

**NEUJAHR-S-BLATT  
VON DIETIKON**

**1 9 9 4**

Neujahrsblatt von Dietikon 1994

---

47. Jahrgang

# Dietikons Zentrum

Vergangenheit - Gegenwart - Zukunft

Hans Rauch, Sylvain Malfroy, Ueli Zbinden

Gesamtredaktion: H el ene Arnet

Herausgegeben vom Verkehrsverein Dietikon

---

DRUCKEREI MARKUS HUMMEL + CO., 8953 DIETIKON

*Architektur insgesamt ist und bleibt  
ein Produktionsversuch menschlicher Heimat.  
(Ernst Bloch, Das Prinzip Hoffnung)*

# Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung .....	4
Von Markus Notter	
2. Was war...	
Ein Weg durch die Planung	
bis hin zu den ausgeführten Bauten .....	
Von Hans Rauch	
3. Was auch hätte sein können...	
Phantasien mit Realitätsbezug .....	
22	
Projekte der Gartenarchitekturschule	
des Technikums Rapperswil	
4. Was ist...	
Würdigung der Zwischenergebnisse .....	
26	
Von Sylvain Malfroy	
5. Was nicht sein durfte...	
Gegenwelten statt Alltagswelten .....	
40	
Das Projekt von Bruno Weber	
6. Was nur kurz sein durfte...	
Zwei Welten trennen und treffen sich .....	
44	
Die Platzinstallation von Christoph Haerle	
7. Was sein wird?	
Endlich ein Zentrum für Dietikon .....	
46	
Von Ueli Zbinden	
mit einem Kommentar von Architekturkritiker Hans Frei	
8. Was wohl nie sein wird...	
Ein Kulturzentrum mitten in Dietikon .....	
56	
Eine Studie eines Architekturateliers	
der ETH Lausanne	

# 1. Einleitung

Von Markus Notter  
Stadtpräsident

*Vielleicht gibt es schönere Zeiten,  
aber diese Zeit ist die unsere.  
(J.P. Sartre)*

Das Neujahrsblatt befasst sich - nach 1970 zum zweiten Mal - mit dem Zentrum von Dietikon. Das erste Mal wurde die Zentrumsplanung 1969 vorgestellt. Dietikon stellte sich damals gerade an, Stadt zu werden und wollte sich ein angemessenes Zentrum schaffen. Die Planungen gehen aber bis in die fünfziger Jahre zurück, als auf die zum Teil rasante und unüberblickbare Nachkriegsentwicklung erstmals mit einer systematischen Planungsarbeit reagiert wurde. Das Neujahrsblatt 1970 ist aus heutiger Sicht sehr "behördenlastig". Es stellt klare Vorstellungen der Planungskommission und des Stadtrates dar. Es entspricht damit auch der damaligen Vorstellung von Planung: rationale Konzepte, von Fachleuten erarbeitet und von Fachgremien begutachtet. Der Glaube an Fachplanung, Prognosen und Statistiken ist heute nicht mehr ungebrochen. Es ist deshalb schon wieder beeindruckend, mit welcher Klarheit und Grosszügigkeit unsere Vorgänger ans Werk gingen. Man würde sich heute oft etwas mehr von dieser Kühnheit bei den Entscheidungsträgern wünschen.

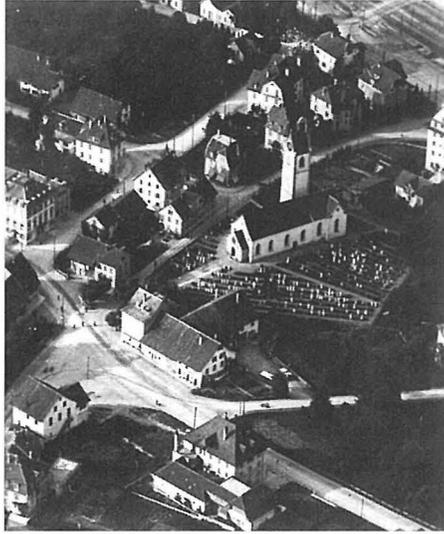
Das Neujahrsblatt 1994 präsentiert sich dem Zeitgeist entsprechend weniger einheitlich. Verschiedene Autoren äussern sich zu Vergangenheit, Gegenwart und möglicher Zukunft des Dietiker Zentrums. Der Ingenieur und Planer Hans Rauch führt als Mitbeteiligter durch den Weg der Planung und erklärt daraus das Entstandene. Der Kunsthistoriker Sylvain Malfroy stellt diese Entwicklung in einen geschichtlichen Zusammenhang und postuliert, das Entstandene in seiner Eigenart und "Gesetzmässigkeit" zu anerkennen. Der Architekt Ueli Zbinden stellt sein Gestaltungskonzept für das Zentrum vor, das im Bereich des Bahnhofplatzes bereits realisiert ist. Verschiedene weitere Beiträge zeigen auf, "Was auch hätte sein können" und "was nicht sein durfte".

Die Vielfalt und zum Teil Widersprüchlichkeit der Beiträge spiegelt auch den Zustand des Dietiker Zentrums. Die "grosse" Planung mit rationalem Konzept ist gescheitert; wenn auch nicht total, wie der Vergleich von Geplantem und Entstandenem im Beitrag von Hans Rauch zeigt. Für dieses Scheitern

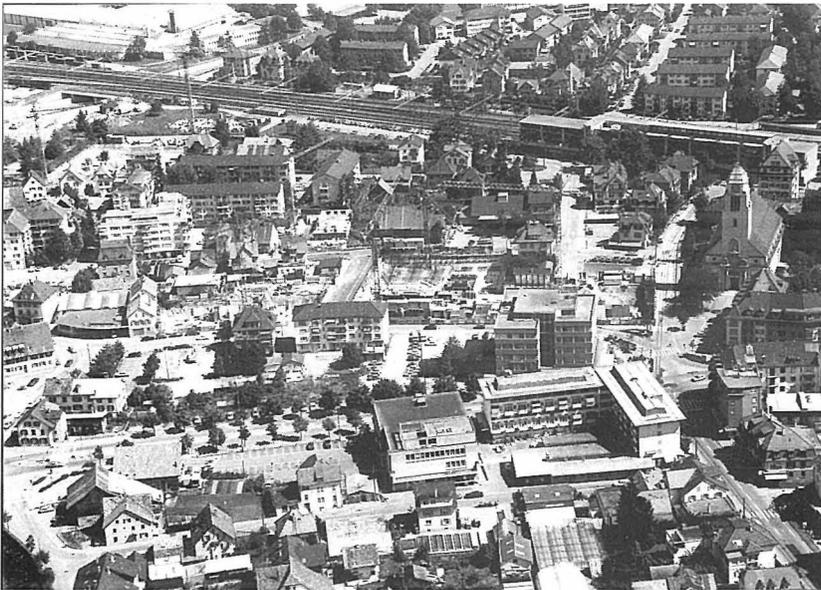
gibt es verschiedene Ursachen und keine einseitige Schuldzuweisung. Bei allen Vorbehalten, die man dem Zentrum entgegenbringen kann, sollte man gleichwohl akzeptieren, dass es ein Kind dieser Stadt ist. Zugegeben, kein wunderschönes und keines, das einen spontan erfreut. Wir sollten das Kind aber annehmen, wie es gewachsen ist und ihm eine Chance geben, sich zu entwickeln. Sylvain Malfroy hat natürlich recht, wenn er vermutet, dass die Gestaltung der neunziger Jahre aus dieser Haltung des Annehmens heraus entstanden ist. Der Stadtrat hat in seinem Leitbild 1990 diesen Gedanken an verschiedener Stelle formuliert. Im hier interessierenden Zusammenhang spricht er sich für die Schaffung einer städtischen Identität in den gewachsenen Strukturen aus und erwähnt ausdrücklich die öffentlichen Räume und Plätze. Architekt Ueli Zbinden nimmt den Gedanken des Leitbildes auf und gibt dem bestehenden Zentrum mit wenigen entscheidenden Bauten eine neue räumliche Ordnung und damit eine unverwechselbare Identität.

Die Auseinandersetzung mit Dietikons Zentrum erweist sich als spannend und für die weitere Entwicklung der Stadt als wichtig. Dabei kommt es meines Erachtens nicht so sehr auf die Beurteilung der einzelnen Projekte und Planungen an. Viel wichtiger ist die Haltung, mit der man dem Zentrum begegnet. Schämt man sich seiner und versucht, es zu verstecken oder nimmt man es an und versucht, es zu entwickeln? Das ist die entscheidende Frage. Sie bezieht sich nicht nur auf Dietikons Zentrum, sondern auf die ganze Stadt. Ich hoffe, dass die Lektüre des Neujahrsblattes diesbezüglich Erkenntnisse vermittelt und die Leserinnen und Leser davon überzeugt, dass sich ein Engagement für Dietikon und sein Zentrum (trotz allem) lohnt.

Dem Verkehrsverein danke ich, dass er sich mit diesem Neujahrsblatt einem aktuellen zeitgeschichtlichen Thema unserer Stadt angenommen hat. Den Autoren und Héléne Arnet, welche die Gesamtreaktion betreute, gilt mein Dank für ihre grosse Arbeit.



*Das Dietiker Zentrum mit Simultankirche,  
Luftaufnahme aus dem Jahr 1920.*



*Das Dietiker Zentrum im Jahre 1985.*

*Fotos: Ortsmuseum Dietikon*

Was war...

## **2. Ein Weg durch die Planung bis hin zu den ausgeführten Bauten**

von Hans Rauch  
Dipl. Ing. ETH

Hans Rauch war über vierzig Jahre lang Mitinhaber des Ingenieur- und Vermessungsbüros Sennhauser, Werner & Rauch AG, welches auch die Funktion des Stadtingenieurbüros in Dietikon innehat. Er war mit Schwerpunkt in den verkehrstechnischen Fragen massgeblich an der Zentrumsplanung Dietikon beteiligt.

### **1. Einleitung**

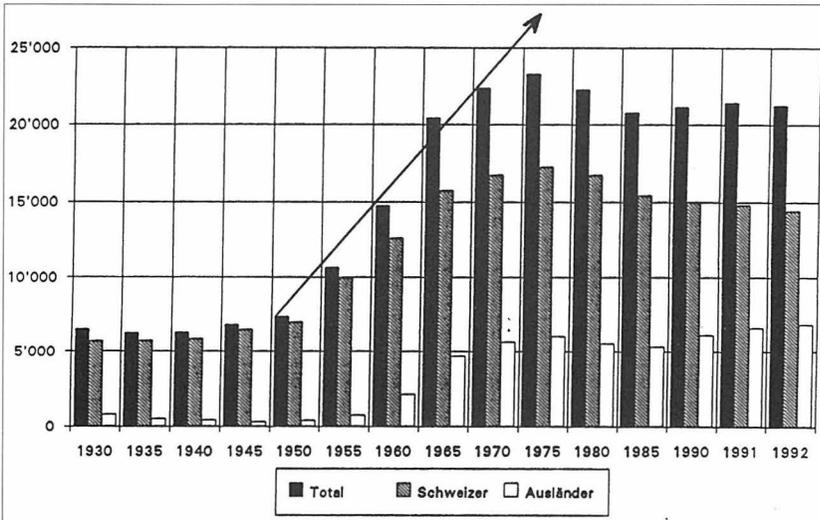
Das Dorf Dietikon entwickelte sich von 1910 mit 4500 Einwohnern bis 1950 langsam und stetig zu einer grösseren Ortschaft von 7000 Einwohnern. Im Sog der stark expandierenden Stadt Zürich setzte ab 1950 in Dietikon eine explosionsartige Bevölkerungszunahme ein. 1960 wurden 15'000 Einwohner gezählt, 1970 bereits 23'500.

Man muss sich die Zustände am Anfang dieser unglaublichen Bevölkerungsentwicklung 1950 einmal vor Augen halten. Die gesamte Gemeindeverwaltung und das Schulwesen waren auf eine Bevölkerung von 5000 bis 7000 Einwohner eingestellt. An öffentlichen Verkehrsmitteln war nur die SBB-Linie und diejenige der Dietikon-Bremgarten-Bahn vorhanden. Die frühere Tramlinie von Zürich über Schlieren bis zur „Salami-Fabrik“ war schon lange aufgehoben worden.

Für die Wasserversorgung genügte das im Jahre 1933 neu erstellte Pumpwerk Russacker. Ein einfaches Kanalsystem führte die Abwässer der Limmat zu. Für den Privatverkehr mussten neben den Hauptstrassen schmale, meist ungeteerte Strassen genügen. Dem Fussgänger standen einzig an der Zürcherstrasse von der Krone bis zur Schöneeggstrasse, an der Bahnhofstrasse und an der Bremgartnerstrasse vom Kirchplatz bis zur Asylstrasse Trottoirs zur Verfügung.

Baubewilligungen wurden aufgrund des Bebauungsplanes und der Bauordnung der Gemeinde Dietikon aus dem Jahre 1931 erteilt. Diese Bauordnung, gestützt auf das kantonale Baugesetz 1893, liess praktisch im ganzen Gemeindegebiet die Erstellung von Neubauten zu. Einzig das Fehlen von Erschliessungs-

anlagen (Strassen, Wasser, Kanalisation) konnte eine noch grössere Bautätigkeit vermeiden. Erst 1960 erhielt Dietikon eine neue Bauordnung mit wesentlich eingeschränkten Zonen. Der Vollausbau dieser Zone hätte aber immer noch die mögliche Einwohnerzahl von 40'000 bis 45'000 ergeben<sup>1</sup>.



Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dietikon. Der Pfeil zeigt das in den Sechzigerjahren prognostizierte Wachstum an. Aus: Jahresbericht 1992

## 2. Der Entwicklungsplan 1959 von Architekt Hans Marti

1957 erteilte der Gemeinderat Dietikon dem Planer Hans Marti den Auftrag für die Erstellung eines Entwicklungsplanes für Dietikon. Nach intensiven Kontakten mit den Ortsbehörden legte Marti 1959 seinen Bericht vor, der einen Entwicklungsplan für die Strassen und einen Entwicklungsplan für Ueberbauungen enthielt. Dieser ausführliche, heute noch sehr lesenswerte Bericht (33 Seiten) beinhaltet unter dem Kapitel Verkehr erstmals den Vorschlag einer Ergänzung der bestehenden Strassenumfahrungen von Dietikon (Ueberlandstrasse und Bernstrasse) mit einer neuen südwestlichen Umfahrungsstrasse vom Mutschellen über das vorgesehene Industriegebiet zum damals noch nicht genau definierten Autobahnanschluss an die N1. Die für die Gesamtsituation von Dietikon, speziell auch für das Zentrum, heute noch aktuelle Strassenverbindung wurde von Marti wie folgt erwähnt:

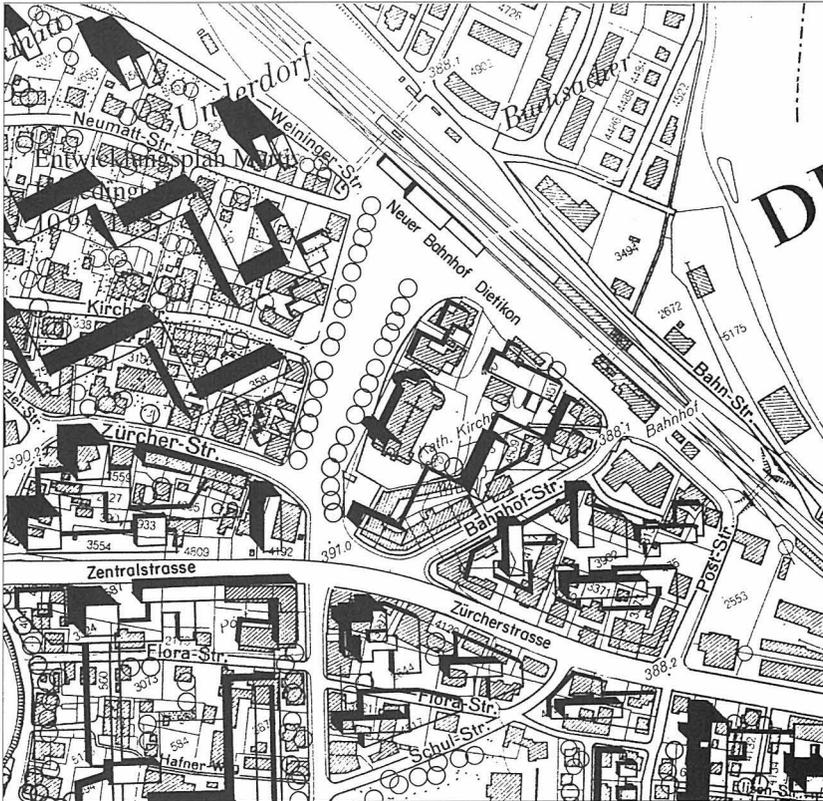
*"Von allen hier dargestellten und beschriebenen Strassen mit Regional-*

<sup>1</sup> Errechnet aufgrund der damaligen durchschnittlichen Wohnfläche pro Einwohner.

verkehr ist diese (Mutschellenstrasse) im Hinblick auf die Zukunft des Raumes Dietikon wohl die Wichtigste."

Dieser 1959 geforderte Strassenzug wurde seither in allen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen unter dem Namen „Südfahrt S-9“ weitergeführt - aber bis heute nicht gebaut.

Der Entwicklungsplan Überbauung zeigt, wie sich Architekt Marti den Zugang zum neuen Bahnhof Dietikon vorgestellt hatte:



Entwicklungsplan des Architekten Hans Marti, 1959: Ein grosszügiger Zugang zum Bahnhof und riesige Wohnsiedlungen. (Ausschnitt Zentrum)<sup>1</sup>

Über das Bahnhofgebiet und Zentrum schreibt Architekt Marti:

„Der im Zusammenhang mit dem neuen Bahnhof entwickelte Gedanke einer grosszügigen Eingangssachse Bahnhof - Zentrum könnte mit den Plänen für das

<sup>1</sup>Für einen grösseren Ausschnitt dieses Planes vgl. S. 30/31

*Geschäfts- und Verwaltungszentrum und für die kulturellen Bauten zum Kernstück der Dorferneuerung erhoben werden. Unserer Generation fehlt leider oft die Zuversicht, diese veralteten Gebiete für die Zukunft vorzubereiten. Gottfried Keller aber schon schrieb:*

*Lasset uns am Alten,  
So es gut ist, halten  
doch wollen wir auf altem Grund  
Neues schaffen jede Stund“*

### **3. Ideenwettbewerb über die Gestaltung des Bahnhofplatzes und Umgebung 1963**

Aufgrund der weiteren Bevölkerungszunahme, den Empfehlungen von Architekt Marti sowie auch den Bestrebungen von umliegenden Gemeinden für Zentrumsplanungen, ja sogar für den Bau von Einkaufszentren (Spreitenbach), entstand der Wunsch, auch für Dietikon Entwürfe für ein neues Zentrum zu erhalten. 1961 unterbreitete der damalige Gemeindeingenieur Karl Werner dem Gemeinderat ein Wettbewerbsprogramm. Der Wettbewerb wurde 1963 abgeschlossen. Die Schweizerische Bauzeitung hielt in einem Sonderdruck im April 1964 die Ergebnisse dieses Wettbewerbs fest. Daraus seien einige der wichtigsten Feststellungen zitiert:

*"Trotz den vielfachen gemeinsamen Bemühungen der Limmattalgemeinden wollen Dietikon und seine Nachbarn ihre kulturelle und wirtschaftliche Eigenständigkeit bewahren. Eine Eingemeindung oder ein politischer Zusammenschluss steht daher ausser Diskussion und scheint bei der sich anbahnenden Zusammenarbeit keine besonderen Vorteile mehr zu bieten. Getragen von diesem Selbstbewusstsein will die Gemeinde Dietikon ihr Kerngebiet zu einem Stadtzentrum umgestalten. Im Brennpunkt der Gemeinde, zwischen Kirche, Geschäftsbauten und Bahnhof, war es das Hauptziel einer Wettbewerbsausschreibung, den baulichen Rahmen für die Entfaltung eines eigenen städtischen Lebens zu bilden. Dabei stellt Dietikon keinen Einzelfall dar, denn die Nachbargemeinden bearbeiten ähnliche Projekte (...). Alle diese Gemeinden wollen sich ein profiliertes Gesicht geben, um im Kreise der neuen Städte, die die Grossstadt Zürich bilden, Stimme und Gewicht zu haben."*  
(F. Wagner)

Zur Teilnahme eingeladen wurden acht Architekten<sup>1</sup>, die Verkehrsingenieure

