

Bahnhof Stadelhofen Zürich = Gare de Zurich Stadelhofen = Stadelhofen Station Zurich

Autor(en): **Rüeger, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le
paysage**

Band (Jahr): **24 (1985)**

Heft 1: **Interdisziplinär = Interdisciplinarité = Interdisciplinary**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-135952>

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.

Bahnhof Stadelhofen Zürich

Werner Rüeger, Landschaftsarchitekt BSG, Winterthur

Bauherr:
Schweizerische Bundesbahnen (SBB)
Kanton Zürich

Projekt:
A. Amsler, dipl. Arch. ETH/SIA, Winterthur
S. Calatrava, Dr. sc. techn. dipl. Arch. und
dipl. Ing. ETH/SIA, Zürich
W. Rüeger, Landschaftsarchitekt BSG,
Winterthur

Situation.

Gare de Zurich Stadelhofen

Werner Rüeger, architecte-paysagiste
FSAP, Winterthur

Maitre de l'ouvrage:
Chemins de fer suisses (CFF)
Canton de Zurich

Projet:
A. Amsler, arch. dipl. ETH/SIA, Winterthur
S. Calatrava, Dr. sc. techn., arch. dipl. et
ingén. dipl. ETH/SIA, Zurich
W. Rüeger, architecte-paysagiste FSAP,
Winterthur

Situation.

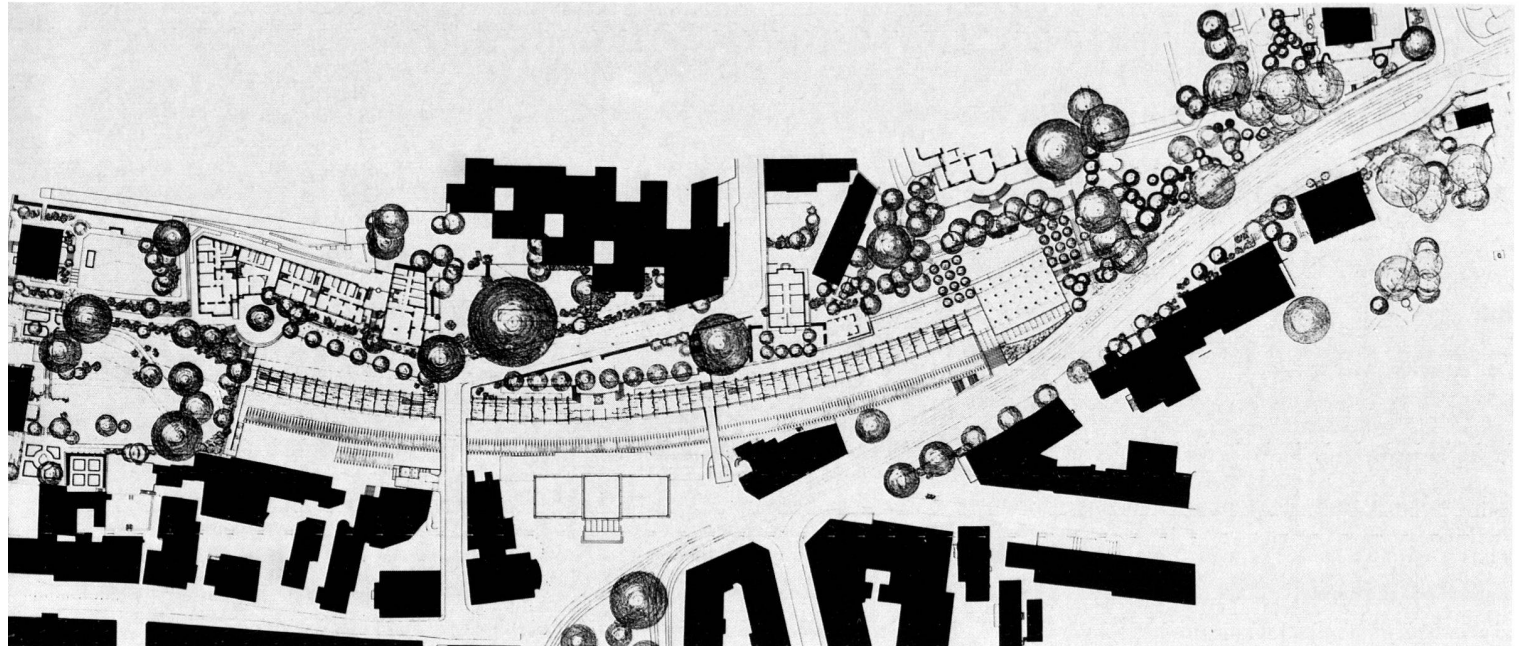
Stadelhofen Station Zurich

Werner Rüeger, landscape architect BSG,
Winterthur

Owners:
Swiss Federal Railways (SBB)
Canton of Zurich

Project:
A. Amsler, dipl. arch. ETH/SIA, Winterthur
S. Calatrava, Dr. sc. techn., dipl. arch. and
dipl. eng. ETH/SIA, Zurich
Werner Rüeger, landscape architect BSG,
Winterthur

Situation.



