

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 80 (1993)
Heft: 4: Funktionale Stadt? = Ville fonctionnelle? = Functional city?

Artikel: Konzertierte Resträume : Zentrumsgestaltung Stadt Dietikon : Architekt Ueli Zbinden
Autor: U.Z.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-60847>

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: 30.03.2025

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

Konzertierte Resträume

**Zentrumsgestaltung
Stadt Dietikon**
Architektur: Ueli Zbinden
Verkehrsplanung: Senn-
hauser, Werner & Rauch AG

Bis zur Jahrhundert-
wende war Dietikon ein
Bauerdorf an der Reppisch.
Das Limmatgebiet war für
eine Besiedlung zu sumpfig.
Erst die umfassenden Lim-
mat- und Reppischkorrek-
tionen am Ende des 19. Jahr-
hunderts ermöglichten die
Ansiedlung der Industrie in
der Talsohle und brachten
so neue Wachstumsimpulse.
In der Zeit nach dem Zwei-
ten Weltkrieg widerfuhr

Dietikon das Schicksal einer
rasch wachsenden Agglo-
merationsgemeinde von Zürich.
Die Einwohnerzahl verdop-
pelte sich zwischen 1955
und 1965 von 10000 auf
20000 und erreichte Mitte
der siebziger Jahre eine
Spitze von gegen 24000.

Dies konnte nicht ohne
Auswirkungen auf das
Zentrum bleiben. Bereits
Mitte des 19. Jahrhunderts
wurde mit dem Bau der
ursprünglichen Kirche auf
dem Gebiet eines römischen
Gutshofs und mit dem
Bahnhof ein neuer Schwer-
punkt abseits des ursprüng-
lichen Dorfkerns vorge-
zeichnet. In den sechziger
Jahren entstand eine gross-
räumige Planung für das
ganze Gebiet zwischen
Eisenbahnlinie und Zürcher-
strasse in einem völlig
neuen Massstab. Unmittel-
barer Anlass dafür war die
geplante Zürcher U-Bahn,
deren westlicher Ast in Die-
tikon ihren Endpunkt finden
sollte. In einem Richtplan-
entwurf wurde die Basis für
ein neues Dienstleistungs-
zentrum gelegt. Vorgesehen
war eine starke bauliche
Verdichtung des Zentrums

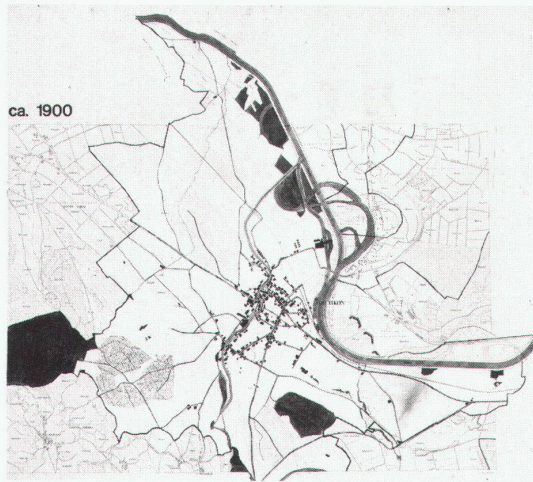
mit Blockrandbauten, neuen
Platzanlagen, einem neuen,
acht Geschosse hohen Bahn-
hofgebäude mit Wohnun-
gen.

Die U-Bahn erlitt be-
kanntlich eine Abstim-
mungsniederlage. Der Bahn-
hofneubau wurde in der
Folge stark redimensioniert.
Im weiteren scheiterte der
Richtplan an der Unmöglich-
keit, die nötigen Land-
umlegungen vornehmen zu
können, denn der Poker um
die höchstmöglichen Boden-
preise erwies sich als un-
überwindbares Hindernis
für die Bildung einer neuen,
grossteiligen Parzellenord-
nung.

Was schliesslich als ge-
baute Realität jener Pla-
nung entstand, kann kaum
anders als ein eher chaoti-
sches, trostloses Bild mit
massstabslosen Räumen be-
zeichnet werden. Das Bahn-
hofgebäude wirkt in Bezug
zu seiner Länge und Lage
zu wenig hoch, und die
Blockrandbauten versuchen
vergeblich, mit einer eklekt-
zistischen Formensprache
über die massigen Volumen
hinwegzutäuschen. Auch
den Arkaden im Erdgeschoss

will es nicht recht gelin-
gen, als Erweiterung öffentlicher
Strassen- oder Platzräume
verstanden zu werden, wie
dies ja bei den bekannten
historischen Beispielen der
Fall ist. Als Restraum ist eine
Art Grossraum entstanden,
welcher von der peripheren
neubarocken Kirche aus den
zwanziger Jahren dominiert
wird. (Diese wurde am Ort
der ersten Kirche aus dem
19. Jahrhundert gebaut.)

