

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

Rubrik: Die Kantonsplaner haben das Wort

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: 14.01.2026

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

Die Kantonplaner haben das Wort



Wilhelm Natrup

Der Diplom-Ingenieur Stadt- und Regionalplanung (TU Berlin) arbeitet seit 2009 bei der Baudirektion des Kantons Zürich und leitet das Amt für Raumentwicklung. Er war lange in der Privatwirtschaft tätig, wo er sich mit den Themenkreisen Raumplanung sowie Raum- und Standortentwicklung befasst hat.

gesamte Verkehrssystem neu ausgerichtet und in weiten Bereichen Verbesserungen für Fußgänger und Velofahrerinnen erreicht werden, da der Durchgangsverkehr auf andere Achsen verlagert wird. Diese Massnahmen tragen insgesamt zu mehr Aufenthalts- und Erlebnisqualität im Limmattal bei. Teile der Bevölkerung beurteilten die Veränderungen aber auch kritisch. So gab es etwa Bedenken, dass es noch mehr Bautätigkeit geben würde, man fürchtete, dass die Limmattalbahn die Erreichbarkeit der Zentren mit dem Individualverkehr einschränkt oder sie ein Fremdkörper in den Straßen sei. Das nun fertiggestellte Projekt wird aber bald als Bereicherung der Gemeinden gesehen werden – das zeigen die Erfahrungen mit früheren Tram- und Stadtbahnprojekten im Raum Zürich. Dennoch dürfen wir nicht darüber hinwegsehen, dass noch Verbesserungen möglich sind, die wir anpacken wollen. Heute wissen wir, dass urbane Räume so gestaltet werden müssen, dass möglichst wenig Fläche versiegelt wird und keine Hitzeinseln entstehen. Das muss noch konsequenter in die Planung einfließen. Der Standort des Depots im Gebiet Müsli wurde aus raum- und landschaftsplanischer Sicht kritisch beurteilt, auch wenn er aus betrieblichen Gründen richtig ist und die Architektur als gelungen angesehen wird siehe Seite 24. Der weiteren Entwicklung zwischen Dietikon und Spreitenbach müssen wir grosse Beachtung schenken; insbesondere ist die Siedlungszäsur zu schützen. Bei einem Vorhaben wie der Limmattalbahn müssen Interessen abgewogen und Kompromisse gefunden werden. Die Bahn ist ein Gewinn für das Limmattal und hat das Potenzial, seine Identität als gemeinsamer Raum von Zürich bis Killwangen – und hoffentlich mit der nächsten Etappe bis nach Baden – zu stärken.

«Ein Gewinn für das Limmattal»

Welche Auswirkungen die Limmattalbahn auf die Raumentwicklung haben wird, konnten wir aufgrund der Erfahrungen, die wir mit der Glattalbahn gemacht hatten, erkennen. Die Bahn ist ein Verkehrsmittel. Sie ist aber auch eine wichtige Impulsgeberin für die städtebauliche Entwicklung ihres Umfelds. Die Limmattalbahn fährt durch die Zentren von Schlieren, Dietikon und Spreitenbach. Bereits vor und während ihrer Bauphase wurden weitere Bauvorhaben und neue Nutzungen, die zur Stärkung der Zentren beitragen, realisiert und somit die bauliche Dichte erhöht. Ausgelöst durch die Limmattalbahn konnte das



Schlieren: Kurz vor dem Portal des Färberhüslitunnels liegt die Haltestelle Reitmen, die die gleichnamige Siedlung erschliesst. →



Daniel Kolb

Der Jurist und Raumplaner ETH / NDS hat längere Zeit in einem Planungsbüro gearbeitet. Seit 2001 führte er diverse Gesetzgebungsprojekte im Kanton Aargau. 2012 übernahm er die Leitung der Abteilung Raumentwicklung im Aargau.

«Es braucht Weitsicht»

Auf Kantonsstrassen ist manchmal spürbar, wo die Kantonsgrenzen liegen. Beim Schienenverkehr ist das zum Glück nicht so. Er überwindet Kantonsgrenzen ohne Qualitätsunterschiede, mit einer gewissen Leichtigkeit und fahrend, da keine Haltestellen mitten auf eine Kantonsgrenze gebaut werden. Dass Kantonsgrenzen ausserhalb der Bahn oft spür- oder sogar sichtbar sind, gilt auch im Limmattal – zumindest noch. Spreitenbachs Zentrum bietet zwar einen urbanen Auftakt im Kanton Aargau, das eigentliche Grenzgebiet aber ist noch grüne Wiese oder ein Ort mit Nutzungen, die sich gern an peripheren Lagen ansiedeln. Dabei befinden wir uns dort mitten im Limmattal, einem der dynamischsten Gebiete der Schweiz! Dieses Paradox ist zumindest teilweise durch die Grenzlage begründet. Ich möchte nicht falsch verstanden werden: Der Freiraum zwischen Dietikon und Spreitenbach ist eine

willkommene Zäsur. Wir sollten diese Lücke nicht mit Bauten schliessen, im Gegenteil. Die langfristige Sicherung dieses Korridors ist für die Natur und die Landwirtschaft, für Erholungssuchende und auch für das Raumerlebnis der Durchreisenden wichtig. Mit dem grenzübergreifenden Projekt der Landschaftsspange Hüttikerberg-Sandbühl sind wichtige Arbeiten aufgegelist. Dass die Limmatbahn die Kantonsgrenze zwischen Zürich und Aargau im Bereich ihres Trassees scheinbar spielerisch auflöst, hat alle Beteiligten stark gefordert. Lange vor meiner Zeit brauchte es Fachleute mit Weitsicht, um dieses Projekt zu lancieren, und es brauchte Politikerinnen und Politiker, die nicht mit der Vierjahres-Brille unterwegs sind. Dass das gelungen ist, stimmt hoffnungsvoll. Weitsicht war auch unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Verkehr nötig. Ich erinnere mich an ein Prüfgespräch beim Bund vor zehn Jahren. Es ging um das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation siehe Seite 10. Der Aargauer Delegation wurde tatsächlich die Frage gestellt, ob es die Limmatbahn auf der Aargauer Seite wirklich brauche, die Bahn fahre ja zum Teil noch entlang grüner Wiesen. Unsere Gegenfrage lautete, ob wir denn zuerst die Verkehrsüberlastung abwarten sollten, um anschliessend die Bahn im dannzumal überbauten Siedlungsgebiet zu planen. Das Thema war erledigt und der Tatbeweis für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erbracht. Eine solche Bahn im bereits intensiv bebauten Gebiet zu bauen, war eine Meisterleistung. Sie über die Kantonsgrenze fahren zu lassen, zeugt von Weitsicht. Und der Aargauer Job ist klar: Planung und Bau der Fortführung nach Baden – mit der gleichen Sorgfalt und der Überzeugung, etwas Gutes für die Siedlungsqualität zu tun. ●



Schlieren: Nach der Haltestelle Reitmen zweigt das Trassee von der Badenerstrasse ab und mündet in den Färberhüslitunnel. →