

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

Artikel: "Jede Disziplin hat ihre eigenen Verantwortlichkeiten"
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029996>

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: 30.01.2025

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

«Jede Disziplin hat ihre eigenen Verantwortlichkeiten»

Drei führende Beteiligte am Grossprojekt Limmattalbahn sprechen über Schlüsselmomente, gegenseitigen Respekt und die grössten Herausforderungen.

Interview:
Werner Huber

Die Limmattalbahn ist ein Projekt, an dem zwei Kantone beteiligt sind. Was ist daran speziell?

Daniel Issler: Wir haben die Limmattalbahn als 13 Kilometer langes Gesamtprojekt behandelt. In den Sitzungen mit den Vertretern der sechs beteiligten Städte und Gemeinden haben wir nicht zwischen Aargauern und Zürichern unterschieden. Politisch und bei der Finanzierung mussten die beiden Kantone an einem Strang ziehen.

Jürg Senn: Bei der Gestaltung hat uns die Kantonsgrenze nicht interessiert. Wir hatten den Auftrag, eine Linie über die ganze Strecke zu bauen. Die dadurch entstehende Identität war ein wichtiger Aspekt. Die Gemeinden wurden plötzlich Teil eines grossen Ganzen.

Welches waren die Schlüsselmomente im Planungsprozess?

Jürg Senn: Die gemeinsame Bestimmung der Lage des Färberhüslitunnels vor Ort war ein sehr spezieller Moment. Und wie unsere Haltestellen nach Inbetriebnahme der ersten Etappe von den Menschen angenommen wurden, war ebenfalls sehr schön.



Spreitenbach: Standardquerschnitt der Stadtbahn mit Grünrassee und beidseitiger Baumreihe. →

Daniel Issler: Als die Finanzierung gesichert war, fiel allen Beteiligten ein Stein vom Herzen – auch mir. Das war ein Schlüsselmoment. Die zweite Hürde war die Genehmigung. Wir hatten 237 Einsprachen. Mit 80 Prozent konnten wir uns einigen. Am Ende waren es noch vier Beschwerden. Zum Glück konnten wir auch da Einigungen erzielen.

Stefan Oswald: Für mich war der Schlüsselmoment die Planegenehmigung kurz vor Baubeginn im August 2017. Da waren wir schon langsam etwas nervös geworden.

Wie haben Sie alle Interessen unter einen Hut gebracht?

Daniel Issler: Wir haben am Anfang überlegt, welche Stakeholder wir einbeziehen. Mit diesen haben wir in periodischen Begleitgruppensitzungen den Planungsstand offen diskutiert. Dadurch konnten wir sicherstellen, dass möglichst viele Interessen berücksichtigt werden. Zudem haben wir stets alle Pläne online öffentlich gemacht.

Jürg Senn: Dass die Projektorganisation so schlank war, hat die Sache sehr vereinfacht. Die Entscheide fielen schnell und trotzdem fundiert.

Dietikon hat das Projekt an der Urne zunächst abgelehnt. Hat das Ihre Arbeit beeinflusst?

Daniel Issler: Wir fanden das sehr bedauerlich. Aber beide Kantonsregierungen standen voll hinter dem Projekt, das war schön. Auch in den beiden Kantonsparlamenten waren praktisch alle dafür. Deshalb gingen wir davon aus, dass es im Kanton eine deutliche Zustimmung geben würde, was sich in der ersten Abstimmung mit fast zwei Drittel Ja-Stimmen bewahrheitet hat. In der zweiten Abstimmung war die Zustimmung mit fast 83 Prozent sogar noch deutlicher. Auch die ganze Region sagte Ja.

Welche Aspekte waren Ihnen im Projekt besonders wichtig?

Daniel Issler: Aus bahnbetrieblicher Sicht war es wichtig, über einen möglichst grossen Anteil Eigentrassee zu verfügen. Das ist uns gelungen. Auch die fahrplanmässigen Anschlüsse in Dietikon und Killwangen-Spreitenbach sind für den Nutzen der Limmattalbahn entscheidend.