Dieser desolate Zu-
stand kam zunächst der Ver-
kehrsplanung zugute,
welche hier ein neues Ver-
kehrskonzept verwirklichen
konnte. In jüngerer Zeit
wurde der Bahnhof als
S-Bahnhof aufgewertet und
bildete fortan zusammen
mit den sich hier vereinigen-
den Buslinien und der
Bremgarten-Dietikon-Bahn
einen neuen Knotenpunkt
des öffentlichen Verkehrs.
Das ganze Gebiet wurde zu
einer Zone für Fussgänger,
Fahrräder und den öffentli-
chen Verkehr. Ein Teil wurde
für Tiefgaragen unterhöhlt.
Damit war eine für diese
Art der Entwicklung charak-
teristische Situation ent-
standen: Dort, wo sich die

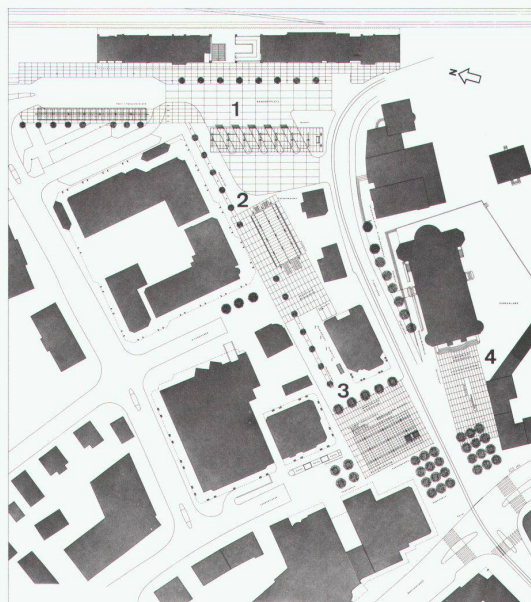


Siedlungsbild im 19. Jahrhundert

Entwicklung in der Nachkriegszeit
mit neuem Schwerpunkt im Bereich
des heutigen Bahnhofs

Situation:

