

Das Limmattal wird Bandstadt

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **17 (2004)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122344>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Killwangen

Spreitenbach

Dietikon

Das Limmattal wird Bandstadt

Text: Benedikt Loderer
Plan: Planpartner AG, 2003/04



Das Tal zwischen Zürich und Baden ist für die meisten Schweizer ein Korridor, den sie möglichst schnell durchqueren wollen. Wer steigt dort aus? Wenn, dann fährt man ins Shoppingcenter Spreitenbach und zu Ikea. Bei genauerem Hinsehen aber entdeckt man die Bandstadt. Bald soll eine Stadtbahn das Gemenge zusammenhalten.

• Für den Autofahrer beginnt die Limmatstadt mit dem Tor des «Fressbalkens» bei Würenlos und endet beim Swisscomgebäude von Theo Hotz, das die Stadt Zürich ankündigt. Wer mit der Bahn kommt, für den beginnt sie mit dem Auftauchen aus dem Heitersbergtunnel, dann folgt das riesige Feld des Rangierbahnhofs und schliesslich der Bahnhof Altstetten, womit man schon in Zürich ist. Allerdings muss man sich fragen: Beginnt die Limmatstadt nicht bereits beim Landesmuseum? Offensichtlich, denn die Limmatstadt ist eine Erweiterung Zürichs. Ihr Zentrum liegt also am Paradeplatz, ihr Seeufer am Bellevue und der Schiffbau ist das Theater für die Limmatstadt. Die Limmatstadt, wie sie hier vorgestellt wird, geht von Killwangen bis nach Altstetten. Diese Eingrenzung ist willkürlich, genauer, vom Projekt einer Stadtbahn diktiert. Stadtbahn heisst Schienenstrang, was Linie bedeutet. Die Linie ist auch das Bildungsgesetz der Limmatstadt. Sie ist längst nicht mehr eine Folge von autonomen Bauerndörfern in ihrem grünen Umland wie vor 1960, sondern eine Bandstadt, ein lineares Funktionenbündel. Die Schwerelinien des Flusses, der Eisen- und Autobahn reihen die verschiedensten Nutzungen in fragmentierter Folge aneinander. Sie liegen im Talboden und geben der Limmatstadt zwei Richtungen: zürichein- und zürichauswärts. Die bekannteste Ballung in der Limmatstadt ist Spreitenbach. Hier wurde ein neuer Typ der Agglomeration in die Schweiz eingeführt. Nicht das Ausufern der bestehenden Stadt, sondern die selbstbewusste Neugründung. Ein Shoppingcenter nach amerikanischem Vorbild und ein Hochhaus als Merkzeichen waren der Kern des neuen Spreitenbach, das anfangs der Sechzigerjahre auf der grünen Wiese

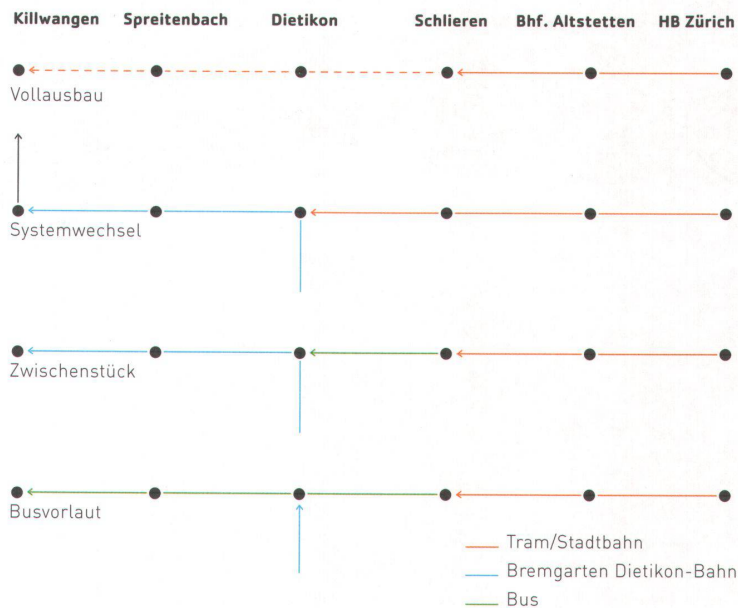
zwischen dem alten Dorf und dem Rangierbahnhof, der gleichzeitig entstand, zu wachsen begann. 35 000 Menschen sollten hier wohnen und arbeiten. Doch die Bandstadt war stärker, sie hat die Limmatstadt gegen die Eigenständigkeit der einzelnen Gemeinden durchgesetzt. Die grünen Trenngürtel, die Planer quer zwischen die «Dörfer» legten, verwischten zunehmend. Das Band mit den überregionalen Infrastrukturen liegt in der Mitte. Es wird von den Wohngebieten an den Talhängen begleitet und wird fast nicht mehr unterbrochen. Zwischen den bewaldeten Hügelzügen liegt die Bandstadt, die von niemandem so gewollt war. Neu ist das Projekt einer Stadtbahn vom Bahnhof Killwangen-Spreitenbach bis zum Bahnhof Altstetten. Sie soll der rote Faden werden, der die Limmatstadt zusammenhält. Das Vorbild, das die Planung für die Stadtbahn auslöste, ist die Glattalbahn (HP 10/01).

