

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: [12]: Limmatfeld

Artikel: Unsere kleine Stadt
Autor: Guetg, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-633004>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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



1962 war das Limmatfeld ein Fabrikstandort. Foto: ETH-Bibliothek, Comet Photo

Unsere kleine Stadt

Bis 2008 baute Rapid in Dietikon Landmaschinen. Für die künftige Nutzung erarbeitete man ein Entwicklungskonzept. Ein Blick auf Areal und Geschichte.

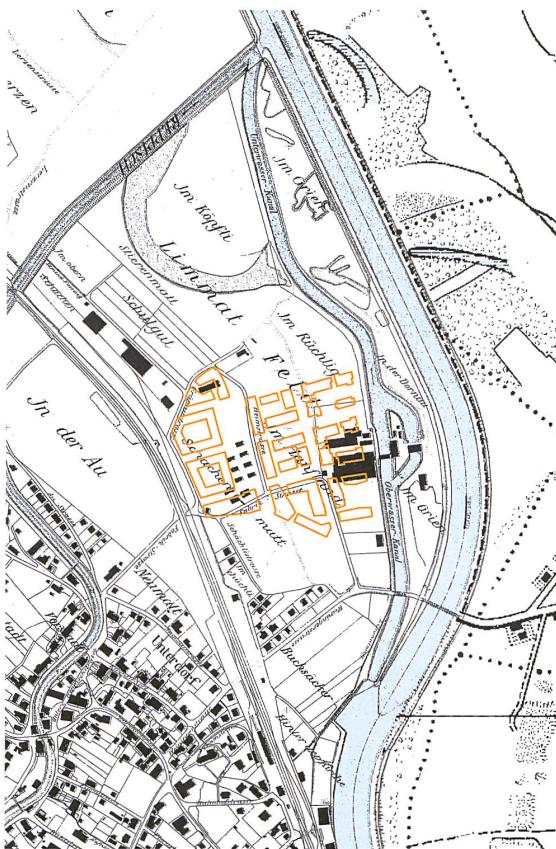
Text:
Marco Guetg

«Auf dem Limmatfeld, wo früher die Firma Rapid Landmaschinen herstellte, entsteht eine kleine Stadt», ist auf der Website der Stadt Dietikon zu lesen. In mehreren Etappen entstehen auf dem 87000 Quadratmeter grossen Areal Neubauten mit Wohnungen, Restaurants, Büro- und Gewerberäumen, durch ein Geflecht aus Strassen, Plätzen und Höfen zu einem Stück Stadt verbunden. Gegen 3000 Menschen sollen hier dureinst wohnen, bis zu tausend arbeiten. Als erste Etappe wurde 2009 der Erlenhof fertiggestellt. Der zentrale Platz der neuen «kleinen Stadt» heisst Rapidplatz – eine Hommage an die Firma, deren Vision den Stadtteil Limmatfeld erst ermöglicht hat.

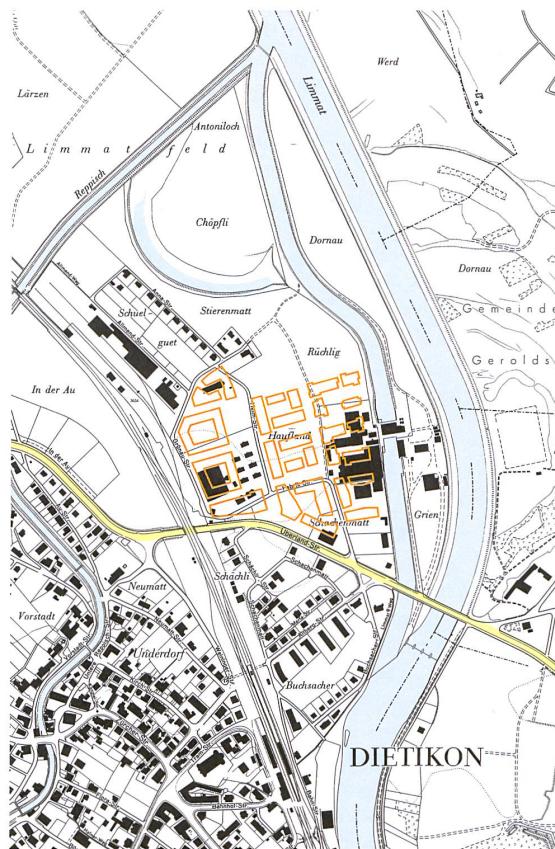
Hinter diesen Zahlen und Fakten stecken Geschichten. 1847 teilte die von der Nordostbahn als erste Bahnlinie der Schweiz erbaute «Spanisch-Brötli-Bahn» das Gemeindegebiet von Dietikon in zwei Teile: Einer lag vor und einer hinter der Bahn. Vor der Bahnlinie lag das Dorf, dahinter lagen Wiesen und das Auengebiet der Limmat, die

