



# Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil



Impressum  
Redaktion: Werner Huber  
Design: Barbara Schrag  
Produktion: Sue Lüthi, Thomas Müller  
Korrektur: Lorena Nipkow  
Verlag: Susanne von Arx  
Designkonzept: Susanne Kreuzer  
Litho: Team media GmbH, Gurtellen  
Druck: Südostschweiz Print, Chur  
Umschlagfotos: Dominique Marc Wehrli

© Hochparterre, Ausstellungsstrasse 25, 8005 Zürich  
Herausgegeben vom Verlag Hochparterre  
in Zusammenarbeit mit dem Hochbauamt der Stadt  
Dietikon und Wüest & Partner, Zürich, 2008  
Zu beziehen bei: [www.hochparterre.ch](http://www.hochparterre.ch)  
Preis: CHF 15.– plus Versandkosten

**Stadt Dietikon** 



**halter**



**PESTALOZZI** 

  
**SwissLife**



 **Zürcher  
Kantonalbank**

**AERMO**  
GEBÄUDE & KONZEPTE



**Dubach Holzinger** Architekten



Wir bringen Energie 

## Inhalt

- 4 Geschichte: Die Stadt mit einem Dorfherz
- 6 Metamorphose: Von 1971 bis 2035 in vier Etappen
- 12 Interview: «Die Menschen leben gern hier»
- 14 Geduldsspiel: Der lange Weg ins neue Zentrum
- 22 Überblick: Dietikon – der Plan
- 23 Zusammenhang: Die Bandstadt Limmattal
- 28 Entwicklung: Dietikons drei grosse Aufgaben
- 36 Immobilien: Aufbruch zu neuen Ufern
- 38 Verkehr: Grosse Pläne, kleine Schritte
- 42 Barkante: Mit Markus Notter in der «Tomate»

### Auf nach Dietikon!

Ein Sonderheft über Dietikon? Was gibt es da schon zu berichten! Breite Strassen mitten durch den Ort, überlastete Autobahnen, das endlose Gleisfeld des Rangierbahnhofs und schliesslich der immer wieder thematisierte, überdurchschnittlich hohe Ausländeranteil: Mein Dietikon-Bild war so negativ geprägt, wie es eben ist, wenn man den Ort nur von der Durchreise kennt. Doch die Wahrnehmung von aussen deckt sich nur selten mit der Realität – in Dietikon ganz besonders.

Die Hochbauabteilung der Stadt Dietikon unter ihrer Vorsteherin Gertrud Disler-Annen hat dieses Heft initiiert und unterstützt, um zu zeigen, was sich tatsächlich hinter der Wahrnehmung von aussen verbirgt und wie die Behörden zusammen mit Investoren und der Wirtschaft Dietikons Zukunft gestalten wollen. Die Arbeit am Heft zeigte schnell, dass es sehr wohl von anderem als Autobahnen und Ausländern zu berichten gibt. Die vier wichtigsten Erkenntnisse, die ich auf Spaziergängen, aus Literatur und Gesprächen gewann:

- Dietikons Rückgrat ist die Reppisch, nicht etwa die Achse Zürich–Baden.
- Abseits der Hauptachsen gibt es ein anderes Dietikon.
- Stadtentwicklung ist nicht bloss ein Schlagwort, sondern Programm.
- In den Entwicklungsgebieten hat Dietikons Zukunft bereits begonnen.

Dieses Heft blickt zunächst zurück auf die Zeit, als Dietikon vom Dorf zur Stadt wuchs und dabei sein Dorfherz bewahrte. Es rollt die Zentrumsplanung der Sechzigerjahre nochmals auf, zeigt, wie man nach dem Scheitern aus den Fragmenten dennoch ein Stadtzentrum baute. Es blickt aber auch nach vorne auf die neuen Akzente, die bald fertig gebaut oder konkret geplant sind und dafür sorgen sollen, dass Dietikon gegenüber den peripheren Einkaufszentren bestehen kann.

Ein breites Panorama widmet sich dem Leben in Dietikon in den letzten vierzig Jahren, und es wagt gar den Blick nach vorn ins Jahr 2035. Viel Raum nehmen die drei Entwicklungsgebiete ein, die für die Stadt die grösste Chance, aber auch die grösste Herausforderung der kommenden Jahre und Jahrzehnte sind.

Weitere Beiträge betten Dietikon in die Bandstadt Limmattal zwischen Zürich und Baden ein, zeigen die Verkehrsprobleme und deren Lösungsansätze oder werfen einen Blick auf die Dynamik des Immobilienmarktes. Zu Wort kommt Stadtpräsident Otto Müller, der über die wichtigsten Aufgaben Dietikons in den kommenden Jahren Auskunft gibt. Den Schlusspunkt bildet eine Unterhaltung mit dem früheren Stadtpräsidenten und heutigen Regierungspräsidenten des Kantons Zürich, dem Ur-Dietiker Markus Notter.

Zahlreiche Kurzporträts von realisierten oder geplanten Bauten ergänzen die ausführlichen Analysen, Pläne in der Heftmitte sorgen für den Überblick. Die eindrücklichen Fotos stammen von Dominique Marc Wehrli aus Unterengstringen, der das Limmattal wie seine Westentasche kennt. Sie sollen zusammen mit den Texten und Plänen dazu anregen, bei der nächsten Fahrt durch Dietikon anzuhalten, um einmal hinter die landläufig bekannte Fassade zu blicken. Werner Huber

# Die Stadt mit einem Dorfherz

Text: Caspar Schärer

Fotos: Archiv Ortsmuseum Dietikon

Seit Ende der Sechzigerjahre wird in Dietikon darüber diskutiert, ob man Dorf oder Stadt sei. Die stürmische Entwicklung der Gemeinde im 20. Jahrhundert ist der Industrie und der Nähe zu Zürich zu verdanken. Heute muss Dietikon eine eigene Identität als Gemeinde im Limmattal finden.



1

• «Dietikon» ist in Stein gemeisselt: Auf dem Arc de Triomphe in Paris – womit eigentlich schon die entscheidende Weichenstellung in der Geschichte Dietikons erwähnt ist. Als an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert die französische Revolution Europa durchschüttelte, war davon auch das kleine Dorf an der Reppisch zwischen Zürich und Baden betroffen. In den wenigen Jahren zwischen 1798 und 1803 war Dietikon nicht nur Schauplatz einer strategisch wichtigen Schlacht in den Kriegen Napoleon Bonapartes, sondern es wurde auch aus der jahrhundertelangen Grundherrschaft des Klosters Wettingen gelöst und zunächst dem neuen Kanton Baden und 1803 schliesslich dem Kanton Zürich zugeschlagen. General André Masséna (1758–1817) Brückenschlag über die Limmat im Herbst 1799 und der anschliessende Sieg über die Österreicher und Russen war offenbar so wichtig für die Franzosen, dass sie die Ortschaft (neben vielen anderen) wie eine Beute am Arc de Triomphe verewigten.

## Jahrhundertwende bringt Aufbruch

Auf den Alltag des Bauerndorfes wirkte sich diese Umwälzung vorderhand kaum aus. Die Leute waren arm und blieben es, auch im Kanton Zürich. Nicht einmal die Lage an der ersten Bahnstrecke der Schweiz von Zürich nach Baden veränderte daran viel. In den ländlichen Gemeinden des Limmattals stand man der Eisenbahn so-

wieso skeptisch gegenüber und versuchte sie durch störrisches Verhalten beim Landverkauf oder der Enteignung so lange wie möglich zu verhindern. Selbst die ersten Industriebetriebe wie die erfolgreiche «Rotfarb», eine Textilfärberei, vermochten den bäuerlich-ländlichen Charakter Dietikons nicht zu erschüttern. So richtig in Schwung kam die industrielle Entwicklung erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als sich auch eine Weberei und später die Baustoff-, Metall- und Maschinenindustrie niederliessen. Da Dietikon nicht auf ein reichhaltiges Arbeitskräfte-reservoir zurückgreifen konnte, suchten die Fabrikanten schon bald ihre Arbeiter im Ausland, bevorzugt in Italien. Die Weberei Syz rekrutierte gezielt «Tiroler Italienermädchen», die sie in einem extra für die Arbeiterinnen errichteten Wohnheim in der Grünenau unterbrachte, wo sie von Ordensschwwestern aus dem Kloster Menzingen ausserhalb der Arbeitszeit streng beaufsichtigt wurden.

Zwischen 1890 und 1910 verdoppelte sich die Einwohnerzahl Dietikons auf über 4000. Die soziale Struktur des Dorfes veränderte sich auf einen Schlag. Die ansässige dominierende Bauernbevölkerung sah sich plötzlich in die Minderheit versetzt. Bereits 1910 stammte ein Viertel aller Einwohner aus dem Ausland. Für den Boom verantwortlich war neben der Industrialisierung eine Immobilien-Spekulationsblase: Wie in Standortwettbewerben schon damals üblich versuchte Dietikon mit allen Mitteln, die geplanten Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Nordostbahn NOB auf einem 200 000 Quadratmeter grossen Feld südlich der Bahnlinie nach Spreitenbach anzusiedeln.

Die Gemeinde schenkte einen Teil des Landes der NOB und versprach, die Erschliessung sicherzustellen. Der Entscheid der Bahn zugunsten von Dietikon-Spreitenbach löste eine grosse Bautätigkeit aus. Die Gesellschaft selbst beschaffte sich mithilfe der Gemeinde einen Landstreifen von 2,5 Kilometern Länge und 250 Metern Breite. Doch die Blase platzte. Die NOB zögerte den Baubeginn hinaus, da inzwischen die Verstaatlichung der Bahnen die politische Agenda erreicht hatte. Nach dem Votum der Stimmbürger für die staatliche Lösung zog sich die NOB vom Dietiker Projekt zurück und errichtete die massiv redimensionierten Werkstätten in Zürich-Altstetten.

Für Dietikon begannen schwere Jahre, die fast bis zur weltweiten Wirtschaftskrise der Zwanzigerjahre andauerten. Das Feld zwischen Dietikon und Spreitenbach kam nochmals ins Gespräch als möglicher Standort für einen Militärflughafen, für die vom Zürcher Stadtzentrum verlegte Infanteriekaserne oder für ein Montagewerk von General Motors. Sämtliche Ideen und Projekte zerschlugen sich, bis auf dem grossen Landstreifen ab Ende der Sechzigerjahre die SBB den Rangierbahnhof Limmattal erstellten.



2



3

Spätestens im 20. Jahrhundert wurde klar, dass der Kantonswechsel von Napoleons Gnaden für Dietikon erhebliche Vorteile brachte. Die Gemeinde profitierte von der wirtschaftlichen Kraft, die von der Stadt Zürich ausging, und lag günstig in deren natürlichem Expansionsraum, dem Limmattal. Städtische Elemente schlichen sich sukzessive und bisweilen unsichtbar ins Dorf ein. So unterstellte Dietikon schon 1912 seinen Zentrumsbereich dem kantonalen Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen und erweiterte dessen Geltung 1931 auf das gesamte Gemeindegebiet.

## Planungspionier im Kanton Zürich

Somit war Dietikon die erste Landgemeinde des Kantons mit einer geregelten Ortsplanung samt Bauzonen, Bauordnung und Bebauungsplan. Knapp dreissig Jahre später führte die Gemeinde – wiederum als erste Ortschaft neben Zürich und Winterthur – das Parlament als Legislative ein; es feiert in diesem Jahr sein fünfzigjähriges Bestehen. In die gleiche Zeit fiel der Entwurf des Stadtplaners Hans Marti für einen Entwicklungsplan, der Dietikon in eine



4

durchgrünte Stadtlandschaft nach corbusianischem Vorbild verwandelt hätte. Eines der Relikte ist das RWD-Hochhaus an der Badenerstrasse, das kürzlich gründlich aufgefrischt wurde und markante Aufbauten erhielt.

In der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte Dietikon wie viele andere stadtnahe Gemeinden sein schnellstes und intensivstes Wachstum. Der 10 000. Einwohner wurde 1955 geboren; er selbst überreichte als Neunjähriger den Eltern des 20 000. Dietikers einen Blumenstrauss. Die Schwelle zur Stadt war also längst überschritten, als Ende der Sechzigerjahre eine kontroverse Diskussion über die Umbenennung in «Stadt Dietikon» entbrannte. Der Gemeinderat war dagegen, das Parlament hingegen dafür, und so durften die Dietiker an der Urne entscheiden, wie sie sich selber sehen. Sie wählten die Stadt, vermutlich aus pragmatischen Gründen, denn insgeheim verstand sich Dietikon auch mit 23 000 Einwohnern immer noch als grosses Dorf. Erhebliche Auswirkungen hatte das städtische Selbstverständnis allerdings auf den Dorfkern, der schon vor der Umetikettierung gründlich beplant wurde (Seite 14). Realisiert wurden auch hier nur Fragmente. Immerhin setzt das Stadthaus von Esther und Rudolf Guyer, das 1992 eingeweiht werden konnte, einen selbstbewussten städtischen Akzent.

Die ungestüme Expansionsphase endete unvermittelt mit der Ölkrise Mitte der Siebzigerjahre. Seither pendelt die Einwohnerzahl konstant um 21 000 herum. Das Dorf, das zur Stadt wuchs, im Herzen aber ein Dorf blieb, verfestigt sich auf einer neuen Entwicklungsstufe. Dietikon ist mit seinem zwiespältigen Selbstbild keineswegs allein. Vergleichbare Erfahrungen machen unzählige Gemeinden im Mittelland. Dietikon könnte aber aufgrund seiner Erfahrungen als Dorf-Stadt eine Pionierrolle spielen mit einem Selbstverständnis als eigenständige Agglomerationsstadt im grösseren Verband der Metropolitanregion Zürich. •

1-3 Nach dem 2. Weltkrieg wuchs Dietikon in rasantem Tempo zur Stadt. 1951 entstand an der Gjuchstrasse eine der ersten Wohnsiedlungen auf der grünen Wiese.

4 Der Blick aus Westen Richtung Üetliberg 1952 zeigt im Vordergrund die Überlandstrasse mit der Siedlung Gjuchstrasse. In den Siebzigerjahren werden die Wiesen rundherum gänzlich überbaut sein.



# Von 1971 bis 2035 in vier Etappen

Text: Werner Huber  
Fotos: Dominique Marc Wehrli

Ein Dietiker Kind der Hochkonjunktur – nennen wir es Stefan – blickt auf seine Stadt. 1964 geboren erlebt der Junge das grosse Wachstum aus nächster Nähe, gewinnt später Distanz, um im Alter einen Blick zurückzuwerfen. Vier Zeitschnitte zwischen 1971 und 2035 erzählen Stefans Gedanken und Erinnerungen und betten die Phantasie in der Realität ein.

• Dietikon, im Dezember 1971. Stefan steht am Balkongeländer im fünften Stock und blickt auf Dietikon. Am Horizont ragen Baukräne in den Himmel, und inzwischen sind über den Bäumen auch schon die neuen Blöcke zu sehen. Toll! Stefan ist zwar erst sieben, aber alles, was mit Bauen zu tun hat, interessiert ihn. Wenn er bei den Grosseltern in den Ferien ist, nimmt ihn der Grossvater nach dem «Znüni» mit auf die Baustelle. Der Grossvater ist nämlich Polier und baut Häuser; moderne, mit Flachdach, Balkonen und mit Rollläden statt der altmodischen Klappläden. Auch Stefans Familie wohnt im fünften Stock eines solchen Hauses, mit Laubengang und Kehrriemabwurf. Stefan ist auch schon mal mit Freunden auf einer Baustelle gewesen, und bald schon soll es ja eine ganz grosse im Zentrum geben, hat der Grossvater erzählt. Ein neuer Bahnhof wird gebaut, sogar mit einer U-Bahn-Station. Das wird aufregend, wenn alle Häuser neben der Kirche abgerissen werden. Dann wird es sicher auch eine neue Migros geben; der heutige Laden ist einfach zu klein. Darum fährt Stefans Mutter oft ins neue Shoppingcenter nach Spreitenbach. Manchmal dürfen Stefan und seine Freunde im roten Volvo mit dem weissen Dach mitfahren.

Die Fakten zur Fiktion: In Dietikon schiessen seit den Fünfzigerjahren die Blöcke wie Pilze aus dem Boden. 1959 legte der Stadtplaner und Architekt Hans Marti einen Entwicklungsplan für Dietikon vor. Im Dorfzentrum machte er Tabula rasa und sah eine neue «City» vor (Seite 14). Das übrige Gebiet gestaltete er als zusammenhängenden Grünraum, in den Wohnhausscheiben unterschiedlicher Form und Grösse eingestreut sind. Ein radikaler Vorschlag – so scheint es zumindest auf den ersten Blick. Betrachtet man den Plan genauer, stellt man fest, dass zahlreiche Gebäude auf Martis Plan damals schon gebaut waren, vor allem im Gebiet Altberg, im Gjuch und beidseits der Badenerstrasse. Es waren die Pioniere der Agglomeration, drei-, vier-, vielleicht auch fünfgeschossige Häuser mit einem Satteldach und Fensterläden. Meist standen sie akkurat in einer Reihe mit Abstandsgrün dazwischen.

Ab Mitte der Sechzigerjahre brachen die Architekten dieses Muster auf und gestalteten Arealüberbauungen aus Gebäuden unterschiedlicher Grösse und Form. Hochhäuser setzten Akzente, und aus dem Abstandsgrün wurden gestaltete Aussenräume. Beispiele dafür stehen im Staffacker, aber auch im Schönenwerd. Die einzelnen Gebäude sind zwar nicht so gross wie auf Martis Plan, weshalb den Siedlungen der grosse Atem fehlt, doch insgesamt unterscheiden sich der Plan von 1959 und die in den folgenden 15 Jahren erstellte Stadt nur wenig. Einzig im Zentrum wurde der Entwicklungsplan bald zur Makulatur. →

**Die ersten Dietiker Wohnsiedlungen waren ländlich-sittlich wie die Siedlung «Wigarten» aus den frühen Fünfzigerjahren.**

## → Nach dem grossen Boom

Dietikon, im Mai 1989. Stefan schwelgt in Erinnerungen. Seit er an der ETH Zürich Architektur studiert und in einer WG im Zürcher Kreis 4 wohnt, ist der 25-Jährige nur noch selten in Dietikon. Heute ist er wieder mal bei seinen Eltern zu Besuch. Seit neun Jahren wohnen sie in einem Einfamilienhaus im Blüemliquartier, wie die Gegend wegen der Blumen-Strassennamen heisst. Ein solcher Aufstieg gelang den Eltern vieler seiner Kameraden, wie er kürzlich an einer Klassenzusammenkunft erfahren hat. Die Ansprüche steigen eben, und viele träumen vom eigenen Haus – auch wenn Stefan im Studium gelernt hat, dass das falsch ist, weil die «Hüslis» zu viel Land fressen.

Vor dem Essen spaziert Stefan noch durch seine Kindheit. Das Zentrum lässt er heute weg; während der Bauzeit war er oft genug dort, und so berauschend ist das Ergebnis ja auch nicht. Lieber schlendert er durch die Strassen seiner Jugend. Die Häuser der Sechzigerjahre sind, schneller als andere, sanierungsbedürftig geworden; manche haben einen dicken Pullover aus Wärmedämmung und Eternitschindeln erhalten. Stefan schüttelt den Kopf: Merkt denn niemand, dass das so gar nicht hierher passt? Doch, was wäre die Alternative? Verputzte Aussendämmung soll man ja auch nicht machen, das sei «unehrlich», hat er an der ETH gelernt. Auch das Haus, in dem er aufgewachsen ist, hat einen Panzer aus grossen Tafeln erhalten; das ginge ja noch – aber warum ausgerechnet braun?

