

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: [7]: Dietikon : eine Stadt schafft sich ihr Profil

Artikel: Zusammenhang : die Bandstadt Limmattal
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123523>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

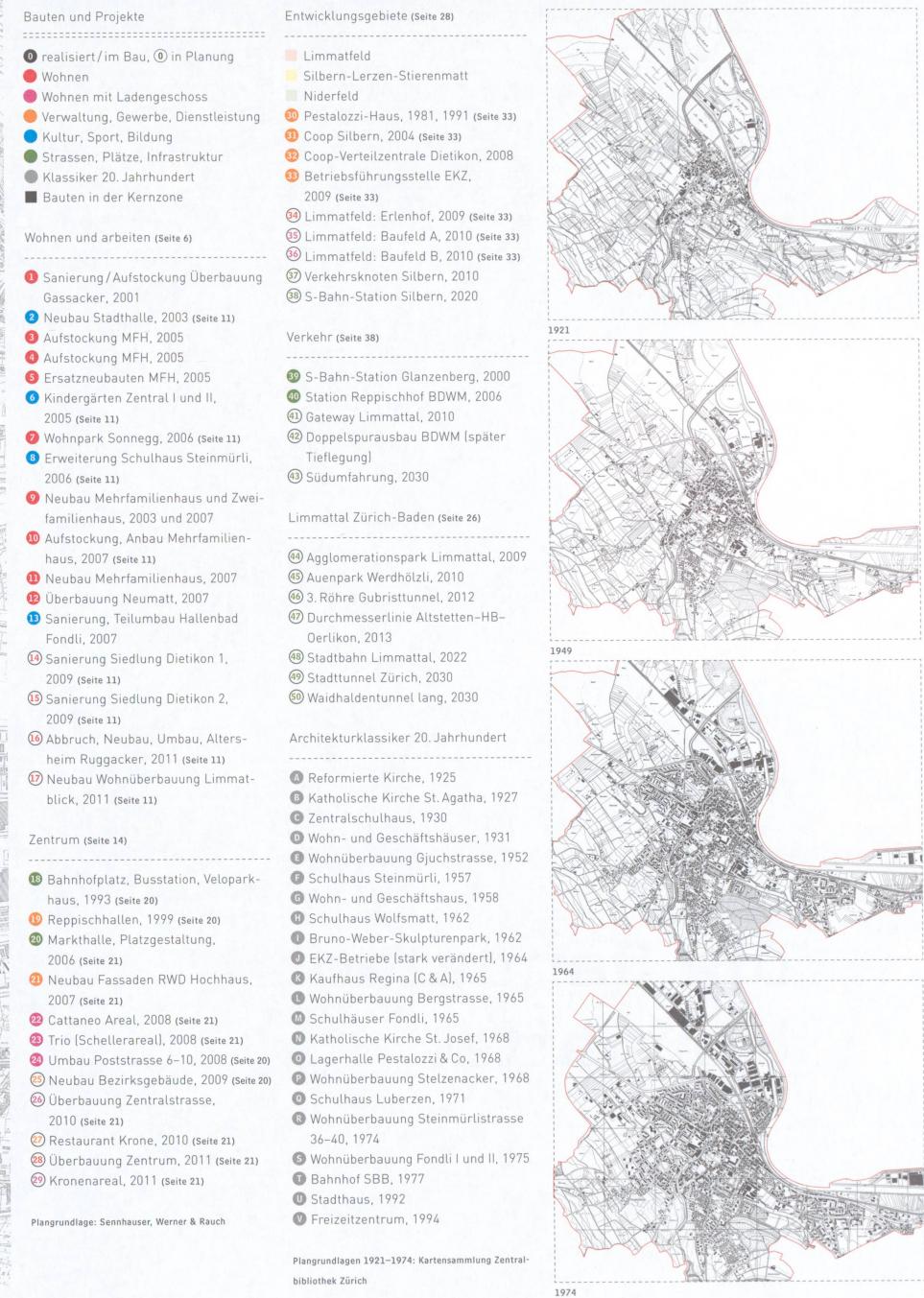
Terms of use

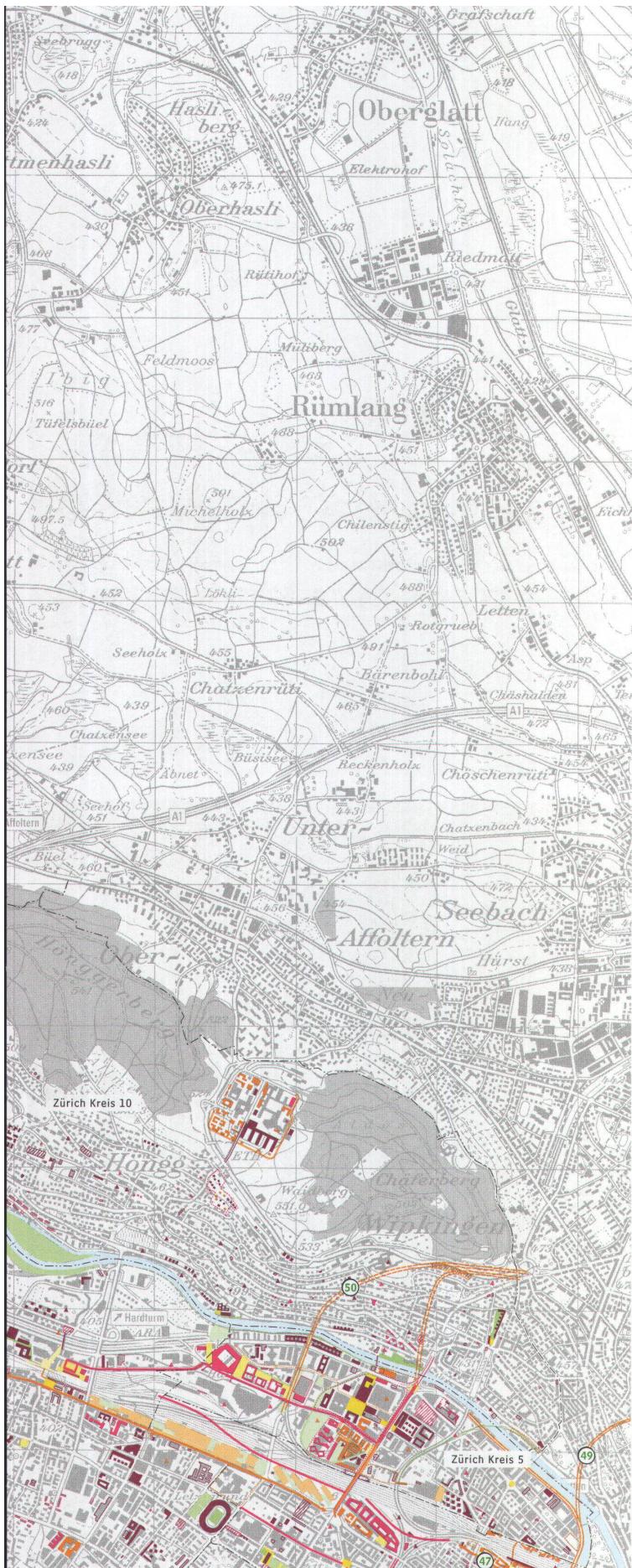
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

