

# Wie die neue Bahn schon jetzt alles verändert

In einem Jahr fährt die Limmattalbahnhof zum ersten Mal bis Spreitenbach und Killwangen. Ein Rundgang in den zwei Aargauer Gemeinden.

Obwohl die Bauarbeiten für die Limmattalbahnhof noch rund sechs Monate dauern, so ist in Spreitenbach durch die inzwischen viel breitere Landstrasse mit den zwei Gleisen in der Mitte bereits so etwas wie ein feiner Zürcher Wind zu spüren. Zumindest spüren diesen Wind die Aargauerinnen und Aargauer, wenn sie hier entlang gehen. Sie fühlen sich gleich ein wenig nach Zürich versetzt und an das Tram erinnert, das in der Weltstadt schon lange zum Ortsbild gehört. Wenigstens zu Spreitenbach passt der Zürcher Wind, den manche spüren, gar nicht so schlecht, wird das 12000-Einwohner-Dorf von Ortskundigen doch hin und wieder irrtümlich zum Kanton Zürich gezählt. Im vergangenen Sommer unterlief dieser Lapsus sogar der Sendung «10 vor 10» des Schweizer Fernsehens SRF. In einem Einblender stand da schwarz auf weiss «Spreitenbach ZH».

Aber zurück zur Limmattalbahnhof, die Zürich und den Aargau neu verbinden wird. Nach über 20 Jahren Planung befindet sich das Jahrhundertprojekt auf der Zielgeraden: In einem Jahr, am 11. Dezember 2022, fährt die Bahn erstmals vom Bahnhof Zürich Altstetten über Schlieren, Urdorf und Dietikon bis nach Spreitenbach und Killwangen. Auf Aargauer Boden werden Pendlerinnen und Pendler an sechs Haltestellen zwischen Hilton Hotel und Bahnhof Killwangen bedient. Das grau-weiss-blaue, 44 Meter lange Gefährt mit der Aufschrift «Limmattal Bahnhof» wird nicht zu übersehen sein. Der Leerschlag zwischen «Limmattal» und «Bahnhof» ist sprachlich zwar eigentlich nicht korrekt, aber er gilt als modern und entspricht dem Zeitgeist.

Seit August 2019 laufen die Bauarbeiten der zweiten Etappe auf Hochtouren. Bereits am 1. Juli soll alles so weit fertig gestellt sein, dass Strom durch die Fahrleitungen fließen und die Testlaufzeit beginnen kann. Ein Grossteil der Gleise in Spreitenbach und Killwangen ist eingebaut. Nur zwischen Shoppi Tivoli und dem 2019 eröffneten Limmatspot mit dem grossen Kinokomplex fehlen sie noch. «Die Gleise wurden von Killwangen her sozusagen von hinten nach vorne eingebaut», erklärt Chefbauleiter Michele Carrer, der uns durch die Grossbaustelle führt. Er betreut seit Baubeginn den Aargauer Abschnitt der Limmattalbahnhof, auch das Los 7 genannt.

## Eigentümer verpassen Gebäuden Facelifting

Bei der Führung sticht ein Objekt gleich zu Beginn besonders heraus, dort, wo Spreitenbach und Killwangen aufeinander treffen: das Rampenbauwerk. Es ist eine Art Tunnel, durch das die Stadtbahn dereinst zur Endstation beim Bahnhof Killwangen einbiegen wird. Der Bau an der Dorfgrenze ist aber nur eine von vielen einschneidenden Veränderungen für die Limmattalbahnhof. Das ist vor allem in Spreitenbach zu spüren. Nicht nur, was den eigentlichen Bau



Ein Grossteil der Gleise für die Limmattalbahnhof ist bereits gelegt, so wie hier an der Landstrasse in Spreitenbach. Beim Shoppi Tivoli (hinten) stehen noch grössere Arbeiten an.

betrifft: «Mit der Limmattalbahnhof packen nun einige Immobilienbesitzer die Chance, ihren Gebäuden wieder einmal ein Facelifting zu verpassen», erklärt Carrer, als wir eine Baustelle passieren, die nicht zur Limmattalbahnhof gehört. Hinzu kommen Neubauten, die aus dem Boden schossen oder sich an einigen Ecken im Dorf in Realisierung oder in Planung befinden; insbesondere im nahen Umkreis der Limmattalbahnhof. So auch neben dem Shoppingcenter beim Tivoli Garten, wo 445 Wohnungen entstehen – und aktuell die Haltestelle Shoppi Tivoli für die Limmattalbahnhof eingebaut wird. Hier, zwischen Shoppi und Sandäcker, steht noch der grösste Teil der Arbeiten an. Die Sandäckerstrasse zwischen Tivoli Garten und dem Limmatspot mit 195 Wohnungen scheint als einzige fast noch unberührt. Bald ist das vorbei und die nächste grosse Etappe beginnt: Mit Baggern wird der Boden aufgegraben und die noch fehlende Gleisverbindung wird eingebaut.