Zürcher S-Bahn

Der Ausbau einer S-Bahn, vom Volk im November 1981 beschlossen, bedingt einen umfassenden Umbau des Bahnhofs Stadelhofen. Die grossen Eingriffe in diesem städtebaulich empfindlichen Gebiet mit seinen noch beträchtlichen Grünflächen liessen in der Öffentlichkeit eine Diskussion entstehen. In der Folge lud die SBB acht Architekturbüros zur Lösung der anspruchsvollen Aufgabe ein. Der Beizug eines Landschaftsarchitekten war vorgeschrieben, weitere Spezialisten konnten zugezogen werden. Je nach Verlauf der ausstehenden Plangenehmigung und Regelung der Finanzierung zwischen SBB, Stadt und Kanton Zürich, werden noch entsprechende Auflagen in das Projekt einzuarbeiten sein.

Die Ausführung eines Bauvorhabens dieser Grösse unter Termindruck ist auch organisatorisch eine sehr anspruchsvolle Aufgabe und verlangt eine intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Baugeschichte

Im obersten Teil des Geissbühlbollwerks wurde 1789 die sogenannte Hohe Promenade angelegt. Der Hohe Promenadenhang, der sich, seiner Südwestlage entsprechend, bestens für Weinbau eignete, blieb für lange Zeit vor Überbauung verschont. Der einzige Bau im 17. und 18. Jahrhundert war das Haus zum Garten. Erst nach der Abtragung der Schanze ab 1833 entstanden die Villen Grafenstein

La S-Bahn de Zurich

La construction à Zurich d'un réseau ferroviaire à grande vitesse (S-Bahn), décidée par le peuple en novembre 1981, impose des transformations considérables à la gare de Stadelhofen. Une polémique s'est engagée au sujet des interventions prévues dans cette zone sensible du point de vue de l'urbanisme, puisqu'elle dispose encore de nombreuses surfaces vertes. Sur ces entrefaites, les CFF ont invité huit bureaux d'architectes à proposer des solutions à cette tâche exigeante. Les CFF prescrivaient le recours à un architecte-paysagiste, mais laissaient ouverte la possibilité de faire intervenir d'autres spécialistes. Selon l'issue des discussions actuellement en cours entre les CFF, la municipalité et le canton de Zurich sur l'acceptation du plan et le règlement financier, il se peut que des contraintes supplémentaires viennent encore s'ajouter au projet. L'exécution d'un projet de construction de cette taille dans les délais prescrits n'est pas non plus une mince affaire du point de vue de l'organisation, et requiert une étroite collaboration entre tous les intervenants.

Historique des travaux de construction

C'est en 1789 que fut aménagée dans la partie supérieure du Geissbühlbollwerk la «Hohe Promenade», sur une colline orientée au sud-ouest et bien appropriée au vignoble, et qui resta de ce fait longtemps épargnée par les constructions. Le seul bâtiment qui s'y trouvait aux 17e et 18e siècles

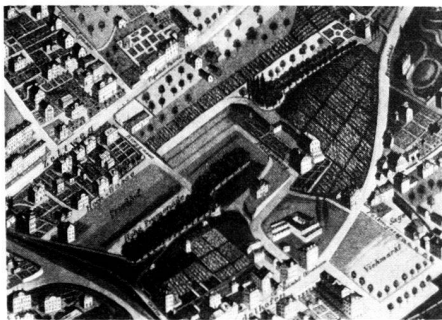
Zurich S-Bahn

The construction of a new suburban regional railway (S-Bahn), which was approved by the citizens of Zurich in a referendum in November 1981, entails a complete reconstruction of Stadelhofen Station. The large encroachments necessary in this area, which is very sensitive from the town-planning aspect, with its still extensive areas of green, set off a discussion among the general public. As a result, the SBB invited eight architects' offices to submit solutions for the ambitious task. It was stipulated that a landscape architect had to be included, further specialists could also be called in. Depending on the course taken by the plan approval procedure and the regulation of the questions of financing between the SBB, City and Canton of Zurich, there will be further appropriate requirements to be incorporated in the project.

Carrying out a building project of this size to a tight schedule is also a very ambitious task from the organizational point of view, requiring intensive cooperation among all participants.

Building history

In 1789, the so-called Hohe Promenade (High Promenade) was constructed in the uppermost part of the Geissbühlbollwerk in the former city fortifications. The Hohe Promenade slope, which was very suitable for wine-growing as it faced to the southwest, remained free of buildings for a long



Hohe Promenade 1890.
Hohe Promenade 1890.
Upper Promenade 1890.

