



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

Bahnhof Zürich Stadelhofen

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Altstadt, Hottingen

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Stadelhoferstrasse 6a, 8
Bauherrschaft –
ArchitektIn Arnold Amsler (1942 – o. A.), Gustav Wülfke
Weitere Personen Santiago Calatrava (1951 – o. A.) (Ingenieur/Hersteller), Vrendli Amsler (1947 – o. A.) (Innenarchitekt, Möbelgestalter), Werner Rüeger (1942 – o. A.) (Landschaftsarchitekt, Gartenarchitekt)
Baujahr(e) 1893–1990
Einstufung kantonal
Ortsbild überkommunal nein
ISOS national ja
IVS nicht geprüft
KGS A7897
Datum Inventarblatt – Raphael Sollberger

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AA01031	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AA01033	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Nach langjährigen Finanzierungsproblemen eröffnete die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB im März 1894 die rechtsufrige Zürichseelinie von Rapperswil nach Zürich Stadelhofen. Da die urspr. geplante Trasse via Hirschengraben zum Hauptbahnhof (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) während des langen Baustillstands bereits grösstenteils überbaut worden war, erfolgte die Fortsetzung der Linie unterirdisch durch den Lettentunnel zum Bahnhof Letten (Wasserwerkstrasse 93; 261WP00318) und von dort aus in einem weiten Bogen über den Lettenviadukt (Viaduktstrasse 97 bei; 261AUVIADUKT00002) zum Hauptbahnhof. Mangels einer direkten Verbindung zum Hauptbahnhof war der Bahnhof der «Rechtsufrigen» wenig attraktiv, und so überdauerte die Stadelhofer Bahnhofanlage fast ein Jh. lang weitgehend unverändert.

Das Aufnahmegebäude (261AA01031), ein normiertes Stationsgebäude zweiter Klasse, ist ein Werk des Semper-Schülers und NOB-Chefarchitekten Gustav Wülfke. Es entspricht mit seinem Mittelbau und zwei Seitenflügeln einem Gebäudeschema, das während des 19. Jh. in der Bahnhofarchitektur grosse Verbreitung fand. Früher erstellte Beispiele dieses Bautyps sind der französische Bahnhof in Basel von 1845 von Jean-Baptiste Schacre (1808–1876) und das Stationsgebäude der «Spanisch-Brötli-Bahn» in Baden von 1847 von Ferdinand Stadler (1813–1870). Für die NOB hatte Jakob Friedrich Wanner (1830–1903) den Typus Ende der 1850er Jahre aufgegriffen und erstmals in Winterthur (Stadt Winterthur, Bahnhofplatz 7; 230ST00454) verwirklicht. Darauf aufbauend erstellte Wülfke in Stadelhofen einen der am detailreichsten gestalteten klassizistischen Bahnbauten der Schweiz, welcher zudem als nordöstlicher Platzabschluss des Stadelhoferplatzes bis heute von grosser ortsbildprägender Wirkung ist. Nachdem 1929 die beiden Seitenflügel verlängert wurden, liessen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB den Bau 1984–1990 auskernern, so dass sich seine wirtschafts-, sozial- und architekturgeschichtliche Zeugenschaft heute ausschliesslich in der bauzeitlichen Substanz seiner Gebäudehülle manifestiert.

Nach Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn und des Hirschengrabentunnels 1990 sollte der Bahnhof Zürich Stadelhofen als neues Herzstück des städtischen Nahverkehrsnetzes von zwei auf drei Gleise ausgebaut und mit Perrons und Unterführungen ausgestattet werden. Nach heftigem Widerstand gegen die Pläne der SBB, dafür die bestehende Stützmauer abzurechen und einen Teil



