

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 6 (1993)
Heft: 11

Artikel: Ein Parkhaus für Velos : damit schuf Architekt Ueli Zbinden auf dem Bahnhofplatz von Dietlikon ein Novum
Autor: Hagen-Hodgson, Petra
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119838>

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: 13.10.2024

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

Inmitten von Agglomerationsgewöhnlichkeit steht ein filigraner Schmuckkasten, das Veloparkhaus



Ein Parkhaus für Velos

Die Stadt Dietikon liess ihren Bahnhofsplatz vom Architekten Ueli Zbinden neu gestalten. Er schuf ein Novum: ein Veloparkhaus.

Dietikon wiederfuhr in den Fünfzigerjahren das Schicksal so vieler Agglomerationsgemeinden in der Nähe von Zürich. Innerhalb von nur zehn Jahren verdoppelte sich die Einwohnerzahl: Heute leben hier rund 23 000 Menschen. Als wichtiges Industriezentrum muss es mit grossen Pendlerströmen fertig werden. Deshalb hat sich das Zentrum des Städtchens weg vom ursprünglichen Dorfkern zum heutigen Bahnhof und dem im späten 19. Jahrhundert angelegten Kirch- und Marktplatz verlagert. Im Zusammenhang mit der geplanten, aber nie realisierten U-Bahn begann in den Sechzigerjahren ein eigentlicher «Wildwuchs» an banalen Bürohäusern, die bis in die Achtzigerjahre hinein um das Bahnhofsareal herum aus dem Boden schossen.

Verkehrsknotenpunkt Bahnhofplatz
Nachdem der Bahnhof zum S-Bahnhof aufgewertet und in diesem Zusammenhang der Knotenpunkt eines neuen Busnetzes auf den Bahnhofsplatz verlegt worden war, beauftragte Dietikon den Architekten Ueli Zbinden, den Bahnhofsplatz neu zu gestalten. Beim Thema «Verkehrsknotenpunkt» begann Zbinden denn auch seine Überlegungen. Anstatt zu versuchen, die verkehrstechnischen Funktionen zu vertuschen und zu tarnen, gestaltet er sie be-

wusst mit klaren baulichen Eingriffen. Als erstes gab Zbinden dem genau gegenüber dem Bahnhof angelegten Busbahnhof ein grosses, schützendes Dach. Parallel zum Bahnhofsgebäude konzipierte er dann einen neuen, seiner Funktion als Taxistand und Velounterstellplatz entsprechend langgezogenen, schlanken Baukörper.

Hauptelement der Neugestaltung ist aber das neue Veloparkhaus, dessen einfacher Kubus genau auf die Achse zum Stadtmittelpunkt gestellt worden ist. Der ursprünglich nur auf die Eisenbahnlinien bezogene Bahnhof ist durch diese neue Achse, die schräg abgewinkelt auf den Marktplatz zuläuft, jetzt auch mit dem Stadtraum verbunden. Inmitten einer gesichtslosen Umgebung sind hier klare räumliche Strukturen entstanden. Eine Pappelallee trägt bei zur Gliederung des Raumes.

Bauteile aus dem Baukasten

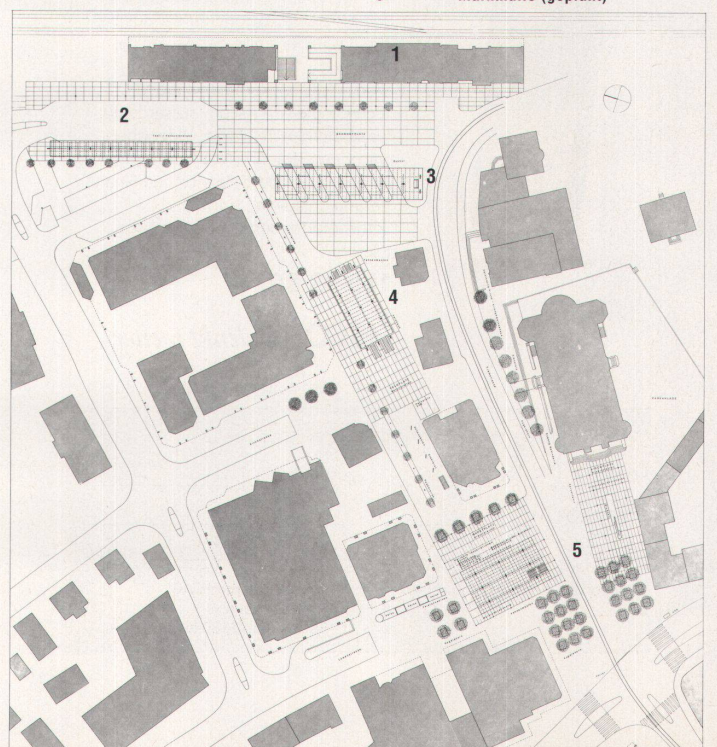
Zbinden hat eine gemeinsame Sprache der Baukörper geschaffen. Aus wenigen Bausteinen eines fiktiven Baukastens sind die neuen Verkehrsbaukörper Stück für Stück zusammengesetzt. Die formale Gestaltung der Bauteile hat er dem Repertoire des Bahn-, Bus- und Fahrraddesigns entnommen. Zbinden wählte eine verzinkte Stahlkonstruktion aus vierkantigen Hohlprofilen, die er zusammen mit einer Konstruktion aus vorgefertigten, eingefärbten Betonteilen kombiniert hat. Grossflächige, lichtdurchlässige Dächer aus Opalglas ruhen beinahe schwebend auf