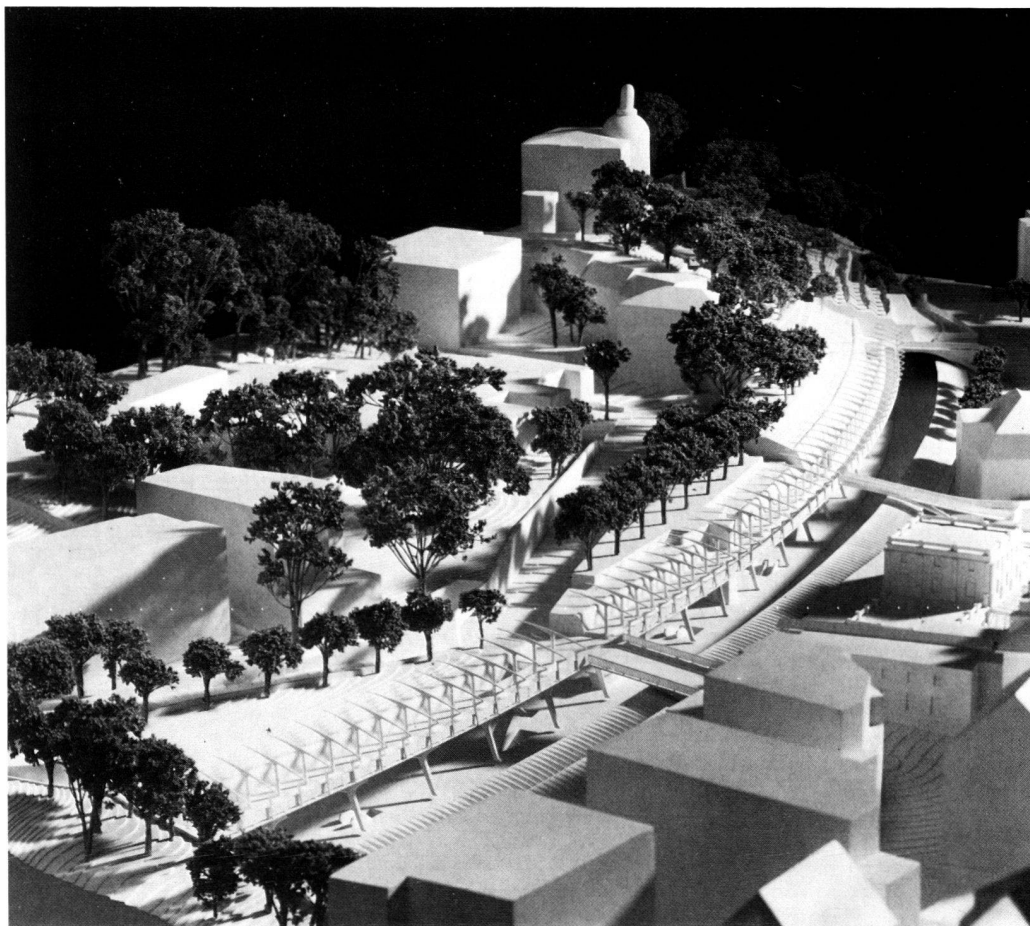


Foto: Studio Andersson, Zürich
Amsler, Calatrava, Rüeger, Bahnhof Stadelhofen.
Amsler, Calatrava, Rüeger, Gare de Stadelhofen.
Amsler, Calatrava, Rüeger, Stadelhofen Station.

(abgebrochen 1962), Falkenburg und Hohenbühl.

Mit Ausnahme der Mehrfamilienhausüberbauung an der Olgastrasse (1899–1902), des Hauses zum oberen Garten und der Villa Wegmann entstanden auf dem Gebiet während 60 Jahren keine grösseren Bauten mehr. Anstelle der Villa Grafenstein ist in den 1960er Jahren die heftig kritisierte Kantonsschule Hohe Promenade gebaut worden.

1978 stellte der Kantonsrat den Hügel Hohe Promenade unter Ortsbildschutz.

1984 nahmen die Stimmbürger der Stadt Zürich den Kernzonenplan zur Erhaltung des grünen Villenquartiers der Hohen Promenade an.

Bahngeschichte

Anfang der 1870er Jahre wurde für die rechtsufrige Zürichseebahn die erste Tunnelanlage gebaut, welche schliesslich von der Bahn nicht genutzt werden konnte. Später, als das Projekt wieder aufgenommen wurde, war man gezwungen, die Tunnelführung zu ändern. Der Hang wurde an seiner Basis angegraben, und es entstand der Bahnhof Stadelhofen.

Grünsubstanz Hohe Promenade

Der Hügel Hohe Promenade ist das markanteste Grünareal im rechtsufrigen Zentrum von Zürich. Der besondere Reiz der vorwiegend in privatem Besitz sich befindenden Gärten ist die Differenziertheit und Vielseitigkeit ihrer Strukturen, die nebeneinander gewachsen sind, wie die Stadt gewachsen ist.