Bahnhof Zürich Stadelhofen

der Hohen Promenade abzutragen, luden die SBB gemeinsam mit der Stadt und dem Kanton Zürich acht Architekturbüros zu einem Projektauftrag ein, woraufhin das Team um Arnold Amsler mit Ehefrau und Textilgestalterin Vrendli Amsler, dem noch jungen, in Valencia ausgebildeten Architekten und an der ETH Zürich ausgebildeten Ingenieur Santiago Calatrava sowie dem insb. im Raum Winterthur renommierten Landschaftsarchitekten Werner Rieger den Zuschlag erhielt. Calatrava wurde bereits während der 1980er Jahre in ähnlicher Weise bei Projekten für öffentliche Bauten beigezogen, so z. B. von Burkard Meyer Architekten für die Dachkonstruktion der Kantonsschule Wohlen AG oder von Amman + Baumann für das Vordach der Hauptpost und die Vorhalle des Bahnhofs in Luzern. Der Bahnhof Zürich Stadelhofen jedoch wurde in Calatravas Oeuvre zum Schlüsselwerk. Hier gelang es ihm erstmals in konsequenter Art und Weise, die gestalterischen Maximen der High-Tech-Architektur (u. a. die Sichtbarkeit oder gar Zurschaustellung der Konstruktionsweise und der Gebäudetechnik) ins Gegenteil zu kehren und eine eigenständige, dekonstruktivistische Architektursprache zu entwickeln. Die schrägen Stützen etwa, die über dem Mittelperron die Hohe Promenade zu tragen scheinen, tragen in Wirklichkeit lediglich die darüberliegende Fussgängerpromenade; die «Stahlbögen» über der Fussgängerpromenade haben entgegen der üblichen Funktion von Bögen (z. B. in Gewölben) keine tragende Funktion, sondern dienen ausschliesslich als raumbildende Elemente sowie dem Bewuchs von Schlingpflanzen. Mit der Ladenpassage, die Assoziationen an ein Skelett, bzw. einen Walfisch-Brustkorb von innen hervorruft, integrierte Calatrava organisch-bildhafte Elemente in seine postmoderne Architektursprache, was sein Büro während der 1990er und 2000er Jahre konsequent weiterführen sollte. Dieses architektonische Konzept, der dekonstruktivistische Einsatz klassischer Bauelemente und die assoziative Wirkung der Architektur wusste Calatrava dank seinem grossen Netzwerk in die weite Welt hinauszutragen, was ihn zu einer Art «Überwinder der Postmoderne» und zu einem der bedeutendsten Architekten der Zeit um die Jahrtausendwende machen sollte.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Gebäudehülle des Aufnahmegebäudes mitsamt seinen äusseren bauzeitlichen Ausstattungselementen (insb. dem Bauschmuck) und Oberflächen.
Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Perronanlage bestehend aus den Tunnelportalen, den Perrondächern, der unterirdischen Ladenpassage samt Aufgängen zu den Gleisen, der Überführung der Schanzengasse, dem Falkensteg und dem Olgasteg sowie den Stützmauern mit der Fussgängerpromenade.

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Das Aufnahmegebäude liegt im NO des Stadelhoferplatzes und im SW der Hohen Promenade, einer Grünanlage aus dem 18. Jh. zwischen Schanzengasse, Promenadengasse, und Rämistrasse, worin sich heute u. a. die Kantonsschulen Hohe Promenade (Promenadengasse 11; 261AA01105) und Stadelhofen (Schanzengasse 11 und 17; 261AA00463) befinden. Der Bahnhof liegt in einer langgezogenen Kurve eingebettet in den Hang der Hohen Promenade. In beide Richtungen münden die Gleise in Tunnels. Die Züge gelangen vom Hauptbahnhof durch den doppelspurigen Hirschengrabentunnel nach Zürich Stadelhofen. Danach führt eine einspurige Strecke durch den Riesbachtunnel weiter nach Zürich Tiefenbrunnen und nach Rapperswil, eine doppelspurige durch den Zürichbergtunnel nach Zürich Stettbach und weiter nach Winterthur.

Objektbeschreibung

Aufnahmegebäude (261AA01031)

