

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: [6]: Stadtlandschau = Forum Ville-Campagne = Visione città-territorio

Artikel: Dietikons Rückgrat
Autor: Petersen, Palle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816350>

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: 18.03.2025

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

Dietikons Rückgrat

Dietikon will einen Boulevard. Das Leitbild dazu ist ein Plädoyer für vitale Strassenräume und für die Untrennbarkeit von Stadt und Verkehr.

Text:
Palle Petersen
Fotos:
Gerber Loesch
Pläne und Zeichnungen:
Van de Wetering
Atelier für Städtebau

Hundert Jahre: So lange dauerte es, bis die Pariser Befestigungsanlagen ab 1670 zu Grands Boulevards wurden. Daher auch der vom Bollwerk abgeleitete Begriff. Das «Leitbild Stadtboulevard» von Dietikon knüpft also an geschichtsträchtige Strassen an. Freilich ist alles anders: Damals das Ancien Régime, heute die Demokratie. Dort die Stadtringe, hier der Mäander. Dort die Weltstadt, hier – ja, was eigentlich?

Die Mitte von Dietikon ist eher Dorfkern als Altstadt. Strukturell zählt die Gemeinde westlich von Zürich zum zentralen Agglomerationsgürtel, wo die Schweiz am stärksten wächst. Doch per definitionem ist Dietikon eine Stadt. Mit 27000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist sie sogar grösser als Montreux oder Frauenfeld und so gross wie die Kantonshauptstädte Schwyz und Glarus zusammen. Vor acht Jahren hat Dietikon auf Verwaltungsebene reagiert und ein Stadtplanungsamt geschaffen.

«Dieser Zeitpunkt war richtig», sagt Stadtplaner Jürg Bösch. «Denn die Planung der Limmattalbahn war bereits weit fortgeschritten, die Grundeigentümer begaben sich in die Startlöcher, und die Stadt brauchte Antworten.» Als Grundlage entwickelte das Stadtplanungsamt eine Strategie zur baulichen Verdichtung. Im Dialog mit dem Büro Van de Wetering wurde diese im «Leitbild Stadtboulevard» und in einem Hochhauskonzept präzisiert. Ab 2022 wird die Limmattalbahn das Angebot des öffentlichen Verkehrs markant verbessern. «Ein schienengebundenes Verkehrsmittel kann einen städtebaulichen Korridor schaffen. Diesen nutzen wir für die Verdichtung. Und die von der neuen Bahn ausgelöste bauliche Dynamik leistet einen Beitrag für die Siedlungsreparatur», sagt der Städtebauer Han van de Wetering. Anders gesagt: Dietikon setzt alles auf eine Karte und trainiert sich ein städtebauliches Rückgrat an.

Eine dichte Häuserreihe am Boulevard

Verdichtet werden soll nicht flächig, sondern gebündelt. Im Gebiet südlich der Limmattalbahn ist nur eine moderate Verdichtung vorgesehen. Die Stadt will die Dynamik in den Norden lenken, damit Neubaugebiete wie das Limmattfeld siehe Themenheft von Hochparterre, September 2016 oder das Niderfeld mit dem Kern zusammenwachsen. «Die Verkehrs- und die Raumplanung reden kaum miteinander», sagt van de Wetering. «Die einen denken nur an Verkehrsflüsse, die anderen ignorieren sie – dabei gehören Siedlung und Verkehr zusammen, sie sind untrennbar.»

Im Zentrum der Überlegungen steht die Badenerstrasse, die von Zürich kommt und in Dietikon Zürcherstrasse heisst. Für diese Achse zeichnet das Projekt ein kräftiges städtisches Bild: Sechs- bis zehngeschossige Bauten reihen sich beidseits der Strasse. Läden, Restaurants und öffentliche Nutzungen säumen die Quartierplätze und wichtige Kreuzungen, neben denen bis zu 25-geschossige Hochhäuser aufragen. Dazwischen wechseln sich Wohnateliers hinter Vorgärten und Gewerbenutzungen mit breiten Vorzonen ab. In der Mitte fahren die Limmattalbahn und die Autos zwischen Bäumen und Parkplätzen. Sämtliche Häuser haben ihre Adresse am Boulevard, hier liegen die Eingänge. An Kreuzungen und Querstrassen fahren die Autos in Nachbarschafts- und Quartiergaragen. Das Leben pulsiert in der ersten Bautiefe, dahinter ist es ruhig. Wie das gelingen soll? Mit Anreizen. Entlang des Boulevards ist eine Dichte doppelt so hoch wie die heutige erlaubt, nämlich mindestens sechs Geschosse. Wer



Der Boulevard: das Rückgrat der Stadt. | *Le boulevard: l'épine dorsale de la ville.* | // boulevard: la spina dorsale urbana.

