

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

### **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**

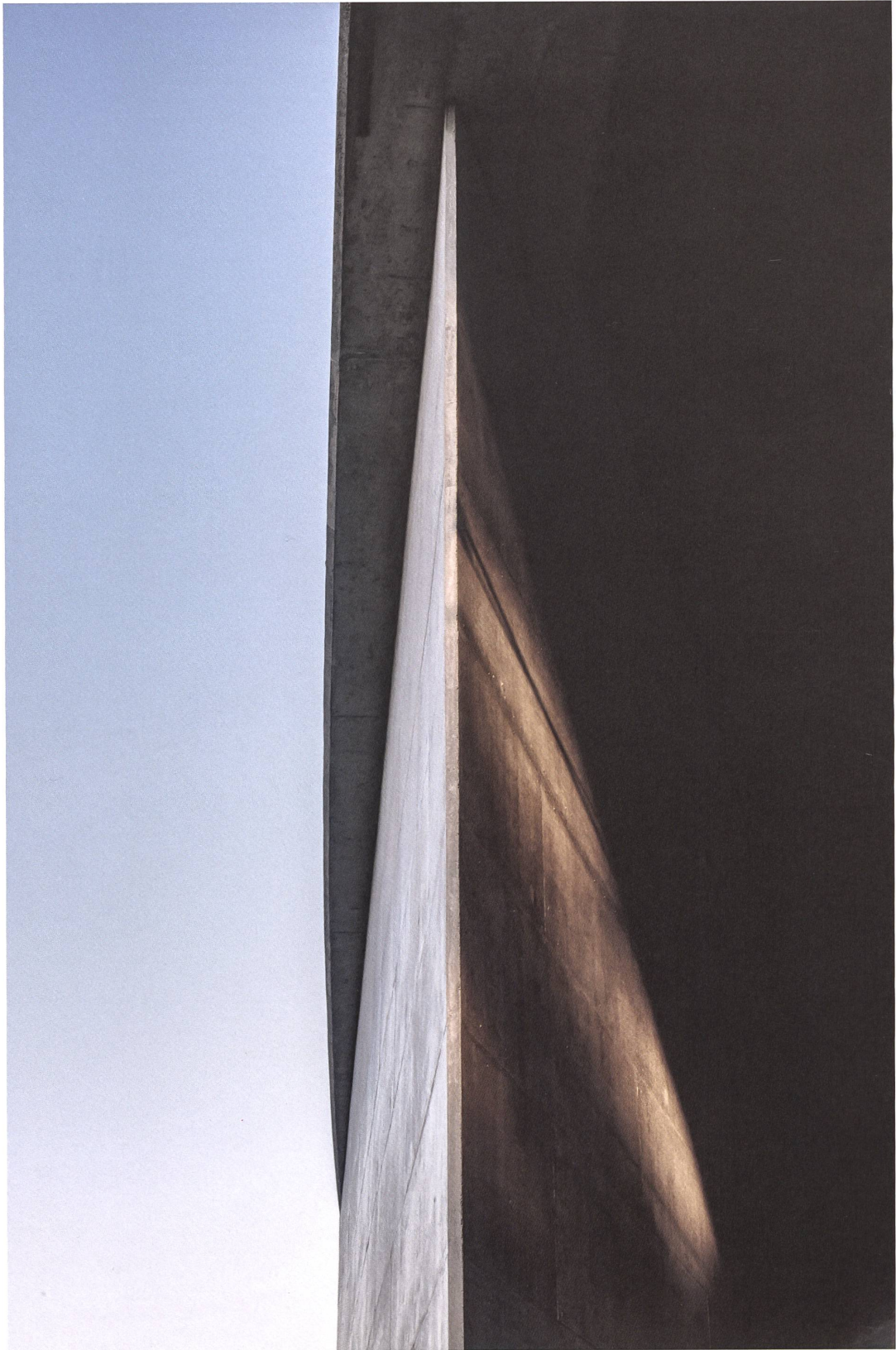
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 15.01.2026

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





## Endstation Bahnhof Killwangen

Analog zum Streckenbeginn in Altstetten endet die Limmattalbahn vor dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach stumpf in einer zweigleisigen Haltestelle mit überdachten Seitenperrons. Parallel dazu sind die Bushaltestellen angeordnet. Um Platz für die Haltestellen zu schaffen, wurde der Querschnitt der Bahnhofstrasse aufgeweitet. Auf rund 100 Metern wurde der steile Hang gegenüber dem Bahnhof abgetragen und mit einer bis zu vier Meter hohen Stützmauer aus Sichtbeton abgefangen. Wie alle Kunstbauten entlang der Strecke ist auch die Stützmauer nach den Vorgaben des Gestaltungskatalogs für die Limmattalbahn mit einer versetzten Anordnung der Schalbretter strukturiert. Drei parallel zueinander stehende Dächer schützen die Stadtbahn- und die Bushaltestelle und wirken als Filter auf dem Platz.

