

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: [5]: Winterthur : eine Stadt im Wandel

Artikel: Bahnhof : am Bahnhof kommt niemand vorbei
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122928>

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: 13.01.2026

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

An aerial photograph of a city, likely Basel, showing a large railway station with multiple tracks and a red train. The station is surrounded by various buildings, including a prominent white building with a red roof and a modern glass building. The city extends to the hills in the background.

Am Bahnhof kommt niemand vorbei

Text: Werner Huber
Foto: Michael Lio



Bahnhöfe und Bahnhofplätze sind die Visitenkarten einer Stadt. In Winterthur bereitet das Parkhaus über den Gleisen den Reisenden zunächst einen kühlen Empfang. Doch zahlreiche Neubauten und Projekte korrigieren dieses Bild schnell. Die Stadt schickt sich an, mit dem Masterplan Bahnhof ihren Bahnhofplatz wieder zum Empfangssalon zu machen.

• Bahnhöfe sind nicht nur Drehscheiben des Verkehrs, sie sind auch Brennpunkte der Stadtentwicklung. So ändern die Bahnhofplätze der grossen Städte ihr Antlitz im Generationentakt, und alle fünfzig oder sechzig Jahre ist die Zeit reif für Visionen – in Winterthur letztmals 1971 mit dem Ideenwettbewerb Neuwiesen-Bahnhof für die Überbauung des Bahnareals und des Neuwiesenquartiers. Die Ölkrise setzte der Zeit des grossen Massstabs zwar ein schnelles Ende, dennoch fuhren in den Achtzigerjahren die Baumaschinen auf. Im Norden und Süden baute man die Unterführungen Wülflinger- und Zürcherstrasse neu, hinter den Gleisen entstand als Fragment des Ideenwettbewerbs die dunkelbraun eloxierte, vielfach geknickte Blechbox des Neuwiesenzentrums, und am Bahnhofplatz erhielt das EPA-Gebäude aus den Dreissigerjahren einen grobschlächtigen Anbau und einen Panzer aus hellbraun eloxiertem Blech, der alt und neu gleichermaßen überzieht. Auf dem Bahnhofplatz machten die provisorischen Busdächer den aufdringlichen Plexiglasdächern auf der roten Stahlkonstruktion Platz, und unter der Technikumstrasse entstand eine Fussgängerunterführung samt WC-Anlage. Den Schlusspunkt dieser Umbauphase markierte 1988, als späte Folge des Ideenwettbewerbs, die Eröffnung des heftig umstrittenen Parkhauses über den Gleisen. Seither liegen die Perrons im Dunkeln, was man mit viel Farbe etwas aufzufrischen versuchte.

Die Testplanung Stadtmitte Winterthur von 1992 (Seite 26) definierte das Gleisfeld als Freiraum zwischen den gewachsenen Quartieren Altstadt, Neuwiesen und Sulzer (und verlangt im Grunde den Abbruch des Parkhauses). Auf dieser Erkenntnis basiert das *Leiterkonzept*: Die Achsen Bahnhofplatz-Untere Vogelsangstrasse und Rudolfstrasse-Bahnmeisterweg-Zur Kesselschmiede sind die Holmen dieser Leiter, ein System aus bestehenden und neuen Querverbindungen bilden die Sprossen.

Bahnhof, Platz und Arch-Areal

Nach dem Bau des Parkhauses pausierten die Baumaschinen am Bahnhof Winterthur nur wenige Jahre, bis die SBB 1995 mit der Sanierung des Aufnahmegebäudes begannen. In der Zwischenzeit passierte aber Entscheidendes: der Schritt weg von der Quantität hin zur Qualität. Atmeten die Bauten der Achtzigerjahre noch den Geist der auto- und technikgläubigen Sechziger- und Siebzigerjahre, so manifestiert sich in den Neunzigerjahren das neue Gewicht des öffentlichen Verkehrs und des öffentlichen Raums. Das Bahnhofsgebäude von 1895 erstrahlt nach der Renovation durch Stutz und Bolt Architekten äusserlich im alten Glanz und erhielt im Innern eine (leider etwas →

Die Schienenstränge teilen die Stadt in zwei Hälften. Beim Bahnhof sollen diese künftig besser miteinander verknüpft werden.

→ düstere) Schalterhalle. An Stelle von Max Vogts Betonbalken des Bahnhofbuffets baute der Architekt Oliver Schwarz zwischen dem Aufnahmegebäude und der EPA das «Stadttor», ein fünfgeschossiges Geschäftshaus, das den Winterthurer Bahnhof zur Rail-City macht.

