

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 118 (2023)
Heft: 4: Die neue Generation Baudenkmäler = La nouvelle génération de monuments

Artikel: Stadtumbau am Stadelhofen = Mutation urbaine à Stadelhofen
Autor: Gratz, Lucia
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063378>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.07.2025

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



STADTUMBAU AM STADELHOFEN MUTATION URBAINE À STADELHOFEN

Lucia Gratz, Architektin und Redaktorin der Zeitschrift *werk, bauen + wohnen*

In den 1980er-Jahren erntete man am Stadelhofen, was ein Jahrzehnt zuvor gesät worden war: Dem Paradigmenwechsel im Städtebau verdankt Zürich seinen eindrücklichsten Bahnhof und die Stadelhoferpassage als Fest postmoderner Architektur. Nicht zu vergessen ist der geglückte Erhalt historischer Bauten und Anlagen, die Teil des neuen Ensembles wurden.

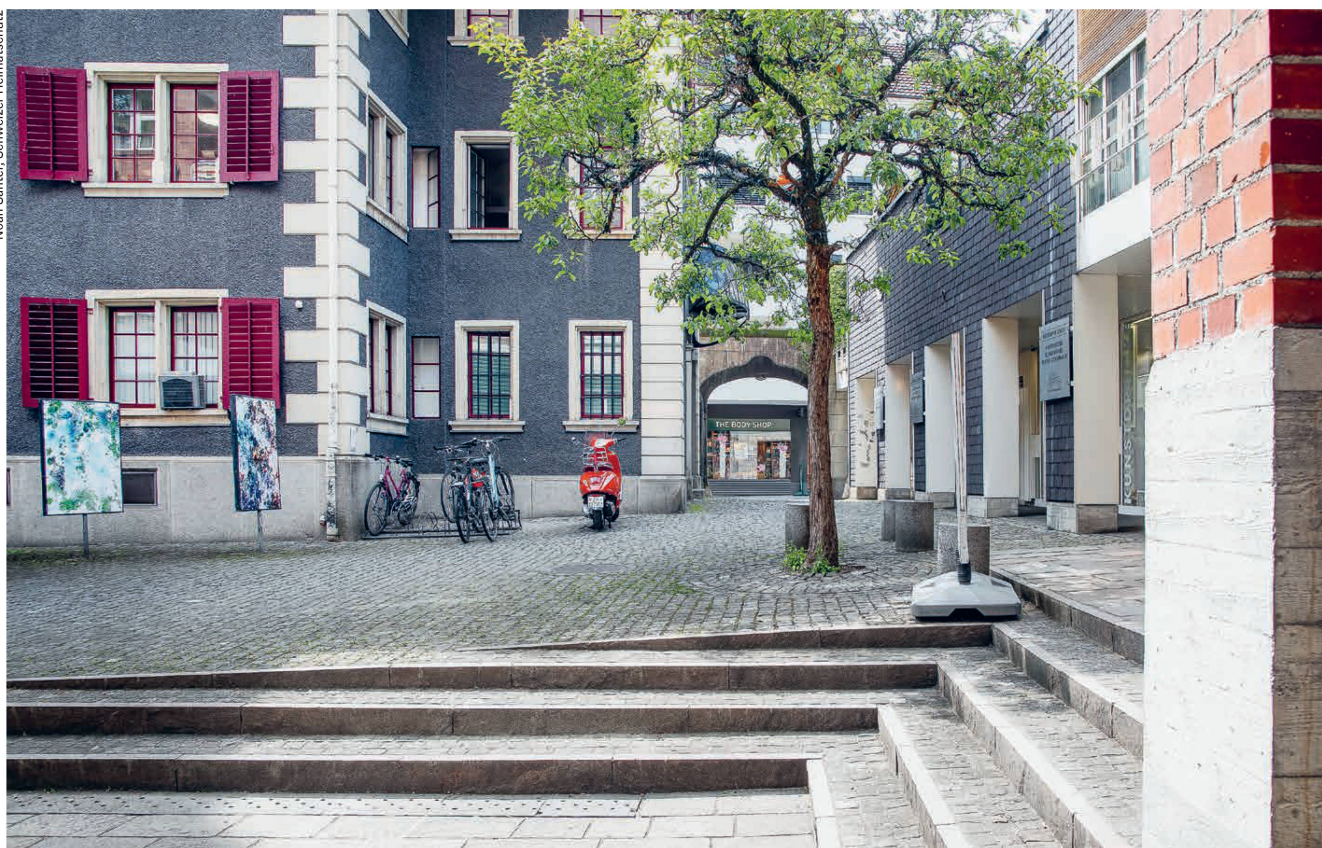
Dans les années 1980, Zurich a récolté à Stadelhofen les fruits semés une décennie plus tôt: concentrés d'architecture postmoderne, la gare spectaculaire et le Stadelhoferpassage ont imprimé un changement de paradigme. Sans parler de la préservation des bâtiments et des installations historiques qui ont été intégrés avec bonheur dans le nouvel ensemble.