<sup>1</sup> Walter Custer, Prof. ETH, Zürich - J. Dahinden, Dietikon - Hafner & Räber, Zürich - Moser & Schilling, Zürich - Max Müller, Luzern - Burckhardt & Perriard, Küsnacht ZH - Jul. Senn, Dietikon - P. Steiger jun., Zürich.

oder Verkehrsfachleute hinzuziehen mussten. Das Preisgericht formulierte folgende Erwägungen :

*„Die komplexe Aufgabe des Dorfkernumbaus verlangt beträchtliche verkehrstechnische und städtebauliche Umdispositionen, für welche die im Anschluss an den Wettbewerb stattfindende spezielle Planung die rechtlichen Voraussetzungen liefern wird. Der beabsichtigte Umbau lässt sich nur dann verwirklichen, wenn die baulichen Möglichkeiten des Kerngebietes voll ausgeschöpft werden können. Das grosse Bauvorhaben muss sich in Etappen gliedern lassen. Erschwert wird die Aufgabe durch den Standort der katholischen Kirche, die gedrängten Platzverhältnisse beim Bahnhof, die heutige Führung der Hauptstrassen, die Linienführung der BDB (Bremgarten-Dietikon-Bahn) und die Aufsplitterung des Grundeigentums.*

*Die Gemeinde hat durch die Zusammenarbeit mit den Organen der SBB, BDB, PTT und der kath. Kirchgemeinde ihren Willen bekundet, den Umbau tatkräftig zu fördern. Durch Landkäufe im Zentrum bereitet sie das Werk vor. Die kantonale Strassenplanung fördert den Gedanken der Kernbildung in Schlieren und Dietikon durch die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die bestehende Hauptverkehrsstrasse "C" im Limmattal, nördlich des Dorfes. Dadurch wird die Zürcherstrasse zur Aufnahme des kommunalen Verkehrs zwischen Bernstrasse und Ueberlandstrasse bestimmt. Der Kern kann somit von drei Seiten her erschlossen werden. Ueber- bzw. Unterführungsbauwerke im Innern des Kerns sind zu aufwendig und unzweckmässig. Die entstehenden Strassenkreuzungen können mit Lichtsignalen gesteuert werden.*

*Die Schaffung eines konzentrierten Einkaufs- und Geschäftszentrums ist zu begrüssen. Ebenso sind die Bestrebungen der kath. Kirchgemeinde zur Erstellung eines kulturellen Zentrums mit Saalbau, Restaurant, Hotel und Freizeiträumen sehr erfreulich.“*

Das Preisgericht empfahl den ausschreibenden Behörden, die weitere Planung im Sinne des Projektes W. Moser & J. Schilling und der allgemeinen Verkehrsdisposition im Raume Dietikons an die Hand zu nehmen. Man schätzte an diesem Projekt vor allem die grosszügige Fussgängerfläche von der Reppisch bis zur Limmat, bemängelte jedoch eine unklare verkehrstechnische Verbindung von Zürich zum südwestlichen Gemeindeteil, die Rücksetzung des Einkaufszentrums zugunsten der Fussgängerpassage und die aufwendige Einführung der BDB. Der Bericht der Jury fasst schliesslich zusammen:

*„Das Projekt basiert auf den Ideen einer durchgehenden Fussgängerzone von der Reppisch bis zur Limmat. Dieser schöne Gedanke ist in der Folge der*

*Räume abwechslungsreich und konsequent durchgeführt. Der Uebergang von Raum zu Raum durch engere Passagen, hauptsächlich im Bereich der Kirche, erinnert an die spannungsvollen Räume mittelalterlicher Städtebilder. Der Vorschlag des Ueberganges über das Bahnareal zur Limmat ist positiv zu werten, im baulichen Aufwand aber etwas weitgehend. Der Bahnhofplatz erhält durch die Aufgangstreppen in die Kernzone eine eigenwillige und charakterbildende Note. Die nur in einem Treppenzug zu überwindende Niveaudifferenz von ca. 3 m ist allerdings zu gross, und es fehlen Rampen für Kinderwagen usw. Gruppierung und Gestaltung der Räumlichkeiten für die Kirchgemeinde mit öffentlichem Saal, Restaurant, können als zweckmässiger Vorschlag gewertet werden.“*

#### **4. Generalverkehrsplan (Bebauungsplan 1966)**

1962 erteilte der Gemeinderat Dietikon den Auftrag für die Erstellung eines Generalverkehrsplanes (Bebauungsplan) zum Ersatz des alten Bebauungsplanes aus dem Jahre 1931. 1966 konnte dieser Plan dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet werden. Nachdem gegen dessen zustimmenden Beschluss das Referendum ergriffen worden war, wurde dieser Plan in der Volksabstimmung vom Mai 1967 verworfen. Damit bestand keine Rechtsgrundlage für die Weiterführung der Zentrumsplanung. Diese musste vorerst durch Ausarbeitung eines Teil-Bebauungsplanes Zentrum geschaffen werden.

#### **5. Planung Zentrum Dietikon 1969**

1968 genehmigte das Parlament einen Kredit von 80'000 Franken für die Weiterführung der Zentrumsplanung. In einer ersten Planungsphase mussten die verkehrstechnischen Probleme gelöst werden. Anstelle des abgelehnten Generalverkehrsplanes wurde ein bewilligungsfähiger Teil-Bebauungsplan Zentrum ausgearbeitet. Gleichzeitig wurde durch den 1. Preisträger des Wettbewerbes die architektonische Bearbeitung der Zentrumsplanung weitergeführt. Spezialisten für die juristische Bearbeitung, verkehrstechnische und architektonische Berater wurden beigezogen.

1969 konnte das Ergebnis dieser Planungen in einer Schrift „Planung Zentrum Dietikon 1969“ präsentiert werden, gleichzeitig wurde es im Neujahrsblatt der Stadt Dietikon (1970) veröffentlicht. Als eigentliche Aufgabe dieser Planung wurde definiert: Die Überprüfung des Verkehrsgrundkonzeptes mit Schwerpunkt im Bereich des Planungsgebietes, die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes zur Bestimmung der Grundlagen für den Hochbau, die Detailbearbeitung des Verkehrssystems und die Darstellung eines baulichen Konzepts mit Baulinienvorschlägen und Modell und ein Vorschlag für das Prinzip der

erforderlichen Landumlegung.

## 5.1 Verkehrsplanerische Aufgaben

Die generell günstige Verkehrslage Dietikons mit den vorgesehenen Anschlüssen an die in Ausführung stehende Autobahn N 1 und an den geplanten Autobahnring wurde betont, der Umfahrungsring mit der Überlandstrasse, der Bernstrasse sowie der projektierten Mutschellenstrasse hervorgehoben. Als wichtige Aufgabe erschien der Einbezug der in Planung befindlichen U-Bahn-Strecke Kloten-Zürich HB-Dietikon. Zur Einführung der BDB wurde auf eine Studie aus dem Jahre 1965 verwiesen. In einer ersten Phase sollte die BDB auf dem heutigen Trasse ab Löwenplatz mit Kopfbahnhof senkrecht zum SBB-Bahnhof einfahren, eine unterirdische Einführung, vorerst ab Löwenplatz, später ab Oberdorfstrasse mit unterirdischem Bahnhof wurde für später erwogen. Grösste Aufmerksamkeit sollte den Feinverteiltern, den vom zukünftigen U-Bahnhof Dietikon ausstrahlenden Buslinien, geschenkt werden.

Umfangreiche Verkehrsmodelle für eine Bevölkerung von 45'000 Einwohnern und 15'000 Arbeitsplätzen wurden berechnet, um darzulegen, dass das im Teilbebauungsplan Zentrum vorgeschlagene Netz dem öffentlichen und dem privaten Verkehr genügen wird.

Der Hauptstrassenring Neumattstrasse - Bahnhofvorfahrt - Poststrasse - Guggenbühlstrasse - Windeggstrasse - Bergstrasse, Unterdorfstrasse (vormals Vorstadtstrasse) mit Anschluss an die Überlandstrasse wurde vom Generalverkehrsplan übernommen. Um die Bahnhofvorfahrt möglichst von Fremverkehr zu entlasten, sollte diese neu über die Neumattstrasse an die Unterdorfstrasse angeschlossen werden.

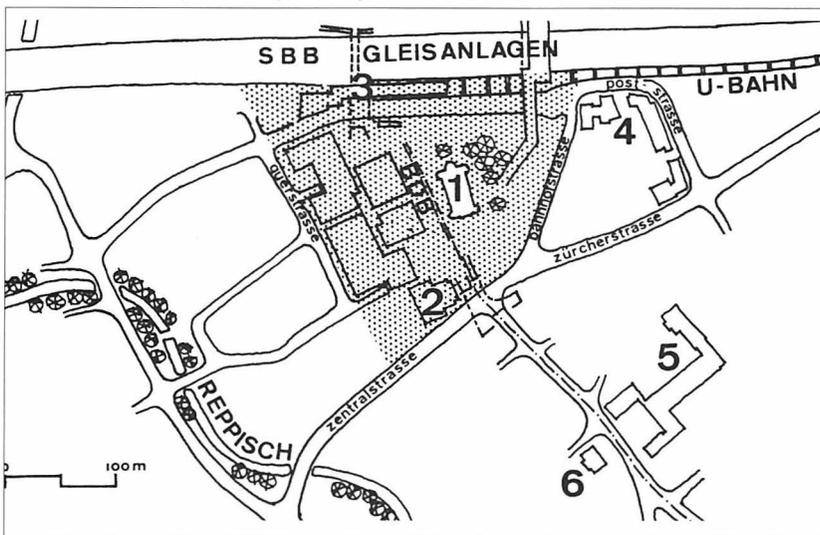
## 5.2 Städtebauliche Aufgaben

Die Erhebung des Status Quo ergab - hier in Stichworten - folgende Situation: Die SBB-Gleisanlagen trennen das Zentrum von der Limmat ab, die Verkehrsader Zürcher/Zentralstrasse durchschneidet das Zentrum, die dominante Erscheinung der Kirche muss berücksichtigt werden, die kleinmaschige Struktur des Grundeigentums im Zentrum verunmöglicht dem einzelnen Eigentümer sinnvoll zu bauen. Der Zustand der Bauten im Zentrum wird generell als desolat eingeschätzt, das grosse Interesse verschiedenster Investoren (Banken, Lebensmittelbranche) und gleichzeitig der Konkurrenzdruck durch das Shopping-Center in Spreitenbach wird hervorgehoben. Die Aufgaben für die Zukunft wurden wie folgt zusammengefasst:

*„Dank günstiger Lage und guter Erreichbarkeit für Besucher und Kunden durch private und vor allem öffentliche Verkehrsmittel ist das Projekt in hohem*

*Masse geeignet für die Realisierung eines modernen Einkaufszentrums der Gemeinde. Die Chancen einer gewissen Ausstrahlungskraft auf die umliegende Region sind gut. (...) Als Regionalzentrum im Limmattal soll Dietikon auch mit einer baulichen Erscheinung ein entsprechendes städtisches Bild nach aussen repräsentieren, da sich in seinem städtebaulichen Ausdruck vom Zufälligen abhebt."*

Konkret bedeutete dies die Schaffung eines zusammenhängenden Fussgängerbereichs im Zentrum, der eine anregende Einkaufsatmosphäre schaffen soll. Die Erreichbarkeit und Umsteigeverbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel wird hochgehalten, ebenso die Erschliessung für den privaten Verkehr, für die Anlieferung der Geschäfte und die Zufahrt zu einer grosszügig dimensionierten Parkierungsanlage. Ein Richtplan soll den Grundeigentümern ein möglichst breites Nutzungsspektrum ermöglichen. Eine spätere Erweiterung dieser Zentrumsgestaltung muss gewährleistet sein.



*Das Zentrumsgebiet liegt zwischen Limmat und Reppisch im Bereich der bestehenden Kirche (punktiert). Städtebaulich von Bedeutung sind vor allem die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und die Übergänge zu den Nachbargebieten. Legende: 1: Kath. Kirche, 2: Neubau Kantonalbank, 3: Neues Aufnahmegebäude der SBB und U-Bahn-Station, 4: Neubauten Poststrasse, 5: Zentralschulhaus, 6: Gemeindehaus.*

Eine im Frühjahr 1970 eingeführte Spezialkommission des Gemeinderates (Exekutive) prüfte diese Grundlagen und Ende November 1970 erfolgte die Genehmigung des Teilbebauungsplanes Zentrum durch das Parlament, im

April 1971 durch den Regierungsrat. Damit war der Weg frei für die Ausarbeitung des wohl grössten Planungswerkes der Stadt Dietikon. Durch Architekt Moser wurde anhand der Grundeigentumsverhältnisse und generellen Überbauungsplänen ein detaillierter Landumlegungsvorschlag ausgearbeitet, das Gemeindeingenieurbüro erstellte die neuen Baulinienpläne und der Jurist Zuppinger bearbeitete ein 86seitiges Vertragswerk. Ziel dieses Vertrages unter den 27 betroffenen Grundeigentümer war die Regelung über An- und Abtretungen von Grundeigentum, Aufhebung und Neubegründung von Dienstbarkeiten, Statuierung einer Miteigentumsordnung und privater Bauvorschriften und eines Kostenverlegers zur Realisierung einer Neuüberbauung des Areals „Zentrum Dietikon“.

An verschiedenen Grundeigentümerversammlungen wurde das Planungswerk erläutert und weiterbearbeitet. Anfangs 1974 konnte das gesamte Vertragswerk den Eigentümern zur Unterzeichnung unterbreitet werden und zudem die Grundeigentümerbauordnung „Zentrum“ dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht werden.

Trotz der bisherigen guten Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern war das Einholen der Unterschriften mühsam. Als sich ein Rückgang des Baubooms abzeichnete (Oelkrise), verweigerten verschiedene Grundeigentümer die Unterschrift, ja selbst drei grosse Bauherren teilten schriftlich mit, dass sie den Vertrag unter den heutigen Umständen nicht unterzeichnen könnten, da ihnen die derzeitige wirtschaftliche Situation eine Investition verwehre. Nur elf Grundeigentümer hatten das Vertragswerk unterzeichnet.

Mitte November 1975 stellte der Stadtrat Dietikon fest, dass der private Gestaltungsplan „Zentrum Dietikon“ mit Landumlegung unter den Beteiligten nicht zustande gekommen ist und als gescheitert gilt. Über die infolge Rekursen noch hängigen Baulinienvorlagen sei eine Studie zu erstellen um abzuklären, wieweit diese Baulinienvorlagen beizubehalten oder abzuändern seien. Die beteiligten Grundeigentümer wurden an einer Versammlung über die Einstellung der städtischen Bemühungen in Kenntnis gesetzt, die Voraussetzungen für die Erhöhung des Ausnutzungsmasses war nicht mehr gegeben.

## **6. Neuauflage Baulinien Zentrum 1978**

Mit Beschluss des Stadtrates Dietikon im Januar 1977 wurden die Richtlinien für die Weiterbearbeitung der gescheiterten Zentrumsplanung erteilt. Der private Verkehr auf der Tramstrasse und der Weingerstrasse zwischen Kirchplatz und Bahnhof sollte weiter verbannt, jedoch die Baulinie Merkurstrasse beibehalten werden. In Abänderung der Baulinienvorlage Zentrum blieben aber die bisherigen Baulinien der Kirchstrasse von der Merkurstrasse bis zur Tramstrasse und der Baulinie Weingerstrasse vom Kirchplatz bis zum Bahnhof erhalten.

Dadurch ergab sich im Zentrumsgebiet ein Baulinienkreuz, welches das Bau-  
gebiet in vier Schilder teilte, entsprechend den bisherigen Strassenführungen.  
Mit den bauwilligen Grundeigentümern in diesen vier Teilgebieten seien die  
Verhandlungen für die Überbauung zu führen und eventuelle Quartierpläne  
einzuleiten.

1978 genehmigte der Stadtrat die abgeänderte Baulinienvorlage. Nach  
Erledigung von Rekursen wurde diese 1983 durch den Regierungsrat genehmigt  
und der Überbauung in den genannten Schildern stand nichts mehr entgegen.

1980 wurde eine erste Bewilligung für die Überbauung im ersten Schild  
(Zürcherstrasse - Merkurstrasse - Kirchstrasse - Weiningerstrasse) erteilt,  
welche jedoch erst 1985 mit einem abgeänderten Projekt zur Ausführung kam.

1984 wurde im zweiten Schild (Merkurstrasse - Bahnhofplatz -  
Weiningerstrasse - Kirchstrasse) ein Projekt bewilligt mit definitiven Plänen im  
Jahr 1987. Und ebenfalls 1984 wurde im dritten Schild anschliessend an den  
Kirchplatz zwischen Weiningerstrasse und Tramstrasse ein Bau freigegeben.  
Alle diese Bau freigaben erfolgten erst nach langwierigen Planungsstudien und  
Verhandlungen mit dem zum Teil verschiedenen Grundeigentümern, behelligt  
auch durch nicht bauwillige Eigentümer.

## **7. Verkehrsplan der Region Limmat 1981 und**

### **Verkehrsplan der Stadt Dietikon 1983**

Aufgrund des inzwischen in Kraft getretenen kantonalen Planungs- und Bau-  
gesetzes wurden die Regionen und die Gemeinden verpflichtet, Richtpläne  
unter anderem über die Verkehrsanlagen zu erstellen. Anstelle der bisherigen  
und zum Teil aufgehobenen Weiningerstrasse vom Kirchplatz bis zur Über-  
landstrasse wurde neu die Bahnhoftangente Dietikon: Anschluss Überlandstrasse  
- Bahnhof - Anschluss Zürcherstrasse im regionalen Plan festgelegt. Die Lage  
dieser Strasse - oberirdisch oder unterirdisch - war noch unbestimmt. Der  
Verkehrsplan der Stadt Dietikon konkretisiert diesen regionalen Strassenzug je  
nach Hoch- oder Tieflage mit einem Anschluss über die Poststrasse oder über  
die Zürcherstrasse östlich des Schellerareals. Neu wurde im städtischen Plan der  
Strassenzug Bäckerstrasse - Alte Zürcherstrasse - Merkurstrasse als Sammelst-  
rasse festgelegt. Damit war das Schicksal der in der Planungsgruppe Limmattal  
und im Stadtparlament erneut geforderten Verbindung „Unterdorfstrasse“ von  
der Badenerstrasse am linken Ufer der Reppisch mit Anschluss an die Ueber-  
landstrasse besiegelt. Mit der Sperrung der Bahnhofvorfahrt vor dem Bahnhof  
muss nunmehr die Sammelstrasse Bäckerstrasse - Merkurstrasse zusätzlich  
regionale Aufgaben übernehmen (Querverkehr von der Bremgartnerstrasse zur

Ueberlandstrasse) neben der Erschliessung des Zentrums.

## **8. Bahnhoftangente Projekt 1984**

Die Geschichte „Bahnhoftangente“ würde ein eigenes langes Kapitel füllen. Als wichtiger Bestandteil der Zentrumsplanung sei sie nur stichwortartig erwähnt:

- 1974 Motion von Alfred Schlumpf für eine unterirdische Führung der Bahnhofdurchfahrt. Kostenschätzung 24 Mio. Franken.
- 1977 Ablehnung der Motion Schlumpf durch den Gemeinderat.
- 1979 Postulat für eine oberirdische Strassenführung und gleichzeitig Volksinitiative für einen Tunnel (3088 Unterschriften).
- 1980 Kostenschätzung für die oberirdische Strasse auf 13.1 Mio. Franken, Kostenschätzung für den Tunnel auf 27.6 Mio. Franken. Antrag des Stadtrats für die oberirdische Variante.
- 1981 Tiefere Kostenschätzung der Firma Hydraulik AG Zürich.
- 1982 Das Gutachten der Firma Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG Zürich bestätigt die Kostenschätzung von 1980.
- 1983 Definitive Projektvorlage und Antrag des Stadtrats für die Tunnellösung 31.2 Mio. Franken.
- 1984 Urnenabstimmung. Ablehnung der Kreditvorlage.

## **9. Bremgarten-Dietikon-Bahn 1992**

### **Bahnhofvorfahrt mit Bushof und Velohaus**

Das langjährige Provisorium der BD-Station konnte mit dem Neubau der Station parallel zur SBB-Linie nach langer Zeit beendet werden. Eine grosszügige Lösung der Bahnhofvorfahrt mit dem überdeckten Bushof und der Sperrung des Individualverkehrs wurde realisiert. Zusammen mit dem neuerstellten Velohaus sind diese Bauten Bestandteile des heutigen Zentrums.