Der rote Faden Stadtbahn

In der Glattstadt wurde vorgemacht, was nun in der Limmatstadt verwirklicht werden soll. Glatttal- und Limmatalbahn sind ungefähr gleich lang (12,8 km), haben annähernd gleichviele Haltestellen (26) und sind etwa gleich teuer (515 Millionen). Allerdings ist die Konkurrenz der S-Bahn im Limmattal entschieden grösser und der Realisierungsdruck geringer. Darum muss man sich mehrere Varianten der Verwirklichung offen halten.

Stadtbahn heisst nicht unbedingt schienengebundenes Fahrzeug. Entscheidend ist nur das Freihalten des eigenen Trassees. Wie es genutzt wird, dazu gibt es grundsätzlich vier Varianten, die sich gegenseitig ergänzen. Allerdings hoffen die Planer auf die Schiene, sprich ein Tram. Das ist besser als ein Bus, weil es einen prägenderen Eingriff in das Gemenge der Limmatstadt bedeutet. Der rote Faden soll mit seinen Stationen das Kunterbunt zur Kette der städtebaulichen Brennpunkte umordnen.

Die Variante Vollausbau heisst ein Tram vom Bahnhof Altstetten bis zum Bahnhof Killwangen. In einer ersten Etappe wird das Tram nur bis Schlieren gebaut. Von dort bis Killwangen werden Busse eingesetzt. Die allerdings fahren von Anfang an auf einem eigenen Trassee, das für das Tram dimensioniert ist. Damit ist es möglich, in einer zweiten Etappe den Bus durch das Tram zu ersetzen. Über Kill-

