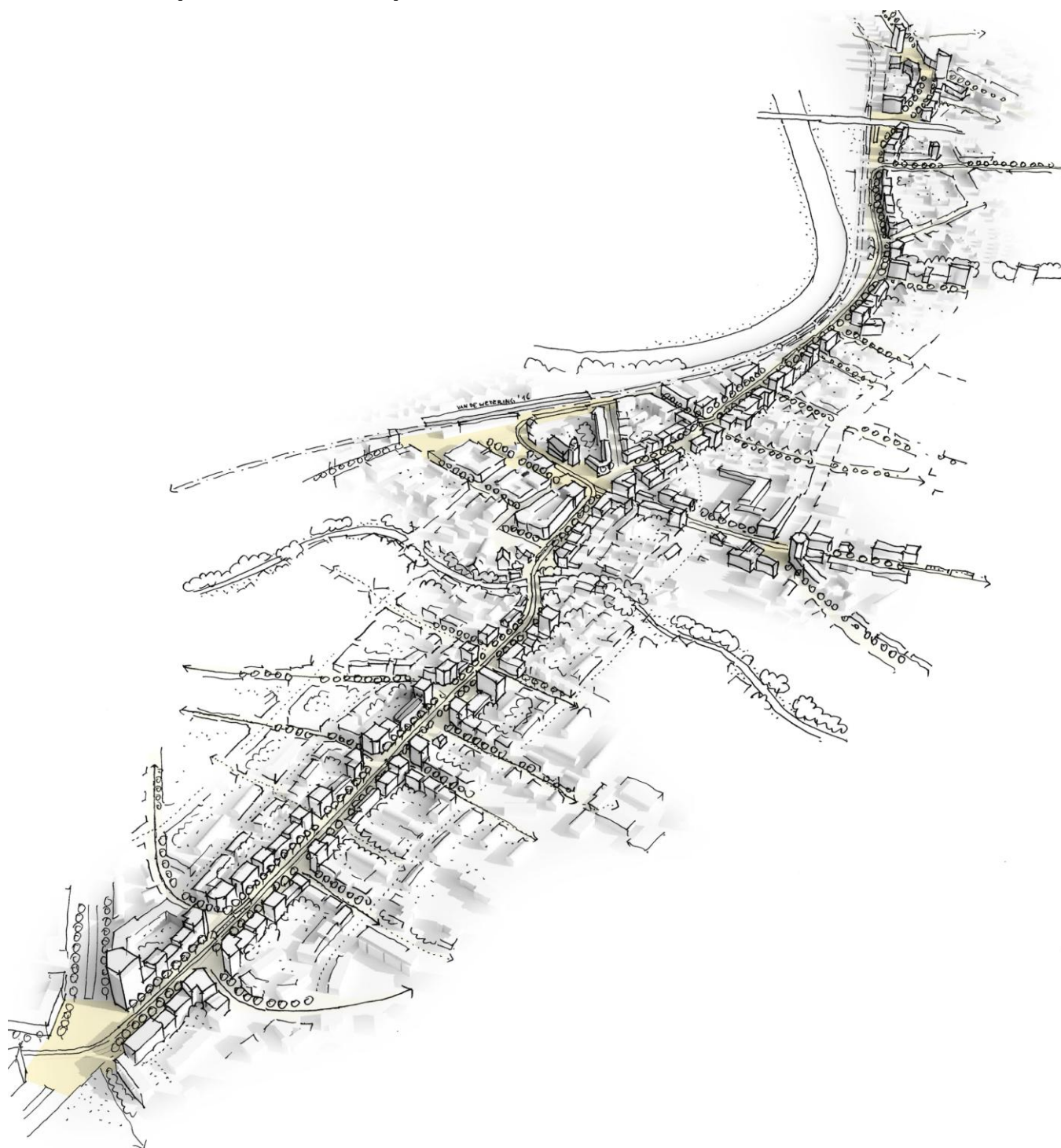


Leitbild Stadtboulevard

Erläuterungsbericht

4. Juli 2016 (rev. 11.11.2025)



Auftraggeber

Stadt Dietikon
Präsidialabteilung, Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon

Severin Lüthy
Jürg Bösch

Begleitkommission, Baukollegium

Esther Tonini (Vorsteherin)
Peter Baumgartner
Roger Brunner
Lorenzo Giuliani
Otto Müller
Markus Schaefer
Jakob Steib
Jürg Bösch

Auftragnehmer

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich
Tel: +41 44 245 46 09
www.wetering.ch
han@wetering.ch

Bearbeitende:

Han van de Wetering
Christoph Stahel

Beratung, Expertise:

Büro Stadtumbau und Stadtentwicklung
Prof. Dr.-Ing. Jürg Sulzer
Vogelsangstrasse 17
8006 Zürich
Tel: +41 79 756 92 20
juerg.sulzer@bluewin.ch

1. Ausgangslage	4
1.1 Stadtwerdung und Innenentwicklung als Chance	4
1.2 Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse.....	5
1.3 Grossräumige, gesamtheitliche Betrachtung	5
2. Stadtanalyse und Handlungsansätze	6
2.1 Transformation zum urbanen Stadtraum.....	6
2.2 Stadtwerdung Quartiere Gjuch und Vorstadt.....	7
2.3 Transformation des Gebiets Glanzenberg	8
2.4 Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums	9
2.5 Entwicklung einer attraktiven Gartenstadt	10
2.6 Stadtentwicklung an Standorten mit hoher ÖV-Erschliessungsqualität	11
2.7 Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse als Rückgrat und Lebensader der Stadt	12
2.8 Gewässerräume als Standortqualität.....	12
2.9 Bestehende und neue städtebauliche Identitätsträger	13
3. Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie	14
3.1 Grundsätze	14
3.2 Aufwertung des Stadtzentrums	15
3.3 Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altberg.....	15
3.4 Transformation des Gebiets Glanzenberg	16
3.5 Aufwertung und Erhalt der grünen Wohnquartiere.....	16
3.6 Akzentuierung Lebensadern und Drehscheiben	17
3.7 Synthesepan	18
4. Leitbild Stadtboulevard	19
4.1 Grundidee: Starke Verdichtung der ersten Bautiefe	19
4.2 Abschnittsbildung.....	20
5. Prinzipien und Leitlinien	21
5.1 Richtkonzept Stadtboulevard	21
5.2 Leitlinien: Strassenraum	22
5.3 Leitlinien Bebauung, allgemein	23
5.4 Abschnitt Grüner Stadtboulevard	24
5.5 Abschnitt Urbaner Stadtboulevard	26
5.6 Abschnitt Zentrumsachse	28
5.7 Abschnitt Limmatkante	32
5.8 Rückwärtig gelegene Quartiere	34
5.9 Parkierung	35
5.10 Energetisch und ökologisch nachhaltiges Bauen	36
6. Planungsverfahren	37
7. Überführung in formelle Planungsinstrumente.....	38
7.1 Kommunale Richtplanung	38
7.2 Nutzungsplanung	38
7.3 Mehrwertausgleich.....	39
7.4 Erhalt und Anpassung Baulinien	40
Anhang.....	43

1. Ausgangslage

1.1 Stadtwerdung und Innenentwicklung als Chance ¹

Die Stadt Dietikon ist Teil des dynamischen Limmattals und bildet mit Schlieren und Urdorf den westlichen Teil des ersten Agglomerationsgürtels von Zürich. Dank der zentralen Lage und guten Erreichbarkeit ist ein Stadtwerdungsprozess im Gange, bei dem der ehemalige Vorort sich zu einem dynamischen Stadtgebiet mit hoher Lebensqualität entwickelt. Die Entwicklung im Bereich Limmattal ist ein typisches Resultat dieses Prozesses. Mit der Realisierung und Inbetriebnahme der Limmattalbahn ist zudem eine verstärkte Innenentwicklungsdynamik zu erwarten, ähnlich wie die Entwicklung des Glattals im Rahmen des Baus der Glattalbahn.



Entwicklung Limmattal: Beispiel für Verdichtung mit urbanem Charakter (Foto: Van de Wetering)



Urbane Verdichtung im Altbergquartier (Foto: Van de Wetering)

Stadtwerdung und Innenentwicklung bedeuten aber auch Änderung, insbesondere in bereits dicht bebauten Stadtgebieten sind viele Leute davon direkt betroffen. Ein sehr sensibler Umgang mit bestehenden Strukturen (räumlich, sozial) und ein langsamer Entwicklungsprozess sind darum unerlässlich. Die bestehende Identität und der gewünschte Charakter der Quartiere stehen im Mittelpunkt.

Gleichzeitig sollen gut funktionierende oder wertvolle Gebiete erhalten bleiben. Demnach ist die Stadtwerdung und Innenentwicklung sorgfältig zu planen und an unattraktiven oder schwierigen Orten zu konzentrieren. Es geht also primär nicht um die Verdichtung, sondern um die Aufwertung der Stadt und Agglomeration. Innenentwicklung ist dann auch als Chance zu betrachten. Die Schaffung von qualitativen Werten zu Gunsten der Bevölkerung (z.B. bessere Versorgung, insbesondere mit erneuerbaren Energien, vielfältig nutzbare sowie ökologisch wertvolle und hitzemindernde Aussenräume, integrierter Lärmschutz, effizientere Erschliessungsstruktur, sehr gute Gestaltung, zeitgemäßer Wohnraum, etc.) steht im Vordergrund.

¹ Siehe auch: Sulzer, Jürg und Desax, Martina, Leitungsgruppe NFP 65 (Hg.): Stadtwerdung der Agglomeration. Die Suche nach einer neuen urbanen Qualität. Scheidegger & Spiess, Zürich, 2015

1.2 Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse

Eine der wichtigsten aber gleichzeitig auch schwierigsten Stadträume ist die Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse. Eine Verdichtung dieses Stadtraums ist als Instrument der Stadtaufwertung zu nutzen. Die Limmattalbahn ist ein idealer Aufwertungs- und Entwicklungskatalysator.

Diese Strassenverbindung in Talrichtung ist seit Jahrhunderten eine wichtige Verkehrsroute und damit Lebensader zwischen den Städten Baden und Zürich. Gewerbebetriebe, Guts- und Gasthöfe sind zur Strasse orientiert und stellen wichtige Orientierungspunkte in der Längsachse dar. Die Siedlungsentwicklung der vergangenen 50 Jahre hat sich jedoch von der Strasse abgewendet und die Strasse zu einem technischen und störenden Verkehrselement degradiert.



Führung der Limmattalbahn in Dietikon (Plan: 10zu8)

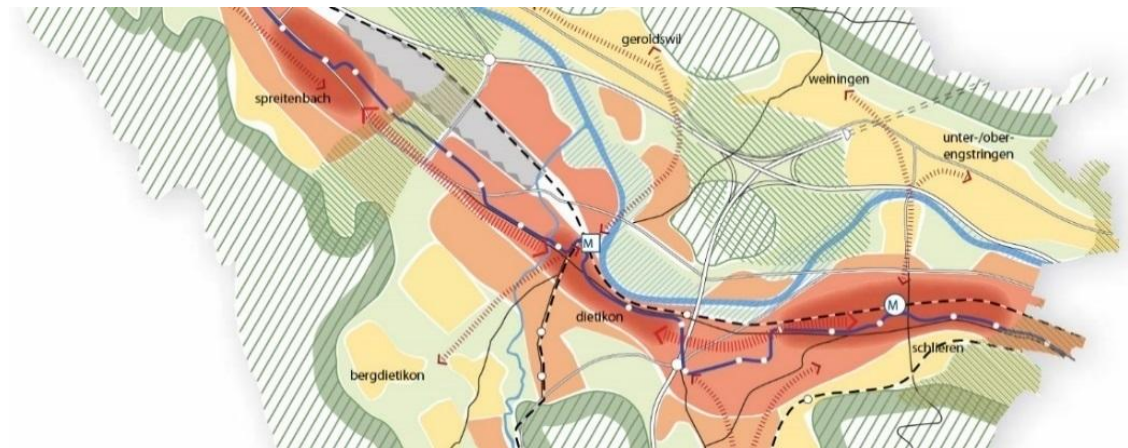
Die Führung der Limmattalbahn über diese Achse ist die Chance, diese langjährige Verbindung und Lebensader als städtebauliches Rückgrat wiederzuerwecken und zu einem ortsbaulichen, wiedererkennbaren Stadtraum auszubauen. Mit der Aufwertung der Achse zum Stadtboulevard und einer Verdichtung der ersten Bautiefe können Synergien zwischen Siedlung und Verkehr (z.B. Sichtlage, potentielle Kunden) besser genutzt und Probleme (z.B. Immissionen, Barrierewirkung) verringert werden.

1.3 Grossräumige, gesamtheitliche Betrachtung

Die Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse hat eine starke räumliche, städtebauliche und verkehrliche Bedeutung für die gesamte Stadt Dietikon. Die städtebauliche Aufwertung und Entwicklung im Bereich der Achse ist darum kein isoliertes, losgelöstes Projekt, sondern wird in diesem Leitbild als integraler Teil der gesamten Stadtentwicklung betrachtet. Aus diesem Grund sind eine breite, grossräumige Stadtanalyse und eine übergeordnete Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie die Basis dieses Leitbilds. Die Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie bildet auch die Ausgangslage für das Hochhauskonzept der Stadt. Beide Planungen sind somit gut aufeinander abgestimmt und eng miteinander verknüpft. Sie unterstützen nicht nur eine kohärente Gesamtentwicklung der Stadt, sondern stärken auch die Interaktionen und Synergien mit anderen Stadtentwicklungsprojekten.

2. Stadtanalyse und Handlungsansätze

2.1 Transformation zum urbanen Stadtraum



Zukunftsbild Limmattal 2030: Starke und urbane Verdichtung in den flachen, zentralen Quartieren von Dietikon (Plan: Agglomerationsprogramm Limmattal, Planpartner / Kanton Zürich)

Der urbane Korridor Zürich-Altstetten – Schlieren – Dietikon und weiter nach Spreitenbach und Baden ist eines der wichtigsten Entwicklungsgebiete des Metropolitanraums Zürich. Auch gemäss den Entwicklungszielen des Kantons soll hier ein wesentlicher Teil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums konzentriert werden, die Stadt Dietikon hat demnach eine wichtige Stadtentwicklungsaufgabe.

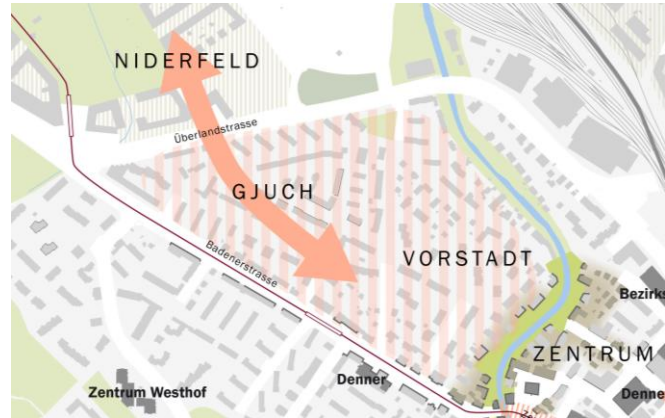
Handlungsansatz:

- Es soll eine Transformation zur Stadt angestrebt werden, mit einem Fokus auf die zentralen, bereits dichten Quartiere. Die Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse bildet dazu das Rückgrat.
- Bei dieser Transformation zur Stadt steht nicht die Objektentwicklung, sondern die räumlich-bauliche Ensemblebildung im Vordergrund.