**Die Fakten zur Fiktion:** Die Ölkrise der frühen Siebzigerjahre beendete auch in Dietikon das grosse Wachstum. Die Hochkonjunktur brachte zwar in kurzer Zeit viele Einwohner, aber sie hatte auch die Finanzen der Gemeinde strapaziert. Diese musste Strassen, Wasser- und Abwasserleitungen bauen, aber auch Schulen und Kindergärten bereitstellen. Den grossen Ausgaben standen jedoch nur geringe Steuererträge gegenüber, denn die neuen Mieter waren meist junge Familien mit Kindern, die sich ihre Existenz erst aufbauten. Schon früh hatte die Gemeinde dieses Problem erkannt und führte bereits 1962 einen Planungswettbewerb für eine Landhauszone im Gebiet Rüteren durch. Gebaut wurde vorerst nichts. Erst in den Siebzigerjahren erschloss die Gemeinde das Gebiet, das in der Folge sukzessive bebaut wurde. Heute hat das Weinbergquartier die besten Standortqualitäten. Mit diesem Vorgehen versuchte die Gemeinde auch, die Neu-Dietiker von einst im Ort zu behalten, falls sie sich ein eigenes Haus leisten konnten und aus den Wohnsiedlungen der Fünfziger- und Sechzigerjahre auszogen.

Diese Überbauungen der ersten Generation wurden nach zwanzig bis dreissig Jahren erstmals renovationsbedürftig. Meist ersetzte man Küchen, Bäder und Fenster, strich die Fassaden nach der neusten Mode oder verpackte die schlecht gedämmten Bauten in eine Aussendämmung. Die Wohnungsgrundrisse blieben in der Regel unverändert, allenfalls vergrösserte man die Balkone. Denn die so renovierten Wohnungen liessen sich in den frühen Neunzigerjahren nach wie vor gut vermieten. Allmählich verloren die grossen Siedlungen ihren geschlossenen Charakter. Die einzelnen Bauten gehören meist unterschiedlichen →

**1 Die Hochhäuser der Siedlungsgenossenschaft Eigengrund stammen von 1969 und werden nun umfassend saniert.**

**2 Ein Teil der Siedlung an der Gassackerstrasse wurde renoviert, aufgestockt und den heutigen Bedürfnissen angepasst.**



1



2

→ Besitzern, die oft unkoordiniert renovierten und so ein Haus ums andere aus dem Ensemble kippen liessen. Nur wer genau hinschaut, erkennt eine Siedlung als Einheit.

## Sanieren ist mehr als bloss Kosmetik

Dietikon, im August 2008. Stefan ist ausgeruht. Drei Wochen Ferien haben dem 44-Jährigen gutgetan, vor allem die dritte Woche im eigenen Garten. Vor vier Jahren sind Stefan, seine Frau Andrea und die beiden Kinder ins eigene Haus gezogen, oben im Weinberg. Sie mussten schon ein paar hunderttausend Franken aufwerfen, um das 25-jährige Haus in Schuss zu bringen. Als ausgebildeter Architekt hatte Stefan die guten Ideen – und als Leiter eines Immobilienfonds konnte er sich das auch leisten. So mir nichts, dir nichts ist die Familie nicht nach Dietikon zurückgekehrt; die Stadtwohnung im Seefeld hatte ihre Qualitäten und Dietikon nicht den besten Ruf. Vierzig Prozent Ausländeranteil, da überlegt man es sich zweimal, hierherzuziehen, vor allem wegen der Kinder. Tatsächlich ist der achtjährige Lars in seiner Klasse beinahe in der Minderheit, und die Eltern beobachten die schulischen Leistungen ihres Sohnes aufmerksam. Wenn möglich sollte er ins «Gymi» kommen! Sarah, das jüngere Kind, findet es ganz toll im Kindergarten und erzählt begeistert von neuen Spielen und fremdem Essen.

Manchmal geniesst es Stefan, wenn er abends am Bahnhof ankommt und der ganze Platz fast wie im Süden von Leben erfüllt ist. Doch er weiss auch, mit welchen Problemen die Gemeinde kämpft: Der Verdrängungseffekt macht ihr seit einigen Jahren immer mehr zu schaffen. Weil die Stadt Zürich viele Leute anzieht, werden die günstigen Wohnungen immer knapper; die tiefen Einkommensschichten ziehen aus Zürich weg – zum Beispiel nach Dietikon. Hier gibt es noch günstige Wohnungen. Für den Mittelstand sind sie zu klein, für die Eigentümer aber ein gutes Geschäft: anständige Erträge für wenig Aufwand.

Die Fakten zur Fiktion: Diese Probleme zeigen sich nicht in allen Quartieren gleichermassen; betroffen sind vor allem die Siedlungen der ersten Generation. Die Stadt Dietikon erstellt selber keine Wohnbauten, doch sie versucht, die Grundeigentümer zu Sanierungen oder Neubauten zu bewegen. Damit sollen die Wohnungen für breitere Bevölkerungsschichten wieder attraktiv werden. So wird die Siedlungsgenossenschaft Eigengrund ihre beiden Siedlungen sanieren und im Dreieck zwischen Bahn und Limmat eine dritte Siedlung erstellen. Die beiden Hochhäuser stammen von 1969, die anderen Gebäude entstanden Anfang der Siebzigerjahre und sind noch weitgehend im Ursprungszustand erhalten. Neben der Sanierung von Küchen, Bädern, Fenstern und Fassaden überlegt sich die Genossenschaft, die Bauten gestalterisch zu verbessern, und sie sucht nach Lösungen, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Das erhöht natürlich die Miete: Von derzeit 800 Franken pro Monat für eine Viereinhalbzimmerwohnung dürfte sie auf 1100 bis 1200 Franken steigen.

Auch die Genossenschaft Schächli im Quartier Altberg will ihre Bausubstanz erneuern; das Quartier direkt am Bahnhof und unmittelbar an der Limmat hätte ein grosses Potenzial. Die Stadt unterstützt Liegenschaftsbesitzer, wenn sie etwa auf ihre Gebäude ein zusätzliches Attikageschoss setzen möchten. Mit dieser Verdichtung kann mit wenig Aufwand mehr und hochwertiger Wohnraum geschaffen werden. Beispiele dafür gibt es an der Gertrudstrasse im Schönenwerd, an der Gassacker-, Brei-

ti- und Hofackerstrasse. Die Idee eines Sanierungswettbewerbs musste die Stadtverwaltung aus Geldmangel auf Eis legen. Alle zwei Jahre wollte sie die beste Sanierung mit 50000 Franken honorieren. Immerhin kann die Stadt trotz Finanzknappheit das Alters- und Gesundheitszentrum um- und ausbauen.

In Zukunft kann man in Dietikon nicht mehr nur in den Quartieren südwestlich der Bahn wohnen, sondern auch in den bislang abgelegenen Industriegebieten. Im zentrumsnahen Limmatfeld – dem ehemaligen Rapid-Areal – sind die Baumaschinen bereits aufgefahren, um ein neues Stadtquartier mit Wohnungen und Läden zu bauen (Seite 28). Die Naturschutzgebiete um den alten Limmatlauf liegen direkt vor der Haustüre, und eine neue Fussgängerbrücke soll demnächst auch den renaturierten einstigen Flusslauf in den Geroldswiler Auen erschliessen.

## Der Blick zurück auf dieses Heft

Dietikon, im Februar 2035. Stefan sitzt zwischen Kartons. Seine Frau Andrea und er, beide inzwischen gut siebzig, werden das Haus verlassen und in eine Stadtwohnung im Limmatfeld umziehen. Zeit also, das Archiv aufzuräumen und in alten Unterlagen zu schmökern. Ein schon leicht vergilbtes Heft tritt zutage: «Dietikon: Eine Stadt schafft sich ihr Profil» vom Verlag Hochparterre 2008. Was war aktuell? Ach ja, der hohe Ausländeranteil, Stefan erinnert sich: Türken, Kosovaren und Albaner waren Thema an den Stammtischen. Davon spricht heute niemand mehr. Viele der einstigen «Secondos» haben Karriere gemacht, manche wohnen heute im Weinbergquartier. Zahlreiche Familien mit tiefen Einkommen und bildungsferne Schichten sind aus Dietikon weg an die Ränder der Agglomeration gezogen, weil sie sich die Mieten nicht mehr leisten können. Dietikon ist zu einem attraktiven Wohnort geworden.

Viel verändert sich zurzeit in den sechzig- bis siebzugjährigen Quartieren der Nachkriegszeit. Etliche Blöcke sind Neubauten gewichen, andere stehen auf der Abbruchliste. Stefan ist immer wieder überrascht, welche filigranen Gebäude sich unter den Isolations- und Fassadenpanzern verbergen – gerade letzthin bei den EKZ-Bauten im Grien, die wieder im Glanz von 1964 erstrahlen. Die neuen Isolationsmaterialien erreichen fantastische Dämmwerte und sind doch bloss wenige Millimeter stark. Seit die Energieeffizienz zum Verkaufsargument geworden ist und die Industrie gemerkt hat, dass sie damit Geld verdienen kann, läuft das Geschäft wie geschmiert. Solaranlagen für die Elektrizität und Warmwasser gehören heute so selbstverständlich zu einem Neubau wie Kühlschrank und Herd. Die Stadt hat mit dem Projekt «Dietikon 2020» vor 15 Jahren selbst einen Meilenstein gesetzt. Heute wirkt das ganz in Solarzellen gekleidete Hochhaus bereits etwas anachronistisch, für die gleiche Leistung wäre mittlerweile nur noch ein Viertel der Fläche nötig.

Beim Blättern durch das alte Heft stellt Stefan fest, dass der Verkehr offenbar das Einzige ist, das nach wie vor nicht in den Griff zu kriegen ist. Der Liter Benzin kostet nun zwar schon deutlich mehr als ein Cappuccino in der «Goldenen Tomate», aber spürbar weniger Autos sind es dennoch nicht geworden. Immerhin ist das Dietiker Zentrum weitgehend autofrei, seit die Mutschellenstrasse vor wenigen Jahren als Südostumfahrung gebaut wurde. Dafür stauen sich die Autos jetzt einfach an anderen Orten. Aber das ist ja auch nichts Neues, denkt sich Stefan und legt das Heft in die Kiste zurück. •



Neubau Stadthalle, 2003 <sup>2</sup> Plan S. 22

Im Frühling 2001 brannte die 30-jährige Stadthalle ab: Brandstiftung nach Einbruch. Den Wettbewerb für einen Neubau gewannen die Architekten Preisig + Wasser. Ihr Projekt lehnt sich funktional an die alte Halle, Technik und Ausstattung wurden angepasst. Im UG und EG gibt es Platz für 900 und 1000 Besucher, ergänzt wird das Angebot durch eine Bar, Sitzungszimmer und Garderoben für Sportler und Künstler. Foto: Gaston Wicky  
--> Adresse: Fondlistrasse 15  
--> Bauherrschaft: Genossenschaft Stadthalle Dietikon  
--> Architektur: Preisig + Wasser Architekten, Dietikon  
--> Wiederaufbaukosten: CHF 12,3 Mio.



Aufstockung Mehrfamilienhaus, 2006 <sup>10</sup>

Bei der Sanierung wurde das Mehrfamilienhaus aus dem Jahr 1956 verlängert und das Walmdach durch Attikawohnungen ersetzt. Damit wirken die neuen Balkone nicht aufgesetzt, und die 3-Zimmer-Wohnungen an der Westseite erhielten zwei Zimmer mehr. Die alte Fassade wurde lediglich neu gestrichen, eine bessere Wärmedämmung wird durch neue Fenster und die erhöhte Dämmung der Kellerdecke und des Dachs erreicht.  
--> Adresse: Gertrudstrasse 7  
--> Bauherrschaft: L. und S. Christen, ARGE ASGI, Uetikon am See  
--> Architektur: Scagnetti & Schait, Zürich  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): 1,77 Mio.



Kindergärten Zentral I und II, 2005 <sup>6</sup>

Noch immer stehen in Dietikon Reste der Betonmauer, die im Zweiten Weltkrieg aus dem Ortszentrum eine Festung machte. So auch im einstigen Schulgarten. Ken Architekten zogen die Mauer in ihr Projekt für zwei Kindergärten ein. Zwei Betonwinkel ruhen auf der Mauer, bilden Dach und Rückwand; der Zugang erfolgt durch die dicke Mauer. Seitlich öffnen sich die Kindergärten auf die Höfe. Ein Kern nimmt Garderobe, WC, Küche und Abstellraum auf.  
--> Adresse: Schulstrasse 7  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Ken Architekten, Baden  
--> Landschaft: Kuhn Truninger, Zürich  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 1,5 Mio.



Sanierung Wohnsiedlungen, 2009 <sup>14</sup> <sup>15</sup>

Die beiden Hochhäuser (Baujahr 1969) und die übrigen Häuser der Siedlungen Dietikon 1 und 2 (Baujahre 1972 und 1973) sind sanierungsbedürftig. Zwingend ist die Sanierung von Küchen, Bädern, Fenstern und Fassaden, bei den Hochhäusern kommen Anforderungen der Feuerpolizei dazu. Grundrissverbesserungen werden geprüft, Mieterwünsche möglichst berücksichtigt.  
--> Adresse: Glanzenbergstrasse 12, 26-28 (Dietikon 1), Schöneeggstrasse 159/161 (Dietikon 2)  
--> Bauherrschaft: Siedlungsgenossenschaft Eigengrund, Zürich  
--> Architektur: Galli & Rudolf, Zürich  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 20 Mio.



Wohnpark Sonnegg, 2006 <sup>7</sup>

Die Überbauung liegt auf einem dreieckigen Grundstück zwischen der wenig befahrenen Birmensdorferstrasse und der Autobahn; ein begrünter Wall schützt die Häuser vor dem Lärm. In den vier Baukörpern finden 49 Eigentumswohnungen Platz, die mit grossen, nach Südwesten ausgerichteten Balkonen und Terrassen ausgestattet sind.  
--> Adresse: Birmensdorferstrasse  
--> Bauherrschaft: Suisse Promotion Immobilien AG, Zug  
--> Projektentwickler: Implenia Development AG, Dietlikon  
--> Architektur: Dachtler Partner, AG für Architektur, Horgen  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 21 Mio.



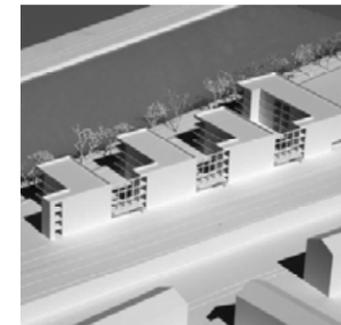
Alters- / Gesundheitszentrum, 2011 <sup>16</sup>

Das Alters- und Gesundheitszentrum Ruggacker von 1967 wird umgebaut und erweitert: Das Haus Ruggacker 1 wird als Pflegeheim saniert und umgebaut. Anstelle der kleinen Alterswohnungen des Gebäudes Ruggacker 2 entsteht ein Neubau mit Zimmern für Pensionäre. Das aus dem Wettbewerbsprojekt «Traumschiff» hervorgegangene Projekt bindet beide Teile zu einem Ensemble zusammen. Insgesamt wird das Zentrum 143 Personen Platz bieten.  
--> Adresse: Bremgartnerstrasse 39  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Niedermann Sigg Schwendener Architekten, Zürich  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 32 Mio.



Erweiterung Schulhaus, 2006 <sup>8</sup>

Das Schulhaus Steinmürli ist ein Werk von Jacob Padrutt von 1957. Enzmann + Fischer erweiterten die Anlage. Um die Höhe zu reduzieren, gruben sie das Schulhaus ins Gelände ein und rückten den Eingang ins Hochparterre. Vier «Lichträume» leiten das Tageslicht bis ins Untergeschoss. Die genoppten Betonelemente der Fassaden sind mit Kunstharz gestrichen. Die Turnhalle strickt den Campus vorne weiter.  
--> Adresse: Steinmürlistrasse 13  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Enzmann + Fischer, Zürich  
--> Landschaft: Stefan Koepfli, Luzern  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 16 Mio.



Wohnüberbauung Limmatblick, 2011 <sup>17</sup>

Die Überbauung entsteht auf einem spitz zulaufenden Areal zwischen Bahnlinie und Limmatufer. In den vier Gebäuden finden 40 Wohnungen Platz. Die Winkelform der Baukörper und transparente Wände schützen die gegen Fluss und Grünraum orientierten Höfe vor Lärm. Direkt nebenan liegt die S-Bahn-Station Glanzenberg.  
--> Adresse: Limmatweg / Zürcherstrasse  
--> Bauherrschaft: Siedlungsgenossenschaft Eigengrund, Zürich  
--> Projektentwickler: Implenia Development AG, Dietlikon  
--> Architektur: s.a.c.h Architekten, Zürich  
--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 18 Mio.

# «Die Menschen leben gern hier»

Text: Werner Huber  
Foto: Mara Truog

In Dietikon prallen das Ländliche und das Urbane aufeinander. Das negative Bild, das viele von der Limmatstadt haben, täuscht, und die Stadt will es korrigieren. Stadtpräsident Otto Müller schildert die Vorzüge, die Sorgen und die Pläne seiner Stadt.

? Wohin würden Sie jemanden führen, der sich überlegt, nach Dietikon zu ziehen?  
Ich würde zwei Dinge zeigen: Ich ginge in die Höhe, wo man über das Limmattal hinweg und von den grünen Rändern über die Stadt blickt. Und dann würde ich auf den Kirchplatz gehen, auf dem man das urbane Dietikon erlebt. Das Ländliche und das Urbane prallen aufeinander.  
? Wie hat sich Dietikon in den letzten fünfzehn Jahren verändert?

Innerhalb von vierzig, fünfzig Jahren ist Dietikon vom Dorf zur Stadt geworden. Es hat noch dörflichen Charakter, aber es ist urbaner geworden. Das zeigen auch die Überbauungen, die bald fertig werden: auf dem Scheller-Areal, dem Cattaneo-Areal oder im Limmattfeld. Dietikon ist multikultureller geworden, mit allen Vor- und Nachteilen.  
? Ist das eine bewusste Entwicklung?  
Ja, wir wollen erreichen, dass man wieder näher bei der Arbeit und bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wohnt. So kann man die Verkehrsströme eindämmen. Da hat Dietikon natürlich eine ideale Lage; innerhalb von 5 Minuten sind Sie an einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, und in einer weiteren guten Viertelstunde sind Sie in Zürich am Bellevue oder beim Opernhaus.

? Aussenstehende haben ein eher negatives Bild von Dietikon, etwa wegen des hohen Ausländeranteils. Entspricht dieses Bild der Realität?

Die Wahrnehmung von aussen und die Wahrnehmung der Menschen, die hier wohnen, sind nicht identisch. Wer nur durchfährt, kann Dietikon nicht erleben. Es stimmt, wir sind eine multikulturelle Stadt mit einem hohen Anteil ausländischer Wohnbevölkerung. Doch wir haben gelernt, damit umzugehen – in der Schule, aber auch in der Stadtentwicklung, wo wir die Ausländer mit einbeziehen können. Denn gerade auf dem Wohnungsmarkt sind sie ein wichtiges Potenzial. Viele Ausländer, Secondos – meist mit Schweizerpass – erwerben Wohneigentum und lassen sich hier nieder. Wir wollen zudem die Aussenwahrnehmung verbessern, und ich habe positive Rückmeldungen erhalten. Die Differenz zwischen Innen- und Aussenbild wird kleiner. Die meisten Menschen leben gern hier, denn

die Stadt hat viele Vorzüge: die Lage und die Erreichbarkeit, das nahe Grün und der urbane Charakter sowie ein reges Kulturleben mit rund 120 Vereinen.

? Welches Feedback erhalten Sie von Projektentwicklern oder Investoren?

Sie sehen das Potenzial, das sie als gut, sogar als sehr gut beurteilen (Seite 36). Ich sehe jedoch das Problem, dass in der Agglomeration Zürich viele ähnliche Projekte auf den Markt kommen. Dadurch könnte eine Sättigung eintreten. Aber langfristig gesehen ist die Einschätzung von aussen sehr positiv. Wir sind hier im Limmattal in einem Verdichtungsraum mit dem Glattal und der Kernstadt, wo man noch verdichteter bauen kann, um die wirklich ländlichen Gebiete vor einer Zersiedlung zu bewahren.

? Wenn Sie eine Entwicklung oder Weichenstellung der letzten Jahrzehnte ändern könnten, was wäre das?

Man hat im Zentrum zwei Chancen verpasst: die einheitliche Zentrumsüberbauung (Seite 14) und die Untertunnelung. Die Überbauung kam nicht zustande, weil sich die Eigentümer nicht einigen konnten. Das hat im Zentrum eine Verkehrsführung gebracht, die nicht optimal ist. Für die Untertunnelung, die Schlumpfsche Röhre (Seite 38), hatte man gute Ansätze, doch das Geld wurde nicht gesprochen. Im Nachhinein gesehen war das eine gute Vision, die uns heute einiges an Problemen ersparen würde.