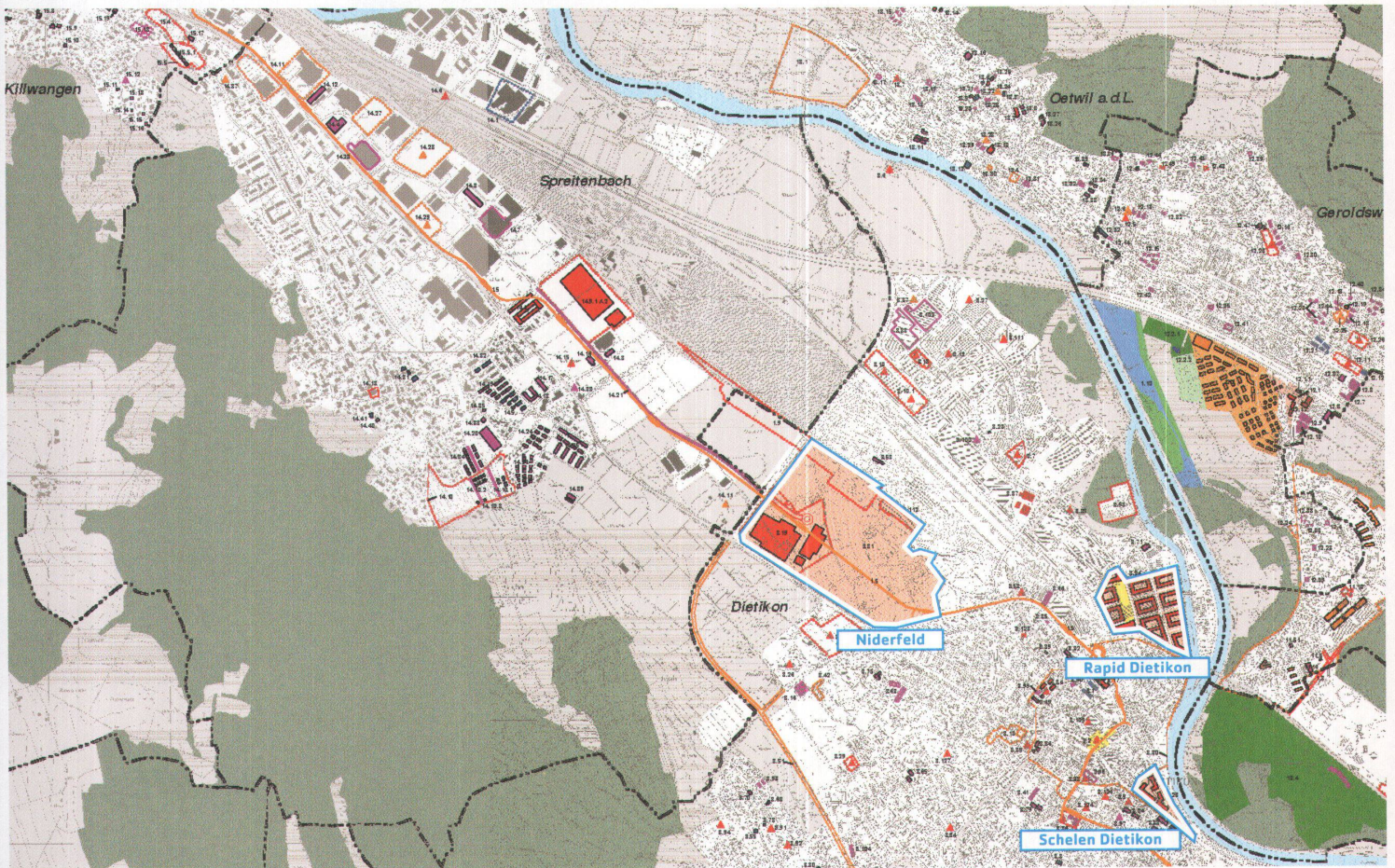


Instrumente für die Agglomeration

Mit den bisherigen Planungsinstrumenten ist die Agglomeration nicht zu erfassen, weil sie dafür gar nicht vorgesehen sind. Nötig ist ein realistischer Blick, das Eingeständnis: Die Agglomeration ist. Allerdings, wie ist sie und wie kann sie erfasst, dargestellt und beschrieben werden? Drei Fachleute suchen in einem Kolloquium Antworten.

--> Teilnehmer: Prof. Michael Koch, Prof. Franz Oswald, Wilhelm Natrup
 --> Moderation: Benedikt Loderer
 --> Ort: Architektur Forum Zürich, Neumarkt 15, 8001 Zürich
 --> Datum: Di, 20. April, 18.30 Uhr
 Eine Zusammenarbeit des Architektur Forums Zürich mit Hochparterre.

www.architekturforum.zuerich.ch



wangen hinaus fährt es nicht, weil Richtung Baden die Besiedlung zu dünn ist, um einen Trambetrieb auszulasten. Die Variante Systemwechsel führt weiter, was heute in Dietikon schon der Fall ist: das Umsteigen. Wer von Zürich nach Bremgarten oder Wohlen will, wechselt hier von der SBB auf die Schmalspur der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDB). Künftig wird auch das Tram bis nach Dietikon fahren. Hier steigt man auf die BDB um. Die allerdings wird erneuert und verlängert. Da ihre gründliche Sanierung bevorsteht, baut man sie auf SBB-Spurweite um und führt sie von Dietikon nach Killwangen (das 'Tram') mit der Normalspurweite, wie es in Karlsruhe zum Beispiel schon fährt). Im Killwangen geht es auf den bestehenden SBB-Gleisen weiter bis nach Baden. Will man von Dietikon direkt bis nach Zürich fahren, so scheidet das (vorläufig?) am Flaschenhals der Bahn im Limmattal.

Die Variante Zwischenstück geht davon aus, dass die Bremgarten-Dietikon-Bahn wie bei der Variante Systemwechsel nach Killwangen und Baden fährt. Allerdings weiss man, dass die Auslastung eines Trams zwischen Schlieren und Dietikon zu niedrig sein könnte. Darum werden für dieses Zwischenstück Busse eingesetzt, die bei Bedarf durch das Tram ersetzt werden könnten.

Die Variante Busvorlauf verzichtet auf den SBB-tauglichen Umbau der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Sie wird erneuert, fährt aber wie bisher auf ihrer Schmalspur nur bis Dietikon. Das Tram fährt nur bis Schlieren, dort wird auf die Busse umgestiegen. Die Variante Busvorlauf entspricht der ersten Etappe der Variante Vollausbau. Entschieden werden muss nur die Linienführung und das Freihalten des tramtauglichen Trassees. Nicht entscheiden muss man über

das Verkehrsmittel der einzelnen Abschnitte. Lässt sich das Trassee auch durchsetzen? Es wird erstens in die Verkehrsplanung von Kanton und Gemeinden aufgenommen, darüber hinaus werden Baulinien festgelegt, die die Freihaltung erzwingen. Wo das nichts nützt, hilft im Notfall das Eisenbahngesetz, das Enteignungen ermöglicht. Allerdings wird sich die Erfahrung aus dem Glattal wiederholen: Die Privaten sind meist zum Einlenken bereit, weil ihnen sonst eine Planungszone droht.

