

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 87 (2000)  
**Heft:** 12: Bilderwelt

**Rubrik:** Werk-Material

### **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.](#)

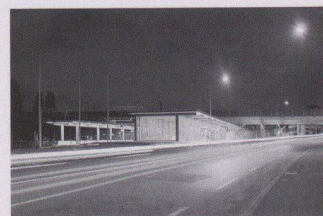
### **Terms of use**

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:** 18.03.2025

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

# Station Glanzenberg, Zürich-Dietikon



<b>Standort</b>	8953 Dietikon, Zürcherstrasse 181
<b>Bauherrschaft</b>	Stadt Dietikon / SBB Bauabteilung 3
<b>Architekt</b>	Ueli Zbinden, Architekt ETH/BSA/SIA, Zürich Mitarbeit: Markus Wassmer, Toni Winiger
<b>Bauingenieur</b>	Sennhauser, Werner + Rauch AG, Dietikon/Schlieren
<b>Spezialisten</b>	Gutknecht AG, Bauingenieur SIA, Urdorf Herzog, Kull + Lüem AG, Elektroingenieure, Schlieren Steiner, Jucker + Blumer AG, Ingenieure Holzbau, Herisau

## Projektinformation

Die S-Bahn-Station befindet sich im Limmattal zwischen Schlieren und Dietikon, im Bereich einer dominanten Autobahnüberführung, welche einen scharfen räumlichen Einschnitt in die Landschaft bildet. Mit den Perronanlagen, dem Stationsgebäude und dem Vorplatz wird die Autobahn räumlich eingebunden. Am Bahnhofplatz sind alle Dienstleistungen konzentriert: Kiosk, Busstation der Verkehrsbetriebe, 100 Parkplätze für Bahnkunden und Parkplätze für Kurzzeitparkierer sowie 170 gedeckte Veloabstellplätze; beim östlichen Perronzugang befinden sich weitere

90 Abstellplätze. Der Zusammenhang zu den unterirdischen Räumen wird durch das lange Plattenband auf dem stadseitigen Perron hergestellt.

Auf der ganzen Länge der Station von 350 m wurde die nähere Umgebung neu gestaltet. Pappelreihen stellen den Bezug zum Limmattal her. Die Konstruktion der Gebäude ist einfach und wirkt abstrakt. Im gleichen Sinn wurden auch die Kandelaber gestaltet.

## Grundmengen nach SIA 416 (1993) SN 504 416

Grundstück:	Grundstücksfläche	GSF	28 000 m <sup>2</sup>	Gebäude:	Geschosszahl	1 UG/ZG, 1 EG	
	Gebäudegrundfläche	GGF	682 m <sup>2</sup>		Geschossflächen GF	UG/ZG	224 m <sup>2</sup>
						EG	618 m <sup>2</sup>
	Bruttogeschossfläche	BGF	1 546 m <sup>2</sup>		GF Total		842 m <sup>2</sup>
	Ausnutzungsziffer (BGF:GSF)	AZ	0,05		Aussengeschossfläche	AGF EG	930 m <sup>2</sup>
	Rauminhalt Pavillon SIA 116		9 792 m <sup>3</sup>		Aussengeschossfläche	AGF ZG	136 m <sup>2</sup>
	Gebäudevolumen	GV	7 760 m <sup>3</sup>				

## Raumprogramm

Bahnhofpavillon. UG: Technik, Lager; ZG: Veloparkierung, Hausinstallation; EG: Unterhalt, WC-Anlage, Kiosk, Wartehalle, Zugang PU

## Konstruktion

Bei der Projektierung wurde darauf geachtet, dass möglichst viele Teile vorfabriziert werden konnten, um die Montagezeiten bei der unausweichlichen Nacharbeit auf den Perrons zu reduzieren. Die primäre Tragstruktur bilden rechteckige Hohlprofile. Der Hohlraum wird für die Elektroinstallationen sowie für die Dachentwässerung genutzt.

Alle Stützen sind im Fusspunkt eingespannt und auch der Anschluss an die Tragprofile (Durchlaufträger) ist eine biegesteife Verbindung. Auf diagonale Windverbände konnte verzichtet werden.

Das Holzdach, aus Lignatur Schalen-Elementen, überbrückt eine maximale Auflagerdistanz von 7 m, die obere Beplankung bildet

dabei das Dachgefälle. In die Elemente wurden alle Installationen sowie die Beleuchtungskörper integriert.

Die Glasfassade ist eine Stahlrahmenkonstruktion aus RHS-Profilen 120/60. Die Verbundgläser sind aussen angeschlagen und werden durch Aluminiumprofile gehalten. Im Kioskbereich wurde die Konstruktion durch eine innere Verbundglasscheibe (Kastenfenster) ergänzt. Die Fassaden lagern auf der Betonkrone und werden durch Nut und Feder in den Dachflächenelementen gehalten.

Die Tiefbauarbeiten, Stützmauern, Fundamente und Personenunterführungen sind aus Beton erstellt. Alle Wände und Decken sind mit grossformatigen, keramischen Platten belegt.

## Anlagekosten nach BKP (1997) SN 506 500

1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	3 034 000.-	20	Baugrube	Fr.	100 000.-
2	Gebäude ohne Pavillon	Fr.	11 025 000.-	21	Rohbau 1	Fr.	1 173 000.-
2	Gebäude Pavillon	Fr.	2 200 000.-	22	Rohbau 2	Fr.	507 000.-
3	Betriebseinrichtungen	Fr.	5 765 000.-	23	Elektroanlagen	Fr.	113 000.-
4	Umgebung	Fr.	3 338 000.-	24	Heizungs-, Lüftungs-, Klimaanlage	Fr.	19 000.-
5	Baunebenkosten	Fr.	458 000.-	25	Sanitäranlagen	Fr.	47 000.-
6		Fr.		26	Transportanlagen	Fr.	
7		Fr.		27	Ausbau 1	Fr.	47 000.-
9	Ausstattung	Fr.	80 000.-	28	Ausbau 2	Fr.	21 000.-
1-9	Anlagekosten total	Fr.	25 900 000.-	29	Honorare	Fr.	173 000.-

(inkl. MwSt. ab 1995: 6,5%; ab 1999: 7,5%)