bald in einen Kanal gezwängt wurde. Am linken Ufer des Kanals wurde 1860 eine Weberei errichtet, wie der Historiker Hans Peter Truttmann erzählt. Für die Arbeiterfamilien entstanden 1899 dreizehn Kosthäuser mit 42 Wohnungen, und vier Jahre später wurde ein Heim für vierzig Arbeiterinnen aus dem Tessin und Oberitalien gebaut, das Asilo italiano. Die Weberei stellte 1935 ihren Betrieb ein, sechs Jahre später nahm in den Räumen die Firma Durisol die Produktion von Bauelementen auf. Das Asilo wurde 1942 umgenutzt: Hier stellte die als «Chride-Röösix» in die lokalen Annalen eingegangene Rosa Zgraggen (1906-1983) Kreiden der Marke Signa her. Von all dem ist nichts mehr zu sehen; die Weberei wurde 1983, das Asilo ein Jahr später abgebrochen.

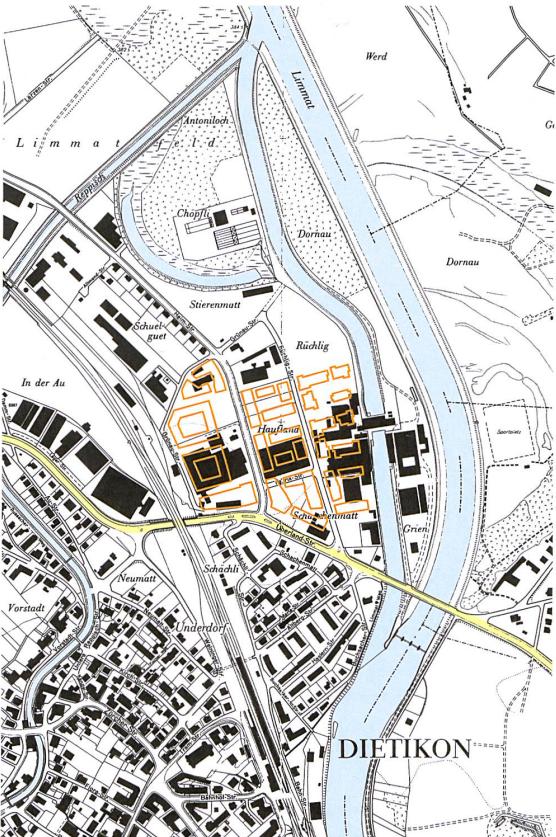
Zur Durisol- und zur Kreidefabrik gesellte sich 1947 die Firma Rapid, die ihre Fabrik von der Zürcher Lessingstrasse nach Dietikon verlegte. Auf dem neuen Areal hinter dem Bahnhof, wo sich bis dahin vor allem Schrebergärten befunden hatten, errichtete sie zwei Werkstätten für die Produktion ihrer Landmaschinen. Mit den Jahren erweiterte Rapid ihren Werkplatz stetig. Es entstanden ein Speditionsgebäude, ein Ersatzteillager, →



1921: Am Limmatkanal liegt die Weberei, näher zur Bahn stehen die Kosthäuser auf freiem Feld.



1949: Die Überlandstrasse tangiert bereits das Areal, auf dem die Firma Rapid ihr erstes Fabrikgebäude errichtet hat.



1964: Die ehemaligen Kosthäuser sind verschwunden, die Fabrikbauten dafür gewachsen.



1974: Zwischen der Rüchlig- und der Heimstrasse reiht sich Gewerbebau an Gewerbebau.