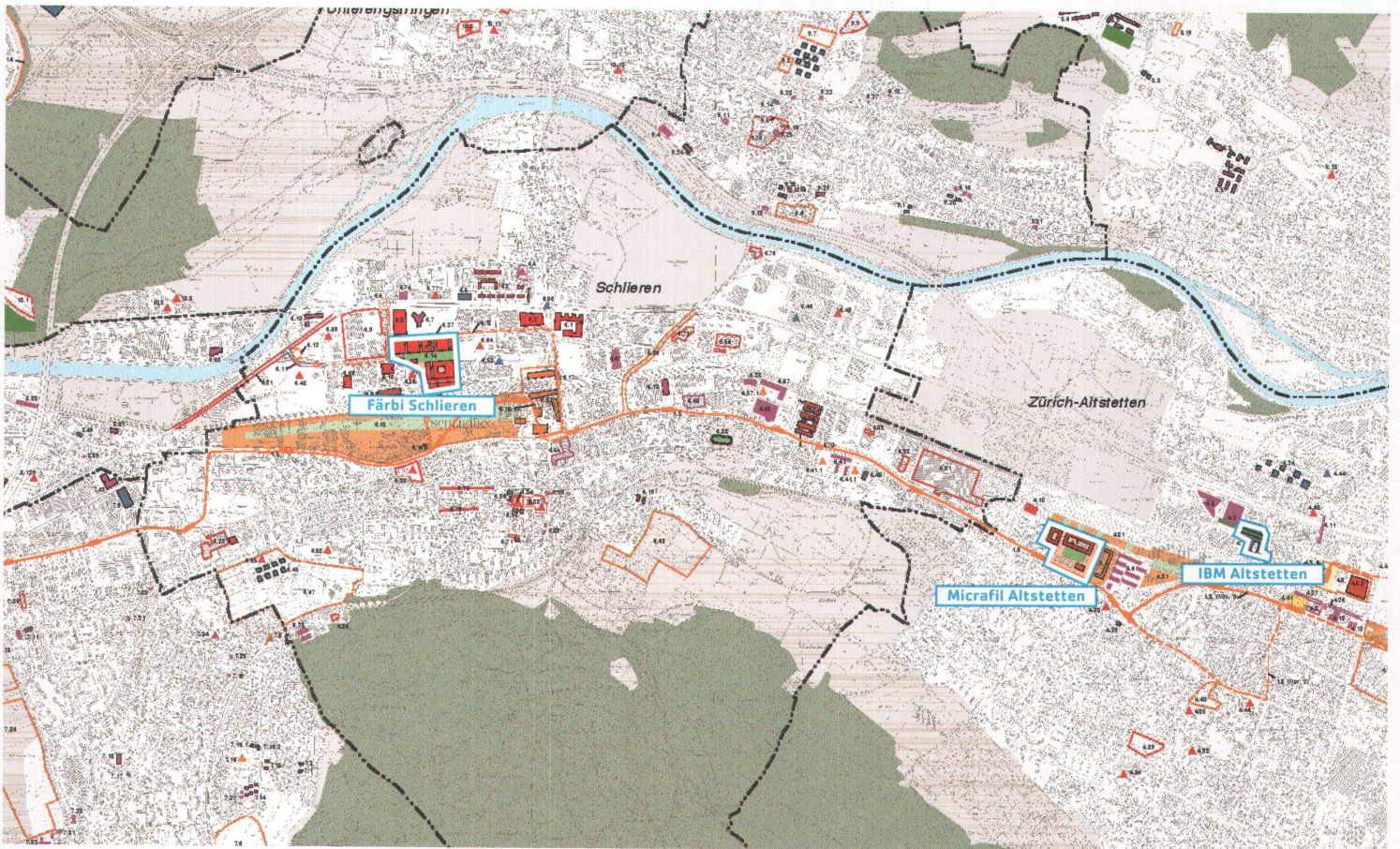
Ein Agglomerationsprogramm

Geplant wurde die Stadtbahn unter den Fittichen der PAZ, der Plattform Zürich Aargau. Die Verkehrsdepartemente der Kantone Zürich und Aargau arbeiten zusammen und haben von SNZ Ingenieure und Planpartner Trasseestudien ausarbeiten lassen. Diese zwei Planerfirmen waren bereits an der Glattalbahn beteiligt und konnten so ihre Erfahrungen einbringen. Aus dem Planungsbüro Jud stammt das Verkehrskonzept. Dass zwischen Siedlung und Verkehr ein Zusammenhang besteht, ist unterdessen anerkannt, darum liess die Plattform Zürich Aargau von Planpartner ein Entwicklungskonzept für das Limmattal ausarbeiten. Es bildet die Grundlage für ein Agglomerationsprogramm des Bundes (HP 1-2/04). Die beiden Kantone werden je ihren Teil des gemeinsamen Vorhabens einreichen.

Der nächste Schritt auf Ebene der Kantone ist die Aufnahme der Stadtbahn in die Richtpläne. Im Kanton Aargau steht die Vernehmlassung bevor, im Kanton Zürich hat sie bereits stattgefunden. Anschliessend muss das Trassee festgeschrieben und gesichert werden. Dann können die baulichen Fragen gelöst werden. Das Ziel muss sein, den →

Planausschnitt West

- Gebaut: fertig seit 1995
 - Gebaut: im Bau
 - Geplant: laufende Projekte
 - Gerüchte: Gebietsplanungen und Projekte in Vorbereitung
- Plan: Planpartner AG, 2003/04



Planausschnitt Ost

- Gebaut: fertig seit 1995
 - Gebaut: im Bau
 - Geplant: laufende Projekte
 - Gerüchte: Gebietsplanungen und Projekte in Vorbereitung
- Plan: Planpartner AG, 2003/04

