

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [8]: Stadtregionen planen = Stadsregio's plannen

Artikel: Urbanität per Stadtbahn
Autor: Neuhaus, Gabriela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583472>

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

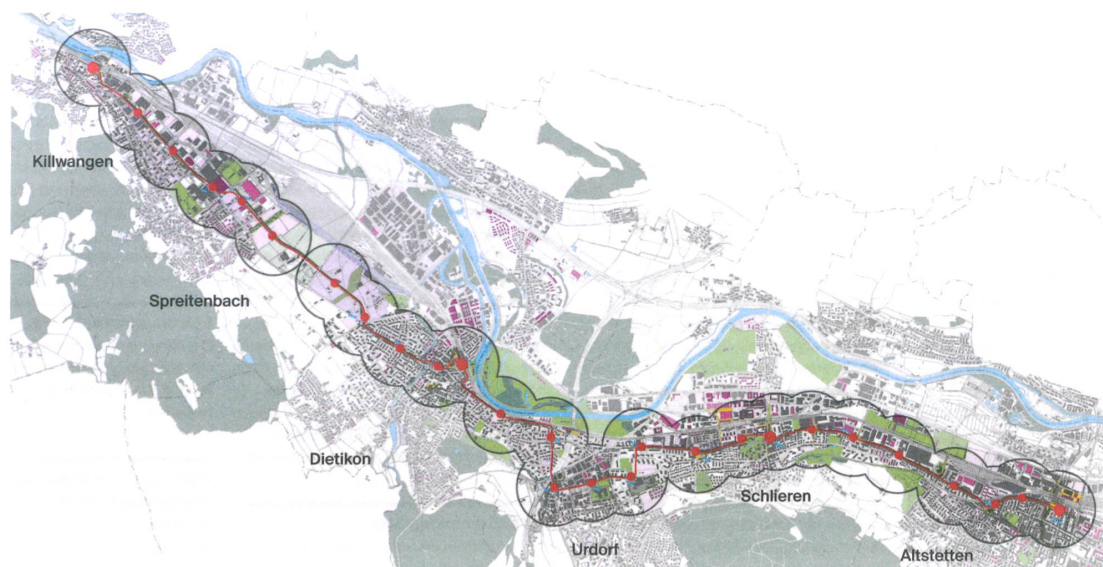
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.02.2026

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



Auf 13,4 Kilometern erschliesst die Bahn die Zentren des Limmattals und konzentriert die städtebauliche Entwicklung im bereits bebauten Gebiet. | Over 13,4 kilometer ontsluit het spoor de centra van het Limmattal en concentreert de stedenbouwkundige ontwikkeling in reeds bebouwde gebieden. Plan: Atelier 10:8

Urbanität per Stadtbahn

Die Planung der Limmattalbahn ist kein reines Bahnprojekt. Weil sie durch die Ballungszentren führt, wird sie in der Region die Siedlungsentwicklung nach innen ankurbeln.

Text:
Gabriela Neuhaus
Pläne:
Limmattalbahn AG
Visualisierungen:
Architron

Bereits heute gehört das Limmattal westlich der Stadt Zürich mit seinen über 125 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 80 000 Arbeitsplätzen zu den dichtest besiedelten Räumen der Schweiz. Auf der linken Talseite sind die Gemeinden von Zürich-Altstetten bis Killwangen längst zu einem Agglomerationsraum zusammengewachsen. Damit nicht genug: Bis 2030 rechnet man da mit einer weiteren Zunahme der Wohnbevölkerung um 17 Prozent und 15 000 neuen Arbeitsplätzen. Dies hat natürlich Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Die Kapazitäten von Schiene und Strasse stossen schon heute an ihre Grenzen. Deshalb wollen die Standortkantone Zürich und Aargau mit dem Bau einer Stadtbahn die aktuelle Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Limmattal mehr als verdoppeln. Der Begriff Stadtbahn ist dabei mit Bedacht gewählt: Mit der Limmattalbahn will man einen starken Impuls für eine forcierte Urbanisierung schaffen.

Ein erster Schritt in Richtung städtischer Integration erfolgt, indem der öffentliche Raum entlang der 13,4 Kilometer langen Trambahnstrecke aufgewertet wird: Überall dort, wo es die Platzverhältnisse erlauben, fährt die Limmattalbahn auf eigenem Trasse in der Mitte eines städtischen Boulevards, der mit Bäumen, Fahrradstreifen und grosszügigen Trottoirs ausgestattet ist. Gezielt wurde eine Linienführung gewählt, die durch bereits besiedeltes Gebiet der Gemeinden Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen führt, um die Siedlungsentwicklung nach innen zu stimulieren.

