

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

**Artikel:** Verkehr : grosse Pläne, kleine Schritte  
**Autor:** Huber, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-123526>

### **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>**



# Grosse Pläne, kleine Schritte

Text: Werner Huber

Fotos: Dominique Marc Wehrli







Der tägliche Pendlerverkehr aus dem Freiamt, der samstägliche Einkaufsverkehr in Silbern, die Staus auf den Autobahnen und am Horizont der Gateway Limmattal: Dietikons Strassen mögen die Autos kaum mehr schlucken. Eine bessere Lenkung des Privatverkehrs und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollen Abhilfe schaffen.

• Strassennamen geben oft Auskunft über die Entwicklung einer Ortschaft. Meist liegt die wichtigste Kreuzung dort, wo die Strassen in die Nachbarorte ausstrahlen. Trotz mancher Veränderung im Zentrum lassen sich in Dietikon die Zürcher-, Badener- und Bremgartnerstrasse noch immer gut zueinander in Beziehung setzen; die Zentralstrasse entstand als Bypass erst in den frühen Sechzigerjahren. Strassennamen illustrieren aber manchmal auch das Scheitern grosser Pläne – wie die Mutschellenstrasse: Von Oetwil her strebt sie unter dem Rangierbahnhof hindurch geradeaus gen Mutschellen – und endet abrupt an der Einmündung in die Überlandstrasse. Das war nicht so geplant; eigentlich sollte die Strasse als Westumfahrung einen grossen Bogen um Dietikon schlagen, um beim Repischhof in die Bernstrasse einzumünden. Seit über dreissig Jahren folgt selbst die Gemeinde- und Kantonsgränze dem flotten Bogen, doch aus der Strasse wird so bald nichts; um ein Haar hätte der Kantonsrat sie sogar aus dem Richtplan gekippt.

## Hoffen und Bangen

Der Verkehr beschäftigt Dietikon schon seit Jahrzehnten. Jeden Morgen strömen die Autos aus dem Aargauer Freiamt über den Mutschellen ins Limmattal. Dabei benutzen sie nicht nur die als Hauptachse ausgeschilderte Bernstrasse Richtung Autobahn, sondern auch den Schleichweg über die Hasenberg- und die Steinmüllstrasse mitten durch die Wohnquartiere. Um den allmorgendlichen Stau auf den Autobahnen zu reduzieren, installierte der Kanton ein «Tropfenzählersystem» an den Auffahrten Dietikon (A 1) und Urdorf-Nord (A 4). Das bescherte nicht nur den Aargauer Pendlern längere Wartezeiten, es verhinderte auch, dass die Dietiker vorwärtskamen. Die Entrüstung war gross. Inzwischen hob der Kanton einen Tropfenzähler auf, beim anderen will er das Ventil aufdrehen.

Heisse Brennpunkte des Dietiker Verkehrsproblems sind der Anschluss an die A1 und der nahe Silbern-Knoten, wo die Fachmärkte regelmässig für Chaos sorgen. Die Lösung dieses Knotens ist bestimmt nicht zuletzt auch die Entwicklungsmöglichkeit des Gebietes SLS (Seite 28). Etwas Entlastung bringt ab diesem Herbst der Halbanschluss Spreitenbach, was Dietikon für sich selbst nutzen möchte, aber auch der Region dient, etwa für neue Busverbindungen nach Spreitenbach oder Oetwil-Wettingen.

Dietikon fürchtet jedoch, dass der geplante Gateway Limmattal einen Strich durch die Rechnung machen könnte. Die SBB wollen am Rand ihres Rangierbahnhofs einen Umladebahnhof erstellen, um Container von internationalen auf nationale Züge umzuladen. Damit wollen die SBB die Güter möglichst lange auf der Bahn behalten. Eine gute →