2.2 Stadtwerdung Quartiere Gjuch und Vorstadt



*Gestaltungsleitbild Niderfeld
(Projekt: Ammann Albers StadtWerke)*



*Übersichtsplan: Quartiere Gjuch und Vorstadt als
Schnittstellen zwischen Niderfeld und Zentrum*

Mit dem grossen Stadtentwicklungsprojekt Niderfeld steigt der Druck auf die Quartiere Gjuch und Vorstadt, als Schnittstellen zwischen Zentrum und Niderfeld. Charakteristisch fürs Niderfeld sind die dichten, urbanen Strukturen. Diese stehen im Gegensatz zum «Agglomerationscharakter» der Quartiere Gjuch und Vorstadt. Es besteht die Gefahr, dass das Niderfeld sich zu einem eigenständigen, losgelösten und isolierten Quartier entwickelt, ohne Synergien mit der bestehenden Stadt.

Die beiden Quartiere Gjuch und Vorstadt werden heute von introvertierten Siedlungen der 60er- und 70er-Jahre geprägt, ohne Bezug zum öffentlichen Raum, mit vielen ungenutzten Restflächen und einer sehr ineffizienten Erschliessung mit grossem Platzbedarf. Wegen der fehlenden Raumbildung und der unvollständigen Strassenstruktur mit vielen Sackgassen ist die Orientierung äusserst schwierig. Die vielen Freiräume können kaum angeeignet werden. Auch sind viele Bauten in die Jahre gekommen, Ersatzneubauten oder grössere Sanierungen stehen bevor. Entsprechend hat das Quartier ein grosses Aufwertungs- und Innenentwicklungspotential.



*Oetwilerstrasse: viele ungenutzte Restflächen,
keine Adressbildung; fehlender Bezug Bebauung –
Strassenraum führt zu Unsicherheitsgefühl
(Bild: Van de Wetering)*



*Gjuchstrasse: Ineffiziente Erschliessung
(Bild: Van de Wetering)*

Heute ist im Zonenplan für dieses Quartier mehrheitlich eine W3-Zone festgelegt (Wohnnutzung, drei Geschosse), allerdings weisen viele Bauten eine höhere Geschosshöhe (vier bis fünf Geschosse) auf. Diese Diskrepanz bremst den Entwicklungs- und Aufwertungsprozess.

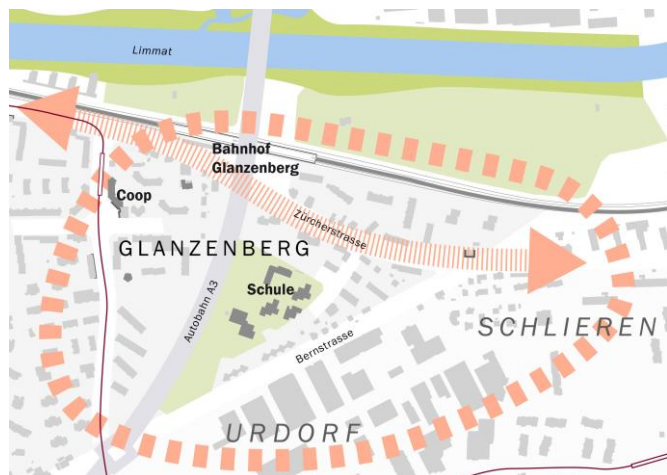
Handlungsansätze:

- Die Quartiere Gjuch und Vorstadt sind als wichtige Innenentwicklungs- und Aufwertungsgebiete zu betrachten. Für eine kohärente Stadtentwicklung sind im Rahmen einer Innenentwicklung auch effizientere und urbanere Strukturen zu suchen, ähnlich wie beim Stadtentwicklungsprojekt Niderfeld. Eine Stadterweiterung dieser Quartiere ist anzustreben.
- Eine Erhöhung der Geschosshöhe soll angestrebt und mit einer besseren Raum- und Ensemblebildung verknüpft werden. Damit kommen die Querverbindungen im Quartier besser zur Geltung, womit der Bezug zwischen Quartier und Badenerstrasse gestärkt wird.
- Mit einer besseren Raum- und Ensemblebildung werden nicht nur die Strassen- und Grünräume aufgewertet, sondern wird auch das Innenentwicklungspotential vergrößert: die bestehenden Verkehrsbaulinien sollen daher in Gestaltungsbaulinien umgewandelt werden.
- Die Dichte soll auf Basis der Freiraumhierarchie differenziert werden. Im Bereich der Badener- und Ueberlandstrasse sind eine markante Kantenbildung und eine höhere Geschosshöhe (evtl. hohe Häuser oder Hochhäuser) denkbar.

2.3 Transformation des Gebiets Glanzenberg



Typische suburbane Quartierstruktur:
Quartierzentrum Brunau mit Hochhaus
(Bild: Van de Wetering)



Übersichtsplan: Grossräumige Transformation des Gebiets
Glanzenberg, Zürcherstrasse als Rückgrat

Das Gebiet Glanzenberg (Quartiere Brunau und Schönenwerd) wird heute stark von Verkehrsinfrastrukturen (Autobahn, Zubringer, Kantonsstrasse, Bahn) tangiert. Die Grossmassstäblichkeit der Verkehrsbauwerke ist dabei wenig kompatibel mit der kleinteiligen suburbanen Siedlungsstruktur. Gleichzeitig ist das Gebiet sehr gut erschlossen und weist eine sehr hohe ÖV-Erschliessungsqualität auf (Bahnhof Glanzenberg, Limmattalbahn).

Handlungsansatz:

- Eine langfristig grossräumige Transformation, Stadtwerdung und Stadtreparatur des Gebiets sind anzustreben. Die Aufwertung der Zürcherstrasse spielt dabei als Rückgrat des Quartiers eine wichtige Rolle.
- Wegen der Lage an der Schnittstelle von drei Gemeinden (Dietikon, Schlieren, Urdorf) und der grossräumigen Bedeutung ist für die Entwicklung des Gebiets eine Kooperation mit dem Kanton zu suchen. Eine zentrale Herausforderung ist die Einbindung von grossmassstäblichen Bauten in einem räumlichen Ensemble.

2.4 Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums

Das Zentrum von Dietikon ist bereits dicht bebaut und wird zwischen Bahnhofplatz und Kirchplatz stark frequentiert. Die vielen kleinteiligen Entwicklungen (Cafés, Kiosks) zeugen von einer starken Dynamik und Lebendigkeit, gleichzeitig fehlen regionale Anziehungspunkte. Das Stadtzentrum hat vor allem eine lokale Versorgungsfunktion mit beschränkter regionaler Ausstrahlung.



Die Kirche ist ein wichtiges lokales Wahrzeichen
(Bild: Van de Wetering)



Übersichtsplan: Erhalt des bestehenden Massstabs, Zentralstrasse – Zürcherstrasse als verbindendes Element, Bremgartnerstrasse als städtebauliche Fortsetzung der öffentlichen Räume im Bereich Bahnhofplatz - Kirchplatz

Die Körnigkeit der Bebauung und die Dimension des öffentlichen Raums haben generell einen angenehmen, menschlichen Massstab und entsprechen einem klassischen Stadtzentrum. Die Kirche bildet ein wichtiges lokales Wahrzeichen. Durch die vielen Kleinbauten ist die Orientierung aber schwierig. Es fehlt eine Grosszügigkeit im öffentlichen Raum, weshalb die Synergien und Interaktionen zwischen den verschiedenen Stadträumen im Zentrum (Kronenareal, Bahnhofplatz, Zentralstrasse, Stadthaus) eher schwach sind. Wegen der trennenden Wirkung der Achse Zentralstrasse – Zürcherstrasse ist auch der Bezug zum südlichen Zentrumsteil (in Richtung Stadthaus) schwach.

Handlungsansätze:

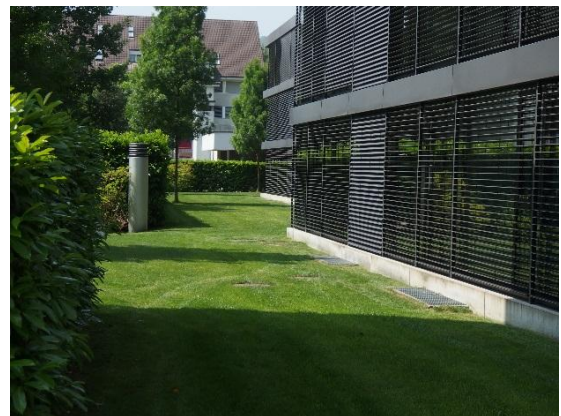
- Der bestehende städtebauliche Massstab mit 5 bis 6 geschossigen Zentrumsbauten soll weiterentwickelt werden.
- Die Kirche soll als wichtiges lokales Wahrzeichen berücksichtigt werden, neue bauliche Entwicklungen sollen die Ausstrahlung nicht beeinträchtigen.
- Die Achse Zentralstrasse – Zürcherstrasse soll als «Saumlinie» und verbindendes Element betrachtet werden, die Bremgartnerstrasse als städtebauliche Fortsetzung des Stadtplatzes.

2.5 Entwicklung einer attraktiven Gartenstadt

Die Quartiere direkt südlich der Badener- und Zürcherstrasse sind attraktive, ruhige Wohnquartiere mit einer mittleren Dichte und einem grünen Charakter. Sie liegen am Hangfuss des Heitersbergs bzw. des Honerets. Ähnlich wie in den Quartieren Gjuch, Vorstadt und Altberg gibt es auch hier durch fehlende Raumbildung (Bauten ohne klare Vorder- und Rückseite) und introvertierten Siedlungen viele nicht nutzbare Restflächen.



Lägerstrasse: dichte Bepflanzung, ruhiger, grüner Charakter; Freiräume werden aber wegen der fehlenden Aneignung kaum genutzt (Bild: Van de Wetering)



Uninteressante suburbane Strukturen: Private Wiesen als nicht nutzbare Restflächen (Bild: Van de Wetering)

Handlungsansatz:

- Trotz guter ÖV-Erschliessungsqualität ist hier, ausser in der ersten Bautiefe entlang der Achse Badener- und Zürcherstrasse, nur eine moderate Verdichtung anzustreben. Der Gartenstadtcharakter soll erhalten bleiben. Der Fokus der Verdichtung liegt hier darum weniger auf einer Erhöhung der Geschosshöhe als auf einer besseren Raumbildung, kompakteren Anordnung der Bauten und effizienteren Erschliessung. Mit einer besseren Raumbildung kommen auch die Quartierverbindungen zur Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse besser zur Geltung. Sie werden zu integralem Bestandteil der Achse, womit der Bezug zwischen Achse und Quartier gestärkt wird.
- Die Transformation von durchgrünt, introvertierten Siedlungsstrukturen zu dichten, attraktiven Gartenstadtquartieren ist eine grosse Herausforderung. Die Möglichkeiten sind mittels vertiefter Studien zur Ensemblebildung im Sinne einer Gartenstadt zu untersuchen.

2.6 Stadtentwicklung an Standorten mit hoher ÖV-Erschliessungsqualität

Der Verkehr gilt als limitierender Faktor der Stadtentwicklung. Das bestehende Strassennetz in Dietikon stösst bereits an Kapazitätsgrenzen. Wichtig ist darum, das Potential des öffentlichen Verkehrs als effizientes und sehr leistungsfähiges Verkehrssystem wesentlich besser zu nutzen.



Der Bahnhof Glanzenberg hat heute wenig Bezug zu den angrenzenden Quartieren, die Frequenzen und hohe Erschliessungsqualität werden kaum genutzt (Bild: Van de Wetering)



Limmattalbahn als Rückgrat der Stadt (Plan: 10zu8)

Handlungsansätze:

- Das Potential der bestehenden Bahnhöfe (heute bereits mit einem dichten Fahrplan) soll mit einer konzentrierten Verdichtung und Nutzungsdurchmischung im Bahnhofsumfeld besser genutzt werden. Die Synergien zwischen Bahnhof und Bahnhofsumfeld sollen dabei besser zur Geltung kommen. So schaffen die Fussgängerfrequenzen gute Voraussetzungen für Publikumsnutzungen im Erdgeschoss, was zur Belebung der öffentlichen Räume beiträgt.
- Der Bahnhof Glanzenberg soll besser am Umfeld angebunden werden. Der Bahnhofplatz soll im Stadtraum der Zürcherstrasse eingebunden und durch ein feinmaschiges Fusswegnetz mit den angrenzenden Quartieren vernetzt werden.
- Die Limmattalbahn ist als Rückgrat der Stadt zu betrachten, wichtig ist darum eine starke Verdichtung des Korridors Limmattalbahn und die Aufwertung der Achse Badener-, Zentral- und Zürcherstrasse zur attraktiven Lebensader und zum dichten urbanen Stadtraum.
- Eine leichte Akzentuierung der Bahnhöfe und Haltestellen stärkt dessen Auffindbarkeit, je nach Situation sind, in Kombination mit Zentrumsnutzungen, spezielle bauliche Akzente oder Hochhäuser denkbar.

2.7 Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse als Rückgrat und Lebensader der Stadt

Mit der Entwicklung Niederfeld am westlichen Stadtrand und mit der langfristigen Transformation des Gebiets Glanzenberg im Osten wird die Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse als Verbindungsachse immer wichtiger. Die Limmattalbahn stärkt die Rolle dieser Achse als Lebensader und Rückgrat der Stadt. Heute hat die Achse jedoch einen sehr verkehrsorientierten Charakter, ohne Bezug zur Umgebung und ohne städtebauliche Qualität. Die Querbarkeit der Achse ist ausserdem sehr schwierig. Die Trennwirkung ist entsprechend gross und verhindert eine gesamtheitliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere.



Zürcherstrasse: eine wichtige Innerortsstrasse, jedoch ohne Bezug zur Umgebung (Bild: SPA Dietikon)



Die Badenerstrasse ist heute kein einladender Ort, die Bebauung wendet sich ab von der Strasse (Bild: SPA Dietikon)

Handlungsansätze:

- Die Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse soll zu einem attraktiven Stadtboulevard umgestaltet werden. Es braucht insbesondere überbreite Gehbereiche und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Die Querbarkeit muss verbessert werden.
- Zusammen mit einer Nutzungsverdichtung und städtebaulichen Auszeichnung soll die Achse zu einem wichtigen Identitätsträger der Stadt werden.

2.8 Gewässerräume als Standortqualität

Die beiden Gewässerräume der Limmat und Reppisch sind wichtige Landschaftsräume und tangieren die Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse. Innerhalb der Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse sind die Gewässerräume aber kaum wahrnehmbar. Die räumlichen Qualitäten (grosszügige Freiräume mit besonderer Sicht- und Aussichtssituation) kommen nicht zur Geltung. Auch der kleine Gewässerraum des Schäflibachs hat als Quartiergrünraum kaum Bezug zur Achse.

Handlungsansätze:

- Der Gewässerraum Reppisch ist als besonderer Landschaftsraum und historischer Siedlungsraum zu respektieren. Die Massstäblichkeit des Stadtraums entlang der Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse ist hier an der Struktur des Reppischraums anzupassen. Der Schäflibach soll ab der Achse als besonderer Grünraum erkennbar sein.
- Die Stadtkante zur Limmat als besonderer und offener Raum soll mit einer markanten Bebauung städtebaulich ausgezeichnet werden.

2.9 Bestehende und neue städtebauliche Identitätsträger

Dietikon besitzt einen alten Dorfkern, die historischen Strukturen haben wegen vielen grossräumigen Änderungen (Bahnlinie, neue Führung Kantonsstrasse usw.) heute jedoch wenig Kraft, zum Teil ist der Umgang mit alter Bausubstanz auch nicht sehr respektvoll. Es fehlen historische, aber auch moderne städtebauliche Identitätsträger und Orientierungspunkte. Die Orientierung ist schwierig, die Quartieridentität schwach. Es gibt wenige identitätsstiftende Quartiertreffpunkte.



