

A stylized, white silhouette of a modern train with large windows and a rounded front, set against a teal background. The train is positioned horizontally across the middle of the page.

Die Limmattalbahn –
bewegt und verbindet

2000

Startschuss für erste Korridor- und Trasseestudien im Limmattal durch die interkantonale Plattform Aargau-Zürich (PAZ)

2006/ 2007

Eintrag der Linienführung in den Richtplänen der beiden Kantone Aargau und Zürich

2007

Die Limmattaler Gemeinden bestärken ihren Wunsch nach der Limmattalbahn mit einer **Absichtserklärung** an die beiden Kantonsregierungen

2012– 2013

Erarbeitung des **Bauprojekts**

2010

Gründung der Limmattalbahnhof AG und Startschuss für die Planung der Infrastruktur für die Limmattalbahn

2010– 2011

Erarbeitung des **Vorprojekts**

Vorwort



12 Jahre Planung und Bau, 27 Haltestellen, 755 Millionen Franken Kredit, zwei Volksabstimmungen, zwei Kantone, sechs betroffene Gemeinden, Dutzende involvierte Partnerfirmen mit Hunderten Mitarbeitenden, 13 Kilometer Baustelle: Das oft als Jahrhundertprojekt betitelte Gesamtprojekt Limmattalbahnhof beeindruckt mit grossen Zahlen.

Umso bemerkenswerter, dass dieses wichtige Infrastrukturprojekt innerhalb des ursprünglich geplanten Zeitrahmens und sogar deutlich unter Budget abgeschlossen werden konnte. Das ist alles andere als selbstverständlich.

Für die zumeist mustergültige Zusammenarbeit sei allen Beteiligten aufseiten der Unternehmen, der Behörden und der Bevölkerung an dieser Stelle ein grosser Dank ausgesprochen. Damit verbunden ist die Hoffnung, dass die neuen Verkehrswege auf Schiene und Strasse als Hauptschlagadern die weitere wirtschaftliche Entwicklung dieser aufstrebenden Region unterstützen – für ein starkes und lebenswertes Limmattal!

Daniel Issler

Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter
Limmattalbahnhof AG

November 2022

Inhaltsverzeichnis

Konzeption und Planung

- 8 Die Limmattalbahn verbindet
- 10 Die Limmattalbahn fährt grösstenteils auf Eigentrasse
- 12 Lange Suche nach Depot-Standort
- 16 Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel sicherstellen
- 18 Ein Projekt – finanziert von Zürich, Aargau und dem Bund
- 20 Zwei Volksentscheide nötig im Kanton Zürich
- 22 237 Einsprachen behandelt

Organisation


- 26 Aktiengesellschaft als Erfolgsfaktor
- 27 Stabiles vierköpfiges Team
- 28 Möglichst gute Einbindung aller Beteiligten
- 32 Beteiligte Unternehmen

Kommunikation und Ausführung

- 38 Offen über den Einsatz der Steuergelder informieren
- 42 100'000 m² Land freihändig erworben
- 44 Einheitliche Gestaltung und Identität
- 48 Geringe Umweltbelastung und Ausgleichsmassnahmen
- 52 Acht Stadtbahnfahrzeuge für die Limmattalbahn



**Konzeption
und Planung**



«Mit der Limmattalbahn wird die Standort-
attraktivität der ganzen Region gesteigert.»

Carmen Walker Späh

Regierungsrätin, Volkswirtschaftsdirektorin
des Kantons Zürich

«Die Limmattalbahn hilft, die stark wachsende
Region zu erschliessen und das Siedlungsgebiet
mit den Freiräumen zu definieren.»

Stephan Attiger

Regierungsrat, Vorsteher Departement Bau,
Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau



Die Limmattalbahn verbindet

Das Limmattal gehört zu den dynamischsten Regionen der Schweiz. Die Kantone Zürich und Aargau erwarten weiter steigende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen. Zürich und Aargau unterstützen die Ausgestaltung des Limmattals zu einem urbanen Siedlungsgürtel.

Verkehrstechnisch ist das Limmattal bereits heute ausgelastet. Dies führt zu längeren Fahrzeiten für die öffentlichen Busse und den Autoverkehr. Der Verkehr wird aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen weiter zunehmen. Die Verkehrsnachfrage soll dank des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs aufgefangen werden.

Siedlungsgebiete entlasten

Die Kantone Zürich und Aargau streben einen ÖV-Anteil von mindestens 60 Prozent an. Die Limmattalbahn trägt wesentlich zur Erreichung dieses Ziels bei, indem sie dank schneller und attraktiver Verbindungen einen erheblichen Teil des Mehrverkehrs von der Strasse auf die Schiene bringt. Dadurch werden

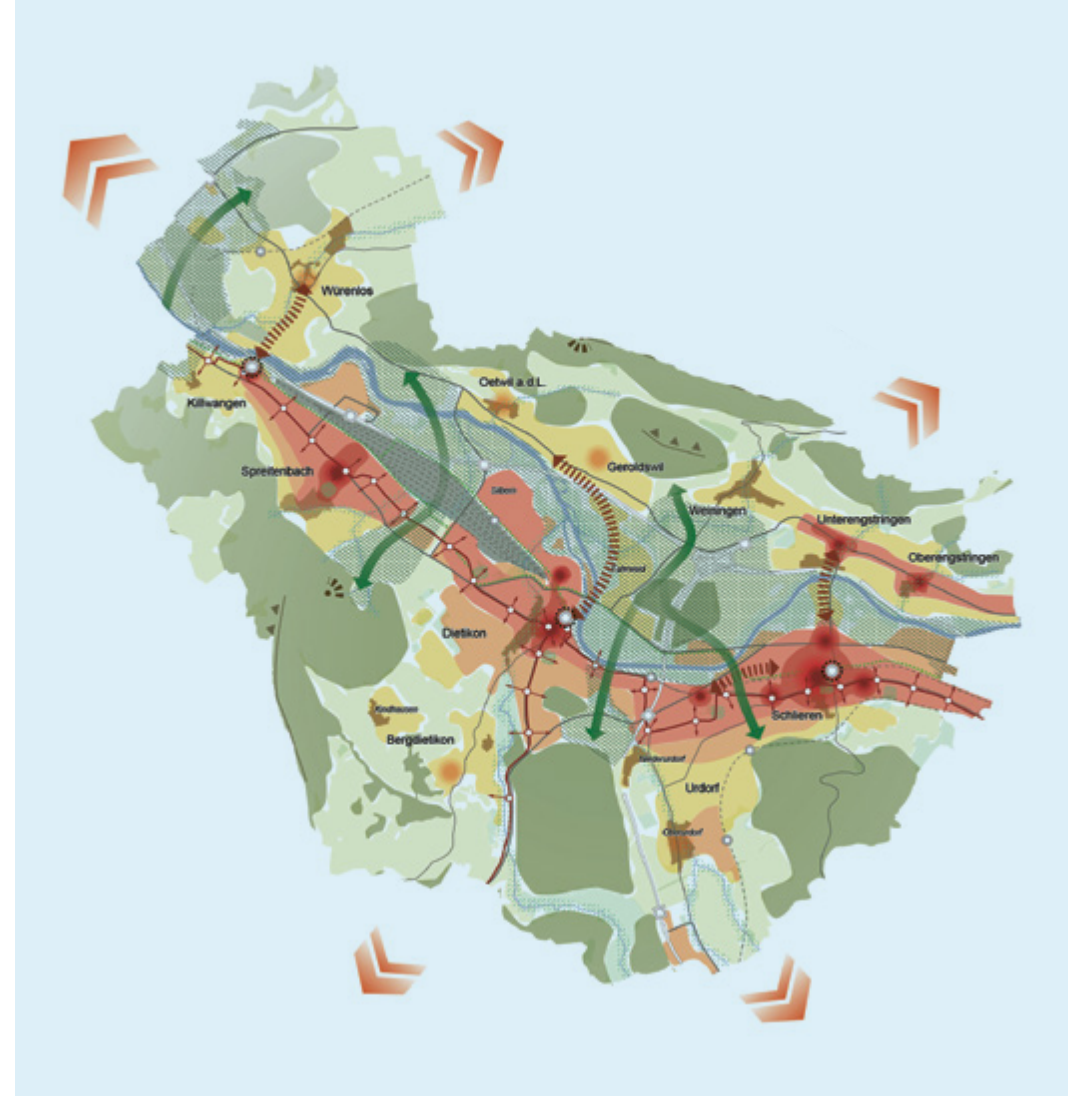
Siedlungsgebiete entlastet, was zu einer höheren Lebensqualität in Bezug auf Lärm, Luftqualität und Sicherheit führt.