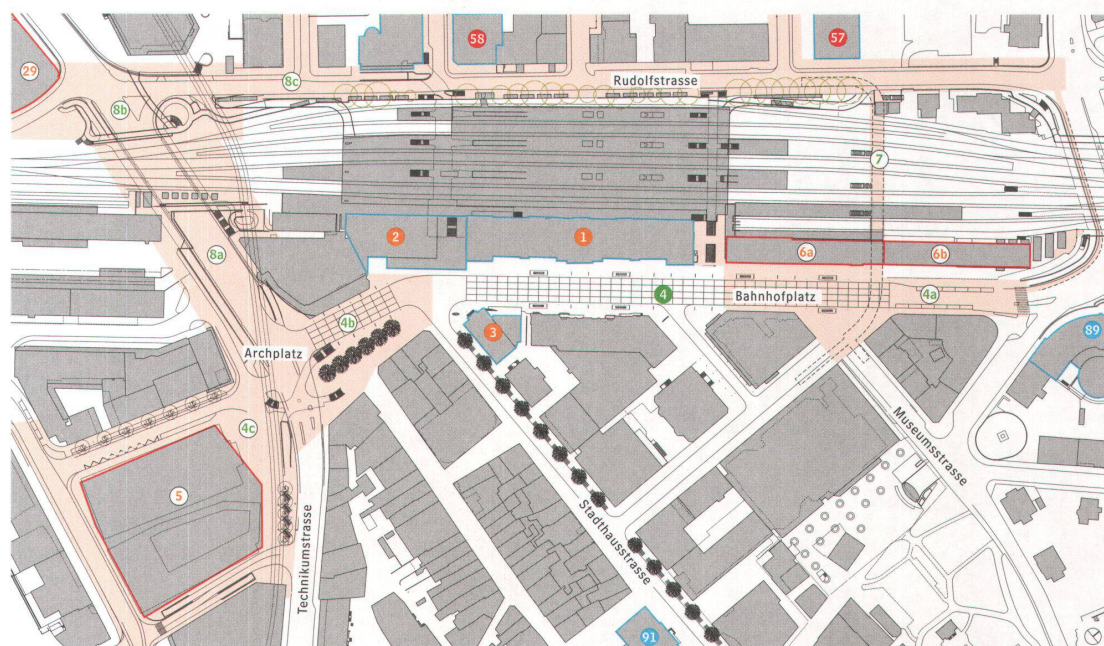
Antwort auf die Busfrage

Verbindendes Element aller Bauten am Bahnhof ist der langgestreckte, schmale Bahnhofplatz, der gemäss den Plänen von Ueli Zbinden als offene Betonfläche mit einer aufs Minimum reduzierten Möblierung aus Busdächern, Plakat- und Infowänden gestaltet werden soll. Einen Vorgeschmack darauf gibt seit 2004 der Abschnitt zwischen Bahnhofsgebäude und Hauptpost. Knackpunkt auf dem Platz war bislang das Buskonzept, das die Gemüter in Winterthur seit längerem bewegt. Sollen die Busse aller Linien am Bahnhof wie an einer Endstation warten, um dann in alle Richtungen gleichzeitig loszufahren, oder sollen sie als Durchmesserlinie nur kurz anhalten und sofort weiterfahren? Mit dem ersten, heute praktizierten Regime benötigt jede Linie ihren Abstellplatz; der ganze lange Platz ist von Bussen überstellt und unübersichtlich. Im zweiten Fall

würden wenige Halteketten reichen, an denen die Busse im Fahrplankontakt vorfahren würden. Die Antwort wird demnächst vorliegen und sie soll den Weg für den Abbruch der Plexiglasdächer ebnen. Dort wird dann der so genannte Untertorplatz neugestaltet, das ist ein Teil des Bahnhofplatzes zwischen Altstadt und der inzwischen zu Coop-City mutierten EPA.

Ein weiteres Ziel des Umbaus des Bahnhofplatzes ist die bessere Anbindung des Arch-Areals jenseits der Technikumstrasse. Dort, wo seit bald vierzig Jahren ein provisorisches Parkhaus steht und sich bis vor kurzem das Volkshaus von Kellermüller & Hofmann erhob, ist eine gemischte Überbauung mit Läden, Restaurants, Büros, Wohnungen und Parkplätzen geplant. Brunnschweiler Denzler Erb Architekten gewannen mit ihrem Projekt «Cirque» den Studienauftrag für den 150-Millionen-Bau, der einen markanten Akzent ans südliche Ende des Bahnhofplatzes setzen wird. Die Baubewilligung ist erteilt, doch sind die Arbeiten durch einen Rekurs blockiert.

