

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

Artikel: Mit der Stadtbahn durch das Limmattal
Autor: Westermann, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1029992>

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>

Mit der Stadtbahn durch das Limmattal

Die Limmattalbahn erschliesst Wohn- und Gewerbegebiete, vier S-Bahnhöfe, ein Spital, eine Kantonsschule und ein Shoppingcenter. Eine 13 Kilometer lange virtuelle Reise.

Text:
Reto Westermann

Mal heisst sie Badenerstrasse, dann Zürcherstrasse oder einfach Landstrasse – die Hauptstrasse von Zürich durch das Limmattal nach Baden trägt zwar abschnittsweise unterschiedliche Namen, aber eines ist der ganzen Strecke gemein: Sie ist das Rückgrat der Entwicklung auf der linken Talseite. Entlang dieser Achse wuchsen die Gemeinden, entstanden Industriebetriebe, Gewerbebauten und Wohnsiedlungen. Über weite Strecken verläuft hier nun auch die neue, rund 13 Kilometer lange Stadtbahnlinie vom Bahnhof Zürich-Altstetten bis zum Bahnhof Killwan-

gen-Spreitenbach. In den sechs angefahrenen Gemeinden erschliesst sie ein Einzugsgebiet mit rund 50 000 Einwohnern und ebenso vielen Arbeitsplätzen. Im Schnitt alle 515 Meter befindet sich eine ihrer 27 Haltestellen.

Mittig in der Strasse

Startpunkt am östlichen Ende der Strecke ist der S-Bahnhof Zürich-Altstetten. Die Fahrzeuge der Limmattalbahn halten in der Hohlstrasse direkt am Bahnhofplatz, den das vom SBB-Hausarchitekten Max Vogt 1968 erstellte Bahnhofsgebäude dominiert. Dank Zweirichtungsfahrzeugen siehe Seite 27 braucht es keine Wendeschleife – die Gleise können stumpf enden. Von der heutigen Endhaltestelle her könnte die Bahn dereinst weiter Richtung Stadt



Schlieren: Auf der Südseite des Färberhüslitunnels ragen die Neubauten des Spitals Limmattal empor, das nun einen direkten Stadtbahnanschluss hat. →

führen. Vom Bahnhof Altstetten folgt die Limmattalbahn in einem sanften Bogen Richtung Westen dem Verlauf der Hohlstrasse. Auf diesem Abschnitt teilt sie sich das Trasse mit den Trolleybussen der Linie 31. Am Farbhof kommen die Gleise der Stadtbahn mit denen der Tramlinie 2 zusammen und schwenken dann nach rechts in die Badenerstrasse. Bis nach Schlieren teilt sich die Limmattalbahn das Trasse mit dem 2er-Tram. Der Querschnitt mit den mittig in der Strasse liegenden Gleisen ist der Standard der neuen Stadtbahn siehe Seite 21.

Gut einen Kilometer nach dem Bahnhof Altstetten führen die Fahrleitungen des Trolleybusses rechts in das Gewerbegebiet, während sich das Bahntrasse als grünes Band durch das Limmattal zieht. Die Haltestellen Mülligen und Gasometerbrücke erschliessen Industrie- und Gewerbegebiete, das Briefzentrum der Post auf der rechten und Wohnquartiere auf der linken Strassenseite. Mit der Haltestelle Wagonsfabrik, die an die Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren erinnert, sind die zahlreichen Medizinal- und Pharmafirmen auf dem einstigen Industrieareal und die in den Hallen der ehemaligen NZZ-Druckerei eingemieteten Firmen gleich daneben an die Stadtbahn angeschlossen.

