

**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 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:** 14.01.2026

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

## Konzertierte Resträume

### Zentrumsgestaltung

#### Stadt Dietikon

Architektur: Ueli Zbinden

Verkehrsplanung: Sennhauser, Werner & Rauch AG

Bis zur Jahrhundertwende war Dietikon ein Bauerndorf an der Reppisch. Das Limmatgebiet war für eine Besiedlung zu sumpfig. Erst die umfassenden Limmat- und Reppischkorrekturen am Ende des 19. Jahrhunderts ermöglichten die Ansiedlung der Industrie in der Talsohle und brachten so neue Wachstumsimpulse. In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg widerfuhr

Dietikon das Schicksal einer rasch wachsenden Agglomerationsgemeinde von Zürich. Die Einwohnerzahl verdoppelte 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 Schwerpunkt abseits des ursprünglichen Dorfkerns vorgezeichnet. In den sechziger Jahren entstand eine grossräumige Planung für das ganze Gebiet zwischen Eisenbahnlinie und Zürcherstrasse in einem völlig neuen Massstab. Unmittelbarer Anlass dafür war die geplante Zürcher U-Bahn, deren westlicher Ast in Dietikon ihren Endpunkt finden sollte. In einem Richtplanentwurf wurde die Basis für ein neues Dienstleistungszentrum gelegt. Vorgesehen war eine starke bauliche Verdichtung des Zentrums

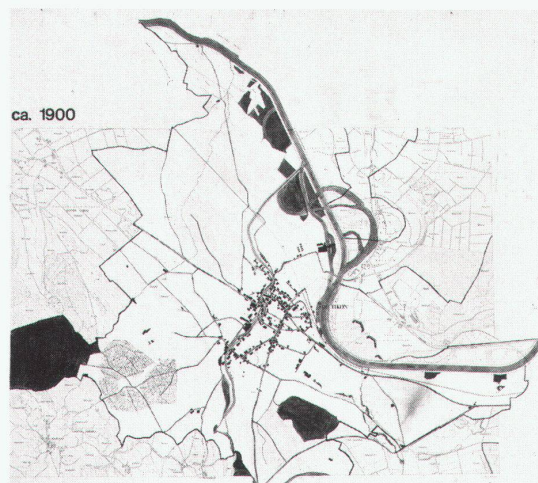
mit Blockrandbauten, neuen Platananlagen, einem neuen, acht Geschosse hohen Bahnhofgebäude mit Wohnungen.

Die U-Bahn erlitt bekanntlich eine Abstimmungsniederlage. Der Bahnhofneubau wurde in der Folge stark redimensioniert. Im weiteren scheiterte der Richtplan an der Unmöglichkeit, die nötigen Landumlegungen vornehmen zu können, denn der Poker um die höchstmöglichen Bodenpreise erwies sich als unüberwindbares Hindernis für die Bildung einer neuen, grossteiligen Parzellenordnung.

Was schliesslich als gebaute Realität jener Planung entstand, kann kaum anders als ein eher chaotisches, trostloses Bild mit massstabslosen Räumen bezeichnet werden. Das Bahnhofgebäude wirkt in Bezug zu seiner Länge und Lage zu wenig hoch, und die Blockrandbauten versuchen vergeblich, mit einer eklektizistischen Formensprache über die massigen Volumen hinwegzutäuschen. Auch den Arkaden im Erdgeschoss

will es nicht recht gelingen, 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 Zustand kam zunächst der Verkehrsplanung zugute, welche hier ein neues Verkehrskonzept verwirklichen konnte. In jüngerer Zeit wurde der Bahnhof als S-Bahnhof aufgewertet und bildete fortan zusammen mit den sich hier vereinigen Buslinien und der Bremgarten-Dietikon-Bahn einen neuen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Das ganze Gebiet wurde zu einer Zone für Fussgänger, Fahrräder und den öffentlichen Verkehr. Ein Teil wurde für Tiefgaragen unterhöhlt. Damit war eine für diese Art der Entwicklung charakteristische Situation entstanden: Dort, wo sich die