Gewerbeflächen im Erdgeschoss anbietet, darf ein weiteres Geschoss bauen, und an Kreuzungen gibt es für eine Nachbarschaftsgarage und eine Publikumsnutzung am Boulevard ein weiteres Geschoss dazu. Ähnlich tickt das Hochhauskonzept. Wer die vorgesehenen 10, 15 oder 25 Geschosse an den ausgewählten Standpunkten realisieren will, hat immer höhere Anforderungen zu erfüllen. Für 25 Geschosse heisst das: Nutzung für ein öffentliches Publikum, Quartiergarage, Wettbewerbs- und Gestaltungsplanpflicht. Auch preisgünstiger Wohnraum oder ein Restaurant im obersten Geschoss könnten zu den Anforderungen zählen.

Die Standorte für Hochhäuser liegen dort, «wo Dietikon städtebauliche Identität, Orientierung und öffentliche Zentren braucht und wo genügend Freiräume vorhanden sind», sagt Han van de Wetering. «Wer an diesen Orten die Anforderungen erfüllt, darf ein Hochhaus nicht nur denken, sondern auch bauen – das schafft Sicherheit für die Planung.» Türme sollen damit nicht nur zur Verdichtung beitragen, sondern auch zur städtebaulichen Reparatur.

Gegen absehbare Leerstände

Im Juli 2016 hat der Dietiker Stadtrat das dreiteilige, für die Behörden verbindliche Planwerk verabschiedet. Der revidierte kommunale Richtplan zu den Themen Siedlung, Freiraum, Natur und Landschaft sowie Verkehr befindet sich beim Kanton in der Vorprüfung. In diesem Jahr folgt die Revision der Nutzungsplanung, in der sich das «Leitbild Stadtboulevard» zum Beispiel in Form einer speziellen Zone für die erste Bautiefe am Boulevard manifestieren könnte.

Das Dietiker Planwerk ist ein Plädoyer für einen Paradigmenwechsel. «Meistens behandeln die zweidimensionalen Zonenpläne die erste und die zweite Baureihe an einer Strasse gleich. Dadurch verlangen sie manchmal Laden- und Gewerbeflächen an absurden Lagen, was logischerweise Leerstände zur Folge hat», kritisiert Han van de Wetering und möchte es besser machen: «Wir versuchen, in Räumen zu denken statt in Zonen und in unseren Konzepten den Strassenraum als vitalen Lebensort zu behandeln.» «Dietikons Ansatz findet Beachtung bei den Grundeigentümern», sagt Stadtplaner Jürg Bösch. Bereits laufen städtebauliche Studienverfahren entlang des Stadtboulevards, wo Private zusammen mit der Stadt erste Bauten im Sinne der neuen Konzepte mithilfe von Gestaltungsplänen umsetzen möchten. Man darf gespannt sein, wie sich die Zürcherstrasse verwandeln wird – und das nicht erst in hundert Jahren.

Stadtlandpreis |

Prix Ville - Campagne |

Premio città-territorio

Verdichtungsstrategie, Leitbild Stadtboulevard und Hochhauskonzept Dietikon

Trägerschaft | Responsabilité

du projet | Promotori: Stadt Dietikon,

Stadtplanungsamt

Projekt | Auteur | Autore: Van de Wetering

Atelier für Städtebau, Zürich

Weitere Beteiligte | Autres participants |

Altri partecipanti: Büro Stadtumbau und

Stadtentwicklung, Jürg Sulzer, Zürich

Zeitraum | Période | Período: Bearbeitung

Juni 2015 bis Juni 2016. Genehmigung

durch den Stadtrat Dietikon im Juli 2016

Kosten (intern, extern, inkl. Eigen-

leistungen) | Coûts (internes et externes,

y. c. prestations propres) | Costi

(interni ed esterni, incl. prestazioni proprie):