Der Zeit entsprechend sind die Gärten vorwiegend im englischen Landschaftsgartenstil angelegt oder umgestaltet worden.

cles était la villa «zum Garten».

Ce n'est qu'après la démolition de la route, en 1833, que furent construites les villas Grafenstein (démolie en 1962), Falkenburg et Hohenbühl.

A l'exception de l'immeuble à appartements de l'Olgastrasse (1899–1902), de la villa «zum oberen Garten» et de la villa Wegmann, aucune construction importante ne fut plus entreprise dans cette zone pendant 60 ans. La villa Grafenstein fut remplacée dans les années 60 par l'école cantonale «Hohe Promenade», fort critiquée.

En 1978, le Conseil cantonal faisait bénéficier la colline de la protection des sites. En 1984, les électeurs de la ville de Zurich adoptaient le plan de zones principal destiné au maintien du quartier résidentiel vert de la «Hohe Promenade».

Historique du chemin de fer

C'est au début des années 1870 que fut construit le premier tunnel ferroviaire de la rive droite du lac de Zurich, tunnel qui, pour finir, ne fut pas utilisé par les chemins de fer. Plus tard, quand le projet fut repris, il fut nécessaire de modifier l'orientation du tunnel. La colline fut creusée à la base, et c'est ainsi que naquit la gare de Stadelhofen.

La Hohe Promenade, une oasis de verdure

La colline de la «Hohe Promenade» est la zone verte la plus frappante du centre de Zurich sur la rive droite. Le charme particulier de ces jardins, pour la plupart propriétés privées, tient à la diversité de leur structure qui sont nées les unes à côté des autres au gré du développement de la ville. Conformément au goût de l'époque, les jardins ont été, dès l'origine ou par la suite, aménagés dans le style du jardin-paysage anglais.

time. The only building in the seventeenth and eighteenth centuries was the Haus zum Garten (House with the garden).

Only after the demolition of the fortifications after 1833 were the villas Grafenstein (demolished in 1962), Falkenburg and Hohenbühl constructed.

With the exception of the apartment houses in Olgastrasse (constructed in 1899–1902), the Haus zum oberen Garten and Villa Wegmann, no further large buildings were built in the area for the next sixty years. The Villa Grafenstein was replaced in the nineteen-sixties by the bitterly criticized Hohe Promenade cantonal school.

In 1978 the cantonal council placed the Hohe Promenade hill under landscape protection.

In 1984, the voters in the City of Zurich approved a referendum on the central zone plan to retain the green villa district in Hohe Promenade.

Railway history

In the early eighteen-seventies, the first tunnel was constructed for the railway along the right shore of Lake Zurich. However, in the end it was not used by the railway. Later, when the project was resumed again, it was necessary to alter the route of the tunnel. A cutting was excavated at the bottom of the slope and Stadelhofen Station was constructed there.

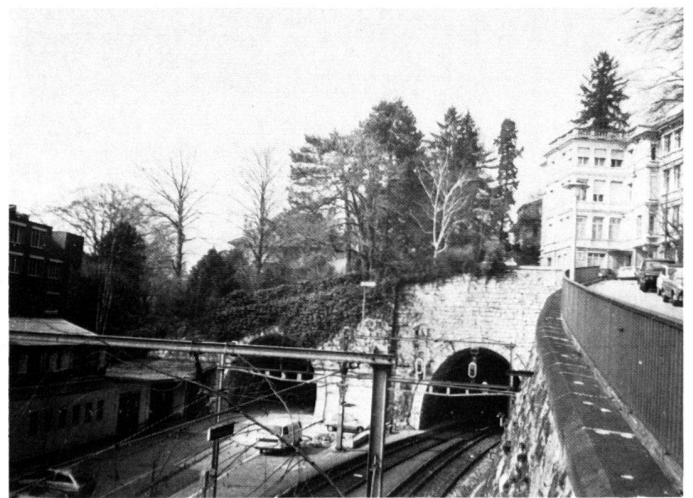
Green substance Hohe Promenade

The Hohe Promenade hill is the most prominent green area in the right-shore centre of Zurich. Its particular attraction is the variety and manifold structure of the gardens there, which are for the most part privately owned, and which have grown alongside one another, just like the city itself has grown.



Links: Alte vorhandene Natursteinmauer. Bereich Falkenburg, Hohenbühl mit Tunnel Westportal.

Rechts: Olgastrasse. Park «Haus zum Garten» mit Tunnelportal West.



Left: Existing old stone wall near Falkenburg/Hohenbühl with west entrance to tunnel.

Right: Olgastrasse. Park "Haus zum Garten" with west entrance to tunnel.