? Dietikon nahm 2003 am Wettbewerb der RZU (Regionalplanung Zürich und Umgebung) über die Zentrumsentwicklung teil. Hat der Wettbewerb für die Stadt heute noch eine Bedeutung?

Unser Beitrag verfolgte einen pragmatischen Ansatz, und er hat für mich durchaus einen gewissen Leitbildcharakter. Er sorgt dafür, dass wir uns nicht im Einzelnen verlieren, sondern das Gesamte sehen. Das Wettbewerbsprojekt hat aber keine Rechtsverbindlichkeit.

? Markante Bauten im Zentrum sind das Scheller- und das Cattaneo-Areal. Welche Rolle spielen diese beiden Objekte?

Das Scheller-Areal ist das Eingangsportal im Osten des Zentrums; von hier aus sollen attraktive Fussgängerverbindungen entlang der Zürcherstrasse und durch die Höfe, etwa bei der katholischen Kirche, geschaffen werden, sodass das Gebiet ans Zentrum angeschlossen ist. Der westliche Pol des Zentrums ist das Cattaneo-Areal, und mitendrin liegen die Krone und die geplante Überbauung des Jelmoli-Parkplatzes. Der nördliche Eckpunkt ist das Bezirksgebäude. Wir sind zuversichtlich, dass wir hier, zusammen mit dem Bahnhof- und dem Kirchplatz, ein Zentrum mit einer gewissen Urbanität und Attraktivität haben werden, sodass die Leute bewusst hierherkommen. Es ist wichtig, dass man beim Einkauf Bekannte trifft, einen Schwatz machen oder einen Kaffee trinken kann.

? Spürt der lokale Detailhandel den Drang in die Einkaufszentren?

Der Detailhandel im Zentrum spürt die starke Konkurrenz durch die Shoppingcenter in Spreitenbach und das Einkaufsgebiet Silbern. Wir wollen mit Aktivitäten wie dem Markt Leben ins Zentrum bringen, begleitet von genügend Parkmöglichkeiten und attraktiven Strassenräumen.

? Vom Zentrum an die Peripherie, in die Entwicklungsgebiete Limmattfeld, SLS (Silbern-Lerzen-Stierenmatt) und Niderfeld. Sind das nicht zu grosse Brocken?

Wenn wir die Gebiete nicht beplanen würden, würde es dort weiterwuchern mit der Gefahr, dass alles plötzlich zusammenbricht – vor allem wegen des Verkehrs. Wir wollen versuchen, mit den Nutzungen auch das Verkehrsvolumen zu steuern. Das sind mutige Planungsprozesse (Seite 28), die im Gebiet SLS sehr langfristig gedacht sind.

? Wie weit ist die bisherige Entwicklung in der Silbern mit den Verbrauchermärkten geplant, wie weit ist sie passiert?

Das Gebiet war ein Industriegebiet, das in eine Transformation kam, vor allem dank der enorm guten Lage. Diesen Prozess zu steuern war anfänglich sehr schwierig. Wir haben die Freiheit des Grundeigentümers, und solange sich Vorhaben innerhalb der Bau- und Zonenordnung bewegen, kann man sie nur schwer beeinflussen. Sonderbauvorschriften sollen künftig unter Wahrung des Besitzstandes eine gewisse Steuerung ermöglichen.

? Worin unterscheidet sich das Gebiet SLS zu Zürich Nord oder Zürich West?

Im Gegensatz zu Zürich Nord haben wir im Gebiet SLS über hundert Grundeigentümer, und es gibt ein florierendes Gewerbe, Bürobetriebe, sogar etwas Wohnen. Der

**Otto Müller (54) ist seit zwei Jahren Dietiker Stadtpräsident und zugleich Tiefbauvorstand. Er ist Mitglied der FDP.**



Wandel begann schleichend, als aus einer Lagerhalle für Holz plötzlich ein Fachmarkt wurde. Es gibt hier aber auch hochwertige Dienstleistungsbetriebe aus der IT-Branche oder der Stromwirtschaft. Das Gebiet war nicht leer, sodass man es neu gestalten konnte.

? Es entstand also eine Eigendynamik?  
Ja, und schon kommt man in einen Teufelskreis mit dem Verkehr. Genau das Hauptkriterium für eine Ansiedlung an diesem Ort wird zum Problem. Wenn Firmen mit Arbeitsplätzen im Hightechbereich Probleme bekommen, könnte es sein, dass sie wieder wegziehen. Und das wollen wir verhindern. Wir wollen nicht primär weniger Autos, sondern wir wollen den Verkehr gescheiter organisieren und den öffentlichen Verkehr verbessern. Aber: Wirtschaftliche Entwicklung in dem Gebiet generiert mehr Verkehr.

? Kürzlich wurde die Vorlage zur Einzonung des Niderfeldes angenommen. Sollte man diese Landreserve nicht künftigen Generationen überlassen?

Es ist tatsächlich so, dass zurzeit sehr viel gebaut wird und sich bei vielen eine gewisse Müdigkeit einstellt. So gesehen kam die Abstimmung nicht zu einem idealen Zeitpunkt. Doch es ist ein sehr gutes Projekt mit einer grossen Grünzone und einem Entwicklungspotenzial für die nächsten 20 bis 25 Jahre (Seite 28). Und vor allem: Jedes Teilgebiet hat eine Gestaltungsplanpflicht, die sehr hohe Anforderungen stellt. Das knappe Abstimmungsergebnis sieht der Stadtrat aber auch als Verpflichtung, auf Qualität zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung zu setzen.

? Wie präsentiert sich die finanzielle Situation Dietikons?

Dietikon trägt hohe soziale Lasten – indirekt auch für andere Gemeinden. Wir haben attraktiven Wohnraum für Menschen, die wenig verdienen und allenfalls schnell ins Netz der Sozialhilfe fallen. Wir spüren den Verdrängungseffekt aus Zürich ins Limmattal, weil der Wohnraum in der Stadt Zürich je länger, desto unerschwinglicher wird.

? Wie wollen Sie das verbessern?

Wir wollen Hauseigentümer zu Sanierungen und Renovationen der alten Häuser animieren, damit besserer Wohnraum entsteht. Wir möchten uns an eine gute Mittelklasse richten; Einfamilienhäuser sind hier wesentlich günstiger als am See. Ich bin zuversichtlich, dass sich die Bevölkerungszusammensetzung allmählich verändert. In den letzten Jahren ist die Steuerkraft kontinuierlich angestiegen. Nur haben die Ausgaben im Bereich Soziales und Bildung auch zugenommen. Die Bruttoausgaben für die soziale Wohlfahrt beanspruchen fast ein Drittel des Haushalts.

? Das Limmattal ist ein einziger Siedlungsraum von Zürich bis Baden. Worin unterscheidet sich Dietikon von seinen Nachbarn Schlieren oder Spreitenbach?

Wir unterscheiden uns zunächst durch die Lage an zwei Flüssen und am Übergang ins Reusstal über den Mutschellen. Dietikon lag schon immer an einem Verkehrsschnittpunkt. Die Spanisch-Brötli-Bahn hielt in Dietikon und nicht in Spreitenbach. Dietikon ist ein Regionalzentrum, ist Bezirkshauptort und erhält jetzt mit dem Bezirksgebäude alle Bezirksstrukturen. Zudem übernimmt Dietikon mit dem Hallenbad, der Stadthalle, der Stadtbibliothek und teilweise auch als Einkaufsort regionale Aufgaben. Man empfindet sich immer stärker als Region und nicht als Limmattaler im Aargau oder Limmattaler im Kanton Zürich. Das wird in Zukunft noch zunehmen. •



# Der lange Weg ins neue Zentrum

Text: Werner Huber

Fotos: Dominique Marc Wehrli

In den Sechzigerjahren wollte Dietikon den Dorfkern zu einem städtischen Zentrum umbauen. Die Rezession machte diesen Plänen einen Strich durch die Rechnung. Einzelbauten statt eines grossen Wurfes sind das Ergebnis. Dafür verlieh Ueli Zbinden dem öffentlichen Raum ein charakteristisches Antlitz. Dietikons Beispiel zeigt: Kleine Schritte führen auch zum Ziel.

• Die Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg bescherte auch Dietikon ein rasantes Wachstum. An der Zürcherstrasse bildete sich seit den Dreissigerjahren zwar ein kleiner Kern mit städtisch anmutenden Wohn- und Geschäftshäusern, ansonsten prägten kleine Bauten mit entsprechend kleinteiligen Parzellenstrukturen das Gebiet (Plan 1). Ende der Fünfzigerjahre schlug der Planer Hans Marti in seinem Entwicklungsplan vor, zwischen der Zürcherstrasse und dem nach Norden verschobenen Bahnhof eine breite Allee anzulegen (Plan 2).

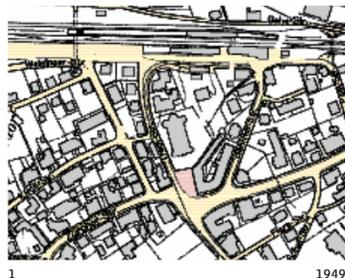
Diese Achse behielt in den folgenden Jahren ihre Bedeutung zwar bei, doch sollte hier nicht eine Allee, sondern das neue Dietiker Zentrum entstehen. Aus dem Dorf mit ländlichem Charakter sollte eine Stadt mit den entsprechenden Formen und Dimensionen werden. «Es braucht eine tüchtige Portion Mut und Vorstellungskraft, um diesen Wechsel zu vollziehen», schrieb die «Schweizerische Bauzeitung» 1963. In diesem Jahr veranstaltete Dietikon mit dem Kanton Zürich, den SBB, den PTT, der Bremgarten-Dietikon-Bahn (heute BDWM) und der Katholischen Kirchgemeinde den Ideenwettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung.

## Der grosse Wurf und sein Scheitern

Die Architekten auf Platz eins, Walter Moser und Jakob Schilling, setzten zwischen den neuen Bahnhof und den Kirchplatz eine Zentrumsüberbauung mit Läden und Wohnungen. Das Areal sollte als Fussgängerzone gestaltet sein, weshalb die Verfasser sogar das Trasse der BDWM verlegen wollten. Über den Perrons planten sie ein Parkhaus und eine breite Fussgängerpasserelle, denn die Architekten sahen ihren Entwurf als Teil einer Fussgängerzone von der Limmat bis zur Reppisch. Weil ein neuer Bebauungsplan für die ganze Gemeinde 1967 in der Volksabstimmung scheiterte, sollte ein Teilbebauungsplan die rechtliche Grundlage für das Zentrumsgebiet bilden. Moser und Schilling überarbeiteten ihr Wettbewerbsprojekt und konzipierten das Zentrum als zusammenhängendes, von Passagen durchschnittenen Bauensemble (Plan 3). Zentrumsüberbauungen wie diese entstanden in diesen Jahren auch in anderen Agglomerationsgemeinden. So baute Werner Stücheli beim Bahnhof Horgen das Gemeindehaus und den Schinzenhof und überdeckte die stark befahrene Kantonsstrasse mit einem Stadtplatz. Ein Dorfkern im kleineren Massstab entstand in den Siebzigerjahren nach Plänen von Jakob Schilling im nahen Geroldswil.

In Dietikon entstand als Vorbote des neuen Zentrums bereits in den späten Fünfzigerjahren am Löwenplatz in zwei Etappen ein Wohn- und Geschäftshaus mit der Post und →

**An der Bahnhofstrasse zeigte sich in Dietikon erstmals städtische Dichte. Heute spielt sie nur noch eine Nebenrolle.**



1-4 Zweimal real (1949 und 2008), zweimal visionär (1959 und 1969): die Metamorphose des Dietiker Zentrums von der Vorstadt zum Stadtkern in sechzig Jahren. Flächen für den Verkehr, Flächen für die Fussgänger. Planbearbeitung: Hochparterre

5 1931: Städtische Dimensionen an der Kreuzung Zürcherstrasse-Bahnhofstrasse. Fotos: Archiv Ortsmuseum Dietikon

6 1939: Anstelle dieser vorstädtischen Idylle liegt heute der Bahnhofplatz. Die beiden Häuser im Vordergrund haben überlebt.

7 1943: Im Zweiten Weltkrieg wurde das Zentrum zur Festung erklärt und mit einer Mauer umschlossen.

8 1955: Das Zentrum am Vorabend des Baubooms. Vom Wohn- und Geschäftshaus Löwenplatz ist das erste Stück gebaut.

9 1963: Noch parken vor der Migros am Löwenplatz die Autos – dort, wo bald die Zentralstrasse gebaut wird.

10 1964: Das Wohn- und Geschäftshaus Löwenplatz markiert die Ecke der Bremgartner- mit der künftigen Zentralstrasse.

→ der Migros-Filiale. Der Neubau markierte die Ecke der Birmensdorferstrasse mit der geplanten Zentralstrasse. Diesen Bypass realisierte man schliesslich Mitte der Sechzigerjahre als schnelle Verbindung zwischen dem Löwenplatz und dem Kronenplatz. Der kurvenreiche Weg durch die heutige Löwenstrasse wurde so umfahren.

1969 – Dietikon nannte sich nun Stadt – schlossen Moser und Schilling ihre Arbeiten an der Dietiker Zentrumsplanung ab. Walter Moser tüfelte einen Landumlegungsvorschlag aus, der die Interessen sämtlicher 27 betroffenen Grundeigentümer berücksichtigte. Anfang 1974 lag das Vertragswerk zur Unterzeichnung bereit – zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, denn die Ölkrise hatte den Bauboom abrupt beendet. Nur gerade elf Grundeigentümer unterzeichneten den Vertrag, die drei grössten Investoren stiegen aus. Im November 1975 stellte die Stadt fest: Der private Gestaltungsplan «Zentrum Dietikon» ist gescheitert. Die SBB trieben mit Architekt Walter Moser die Planung für ihren Bahnhof weiter. Nach der Ablehnung der U-Bahn-Vorlage in der Stadt Zürich im Jahr 1973 fiel die geplante Endstation im Obergeschoss des Bahnhofs natürlich dahin. Am 31. Oktober weihten die SBB das lang gestreckte Gebäude ein.

### Auf die Aussenräume kommt es an

Mit dem Bahnhof hatte das Dietiker Zentrum zwar seinen Rücken, doch das Herz fehlte. Aus den «Trümmern» des Gestaltungsplans legte die Stadt 1978 Baulinien fest, die der Regierungsrat wegen zahlreicher Rekurse erst 1983 genehmigte. Bald fuhren im Zentrum die Baumaschinen auf, um weite Teile des einstigen Planungsgebietes und angrenzende Areale neu zu bebauen. Aus dem grossen Wurf waren Einzelbauten geworden, und zwischen den Neubauten blieben mehrere Häuser als Relikte der früheren Zeit übrig. Sie stehen noch heute etwas verloren am Platz. Der teilweise schlechte Zustand der Bausubstanz dürfte ein Zeichen dafür sein, dass sich wohl auch hier früher oder später etwas verändern wird. Der Massstab der Neubauten der Achtzigerjahre entsprach zwar städtischen Dimensionen, die räumlichen Qualitäten einer Stadt kamen aber nicht zustande. Die Bebauungsstruktur ist zu heterogen, und die leicht postmodern angehauchte, für jene Zeit typische unentschiedene Architektur erweist sich als zu schwach, um einen Akzent zu setzen.

Bei dieser unklaren stadträumlichen Situation ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes umso wichtiger. Als die Zürcher S-Bahn und ein neues Buskonzept den Bahnhof zu einem Verkehrsknotenpunkt für die Region machten, musste Dietikon den provisorisch hergerichteten Bahnhofplatz anpassen. Der Architekt Ueli Zbinden entwarf die Gestaltung des öffentlichen Raums zwischen dem Bahnhof und der Zürcherstrasse. Als erste Etappe realisierte die Stadt Anfang der Neunzigerjahre den Busbahnhof, den Taxistand und das Veloparkhaus (Plan 4). Einheitliche Beton- und Stahlelemente und das matte Glas der Dächer binden die unterschiedlichen Bauten zusammen. Ein Bodenbelag aus Hartbeton definiert Zonen auf der Platzfläche, und eine Pappelreihe markiert die Achse zwischen Bahnhofplatz und Zürcherstrasse.

Die Umgestaltung des Kirchplatzes als zweite Etappe liess bis 2006 auf sich warten. Auf der einen Platzhälfte baute Zbinden eine offene Markthalle, die dem Wochenmarkt und anderen Veranstaltungen dient, jenseits der BDWM-Linie inszeniert ein langer schmaler Brunnen den Eingang →



9



10

→ zur Kirche. Felder aus hellem Gneis liegen wie Teppiche im ausufernden Asphaltfeld. Trotz des Altersunterschieds von zehn Jahren erscheinen Bahnhofplatz und Kirchplatz als gestalterische Einheit, die das Antlitz des Dietiker Zentrums prägt und die Reisenden vom Bahnhof zu den Bussen, den Velos und ins Zentrum leitet. Zu Stosszeiten herrscht hier reges städtisches Leben.

### Ein Wettbewerb als Katalysator

Vor fünf Jahren nahm Dietikon am Wettbewerb «Attraktive Zentren» teil, den die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) veranstaltete. Das Plakat «Wo stehen wir?» analysierte die Stärken und Schwächen des Dietiker Zentrums, das Plakat «Dahin wollen wir!» schlug einen bunten Strauss von Massnahmen vor, um dieses aufzuwerten. Die Arbeit fasste zahlreiche bereits laufende Planungen und Projekte zusammen – darunter auch den damals noch nicht realisierten Kirchplatz. Das übergeordnete Ziel formulierte das Wettbewerbsteam so: «Dietikon als Bezirkshauptort soll ein Zentrum erhalten, das die Funktion eines regionalen Agglomerationschwerpunktes zwischen Zürich und Baden erfüllt und als Einkaufs-, Kultur- und Lebenszentrum des Limmattals überzeugt.» Dietikon kämpft mit demselben Problem wie andere Agglomerationsorte: Die Kundschaft wandert ab, etwa in die Spreitenbacher Einkaufszentren, in die Fachmärkte im eigenen Industriegebiet oder in die Stadt Zürich. Diese Abwärtsspirale dreht sich zunächst nur unmerklich. Doch plötzlich wird der Abstieg augenfällig. Die Stadt kann keine Ladenbesitzer verpflichten weiterzumachen, und sie kann auch nicht bestimmen, wer ein leer stehendes Lokal übernehmen darf. Sie muss ihre Hausaufgaben vor den Ladentüren machen: Sie muss das Umfeld aufwerten, um den Ort «zu einem Einkaufszentrum mit einem ausgewogenen Angebotsmix im mittleren bis guten Preissegment» zu machen, wie es im Positionspapier zum RZU-Wettbewerb von 2003 festgehalten ist.

