

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 13 (2000)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Glanzenberg ist gelb : der neue Bahnhof von Ueli Zbinden  
**Autor:** Capol, Jan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-121389>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





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.

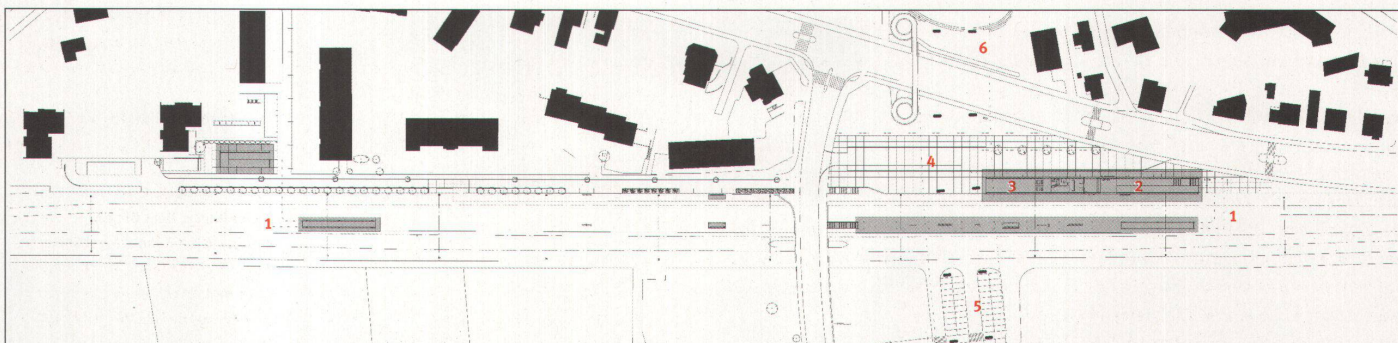
## Verkehrsknoten

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

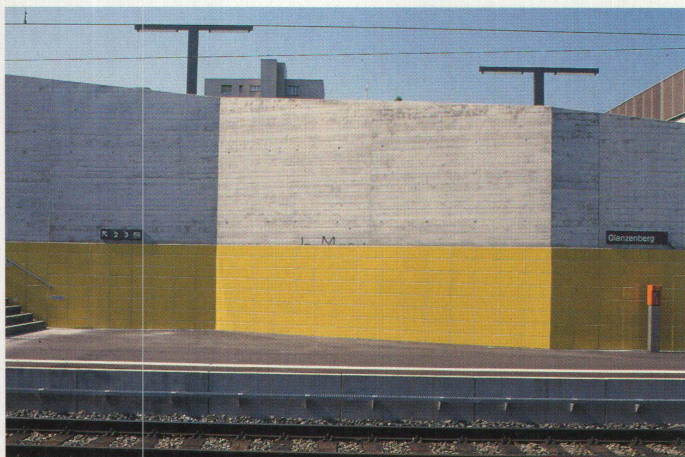
Oben: Wie ein Platz in Barcelona. Im Vordergrund die Velogarage. Die Brüstungen aus Verbundsicherheitsglas verstärken das Licht

## 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