Klassizistisches, symmetrisches Bahnhofgebäude, bestehend aus einem dreigeschossigen, dreiachsigen Mittelbau, der in einer Attika schliesst, und zwei eingeschossigen, urspr. ebenfalls dreiachsigen Seitenflügeln. Die an diese anschliessenden offenen Wartehallen wurden abgebrochen, die Seitenflügel dafür um je eine Achse verlängert. Die Fassaden waren urspr. rau verputzt und beige gestrichen, seit 1990 sind sie glatt und in Hellgrautönen gestrichen. Über einer kalksteinverkleideten Sockelzone bzw. auf einem vierstufigen Podest erhebt sich das hausteinverkleidete EG mit Rundbogenportalen und -fenstern. Auf der Südostseite setzt über den drei Öffnungen des Mittelbaus ein Vordach als filigrane Eisen-Glas-Konstruktion an. Das Vordach auf der Nordostseite ist eine jüngere, an Eisenbändern aufgehängte Stahl-Glas-Konstruktion. Über einem breiten Gesims erheben sich die OG, welche durch Kolossalpilaster mit manieristischen Kapitellen gegliedert sind. Darüber folgt ein reich gegliedertes Kranzgesims. Die

Bahnhof Zürich Stadelhofen

dazwischenliegenden Fassadenflächen werden durch ein Sohlbankgesims im 1. OG weiter gegliedert. Während das 1. OG hohe Rechteckfenster mit alternierenden Dreiecks- und Segmentgiebeln aufweist, öffnet sich das 2. OG in kleinen Rechteckfenstern mit geohnten Gewänden. Gequaderte Eckverbände schliessen den Bau allseitig ab. Das Dachgesims der Seitenflügel, das sich im Gurtgesims des Mittelbaus fortsetzt, beherbergt Postamente, die ein Eisengeländer halten. Beim Umbau 1984–1990 wurden flach gewölbte, lange Oberlichter auf ihre Dächer gesetzt. Im zugunsten einer Schalterhalle, eines Reisebüros und weiteren Lokalen ausgekernten Innern wurde ein Treppenhaus und ein Lift eingebaut, die Betondecke der Eingangshalle ist mit einem Lichtband von der Fassade abgesetzt.

Perronanlage (261AA01033)

Der Mittelperron mündet an seinen beiden Enden in die Tunnelportale. Eine Reihe schräg gestellter Stahlstützen trägt die über dem Perron liegende, mit Bögen aus Stahlprofilen überwölbte Fussgängerpromenade mit Anschluss an die Hohe Promenade. Eine auf die Kurven-Geometrie angepasste Betonschale bildet ihre Untersicht und gleichzeitig das Dach des Perrons zwischen den Gleisen 2 und 3. Das Perrondach an Gleis 1 ist eine feingliedrige Konstruktion aus Stahl und Glas, deren Stützen in jeweils ein Druck- und ein Zugelement aufgelöst sind. Träger des Glasdachs ist ein Torsionsrohr. Als Verbindung von der Stadtebene (Stadelhoferplatz) auf die Hohe Promenade fungieren drei Brücken: der Falkensteg im SO (als direkte Verbindung vom Stadelhoferplatz über die Gleise hinweg nach NO), die befahrbare Überführung der Schanzengasse in der Mitte sowie der Olgasteg über dem Tunnelportal im NW. Der Aufgang des Falkenstegs ist gleichzeitig ein Treppenabgang in die Unterführung und als massive Betonkonstruktion gestaltet, auf der ein Stahlträger aufliegt, der die Gleise überspannt. Unter den Gleisen 1 und 2 liegt eine Ladenpassage, die die Personenunterführungen miteinander verbindet. Auch sie ist eine massive Betonkonstruktion, die wie die Fussgängerpromenade Assoziationen an ein Skelett, bzw. an das Innere eines Walfisch-Brustkorbs weckt. Da entlang der Perronkanten an den Gleisen 1 und 2 Glasbausteinelemente in den Boden eingelassen sind, fällt auf seiner ganzen Länge Tageslicht in den unterirdischen Raum. Auffällige Abfangkonstruktionen markieren die Treppen- und Rolltreppenaufgänge, die auf Perron 1 mit Stahlklappstoren verschlossen werden können.

