtprojektleiter Daniel Issler.

Die Arbeitsaufteilung

Die Planungs- und Bauarbeiten umfassten eine Baustelle von gut 13 Kilometern Länge. Dazu gehörten auch grössere Bauwerke wie der Färberhüslitunnel und neue Unterführungen für den Strassenverkehr siehe Seite 18. In der ersten Bauphase standen die Planung und Umsetzung von Tiefbau- und Strassenarbeiten an: das Umlegen und Neuverlegen von Leitungen, die Vorbereitung des Untergrunds für das Trasse und der Rohbau der Haltestellen. Diese Arbeiten wurden in sieben Lose unterteilt, wodurch die Aufträge überschaubar blieben.

Der eigentliche Bau der Limmattalbahn folgte in einem zweiten Schritt. Da dafür nur wenige spezialisierte Firmen infrage kamen, wurden die Planung und die Umsetzung einzelner Gewerke und der Gesamtstrecke an insgesamt vier Totalunternehmer vergeben. Diese Mandate umfassten den Gleisoberbau, den Bau der Haltestelleninfrastruktur, die Erstellung der gesamten Bahnstromversorgung sowie die Montage der Fahrleitung. In zwei weiteren speziellen Losen wurden Planung und Erstellung von Lichtsignalanlagen und Verkehrssteuerung sowie die Planung und Umsetzung des Depots siehe Seite 24 vergeben. Für dieses erhielten mehrere Einzelunternehmer die Aufträge für die Bauarbeiten. ●



Spreitenbach: Zurzeit wächst über dem Bahntrasse der Tivoli Garten empor. →

Limmattalbahnhof

Zahlen und Fakten

Streckenlänge: 13,4 km
Haltestellen: 27
Eigentrassee: 92 %
Durchschnittlicher Haltestellenabstand: 515 m
Bahnsystem: Meterspur (analog Tram)
Kosten: Fr. 755 Mio.
Finanzierung: Kantone Zürich und Aargau, Bund
Bauherrschaft: Limmattalbahnhof AG

Stabsstellen

Bauherrenunterstützung: TBF + Partner
Recht: Brügger
Mattenberger; Scherler + Siegenthaler
Kommunikation: C-Matrix; Tatin Design Enterprises

Querschnittsmandate

Gestaltung: 10:8 Architekten; Stadt Raum Verkehr; Andreas Geser Landschaftsarchitekten
Raumdaten: Acht Grad Ost
Umwelt: SC + P Sieber Cassina + Partner; Grolimund + Partner

Planer Tiefbau

Projektleitung (Oberbauleitung): Jauslin Stebler
Los 1 (Altstetten): Basler & Hofmann; Gruner Wepf; SNZ
Los 2 (Schlieren): Heierli; B + S; WKP; Preisig
Los 3 (Zentrum Schlieren): Basler & Hofmann; Gruner Wepf; SNZ
Los 4 (Schlieren / Urdorf): Gruner Wepf
Los 5 (Dietikon Ost): Basler & Hofmann
Los 6 (Dietikon West): dsp; EBP; Rapp Infra
Los 7 (Spreitenbach / Killwangen): Gähler und Partner; SNZ; ACS Partner

Planer Bahntechnik

Projektleitung (Oberbauleitung): Emch + Berger; Ingenta; Enotrac; Signon
Verkehr / Kreuzung Schiene-Strasse: EBP; Rudolf Keller & Partner; Tribus

Planer Depot

Generalplaner: Gähler und Partner; SNZ; 10:8 Architekten

Unternehmer Tiefbau

Los 1 (Altstetten): Implenia
Los 2 (Schlieren): Walo Bertschinger; Keller-Frei; Kibag
Los 3 (Zentrum Schlieren): Walo Bertschinger; Keller-Frei; Kibag
Los 4 (Schlieren / Urdorf): Specogna; Jak. Scheifele; Kibag; Meier + Jäggi
Los 5 (Dietikon Ost): Specogna; Jak. Scheifele; Kibag; Meier + Jäggi
Los 6 (Dietikon West): Strabag; Cellere
Los 7 (Spreitenbach / Killwangen): Aarvia; H. Graf; Hubschmid Erdbau; Rothpletz, Lienhard + Cie
Baumlieferung und Pflanzarbeiten: Graf Gartenbau
Rodungen: Baum und Garten; Fällag
Verkehrsdienst: Kroo Security
Installation öffentliche Beleuchtung: Letech; Kummeler + Matter
Fertigbetonelemente: Element AG Schweiz