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







Bauten und Projekte im Limmattal

- Neubauten, realisiert seit 1995
- konkrete Projekte
- weitere Projekte und Gerüchte
- Umstrukturierungen, seit 1995
- konkret projektierte Umbauten
- weitere Umbauprojekte und Gerüchte
- konkrete Baufelder Gebietsplanung
- weitere Baufelder und Gerüchte
- Projektperimeter konkret
- Projektperimeter Gerüchte
- Planungsperimeter
- Perimeter konkrete Planungen
- Perimeter Planungsgerüchte
- öffentliche Plätze
- Projekte für öffentliche Plätze
- weitere Projekte, Gerüchte für Plätze
- Grünräume
- geplante Grünräume
- weitere Projekte für Grünräume
- Bahnlinie konkrete Planung
- Bahnlinie weitere Planung
- Straßen realisiert
- Straßen konkrete Planung
- Straßen weitere Planung

Infrastrukturbauten in Dietikon

- > Verkehrsknoten Silbern [37](#) Seite 38
- > Gateway Limmattal [11](#) Seite 38
- > Tieflegung BDWM [42](#) Seite 38

Infrastrukturbauten im Limmattal

- > Agglomerationspark Limmattal [44](#)
Ein vom Bund bewilligtes Modellvorhaben erschliesst den Flussraum und wertet ihn auf. Eine vernetzte Kette von Freiräumen soll einen Ausgleich in der dicht besiedelten Agglomeration schaffen. Ziel ist, auch die Parks als Freiraum zu sichern. Die Wohn- und Lebensqualität soll verbessert und der Fluss als verbindendes und identitätsstiftendes Element bewusst gemacht werden. Realisierung ab 2009, Kosten: CHF 10,5 Mio.
- > Auenpark Werdhölzli [45](#)
Die Limmat wurde in einen Kanal gezwungen, jetzt soll sie mehr Platz erhalten. Der Hochwasserdamm wird landeinwärts versetzt, im ausgeweiteten Flussbett entsteht eine natürliche Flusslandschaft mit Kiesbänken und einer natürlichen Veränderung. Der Auenwald wird in den Kreislauf eingebunden. Eröffnung: 2010, Kosten: CHF 4 Mio.
- > Gubristtunnel [46](#)
Staus sind auf der Nordumfahrung A20 häufig. Abhilfe schaffen sollen der Ausbau von vier auf sechs Spuren und die dritte Tunnelröhre durch den Gubrist. Der Bundesrat hat das generelle Projekt genehmigt. Eröffnung: 2012, Kosten: CHF 890 Mio.
- > Durchmessertlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon [47](#)
Die neue Bahnlinie von Altstetten über den neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse durch den Weinbergtunnel nach Oerlikon ist bereits im Bau. Eröffnung: 2013, Kosten: CHF 1,5 Mrd.
- > Stadtbaum Limmattal [48](#)
Die Gemeinden und die Kantone Zürich und Aargau haben sich auf den Bau einer Stadtbahn geeinigt. In den Richtplänen der Kantone ist sie enthalten, ebenso in den Agglomerationsprogrammen (Seite 38). Erste Etappe: vom Bahnhof Altstetten bis Schlieren. Zweite Etappe: Dietikon-Killwangen-Baden, entweder als Verlängerung der Bremgarten-Dietikon-Bahn (mit Dietikon als Umsteigebahnhof für Reisende nach Zürich) oder als Stadtbahn. Wie die Bahn nach Baden kommt, wird derzeit untersucht. Dritte Etappe: die Lückenschliessung zwischen Schlieren und Dietikon. Eröffnung der letzten Etappe: um 2022, Kosten: CHF 515 Mio.
- > Stadtunnel Zürich samt Zubehör [49](#)
Noch fehlt in Zürich eine Zusammenführung der Autobahnen. Zuerst wollte man sie mit dem Ypsilon bewerkstelligen, nun soll der Stadtunnel endlich die Lücke zwischen der Allmend Brunau (A3) im Süden und Wallisellen (A1) im Norden schliessen. Von der Allmend Brunau bis zum HB liegt der Tunnel unter dem Flussbett der Sihl, dann gräbt er sich durch den Zürichberg. Ein Ast führt entlang dem Sihlquai auf die bestehende Brücke über der Hardstrasse und von dort weiter über die Pfingstweidstrasse zum Hardturm und zum Autobahnanschluss. Eröffnung: um 2030, Kosten: CHF 2,2 Mrd.
- > Waidhaldentunnel lang [50](#)
Die beiden Wachstumsgebiete Limmattal und Zürich Nord werden durch den neuen <Waidhaldentunnel lang> verbunden. Vom Bucheggplatz führt er zum Hardturm-Bahnviadukt, unter den man eine Autoröhre einhängen will, und schliesst an die Duttweiler Brücke an. Die bestehende Hardbrücke wird für den Westast und den öffentlichen Verkehr gebraucht, aber nicht mehr für den Individualverkehr. Eröffnung: um 2030, Kosten: CHF 350 Mio.