ca. Fr. 95 000.–

L'épine dorsale de Dietikon

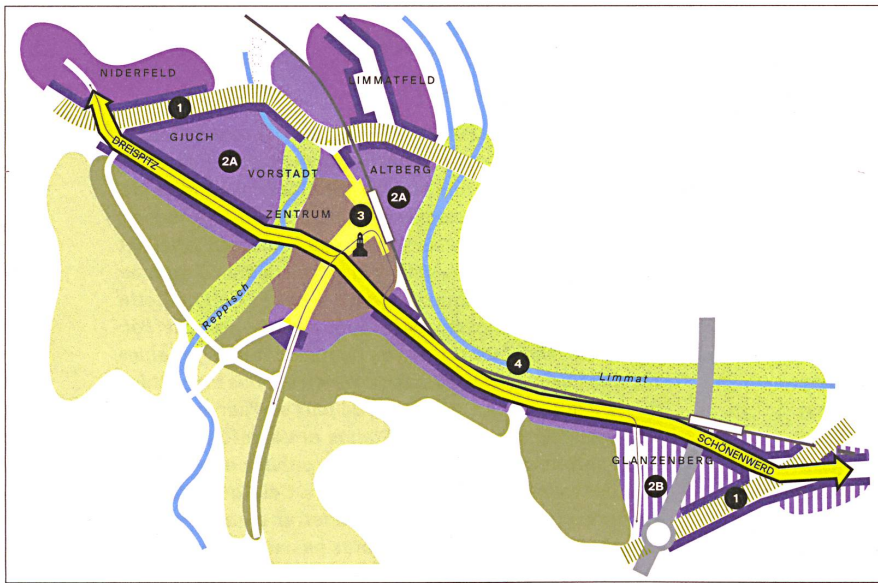
Dietikon, commune de 27 000 habitants à l'ouest de Zurich, s'apprête à accueillir la nouvelle Limmattalbahn en 2022. Dans cette optique, une planification en trois volets a été mise en place: une stratégie de densification, une conception directrice portant sur le nouveau boulevard urbain et un concept de tours. «Le nouveau moyen de transport crée un corridor urbanistique propice à la densification. Cette dynamique déclenchée par l'arrivée du tram est aussi l'occasion de lancer un processus de réhabilitation urbaine», résume l'urbaniste Han van de Wetering. Des immeubles de six à dix étages s'aligneront de part et d'autre de l'axe Badener-/Zürcherstrasse. Places et carrefours principaux seront affectés à des usages publics et accueilleront des tours allant jusqu'à 25 étages. Celui qui offre des espaces commerciaux pourra construire un étage supplémentaire, et encore un de plus en cas d'affectations publiques. Les tours doivent répondre à des exigences élevées: usage public, parking de quartier, concours d'architecture et plan d'aménagement détaillé obligatoires.

Adoptée par le Conseil municipal, la triple planification doit encore être concrétisée dans le plan d'affectation. Elle incarne un changement de paradigme: «Les plans de zones à deux dimensions pensent en termes de surfaces et traitent de la même façon la première et la deuxième rangée de constructions. Ils prévoient donc parfois des surfaces commerciales aux endroits les plus absurdes. À Dietikon, nous pensons en termes d'espace plutôt que de zones et envisageons la rue comme un cadre de vie dynamique.» Le résultat promet d'être passionnant. ●

La spina dorsale di Dietikon

Ubicata a ovest di Zurigo, Dietikon conta 27 000 abitanti. Dal 2022 sarà attraversata dalla linea regionale della Limmattalbahn. Un'esigenza a cui risponde uno strumento pianificatorio articolato in tre atti: il progetto di densificazione edilizia, un «boulevard cittadino» e un grattacielo. «Il mezzo di trasporto su rotaia crea un corridoio urbanistico, che usiamo per densificare. Approfittiamo della dinamica creata dalla nuova rete tranviaria per rigenerare l'agglomerato urbano», sostiene l'urbanista Han van de Wetering. Sull'asse della Badenerstrasse/Zürcherstrasse è prevista la costruzione, su entrambi i lati della strada, di edifici a 6-10 piani. Il pubblico usa le piazze di quartiere e gli incroci importanti, in cui si ergono grattacieli di 25 piani. Chi offre spazi commerciali può costruire un piano aggiuntivo, uno in più se è destinato a uso pubblico. I grattacieli devono soddisfare requisiti severi: spazi pubblici, garage, obbligo di messa a concorso e di piano regolatore.