### Eckpunkte und ein Wegnetz

Lag der Fokus während Jahrzehnten auf dem Gebiet zwischen Bahnhof und Zürcherstrasse, verschiebt er sich nun auf andere Brennpunkte, etwa auf das traditionsreiche Restaurant Krone, das die Stadt nach jahrelangem Leerstand und intensiven politischen Auseinandersetzungen übernommen hat. Nach Plänen der Architektin Tilla Theus entstehen hier ein Restaurant für gehobene Ansprüche, eine Café-Bar, eine Lounge und ein Gewölbekeller. Damit erhält die eher bescheidene Gastronomie einen Glanzpunkt, der über Dietikon hinausstrahlen soll. Nicht nur die «Krone» allein wird umgebaut, auch das Kronenareal erhält eine neue Gestaltung. Die Häusergruppe zwischen der Reppisch und der Unteren Reppischstrasse gehört der Stadt, die kürzlich einen Studienauftrag durchgeführt hat. In ihrem zur Überarbeitung empfohlenen Entwurf schlägt Tilla Theus vor, den Kronenplatz als öffentlichen Raum zu stärken. Hinter der Krone soll ein weiterer, eher intimer Platz entstehen. Drei Neubauten, die «Flussbalkone», werten den Flussraum der Reppisch auf. →

**1 Auf dem Cattaneo-Areal sind mitten im Zentrum Wohnungen entstanden, die städtisch orientierte Mieter ansprechen.**

**2 Die Überbauung «Trio» auf dem Scheller-Areal bildet das neue östliche Eingangstor zum Dietiker Stadtzentrum.**



1



2

→ Ein weiterer öffentlicher Bau als Eckpunkt im Dietiker Zentrum ist das Bezirksgebäude beim Bahnhof, das den 1990 gegründeten Bezirk auch baulich manifestieren wird. Als private Investition setzt die Überbauung Trio mit 112 Wohnungen, Dienstleistungs- und Verkaufsflächen einen Akzent auf dem Scheller-Areal, und gegenüber werden die Häuser Poststrasse 6-10 aus den Sechzigerjahren aufwendig umgebaut, damit sie den heutigen Ansprüchen genügen. Zusammen mit dem neu gestalteten Strassenraum entsteht hier ein attraktiver Zugang aus Süden zum Bahnhof und zum Stadtzentrum. Auf dem Jelmoliparkplatz an der Zentralstrasse, einer langjährigen Brache neben Justus Dahindens Betonwarenhause von 1965, kündigt ein Baugespann eine Wohn- und Geschäftsüberbauung an, die das Stadtgefüge an dieser neuralgischen Stelle der Strasse vervollständigen wird. Und in Sichtweite von hier, jedoch schon jenseits der Reppisch, ragen zwei weitere Wahrzeichen in den Dietiker Himmel: der neue Glasturm auf dem Cattaneo-Areal und das RWD-Hochhaus mit seiner neuen Fassade. Aus der früheren Brauerei, in der bis 1973 die Salamifabrik Cattaneo ihre Würste produzierte, wird ein Stück Stadt mit 37 Wohnungen und rund 16 Gewerbeeinheiten. Neben dem Glashaus mit Fernwirkung erinnern Altbauten an die Vergangenheit des Areals.

### Das Rückgrat wieder beleben

Die Badenerstrasse als Haupteinfallstrasse aus Nordwesten ist bereits als städtische Strasse neu gestaltet. Diese Aufwertung steht ihrer Verlängerung über die Zentralstrasse und die Zürcherstrasse erst noch bevor. Auch diese Strecke soll neu gestaltet und vom Verkehr entlastet werden (Seite 38), damit sie das Zentrum nicht mehr entzweischneidet. Das Rückgrat von Alt-Dietikon ist jedoch nicht die Achse Badenerstrasse-Zürcherstrasse, wie Ortsunkundige meinen, wenn sie durch Dietikon fahren. Die ursprüngliche Entwicklungsachse der Ortschaft war das Flüsschen Reppisch, das aus dem Reppischtal kommend quer durch Dietikon Richtung Limmat fliesst. Ein wichtiger Ort am Fluss sind die Reppischhallen, wo sich in der einstigen Fabrik der Reppisch-Werke Dietikon RWD verschiedene Gewerbebetriebe und eine Moschee der Islamischen Glaubensgemeinschaft eingerichtet haben. Der Fluss selbst fristet noch ein Schattendasein. Doch nun soll eine Uferpromenade ihn auch im Zentrum zu einem Erholungsort machen und ihn ins Wegnetz einflechten. Andere zentral gelegene, aber bislang kaum bekannte grüne Oasen sind der Garten der katholischen Kirche St. Agatha und das Limmatufer. Die Stadt will auch diese Orte besser zugänglich machen und mit attraktiven Fussgängerverbindungen untereinander verknüpfen.

Vom grossen Wurf hat sich Dietikon vor dreissig Jahren verabschiedet und sich auf den Pfad der kleinen Schritte begeben. Der Weg zum neuen Bahnhof- und Kirchplatz war zwar lang und steinig. Letztlich war dieser aufwendige Prozess aber erfolgreich. Kleine Schritte wird Dietikon im Zentrum wohl auch künftig machen. Die zahlreichen betroffenen Grundeigentümer, die beschränkten Mittel der Stadt und die direkte Demokratie werden dafür sorgen. Das hat den Vorteil, dass man stets auf die aktuelle Situation reagieren kann und dass die Vorhaben breit abgestützt sind. Wichtig ist, dass die Richtung stimmt und die Energie bei den Verantwortlichen nicht nachlässt. •

Mit der Planung des Dietiker Zentrums und dem Bahnhof befassten sich ausführlich die Dietiker Neujahrsblätter von 1970, 1979 und 1994.



Platz, Busstation, Veloparkhaus, 1993 18

Die Idee einer einheitlichen Zentrumsüberbauung scheiterte in den Siebzigerjahren. Angesichts der eher banalen Bauten, die in den Achtzigerjahren entstanden, ist die Gestaltung des öffentlichen Raums umso wichtiger. Die Busstation, das Veloparkhaus und der Taxistand bilden die Schwerpunkte und verbinden sich dank der identischen Gestaltung zu einem Ensemble. Felder aus Betonplatten markieren Zonen auf der räumlich wenig definierten Fläche. Der gelungene Auftakt fand seine Fortsetzung später am Kirchplatz.

--> Adresse: Bahnhofplatz

--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon

--> Architektur: Ueli Zbinden, Zürich



Sanierung Überbauung, 2008 24

Die Wohnungen aus den Sechzigerjahren waren zwar grosszügig, jedoch dunkel und veraltet. Strukturelle Änderungen am Grundriss, neue Küchen, Bäder und Bodenbeläge werten die 43 Wohnungen und 5 Gewerbeeinheiten auf. Die komplett sanierten Fassaden geben den Gebäuden ein neues Kleid und verbessern die Wärmedämmung markant.

--> Adresse: Poststrasse 6-10

--> Bauherr: Zurimo <B> Immobilien AG, eine Gesellschaft des UBS Property Fund Swiss Commercial <Swissreal>

--> Architektur: Dubach Holzinger, Zürich

--> TU: Corti Total Services, Winterthur

--> Auftragsart: Direktauftrag

--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 7,1 Mio.



Umbau Reppischhallen, 1999 19

Um 1700 war in den Hallen eine Garnfärberei, 200 Jahre später eine Giesserei und Armaturenfabrik. 1943 kaufte Willi Pieper die Firma und taufte sie Reppisch-Werke Dietikon RWD. Sie stellte Schul- und Büromöbel, Türen und Trennwände her. Nachdem die Produktion ausgelagert wurde, bauten Holzer Kobler die geschichtsträchtigen Hallen um. Heute befinden sich dort die Verwaltung von RWD und deren Immobilien, ihre Tochterfirmen wie z.B. das Einrichtungshaus Aermo und andere Firmen.

--> Adresse: Bergstrasse 23

--> Bauherrschaft: Reppisch-Werke

--> Architektur: Holzer Kobler Architekturen, Zürich



Neubau Bezirksgebäude, 2009 25

In diesem Gebäude sind erstmals seit der Bezirksgründung 1989 alle Behörden vereint: Statthalteramt, Bezirksrat, Bezirksgericht, Staats- und Jugendanwaltschaft, Bezirksgefängnis. Der Bau besteht aus zwei L-förmigen Teilen. Am Bahnhofplatz setzt ein sechsgeschossiger Kopfteil einen Akzent, ein Hof belichtet die innenliegenden Flächen. Die horizontal strukturierte Fassade besteht aus Sichtbeton.

--> Adresse: Neumattstrasse 11-15

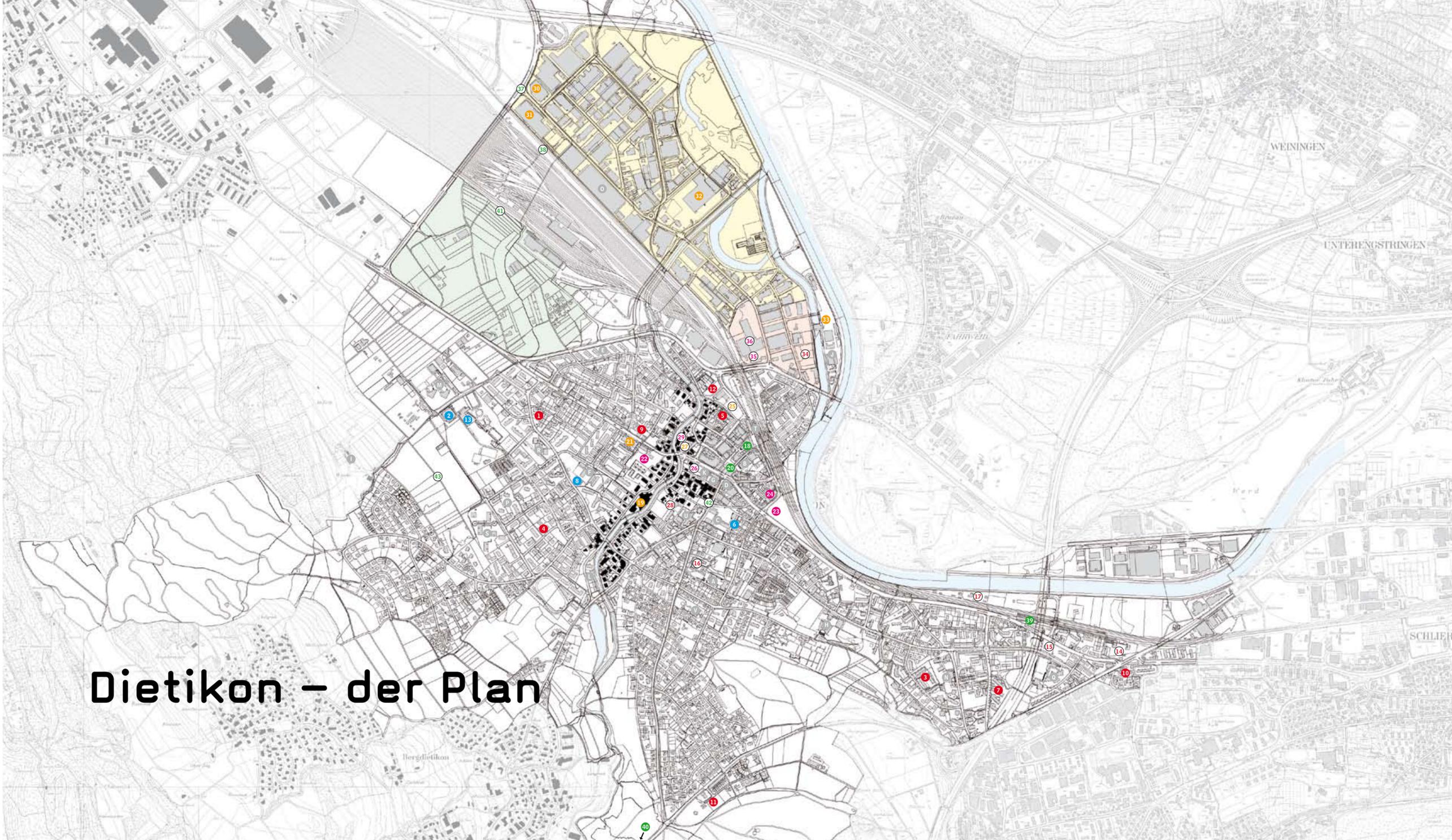
--> Bauherrschaft: Kanton Zürich

--> Architektur: Andreas Senn, St. Gallen

--> Auftragsart: Zweistufiger Wettbewerb

--> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 52 Mio. (exkl. Teuerungsausgleich seit 2000)

# Dietikon – der Plan



## Bauten und Projekte

- realisiert/im Bau, ⊙ in Planung
- Wohnen
- Wohnen mit Ladengeschoss
- Verwaltung, Gewerbe, Dienstleistung
- Kultur, Sport, Bildung
- Strassen, Plätze, Infrastruktur
- Klassiker 20. Jahrhundert
- Bauten in der Kernzone

## Wohnen und arbeiten (Seite 6)

- 1 Sanierung/Aufstockung Überbauung Gassacker, 2001
- 2 Neubau Stadthalle, 2003 (Seite 11)
- 3 Aufstockung MFH, 2005
- 4 Aufstockung MFH, 2005
- 5 Ersatzneubauten MFH, 2005
- 6 Kindergärten Zentral I und II, 2005 (Seite 11)
- 7 Wohnpark Sonnegg, 2006 (Seite 11)
- 8 Erweiterung Schulhaus Steinmürli, 2006 (Seite 11)
- 9 Neubau Mehrfamilienhaus und Zweifamilienhaus, 2003 und 2007
- 10 Aufstockung, Anbau Mehrfamilienhaus, 2007 (Seite 11)
- 11 Neubau Mehrfamilienhaus, 2007
- 12 Überbauung Neumatt, 2007
- 13 Sanierung, Teilumbau Hallenbad Fondli, 2007
- 14 Sanierung Siedlung Dietikon 1, 2009 (Seite 11)
- 15 Sanierung Siedlung Dietikon 2, 2009 (Seite 11)
- 16 Abbruch, Neubau, Umbau, Altersheim Ruggacker, 2011 (Seite 11)
- 17 Neubau Wohnüberbauung Limmattblick, 2011 (Seite 11)

## Zentrum (Seite 14)

- 18 Bahnhofplatz, Busstation, Veloparkhaus, 1993 (Seite 20)
- 19 Reppischhallen, 1999 (Seite 20)
- 20 Markthalle, Platzgestaltung, 2006 (Seite 21)
- 21 Neubau Fassaden RWD Hochhaus, 2007 (Seite 21)
- 22 Cattaneo Areal, 2008 (Seite 21)
- 23 Trio (Schellerareal), 2008 (Seite 21)
- 24 Umbau Poststrasse 6-10, 2008 (Seite 20)
- 25 Neubau Bezirksgebäude, 2009 (Seite 20)
- 26 Überbauung Zentralstrasse, 2010 (Seite 21)
- 27 Restaurant Krone, 2010 (Seite 21)
- 28 Überbauung Zentrum, 2011 (Seite 21)
- 29 Kronenareal, 2011 (Seite 21)

Plangrundlage: Sennhauser, Werner & Rauch

## Entwicklungsgebiete (Seite 28)

- Limmattfeld
- Silberner-Lerzen-Stierenmatt
- Niederfeld
- Pestalozzi-Haus, 1981, 1991 (Seite 33)
- Coop Silberner, 2004 (Seite 33)
- Coop-Verteilzentrale Dietikon, 2008
- Betriebsführungsstelle EKZ, 2009 (Seite 33)
- Limmattfeld: Erlenhof, 2009 (Seite 33)
- Limmattfeld: Baufeld A, 2010 (Seite 33)
- Limmattfeld: Baufeld B, 2010 (Seite 33)
- Verkehrsknoten Silberner, 2010
- S-Bahn-Station Silberner, 2020

## Verkehr (Seite 38)

- S-Bahn-Station Glanzenberg, 2000
- Station Reppischhof BDWM, 2006
- Gateway Limmattal, 2010
- Doppelspurausbau BDWM (später Tieflegung)
- Südumfahrung, 2030

## Limmattal Zürich-Baden (Seite 26)

- Agglomerationspark Limmattal, 2009
- Auenpark Werdhölzli, 2010
- 3. Röhre Gubristunnel, 2012
- Durchmesserlinie Altstetten-HB-Oertikon, 2013
- Stadtbahn Limmattal, 2022
- Stadttunnel Zürich, 2030
- Waidhaldentunnel lang, 2030

## Architekturklassiker 20. Jahrhundert

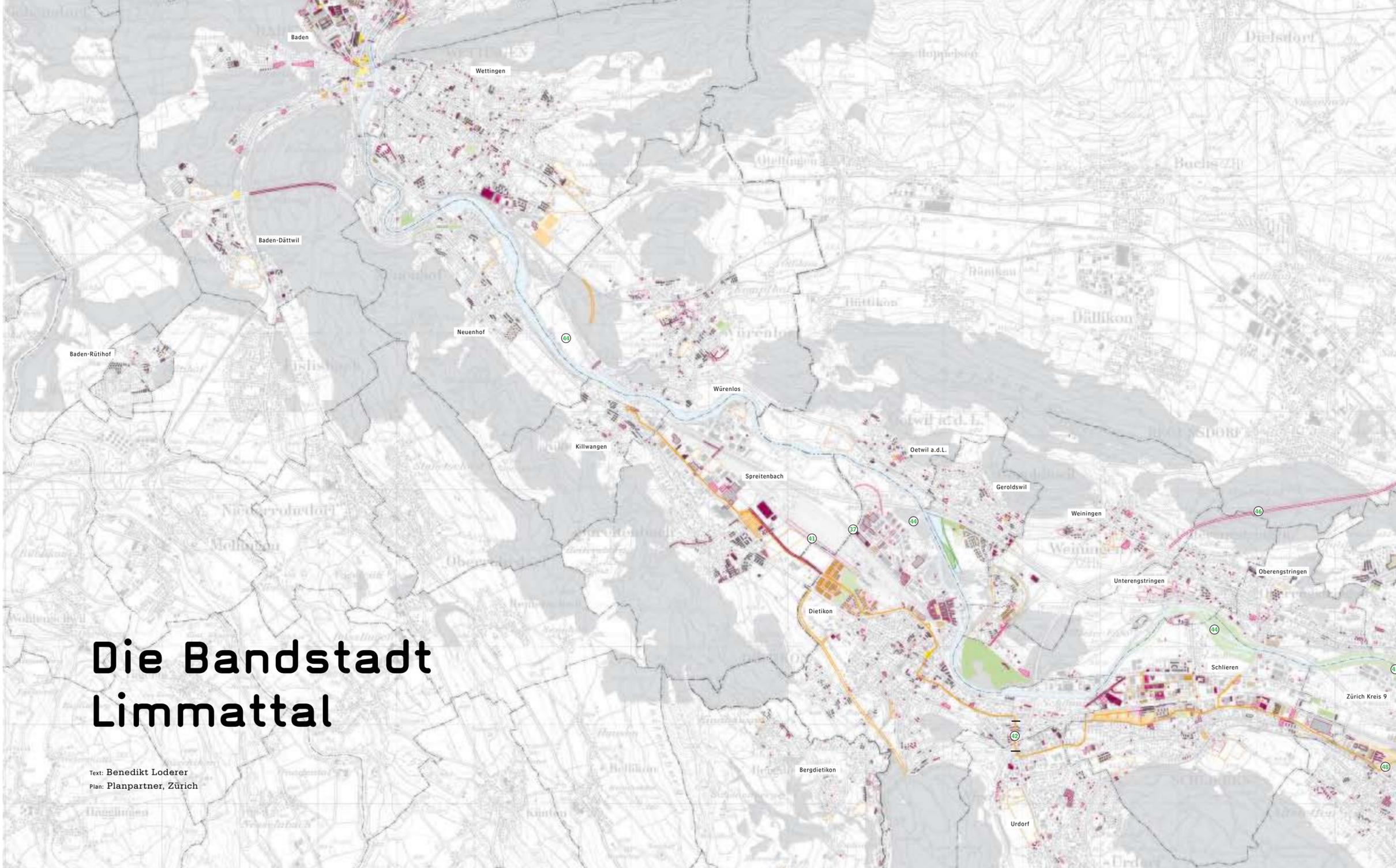
- Reformierte Kirche, 1925
- Katholische Kirche St. Agatha, 1927
- Zentralschulhaus, 1930
- Wohn- und Geschäftshäuser, 1931
- Wohnüberbauung Gjuchstrasse, 1952
- Schulhaus Steinmürli, 1957
- Wohn- und Geschäftshaus, 1958
- Schulhaus Wolfsmatt, 1962
- Bruno-Weber-Skulpturenpark, 1962
- EKZ-Betriebe (stark verändert), 1964
- Kaufhaus Regina (C & A), 1965
- Wohnüberbauung Bergstrasse, 1965
- Schulhäuser Fondli, 1965
- Katholische Kirche St. Josef, 1968
- Lagerhalle Pestalozzi & Co, 1968
- Wohnüberbauung Stelzenacker, 1968
- Schulhaus Luberzen, 1971
- Wohnüberbauung Steinmürlistrasse 36-40, 1974
- Wohnüberbauung Fondli I und II, 1975
- Bahnhof SBB, 1977
- Stadthaus, 1992
- Freizeitzentrum, 1994

Plangrundlagen 1921-1974: Kartensammlung Zentralbibliothek Zürich



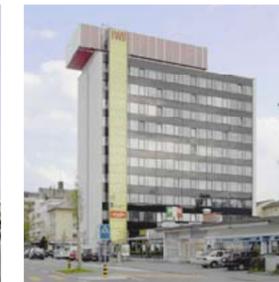
# Die Bandstadt Limmattal

Text: **Benedikt Loderer**  
Plan: **Planpartner, Zürich**



Markthalle, Kirchplatz, 2006 <sup>20</sup>

Der Kirchplatz ist kein präzise definierter Raum, er läuft nach allen Seiten aus; zudem zerschneidet die Bremgarten-Dietikon-Bahn die Fläche. Ueli Zbinden gestaltete zwei Platzteile, die er mit rechteckigen Feldern aus hellem Gneis belegte. Ein Wasserbecken auf dem einen Platzfeld nimmt die Mittelachse der Kirche auf, auf dem anderen steht die Markthalle. Durch das ähnliche gestalterische Repertoire finden der Bahnhofplatz und der Kirchplatz zur Einheit.  
--> Adresse: Kirchplatz  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Ueli Zbinden, Zürich  
--> Anerkennung: «Prix Acier» 2007  
--> Anlagekosten [BKP 1-9]: CHF 6,7 Mio.