Badenerstrasse: interessanter Sichtbezug zur Kirche
(Bild:SPA Dietikon)



Luftbild von 1951: Die Strassenführung der Kantonsstrasse wurde stark geändert, historische Strukturen sind zum Teil schwierig lesbar (Bild: Swisstopo)

Handlungsansätze:

- Mit einem starken, kohärenten Freiraumgerüst sollen die historischen Strukturen gestärkt werden; die Reppisch soll als Träger des alten Dorfes besser erkennbar werden, besondere Sichtbezüge sollen gesichert oder gestärkt werden, historische Bauten sollen im übergeordneten Freiraumgerüst eingebettet werden.
- Insbesondere in den dichten, zentralen Quartieren können an strategischen Stellen neue bauliche Akzente als Orientierungspunkte und Identitätsträger, eingebettet im übergeordneten Freiraumgerüst, geschaffen werden.
- Die Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse soll mit der Aufwertung und Verdichtung zu einem neuen, durchgehenden Identitätsträger der gesamten Stadt entwickelt werden.

3. Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie

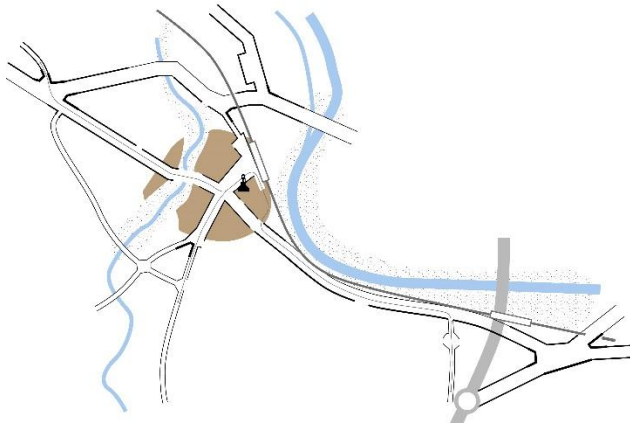
3.1 Grundsätze

Auf übergeordneter Ebene gilt Dichte und somit auch Verdichtung als ein wichtiger Beitrag zur Konkurrenzfähigkeit und Innovationskraft einer Stadt. Zudem ist Verdichtung ein zentraler Grundsatz der nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit einer hohen Dichte werden Ressourcen (z.B. dank weniger Landverbrauch) gespart, wegen den kürzeren Distanzen nimmt der Verkehr pro Person ab und wird das Mobilitätsverhalten nachhaltiger (stärkere Rolle des «Umweltverbundes»). Beim Thema Verdichtung steht auch die Nutzung von bestehender Infrastruktur (Schulen, Strassen) und die intensivere oder mehrfache Nutzung von Infrastruktur im Vordergrund, Kosten für neue Infrastrukturen können gesenkt werden. Verdichtung gilt darum auch als kosteneffizientes Stadtentwicklungsmodell.

Auf Quartierebene soll Verdichtung jedoch nicht als Selbstzweck betrachtet werden. Wie im ersten Kapitel bereits erwähnt, bedeutet Verdichtung immer eine Änderung (sozial, räumlich), entsprechend bescheiden ist die Akzeptanz für Verdichtung. Darum ist einerseits eine sehr grosse Sensibilität gefragt, andererseits soll man sich bezüglich Verdichtung auf schwierige, aber strategisch wichtige Orte fokussieren. Schöne und gut funktionierende Quartiere sollen nicht verdichtet oder geändert werden. Verdichtung soll also als Instrument der Stadtaufwertung und Quartiererneuerung betrachtet werden und einen Beitrag zur Lebensqualität und Attraktivität der Wohnumgebung liefern. Nicht die Nachteile, sondern die Vorteile sollen im Vordergrund stehen.

Mit der folgenden Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie wird auf Basis der Analyse und Handlungsansätzen diese qualitative Verdichtung für Dietikon aufgezeigt. Nicht die Frage «Wie viel Verdichtung wollen wir?» sondern «Was für Quartiere und Stadträume wollen wir?» ist zentral. Insbesondere die Unterscheidung zwischen «urbane Quartiere» (im Rahmen einer Stadtwerdung) und «grünen Quartieren» (auch zum Erhalt eines vielfältigen Wohnangebots innerhalb der Stadt) ist wichtig. Mit dieser Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie wird auch die Rolle der Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse geklärt.

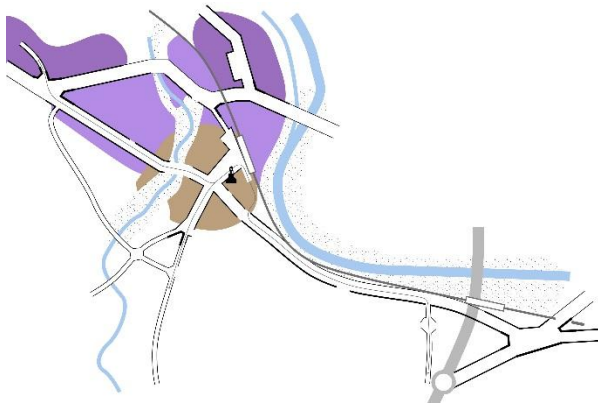
3.2 Aufwertung des Stadtzentrums



*Stadtzentrum:
Verdichtung im Kontext*

Im Stadtzentrum, zwischen Bahnhof und Hauptstrasse, hat die Klärung der Freiraumstruktur Priorität. Es geht insbesondere um eine klarere städtebauliche Auszeichnung der Plätze und den Strassenräumen und eine bessere Vernetzung der verschiedenen Freiräume. Die historische Struktur entlang der Reppisch bleibt erhalten bzw. wird aufgewertet sowie räumlich besser im Zentrum eingebunden. Das Zentrum weist heute schon eine hohe Dichte auf. Die bestehende Massstäblichkeit, Teils mit Blockrandstrukturen, passt gut zur Zentrumsfunktion. Die Verdichtung fokussiert sich also auf die Klärung der Freiräume und fügt sich bestehenden städtebaulichen Strukturen. Die Kirche ist als wichtigstes Wahrzeichen im Zentrum gut erkennbar.

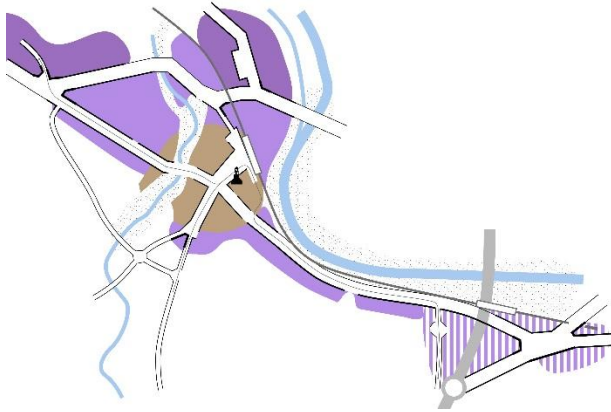
3.3 Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altberg



*Gjuch, Vorstadt und Altberg:
Stadtwerdung zwischen Zentrum und
neuen grossen Stadtentwicklungs-
projekten.*

Für die Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altberg wird in Zusammenhang mit den Stadtentwicklungsprojekten Niederfeld und Limmatfeld ein Stadtwerdungsprozess angestrebt. Neben einer höheren Dichte bedeutet dies auch eine bessere Aneignung der Freiflächen (klare Vor- und Rückseite), einen besseren Bezug zwischen Bebauung und Strasse (Schaffung von Adressen, besseres Sicherheitsgefühl wegen der besseren Sichtbarkeit von Wohnungen), eine bessere Orientierung (Einbindung der Querstrassen im städtebaulichen Ensemble, Durchbindung von Quartierstrassen) und effizientere Erschliessungssysteme (keine Sackgassen oder indirekte Zufahrten, direkter Zugang ab Strasse usw.).

3.4 Transformation des Gebiets Glanzenberg



Glanzenberg:
langfristige Transformation

Neben diesen zwei Quartieren geht es langfristig auch um die grossräumige Verdichtung und Transformation des Gebiets Glanzenberg im Osten der Stadt, an der Grenze zu Schlieren und Urdorf. Die sehr gute ÖV-Erschliessung wird genutzt (S-Bahnhaltestelle Glanzenberg und Limmattalbahn). Auch lassen dichtere, urbanere Strukturen sich besser mit den grossmassstäblichen Verkehrsinfrastrukturbauten (Autobahn mit Anschluss, Bernstrasse, Bahn) kombinieren. Grosses Potential bieten auch die Quartiere (z.B. Luberzen) und Einrichtungen (z.B. Limmattalspital) in den angrenzenden Gemeinden. Durch starke Verdichtung und Transformation werden Synergien besser genutzt.

3.5 Aufwertung und Erhalt der grünen Wohnquartiere

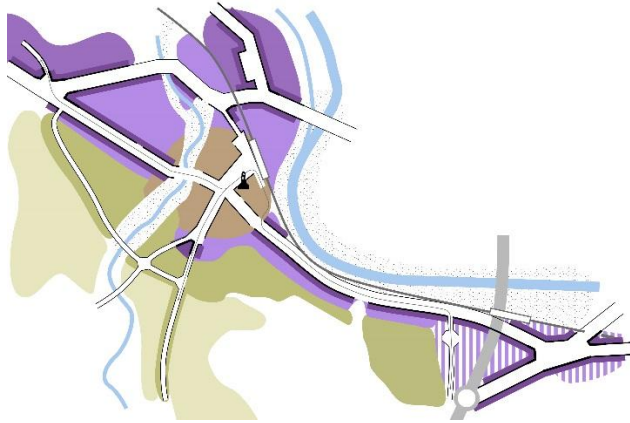


Grüne Wohnquartiere am Hang und
Hangfuss

Eine Qualität von Dietikon ist die Vielseitigkeit der Wohnumgebungen. Die Quartiere am Hangfuss, direkt südlich der Achse Badenerstrasse – Zürcherstrasse, werden als grüne Gartenstadtquartiere weiterentwickelt. Eine moderate Verdichtung und der Erhalt des ruhigen, grünen Charakters stehen im Vordergrund.

In den grünen Wohnquartieren am Hang, abseits der wichtigen Entwicklungsachsen, wird kaum verdichtet. Hier hat das Pflegen und Bewahren der Gartenstadtqualitäten Priorität. Nur entlang der Bremgartnerstrasse ist eine moderate Verdichtung vorgesehen, damit der Strassenraum als Stadtraum und attraktive Lebensader der Quartiere aufgewertet werden kann.

3.6 Akzentuierung Lebensadern und Drehscheiben

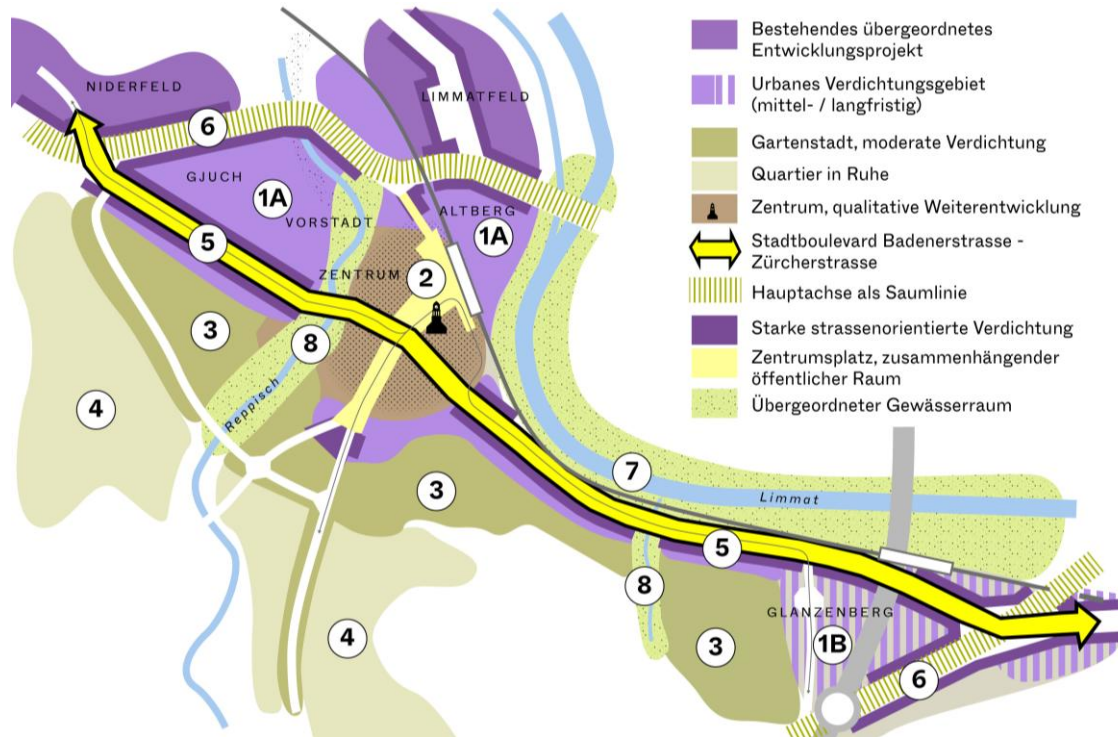


*Dichte urbane Lebensadern und
Drehscheiben*

Ein wichtiges Thema bei der Innenentwicklung ist die Abstimmung zwischen Städtebau und Verkehr. Ein Grundsatz ist deshalb die Stärkung der wichtigen Verkehrsachsen und Knoten und deren Transformation zu attraktiven Lebensadern und Drehscheiben. Insbesondere im Bereich der Achse Badenerstrasse – Zentralstrasse – Zürcherstrasse, entlang der Limmattalbahn, ist darum eine starke Verdichtung und Nutzungsdurchmischung vorgesehen. Damit werden Investitionen in diesem wichtigen, aber schwierigen Stadtraum gefördert. Mit der konzentrierten Verdichtung und Durchmischung wird auch die Wichtigkeit dieser Stadträume städtebaulich betont. Ausserdem kann mit einer starken Verdichtung und Durchmischung in unmittelbarer Nähe eines leistungsfähigen ÖV-Systems und direkt mit einer Verkehrsader verknüpft das Verkehrswachstum reduziert, die Reisewege gekürzt und ein nachhaltiges und platzsparendes Verkehrsverhalten unterstützt werden.

3.7 Synthesepan

Die folgende Darstellung fasst die verschiedenen Themen zu einem Synthesepan «Aufwertungs- und Innenentwicklungsstrategie» zusammen.



1A: Stadtwerdung der Quartiere Gjuch, Vorstadt und Altberg

1B: Langfristige Transformation des Gebiets Glanzenberg

2: Qualitative Weiterentwicklung des Zentrums, Erhalt des bestehenden Massstabs, Schaffung eines grosszügigen, zusammenhängenden Zentrumsplatzes, Stärkung des Bezugs zum Verwaltungszentrum im Bereich des Knotens Oberdorfstrasse – Bremgartnerstrasse

3: Entwicklung zur Gartenstadt, moderate Verdichtung

4: Quartiere in Ruhe: Pflegen und bewahren, Erhalt der bestehenden Struktur

5: Aufwertung der Achse Badener-, Zentral-, Zürcherstrasse zum urbanen Rückgrat und Lebensader

6: Saum- statt Trennlinien: Transformation der Ueberland- und Bernstrasse zu Innerortsstrassen

7: Auszeichnung der Stadtkante zur Limmat, Stärkung des räumlichen Bezugs zwischen Quartier und Limmat

8: Aufwertung der Reppisch und des Schäflibachs zur attraktiven inneren Landschaft, Berücksichtigung der historischen Strukturen

4. Leitbild Stadtboulevard

4.1 Grundidee: Starke Verdichtung der ersten Bautiefe

Der Stadtboulevard ist der wichtigste Stadtraum der Stadt Dietikon und hat eine zentrale Bedeutung als Lebensader und Rückgrat der Stadt. Mit der Limmattalbahn wird diese Bedeutung nochmals gestärkt.