## **10. Vergleich der geplanten und ausgeführten Bauten**

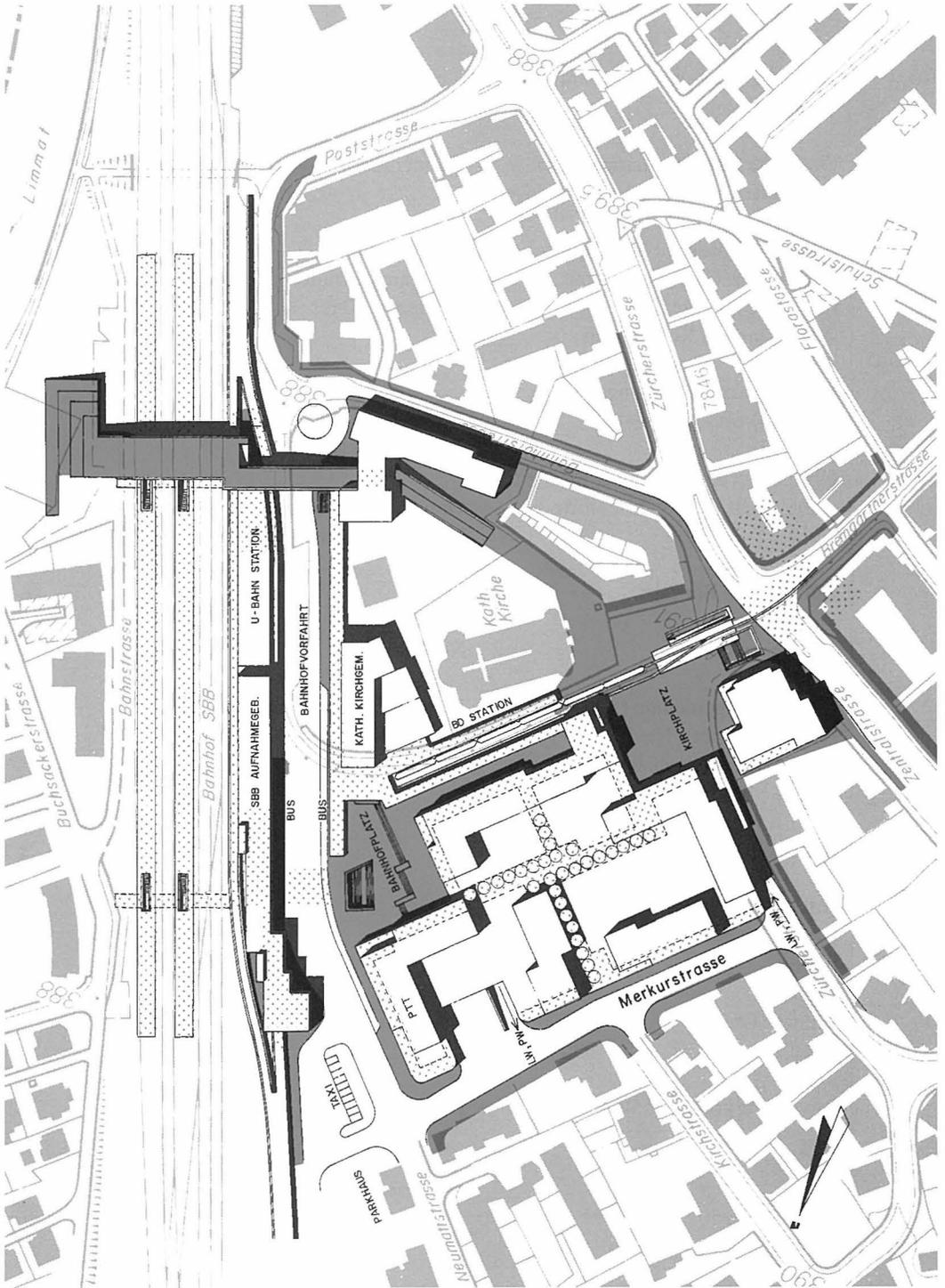
Mit ausserordentlich grossem Einsatz wurde die Planung „Zentrum Dietikon“ über Jahrzehnte betrieben. Ungezählt sind die Sitzungen von Behörden, Planern, Kommissionen, Grundeigentümern und Bauwilligen. Mit parlamentarischen Vorstössen wurde immer wieder auf die Realisierung des Zentrums gedrängt. Heute, nach 36 Jahren Geschichte „Zentrum der Stadt Dietikon“, steht dieses Zentrum beinahe fertig ausgebaut da.

Eine Kritik steht dem Verfasser dieser Zeilen nicht zu, wohl aber ein Wort des Dankes an all jene, die bei der Lösung dieser ausserordentlichen Aufgabe, nämlich dem Zentrum von Dietikon ein Gesicht zu geben, mitbeteiligt waren.

Planung 1969	Ausgeführt 1993
<p><b>Öffentlicher Verkehr:</b></p> <p>SBB: Neubau Aufnahmegebäude</p> <p>U-Bahn: Station Dietikon</p> <p>BD: Endstation in der Tramstrasse zwischen katholischer Kirche und Zentrum</p> <p>Bus: Bushaltestelle längs Bahnhofsvorfahrt beidseitig</p> <p>Taxi: S-W Aufnahmegebäude</p>	<p>Neubau Aufnahmegebäude</p> <p>Kantonale Kreditvorlage abgelehnt</p> <p>Endstation Bahnhofplatz längs SBB (ausserhalb Planungsgebiet)</p> <p>Bushof direkt vor SBB-Aufnahmegebäude</p> <p>Zwischen PTT/Aufnahmegebäude</p>
<p><b>Privater Verkehr</b></p> <p><u>1. Autofahrer:</u></p> <p>Bahnhofsvorfahrt: Durchgeh. offen</p> <p>Weiningerstrasse: Aufgehoben</p> <p>Tramstrasse: Aufgehoben</p> <p>Kirchstrasse: Aufgehoben</p> <p>Merkurstrasse: Projektiert</p> <p><u>2. Velofahrer:</u></p> <p>Zufahrten: Merkurstrasse</p> <p>Veloständer: Nicht speziell geplant</p> <p><u>3. Fussgänger:</u></p> <p>Bereiche (rot im Plan hinten): Gross, insbesondere Kirchplatz und Bahnhofplatz</p>	<p>gesperrt</p> <p>gesperrt</p> <p>Zufahrt PP und Anstösser</p> <p>Zufahrt PP und Anstösser</p> <p>Erstellt</p> <p>Alle Strassen offen</p> <p>Velohaus mit 380 Plätzen</p> <p>Gross, insbesondere Kirchplatz und Bushof/Velohaus</p>

<p>Arkaden (rot gepunktet): Um ganzen Zentrumskomplex</p> <p>Gedeckte Fussgängerstrasse (rot gepunktet): Grosse zentrale Anlage</p> <p>Fussgängerpassage Löwenplatz: Grosse, mit Cafe, WC, Kiosk, möblierte Anlage mit breiten Zugängen und Rolltreppen</p> <p>Fussgängerunterführung unter Bahnhofsvorfahrt zur SBB</p> <p>Fussgängerübergang über SBB zur Limmat: Breite, terrassenförmige Anlage</p>	<p>Um einzelne Zentrumsbauten</p> <p>Kleiner Zugang von Löwenstrasse</p> <p>Fussgängerstreifen, Signalanlage, Wartezeit 40 bis 90 Sekunden</p> <p>Breiter Fussgängerübergang Niveau Bushof - SBB</p> <p>Drei zum Teil schmale Unterführungen</p>																		
<p><b>Öffentliche Bauten:</b></p> <p>PTT: Neubau Post</p> <p>Kath. Kirchgemeinde (ausserhalb Planungsgebiet): Neubau Kirchgemeindehaus und Restaurant Bären</p>	<p>Neubau Post</p> <p>Renovation Kirchgemeindehaus mit Zwischenbau zum Restaurant Bären</p>																		
<p><b>Private Bauten:</b></p> <p>Ausnutzungsziffer 210 %</p> <p>Bruttogeschossfläche</p> <table> <tr> <td>Läden</td> <td>7500 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>1. OG</td> <td>9300 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Weitere OG</td> <td><u>16800 m<sup>2</sup></u></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>33600 m<sup>2</sup></td> </tr> </table> <p>Private Parkplätze: 550</p>	Läden	7500 m <sup>2</sup>	1. OG	9300 m <sup>2</sup>	Weitere OG	<u>16800 m<sup>2</sup></u>	Total	33600 m <sup>2</sup>	<p>180 %</p> <table> <tr> <td>1. Schild</td> <td>6878 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>2. Schild</td> <td>10388 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>3. Schild</td> <td>1931 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Best. Bauten*</td> <td><u>2009 m<sup>2</sup></u></td> </tr> <tr> <td>Total:</td> <td>21206 m<sup>2</sup></td> </tr> </table> <p>Erstellt: 417</p> <p>*1116m<sup>2</sup> multipliziert mit der Ausnutzungsziffer von 180 %</p>	1. Schild	6878 m <sup>2</sup>	2. Schild	10388 m <sup>2</sup>	3. Schild	1931 m <sup>2</sup>	Best. Bauten*	<u>2009 m<sup>2</sup></u>	Total:	21206 m <sup>2</sup>
Läden	7500 m <sup>2</sup>																		
1. OG	9300 m <sup>2</sup>																		
Weitere OG	<u>16800 m<sup>2</sup></u>																		
Total	33600 m <sup>2</sup>																		
1. Schild	6878 m <sup>2</sup>																		
2. Schild	10388 m <sup>2</sup>																		
3. Schild	1931 m <sup>2</sup>																		
Best. Bauten*	<u>2009 m<sup>2</sup></u>																		
Total:	21206 m <sup>2</sup>																		

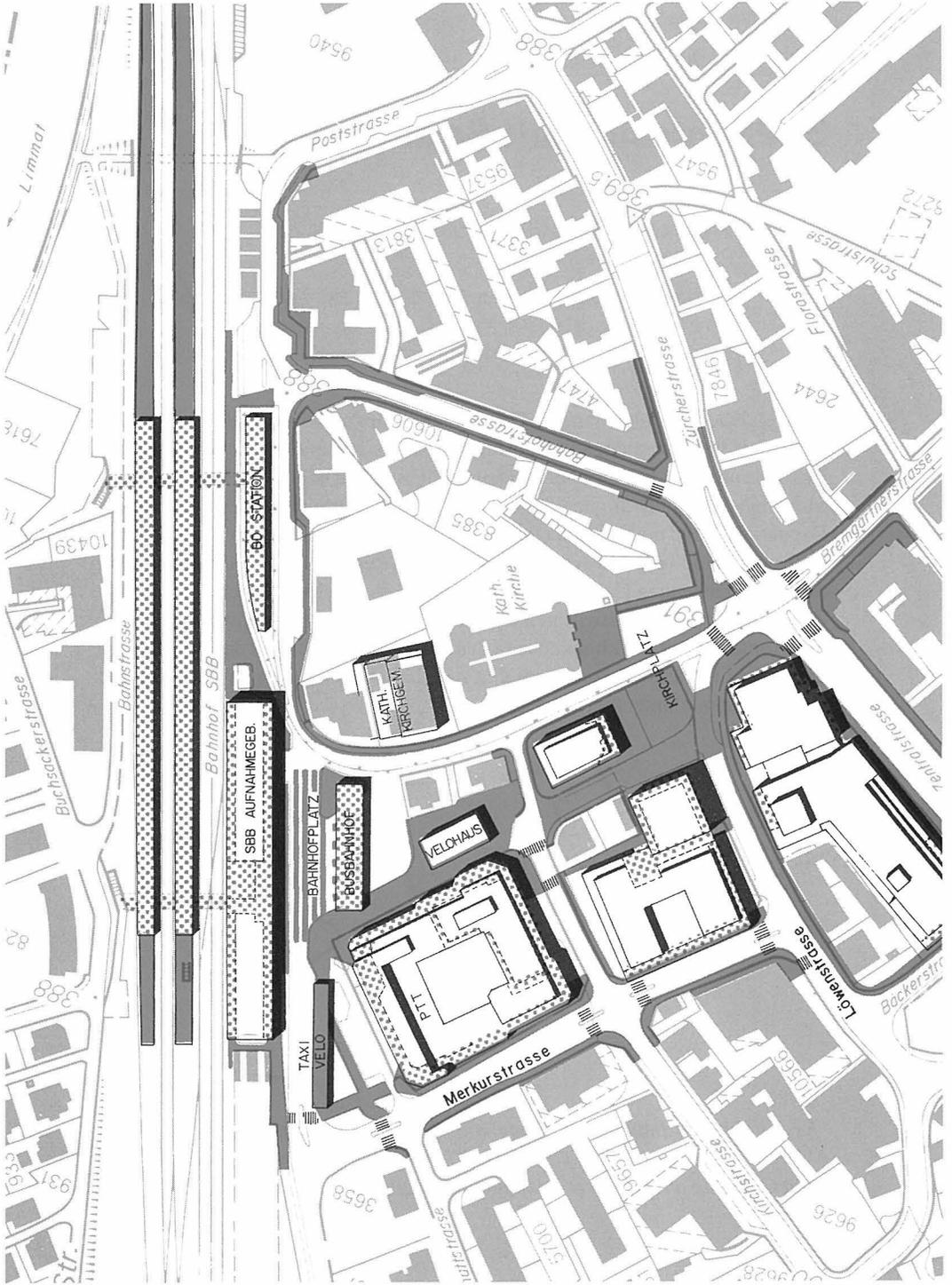
Projektierte Bauten gemäss der Zentrumsplanung 1969.



Rot: Fussgängerebene

Rot gepunktet: Gedeckte Fussgängerbereiche oder Unterführungen

Ausgeführte Bauten im Zentrum bis ins Jahr 1993.



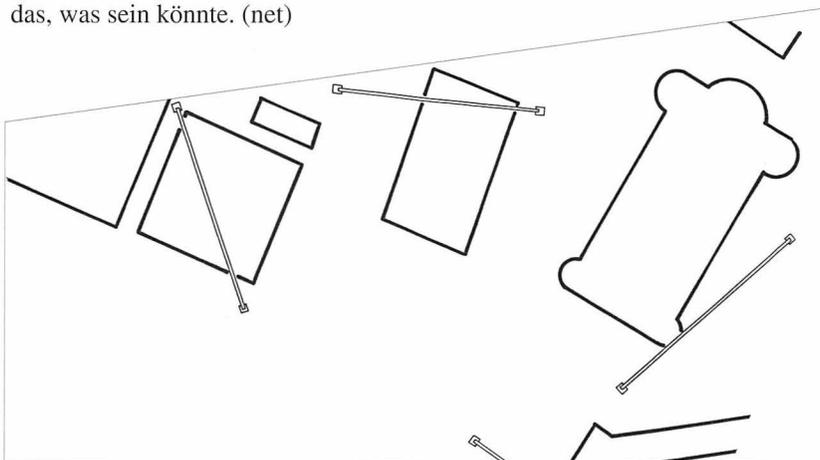
Was auch sein könnte...

### 3. Phantasien mit Realitätsbezug

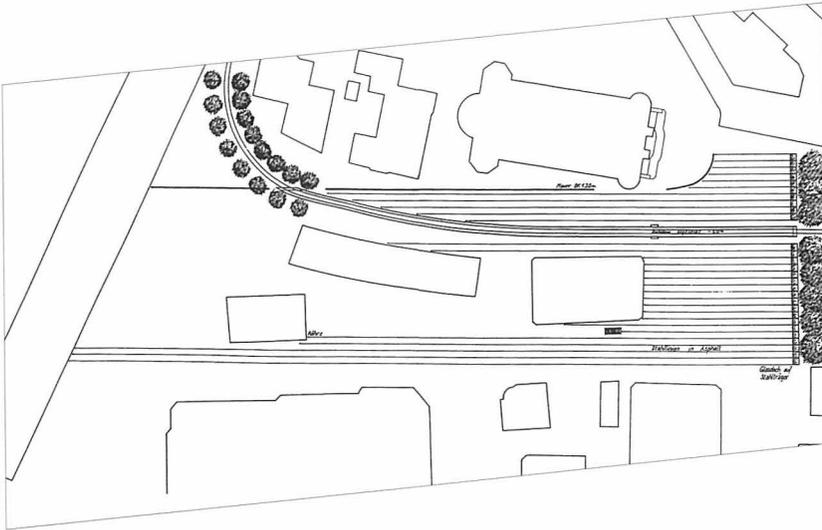
Angehende Gartenarchitekten des Technikums  
Rapperswil.

Ihr Thema lautete: Freiraumgestaltung des Zentrums einer  
Zürcher Vorstadt, Narrenfreiheit des Gartenarchitekten,  
Realitätsbezug als manipulierbare Grösse.

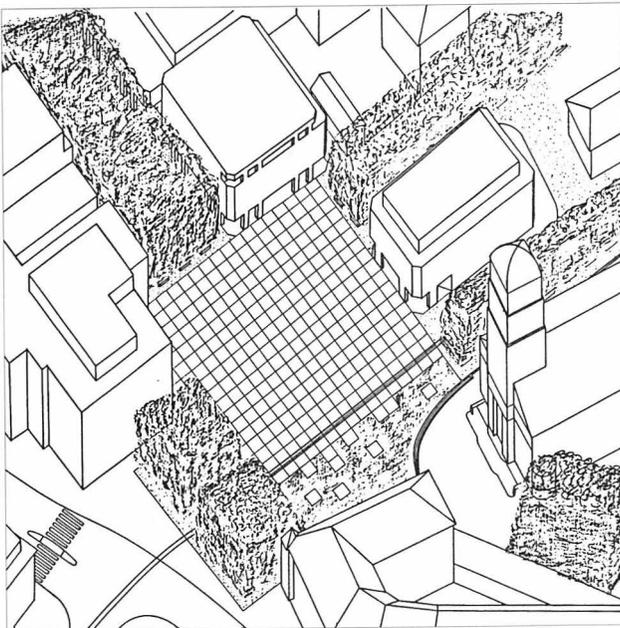
Während die Zentrumsplaner in Dietikon mühsam und oft vergeblich versuchten, das Herz ihrer Stadt so zu gestalten, dass es für eine grosse Mehrheit der Bevölkerung und die Anrainer im Eintakt zu schlagen beginnt, scherten sich die Studenten und Studentinnen der Abteilung Gartenarchitektur des Technikums Rapperswil nicht um politische Machbarkeiten und kleinliche Einwände. Unter der Leitung von Jürg Altherr, Esther Gisler und Regula Hodel machten die rund dreissig angehenden Gartenarchitekten und Gartenarchitektinnen das Dietiker Zentrum zu einem eigenwilligen Ort der Begegnung mit Traumwelten und der Konfrontation mit Wirklichkeit - auf dem Papier, doch nicht für den Papierkorb, denn diese Phantasien kommentieren in erstaunlicher Weise das, was ist und das, was sein könnte. (net)



*"Es gibt keine Ordnung, die zusammenhält", stellt **Lisa Bärtschi** fest und schafft Abhilfe, indem sie "Bostitchklammern" in den Platz rammt, die die wesentlichen Gebäude umklammert und ihnen Halt gibt.*

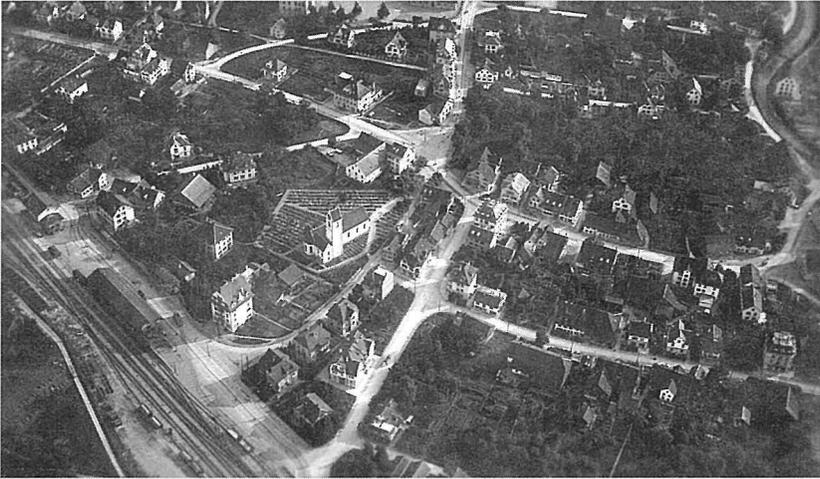


*Corinne Filliol stellt das Dietiker Zentrum gewissermassen auf's Abstellgleis. Metallstreifen ziehen Schienen gleich vom Bahnhof bis an die Zentralstrasse, wo sie abrupt an einem Prellbock aus Bäumen enden.*



*Zum regelrechten Wald lässt Luc Croket das Dietiker Zentrum wuchern und mit- tendrin erscheint der Kirchplatz als eigentliche Lichtung.*

## Die Entwicklung des Dietiker Zentrums in verkürzter Perspektive



*Das Dietiker Zentrum mit Simultankirche 1920.*

*Foto: Orstmuseum Dietikon*



*Das Dietiker Zentrum 1988.*

*Photoramacolor AG, Meyrin 1*

Die Situation 1920: Die kammartige Anordnung der Neumattstrasse, Kirchstrasse, Löwenstrasse, Florastrasse und Bühlstrasse entlang der Reppisch erschliesst bebaubare Areale von wiederkehrender Grösse, die der Dorfanlage eine Modularität verleiht. Innerhalb dieser Areale ist die Bebauung relativ frei disponiert, je nach dem Grad der Verdichtung: die ehemaligen Höfe stossen meistens nicht direkt an den Strassenrand und sind von freien Nutz- und Baumgärten umgeben. Die nachträglich entstandenen Einfamilienhäuser nutzen die Baumöglichkeiten bis in die Tiefe der Parzellen.