Fassade RWD Hochhaus, 2007 <sup>21</sup>

Das 1962 erbaute RWD Hochhaus mit Mietwohnungen und Geschäftsräumen brauchte eine neue Gebäudetechnik und besser gedämmte Fassaden. Bei der Sanierung wurde das 40 Meter hohe Haus mit den Fensterbändern und den geschlossenen Stirnseiten durch ein vertikales gelbes Leuchtelement ergänzt. Zusammen mit dem roten, einseitig auskragenden Dachaufbau erhielt das Gebäude eine zeitgemässe Erscheinung und bildet nach wie vor den westlichen Auftakt des Zentrums.  
--> Adresse: Badenerstrasse 21  
--> Bauherrschaft: Reppisch-Werke  
--> Architektur: Holzer Kobler Architekturen, Zürich



Cattaneo Areal, 2008 <sup>22</sup>

Früher wurde hier Bier gebraut, dann während Jahrzehnten Salami hergestellt. Heute sind auf dem für Dietikon wichtigen Cattaneo Areal 37 Wohnungen und 16 Gewerbeeinheiten untergebracht. Die Baukörper sind miteinander verbunden und stehen leicht versetzt zueinander. Die Bebauung des vormals industriellen Areals wurde mit einer hohen Qualität umgesetzt, und es entstand ein Wohn- und Geschäftsumfeld, das Dietikon ein urbanes Antlitz verleiht.  
--> Adresse: Zürcher-/Poststrasse  
--> Bauherrschaft: Reppisch-Werke  
--> Architektur: Holzer Kobler Architekturen, Zürich  
--> Musterwohnung: Aermo, Dietikon



Überbauung Trio, 2008 <sup>23</sup>

80 Jahre lang handelte auf diesem Areal die Firma Scheller mit Chemikalien. Nach deren Wegzug kaufte die Stadt Dietikon das Grundstück, um darauf das Bezirksgebäude zu bauen. Als Zwischennutzer zogen Künstler, Kleinbetriebe, Sportvereine und das Jugendhaus ein. Die Pläne der Stadt jedoch änderten sich, und 2006 wurde alles abgerissen. Heute ist eine Überbauung mit 3 Baukörpern, 112 Mietwohnungen, Verkaufs- und Büroflächen am Entstehen.  
--> Adresse: Zürcher-/Poststrasse  
--> Bauherrschaft: Swiss Life, Zürich  
--> Architektur: Schnebli Menz, sam architekten, Zürich  
--> TU: Steiner Gruppe, Zürich



Überbauung Zentralstrasse, 2010 <sup>24</sup>

Der «Jelmoli-Parkplatz» ist die letzte Brache im Zentrum. Der Neubau nimmt die städtebaulichen Muster der Umgebung auf und bindet sie in den Kontext ein. An der Zentralstrasse steht ein Längsbau, der sich von fünf auf drei Geschosse abtrept. An der Florastrasse stehen dreigeschossige Volumina. Im Erdgeschoss liegt eine Verkaufsfläche, darüber sind 36 Wohnungen geplant.  
--> Adresse: Zentralstrasse 2-10  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon, Regina Kaufhaus AG, 2 Privateigentümer  
--> Projektentwicklung: Karl Steiner, Immobilien-Entwicklung  
--> Architektur: Giuliani Hönger, Zürich  
--> Anlagekosten: ca. CHF 25 Mio.



Umbau Restaurant Krone, 2010 <sup>27</sup>

Die Krone stand nach fast 300-jähriger Geschichte seit 1997 leer. 2005 kaufte die Stadt Dietikon die Liegenschaft. Sie hat im Sinn, sie nach den Plänen der Architektin Tilla Theus umzubauen. Die Gastronomie wird im Erd- und Untergeschoss konzentriert, in den Obergeschossen sollen repräsentative Büros entstehen. Mit einem differenzierteren gastronomischen Angebot soll die Krone wieder zu einem kulinarischen Mittelpunkt werden.  
--> Adresse: Kronenplatz 1  
--> Bauherrschaft: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Tilla Theus und Partner AG, Zürich  
--> Anlagekosten [BKP 1-9]: CHF 9,4 Mio.



Wohnüberbauung a.d. Reppisch, 2011 <sup>28</sup>

Mitten im Zentrum, zwischen dem Stadthaus und der Reppisch, entsteht eine Überbauung mit 40 Eigentumswohnungen. Teil des Ensembles ist das Bauernhaus, das heute verwahrlost an der Strasse steht. Im Garten dahinter kommen die Neubauten zu stehen. Die zentrale und dennoch ruhige Lage und der Komfort der Wohnungen sollen die Überbauung attraktiv für Familien und ältere Paare machen.  
--> Adresse: Obere Reppischstrasse  
--> Auftraggeber, Projektentwickler: Implemia Development AG, Dietikon  
--> Architektur: Preisig + Wasser Architekten, Dietikon  
--> Anlagekosten [BKP 1-9]: CHF 23 Mio.



Umgestaltung Kronenareal <sup>29</sup>

Rund um das Restaurant Krone besitzt die Stadt Dietikon eine Häusergruppe, die sie zu einem attraktiven Ort im alten Dorfkern entwickeln will. Der zur Überarbeitung empfohlene Entwurf von Tilla Theus sieht zwei Plätze vor: den öffentlichen Kronenplatz und einen grünen Siedlungstreppunkt. Drei Neubauten sämen das Ufer der Reppisch. Als «Flussbalkone» machen sie das Reppischufer neu erlebbar. Die Zehnten-scheune bleibt weitgehend erhalten, der Bären wird gründlich umgebaut.  
--> Adresse: Kronenplatz  
--> Veranstalter: Stadt Dietikon  
--> Architektur: Tilla Theus und Partner AG, Zürich



#### Bauten und Projekte im Limmattal

- Neubauten, realisiert seit 1995
- konkrete Projekte
- weitere Projekte und Gerüchte
- Umstrukturierungen, seit 1995
- konkret projektierte Umbauten
- weitere Umbauprojekte und Gerüchte
- konkrete Baufelder Gebietsplanung
- weitere Baufelder und Gerüchte
- ▨ Projektperimeter konkret
- ▨ Projektperimeter Gerüchte
- ▨ Planungsperimeter
- ▨ Perimeter konkrete Planungen
- ▨ Perimeter Planungsgerüchte
- öffentliche Plätze
- Projekte für öffentliche Plätze
- weitere Projekte, Gerüchte für Plätze
- Grünräume
- geplante Grünräume
- weitere Projekte für Grünräume
- Bahnlinie konkrete Planung
- Bahnlinie weitere Planung
- Strassen realisiert
- Strassen konkrete Planung
- Strassen weitere Planung

#### Infrastrukturbauten in Dietikon

- > Verkehrsknoten Silbern (37) Seite 38
- > Gateway Limmattal (41) Seite 38
- > Tieflegung BDWM (42) Seite 38

#### Infrastrukturbauten im Limmattal

- > Agglomerationspark Limmattal (44)  
Ein vom Bund bewilligtes Modellvorhaben erschliesst den Flussraum und wertet ihn auf. Eine vernetzte Kette von Freiräumen soll einen Ausgleich in der dicht besiedelten Agglomeration schaffen. Ziel ist, auch die Parks als Freiraum zu sichern. Die Wohn- und Lebensqualität soll verbessert und der Fluss als verbindendes und identitätsstiftendes Element bewusst gemacht werden. Realisierung ab 2009, Kosten: CHF 10,5 Mio.
- > Auenpark Werdhölzli (45)  
Die Limmat wurde in einen Kanal gezwungen, jetzt soll sie mehr Platz erhalten. Der Hochwasserdamm wird landeinwärts versetzt, im ausgeweiteten Flussbett entsteht eine natürliche Flusslandschaft mit Kiesbänken und einer natürlichen Veränderung. Der Auenwald wird in den Kreislauf eingebunden. Eröffnung: 2010, Kosten: CHF 4 Mio.
- > Gubristtunnel (46)  
Staus sind auf der Nordumfahrung A20 häufig. Abhilfe schaffen sollen der Ausbau von vier auf sechs Spuren

und die dritte Tunnelröhre durch den Gubrist. Der Bundesrat hat das generelle Projekt genehmigt. Eröffnung: 2012, Kosten: CHF 890 Mio.

--> Durchmesserlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon (47)

Die neue Bahnlinie von Altstetten über den neuen Tiefbahnhof Löwenstrasse durch den Weinbergtunnel nach Oerlikon ist bereits im Bau. Eröffnung: 2013, Kosten: CHF 1,5 Mrd.

--> Stadtbahn Limmattal (48)

Die Gemeinden und die Kantone Zürich und Aargau haben sich auf den Bau einer Stadtbahn geeinigt. In den Richtplänen der Kantone ist sie enthalten, ebenso in den Agglomerationsprogrammen (Seite 38).

Erste Etappe: vom Bahnhof Altstetten bis Schlieren. Zweite Etappe: Dietikon-Killwangen-Baden, entweder als Verlängerung der Bremgarten-Dietikon-Bahn (mit Dietikon als Umsteigebahnhof für Reisende nach Zürich) oder als Stadtbahn. Wie die Bahn nach Baden kommt, wird derzeit untersucht. Dritte Etappe: die Lückenschliessung zwischen Schlieren und Dietikon. Eröffnung der letzten Etappe: um 2022, Kosten: CHF 515 Mio.

--> Stadttunnel Zürich samt Zubehör (49)

Noch fehlt in Zürich eine Zusammenführung der Autobahnen. Zuerst wollte man sie mit dem Ypsilon bewerkstelligen, nun soll der Stadttunnel endlich die Lücke zwischen der Allmend Brunau (A3) im Süden und Wallisellen (A1) im Norden schliessen. Von der Allmend Brunau bis zum HB liegt der Tunnel unter dem Flussbett der Sihl, dann gräbt er sich durch den Zürichberg. Ein Ast führt entlang dem Sihlquai auf die bestehende Brücke über der Hardstrasse und von dort weiter über die Pfingstweidstrasse zum Hardturm und zum Autobahnanschluss. Eröffnung: um 2030, Kosten: CHF 2,2 Mrd.

--> Waidhaldentunnel lang (50)

Die beiden Wachstumsgebiete Limmattal und Zürich Nord werden durch den neuen «Waidhaldentunnel lang» verbunden. Vom Bucheggplatz führt er zum Hardturm-Bahnviadukt, unter den man eine Autoröhre einhängen will, und schliesst an die Duttweiler Brücke an. Die bestehende Hardbrücke wird für den Westast und den öffentlichen Verkehr gebraucht, aber nicht mehr für den Individualverkehr. Eröffnung: um 2030, Kosten: CHF 350 Mio.



1



2

Zwischen Baden und Zürich ist in den vergangenen fünfzig Jahren eine Bandstadt entstanden. An den grossen Infrastrukturen von Bahn und Strasse klumpten sich die Siedlungen zusammen, aus den Bauerndörfern wurde eine Agglomeration. Hier leben heute gleich viele Menschen wie in der Stadt Bern. Es sind die Infrastrukturen, die hier Stadtgeschichte geschrieben haben.

• Dieses Heft handelt von Dietikon, doch das genügt nicht. Wer von Dietikon spricht, muss über das Limmattal reden. Zwischen Baden und Zürich ist seit 1950 die Bandstadt Limmattal entstanden. Bandstadt? Es ist nicht die geplante Entwicklung, wie sie Soraia y Matas schon 1882 vorstellte und die auch Le Corbusier in seinen «Les trois établissements humains» von 1945 wieder aufnahm, sondern das bekannte Muster aus dem schweizerischen Mittelland. Das nie ausgesprochene Bauprogramm lautet: Aus den Dörfern wird Agglomeration. Die Bandstadt ist das Ergebnis der Topografie. Die bewaldeten Hänge schränken das Bauen ein. Im Talboden entstanden die Industrie und die grossen Wohnbauten, an den Hängen die Einfamilienhausquartiere. Das Ergebnis ist eine lineare Entwicklung. Der Fluss ist die ursprüngliche Kraftlinie, und er bestimmte die Richtung; ein natürlicher Vorgang.

### Der Motor ist die Eisenbahn

Doch die Geschichte dieser Bandstadt muss als Geschichte der Infrastrukturen erzählt werden, die hier entstanden sind. Sie dienen nicht der Limmattalstadt allein, sondern sind Verbindungen in weiter gespannten Netzen. Darin ist der eine Knoten immer die Stadt Zürich, der andere kann Baden sein, doch nur zum Teil. Denn erst in Basel oder Bern folgen Knoten von einer vergleichbaren Bedeutung wie Zürich. Die Bandstadt Limmattal wurde 1847 von der Schweizerischen Nordbahn gegründet. Am 9. August nahm sie die Strecke von Baden nach Zürich in Betrieb, die Spanisch-Brötli-Bahn. 1856 folgte die Verlängerung nach Brugg und – später – weiter. Damit wurde das Limmattal zu einer der wichtigsten Verkehrsachsen des Landes. Die Klus von Baden hatte es ausgemacht: Für die Bahn war hier der bequemste Weg nach Westen. Schrittweise wurde der Bahnkorridor ausgebaut: 1861 die Doppelspur Zürich–Turgi, 1864 die Bahn durchs Säuliamt von Zürich-Altstetten über Affoltern am Albis nach Zug, 1902 die Bremgarten–Dietikon-Bahn, 1925 die Elektrifizierung Zürich–Olten, 1975 die Heitersberglinie, 1990 die Betriebsaufnahme der Zürcher S-Bahn, 2000 die Eröffnung der Station Glanzenberg.

### Der Fall Spreitenbach

In Bewegung kam die Bandstadt Limmattal in den Sechzigerjahren. Der grosse Rangierbahnhof in der Ebene von Spreitenbach schnitt ein grosses Stück Landwirtschaftsland mitten aus dem Tal. Aus Bauernland wurde Bauland, und der durch Verkaufen reich gewordene Bauer ist heute noch eine Figur des Stammtischgesprächs. In Spreitenbach ist die Entwicklung besonders spektakulär. Der Ar-

**1-2 Vom Verkehr geprägt: Strassen, durchschnitten vom Rangierbahnhof, die Limmat, überbrückt von der Autobahn.**

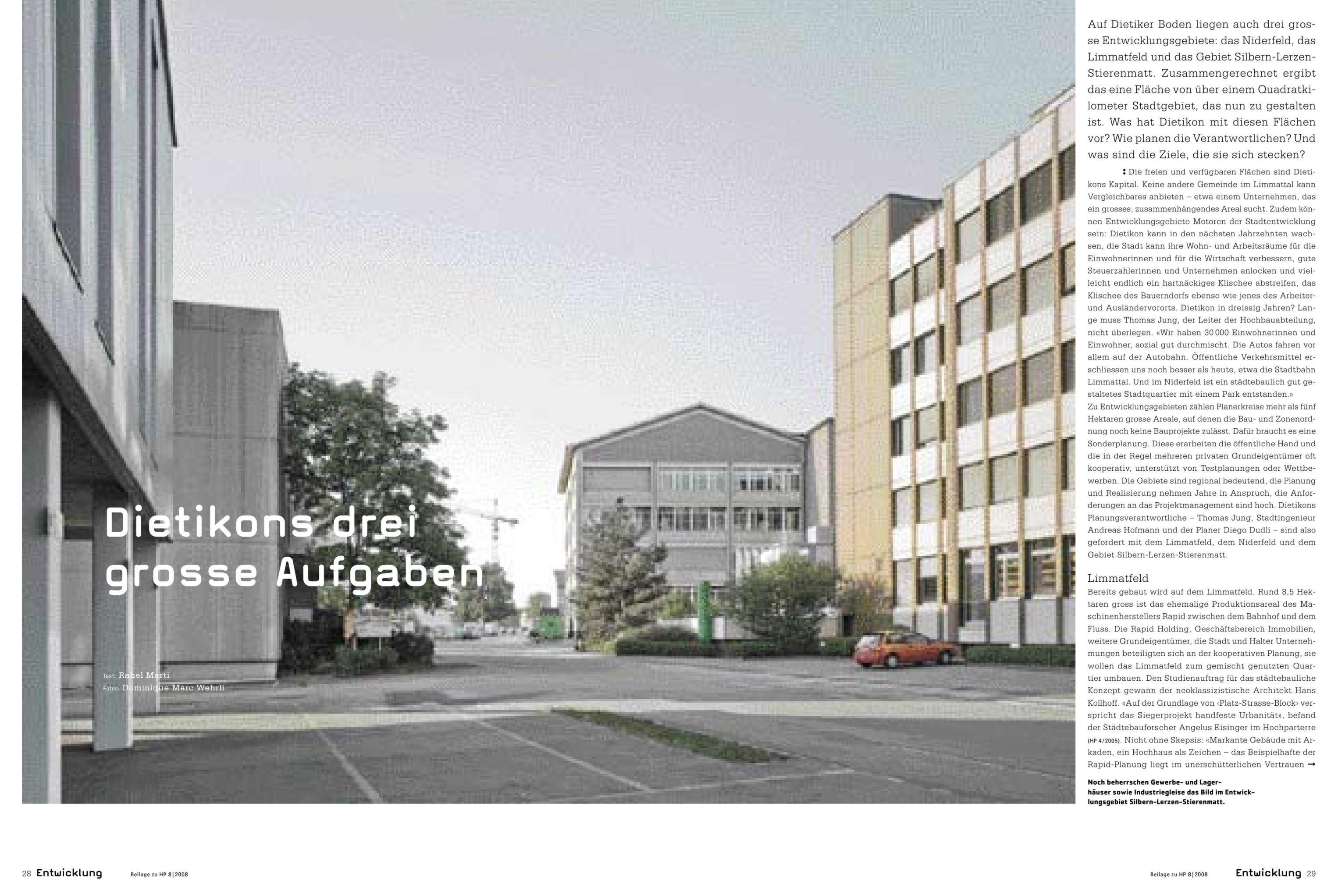
chitekt Della Valle baute, ohne lange zu fragen, das erste Hochhaus; in der Bauordnung war es nicht vorgesehen. Das erste Shoppingcenter rückte 1970 das Bauerndorf auf die schweizerische Landkarte. Innerhalb eines Jahrzehnts wuchs Spreitenbach von 1000 auf 7000 Einwohner und ist damit jene Limmattalgemeinde, die am schnellsten gewachsen ist, doch die übrigen entwickelten sich ähnlich. Aber es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen rechts und links der Limmat. Rechts ist die besonnene Seite, wo der Wein wächst und die vermögendere Menschen wohnen. Links hingegen haben sich die Industrie angesiedelt, die Einkaufszentren und die Logistikfirmen. Hier leben die im Durchschnitt weniger Gutgestellten, und der Ausländeranteil ist deutlich höher. Zürich rüstet auf und verdrängt die sozial Schwächeren an den Rand, ein Teil von ihnen zieht in die Bandstadt Limmattal.