Die städtebauliche Grundidee des Stadtboulevards ist eine starke Verdichtung der ersten Bautiefe. Mit dieser starken Verdichtung wird erstens die Wichtigkeit des Stadtraumes betont. Die räumliche Fassung mit hohen Bauten betont die Rolle als übergeordnete Stadtachse.

Zweitens werden Investitionen in diesem schwierigen, aber wichtigen Raum gefördert. Damit die Achse zum attraktiven Stadtraum wird, ist insbesondere die erste Bautiefe als meist belasteter Bereich (Verkehrsimmissionen, spezielle Anforderungen Erschliessung usw.) und meist frequentierter Ort (gute Sichtlage, Visitenkarte der Stadt, Gesicht des Quartiers) entscheidend: hier sind Investitionen gefragt.

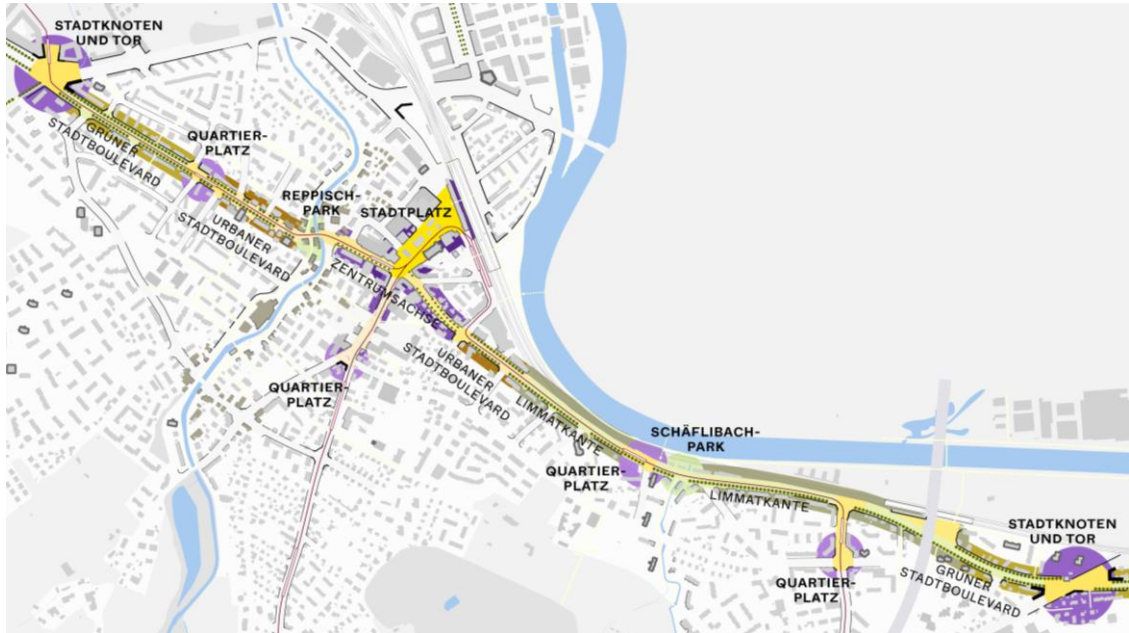
Drittens ist die starke Verdichtung der ersten Bautiefe ein ökonomisches Mittel zum langfristigen Erhalt der Kleinteiligkeit und zur Stärkung der Vielfalt, als wichtiges Merkmal der urbanen Qualität. Eine entsprechende parzellenübergreifende Gesamtplanung (Gestaltungsplan) erlaubt den einzelnen Grundeigentümern, eine optimale, zeitlich unabhängige und eigenständige Bebauung ihrer jeweiligen Parzelle. Mit der laufenden Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung soll die Bebauung unter Einhaltung gewisser Anforderungen auch ohne Gestaltungsplan möglich werden. Die bestehende kleinteilige Parzellenstruktur bildet so eine bemerkenswerte Ausgangslage für die Schaffung einer urbanen Qualität.

Schliesslich ist der Stadtboulevard wegen seiner übergeordneten kantonalen Verkehrsfunktion bereits heute ein sehr breiter Stadtraum (rund 30 m ausserhalb des Zentrums). Mit hohen Bauten wird auf die Massstäblichkeit des Strassenraumes reagiert.



Referenzbeispiel Mechelse Steenweg, Antwerpen: Hohe Dichte der ersten Bautiefe (Bild: Bing)

4.2 Abschnittsbildung



Abschnitte und besondere Orte

Der Stadtboulevard ist zwar ein durchgehender Raum, gliedert sich aufgrund von spezifischen Quartier- und Freiraumstrukturen in unterschiedliche Teilbereiche. Es lassen sich vier Abschnitte unterscheiden:

- Abschnitt «Grüner Stadtboulevard»: Periphere, beidseitig bebaute Abschnitte im Bereich der Wohnquartiere
- Abschnitt «Urbaner Stadtboulevard»: Zentrale, beidseitig bebaute, zentrumsnahe Abschnitte
- Abschnitt «Zentrumsachse»: Zentrumsbereich Zentralstrasse – Zürcherstrasse, Querverbindung Bremgartnerstrasse in der Verlängerung des Stadtraumes Bahnhofplatz - Kirchplatz
- Abschnitt «Limmatkante»: Einseitig bebauter Abschnitt im Bereich der Limmat

Mit dieser Abschnittsbildung wird die übergeordnete Einbettung der Achse in der Stadtstruktur gesichert. Je nach Abschnitt sind die weiteren Bautiefen auch integraler Bestandteil des Stadtboulevards. Neben den Abschnitten werden auch besondere Orte definiert:

- Stadtknoten und Stadttor: Wichtige übergeordnete Drehscheiben, Eingangstore zur Stadt, Anfang und Abschluss des Stadtboulevards
- Stadtplatz: Im Bereich der Bremgartnerstrasse ist der Stadtboulevard räumlich Teil des zentralen Stadtplatzes
- Quartierplätze: Kleine Zentren als lokale Treffpunkte, oft mit einer wichtigen ÖV-Haltestelle (Haltestelle Limmattalbahn) verknüpft
- Querungsstellen historischer Dorfkern bzw. Gewässerräume Reppisch und Schäfli bach als Unterbruch des Stadtboulevards

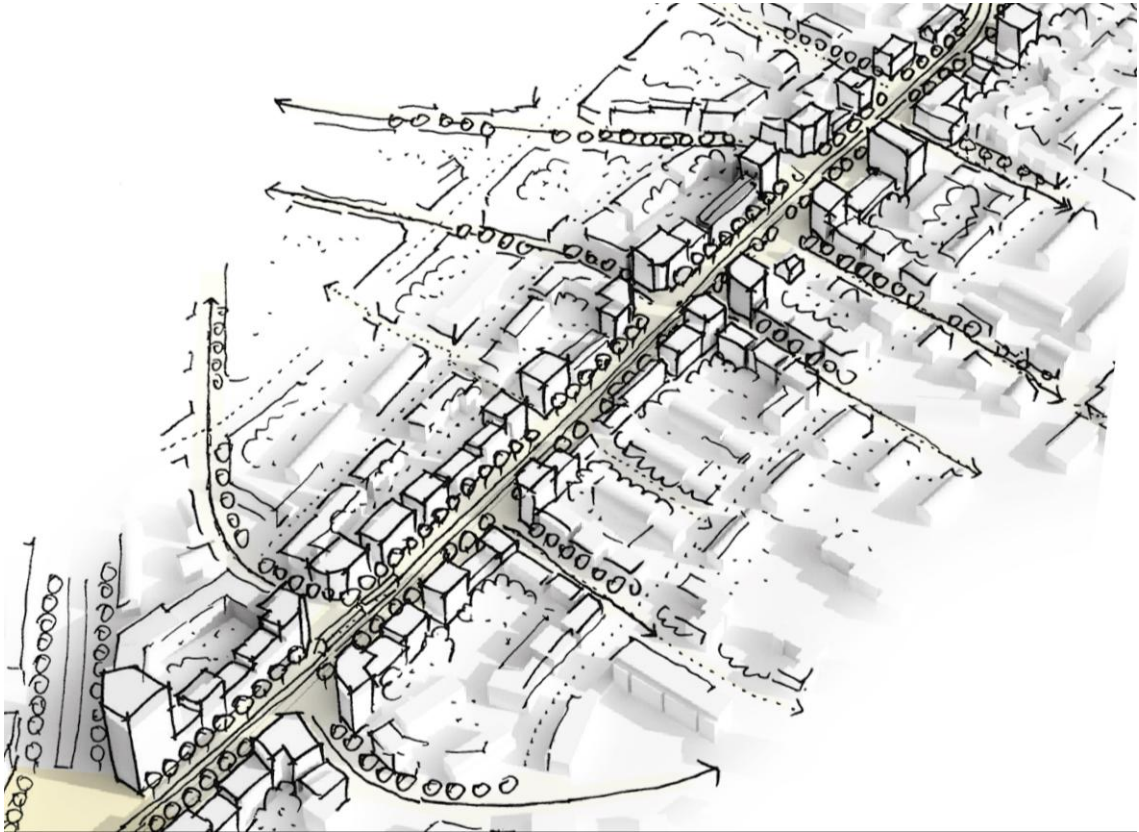
5. Prinzipien und Leitlinien

5.1 Richtkonzept Stadtboulevard



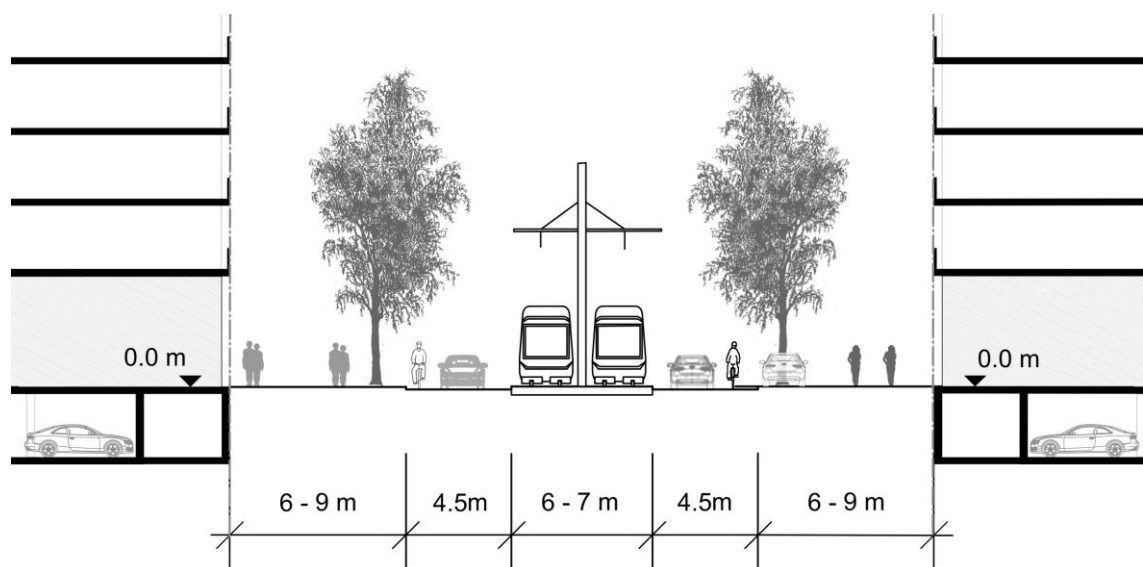
Richtkonzept Stadtboulevard (Plan A3 mit Legende im Anhang)

Das Richtkonzept zeigt, wie der Stadtraum Stadtboulevard im Rahmen eines Innenentwicklungsprozesses aussehen könnte. Der Plan zeigt keine konkreten Projekte, sondern beschreibt beispielhaft die Möglichkeiten für neue Entwicklungen im Bereich des Stadtboulevards. Mit dem Richtkonzept werden die städtebauliche Machbarkeit und räumlichen Auswirkungen der starken Verdichtung entlang des Stadtboulevards geprüft. Ersichtlich ist auch das Zusammenspiel zwischen Bebauung, Verkehr und Freiraum. Auch der Einbezug der rückwärtig gelegenen Quartiere ist aufgezeigt. Auf Basis des Richtkonzeptes werden die Prinzipien und Leitlinien definiert.



Stadtboulevard als Lebensader und Rückgrat der Stadt

5.2 Leitlinien: Strassenraum

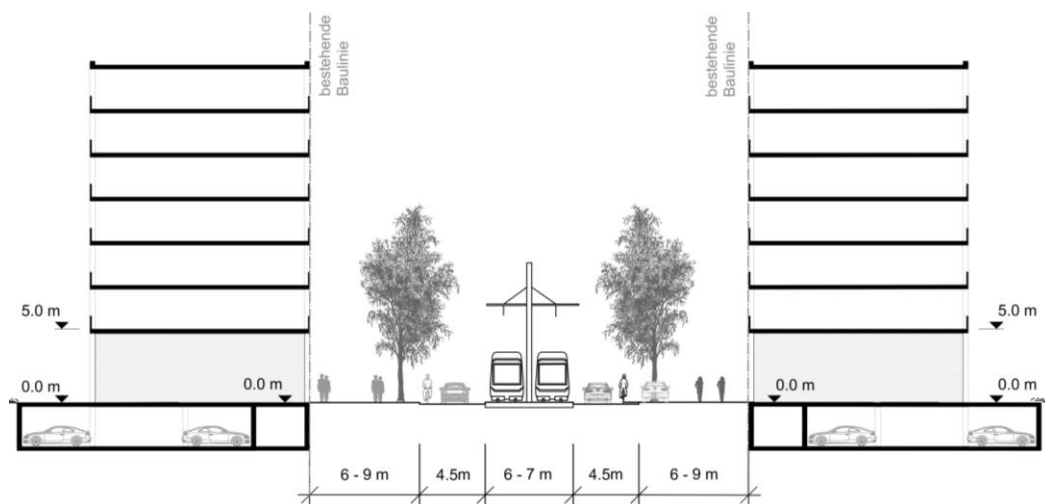


Regelquerschnitt Verkehrs- und Strassenraum: möglichst breite Gehbereiche

Die Gestaltung des Strassenraumes basiert zu einem grossen Teil auf dem Projekt der Limmattalbahn. Die Interaktion zwischen Bebauung und Strasse, die Rolle als wichtigste Lebensader der Stadt und der gewünschte Charakter als Stadtboulevard stellen jedoch auch spezielle Anforderungen an die Strassenraumgestaltung.

Der Stadtboulevard ist Lebensader der Stadt. Fussgänger spielen dabei eine wichtige Rolle. Es sind entsprechend überbreite Gehbereiche (4 bis 9 m) vorgesehen. Teil der Gehbereiche ist eine Baumallee. Vereinzelt gibt es Längsparkplätze, als Filter zwischen Verkehrsstrom und Gehbereich und zur Förderung von Synergien zwischen EG-Nutzung und Verkehrsstrom. In den beidseitig bebauten Abschnitten gibt es eine hohe Dichte an sicheren, attraktiven Querungsstellen.

5.3 Leitlinien Bebauung, allgemein



Regelquerschnitt: Raumbildung

Die Bauten entlang des Stadtboulevards sind immer an der Gestaltungsbaulinie angeordnet, der Gesamttraum und die Ensemblewirkung stehen im Vordergrund. Auch in Zwischenphasen gibt es so immer einen kohärenten Stadtraum. Über die Gestaltungsbaulinie vorspringende Gebäudeteile wie Balkone oder Erker sind als strukturierende Stadtraumgestaltungs-elemente aber denkbar.