Höhere Lebensqualität

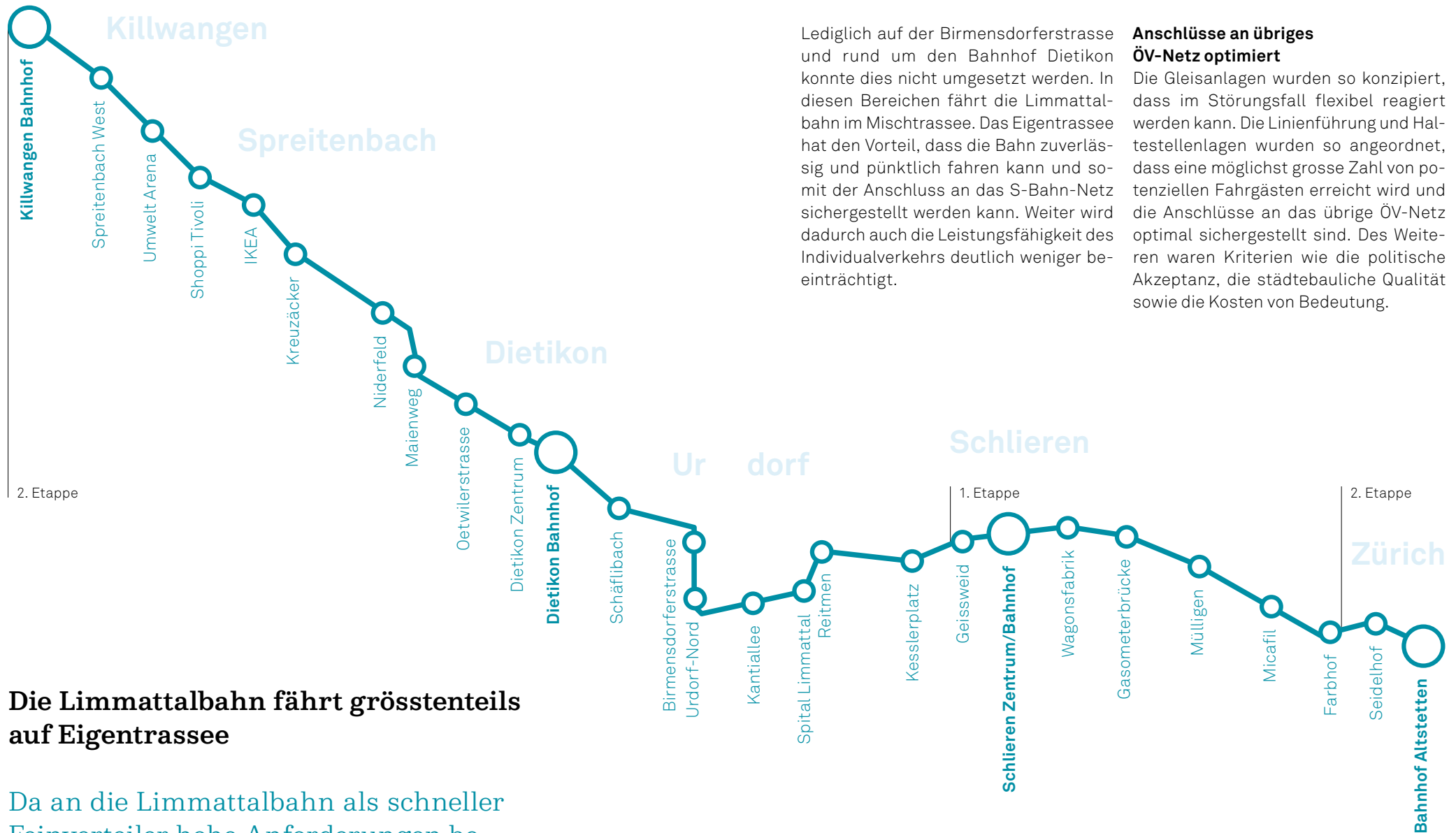
Die Limmattalbahn ist jedoch weit mehr als ein ÖV-Projekt: Sie ist ein bedeutender Teil der Stossrichtung, die Siedlungserneuerung und -entwicklung zu unterstützen und im Limmattal die Lebensqualität zu erhöhen. Wichtige Siedlungsgebiete wie Schlieren West, das Niederfeld oder Kreuzacker werden durch die Limmattalbahn erschlossen und haben seit Baustart bereits eine dynamische Entwicklung erfahren. Die neue Stadtbahn bietet die grosse Chance, die Attraktivität der gesamten Region zu steigern.

Gut zu wissen

- Beton: 16'000 m³
- Randsteine: 65'000 Meter
- Werkleitungen: 26'000 Meter
- Belag: 95'000 Tonnen



Landschaft	Siedlung	Verkehr
Gewässerräume mit Grünkorridoren	Urbane Zentren und Kernraum der Agglomeration	Multimodale Verkehrsdrehscheiben
Vernetzungskorridor	Kernergänzungsraum	S-Bahn-Haltstellen
Landschaftsspange	Dorfzentren und durchgrünte Wohnquartiere	Schneller Feinverteiler mit Quartierverbindung
Grüne Trittsteine im Siedlungsraum	Historische Ortskerne	Anschlüsse an Hochleistungsstrassen (HLS)
Erholungsnutzung und Naturschutzgebiete	Querverbindungen	Hauptverkehrsstrassen (HVS)
Kultur- und Erholungslandschaft	Agglomerationsanbindungen	Regionale Verbindungsstrassen (RVS)
Rangierbahnhof		Veloschnellroute/Velovorzugsroute mit Verbindungsachsen
Bewaldete Höhenzüge		
Aussichtspunkte		



Lediglich auf der Birmensdorferstrasse und rund um den Bahnhof Dietikon konnte dies nicht umgesetzt werden. In diesen Bereichen fährt die Limmattalbahn im Mischtrassee. Das Eigentrassee hat den Vorteil, dass die Bahn zuverlässig und pünktlich fahren kann und somit der Anschluss an das S-Bahn-Netz sichergestellt werden kann. Weiter wird dadurch auch die Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs deutlich weniger beeinträchtigt.

Anschlüsse an übriges ÖV-Netz optimiert

Die Gleisanlagen wurden so konzipiert, dass im Störfall flexibel reagiert werden kann. Die Linienführung und Haltestellenlagen wurden so angeordnet, dass eine möglichst grosse Zahl von potenziellen Fahrgästen erreicht wird und die Anschlüsse an das übrige ÖV-Netz optimal sichergestellt sind. Des Weiteren waren Kriterien wie die politische Akzeptanz, die städtebauliche Qualität sowie die Kosten von Bedeutung.

Die Limmattalbahn fährt grösstenteils auf Eigentrassee

Da an die Limmattalbahn als schneller Feinverteiler hohe Anforderungen betreffend Zuverlässigkeit gestellt werden, wurde ein möglichst grosser Anteil an Eigentrassee angestrebt. Auf 92 Prozent der Strecke konnte dies erreicht werden.

Die Limmattalbahn verbindet die Gemeinden untereinander sowie mit der Stadt Zürich und wird zur wichtigsten Zubringerin für die S-Bahn. Entwicklungsgebiete werden an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Lange Suche nach Depot-Standort

Einen Spezialfall innerhalb des Projektes stellte das Depot der Limmattalbahn dar. Für den Betrieb der Stadtbahn musste eine Unterhalts- und Abstellanlage geplant und erstellt werden, da keiner der möglichen Betreiber über eine entsprechende Infrastruktur vor Ort verfügte.

Erforderlich für einen künftigen Vollbetrieb im 7,5-Minuten-Takt ist eine Abstellanlage für 14 Fahrzeuge und eine Werkstatt für die Reinigung und den täglichen «kleinen Unterhalt» mit den entsprechenden Personalräumen. Die Suche nach einem Ort für diese ausserordentlich flächenintensive Nutzung war im dichten urbanen Raum entlang der Strecke eine Herausforderung.

Depot liegt an der Gemeindegrenze von Dietikon und Spreitenbach

Die Anlage musste aktuellen und künftigen Ansprüchen hinsichtlich einer möglichen Siedlungsentwicklung, der Ausbaupläne der SBB und gegenüber dem wertvollen Landschaftsraum gerecht werden. Zusammen mit den Raumplanungsämtern der beiden Kantone wurden umfangreiche Studien zu verschiedenen Standorten durchgeführt. Dabei zeichnete sich schnell der Grenzbereich zwischen den Gemeinden Dietikon und Spreitenbach als einziges infrage kommendes Gebiet ab. 2020 wurde das Depot im Gebiet Müsli in Dietikon erstellt.