## Überwerfung Zürcherstrasse

Kurz vor dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach biegt die Limmattalbahn nach rechts ab. Für die niveaufreie Ausfädelung aus der Zürcherstrasse wurde ein aufwendiges Überwerfungsbauwerk erstellt, damit Autoverkehr und Stadtbahn einander nicht in die Quere kommen. In der Mitte der Zürcherstrasse sinkt das Bahntrasse leicht ab, während die beiden flankierenden Fahrspuren des Autoverkehrs ansteigen. Nach gut 200 Metern unterquert die Stadtbahn in einer Rechtskurve die eine Spur der Zürcherstrasse und fährt zum Bahnhof. Zusammen mit der Bahn unterquert auch die Bahnhof- die Zürcherstrasse. Dadurch entsteht im Überwerfungsbauwerk ein doppeltes, für beide Verkehrsmittel einheitlich gestaltetes Portal.



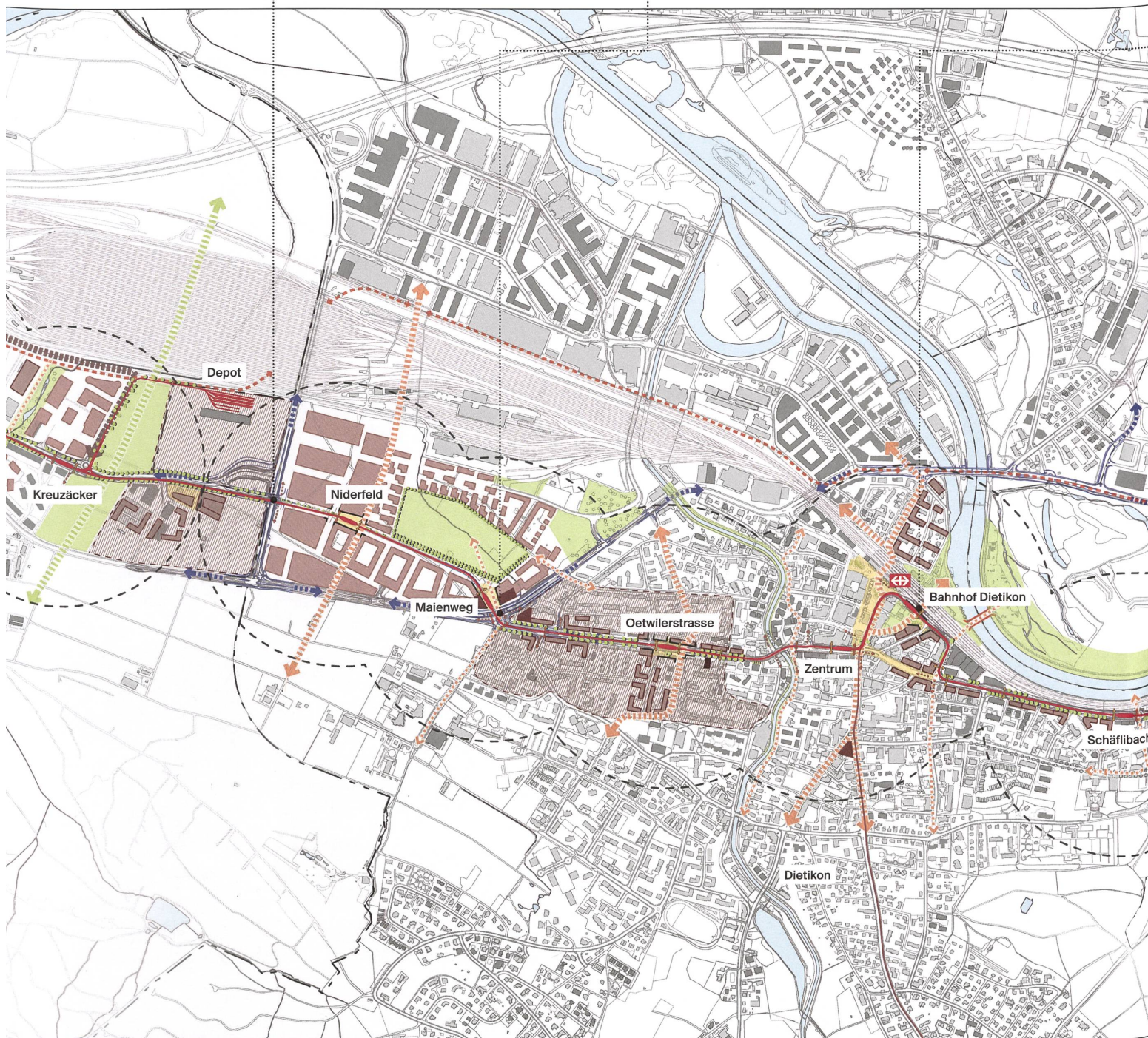


#### Mutschellenknoten Dietikon

Die vierspurige Mutschellenstrasse ist die wichtigste Verbindung zwischen der Autobahn A1 und dem Industriegebiet Silbern sowie den Siedlungsgebieten von Dietikon und Spreitenbach. In einem langen Tunnel führt die Strasse unter dem Gleisfeld des Rangierbahnhofs Limmattal hindurch. Die Limmattalbahn quert auf ihrem Weg durch das Entwicklungsgebiet Niderfeld auch die Mutschellenstrasse. Das hohe Verkehrsaufkommen und Sicherheitsüberlegungen erforderten eine Entflechtung dieses Verkehrsknotens, und die Strasse wurde auf einer Länge von rund 400 Metern abgesenkt. Eine neue Brücke für die Limmattalbahn und den parallel zum Trasse verlaufenden Veloweg erschliesst auch das Niderfeld.