Jürg Senn: Die einheitliche Gestaltung ist zentral. Wir haben auch die Oberflächenpläne der Ingenieure begutachtet. Damit konnten wir viel erreichen. Bei einem Projekt dieser Grösse lässt sich nicht alles bis ins Detail kontrollieren, aber doch recht viel. Wichtig war uns auch der Einbezug der angrenzenden Stadträume. Die Projektleitung zeigte sich immer sehr offen dafür, und auch die Gemeinden haben grösstenteils gut mitgezogen.

Gibt es Dinge, die Sie heute anders machen würden?

Jürg Senn: Im Lauf der langen Planungs- und Bauzeit haben sich viele Voraussetzungen geändert. Insbesondere bei Umweltthemen sind wir heute an einem anderen Punkt als zu Projektbeginn. Vielleicht hätte man den einen oder anderen Baum mehr pflanzen können, oder es gibt versiegelte Flächen, die man mehr hätte öffnen können.

Stefan Oswald: Ich finde es schade, dass es zwischen Bahnhof Altstetten und Hermetschloo kein Grüntrasse gibt.

Daniel Issler: Das haben wir mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) diskutiert. Die Buslinie 31 sollte auch vom Eigentrassee profitieren können, also musste es Asphalt sein. Vielleicht würde man das heute anders sehen. Damals wurde die Priorität auf den stabilen Busfahrplan gelegt.

Welches waren die baulichen Herausforderungen?

Stefan Oswald: Aus Ingenieursicht war die Herweg-Brücke über die Autobahn in Urdorf eine sehr grosse Herausforderung. Wir mussten die bestehende Brücke bei →



Killwangen: Bei der Überquerung Zürcherstrasse unterfahren die Limmattalbahn und die Bahnhofstrasse die Zürcherstrasse. →

→ laufendem Autobahnbetrieb verbreitern. Auch die Personenunterführung unter den SBB-Gleisen in Dietikon war anspruchsvoll. Die Unterführung Bunkerknollen mussten wir im Grundwasser bauen, mit Spundwänden und einem Bach, der dort hindurchführt. Knifflig war auch das grosse Rampenbauwerk in Killwangen. Die wohl grösste Herausforderung aber waren die Werkleitungsbauten auf der ganzen Strecke. Alles Alte musste in Betrieb bleiben, bis wir das Neue anschliessen konnten. Stellenweise waren Provisorien nötig. Und ganz neu dazu kam das Fernwärmenetz der Limeco.

Jürg Senn: Ich habe grossen Respekt vor den Leistungen der Ingenieure. Legt man unsere Pläne neben ihre Werkleitungspläne, ist das bezüglich Komplexität kein Vergleich. Doch jede Disziplin hat ihre eigenen Verantwortlichkeiten.

Stefan Oswald: Bei der Umsetzung waren die Intensivbaustellen anspruchsvoll, insbesondere am Farbhof. Wir wussten, wann das letzte Tram fährt und wann das erste wieder kommt. Das war ein Stundenprogramm. Die anderen Intensivbaustellen in Schlieren und Dietikon waren aus meiner Sicht nicht ganz so heftig.

Konnten Sie aus den Erfahrungen der ersten Bauetappe Lehren für die zweite Etappe ziehen?

Daniel Issler: Ja, bereits bei der Organisation. Es war ideal, dass wir eine kleinere erste Etappe hatten, in der wir alle Schnittstellen testen konnten. Bei der dreimal grösseren zweiten Etappe profitierten wir davon, weil wir in den meisten Fällen mit denselben Firmen zusammenarbeiteten.

Stefan Oswald: Ich war froh, dass wir das so planen konnten. Die Schnittstellen sind ja oft eine grosse Herausforderung. Es war gut, dass wir die in der ersten Etappe einmal durch-

spielen konnten. Auch bei Details konnten wir in der zweiten Etappe auf die Erfahrungen der ersten Etappe zurückgreifen, selbst wenn andere Partner beteiligt waren.

Die Glattalbahn stand wiederholt wegen Unfällen in den Schlagzeilen. Wie haben diese Erfahrungen die Limmattalbahn beeinflusst?

Daniel Issler: Wir hatten Workshops mit der Kantonspolizei Zürich und Vertretern der Glattalbahn zum Thema Sicherheit. Dabei zeigte sich, dass viele Konflikte zwischen der Stadtbahn und Velofahrerinnen oder Fussgängern bei der Trasseeführung in Seitenlage entstehen. Die Limmattalbahn fährt zu rund 80 Prozent in Mittellage. Bei den restlichen 20 Prozent, wo das Trasse in Seitenlage verläuft, haben wir Barrieren montiert.

