

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

Artikel: Ein dichtes Tal
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029990>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.03.2025

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

Ein dichtes Tal

Das Tal der Limmat konnte immer wieder von seinen Standortvorteilen profitieren. Doch bei allem Wachstum und trotz der industriellen Entwicklung gab es auch Rückschläge.

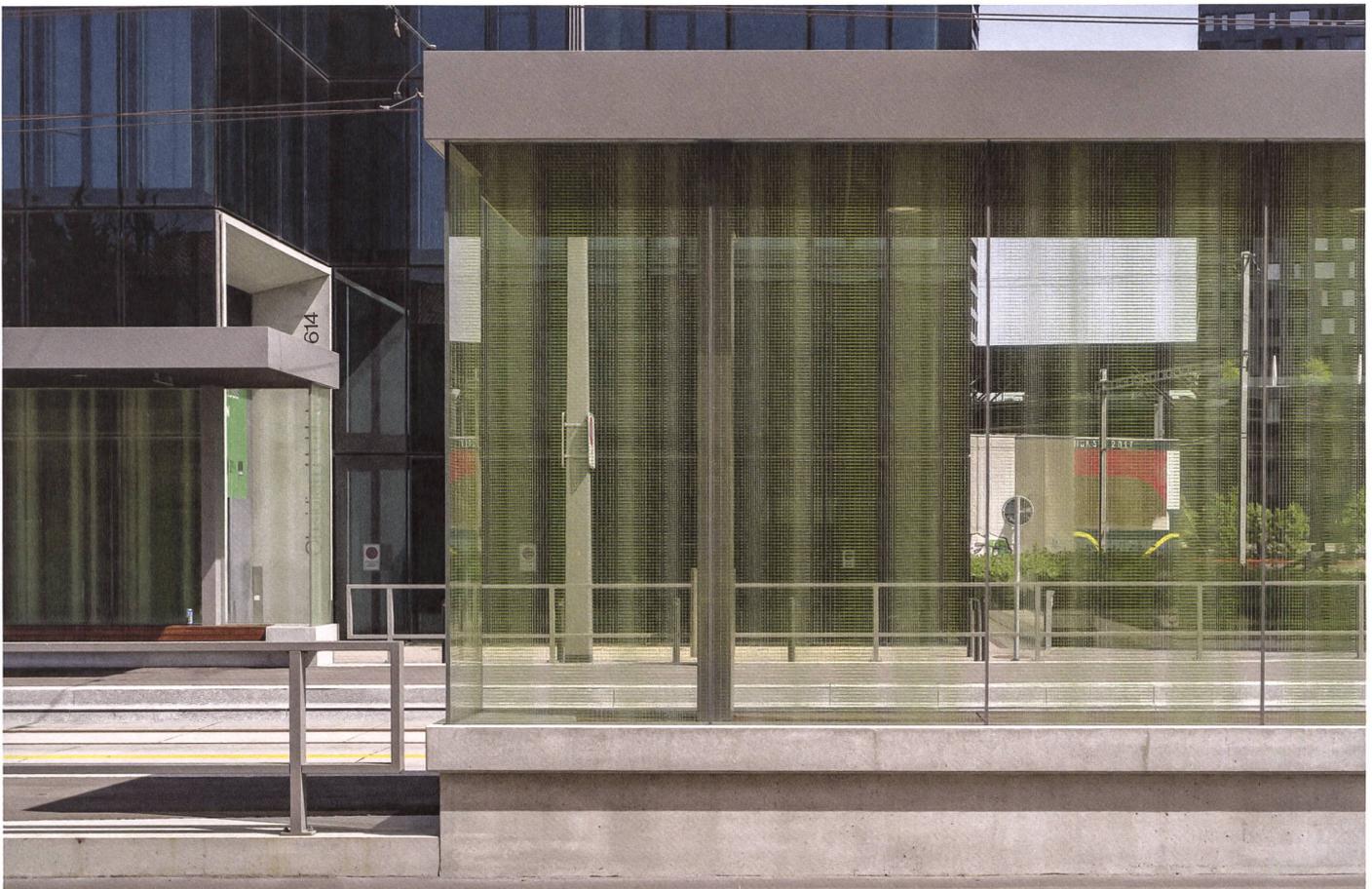
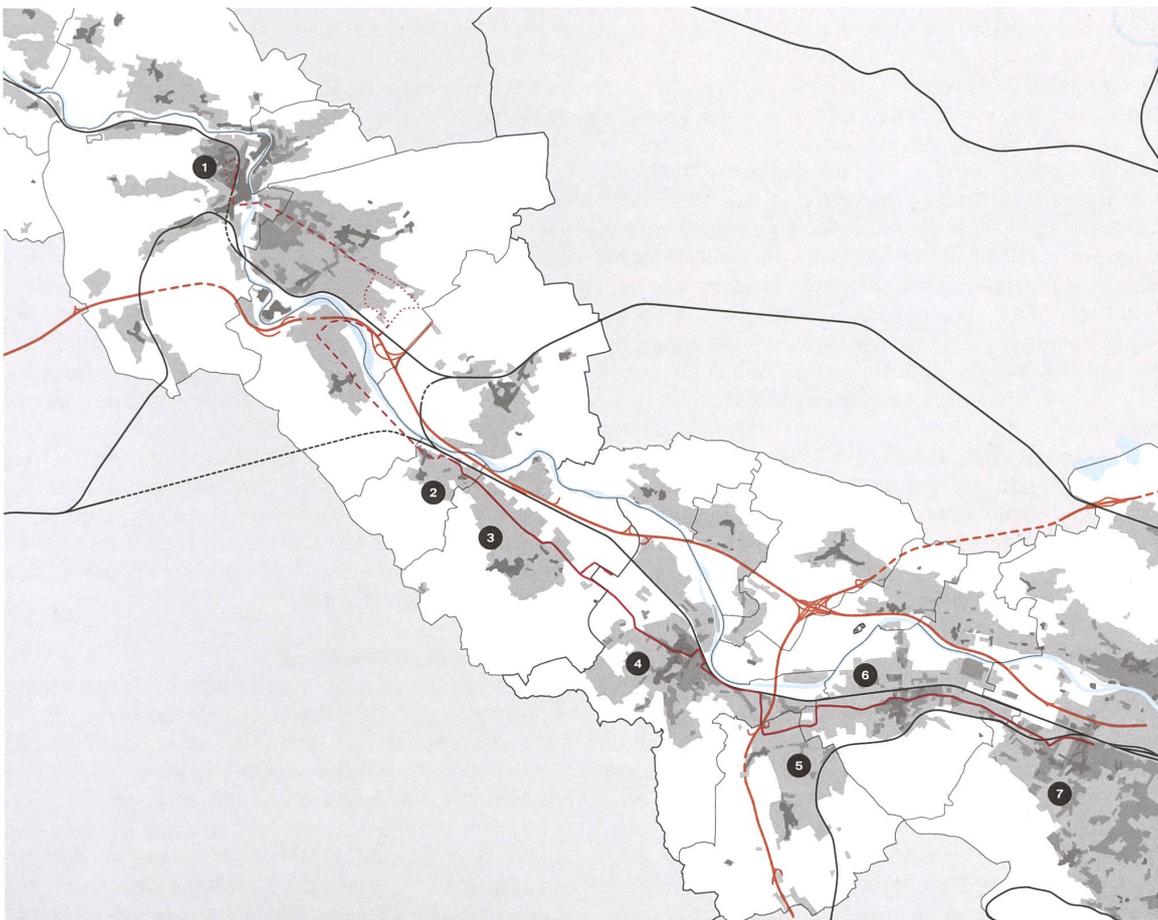
Text:
Werner Huber