Gestaltungsvorgaben zum Projekt Bahnhof Stadelhofen

Ausgangslage

Vorgeschriebene Geleiseradien auf dem bestehenden Niveau mit 300 m langen Perrons.

Ein neues drittes Geleise, verbunden mit dem Abbruch der alten Naturstein-Stützmauer

Erhaltung des spätklassizistischen geschützten Stationsgebäudes.

Gestaltungsziele des zur Weiterbearbeitung gewählten Projektes

Erhaltung der Hohen Promenade als historisch und städtebaulich bedeutungsvolle Grünzone.

Die Grenze zwischen Moränenhügel und Seefeldebene soll nicht verwischt werden.

Die bestehende Bahnanlage und das Stationsgebäude sollen als wichtige Zeugen politischer und wirtschaftlicher Entwicklung respektiert werden.

Der Bahnhof soll mit seiner eigenen Architektursprache als Tor zur Stadt erhalten bleiben.

Consignes d'aménagement relatives à la gare de Stadelhofen

Situation de départ

Rayons des voies prescrits au niveau actuel, et quais de 300 m de long.

Construction d'une troisième voie, après destruction d'un ancien mur de soutènement en pierres naturelles.

Conservation du bâtiment de la gare, protégé, de style classique tardif.

Objectifs d'aménagement du projet retenu pour subir une révision supplémentaire

Conservation de la zone verte de la «Hohe Promenade», importante pour l'histoire autant que du point de vue de l'urbanisme.

La frontière entre la colline de moraines et la plaine du lac ne doit pas s'estomper.

L'implantation actuelle de la gare et les bâtiments, importants témoins de l'évolution politique et économique, doivent être respectés.

La gare doit continuer à constituer la porte de la ville et garder le langage architectural qui lui est propre.

Pas d'affectations commerciales au-des-

In accordance with the taste of the time when they were laid out, the gardens are mainly in English landscape garden style, or have been converted to that style.

Design requirements for the Stadelhofen Station project

Initial situation

Prescribed track radii on the existing level with 300m long platforms.

A new third track entailing the demolition of the old natural stone retaining wall.

Preservation of the late-classicist station building which is a protected monument.

Design aims of the project chosen for further revision

Preservation of the Hohe Promenade as a green zone of importance from historical and town-planning aspects.

The boundary between the moraine hill and the lake shore plain should not be eliminated.

The existing railway installation and the station building are to be respected as important witnesses to the political and economic development of the area.

