

# Station Stettbach: Architektur und Kunst an einem Bahnhof

Autor(en): **Roth, Ueli**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 48: **S-Bahn Zürich - Architektur**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77571>

## **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.

# Station Stettbach

Architektur und Kunst an einem Bahnhof

**Bei der Planung der S-Bahn Zürich war an der Grenze der Städte Zürich und Dübendorf, im Portalbereich des Zürichbergtunnels, von einer «Haltestelle» die Rede; nach den Trasseverschiebungen von S-Bahn und Endstation des neuen «Trams Schwamendingen» spricht man heute bei den SBB von der «S-Bahnstation», bei den VBZ vom «Bahnhof Stettbach»: SBB und VBZ besitzen hier einen neuen, gemeinsamen Knotenpunkt mit übereinanderliegenden Perronanlagen.**

Was als Wortspielerei gelten könnte, reflektiert in Wirklichkeit die Unsicherheiten bezüglich der Bedeutung dieser

VON UELI ROTH,  
ZÜRICH

Anlage und dieses Gebietes, das vor Baubeginn eine Wiese im Freihaltegebiet zwischen den beiden Städten war.

Der Umfang der gestalterischen Herausforderung zeigte sich, als es galt, auch die Haltestellen von drei Regionalbuslinien, regionale Fahrradwege mit Abstellmöglichkeiten, regionale Fussweganknüpfungen, Anschlüsse an das regionale und an das Nationalstrassennetz und eine Park-and-Ride-Anlage zu einer betrieblichen Einheit zu planen und in eine Landschaft zu integrieren, die immer noch als Freihaltezone und Grüngürtel zwischen den beiden Städten gilt.

Die Mittel der Landschaftsplanung – Erdwälle als Sicht- und Schallschutz,

naturnahe Bepflanzung usw. – suchen dieser widersprüchlichen Zielsetzung, die nur aus der langen, der eigentlichen Bauprojektierung vorausgegangenen Orts- und Regionalplanungsgeschichte erklärlich ist, gerecht zu werden. Aber die Gestaltungsmittel des Architekten und schliesslich des Künstlers wurden kompromisslos in den Dienst der Funktion eines wichtig gewordenen Verkehrsknotenpunktes gestellt, einer Verkehrsdrehscheibe, welche eines der drei grossen Arbeitsplatzpotentiale von Zürich-Nord (neben dem Industriegebiet Oerlikon und dem Oberhauserried) im angrenzenden Dübendorfer Industriegebiet direkt erschliesst.

## Zur Architektur

Die grundrisslich bananenförmige S-Bahnstation mit einem Mittelperron weist flache Sichtbetonwände und eine durch einen Längsunterzug geteilte Be-

tondecke auf; letztere wird von längsrunden Betonsäulen gestützt, welche zur Aufnahme aller erforderlichen Geräte – wo notwendig – quer in zwei Hälften geteilt sind. Diese Zwischenräume für Feuerlöschposten, elektrische Unterstationen, Kabelaufstiege in das über dem Portal in einem Erdwall liegende Betriebsgebäude der SBB, Telephonischen usw. sind, wie der Liftschacht zur darüberliegenden VBZ-Ebene und Maschinen- und Putzräume unter den Treppen, mit farbig emaillierten Blechen oder solchen aus Chromnickelstahl verkleidet.

Den beiden Treppenöffnungen – eine davon für zwei Rolltreppen – wurde die Form umgekehrter Trichter gegeben, um möglichst viel natürliches Licht aus den beengten Verhältnissen innerhalb der VBZ-Tramenschleife auf die SBB-Ebene zu gewinnen.

Diese «Trichter» werden einerseits vom Sichtbeton der 70 cm dicken Bahnhofdecke gebildet, andererseits wird diese Geometrie von den Stahlprofilen der Hängendecke nach unten fortgesetzt und durch die in letztere eingelegten Rauchschürzen verstärkt.