## Kennwerte Gebäudekosten Pavillon

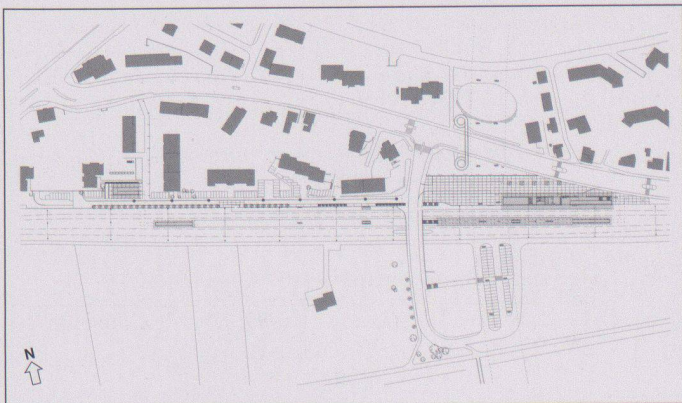
1	Gebäudekosten BKP 2/m <sup>3</sup> SIA 116	Fr.	225.-
2	Gebäudekosten BKP 2/m <sup>3</sup> GV SIA 416	Fr.	284.-
3	Gebäudekosten BKP 2/m <sup>2</sup> GF SIA 416	Fr.	2 613.-
4	Kosten BKP 4/m <sup>2</sup> BUF SIA 416	Fr.	
5	Kostenstand nach Zürcher Baukostenindex (10/1988 = 100)	10/98	111.4 P.

## Bautermine

Planungsbeginn	1991
Baubeginn	Juni 1998
Inbetriebnahme der Station	Mai 2000
Bauzeit	2 Jahre



1



2



3



4

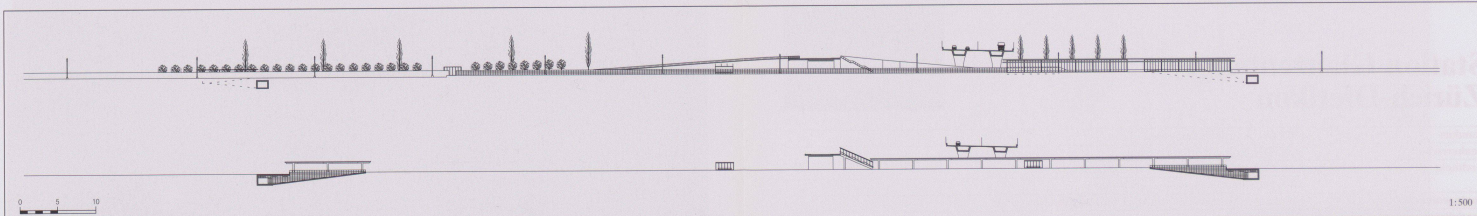
1 Bahnhofpavillon und Perrondach

2 Situation

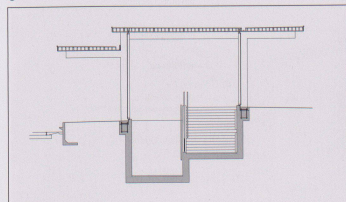
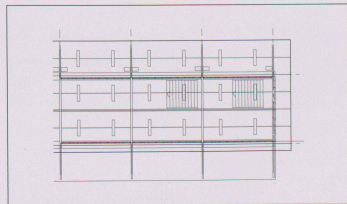
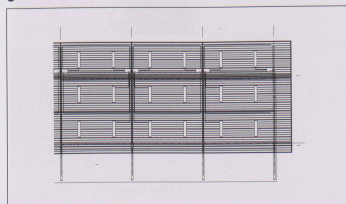
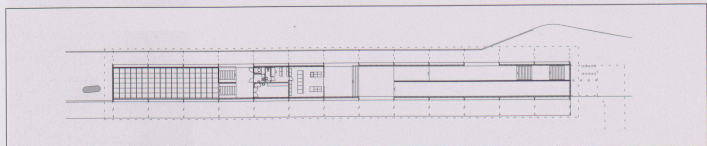
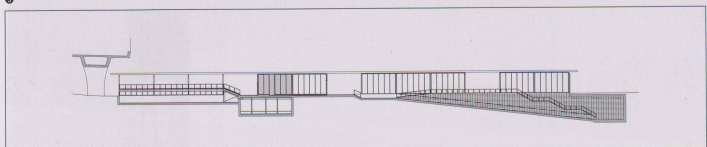
3 Perron. Blick von Osten

4 Eingangsbereich. Blick von Südosten

Fotos: Andrea Helbling, Arazebra, Zürich

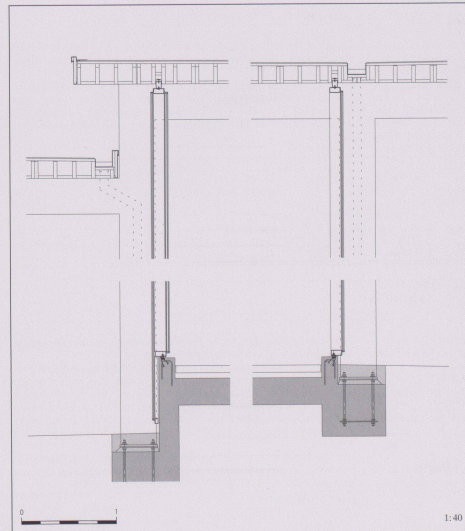


1:500

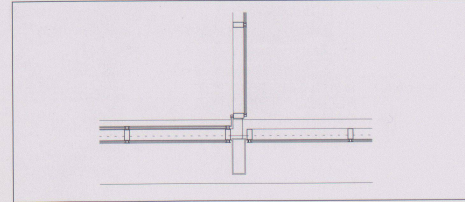


Werk, Bauen + Wohnen 12.2000

3



1:40



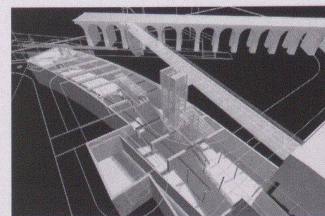
4



- 10 Ansichten Aussenperron, Zwischenperron
- 11 Bahnhofpavillon, Längsschnitt
- 12 Bahnhofpavillon, Grundriss
- 13 Bahnhofpavillon, Schnitt Dachkonstruktion, "Lignatur"-Schalen-Element
- 14 Bahnhofpavillon, Dachuntersicht
- 15 Schnitt Bahnhofpavillon mit Abgang Unterführung
- 16 Hauptunterführung
- 17 Detail Bahnhofpavillon, Querschnitt Fassade: Seite Perron, Seite Vorfahrt
- 18 Bahnhofpavillon, Querfassade Kiosk
- 19 Blick von Südosten
- 20 Blick von Westen