◀ Der Bahnhof Stadelhofen: hohe gestalterische Eigenständigkeit und gekonnte Vernetzung mit der Umgebung
La gare de Stadelhofen: une grande originalité formelle qui se fond harmonieusement dans le site

Foto: Noah Santer, Schweizer Heimatschutz



Die Stadelhoferpassage von Ernst Gisel mit differenzierten Baukörpern aus rotem Backstein
Des bâtiments séparés, en brique rouge, s'élèvent le long du Stadelhoferpassage d'Ernst Gisel.



Für die Passage standen verschlungene Altstadtgassen Pate, und der barocke Baumwollhof (links) wurde Teil davon.
L'enchevêtrement de ruelles anciennes a inspiré le passage et le Baumwollhof (à gauche) y a été intégré.

Es gibt kaum einen anderen Ort in Zürich, an dem sich baukulturelle Themen der 1970er- und 1980er-Jahre deutlicher abzeichnen als am Stadelhofen. Beinahe wären die mächtigen Platanen am Stadelhoferplatz 1969 einem Verkehrsprojekt geopfert worden, an der Stadelhoferstrasse hielt das Tauziehen um Erhalt und Erneuerung der Liegenschaften aus der Barockzeit bis Ende der 1970er-Jahre an. Und am Bahnhof mündete das Ringen um ein ortsverträgliches Projekt für den neuen S-Bahnhof in eine städtebaulich integrierende Lösung. Erst mit der Eröffnung des neuen Verkehrsbauwerks gingen 1990 mehr als zwei Dekaden aufwühlender Planungs- und Bautätigkeit zu Ende, in denen sich das Stadelhoferquartier stark verändert hatte. Doch war auch ein Bewusstsein für den Wert städtebaulicher Kontinuität entstanden. Bezeichnend für all die Umbau- und die Neubauprojekte jener Zeit sind intensive Aushandlungsprozesse zwischen privaten und öffentlichen Interessen und ein Umdenken in der Art und Anwendung städtebaulicher Leitbilder. Doch feiert sich am Stadelhofen auch facettenreich die Postmoderne: Bullaugen, Glasbausteine, Maschinenzitate und Passagenräume sind Bestandteile eines lustvoll konsequenten Formwillens.

Stadt im menschlichen Massstab

Sitzt man heute am Stadelhoferplatz unter den mehr als hundertjährigen Platanen, ist kaum zu glauben, dass dieser wunderbare städtische Ort einst einer überdimensionierten Anlage für Tram und Forchbahn hätte weichen sollen. Gegen die geplante Fällung der stattlichen Bäume formierte sich in der Bevölkerung Widerstand. Dieser führte zum Erhalt und zu einer neuen Wertschätzung der Platzanlage des 19. Jahrhunderts.