→ Bus möglichst schnell auf dem künftigen Trasse fahren zu lassen, damit sich die Leute daran gewöhnen. Nicht ohne Grund heisst das Projekt Stadtbahn mit Busvorlauf. Eine Projektorganisation ist zur Zeit im Aufbau. Die beteiligten Gemeinden Killwangen, Spreitenbach, Dietikon im Kanton Aargau und Schlieren, Urdorf, Zürich im Kanton Zürich müssen enger involviert werden. Auch hier ist die Glattalbahn das Vorbild. Dort haben sich die Gemeindepräsidenten zu einer Task-Force zusammengeschlossen, die das Projekt vorantreibt. Man wird auch einen Direktor finden müssen, der, wie Pius Flury von den Verkehrsbetrieben Glattal, das Projektmanagement übernimmt. Die Linienführung gehorcht der Notwendigkeit. Sie überrascht eigentlich nur an zwei Stellen, in Schlieren und Urdorf. In Schlieren wird die S-Bahnstation Glanzenberg umfahren, während sonst alle S-Bahnhöfe bedient werden (Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren, Altstetten). Stattdessen macht die Stadtbahn einen Bogen nach Urdorf, was erlaubt, das Kantonsspital Urdorf, die Kantons-

schule und das Industriegebiet zu erschliessen. Wann die Stadtbahn zur Jungfernfahrt starten wird, ist noch unklar, bis Schlieren, so hofft man, im Jahr 2025.

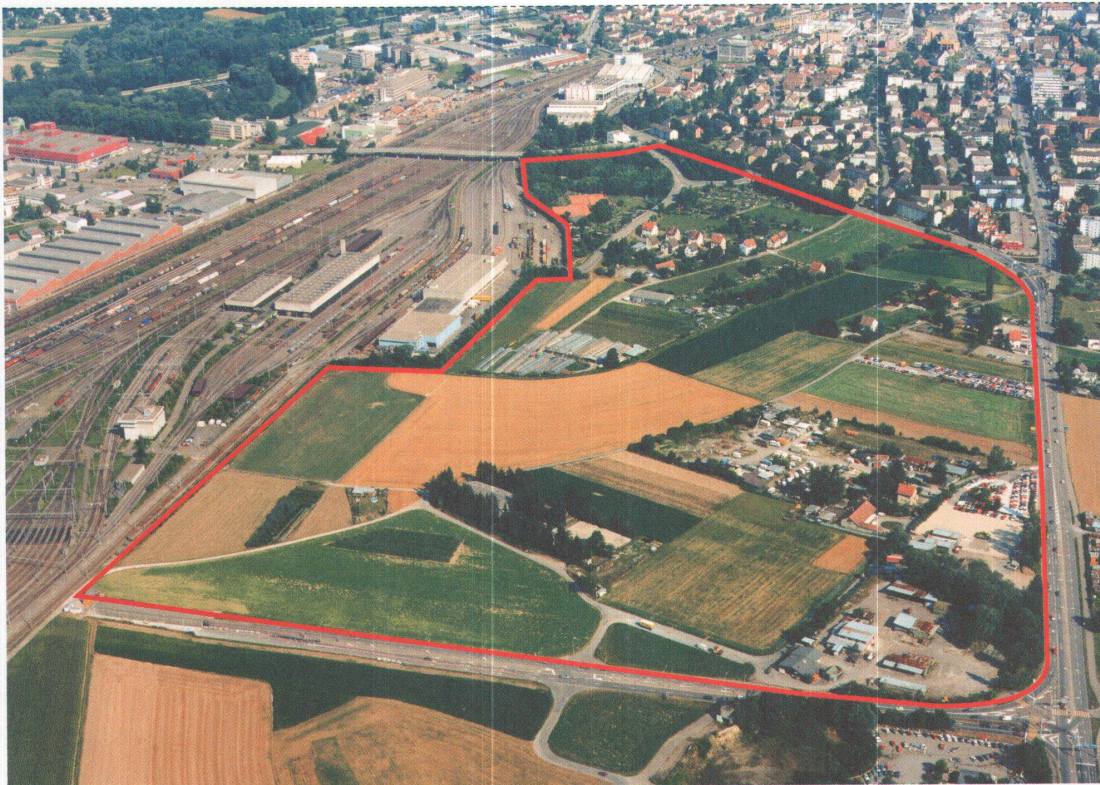
Die Kartenausschnitte West und Ost (seiten 17-18) stammen aus der 'Raumbeobachtung Limmattal', die Planpartner seit 2003 kontinuierlich betreiben. Jedes Projekt zwischen Baden und Zürich West wird in der Karte eingezeichnet und in einer Liste erfasst. Drei Zustände der Veränderung sind dargestellt: Gebaut, Geplant, Gerücht. Diese Karte, die ein Gegenstück jener für die Glattstadt ist (HP 10/01), ist ein Beitrag zur Frage: Wie stellen wir Agglomeration dar? Die Betonung liegt auf der Veränderung. Die vor 1995 bestehende Bebauung bildet den Hintergrund für die seither eingetretenen Änderungen. Man sieht das farbige Fleckenmuster der Veränderung auf dem grauen Grund des Bestehenden. Die Darstellung der Stadtbahn (Seite 14-15), auch von Planpartner, zeigt das Einzugsgebiet der Stadtbahn. Die 26 Haltestellen und ihr 300-Meterradius betonen die Bandstadt. Ist damit die Agglomeration erfasst? •