### Ein Teil der Autoschweiz

Der Motor der jüngsten Entwicklung ist das Auto. Beidseits der Limmat gab es eine Kantonsstrasse, doch die Autobahn hat die Verhältnisse gründlich verändert. Seit 1972 sind von Bern bis kurz vor Zürich alle Lücken geschlossen, die Schweiz wird zum Autoland, das Limmattal zur Durchfahrtsstrecke. Doch die Autobahn verläuft nicht linear, sie wird zum Ring ausgebaut. Das Weinger Kreuz ist das sichtbare Zeichen für den Wechsel im Denken der Planer: Um 1960 wollte man von einem Stadtzentrum zum andern fahren, was mit dem Ypsilon geschehen sollte, das auch ein Stück der Bandstadt Limmattal ist. Zwanzig Jahre später baute man die Umfahrung, den Gubrist- und nun den Üetlibergtunnel. Die dritte Röhre am Baregg (2004), die Siggentaler Brücke und der Umfahrungstunnel von Ennetbaden machen es deutlich: Der östliche Teil des Aargaus gehört endgültig zum Millionenzürich. Ab dem 4. Mai 2009 kann man Zürich durch den Üetlibergtunnel auch im Süden umfahren. Doch ist die Bandstadt Limmattal noch lange nicht fertig. Der Metropolitanraum Zürich wächst und mit ihm die Bandstadt Limmattal. •

Kennzahlen Ende 2007 von West nach Ost			
Rechts der Limmat	Einwohner	Ausländeranteil	Arbeitsplätze
Ennetbaden	2900	21 %	500
Wettingen	19 000	25 %	5900
Würenlos	5200	12 %	1600
Oetwil an der Limmat	2200	13 %	200
Geroldswil	4400	18 %	1600
Weiningen	4000	24 %	900
Unterengstringen	2900	19 %	500
Oberengstringen	6300	25 %	1000
Links der Limmat	Einwohner	Ausländeranteil	Arbeitsplätze
Baden	16 800	25 %	18 600
Neuenhof	7900	46 %	1500
Killwangen	1700	24 %	400
Spreitenbach	10 200	50 %	6100
Dietikon	22 300	39 %	10 700
Urdorf	9100	18 %	4800
Schlieren	13 300	41 %	10 100
<b>Total Limmattal</b>	<b>128 200</b>	<b>28 %</b>	<b>64 400</b>

Quelle: ZBV



# Dietikons drei grosse Aufgaben

Text: Rahel Marti

Fotos: Dominique Marc Wehrli

Auf Dietiker Boden liegen auch drei grosse Entwicklungsgebiete: das Niderfeld, das Limmatfeld und das Gebiet Silber-Lerzen-Stierenmatt. Zusammengerechnet ergibt das eine Fläche von über einem Quadratkilometer Stadtgebiet, das nun zu gestalten ist. Was hat Dietikon mit diesen Flächen vor? Wie planen die Verantwortlichen? Und was sind die Ziele, die sie sich stecken?

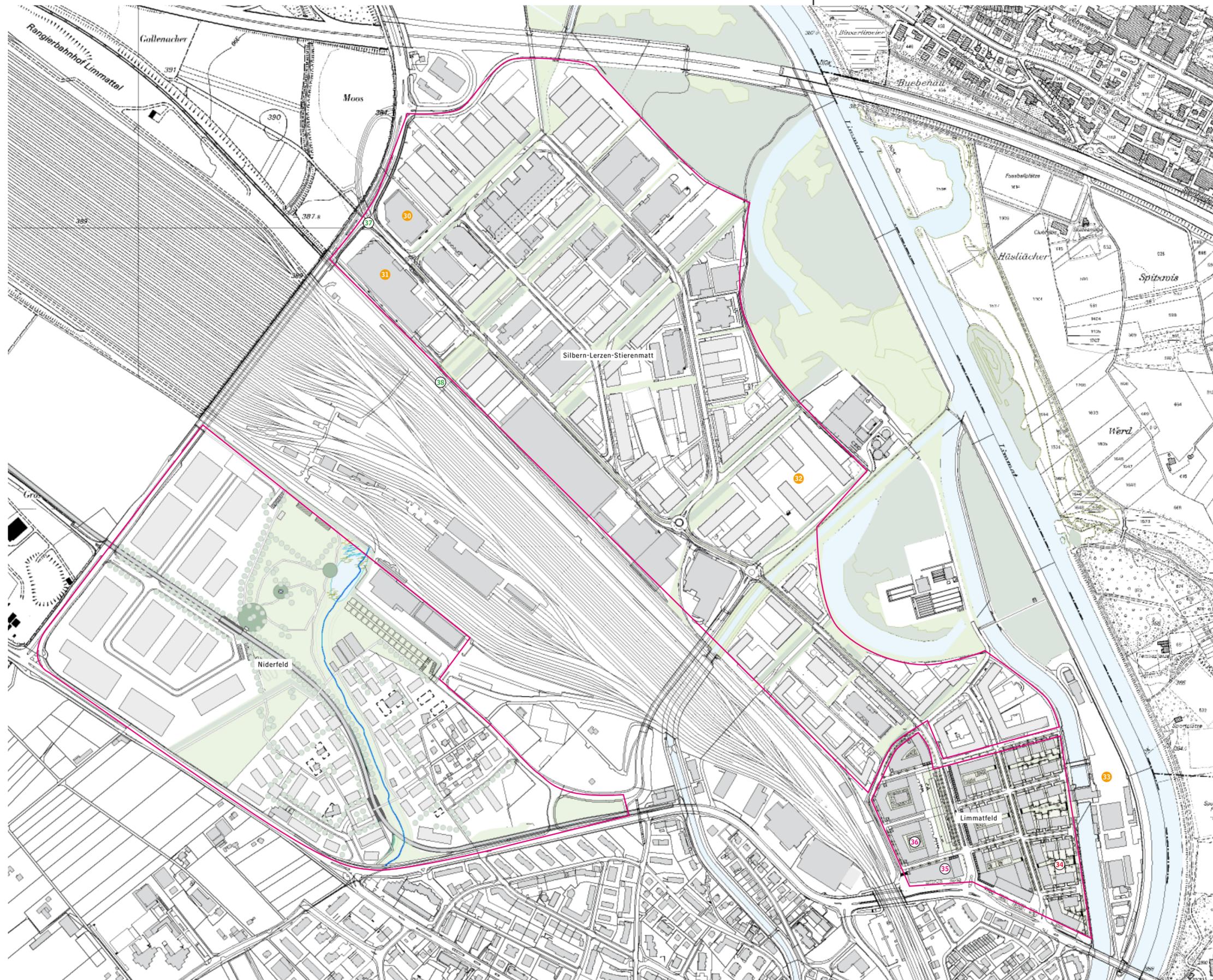
• Die freien und verfügbaren Flächen sind Dietikons Kapital. Keine andere Gemeinde im Limmattal kann Vergleichbares anbieten – etwa einem Unternehmen, das ein grosses, zusammenhängendes Areal sucht. Zudem können Entwicklungsgebiete Motoren der Stadtentwicklung sein: Dietikon kann in den nächsten Jahrzehnten wachsen, die Stadt kann ihre Wohn- und Arbeitsräume für die Einwohnerinnen und für die Wirtschaft verbessern, gute Steuerzahlerinnen und Unternehmen anlocken und vielleicht endlich ein hartnäckiges Klischee abstreifen, das Klischee des Bauerndorfs ebenso wie jenes des Arbeiter- und Ausländervororts. Dietikon in dreissig Jahren? Lange muss Thomas Jung, der Leiter der Hochbauabteilung, nicht überlegen. «Wir haben 30 000 Einwohnerinnen und Einwohner, sozial gut durchmischt. Die Autos fahren vor allem auf der Autobahn. Öffentliche Verkehrsmittel erschliessen uns noch besser als heute, etwa die Stadtbahn Limmattal. Und im Niderfeld ist ein städtebaulich gut gestaltetes Stadtquartier mit einem Park entstanden.»

Zu Entwicklungsgebieten zählen Planerkreise mehr als fünf Hektaren grosse Areale, auf denen die Bau- und Zonenordnung noch keine Bauprojekte zulässt. Dafür braucht es eine Sonderplanung. Diese erarbeiten die öffentliche Hand und die in der Regel mehreren privaten Grundeigentümer oft kooperativ, unterstützt von Testplanungen oder Wettbewerben. Die Gebiete sind regional bedeutend, die Planung und Realisierung nehmen Jahre in Anspruch, die Anforderungen an das Projektmanagement sind hoch. Dietikons Planungsverantwortliche – Thomas Jung, Stadtingenieur Andreas Hofmann und der Planer Diego Dudli – sind also gefordert mit dem Limmatfeld, dem Niderfeld und dem Gebiet Silber-Lerzen-Stierenmatt.

## Limmatfeld

Bereits gebaut wird auf dem Limmatfeld. Rund 8,5 Hektaren gross ist das ehemalige Produktionsareal des Maschinenherstellers Rapid zwischen dem Bahnhof und dem Fluss. Die Rapid Holding, Geschäftsbereich Immobilien, weitere Grundeigentümer, die Stadt und Halter Unternehmungen beteiligten sich an der kooperativen Planung, sie wollen das Limmatfeld zum gemischt genutzten Quartier umbauen. Den Studienauftrag für das städtebauliche Konzept gewann der neoklassizistische Architekt Hans Kollhoff. «Auf der Grundlage von «Platz-Strasse-Block» verspricht das Siegerprojekt handfeste Urbanität», befand der Städtebauforscher Angelus Eisinger im Hochparterre (HP 4/2005). Nicht ohne Skepsis: «Markante Gebäude mit Arkaden, ein Hochhaus als Zeichen – das Beispielhafte der Rapid-Planung liegt im unerschütterlichen Vertrauen →

**Noch beherrschen Gewerbe- und Lagerhäuser sowie Industriegleise das Bild im Entwicklungsgebiet Silber-Lerzen-Stierenmatt.**



Entwicklungsgebiete (Seite XX)

- 30 Pestalozzi-Haus, 1981, 1991
- 31 Coop Silber, 2004
- 32 Coop-Verteilzentrale Dietikon, 2008
- 33 Werkstatt- und Lagergebäude, 2008
- 34 Limmatfeld: Erlenhof, 2009
- 35 Limmatfeld: Baufeld A, 2010
- 36 Limmatfeld: Baufeld B, 2010
- 37 Verkehrsknoten Silber, 2010
- 38 S-Bahn-Station «Silber», 2020

Limmatfeld

Das ehemalige Produktionsareal des Maschinenherstellers Rapid soll zu einem Stadtteil werden für 1500 Bewohnerinnen und gleich viele Arbeitsplätze. Aus der kooperativen Planung ging der städtebauliche Masterplan des Ateliers Hans Kollhoff hervor mit klassischen Attributen wie Stadthaus, Strasse, Platz. Das Gebiet ist in 11 Baufelder unterteilt; die erste, laufende Etappe umfasst die Felder A, B und Erlenhof. Halter Unternehmen, die Projektentwickler, suchen zurzeit Investoren – sie wollen jedes Jahr ein Baufeld in Angriff nehmen. So planen weiter Baumschläger Eberle Architekten auf Baufeld F das Gebäude zum Stadtplatz, während das übrige Baufeld 15 jüngere Büros gestalten sollen, um architektonische Abwechslung zu gewährleisten. Auf Baufeld E soll 2009 ein Studienauftrag für ein Hochhaus erfolgen. Als neue Verkehrsverbindungen entstehen Fussgänger-Überquerungen der Überlandstrasse sowie zusätzliche Busspuren. 2016 soll der Wandlungsprozess abgeschlossen sein, schätzt man heute.

- > Gesamtfläche: ca. 86 000 m<sup>2</sup>
- > Grundeigentümer: Rapid Holding mit Tochtergesellschaften, Dietikon; EKZ Elektrizitätswerke des Kantons Zürich; PV-PROMEA und Familienausgleichskasse Promea, Schlieren; Hürzeler & Co., Dietikon; Fincasa, Uitikon Waldegg; Stadt Dietikon
- > Projektentwicklung: Halter Unternehmen, Zürich
- > Städtebauliches Konzept: Atelier Prof. Hans Kollhoff, Berlin / Rotkreuz (Studienauftrag 2002)
- > Landschaftsplanung: Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich
- > Gesamtinvestition: CHF 600 Mio.
- > Nutzungen: 11 Baufelder für Wohnen, Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Schulanlage und öffentliche Räume wie Stadtplatz und Uferpromenade

Silbern-Lerzen-Stierenmatt (SLS)

Mit 60 Hektaren ist das SLS Dietikons bedeutendstes Entwicklungsgebiet. Rund 70 Grundeigentümern gehört es, die Stadt besitzt rund 6,5% des Baulandes. Heute sind hier Speditionen, Gewerbebetriebe und Grossmärkte angesiedelt. Die Stadt möchte das SLS einheitlicher planen, städtebaulich besser gestalten, bestehende Unternehmen halten und neue anlocken. Die Stadt beauftragte SWR mit der Gesamtentwicklungsplanung. Basierend auf den Ergebnissen eines Studienauftrags erarbeitete das Team AGPS ein Entwicklungskonzept. Es enthält unter anderem Aussagen zur Bewältigung des Verkehrs, zu städtebaulichen Massnahmen und zur Nutzung der Teilgebiete. Das Konzept soll bis 2010 planungsrechtlich umgesetzt werden.

- > Gesamtfläche: 60,5 Hektaren
- > Auftraggeberin: Stadt Dietikon
- > Projektleitung: Sennhauser, Werner und Rauch, Urdorf
- > Teams Studienauftrag Stufe 1, 2007: Rapp Trans, Basel; Emch+Berger, Bern; Ernst Basler+Partner, Zürich
- > Team Studienauftrag Stufe 2, 2008: Städtebau: Agps Architecture, Zürich; Verkehr: Robert Enz & Partner, Zürich; Aussenraum/Umwelt: Nipkow Landschaftsarchitektur, Zürich; Wirtschaftlichkeit/Markt: Halter Entwicklungen, Zürich

Niderfeld

Jahrzehnte umstritten war die Einzonung des 40 Hektaren grossen Gebiets an der Grenze zum Kanton Aargau. Gegner wollten es als Reserve für künftige Generationen ruhen lassen. Befürworter betonten die urbane und wirtschaftliche Bedeutung der Entwicklung, die hier möglich wäre. Im Juni 2008 hat die Bevölkerung die Einzonung gutgeheissen. Aus einem aufwendigen kooperativen Verfahren inklusive Testplanung ging die Idee einer «Mischstadt» hervor: Im Westen soll ein Gebiet für Industrie und vor allem Dienstleistungen entstehen. Anschliessend sind 8 Hektaren für einen öffentlichen Park reserviert, östlich davon sind ein Wohn- und Gewerbegebiet und ein reines Wohngebiet vorgesehen. Im nächsten Schritt sollen die Stadt und die weiteren Grundeigentümer ein Baukonzept erarbeiten.

- > Gesamtfläche: 60,5 Hektaren
- > Auftraggeberin: Stadt Dietikon
- > Projektleitung: Sennhauser, Werner und Rauch, Urdorf;

→ vieler Architekten, in Wettbewerben bereits Endzustände malen zu können.» Gehobenes Wohnen, gediegene Ladengeschäfte, ein schnurgerader, baumbestandener Stadtplatz: Hans Kollhoffs Konzept soll eine neue städtische Stimmung nach Dietikon bringen – und neue Bewohner anziehen, wie Hochbauleiter Thomas Jung keineswegs verhehlt: «Wir wünschen uns zahlungskräftige Zuzüger, und wir wollen die gut verdienenden Dietikerinnen und Dietiker hierbehalten. Bieten wir ihnen keinen angemessenen Wohnraum, so wandern sie ab.» Etwa 250 Personen pro Jahr zögen aus diesem Grund fort.

Inzwischen liegen drei Projekte vor. Je ein Wohn- und Geschäftshaus planen das Atelier Kollhoff und das Wiener Büro Krischanitz + Frank. Baumschlagler Eberle werden Wohnungen bauen, ebenso Gigon Guyer Architekten, die den Studienauftrag für den Erlenhof gewonnen haben, dessen drei Gebäude bereits im Bau sind. Seit einiger Zeit läuft der Verkauf der 50 Eigentumswohnungen; zu einem Run kam es noch nicht, bis Anfang Juni waren zehn der fünfzig Wohnungen vergeben.

### Gebiet Silbern-Lerzen-Stierenmatt (SLS)

Engpässe im Strassenverkehr und ein hoher Baudruck: Aufgrund dieser Lage verordnete die Stadt im August 2005 für das Gebiet Silbern-Lerzen-Stierenmatt (SLS) eine dreijährige Planungszone, faktisch ein Baustopp, um Vorgaben für die weitere Entwicklung ausarbeiten zu können. SLS ist Dietikons grösstes Entwicklungsgebiet mit nahezu 6000 Arbeitsplätzen. Es gehört rund siebzig Grundeigentümern. Handels-, Speditions- und Gewerbetrieben sowie Detailhändler mit Fachmärkten nutzen es, und etwa 150 Personen wohnen hier.

«Entwicklung und Aufwertung» heisst das Ziel Dietikons für SLS. Man möchte den Verkehrsknoten lösen, den Bestand und Neues städtebaulich harmonisieren, ausgesuchte Dienstleistungsbetriebe ansiedeln und urbanes Wohnen ermöglichen. Die Lage – gut erschlossen und neben einem Naturschutzgebiet – soll das Publikum überzeugen. 2007 führte die Stadt einen Studienauftrag mit drei interdisziplinären Teams durch. 2008 überarbeitete das Team AGPS das Ergebnis und erarbeitete ein Entwicklungskonzept, das der Stadtrat begleitete. Die Stadt will das Konzept nun zusammen mit den Grundeigentümern umsetzen. Dessen Essenz: Die Stierenmatt, die an den neuen Stadtteil Limmatfeld anschliesst, soll zum «Wohnmischgebiet mit Zentrumsfunktion» werden, das Lerzen in der Mitte zum Arbeits- und Dienstleistungsgebiet (langfristig mit Wohnungen), und im westlichen Silbern sollen die Fachmärkte und übrigen Betriebe zwar bleiben, Architektur und Aussenräume sollen aber kontinuierlich besser gestaltet und städtebaulich weiter verbessert werden. Um diese Entwicklungen soll sich ein gemeinsames Gebietsmanagement kümmern.

Das A und O für das Gelingen der Entwicklung ist der Verkehr, genauer der Ausbau des Knotens Mutschellen-/Silbernstrasse. Dort stauen sich heute die Autos regelmässig; bliebe die Überlastung bestehen oder nähme sie zu, würden die Unternehmen abwandern. Als Stärkung des öffentlichen Verkehrs wünscht sich Dietikon eine S-Bahn-Station Silbern. «Ohne Umsteigen wäre man in nur zwanzig Minuten im Zürcher Opernhaus», schwärmt Hochbauleiter Thomas Jung. Ob diese Station zusammen mit der neuen Stadtbahn Limmatfeld machbar wäre, ist in Verkehrsplanerkreisen jedoch umstritten.

### Niderfeld

An der Grenze zum Kanton Aargau liegt das vierzig Hektaren grosse, wenig bebaute Niderfeld, lange umworben wie weiland die teuerste Wiese Europas, das Oberhauser Ried in Opfikon. Der kantonale Richtplan weist das Niderfeld als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung aus. In den 1980er-Jahren der Industrie-, dann der Reservezone zugeteilt, blieb es nach einem Rekurs zonenlos.

Drei Einzonungsversuche scheiterten, sodass der Kanton drohte, das Gebiet selbst einzuzonen. Im vierten Anlauf klappte es: Am 1. Juni 2008 sagten die Dietikerinnen und Dietiker mit knappen 52 Prozent zu, das Niderfeld für 2000 Bewohnerinnen und 3000 Arbeitsplätze vorzubereiten und zu bebauen. Vorgegangen war der kooperative Planungsprozess «Zukunft Niderfeld» mit 60 Teilnehmenden – Vertreterinnen der Stadt, der rund hundert weiteren Grundeigentümer, der heutigen Bewohner und Nutzerinnen und weiterer Kreise. Sie ersannen die zwei Wege «Arbeitsstadt» und «Mischstadt». Das Planungsbüro Metron und Pool Architekten arbeiteten die Ideen aus, schliesslich überzeugte das Konzept «Mischstadt»: eine Industrie- und Dienstleistungszone im Westen, je eine Wohn- und eine Wohn- und Gewerbezone im Osten und dazwischen ein acht Hektaren grosser Park.