1 Bahnhofplatz, 2 Veloparkhaus,
3 Marktplatz, 4 Kirchplatz

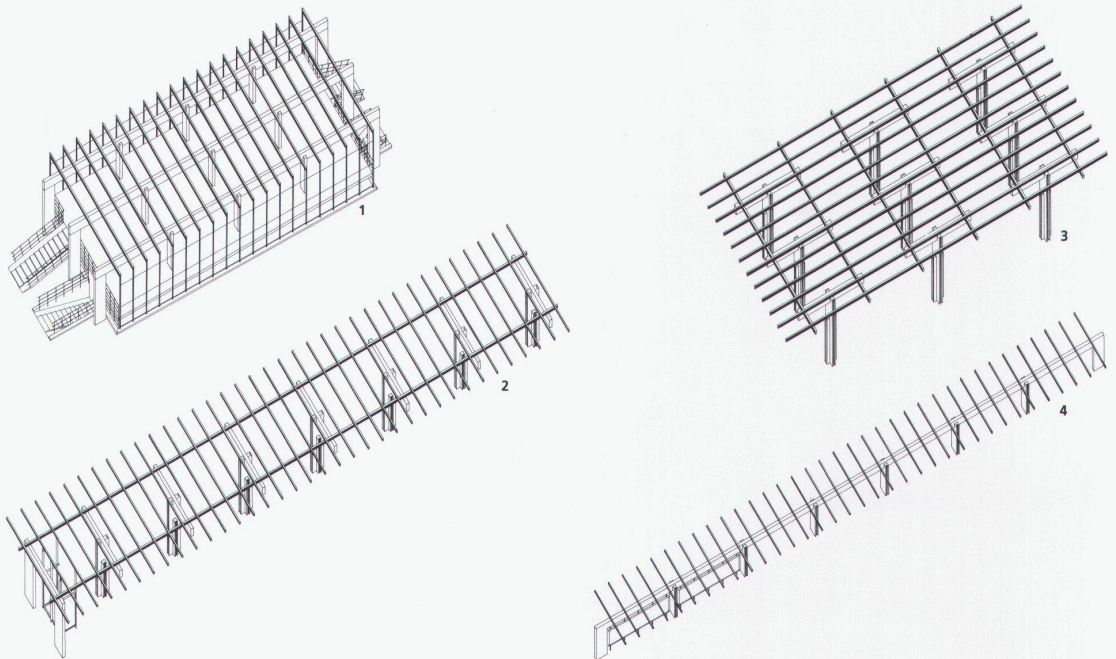
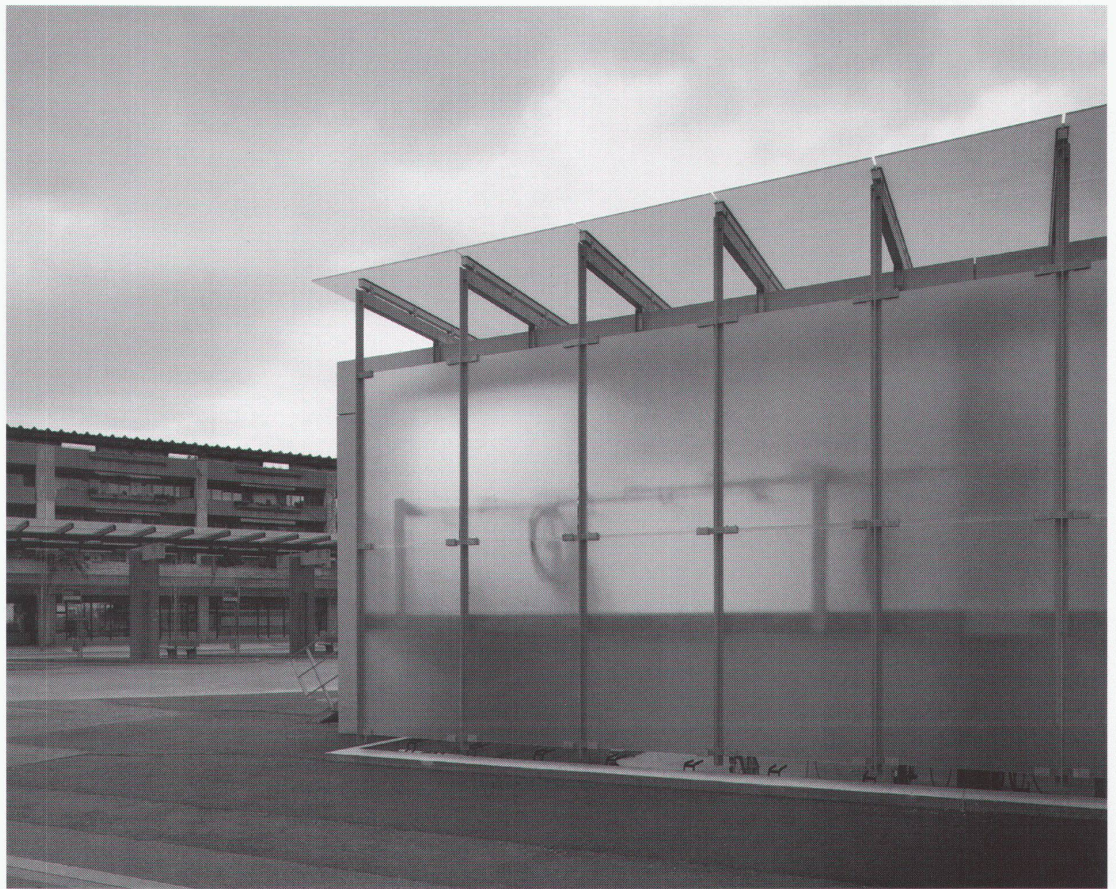


Menschenströme bewegen, wo der eigentliche Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens entsteht, bildete sich eine architektonische Leere.