Limmattal	Einwohner					Arbeitsplätze	
	Gemeinden	1960	1990	Zunahme	2003	Zunahme	2001
Killwangen AG	802	1 328	+ 66 %	1 500	+ 13 %	400	
Spreitenbach AG	1964	8315	+ 323 %	9 800	+ 15 %	6 600	
Dietikon ZH	14 920	21 152	+ 42 %	21 700	+ 3 %	12 200	
Schlieren ZH	10 043	13 814	+ 37 %	13 300	- 4 %	12 900	
Urdorf ZH	3 809	8 339	+ 119 %	9 400	+ 1 %	5 900	
Total	31 538	52 948	+ 67 %	55 700	+ 5 %	38 000	

Quellen: Metron, Planpartner

Das Areal Niederfeld ist ein Schlüsselgrundstück. Die 40 Hektaren sind im kantonalen Richtplan als Siedlungs-, ja als Zentrumsgebiet ausgewiesen. Allerdings hat die Stadt Dietikon bisher noch keine Zonenfestlegung geschafft. Die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) schlug vor, zuerst in Grossgruppen Nutzungsvisionen zu diskutieren. Sie waren die Grundlage für Grobkonzepte, die Metron und pool architekten erarbeitet haben und die zur Zeit ihren Weg durch die Instanzen machen. Sie dürfen nicht veröffentlicht werden, weil sie sonst den Gemeindefrieden untergraben würden. Nur soviel: Metron schlägt einen grossen Stadtpark vor, pool architekten entwickelten ein kleinmaschiges Netz. Die RZU wird die Qualitäten aus beiden Vorschlägen zur Diskussion stellen.

- > Auftraggeber: Stadt Dietikon
- > Konzeption: Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU
- > Leitung Studienaufträge: Büro Z, Zürich
- > Eingeladene Teams: Metron AG, Brugg, pool architekten AG, Zürich
- > Areal: 400 000 m²



Das Niederfeld aus der Luft. Die 40 Hektaren sind das Filetstück der Limmatstadt.

Der Standort ist hervorragend und gehört zu einem Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung. Trotzdem: «Das Rapid-Areal konkurriert mit erheblichen Industrieauflandreserven im Limmattal» (Jurybericht). Man muss also etwas Besonderes daraus machen, wofür ein «qualitativ hochwertiges, attraktives und marktfähiges städtebauliches Gesamtkonzept» nötig ist. Mit einem Studienauftrag an vier Teams wurde es gefunden: Kollhoffs an eine Blockrandbebauung erinnerndes Stadtmuster. «In einer ersten Etappe kann mit dem Hochhaus ein markantes Zeichen für das neue Quartier gesetzt werden.» Städtebau und Marketing sind eins. Dazu kommt noch die Flexibilität. Was wie eine abgeschlossene Planung aussieht, ist die «Grundlage für die schrittweise Umnutzung».

- > Veranstalter Studienauftrag: Rapid Gruppe und Halter Immobilien
- > Eingeladene Architekten: Atelier Hans Kollhoff, Rotkreuz/Berlin (Auftrag für ein Entwicklungskonzept); Krischanitz Frank Architekten, Berlin; Stücheli Architekten, Zürich; Guagliardi Ruoss Architektinnen, Zürich

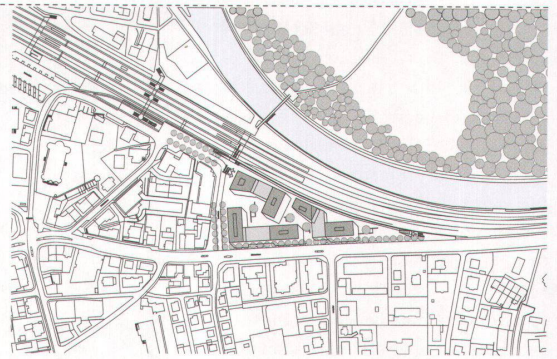
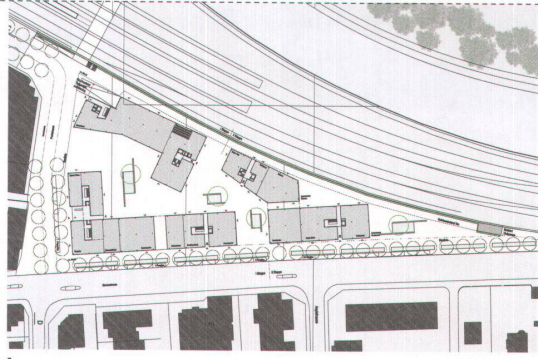


1-2 Situation und Erdgeschoss des Projektes Kollhoff: flexibel und traditionell

3 Das Hochhaus soll als Merkzeichen das neue Quartier in den Köpfen verankern.

Dietikon ist seit 1979 Eigentümerin des Scheller-Areals. Sie will durch die Überbauung die Entwicklung der Stadt beeinflussen und vorantreiben. Die Stadt beauftragte die Karl Steiner AG mit der Arealentwicklung. Vier Planungsteams wurden zu einem Studienauftrag eingeladen, den sam architekten in der zweiten Runde gewannen. Das dreieckige Areal wird von drei winkelförmigen Baukörpern besetzt. Zwischen den Gebäuden entstehen spannungsreiche Binnenräume. Die Erdgeschosse dienen für Verkauf und Dienstleistungen, darüber entsteht ein Zwischengeschoss mit Dachterrassen. Die 77 Wohnungen haben alle eine Veranda. Die Studienaufträge sollen dafür sorgen, dass die Stadt Dietikon möglichst viele Investoren findet.