Die Situation 1988: Der Vergleich mit dem Luftbild aus den Zwanzigerjahren erlaubt, das Beharren gewisser Elemente der Stadtanlage trotz Umformungsbestrebungen festzustellen: die alte Weiningerstrasse, die alte Kirchstrasse, die ehemalige Modularität der Bauareale, Fragmente der privaten Grundstückseinteilung. Wenn neue Strassendurchstiche in der Zwischenzeit möglich wurden (Zentralstrasse, Merkurstrasse, Bäckerstrasse), konnten mit Ausnahme der Weiningerstrasse keine bestehenden Strassenstücke aufgehoben und zu Innenräume einer neuen Zentrumsüberbauung verwandelt werden. Die Zentralstrasse verdichtet sich "spontan" zu einer übergeordneten Geschäftsachse, während die eigentlich beabsichtigte Verlegung des Schwerpunktes des öffentlichen Raumes auf die Gegend zwischen Bahnhof- und Kirchplatz noch auf die gebührende Nutzungsdichte und repräsentative Ausstattung wartet.

Kurzkomentar von Sylvain Malfroy: Das Nebeneinander dieser beiden Bilder zeigt eindrücklich die Trägheit der Stadt, den Widerstand, der eine Stadt gegen Umformungsprozesse leistet. Diese Einsicht ist wohl Hauptlernerfolg der langandauernden Planungsphase und jedes neue Projekt muss diese Geschichte des Dietiker Zentrums berücksichtigen und auf sie reagieren - wie dies beispielsweise das zur Diskussion stehende Projekt Zbinden ausführlich tut.

**Der folgende Beitrag von Sylvain Malfroy führt diesen Gedanken aus.**

Was ist...

## Würdigung der Zwischenergebnisse

Von Sylvain Malfroy  
Lic. phil, Kunsthistoriker

Sylvain Malfroy ist Lehrbeauftragter an der ETH Lausanne für den Bereich Stadtanalyse und Theorie des Stadtentwurfs. Er setzt sich in verschiedensten Publikationen intensiv damit auseinander, weshalb eine Stadt, eine Region so aussieht, wie sie sich präsentiert. Mit dieser Fragestellung kommentiert er hier den Ist-Zustand des Dietiker Zentrums und seine mögliche Zukunft.

### 1. Die Überprüfung der Vorsätze im kritischen Rückblick

Die Zentrumsgestaltung von Dietikon, wie sie sich heute präsentiert, unterscheidet sich massgeblich vom Leitbild, das in den sechziger Jahren der Trägerschaft vor Augen schwebte. Auf Anregung von Hans Marti, damals Berater der Gemeinde in städtebaulichen Belange, gab es erstmals 1959 die grobe Vorstellung einer grosszügigen Eingangssachse Bahnhof-Zentrum, welche in Zusammenhang mit der Errichtung repräsentativer Bauten für das Geschäftsleben, die Verwaltung und die Kultur hätte angelegt werden sollen<sup>1</sup>.

Im Ideenwettbewerb von 1963 und in den Planungsstudien von 1969 wurde dieser monumentale Ansatz durch das im Ausdruck etwas zurückgestufte Projekt eines einheitlichen Baukomplexes abgelöst, das die vielfältigen Nutzungen eines dichten Dienstleistungs- und Versorgungszentrums unter einem Dach, teilweise als Arkadenkreuz ausgebildet, hätte unterbringen sollen<sup>2</sup>.

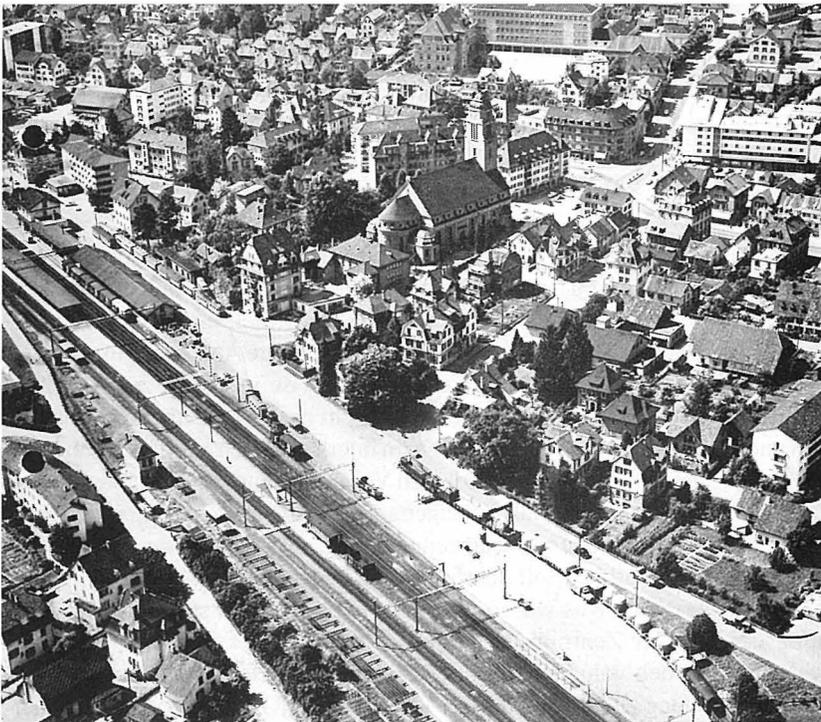
Nach zehn Jahren aufwendiger Verhandlungen wurde diese komplexe Überbauung aufgegeben zugunsten der aufgelösten Blockbebauung, die wir heute kennen, und welche im Rahmen eines korrigierten Baulinienplans rasch entstand. Erst seit 1991 belegen die freistehenden Unterstände und Überdachungen für die verschiedenen Verkehrsmittel und die Strassenbeleuchtung und -bepflanzung eine nachträgliche Sorge für die Ausstattung des öffentlichen Raumes im neuentstandenen Stadtteil.

Warum diese Umkehrung der Prioritäten im Laufe der Projektierung, die schliesslich - und sogar in extremis - entstehen liess, woran zuerst gedacht wurde: eine Abfolge von öffentlichen Räumen, die zwischen Bahnhof und

<sup>1</sup> Vgl. Plan auf S. 9 <sup>2</sup>Vgl. S. 10 - 15

Stadtmitte vermitteln? Was ist geschehen? Ist das Projekt unterwegs ausser Kontrolle geraten und entgleist oder haben neue Einsichten im Laufe des Planungsprozesses dessen Ausgang beeinflusst?

Die einfache Feststellung, dass sich die ursprüngliche Absicht und die verwirklichte Überbauung nicht völlig entsprechen, erzwingt nicht unbedingt ein negatives Urteil über das Ergebnis, denn es mag für die getroffenen Umstellungen gute Gründe gegeben haben. Die Suche nach diesen Gründen soll Gegenstand unserer Würdigung sein. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Gestaltung des Dietiker Zentrums noch nicht abgeschlossen ist und deshalb unsere kritische Überprüfung mitten in einem offenen Handlungszusammenhang steht. Einerseits ist zwar die Beurteilung eines noch fertigzustellenden städtebaulichen Eingriffes verfrüht, solange der Gesamteindruck fehlt, andererseits gehört es aber eben zur Zweckbestimmung des kritischen Rückblickes, die Vorsätze nochmals angesichts des Geleisteten zu überprüfen: Man muss sich vergewissern, dass das Projekt wirklich verdient, so fortgesetzt zu werden, wie es nun vorliegt.



*Das Dietiker Zentrum in den sechziger Jahren.*

Es ist nun die Frage zu klären, ob und wie die bisher verfolgten Leitbilder und angewandten Vorgehensweisen in Sachen Zentrumsgestaltung der Korrektur bedürfen, damit das, was zur Ausführung kommt, dem Beabsichtigten tatsächlich entspricht, und damit seinerseits das Beabsichtigte den in der Situation offenliegenden Möglichkeiten angepasst wird.

## **2 Die rationale Planung als ein in der Zeit angelegter Lernprozess**

Ein Projekt ist in einem gewissen Sinne eine Annahme, die auf Bestätigung wartet. Das, was man sich vornimmt, gründet auf einer Beurteilung der Situation und ihrer Veränderbarkeit. Die Mutmassungen, die die Entscheidungen abstützen, können sich jederzeit im Laufe der Verwirklichung als mehr oder weniger grobe Vorurteile, Über- bzw. Unterschätzungen erweisen.

Die Art und Weise, wie die Entwerfer und Planungsinstanzen das Risiko von Fehleinschätzungen und Fehlplanungen einzuschränken versuchen, variiert in der Zeit. In den Fünfzigerjahren hat man im Städtebau noch wenig von Systemdenken und offener Planung gesprochen. Das damalige Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der analytischen Methoden und in die aufklärende Rolle der Theorie war ein Hindernis für die Verwertung des Informationsrückflusses aus der praktischen Erfahrung. Erst seit Ende der Siebzigerjahre ist das Bewusstsein dafür gewachsen, dass die Rationalität von umfassenden und langfristigen Planungen nicht so sehr mit dem Grad an Ausführlichkeit der Vorbereitungsstudien zunimmt als mit der Fähigkeit, unerwartete Lerneffekte aus der Realisierungsphase unmittelbar im laufenden Entscheidungsprozess zu verarbeiten.

Da vor einer Generation diese verfeinerten Planungsstrategien noch fehlten, waren die Einholung von Gutachten bei angesehenen Sachverständigen und das Wettbewerbsverfahren fast die ausschliesslichen Mittel, um zum „richtigen“ Projekt zu gelangen. Die Experten haben sozusagen ihre Antennen aufgespannt und versucht, den neuesten Stand der Erkenntnisse in Bezug zur gestellten Problematik hervorzuholen. Bei dieser Umsicht nach verwertbaren Erfahrungen und vorbildlichen Lösungsansätzen im internationalen Vergleich haben sie aber häufig die unterschiedlichen lokalen Voraussetzungen vernachlässigt und zur Standardisierung der Verfahren beigetragen. Bei allem Modernisierungsdrang wurden die lokalen Planungsinstanzen mit der Umsetzung dieser importierten städtebaulichen Vorbilder oft überfordert und von der Bevölkerung nur miss-träuisch unterstützt. Was wir an der Fragmentierung und stockenden Entstehung der Dietiker Zentrumsgestaltung ablesen, ist der etwas ernüchternde Abschied von den voluntaristischen Leitbildern der Nachkriegsmoderne und die Hinwendung zu bescheideneren Verfahren der Optimierung des Vorhandenen.

### **3. Die Annahmen der späten Fünfzigerjahre zur künftigen Stadtentwicklung**

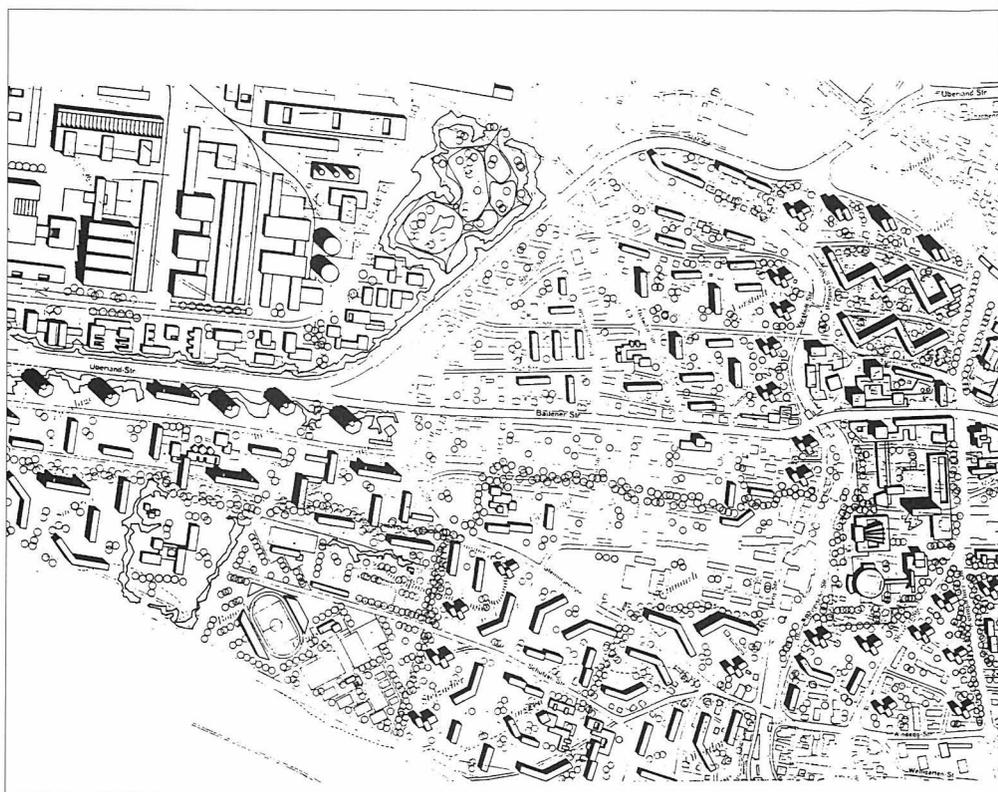
#### **3.1 Das Vorbild des Wiederaufbaus im Ausland und die Hinwendung zu einem initiativen Städtebau**

Die neue Zentrumsgestaltung in Dietikon stellt kein isoliertes städtebauliches Ereignis dar, sondern gliedert sich als typisches Bauprogramm in den Zusammenhang einer Epoche ein, deren Umriss und Eigenart wir erst langsam zu erkennen beginnen. Die Schweizer Geschichtsbücher bezeichnen diese von Hochkonjunktur geprägten Jahrzehnte gerne als ein „Rennen in die Zukunft“. Auf dem Gebiet der Planung lässt sich sowohl auf Bundesebene wie auch auf Kantons- und Gemeindeebene eine Hinwendung zu voluntaristischen Konzepten feststellen: Die Verwaltungen traten entschiedener aus der Rolle reiner Regulierungsinstanzen des privaten Baugeschehens und ausführender Organe kollektiver Entscheidungen heraus und bemühten sich darüber hinaus, aus eigener Initiative fortschrittsbeschwörende Leitbilder in Ansätzen umzusetzen und brachliegende lokale, bzw. regionale Wachstumspotentiale aufzudecken und zu verwerten. Um die Trägheit des privaten Grundeigentums umgehen zu können, ohne den Aufwand von Enteignungen auf sich nehmen zu müssen, wurden neue Formen der gemischten Trägerschaft vereinbart und erprobt, bei welchen der "Goodwill" der privaten Bodenbesitzer mit einem sogenannten Planungsbonus (Ausnützungsbonus) gewonnen werden sollte.

Dieser treibende Einsatz der öffentlichen Macht in der Realisierung von Siedlungsinfrastrukturen ist nicht nur charakteristisch für das damalige städtebauliche Geschehen in der Schweiz, er war eigentlich die Regel in den kriegsgeschädigten Ländern Europas, in denen der Wiederaufbau massgeblich vom Staat gefördert und gelenkt wurde. Die Verwüstung des historischen Bestandes in diesen Ländern förderte die Suche nach alternativen Besiedlungsmustern des Territoriums. Auch wenn die Schweiz andere Voraussetzungen hatte, wurde ihre Planungstätigkeit intensiv durch diese Vorbilder genährt. Die Gefahr der Voreiligkeit übersah man bei diesem allgemeinen Drang nach vorausschauender Modernisierung nur zu oft.

#### **3.2 Die Stadt als zentraler Ort und die systematische Vernetzung des Territoriums**

Die städtebauliche Kultur bereichert sich ständig mit neuen Modellen und Leitbildern, die Ungerechtigkeiten in der infrastrukturellen Ausstattung des Territoriums aufheben und eine allgemeinere Zugänglichkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen erreichen sollen. Unter den Konzepten, die damals von den verschiedenen Instanzen der Landesplanung in Europa in den

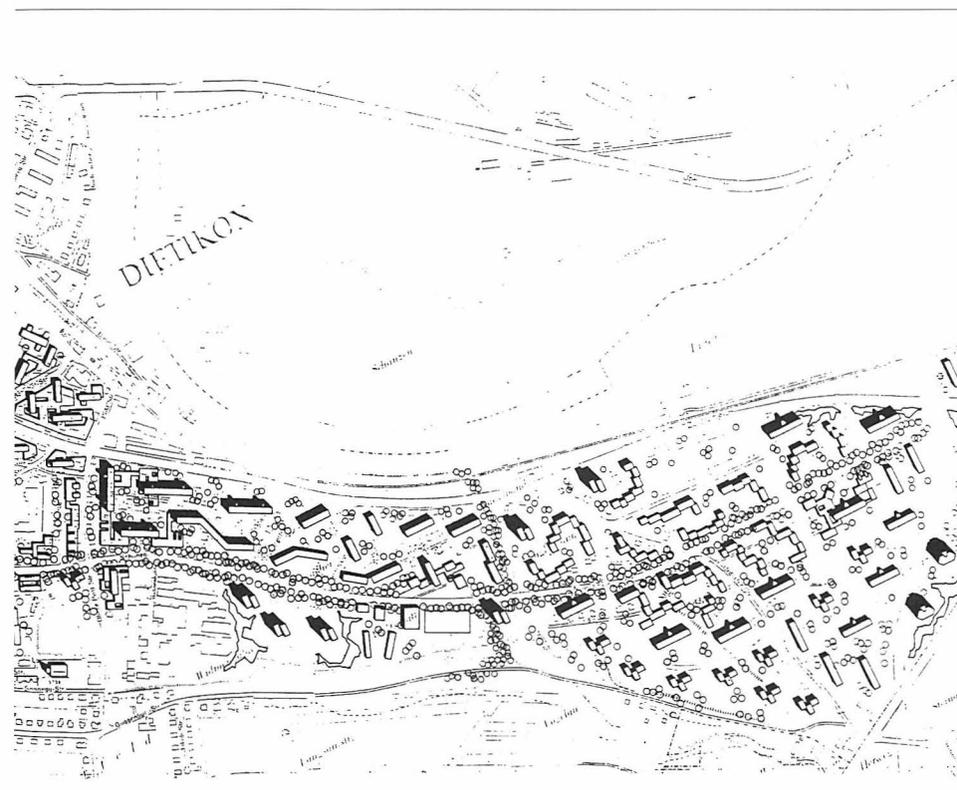


*Entwicklungsplan 1959 von Hans Marti.*

Vordergrund gerückt wurden, steht der Schlüsselbegriff des „zentralörtlichen Systems“. Es geht darum, die jeweiligen Städtelandschaften als zusammenhängende Netze von hierarchisierten zentralen Orten mit verschiedenen grossen Einzugsgebieten aufzufassen. In den Leitbildern sollen diese Netze das Territorium gleichmässig überziehen und dort, wo grössere Maschen oder gar „Löcher“ vorkommen, mit Neustädten verdichtet werden. Wo ein Entwicklungspol eine zu starke Tendenz zur Konzentration auslöst und die Entfaltung der Nachbarregionen hemmt, sollen konkurrierende Schwerpunkte als Ausgleich verstärkt werden.