Diese Hängendecke aus 110 t Stahlhohlprofilen und 1700 m<sup>2</sup> gelochten Blechplatten prägt das Erscheinungsbild der S-Bahnstation Stettbach unverwechselbar gegenüber allen anderen Bahnhöfen. Ihre Form wurde bestimmt durch ihre Funktion als Träger akustischen Absorptionsmaterials, der Beleuchtung über den hellen Perronkanten aus Orts-

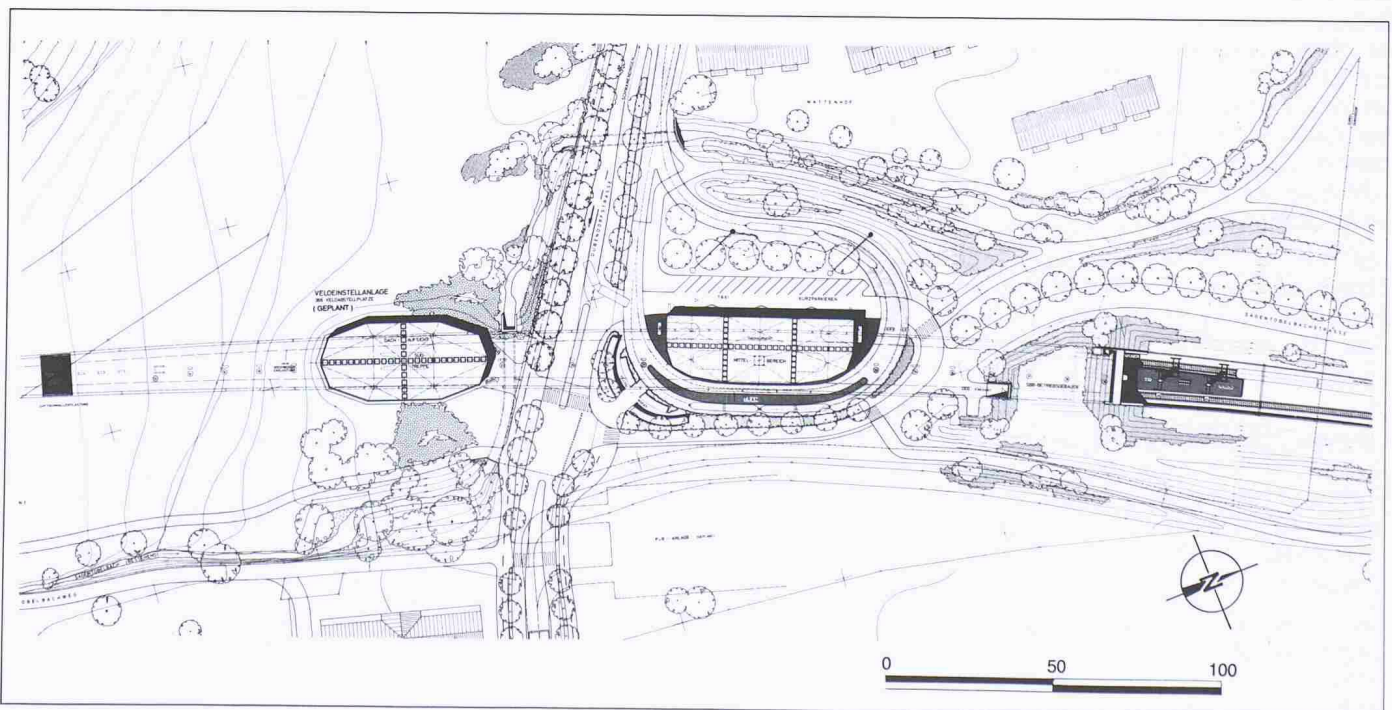


Bild 1. Bahnhof Stettbach: Situation

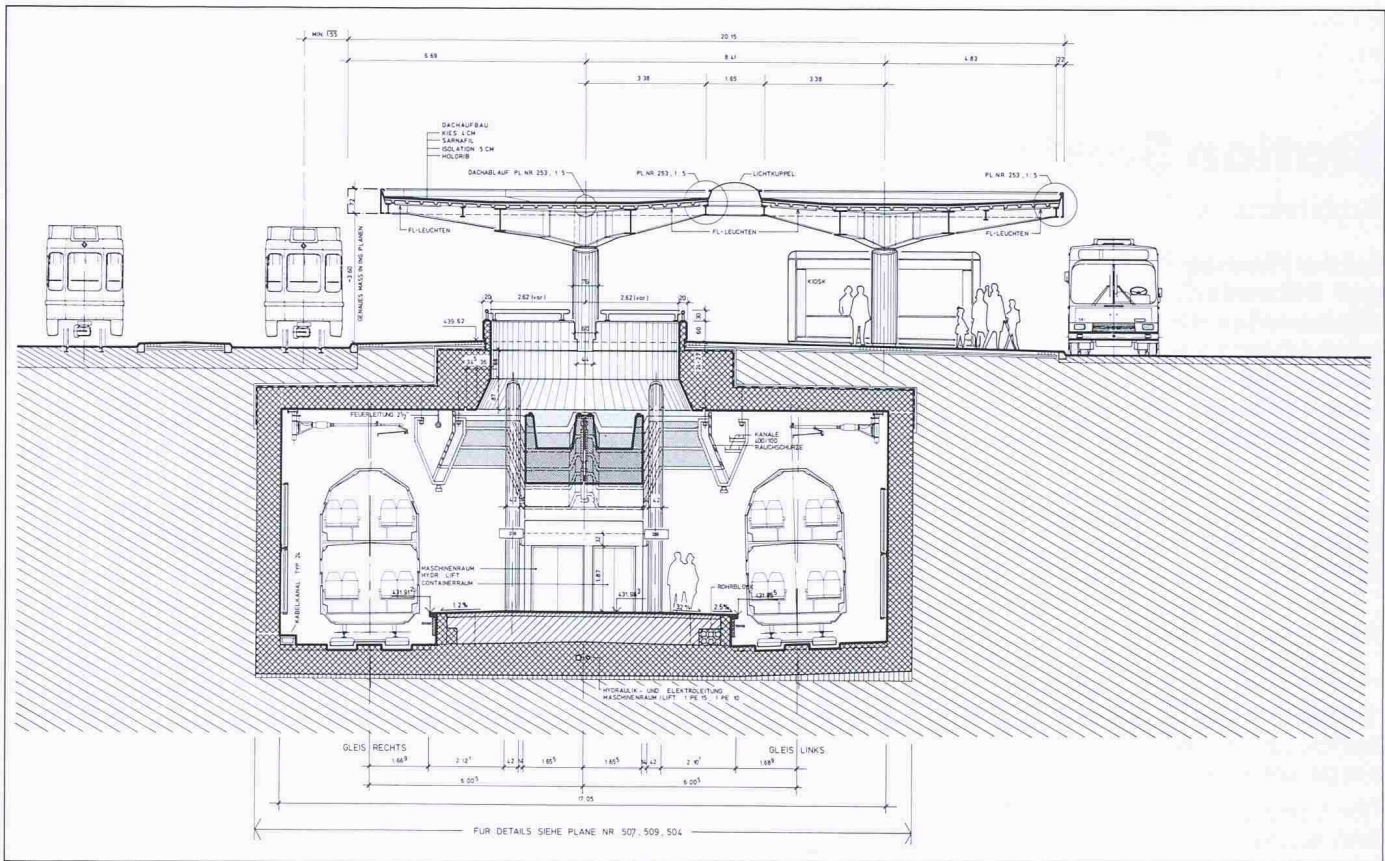


Bild 2. Querschnitt

beton, der Verkabelungen, der Publikumsinformationssysteme und der bahnbetrieblichen Einrichtungen. Sie ist das wichtigste Element zur Erhöhung des Publikumskomforts. Den akustischen Bedürfnissen wurde ausserdem durch Absorptionsplatten unter den Perronkanten und im Bereich der Aufgänge über den Gleisen Rechnung getragen.

Der Portalbereich ist Bestandteil der Stationsgestaltung, weil rund 50 Meter des Perrons unüberdeckt sind. Der Perron ist dort zwar nicht überdacht, doch setzen zwei «gespaltene» Säulen mit Stahlaufbauten entsprechend der Geometrie der Stahlhängedecke im geschlossenen Stationsbereich die Innenarchitektur ins Freie fort.