«Die Limmattalbahn bietet der ganzen Region die Chance, die bestehenden Probleme im Bereich des motorisierten Individualverkehrs nachhaltig zu lösen.»

Roger Bachmann
Stadtpräsident Dietikon



Im Depot der Limmattalbahn werden die Fahrzeuge gewaschen (links) und repariert (rechts).

Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel sicherstellen



Die Limmattalbahn trägt als Ergänzung zu S-Bahn und Bus dazu bei, die Hälfte des zusätzlichen Verkehrs in der Region mit dem ÖV abzuwickeln. Bei der Planung wurde jedoch nicht nur das ÖV-System, sondern auch der motorisierte Individualverkehr sowie der Rad- und Fussverkehr berücksichtigt.

Die drei Komponenten S-Bahn, Limmattalbahn und Busse bilden das sich ergänzende, öffentliche Verkehrsnetz im Limmattal. Die S-Bahn dient als Groberschliessung und bringt die Menschen schnell in die daran angeschlossenen Gemeinden. Die Limmattalbahn ermöglicht eine zuverlässige Anbindung an die Bahnhöfe sowie eine schnelle und direkte Fahrt zwischen den Gemeinden. Sie erfüllt somit die Funktion des Mittelverteilers. In die Quartiere und Ortschaften, die nicht mit der Limmattalbahn erschlossen sind, verkehren weiterhin Busse.

Zentren von Verkehr entlasten

Die Kantonsregierungen gaben vor, dass der Strassenverkehr funktionsfähig bleiben muss, damit sich nicht zu viele Staus bilden. Trotz teilweise knapper Platzverhältnisse fährt die Limmattalbahn zu 92 Prozent auf einer eigenen Trasse. So kommen sich Individualverkehr und Stadtbahn nicht in die Quere. Der Durchgangsverkehr wird mit gezielten Massnahmen auf die Überland-/Bernstrasse verlagert, um die Zentren vom Verkehr zu entlasten. Dadurch gibt es in den Ortszentren Platz für die Limmattalbahn, die Fussgängerinnen und Fussgänger und die Velofahrenden.

Die Limmattalbahn AG überprüfte sämtliche Kreuzungen entlang der Strecke auf ihre zukünftige Funktionsfähigkeit und erarbeitete sachgerechte Lösungen. Dazu gehörten beispielsweise Bahntunnel, Strassenunterführungen für niveaugetrennte Führung von Bahn und motorisiertem Individualverkehr sowie verschiedene Kreuzungen, die wo nötig neu gebaut, um- oder ausgebaut wurden.

Velospuren mehr als verdoppelt

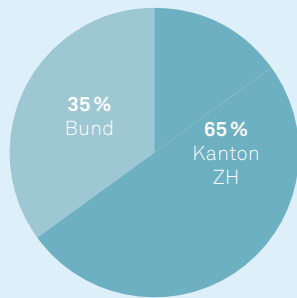
Weil die Strassen für die Limmattalbahn mehrheitlich neu gebaut wurden, konnten gleichzeitig neue Velostreifen von 1,5 Metern Breite am Rand der Fahrbahn markiert werden. Daneben profitieren die Velofahrenden auch von gedeckten Abstellplätzen bei ausgewählten Haltestellen wie Bahnhöfen und wichtigen Umsteigepunkten.

Behindertengerechte Haltestellen

Die gesamte Infrastruktur der Limmattalbahn kann zu 100 Prozent von Menschen, die in ihrer Mobilität oder Seh- und Hörfähigkeit eingeschränkt sind, selbstständig genutzt werden. Um das Benutzen der Haltestelle für Menschen mit Behinderungen zu überprüfen, wurde in Schlieren Geissweid eine Musterhaltestelle aufgebaut, die mit den Behindertenverbänden und betroffenen Personen getestet wurde.

Die Verbesserungsvorschläge wurden aufgenommen und die Haltestellen angepasst. Dies betraf beispielsweise die Erhöhung von Kontrasten oder die Nachrüstung der Text-to-Speech-Buttons. An allen Haltestellen der Limmattalbahn werden die nächsten Abfahrten durch dynamische Fahrgastinformationssysteme angezeigt. Durch Text-to-Speech-Buttons werden die Informationen vorgelesen und sehbehinderten Personen zugänglich gemacht.

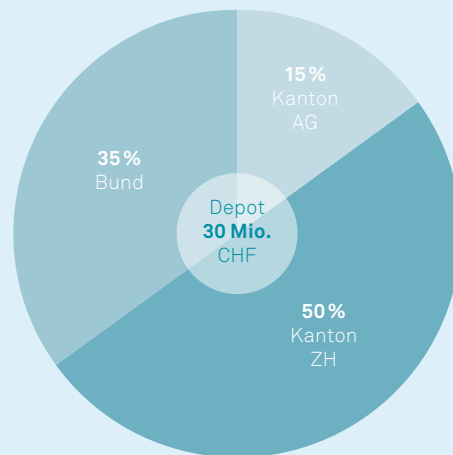
Etappe 1 2017–2019



Geplante Kosten **195 Mio. CHF**

Tatsächliche Kosten **160 Mio. CHF**

Etappe 2 2019–2022



Geplante Kosten **560 Mio. CHF**

Tatsächliche Kosten **435 Mio. CHF**

Der Kanton Zürich übernahm die Hälfte der Gesamtkosten und zahlte dies aus dem Verkehrsfonds. Der Bund entnahm seinen Drittel dem Infrastrukturfonds und der Kanton Aargau finanzierte seinen Sechstel über das ordentliche Budget.

Die Investitionen für die Infrastruktur des Kernprojekts Limmattalbahnhof (inkl. Depot) betrugen gemäss Kostenvoranschlag 755 Mio. CHF (inkl. MWST). Neben dem eigentlichen Kernprojekt realisierte die Limmattalbahnhof AG gleichzeitig Drittprojekte (Umsetzung Strassenmassnahmen, Werkleitungsausbauten etc.) im Umfang von rund 100 Mio. CHF.

Der Kauf der Fahrzeuge erfolgte durch die Aargau Verkehr AG als zukünftige Betreiberin der Limmattalbahnhof.

Minderkosten von rund 160 Millionen Franken erwartet

Die aktuelle Endkostenprognose, Stand November 2022, beläuft sich auf 160 Mio. CHF für die erste Etappe und auf 435 Mio. CHF für die zweite Etappe inklusive Depot. Somit werden die Gesamtkosten rund 595 Mio. CHF inkl. MWST betragen. Die Gründe für die Unterschreitung des Kredites sind unter anderem, dass die Reserven nicht benötigt wurden. Aber auch Projektänderungen, Vergabeerfolge und nicht benötigte Positionen aufgrund von Optimierungen von Leistungen führten zu den Minderkosten.

Ein Projekt – finanziert von Zürich, Aargau und dem Bund

Die Limmattalbahnhof ist ein Musterbeispiel für das sogenannte Agglomerationsprogramm auf Bundesebene. Deshalb beteiligt sich neben den Kantonen Zürich und Aargau auch der Bund finanziell.



**Fahrzeugkapazität
262 Personen**

Zwei Volksentscheide nötig im Kanton Zürich

In der Jahrtausendwende lief die Planung für das Bauwerk Limmattalbahnhof an. Baustart war im August 2017. Im Kanton Zürich wurde das Volk zweimal zur Abstimmung gebeten.

515 Jahre

Haltestellenabstand
durchschnittlich

- 2000**
Planungsstart: Plattform Aargau-Zürich gibt Korridor- und Trasseestudien in Auftrag
- 02.05.2006**
Eintragung der Linienführung in den Richtplan des Kantons Aargau
- 26.03.2007**
Eintragung der Linienführung in den Richtplan des Kantons Zürich
- 24.09.2009**
Genehmigung des Vorprojektkredits durch Verkehrsrat im Kanton Zürich
- 20.10.2009**
Genehmigung des Vorprojektkredits durch Grossen Rat im Kanton Aargau

- 10.05.2010**
Kantone Aargau und Zürich gründen Limmattalbahnhof AG
- 01.07.2010**
Start des Vorprojekts mit externen Planungsbüros
- 31.01.2011**
Änderung der Linienführung im Zentrum von Dietikon
- 31.05.2011**
Änderung der Linienführung zum Spital Limmattal in Schlieren
- 30.09.2011**
Abschluss des Vorprojektes
- 28.02.2012**
Limmattalbahnhof AG beantragt Infrastrukturkonzession beim Bund
- 06.09.2013**
Auswahlverfahren für Betreiber der Limmattalbahnhof startet
- 24.09.2013**
Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs beim Bundesamt für Verkehr (BAV)
- 09.10.2013**
Bundesrat erteilt Infrastrukturkonzession für Limmattalbahnhof
- 01.04.2014**
Start Bereinigungsgespräche mit Einsprecherinnen und Einsprechern
- 16.09.2014**
Bundesparlament bewilligt Kostenbeteiligung für die 1. Etappe
- 30.03.2015**
Zürcher Kantonsrat stimmt Limmattalbahnhof mit deutlicher Mehrheit zu