#### Bunkerkn timer Dietikon

Damit künftig weniger Verkehr durch Dietikon rollt, wurde die Umfahrung ausgebaut. Ein wichtiger Ort ist der Bunkerkn timer an der Kreuzung von Badener- und Ueberlandstrasse im Westen der Stadt. Eine mitsamt Rampen rund 400 Meter lange Unterführung entflechtet die Verkehrsströme: Lokalverkehr und Trams fahren oberirdisch, der Durchgangsverkehr unterquert den Kreuzungsbereich. Beidseits der Unterführung verknüpfen Ein- und Ausfahrten die Ueberland- mit der Badenerstrasse. Ampeln und Abbiegespuren sortieren und sichern den Verkehr und sorgen für eine freie Fahrt der Limmattalbahn über die Kreuzung. Die Gestaltung von Stützmauern, Lärmschutzelementen und Absturzsicherungen folgt den Vorgaben für den gesamten Korridor der Limmattalbahn.





#### Umsteigebauwerk Bahnhof Dietikon

Die Verknüpfung mit den Regionalbussen, den Zügen der SBB und der Bremgarten-Dietikon-Bahn macht den Bahnhof Dietikon zum wichtigsten Umsteigeknoten der Limmattalbahn. Ein neues Bauwerk schafft kurze Wege zwischen den drei Schienenverkehrsmitteln. Parallel zur Haltestelle der Limmattalbahn wurde der Endbahnhof der Bremgarten-Dietikon-Bahn neu gebaut. Eine komfortable Personenunterführung verbindet die drei Haltestellen und bietet einen direkten Zugang zum Limmatufer. Treppen und gläserne Aufzüge erschliessen alle Perrons. Die Gestaltung der neuen Perrons entspricht den Vorgaben für die Limmattalbahn, diejenige der Unterführung dem aktuellen Standard der SBB mit Wänden aus Sichtbeton, Natursteinboden und verglasten Aufzugsschächten.

#### Färberhüslitunnel

Die Linienführung zum Spital Limmattal wurde lange diskutiert. Ursprünglich sollte die Stadtbahn in der relativ steilen Kesslerstrasse fahren, was aufwendige Geländeanspassungen erfordert hätte. Die städtebaulich verträglichere Lösung ist der 245 Meter lange Färberhüslitunnel, der von der Badenerstrasse unter der Grünanlage einer Wohnsiedlung hindurchführt und kurz vor der Haltestelle Spital Limmattal endet und die Bahn wieder ans Tageslicht bringt. Die Haltestelle liegt direkt beim Eingang des Spitals. Durch diese Linienführung erhielten auch die neuen Siedlungen an der Badenerstrasse eine Stadtbahnhaltestelle, wie es die Verkehrskommission Schlieren gewünscht hatte. Die Tunnelportale sind sorgfältig in die Umgebung eingebettet, integrierte Lavabetonsteine reduzieren die Lärmemissionen.





# Siedlungsraum

Text:  
Werner Huber

Beim Projektstart 2010 setzten die drei Planungsbüros des Querschnittsmandats Gestaltung einen Übersichtsplan im Massstab 1:5000 auf. Er bildet die Linienführung der Limmattalbahn im Kontext des Siedlungsgefüges ab. Neben dem Trasse, den Haltestellen als Ankerpunkten im Stadtraum und dem Alleenkonzept zeigt der Plan realisierte und geplante bauliche Veränderungen im Einzugsgebiet der Stadtbahn. Die im Plan eingetragenen Querverbindungen und Grünräume illustrieren die Einbindung der Limmattalbahn in ihre Umgebung. Darüber hinaus verweist der Plan auf das Entwicklungspotenzial der Gemeinden. Die Überlegungen des Querschnittsmandats ergänzen die Leitbilder der Gemeinden. Der Übersichtsplan war während der Planungs- und Bauzeit ein Arbeitsinstrument und wurde laufend aktualisiert.

- Linienführung Limmattalbahn (LTB)
- ... mögliche Weiterführung LTB
- - Einzugsgebiet Haltestellen (Radius 400 m)
- Anbindung Veloverkehr
- primäre Querverbindungen
- Begleitmassnahmen Strassenverkehr
- Entwicklung gemäss Leitbild Gemeinden
- Entwicklung vorgeschlagen durch LTB / QSM Gestaltung
- /// Umstrukturierung vorgeschlagen durch LTB / QSM Gestaltung
- Hochhäuser bestehend / im Bau
- Hochhäuser geplant



0 250 500 m