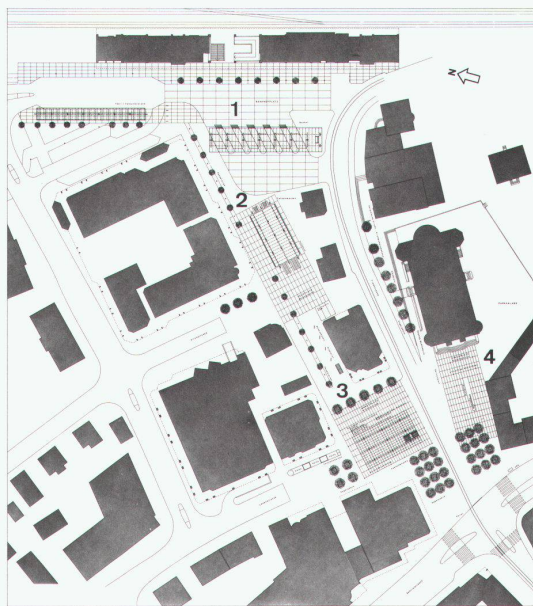


Siedlungsbild im 19. Jahrhundert

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

Situation:

1 Bahnhofplatz, 2 Veloparkhaus, 3 Marktplatz, 4 Kirchplatz