- 31.03.2015**
Limmattalbahnhof AG reicht Plangenehmigungsgesuch für Depot ein
- 05.05.2015**
Aargauer Grossrat beschliesst Realisierungskredit mit 117:11 Stimmen
- 12.07.2015**
Referendum gegen den Beschluss des Zürcher Kantonsrats steht
- 22.11.2015**
Deutliches Ja des Zürcher Stimmvolks mit 64,5 Prozent
- 13.05.2016**
BDWM Transport AG (heute Aargau Verkehr AG) erhält Betriebsauftrag für die ersten zehn Jahre der Limmattalbahnhof
- 10.04.2017**
BAV erteilt Baubewilligung für beide Etappen der Limmattalbahnhof
- 28.08.2017**
Spatenstich mit Bundespräsidentin Doris Leuthard und Baustart der 1. Etappe
- 23.09.2018**
Nein zur Initiative «Stoppt die Limmattalbahnhof» mit 82,9 Prozent
- 02.09.2019**
Baustart der 2. Etappe der Limmattalbahnhof
- 25.09.2019**
Bundesparlament genehmigt Mitfinanzierung der 2. Etappe
- 18.04.2020**
BAV bewilligt Depot der Limmattalbahnhof
- 11.12.2022**
Betriebsstart der Limmattalbahnhof

237 Einsprachen behandelt

Während der öffentlichen Auflagen gingen 237 Einsprachen gegen das Projekt Limmattalbahn ein.

Ende 2013 gingen 196 Einsprachen gegen das Gesamtprojekt beim BAV ein. Nach einer kurzen und intensiven Analyse wurden ab Anfang 2014 rund 70 Verhandlungen unter der Leitung von einer Rechtsanwältin und zwei Rechtsanwälten gestartet. Für die grösseren und komplexeren Einsprachen wie diejenigen der Standortgemeinden wurden verschiedene Vorgehensweisen gewählt.

Runder Tisch Schlieren – Masterplanverfahren Dietikon

Gemeinsam mit der Stadt Schlieren wurde ein runder Tisch ins Leben gerufen, an dem alle Parteien und Interessensvertretungen dabei waren. Hier wurden nochmals alle Varianten rund ums Spitalquartier untersucht. Als Ergebnis resultierte zwar keine neue Linienführung. Der Strassenraum hingegen wurde aufgewertet. Im Frühjahr 2015 wurde dem BAV das Ergebnis als Projektänderung nachgereicht.

Da in der Stadt Dietikon nochmals die Linienführung im Zentrum hinterfragt wurde, startete die Limmattalbahn AG ein Masterplanverfahren. Gemeinsam mit fast 30 verschiedenen Akteuren wurde der gesamte Raum im Zentrum durchleuchtet. Als Ergebnis wurden sieben Massnahmen umgesetzt. Ein Haus

im Zentrum wurde erworben und abgerissen, um Platz zu schaffen. Weiter wurden Aufwertungsmassnahmen in der Bahnhof- und der Zürcherstrasse beschlossen. Im Frühjahr 2015 wurde dem BAV auch dieses Ergebnis als Projektänderung nachgereicht. In Dietikon wurde im Bereich des Gebiets Niderfeld eine weitere Projektänderung im Jahr 2018 nachgereicht, damit die Linienführung optimal auf das neue Entwicklungsgebiet abgestimmt ist.

Nachträgliche Änderungen in Altstetten und Farbhof

In Altstetten plante die VBZ, parallel zur Limmattalbahn die Tramlinie 2 via Altstetterstrasse an den Bahnhof zu führen. Aufgrund des grossen Widerstands im Quartier wurde von diesem Vorhaben Abstand genommen. Entsprechend führte dies im Projekt der Limmattalbahn zu Anpassungen beim Bahnhof Altstetten und beim Farbhof, die im Frühjahr 2015 als Projektänderungen beim BAV eingereicht wurden. Gegen die vier Projektänderungen in Altstetten, Schlieren und Dietikon gingen zusätzlich 33 Projekteinsprachen ein. Parallel zu den Projektänderungen wurde auch das Depot beim BAV eingereicht. Hierzu gingen 8 Einsprachen ein.



Nach einer intensiven und mehr als drei Jahre dauernden Verhandlungsphase konnte letztlich mit rund 75 Prozent aller Einsprechenden eine ausseramtliche Lösung gefunden werden. Bei 25 Prozent der Einsprachen musste das Bundesamt für Verkehr entscheiden. Am 7. April 2017 stellte das Bundesamt die Plangenehmigung für die Limmattalbahn aus. Dagegen wurden vier Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht. Die Limmattalbahn AG suchte in allen vier Fällen nochmals das Gespräch. In drei Fällen, die alle die 1. Etappe betrafen, wurde man sich einig, sodass dem Baustart nichts mehr im Wege stand. In einem Fall der 2. Etappe musste das Bundesverwaltungsgericht entscheiden.

«Die Limmattalbahn wird im stark wachsenden Limmattal als neuer Verkehrsträger einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation leisten.»

Markus Schmid
Gemeindeammann Killwangen



Organisation

Aktiengesellschaft als Erfolgsfaktor

Die beiden Kantone Aargau und Zürich haben sich bei diesem grenzüberschreitenden Grossprojekt entschieden, eine Aktiengesellschaft zu gründen. Diese Rechtsform hat sich in der Praxis bewährt.

Zweck der Limmattalbahnhof AG war es, die Limmattalbahnhof zu projektieren und zu bauen. Aktionäre der Gesellschaft sind die beiden Kantone Zürich und Aargau mit einer Beteiligung von 3:1 am Aktienkapital, was auch dem Verhältnis der Streckenlänge entspricht. Der Verwaltungsrat besteht aus vier Mitgliedern – drei Verwaltungsratssitze stehen dem Kanton Zürich zu und ein Sitz dem Kanton Aargau. Die Bestellerkantone Aargau und Zürich steuerten mit einem phasenbezogenen Leistungsauftrag die Arbeiten politisch und strategisch.

«Die Limmattalbahnhof mit ihrem weitsichtigen Ansatz wird zur Weiterentwicklung des Wirtschafts- und Lebensraumes im Limmattal einen entscheidenden Beitrag leisten.»

Sandra Rottensteiner
Gemeindepräsidentin Urdorf

«Mit der Limmattalbahnhof rücken die Stadt Zürich und das Limmattal noch näher zusammen.»

Corine Mauch
Stadtpräsidentin Zürich

Stabiles vierköpfiges Team

Mit der Gründung der Aktiengesellschaft sollte die Bauherrschaft möglichst schlank aufgestellt werden. Sämtliche Planungs- und Bauleistungen wurden extern eingekauft. Die Limmattalbahnhof AG bestand zu Beginn aus drei Mitarbeitenden. Später kam eine vierte Person zur Unterstützung hinzu. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor war die Tatsache, dass aufseiten der Bauherrschaft alle drei Mitarbeitenden seit 2010 bis fast zum Projektende dabei blieben.



Daniel Issler
Geschäftsführer und Gesamtprojektleiter
(seit 2010)

Lynn Lee
Teamassistentin
(seit 2018)

Julie Stucki
Leiterin Kommunikation
(seit 2010)

Fabienne Chappuis
Stellvertretende Gesamtprojektleiterin
(von 2010 bis Mai 2022)

Möglichst gute Einbindung aller Beteiligten

Für die Projektierung wurde das Projekt geografisch, entsprechend den Gemeinden, in sechs Teilprojekte gegliedert. Jedes der Teilprojekte wurde von einem interdisziplinären Planerteam bearbeitet.

Die Planerinnen und Planer dieser Teams verfügten über Kompetenzen in den Fachbereichen Städte-, Bahn- und Tiefbau, Ingenieurbau sowie Verkehrsplanung. Übergeordnete Themen wurden auf der gesamten Strecke von fünf Querschnittsmandaten – Bahntechnik und Betrieb, Gestaltung, Raumdaten, Umwelt, Verkehr – übernommen.

Als Unterstützung der Gesamtprojektleitung wurden Stabsstellen für das Projektmanagement, die juristische Unterstützung und die Kommunikation eingerichtet. Zu weiteren Fragestellungen wurden nach Bedarf zusätzliche Expertinnen und Experten sowie Fachdelegationen von Organisationen wie Behindertenverbänden, Pro Velo und Fussverkehr Schweiz beigezogen.