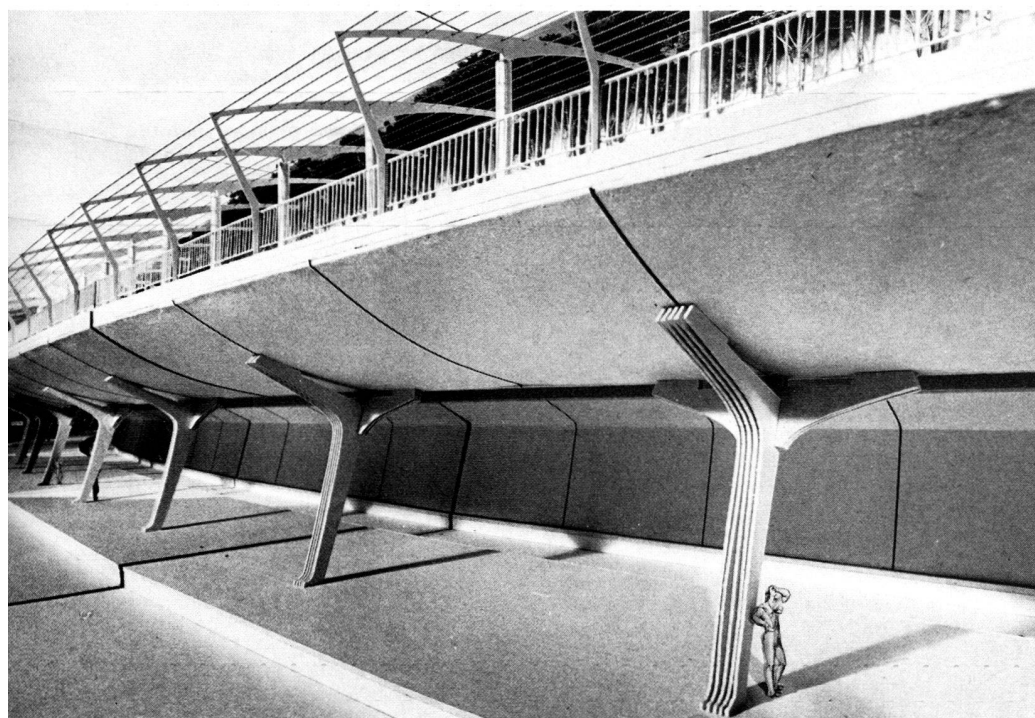
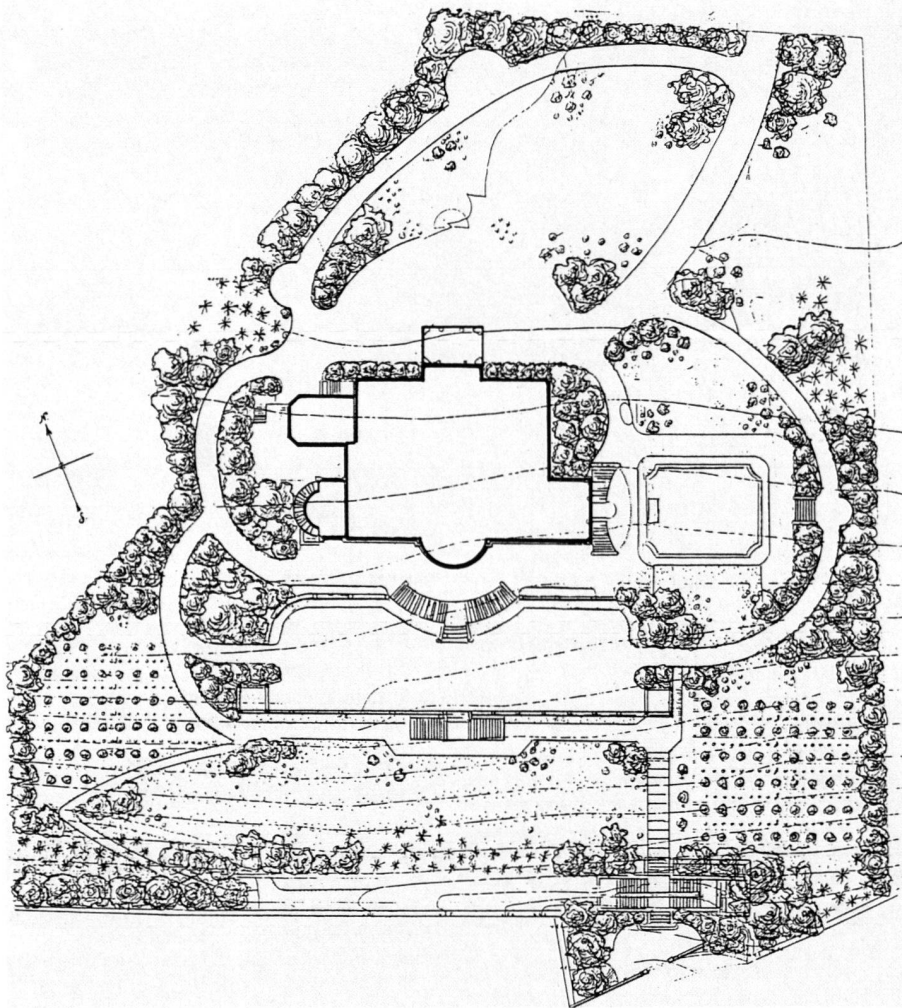


Foto: Kant. Hochbauamt, Zürich

Modell Mittelperron mit Galerie.

Modèle voie centrale avec galerie.

Model of middle platform with gallery.



Plan E. Mertens ca. 1890.

Plan E. Mertens, env. 1890.

Plan by E. Mertens around 1890.

Keine kommerzielle Nutzung über dem Terrain.

Der Charakter des Promenadenhügels in seiner vielseitigen Struktur und mit seinen historisch wertvollen Gebäuden soll erhalten bleiben.

Gute Verkehrserschliessung und gestalterische Optimierung der Freiraumnutzung. Ersetzen der durch bauliche Eingriffe notwendigen Zerstörung der Grünsubstanz.

Projekt

Bahnhof Geleiseebene

Der Platz für ein drittes Geleise bedingt die Versetzung der bestehenden Stützmauer hangwärts. Prägnant ist die Galerie über dem neuen Geleise mit einer der Geleisegeometrie folgenden scharfen Kante. Dadurch wird die Gesamtfreifläche gegenüber der heutigen Situation wesentlich vergrößert.

Das Stationsgebäude aus dem 19. Jahrhundert wird renoviert. Durch den achsialen Bezug zum Stadelhoferplatz und dank zurückhaltender Gestaltung der restlichen Bahnhofbauten bleibt seine Bedeutung als Hauptbau erhalten. Der Bahnhofvorplatz soll als Fussgängerzone mit dem Stadelhoferplatz verbunden werden. Die Verbindung Schanzengassebrücke und Falkensteg müssen neu erstellt werden.

Bahnhof Ladenebene

Ein Ladengeschoss als Unterführung zum Mittelperron ist vorgesehen.

Promenadenebene

Entlang der Galeriekante führt eine neue direkte Wegverbindung von der Kreuzbühlstrasse zur Rämistrasse. Diese Promenade unter einer bewachsenen Pergola

sus du terrain.

