

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 77 (1990)  
**Heft:** 10: Brüche, Unterbrüche = Ruptures, interruptions = Breaks, interruptions

**Artikel:** Aus der Werkstatt die Neustadt? Winterthur - eine Industriestadt im Umbruch  
**Autor:** H.P.B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-58405>

### **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:** 24.04.2026

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

# Aus der Werkstatt die Neustadt?

## Winterthur – eine Industriestadt im Umbruch

Brüche, Unterbrüche, Abbrüche haben im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts ihre Ursache oft im wirtschaftlich-sozialen Umbruch: Infolge der Verallgemeinerung neuer Kommunikations-, Produktions- und Transporttechniken sinkt der wirtschaftliche Anteil der produktiven Branchen seit Mitte der 60er Jahre in allen alten Industrieländern. Ganze Industriegebiete und grosse Verkehrsanlagen der Bahn und der Schifffahrt wurden stillgelegt: Jede grössere Stadt kannte oder kennt Ruinenfelder, die grösser sind als die viel bewunderten Stätten der Antike. Schneller wickelt sich der Umbruch durch Abbruch ab, wenn Dienstleistungsbetriebe mit höheren Renditemöglichkeiten die alten Werkstatt- und Umschlagsstandorte verdrängen – meist ohne Umsetzung städtebaulicher Entwicklungs-ideen. In Winterthur, einer ehemaligen Industriestadt in der Nähe von Zürich, stellt sich dieses Problem in besonderer Schärfe: Ein Industrieareal von der Grösse eines Stadtteils soll neu strukturiert und genutzt werden.

## Winterthur – Une ville industrielle en mutation

Dans le dernier quart du 20<sup>ème</sup> siècle, les ruptures, interruptions, démolitions ont souvent leur origine dans la mutation économique-sociale en cours: En raison de la généralisation des nouvelles techniques de communication, de production et de transport, la part économique des branches productrices dans tous les vieux pays industriels décroît depuis le milieu des années 60. Des zones industrielles ainsi que des installations ferroviaires et fluviales entières ont été désertées: Toutes les grandes villes ont connu ou connaissent ces champs de ruines plus grands que les sites tant admirés de l'Antiquité. La mutation se traduit rapidement en démolition lorsque des entreprises du secteur tertiaire plus rentables éliminent les anciens ateliers et lieux de transbordement – le plus souvent en l'absence de toute idée de développement urbanistique. A Winterthur, une ancienne ville industrielle proche de Zurich, ce problème se pose avec une acuité particulière: une enceinte industrielle ayant l'étendue de tout un quartier urbain doit être restructurée et reconvertie.

## Winterthur – An Industrial Town Changes

In this last quarter of the 20th century, ruptures, interruptions, and demolitions were frequently caused by economic-social changes, for – due to a generalization of new communications, manufacturing and transport techniques – the economic share of manufacturing industries has been decreasing since the mid-sixties in all of the traditionally industrialized countries. Entire industrial areas and extensive railway and shipping installations were abandoned. Each larger town had or still has its own ruins that are by far larger than the much admired ruins of antique times. And this change occurs all the more rapidly by demolition wherever utility companies with higher projected profits are displacing the old workshop and transshipment sites – quite often without any realization of urban planning and development projects. In Winterthur, a former industrial town near Zurich, this problem arises in a particularly visible manner as an industrial zone of the size of an entire urban district is to be restructured and re-utilized.

① Neues Bauen vor dem Neuen Bauen:  
Sulzer-Hauptmagazin von 1912 /  
Magasin central Sulzer de 1912 /  
The main Sulzer warehouse of 1912