Nun können die hundert Grundeigentümer mit der Umsetzung beginnen. Allerdings ist der Zeitpunkt wenig günstig, der Bauboom im Limmattal scheinbar den Zenit überschritten zu haben, schrieb das «Limmattaler Tagblatt» nach der Abstimmung. Zudem ist unklar, wie sich der Gateway, der geplante Bahnumschlagplatz beim Rangierbahnhof Limmattal, auf das Niderfeld auswirken wird. Eine weitere Unsicherheit birgt das Teilgebiet Bodacher: Darauf plante das Möbelhaus Ikea seinen Hauptsitz, doch gegen den Gestaltungsplan wurde rekuriert. Ikea blieb in Spreitenbach; inzwischen gehört der Bodacher der Migros Zürich. Was er darauf plant, gibt der Grossverteiler noch nicht bekannt. Sollte er bald bauen, könnte dies Weichen für spätere Bauten stellen; die Stadt ist aber selbst Grundeigentümerin und kann die Planungen mitgestalten.

### Bestimmung offen

Mit den innerstädtischen Arealen und dem Limmattal wandelt sich Dietikon stark. Kommen die Gebiete SLS und Niderfeld dazu, verändert sich das Gesicht weiter – endgültig vom Dörflich-Ländlichen hin zum Grossstädtischen, zum urbanen Raum Zürich. Damit verbunden sind Aussichten wie eingangs erwähnt: Wachstum, neue Arbeits- und Wohnräume und «Aufwertung», wie es die Stadt nennt. Der nachvollziehbare Wunsch weckt allerdings die Frage, was Aufwertung für sozial schlechter Gestellte bedeutet. Dietikon stellt hohe Ansprüche: «Wir wollen und müssen urbaner werden – aber bei uns soll es nicht aussehen wie überall in der Agglomeration», fordert Hochbauleiter Thomas Jung. Die grossen Planungen seien keine Schnellschüsse, sondern breit abgestützt, die einzelnen Schritte vollzogen sich über Jahrzehnte: heute das Limmattal, in zehn bis zwanzig Jahren das Niderfeld und SLS. Dennoch: Für Teile der Bevölkerung bedroht der Wandel, was sie an Dietikon und am Limmattal schätzen: die da und dort dörflichen Strukturen, den Fluss- und die zahlreichen Grünräume. Diese Merkmale gilt es zu respektieren und zu pflegen. Stadt, Landschaft oder Stadtlandschaft? Im Limmattal ist diese Definition noch offen – aber die drei Dietiker Entwicklungsgebiete werden sie mitbestimmen. •



Pestalozzi-Haus, 1981, 1991 <sup>30</sup>

Anfang der Achtzigerjahre erstellte die Firma Pestalozzi das Haus für eigene Zwecke: im Erdgeschoss die Maschinenhalle, in den Obergeschossen die Büros. Zehn Jahre später wurde das Gebäude um zwei Geschosse aufgestockt. Heute belegt der Eigentümer vier Geschosse. Im Erdgeschoss hat sich kürzlich Möbel-Märki eingemietet und manifestiert zusammen mit dem Grossverteiler vis-à-vis den Wandel vom Industriequartier zum Gebiet Silbern.  
 --> Adresse: Riedstrasse 1  
 --> Bauherrschaft: Pestalozzi  
 --> Architektur: Suter + Suter, Urs Hürner, Zürich



Coop-Megastore Silbern, 2004 <sup>31</sup>

Auf dem Industriegelände der Firma Pestalozzi erstellte Coop in der Stahlbauhalle von 1973 einen Megastore. Die Halle mit Shedoberlichtern blieb bestehen, sie birgt 4000 Quadratmeter Verkaufsfläche. Eingeschossige Kuben mit Mall samt Restaurant, Diensträumen und Anlieferung erweitern die Halle.  
 --> Adresse: Silbernstrasse 9  
 --> Bauherrschaft: Coop Zentralschweiz-Zürich, Zürich  
 --> Architektur: Fugazza Steinmann & Partner, Wettingen  
 --> GU: HRS Hauser Rutishauser Suter, Zürich  
 --> Anlagekosten (BKP 1-9): CHF 15 Mio.



Betriebsführungsstelle EKZ, 2009 <sup>33</sup>

Zurzeit arbeiten in Dietikon bei den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich 220 Personen. In Zukunft sollen es 340 sein. Neu entstehen zwei Gebäude: Ein Büro- und Werkstattgebäude und die neue Betriebsführungsstelle (Foto). Das bauliche Wahrzeichen ist das Kernstück der Stromversorgung des Kantons Zürich mit einem Netz von 13000 Kilometern. Von hier aus werden ab Herbst 2009 Netz, Unterwerke und Transformatoren überwacht und gesteuert.  
 --> Adresse: Überlandstrasse 2  
 --> Bauherrschaft: EKZ Elektrizitätswerke des Kantons Zürich  
 --> Architektur: Karl Steffen, Zürich



Limmatfeld: Erlenhof, 2009 <sup>34</sup>

Erstes sichtbares Zeichen des Wandels im Limmattal ist der Erlenhof: Die 3 Gebäude, die zurzeit im Bau sind, umschliessen einen mit Erlen bepflanzten Hof, der zum Oberwasserkanal hin offen ist. Von den 35 Miet- und 50 Eigentumswohnungen sind die meisten in zwei bis drei Himmelsrichtungen ausgerichtet.  
 --> Bauherrschaft: PV Promea, Schlieren (Miete); Wohnbaugenossenschaft Blumenrain (Eigentum), Zürich  
 --> Architektur: Gigon Guyer, Zürich  
 --> Projektentwicklung: Halter Entwicklungen, Zürich  
 --> Auftragsart: Studienauftrag  
 --> Investitionsvolumen: ca. CHF 35 Mio.  
 --> Bezug: Herbst 2009



Limmatfeld: Baufeld A, 2010 <sup>35</sup>

Der Grundriss dieses Wohn- und Geschäftshauses ist gestaffelt und kammartig aufgespaltet; begrünte Höfe schaffen Abstand. Das Erdgeschoss enthält Verkaufsflächen, in den fünf Obergeschossen sind 66 Wohnungen mit 2 bis 5 Zimmern geplant. Der Kopfbau an der Ecke Überland-/Heimstrasse ist für Büro- und Gewerbeflächen vorgesehen.  
 --> Architektur: Krischanitz ZT GmbH, Wien/Zürich  
 --> Projektentwicklung: Halter Entwicklungen, Zürich  
 --> Auftragsart: Studienauftrag  
 --> Investitionsvolumen: CHF 55 Mio.  
 --> Stand: Baugesuch eingereicht; Baubeginn geplant 1. Quartal 2009



Limmatfeld: Baufeld B, 2010 <sup>36</sup>

Blockrandform und Erker, Gesims und Satteldach: Das Vokabular des Geschäfts- und Wohnhauses scheint dem 19. Jahrhundert entlehnt. Im Erdgeschoss sollen kleinere Läden und Gewerbe einziehen, im 1. OG Dienstleister. 146 Wohnungen mit 2 1/2 bis 5 1/2 Zimmern und geräumigem Eingangs- und Essbereich belegen die oberen Geschosse.  
 --> Architektur: Atelier Hans Kollhoff, Berlin/Zug  
 --> Projektentwicklung: Halter Entwicklungen, Zürich  
 --> Auftragsart: Studienauftrag  
 --> Investitionsvolumen: ca. CHF 65 Mio.  
 --> Stand: Baugesuch eingereicht; Baubeginn geplant 1. Quartal 2009

→ Seiten 34-35

**1 Baukrane zeugen von der Zukunft des Limmattal als Wohnquartier. Der Pionier ist die Baustelle für den Erlenhof.**

**2 Wo heute noch Tankstellen und Snack-Shops um Kundschaft buhlen, sollen dereinst Menschen arbeiten und auch wohnen.**

**3 In den Siebzigerjahren setzte man die Kehrichtverbrennungsanlage mitten ins Naturschutzgebiet Antonloch.**

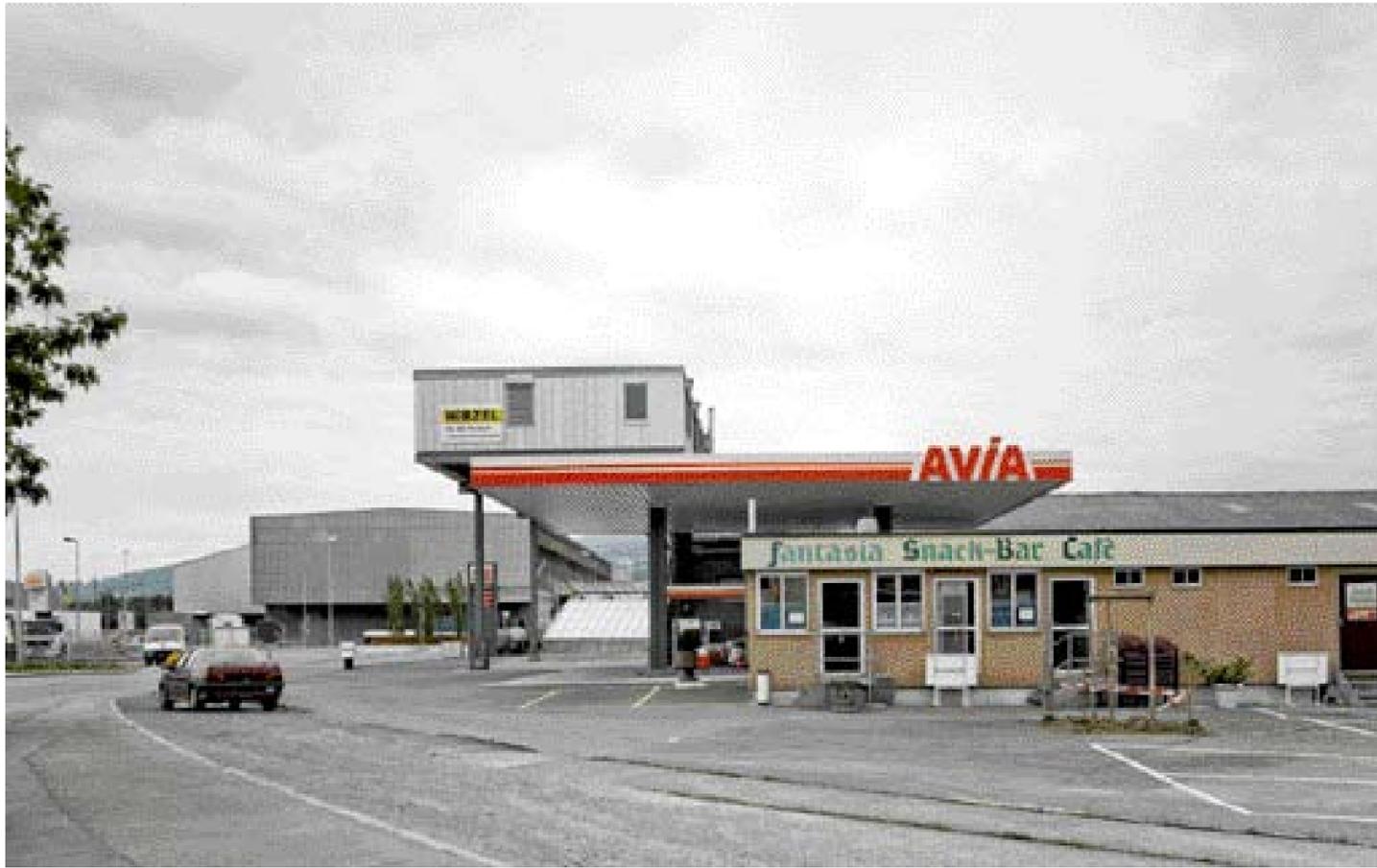
**4 Seit Juni 2008 ist die Brache des Niderfeldes eingezont. Doch so bald werden die Baumaschinen hier kaum auffahren.**



1



3



2



4

# Aufbruch zu neuen Ufern

Text: David Belart, Wüest & Partner

In Dietikon stehen weiterhin grosse Entwicklungen an. Es ist absehbar, dass sich der Ort damit endgültig aus dem Dilemma zwischen Dorf und Stadt befreien wird. Die scheinbar durchschnittliche Agglomerationsgemeinde hat die Herausforderungen des Strukturwandels bestens gemeistert und ist bereit für neue Horizonte.

Dietikon ist eine typische Gemeinde im «Speckgürtel» Zürichs, im «inneren Agglomerationsgürtel einer Grossstadt», wie ihn das Bundesamt für Statistik definiert. Im Unterschied zu Agglomerationsgebieten wie den Gemeinden am Zürichsee oder die Gegend der Albiskette sind Regionen wie das Limmattal oder das Glattal eher von Industrie und Infrastrukturen geprägt. Der Blick von den Rebbergen zwischen Weiningen und Geroldswil aufs Limmattal zeigt ein durchgehendes Siedlungsband von Zürich über Altstetten, Schlieren und Dietikon bis über die Kantonsgrenze hinaus. Darin ist Dietikon ein nicht mehr klar abzugrenzendes Fragment; die Verwaltungsgrenzen haben wenig mit der Siedlungsstruktur zu tun. Andere Grenzen werden umso deutlicher: Die Autobahn, die Eisenbahn und die Limmat trennen das Tal gleich dreifach. Taucht man in dieses Tal ab und findet sich auf dem Bahnhofplatz von Dietikon wieder, stellt man fest: Hier ist ein Dorf zur Stadt geworden.

## Wachstum, dann Strukturwandel

Der Wandel hat mit dem Boom der Nachkriegsjahre seinen Anfang genommen: In den Fünfzigerjahren überschritt die Einwohnerzahl die Grenze von 10 000, zehn Jahre später lag sie bei 20 000. Angesichts dieser rasant wachsenden Bevölkerung erklärte sich Dietikon 1969 zur Stadt – wobei dies keineswegs der einhellige Wunsch aller Dietiker war: In der Volksabstimmung wurde die Vorlage nur knapp (entgegen der Empfehlung des Gemeinderates) angenommen, und das Selbstbild oszilliert bis heute zwischen der Dorf- und der Stadtwahrnehmung.

Von aussen wird Dietikon bereits seit etwa 1950 als Agglomerationsgemeinde wahrgenommen. Längst hat sich der Agglomerationsgürtel auf viele weitere Gemeinden über Dietikon hinaus entwickelt. Mit dem Bevölkerungsschub ging die Entwicklung der Industriegebiete einher, insbesondere entlang der Bahngleise Richtung Norden.

Die Traktor- und Mäherherstellerin Rapid und der Stahlhändler Pestalozzi sind zwei der klingenden Namen, die für die industrielle Entwicklung Dietikons stehen. Unter anderen Vorzeichen ziehen diese beiden Namen die Aufmerksamkeit auch heute wieder nordwärts über die Gleise: in die Entwicklungsgebiete Limmatfeld und Silberlerzen-Stierenmatt (Seite 28).

## Die Zukunft liegt vor der Tür

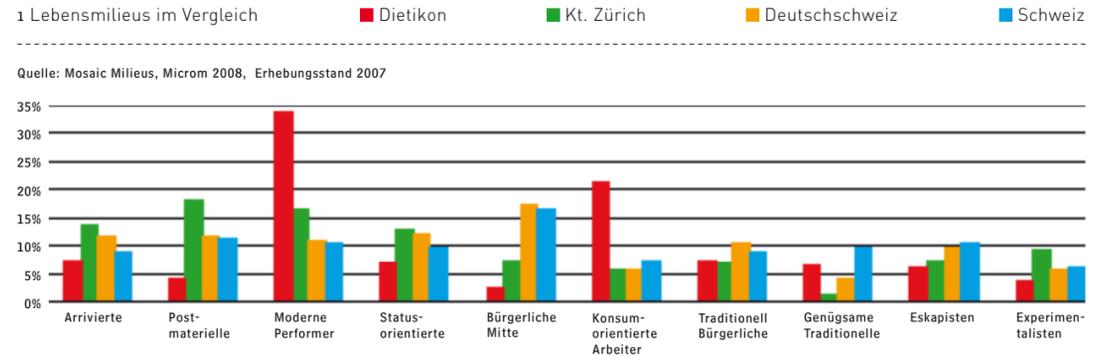
In den Entwicklungsgebieten Limmatfeld sowie Silbernerzen und Stierenmatt (SLS) liegt die Zukunft Dietikons. Wo sich im Sog des benachbarten Spreitenbach verkaufsorientierte Nutzungen angesiedelt haben, soll mittelfristig ein Stück Stadt entstehen. Nachdem die Einzonung des Gebiets Niederfeld am 1. Juni 2008 an der Urne gutgeheissen wurde, steht auch hier der weiteren Planung nichts mehr im Wege. In diesem Spannungsfeld soll ein weiteres nationales Infrastrukturprojekt entstehen, der Gateway Limmattal von SBB Cargo. Langfristig werden die neuen Gebiete Raum für 7000 Bewohner und 6000 Arbeitsplätze bieten. Eine mittelfristige Bevölkerungszunahme von 3500 Bewohnern bis 2017 entspräche fast dem doppelten Wachstum des vorangegangenen Jahrzehnts.

Nachdem in den vergangenen Jahren die Einwohnerzahl leicht überdurchschnittlich gewachsen ist, rechnet man in naher Zukunft mit einem deutlich höheren Zuwachs. Die derzeitige Bevölkerungsstruktur zeichnet sich durch einen relativ hohen Anteil von Personen im jugendlichen bis familienbildenden Alter von 15 bis 35 Jahren aus.

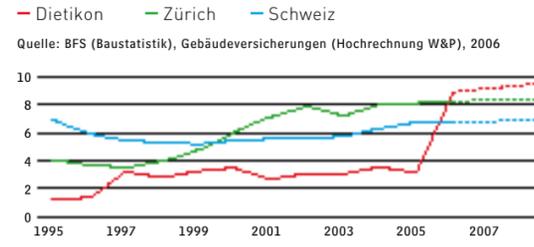
## 1 «Moderne Performer» als Leitmilieu

Ein Blick auf die Verteilung der Lebensmilieus zeigt mit rund zwanzig Prozent der gesamten Bevölkerung immer noch eine starke Präsenz der «konsumorientierten Arbeiter». Diese sind meist zwischen dreissig und sechzig Jahre alt, häufig alleinerziehend, mit einfachem Bildungsniveau, und sie orientieren sich an den Konsumstandards der Mittelschicht. Es ist eine materialistisch geprägte moderne Unterschicht, deren gesellschaftliches Leben auf dem Fussballplatz oder am Stammtisch stattfindet. Mit mehr als einem Drittel noch stärker vertreten sind hingegen die «modernen Performer», eine junge, ergebnis- und leistungsorientierte Elite mit ebenfalls starker materieller Prägung. Sie verfügen über eine mittlere bis höhere Ausbildung, verbinden beruflichen Erfolg mit intensivem Leben und orientieren sich an den neusten technologischen Entwicklungen. Eher untervertreten sind in Dietikon sowohl die Milieus der bürgerlichen Mitte, die in der Deutschschweiz und gesamtschweizerisch die Mehrheit bilden, als auch die in Stadt und Kanton Zürich vorherrschenden (postmateriellen Intellektuellen).

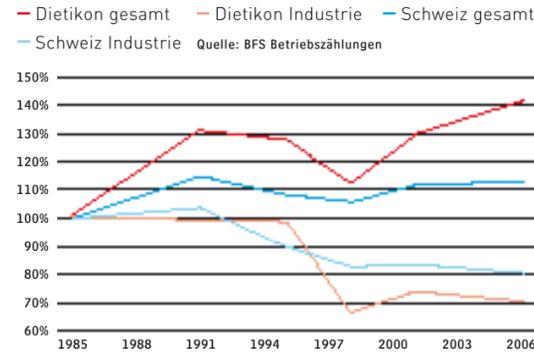
Fragment eines diffusen Ganzen – der Limmattalstadt – oder eigenständiges regionales Zentrum oder doch nur eine austauschbare Agglomerationsgemeinde im Banne der Grossstadt? Dietikon wird sehr unterschiedlich wahrgenommen. Der Ausländeranteil von 40 Prozent ist markant, insbesondere weil der Anteil der Personen aus Ex-Jugoslawien und der Türkei deutlich höher ist als im kantonalen Durchschnitt. Das ist nicht nur problematisch. Die «Secundos» und «Terzos» übernehmen Verantwortung und Initiative und wandeln sich von einer für ein Imageproblem verantwortlichen Unterschicht zu aktiven, mitgestaltenden Marktteilnehmern. So erwerben immer mehr ausländische Personen Wohneigentum oder investieren in Neubauten.



