

**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:** 29.04.2026

**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

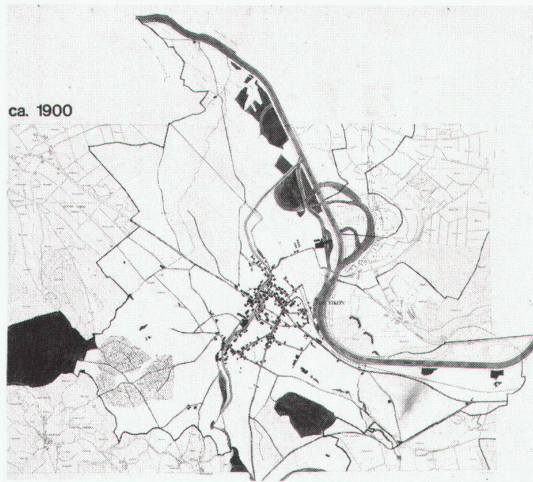
mit Blockrandbauten, neuen  
Platzanlagen, einem neuen,  
acht Geschosse hohen Bahn-  
hofgebäude mit Wohnun-  
gen.

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

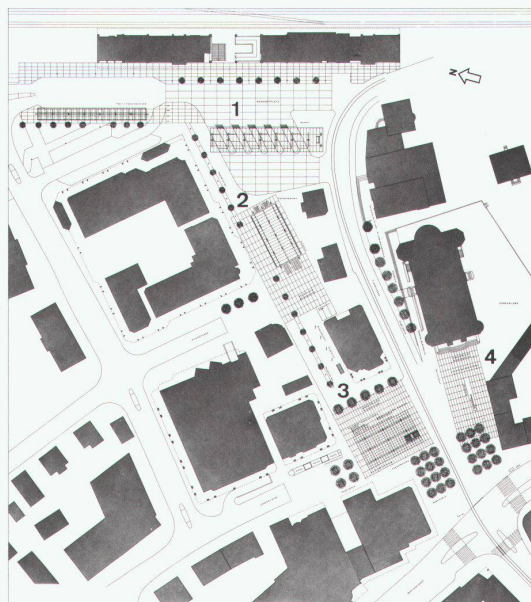


Siedlungsbild im 19. Jahrhundert

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

Situation:

1 Bahnhofplatz, 2 Veloparkhaus,  
3 Marktplatz, 4 Kirchplatz

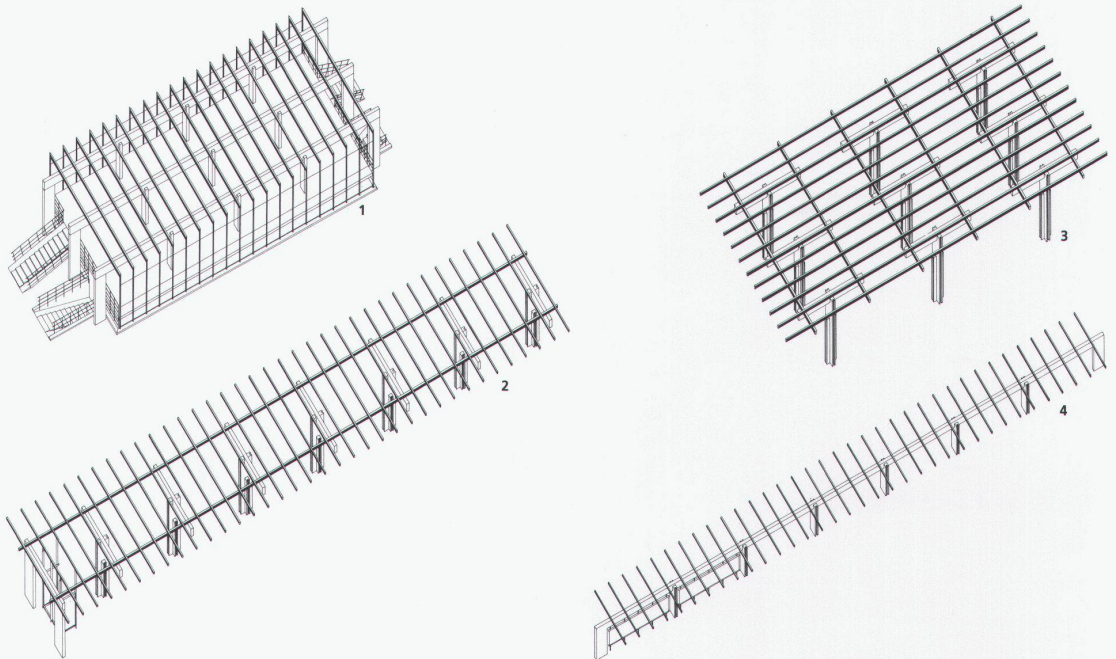
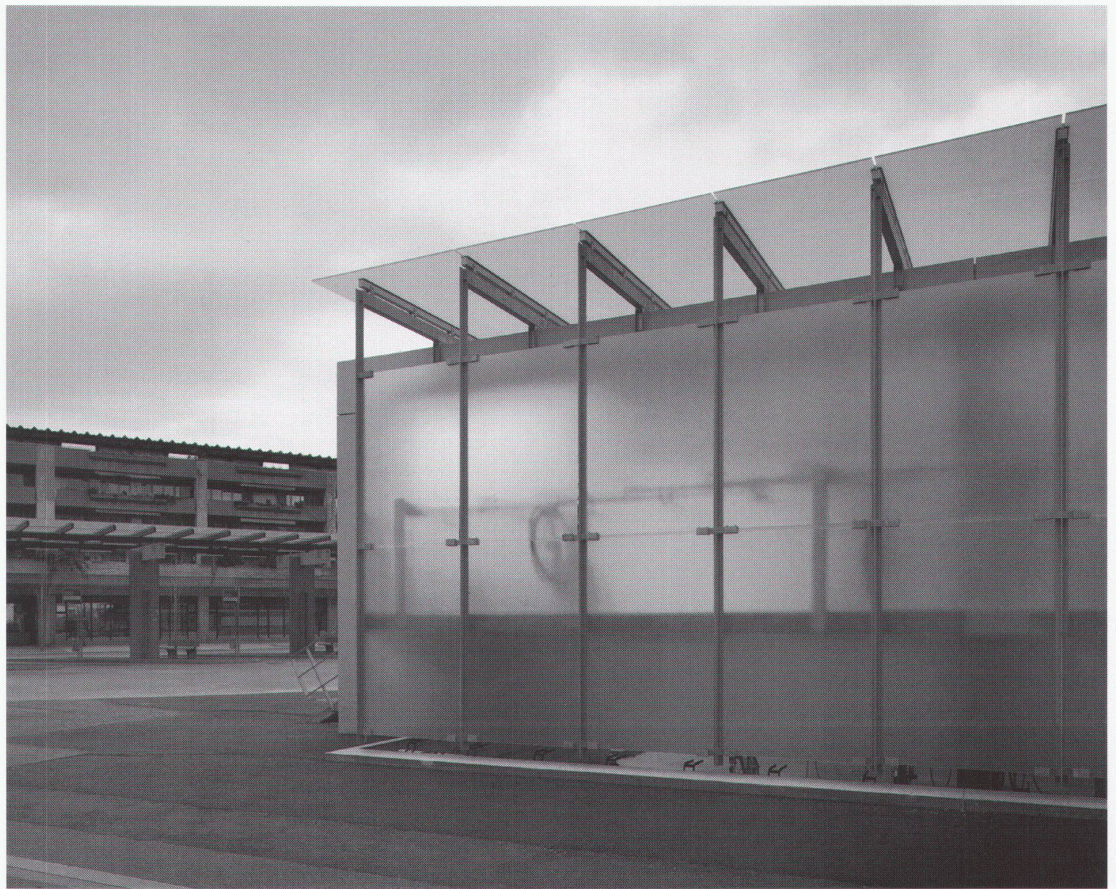


Menschenströme bewegen, wo der eigentliche Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens entsteht, bildete sich eine architektonische Leere.