Winterthur, am Ende des 19. Jahrhunderts die bedeutendste Maschinenindustriestadt der Schweiz, erlebt am Ende des 20. Jahrhunderts wie andere Industriestädte die Stilllegung oder Verlagerung ihrer zentralen Industrieareale. Diese sechsrösste Stadtgemeinde der Schweiz erreichte 1973 beinahe das Ziel einiger ihrer Politiker, eine Grossstadt mit 100 000 Einwohnern zu werden. Damals arbeiteten allein in den fusionierten Sulzer/SLM-Betrieben 14 000 Leute. Inzwischen verloren Sulzer und die anderen grossen Industriebetriebe über 5000 Arbeitsplätze, und im Industriesektor arbeiten nur noch knapp die Hälfte aller Werkstätigen – das ist doppelt so viel wie in der nahegelegenen Banken- und Verwaltungsmetropole Zürich. Über 150 Jahre lang liess die grossindustrielle Prägung beim Bürgertum und bei der Arbeiterschaft in Winterthur eine besondere politische und städtebauliche Kultur entstehen: Die Ausdauer des Facharbeiters und die notwendige längerfristige Investition des Maschinenindustriellen formten eine Mentalität, die in guten Zeiten planerische Qualität förderte und in schwierigen Zeiten nicht zu überstürztem Handeln neigte. Das Friedensabkommen der Sozialpartner von 1937 wurde ebenso massgebend in Winterthur geformt wie die demokratische Bundesverfassungsreform von 1874, und die Stadt ist bekannt durch ihre Kunstmuseen und die durchgehende

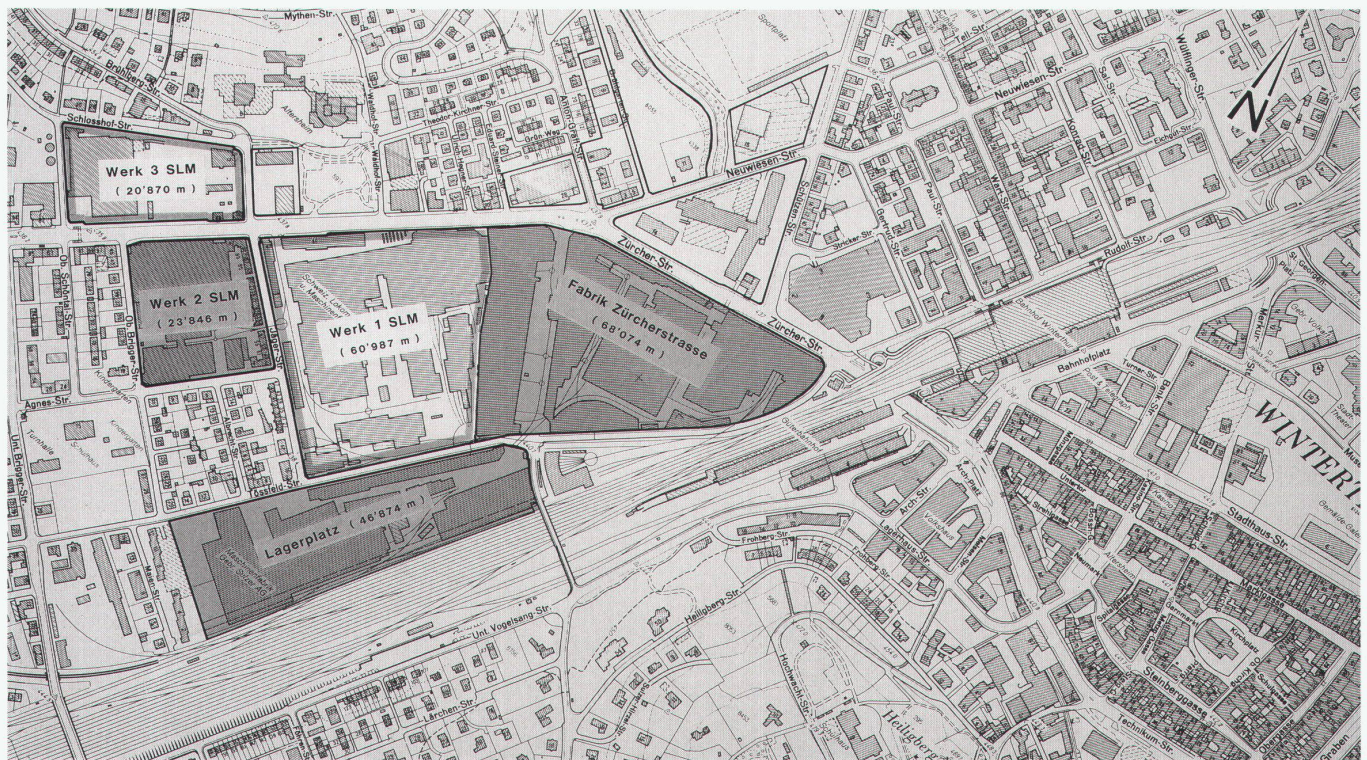
Begründung: Ausserhalb der Industriezonen ist Winterthur vorwiegend eine Gartenstadt geblieben, sie hat dafür 1989 den Wakkerpreis erhalten.