Regelmässige Sitzungen mit Gemeinden

Mittels regelmässiger Fachdelegations-sitzungen wurde der Arbeitsstand mit den verschiedenen Anspruchsgruppen abgeglichen und konkretisiert.

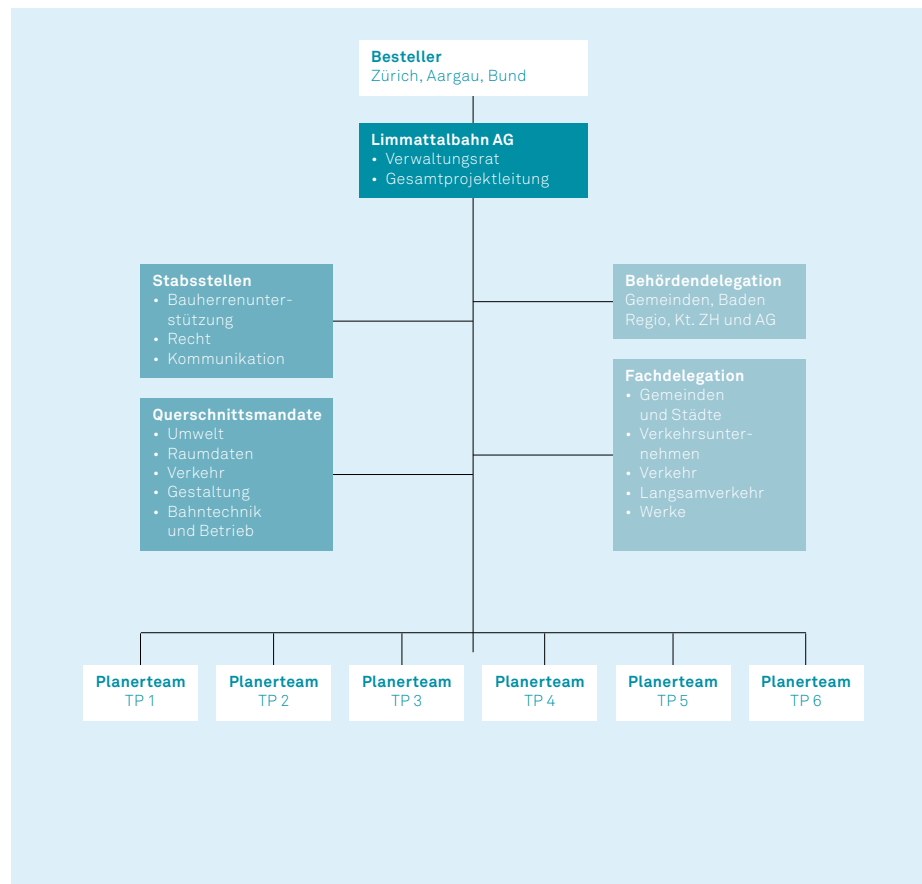
An runden Tischen wurden die Vertreterinnen und Vertreter der Politik, der Behörden und der Fachverbände zusammgeführt und über den aktuellen Planungsstand informiert. Die Projektierungsorganisation stellte sich kritischen Fragen und nahm Rückmeldungen entgegen, die in die Projektierung einflossen. Damit konnte das Verständnis für die gefundene Lösung massgeblich gefördert und die Unterstützung in der Bevölkerung gestärkt werden.

Für die Knotengestaltung wurden zudem pro Teilprojekt Workshops durchgeführt, um optimale Voraussetzungen für die Limmattalbahn wie auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen und die Leistungsfähigkeit beider Verkehrsmittel sicherzustellen. Verbesserungspotenzial für den Fuss- und den Veloverkehr wurde entlang der Hauptachsen sowie quer zum Trasse und insbesondere zur besseren Erreichbarkeit der Haltestellen ermittelt.



Periodische Zwischenprüfungen

In verschiedenen Zwischenrunden wurden die Arbeitsergebnisse mit Expertinnen und Experten begutachtet und anschliessend optimiert und verfeinert. Periodisch wurden die verschiedenen Planungsstände (Projektkonzept, Vorprojekt, Bauprojekt) allen Anspruchsgruppen (Gemeinden, Kantone, Fachstellen) zur Stellungnahme unterbreitet. Die Rückmeldungen wurden so weit wie möglich berücksichtigt.



So war das Projekt während der Planungsphase von 2010 bis 2016 organisiert.

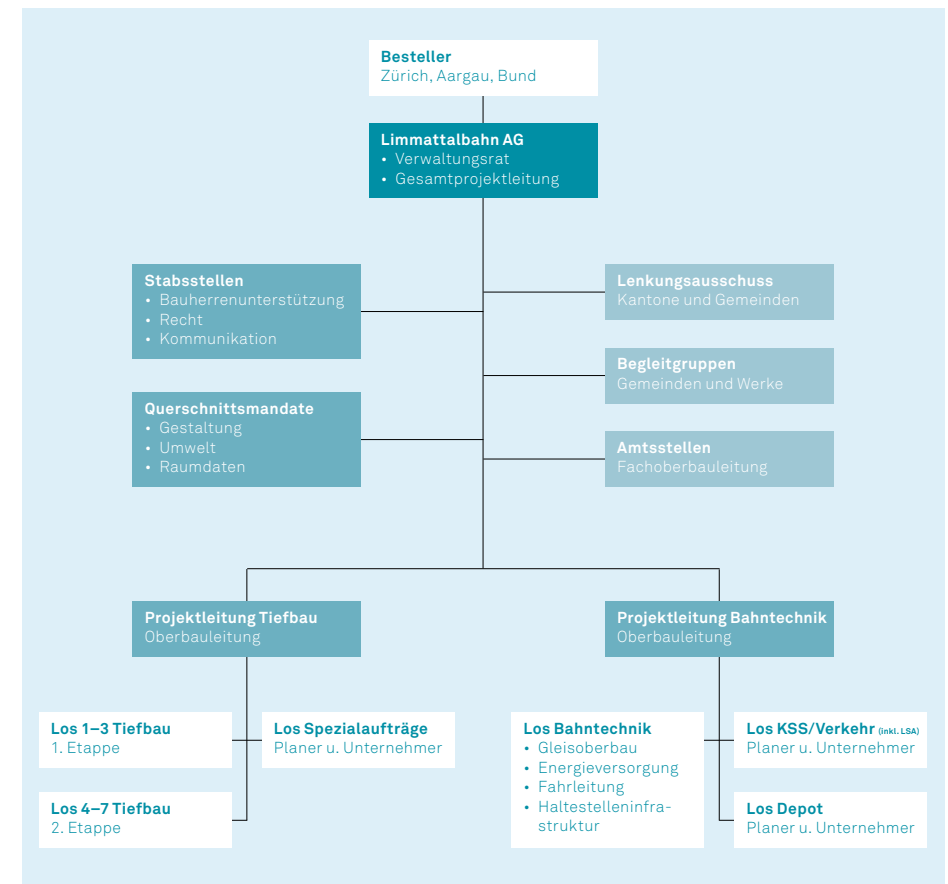
Neuorganisation während des Baus

Für die Realisierungsphase wurden die Stabsstellen und Querschnittsmandate grösstenteils beibehalten. Zusätzlich wurden auf Stufe Bauherrschaft mit der Projektleitung Tiefbau und Bahntechnik zwei neue Funktionen definiert. Diese Rollen wurden ebenfalls durch externe Firmen wahrgenommen und beinhalten die Oberbauleitung und die Koordination der Lose. Die Behördendelegation wurde in einen Lenkungsausschuss

übergeführt, welcher halbjährlich eine Sitzung abhielt. Der Beizug der Amtsstellen erfolgte in der Funktion als Fachoberbauleitung.

Tiefbau konventionell – Bahntechnik funktional

Die sieben Tiefbaulose wurden konventionell und die vier Bahntechniklose funktional ausgeschrieben. Die weiteren Arbeiten, wie auch der gesamte Bau des Depots, wurden konventionell vergeben.



So war das Projekt während der Realisierungsphase von 2017 bis 2022 organisiert.