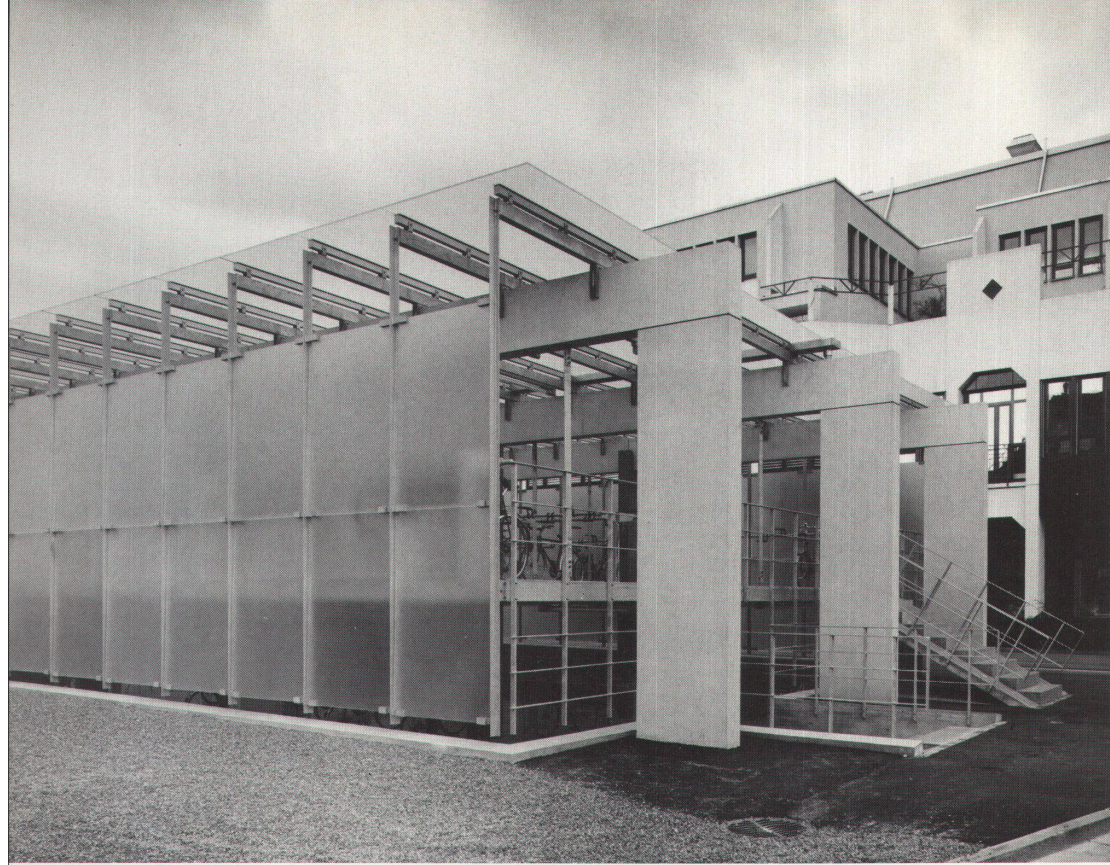
Das Veloparkhaus: ein zweigeschossiger leuchtender Block

Das hohe Dach des Busbahnhofs. Im Hintergrund das Veloparkhaus

Situationsplan rund um den Bahnhof Dietikon

- 1 Bahnhof
- 2 Velounterstand
- 3 Busbahnhof
- 4 Veloparkhaus
- 5 Markthalle (geplant)





Bilder: H. Helfenstein

den Stahlträgern. Selbst das übliche Strassenmobiliar wie Sitzbänke und Strassenlampen folgen dem ästhetisch-funktionalen Konzept und runden die Umgestaltung ab.

Prototyp Veloparkhaus

Die Idee eines Veloparkhauses ist neu. Das Konzept dafür kam im Zusammenhang der Umweltschutzgesetzgebung zustande, die das Umsteigen vom Privatauto auf öffentliche Verkehrsmittel fördern will. Die Gesetzgebung zwingt nämlich die Gemeinden, genügend Velounterstellplätze in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe bereitzustellen. Um ein Zeichen zu setzen, bezahlte der Kanton an den Dietiker Prototyp drei Viertel der sich auf rund eine Million Franken belaufenden Baukosten.

Das Parkhaus wird intensiv genutzt. Es ist eine Alternative zu den althergebrachten, formlosen Wellblechunterständen. Es hat auch im Gegensatz zu den üblichen Autosilos nichts Dunkles, Angsterregendes an sich, ist offen und überschaubar. Seine Form ist aus der Funktion heraus entwickelt. Das nur halb in den Boden versenkte Untergeschoss gewährt die aus Sicherheitsgründen notwendige Einsicht von aussen. Es wird durch den als Gitterrost konzipierten Boden der oberen Ebene reichlich mit Licht versorgt. Längsseiten und Dach des Kubus sind aus Glas. Es legt sich wie eine dünne Haut über das Gerippe der Träger und ist überschuppt befestigt, damit sich beim Ablaufen des Regenwassers keine Schnäuze bilden. Die abgestellten Velos sind durch das geätzte Glas hindurch sichtbar und machen so die eigentliche Funktion des Baus deutlich.

Gestaltung geht weiter

Noch tun sich einige Anwohner mit dem neuen Veloparkhaus schwer, das ihnen kühn in den Weg zum Bahnhof gestellt worden ist. Der nächste Schritt wird die Umgestaltung des Dietiker Markt- und Kirchplatzes sein. Hier soll unter anderem eine offene Halle für den Wochenmarkt und für öffentliche Veranstaltungen entstehen, deren Bauteile dem gleichen Baukasten entnommen werden sollen wie die der Verkehrsbauten.

Petra Hagen-Hodgson