Der Begriff «Limmattal» wird heute schnell mit Infrastrukturen in Verbindung gebracht. Es gibt den Stau am Limmattaler Kreuz, den Rangierbahnhof Limmattal und nun auch die Limmattalbahn. Das Tal beidseits des namensgebenden Flusses ist eine wirtschaftlich starke Region, und in den Thermen in Baden lädt sie sogar zum Kuren ein. Umgekehrt proportional zur Stärke des Begriffs ist die

Länge des Tals: Gerade mal 36 Kilometer legt der Fluss zwischen der Quaibrücke in Zürich und der Mündung in die Aare in Lauffohr bei Brugg zurück. Zehnmal länger ist der Schweizer Abschnitt des Rheins, achtmal länger die Aare. Dafür müssen die Zürcher «ihre» Limmat nur mit einem Kanton teilen, dem Aargau. Die Kantonsgrenze hat ihren heutigen Verlauf erst seit der Gründung des Kantons Aargau 1803. Zuvor hatte sogar für kurze Zeit ein Kanton Baden existiert, zu dem auch Dietikon, Schlieren und Hütikon gehörten. Mit dem Ende der Helvetischen Republik kamen diese Gemeinden zum Kanton Zürich. →



Zürich: Von den Prellböcken aus geht der Blick Richtung Westen ins zunächst städtisch geprägte Limmattal. →



Zürich: An der Haltestelle Seidelhof dominieren klare Kanten – die der Wartehalle und die der Bauten im Hintergrund. →

→ Wie so oft in breiten Tälern hat die Besiedlung nicht in der Ebene, sondern hauptsächlich an deren Rändern stattgefunden. Die Limmat war ein mäandrierender Fluss, und weite Teile des Talgrunds waren sumpfig. Zunächst schienen die Ortschaften an der rechten Talseite im Vorteil: Sie sind gut besonnt, sodass zahlreiche Rebberge angelegt wurden. Doch ab Mitte des 19. Jahrhunderts änderten die Vorzeichen. 1847 fuhr der erste Zug der Schweizerischen Nordbahn von Zürich nach Baden, die legendäre Spanisch-Brötli-Bahn als erstes Stück eines bald schnell wachsenden Schienennetzes. Ingenieur Alois Negrelli legte die Bahntrasse in die Limmatebene, und zwar links des Flusses. Obwohl die Bahn und die Bahnhöfe teilweise in beträchtlicher Entfernung zu den Ortschaften angelegt wurden, hatten die linksufrigen Gemeinden fortan die besseren Karten – in einer Entwicklung, die sie damals noch nicht erahnen konnten. Die Bahn beflügelte nicht nur die industrielle Entwicklung in den Städten Zürich und Baden, sondern auch in den Ortschaften dazwischen.