Der aktuelle wissenschaftlich-technische Umbruch trifft Winterthur in allen Dimensionen stärker als andere Schweizer Städte vergleichbarer Grösse, entsprechend gross ist die öffentliche Anteilnahme. Die besonders durch Architekten angeregte städtebauliche Diskussion fordert zur Besinnung heraus – über industrielle Denkmäler als wesentlicher Bestandteil unserer Kultur, über Qualitäten und Chancen von gewachsenen Strukturen.

#### *Die Dimensionen des Umbruchs*

Die Umstrukturierung von der Industriestadt zur Dienstleistungscity ist in Winterthur besonders tiefgreifend, weil hier die ganzen zentralen Gebiete von der Industrie geprägt sind. Die möglichen Bodenpreissteigerungen in einem der am besten erschlossenen städtischen Gebiete der Schweiz drängen in Arealen, die zusammen doppelt so gross sind wie die Altstadt, auf Verwertung. Im Nordosten, zwischen Lindbrücke und Arch, verlegen die SBB ihre Lokdepots und Werkstätten (Plan: Areal 11); die anschliessenden Lagerhäuser und Grossmühlen des Verbandes Ostschweizerischer Landwirtschaftsgenossenschaften werden in den nächsten Jahren ihre nahrungsmittelindustrielle

2 Winterthur, Altstadt, zentrale Industriegebiete und Bahnareale. Umstrukturierung und Verlagerung des Produktionsstandortes 1990 vorgesehen (Angaben zu den einzelnen Arealen im Text) / Winterthur, vieille ville, zone industrielle centrale et territoires ferroviaires. Restructuration accomplie et transfert du lieu de production prévu dans les années 90 (données sur chacun des territoires dans le texte) / Winterthur, old city, central industrial zones and railway properties. Remodelling in progress or planned and shifting of the manufacturing site planned in the 90ies (cf. text for further information on the individual sites)



Nutzung verlieren (Plan: Areal 9). Bereits weitgehend umstrukturiert sind die Areale um den Bahnhof: Anstelle der Brauerei Schöntal und der Seifenfabrik Streuli sind Geschäftshäuser und ein Shopping-Center entstanden. Die höhere Wirtschafts- und Verwaltungsschule wird in den Volkart-Bau, in dem einst indische Baumwolle für die schweizerische Textilindustrie geprüft wurde, einziehen (Plan: Areal 10). Neue, nicht gerade menschenfreundliche Bahn-Unterführungen und Parking-Zufahrten haben die Erschliessung und damit die Bodenpreise für ein Shopping- und Bürogebiet um den Bahnhof aufgewertet (Plan: Areale 6, 7). Wo heute noch eine ehemalige Textilfabrik, Gewerkschaftsbüros, das Volkshaus, ein Neurenaissance-Lagergebäude, Güterschuppen und die Milchverarbeitungszentrale des Toni-Milchverbandes stehen, sollen in den nächsten Jahren neue Geschäftshäuser entstehen (Plan: Areale 4, 5). Gegen Südwesten folgen die vieldiskutierten Sulzer-Areale: Eingebettet zwischen einer ebenfalls bald überflüssigen SBB-Ringremise und der Zürcherstrasse liegt das Sulzer-Gründerareal (Plan: SUI), zwischen dem Rangierbahnhof und der «Loki» liegt das Sulzer-Lagerplatz-Areal (Plan: SUII). Diese beiden ältesten traditionellen Schwerindustriearale sollen bis 1992 geräumt sein. Bereits für eine weder städtebaulich noch architektonisch befriedigende Shopping-Überbauung wur-