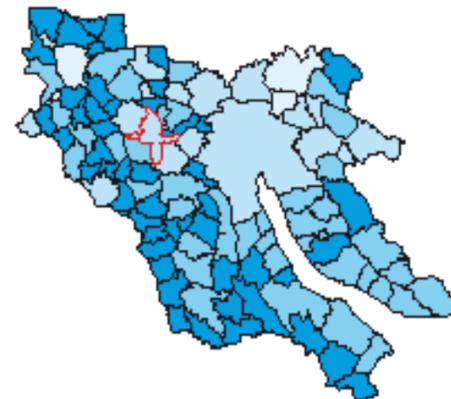
## 2 Hochbauinvestitionen total (in CHF pro m³ best. Bausubstanz)



## 3 Indexierte Beschäftigungsentwicklung



## 4 Verhältnis Beschäftigte zu Einwohnern



Heute ist das Limmattal eines der am stärksten multikulturell geprägten Gebiete der Schweiz und ein Treffpunkt verschiedener ausländischer Bevölkerungsgruppen.

## 2 Gute Aussichten

Das Preisniveau im Immobilienbereich liegt für alle Nutzungen im Bereich des schweizerischen Durchschnitts oder leicht darüber. Auch die Preisentwicklung entsprach in den vergangenen Jahren der gesamtschweizerischen Tendenz. Ein klarerer Trend nach oben kann einzig bei den Eigentumswohnungen festgestellt werden. Bei den Hochbauinvestitionen scheint die Dietiker Zukunft bereits begonnen zu haben. Im Jahr 2006 haben sie deutlich zugenommen, und vieles spricht dafür, dass dieses Niveau mindestens gehalten oder sogar gesteigert werden kann: Einerseits ist aufgrund des in den vergangenen Jahren eher tiefen Investitionsniveaus ein Nachholbedarf entstanden, andererseits kann mit einer erhöhten Bautätigkeit in den Entwicklungsgebieten gerechnet werden.

Die gute Verkehrserschliessung beschränkt sich nicht auf die Achse Zürich-Bern: Das Limmattaler Kreuz erlaubt eine schnelle Verbindung zum Flughafen und bald, dank des Üetlibergtunnels und der Autobahn durchs Knonauer Amt, auch Richtung Chur und Luzern.

Auch beim öffentlichen Verkehr bestehen neben der Hauptachse der SBB wichtige Querverbindungen wie die Bremgarten-Dietikon-Bahn BDWM oder das regionale Busnetz. Das Rückgrat ist jedoch nach wie vor die Limmattal-Achse, die mit der geplanten Stadtbahn Limmattal eine neue Dimension erhalten wird. Nach dem Vorbild der Glattalbahn entsteht eine neue Feinerschliessung, und wie auch im Glattal geht das neue städtische Verkehrskonzept einher mit der Siedlungsentwicklung.

## 3-4 Beschäftigung

Seit den Achtzigerjahren ging der Anteil der Industriearbeitsplätze stetig zurück und liegt heute unter einem Viertel aller Stellen. Die Beschäftigungssituation insgesamt hat sich in diesem Zeitraum hingegen positiv entwickelt: Seit 1985 nahmen die Arbeitsplätze um rund ein Viertel zu; gesamtschweizerisch und im Kanton Zürich lag dieses Wachstum knapp unter zehn Prozent. Heute arbeiten in Dietikon über 13 000 Personen. Damit liegt das Verhältnis der Beschäftigten zu den Einwohnern bei einem schon fast städtischen Wert von knapp sechzig Prozent. Dietikon wagt den Aufbruch zu neuen Ufern. Die bevorstehenden Entwicklungen sind ansatzweise mit dem stürmischen Wachstum der Nachkriegsjahre vergleichbar. Auf die derzeit offenen Fragen – Dorf oder Stadt? Teil oder Ganzes? – werden Antworten folgen. •

# Grosse Pläne, kleine Schritte

Text: Werner Huber  
Fotos: Dominique Marc Wehrli

Der tägliche Pendlerverkehr aus dem Freiamt, der samstägliche Einkaufsverkehr in Silbern, die Staus auf den Autobahnen und am Horizont der Gateway Limmattal: Dietikons Strassen mögen die Autos kaum mehr schlucken. Eine bessere Lenkung des Privatverkehrs und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sollen Abhilfe schaffen.

• Strassennamen geben oft Auskunft über die Entwicklung einer Ortschaft. Meist liegt die wichtigste Kreuzung dort, wo die Strassen in die Nachbarorte ausstrahlen. Trotz mancher Veränderung im Zentrum lassen sich in Dietikon die Zürcher-, Badener- und Bremgartnerstrasse noch immer gut zueinander in Beziehung setzen; die Zentralstrasse entstand als Bypass erst in den frühen Sechzigerjahren. Strassennamen illustrieren aber manchmal auch das Scheitern grosser Pläne – wie die Mutschellenstrasse: Von Oetwil her strebt sie unter dem Rangierbahnhof hindurch geradeaus gen Mutschellen – und endet abrupt an der Einmündung in die Überlandstrasse. Das war nicht so geplant; eigentlich sollte die Strasse als Westumfahrung einen grossen Bogen um Dietikon schlagen, um beim Repischhof in die Bernstrasse einzumünden. Seit über dreissig Jahren folgt selbst die Gemeinde- und Kantonsgränze dem flotten Bogen, doch aus der Strasse wird so bald nichts; um ein Haar hätte der Kantonsrat sie sogar aus dem Richtplan gekippt.

## Hoffen und Bangen

Der Verkehr beschäftigt Dietikon schon seit Jahrzehnten. Jeden Morgen strömen die Autos aus dem Aargauer Freiamt über den Mutschellen ins Limmattal. Dabei benutzen sie nicht nur die als Hauptachse ausgeschilderte Bernstrasse Richtung Autobahn, sondern auch den Schleichweg über die Hasenberg- und die Steinmüllstrasse mitten durch die Wohnquartiere. Um den allmorgendlichen Stau auf den Autobahnen zu reduzieren, installierte der Kanton ein «Tropfenzählersystem» an den Auffahrten Dietikon (A 1) und Urdorf-Nord (A 4). Das bescherte nicht nur den Aargauer Pendlern längere Wartezeiten, es verhinderte auch, dass die Dietiker vorwärtskamen. Die Entrüstung war gross. Inzwischen hob der Kanton einen Tropfenzähler auf, beim anderen will er das Ventil aufdrehen.

Heisse Brennpunkte des Dietiker Verkehrsproblems sind der Anschluss an die A1 und der nahe Silbern-Knoten, wo die Fachmärkte regelmässig für Chaos sorgen. Die Lösung dieses Knotens ist bestimmt nicht zuletzt auch die Entwicklungsmöglichkeit des Gebietes SLS (Seite 28). Etwas Entlastung bringt ab diesem Herbst der Halbanchluss Spreitenbach, was Dietikon für sich selbst nutzen möchte, aber auch der Region dient, etwa für neue Busverbindungen nach Spreitenbach oder Oetwil-Wettingen.

Dietikon fürchtet jedoch, dass der geplante Gateway Limmattal einen Strich durch die Rechnung machen könnte. Die SBB wollen am Rand ihres Rangierbahnhofs einen Umladebahnhof erstellen, um Container von internationalen auf nationale Züge umzuladen. Damit wollen die SBB die Güter möglichst lange auf der Bahn behalten. Eine gute →

**Die Hochbauten auf dem Gelände des Rangierbahnhofs stammen vom renommierten SBB-Architekten Max Vogt.**

→ Sache durchaus, und es ist sinnvoll, eine solche Anlage mit einem bestehenden Rangierbahnhof zu kombinieren. Die direkt betroffenen und die umliegenden Gemeinden haben aber eine Gemeindeallianz gegründet und wehren sich heftig gegen den Gateway Limmattal. Zwar sollen 80 Prozent der Container von Zug zu Zug wechseln und nur 20 Prozent vom Zug auf den Lastwagen. Das bringe den Strassen in Spitzenzeiten 2 Prozent Mehrverkehr, auf die es auch nicht mehr ankomme, sagen die Befürworter. Die Gegner befürchten jedoch, dass genau diese Lastwagen das Fass zum Überlaufen bringen werden, und sie trauen auch den Zahlen nicht. Was passiert, wenn der Containerverkehr doch stärker zunimmt als prognostiziert? Oder wenn nicht 20, sondern 30 oder 40 Prozent der Container auf die Strasse verladen werden? Ausserdem beeinträchtigt der geplante Gateway das Entwicklungsgebiet Niederfeld, an dessen Flanke die Anlage zu liegen käme.

### Besser steuern statt mehr bauen?

Vorerst versuchen die Planer, den Verkehr mit besserer Lenkung in den Griff zu kriegen. «Regionale Verkehrssteuerung Limmattal» heisst das Projekt, «Prioritätenverlagerung an Schlüsselknoten» das Rezept. In Dietikon sollen an der «Bunkerkreuzung» im Westen, an der Abzweigung Bremgartner- / Bernstrasse im Süden und am Knoten im Schönenwerd die Ampeln die Autos auf die Hauptstrassen leiten und die Achse durchs Zentrum entlasten. Ob das gelingt, wird sich spätestens 2009 zeigen, wenn der Üetlibergtunnel eröffnet wird. Dann wird auf der A4 noch mehr Verkehr zum Gubrist rollen – und der ist schon heute oft verstopft. Urdorf-Nord wird die letzte Ausfahrt vor dem Stau sein, und die Planer befürchten, dass sich die Autos Schleichwege durch Dietikon suchen werden.

Obschon für grosse Bauten zurzeit das Geld fehlt, wollen die Planer alle Optionen offenhalten. Dazu gehört auch das Trasse der Westumfahrung, das der Kantonsrat im Januar 2007 entgegen dem Antrag der Regierung im Verkehrsrichtplan behielt. Die neusten Überlegungen machen aus der West- eine Südumfahrung, die nicht primär den Aargau anschliesst, sondern in Urdorf-Nord auf die Autobahn führt. Mehr als erste Skizzen gibt es davon noch nicht, und die Diskussionen werden heftig sein. Eine andere Möglichkeit, das Zentrum vom Verkehr zu entlasten, ist in den Studien des Kantons der Ausbau der Überlandstrasse. Allerdings würde dies die Anbindung des Limmattales ans Stadtzentrum weiter erschweren.



Immer wieder taucht auch die Idee der «Schlumpfschen Röhre» auf, benannt nach Gemeinderat Alfred Schlumpf. Er kämpfte engagiert für einen Stadttunnel vom Scheller-Areal unter dem Bahnhofplatz hindurch zur Überlandstrasse, und 1989 nahmen die Dietiker die Initiative zum Bau des 30-Millionen-Tunnels sogar an. Weil das Geld fehlte, landete das Projekt jedoch in der Schublade. Inzwischen ist das Scheller-Areal überbaut, und die von den SBB längerfristig geplante zusätzliche Doppelspur würde einen Tunnelbau noch mehr komplizieren. Eine rascher realisierbare Alternative wäre der sanfte Rückbau der innerstädtischen Achsen, damit der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie Fussgänger und Velofahrerinnen ohne Konflikte ihre Wege finden.

### Auf den Schienen in die Zukunft

Der Bahnhof Dietikon mit Schnellzughalt, zwei S-Bahn-Linien und der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM), die S-Bahn-Station Glanzenberg und das Busnetz machen Dietikon zu einem wichtigen Knotenpunkt im öffentlichen Verkehr der Region. Mit einem Versuchsbetrieb möchte die Stadt in diesem Jahr den Weinberg als letztes Quartier ans lokale Busnetz anschliessen. Kopfzerbrechen bereitet die BDWM auf ihrer Strecke durchs Stadtzentrum. Die einspurige Bahn verlässt beim Stadthaus ihr eigenes Trasse und führt auf der linken Spur der Strasse stadteinwärts. Jedes Mal, wenn ein Zug Richtung Bahnhof fährt, müssen die Ampeln die Strasse freischalten. In der Stosszeit wird das Zentrum im 15-Minuten-Takt lahmgelegt. Immer wieder hat man davon geträumt, die Bahn in den Boden zu verlegen, doch Geld gibt es nicht. Darum will man die Bahn im Zentrum auf Doppelspur ausbauen, damit Züge und Autos im Gleichstrom fahren.

Gemäss einem Entscheid des Bundesamts für Verkehr gilt die BDWM im unteren Teil der Stadt als Tram und muss auf Sicht fahren. Auf dem Papier erhält dieses Tram von einer weiteren Strassenbahn Gesellschaft: der Stadtbahn Limmattal. Diese soll dereinst als Mittelverteiler die Gemeinden zwischen Zürich-Altstetten und Baden miteinander verbinden. In einer ersten Etappe würde die Bahn von Altstetten nach Schlieren fahren, als zweite Etappe steht die Strecke von Dietikon ins Niederfeld und weiter via Spreitenbach nach Wettingen und Baden im Vordergrund. Allenfalls liesse sich dieser Abschnitt bis zum Bau der ganzen Linie mit der BDWM koppeln, denn für das Zwischenstück Schlieren bis zum Limmattalspital und weiter nach Dietikon ist der Bedarf am geringsten. Ein Knackpunkt in Dietikon ist der Abschnitt zwischen der Schöneeggstrasse und dem Bahnhof, wo die Stadtbahn laut Richtpläneintrag das Trasse mit der BDWM teilen müsste.

Eine weitere Position auf der Wunschliste der Dietiker ist die S-Bahn-Station Silber. Noch sträuben sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB dagegen, weil die Fahrzeit etwas verlängert und der Fahrplan aus dem Takt gebracht würde. Gleich argumentierten ZVV und SBB gegen die Station Glanzenberg. 2000 wurde der Halt dennoch eröffnet, und Dietikon ist zuversichtlich, dass auch in Silber steter Tropfen den Stein höhlen wird. •

**1 Mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes gab der Architekt Ueli Zbinden dem Verkehrsknoten ein prägnantes Gesicht.**

**2 Lange kämpfte Dietikon für die S-Bahn-Station Glanzenberg. Es hat sich gelohnt: verkehrstechnisch und architektonisch.**



Mit Markus Notter im Restaurant 'Tomate', Dietikon

## Ein Planungsunfall in der urbanen Wildnis

Das Restaurant 'Tomate' gehört gewiss nicht zu den Feinschmeckerlokalen, doch an Charakter mangelt es ihm nicht. Im Zentrum von Dietikon an der Fussgängerachse vom Bahnhof zum Kirchplatz gelegen ist es stets gut besetzt mit einem klassenlosen Querschnitt der Dietiker Bevölkerung. Der Wirt nutzte die einstige Drogerie gekonnt in ein Restaurant mit östlicher Mittelmeerküche um. Wir sitzen mit Regierungspräsident Markus Notter, Vorsteher der Direktion der Justiz und des Innern des Kantons Zürich, am späten Nachmittag im nachträglich erstellten Anbau, der sich im Verlauf des Gesprächs nach und nach füllt. Notter wohnte zeitlebens in Dietikon, war im Alter von 22 Jahren bereits Parteipräsident der örtlichen SP, fünf Jahre später Kantonsrat und wurde mit knapp dreissig zum Stadtpräsidenten gewählt. Sechs Jahre lang erfüllte er das Amt, bevor er 1996 als jüngster Zürcher Regierungsrat die Nachfolge von Moritz Leuenberger antrat. Ab und zu wurde er sogar als dessen Erbe im Bundesrat gehandelt.

Um richtig zu essen, ist die Zeit ungünstig und zu knapp, deshalb bestellt Notter vorerst drei Stangen: je eine für sich, den Journalisten und den Fotografen. Er ist zwar der einzige Anzugträger mit Krawatte im Restaurant, doch das stört weder ihn noch das Personal noch irgendeinen der Gäste. Willkommen in Dietikon! Warum wählt ein Regierungsrat ein solches Restaurant aus? Will er denn nicht mit einem der besten Häuser der Stadt Eindruck machen? Doch das würde nicht zu Markus Notter passen.

«Das Haus hier ist ein Planungsunfall», erklärt er. «Als die Zentrumsplanungen der Siebzigerjahre gescheitert waren, geschah lange nichts mehr. Das Zentrum wurde zur urbanen Wildnis, zum Teil wuchsen hier schon halbe Wälder. In den Achtzigern ging es dann los mit den Neubauten rundherum, aber unkoordiniert. Was möglich war, wurde gebaut, der Rest verblieb einfach so, wie er war. Das Restaurant 'Tomate' ist ein solches Überbleibsel.» Das würde zwar die Planer nicht freuen, aber ihm gefalle das krusche Nebeneinander von alter und neuer Bausubstanz. Sein Lieblingsweg führt entlang der Reppisch durch das alte Dorf und dann durch das Zentrum mit seinem Agglomerationspatchwork zum Bahnhof. «Auf diesem Weg zeigt sich Dietikon in all seinen Facetten», schwärmt Notter.

Womit wir beim ewigen Thema von Dietikon sind: Ist es nun Stadt oder Dorf oder weder noch? Wichtig sei, betont Notter, und da spricht der einstige Stadtpräsident, dass die Menschen positiv auf ihre Gemeinde blicken. «Ich bin überzeugt davon, dass man ein Selbstbewusstsein entwickeln muss auf der Grundlage von dem, was man schon hat. Und nicht auf den Tag wartet, an dem ein schöner Prinz das hässliche Entlein küsst.» Um klare Worte ist unser Gegenüber nicht verlegen, auch wenn er feststellt, dass sich die Dietiker Bevölkerung nicht für ihre Stadt entschuldigen müsse. Den Wandel vom Dorf zur Stadt in den Köpfen der Menschen zu verankern war ihm eines der wichtigsten Anliegen während seiner Amtszeit als 'Stapi'. Das deutlichste Zeichen dafür ist sicher das Stadthaus, das Notter 1992 einweihen konnte.

Vor allem aber trieb er die Neugestaltung der Platzfolge im Zentrum vehement voran. Der Stadt-Land-Konflikt, den Dietikon mit sich selber austrägt, kristallisiert sich exemplarisch im Zentrum. «Immer wenn es um Gestaltung ging, stellten sich viele Leute einen Brunnen vor, mit einem Rasen und Sitzbänken», erinnert sich Notter. «Dass Dietikon keinen solchen Dorfplatz brauchen kann, war mir von Anfang an klar.» Mit Ueli Zbinden fanden die Dietiker einen Architekten, der ihnen ein Stück städtische Identität in das malträtierte Zentrum einpflanzte. Warum Zbinden und nicht ein anderer? «Bei Zbinden gefiel mir die klare Linie, die handwerkliche Präzision und die Funktionalität», erklärt Notter. «Ich denke, seine Art der Gestaltung passt zu Dietikon: ein wenig nüchtern, etwas rau, aber qualitativ gut gemacht, sodass es 'verhebet'.»

Nach diesem Ausflug in die Architekturkritik neigt sich der Pegelstand in den Biergläsern gefährlich dem Ende zu. Wir sind nicht mehr zum Nachbestellen gekommen, so flüssig und effizient verläuft das Gespräch. Markus Notter ist schliesslich für seine Redegewandtheit bekannt. Doch nach etwas weniger als einer Dreiviertelstunde muss er dann doch wieder los, «ins Büro», wie er sagt.

Der Fotograf und der Journalist gönnen sich hingegen noch einen Ausflug auf die Speisekarte: Regierungsratspräsident Notter empfiehlt den Gyros-Teller oder den Kretasalat, was wir umgehend bestellen. Die Kost sättigt und schmeckt ansprechend, mehr brauchen wir im Moment nicht. Wir treten wieder hinaus auf die 'Zbinden-Plätze', die von echtem Stadtleben erfüllt einem lauen Frühsommerabend entgegensehen. Caspar Schärer

**Ein waschechter Dietiker: Hier wuchs Markus Notter auf, hier war er Stadtpräsident, und hier wohnt er noch heute, als Zürcher Regierungsratspräsident.** Fotos: Dominique Wehrli