Am nördlichen Ende des Bahnhofplatzes, wo sich seit Generationen die Schulreisen und Vereinsausflüge bei der (längst verschwundenen) «Milchrampe» treffen, macht in



© Stadt Winterthur/Metron/Hochparterre

Bauten und Projekte am Hauptbahnhof

■ Neubauten und Umbauten
realisiert/im Bau

□ Projekte

Elemente des Masterplans Bahnhof

● realisiert/im Bau ○ in Planung

● Wohnen

● Kultur und Bildung

● Parks, Plätze, Strassengestaltung

● Verwaltung, Gewerbe, Dienstleistung

Masterplan Bahnhof

④ Bahnhofplatz ausgeführt, Ueli Zbinden, 2004 (Seite 21)

④a Projekt Bahnhofplatz Nord, verschiedene Abschnitte, Ueli Zbinden

④b Projekt Untertorplatz, Ueli Zbinden

④c Projekt Umgebung Arch-Areal

⑤ Projekt Arch-Areal, BDE Architekten Winterthur (Seite 21)

⑥a Projekt Rail-City Stellwerk, 1. Etappe, AGPS (Seite 21)

⑥b Projekt Rail-City Stellwerk, 2. Etappe, AGPS

⑦ Projekt Velounterführung Rudolfstrasse/Museumstrasse

⑧a Projekt Gleisquerung, Müller Truniger (Seite 21)

⑧b Projekt Bahnmeisterweg/Rudolfstrasse

⑧c Projekt Rudolfstrasse (Verkehrsregime)

Weitere Objekte

① Umbau Hauptbahnhof, Stutz & Bolt, 1998

② Stadttor (Rail-City), Oliver Schwarz, 2000

③ Umbau Restaurant National, Arnold & Vrendli Amsler, 2002

②a Umbau Kesselhaus, Projekt (Seite 33)

⑦ Eichgut, Baumschlager Eberle, 2005 (Seite 15)

⑧ Rägeboge Haus des Lebens, Blatter Eberle Partner, 2005

⑨ Umbau Volkart-Rundbau für ZHW, Weber & Hofer, 1996

⑨1 Umbau Casino-Theater, Ernst Zollinger/Grego & Smolenicky, 2002 (Seite 11)

jüngster Zeit das «Milchküchenareal» von sich reden. Die SBB wollen den 160 Meter langen, schmalen Streifen, auf dem heute ein Dienstgebäude mit Kantine und zahlreiche Veloabstellplätze stehen, besser nutzen und mit dem Projekt «Stellwerk Rail-City» von AGPS Architecture überbauen. Schon Mitte 2007 soll der Baubeginn der ersten, 80 Meter langen Etappe sein. Das Stadtparlament hat kürzlich den Gestaltungsplan genehmigt und einen Beitrag von 1,36 Millionen Franken für ein 800-plätziges Veloparking gesprochen. Dieses ist neben den Büros und Läden ein Kernstück des Projektes, mit dem die Stadt nicht nur die heutigen 630 Plätze ersetzen, sondern auch den notorischen Mangel an Abstellplätzen rund um den Bahnhof entschärfen will. 2500 Plätze gibt es insgesamt, 3000 bis 3500 wären am Bahnhof der Velostadt Winterthur nötig. Den Zweirädern käme auch der Velotunnel zugute, der dereinst von der Rudolfstrasse unter den Gleisen hindurch direkt in das neue Veloparking führen könnte.

Ein Weg für Velos und Autos

Erst vage nimmt ein weiteres Grossprojekt im Raum Bahnhof – und ein wesentliches Element des Leiterkonzepts von 1992 – Gestalt an: die Anbindung des Sulzer-Areals ans Neuwiesenquartier und die Altstadt. Wo heute Fussgänger und Velofahrerinnen über Treppen und Rampen durch die Zürcherstrasse-Unterführung unter der Bahn hindurch schlüpfen, soll in Zukunft eine attraktive Verbindung den neuen Stadtteil im Sulzer-Areal an die Stadt anbinden. In ihrem siegreichen Projekt «Vis-à-vis» schlagen Müller Truniger Architekten vor, den nördlichen Fussgänger- und Veloweg in der Unterführung zu verbreitern, allenfalls mit Läden auszustatten. Die Rudolfstrasse würde nicht mehr in die Zürcherstrasse münden, sondern in Hochlage auf einen Platz und weiter ins Sulzer-Areal führen, wo das Kesselhaus (Seite 33) den attraktiven Auftakt des Areals markieren wird. Ziel ist, die heute im Gegenverkehr befahrene Strasse nur noch für Velos und Fussgänger offen zu halten. Davon profitiert vor allem das Neuwiesenquartier, das seit kurzem auch für das Wohnen wieder attraktiv ist, wie die Neubauten von Baumschlager & Eberle (Seite 15) und Vera Gloor (Seite 17) illustrieren.

