

S-Bahn-Station Zürich-Stettbach, 1990 : Architekt Ueli Roth

Autor(en): **U.R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **78 (1991)**

Heft 3: **Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59144>

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.

S-Bahn-Station Zürich-Stettbach, 1990

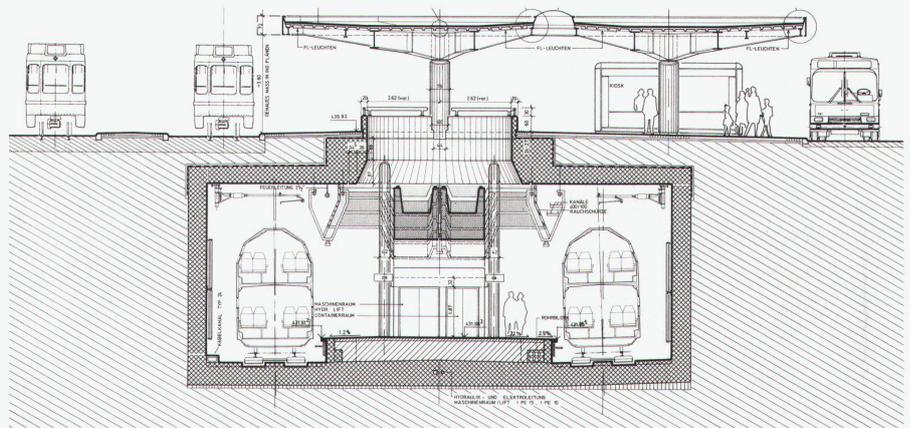
Architekt: Ueli Roth, Zürich

Die Station Stettbach im Portalbereich des Zürichberg-Tunnels erschliesst eines der drei grossen Arbeitsplatzpotentiale von Zürich-Nord (neben dem Industriegebiet Oerlikon und dem Oberhauseneried) im angrenzenden Dübendorfer Industriegebiet. Es galt, S-Bahn-Station, städtische Tramlinien VBZ, die Haltestellen von drei Regionalbuslinien, regionale Fahrradwege mit Abstellmöglichkeiten, regionale Fussweganknüpfungen, Anschlüsse an das regionale und an das Nationalstrassennetz und eine Park- und Ride-Anlage zu einer betrieblichen Einheit zu verknüpfen und in eine Landschaft zu integrieren, die als Freihaltezone und Grüngürtel gilt.

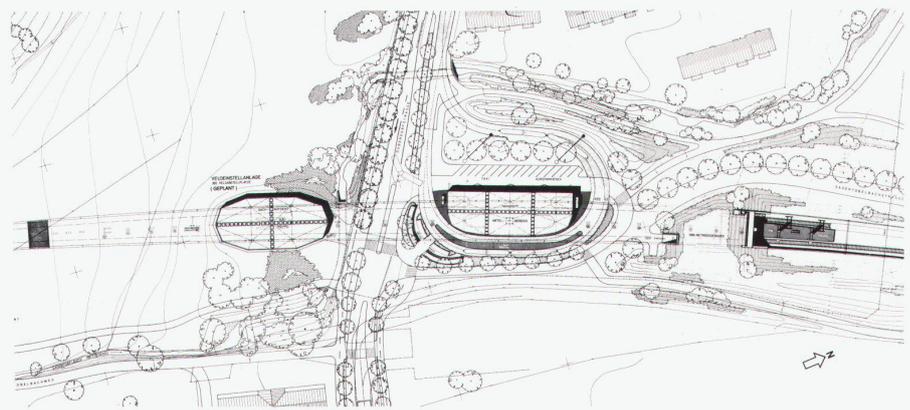
Die Mittel der Landschaftsplanung – Erdwälle als Sicht- und Schallschutz, naturnahe Bepflanzung usw. – suchen dieser widersprüchlichen Zielsetzung gerecht zu werden.

Den beiden Treppenöffnungen der S-Bahn-Station wurde die Form umgekehrter Trichter gegeben, um möglichst viel natürliches Licht aus den beengten Verhältnissen innerhalb der VBZ-Tram-Endschleife auf die SBB-Ebene zu bringen. Stahl-Hohlprofile, die über dem Perronbereich abgehängt sind, Beleuchtungskörper und Schall-Absorptionsplatten sowie grossflächige Metall-Emaillebilder von Gottfried Honegger an den 250m langen Seitenwänden prägen das Erscheinungsbild.

U.R. und Red.



1



2



3



4

1 Querschnitt durch Mittelbereich / Coupe transversale sur la partie centrale / Cross-section through the centre area

2 Situation / Site

3 4 S-Bahn-Perron mit Treppe zur Ebene der Tram- und Buslinien / Quai de banlieue avec escalier vers les trams et les bus / S-Bahn (underground) platform with stairs to the tram and bus level