Werk, Bauen + Wohnen 12.2000

# Gare du Flon, Lausanne



<b>Lieu</b>	Place de l'Europe, Lausanne
<b>Maître de l'ouvrage</b>	Compagnie de chemin de fer LEB (Lausanne-Echallens-Bercher)
<b>Architecte</b>	Bernard Tschumi, Luca Merlini, Paris-Lausanne et Emmanuel Ventura, Lausanne Collaboration: Domenico Caregnato, Didier Castelli, Laure Hofmann, Pierre-Alain Mottier, Fabienne Zanolin
<b>Ingénieurs civils</b>	Piguet et Associés, Lausanne; CSD et CSD-Monod, Lausanne
<b>Spécialistes</b>	Structures verrières: Hugh Dutton Associés, Paris avec Attilio Lavezzari; Electricité: Eleco Electro-conseils SA, Echallens; Sanitaire: Alvazzi SA, Lausanne; Ventilation: Jean Monod SA, Prilly; Acoustique: Gilbert Monay, Lausanne; Paysagisme: Jean-Jacques Borgeaud, Lausanne

## Informations sur le projet

La réalisation de la gare LEB constitue la première phase d'un nœud de transports prévu au centre de Lausanne qui permettra, après transformation de la gare du Flon actuelle, de relier le nouveau métro de Lausanne (allant du lac vers le nord) avec le TSOL (Tram de l'ouest lausannois), le LEB (train Lausanne-Echallens-Bercher) et les bus/trolleybus. Le LEB arrive en ville, Place de l'Europe, par un nouveau tunnel de 400 mètres de long. Sa nouvelle gare est conditionnée par la topographie de la ville qui exige de déplacer les utilisateurs sur une distance verticale de 20 mètres.

La gare LEB est donc conçue sur le principe de faire des lignes de déplacement les conditions même de l'architecture. Les lignes de mouvement se développent dans l'espace et la gare, souterraine au départ, devient l'élément qui permet de réorganiser l'espace urbain dans toute sa tridimensionnalité. Gare, place, pont: les mêmes signes se répercutent d'un niveau à l'autre. Le quai de gare est une rue, le jardin de la gare est un jardin dans la ville, la passerelle dans les airs est déjà le quai d'embarquement. Espaces entrecroisés...

## Quantités de base selon SIA 416 (1993) SN 504 416

Parcelle: Surface de terrain	ST	8 538 m <sup>2</sup>	Bâtiment: Nombre d'étages	1 ss, 1 rez-de-ch., 1 étage
Surface bâtie	SB	3 447 m <sup>2</sup>	Surface de plancher	SP ss 1 580 m <sup>2</sup>
Surface des abords	SA	5 091 m <sup>2</sup>	SP totale	1 580 m <sup>2</sup>
Surface des abords aménagés	SAA	5 091 m <sup>2</sup>	Surface de plancher externe	SPE rez-de-ch. 1 580 m <sup>2</sup>
Superficie d'étage brute	SEB	2 447 m <sup>2</sup>	étage	460 m <sup>2</sup>
Taux d'utilisation (SEB:ST)	TU	0.29		
Cubage SIA 116		27 680 m <sup>3</sup>		
Volume bâti	VB	22 022 m <sup>3</sup>		

## Programme d'unité

Niveau -1: espace gare de 100 m de long par 18 m de large. Quai central. Equipement de quai (hall, salle d'attente, poste de commande). Accès (escalier sud, escalier jardin, escaliers + ascenseurs + escalators centraux, escaliers nord); Niveau ±0: aménagement

Place de l'Europe. Réorganisation de la circulation automobile (place tournante). Boîte de verre (accès gare). Jardin métallique sur portail du tunnel; Niveau +1: nouvelle passerelle en remplacement de l'ancienne (1964). Accès haut par ascenseurs.

## Construction

Tunnel et gare (parois et dalles): béton armé apparent avec peinture antigriffitis. Structure gare: sommiers de béton précontraint. Sols: enrobé. Equipement gare et/ou escaliers: acier galvanisé, caillebotis métalliques, parpaings enduits peints en noir. Fermetures: grillages. Plafonds: panneaux acoustiques en fibre de ciment (gare), bois (essence koto pour zone sud et zone portail

nord). Boîte de verre et cage ascenseurs: structure métallique. Parois en verre sérigraphié et caillebotis métallique. Passerelle: structure métallique. Tablier en dalles de béton préfabriquées. Sol en enrobé: Garde-corps en verre sérigraphié et caillebotis métallique.

## Frais d'immobilisation selon CFC (1997) SN 506 500 (frais de construction dès 1995: 6,5% TVA inclus; dès 1999: 7,5% TVA inclus)