Die beiden Rolltreppen, eine feste Treppe und eine einseitig verglaste Liftanlage verbinden die S-Bahnstation mit dem darüberliegenden VBZ- und Regionalbusperron.

Dieser wird überdacht von sechs durch verglaste Oberlichtbänder getrennten Stahlpilzen auf Betonsäulen gleicher Form wie auf der SBB-Ebene, mit Ausnahme eines der «Pilze», der auf den zwei durch beide Ebenen gezogenen Betonsäulen des Liftschachtes ruht.

Im Südbereich der Station führt eine Treppe auf die grosse Wiese südlich der Dübendorfstrasse, die nach der Fertigstellung des unterirdischen Bahnhofes darüber wieder hergerichtet wurde. Ur-

sprünglich sollte diese Treppe in eine Park-and-Ride-Anlage führen, die vorläufig politisch «auf Grund gelaufen» ist. Zurzeit der Abfassung dieses Berichtes sind Entscheide über das Schicksal dieser Treppe und des ebenfalls für diese unterirdische und wieder zu begründende Parkieranlage bestimmten Liftschachtes am Südende des SBB-Perrons noch offen. Man spricht von einer provisorischen Veloabstellanlage. Jedenfalls muss die Treppenöffnung und damit die S-Bahnstation Stettbach und der Zürichbergtunnel vor Überschwemmungen durch den Sagentobelbach geschützt werden.