Beteiligte Unternehmen

Bauherrenunterstützung	Stabsstellen <ul style="list-style-type: none"> • TBF + Partner AG
Recht	<ul style="list-style-type: none"> • Brüngger Mattenberger Rechtsanwälte • Scherler + Siegenthaler Rechtsanwälte AG
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • C-Matrix Communications AG • TATIN Design Enterprises

Gestaltung	Querschnittsmandate <ul style="list-style-type: none"> • 10:8 Architekten GmbH • stadt raum verkehr • Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG
Raumdaten	<ul style="list-style-type: none"> • Acht Grad Ost AG
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> • SC+P Sieber Cassina + Partner AG • Grolimund + Partner AG

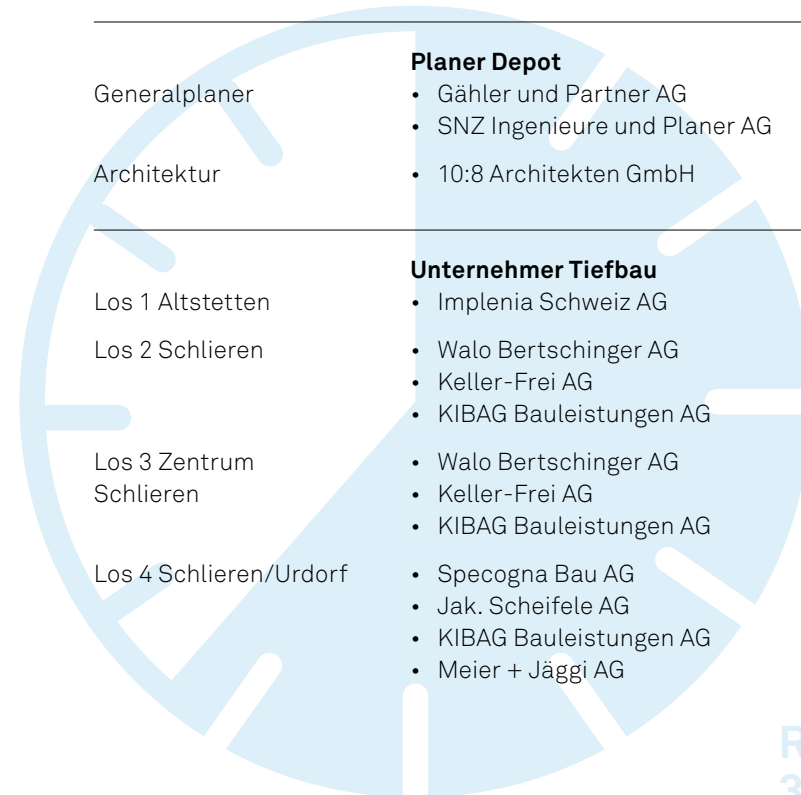
Projektleitung (Oberbauleitung)	Planer Tiefbau <ul style="list-style-type: none"> • JAUSLIN STEBLER AG
Los 1 Altstetten	<ul style="list-style-type: none"> • Gruner Wepf AG • Basler & Hofmann AG • SNZ Ingenieure und Planer AG
Los 2 Schlieren	<ul style="list-style-type: none"> • Ingenieurbureau Heierli AG • B+S AG • WKP AG • Preisig AG
Los 3 Zentrum Schlieren	<ul style="list-style-type: none"> • Basler & Hofmann AG • Gruner Wepf AG • SNZ Ingenieure und Planer AG
Los 4 Schlieren/Urdf	<ul style="list-style-type: none"> • Gruner Wepf AG
Los 5 Dietikon Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Basler + Hofmann AG
Los 6 Dietikon West	<ul style="list-style-type: none"> • dsp Ingenieure und Planer AG • EBP Schweiz AG • Rapp Infra AG

Los 7 Spreitenbach/ Killwangen	<ul style="list-style-type: none"> • Gähler und Partner AG • SNZ Ingenieure und Planer AG • ACS Partner AG
Fertigbetonelemente	<ul style="list-style-type: none"> • SNZ Ingenieure und Planer AG

Projektleitung (Oberbauleitung)	Planer Bahntechnik <ul style="list-style-type: none"> • Emch+Berger AG • ingenta ag • Enotrac AG • Signon Schweiz AG
Verkehr/Kreuzung Schiene – Strasse	<ul style="list-style-type: none"> • EBP • Rudolf Keller & Partner AG • tribus Verkehrsplanung AG

Generalplaner	Planer Depot <ul style="list-style-type: none"> • Gähler und Partner AG • SNZ Ingenieure und Planer AG
Architektur	<ul style="list-style-type: none"> • 10:8 Architekten GmbH

Los 1 Altstetten	Unternehmer Tiefbau <ul style="list-style-type: none"> • Implenia Schweiz AG
Los 2 Schlieren	<ul style="list-style-type: none"> • Walo Bertschinger AG • Keller-Frei AG • KIBAG Bauleistungen AG
Los 3 Zentrum Schlieren	<ul style="list-style-type: none"> • Walo Bertschinger AG • Keller-Frei AG • KIBAG Bauleistungen AG
Los 4 Schlieren/Urdf	<ul style="list-style-type: none"> • Specogna Bau AG • Jak. Scheifele AG • KIBAG Bauleistungen AG • Meier + Jäggi AG



Reisezeit
37 Minuten

Beteiligte Unternehmen

Los 5 Dietikon Ost	<ul style="list-style-type: none"> • Jak. Scheifele AG • Specogna Bau AG • KIBAG Bauleistungen AG • Meier + Jäggi AG
Los 6 Dietikon West	<ul style="list-style-type: none"> • Strabag AG • Cellere Bau AG
Los 7 Spreitenbach/ Killwangen	<ul style="list-style-type: none"> • Aarvia Bau AG • H. Graf AG • Hubschmid Erdbau AG • Rothpletz, Lienhard + Cie AG
Fertigbetonelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Element AG Schweiz
Baumlieferung und Pflanzarbeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Graf Gartenbau AG
Rodungen 1. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • Baum und Garten AG
Rodungen 2. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • Fällag AG
Verkehrsdienst	<ul style="list-style-type: none"> • Kroo Security AG
Öffentliche Beleuchtung 1. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • LETECH AG
Öffentliche Beleuchtung 2. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • Kummler+Matter EVT AG
Temporäre Markierungen	<ul style="list-style-type: none"> • Trauffer AG Markierungen

Unternehmer Bahntechnik

TU Gleisoberbau	<ul style="list-style-type: none"> • WALO Bertschinger AG • Carlo Vanoli AG
TU Haltestellen- infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • BURRI public elements AG
TU Fahrleitung	<ul style="list-style-type: none"> • Furrer + Frey AG
TU Energieversorgung	<ul style="list-style-type: none"> • Arnold AG
Perronüberdachungen Dietikon	<ul style="list-style-type: none"> • Wüst Metallbau AG • mmcité+ a.s.

Seilleuchten	<ul style="list-style-type: none"> • BURRI public elements AG
Definitive Markierungen 1. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • Karl Morf AG
Definitive Markierungen 2. Etappe, Los 4–5	<ul style="list-style-type: none"> • Karl Morf AG
Definitive Markierungen 2. Etappe, Los 6–7	<ul style="list-style-type: none"> • Trauffer AG Markierungen
Lichtsignalanlagen Stadt Zürich	<ul style="list-style-type: none"> • Bergauer Signalbau AG
Lichtsignalanlagen Kanton Zürich 1. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • VR AG
Lichtsignalanlagen 2. Etappe, Los 4	<ul style="list-style-type: none"> • VR AG
Lichtsignalanlagen 2. Etappe, Los 5–7	<ul style="list-style-type: none"> • Yunex AG
Signalisation 1. Etappe	<ul style="list-style-type: none"> • Signal AG
Signalisation 2. Etappe, Los 4–6	<ul style="list-style-type: none"> • Signal AG
Signalisation 2. Etappe, Los 7	<ul style="list-style-type: none"> • Robert Wild AG