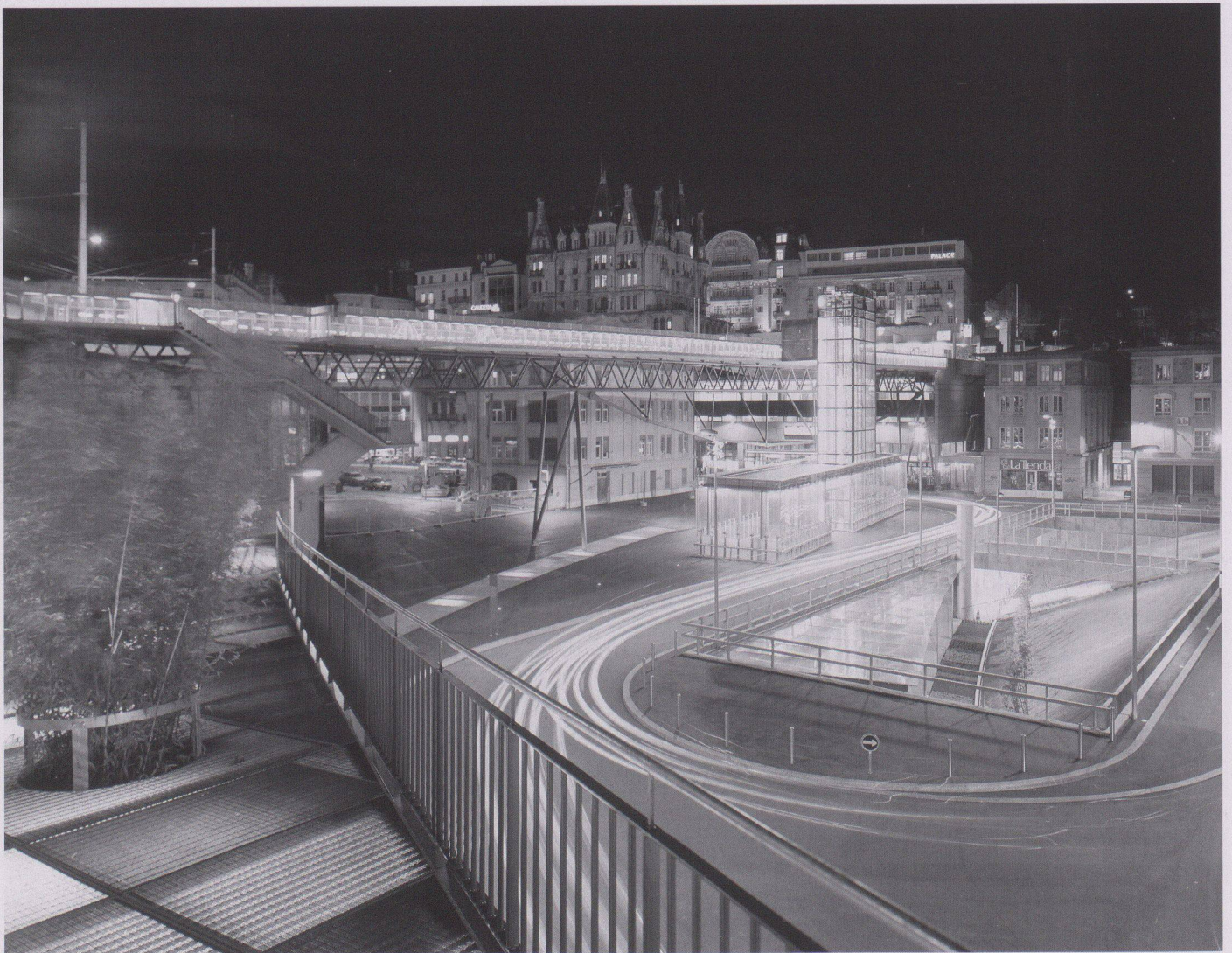
1 Travaux préparatoires	Fr.	1 846 675.-	2 Bâtiment	Fr.	3 120 606.-
2 Bâtiment	Fr.	19 800 294.-	21 Excavation	Fr.	7 092 194.-
3 Equipements d'exploitation	Fr.	2 052 030.-	22 Gros œuvre 1	Fr.	499 009.-
4 Aménagements extérieurs	Fr.	1 343 919.-	23 Gros œuvre 2	Fr.	1 978 109.-
5 Frais secondaires	Fr.	353 722.-	24 Installations électriques	Fr.	95 298.-
6	Fr.		24 Chauffage, ventilation, cond. d'air	Fr.	192 866.-
7	Fr.		25 Installations sanitaires	Fr.	1 297 879.-
8	Fr.		26 Installations de transport	Fr.	1 680 764.-
9 Ameublement et décoration	Fr.		27 Aménagements intérieurs 1	Fr.	1 628 172.-
1-9 Total	Fr.		28 Aménagements intérieurs 2	Fr.	2 255 397.-
			29 Honoraires		

## Valeurs spécifiques

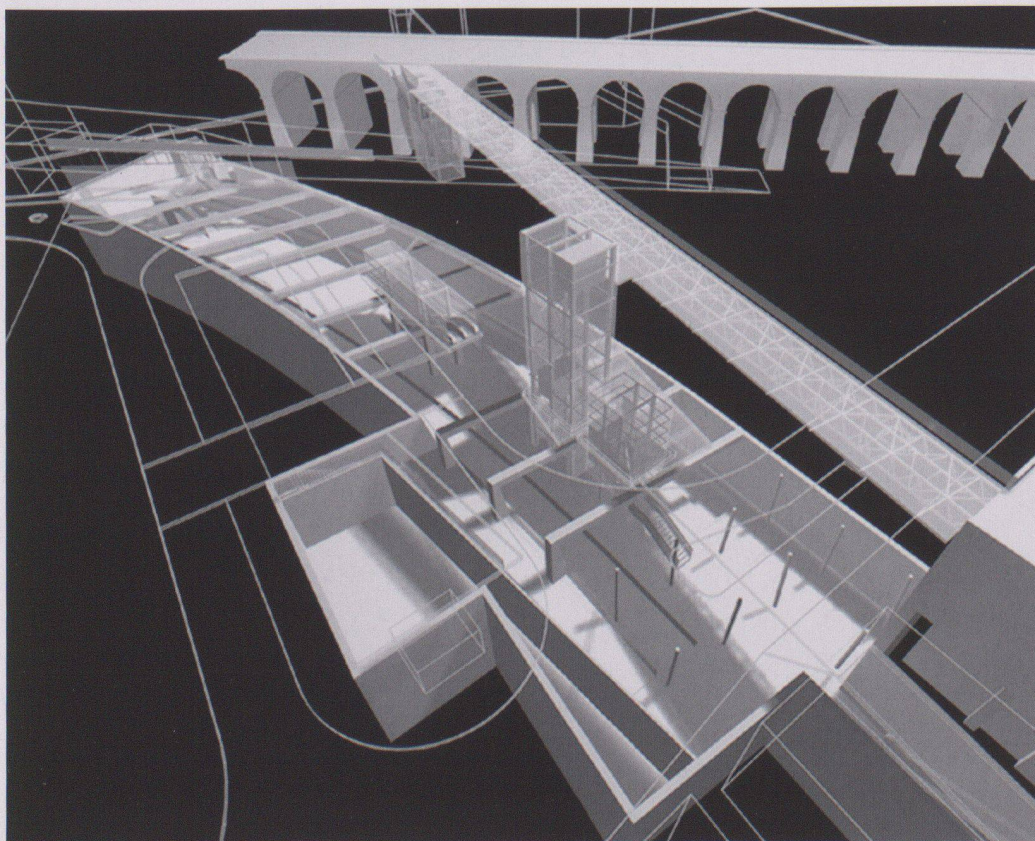
1 Coûts de bâtiment CFC 2/m <sup>3</sup> SIA 116	Fr.	715.30
2 Coûts de bâtiment CFC 2/m <sup>3</sup> VB SIA 416	Fr.	899.10
3 Coûts de bâtiment CFC 2/m <sup>2</sup> SP SIA 416	Fr.	12 531.80
4 Coûts d'aménagement ext. CFC 4/m <sup>2</sup> SAA SIA 416	Fr.	264.00
5 Indice de Zurich (10/1988 = 100)	10/98	111.4 P.