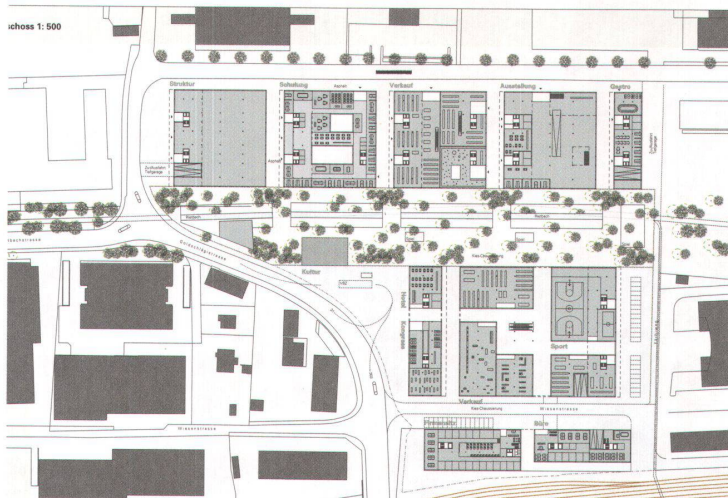
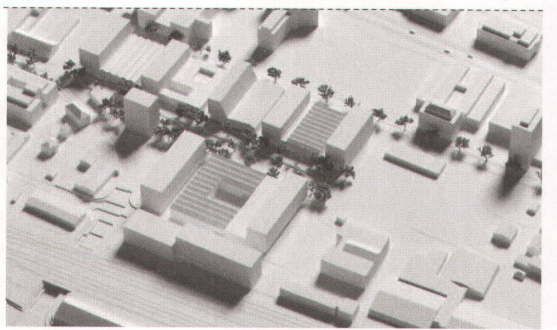
- > Veranstalterin: Karl Steiner AG, Zürich
- > Eingeladene Teams: sam architekten und partner ag, Zürich (Weiterbearbeitung); Atelier WW + Partner, Zürich; Anne-Marie Fischer und Reto Visini, Zürich; Bob Gysin + Partner AG, Zürich.
- > Areal: 12000 m²



- 1 Das dreieckige Grundstück zwischen Bahn und Kantonstrasse ist hoch belastet.**
- 2 Drei Baukörper bilden einen spannungsvollen, geschützten Binnenraum.**
- 3 Ebenerdig sind Läden und Dienstleistungen vorgesehen, darüber Wohnungen.**

Ein attraktives Mischgebiet soll beim Bahnhof Schlieren entstehen. Das industriell und gewerblich geprägte Areal erlaubt eine sehr hohe Dichte (Bau-massenziffer von 8 m³/m²). Der Studienauftrag sollte abklären, wie viel ökonomisch vernünftig und städtebaulich verträglich ist. Zehn Planungsteams wurden mit der Projektierung beauftragt. Die Sieger werden ein Entwicklungsleitbild erarbeiten. Sie sollen auch ein «Lead-Projekt» ausführen. Gewonnen haben Galli & Rudolf mit einem Regelwerk, das sich auf Baufelder von baubarer Grösse und den «Winkeltyp» abstützt. Eine Halle ist auf einer Längsseite von einem Hochbau begleitet. Im Zentrum des Areals liegt ein Park, ein Turmhaus sorgt für einen Merkmakel. Die Etappierbarkeit «ist in diesem Entwurf Grundgedanke schlechthin».

- > Veranstalterin des Planungsverfahrens: Halter Generalunternehmung AG, Zürich
- > Ergebnisse: 1. Rang: Galli & Rudolf, Zürich; 2. Rang: Meili, Peter Architekten AG, Zürich; 3. Rang: pool Architekten, Zürich.
- > Areal: 44 171 m²



- 1 Das Areal wird in Baufelder aufgeteilt, die das Muster der Industrie neu interpretieren.**
- 2 Der Winkeltyp besteht aus einer Halle, an deren Längsseite ein Hochbau anschliesst.**
- 3 Flexibilität ist erstes Gebot, die Etappierbarkeit der Baufelder sorgt dafür.**