Il progetto, già approvato dal Consiglio comunale, dev'essere incluso nel piano di utilizzazione. Vuole essere un cambio di paradigma: «I piani di azionamento bidimensionali valutano alla stessa stregua la prima e la seconda fila di edifici di una strada, tanto da relegare, a volte, gli spazi commerciali in posizioni assurde. Pensiamo a Dietikon in termini di spazi e non di zone e consideriamo quello stradale uno spazio esistenziale vitale». Staremo a vedere cosa ne sarà della strada cantonale di Dietikon. ●



Syntheseplan zur Innenentwicklung | Plan de synthèse du développement vers l'intérieur | Piano di sintesi per lo sviluppo interno

- 1** Innerortsstrasse | Route en localité | Asse urbano locale
- 2A** Stadtwerdung | Espace à urbaniser | Area di sviluppo della città
- 2B** Langfristige Transformation | Transformation à long terme | Trasformazione a lungo termine
- 3** Zentrum qualitativ entwickeln | Développement qualitatif du centre | Riqualifica del centro
- 4** Stadtkante Limmatraum | Lisière urbaine côté Limmat | Margini della città lungo la Limmat
- Entwicklungsprojekt | Projet de développement | Progetto di sviluppo
- Verdichtung | Densification | Densificazione
- Starke Verdichtung | Forte densification | Forte densificazione
- Gartenstadt | Ville-jardin | Città giardino
- Quartier in Ruhe | Quartier tranquille | Quartiere tranquillo
- Urbane Lebensader | Artère vitale urbaine | Arteria urbana vitale
- Zentrum | Centre | Centro
- Zentrumsplatz | Place centrale | Piazza centrale
- Gewässerraum | Espace réservé aux eaux | Ambiente acquatico

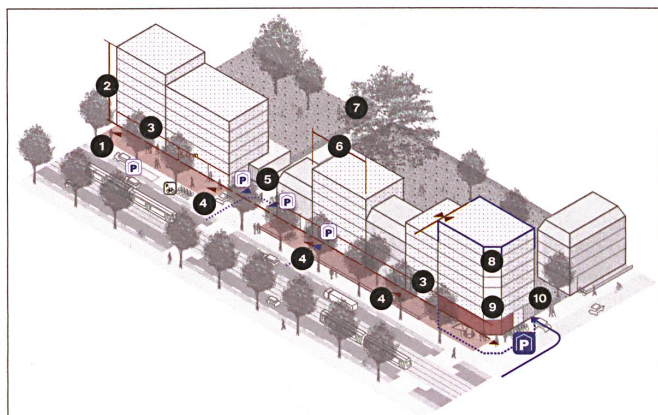
Syntheseplan zur Innenentwicklung. | Plan de synthèse du développement vers l'intérieur. | Piano di sintesi per lo sviluppo interno.



Übersicht Stadtboulevard. | Vue d'ensemble du boulevard urbain. | Panoramica del boulevard cittadino.

Übersicht Stadtboulevard | Vue d'ensemble du boulevard urbain | Panoramica del boulevard cittadino

- 1** Stadtknoten und Tor | Nœud et porte de ville | Nodi urbani e portali
- 2** Quartierplatz | Place de quartier | Piazza di quartiere
- 3** Reppischpark | Parc Reppisch | Parco Reppisch
- 4** Stadtplatz | Place urbaine | Piazza principale della città
- 5** Stadtkante Limmatraum | Lisière urbaine côté Limmat | Margini della città lungo la Limmat
- Verdichtung der ersten Bautiefe | Densification 1^{re} rangée de constructions | Densificazione della prima linea costruttiva
- Plätze | Places | Piazze
- Boulevard, Chaussée | Boulevard, chaussée | Boulevard, carreggiata
- Hochhaus mit lokaler Ausstrahlung | Tour à rayonnement local | Grattaciello integrato nel tessuto esistente
- Hochhaus mit übergeordneter Ausstrahlung | Tour à rayonnement supralocal | Grattaciello predominante
- Limmattalbahn | Limmattalbahn (nouveau tram) | Linea della Limmattalbahn (nuovo tram)