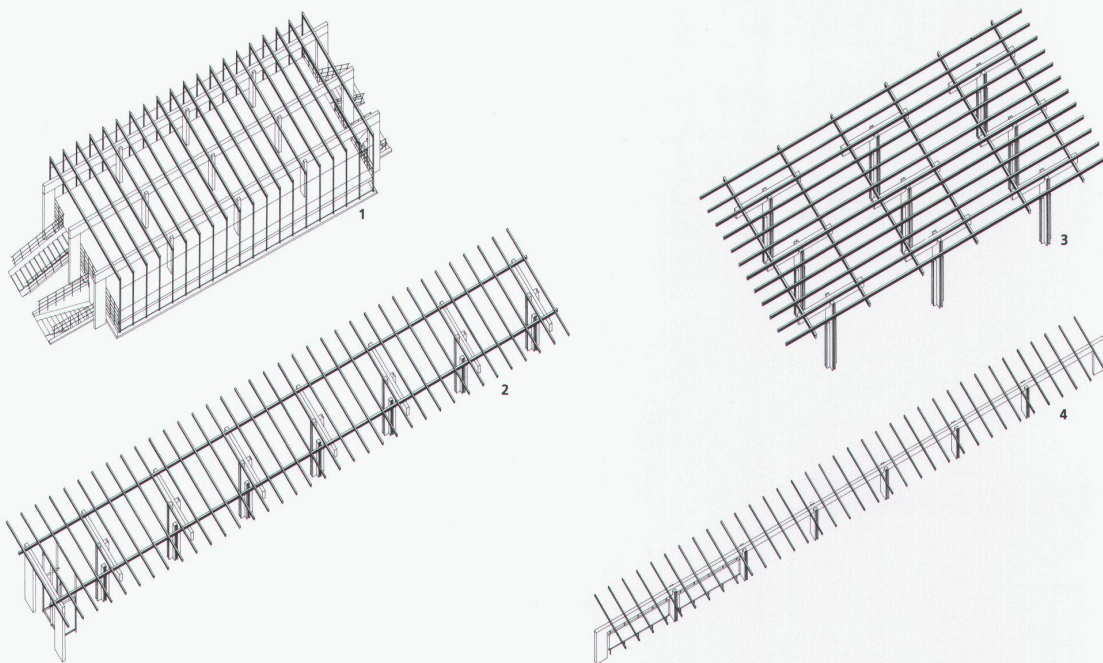
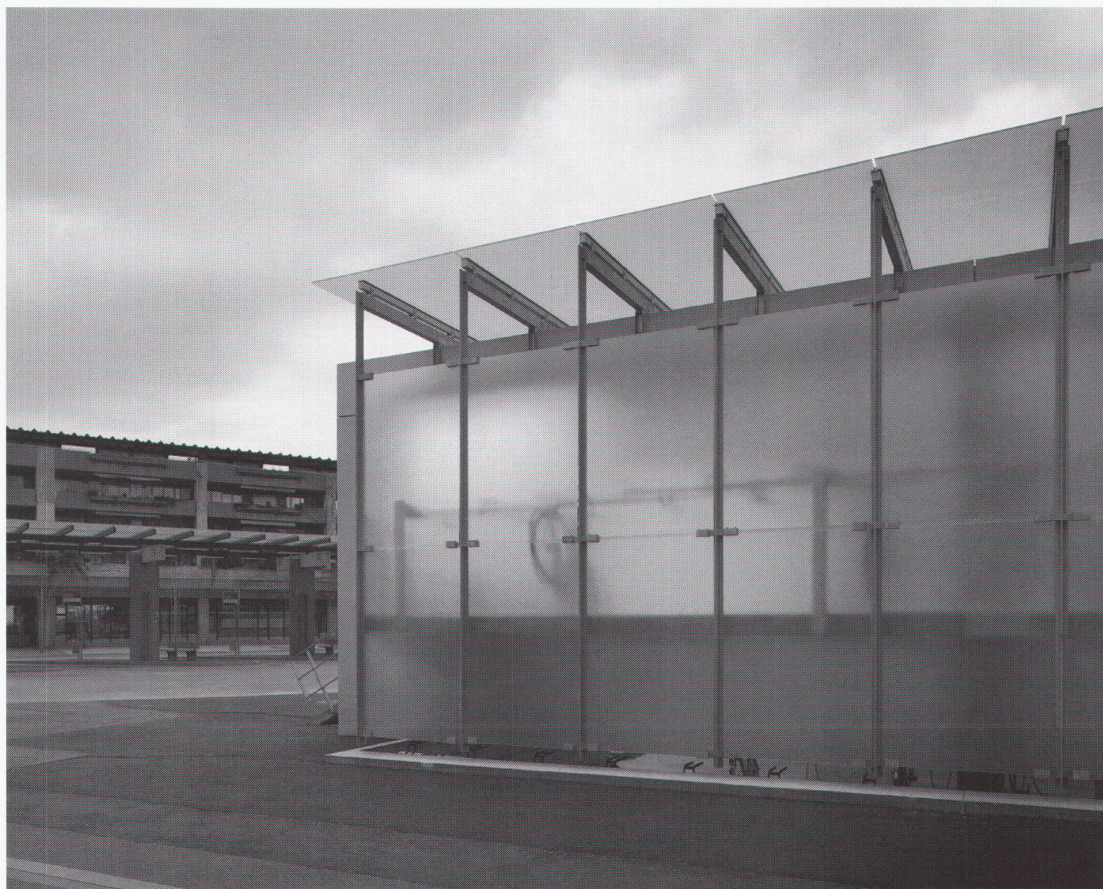


Menschenströme bewegen, wo der eigentliche Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens entsteht, bildete sich eine architektonische Leere.