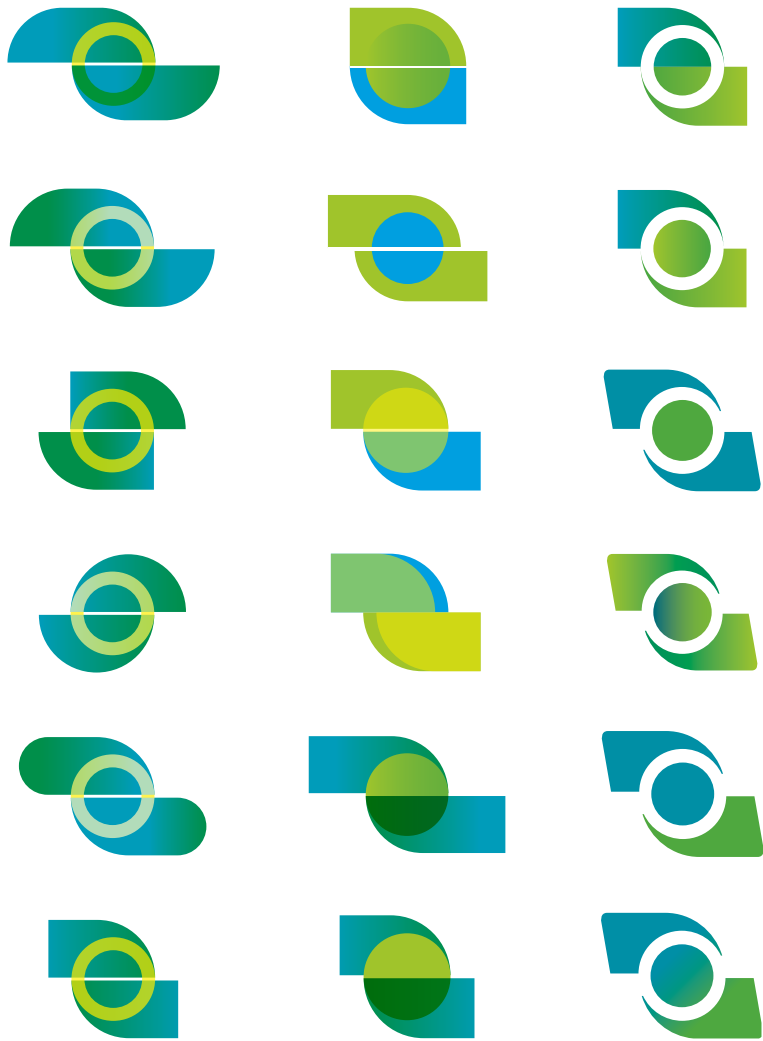
Unternehmer Depot

Baumeister Hoch- und Tiefbau	<ul style="list-style-type: none"> • Anliker AG Bauunternehmung • Richi AG
Stahlbau/Gebäudehülle	<ul style="list-style-type: none"> • H. Wetter AG • Surber Metallbau AG
Elektroanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Jaisli-Xamax AG
Heizungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Engie Services AG
Lüftungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Bouygues E&S Intec Schweiz AG
Sanitäranlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Bouygues E&S Intec Schweiz AG

92%
Eigentrassee

Kommunikation und Ausführung





Offen über den Einsatz der Steuergelder informieren

Die Kommunikation hatte einen grossen Stellenwert bei der Limmattalbahnhof AG. Im vierköpfigen Team der Gesamtprojektleitung kümmerte sich eine Person um alle Kommunikationsfragen.

Da die Limmattalbahnhof von den Kantonen Zürich und Aargau finanziert wurde und im Rahmen des Agglomerationsprogramms auch Bundesgelder erhielt, sollte die Öffentlichkeit und damit alle Bürgerinnen und Bürger erfahren, wie ihre Steuergelder eingesetzt werden. Die grösste kommunikative Herausforderung bestand darin, die Bedürfnisse und Ansprüche von verschiedenen Seiten möglichst unter einen Hut zu bringen und gleichzeitig dieses komplexe Grossprojekt verständlich für die einzelnen Anspruchsgruppen zu erklären.

Projektleitung nahm Kritik und Ängste ernst

Dass ein solch umfangreiches Projekt Fragen, Kritik und vielleicht sogar Angst auslöst, ist verständlich. Die Gesamtprojektleitung nahm diese Anliegen immer ernst und versuchte, Fragen so präzise wie möglich zu beantworten. Aktives Mitmachen und konstruktive Kritik können ein Vorhaben besser machen – so war es zumindest bei der Limmattalbahnhof. Manche Menschen hatten Angst, was der Bau der Limmattalbahnhof für Auswirkungen haben werde. Die Limmattalbahnhof AG



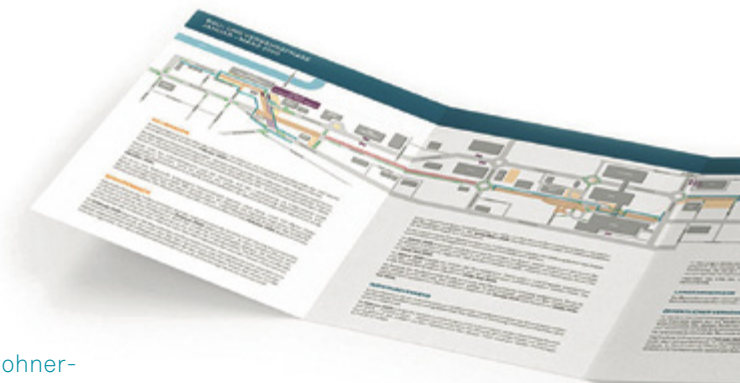
150'000 E-Mails
von Gesamtprojektleitung
versendet



versuchte stets, so transparent wie möglich aufzuzeigen, was das Projekt für das Limmattal bedeutet – und dass es in der Summe mehr Vor- als Nachteile bringt.

Basisplattform für die Projektkommunikation war die Website www.limmattalbahnhof.ch. Auch die periodisch erscheinenden Newsletter, Anwohnerinfos und Medienmitteilungen waren auf der Website abrufbar. Die Anwohnerinfos zu den Bauarbeiten der aktuellen Bauphase wurden direkt als Flyer in die betroffenen Haushalte verteilt. Informationen über Infoveranstaltungen und Events wie die Einweihung von Teilprojekten wurden nicht nur über die Website, sondern auch über Inserate und Medienberichte vornehmlich in den Lokalzeitungen verbreitet. Zusätzlich konnten sich Interessierte über den Twitterkanal informieren.

Zudem stand der Bevölkerung ein betreuter Infopavillon mit kleiner Ausstellung zur Verfügung. Während der ersten Bauetappe stand dieser auf dem Stadtplatz Schlieren, während der zweiten Bauetappe beim Bahnhof Dietikon. Eine weitere Aufgabe war die Beantwortung von Anfragen, vor allem im Zusammenhang mit Nacharbeiten auf den Intensivbaustellen in den Zentren von Schlieren, Dietikon und Zürich Altstetten.



Gut zu wissen

- 24 e-Newsletter
- 46 übergeordnete Anwohner-schreiben
- zahlreiche lokale Anwohnerinfos
- 66 Medienmitteilungen
- 857'165 Website-Aufrufe
- 237'342 Website-Nutzende
- Fast 7'000 Medienberichte

475 Tweets

100'000 m² Land freihändig erworben

Da die Limmattalbahn grösstenteils auf einem eigenen Trassee fährt, musste links und rechts der Strecke vielerorts Land erworben werden. Zudem waren Dienstbarkeitsregelungen für Fahrleitungsmasten oder Wandanker nötig. Insgesamt wurden 104'000 Quadratmeter Land erworben.

Darin enthalten sind auch die 13'000 Quadratmeter für das Depot sowie die Depot-Zufahrtstrecke von 4'000 Quadratmetern. Daraus resultierten insgesamt 569 einzelne Landerwerbsfälle mit rund 400 verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern. Damit das Projekt mit den Direktbetroffenen möglichst gut abgestimmt war, wurde frühzeitig der Kontakt gesucht, um Lösungen zu suchen.

400 Einzelgespräche mit Landeigentümern

Nach Abschluss des Vorprojekts fanden ab Frühjahr 2012 während vier Monaten rund 400 Einzelgespräche statt. Dieser

Aufwand hat sich gelohnt, da häufig das Projekt im Kleinen verbessert werden konnte und gleichzeitig alle Eigentümerinnen und Eigentümer transparent über ihre rechtlichen Möglichkeiten ins Bild gesetzt wurden.

Von den insgesamt 569 Landerwerbsfällen konnte im Laufe des Plangenehmigungsverfahrens und danach in praktisch allen Fällen eine freihändige Regelung gefunden werden. Einzig fünf Fälle wurden an die Schätzungskommission zur Entscheidung über die Höhe des Landpreises übergeben.

«Dank der Limmattalbahn verbessern sich die Anbindungen an die Nachbargemeinden sowie ans S-Bahn-Netz. Das ist eine Voraussetzung für die weitere Entwicklung Spreitenbachs.»

Markus Mötteli
Gemeindepräsident Spreitenbach



Einheitliche Gestaltung und Identität

Über das gesamte Projekt wurde mit wenigen prägnanten Elementen eine durchgehende gestalterische Identität aufgebaut. Sie verankert die Limmattalbahn als neues Verkehrsmittel selbstbewusst und selbstverständlich im Siedlungsraum Limmattalbahn.



Ziel ist es, entlang der Limmattalbahn-Hauptachse einen hochwertigen, städtischen Strassenraum als Rückgrat für die künftige Limmattalstadt zu schaffen. Um dies zu erreichen, wurde auf der Talhauptachse Zürcher-/Badenerstrasse ein symmetrischer Strassenquerschnitt aufgebaut. Dort verkehrt die Limmattalbahn auf Eigentrassee und in Mittellage und tritt so als öffentliches Verkehrsmittel prominent in Erscheinung.