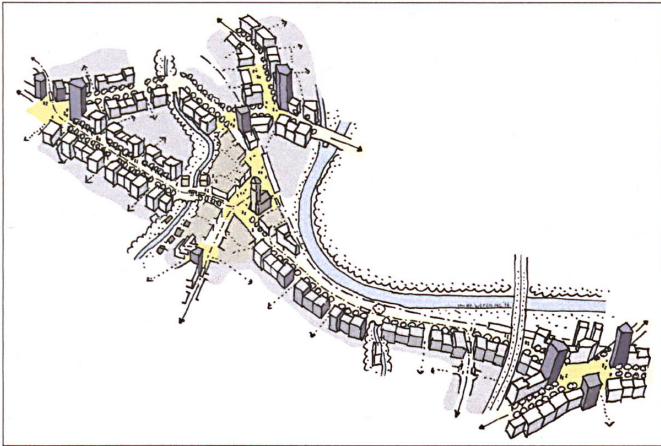
Regeln für Bauten und Stadtraum. | Règles pour les constructions et l'espace urbain. | Norme per edifici e spazio urbano.

Regeln für Bauten und Stadtraum | Règles pour les constructions et l'espace urbain | Norme per edifici e spazio urbano

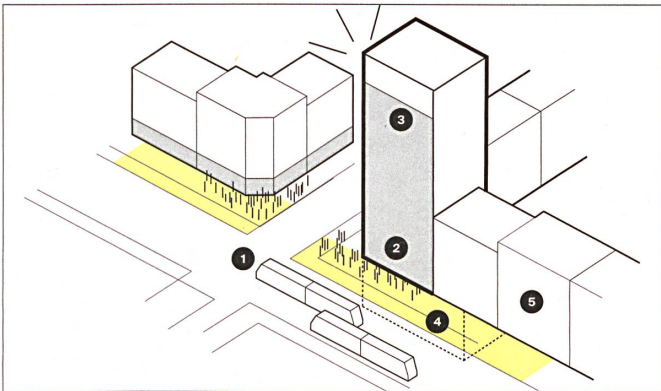
- 1** Breiter Gehbereich, Vorzonen | Espace piétonnier élargi, fronts de rue | Ampia area pedonale, zone frontali
- 2** Höhe 6 oder 7 Geschosse | Hauteur 6 ou 7 niveaux | Altezza di 6 o 7 piani
- 3** Erdgeschoss 5 Meter hoch | Rez-de-chaussée hauteur 5 mètres | Piano terra alto 5 metri
- 4** Eingänge zur Strasse | Entrées côté rue | Accessi alla strada
- 5** Gebündelte Garage | Garage commun | Garage raggruppati
- 6** Maximale Länge: 40 m | Longueur maximale 40 mètres | Lunghezza massima: 40 m
- 7** Grüner Hof | Cour verte | Corte verde
- 8** Strassenecke, 8 Geschosse | Bâtiment d'angle, 8 niveaux | Edificio di 8 piani
- 9** Strassenecke, öffentliche Nutzung | Bâtiment d'angle, usage public | Uso pubblico
- 10** Nachbarschaftsgarage | Garage de quartier | Garage del quartiere
- Zufahrt Parkgarage | Entrée garage (véhicules) | Ingresso parcheggio
- Zugang Parkgarage | Accès garage (piétons) | Accesso parcheggio
- - - Pflichtbaulinie | Alignement obligatoire | Linea di edificazione obbligatoria



Die Referenz: Mechelsesteenweg, Antwerpen. |
 La référence: Mechelsesteenweg, à Anvers. |
 Riferimento: Mechelsesteenweg, Anversa.



Hohe Häuser betonen Boulevard und Plätze. | Des édifices de haute taille mettent en relief le boulevard et les places. | I grattacieli danno risalto al boulevard e alle piazze.



Regeln für Hochhäuser. | Règles en matière de tours. | Norme per i grattacieli.