Gleichzeitig war damit ein weiteres modernistisches Projekt beerdigt, das dem Quartier schwer im Magen gelegen hätte. Schon 1966 lehnten die städtischen Behörden die Baubewilligung für ein Geschäftshaus ab, das den Abbruch des gesamten barocken Vorstadtensembles entlang der Stadelhoferstrasse zur Folge gehabt hätte. Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS) erstellte im Auftrag des Hochbauamts ein Alternativprojekt. Anstatt eines langen, strassenbegleitenden Riegels sah der Vorschlag von René Haubensak und Lorenz Moser differenzierte Baukörper mit einer Passage aus kleinen Gässchen vor, die zum Flanieren und Verweilen einladen. Ausserdem sollten mit dem Sonnen- und dem Baumwollhof zwei der stattlichen barocken Patrizierhäuser erhalten bleiben. Es war das von Haubensak vertretene Nebeneinander der Epochen, das dem geplanten Ensemble räumliche Spannung und städtebaulichen Fortbestand gab. Damit traf die ZAS den Nerv der Zeit. «Es war eines jener Projekte, die allen einleuchten, die aber, weil sie von allen Beteiligten auch ein Umdenken erfordern, undurchführbar sind», schrieb Benedikt Loderer 1984 rückblickend im *Tages-Anzeiger*. Die ZAS hatte das Umdenken aber schon in Gang gesetzt. 1976 gingen die barocken Palais, inzwischen denkmalgeschützt, in den Besitz der Stadt über, und Ernst Gisel entwarf, teilweise in Kooperation mit Martin Spühler, die Stadelhoferpassage, mit der er die Kernideen der ZAS in Architektur übersetzte.

In den 1980er-Jahren galten Passagen als Inbegriff von Stadt: Während die Einkaufspassage der Metalli grossstädtisches Flair nach Zug brachte, standen am Stadelhofen verschlungene Altstadtgassen Pate und der menschliche Massstab im Mittelpunkt. Marktstände, Läden und Cafés begannen nach der Eröffnung 1984 die Erdgeschosse zu beleben. In den oberen Etagen formulierte der Nutzungsmix aus Büros, Praxen und Wohnungen ein Statement gegen die funktionsge-

Les tendances architecturales des années 1970 à 1990 ne sont nulle part ailleurs plus manifestes qu'à Stadelhofen. En 1969, les majestueux platanes de la Stadelhoferplatz avaient manqué d'être sacrifiés à un nœud de trafic. Le long de la Stadelhoferstrasse, la valse-hésitation entre la préservation et la reconstruction des immeubles baroques s'est poursuivie jusqu'à la fin des années 1970. Aux alentours de la gare, la lutte en faveur d'un projet ambitieux pour le S-Bahn a débouché sur une solution intégrée dans l'environnement urbain. L'ouverture de cet ouvrage d'art, en 1990, a mis fin à deux décennies de planification et de construction frénétiques qui ont profondément modifié le quartier. Dans le même temps, une conscience de la valeur de la continuité urbaine est apparue. Des arbitrages permanents entre les intérêts privés et publics ainsi qu'une nouvelle approche dans la définition et l'application des plans directeurs ont marqué tous les projets de transformation et de construction de cette époque. Mais Stadelhofen est aussi le triomphe du postmodernisme: œils-de-bœuf, briques de verre, références mécaniques et galeries sont autant d'éléments célébrant une volonté formelle cohérente.

Une ville à l'échelle humaine

Aujourd'hui, lorsqu'on assied sous les platanes centenaires, on peine à croire que ce magnifique espace urbain aurait pu céder la place à une infrastructure surdimensionnée pour les trams et le Forchbahn. Mais la population s'était alors mobilisée contre la coupe de ces vieux arbres. Cette résistance a permis de préserver et d'apprécier à nouveau cette place datant du XIX^e siècle.

Au même moment, un autre projet moderniste que le quartier aurait eu bien du mal à avaler a été enterré. En 1966, les autorités municipales ont refusé un permis de construire pour un grand magasin, qui aurait conduit à la démolition du faubourg baroque longeant la Stadelhoferstrasse. Le Groupe de travail zurichois pour l'urbanisme (ZAS) a développé un projet alternatif sur mandat du Service des constructions. À la place d'une longue barre longeant la rue, René Haubensak et Lorenz Moser prévoyaient des bâtiments séparés avec des ouvertures sur des ruelles invitant à la balade et à la détente. En outre, deux maisons patriciennes baroques, le Sonnenhof et le Baumwollhof, devaient être préservées. Cette coexistence historique, défendue par Haubensak, donnait au projet une tension spatiale et une continuité urbanistique. Le ZAS avait visé juste. «C'était un de ces projets qui paraissent logiques à tous mais qui sont impossibles à réaliser parce que toutes les parties doivent se remettre en question», écrivait Benedikt Loderer en 1984 dans le *Tages-Anzeiger*. Mais le ZAS avait amorcé cette réorientation. En 1976, les palais baroques, classés entre-temps, ont été repris par la ville et Ernst Gisel a conçu le Stadelhoferpassage dans lequel il donnait corps aux idées centrales du ZAS.