Jürg Senn: Die Wahl der Mittellage hat mit dem Raum zu tun, in dem gebaut wird. Das ist ein städtebauliches Thema. Die Situation im Limmattal ist anders als im Glattal.

Abschnittsweise teilt die Limmattalbahn das Trasse mit Trams der VBZ und Zügen der AVA. Wie hat sich das auf das Projekt ausgewirkt?

Daniel Issler: Die VBZ und die AVA haben unterschiedliche Spannungen. Wir haben schnell festgestellt, dass es am einfachsten ist, wenn wir die beiden Stromsysteme belassen und die neuen Fahrzeuge der Limmattalbahn mit beiden Spannungen einsetzen.

Jürg Senn: Bei der Gestaltung gab es anfänglich Diskussionen, weil die Stadt Zürich und die VBZ ihre eigenen Standardelemente haben. Schliesslich fand die Stadt, dass es sinnvoll ist, die Limmattalbahn als Gesamtkonzept durchzuziehen. Das führte dazu, dass die AVA unsere Masten



Killwangen: Die Überwerfung Zürcherstrasse zeigt die typischen Gestaltungsmerkmale des Konzepts von 10:8 Architekten. →

auch auf ihrem Trasse in Dietikon einsetzte. Auf dem gleislosen Abschnitt zwischen Reitmen und Glanzenberg übernahm der Kanton Zürich unsere Gestaltungsprinzipien.

Auch über den Standort des Depots wurde intensiv diskutiert.

Was waren die Alternativen?

Daniel Issler: Aufgrund seiner Grösse war schnell klar, dass das Depot nur im Grenzgebiet zwischen Spreitenbach und Dietikon Platz hat. Ursprünglich sollte das Depot auf dem Standort Asp gebaut werden. Doch das Gebiet Asp ist eine ehemalige Deponie von Dietikon und liegt auf Spreitenbacher Boden, eine ganz unglückliche Konstellation. Nach dem Territorialprinzip hätte nämlich der Kanton Aargau für die Sanierung aufkommen müssen. Dafür standen Kosten von 50 Millionen Franken im Raum. So ist dieser Standort letztlich an der Finanzierung gescheitert. Die zweite Option war der Standort Müsli, wo das Depot heute steht. **Jürg Senn:** Man hätte auch anders argumentieren können: Wann behebt man das Altlastenproblem, wenn nicht mit einem solchen Projekt? Ich finde die jetzige Lage des Depots räumlich durchaus verträglich. Aber es schmerzt natürlich, dass wir dafür Kulturland hergeben mussten.

Daniel Issler: Als Ausgleich haben wir diese Fläche in Maschwanden auf dem Areal einer ehemaligen Kiesgrube kompensiert. Es ist beeindruckend, was wir mit dem dortigen Bauern realisieren konnten. ●



Daniel Issler

Der Bauingenieur ist seit Beginn der Projektierung 2010 dabei. Zusammen mit einem dreiköpfigen Team war er zuständig für die Gesamtprojektleitung der Limmattalbahn, unterstützt von rund 300 am Projekt beteiligten Firmen. Zudem ist er Geschäftsführer der gleichnamigen Aktiengesellschaft, die den Bau geplant und realisiert hat.



Stefan Oswald

Der Bauingenieur war zuständig für die Oberbauleitung Tiefbau der gesamten Strecke der Limmattalbahn. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung beim Ingenieur- und Beratungsunternehmen Jauslin Stelber mit Sitz in Muttenz und Leiter Verkehrsinfrastruktur Ost am Standort Zürich.



Jürg Senn

Der Architekt und Raumplaner ist Teilhaber von 10:8 Architekten in Zürich. Gemeinsam mit seinem Team leitete er das Querschnittsmandat Gestaltung über alle Projektphasen. Es umfasste sämtliche Gestaltungselemente, Kunstbauten, die Strassenraumgestaltung sowie das Depot. Unterstützt wurde das Team vom Büro Stadt Raum Verkehr und von Andreas Geser Landschaftsarchitekten.



Killwangen: Vor dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach – einem Werk von Max Vogt – markieren zwei Prellböcke den vorläufigen Endpunkt der Strecke. ||