Baugeschichtliche Daten

1893–1894	Bau des Aufnahmegebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Gustav Wülflke
März 1894	Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn
Okt. 1894	Verlängerung der Linie via Lettentunnel zum Hauptbahnhof
01.01.1902	Übergang der Linie an die Schweizerischen Bundesbahnen SBB
1926	Elektrifizierung der Strecke
1929	Abbruch der «Sommerwertsäle» auf der Nordwest- und der Südostseite des Aufnahmegebäudes und Verlängerung der beiden Seitenflügel um zwei auf fünf Achsen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
1970	«Im Projektstand März 1970 der S-Bahn-Planung war in Stadelhofen eine völlig neue Bahnanlage mit gemischter bahnbetrieblicher und kommerzieller Nutzung vorgesehen» (Gutachten der Stadtzürcher Denkmalpflege 1982, S. 23)
1982	Einsprache verschiedener Kommissionen von Stadt und Kanton Zürich gegen den vorgesehenen Umbau des Bahnhofs Zürich Stadelhofen; insb. Widerstand gegen die erhebliche Verbreiterung des Bahneinschnitts nach NO und den damit verbundenen Abbruch der alten Stützmauer
1983	neuer Projektierungsauftrag in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Zürich; acht eingeladene Architektinnen- und Architektenteams um Arnold Amsler, Ernst Gisel (1922 – o. A.), Rudolf (1929 – o. A.) und Esther Guyer (1931 – o. A.), Frank Kraysenbühl (1935–2011), Martin Spühler (o. A. – o. A.), Willi Walter (o. A. – o. A.), Pierre Zoelly (1923–2003) sowie Zweifel + Strickler + Partner (o. A. – o. A.); dabei Verpflichtung zum Beizug einer Landschaftsarchitektin oder eines Landschaftsarchitekten
1984	nach zwei Bearbeitungsetappen Empfehlung des Amsler-Projekts zur Weiterbearbeitung

Bahnhof Zürich Stadelhofen

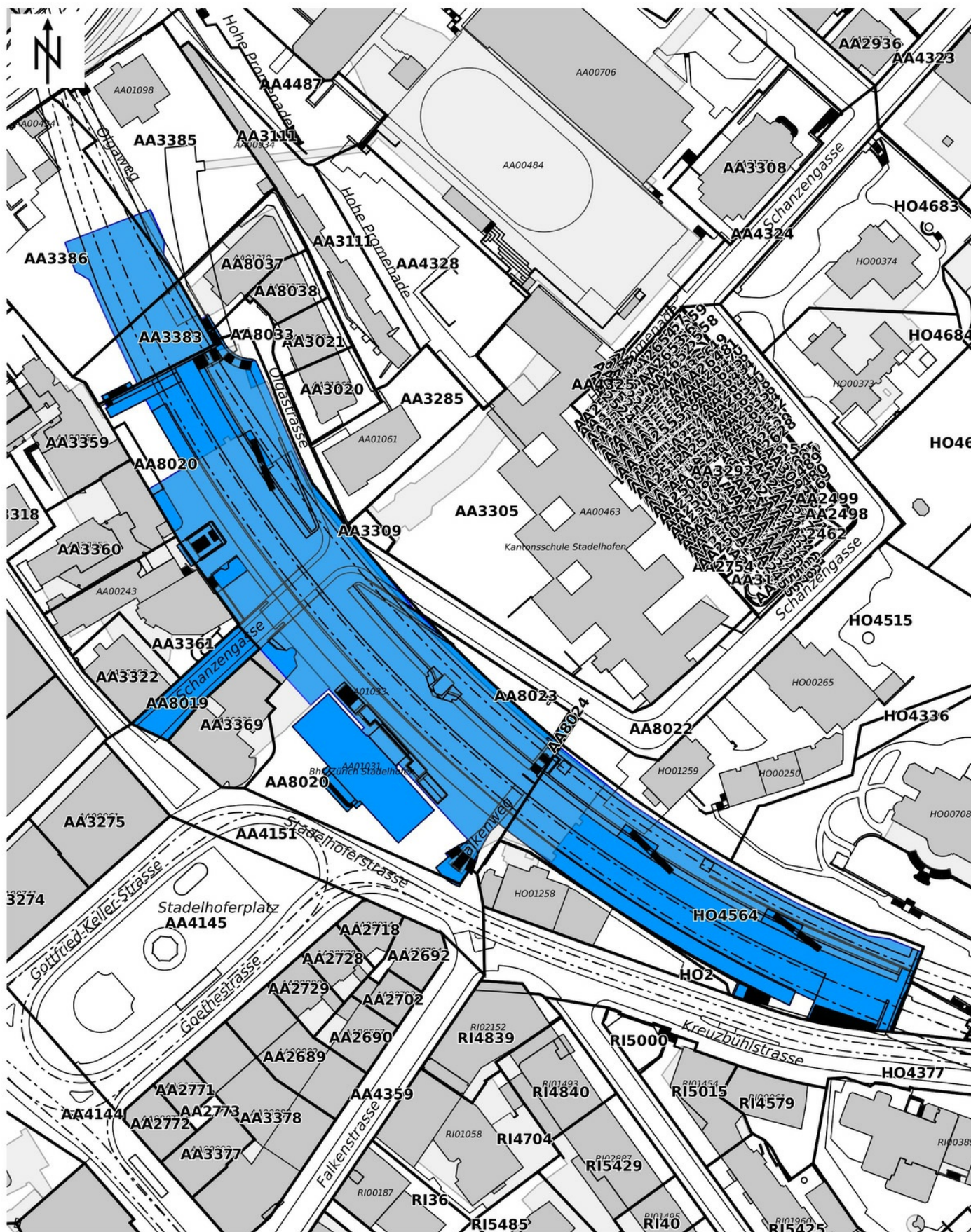
- 1984–1990 Umbau des Aufnahmegebäudes und Neubau der Perronanlage, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Arnold Amsler, Innenarchitektin: Vrendli Amsler, Ingenieur: Santiago Calatrava, Landschaftsarchitekt: Werner Rüeger
- 1990 Schliessung des Lettentunnels und Eröffnung des Zürichbergtunnels
- 27.05.1990 Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn