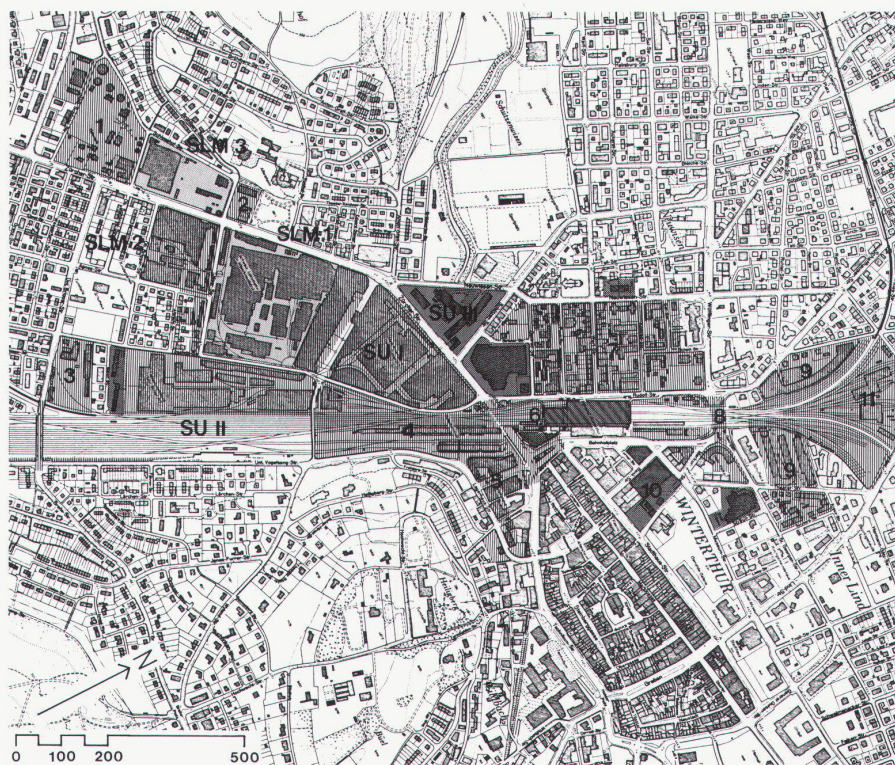
de das «Walke-Areal» geräumt (Plan: östlich SUIII). Westlich schliessen die drei Werkareale der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik an (SLM1, SLM2, SLM3). Die SLM ist seit 1961 mit dem Weltkonzern Sulzer fusioniert, sie ist jedoch in der Produktions- und Arealpolitik selbständig. Von der 1989 geäusserten Absicht, das Werk 2 neu zu überbauen, wurde Abstand genommen, weil bereits die Aufträge für die Zürcher S-Bahn, die Huckepack-Lokomotiven und die Bahn 2000 die bestehenden Produktionskapazitäten überfordern und eine Verlagerung in diesem Jahrhundert nicht geplant ist. So wird mindestens in einem alten Industriekomplex in Winterthur-Stadt noch für längere Zeit weiterproduziert. In den an die Sulzer- und SLM-Werke anschliessenden Arealen sollen Neuüberbauungen in der ersten Hälfte der 1990er Jahre abgeschlossen werden: Das Gaswerk, die Gasometer, Lagerbehälter und Lagergebäude sind bereits abgebrochen worden, und die Bauten eines ehemaligen thermischen Kraftwerkes sind ebenfalls zum Abbruch vorgesehen (Plan: Areal 1).