**Die Hochbauten auf dem Gelände des Rangierbahnhofs stammen vom renommierten SBB-Architekten Max Vogt.**



→ Sache durchaus, und es ist sinnvoll, eine solche Anlage mit einem bestehenden Rangierbahnhof zu kombinieren. Die direkt betroffenen und die umliegenden Gemeinden haben aber eine Gemeindeallianz gegründet und wehren sich heftig gegen den Gateway Limmattal. Zwar sollen 80 Prozent der Container von Zug zu Zug wechseln und nur 20 Prozent vom Zug auf den Lastwagen. Das bringe den Strassen in Spitzenzeiten 2 Prozent Mehrverkehr, auf die es auch nicht mehr ankomme, sagen die Befürworter. Die Gegner befürchten jedoch, dass genau diese Lastwagen das Fass zum Überlaufen bringen werden, und sie trauen auch den Zahlen nicht. Was passiert, wenn der Containerverkehr doch stärker zunimmt als prognostiziert? Oder wenn nicht 20, sondern 30 oder 40 Prozent der Container auf die Strasse verladen werden? Ausserdem beeinträchtigt der geplante Gateway das Entwicklungsgebiet Niederfeld, an dessen Flanke die Anlage zu liegen käme.

### Besser steuern statt mehr bauen?

Vorerst versuchen die Planer, den Verkehr mit besserer Lenkung in den Griff zu kriegen. «Regionale Verkehrssteuerung Limmattal» heisst das Projekt, «Prioritätenverlagerung an Schlüsselknoten» das Rezept. In Dietikon sollen an der «Bunkerkreuzung» im Westen, an der Abzweigung Bremgartner-/Bernstrasse im Süden und am Knoten im Schönenwerd die Ampeln die Autos auf die Hauptstrassen leiten und die Achse durchs Zentrum entlasten. Ob das gelingt, wird sich spätestens 2009 zeigen, wenn der Üetlibergtunnel eröffnet wird. Dann wird auf der A 4 noch mehr Verkehr zum Gubrist rollen – und der ist schon heute oft verstopft. Urdorf-Nord wird die letzte Ausfahrt vor dem Stau sein, und die Planer befürchten, dass sich die Autos Schleichwege durch Dietikon suchen werden.

Obschon für grosse Bauten zurzeit das Geld fehlt, wollen die Planer alle Optionen offenhalten. Dazu gehört auch das Trasse der Westumfahrung, das der Kantonsrat im Januar 2007 entgegen dem Antrag der Regierung im Verkehrsrichtplan bezieht. Die neusten Überlegungen machen aus der West- eine Südumfahrung, die nicht primär den Aargau anschliesst, sondern in Urdorf-Nord auf die Autobahn führt. Mehr als erste Skizzen gibt es davon noch nicht, und die Diskussionen werden heftig sein. Eine andere Möglichkeit, das Zentrum vom Verkehr zu entlasten, ist in den Studien des Kantons der Ausbau der Überlandstrasse. Allerdings würde dies die Anbindung des Limmattals zum Stadtzentrum weiter erschweren.

Dietikons Verkehr – heute und morgen

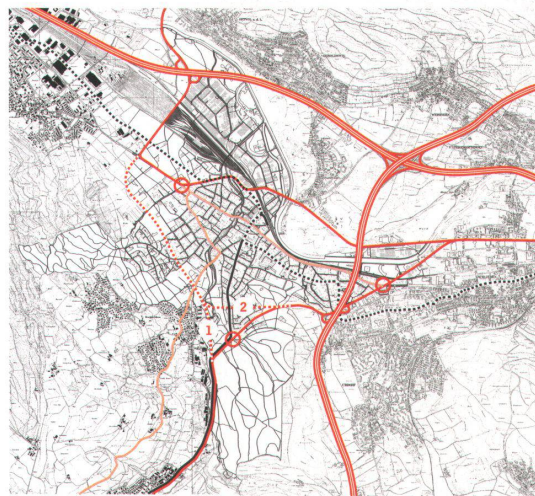
#### Strasse:

- Autobahnen A 1 und A 4
- Hauptachsen
- Nebenachsen und Schleichwege
- ... Umfahrungsprojekte