## Délais de construction

Compétition d'architecture	1989
Début de l'étude	1995
Début des travaux	1997
Achèvement	2000
Durée des travaux	3 ans



①



②

2

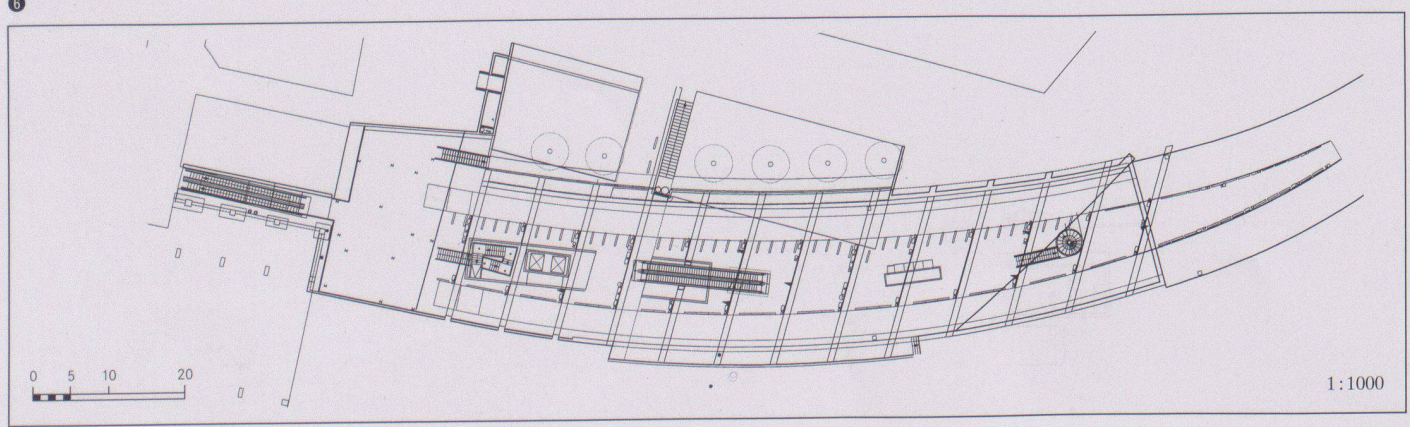
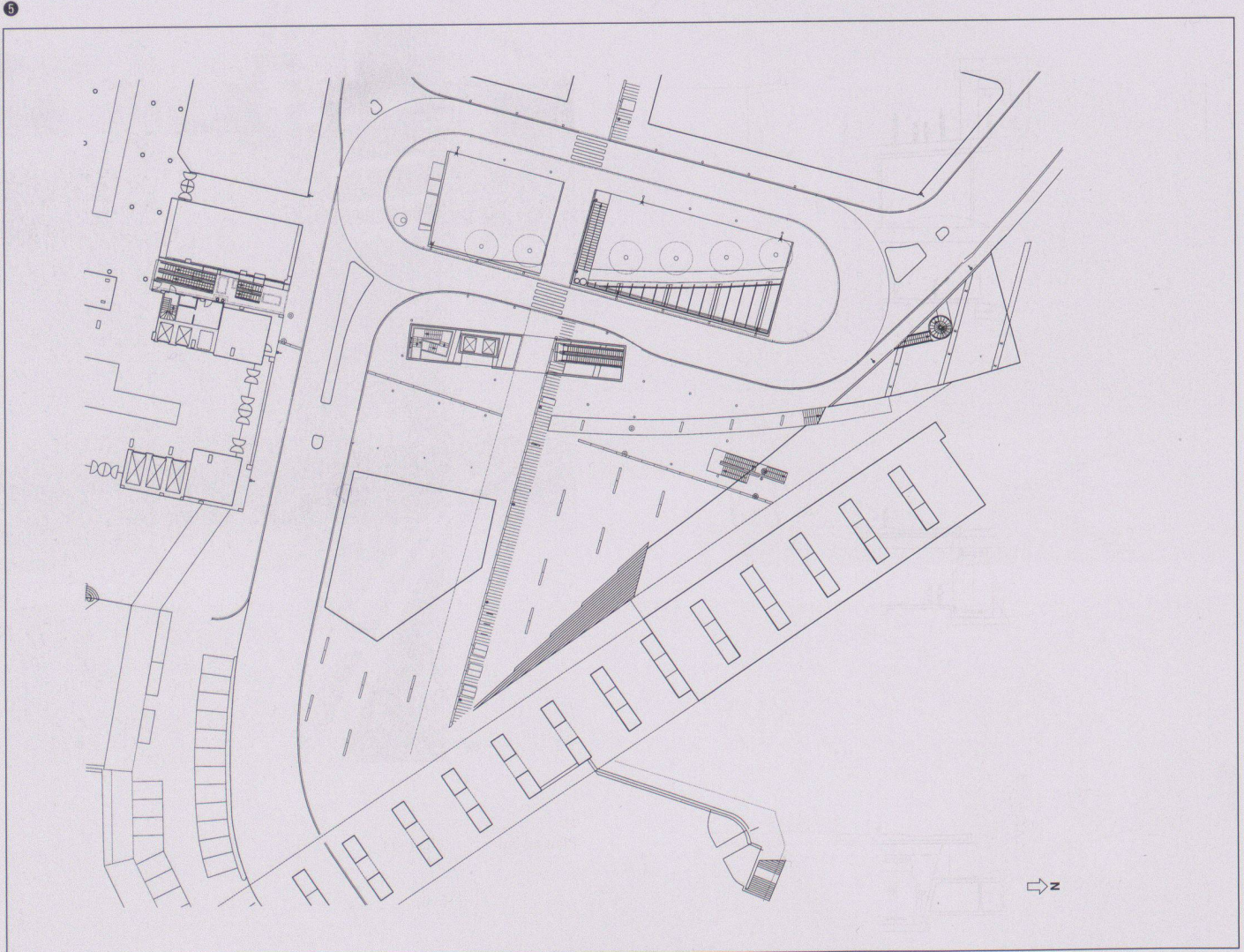
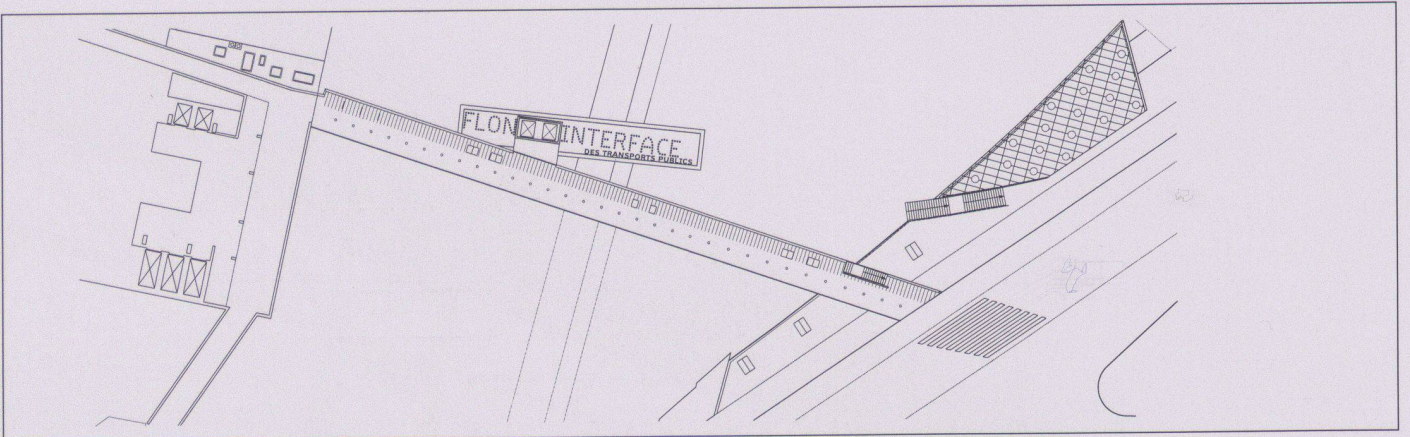
- ① Place de l'Europe
- ② Axonometrie:  
superposition des éléments du projet
- ③ Accès gare sur Place de l'Europe
- ④ Entrée nord