Die Kantone Zürich und Aargau haben das Projekt im Jahr 2000 lanciert, um die Wachstumsreserven im Limmattal künftig optimal zu nutzen. Als Vorbild diente die

Glattalbahn, deren Planung damals weit fortgeschritten war und die als Leuchtturmprojekt für die Erschliessung und Entwicklung im Grossraum Zürich galt. 2006 wurde die Absichtserklärung für den Bau der Limmattalbahn im kantonalen Richtplan des Aargaus eingetragen, 2007 in jenem von Zürich. Ein «Letter of Intent», in dem 19 Gemeinden und Städte der Region von den Standortkantonen die «schnellstmögliche Realisierung» forderten, verlieh dem Projekt zusätzlichen Schub. 2010 erfolgte die Gründung der Limmattalbahn AG, deren Aktien zu 75 Prozent vom Kanton Zürich und zu 25 Prozent vom Kanton Aargau gehalten werden, was den Streckenabschnitten auf dem jeweiligen Kantonsgebiet entspricht.

Agglomeration in Stadt verwandeln

In der ersten Phase definierte die Limmattalbahn AG, in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden sowie kantonalen und regionalen Interessengruppen, die Streckenführung und die Haltestellen. Im Unterschied zur Glattalbahn, die weitgehend als tangential Verbindung und über zahlreiche noch freie Grundstücke führt, erschliesst die Limmattalbahn als Zentrumsachse dicht bebaute Siedlungsräume, was besonders in den historischen Kernen Kompromisse erfordert. In der zweiten Phase folgte die Ausarbeitung des Bauprojekts, das im Herbst 2013 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht und öffentlich aufgelegt wurde. Darauf folgten 196 Einsprachen, die in den kommenden zwei Jahren im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens bereinigt werden müssen.

Doch die Limmattalbahn ist nicht einfach ein Infrastrukturprojekt: Parallel zur Bahnplanung steht die städtebauliche Entwicklung der Region zur Debatte. Die Federführung dafür liegt bei den einzelnen Gemeinden, diese werden aber von der Limmattalbahn AG sowie den Kantonen unterstützt und begleitet. Im Zentrum von Schlieren



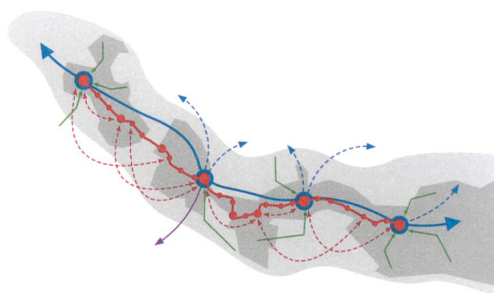
In Schlieren wird die Limmattalbahn durch das neue Zentrum fahren ... |
In Schlieren zal de Limmattalbahn door het nieuwe centrum rijden ...



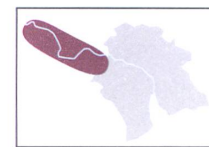
... und mitten auf dem neuen Stadt-
platz halten. | ... en midden op het nieuwe
stadsplein stoppen.



Wo genügend Platz ist, fährt die Bahn, begleitet von Baumreihen, auf eigenem Trasse. |
Waar voldoende plaats is, rijdt de tram op een eigen tracé, tussen rijen bomen.



So wird der öffentliche Verkehr das Limmattal künftig erschliessen: |
Zo zal het openbare verkeer het Limmattal in de toekomst ontsluiten:
— Limmattalbahn; — S-Bahn; — Busse; — Regionalbahn.



Limmattalbahn

Projektgebiet: Limmattal
von Zürich-Altstetten
bis Killwangen

Streckenlänge: 13,4 Kilo-
meter, 27 Haltestellen

Auftraggeber:

Kantone Zürich und Aargau

Beteiligte:

Standortgemeinden
(Zürich, Schlieren, Urdorf,
Dietikon, Spreitenbach,
Killwangen), Kantone Zürich
und Aargau, Raum-
planungsverbände sowie
Interessengruppen

Auslöser der Planung:

Boomende Siedlungs-ent-
wicklung, verbunden
mit Verkehrsüberlastung,
Vorbild Glattalbahn

Planungsinstrumente:

– Kantonale Richtpläne ZH
und AG

– Regionaler Richtplan
Limmattal

– Agglomerations-
programm Limmattal

– Raumordnungs-
konzept Limmattal

– «Letter of Intent» der Lim-
mattaler Gemeinden

– Kantonale und kommunale
Bau- und Verkehrsord-
nungen und -konzepte wie

z. B. Strategiebericht des
Zürcher Verkehrsverbunds

– Limmattalbahn AG,
Aktiengesellschaft zur
Projektierung und
Realisierung des Projekts

– Eidgenössisches
Plangenehmigungs-
verfahren Bahn

– Erarbeitung eines
Vorprojekts und freiwilli-
ge Vorprüfung durch
Kantone, Gemeinden und
Interessengruppen

– öffentliche Auflage
des Plangenehmigungs-
gesuchs

Projektverfasserin:
Limmattalbahn AG (Aktien-
kapital 75 % Kanton Zürich,
25 % Kanton Aargau)

Verfasserteams:
6 Ingenieurgesellschaften
(ein Mandat pro Teil-
strecke), 5 Querschnitts-
mandate (Umwelt,
Gestaltung, Bahntechnik +
Betrieb, Raumdaten,
Verkehr), 3 Stabsstellen
(Kommunikation, Recht,
Bauherrenunterstützung)

Investitionssumme:
Fr. 715 Mio.