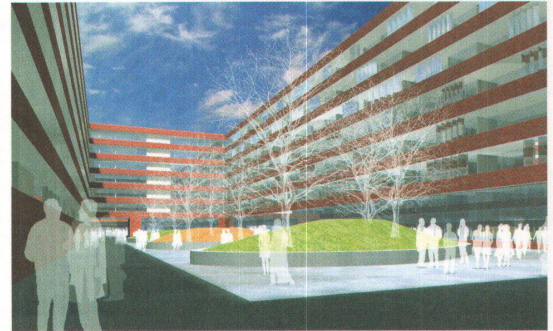
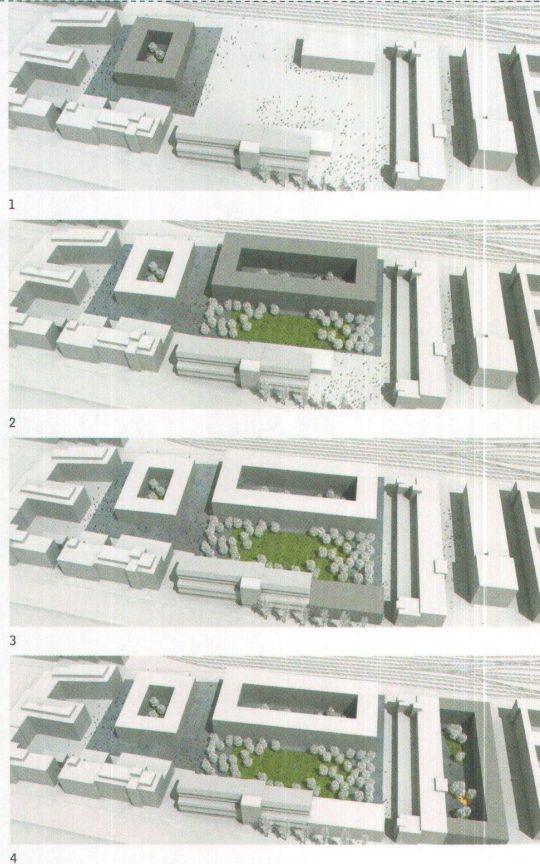
Zwei Wohnhöfe: Micafil, Zürich Altstetten, Studienauftrag, 2003 (Planausschnitt Ost, Seite 18)

Zwischen Eisenbahnfeld und Ausfallstrasse in Zürich Altstetten wird ein Areal von rund 40 000 m² zur Umnutzung frei, das mit einem anonymen Studienauftrag beplant wurde. In Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau der Stadt Zürich umfasste das Programm vor allem preisgünstigen Wohnungsbau mit den nötigen Einrichtungen und einem untergeordneten Anteil an Büros. Für die Wohnnutzung braucht es einen Gestaltungsplan. Zwei Wohnhöfe sparen einen städtischen Grünraum aus, der mit lose gestreuten Bäumen eine Grüninsel schafft.

Flexibilität ist auch hier oberstes Gebot.

- > Veranstalter: ABB ImmobilienAG; SBB Immobilien; Portfolio Management, Zürich
- > Eingeladene Teams: Atelier WW, Zürich (Weiterbearbeitung); ADP Architekten AG, Zürich; Egli Rohr Partner AG, Baden; ARGE EM2N Architekten / Müller Sigrist Architekten, Zürich; Harder Haas Partner AG, Wil (ZH); Kaufmann, van der Meer + Partner AG, Zürich; Morger & Degelo, Basel.

--> Planungsgebiet: rund 40 000 m²



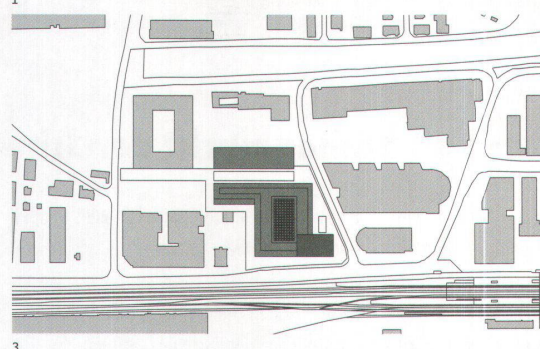
1 Die Modelle zeigen einen der möglichen Bauabläufe, es kann aber ganz anders werden, denn Flexibilität ist entscheidend.

2-3 Der grosse Wohnhof (oben) und der baumbestandene Grünhof (unten)

Ein Turm für einen Multi: IBM Altstetten, 2003 (Planausschnitt Ost, Seite 18)

Der neue Hauptsitz der IBM (Schweiz) ist im Bau. Beim Bahnhof Zürich-Altstetten entsteht ein 13-geschossiger Turm neben einem sechsstöckigen Bürogebäude. Das neue Merkzeichen in der Stadtlandschaft ist eines der Hauptelemente des «Entwicklungskonzept Arbeitsgebiet Bahnhof Altstetten» der Stadt Zürich. Der 50 Meter hohe Turm aus Glas und Granit des Architekten Max Dudler verkörpert die Anonymität und Durchsetzungskraft des Büromultis durch körperliche Wucht und formale Askese. Hier ist eine ökonomische Grossmacht am Werk. Allreal fand den Hauptmieter IBM und erstellt die Gebäude, die dem Minergie-Standard genügen. Es entstehen 1250 Arbeitsplätze für 2500 Mitarbeiter. Im Frühling 2005 ist Eröffnung.

- > Bauherrschaft: Allreal Vulkan AG, Zürich
- > Nutzer: IBM (Schweiz) AG
- > Architekt: Max Dudler, Zürich und Berlin
- > Totalunternehmer: Allreal Generalunternehmung AG, Zürich
- > Geschossfläche: 38 500 m²
- > Investitionsvolumen: CHF 180 Mio.



1-2 Der Turm an der Ecke des Komplexes markiert die ökonomische Potenz des multinationalen Unternehmens IBM.

2 Der Lageplan zeigt den Winkelgrundriss des Hauptbaus und der Bürotrakt daneben.