

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 78 (1991)  
**Heft:** 3: Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station  
  
**Artikel:** Erweiterung Bahnhof Stadelhofen, Zürich, 1986-1990 : Architekt Santiago Calatrava  
**Autor:** S.C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-59143>

### **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:** 14.05.2025

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

## Erweiterung Bahnhof Stadelhofen, Zürich, 1986–1990

Architekt: Santiago Calatrava, Zürich

Für den S-Bahn-Betrieb musste auch der Bahnhof Stadelhofen den erhöhten Anforderungen angepasst werden. Die grössere Zugzahl erforderte ein drittes Gleis und einen schienenfrei zugänglichen Zwischenperron. Hauptbestandteile der baulichen Massnahmen waren die zurückversetzte Stützmauer, die Galerie zur Überdeckung der bergseitigen Bahnanlagen, die neu zu erstellenden Brückenverbindungen und ein Ladengeschoss als Unterführung zum Zwischenperron.

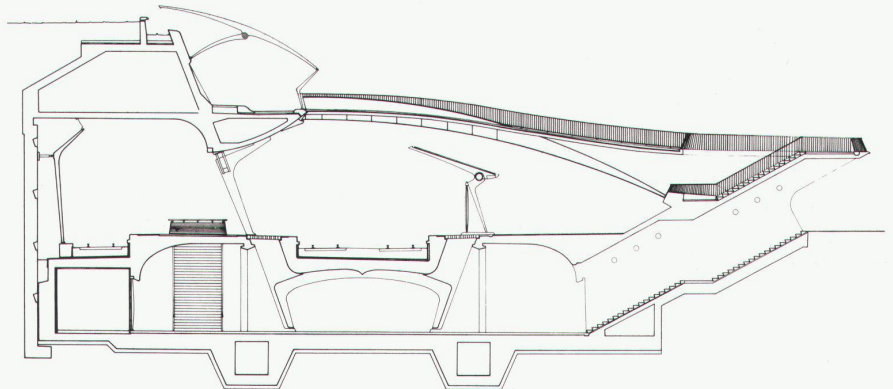
Die Dualität der Berg- und Talseite, welche durch die Eisenbahnlinie entstanden ist, wird durch die dazwischenliegenden Bauelemente betont. Leichte Brücken aus Stahl verbinden die beiden Bereiche. Die übrigen Elemente des Bahnhofes, die Perrondächer und Vordächer usw., wurden im Sinne einer möglichst grossen Einheit des Bildes erstellt.

Durch den Bau der Galerie entstand eine Plattform über dem bergseitigen Gleis und der Zwischenperronanlage, die eine wesentliche Vergrösserung der Grünflächen ermöglichte. Entlang der Galeriekante führt eine neue direkte Wegverbindung von der Kreuzbühlstrasse zur Rämistrasse und zum Pfauen. Diese Promenade wird von einer feingliedrigen, begrünten Pergola überdacht.

In formaler Hinsicht ist die Gleisebene durch die Überdeckung gekennzeichnet. Die prägnante Form des in der ganzen Länge des Bahnhofes durchgehenden Randes dient nicht nur konstruktiv als längsgerichtete Brücke zur Lastaufnahme bei Ausfall einer Stütze. Zusammen mit der schräggestellten Stützenreihe und der leichten Pergolakonstruktion wirkt sie als wichtiges architektonisches Element, welches das Bild der alten Stützmauer ersetzen soll.

Die notwendigen Unterführungen zu den Gleisen werden durch eine Ladenstrasse im Untergeschoss verbunden. Die leicht geschwungene Achse wird von Oberlichtern begleitet. Diese Oberlichter schaffen eine Trennung zwischen Gleistrog und Decke des Ladenbereiches. So wird auch unter den Gleisen die Bahnhofssituation erlebbar.

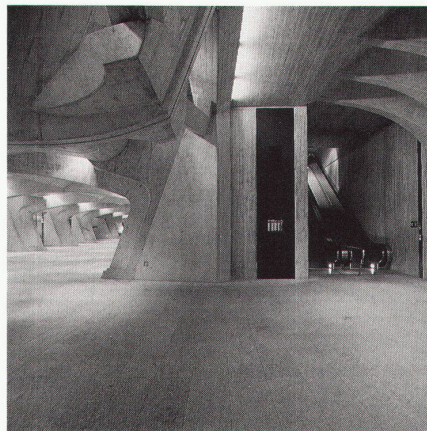
S.C.



