

Glanzenberg ist gelb : der neue Bahnhof von Ueli Zbinden

Autor(en): **Capol, Jan**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **13 (2000)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121389>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bilder: Andrea Hebling

Glanzenberg ist gelb

Ueli Zbinden hat den Bahnhof Glanzenberg gestaltet. Es ist ein neuer Bahnhof, ein kleiner Bahnhof, ein gelber Bahnhof.

Es war kurz vor Sonnenaufgang im Sommer 1267. Die Zürcher Marine nähert sich auf der Limmat dem Städtchen Glanzenberg – als Handelskonvoi getarnt. Auf Kommando beginnen die Kaufleute bzw. Soldaten um Hilfe zu schreien. Die Besatzung des Städtchens eilt zu Hilfe, die Zürcher Infanterie, unterstützt von den Habsburgern, rückt nach und zerstört Glanzenberg. Die Zürcher zerstörten gründlich, Glanzenberg blieb auf der Landkarte verschwunden, bis, ja bis 1993 die Agglomerationsstädte Dietikon, Schlieren, Urdorf und Unterengstringen zusammen

mit dem Kanton die SBB überzeugten, einen neuen Bahnhof zu bauen.

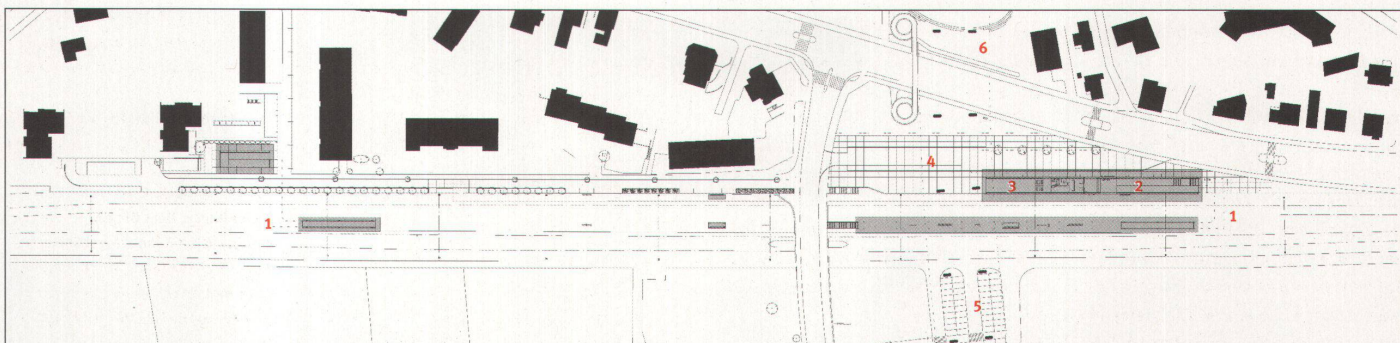
Verkehrsknoten

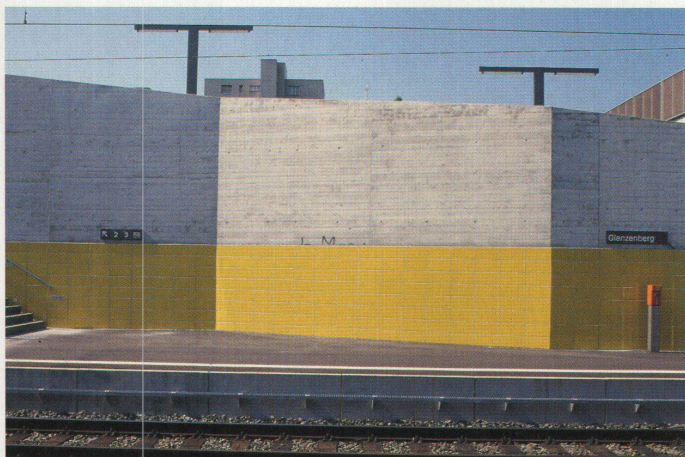
Wer in Zürich arbeitet und in der Umgebung wohnt, pflegte mit dem Auto zum Bahnhof Dietikon und von dort mit der S-Bahn in die Stadt zu fahren. Der neue Bahnhof Glanzenberg mit seiner Park + Ride Anlage entlastet nun das Dietiker Zentrum vom Pendlerverkehr, wer mit dem Velo kommt, findet garantiert einen gedeckten Veloplatz: Die zweigeschossige Velogarage bietet Platz für 170 Velos, im Bahnhofareal

Oben: Wie ein Platz in Barcelona. Im Vordergrund die Velogarage. Die Brüstungen aus Verbundsicherheitsglas verstärken das Licht

