

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: [10]: Winterthur

Artikel: Ringen um den Raum
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632971>

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: 22.02.2026

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



Die Wülfliingerunterführung ist eines der Nadelöhere im städtischen Verkehrsnetz.



Winterthur ist seit Jahrzehnten eine Velostadt; da kann es – wie hier beim Bahnhof – nie genug Abstellplätze haben.



Drei Brunnen von Donald Judd sind die Attraktion in der breiten und ruhigen Steinberggasse in der Altstadt.

Ringen um den Raum

In der wachsenden Stadt ist der öffentliche Raum begrenzt. Nun gilt es ihn so zu gestalten, dass er den Bedürfnissen der Menschen und des Verkehrs gerecht wird.

Text:
Werner Huber

Der Bahnhof Winterthur ist wieder einmal eine Baustelle. Für 110 Millionen Franken organisieren die SBB die Zufahrten neu und erweitern die Perrons. Der Ausbau der Zürcher S-Bahn wird dem Winterthurer Hauptbahnhof ab 2018 neue Linien, mehr und längere Züge beschern. Aber auch die Stadt ist am Werk: Mit der Gleisquerung als neue Fussgänger- und Veloverbindung sowie mit zwei neuen Plätzen geht das Herzstück des Masterplans Bahnhof seiner Vollendung entgegen. Diese Arbeiten setzen den Schlusspunkt unter den Wandel, der den Bahnhof und seine Umgebung in den letzten Jahren stark verändert hat.

Als markante Hochbauten flankieren seit 2001 das Einkaufszentrum «Stadttor» und seit 2010 das Geschäftshaus «Stellwerk» das historische Bahnhofgebäude. Der Platz davor wurde schon 2003 neu gestaltet, zehn Jahre später folgte der neue Busbahnhof mit seinem grossen Pildach. Die neu gestalteten Strassen und Plätze beidseits des Bahnhofs gesellen sich zu einer Reihe von öffent-

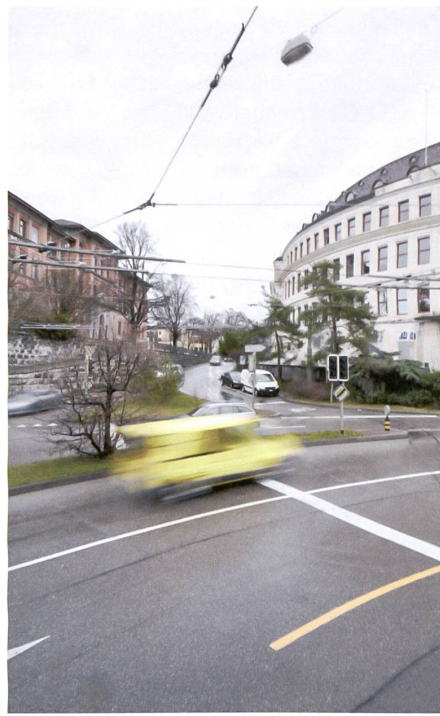
lichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und breitem kulturellen Angebot. Dazu gehören der Stadtgarten und die damit verbundene «Kulturmeile» mit Theater, Museum Oskar Reinhart und Kunstmuseum, aber auch die Altstadt als eine der ersten und grössten Fussgängerzonen der Schweiz. In jüngster Zeit hat sich im Stadtzentrum der Katharina-Sulzer-Platz zum Brühlgutpark gesellt, in Neuhegi-Grüze entstand der Eulachpark. Als Velostadt findet Winterthur sogar internationale Beachtung; die Gleisquerung und die neue Unterführung Nord am Bahnhof unterstreichen die Bedeutung dieses Verkehrsmittels.

Grosse Projekte beflügeln die Gedanken

Mit dem Masterplan Bahnhof Winterthur hat die heutige Generation ihre Hausaufgaben gemacht. Doch ausgerechnet das wichtigste Element eines Bahnhofs, die Perronanlage, verharrt in Winterthur seit dreissig Jahren in einer Art Schockstarre. In den 1980er-Jahren verschwanden Gleise und Perrons unter einem zweigeschossigen Parkhaus, einer Konstruktion von einer kaum zu überbietenden Grobheit. Selbst die nachträglich aufgebrachte Farbe und mehr Licht konnten die Situation nicht retten.