Die gemeinsamen Bemühungen der Limmattalgemeinden im Einzugsgebiet der „werdenden Zürcher Grossstadt“<sup>1</sup>, ihre Autonomie aufrechtzuerhalten,

<sup>1</sup> Hans Marti veröffentlicht 1952 in der NZZ eine Artikelserie unter dem Titel „Zürich wird Grossstadt“.



zeugen von dieser Sorge um eine ausgeglichene Streuung der Verstädterungstendenzen im Territorium und von dem Widerstand der ehemaligen Dörfer gegen eine einseitige, fremdgesteuerte Suburbanisierung. Auch die Befürchtungen Dietikons, durch die wirtschaftliche Entwicklung Spreitenbachs benachteiligt zu werden, belegen, welche Bedeutung der Verfügung über ein leistungsfähiges und attraktives Geschäftszentrum als Mittel zur Sicherung einer vielfältigen, relativ selbstbestimmten Siedlungsentwicklung zukam. Allerdings, die Annahme, dass die Förderung der zentralörtlichen Funktion einer Stadt nun am effizientesten durch die Schaffung von abgesonderten einheitlichen Einkaufszentren zu lösen sei, hat in vielen Vororten das Zustandekommen von urbanen Qualitäten, wie sie Geschäftsstrassen verkörpern, gehemmt und langfristig der Attraktivität des Siedlungszentrums als eigentliches dichtes Stadtzentrum geschadet.

### 3.3 Die Auflösung der steinernen Stadt und die Zusammenballung des öffentlichen Raumes in Sonderbauten

Die Vorstellung, dass die Stadt von ihrer Dichte her eine Quelle von vielen Übeln ist und dass das Hauptmittel zu ihrer Sanierung in der Beschränkung ihres unendlichen Wachstums und in der Auflockerung der Bebauung liegt, hat eine lange Tradition, die von England massgeblich geprägt wurde. Erste konkrete Ansätze zu einer Dekonzentration der Ballungsgebiete haben um die Jahrhundertwende mit dem Experiment der Gartenstädte stattgefunden. In der Zeit des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg ist das Modell der aufgelockerten, durchgrüntem Bebauung sowohl für die Anlage von Neustädten und Expansionsquartieren wie für Erneuerungseingriffe in ehemalige Stadtkerne massgeblich. In Berlin führte Hans Scharoun den Begriff der Stadtlandschaft ein und meinte damit eine offene Stadt, dessen Aussenräume von landschaftlicher Wirkung seien.

Das städtebauliche Konzept, das Hans Marti 1959 der Stadt Dietikon unterbreitete, ist von dieser Idee durchzogen<sup>1</sup>. Die Stadtfläche wird in verschiedene funktionale Zonen unterteilt: Industriegebiet, Wohngebiet, Ortskern, Grünzone. Für jede dieser Zonen wird eine gewisse Baudichte und ein Bebauungsprinzip (Arealüberbauung mit gemischten Bautypen) festgelegt, wobei als übergeordnete Zielsetzung eine lebendige plastische Komposition von unterschiedlichen Bauvolumina (freistehende und gruppierte Hochhäuser, gerade und abgewinkelte Scheiben, tiefe Hallen- und Pavillonbauten) in einer möglichst verschonten Landschaft anvisiert wird.

Die Aussparung des städtischen Aussenraumes als landschaftlicher Grünraum für die Erholung der Bevölkerung führt zu einer Spaltung des sozialen Interaktionsraumes in zwei Bereiche: in die Nachbarschaftseinheit auf der einen Seite und in die öffentlichen Bauten im Ortskern andererseits. Letztere sollen die Eigenschaften, die die Anziehungskraft jedes Stadtkernes ausmachen, bieten, nämlich Nutzungsvielfalt, Kontaktdichte, Informationsreichtum, diversifiziertes Warenangebot und Konsummöglichkeiten. Dies möglichst ohne deren Nachteile in Kauf nehmen zu müssen: Unordnung, beschränkte Übersichtlichkeit, störende Überlagerungen von Funktionen, Raumknappheit, erschwerte Zugänglichkeit, usw.

Die Entwicklung des Individualverkehrs schien in der damaligen Vorstellung diese Zerklüftung des städtischen Zusammenhanges schnell zu überbrücken. Um zur Erkenntnis zu gelangen, dass die Landschaft zur Öde wird, wenn keine abgestuften Einrichtungen sie mit dem Baubestand vermitteln (Gärten, Höfe, Terrassen, usw.) und dass die soziale Interaktion mit der zunehmenden Eindeutigkeit der ihr zugewiesenen Räume verarmt, brauchte es vorerst die

Probe am Exempel.

### 3.4 Die Aufhebung der überlieferten Parzellierungsstruktur und die Überführung der Besitzansprüche in Miteigentumsanteile

Das Konzept der Stadtlandschaft, wie es in Dietikon um 1959 von Hans Marti eingeführt wurde, setzte die Möglichkeit der Aufhebung aller Anlagen voraus, die sich dem ununterbrochenen Fluss des Raumkontinuums widersetzen: Zäune, Mauern, Einfriedungen. Gleichzeitig konnte der Anspruch auf eine grossmassstäbliche Gliederung der Stadt mit der Kleinteiligkeit der vorhandenen Bebauung nicht vereinbart werden. So wurden parallel zu einer intensiven Landerwerbspolitik der Gemeinde aufwendige Umlegungsverfahren in Gang gesetzt. Das Vorbild der geglückten Umlegungen in den kriegsgeschädigten europäischen Städten, aber auch im Rahmen der Meliorationsarbeiten auf dem Lande, stimmten optimistisch für das Gelingen eines solchen Neuanfangs in Dietikon. Doch der Konsens der betroffenen Bodenbesitzer blieb aus und das Ideal einer einheitlichen Überbauung des Areals zwischen Bahnhof und Löwenstrasse musste aufgegeben werden.



*Vor dieser Situation stand Architekt Hans Marti: Das Zentrum Dietikons im Jahre 1955.*

*Foto: Ortsmuseum Dietikon*

Rückblickend dürfen wir sicher diese gescheiterte Anstrengung als Abschied von der Utopie und als erzwungene Rückkehr ins Reich der geschichtlichen Kontingenz bezeichnen. Aber sind alle Konsequenzen aus dieser ernüchternden Erfahrung gezogen worden?

#### 4. Die Annahmen der Zentrumsplanung von 1969<sup>1</sup>

Mit dem Scheitern des Umlegungsverfahrens fehlten also die Voraussetzungen für die Verwirklichung des Gesamtkomplexes, das die Architekten Werner Moser und Jakob Schilling nach dem Wettbewerb von 1963 überarbeitet hatten. Einige Bestandteile dieses Entwurfes sind aber in die später realisierte aufgeteilten Blockbebauung geflossen, eine Tatsache, die es verdient, auf ihren Bedeutungswandel hinterfragt zu werden.

##### 4.1 Das volumetrische Konzept

Der Richtplan von 1969 sah eine extensive zweigeschossige Bebauung des Areals zwischen Merkur- und Tramstrasse, Bahnhof und Kirchplatz vor, welche von einzelnen, um zwei Geschosse höheren Baukörpern überragt worden wäre. Die von der Bebauung ausgesparten Freiräume - der Kirchplatz, der Bahnhofplatz, die umlaufenden Strassenzüge - waren dermassen gefasst,



*Der Kirchplatz im Jahre 1967.*

*Foto: Ortsmuseum Dietikon*

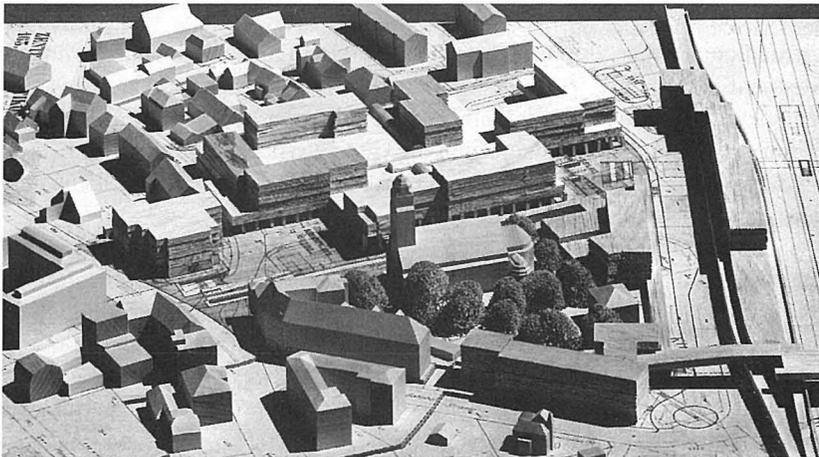
<sup>1</sup>Vgl. dazu auch S. 12 - 15

dass sie sich als Figuren vor dem neutralen Hintergrund der umlaufenden Fassadenflucht des Komplexes deutlich abheben konnten. Relativ losgelöst von der Aufgabe der Raumdefinition, die eben ganz dem Sockel überlassen war, konnten die überragenden freistehenden Wohnblöcke nun freier nach plastisch-volumetrischen Kriterien untereinander abgestimmt werden. Dieses Konzept war soweit geschickt, als dass es zwischen geschlossener Bebauung, wie es sich für ein dichtes Stadtzentrum gehört, und offener Bebauung, wie sie Dietikon als ehemaliges Dorf und moderne „Stadtlandschaft“ in seinen übrigen Teile aufweist, vermittelte.

Mit der späteren Blockbebauung nach revidiertem Baulinienplan sind die Verhältnisse massgebend geändert worden. Es sind nun die Blöcke, welche sich als Figuren von den umliegenden Verkehrsflächen abheben, ohne aber dabei untereinander irgendeinen Zusammenhang zu ergeben, der die Zwischenräume anders als Restflächen bestimmen würde.

#### 4.2 Das typologische Konzept und die Schnittlösung

Das Einkaufszentrum, das der Richtplan von 1969 vorschlug, war als Bautyp, vereinfachend gesagt, wie ein einziges Haus, konzipiert. Dieses Haus wies eine präzise Orientierung mit klar gerichteten Fronten auf. Es hatte ein Innen und Aussen, ein Unten und Oben (ein Schnittprinzip), eine Hülle und einen Kern. Die Abstimmung dieser Eigenschaften untereinander und die klare Zuordnung der Funktionen machte die Einheitlichkeit der Anlage aus und bedingte zudem ihre Lesbarkeit.



*Richtplan 1969: Die Zentrumsüberbauung als ein einziges "grosses Haus", in dem der öffentliche Raum als geschützter Innenraum erlebt werden soll.*

Die Aufteilung des Überbauungsprojektes in die sogenannten vier „Schilder“ hat aus dem ursprünglich geplanten Haus ein Stück Stadt mit völlig veränderten Voraussetzungen der Lesung werden lassen. Das, was früher als Fussgängerarkade den Status eines Innenraumes hatte, wurde zum üblichen, der Verkehrssignalisierung unterstehenden Strassenraum. Die um die Blöcke laufenden Laubengänge sind in ihrer Überleitungsfunktion entscheidend entwertet. Das ursprüngliche Schnittprinzip, das eine unterirdische Abwicklung der Warenlieferung und des privaten Parkierungsbedarfs zugunsten eines verkehrsfreien Ladenerdgeschosses vorsah, wurde nicht systematisch übernommen, so dass nun Probleme der horizontalen Begegnung von Fussgänger- und Fahrverkehrswegen, von Anlieferungs- und Warenausstellungsflächen vorliegen.

## 5. Die letzten Retuschen

Als der Architekt Ueli Zbinden den Auftrag übernahm, die Restflächen der Zentrumsüberbauung auszustatten, konnte er sich kaum auf Andeutungen der vorigen Planungsstufe (Baulinienplanung 1978) abstützen: die zu projektierenden Verkehrsbauten standen immer auf dem Programm, aber seit der Richtplanung von 1969 wurden sie nicht mehr städtebaulich umrissen. Es konnte also nicht um die einfache Überarbeitung einer Vorlage gehen. Die Gesamtanlage musste neu überdacht werden und zum Gegenstand eines selbständigen Entwurfes gemacht werden. Es war klar, dass an der Grundverteilung der Baumassen nichts mehr zu ändern war. Nur ihre Lesbarkeit vermochte durch eine gezielte Bearbeitung des Kontextes möglicherweise beeinflusst werden.

Eine erste Retouche, die der Entwurf von 1991 anbringt<sup>1</sup>, betrifft die Identität des Ortes: Es geht darum, dass man etwas von der Topographie des Limmattals im Siedlungsgefüge zu spüren bekommt. Die Bepflanzung von ausgewählten Strassenfluchten mit Pappeln übernimmt diese Rolle. Diese Pappelreihen spielen auf die Uferbepflanzung der Limmat an, erinnern an die Schutzbepflanzungen gegen den Wind in der Ebene, holen die Geometrie der Flureinteilung bis ins Siedlungszentrum hinein und verflechten das Werk der Verkehrsingenieure mit demjenigen der Kulturingenieure.

Diese Bäume kennzeichnen auch den Aussenraum - zweite Retouche - als Landschaftsraum im Sinne des Konzeptes der Stadtlandschaft aus den Fünfzigerjahren und tragen dazu bei, die freie Stellung der Bauten selbstverständlich zu machen. Zu diesem gleichen Zweck werden die einzelnen Unterstände und Überdachungen untereinander geometrisch nicht abgestimmt. Im Gegenteil, ihre spürbare Abdringung hebt die Heterogenität der vorhandenen Baufuchten und Zuordnungsmöglichkeiten hervor.

Die dritte Retouche betrifft die Gliederung des öffentlichen Raumes: dieser

<sup>1</sup> Vgl. dazu auch den Artikel des Architekten Ueli Zbinden ab S. 44

wird einerseits in klare Abschnitte unterteilt, die jeweils einer spezifischen Nutzung gewidmet sind (Bushof, Taxistand, Velohaus, Markt); diese Sequenzen werden andererseits als Bestandteile eines übergeordneten Kontinuums ausgezeichnet durch die Wiederkehr in nur geänderten Kombinationen von gleichen Materialien und Konstruktionsarten.

Indem diese Ausstattung des Freiraumes jeweils auf die geometrischen Vorgaben des Umfeldes eingeht - sich vor dem Bahnhof anders verhält als entlang der Weiningerstrasse, und vor der Kirche noch anders als auf dem Marktplatz - entfaltet sie ein ausgeprägtes Integrationsvermögen auf die Elemente des Kontextes. Aber dadurch, dass jeder Eingriff immer wieder die gleiche eigenständige architektonische Sprache verwendet, trägt ihre Vermehrung zusätzlich dazu bei, langsam im Zentrum ein autonomes Bezugssystem aufzuspannen, das Epoche macht, wie die gusseiserne Strassenmöblierung auf den Pariser Boulevards.



*Ein Zwischenergebnis: Das Dietiker Zentrum im November 1993. (net.)*

## 6. Der unwiderstehliche Reiz der offenen Bebauung

Unsere knappe Zusammenfassung von mehr als dreissig Jahren intensiver Planungsarbeiten muss notwendig schematisch und oberflächlich bleiben. Doch scheint sich ein roter Faden durch alle diese Wechselfälle abzuzeichnen: das Festhalten an eine durch geringe Dichte, kleine Massstäblichkeit und räumliche Beziehungslosigkeit bestimmte offene Bauweise. Diese antiurbane Haltung mag im dörflichen Charakter der Siedlung zuerst verwurzelt gewesen sein. Aber sie prägt bis in die Achzigerjahre die neueren städtebaulichen Eingriffe.

Hans Martis Konzept der Stadtlandschaft verleiht ihr in einem gewissen Sinne die Bestätigung der Utopie: die Stadt von morgen wird eine symbiotische Einheit mit der Landschaft eingehen. Diese halb atavistische halb utopische Bindung an die Vorstellung eines lockeren Siedlungsgebildes mag die Zentrumsplanung von 1969 zu Fall gebracht haben. Liefert sie auch die Erklärung, warum in der definitiven Überbauung der Achtzigerjahre der Aussenraum so unbestimmt blieb?

Allem Anschein nach besitzt die Freistellung der Baukörper, ihre Beziehungslosigkeit untereinander und gegenüber den Elementen der Siedlungsanlage (Strassen, Plätze, Monumente, Parzellierungsstruktur) einen starken, ernstzunehmenden symbolischen Gehalt. Möglicherweise ist dies genau die auszeichnende Eigenschaft, welche die peripheren Vororte den traditionellen



*Der Kirchplatz 1928: Beherrscht von der monumentalen Kirche.*

*Foto: Ortsmuseum Dietikon*

Städten zu ihrem Vorteil entgegenzuhalten haben: ein räumlich-bauliches Analogon zum Anspruch des modernen Individuums auf freie Persönlichkeitsentfaltung.

Es fragt sich, ob die festgestellte anhaltende Unbestimmtheit der räumlichen Bezüge innerhalb des Dietiker Siedlungsgefüges - verglichen mit grossstädtischen Verhältnissen - einer genauen Absicht entstammt. Kehren wir die Frage um! Ist die räumliche und geschichtliche Kontinuität, welche zu den Merkmalen der europäischen Stadt zählt, Ergebnis einer bewussten Zielsetzung? Vor ihrer Aufdeckung durch die moderne Archäologie und Denkmalpflege lautet die Antwort: garantiert nicht. Es gibt also eine unbeabsichtigte strukturelle Wechselwirkung zwischen Dichte und Kontinuität: die bauliche Dichte fördert das Beharren des städtischen Grundrisses und die Überlieferung der Bauweisen, während die lockere Bebauung in der Peripherie eine relative Diskontinuität der baulichen Eingriffe nacheinander und nebeneinander toleriert. Aber genauso, wie die Bevölkerung der Grossstädte die historische Kontinuität der Altstadt zu schätzen gelernt hat, genauso darf angenommen werden, dass die Bevölkerung der Vororte sich die freie, ungezwungene Anordnung der Bebauung langsam als Wert aneignet. Eine strukturelle Gesetzmässigkeit kann also durchaus im Laufe der Zeit erkannt und absichtlich aufrechterhalten werden. Eine solche Auffassung scheint die letzten Retuschen der Neunzigerjahre geleitet zu haben.



*Der Kirchplatz 1990: Konzeptlos und chaotisch überstellt. Er - das Zentrum des Dietiker Zentrums - harrt noch seiner Ausgestaltung. (net.)*



*Eine Ahnung vom Weber'schen Kirchplatz vermittelte das farbenfrohe Modell des Fischbrunnens, das vor dem Urnenbang um Stimmen buhlte.*

*Foto: Ortsmuseum Dietikon*



*Der Delphin ist wohl über das Nein des Volkes nicht so unglücklich, lebt er doch nun im verträumten Weinrebenpark seines Schöpfers, statt auf dem verkehrsumbrandeteten Kirchplatz.*

*( net )*

## 5. Gegenwelten statt Alltagswelt

Bruno Weber  
Künstler

Bruno Webers ausführlichstes Gesamtkunstwerk ist wohl der von ihm bewohnte Weinrebenpark auf der Grenze zwischen Dietikon und Spreitenbach. International bekannt wurde er durch die massgebliche Beteiligung an der Ausgestaltung des Schweizer Pavillons an der EXPO 93 in Sevilla. Sein Projekt zur Ausgestaltung des Dietiker Kirchplatzes scheiterte an der Urne, seine 1991 ausgeführte Platzgestaltung für den Kulm auf dem Uetliberg erfreut sich jedoch grosser Beliebtheit.

„Kreis“ nannte Bruno Weber sein Projekt für die Gestaltung des Dietiker Zentrums. Seine Gegenwelt vermochte im Jahre 1985 die Jury des Projektwettbewerbs zu überzeugen, erlangte im Oktober 1988 eine komfortable Mehrheit im Gemeinderat (neunzehn zu neun Stimmen) und scheiterte im März 1989 deutlich an der Urne.

Webers Projekt sah einen über den ganzen Platz ziehenden, in der Pflasterung sichtbaren Kreis vor, der sein Zentrum in einem farbigen, wasserspeienden Delphin fand. Lampen, Telefonkabinen, WC-Anlagen, Plakatsäulen waren im skuril-träumerischen Stil Webers gehalten, Bäume fügten sich in diese farbenfrohe Szenerie ein. Zu bunt, zu monströs, zu fremdartig oder schlicht zu teuer (der Kredit lautete auf 3.6 Millionen Franken) war dieses Zentrum der Mehrheit der Dietiker Stimmbürger und Stimmbürgerin, man schickte den Fisch und damit jenes Projekt für die Gestaltung des Kirchplatzes, das es bis heute am weitesten gebracht hat, bachab.