→ Verwaltungsgebäude, Garagen, ein Personalrestaurant und Lagerhallen. Das neue Zentrallager bildete 1981 den Abschluss der baulichen Expansion. Das Areal der Rapid war damit gebaut – seine Zukunft aber noch nicht verbaut.

Zeichen der Veränderung

Die Gründung der Rapid Holding AG 1990 war ein erstes Zeichen der Veränderung. Um den Wert ihrer Immobilien optimieren zu können, teilte die Geschäftsleitung das Unternehmen in Rapid Technic, Rapid M+F Services und Rapid Grünau auf. Damals ging es um Ökonomie, nicht um eine städtebauliche Vision. Ein Jahr lang habe man Varianten geprüft, erinnert sich der frühere Rapid-Geschäftsleiter Emil Soller. Bald sei für den Verwaltungsrat aber klar gewesen, «dass die grösste Wertschöpfung nur über eine Umnutzung des Areals und den Verkauf einzelner Parzellen an private Investoren erreicht werden kann».

Das war im Jahr 2000, und es war die Geburtsstunde des Limmatfelds. «Uns war bald klar, dass wir weder die Kompetenz noch die Kraft hatten, ein so gewaltiges Projekt alleine durchzuziehen», sagt Soller rückblickend. Also holte sich Rapid Unterstützung bei Halter Entwicklungen. Die treibende Kraft bei Rapid war der damalige Verwaltungsratspräsident und Mehrheitsaktionär Hans Kaufmann. «Er hatte stets klare Vorstellungen und auch den Willen, etwas Nachhaltiges wie ästhetisch Ansprechendes entstehen zu lassen», erzählt Soller. In einem dialogischen Prozess entstand eine städtebauliche Vision, die der Verwaltungsrat 2001 zur Maxime er hob: «Im Rapid-Areal soll ein zukunftsgerichteter, attraktiver Stadtteil mit gemischter Nutzung für hochwertiges Wohnen und Arbeiten samt Freizeitangebot entstehen, ergänzt mit entsprechender Versorgung und Infrastruktur.»

Vom Gestaltungsplan zur Investorensuche

In Zusammenarbeit mit der Stadt Dietikon und dem Kanton Zürich wurde ein Wettbewerb für eine städtebauliche Planung lanciert. Der Vorschlag «Uptown Dietikon» des Ateliers Hans Kollhoff überzeugte die Jury durch eine Struktur, «deren Radikalität eine stabile Grundlage für ein neues und eigenständiges Quartier verspricht». Zu Kollhoffs Vorschlag gehörte ein dickes Paket von Dokumenten mit zahlreichen Vorschriften, die das Feld bis hin zur Materialisierung ästhetisch-gestalterisch absteckten.

Weil sich die Initianten einen Gestaltungsplan für das ganze, inzwischen Limmatfeld genannte Gebiet wünschten, blickte Kollhoff bei der Überarbeitung seiner Studie über das Areal von Rapid hinaus. So kamen zu den 55 000 Quadratmetern des Rapid-Geländes 32 000 Quadratmeter von anderen Eigentümern hinzu – was die Sache nicht einfacher machte. Zwei Jahre wurde «zäh verhandelt, bis wir alle im Boot hatten», wie Emil Soller bilanziert.

Die Dietiker Behörden waren laut Stadtpräsident Otto Müller angetan vom städtebaulichen Leitbild für das Limmatfeld: «Das Industriearal wurde immer weniger genutzt und stand vor einer Transformation. Dem Stadtrat war es wichtig, dass das Quartier nach einem einheitlichen Gesamtkonzept entwickelt wird.» Vor allem wünschte der Stadtrat, dass hier «ein moderner Stadtteil mit guter Architektur» entsteht, wo Wohnen, Arbeiten und Erholen ineinanderfließen. 2005 genehmigte der Stadtrat den Gestaltungsplan einstimmig, der Gemeinderat winkte ihn durch, und auch das Referendum wurde nicht ergriffen.