Wachstumseuphorie

Die Arbeitsplätze und die gute Verkehrsanbindung führten zu einem Wachstum der Bevölkerung, das wiederum einen Ausbau der Verkehrswege nach sich zog. 1897 erhielt die Limmattal-Strassenbahn (LSB) eine Konzession für den Bau einer Tramlinie vom Letzigraben in Zürich via Altstetten und Schlieren nach Dietikon mit einem Abzweiger von Schlieren via Unterengstringen nach Weiningen. Das «Lisbethli» ging drei Jahre später in Betrieb. Nach finanziellen Schwierigkeiten übernahm die Städtische Strassenbahn Zürich die LSB und reduzierte den Trambetrieb auf den Abschnitt bis Schlieren. 1956 war auch damit

Schluss: Fortan wendeten die Trams der Linie 2 am Farbhof in Altstetten. Die Zukunft gehörte dem Trolley- und dem Autobus und beinahe auch der U-Bahn. Doch das Projekt für eine U-Bahn mit Endstation in Dietikon scheiterte 1973 an der Urne.

Die neue Zeit kündigte sich auch in Form eines mehrspurigen Asphaltbandes an. Im Oktober 1970 erreichte die von Westen her kommende Autobahn via Bareggtunnel die Gemeinde Neuenhof, im Jahr darauf war sie durchgehend bis Altstetten befahrbar. 1972 war die ikonische Raststätte Würenlos, der «Fressbalken», fertiggestellt. Auf die automobile Kundschaft war auch das Shoppingcenter Spreitenbach ausgerichtet, das im Frühjahr 1970 seine Tore (und Parkplätze) geöffnet hatte. Spreitenbach galt damals als planerisches Musterbeispiel, und das erste Einkaufszentrum der Schweiz sollte als veritables Dorfzentrum funktionieren. Für viele Zürcherinnen und Zürcher war eine Wohnung in einer Spreitenbacher Siedlung zudem die einzige Möglichkeit, unverheiratet zusammenzuleben – im zwinglianischen Kanton Zürich galt damals noch das Konkubinatsverbot.

Niedergang und Aufstieg

Nach dem Shoppingcenter wollten die Investoren in Spreitenbach mit dem Tivoli noch höher hinaus. Es sollte mehr sein als ein Einkaufszentrum: ein Komplex mit vielfältigen städtischen Funktionen, einem Hotel und Wohnungen, einem Kongresszentrum und einem Mehrzwecksaal. Doch kaum war 1974 das erste Fragment des Tivoli – ausgerechnet das Einkaufszentrum – eröffnet, ging die Bauherrschaft in Konkurs. Die Ölkrise hinterliess ihre Spuren. Die Wachstumseuphorie war dahin, und Grosssiedlungen wie



Zürich: Zwischen Seidelhof und Farbhof überragen die Türme der Überbauung Vulcano das Trasse. Hier verkehrt auch der Trolleybus, weshalb es nicht begrünt ist. →

in Spreitenbach wurden nun kritischer beurteilt, auch weil sich in ihnen die vielschichtigen Probleme einer ethnisch immer stärker durchmischten Bevölkerung zeigten.

Auch der Industriestandort Limmattal geriet unter Druck. Die Schliessung der traditionsreichen Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren 1985 war ein Schock über den Ort hinaus – und es blieb nicht der einzige: Geistlichs Leim- und Düngerfabrik «Lymi», die Stückfärberei «Färb» und das Gaswerk «Gasi» machten ebenfalls dicht. Es begann eine Abwärtsspirale, die 2003 ihren Tiefpunkt erreichte. «Leben im Abfallkübel des Kantons» betitelte der «Tages-Anzeiger» einen Beitrag über Schlieren. Die Behörden hatten die Zeichen der Zeit bereits erkannt und die Zukunft des Orts in die Hand genommen. Leitbild und Stadtentwicklungskonzept waren Stationen auf dem Weg zur Besserung. Am augenfälligsten – und für das städtische Selbstverständnis am wichtigsten – ist die Umgestaltung des Zentrums. Dabei nutzten die Stadtentwicklerin und die Planer geschickt – und so konsequent wie nirgendwo sonst – die Dynamik, die die Planung der neuen Bahn ins Limmattal mit sich brachte. ●



Zürich: Die Haltestelle Micafil zeugt von einem ehemaligen Industriebetrieb. In der Verglasung des Wartebereichs erzeugt die Sonne ein Lichtspiel. →