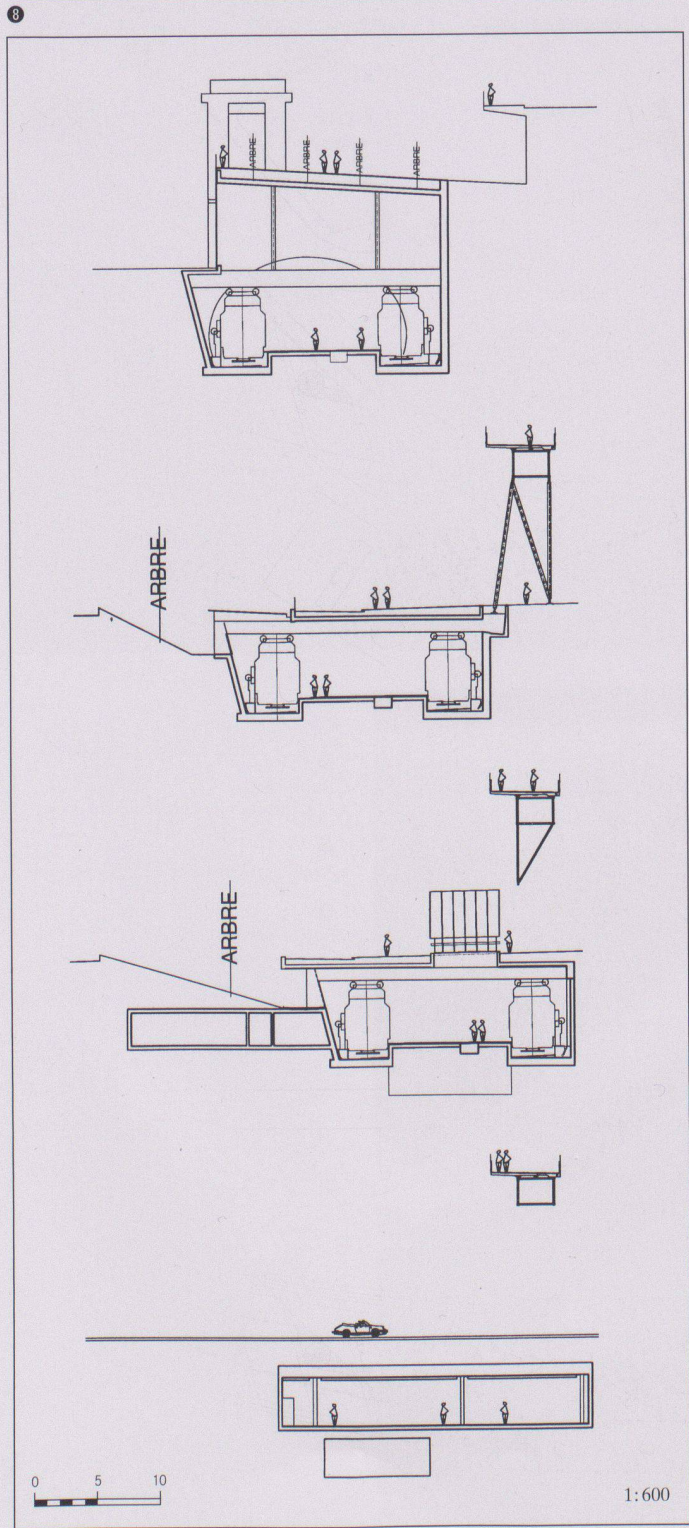
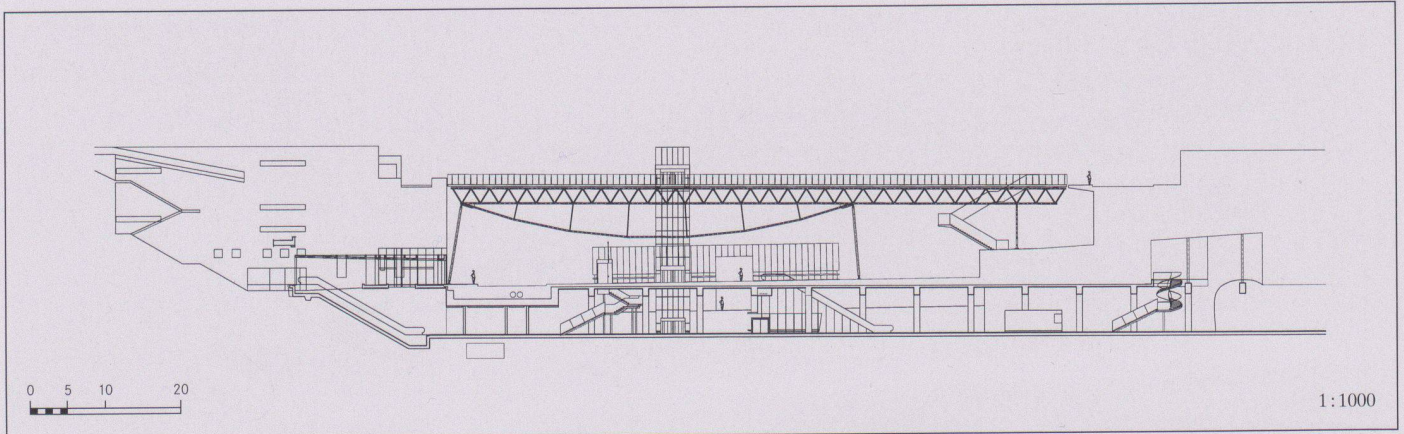
3