Verwandlung der Verkehrsplanung in Architektur

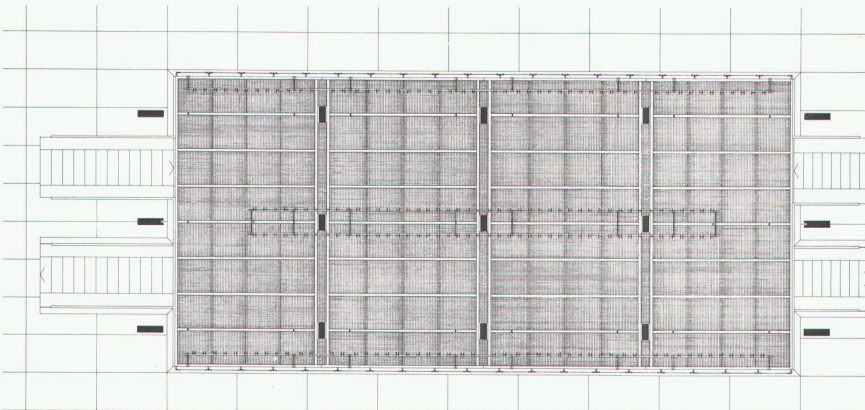
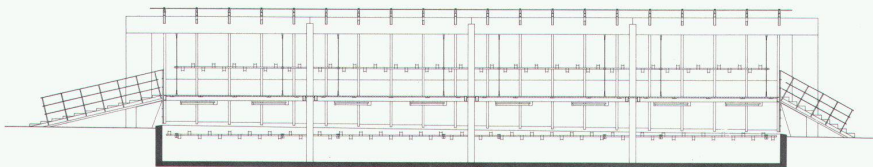
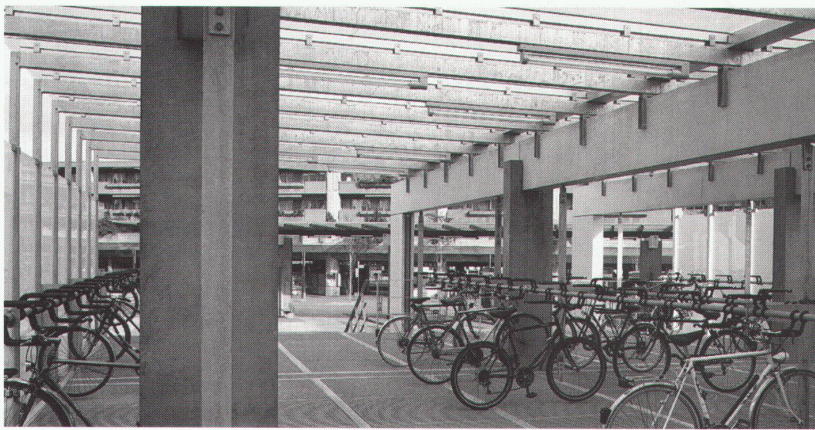
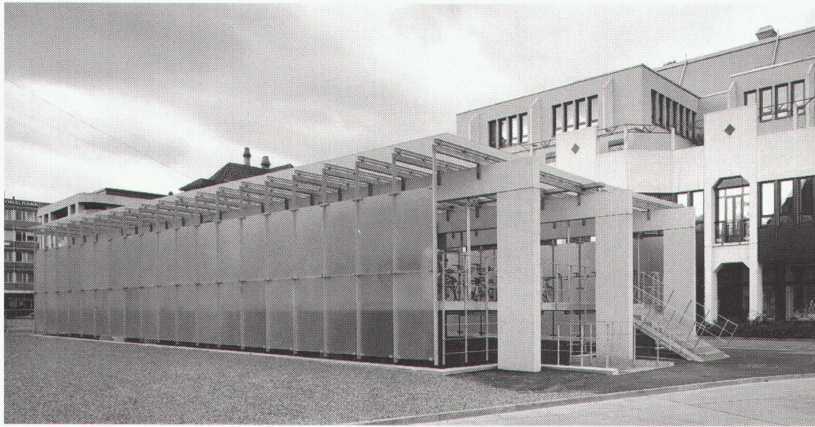
Kann das Zentrum trotz dem Primat der Verkehrsplanung mehr sein als ein anonymer, von Dienstleistungen umgebener Verkehrsknoten? Oder anders gefragt: Ist es nicht eine Aufgabe von zentraler gesellschaftspolitischer Bedeutung, zu versuchen, Orten der Kristallisation, seien sie nun aus Funktionen des Konsums oder Verkehrs heraus entstanden, eine Identität zu geben, die den Gedanken der Öffentlichkeit vermittelt?

In zweifellos nach wie vor richtigen Schlüssen aus der Diskussion der frühen achtziger Jahre drückte sich die Hoffnung aus, dass sich städtebauliche Probleme als solche der Form wiedererkennen lassen: «... Die Stadt kann als *Form* Halt geben, und ich denke, dass ihre Aufwertung damit zu tun



Ansicht von Westen

- Axonometrie:
 1 Veloparkhaus,
 2 Bushof, 3 Markthalle,
 4 Taxi-/Velounterstand



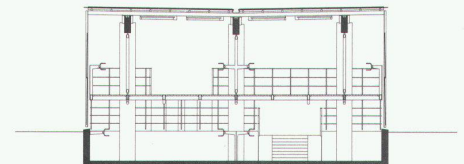
hat, dass wir physische und psychische Form brauchen.» ... «Von der Stadt als System – von Strassen, Leitungen, von weiss ich was – kommen wir zurück zur Stadt als Form» (aus der Diskussion «Bereiche von Öffentlichkeit», archithese 4-84).