Die erste Bautiefe ist eine Mischzone (min. 50 % Wohnanteil), die Publikums-, Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen sind in den unteren Geschossen angeordnet. Das Erdgeschoss ist, unabhängig von der Nutzung, offen gestaltet. In den oberen Geschossen ist die Fassadengestaltung ebenfalls offen. Die Gebäudeeingänge befinden sich auf dem Niveau des Gehbereichs. Es gibt somit keine Höhenversätze (Treppen, Rampen usw.) im Strassenraum. Im Sinne von Objektschutzmassnahmen gegen Oberflächenabfluss kann die Oberkante Boden des Erdgeschosses gegenüber dem Gehbereich auch ein leicht höheres Niveau (bspw. +25 cm) aufweisen, solange der Höhenversatz innerhalb des Gebäudes stattfindet. Die Oberkante des Erdgeschosses liegt auf 5 m ab Niveau des Gehbereichs. Mit diesem überhöhten Erdgeschoss wird einerseits die Nutzungsflexibilität gewährleistet, andererseits sind die Lichtverhältnisse besser. Die Höhe von 5 m korrespondiert gleichzeitig mit bestehenden Strukturen in Dietikon, wodurch Kontraste oder räumliche Konflikte minimiert werden können.

Wichtig ist auch die Erkennbarkeit der Gebäudeeinheiten. Die parzellenorientierte Entwicklung ist Teil der Identität des Stadtraumes. Es gibt darum keine Grossstrukturen. Es sind zwar längere Gebäudefronten möglich, die maximale Länge eines Gebäudeabschnittes beträgt 40 Meter.

5.4 Abschnitt Grüner Stadtboulevard

Der Abschnittstyp «grüner Stadtboulevard» betrifft die peripheren Bereiche des Stadtboulevards. Dies sind der Abschnitt der Badenerstrasse zwischen der Einmündung der Steinmürlistrasse und die Haltestelle «Oetwilerstrasse» der Limmattalbahn und der Abschnitt der Zürcherstrasse zwischen Bahnhof Glanzenberg und den Knoten Schönenwerd. Diese Strassenräume weisen heute bereits einen breiten Querschnitt von rund 30 m auf. In diese Abschnitte werden die bestehenden Baulinien berücksichtigt.

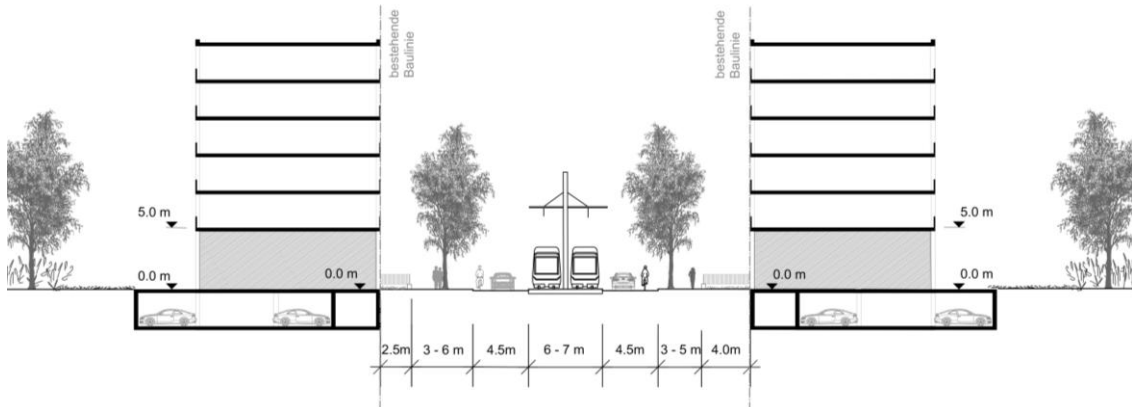
Die Abschnitte bilden die Adressen der rückwärtig gelegenen Wohnquartiere, es gibt einen kombinierten grünen und urbanen Charakter.



Grüner Stadtboulevard: Badenerstrasse zwischen Einmündung Steinmürlistrasse und LTB-Haltestelle «Oetwilerstrasse»



Grüner Stadtboulevard: Zürcherstrasse zwischen Bahnhof Glanzenberg und Knoten Schönenwerd



Querschnitt grüner Stadtboulevard, Bereich Badenerstrasse: Grundgebundenes Wohnen im EG, Vorgarten mit Einfriedung als räumliches Filter zum Gehbereich

In den Abschnitten des Typs «Grüner Stadtboulevard» gibt es 6 Vollgeschosse. Im Erdgeschoss befinden sich Wohnungen, bei Gewerbe- oder Publikumsnutzungen im Erdgeschoss ist ein zusätzliches Vollgeschoss möglich.

An den Strassenecken gibt es immer Publikumsnutzungen im Erdgeschoss. Bei der Erstellung einer Nachbarschaftsgarage ist ein zusätzliches Vollgeschoss möglich (8 Geschosse). Mit dieser zusätzlichen Höhe an den Strassenecken werden die Zugänge zu den rückwärtig gelegenen Quartieren akzentuiert.

Die Anzahl Geschosse ist also an verschiedene Bedingungen verknüpft, womit die Entstehung eines vielseitigen, abwechslungsreichen Strassenbildes unterstützt wird.

In diesem Abschnitt gilt Nutzungsneutralität im Erdgeschoss. Sowohl Wohnen als auch Gewerbe-, Publikums- oder Dienstleistungsnutzungen sind möglich. Bei Wohnnutzungen im Erdgeschoss gibt es einen grünen Vorgarten mit einer niedrigen Einfriedung (max. 1,2 m). Dieser Vorgarten ist Repräsentationsraum, Eingangsbereich und räumlicher Filter zwischen Gehbereich und Erdgeschosswohnung.



Referenzbeispiel Kornhausstrasse, Zürich: stark durchgrüner Boulevard mit urbanem Charakter; klare Adressbildung, Vielseitigkeit, Raumbildung (Bild: Google)



Referenzbeispiel Fellenbergstrasse, Zürich: Wohnen auf Stadtebene entlang einer stark frequentierten Hauptstrasse (Foto: Van de Wetering)

5.5 Abschnitt Urbaner Stadtboulevard

Der Abschnittstyp «urbaner Stadtboulevard» betrifft die zentraleren Bereiche des Stadtboulevards. Der Abschnitt der Badenerstrasse zwischen der Einmündung der Haltestelle «Oetwilerstrasse» der Limmattalbahn und der historischen Bebauung im Bereich der Reppisch, sowie der Abschnitt der Zürcherstrasse zwischen Post- und Asylstrasse. Auch diese Strassenräume weisen heute bereits einen breiten Querschnitt von rund 30 m auf. In diesen Abschnitten werden die bestehenden Baulinien berücksichtigt.

Die Abschnitte sind als Zufahrt zum Zentrum erkennbar, es gibt einen urbanen, städtischen Charakter als Adresse der rückwärtig gelegenen Stadtquartiere.

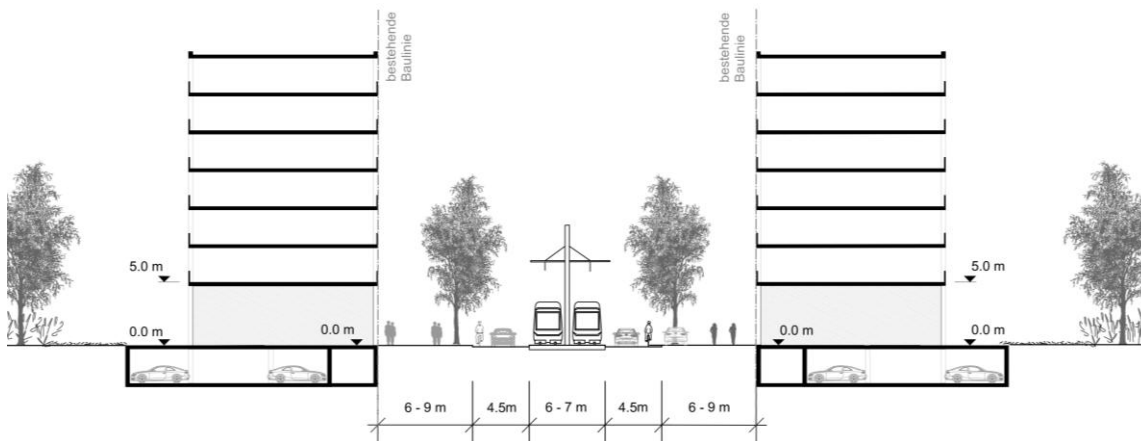


Urbaner Stadtboulevard: Badenerstrasse zwischen LTB-Haltestelle «Oetwilerstrasse» und Reppisch



Urbaner Stadtboulevard: Zürcherstrasse zwischen Post- und Asylstrasse

Im Abschnitt «Urbaner Stadtboulevard» gibt es 7 Vollgeschosse. Im Erdgeschoss befinden sich Gewerbe-, Publikums- oder Dienstleistungsnutzungen. Alternativ soll auch Atelierwohnen möglich sein (6 Geschosse). An den Strassenecken ist bei der Erstellung einer Nachbarschaftsgarage ein zusätzliches Vollgeschoss möglich (8 Geschosse). Mit dieser zusätzlichen Höhe an den Strassenecken werden die Zugänge zu den rückwärtig gelegenen Quartieren akzentuiert.



Querschnitt urbaner Stadtboulevard, Bereich Badenerstrasse: Publikumsnutzungen im EG, einheitliche Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade

Die privaten Vorzonen sind als Teil des Strassenraumes gestaltet (Gestaltung von Fassade zu Fassade), so entsteht ein direkter Bezug zwischen Gehbereich und Erdgeschossnutzung.



Referenzbeispiel Avenue Léopold Robert, La Chaux-de-Fonds: Fassung des Stadtraums, klare Anordnung an der Baulinie, breite Gehbereiche
(Foto: Van de Wetering)



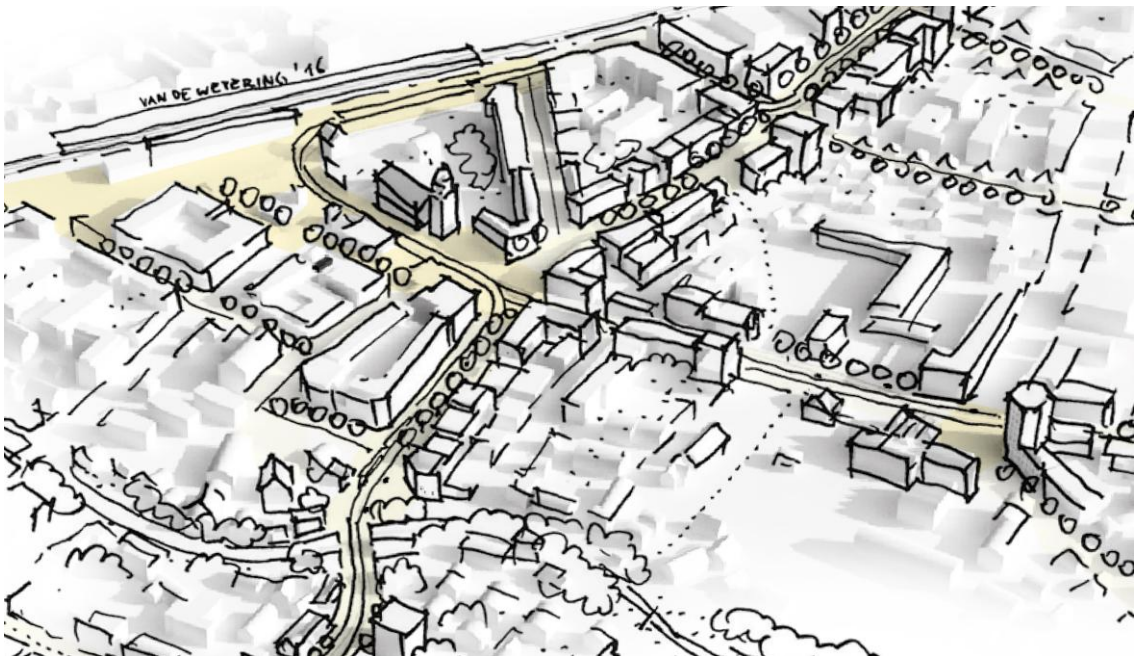
Referenzbeispiel Talackerstrasse, Zürich: Akzentuierung einer Strassenecke, durch Anordnung an der Baulinie bleibt der Stadtraum kohärent
(Foto: Van de Wetering)

5.6 Abschnitt Zentrumsachse

Der Abschnittstyp «Zentrumsachse» betrifft den Abschnitt Zentralstrasse und Zürcherstrasse im Zentrumsbereich (zwischen Reppisch und Poststrasse). Dieser Strassenraum ist mit rund 24 m wesentlich schmaler als die Abschnitte des grünen und urbanen Stadtboulevards. In diesem Abschnitt werden die bestehenden Baulinien berücksichtigt.



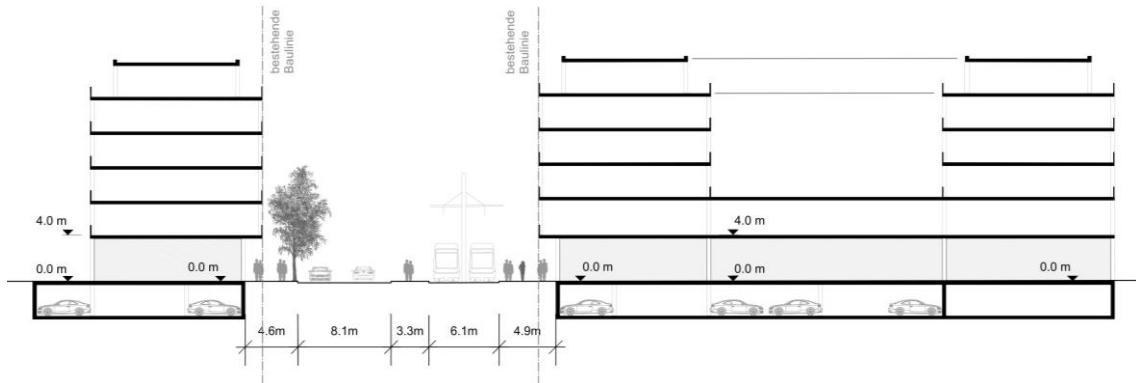
Zentrumsachse Zentralstrasse - Zürcherstrasse



Zentrumsachse als Teil des Zentrums

Wichtig in diesem Abschnitt ist die Einbettung in die bestehende Zentrumsstruktur. Damit wird nicht nur der Stadtboulevard selbst, sondern auch das dicht bebaute Quartier südlich der Achse (bis zum Stadthaus) als Teil des Zentrums wahrgenommen. Die Gebäudehöhe richtet sich nach der bestehenden Struktur und beträgt 5 bis 6 Vollgeschosse, ein zusätzliches zurückversetztes Attikageschosses ist möglich.

Im Erdgeschoss befinden sich Publikumsnutzungen (kommerzielle Nutzungen, Gastronomie). Dank einem leicht zurückversetzten Erdgeschoss (um 1.5 m) entstehen breitere Gehbereiche und wettergeschützte Vorzonen. Diese Vorzonen sind räumlich Teil des Strassenraumes, die leichte Zurückversetzung des Erdgeschosses verhindert die Bildung von abgesonderten Arkaden mittels Stützen.