Bahnhof Winterthur: bezüglich Passagierzahlen der viertwichtigste der Schweiz, aber nicht der attraktivste.



Der St.-Georgen-Platz ist als Platz gar nicht erkennbar; er ist eine Verkehrsanlage aus den 1970er-Jahren.



Die Gleisquerung wertet die Verbindung zwischen Altstadt / Bahnhof und Neuwiesenquartier / Sulzer-Areal auf.

Auch für den Bahnhof Winterthur gilt: Nach der Baustelle ist vor der Baustelle – oder zumindest vor der nächsten Planung. Am Horizont zeichnet sich der Brüttenertunnel ab, der ab 2030 eine zusätzliche direkte Verbindung zum Flughafen und Richtung Dietlikon herstellen wird. Das Milliardenprojekt wird im Stadtbild sichtbar sein, nicht nur am Rand der Töss, wo die neue Linie in die Stammstrecke münden soll. Die Planer erwarten, dass die Passagierzahlen im Bahnhof Winterthur stark ansteigen. Reichen die bestehenden Perrons aus? Genügen die (bis dahin ausgebauten) Personenunterführung Nord und die (heute äusserst unattraktive) Hauptunterführung Süd, um die Passagierströme zu bewältigen? Natürlich nicht! Man könnte nun in gewohnter Manier Passagierströme interpolieren, daraus die nötigen Treppen- und Unterführungsbreiten ableiten und ein Projekt machen. Das reicht aber nicht. Die Dimensionen des geplanten Ausbaus sollten vielmehr der Anlass sein, den Bahnhof Winterthur gründlich zu durchleuchten, planerisch auseinanderzunehmen und wieder zusammenzusetzen. Die Anlage ist das Ergebnis einer über 150-jährigen Entwicklung. Am Anfang baute man den Eisenbahnhof am heutigen Standort, dann folg-

ten unzählige Ausbauschritte, die ihn zu dem machten, was er heute ist: ein Konglomerat aus allen Epochen der Eisenbahngeschichte, das die Stadt in ihrer Mitte in zwei Hälften teilt. Gibt es keine Alternative, als dieser Zusammenballung eine weitere Schicht anzufügen? Bietet der Ausbau nicht die Chance, den Bahnhof neu zu denken? Immerhin ist er laut SBB der viertwichtigste der Schweiz.

In Lausanne löst das Projekt Léman 2030 einen kompletten Umbau des Bahnhofs aus, bei dem kein einziger Meter Schiene an seinem Ort bleibt. Die Perronhalle wird verschoben, der Bahnhofplatz komplett unterhöhlt. Genf wird zwei unterirdische Gleise erhalten, und auch in Luzern entsteht bis 2030 für insgesamt 2,4 Milliarden Franken ein Durchgangsbahnhof.

Der Weg zur bipolaren Stadt

Der Winterthurer Hauptbahnhof bündelt sieben Bahnlinien. Daneben gibt es auf Stadtgebiet noch neun weitere Stationen, die von verschiedenen S-Bahnlinien bedient werden. Anders als in Zürich hat sich die S-Bahn in Winterthur nicht als innerstädtisches Verkehrsmittel etabliert. Hohe Passagierfrequenzen zählen nur die →

→ Stationen an der S12, der schnellen Verbindung nach Zürich. Die anderen Stationen auf Stadtgebiet liegen an weniger frequentierten Linien, etliche peripher zum Siedlungsgebiet. Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr im Amt für Städtebau, ist deshalb skeptisch, wie weit sich die S-Bahn als innerstädtisches Verkehrssystem eignet.