### Die Kunst im Bahnhof Stettbach

Das Konzept der «Haltestelle Stettbach» gemäss S-Bahnvorlage war spartanisch: eine leere, lange Betonkiste wie z.B. die SBB-Haltestelle Opfikon. Die Bauherrschaften beider Betriebsebenen und der Stadtrat von Dübendorf liessen sich davon überzeugen, dass eine Milliardeninvestition wie die S-Bahn, die sich auf das rein Technische beschränkt und die Attraktivität der Bahnhöfe für das Benutzerpublikum vernachlässigt, ein wichtiges Ziel verfehlen wurde.

Neben dem schon beschriebenen, verbesserten Innenausbau der S-Bahnstation und dem ursprünglich auch nicht vorgesehenen und aus verschiedenen Quellen finanzierten, grosszügigen

Dach über dem Tram- und Busperron gelang es schliesslich auch, die Mittel für einen wichtigen künstlerischen Beitrag in der S-Bahnstation, zum Teil aus Kreisen der Dübendorfer Privatwirtschaft und der Stadt Dübendorf, zusammenzutragen. Der früher in New York und heute wieder vorwiegend in Frankreich tätige Maler *Gottfried Honegger*, dessen altes Schweizer Atelier in Gockhausen/Dübendorf eben renoviert und ausgebaut wurde, machte einen spontan überzeugenden Vorschlag für die

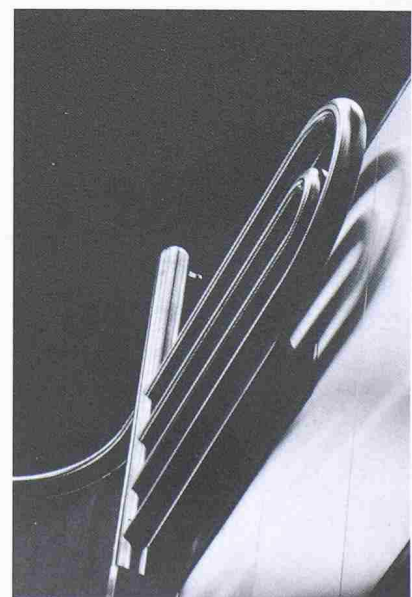


Bild 6. Chromnickelstahl-Abdeckung der Rolltreppe (oberes Ende auf VBZ-Ebene)