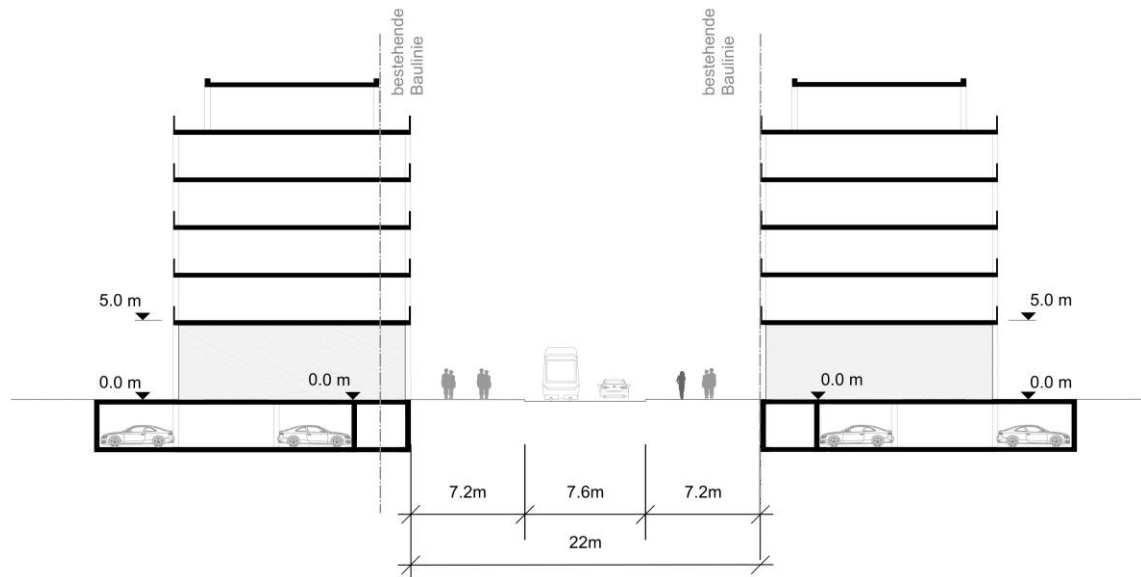
Querschnitt Zentrumsachse: Zurückversetztes Erdgeschoss als Markenzeichen

Im Bereich der Haltestelle der Limmattalbahn in der Zentralstrasse sind kombinierte gedeckte Vorzonen und Wartebereiche möglich. Synergien zwischen Fussgängerfrequenzen und Publikumsnutzungen im Erdgeschoss werden so gestärkt. Damit die Achse als Einkaufsstrasse funktioniert, gibt es eine hohe Dichte an Querungsstellen.



Referenzbeispiel Testplanung Zentrum Wettingen: zurückversetztes EG schafft mehr Platz für Fussgänger, es entstehen wettergeschützte Vorbereiche. Mit der Mittelzone wird die Querbarkeit der gesamten Strassenachse verbessert (Bild: Team vdw-metron-roth)

Teil des Abschnitts Zentrumsachse ist die Querverbindung Bremgartnerstrasse bis zur Gabelung mit der Oberdorfstrasse. Diese Strasse ist die funktionale Fortsetzung des Stadtplatzes (Bahnhofplatz, Kirchplatz). Die Strasse hat ein urbaner Charakter, es gibt eine starke Nutzungsdurchmischung.



Querschnitt Zentrumsachse Bremgartnerstrasse: Betonung der räumlichen Enge, Einbettung in bestehende Zentrumsstruktur, wiederhergestellte Symmetrie

Die Gebäudehöhe richtet sich auf die bestehende Struktur und beträgt 5 bis 6 Vollgeschosse, ein weiteres zurückversetztes Attikageschoss ist möglich. Es gibt ein aktives Erdgeschoss mit Publikumsnutzungen.

Der enge Strassenraum (22 m) ist Teil des Charakters der Strasse. Mit der Weiterführung des vorgesehenen Verkehrsregimes (Bahn und MIV in Mischverkehr) ist eine Verbreiterung des Strassenraumes nicht nötig. Mit einer Rückverschiebung der westlichen Baulinie auf die bestehende Bauflucht wird die Strassensymmetrie wiederhergestellt.



Zentrumsachse Bremgartnerstrasse



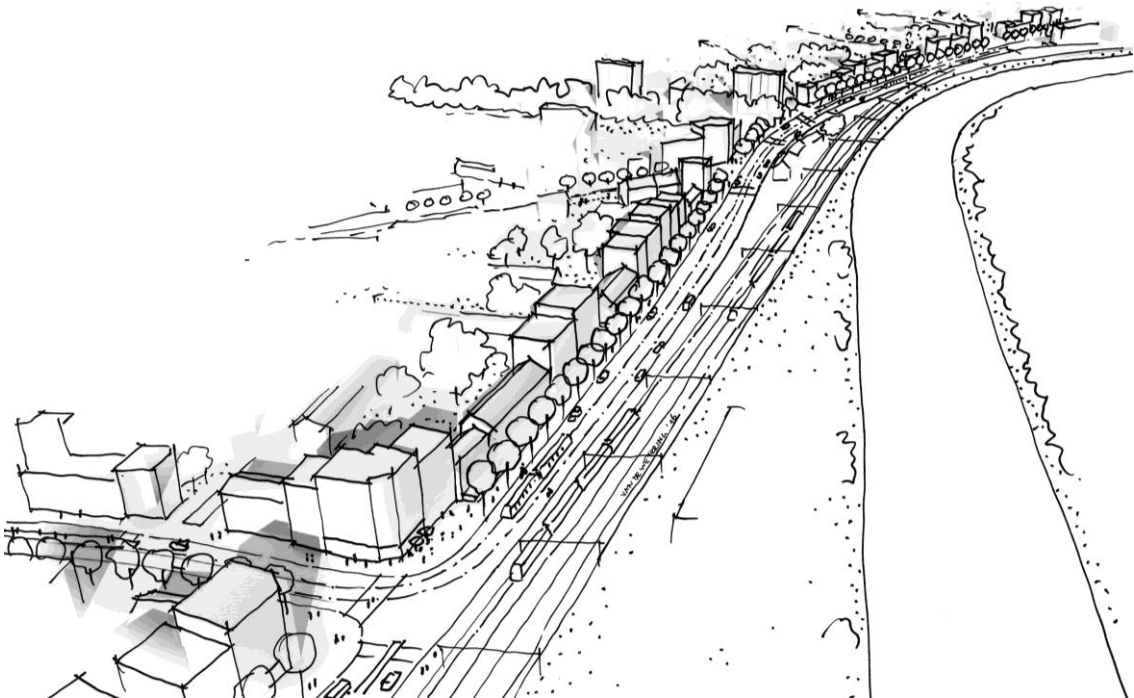
Bremgartnerstrasse als Fortsetzung des Stadtplatzes

5.7 Abschnitt Limmatkante

Der Abschnittstyp «Limmatkante» betrifft den einseitig bebauten Abschnitt der Zürcherstrasse, zwischen Asylstrasse und Bahnhof Glanzenberg. In diesem Abschnitt ist eine leichte Verschiebung der bestehenden Baulinien vorzusehen. Im Bereich des Schäflibachs erfährt der Abschnitt «Limmatkante» zur Stärkung und Sichtbarkeit des Freiraums Schäflibach eine Unterbrechung.



Limmatkante zwischen Asylstrasse und Bahnhof Glanzenberg

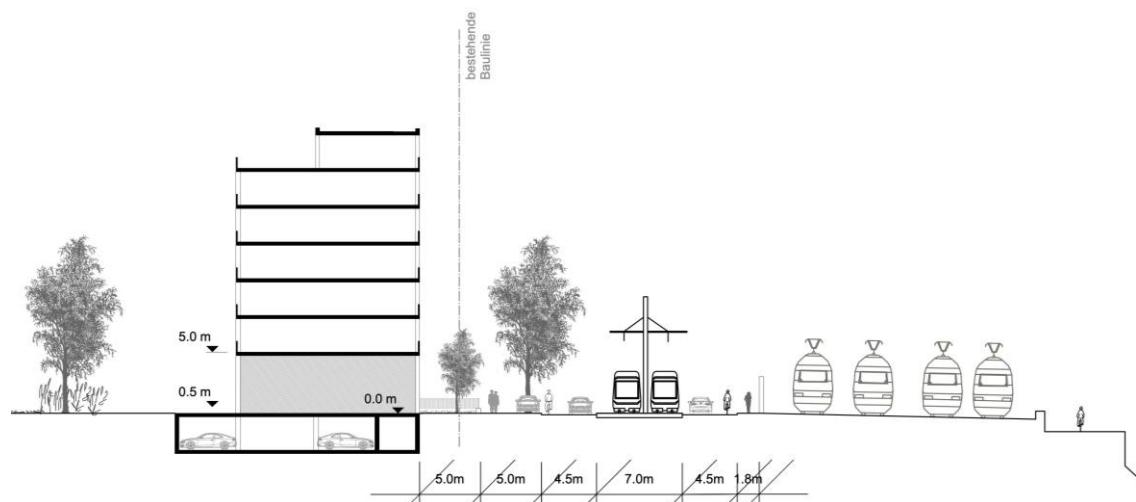


Limmatkante als prägnanter, markanter Stadtraum

Mit der baulichen Akzentuierung durch hohe Häuser entlang des Stadtboulevards entsteht eine räumliche Besonderheit und Qualität. Im Zusammenspiel mit der Offenheit der Bahnlinie und der Limmat, sowie die Lage in einer leichten Kurve entstehen diese neuen räumlichen Qualitäten. Der Raum hat wegen seiner Lage entlang wichtigen Verkehrsachsen ausserdem eine starke visuelle Wirkung. Es entsteht eine Art «Corniche», wo die Aussichtslage und Sichtlage im Vordergrund stehen. Mit der starken Verdichtung der ersten Bautiefe wird die Wichtigkeit der Zürcherstrasse, auch in Zusammenhang mit der Limmattalbahn, als Quartierückgrat und Lebensader betont. Gleichzeitig schützt die Limmatkante die rückwärtig gelegenen Quartiere vom Verkehrslärm (Bahn, Hauptstr.).



Referenzbeispiel Albertpark, Antwerpen: mit der starken baulichen Kante wird der räumliche Bezug zwischen Quartier und Park gestärkt, trotz Trennwirkung der Hauptstrasse (Bild: Bing)



Querschnitt Limmatkante, Zürcherstrasse: Betonung der Aussicht- und Sichtlage, Stärkung des räumlichen Bezugs zwischen Quartier und Limmat

Im Abschnitt «Limmatkante» gibt es wie beim «grünen Stadtboulevard» 6 Vollgeschosse, ein zusätzliches Attikageschoss ist möglich. Im Erdgeschoss befinden sich Wohnungen, bei Gewerbe- oder Publikumsnutzungen im Erdgeschoss ist ein zusätzliches Vollgeschoss möglich.

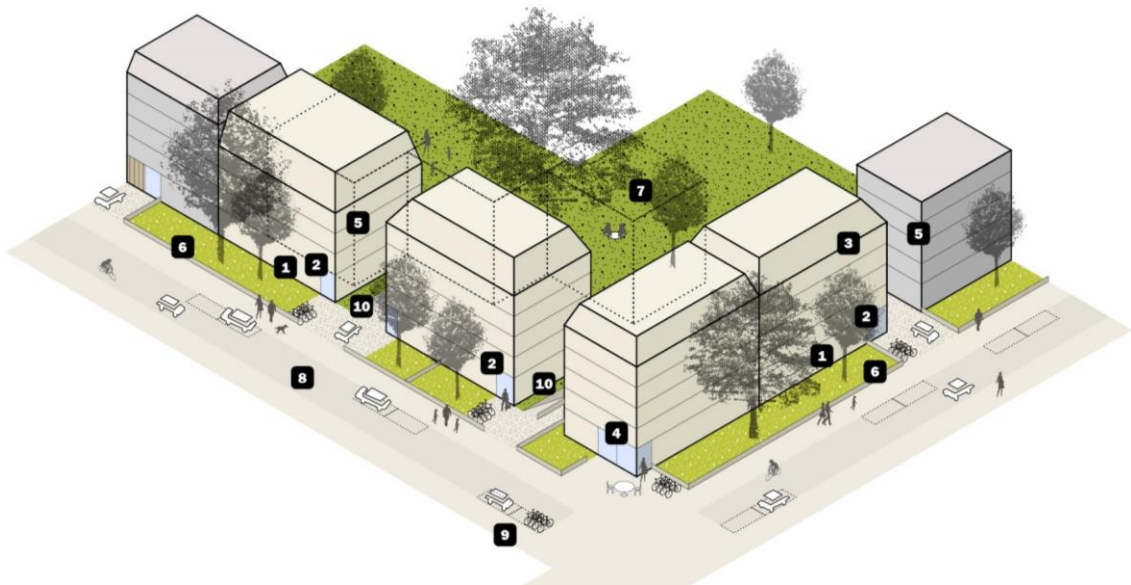
An den Strassenecken gibt es immer Publikumsnutzungen im Erdgeschoss. Bei der Erstellung einer Nachbarschaftsgarage ist ein zusätzliches Vollgeschoss möglich (8 Geschosse). Mit dieser zusätzlichen Höhe an den Strassenecken werden die Zugänge zu den rückwärtig gelegenen Quartieren akzentuiert.

Die Geschosshöhe ist an verschiedenen Bedingungen verknüpft, womit die Entstehung eines vielseitigen, abwechselnden Strassenbildes unterstützt wird.

In diesem Abschnitt gilt Nutzungsneutralität im Erdgeschoss. Sowohl Wohnen als auch Gewerbe-, Publikums- oder Dienstleistungsnutzungen sind möglich, wegen der Südorientierung sind Wohnnutzungen, auch im Erdgeschoss, im gesamten Abschnitt generell gut geeignet. Bei Wohnnutzungen im Erdgeschoss gibt es einen breiten grünen Vorgarten mit einer niedrigen Einfriedung (max. 1.2 m). Dafür und zur Sicherung eines breiten Gehbereichs ist eine leichte Verschiebung der Baulinie erforderlich. Der Vorgarten ist Repräsentationsraum, Eingangsbereich und räumlicher Filter zwischen Gehbereich und Erdgeschosswohnung.

5.8 Rückwärtig gelegene Quartiere

Teil des Stadtraumes Stadtboulevard sind auch die rückwärtig gelegenen Quartiere. Hier ist eine Innenentwicklung und Aufwertung durch eine bessere Raum- und Adressbildung möglich, zum Teil ergänzt durch eine Erhöhung der Geschosshöhe.