1



2

Zwischen Baden und Zürich ist in den vergangenen fünfzig Jahren eine Bandstadt entstanden. An den grossen Infrastrukturen von Bahn und Strasse klumpeten sich die Siedlungen zusammen, aus den Bauerndörfern wurde eine Agglomeration. Hier leben heute gleich viele Menschen wie in der Stadt Bern. Es sind die Infrastrukturen, die hier Stadtgeschichte geschrieben haben.

• Dieses Heft handelt von Dietikon, doch das genügt nicht. Wer von Dietikon spricht, muss über das Limmattal reden. Zwischen Baden und Zürich ist seit 1950 die Bandstadt Limmattal entstanden. Bandstadt? Es ist nicht die geplante Entwicklung, wie sie Soraia y Matas schon 1882 vorstellt und die auch Le Corbusier in seinen «Les trois établissements humains» von 1945 wieder aufnahm, sondern das bekannte Muster aus dem schweizerischen Mittelland. Das nie ausgesprochene Bauprogramm lautet: Aus den Dörfern wird Agglomeration. Die Bandstadt ist das Ergebnis der Topografie. Die bewaldeten Hängeschränken das Bauen ein. Im Talboden entstanden die Industrie und die grossen Wohnbauten, an den Hängen die Einfamilienhausquartiere. Das Ergebnis ist eine lineare Entwicklung. Der Fluss ist die ursprüngliche Kraftlinie, und er bestimmte die Richtung; ein natürlicher Vorgang.

Der Motor ist die Eisenbahn

Doch die Geschichte dieser Bandstadt muss als Geschichte der Infrastrukturen erzählt werden, die hier entstanden sind. Sie dienen nicht der Limmatstadt allein, sondern sind Verbindungen in weiter gespannten Netzen. Darin ist der eine Knoten immer die Stadt Zürich, der andere kann Baden sein, doch nur zum Teil. Denn erst in Basel oder Bern folgen Knoten von einer vergleichbaren Bedeutung wie Zürich. Die Bandstadt Limmattal wurde 1847 von der Schweizerischen Nordbahn gegründet. Am 9. August nahm sie die Strecke von Baden nach Zürich in Betrieb, die Spanisch-Böttli-Bahn. 1856 folgte die Verlängerung nach Brugg und – später – weiter. Damit wurde das Limmattal zu einer der wichtigsten Verkehrsachsen des Landes. Die Klus von Baden hatte es ausgemacht: Für die Bahn war hier der bequemste Weg nach Westen. Schrittweise wurde der Bahnkorridor ausgebaut: 1861 die Doppelspur Zürich–Turgi, 1864 die Bahn durchs Säuliamt von Zürich-Altstetten über Affoltern am Albis nach Zug, 1902 die Bremgarten–Dietikon-Bahn, 1925 die Elektrifizierung Zürich–Olten, 1975 die Heitersberglinie, 1990 die Betriebsaufnahme der Zürcher S-Bahn, 2000 die Eröffnung der Station Glanzenberg.