Auf einer Achse hingegen, zwischen dem Hauptbahnhof und Neuhegi-Grüze, soll die S-Bahn nicht nur ein wichtiger Verkehrsträger, sondern eine Entlastung für das Strassennetz sein. Im Gebiet des ehemaligen Industrieareals von Sulzer in Oberwinterthur soll hier ein zweites Zentrum entstehen, das Winterthur zu einer bipolaren Stadt macht. Bereits heute erschliessen drei Bahnstationen das Gebiet: Grüze (St. Galler- und Tösstallinie), Hegi (St. Gallerlinie) und Oberwinterthur (Frauenfelderlinie). Zudem soll die Frauenfelderlinie mit einem Halt in der Grüze ausgestattet werden. Damit wird Neuhegi-Grüze mit der S-Bahn eng an den Hauptbahnhof, aber auch an Zürich angebunden. Eine neue Brücke für den Bus beim Bahnhof Grüze schafft eine attraktive Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn und erschliesst das Gebiet Neuhegi mit dem ÖV direkt. Gleichzeitig werden parallel zu den Bahngleisen Veloschnellrouten geschaffen, die den Radverkehr mit breiten Fahrstreifen, wenigen Kreuzungspunkten und möglichst hindernisfrei noch attraktiver machen sollen. Stadtauswärts soll eine neue Erschliessungsstrasse dafür sorgen, dass der motorisierte Verkehr auf direktem Weg zur Autobahn gelenkt wird. Dies sind die Schlüsselprojekte in einer Gesamtverkehrslösung für dieses Entwicklungsgebiet.

Diese Massnahmen sind ein wichtiger Teil des städtischen Gesamtverkehrskonzepts, das der Grosse Gemeinderat, das Stadtparlament, 2011 ohne Gegenstimme verabschiedet hatte. Damit gab die Stadt Winterthur ein starkes Signal in Richtung Bern, denn das Gesamtverkehrskonzept floss in das Agglomerationsprogramm ein, das die Stadt zusammen mit dem Kanton ausarbeitete – und das zu einem grossen Erfolg wurde: Mit 40 Prozent wurden dem Winterthurer Agglomerationsprogramm schweizweit die höchsten Bundesbeiträge in Aussicht gestellt.

Personen transportieren, nicht Fahrzeuge

Auf die einstimmige Verabschiedung des Gesamtverkehrskonzepts im Stadtparlament folgt nun die keineswegs mehr einstimmige Umsetzung. Denn das Konzept legte die Stossrichtung fest, aber keine Details. Jetzt, da es um die konkreten Massnahmen geht, kann man die Unschärfen des Konzepts je nach politischem Blickwinkel ganz unterschiedlich interpretieren. Die Diskussionen werden emotional geführt, und mit der Parkplatzverordnung hat ein Kernstück im Herbst 2015 an der Urne bereits Schiffbruch erlitten. So verhärtet wie in Zürich sind die Fronten allerdings nicht. «In Winterthur arbeiten wir sehr konsensorientiert», meint Raffael Noesberger. Das ist einerseits zwar positiv, andererseits hemmt es aber grundlegende Neuerungen.

Das Hauptproblem des Verkehrs ist in Winterthur das gleiche wie fast überall: Die Strassen sind in den Hauptverkehrszeiten ausgelastet, stellenweise überlastet. In der Innenstadt die Strassen auszubauen, ist nicht möglich, und so herrscht ein Verteilungskampf um den begrenzten Raum. Weil die Strassen nicht mehr Verkehr schlucken können, muss man versuchen, die Menschen platzsparend zu befördern – im öffentlichen Verkehr, per Velo, zu Fuss oder indem man sie dazu bringt, die fünf Sitzplätze pro Auto besser zu nutzen. «Es geht darum, Personen zu transportieren, nicht Fahrzeuge», bringt es Verkehrsplaner Noesberger auf den Punkt.