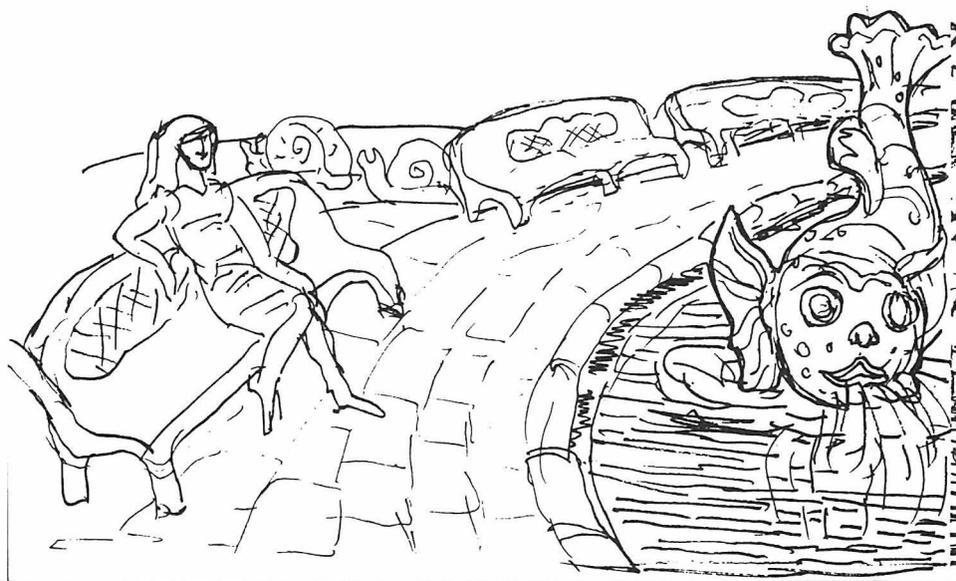
Ein Vergleich mit dem nun zur Diskussion vorliegenden Projekt von Architekt Ueli Zbinden<sup>1</sup> belegt eindrücklich, wie unterschiedlich Platzgestalter ihre Aufgabe angehen, wie unterschiedlich das Dietiker Zentrum auch aussehen könnte. Während Zbinden sich mit der Alltagswelt auseinandersetzt, auf sie reagiert, schweben Bruno Weber Gegenwelten vor Augen. (net.)

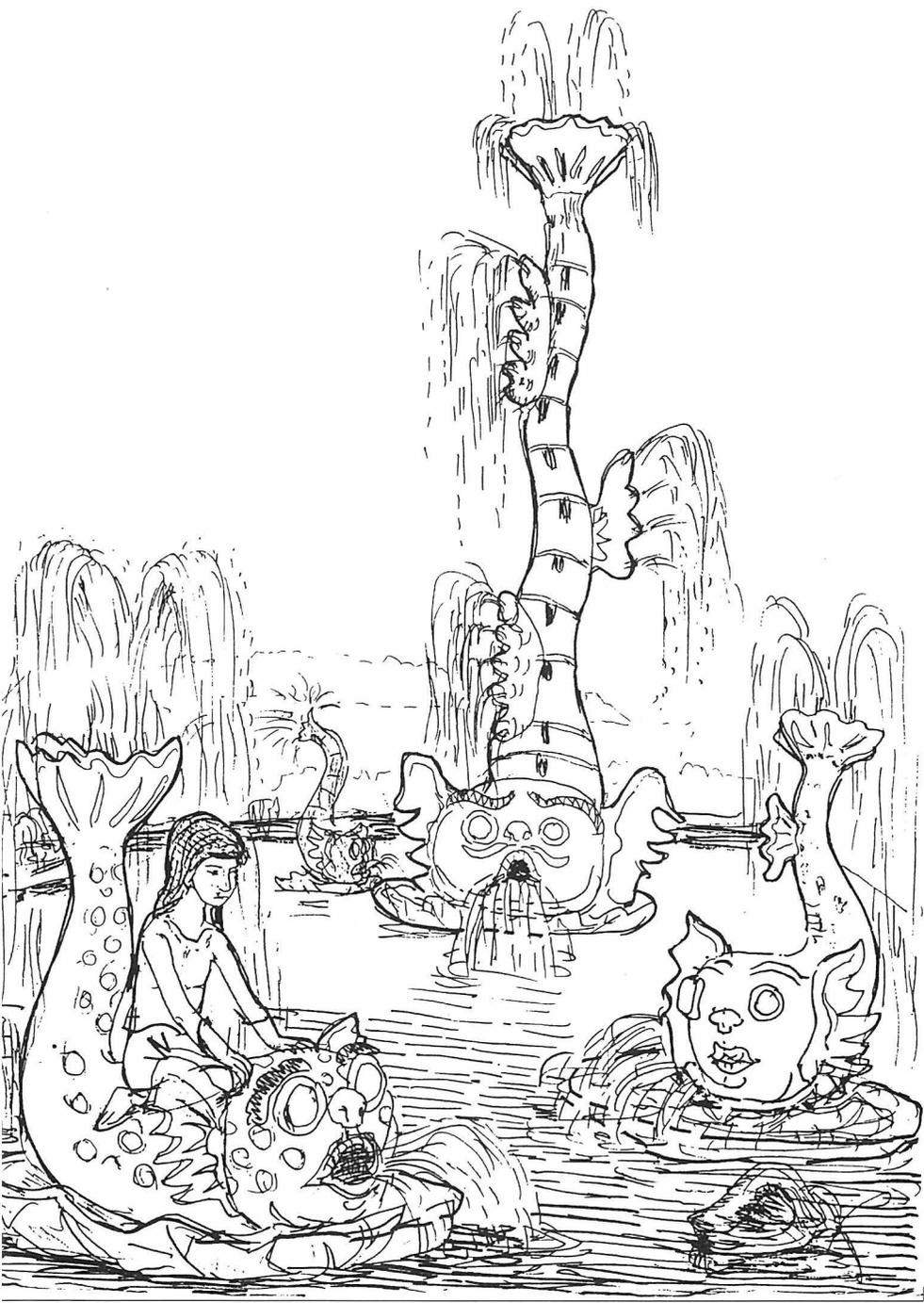
---

<sup>1</sup> Vgl. den Artikel "Endlich ein Zentrum für Dietikon" von Ueli Zbinden ab S. 44

*"Was wünschen wir von einem Stadtplatz? Dieser Ort soll anziehen, zum Begegnen und Verweilen einladen. Auf meinem Kirchplatz würden Kinder spielen, Jugendliche sich treffen, Eltern Kaffee trinken und ältere Leute gerne verweilen. Eine kleine Oase im hektischen Treiben der Stadt würde entstehen. Damit stehen meine Vorstellungen von der Gestaltung eines Stadtplatzes deutlich entgegen dem Projekt von Architekt Ueli Zbinden, Sein Vorschlag führt die kalte Architektur der Umgebung weiter. Sein Dach der Markthalle schliesst das bisschen Himmel aus, das auf diesem Platz noch ins Herz von Dietikon strömen kann."*

*Bruno Weber*







*Christoph Haerles Auseinandersetzung mit dem Dietiker Zentrum anlässlich der "Eisen 89". (key)*

Was nur kurz sein durfte...

## 6. Zwei Welten trennen und treffen sich

Christoph Haerle  
Architekt ETH, Künstler

Christoph Haerles Skulpturen geben, wo immer sie stehen, zu Diskussionen Anlass, zu Diskussionen über Kunst, aber vor allem auch über den sie umgebenden Raum. Im Rahmen der grossen Dietiker Eisenplastikausstellung des Jahres 1989 setzte der Bildhauer und Architekt sich intensiv mit dem Dietiker Zentrum auseinander.

„Eisen 89 - Perspektiven Schweizer Eisenplastik“ hiess das vielleicht bedeutendste kulturelle Ereignis, das in Dietikon bis heute stattgefunden hat. Über vierzig Künstlerinnen und Künstler liessen Dietikons Charme und Hässlichkeit auf sich wirken und antworteten mit den Mitteln ihrer Kunst.

Dass dabei der gestaltlose Kirchplatz eindrücklich kommentiert wurde, verdanken wir in erster Linie Christoph Haerle. Der Zürcher Architekt setzte sich zur Aufgabe, den nur vage durch Mäuerchen, Pflanzenkistchen und Trottoirs definierten Raum lesbar zu machen und er tat dies zum Schrecken vieler Dietikerinnen und Dietiker, indem er den Platz hart, mit schwarzen, fast anklagend in die Lüfte ragenden Kanaldielen teilte und ihm damit zu wenigstens einer klar definierten Abgrenzung verhalf. Wer bereit war, sich näher auf diese Skulptur einzulassen, erkannte bald, wie subtil hier Haerle mit dem verunglückten Platz umging.

Er schuf zwei Räume: zum Kirchplatz hin entstand ein weicher, sanft gerundeter Platz, der sich voll auf die Kirche einliess, zielte doch die geschwungene Linie der Skulptur genau auf den Vierungspunkt der St. Agatha-Kirche. Auf der andern Seite wölbten sich die Betonfinger gegen das orientierungslose Geschäftszentrum. Und doch: Haerle versteht die Trennung der beiden Welten nur als Behauptung, die sich auch sofort auflöste, wenn man die Skulptur ablief. Frontal betrachtet öffneten die Dielen nämlich den Blick in die andere Welt, bei sonnigem Wetter war die Skulptur lebendig vom Lichtspiel und ihre lang ausgreifenden Schatten zogen den Blick geradezu auf die jeweilige Gegenseite, verband damit die beiden Welten, die sie - oberflächlich betrachtet - trennte. (net.)

Was sein wird?

## 7. Endlich ein Zentrum für Dietikon

Von Ueli Zbinden  
Architekt ETH/BSA/SIA.

Ueli Zbinden konnte sich in Dietikon bereits mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Taxistand und Velohaus vorstellen, was allerdings nur der ersten Etappe eines Gesamtgestaltungsplanes entspricht, der auch den Kirchplatz und den Marktplatz einbezieht. Das Volk wird voraussichtlich 1994 über sein Gestaltungsprojekt zum Dietiker Zentrum befinden. Ueli Zbinden hat Erfahrung in der Gestaltung öffentlicher Räume, so zeichnet er verantwortlich für das neue Gesicht des Zürcher Albisriederplatzes und des VBZ-Kundendienstzentrums an der Werdmühlestrasse. Zur Zeit ist Ueli Zbinden Gastdozent an der ETH.

### 1. Vorgeschichte<sup>1</sup>

Im 19. Jahrhundert war Dietikon ein Bauerndorf an der Reppisch. Der Bau der Kirche auf den Ruinen des römischen Gutshofs führte mit der Kirchstrasse und später der Löwenstrasse zu einer neuen Entwicklungsachse vom alten Dorfkern aus in Richtung Südosten. Die Lage des Bahnhofs besiegelte schliesslich das Entstehen eines neuen Schwerpunkts abseits des alten Dorfkerns.

In der Zeit nach dem 2. Weltkrieg erlebte Dietikon das Schicksal einer rasch wachsenden Agglomerationsgemeinde von Zürich. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich zwischen 1955 und 1965 von zehn- auf zwanzigtausend und erreichte Mitte der 70er Jahre eine Spitze von mehr als 23'000 Einwohnern.

Dies konnte nicht ohne Auswirkungen auf das Zentrumsgebiet bleiben. In den 60er Jahren wurde versucht, mittels eines Gestaltungsplans ein neues Zentrum vom Bahnhof bis zur Zürcherstrasse zu verwirklichen. Fehlende Durchsetzungsmöglichkeit gegenüber der Spekulation und mangelnde architektonische Kultur brachten den Plan als Ganzes zum Scheitern. Bruchstücke desselben konnten jedoch umgesetzt werden und führten zur schliesslich gebauten Realität. Der Massstab der Neubauten und die Benutzerdichte waren

<sup>1</sup> Ausführlich mit der Vorgeschichte der Dietiker Zentrumsgestaltung beschäftigt sich Hans Rauch, S. 7ff

nicht mehr dörflich, sondern städtisch und widerspiegelten somit die Realität, dass sich Dietikon längst zu einer Kleinstadt entwickelt hatte.

Allerdings kann das Resultat weder in gestalterischer noch in funktioneller Hinsicht befriedigen: Die Bauten wirken massig, die Räume sind unklar strukturiert und weisen unschöne Massstabssprünge auf; es fehlt ihnen der innere Halt. Dies gilt vor allem auch für den heutigen Kirchplatz, der keinen eigentlichen Schwerpunkt hat und an allen Ecken verfließt. Dabei wäre er von seiner Lage und Bedeutung her dazu prädestiniert, als öffentlicher Platz zum zentralen Begegnungsort zu werden.

## 2. Die heutige Situation

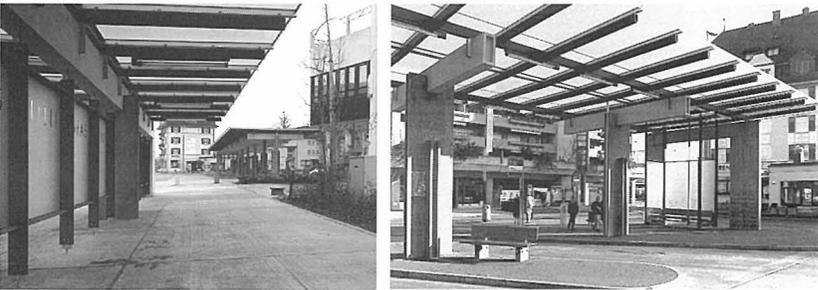
1991/92 wurde der Bahnhofplatz neu gestaltet. Dies war notwendig geworden, weil sich in jüngerer Zeit die Verkehrssituation im Zentrum grundlegend geändert hatte. Der Bahnhof Dietikon war als S-Bahnhof aufgewertet worden und bildete fortan zusammen mit den sich hier vereinigenden Buslinien und der Bremgarten-Dietikon Bahn einen wichtigen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Ein aktualisierter Verkehrsplan trug dieser Tatsache Rechnung und verwirklichte auf dem ganzen Gebiet zwischen Bahnhof und Zürcher-/ Zentralstrasse eine Zone für Fussgänger, Fahrräder und öffentlichen Verkehr. Auf dem Bahnhofplatz hatten die Neubauten für die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel in erster Linie dem Witterungsschutz und der Veloparkierung zu dienen.



*Witterungsgeschützten Veloparkplätze im Velohaus.*

*Foto: Heinrich Helfenstein*

Gleichzeitig wurden sie jedoch zu Elementen einer neuen räumlichen Ordnung, welche zusammen mit den zum Teil noch ausstehenden Pappelalleen und den Kandelabern den Anfang einer einheitlichen Gestaltung der öffentlichen Räume im Zentrum von Dietikon bilden. Mit zwei langgezogenen Gebäuden für Bushof und Taxistand wurden die räumlichen Verhältnisse vor dem Bahnhof geklärt. Ausserdem wurde mit dem Bau des Veloparkhauses die Achse Richtung Südwesten zu Markt- und Kirchplatz entwickelt. Das zweigeschossige Veloparkhaus bietet für rund vierhundert Fahrräder Platz und löst so auf elegante Weise das Problem der grossen Parkplatzzahl.



*Der Bahnhofplatz, wie er sich seit 1992 nach der Ausführung der ersten Phase des Projekts Zbinden präsentiert. Oben: Der Bushof im Vordergrund, im Hintergrund das Velohaus. Unten links: Der kombinierte Taxi-, Mofa- und Velo- unterstand vorn, hinten der Bushof, rechts: Bushof.*

*Foto, oben und links: Heinrich Helfenstein; rechts: Zbinden*

Als nächster Schritt wurde die Umgestaltung des heutigen Kirchplatzes vorbereitet. Eine ad hoc gegründete „Kirchplatz-Kommission“ setzte sich zum Ziel, aufgrund einer breit gefächerten Wunschliste ein Programm für die zukünftige Platzgestaltung zu formulieren. Zahlreiche Organisationen hatten sich daran beteiligt und so ihr vitales Interesse am Zentrum von Dietikon bekundet: Die katholische Kirchenpflege, die Besucherversammlung des Jugendhauses, die Müttergruppe, das Komitee für die Belebung des Kirchplatzes, das überparteilichen Komitee Pro Kirchplatz, das Vereinskartell sowie Vertreter der Schule, der Anstösser und verschiedener politischen Parteien. Auf dieser Grundlage konnte schliesslich ein Projekt erarbeitet werden, das von der Kirchplatz-Kommission und vom Stadtrat einhellig unterstützt wird, sodass nun alle Voraussetzungen für die Verwirklichung eines zusammenhängenden öffentlichen Raums vom Bahnhof bis zur Zürcherstrasse gegeben sind. Über die Verwirklichung dieser Etappe soll 1994 eine Volksabstimmung stattfinden.

### **3. Gestaltungskonzept**

Unser Hauptanliegen war es, das Zentrum als öffentlichen Raum aufzuwerten: Trotz dem Vorrang der Verkehrsplanung sollte dieser mehr sein als ein anonymer, von Dienstleistungen umgebener Verkehrsknoten.

Im Projekt gingen wir von der Überzeugung aus, dass mit wenigen entscheidenden Bauten eine neue räumliche Ordnung geschaffen werden kann, welche dem Zentrum eine unverwechselbare Identität gibt. Das Konzept sieht eine Gesamtgestaltung der öffentlichen Anlagen vom Bahnhofplatz bis zum heutigen Kirchplatz vor. Entsprechend der politischen Realität wurde ein etappenweises Vorgehen festgelegt, bei dem jede Etappe auch für sich allein Bestand haben kann: Ein Bahnhofplatz, ein Veloplatz, ein Marktplatz, ein Kirchplatz. Der Zusammenhang dieser Teile wird einerseits durch die gemeinsame Sprache der Bauten, andererseits durch die Gliederung der Räume mit dem sie verbindenden Element von Pappelalleen geschaffen.

Die gewählte Architektur ist mit der Industriearchitektur des Limmattals verwandt. Es sind Konstruktionen mit vorgefertigten eingefärbten Betonteilen, die mit Stahlkonstruktionen aus vierkantigen Hohlprofilen verschieden kombiniert werden. Die stehenden Betonelemente sind anthrazitfarben und betonen die Schwere des Materials, die liegenden Teile sind zitronengelb und wirken dementsprechend leicht. Grossflächige Dächer aus Opalglas brechen das Licht auf vielfältige Weise, sodass der Eindruck von Raumhüllen entsteht, die zwischen Innen und Aussen vermitteln. Die Betonelemente dagegen geben den Konstruktionen Kraft, um vor der Hintergrundkulisse der massigen Bauten der Umgebung zu bestehen. Die Architektur des Velohauses lehnt sich an den Typus der Galerie an. Längswände und Dach sind aus Opalglas, sodass das

Strassenkandelaber, Poller und andere Elemente des öffentlichen Raumes wurden ebenfalls im gleichen Sinne entworfen. Grossformatige, grau eingefärbte Betonplatten wurden sowohl für die Busfahrbahnen wie auch für die Fussgängerbereiche gewählt. Für den Marktplatz und den Kirchplatz hingegen sind ihrer Bedeutung entsprechend edlere Plattenbeläge in hellem Granit vorgesehen.