Le caractère de la colline de la Promenade doit demeurer intact dans sa structure diversifiée et avec ses bâtiments de grande valeur historique.

La zone doit être desservie par une bonne infrastructure et les espaces libres doivent y être aménagés en vue d'une affectation optimale.

Les zones vertes qui ne peuvent échapper à la destruction en raison des constructions prévues doivent être remplacées.

Projet

Zone des quais de la gare

La place nécessaire à la construction d'une troisième voie impose de transférer sur la hauteur de la pente le mur de soutènement existant. La galerie au-dessus de la nouvelle voie est particulièrement frappante, puisque sa géométrie à angles aigus suit celle de la voie. La surface libre totale en est ainsi considérablement augmentée. Le bâtiment de la gare, du XIXe siècle, est en rénovation. De par sa relation axiale par rapport à la Stadelhoferplatz, et grâce à l'aménagement non agressif des autres corps de bâtiment, il conserve toute son importance de bâtiment principal. L'avant-place de la gare doit être reliée à la Stadelhoferplatz par une zone piétonne. Les liaisons avec le pont de la Schanzengasse et le Falkensteg doivent être établies à neuf.

Etage commercial de la gare

Un étage commercial est prévu pour servir de passage souterrain permettant l'accès au quai central.

The station is to remain as a gateway to the city with an architectural language of its own.

No commercial use above the area.

The character of the Hohe Promenade hill is to be retained with its varied structure and its historically valuable buildings.

Good traffic links and the best possible design for the utilization of the open spaces.

Replacement of any green substance destroyed during building works.

Project

Station, track level

The space required for a third track entails setting back the existing retaining wall further into the slope. A prominent feature is the gallery over the new track with a sharp curve dictated by the track geometry. This means that the total open space will be considerably enlarged by comparison with the present situation.

The station building from the nineteenth century will be renovated. Thanks to its axial relation to Stadelhoferplatz and thanks to the careful design of the remaining station buildings, its importance as the main building is retained. The square in front of the station is to be linked to Stadelhoferplatz as a pedestrian precinct. The Schanzengassebrücke and Falkensteg links will have to be reconstructed.

Station, shop level

It is planned to construct a gallery of shops as a subway leading to the central platform.

Promenade level

There will be a new direct path linking Kreuzbühlstrasse to Rämistrasse along the edge of the gallery. This promenade under

dient auch der Erschliessung des Mittelerrons und des Ladengeschosses. Die neuen öffentlichen Freiflächen werden in einzelnen Abschnitten in Beziehung zu den anliegenden Bauten mit deren Gärten differenziert gestaltet.

Villa Hohenbühl

Der von E. Mertens gestaltete Garten wird in seinem Vorgelände neu interpretiert. Bäume, welche aus baulicher Notwendigkeit geschlagen werden, werden nicht mehr ersetzt.

Der geöffnete symmetrisierte Südhang unterstreicht das bestehende Gebäude mit Kastanienparterre und direkter Blickbeziehung zur Stadtlandschaft. Der Grottenbereich bleibt bestehen.

Villa Falkenburg

Der Garten muss als Folge des Eingriffes neu angelegt werden. Vorgesehen ist eine räumliche Dreiteilung mit differenzierten Gestaltungselementen. Die grosse Blutbuche wird mittels baulicher Massnahmen gerettet.

Öffentliche Anlage

in der Achse Stadelhoferplatz

Die neue, mit grosskronigen Bäumen bepflanzte Anlage soll einladen zu ruhigem Verweilen.

Vorgelände Olgastrasse

Die neu gewonnene Grünanlage wird zurückhaltend bepflanzt. Eine kleinkronige Baumreihe als Vordergrund verbindet die feingliedrigen Architekturen der um die Jahrhundertwende gebauten Mehrfamilienhäuser. Am Ende der Olgastrasse verbessert ein Kehrplatz die Anliegerverhältnisse.

Haus zum Garten

Der Tagbau des Tunnel-Westportals bedingt, dass markante Bäume gefällt werden müssen. Mittels Schutzmassnahmen und Verpflanzungen von Bäumen soll eine reduzierte Baumkulisse erhalten bleiben. Auf Wunsch der Liegenschaftsbesitzer wird der Garten rekonstruiert.

Literatur

Eva Ruoff, Dr. phil., Historikerin, 1983, Bericht Südwestl. Hang des Areals Hohe Promenade

Etage de promenade

Le long de l'angle de la galerie, un nouveau chemin relie directement la Kreuzbühlstrasse à la Rämistrasse. Cette promenade sous pergola couverte de végétation permet également d'accéder au quai central et à l'étage commercial. Les nouvelles surfaces libres publiques sont aménagées en plusieurs segments différenciés par rapport aux bâtiments adjacents.