Der Fall Spreitenbach

In Bewegung kam die Bandstadt Limmattal in den Sechzigerjahren. Der grosse Rangierbahnhof in der Ebene von Spreitenbach schnitt ein grosses Stück Landwirtschaftsland mitten aus dem Tal. Aus Bauernland wurde Bauland, und der durch Verkaufen reich gewordene Bauer ist heute noch eine Figur des Stammtischgesprächs. In Spreitenbach ist die Entwicklung besonders spektakulär. Der Ar-

chitekt Della Valle baute, ohne lange zu fragen, das erste Hochhaus; in der Bauordnung war es nicht vorgesehen. Das erste Shoppingcenter rückte 1970 das Bauerndorf auf die schweizerische Landkarte. Innerhalb eines Jahrzehnts wuchs Spreitenbach von 1000 auf 7000 Einwohner und ist damit jene Limmattalgemeinde, die am schnellsten gewachsen ist, doch die übrigen entwickelten sich ähnlich. Aber es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen rechts und links der Limmat. Rechts ist die besonnte Seite, wo der Wein wächst und die vermögenderen Menschen wohnen. Links hingegen haben sich die Industrie angesiedelt, die Einkaufszentren und die Logistikfirmen. Hier leben die im Durchschnitt weniger Gutgestellten, und der Ausländeranteil ist deutlich höher. Zürich rüstet auf und verdrängt die sozial Schwächeren an den Rand, ein Teil von ihnen zieht in die Bandstadt Limmattal.

Ein Teil der Autoschweiz

Der Motor der jüngsten Entwicklung ist das Auto. Beidseits der Limmat gab es eine Kantonsstrasse, doch die Autobahn hat die Verhältnisse gründlich verändert. Seit 1972 sind von Bern bis kurz vor Zürich alle Lücken geschlossen, die Schweiz wird zum Autoland, das Limmattal zur Durchfahrtsstrecke. Doch die Autobahn verläuft nicht linear, sie wird zum Ring ausgebaut. Das Weininger Kreuz ist das sichtbare Zeichen für den Wechsel im Denken der Planer: Um 1960 wollte man von einem Stadtzentrum zum andern fahren, was mit dem Ypsilon geschehen sollte, das auch ein Stück der Bandstadt Limmattal ist. Zwanzig Jahre später baute man die Umfahrung, den Gubrist und nun den Üetlibergtunnel. Die dritte Röhre am Baregg (2004), die Siggentaler Brücke und der Umfahrungstunnel von Ennetbaden machen es deutlich: Der östliche Teil des Aargaus gehört endgültig zum Millionenzürich. Ab dem 4. Mai 2009 kann man Zürich durch den Üetlibergtunnel auch im Süden umfahren. Doch ist die Bandstadt Limmattal noch lange nicht fertig. Der Metropolitanraum Zürich wächst und mit ihm die Bandstadt Limmattal. •

Kennzahlen Ende 2007 von West nach Ost

Rechts der Limmat	Einwohner	Ausländeranteil	Arbeitsplätze
Ennetbaden	2900	21 %	500
Wettingen	19 000	25 %	5900
Würenlos	5200	12 %	1600
Oetwil an der Limmat	2200	13 %	200
Geroldswil	4400	18 %	1600
Weiningen	4000	24 %	900
Unterengstringen	2900	19 %	500
Oberengstringen	6300	25 %	1000
Links der Limmat	Einwohner	Ausländeranteil	Arbeitsplätze
Baden	16 800	25 %	18 600
Neuenhof	7900	46 %	1500
Killwangen	1700	24 %	400
Spreitenbach	10 200	50 %	6100
Dietikon	22 300	39 %	10 700
Urdorf	9100	18 %	4800
Schlieren	13 300	41 %	10 100
Total Limmattal	128 200	28 %	64 400

Quelle: ZBV

1-2 Vom Verkehr geprägt: Strassen, durch-schnitten vom Rangierbahnhof, die Limmat, überbrückt von der Autobahn.