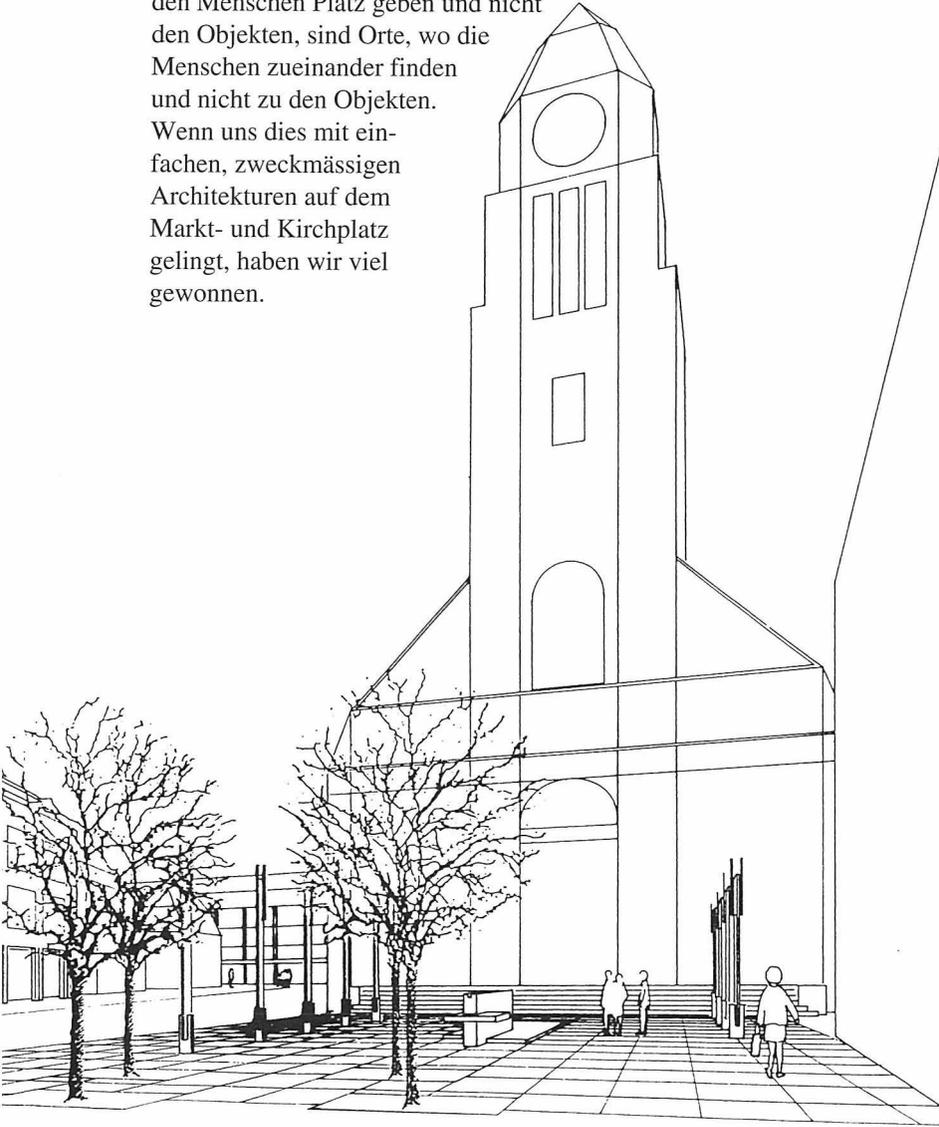
Ein wesentliches Gestaltungselement bilden die Bäume, welche auf die verschiedenen Massstabssprünge ausgleichend wirken. Als Verbindung zwischen Marktplatz / Kirchplatz und Bahnhofplatz ist eine Pappelallee vorgesehen, während zur lärmigen Zürcherstrasse hin eine Baumgruppe aus Linden als optischer und akustischer Filter geplant ist. Gleichzeitig werden die beiden Platzteile durch diese Baumgruppe miteinander verbunden. Eine Baumreihe wird entlang der Tramstrasse gepflanzt, und vor dem Gebäude der Volksbank entsteht als Platzabschluss eine Baumreihe, die hilft, diesen Solitärbau besser einzubinden. Die Löwenstrasse mündet als Zubringerstrasse zum Parkhaus nicht mehr auf den Platz; eine Baumgruppe bildet ihren räumlichen Abschluss.

Ich bin überzeugt, dass es bei der Neugestaltung des Zentrums nicht darum gehen kann, eine "Gegenwelt" zu schaffen, wie dies z. Bsp. Bruno Weber tun möchte. Wir machen uns die Sache zu leicht, wenn wir alles Vorhandene in Bausch und Bogen ablehnen, um daraus das Recht abzuleiten, die eigene Welt als die allein gültige hinzustellen. "Gegenwelten" verschleissen erfahrungsgemäss schnell und sind bei nüchterner Betrachtung vielleicht auch nur eine der



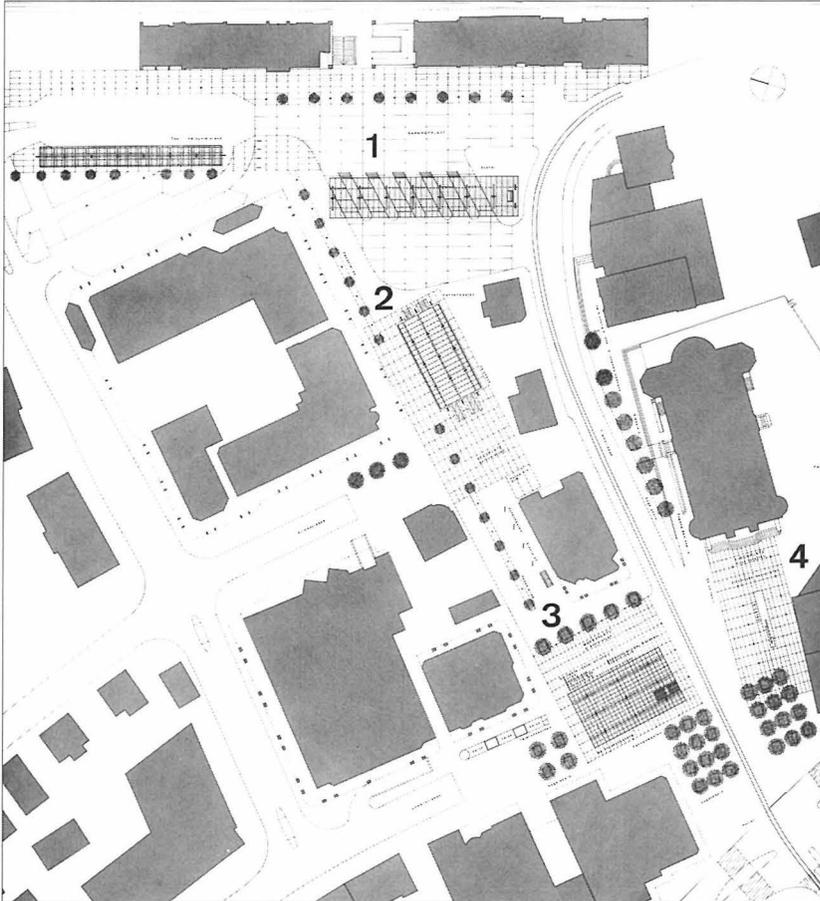
*Die zweite Phase des Projektes Zbinden: Marktplatz und Kirchplatz.*

vielen Spielarten unserer Konsumwelt, die uns mit scheinbar Neuem und Originellem verführen will - auch Disney-Land ist schliesslich nicht die "Gegenwelt", die sie vorgibt zu sein. Was wir vielmehr brauchen, sind Stadträume, die den Menschen Platz geben und nicht den Objekten, sind Orte, wo die Menschen zueinander finden und nicht zu den Objekten. Wenn uns dies mit einfachen, zweckmässigen Architekturen auf dem Markt- und Kirchplatz gelingt, haben wir viel gewonnen.



#### 4. Die nächste Etappe: Kirchplatz, Marktplatz, Veloplatz

Kernstück der nächsten Etappe bildet die Neugestaltung des heutigen Kirchplatzes als Begegnungsort und Zentrum für weltliche und kirchliche Aktivitäten. Zudem soll die Verbindung zum bestehenden Bahnhofplatz längs der alten Weingerstrasse architektonisch gestaltet werden. Das zukünftige Zentrum soll nicht nur bei speziellen Anlässen, sondern auch im Alltag ein Identifikationsort für Jung und Alt werden.



*Plan des gesamten Zentrumsprojekts von Ueli Zbindens: 1: Bahnhofplatz mit dem bereits bestehenden Bushof und dem Taxisstand. 2: Veloparkhaus (bestehend). 3: Marktplatz mit multifunktionaler Markthalle (geplant). 4: Kirchplatz. Eine wichtige Funktion in der Verbindung dieser Räume kommt der Begrünung mit Pappeln und andern Bäumen sowie der Verwendung des Baumaterials zu.*

Die „weltlichen“ Aktivitäten und Veranstaltungen sollen auf dem neuen Marktplatz stattfinden. Hier wird eine offene Halle mit einem Glasdach Schutz vor der Witterung bieten und verschiedenen öffentlichen Zwecken dienen. Wochenmarkt, Konzerte, Theaterveranstaltungen, Feste der Stadtgemeinde usw. finden hier statt. Vorgesehen sind eine Grundmöblierung mit mobilen Bühnenelementen und Bestuhlung sowie technische Installationen. Der Treppenabgang zum Parkhaus wird neu gestaltet und auf 2 m Breite erweitert.

Vor der Kirche entsteht ein eigentlicher Kirchplatz, dessen Geometrie auf die Kirche ausgerichtet ist. In seiner Mitte entsteht eine Wasseranlage, welche die ruhige und beschauliche Atmosphäre unterstreicht und den geeigneten Hintergrund für die kirchlichen Aktivitäten bildet. Bei der Neugestaltung wird die Kirche vom einengenden Gürtel der alten Kirchenmauer befreit, sodass Kirche und Kircheneingang besser zur Geltung kommen.

Zwischen dem Veloparkhaus und der Volksbank wird ein Platz geschaffen, der die Achse der Kirchstrasse auffängt: Der Veloplatz, der das Veloparkhaus in die Gesamtanlage einbindet.

★

Hans Frei, Zürich

Literaturkritiker

Worte zur Dietiker Zentrumsgestaltung nach dem Projekt  
"Zbinden"

### **Die Poesie der "Bastlerästhetik"**

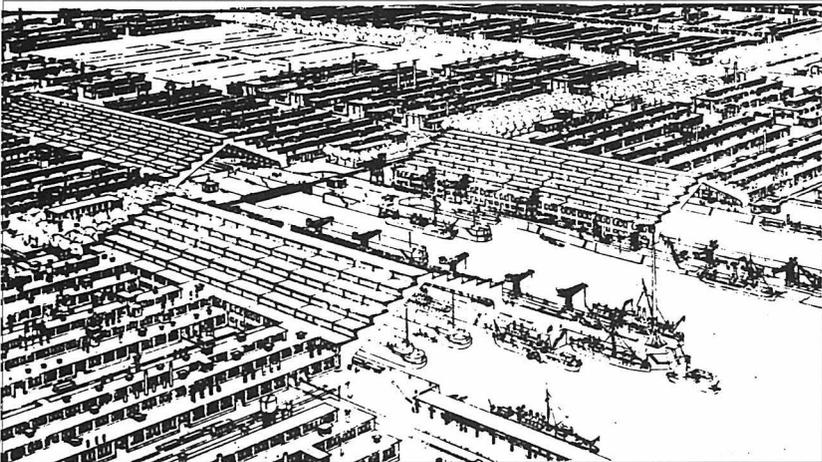
Auf dem Bahnhofplatz in Dietikon wurden 1992 drei Konstruktionen des Zürcher Architekten Ueli Zbinden fertiggestellt. Ihre Gestaltung scheint mir deshalb bedeutsam, weil sie als Glieder eines Körpers aufzufassen sind, der sich stückweise entfaltet. Es handelt sich um städtische Perrons, die den Perrons auf der Gleiseite des Bahnhofs entsprechen - überdeckte Plattformen für Taxis, Busse und Velos. Sie sind aus Stabelementen zusammengesteckt und mit Glasplatten bedeckt, respektive umhüllt. Solchermassen erfüllen sie keine raumdefinierende Funktionen und lassen Menschen wie Winden freien Durchzug. Geräuschlos gleiten Leute über den Platz wie über ein Eisfeld und verschwinden in den Löchern der „Banden“ oder in blauen Bussen, die in der Mitte pünktlich ankommen und abfahren. Der Kirchturm, der hinter einer Firstlinie aufragt, sieht aus wie ein Findling aus einer behüteteren Welt. Anders dagegen der Bahnhof, ein Nachfolger der Station der legendären „Spanisch-Brötli-Bahn“, der heutzutage alle wichtigeren Züge widerstandslos passieren lässt und aus diesem Grund mehr zum Bahnkörper als zur Stadt zählt.

Statt auf dem weiten Feld mit seinen Bauten physische Präsenz zu markieren, ist dem Architekten etwas gelungen, was man als „konzeptuelle Präsenz“ be-

zeichnen kann: die Formen bedeuten mehr als das, was sie sind, doch realisieren sie diesen Mehrwert nicht durch bildhafte, konkrete Anspielungen, sondern indem sie eine neue Vorstellung von Stadt zum Ausdruck bringen, die in jedem einzelnen Glied wiedererkennbar ist: Die Stadt aus bruchstückhaften Formen, die Überreste und Verwerfungen ungeplanter, städtischer Entwicklungen sind.

Was einem vor Ort sofort auffällt: Zbinden verwendet immer dieselben Bauelemente in jeder Konstruktion: graue Betonstützen, gelbe Betonrahmen, metallene Unterkonstruktionen für grünliche Glasplatten als Dach- und Wandpaneele. Die Elemente des Sets wiederholen sich aber nur, um in jedem einzelnen Fall anders eingesetzt zu werden. Entscheidend dabei ist erstens, dass man gleichzeitig die Aufbaugesetze, die dem Set entsprechen, wie die überraschenden Abweichungen, die den spezifischen Anforderungen entsprechen, erkennt. Sprichwörtlich sind es die gebauten Ausnahmen, die die Regeln bestätigen.

Dass der Platzbedarf für öffentliche Infrastruktur zum plastischen Körper uminterpretiert wird, entspricht der Funktion dieser Anlagen in der modernen Stadt, die mehr durch Verbindungen als durch Räume bestimmt ist. Entsprechende Projekte gehören wesentlich zur Geschichte der modernen Architektur, auch wenn sie sich gegen den Widerstand des Bestehenden nur selten durchsetzen konnten und kaum je zur Realisierung gelangten. Um einige Beispiele zu nennen: die Bauten von Otto Wagner für die Wiener Stadtbahn (1894 - 1900), Tony Garniers „Cité industrielle“ (1901 - 1917), die „Città Nuova“ von Antonio Sant’Elia (1913/14), schliesslich Le Corbusiers kilometerlange, geschwungene Megastrukturen mit Autobahnen auf dem Rücken (1929, 1932) oder der Vorschlag von Alison und Peter Smithson für die „Hauptstadt Berlin“ (1958).



*Tony Garnier, Cité Industrielle: Vision einer modernen Industriestadt*

Alle diese Ansätze haben eines mit Ueli Zbindens Platzgestaltung gemeinsam: sie stellen gegenüber dem historischen Stadtbegriff eine neue Form von Ausdehnung dar, die man sich als offen und nicht geschlossen, als geomorph und nicht geometrisch vorzustellen hat.

Ueli Zbinden ging bei seinem Dietiker Projekt nach eigenen Aussagen davon aus, dass die Gesamtgestalt nur noch das Ergebnis von zusammengesetzten Fragmenten sein kann, was den Megastrukturen eine neue Bedeutung gibt. Vergleiche mit der Wohnüberbauung Malagueira (seit 1977) von Alvaro Siza in Evora (Portugal) liegen insofern auf der Hand. Siza hat zahlreiche Wohnhauszeilen an einem Gerippe angeschlossen, das sich mal in einen Rückgrat von Häusern, mal in einen riesigen Aquaedukt, mal in eine Arkadenfolge verwandelt. Die einzelnen Teile des Gerippes fügen sich nicht zu einer organischen Struktur zusammen, sondern sind rohes Stück für rohes Stück zu einem Gebilde von enormer plastischen Kraft zusammengebastelt. Diese „Bastler-Aesthetik“ - ich brauche hier das Wort in positiver Auslegung - wird in Dietikon zwar anders, jedoch mit umso mehr Recht angewandt, als die gebaute Umgebung nur punktuelle Eingriffe zulässt. Der Bastler kümmert sich wenig um Regeln und benutzt die verfügbaren Mittel wie es gerade geht. Darin liegt seine Poetik. Wenn von dieser Betrachtungen ausgehend eine Kritik anzubringen ist, dann betrifft sie die allzu perfekte Detaillierung der Einzelteile dieser verbindenden Strukturen. Die wahrnehmbare Vollkommenheit ist Gift für das städtebauliche Konzept: Je mehr man ins Detail hinabsteigt, umso weniger versteht man vom Ganzen.

Anders als bei Siza sind die Konstruktionen, die Zbinden am Bahnhofplatz verwendete, nicht wirklich zusammenhängend, sondern es scheint, als hätten sie sich wie Joche einer Brücke aus ihrem ursprünglichen Verband gelöst und würden nun alle möglichen Positionen ausprobieren, um neue Verbindungen zu erfinden. Aus den wildgewordenen Jochen könnte so schliesslich ein neuer „Stadtkörper“ entstehen, von dem man heute noch nicht sagen kann, wie er aussehen soll, der aber nach einer indentifizierbaren Gestalt für die aufgelöste Stadt strebt. Die ersten Glieder dieses Stadtkörpers am Bahnhofplatz sind einstweilen als Geste zu verstehen, die zu einem Ort des Ankommens nicht besser passen könnte: dass die Stadt als Institution den Ankommenden abholt und ihn nicht einfach dem Durchzug überlässt. Tatsächlich sollen die Konstruktionen am Bahnhofplatz fortgesetzt werden durch eine Markthalle und den Kirchplatz. Vielleicht ist auch dies nur eine weitere Etappe, sukzessive die Gestalt der „verlandshafteten“ Stadt herauszubilden, an der noch viele Baumeister über Generationen hinweg arbeiten werden. Die Konstruktionen von Ueli Zbinden am Bahnhofplatz haben den grossen Vorteil, dass sie den Anfang einer Figur machen, die jedoch unbegrenzt und strukturell offen bleibt.

★

Was wohl nie sein wird...

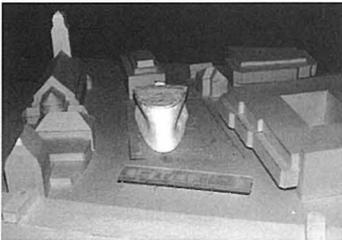
## 8. Ein Kulturzentrum mitten in Dietikon

Architekturatelier der ETH Lausanne

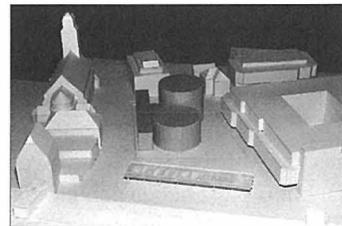
Zwanzig Studentinnen und Studenten bauen - auf dem Papier -mitten in Dietikon ein Kulturzentrum.

„Ein optimistisches Projekt sollten sie dem chaotisch und lieblos wirkenden Zentrum Dietikons entgegenstellen“, lautete die Aufgabe, die Ueli Zbinden und seine Assistenten Annette Spiro, Beat Weber und Margreth Blumer zwanzig Architekturstudentinnen und -studenten der ETH Lausanne stellten. „Un centre d'art“, ein Kulturzentrum mit verschiedenen Ausstellungsräumen, einem Theatersaal, mit Foyer, Café und allem, was dazu gehört, liessen daraufhin die Studenten auf ihren Reissbrettern entstehen - mitten im Herzen Dietikons, zwischen Volksbank und Bahnhof.

Soll der Bau sich an das Bestehende anlehnen, Dietikon als Industriestadt repräsentieren oder eben gerade durch Gegensätze kontrastieren? Wie verbinden wir diese ungeordnet gewachsene Umgebung, wie werden wir der Realität dieser Vorstadt und gleichzeitig dem Inhalt des zu entstehenden Baus, der hier nun ins Zentrum gesetzten Kreativität, gerecht? Zwanzig Köpfe, zwanzig Antworten...<sup>1</sup>.