#### 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?

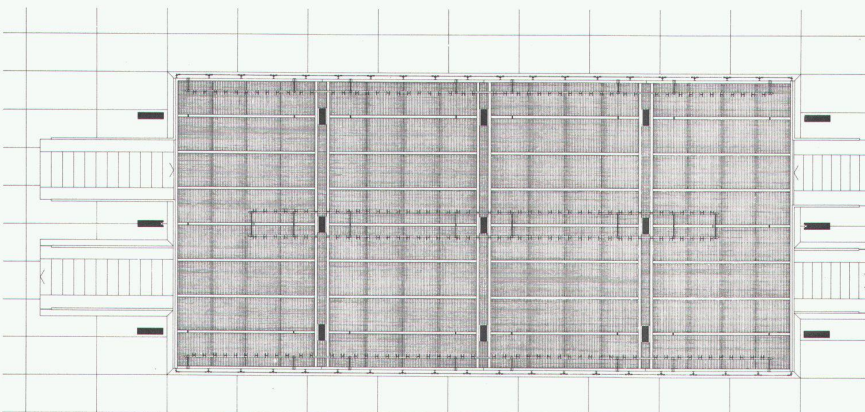
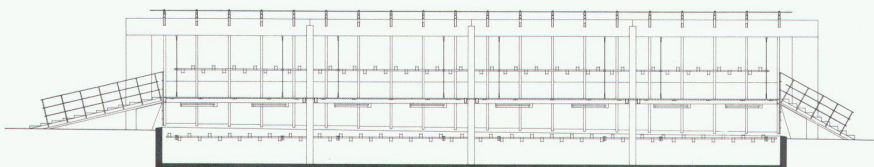
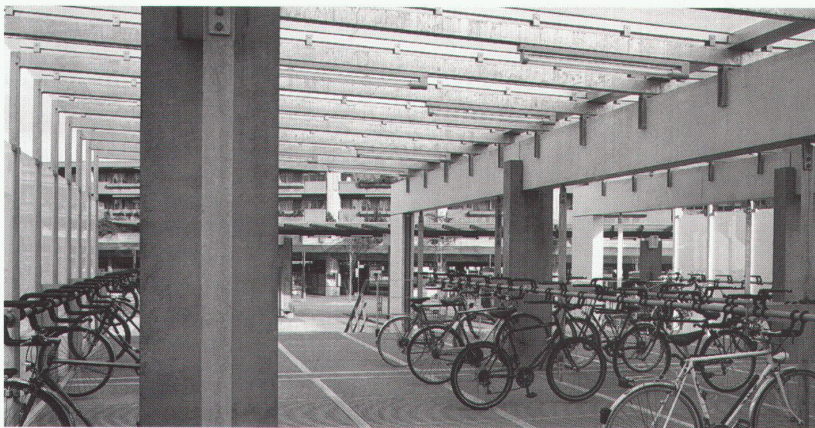
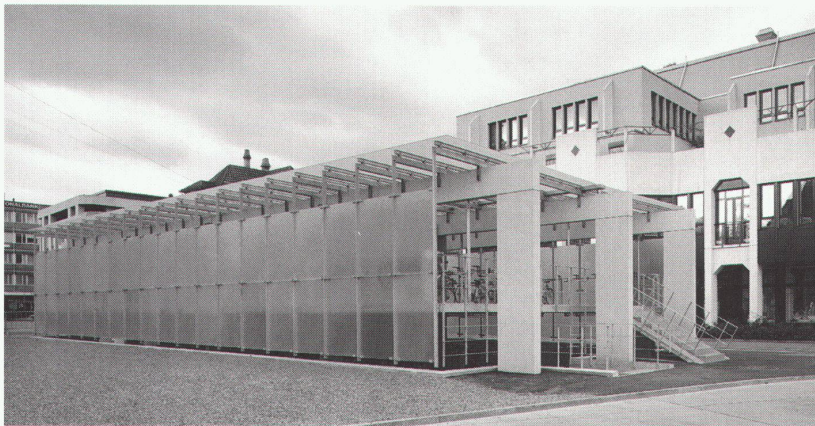
In zweifellos nach wie vor richtigen Schlüssen aus der Diskussion der frühen achtziger Jahre drückte sich die Hoffnung aus, dass sich städtebauliche Probleme als solche der Form wiedererkennen lassen: «... Die Stadt kann als *Form* Halt geben, und ich denke, dass ihre Aufwertung damit zu tun



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 Industriearchitektur 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  
Schnitt  
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