Die Euphorie liess bei der Suche nach Investoren etwas nach. «Jeder war vom Projekt begeistert, doch keiner wollte einsteigen», erinnert sich Soller. Das hatte einen einfachen Grund: Auf dem Areal wurden nach wie vor Maschinen produziert, was Investoren zögern liess. Erst als

die Rapid bekannt gab, 2008 nach Killwangen zu ziehen, war das Feld für Investoren geeignet. Als Erstes konnten mit zwei Fonds der Credit Suisse Kaufverträge für zwei Bauetappen abgeschlossen werden, dann ging es Schlag auf Schlag. Heute sind von den elf Baufeldern acht überbaut, für zwei weitere stehen Bauherrschaft und Projekt fest: Unabhängig vom Duo Rapid-Halter realisiert die Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) auf den Baufeldern K und L bis voraussichtlich 2019 eine Wohnüberbauung. Einzig das prominent gelegene Baufeld H in der Spitze zwischen Überlandstrasse und Limmatkanal ist noch nicht entwickelt. Das Areal ist an das Transportunternehmen Limmatbus vermietet, und die Eigentümerin hat zurzeit keine konkreten Pläne.

Thornton Wilder als Pate

«Ein Investor kauft in der Regel kein Haus, sondern eine gute Gelegenheit.» Das sagt der Architekt und Betriebswirt Andreas Hänsenberger. Er ist Konzeptentwickler bei Halter und sorgt unter anderem dafür, dass die Visionen und Pläne in Worte gefasst werden. Ein Anbieter habe demnach zwei Möglichkeiten: Er könne einem Interessenten die Pläne eines Objekts in die Hand drücken – oder ihm das Objekt über eine Geschichte näherbringen. Hänsenberger bevorzugt das Storytelling. Beim Limmatfeld erinnerte er sich an den Titel von Thornton Wilders Theaterstück «Unsere kleine Stadt» und ordnete jedem Wort eine Bedeutung zu: «Mit «unsere» wird Gemeinschaft assoziiert, das Adjektiv «klein» ist ein Indiz für die Überblickbarkeit des Orts, während «Stadt» die Verbindung zur Urbanität sicherstellt.» Mit diesem Dreiklang und Kollhoffs Gestaltungsplan ging Halter auf Investorensuche.

Um bei der Vermarktung unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen, definierte man für jedes Baufeld ein primäres und ein sekundäres Zielpublikum. Und damit der neue Stadtteil nicht nur eine Architektursprache spricht, wurden für jedes Baufeld über Wettbewerbe oder Studienaufträge verschiedene Architekturbüros verpflichtet.

Dieser Ansatz hat grundsätzlich funktioniert. Es gibt aber Ausnahmen, etwa im Lindenhof, wo heute nicht unbedingt jene Zielgruppe lebt, die Halter ursprünglich anvisierte. Hier dachten die Entwickler an Zugewanderte, die bereits in Dietikon leben, sich eine Neubauwohnung wünschen, aber ein eher traditionelles Familienverständnis haben. Diese Überlegungen flossen zwar in den ersten Entwurf ein, doch wurden im Lauf der Entwicklung die Grundrisse und damit auch die Rahmenbedingungen für das Zielpublikum verändert. So leben in diesen Wohnungen heute vor allem Kleinfamilien und Paare.

Beim Zedernhof suchte Halter primär private Anleger, die hier als private Vorsorge eine oder mehrere Wohnungen kaufen sollten. Das Echo auf diese von jungen Schweizer Büros konzipierten «Stadtvielen» war gross; der «Tages-Anzeiger» schrieb von «Klein-Berlin an der Limmat». Dies lockte institutionelle Anleger an, die schliesslich das Rennen machten – weil sie schneller waren.

2009, 2011, 2012, 2014, 2015 – fast im Jahrestakt wurde im Limmatfeld eine Überbauung bezogen. Am Ende werden hier rund 700 Millionen Franken investiert sein. «Unsere kleine Stadt», 15 S-Bahn-Minuten vom Zürcher Hauptbahnhof entfernt, ist als Wohnort beliebt – trotz der Bedenken, die einst zu hören waren. «Wer will denn schon in Dietikon und dazu noch in einem ehemaligen Industriegebiet wohnen?», fragten Journalisten 2007 an einer Medienorientierung. Heute ist ein grosser Teil des Areals überbaut. Wer sich jetzt noch für eine Wohnung interessiert, muss sich bei einzelnen «Höfen» gar auf eine Warteliste setzen lassen. ●



An der Ecke zum Rapidplatz erzeugt Hans Kollhoffs Lindenhof grossstädtische Atmosphäre.