1



2



3

1 Querschnitt / Coupe transversale / Cross-section

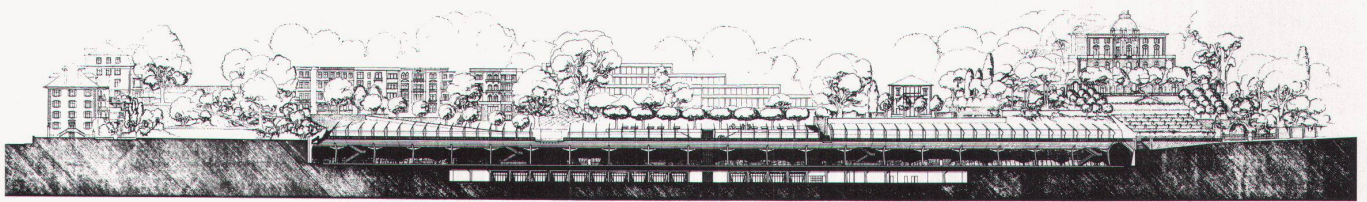
2 Perrons / Quais / Platforms  
(Foto: Christa Zeller)

3 Untergeschoss, Läden / Sous-sol, magazines / Basement, shopping area

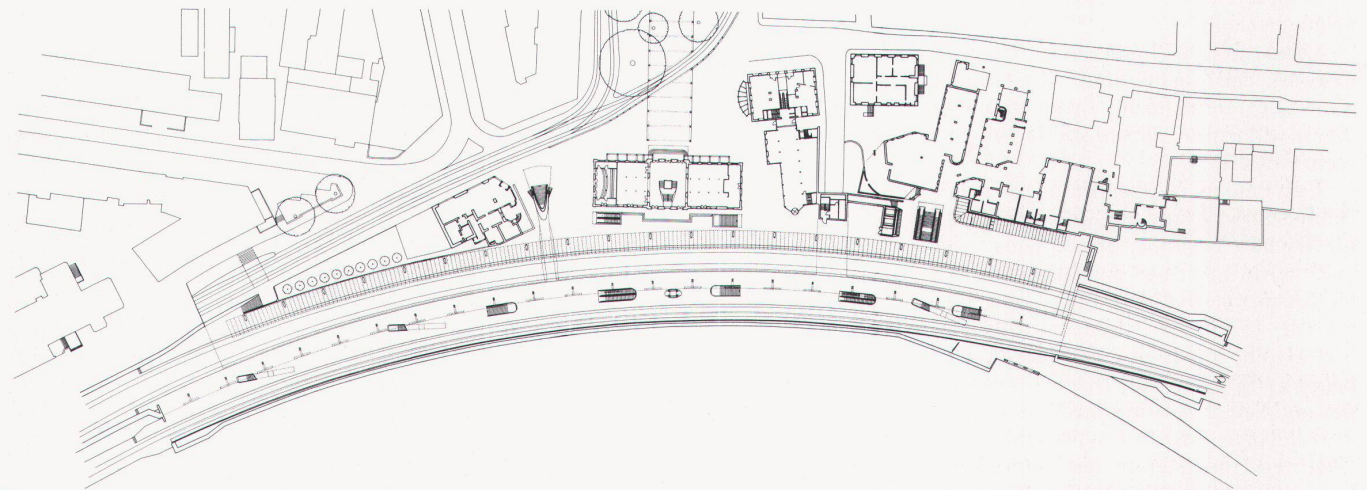
4 Längsschnitt / Coupe longitudinale / Longitudinal section

5 Erdgeschoss / Rez-de-chaussée / Ground-floor

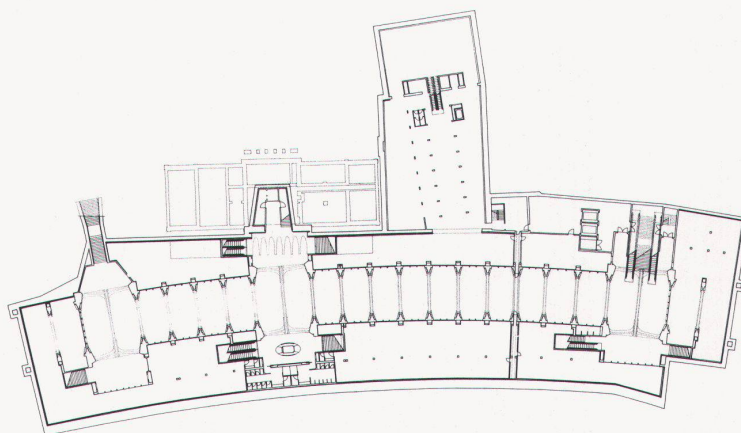
6 Untergeschoss / Sous-sol / Basement



4



5



6