

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

Artikel: In den grossen Plan eingebettet
Autor: Schärer, Caspar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029991>

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>

In den grossen Plan eingebettet

Frühzeitige raumplanerische Überlegungen und die Einbettung in das Agglomerationsprogramm des Bundes legten den Grundstein für die Limmattalbahn.

Text:
Caspar Schärer

Irgendwann muss jemand den Strich gezeichnet haben – den Strich, der zum Schienenstrang der Limmattalbahn wurde. Ende der 1990er-Jahre wurden erste Varianten durchgespielt: Soll es eine Hochbahn oder eine Tiefbahn werden, soll sie links oder rechts der Limmat verlaufen? Etwas mehr als 20 Jahre später ist das Werk vollendet, eine in der Raumplanung ziemlich durchschnittliche Zeitdauer. Bei genauerer Betrachtung muss konstatiert werden, dass es sogar recht zügig voranging. Immerhin fährt dieses Tram – oder korrekt: diese Stadtbahn – durch zwei Kantone. Von Kanton zu Kanton unterschiedlich: Wer einmal in die

se administrative Welt eingetaucht ist, weiss, was das bedeutet. Es braucht einen langen Atem und kluge Prozesse, damit ein solches Vorhaben innerhalb von zwei Jahrzehnten von der ersten Skizze bis zur Fertigstellung gelingt.

Zunächst einmal braucht es den politischen Willen, etwas zu tun. Sonst geht gar nichts. Und ohne Zusammenarbeit erst recht nicht. Grosse Infrastrukturprojekte sind äusserst komplex, betreffen viele Stakeholder und müssen fast immer in den bestehenden Siedlungsraum gelegt werden. Eine solche Gemengelage bietet immer Angriffspunkte, und irgendjemand ist bestimmt dagegen. Plausible Gründe für ein Nein finden sich überall, umso wichtiger ist das beherzte Ja. Oder anders formuliert: Neben dem politischen Willen braucht es Überzeugungskraft und Durchhaltevermögen siehe Seite 29.



Schlieren: Auf dem Areal der einstigen Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren sind neue Gewerbebauten entstanden. Früher wurden hier auch Trams gebaut. →

Die sechs Limmattaler Gemeinden und vor allem auch die beiden beteiligten Kantone Aargau und Zürich brachten den politischen Willen und die Überzeugungskraft in das Projekt Limmattalbahn mit ein. Anfang der 2000er-Jahre machten die Kantone vorwärts und liessen Studien erstellen. 2005 lag ein regionales Verkehrskonzept vor, in dem die Limmattalbahn bereits vorkam. 2007 folgte der Eintrag in die Richtpläne der beiden Kantone – ein wichtiger Meilenstein, manifestiert sich mit der Festlegung in diesem zentralen Steuerungsinstrument der Raumplanung doch der politische Wille in einem konkreten Projekt. Der Strich auf dem Plan schaffte den Sprung vom inoffiziellen auf das offizielle, amtliche Papier.

Mit einem Richtplaneintrag ist schon einiges geschafft, aber längst nicht alles. In sämtlichen 26 kantonalen Richtplänen ist allerlei eingetragen, ebenfalls mit politischem Willen dahinter, etwa Autobahnanschlüsse, Bahnhöfe oder Deponien. Im Zürcher Richtplan etwa schlummert seit Jahrzehnten ein riesiges unterirdisches Parkhaus auf dem Kasernenareal mitten in der Stadt. Vermutlich will heute kein Mensch dieses Parkhaus bauen, aber der politische Wille der 1960er-Jahre hat es dort den nachfolgenden Generationen hinterlassen. Natürlich lassen sich solche Einträge auch wieder löschen, aber dafür muss zunächst eine entsprechende politische Mehrheit organisiert werden.

Das Agglomerationsprogramm als Katalysator

Dem raschen Vorankommen der Limmattalbahn half das Agglomerationsprogramm, ein damals – Mitte der 2000er-Jahre – neues Raumplanungsinstrument. Agglomerationsprogramme sind Projekt- und vor allem Finanzierungsinstrumente für Infrastrukturmassnahmen. Sie

entsprangen einer Krisensituation in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre, als in der Schweiz einiges nicht so rund lief. Neben einer zähen Rezession im Nachgang des Immobiliencrashs von 1991 manifestierte sich auch eine tiefgreifende institutionelle Krise: Die Politik erkannte, dass das mangelnde Zusammenspiel der verschiedenen föderalen Ebenen Probleme eher befördert als löst. Man hält es heute kaum für möglich, aber um die Jahrtausendwende packte die Schweizer Politik einige grosse Reformen an und versuchte, den Staat wenigstens ein bisschen besser zu organisieren.