**Verwandlung der Verkehrsplanung in Architektur**

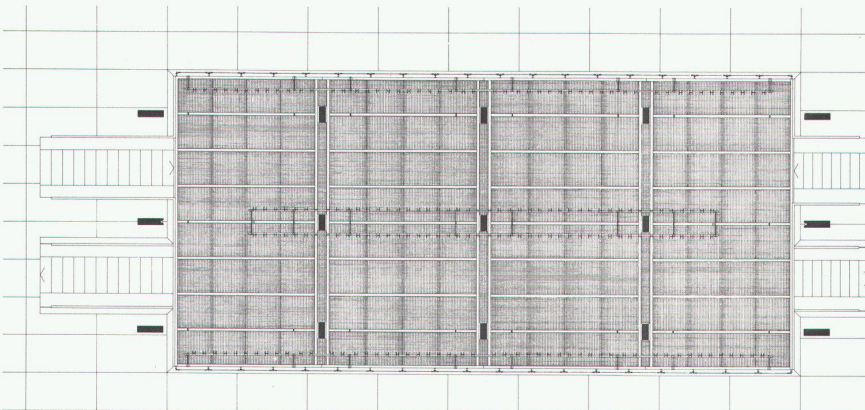
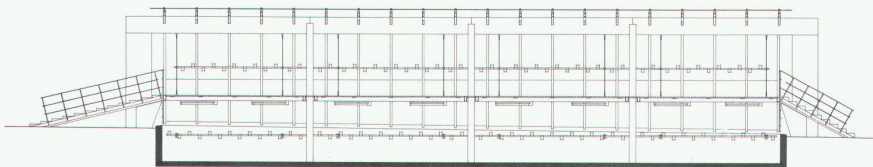
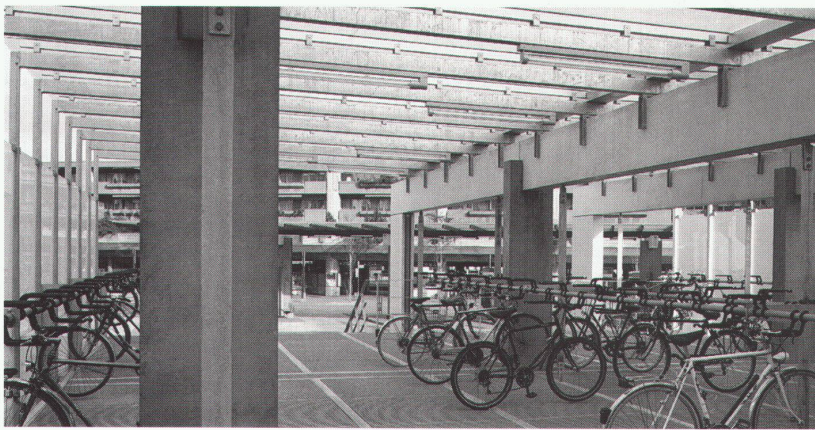
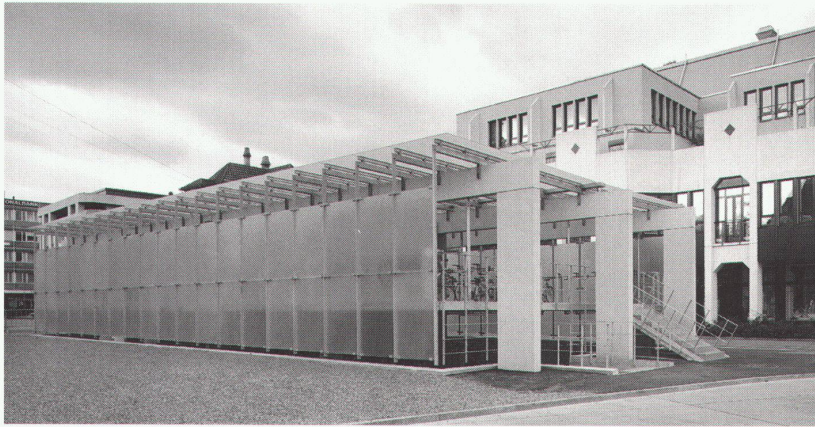
Kann das Zentrum trotz dem Primat der Verkehrsplanung mehr sein als ein anonymer, von Dienstleistungen umgebener Verkehrsknoten? Oder anders gefragt: Ist es nicht eine Aufgabe von zentraler gesellschaftspolitischer Bedeutung, zu versuchen, Orten der Kristallisation, seien sie nun aus Funktionen des Konsums 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



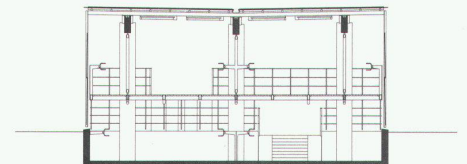
hat, dass wir physische und psychische Form brauchen.» ... «Von der Stadt als System – von Strassen, Leitungen, von weiss ich was – kommen wir zurück zur Stadt als Form» (aus der Diskussion «Bereiche von Öffentlichkeit», archithese 4-84).

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