Dans les années 1980, les galeries passaient pour la quintessence des villes: alors que la galerie commerçante «Metalli» donnait des airs de métropole à Zoug, l'enchevêtrement de ruelles anciennes était conservé à Stadelhofen, préservant une dimension humaine. Les stands du marché, les commerces et les cafés ont commencé à animer les rez-de-chaussée dès l'ouverture en 1984. Dans les étages, le mélange de bureaux, de cabinets médicaux et de logements marquait une opposition à la séparation des fonctions préconisée dans la ville des Modernes. En dépit de l'extension des espaces publics, les intérêts économiques demeuraient préservés: là



Die Baustelle des Bahnhofs Stadelhofen im Juli 1988
Le chantier de la gare de Stadelhofen en juillet 1988

trennte Stadt der Moderne. Trotz dem Zugewinn an öffentlichem Raum blieben ökonomische Interessen gewahrt: Wo früher niedrige Hofgebäude und private Gärten sanft in die Parklandschaft der Hohen Promenade überleiteten, türmen sich nun gewaltige Baumassen aus rotem Backstein.

Die S-Bahn kommt

Mit dem Ja zur S-Bahn 1981 veränderte sich auch die Stadt: Zürchs Bahnhöfe wurden zu Zentren von Mobilität und Konsum, die Agglomeration rückte im dichten Takt der Nahverkehrszüge an die Innenstadt heran. Der etwas verschlafene Bahnhof Stadelhofen, den die Schweizerische Nordostbahngesellschaft 1894 als Teil der rechtsufrigen Zürichseelinie unterhalb der Hohen Promenade eröffnet hatte, wurde nun als S-Bahnhof Ankunftsort für den halben Kanton: Der Zürichbergtunnel verband ihn mit Stettbach, den Gemeinden des Zürcher Oberlands, mit Uster und Winterthur.

In all den Diskussionen um den Stadelhofen wirkte der 1973 gegründete Stadtzürcher Heimatschutz als zivilgesellschaftliches Korrektiv. Er sah sich als Anwalt der Geschichte und rief mit seinen Vorstössen immer wieder den Wert historischer Bauten und Ensembles in Erinnerung. Damit die Bautätigkeit nicht unkontrolliert auf den Promenadenhügel überschwappte, erwirkte er für dessen ortsbildprägende Villen und Gärten eine Anpassung des Zonenplans. Auch konnten die SBB dazu bewegt werden, für die äusserst heikle Einpassung des neuen Bahnhofs ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen. Arnold Amsler, Santiago Calatrava und Werner Rüeger schafften mit ihrem Vorschlag das Kunststück, die neue Infrastruktur ins Stadtmuster einzufü-

où des bâtiments agricoles et des jardins privés s'étendaient vers le parc de la Hohe Promenade, s'élevaient désormais de puissants édifices en brique rouge.

L'arrivée du S-Bahn

Avec l'approbation du S-Bahn par la population zurichoise en 1981, la ville s'est également transformée: les gares sont devenues des centres dédiés à la mobilité et à la consommation, l'agglomération s'est rapprochée du centre-ville, à la rapide cadence des trains régionaux. Ouverte en 1894 par les Chemins de fer du Nord-Est, sur la ligne de la rive droite du lac de Zurich, la gare de Stadelhofen s'est réveillée afin de devenir le terminal du S-Bahn pour la moitié du canton: le tunnel du Zürichberg l'a reliée avec Stettbach, les communes de l'Oberland zurichois, avec Uster et Winterthur.