- 1 Variante West
- 2 Variante Süd
- Schlüsselknoten

#### Schienenverkehr:

- BDWM-Bahn bestehend
- ... Projekt Stadtbahn Limmattal



Immer wieder taucht auch die Idee der «Schlumpfschen Röhre» auf, benannt nach Gemeinderat Alfred Schlumpf. Er kämpfte engagiert für einen Stadttunnel vom Scheller-Areal unter dem Bahnhofplatz hindurch zur Überlandstrasse, und 1989 nahmen die Dietiker die Initiative zum Bau des 30-Millionen-Tunnels sogar an. Weil das Geld fehlte, landete das Projekt jedoch in der Schublade. Inzwischen ist das Scheller-Areal überbaut, und die von den SBB längerfristig geplante zusätzliche Doppelspur würde einen Tunnelbau noch mehr komplizieren. Eine rascher realisierbare Alternative wäre der sanfte Rückbau der innerstädtischen Achsen, damit der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie Fussgänger und Velofahrerinnen ohne Konflikte ihre Wege finden.

### Auf den Schienen in die Zukunft

Der Bahnhof Dietikon mit Schnellzughalt, zwei S-Bahn-Linien und der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM), die S-Bahn-Station Glanzenberg und das Busnetz machen Dietikon zu einem wichtigen Knotenpunkt im öffentlichen Verkehr der Region. Mit einem Versuchsbetrieb möchte die Stadt in diesem Jahr den Weinberg als letztes Quartier ans lokale Busnetz anschliessen. Kopfzerbrechen bereitet die BDWM auf ihrer Strecke durchs Stadtzentrum. Die einspurige Bahn verlässt beim Stadthaus ihr eigenes Trasse und führt auf der linken Spur der Strasse stadteinwärts. Jedes Mal, wenn ein Zug Richtung Bahnhof fährt, müssen die Ampeln die Strasse freischalten. In der Stosszeit wird das Zentrum im 15-Minuten-Takt lahmgelegt. Immer wieder hat man davon geträumt, die Bahn in den Boden zu verlegen, doch Geld gibt es nicht. Darum will man die Bahn im Zentrum auf Doppelspur ausbauen, damit Züge und Autos im Gleichstrom fahren.

Gemäss einem Entscheid des Bundesamts für Verkehr gilt die BDWM im unteren Teil der Stadt als Tram und muss auf Sicht fahren. Auf dem Papier erhält dieses Tram von einer weiteren Strassenbahn Gesellschaft: der Stadtbahn Limmattal. Diese soll dereinst als Mittelverteiler die Gemeinden zwischen Zürich-Altstetten und Baden miteinander verbinden. In einer ersten Etappe würde die Bahn von Altstetten nach Schlieren fahren, als zweite Etappe steht die Strecke von Dietikon ins Niederfeld und weiter via Spreitenbach nach Wettingen und Baden im Vordergrund. Allenfalls liesse sich dieser Abschnitt bis zum Bau der ganzen Linie mit der BDWM koppeln, denn für das Zwischenstück Schlieren bis zum Limmattalspital und weiter nach Dietikon ist der Bedarf am geringsten. Ein Knackpunkt in Dietikon ist der Abschnitt zwischen der Schöneeggstrasse und dem Bahnhof, wo die Stadtbahn laut Richtplaneintrag das Trasse mit der BDWM teilen müsste.

Eine weitere Position auf der Wunschliste der Dietiker ist die S-Bahn-Station Silbern. Noch sträuben sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB dagegen, weil die Fahrzeit etwas verlängert und der Fahrplan aus dem Takt gebracht würde. Gleich argumentierten ZVV und SBB gegen die Station Glanzenberg. 2000 wurde der Halt dennoch eröffnet, und Dietikon ist zuversichtlich, dass auch in Silbern steter Tropfen den Stein höhlen wird. •

**1 Mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes gab der Architekt Ueli Zbinden dem Verkehrsknoten ein prägnantes Gesicht.**

**2 Lange kämpfte Dietikon für die S-Bahn-Station Glanzenberg. Es hat sich gelohnt: verkehrstechnisch und architektonisch.**