Hier ist auch der einzige Ort, wo die Stadtbahn unter Wohnüberbauungen durchgeführt wird. Sie wird nach dem Lim-

matspot die Strasse überqueren und direkt in den Neubau neben dem Shoppi hineinfahren, zur Haltestelle Shoppi Tivoli. Aktuell enden die Gleise gleich unter den Wohnungen beim Limmatspot. «Bis Mitte April wollen wir auch diesen Abschnitt fertig haben», so Carrer.

Noch einmal kommt dem Verkehrsdienst eine besondere Funktion zu, damit Autofahrerinnen und -fahrer problemlos ihren Weg durch die Grossbaustelle Spreitenbach finden. An gerade einmal zwei Autounfälle kann sich Carrer in der ganzen Bauzeit erinnern: «Ansonsten wurden wir bisher von gröberen Unfällen verschont», zeigt er sich erleichtert.

Bei allem was hinter der herausfordernden Baustelle rund ums Shoppi kommt – unter anderem bei der Ikea und dem Hilton Hotel an der Industriestrasse – sind die Bauarbeiten weit fortgeschritten. Hier stehen die fertigen Haltestellen Ikea und Kreuzacker bereits parat. Es fehlen nur noch Sitzbänke und Abfalleimer, doch das folgt erst ganz am Schluss. Grund: Vandalismus. So ist beim neuen Bahnhof in Killwangen – eine der ersten Bauten, die fertiggestellt waren – bereits zu sehen, was früher oder später passiert, wenn eine Haltestelle für die Öffentlichkeit freigegeben wird: Schlechte Graffiti und viele Krat-

## «Von gröberen Unfällen wurden wir bisher verschont.»

Michele Carrer  
Chefbauleiter von Abschnitt 7

zer sind nach rund zwei Jahren Busbetrieb festzustellen.

Vandalismus ist auch der Grund, warum die Fahrleitungsmasten mit gelben «Mastschützen» gut eingepackt sind, wie sie Carrer nennt. Die werden dann entfernt, wenn auch die Fahrlei-

## Das Jahrhundertprojekt

Die Limmattalbahnhof kostet den Bund und die Kantone Aargau und Zürich 755 Millionen Franken. Die erste Etappe von Zürich Altstetten nach Schlieren Geissweid wurde 2019 eingeweiht. Auf einem Teil der neuen Gleise verkehrt bereits das Stadtzürcher 2er-Tram. Ab Ende 2022 wird die von der Aargau Verkehr AG betriebene Limmattalbahnhof die 13,4 Kilometer lange neue Strecke von Zürich Altstetten nach Killwangen-Spreitenbach fahren.

tungen unter den bereits hängenden Strassenlampen befestigt sind, also alles fertig ist und der Betrieb der Limmattalbahnhof aufgenommen werden kann.

## Nach Schock um abgeholzte Bäume wurden neue gesetzt

In den letzten anderthalb Monaten wurden auch rund 150 Bäume gesetzt, die in Zukunft einen Teil der Strecke in eine Art Tram-Allee verwandeln sollen. Für viele schmerzhaft war zu Beginn der Bauarbeiten vor allem das Fällen der vielen Bäume, die früher die Spreitenbacher Landstrasse säumten. Für die Verbreiterung der Strassen mussten diese aber abgeholzt werden.

Michele Carrer kann inzwischen ein positives Fazit ziehen, was die Rückmeldungen der Bevölkerung betrifft. Die waren anfänglich von Verunsicherung, von viel Staub und viel Schmutz, geprägt: «Ich erhalte durchs Band nur noch positive Rückmeldungen und dass alles nicht ganz so schlimm war, wie man es sich zu Beginn vorgestellt hatte.» Unterdessen konnte auch die Anzahl Arbeitskräfte reduziert werden. So arbeiten auf der Grossbaustelle nicht mehr rund 150 Arbeiterinnen und Arbeiter wie zu Beginn, sondern nur noch gut 30. (az/liz)



Hier beim Limmatspot in Spreitenbach enden die verlegten Gleise. Auf der Sandäckerstrasse zwischen Limmatspot und der Baustelle des Tivoli Garten kommen die Gleise erst noch.



Das Rampenbauwerk kurz vor dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach und nahe an der Grenze von Spreitenbach und Killwangen ist sozusagen auch ein ganz kurzer Tunnel.



«Endstation, bitte alle aussteigen!»: Beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach sind die Gleise schon verlegt, aber mit den letzten Arbeiten wird wegen Vandalen noch zugewartet. Bilder: Valentin Hehli (7. Dezember 2021)