Wohnungen statt Occasionen

500 Meter weiter erreicht die Limmattalbahn das Zentrum von Schlieren. Die Stadt nutzte den Bau der Bahn als Katalysator für ihre eigene Entwicklung. Bis vor wenigen Jahren prägten vielspurige Strassen und Brachland das Bild. Heute führt der Autoverkehr auf lediglich einer Spur um den neuen Stadtplatz herum, akzentuiert von einer knallroten Dachskulptur über der Haltestelle. Ein paar Meter daneben sind auf einer dem Velo- und Fuss-

verkehr vorbehaltenen Fläche noch die alten Strassenmarkierungen sichtbar – eine Erinnerung an die einstige Dominanz des Strassenverkehrs. Vom Stadtplatz sind es nur wenige Schritte zum Bahnhof Schlieren. Die Limmattalbahn fährt jedoch geradeaus und schwenkt im Gebiet Geissweid leicht nach links. Auch hier ist ein öffentlicher Freiraum entstanden, um den herum die Trams der Linie 2 für die Rückfahrt nach Zürich wenden. Nun wechseln die Fahrzeuge der Limmattalbahn die Stromspannung: von 600 Volt (wie das Zürcher Tramnetz) auf 1200 Volt Gleichstrom (wie die Bremgarten-Dietikon-Bahn, mit der sich die Limmattalbahn im späteren Verlauf der Strecke einen kurzen Abschnitt beim Bahnhof Dietikon teilt).

Von der Geissweid fährt die Limmattalbahn weiter in der Mitte der Badenerstrasse. Die Haltestellen Kesslerplatz und Reitmen erschliessen die älteren Wohnquartiere auf der linken Seite und die seit 2008 neu entstandenen Siedlungen im Gebiet Schlieren West. Hier, rechts der Strasse, hat sich das Bild in den letzten Jahren erheblich gewandelt: Wo sich einst ein Gebrauchtwagenhändler an den anderen reihte und sich die halbe Schweiz nach günstigen Occasionen umschaute, stehen heute ein Schulhaus und neue Wohnsiedlungen wie etwa Reitmen, Wagonlits mit Kleinstwohnungen oder Futura mit Fokussierung auf Nachhaltigkeit.

Durch den Tunnel zum Spital

Nach der Haltestelle Reitmen führen die Gleise scharf nach links, verlassen die Hauptstrasse und verschwinden im Färberhüslitunnel. Nach knapp 250 Metern taucht die Bahn direkt vor dem 2018 eingeweihten Neubau des Spitals Limmattal wieder auf. Danach verläuft das Trasse weiter zum Gewerbe- und Industriegebiet Luberzen in der →



Dietikon: Das äusserste Perron folgt den Gestaltungsprinzipien der Limmattalbahn, die beiden grossen Dächer wurden davon abgeleitet. →

→ Gemeinde Urdorf. Rechts der Strasse prägen Gewerbebauten aus den 1980er- und 1990er-Jahren das Bild, auf der linken Seite wächst derzeit der Erweiterungsbau der Kantonschule Limmattal in die Höhe. Die Limmattalbahn bedient sie mit der Haltestelle Kantiallee. Gut hundert Meter weiter fährt die Bahn durch einen Kreisel und gelangt nach einem leichten Gefälle zu einer grossen Kreuzung. Hier dominiert der Autoverkehr: Zahlreiche Spuren sortieren die Fahrzeuge in die verschiedensten Richtungen ein, nehmen den Verkehr von der tiefer liegenden Autobahn A3 auf oder leiten die Autos dorthin. Die Limmattalbahn quert die A3 auf einer Brücke und taucht dann in eine komplett andere Szenerie ein: Der nun folgende Abschnitt der Birmensdorferstrasse ist eine Tempo-30-Zone, mehrheitlich gesäumt von Mehrfamilienhäusern und neu gepflanzten Kirschbäumen. Nach der Haltestelle schwenken die Gleise nach links, zurück in die Hauptstrasse Richtung Baden. Parallel zu den Gleisen der SBB führt das Trassee über die Haltestelle Schäfli bach in das Zentrum von Dietikon. Über eine kurze Stichstrecke nach rechts und eine scharfe Linkskurve erreicht die Limmattalbahn den Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Dietikon, wo eine weitere Bahn nach Bremgarten fährt und Anschluss an das S-Bahnnetz besteht. Während gut 300 Metern teilen sich Limmattalbahn und Bremgarten-Dietikon-Bahn die Gleise, bevor die Stadtbahn nach rechts zur Haltestelle Zentrum abzweigt.