Ein Aspekt dieser breit angelegten Reformwelle war die Anerkennung der Agglomerationen als tatsächlich vorhandene Realität. In den 1990er-Jahren wurden Städte und Agglomerationen als eigentliche Krisenherde betrachtet. Die «Drogenhöhle» am Bahnhof Letten in Zürich war nur das offensichtlichste und sichtbarste Symptom des Niedergangs der Städte. Hinzu kamen gravierende Verkehrsprobleme, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr. Das zeigte sich nicht nur in den Stadtzentren, sondern zunehmend auch in den Vorortsgemeinden, eben der Agglomeration.

Ganz am Anfang der Agglomerationsprogramme steht denn auch die Lösung der Verkehrsprobleme. Im Grunde sind sie einfach gut ausgestattete Anreizsysteme. Der Bund bietet Geld zur Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten (zunächst aus einem Infrastrukturfonds, später aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds), stellt aber zwei Bedingungen: Die Projekte müssen mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt sein, und – fast noch wichtiger – sie können nur von Trägerschaften eingereicht werden, in denen sich mehrere Akteure zusammenschließen. →



Schlieren: Bei der Haltestelle Gasometerbrücke dominieren die für Ausfallachsen typischen Nutzungen das Bild. Die Limmattalbahn setzt einen Gegenakzent. →

→ Eine einzelne Stadt oder eine einzelne Gemeinde kann also kein Geld beantragen. In der Regel stellen Kantone oder regionale Organisationen die Anträge. Somit sind Agglomerationsprogramme Vernetzungsmaschinen: Sie bringen verschiedene Staatsebenen an einen Tisch und tragen zu Abstimmung und Koordinierung unterschiedlicher Sachpolitiken bei.

Der Realisierung einen Schritt näher

Agglomerationsprogramme werden alle vier Jahre neu ausgeschrieben; die Zyklen werden «Generationen» genannt. Die erste Generation ging 2007 an den Start, zum Zeitpunkt des Richtplaneintrags der Limmattalbahn. Der Kanton Zürich erarbeitete für das ganze Kantonsgebiet ein Agglomerationsprogramm, während der Kanton Aargau gleich mehrere einreichte, darunter eines für die Region Aargau Ost. Beide Programme erwähnten die Limmattalbahn und deuteten eine Linienführung an. Ihr Trasse war so gewählt, dass die Bahn parallel zur S-Bahn als Mittelverteiler sowohl die bereits bevölkerungsreichen Zentren und Quartiere als auch die dynamisch wachsenden Neubaugebiete erschliesst. Der Kanton Zürich beschrieb sogar bereits eine Etappierung. Damit war die Limmattalbahn ihrer Realisierung einen Schritt näher gekommen: Sie war nun mehr als eine Absichtserklärung und hatte neben der etwas konkreter gewordenen Linienführung auch ein Preisschild: 515 Millionen Franken für die gesamte Strecke von Altstetten bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Parallel zu dieser raumplanerischen Entwicklung artikulierte sich der politische Wille immer deutlicher: 2007 bestärkten die Limmattaler Gemeinden ihren Wunsch nach der Limmattalbahn mit einem «Letter of Intent» siehe Seite 29.

In der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme 2011/12 rückte die Limmattalbahn ins Zentrum. Ein Jahr zuvor hatten die Kantone Aargau und Zürich die Limmattalbahn AG gegründet. Es ist deshalb nur folgerichtig, dass sie für das Limmattal ein eigenes, kantonsübergreifendes Agglomerationsprogramm erarbeiteten. Das Dokument umfasst mit Anhängen 400 Seiten und beschreibt den Raum Limmattal detailliert und aus den verschiedenen Perspektiven Siedlung, Landschaft und Verkehr. Schwächen werden genauso benannt wie der Handlungsbedarf. Mittlerweile war klar, dass das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum möglichst nicht mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt, sondern eine «ambitiöse Verschiebung der Modalsplit-Anteile vom MIV zum ÖV angestrebt» werden sollte, gar eine «Verdoppelung der ÖV-Fahrten innert 20 Jahren».