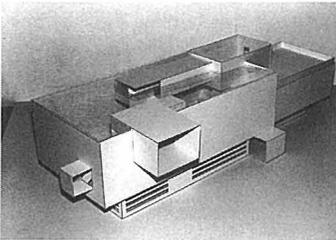
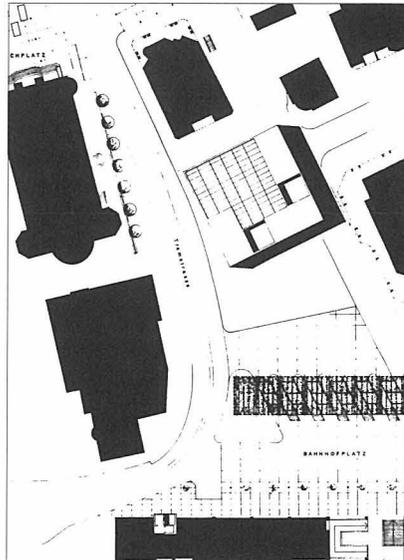
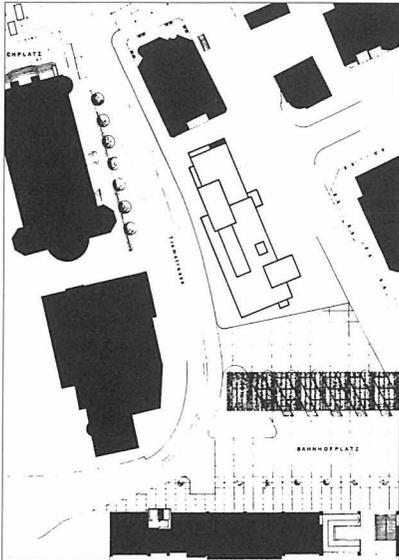


*Wie ein gestrandetes Schiff liegt das Kulturzentrum von **François Valenta** mitten in Dietikon, scheinbar noch etwas unschlüssig, ob es bleiben soll.*

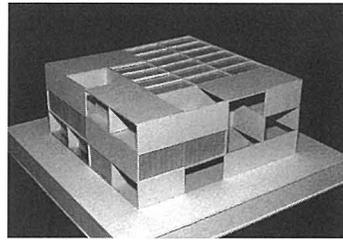


*Zweckentfremdete Gasometer? **Phillipe Rahm** reagiert auf die Industrielandschaft Limmattal, in der nun passende Kultur angesiedelt werden soll.*

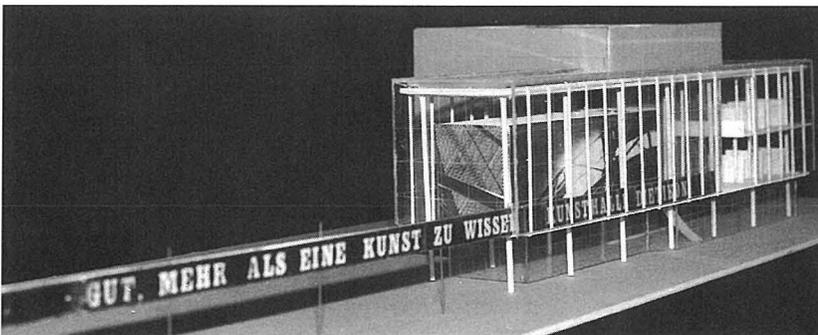
<sup>1</sup> Sämtliche Projekte werden vorgestellt in: Un centre d'art à Dietikon, Ueli Zbinden u.a. (DA-Infomations 144, Atelier professeur invité, semestre d'hiver 1991/92)



**Geneviève Bonnet:**  
*L'art pour l'art.*



**Laurent Turin:**  
*Le cube simple.*



**Théodor Schnider:** *Kunst ist allgegenwärtig*

# Jahreschronik Dietikon

## *November 1992*

2. An der Poststrasse 14 werden die neuen und erweiterten Räumlichkeiten des Bezirks-Jugendsekretariates eingeweiht und mit einem Tag der offenen Türe der Bevölkerung vorgestellt.
5. Robert Sennhauser (75) gestorben. Der Verstorbene war Mitbegründer des Ingenieurbüros Sennhauser, Werner + Rauch in Dietikon und Schlieren und während Jahren Gemeindeingenieur von Dietikon.
17. Ein Zeichen der Zeit? Die Schulpflege organisiert eine ganztägige Informationsveranstaltung über «Gewalt in der Schule».
19. Die Stadtjugendmusik Dietikon löst sich vom Mutterverein und wird selbständiger Verein. Erster Vereinspräsident wird Joe Wolf.
26. Der Gemeinderat genehmigt eine neue Kanalisationsverordnung und deren Gebühren sowie eine neue Verordnung über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Genehmigt wird ebenfalls die Bauabrechnung über die Erweiterung der Kläranlage Limmattal im Gesamtbetrag von rund 19,2 Millionen Franken; der Anteil Dietikons an diese Summe beträgt 5,68 Millionen Franken.
26. In Bremgarten werden drei Varianten für die Linienführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn auf dem Stadtgebiet von Dietikon vorgestellt. Verwaltungsrat der BDB und der Stadtrat von Dietikon befürworten eine strassenunabhängige Tunnelvariante.

## *Dezember 1992*

5. Die dringendsten Sanierungsarbeiten am Dietiker Hallenbad sind abgeschlossen. Mit rund 220 000 Franken ist die Einsturzgefahr der Decken behoben worden.
6. Dietikon sagt mit 4126 Ja gegen 5139 Nein-Stimmen ein deutliches Nein zum Europäischen Wirtschaftsraum. Noch deutlicher abgelehnt werden die erhöhten Verkehrsabgaben mit 2726 Ja gegen 5656 Nein. Der Mitgliedschaft zum Zivilschutz-Zweckverband und einer Grenzbereinigung im Raume Dietikon—Urdorf wird zugestimmt.
6. Als Nachfolger der demissionierten Maria Hagenbuch wird Karl Geiger (CVP) zum neuen Stadtrat gewählt. Bei einem absoluten Mehr von 1515 erzielte Karl Geiger 2800 Stimmen.
7. Im Altersheim Ruggacker feiert Martha Wiederkehr ihren 102. Geburtstag.
10. Der Gemeinderat genehmigt den Voranschlag und den Steuersatz von 122 Prozent der einfachen Staatssteuer.

11. In der Cafeteria des Stadthauses wird das Neujahrsblatt 1993 vorgestellt. Es beinhaltet Aufzeichnungen über die archäologischen Grabungen im Raume Zürcherstrasse—Bahnhof.
12. Auf dem Zelgliplatz wird die Abfall-Hauptsammelstelle der Gesundheitskommission eröffnet.
19. Eine gern gesehene Institution geht wegen Unrentabilität zu Ende. Der Milchmann Stefan Ineichen stellt seine Dienstleistung ein.

#### *Januar 1993*

2. Am Neujahrsapéro im St.-Josefs-Haus wird Maria Hagenbuch als Stadträtin verabschiedet.
5. Zu Jahresbeginn weist Dietikon einen zum Nachdenken anregenden Rekord auf. Es werden prozentual am meisten Arbeitslose im ganzen Kanton registriert.
10. Dietikon hat Sorgen mit den Tauben. Was Venedig und Zürich gemeinsam haben, ist nun auch in Dietikon aktuell. Im Bereich des Kirchplatzes hat es zu viele Tauben. Man versucht nun, die Hinterlasser von unangenehmen Andenken mit Käfigen einzufangen.
14. Nach über dreissig Jahren Praxis in Dietikon schliesst Kinderarzt Dr. Charles Thédy mangels Nachfolge seine Praxis an der Feldstrasse.
14. Im Verlauf von mehreren Wahlgeschäften und Genehmigung von Bauabrechnungen empfiehlt der Gemeinderat die SP-Volksinitiative «Rettet das Wyherhus» zur Ablehnung. Ebenso abgelehnt wird ein Postulat von Wolfgang Felzmann, welches zur Entlastung der Stadtpolizei Hilfspolizisten anstellen will.
20. Der Regierungsrat verabschiedet das Raumprogramm für die Überbauung des Schellerareals mit Bauten unter anderem für die Bezirksverwaltung.
22. In der Freizeitanlage «Chrüzacher» ist erneut ein Fall von grausamer Tierquälerei vorgekommen. Ein Pony erlitt massive äussere und innere Verletzungen.

#### *Februar 1993*

1. Die Delegiertenversammlung des Nordostschweizerischen Jodlerverbandes wählt in Bülach Dietikon als Festort für das nächste Jodlerfest und damit nach 35 Jahren erstmals wieder in den Kanton Zürich.
2. Die Stadt Dietikon kauft die Buswartehalle Luberzen samt Kiosk, Toilettenanlagen und Telefonkabine zum Preis von pauschal Fr. 50 000.—.
7. Fasnacht in Dietikon wird wieder Tradition. Was früher einmal hohe Wellen warf, trifft nun seit einigen Jahren wieder zu: der Kinder-Fasnachts-Umzug. Ein Fest der Farben, Formen und Fröhlichkeit.

8. Die Stadt Dietikon verkauft den Bauernhof im Oberen Schönenberg (Kanton Aargau) dem derzeitigen Pächter.
15. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn verkehrt erstmals mit der neuen Zugskomposition. Die Anschaffung von vier Zügen kostet gesamthaft 26,4 Millionen Franken. Die erste offizielle Fahrt fand allerdings einen Tag vorher statt.
15. Ski-Abfahrts-Weltmeister Urs Lehmann aus Rudolfstetten benutzte den neuen Zug um von Dietikon zum Empfang in sein Heimatdorf zu fahren.
15. Das Sozialamt Dietikon stellt erstmals den Steuerpflichtigen eine Beratungsstelle für das Ausfüllen der Steuererklärung zur Verfügung. Hilfesuchende werden der Beratungsstelle durch das Sozialamt zugewiesen. Der Dienst ist befristet bis 30. Juni 1993.

### *März 1993*

7. Wahlen und Abstimmungen vom Sonntag: Dietikon lehnt die Volksinitiative «Rettet das Wyherhus» mit einem Kredit von 1,2 Millionen Franken mit 3636 Nein gegen 1566 Ja deutlich ab. Auf Bezirksebene wählt Dietikon auch die drei amtierenden Bezirksräte Werner Pagnoncini, Präsident, Andreas Fischer und Willi Neuenschwander mit guten Zahlen. Dagegen genehmigten die Stimmberechtigten den geforderten Kredit als Beitrag an den Krankenpflegeverein von maximal 32 Prozent der anrechenbaren Ausgaben mit 4597 Ja gegen 588 Nein.
8. Der Stadtrat hat die Präsidialabteilung beauftragt, ein jugendpolitisches Konzept zu erarbeiten. Dies aufgrund der veränderten Bedürfnisse der Jugendlichen.
11. Der Gemeinderat diskutiert über die vom Stadtrat favorisierte Untertunnelung der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Nach 45 Minuten Diskussion wird der Entscheid über die Beantwortung der Interpellation vertagt.
18. Auf dem Gelände der Freizeitanlage «Chrüzacher» wird mit dem symbolischen Spatenstich der Baubeginn der neuen Anlage eingeleitet.
28. 250 Delegierte des Verbandes Schweizer Pilzvereine treffen sich in Dietikon. Gesundheitsdirektor, Regierungsrat Dr. Peter Wiederkehr und Stadtpräsident Dr. Markus Notter begrüssen die Delegierten der 60 Vereine.

### *April 1993*

1. Der Stadtrat bewilligt einen Kredit von Fr. 24 500.— für die Anschaffung eines Atemschutz-Fahrzeuges für die Feuerwehr.  
Die Reppischbrücke an der Heimstrasse muss saniert werden. Dafür ist ein Kredit von Fr. 320 000.— erforderlich.
1. Der Gemeinderat bewilligt eine Bürgschaft von 4 348 000 Franken an das Ausbauprojekt der Kehrichtverbrennung im Gesamtbetrag von rund

18 Millionen Franken. Weitere Kredite und Bürgschaftsanteile werden bewilligt, ebenso 2,2 Lehrstellen für Deutschunterricht für Fremdsprachige im Kindergarten.

3. In der Nacht wüten Vandalen in Dietikon. 15 Personenwagen werden aufgebrochen und dabei ein Sachschaden von rund 100 000 Franken angerichtet.
7. Die Geschäftsprüfungskommission unterstützt mit Antrag die Integration des Schulpräsidenten in den Stadtrat.
12. Ein Gesuch des Ausschusses der Ortsparteien um Bewilligung von rund 17 000 Franken für den gemeinsamen Versand der Wahlpropaganda im Hinblick auf die Frühjahrsahlen 1994 wird vom Stadtrat negativ beantwortet.
28. Grossbrand im Zentrum. An der Zentralstrasse/Obere Reppischstrasse zerstört ein Grossbrand drei Liegenschaften. 70 Feuerwehrleute stehen im Einsatz. Der Sachschaden ist gross. Personen kamen nicht zu Schaden.

#### *Mai 1993*

3. Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat einen Kredit von 845 000 Franken für die Sanierung der Abdankungshalle auf dem Friedhof. Die 1963 in Betrieb genommene Halle soll in ihrer internen Struktur saniert werden, ohne Beeinträchtigung der Bausubstanz.
10. Auf dem Bahnhofplatz beginnen die letzten Ausbauarbeiten. Eine hängige Beschwerde führte zur Verzögerung. Nun können die Belagsarbeiten zwischen Busbahnhof und Bahnhof SBB definitiv zu Ende geführt werden.
13. Das Gemeindeparlament bestellt sein Büro neu. Urs Misteli (FDP) wird neuer Präsident, erster Vizepräsident wird Johannes Felber (CVP) und zweiter Vizepräsident Peter Müdespacher (SP). Präsident der Bürgerlichen Abteilung wird Edi Cincera (SVP).
24. Mit dem Fahrplanwechsel beginnt für Dietikon und das Limmattal eine markante Verbesserung der Angebote der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Eine neue Linie der S 3 führt von Dietikon über Zürich nach Wetzikon. Züge nach Zürich fahren nun im Viertelstundentakt. Ebenso verbessert wird das Angebot der Busverbindungen.
28. Wieder ein Grossbrand in Dietikon. In der Nacht brannte eine Lagerhalle der Reppischerwerke AG. 200 Feuerwehrleute aus Dietikon und der Umgebung bekämpften den Brand und verhinderten ein Übergreifen auf benachbarte Liegenschaften. Personen kamen nicht zu Schaden. Man vermutet Blitzschlag als Brandursache.

#### *Juni 1993*

1. Dietikon plant zusammen mit anderen Gemeinden im Bezirk den Aufbau einer Informations- und Beratungsstelle für Arbeitssuchende. Die Stellen für 2 Mitarbeiter werden ausgeschrieben.

3. Der Gemeinderat ändert verschiedene Artikel der Gemeindeordnung. Danach soll der Schulpräsident künftig in den Stadtrat integriert werden, jedoch im Nebenamt walten. Der Antrag unterliegt noch einer Volksabstimmung.
6. Abstimmungsergebnisse in Dietikon: Waffenplatzinitiative (40 Waffenplätze sind genug) Ja 2861, Nein 3096; Initiative gegen Kampfflugzeuge (gegen den Kauf von 34 Flugzeuge vom Typ F/A 18) 2693 Ja, 3245 Nein. Grosse Kredite für den Ausbau der Kehrichtverbrennungsanlage werden mit grossen Mehrheiten angenommen. Stimmbeteiligung in Dietikon 48,8 %
8. Beginn der Sanierungsarbeiten an den beiden Limmatbrücken (Überlandstrasse). Die komplizierten Arbeiten erfordern einen Kredit von 5,65 Millionen Franken.
9. Die Selbsthilfegruppe für Arbeitslose bezieht an der Neumattstrasse 24 ein eigenes Büro.
9. Mit einer kleinen Feier wird Stadtpolizist Wm Emil Pfiffner nach 32 Dienstjahren verabschiedet. Gleichzeitig werden zwei neue Stadtpolizisten vereidigt.
19. Gründungsversammlung der «Frauenlobby Limmattal». Der Verein bezweckt, die Anliegen der Frau stärker in der Öffentlichkeit zu vertreten.
24. Der Gemeinderat genehmigt die Jahresrechnung 1992 sowie die neue Friedhof- und Bestattungsverordnung. Ferner wird der Kauf einer Liegenschaft an der Neumattstrasse 15 zum Preise von Fr. 2 572 660.— genehmigt.

#### *Juli 1993*

1. Stadtpolizist Emil Pfiffner tritt nach 32 Jahren Amtsdauer als Stadtpolizist in den Ruhestand.
3. Mit einem «Regenbogenfest» feiert Dietikon im Zentrum die abgeschlossene Bauphase am Bahnhofplatz, die Einweihung des Velohauses und des Busbahnhofes. Gleichzeitig feiert man das Jubiläum «100 Jahre Wasserversorgung Dietikon».
5. Mit einer saftigen Preiserhöhung für die Kehrichtsäcke und die Containerschock die Gesundheitskommission ohne Vorwarnung die Einwohnerschaft.
6. Ein «Jahrzehnt-Gewitter» verursacht zahlreiche Wasserschäden und Einsätze von Feuerwehr und Polizei.
8. Der Gemeinderat genehmigt den Geschäftsbericht 1992.
10. Auf dem Platz des Zentralschulhauses eröffnet Stadtpäsident Dr. Markus Notter eine Basketballanlage.
12. Fritz Paravicini-Porr (82) gestorben. Der verstorbene Drogist war früher aktives Mitglied im Gemeinderat, Detaillist und Initiator der heute noch beliebten Weihnachtsmarken-Aktion.

16. Erneut heftiges Gewitter am Vormittag. Infolge Stromausfall fielen auch verschiedene Pumpen ausser Betrieb. Viele Keller und Werkstattträume sind unter Wasser gesetzt worden. In Spreitenbach fand ein Mann im reissenden Dorfbach den Tod.

#### *August 1993*

7. Die zwei heftigen Gewitter vom 6. und 16. Juli richteten in Dietikon gewaltige Schäden an. Allein für die Sanierung von Hallenbad und zweier Wege im Fondliquartier muss der Stadtrat einen Kredit von 300 000 Franken bewilligen.
7. Oskar Treyer-Kessler (85) gestorben. Der Verstorbene war während vieler Jahre aktives Mitglied in der Kommission für Heimatkunde im Verkehrsverein, in der Fasnachtsgesellschaft und Mitorganisator vieler Gewerbeschauen.
26. Der Gemeinderat wandte sich mit 17 gegen 9 Stimmen gegen eine Motion zur Einführung der Gegliederten Sekundarschule. Dietikon besitze eine intakte Oberstufenstruktur und das neue Modell sei zudem wesentlich teurer.
29. Mit einem dreitägigen Fest unter dem Motto: «Miteinander, Insieme, Hepberaber» feierten verschiedene Volksgruppen auf dem Kirchplatz. Theater, Musik und Gemütlichkeit erleichterten die gegenseitige Annäherung und das Sich-Kennenlernen.

#### *September 1993*

2. Delegiertenversammlung des Kantonalen Gewerbeverbandes in der Stadthalle. Nationalrat Willi Neuenschwander tritt nach 14 Jahren Präsidentschaft zurück. Nachfolger wird Ernst Cincera. Gastreferent ist Bundesrat Kaspar Viliger.
2. Dietikon weist nach der Statistik 7,02 % Arbeitslose aus. Das ist die höchste Zahl im Kanton Zürich.
10. Der Dietiker Künstler Bruno Weber erhält den Kulturpreis Spreitenbach. Dieser Preis — 10 000 Franken — wird von der Betriebsgesellschaft Shopping Center gestiftet.
12. Die Bauabrechnung für das Stadthaus liegt vor. Die Baukosten betragen 36,3 Millionen Franken gegenüber einem bewilligten Kredit von 28,3 Millionen Franken.
13. In der städtischen Liegenschaft Schöneggstrasse 1 wird eine Regionale Informations- und Beratungsstelle für Arbeitslose eröffnet.
19. Am Eidgenössischen Dank-, Buss- und Betttag verabschiedet die katholische Pfarrei St.-Josef Pfarrer Alois Baur, der nach 25 Jahren Seelsorge altershalber zurücktritt.

26. In der Gemeindeabstimmung wird der Antrag auf Integration des Schulpräsidenten in den Stadtrat bei 41 Prozent Stimmbeteiligung abgelehnt. In der reformierten Kirchenpflege werden Katrin Müller und Sabina Wullschleger gewählt und ein Kredit von 300 000 Franken für Beschäftigungsprogramme für Arbeitslose wird mit grossem Mehr angenommen. Die kantonale Initiative für einen massvollen Flugverkehr lehnt Dietikon mit 1601 Ja gegen 3183 Nein ab.
27. Die Kirchgemeindeversammlung von katholisch Dietikon wählt mit einem Glanzresultat Pfarrer Karl Burch zum neuen Pfarrer der St.-Josefs-Pfarrrei.
30. Der Gemeinderat bewilligt die Ausrichtung eines städtischen Beitrages an die Genossenschaft Stadthalle Dietikon für die Gesamtanierung der Stadthalle in der Höhe von 4 850 000.— Franken. Das noch bestehende zinslose Darlehen in Höhe von 1 612 900.— Franken wird in einen nicht rückzahlbaren Betrag umgewandelt.

#### *Oktober 1993*

3. Die Neuapostolische Gemeinde feiert mit einem «Tag der offenen Türe» 70 Jahre Präsenz in Dietikon.
12. Das Dietiker Hallenbad öffnet nach dreimonatiger Umbauzeit seine Tore wieder. Nach Schätzungen wird sich die Sanierung auf rund 300 000 Franken belaufen. Das noch verwendbare Material (Garderoben, Toiletten und anderes) werden im Rahmen eines Hilfsprogrammes nach Ungarn geliefert.
14. Hilfe aus Dietikon für das unter Überschwemmungen leidende Tessin. Aus dem Bestand der Dietiker Feuerwehr werden drei Ölsperren nach Locarno geliefert. Auch wird anstelle einer Übung ein Detachement Zivilschützer für einen fünftägigen Arbeitseinsatz ins Tessin reisen. Das Detachement wird vom 25. bis 29. Oktober mit 40 Mann im Einsatz stehen.
15. Das in Dietikon domizilierte Unternehmen der Landmaschinenbranche startet mit einer neuen Unternehmensstrategie in die Zukunft. Neue Leitbilder sollen europaweit die Absatzmärkte für die Rapid-Produkte fördern.
22. Die Stadtgruppe Dietikon des Landesrings der Unabhängigen hat Rosmarie Kneubühler als Stadtratskandidatin für den Wahlgang vom kommenden Frühjahr nominiert.