Dans tous les débats autour de Stadelhofen, la section Ville de Zurich de Patrimoine suisse fondée en 1973 a assumé le rôle modérateur de la société civile. Avocate de l'histoire, elle a toujours rappelé la valeur des bâtiments et des ensembles anciens dans ses interventions. Afin que la construction ne submerge pas la Promenade, elle a obtenu une modification du plan de zones en faveur des villas et des jardins pittoresques de cette colline. Même les CFF ont été amenés à lancer une procédure garantissant la qualité pour la transformation ô combien délicate de la gare. Arnold Amsler, Santiago Calatrava et Werner Rüeger ont réalisé un coup de maître en intégrant la nouvelle infrastructure dans le style de la ville, sans en perturber l'équilibre. La nouvelle gare présente une grande originalité formelle, tout en se fondant harmonieusement dans le site. Les boutiques ont été concen-

gen, ohne das städtebauliche Gleichgewicht zu stören. Den neuen Bahnhof kennzeichnete eine hohe gestalterische Eigenständigkeit, und gleichzeitig vernetzte er sich gekonnt mit der bestehenden Umgebung. Der Kommerz konzentrierte sich als Ladenpassage im «Walfischbauch» des Untergeschosses. Ähnlich in seiner Zeit verankert ist der Umbau und die heute kaum noch nachvollziehbare Entkernung des bestehenden Aufnahmegebäudes. An dessen Flanken wurde das Haus zum Olivenbaum rekonstruiert, und das Haus zum Falken durfte bleiben, wie es war.

Nach dreissig Jahren geht der Ausbau am Stadelhofen in die nächste Runde: Der Bahnhof benötigt ein viertes Gleis, tief drin im Moränenhügel wird ab etwa 2026 weitergebaut. Der berühmte Calatrava-Bau soll davon unberührt bleiben. Mit dem Ersatzneubau des Hauses zum Falken drängt sich gleichzeitig ein heutiges Projekt Calatravas ins Bahnhofsensemble, das auch Fragen aufwirft: Wie kommuniziert das Haus mit dem Ort? Und wie geht es auf die Massstäblichkeit seiner Umgebung ein? Fragen, die man nach vielen ruhigen Jahren am Stadelhofen vielleicht nicht mehr gewohnt war, sie rechtzeitig und laut genug zu stellen.

Umso mehr lohnt der Blick zurück in die 1980er-Jahre, in denen bestehende Qualitäten in Erneuerungen einbezogen wurden, sich neben Akteuren der Baukultur auch Politik und Behörden für den Bestandserhalt starkmachten und in denen ein Nebeneinander unterschiedlicher Epochen die Stadt in ihrer Vielfalt stärkte. ■

trées dans la galerie commerciale ménagée au sous-sol. Ce changement et la préservation du bâtiment d'accueil limitée à sa façade, aujourd'hui difficilement défendable, sont aussi caractéristiques de l'époque. À ses côtés, la Haus zum Olivenbaum a été reconstruite alors que la Haus zum Falken a été conservée telle quelle.

Trente ans plus tard, l'expansion redémarre à Stadelhofen: une quatrième voie doit être posée dans la gare et l'on creusera la colline de moraine dès 2026. Mais le célèbre édifice de Calatrava sera épargné. Avec le remplacement de la Haus zum Falken, un projet contemporain de l'architecte hispano-suisse se profile, qui pose aussi des interrogations: le bâtiment communique-t-il avec les lieux et s'harmonise-t-il avec son environnement? Des questions qu'on n'était peut-être plus habitué à poser haut et fort après des années de tranquillité à Stadelhofen.

Il vaut d'autant plus la peine de regarder en arrière, vers les années 1980, lorsque les qualités du site ont été prises en compte dans les nouveaux bâtiments. Lorsque, aux côtés des acteurs de la construction, les milieux politiques et les autorités se sont engagés pour la préservation de la substance. Lorsque la coexistence de différentes époques a renforcé la ville dans sa diversité. ■



Das Untergeschoss des Bahnhofs Stadelhofen mit Calatravas «Walfischbauch»
Le sous-sol de la gare de Stadelhofen, avec le «ventre de baleine» de Calatrava