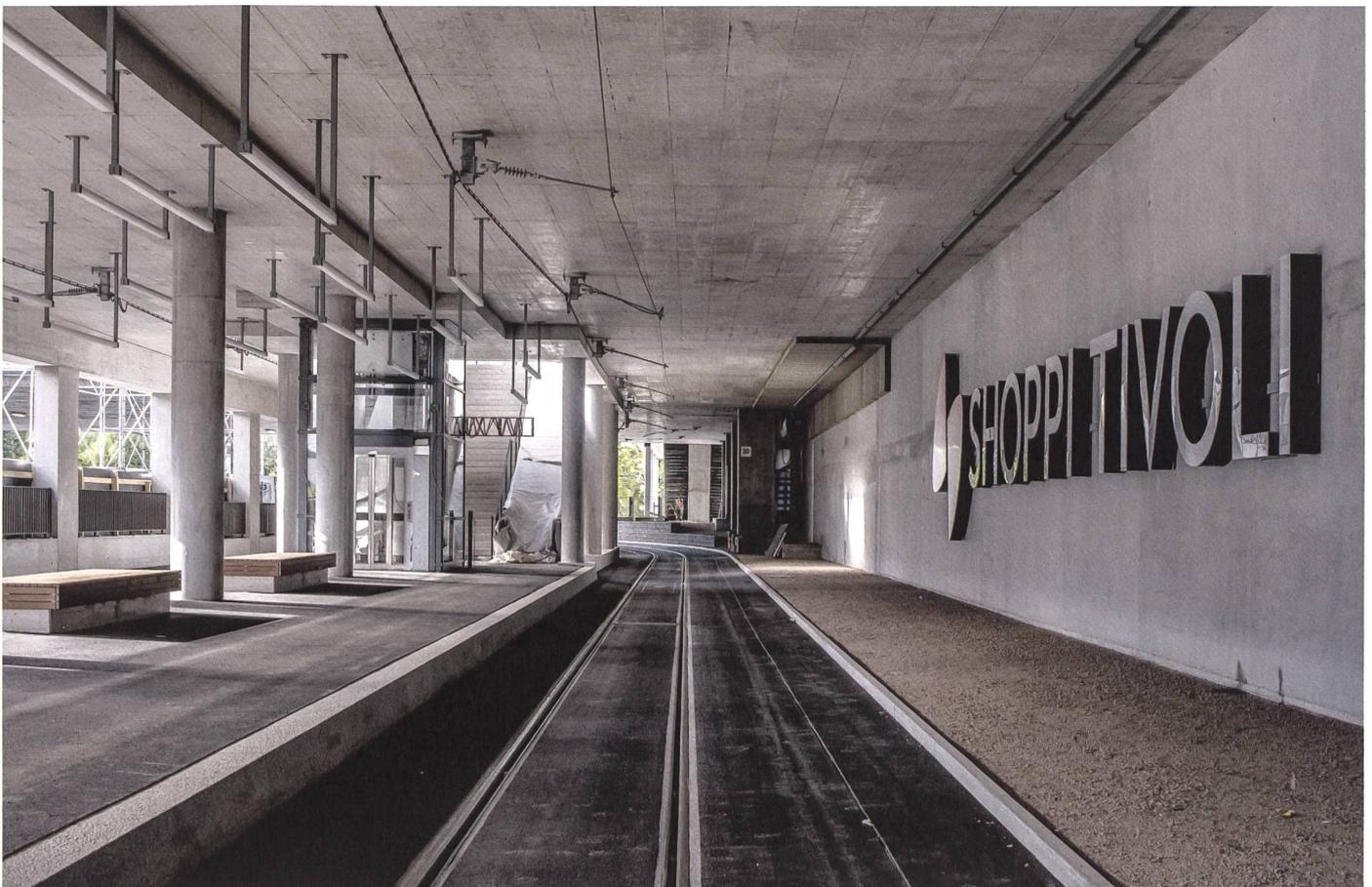
Unternehmer

Bahntechnik

TU Gleisoberbau: Walo Bertschinger; Carlo Vanoli
TU Haltestelleninfrastruktur: Burri Public Elements
TU Fahrleitung: Furrer + Frey
TU Energieversorgung: Arnold
Perronüberdachungen Dietikon: Wüst; mmcité
Seilleuchten: Burri Public Elements
Definitive Markierungen: Karl Morf; Trauffer
Lichtsignalanlagen: Bergauer; VR; Yunex
Signalisation: Signal; Robert Wild

Unternehmer Depot

Baumeister Hoch- und Tiefbau: Anliker; Richi
Stahlbau / Gebäudehülle: H. Wetter; Surber
Elektroanlagen: Jaisli-Xamax
Heizungsanlagen: Engje Services
Lüftungs- und Sanitäranlagen: Bouygues; E & S Intec



Spreitenbach: Die Haltestelle Shoppi Tivoli liegt unter der Überbauung Tivoli Garten und atmet etwas U-Bahn-Geist. →