Winterthur war schon vor Jahrzehnten, als die Zukunft noch dem Auto gehörte, eine Velostadt. Damals war das Fahrrad nicht als schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel populär, sondern – typisch für eine Industriestadt – als billiges. Seit den 1980er-Jahren hat sich daraus eine Kultur entwickelt, die Winterthur zur Schweizer Velostadt schlechthin machte. «Der Veloverkehr hat in Winterthur den Stellenwert, den in Zürich der öffentliche Verkehr hat», meint Raffael Noesberger. Dafür ist der öffentliche Verkehr weniger privilegiert als in der Kantonshauptstadt. Die Ampelsteuerung erlaubt dem Autoverkehr mit grünen Wellen ein flottes Vorwärtsskommen auf langen Abschnitten. Darunter leidet die Flexibilität der Buspriorisierung. Stocken in Stosszeiten die Autos, bleiben auch die Busse in den Kolonnen stecken, was dem Stadtbus regelmässig schlechte Pünktlichkeitswerte beschert.

Der öffentliche Raum als Trumpf

Das Gesamtverkehrskonzept sieht für die Hauptachsen ÖV-Hochleistungs-Korridore vor, die als «Urban Boulevards» gestaltet sind. Damit sollen die Fahrzeiten der Busse in den Hauptverkehrszeiten stabiler und die vom Verkehr geprägten Strassenräume aufgewertet werden. Achsen wie die Zürcherstrasse in Töss oder die Technikumstrasse am Rand der Altstadt zeigen zum Teil noch immer das Bild der 1960er-Jahre, als man die Verkehrsträger sauberlich voneinander trennte, die Fussgänger in Unterführungen verbannte und die Strasse nicht als Stadtraum, sondern als Verkehrsachse verstand. Heute setzt man auf Koexistenz. Autos, Velos, Busse und Fussgänger teilen sich den Raum, der nicht nur ein Verkehrskorridor, sondern ein gut gestalteter Stadtraum sein soll. Dieses Ziel verfolgte die Stadt mit dem Leitbild Zürcherstrasse, das als Hauptelement eine zweiseitige Baumallee vorsah. Wie so oft in Zeiten knapper Mittel fällt die «zwecklose» Gestaltung als Erstes dem Rotstift zum Opfer. Nun beschränkt sich Winterthur auf punktuelle Aufwertungen.

Trotz beschränkter Mittel muss sich die schnell gewachsene Stadt mit Funktion und Gestalt ihrer öffentlichen Räume auseinandersetzen. Schnelle, verlässliche Verbindungen zu bieten, das ist die Aufgabe jedes Verkehrsnetzes. In der Stadt gesellen sich dazu eine gute Fussläufigkeit, die Ermöglichung vielfältiger Begegnungen und die Schaffung «lauter und leiser» öffentlicher Orte unterschiedlicher Qualität. Das macht eine Stadt zu einem lebendigen, lebenswerten Ort, das unterscheidet sie von der Agglomeration. Wenn Winterthur seine Qualitäten stärkt und Defizite ausmerzt, steigt die Standortgunst der Stadt – sie wird attraktiv für Firmen mit hoher Wertschöpfung und auch für zahlungskräftige Bevölkerungskreise.

Viele französische Städte haben das Tram als Katalysator für die Stadtentwicklung genutzt. Sei es in Strassburg, in Lyon, in Nizza, in Bordeaux oder am Stadtrand von Paris: Überall entstanden in den letzten Jahren neue Tramnetze, bei deren Bau man unwirtschaftliche Verkehrsachsen zu attraktiven städtischen Räumen umgestaltete. Der Aufwand dafür ist zwar gross, die Wirkung aber ebenso. Wäre das für die Grossstadt Winterthur nicht auch eine Lösung? Raffael Noesberger meint, die Buslinien 1 und 2 (beide haben eine Tram-Vergangenheit) hätten grundsätzlich vom Passagieraufkommen und dem zukünftigen Einzugsgebiet durchaus das Potenzial für eine Traminie. Angesichts der hohen Kosten, der engen Strassenräume und der nach Optimierungen ausreichenden Kapazität des Busnetzes hat man sich im städtischen Gesamtverkehrskonzept anders entschieden. Ins Reich der Hirngespinnste sollte man den Traum vom Tram deswegen nicht verbannen. Grosse Würfe brauchen ihre Zeit. ●



Bahnhofplatz: Seit 2013 hält der Stadtbus unter einem grossen Pilzdach.