Die Formsuche wird sich in Dietikon allerdings damit abfinden müssen, dass die «Gesamtgestalt» nur noch das Ergebnis von zusammengesetzten Fragmenten sein wird. In diesem Sinne schrieb die Planung des Zentrumsgebiets von vornherein ein etappiertes Vorgehen fest, bei dem jede Etappe auch für sich allein Bestand haben kann: ein Bahnhofplatz, ein Veloplatz, ein Marktplatz, ein Kirchplatz. Der Zusammenhang dieser Teile wird einerseits durch die gemeinsame Syntax der Bauten geschaffen, andererseits durch die Gliederung der Räume mit dem sie verbindenden Element der Pappelalleen. Diese sind zudem ein wichtiges Merkmal des Limmattals und weisen darauf hin, dass Dietikon, obwohl durch den Bau der

Eisenbahnlinie seit der Mitte des 19. Jahrhunderts von der Limmat abgeschnitten, zur Landschaft des Limmattals gehört.

Die weitere Auseinandersetzung mit der Verkehrsplanung zeigte, dass verschiedene Verkehrsfunktionen Architektur werden konnten: offene Hallen für die Bus- und Taxistandplätze, ein Gebäude für die Veloparkierung sowie eine offene Halle für öffentliche Veranstaltungen wie Konzerte, Theater, Markt.

Die gewählte Architektur ist aus der Industrie-architektur des Limmattals entwickelt. Es sind Konstruktionen mit vorgefertigten eingefärbten Betonteilen, die mit Stahlkonstruktionen aus vierkantigen Hohlprofilen verschieden kombiniert werden. Grossflächige Dächer aus Opalglas brechen das Licht auf vielfältige Weise und schliessen den Raum gegen oben nicht ab, so dass der Eindruck von Raumhüllen entsteht, die zwischen Innen und Aussen vermitteln. Die Betonelemente dagegen geben den



Veloparkhaus
Ansicht von Osten
Schnitte
Grundriss

Konstruktionen Kraft, um vor der Hintergrundkulisse der eklektizistischen Bauten zu bestehen.

Strassenkandelaber, Poller und andere Elemente des öffentlichen Raums wurden ebenfalls im gleichen Sinne entworfen. Für die Bodenbeläge wurden grossformatige, grau eingefärbte Betonplatten sowohl für die Busfahrbahnen wie auch für die Fussgängerbereiche gewählt.

1. Etappe: Bahnhofplatz (1991–1993)

Mit zwei langgezogenen Gebäuden für Bushof und Taxistand werden die räumlichen Verhältnisse vor dem Bahnhof als Schichtung von parallelen Räumen geklärt. Gleichzeitig wird die Achse in Richtung Südwesten zu Markt- und Kirchplatz entwickelt. An dieser liegt der «Veloplatz» als weiteres Fragment der räumlichen Ordnung. Das Problem der grossen Anzahl Veloparkplätze wird mit dem Bau eines zweigeschossigen Veloparkhauses für rund 400 Parkplätze gelöst. Seine Architektur lehnt sich

an den Typus der Galerie an. Längswände und Dach sind aus Opalglas, so dass das Gebäude als Leuchtkörper den Raum besetzt.

Pappelalleen unterstützen die Raumbildung und schaffen einen einheitlichen Horizont zu den verschiedenen Massstäben der Gebäude.

2. Etappe: Marktplatz und Kirchplatz

Auf dem Marktplatz wird eine offene Halle für öffentliche Veranstaltungen und den Wochenmarkt geschaffen. Auf dem ruhigeren Kirchplatz entsteht eine Wasseranlage, die mit ihrer Symmetrieachse einen Vorraum zur Kirchenfront bildet. Als Platzabschluss zur Durchgangsstrasse im Südwesten entsteht eine dichte Baumgruppe mit Linden. Die jeweiligen Bodenbeläge sind in hellem Granit vorgesehen. Über die Verwirklichung findet im Herbst 1993 eine Volksabstimmung statt.

U.Z.



Blick vom Taxi-/Velounterstand in Richtung Bushof

Bushof, Ansicht von Osten

Fotos: Heinrich Helfenstein, Zürich