Terminplan:
Baubeginn 2017, Inbetrieb-
nahme ab 2019

www.limmattalbahn.ch

zum Beispiel wird die künftige Haltestelle in einen neu entstehenden Platz mit angrenzendem Park integriert. In Urdorf hofft man, durch die Anbindung des Industriegebiets neue Firmen anzusiedeln, und in Spreitenbach soll die Bahn die Umnutzung ehemaliger Industriegebiete in dichte Misch- und Wohnzonen fördern. Solches Aus- und Umbaupotenzial gibt es in allen sechs Gemeinden, die die Limmattalbahn bedient. Die steigende Gunst dieser Standorte dürfte zur Folge haben, dass die bestehende Bausubstanz im grossen Stil Neubauten weichen wird – vorausgesetzt, die örtlichen Bau- und Zonenordnungen erlauben höhere Dichten. Auch darauf sollen die Gemeinden vorbereitet werden. Schliesslich hat die Stadtbahn aber auch das noch unbebaute Grenzgebiet zwischen dem Aargau und Zürich ins Visier der Planer gerückt: Das kantonsübergreifende räumliche Entwicklungskonzept «REK Grenzraum» sieht an besterschlossener Lage zwischen Dietikon und Spreitenbach auf 70 Hektar Raum für zusätzliche 8000 bis 14 000 Arbeitsplätze und bis zu 5000 neue Einwohnerinnen und Einwohner.

Mit der Limmattalbahn will man gleichzeitig Wachstum fördern und auffangen. Darüber hinaus soll die Bahn entlang ihrer Strecke von Zürich-Altstetten bis Killwangen Agglomeration in Stadt verwandeln und die Lebensqualität verbessern. Die Planer wissen, dass dies allein mit dem Bau eines Bahntrassees nicht zu bewerkstelligen ist, und haben von Anfang an das Gespräch mit den Behörden und Interessengruppen in den Gemeinden gesucht. In Workshops werden gemeinsame Ziele und Zukunftsideen erarbeitet. Das Bahnprojekt geniesst in der Bevölkerung breite Akzeptanz – solange es um das Gesamtprojekt geht. Vor Ort hingegen, wo es für Anwohnerinnen und Anwohner ans Eingemachte geht, ringt die Projektleitung mit Einzelnen, Gruppen oder ganzen Gemeinden noch intensiv um die Ausgestaltung der Bahnlinie und deren Folgen. Auch

dürfte den meisten Betroffenen die Tragweite der anstehenden Veränderungen kaum bewusst sein. Dazu gehört auch, dass der Mehrverkehr konsequent auf die Schiene wechselt. Sonst ist das angestrebte Bevölkerungswachstum im Limmattal nicht zu bewältigen.

Stedelijk karakter per stadsspoor

Nu al behoort het Limmattal ten westen van de stad Zürich met zijn 125.000 inwoners en 80.000 arbeidsplaatsen tot de dichtstbevolkte ruimten in Zwitserland. Tot 2030 rekt men op een verdere toename van de woonbevolking met 17 procent en meer dan 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Een 13,4 kilometer lang stadsspoor moet de capaciteit van het openbaar verkeer verdubbelen en de urbanisatie forceren. De lijn loopt door het bevolkte gebied van de gemeenten Zürich-Altstetten, Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach en Killwangen, om de wijkontwikkeling naar binnen te stimuleren.

Uitbreidings- en reconstructiepotentiaal is er in alle zes gemeenten. Waar mogelijk rijdt de Limmattalbahn op een eigen tracé in het midden van een stadse boulevard die is uitgerust met bomen, fietspaden en ruime trottoirs. De levenskwaliteit wordt echter niet alleen verhoogd door de bouw van een spoor. De planners hebben vanaf het begin gesprekken gevoerd met instanties en belangengroepen in de gemeenten. In workshops worden gemeenschappelijke doelen en toekomstideeën uitgewerkt. Het spoorproject wordt onder de bevolking breed geaccepteerd – zo lang het gaat om het totale project. Ter plaatse en in detail strijdt men echter nog intensief om de inrichting van de spoorlijn en de gevolgen ervan. ●