Villa Hohenbühl

Devant la villa, le jardin, aménagé par E. Mertens, fait l'objet d'une nouvelle interprétation. Les arbres devant être abattus pour les besoins de la construction ne seront pas remplacés.

La pente sud symétrique ainsi ouverte souligne le bâtiment existant par des rangées de marronniers et une vue directe sur la ville. La zone des grottes restera intacte.

Villa Falkenburg

Suite à l'intervention, le jardin doit être réaménagé. On prévoit une division en trois segments caractérisés par des éléments d'aménagement différents. Le grand hêtre pourpre pourra être sauvé par des mesures de construction.

Parc public dans l'axe de la Stadelhoferplatz

Ce nouveau parc aux arbres à grande couronne doit inviter au calme et au repos.

Zone devant l'Olgastrasse

L'espace vert nouvellement conquis sera planté avec modération. Une série d'arbres à petite couronne au premier plan servira de liaison entre les immeubles élégants du début du siècle. A l'extrémité de l'Olgastrasse, une place permettant aux voitures de tourner améliorera les conditions de circulation des riverains.

Haus zum Garten

La construction de la porte ouest du tunnel oblige à abattre des arbres importants. Les mesures de protection envisagées, ainsi que le replantage de certains spécimens, devraient permettre de conserver un rideau d'arbres, même réduit. Le jardin sera reconstitué.

Bibliographie

Eva Ruoff, Dr. phil., historienne, auteur du rapport (1983), Südwestl. Hang des Areals Hohe Promenade

a plant-covered pergola will also serve to provide access to the central platform and the shop gallery. The new public open spaces will be designed with the individual sections differentiated in relation to the adjoining buildings and their gardens.

Villa Hohenbühl

The garden, which was designed by E. Mertens, will be reinterpreted in its front part. Trees which have to be felled for constructional reasons will not be replaced.

The opened, symmetrical south slope emphasizes the existing building with the chestnut parterre and the direct view to the city landscape. The grotto area will be retained.

Villa Falkenburg

The garden will have to be laid out again as a result of the encroachments from the building works. It is planned to divide the area into three parts with differentiated design elements. The large copper beech will be retained by means of special structural measures.

Public garden in the Stadelhoferplatz axis

The new garden, which is to be planted with large-crown trees, is intended to invite people to take quiet relaxation.

Area in front of Olgastrasse

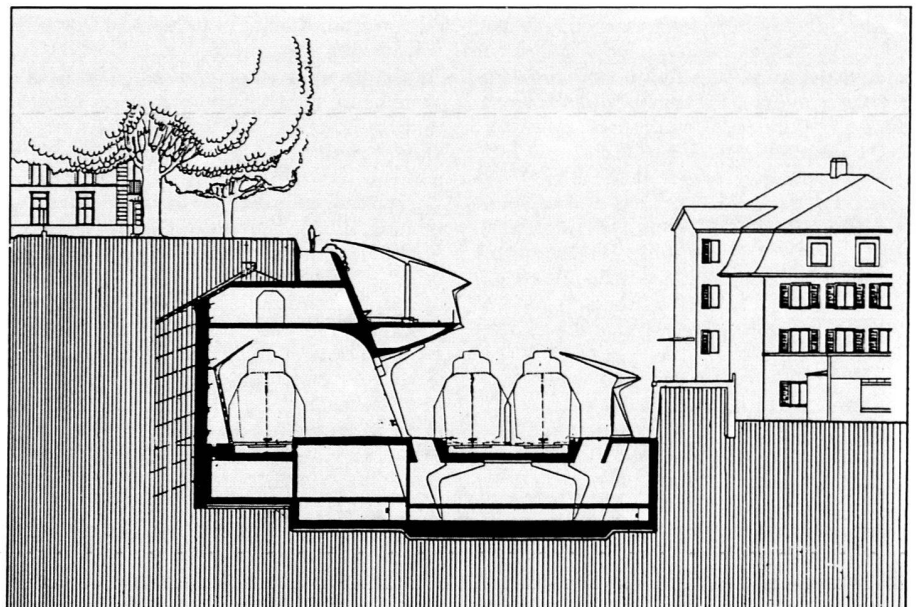
The newly obtained green area is to be planted with care. A row of small-crown trees in the foreground links the delicately designed architecture of the apartment houses built at the turn of the century. At the end of Olgastrasse, a turning area will improve the situation for the inhabitants.

Haus zum Garten

The open-cut construction of the western portal of the tunnel means that prominent trees have to be felled. It is planned to retain a reduced front of trees by means of protective measures and by planting new trees. At the property owners' wish, the garden will be reconstructed.

Literature

Eva Ruoff, Dr. phil., historian, author of the report (1983) Südwestlicher Hang des Areals Hohe Promenade (South-western slope of the Hohe Promenade)



Schnitt Falkenburg mit Blutbuche.

Coupe Falkenburg avec hêtre rouge foncé.

Section showing Falkenburg with copper beech.