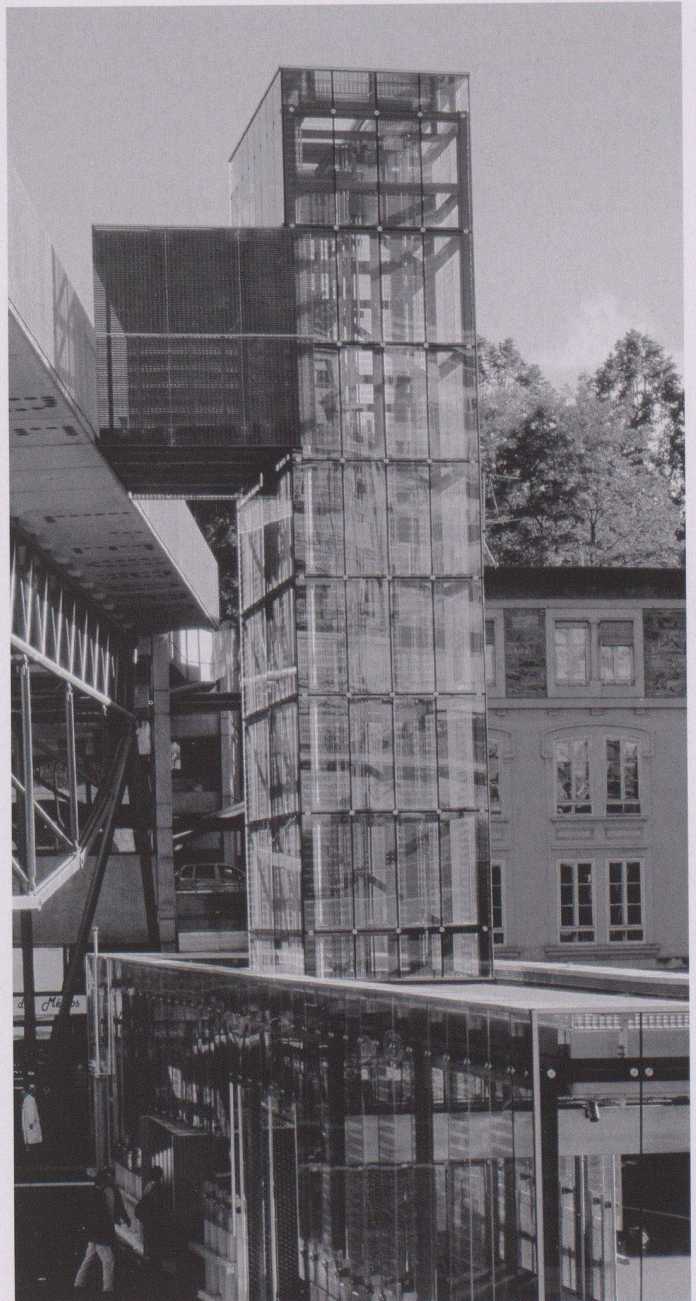
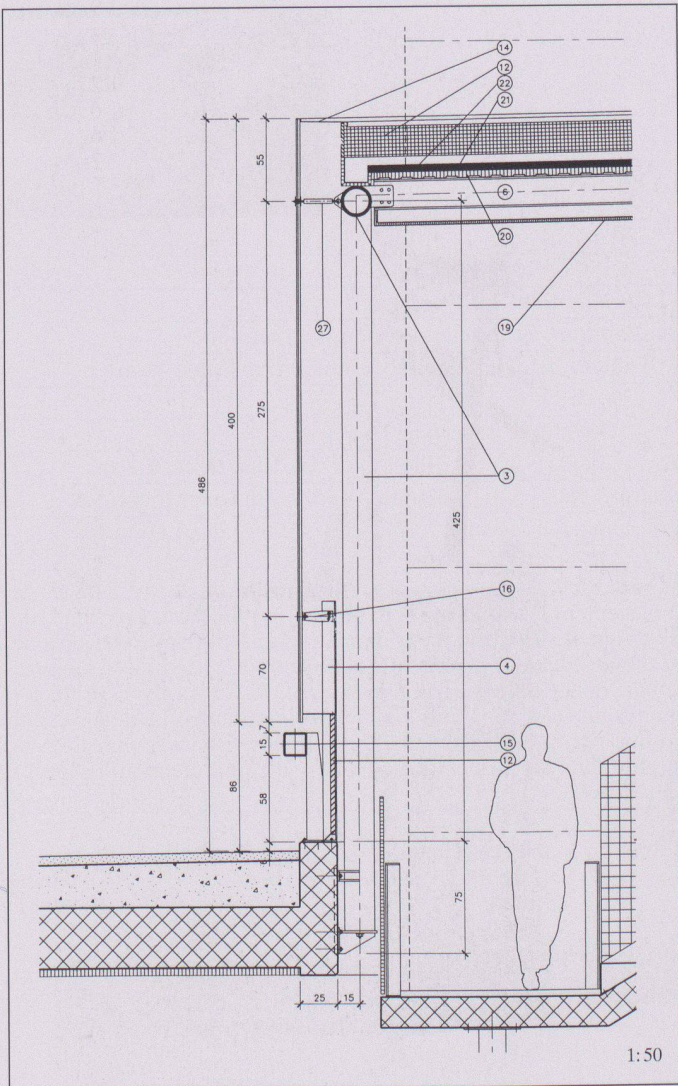
4







- ⑤ Plan niveau passerelle (+1)
- ⑥ Plan niveau place (±0)
- ⑦ Plan niveau jardin (-1/2)
- ⑧ Coupe longitudinale
- ⑨ Coupes transversales
- ⑩ Quai 1