Bild 3. Treppe Mittelbereich

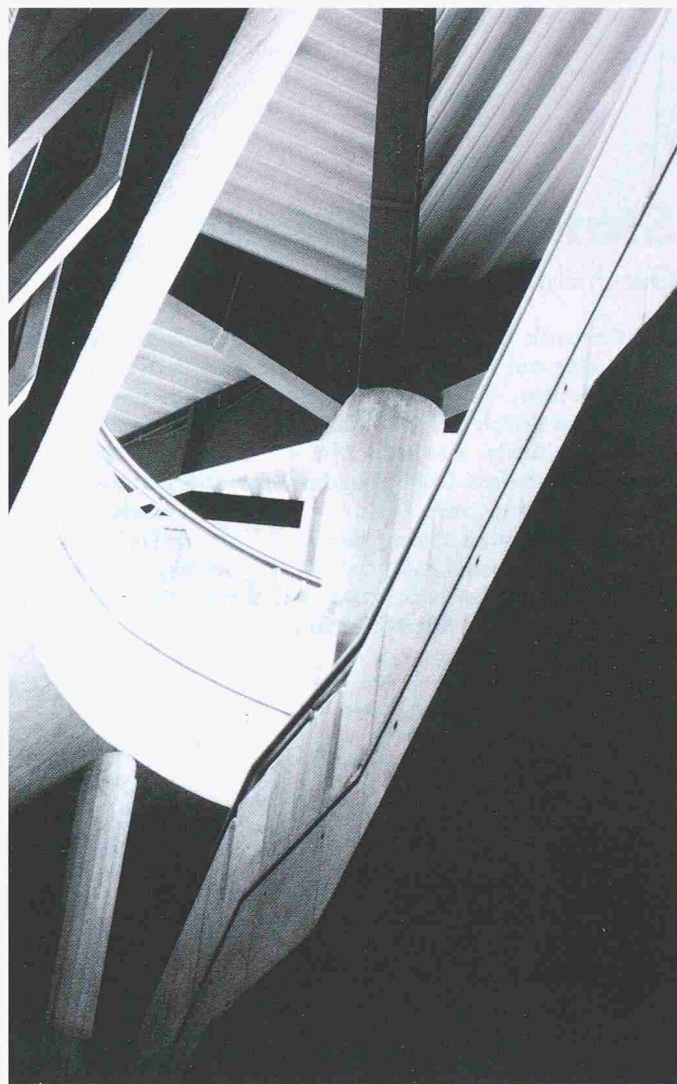
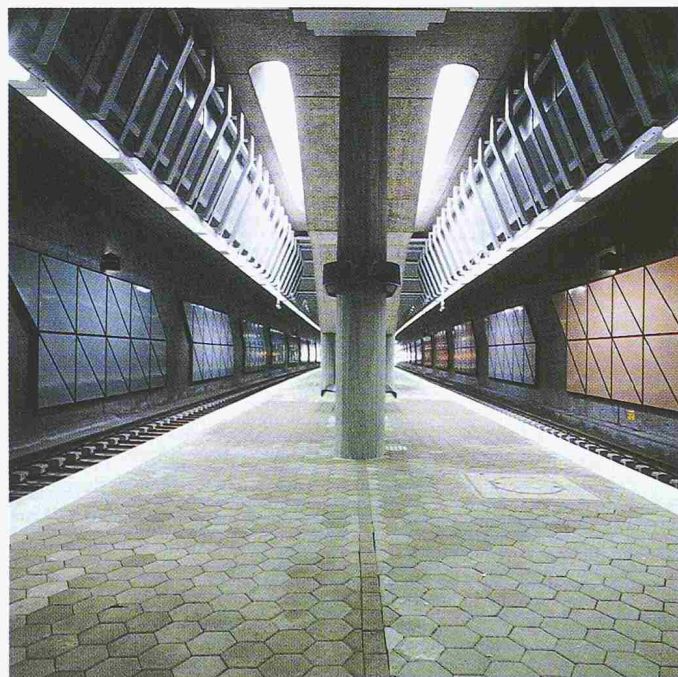


Bild 5. Treppenaufgang Mittelbereich zur VBZ-Ebene. Links oben: Blick durch die Treppenöffnung unter einen der 6 Beton-Stahlpilze der Überdeckung der VBZ-Ebene

Bild 4. Unter dem Treppenaufgang zur (noch nicht ausgeführten) P & R-Anlage

farbige Gestaltung der beiden je 250 m langen Seitenwände.

42 emaillierte Felder oder «Bilder», bestehend aus je 20 emaillierten Metallplatten, beleben in fein abgestuften Farbabfolgen diese seitlichen Raumabgrenzungen.

Die Zweigeschossigkeit der Plattenfelder entspricht jener des neuen S-Bahn-Rollmaterials, die dynamische Form weist auf die Fahrrichtung der Züge hin. Aus rasch durchfahrenden Zügen sollen sich die Farbfelder zu einem regenbogenartigen Effekt verdichten, welche sich bei haltenden Zügen in die einzelnen Plattenfelder und deren dreieckige Emailplatten auflösen.

Der Richtung Zürich in den Tunnel einfallende Bahngast erlebt auf seiner Perronseite als Vorahnung der Stadt zuerst blaue, dann rote Farben; wer Richtung Glattal, also ins Freie fährt, wird durch grüne und gelbe Farben darauf vorbereitet.

Welche technischen Probleme solche Grosskunstwerke stellen, mag durch deren Ausmasse angedeutet werden: Die 840 emaillierten Platten weisen eine Gesamtfläche von 1360 m<sup>2</sup> und ein Gewicht von 30 Tonnen auf; deren Stahlunterkonstruktion wiegt 23 Tonnen. Und die Konstruktion muss den durch die Züge verursachten, schlagartig wechselnden Luftdruckbelastungen

dreissig, fünfzig, achtzig Jahre standhalten, und dies bei rund 330 Zügen pro Tag – etwa 100 davon fahren mit 120 km/h in einem Abstand von einem halben Meter zur Seitenwandkunst durch die Station – und mit möglichst wenig Unterhaltsaufwand.

Schon zum Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Schwamendinger Tramlinie war es gelungen, die Tram- und Bussebene durch einen schönen Brunnen des Bildhauers Roland Hotz zu bereichern.

Adresse des Verfassers: Ueli Roth, dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplaner BSP, Büro «ur» für Raumplanung, Umweltforschung, Städtebau und Architektur, Turnerstrasse 24, 8006 Zürich.