Literatur und Quellen

- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Bahnhof Zürich Stadelhofen, in: Wikipedia, de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Zürich_Stadelhofen, Stand 24.04.2019.
- Denkmalpflege Stadt Zürich, Bericht 1989/90, Zürich 1992, S. 69–81 und 147.
- O. A., Gustav Wülfke (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1904, Nr. 8, S. 95.
- Santiago Calatrava, Bahnhof Stadelhofen, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1990, Nr. 48, S. 1383 und 1390–1392.
- Typologisches Inventar Bahnhöfe, Stadt Zürich, 261AA01031, 2004, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Huber, Zürich Bahnhof Stadelhofen: bauhistorische Würdigung, Sept. 2018, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1983, S. 56, 75, 103 und 206–207.
- Zürcher Denkmalpflege, 15. Bericht 1997–2000, hg. von Kantonale Denkmalpflege, Zürich/Egg 2004, S. 74–78.



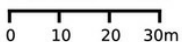
Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 16:42:53

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Massstab 1:1500



Zentrum: [2683863.54, 1246826.18]

Bahnhof Zürich Stadelhofen



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von SW, Bild: Wikimedia Commons, Roland_zh, 05.09.2010 (Bild Nr. D101354_82).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von O vom Fussgängersteg Falkenweg, Bild: Schweizerische Bundesbahnen SBB, www.sbb.ch/de/bahnhof-services/bahnhoefe/bahnhof-zuerich-stadelhofen.html, Stand: 24.04.2019, 24.04.2019 (Bild Nr. D101354_83).

Bahnhof Zürich Stadelhofen



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Aufnahmegebäude (261AA01031), Ansicht von SO (ungefähr vom heutigen Fussgängersteg Falkenweg), aus: Zürich – damals und heute, www.zhdamalsheute.ch, Stand 24.04.2019, 20.06.1983 (Bild Nr. D101354_85).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033) im Bau, Bild: Jules Vogt, ETH-Bildarchiv, Sign. Com_M36-0099-0003-0004, 03.07.1987 (Bild Nr. D101354_89).

Bahnhof Zürich Stadelhofen



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ansicht von SO, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 15.04.2007 (Bild Nr. D101354_88).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Fussgängerpromenade, Ansicht von NW, Bild: Wikimedia Commons, Paebi, 15.04.2007 (Bild Nr. D101354_86).

Bahnhof Zürich Stadelhofen



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ladenpassage,
Bild: Wikimedia Commons, Peter, 08.06.2008 (Bild Nr. D101354_87).



Bahnhof Zürich Stadelhofen, Perronanlage (261AA01033), Ladenpassage,
25.06.2019 (Bild Nr. D101356_71).