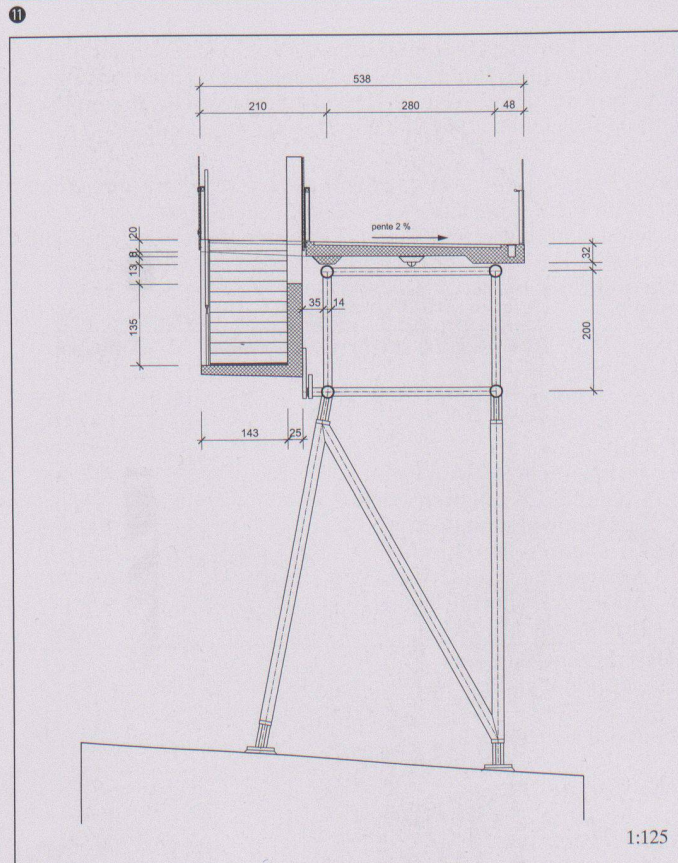
18

11 Coupe sur boîte de verre

12 Coupe sur passerelle

18 Accès gare sur Place de l'Europe et sur passerelle


Photos: Yves André, St-Aubin



12

Machen Sie Ihren Mitarbeitern,  
Geschäftsfreunden und Bekannten eine Freude.  
Mit einem Abonnement von **werk, bauen+wohnen**.  
Ab 2001 neu verpackt.

**werk,**  
bauen+wohnen



Und damit Sie an Weihnachten  
nicht mit leeren Händen dastehen,  
offerieren wir zu jedem neuen  
Geschenkabonnement zwei Hefte  
früherer Jahrgänge.

Benützen Sie die beiden  
Bestellkarten in diesem Heft.

Oder rufen Sie uns an:  
Telefon 071 272 73 47

Werk-Material		Register	2000
WBW-Nr.	Code-Nr.	Objekt Objet	Architekt Architecte
			Ergänzende Publikationen Publications complémentaires
00/1,2	06.03/353	<b>«Espace Gruyère», complexe polyvalent, Bulle FR</b> O. Galletti & C. Matter EPFL/FAS/SIA Lausanne	
00/1,2	03.07/354	<b>Trisa Produktionsstelle, Triengen LU</b> S & P Steger und Partner Architekten AG, Reiden und Triengen	
00/3	06.06/355	<b>Bâtiment administratif cantonal, Morges VD</b> Rodolphe Luscher arch. FAS/SIA urbaniste FUS	WBW 5/98, S. 38
00/4	01.02/06.01/356	<b>Zentrum Bahnhof, Laufenburg AG</b> Urs Burkard/Adrian Meyer und Partner, Architekten BSA/SIA, Baden	WBW 4/00, S. 62
00/4	10.05/357	<b>Gemeinschaftszentrum «Arche», Baden-Rüthof AG</b> Architektur'Ort, Baden; Othmar Villiger, Rolf Meier, Toni Hürzeler	WBW 4/00, S. 60
00/4	13.02/358	<b>Verkehrsleitzentrale mit Polizeidienstgebäude, Schafisheim AG</b> Furter Eppler Stirnemann Architekten BSA/SIA/SWB, Wohlen	WBW 4/00, S. 64
00/5	02.02/359	<b>Turn- und Schulbauten, Brugglismatt, Zeiningen AG</b> Mathis Müller + Ueli Müller Architekten BSA, Basel	WBW 4/00, S. 58
00/5	02.02/360	<b>Primarschule Hohfuri, Bülach ZH</b> Andreas Galli, Architekt, Zürich; Rudolf Moser, Architekt, Zürich	
00/6	14.01/361	<b>Neubau Armees-Ausbildungszentrum, Luzern</b> Enzmann & Fischer Architekt/innen, ETH/HTL/SIA, Zürich	WBW 6/00, S. 54
00/6	02.02/362	<b>Renovation und Erweiterung Oberstufenschulhaus, Willisau-Stadt LU</b> Max Bosshard & Christoph Luchsinger, dipl. Architekten ETH/BSA/SIA, Luzern	WBW 6/00, S. 56
00/7,8	01.02/363	<b>Überbauung Kappeli, Zürich</b> Theo Hotz, Zürich	WBW 7,8/00, S. 61
00/7,8	06.06/364	<b>Sozialversicherungsanstalt des Kantons Zürich</b> Isa Stürm Urs Wolf SA, Architekten ETH/BSA, Zürich	WBW 12/99, S. 62
00/9	01.07/365	<b>2x2 Einfamilienhäuser Dreilindenstrasse, Luzern</b> Daniele Marques, dipl. Architekt ETH/SIA/BSA	WBW 6/00, S. 59
00/9	01.04/366	<b>Terrassenhaussiedlung Aesch, Walchwil ZG</b> Philipp Brühwiler Architekt BSA/SIA, Zug	
00/10	03.02/367	<b>Lagerneubau Industrielle Werke Basel (IWB)</b> Baader Architekten AG, Architekten BSA/SIA, Basel	
00/10	10.11/368	<b>Salle des fêtes de la ville de Fribourg</b> Atelier d'architecture Claudine Lorenz, Florian Musso, Sion	WBW 10/99, S. 45
00/11	12.05/369	<b>Neubau Strandbad Lido, Luzern</b> Max Bosshard & Christoph Luchsinger, dipl. Architekten ETH/BSA/SIA, Luzern	WBW 11/00, S. 18
00/11	12.01/370	<b>Turnanlagen Kantonsschule am Burggraben, St. Gallen</b> Max Graf, Architekt BSA, St. Gallen	WBW 12/97, S. 52
00/12	13.07/371	<b>Station Glanzenberg, Zürich-Dietikon</b> Ueli Zbinden, Architekt ETH/BSA/SIA, Zürich	WBW 11/00, S. 12
00/12	13.07/372	<b>Gare du Flon, Lausanne</b> Bernard Tschumi, Luca Merlini, Paris/Lausanne und Emmanuel Ventura, Lausanne	WBW 12/00, S. 59