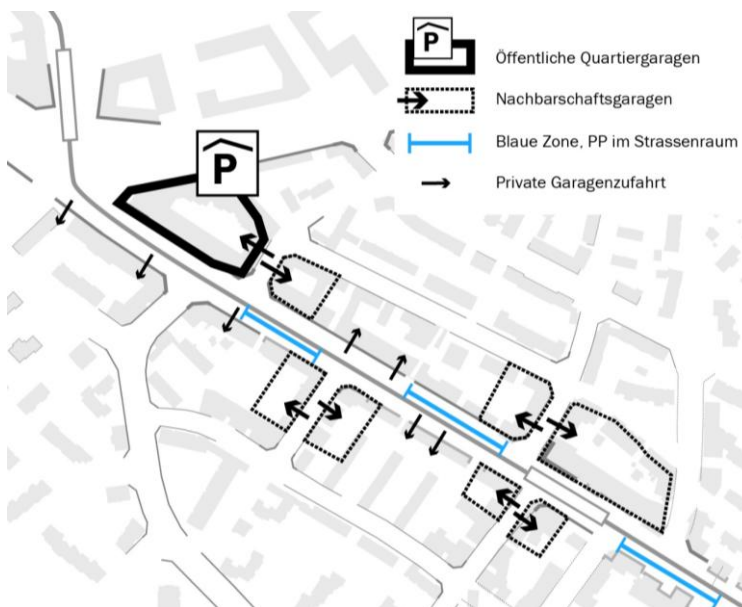
Prinzipien Aufwertung der Strassen- und Grünräume in den rückwärtig gelegenen Quartierbereiche:

- 1: Raumbildung: Kompakte Anordnung an den Gestaltungsbaulinien*
- 2: Adressbildung: Gebäudeeingänge immer zur Strasse orientiert*
- 3: Fokus auf Wohnnutzung*
- 4: Belebte Strassenecken mit Publikumsnutzung*
- 5: Geschosshöhe: Etwa 4 Vollgeschosse in den Quartiere Gjuch und Vorstadt, etwa 3-4 Geschosse im Bereich der Gartenstadt*
- 6: Offene Vorgärten mit niedriger Einfriedung (Mauer oder Hecke, Höhe max. 1.2m)*
- 7: Grosszügige, dicht bepflanzte innere private oder gemeinschaftliche Grünbereiche*
- 8: Wohnstrasse, Zone 30*
- 9: Besucherparkplätze und Veloabstellplätze im Strassenraum*
- 10: Parkierung auf der Parzelle, bauliche und städtebauliche Integration Einfahrt*

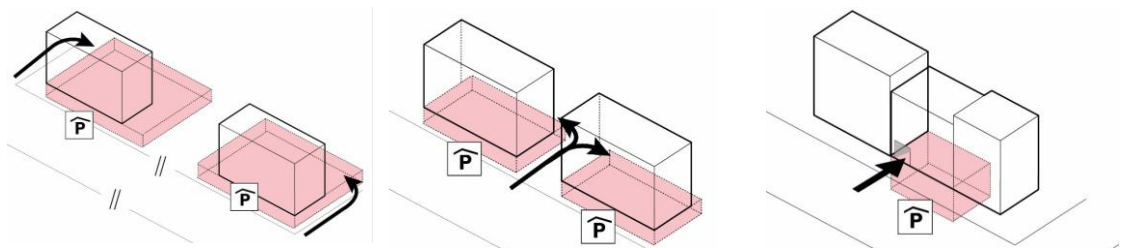
5.9 Parkierung

Bei einer starken Innenentwicklung ist wegen dem grossen Platzbedarf der Umgang mit Parkplätzen ein wichtiges Thema. Dank der sehr hohen ÖV-Erschliessungsqualität ist eine starke Parkplatzreduktion möglich. Gemäss Hochhauskonzept Dietikon sind Hochhäuser immer mit öffentlich zugänglichen Quartiergaragen verknüpft, die auch immer in der Nähe von Tramhaltestellen liegen (Prinzip: Wegdistanz zum Auto oder ÖV ist gleich lang). Auf lokaler Ebene sind an den Strassenecken Nachbarschaftsgaragen möglich, die über die Querstrassen erschlossen sind.

Schliesslich ist auch eine direkte Zufahrt in private Garagen möglich. Dies kann eine kombinierte Zufahrt von zwei Parzellen oder eine Einzelzufahrt für ein Haus sein. Der Zufahrt ist dabei in der Fassadengestaltung zu integrieren und soll möglichst zurückhaltend sein. Ergänzend sind im Strassenraum vereinzelt Parkplätze angeordnet.



Prinzipien Parkierung: viele Möglichkeiten!



Idee Nachbarschaftsgarage

Gemeinsame Zufahrt ab Strasse

Private Garagenzufahrt ab Strasse



Referenzbeispiel Van Rijswijcklaan, Antwerpen: unauffällige, räumlich gut integrierte Einfahrten (Bilder: Google)

5.10 Energetisch und ökologisch nachhaltiges Bauen

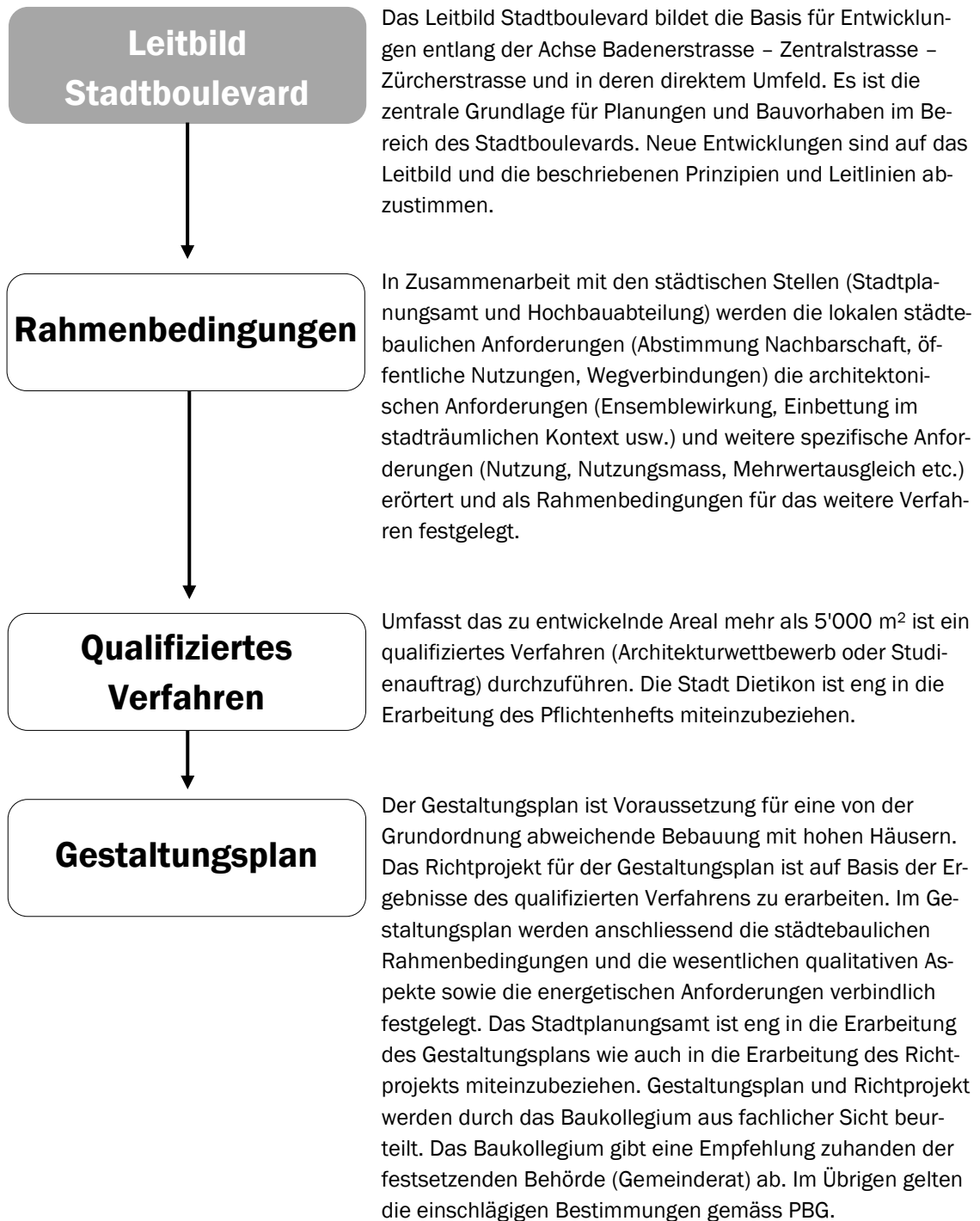
Dietikon ist seit 2015 Energiestadt GOLD und seit 2024 Grünstadt Silber. In der Gemeindeordnung ist zudem folgender Artikel verankert:

Artikel 3 Abs. 3:

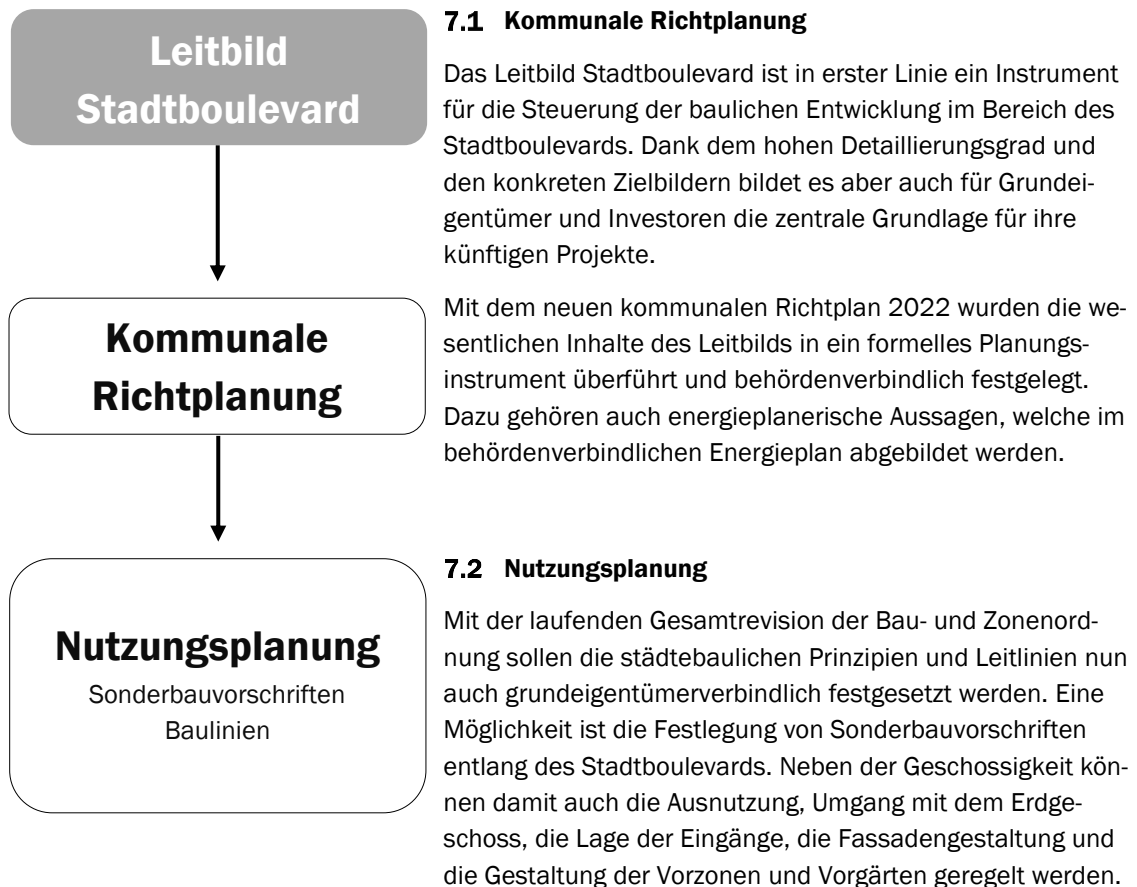
Die Gemeinde ist einer ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltigen Entwicklung verpflichtet. [...] Sie setzt sich für die Förderung der erneuerbaren Energiequellen, den Schutz der Biodiversität und für die Energieeffizienz zum Erreichen der 2000 Watt-Gesellschaft ein.

Der im Leitbild Stadtboulevard angestossene Erneuerungsprozess begünstigt das Erreichen dieser Ziele. Für Gestaltungsplanverfahren gelten die vom Stadtrat genehmigte Richtlinie «Anforderungen an das Nachhaltige Bauen bei Gestaltungsplanverfahren und für städtische Neu- und Umbauten».

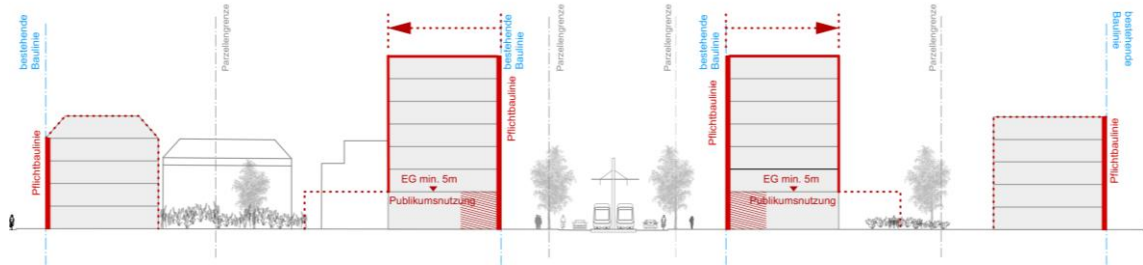
6. Planungsverfahren



7. Überführung in formelle Planungsinstrumente



Mögliche Umsetzung mittels Festsetzung im Zonenplan: Ausschnitt Zonenplan Stadt Dietikon, ergänzt mit überlagernder Sonderbauvorschriften mit erhöhter Geschosszahl (schwarze Schraffur).



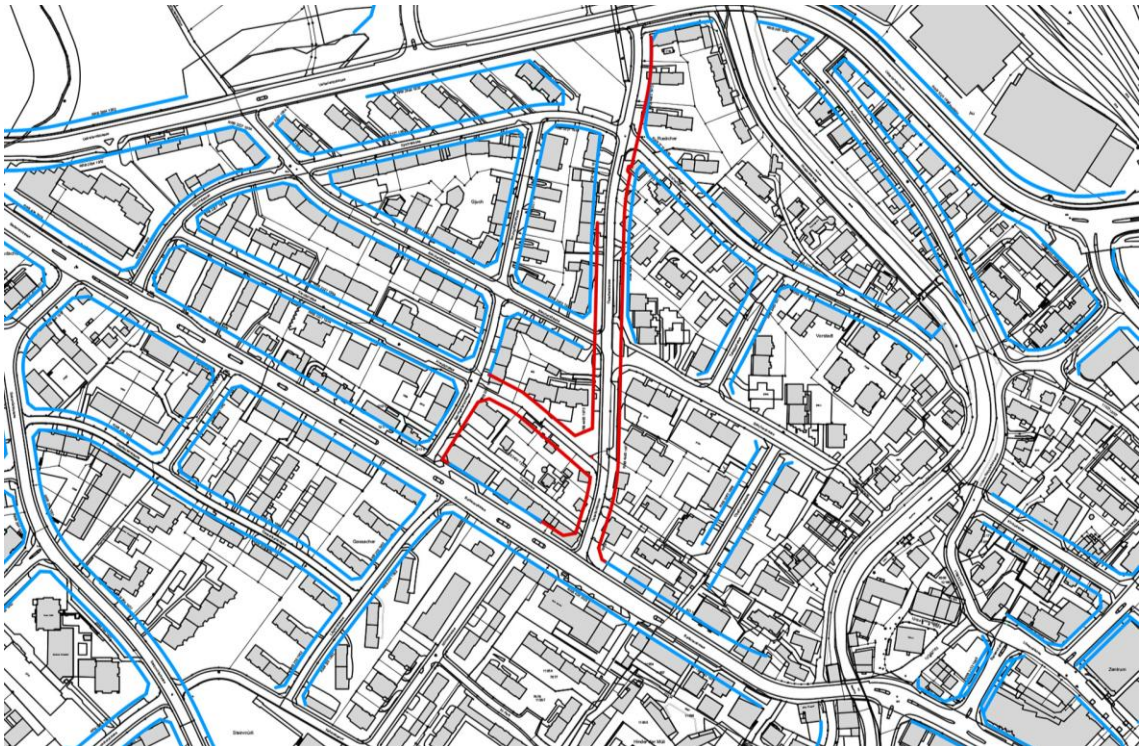
Baurechtlicher Querschnitt: Aus den überlagernden Sonderbauvorschriften definiert sich die Mantellinie (rot). Innerhalb dieser Linie sind die grösseren Bauvolumen möglich. Mittels der Mantellinie wird auch der Übergang zur 2. Bautiefe geregelt.