Siedlungsentwicklung und Verkehr verbinden

Neu an den Agglomerationsprogrammen war die ausdrückliche Verbindung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Das war zwar keine wirklich neue Erkenntnis, wurde nun aber in einem wirkungsmächtigen raumplanerischen Instrument ernst genommen. So heisst es im Agglomerationsprogramm Limmattal: «Es ist künftig weiterhin eine erhebliche Beeinträchtigung der Siedlungs-, Verkehrs- und generell der Lebensqualität im Limmattal zu erwarten, sofern die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung nicht stärker aufeinander abgestimmt und dabei dem öffentlichen Verkehr eine zentrale Funktion zugewiesen wird.» Die Limmattalbahn ist also nichts weniger als eine Voraussetzung, damit das Leben im Limmattal lebenswert bleibt. Im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation wurde ein



Schlieren: Bei der Haltestelle Wagonsfabrik schafft ein kleiner Park einen öffentlichen Freiraum. →

ganzer Strauss von aufeinander bezogenen Massnahmen und Projekten vorgeschlagen, insgesamt 900 Millionen Franken schwer. Der Löwenanteil mit neu 670 Millionen Franken entfiel auf die Limmattalbahn.

Der Bund erteilte dem Limmattaler Agglomerationsprogramm in seinem Prüfbericht von 2014 gute Noten. Er beantragte beim Parlament einen Beitragssatz des Bundes zur Mitfinanzierung im Umfang von 35 Prozent über alle Projekte. Das Projekt wurde zwar sehr gelobt, aber auch auf seine Schwächen wurde hingewiesen, etwa dass die Begrenzung des Siedlungsgebiets zu wenig konsequent angegangen würde.

Kritik und Zustimmung

Während sich die raumplanerische Maschine langsam, aber unablässig in Richtung Realisierung bewegte, meldete sich zwischenzeitlich nochmals der politische Wille zu Wort. Im November 2015 genehmigten fast zwei Drittel der Zürcher Stimmberechtigten den Projektkredit für die Limmattalbahn. Allerdings lehnte der Bezirk Dietikon die Vorlage ab. Die Kritiker der Bahn, mehrheitlich aus Dietikon, sammelten erfolgreich Unterschriften für eine zweite Abstimmung – die dann aber noch deutlicher ausfiel: Nun befürworteten 83 Prozent das Projekt, und auch im Bezirk Dietikon kippte die Ablehnung in mehrheitliche Zustimmung. Die zweite Etappe von Schlieren bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach konnte also in Angriff genommen werden. Dieser Streckenabschnitt stand denn auch im Zentrum der dritten Generation des Agglomerationsprogramms. Wiederum beteiligte sich der Bund zu 35 Prozent an den Baukosten, wies aber erneut auf die bereits genannten Schwächen hin.

Geht es jetzt erst richtig los?

Etwa zeitgleich kam es auf informeller Ebene zu Zusammenschlüssen. Die 2007 gegründete «Standortförderung Limmattal» verschmolz 2019 mit der Organisation «Limmatstadt», die auf eine Initiative der Halter AG zurückgeht, einem im Limmattal verwurzelten Bau- und Immobilienunternehmen. «Limmatstadt» betreibt eine aktive Standortförderung und vereint zahlreiche lokale Unternehmen als Aktionäre und Mitglieder. Eher soziokulturell geprägt ist die 2015 gegründete «Regionale Projektschau Limmattal». Der Trägerverein bringt Ideen aller Art zusammen und will zu neuen Projekten anspornen. Mehr als 50 Projekte sind bisher zusammengekommen; 2025 soll eine Auswahl davon im Rahmen einer grossen Ausstellung im ganzen Limmattal gezeigt werden.

Im jüngsten Agglomerationsprogramm von 2021 rückt die Limmattalbahn etwas in den Hintergrund; sie gehört nun gewissermassen zum Bestand, an dem sich die nächsten raumplanerischen Massnahmen orientieren. Aus dem Strich auf den Plänen sind Schienen im Strassenraum geworden, die wie fast alles im Limmattal parallel zum Fluss verlaufen – der Geografie entkommt man nicht. Das Agglomerationsprogramm der vierten Generation versucht nun, diese dominante Linearität mit mehr und vor allem mit qualitätsvollen Querverbindungen zu ergänzen und die Quartiere zwischen Zürich und Killwangen endlich besser zu verweben. Insofern beginnt das Projekt Limmattalbahn vielleicht sogar erst jetzt so richtig. ●



Schlieren: Der Stadtplatz ist Schlierens neue Mitte, markiert durch eine grosse rote Dachskulptur. Die Haltestelle gehorcht jedoch den Gestaltungsprinzipien der Limmattalbahn. →