Situationsplan

- 1 Unterführungen
- 2 Bahnhofsgebäude, Haupteingang mit Kiosk
- 3 Velogarage
- 4 Platz mit gegossenen Betonplatten
- 5 P+R Anlage
- 6 Autobahn





befinden sich weitere 90 gedeckte Veloplätze. Und die Bevölkerung im dicht besiedelten Raum zwischen Schlieren und Dietikon bekam ihre eigene S-Bahn-Haltestelle; die Buslinien der Region treffen sich hier. Ob das Städtchen Glanzenberg, hätte es überlebt, heute unter der A1 liegen würde? Der Bahnhof Glanzenberg jedenfalls tut es. Es ist ein unwirtlicher Raum, im Volksmund eine Betonwüste. Ueli Zbinden begegnet der Wüstenei mit Gestaltung.

höfen. Hier steht keine Zusammenstellung verschiedener SBB-Normen, sondern die Komposition selbstentwurfener Motive. Die SBB und die Gemeinden wussten: Unter dem Autobahntrasse zu bauen ist schwierig. Deshalb liessen sie dem Architekten freie Hand.

Katalanischer Platz

Der Bahnhof Glanzenberg scheint lang, doch das ist er nicht. Er ist schmal, er hat lediglich zwei Perrons. Die Länge des Bahnhofs entspricht wie bei allen Bahnhöfen der Länge von drei S-Bahnkompositionen und die beträgt 300 m. Die Bahnhofsmauer, bestückt mit den gelben Kacheln, hält den Bahnhof zusammen, vom Aufnahmegebäude bis zum 350 m entfernten, hinteren Bahnhofseingang. Glanzenberg hat auch einen Bahnhofplatz mit Busstation, Taxivorfahrt, Velogarage und Kiosk. Der Platz ist grosszügig, hält der Wucht des darüberliegenden Autobahntrassees die Selbstsicherheit eines Platzes aus Barcelona entgegen: an Ort gegossene Betonplatten für Fahrbahn und Fussgängerbereich, von Zbinden gestaltete Kandelaber und fünf Pappeln erinnern an die Plätze Frankreichs und Spaniens. Könnten die alten Glanzenberger ihren Bahnhof sehen, sie wären sicher stolz darauf.

Jan Capol

50 cm x 25 cm

Plattenleger haben ein grundlegendes Prinzip: Die Fugen zwischen den Platten ziehen sie gleichmässig, die Platten hingegen passen sie an, sie schneiden sie. Zbinden brachte die Plattenleger dazu, das umgekehrte Prinzip anzuwenden. Wände und Decken der zwei Gleisunterführungen und die Bahnhofsmauer liess er mit gelben Keramikplatten belegen, ein Industrieprodukt mit dem Mass 50 cm x 25 cm. Die Plattenleger schnitten die Platten nicht, sondern fingen Ungenauigkeiten im Mass mit den Fugen auf. Die Keramikplatten sind das kleinste Modul des Bahnhofs, sämtliche anderen Masse scheinen auf sie abgestimmt: die Breite und Länge der Unterführungen und somit das Stützenraster der Perrondächer. Es beträgt 16 Platten bzw. 7 m. Glanzenberg unterscheidet sich von anderen Bahn-

Oben links: Eine Betonwand grenzt den Bahnhof von der Umgebung ab, das gelbe Keramikband hält ihn optisch zusammen

Oben rechts: Der Bahnhof Glanzenberg ist zwei Gleise schmal

Unten links: Abgang in die Unterführung. Vorproduzierte Holzelemente (Lignatur) decken die Perrons. Die Elemente liegen auf geschweissten Stahlelementen

Unten rechts: Die Unterführung ist nicht dunkel, sondern hell. Gelbe Keramikplatten beleuchten den Weg

Der Haupteingang des Bahnhofs. Rechts der Kiosk, links der Abgang in die Unterführung, davor die gegossenen Betonplatten



Bahnhof Glanzenberg 2000

Bauherrschaft: SBB, Kanton Zürich, Gemeinden Dietikon, Schlieren, Urdorf, Unterengstringen
Architektur: Ueli Zbinden, Zürich
Mitarbeit: Toni Winiger, Markus Wassmer
Projektleiter Architektur der SBB: Mario Rinderknecht, Enrique Vazquez
Verkehrs- und Tiefbauplanung: Sennhauser, Werner & Rauch, Dietikon (Peter Rauch, Beat Bürgin)
Anlagekosten Bahnhofsgebäude: 8 Mio. Franken (bezahlt von Kanton und Gemeinden)
Gesamtkosten Bahnhofsneubau: 29 Mio. Franken