7.3 Mehrwertausgleich

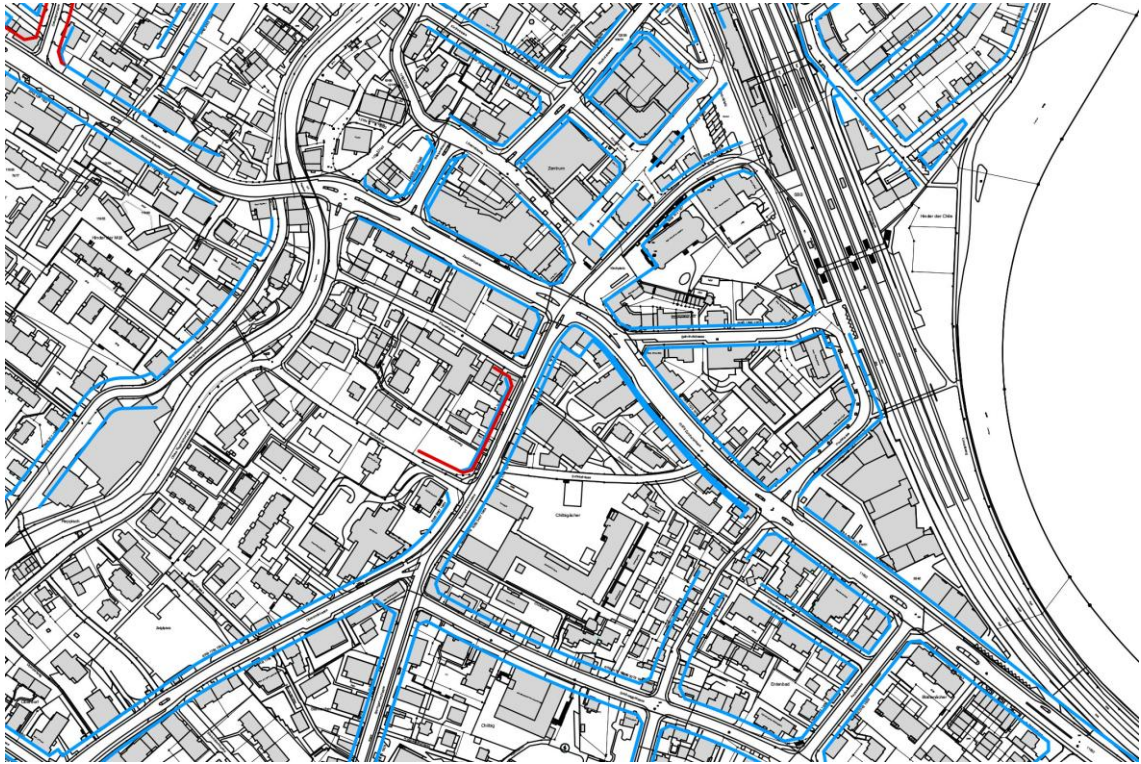
Insbesondere sollen aber auch die zum Teil grossen zusätzlichen Nutzungspotentiale dazu genutzt werden, die verschiedenen urbanen Qualitäten, die für die Rolle als Lebensader und Rückgrat der Stadt wichtig sind (attraktiver öffentlicher Raum, gute Erreichbarkeit usw.), zu finanzieren. Insofern sind die Verdichtungsmöglichkeiten entlang des Stadtboulevards rechtsverbindlich mit der Sicherung einer urbanen Gestaltung des Stadtboulevards, gegebenenfalls mit Strassen- oder Platzgestaltungen, eng zu verknüpfen. Seitens der Stadt sind diesbezüglich gewisse Auflagen zu bestimmen (Mehrwertausgleich, Anteil an kostengünstigen Wohnungen, Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas usw.). So werden die Stadtwerdung und Innenentwicklung zur Chance. Mit der Aufwertung des Gesamttraumes gewinnen schliesslich auch die Einzelgrundstücke.

7.4 Erhalt und Anpassung Baulinien

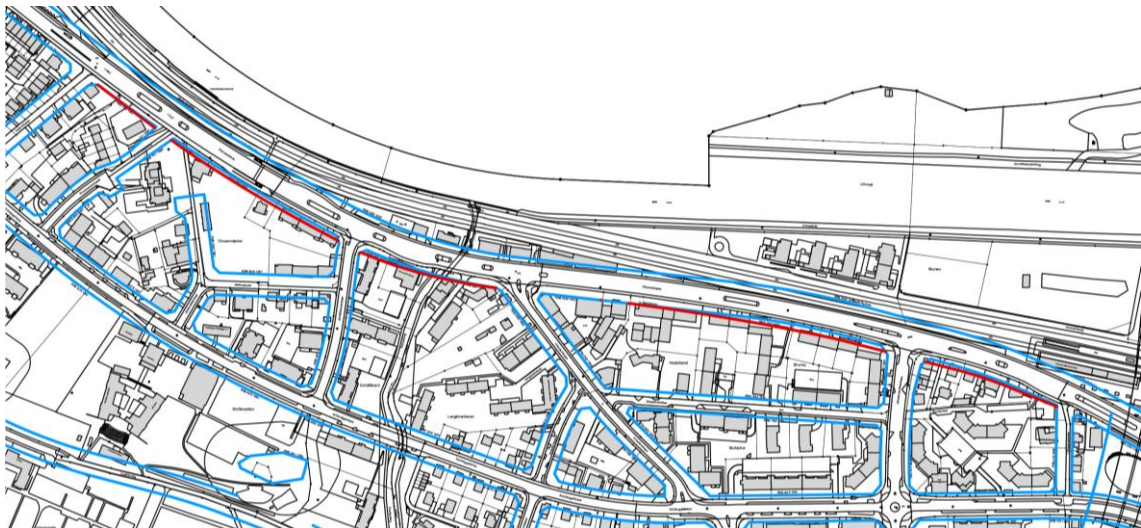
Eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Leitbildes spielen die Baulinien. Die Anordnung der Bauten ist zum grössten Teil an bestehenden Baulinien vorgesehen. Nur wenige Baulinien müssten angepasst werden. Die bestehenden Baulinien sollen zu Pflichtbaulinien geändert werden (PBG § 97). Eine Aktualisierung des Baulinienplans ist vorzunehmen.



Baulinienplan, Ausschnitt West: Bestehende Baulinien (blau) und Baulinienanpassung (rot)

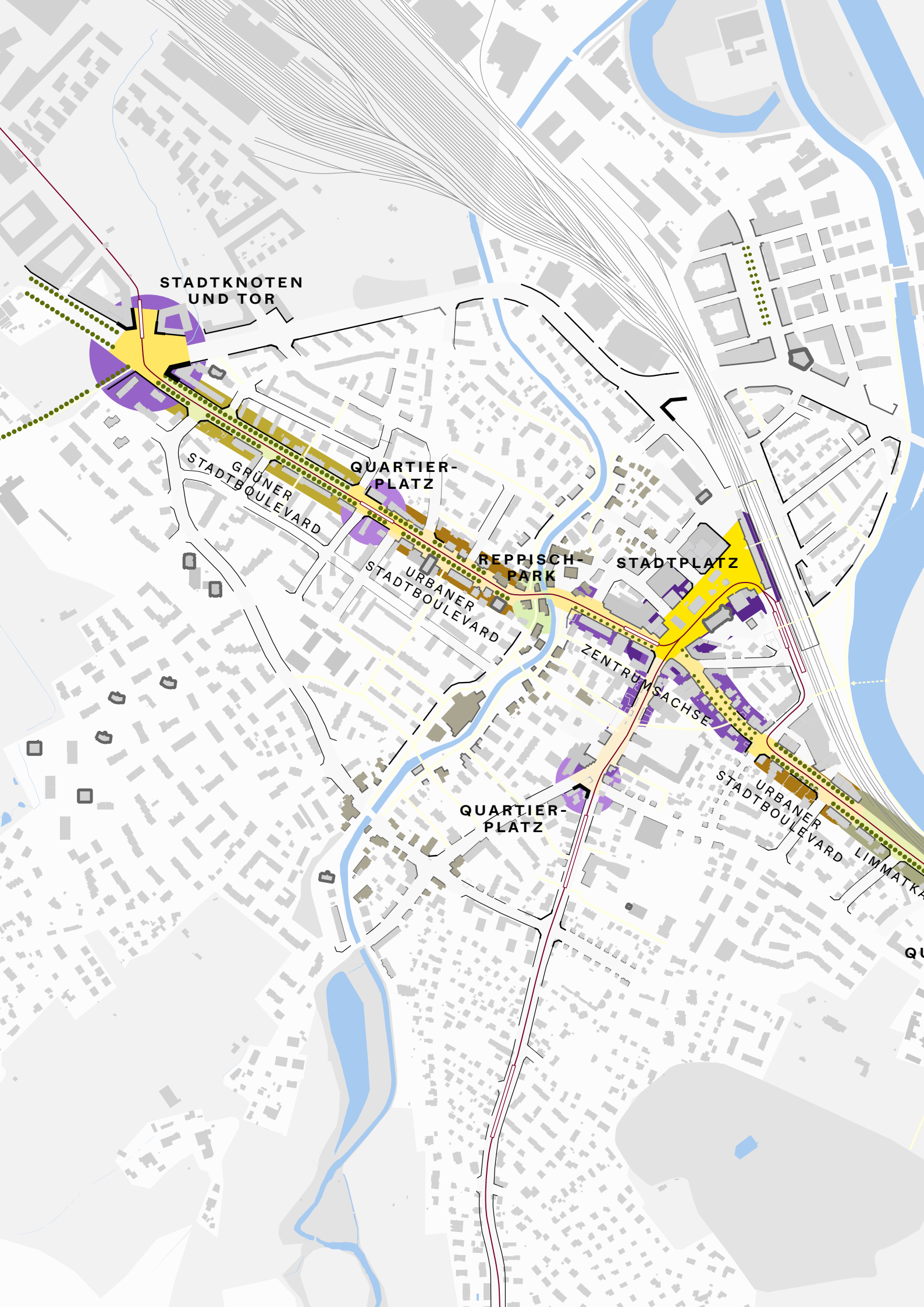


Baulinienplan, Ausschnitt Zentrum: Bestehende Baulinien (blau) und Baulinienanpassung (rot)



Baulinienplan, Ausschnitt Ost: Bestehende Baulinien (blau) und Baulinienanpassung (rot)

Anhang



**STADTKNOTEN
UND TOR**

**GRÜNER
STADTBOULEVARD**

**QUARTIER-
PLATZ**

**URBANER
STADTBOULEVARD**

**REPPISCH-
PARK**

STADTPLATZ

ZENTRUMSACHSE

**QUARTIER-
PLATZ**

**URBANER
STADTBOULEVARD**

LIMMATKA

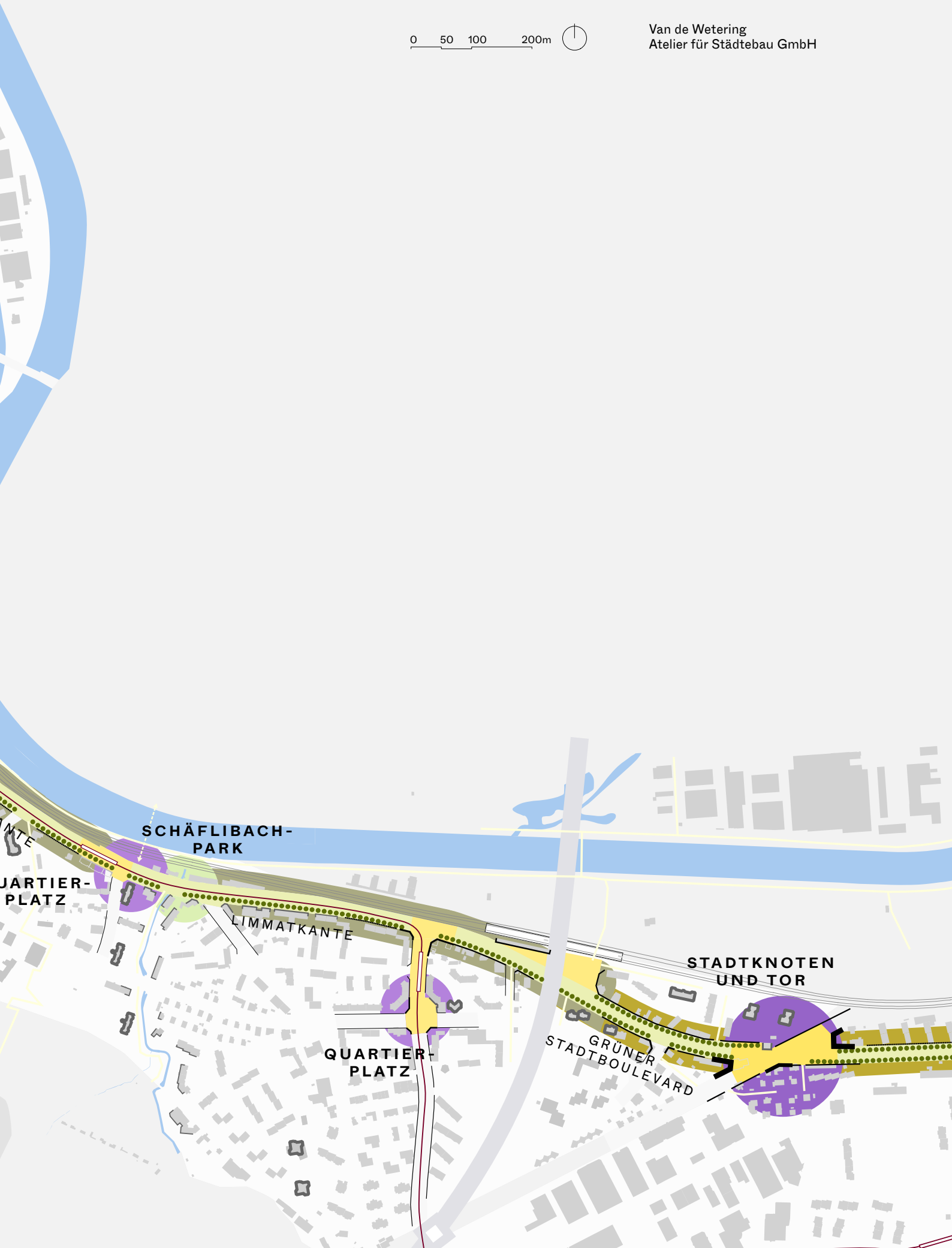
Stadt Dietikon Leitbild Stadtboulevard, Abschnittsbildung

1: 7'500, Stand 4.7.2016 (rev. 11.11.2025)

0 50 100 200m



Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH





Stadt Dietikon

Richtkonzept Stadtboulevard

1 : 7'500, 4.7.2016 (rev. 11.11.2025)

Legende

-  Verdichtungs- und Aufwertungsgebiet
-  Baufelder im Bereich des Stadtboulevards
-  Mögliche Neubauten im Bereich des Stadtboulevards
-  Bestehende Bauten
-  Erhaltenswerte Bausubstanz
-  Stadtboulevard
-  Wichtige Plätze; Stadtplatz, Stadtknoten und Tor, Quartierplätze
-  Weitere urbane Platzsituationen
-  Wichtige Grünräume
-  Strukturierende Baumreihe

0 50 100 200 m



Van de Wetering
Atelier für Städtebau





Stadt Dietikon
Stadtplanungsamt
Bremgartnerstrasse 22
8953 Dietikon
Tel. 044 744 36 93
stadtplanungsamt@dietikon.ch
www.dietikon.ch