Doch welchen Weg nehmen dann die Autos? Und wie gelangen sie ins Parkhaus über den Gleisen? Bis 2007 möchte die Stadt die Idee zu einem Vorprojekt entwickeln und insbesondere die Verkehrsführung in der Rudolfstrasse klären. Ob sich «Vis-à-vis» in all seinen Teilen realisieren lässt, ist ungewiss, denn als sechste, letzte und somit ferne Etappe schlagen die Architekten vor, den Coop-City abzubauen und durch einen zurückgesetzten Neubau zu ersetzen – eine vielleicht utopische, angesichts des braunen Blechklotzes aber durchaus faszinierende Idee.

Um zu garantieren, dass die zahlreichen Bau- und Verkehrsprojekte am Hauptbahnhof nicht in einem Flickwerk enden, hat die Stadt die Projektorganisation «Masterplan Bahnhof» eingesetzt. Zum Masterplan gehören die privaten Bauvorhaben Arch-Areal, das Kesselhaus, die Milchküche Stellwerk Rail-City und die öffentlichen Projekte Untertorplatz, Umgebung Arch-Areal, Velounterführung und Gleisquerung Vis-à-vis. Die fachliche Erarbeitung besorgt das Planungsbüro Metron, das auch die Projektkoordination unterstützt. Der «Masterplan Bahnhof» soll dafür sorgen, dass sich die Puzzleteile des nächsten «Generationsprungs» am Bahnhofplatz in Winterthur dereinst zu einem ganzen und attraktiven Bild finden werden. •



Bahnhofplatz ④

Der langgestreckte Bahnhofplatz erhält mit neuen Belägen, neuen Buswartehäuschen und neuer Beleuchtung ein städtisches Gepräge. Bereits realisiert ist der Abschnitt zwischen Bahnhof und Hauptpost: der Untertorplatz, wo heute noch der Busbahnhof aus den Achtzigerjahren steht, und die Umgebung des Milchküchenareals sollen nach den gleichen Prinzipien gestaltet werden. Voraussetzung für die Realisierung ist ein neues Buskonzept.

--> Adresse: Bahnhofplatz

--> Stand: 1. Etappe fertig 2003, weitere Etappen in Planung

--> Bauherrschaft: Stadt Winterthur

--> Architektur: Büro Ueli Zbinden, Zch.



Rail-City Stellwerk ⑥

Der Neubau auf dem ehemaligen Milchküche-Areal steht in der nördlichen Verlängerung des Bahnhofgebäudes und misst im Endausbau 160 Meter. In der ersten Etappe (Rendering), entstehen 800 Veloparkplätze sowie Ladenflächen und in den Obergeschossen Büros.

--> Adresse: Bahnhofplatz

--> Stand: Gestaltungsplan bewilligt

--> Realisierung 1. Etappe: 2007–2008

--> Bauherrschaft: SBB Immobilien

--> Architektur: AGPS Architecture, Zürich, Manuel Scholl, Hanspeter Oester, Roger Naegeli, Ines Trenner

--> Studienauftrag: 2001

--> Nettofläche: 12 755 m²

--> Kosten 1. Etappe: CHF 18 Mio.



Arch-Areal ⑤

Auf dem Areal des früheren Volkshauses und des provisorischen Parkings entsteht eine gemischte Überbauung mit Läden, Gastronomie, Büros, Wohnungen und einer Tiefgarage. www.archareal.ch

--> Adresse: Lagerhausstrasse / Archstrasse / Meisenstrasse

--> Stand: bewilligt, Rekurs hängig

--> Eigentümer: Stadt Winterthur, Halter Generalunternehmung AG, Zürich

--> Projektentwicklung: Halter Generalunternehmung AG, Zürich

--> Architektur: BDE Architekten, Winterthur

--> Studienauftrag: 2003

--> Nettofläche: 25 000 m²

--> Investitionsvolumen: CHF 150 Mio.



Gleisquerung ⑧

Das Projekt stellt das Erdgeschossniveau der Stadt wieder her. An Stelle von Übergängen und Brücken entstehen Plätze, die über eine breite unterirdische Passage miteinander verbunden sind.

--> Stand: Projektierung ab Herbst 2006

--> Auftraggeberin: Stadt Winterthur

--> Gesamtleitung / Koordination: Metron, Brugg / Bern

--> Projektleitung / Architektur: Müller & Truniger Architekten, Zürich, D. Truniger, A. E. Müller, P. Frei

--> Landschaftsarchitektur: Rotzler Krebs Partner, Winterthur

--> Bauing: Dr. Lüchinger & Meyer, Zürich

--> Verkehr: Stadt-Raum-Verkehr, Zürich

--> Wettbewerb: 2003, 2004