Bunkerknotten und Phänomene

Es folgt ein 300 Meter langer Abschnitt, auf dem die Limmattalbahn die Fahrspur mit dem Autoverkehr teilt – der einzige längere Streckenteil mit Mischverkehr, weil die engen Platzverhältnisse hier keine andere Lösung er-

lauben. Auf den restlichen 92 Prozent der Strecke fährt die Bahn auf einem eigenen Trassee oder teilt sich dieses mit Bussen. Entlang der Badenerstrasse geht die Fahrt weiter bis zum Bunkerknotten, dessen Name an eine Befestigung im Zweiten Weltkrieg erinnert. Eine neue Unterführung für die Strasse entflechtet hier Stadtbahn und Autoverkehr. Die Haltestelle Maienweg direkt nach der Kreuzung befindet sich schon ausserhalb des derzeitigen Siedlungsrandes. Dahinter folgen nur noch Felder, und die Stadtbahn braust (zurzeit noch) mitten durchs Grün, vorbei an der bereits vorbereiteten, aber noch nicht bedienten Haltestelle Niederfeld und über die hier neu ebenfalls in Tieflage verlaufende Mutschellenstrasse. Im zur Gemeinde Dietikon gehörenden Entwicklungsgebiet Niederfeld soll im Sommer 2024 die Wissens- und Erlebnis-ausstellung Phänomene stattfinden. Später ist ein neues Quartier mit Wohnungen, Gewerbebauten und einem Park geplant. Dann soll auch die Haltestelle in Betrieb genommen werden. Rechts taucht nun – direkt neben den Gleisen des Rangierbahnhofs – die neue Depotanlage der Limmattalbahn auf (siehe Seite 24). Eine 500 Meter lange, einspurige Stichstrecke, die knapp hinter der Kantonsgrenze in das Stadtbahntrassee mündet, erschliesst das Depot.

Unter den Häusern hindurch

Nach dem Niederfeld ist es vorbei mit der ländlichen Idylle. Gewerbebauten dominieren das Bild, etwa die Ikea-Filiale, die der Haltestelle direkt davor ihren Namen gab. Der folgende Kilometer ist urban und dicht. Bereits sind die Wohntürme beim Shoppingcenter zu sehen. Die Limmattalbahn fährt unter einem Gebäudeflügel der Überbauung Limmatspot hindurch und taucht ein in eine kurze



Dietikon: Am Bahnhof Dietikon treffen sich die Züge der SBB, der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Limmattalbahn. →

Galerie, die unter der Überbauung Tivoli Garten – zurzeit noch eine Baustelle – hindurch zur Haltestelle Shoppi Tivoli führt. Sie hat als einzige ein Mittelperron, von dem die Fahrgäste via Rolltreppe direkt nach oben zum Einkaufen oder in die neu erstellten Wohnungen gelangen. Nach der Galerie kommt ein schnurgerader Abschnitt durch die neu gestaltete Landstrasse. Die Schnellstrasse aus der autophilen Nachkriegszeit hat sich in eine Allee mit mittigem Gleistrasse verwandelt. Dicht an dicht folgen rechts das Ausstellungsgebäude der Umweltarena, Gewerbebauten und Möbelhäuser, links die Wohntürme von Spreitenbach. Gut einen Kilometer nach dem Tivoli biegt die Strasse bei der Haltestelle Spreitenbach West leicht ansteigend nach links ab. Die Limmattalbahn unterquert sie und erreicht nach einem kurzen Gefälle den Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Die Gleise liegen hier seitlich der Strasse und enden ebenfalls stumpf. Eines Tages könnte die Bahn nach Neuenhof, Wettingen und Baden weiterführen. Bis dahin pausieren die Stadtbahnwagen bis zur Rückfahrt direkt vor dem Bahnhofsgebäude, das wie der Bahnhof Altstetten aus der Feder von Max Vogt stammt. ●



Detikon: Die Perrons der drei Bahnen sind durch eine neue Unterführung verbunden, die auch einen Zugang zur Limmat bietet. →