Durch seinen leichten Höhenversatz tritt das mehrheitlich begrünte Eigentrassee gleichfalls als verbindendes Gestaltungselement in Erscheinung.

Bäume spielen als prägende Grünelemente eine zentrale Rolle für das Erscheinungsbild der Limmattalbahn. Die gesamte Strecke wird von einer Baumallee begleitet, die den neu gestalteten Strassenraum aufwertet und ihm einen städtischen Charakter verleiht.

Die Haltestellen bilden über die gesamte Perronlänge eine gestalterische Gesamtkomposition. Hauptelemente sind die überdachten Wartebereiche und die Geländer, welche die Perrons vom Strassenraum trennen.

Ersatz und Anpassungen von Kunstbauten

Für die Erstellung des Trassees waren teilweise der Ersatz und Anpassungen von Kunstbauten erforderlich. Neben kleineren Anpassungen von Stützmauern, Mauern im Rahmen von Grundstücksanpassungen oder Anpassungen betreffend Anprallschutz wurden mehrere grössere Kunstbauten neu erstellt. Um die Zusammengehörigkeit der verschiedenen Bauwerke zu erkennen, wurde die gleiche Formensprache verwendet.

Vier spektakuläre Einzelbauwerke



Der Färberhüslitunnel ist der einzige Tunnel der Limmattalbahn. Er verbindet das Gebiet Reitmen mit dem Spital Limmattal sowie der Kantonsschule Limmattal.



95'000

Tonnen
Belag

Links: Um das Zentrum Dietikons vom Verkehr zu entlasten, unterquert der Durchgangsverkehr mit einer neuen Unterführung die Kreuzung.

Rechts oben: Während die Limmattalbahn oberirdisch verkehrt, wird der Individualverkehr auf der Mutschellenstrasse unter der Tramlinie durchgeführt.

Rechts unten: Bevor die Limmattalbahn zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach abzweigt, taucht sie in einem über 200 Meter langen Rampenbauwerk ab und unterquert anschliessend die Fahrspur.



Geringe Umweltbelastung und Ausgleichsmassnahmen

Das neue Trasse der Limmattalbahn quert sehr unterschiedlich genutzte Gebiete. Je nach Ort wirkt sich dies anders auf die Umwelt aus. Manche Massnahmen haben die Lebensräume von Menschen, Tieren und Pflanzen nur während des Baus beeinflusst, andere für immer.



Die nördlich des Spitals Limmattal von der Baustelle belegten Flächen beim Färberhüslitunnel wurden nach Abschluss der Bauarbeiten zu wertvollen Grünflächen für Mensch und Natur gestaltet.

Der Einfluss der neuen Bahnlinie auf die Umwelt wurde mittels umfangreicher Untersuchungen bestimmt und das Projekt so ausgestaltet, dass die Umweltbeeinflussungen unter Berücksichtigung aller Aspekte möglichst gering ausfielen. Zum Schutz der Umwelt wurde eine grosse Anzahl an Vorgaben erlassen. Als Kompensation für die negativen Einflüsse realisierte die Limmattalbahn AG zusätzliche Umweltprojekte in der Region. Während der gesamten Bauphase begleitete ein Team von Umweltspezialistinnen und -spezialisten sämtliche Bauarbeiten der Limmattalbahn.

Limmattalbahn benötigt 13 Hektaren Fläche

Die Limmattalbahn wird dauerhaft 13 Hektaren Fläche beanspruchen. Davon sind fast drei Viertel bereits befestigte Flächen. Darüber hinaus wurden hauptsächlich an die Strassen angrenzende Grünflächen für die Strassenverbreiterungen und Ackerflächen im Niederfeld beansprucht. Der Verlust an Lebensräumen wurde mit dem Projekt wieder kompensiert. So fährt die Limmattalbahn auf grossen Strecken auf einem Grüntrasse, das mit einem Schotterrasen begrünt ist. Weil dadurch nicht sämtliche Verluste kompensiert werden konnten, wurden zusätzliche Projekte als Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erarbeitet. Die wichtigsten Projekte wurden beim Depot, beim Färberhüslitunnel und in Oetwil an der Limmat umgesetzt.

Rücksicht auf Tiere

Zur bestmöglichen Schonung der von den Bauarbeiten betroffenen Lebensräume wurde der Platzbedarf der Baustelle auf das notwendige Minimum beschränkt. Auch der Bauablauf wurde auf die Ansprüche der Tiere abgestimmt. Die Arbeiten im Gewässer erfolgten ausserhalb der Laichzeiten der Fische. Bäume wurden ausserhalb der Brutzeiten der Vögel gefällt. Für Reptilien wurden bereits während der Bauarbeiten neue Lebensräume in Form von Steinstrukturen und Asthaufen erstellt.



Der Aussenraum des Depots umfasst eine Regenwasserversickerungsanlage, grössere Magerwiesenflächen, Sandhaufen mit Wildbienen sand, Steinhaufen für Eidechsen und Mauswiesel sowie diverse neue Bäume. Das Dach wurde bepflanzt und strukturreich gestaltet.



In Oetwil an der Limmat wird das Limmatufer ökologisch aufgewertet.



Acht Stadtbahnfahrzeuge für die Limmattalbahn

Die Limmattalbahn ist als doppelspurige Meterspurbahn konzipiert, auf der Zweirichtungsfahrzeuge verkehren. Diese sind einem Tram der Stadt Zürich ähnlich, können aber in beide Richtungen fahren.

Für den Betrieb benötigt die Aargau Verkehr AG als Betreiberin der Limmattalbahn mindestens sechs Fahrzeuge, wobei die zwei weiteren Fahrzeuge als Reserve für kurzfristige Ausfälle, geplante Unterhaltsarbeiten und zu Ausbildungszwecken dienen.

Die von Stadler Rail gebauten Fahrzeuge des Typs «Tramlink» sind Zweirichtungsfahrzeuge, die sowohl auf der Strecke der Limmattalbahn als auch auf jener der Bremgarten-Dietikon-Bahn fahren können. Darum können sich die beiden Bahnen im Zentrum von Dietikon das Trasse teilen. Dank des Verzichts auf Wendeschlaufen an den Endhaltestellen wird Platz gespart. Weiter haben Zweirichtungsfahrzeuge Vorteile bei Störfällen und können flexibel eingesetzt werden.

262 Passagiere in sieben Wagenkästen

Insgesamt bieten die Tramlink-Fahrzeuge der Limmattalbahn Platz für 262 Passagiere, davon sind 84 Sitzplätze. Ein Fahrzeug mit seinen sieben Wagenkästen hat eine Gesamtlänge von 44,1 Metern. Geplant ist, dass die Tramlink-Fahrzeuge

Gut zu wissen

- Fahrzeugbreite: 2,40 m
- Fahrzeuglänge: 44,1 m
- Fahrzeugtyp: Zweirichtungsfahrzeug
- Zweispannungsfahrzeug: 600 V/1200 V
- Durchschnittliche Geschwindigkeit: 22 h/km
- Maximale Geschwindigkeit: 60 h/km
- Spurweite: 1000 mm (Meterspur)

die nächsten 30 bis 40 Jahre für die Limmattalbahn im Einsatz stehen. Die Fahrzeuge sind durchgehend niederflurig gebaut und mit Schiebetritten ausgerüstet. Somit ist ein niveaugleicher Einstieg gewährleistet.

WLAN, Steckdosen und Frischluft

Alle Fahrzeuge sind mit WLAN und Steckdosen ausgestattet und die Sitze sind mit einem Stoff bezogen. Drei Klimaanlage im Fahrgastraum sorgen dafür, dass eine angenehme Temperatur herrscht. Über Luftkanäle werden alle Wagenkästen gleichmässig mit frischer Luft versorgt.



Streckenlänge in km

13,4

Impressum

Redaktion

- Limmattalbahn AG
- 10:8 Architekten GmbH
- JAUSLIN STEBLER AG
- SC+P Sieber Cassina + Partner AG
- C-Matrix Communications AG
- TATIN Design Enterprises

Konzeption, Gestaltung

- TATIN Design Enterprises

Fotos

- bürobureau GmbH

«Das Verkehrsaufkommen im dynamisch wachsenden Limmattal muss mit dem öffentlichen Verkehr im Verbund mit einer intelligenten Verkehrsführung bewältigt werden. Nur so entsteht ein Lebensraum, in dem sich alle wohlfühlen: Bevölkerung und Unternehmen.»

Markus Bärtschiger
Stadtpräsident Schlieren