- 1 Hochhäuser sind in urbanen Quartieren in der Ebene erlaubt. Sie markieren wichtige Orte, haben genügend Platz, sind gut eingebunden. | *Tours autorisées dans les quartiers urbains plats. Marquage des lieux importants. Espace suffisant, bonne intégration.* | Consentito nei quartieri urbani sviluppati in piano. Segnalazione di luoghi importanti. Spazio sufficiente, buon inserimento.
- 2 Erdgeschoss: offen gestaltet, gemeinschaftlich genutzt. | *Rez-de-chaussée: conception ouverte, usage collectif.* | Pianterreno: piano aperto, uso condiviso.
- 3 Hohe Architekturqualität. | *Haute qualité architecturale.* | Qualità architettonica elevata.
- 4 Spezielle Anforderungen: Quartiergarage, Weg- und Nutzungsrechte. | *Exigences particulières: garage de quartier, droits de passage et d'utilisation.* | Requisiti particolari: garage di quartiere, diritti di passo e di utilizzazione.
- 5 Setzung an der Baulinie, Ensembles mit Nachbarsbauten bilden. | *Implantation sur l'alignement, création d'ensembles avec les bâtiments voisins.* | Creazione di spazi sulla linea di edificazione, formazione di un complesso edilizio con gli edifici attigui.

Die Jury sagt

Dietikon legt in seinem dreiteiligen Planwerk den Grundstein für einen beherzten Städtebau. Der Stadtboulevard entdeckt als grosse Geste altbewährte städtebauliche Entwurfsprinzipien wieder und setzt Dietikons Mitte – einst Dorf, heute Agglomerationsort – als Stadt in Szene. Die Jury überzeugt hat zum einen der mutige Ansatz, die bauliche Dynamik, die die Limmattalbahn auslösen wird, nicht zaghaft zu verteilen, sondern in städtebaulich gefasste Bahnen zu lenken und die erste Baureihe an der neuen Achse gezielt zum Zentrum der Verdichtung zu erklären. So kann sie sich von der Strasse zum Boulevard mausern, zu einem vielfältig nutzbaren Raum und Ort des Aufenthalts. Zum anderen lobt die Jury, dass die Stadt den Bau der Bahn nutzt, um Siedlung und Verkehr, die sich immer bedingen, auch gemeinsam zu denken. Dieses Vorgehen und das dreiteilige Konzept sind für ähnliche Aufgaben in der Agglomerationslandschaft exemplarisch. ●

Ce qu'en dit le jury

À Dietikon, une planification en trois volets jette les bases d'un développement urbain ambitieux. Geste grandiose, le boulevard redécouvre des principes de conception éprouvés de l'urbanisme et élève le centre de Dietikon – jadis village, aujourd'hui commune d'agglomération – au rang de ville.

Le jury a été séduit par l'approche courageuse consistant à donner une orientation résolument urbaine à la dynamique constructive déclenchée par l'arrivée de la Limmattalbahn et à cibler la première rangée du nouvel axe en tant que cœur de la densification. La route peut dès lors se muer en boulevard, en espace polyvalent et lieu de séjour. Le jury salue aussi le fait que la ville a profité de la construction du tram pour penser conjointement le milieu bâti et les transports, ceux-ci étant toujours interdépendants. Une approche exemplaire pour des missions analogues dans les paysages d'agglomération. ●

La giuria dice

Il progetto di Dietikon, articolato in tre parti, pone le basi per una pianificazione urbanistica coraggiosa. Il boulevard cittadino riscopre, con i principi di una pianificazione urbanistica ampiamente consolidata, l'opulenza del centro di Dietikon che – un tempo villaggio, oggi agglomerato urbano – assume al ruolo di città.

A convincere la giuria è stato l'approccio coraggioso di non blandire le dinamiche edificatorie scaturite dal passaggio della Limmattalbahn, bensì di organizzarle in percorsi di pianificazione urbana, destinando in modo mirato la prima serie di edifici che si affaccia sul nuovo asse stradale a centro di densificazione. La strada può così svilupparsi in boulevard, uno spazio multifunzionale e luogo di residenza e di sosta. La giuria ha inoltre apprezzato il fatto che la città abbia colto l'opportunità di costruire la linea ferroviaria per armonizzare gli insediamenti e il traffico, da sempre interdipendenti. Un approccio e un progetto pianificatorio articolato in tre parti, che fungerà da modello per compiti simili in materia di agglomerazioni urbane. ●



Verkehrsschneise wird Boulevard: die Zürcherstrasse. | Un couloir de circulation appelé à devenir un boulevard: la Zürcherstrasse. | Il corridoio di traffico che diventa boulevard: la Zürcherstrasse.