#### Sulzer und SLM: Geschichte als Stadtstruktur

Ein Industriearéal wird «frei»: das hiess bisher in den meisten Fällen, ein Areal wird frei von alten Gebäuden, es wird eine grüne Wiese, auf der man neu planen kann, als wäre nie etwas da ge-

wesen. Oft haben sich Grundeigentümer beeilt, wertvolle Altbauten abzubauen, damit Erhaltungsbemühungen gegenstandslos wurden. Die Angst vor gewachsenen Strukturen und Denkmälern sitzt vielen Bauherren, Planern und Architekten im projektierenden Handgelenk – Gewachsenes, Schutzwürdiges schränkt gemäss den unhistorischen Neuüberbauungsideologien die Freiheit ein, vorhandene Strukturen wie ein unbeschriebenes Blatt zu behandeln. Dabei eignen sich gerade Fabrikareale und Fabrikhallen besonders gut für Umwidmungen. Im Unterschied zu Altstädten sind Fabrikareale meist grosszügig erschlossen, und die Bauten wurden nicht kleinräumig für Handwerkerbedürfnisse, sondern als Hüllen für wechselnde Produktionen geschaffen.

Besonders in einigen Bereichen der Sulzer- und SLM-Areale ist ein architektonisches Spannungsfeld zwischen Ingenieurbaukunst und historisierender Repräsentationsgestaltung entstanden, wie es in dieser Dichte und Intaktheit selten ist. Die Dichte vor allem im Sulzer-Gründerareal ist eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung rund um die Gründergießerei von Sulzer aus dem Jahre 1834; ab 1855 bauten die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen den Rangierbahnhof aus; die Zürcherstrasse war die alte Standortgrenze des Unternehmens, und ab 1871



3 Winterthur-Stadt, Geleiseanlagen: 3 ehemalige Werkbahn des Gaswerks, 4 Werkbahn SLM, 5, 6 Werkbahnen Sulzer, 7 ehemalige Lokremise Nordostbahn, 8 SBB-Güterschuppen, 9 ehemaliges Salz-, Korn- und Kaufhaus, 10 Hauptbahnhof, 11 Industriegeleise VOLG, 12 SBB-Lokremisen und Werkstätte / Ville de Winterthur, installations ferroviaires: 3 anciennes voies de raccordement de l'usine à gaz, 4 voie de raccordement SLM, 5, 6 voies de raccordement Sulzer, 7 ancienne remise de locomotives du Nordostbahn, 8 hangars à marchandises des CFF, 9 ancien magasin du sel et du blé, 10 gare principale, 11 voies de raccordement VOLG, 12 remise de locomotive CFF et ateliers / The City of Winterthur, railway yard: 3 former works railway of the gas company, 4 SLM works railway, 5, 6 Sulzer works railways, 7 former north-eastern rails locomotive shed, 8 SBB freight shed, 9 former salt, wheat and goods shed, 10 main station, 11 VOLG industrial railways, 12 SBB locomotive sheds and workshop

liess der bei Sulzer abgesprungene Ingenieur Charles Brown im Nachbargrundstück die Lokomotiv-Fabrik erstellen. Die Gebrüder Sulzer und später die Aktiengesellschaft erneuerten ihre Giessereien und Maschinenfabriken innerhalb der 11,4 Hektaren ihrer beiden Stadtareale, bis ab den 1950er Jahren die allmähliche Aussiedelung vorerst der Giessereien und später der Maschinenfabriken nach Oberwinterthur einsetzte. So mussten sich die Ingenieure und Architekten innerhalb der zentralen Areale 125 Jahre lang zurechtfinden mit zwei dicht verflochtenen Erschliessungssystemen: mit dem Strassenerschliessungssystem, das von Nordwesten ausgeht und senkrecht auf die Zürcherstrasse ausgerichtet ist, und mit dem Bahnerschliessungsnetz, das von Südosten her die Güterschliessung vom Rangierbahnhof gewährleistet. Das Bahnerschliessungsnetz umfasste noch in den 1950er Jahren über 20 Kilometer Normalspur- und Schmalspur-Werkgeleise. Das Ausnutzen von jedem Quadratmeter Land entlang diesen Erschliessungssystemen führte in den erhaltenswerten Bereichen dieser Industrieareale zu urbanen Räumen, die in der Schweiz als einzigartig bezeichnet werden können: Monumentalbauten, die sich an die Geleisebögen anschmiegen, wechseln ab mit geschlossen umbauten Kranbahnhöfen und Gassen, die von Passerellen überbrückt sind.

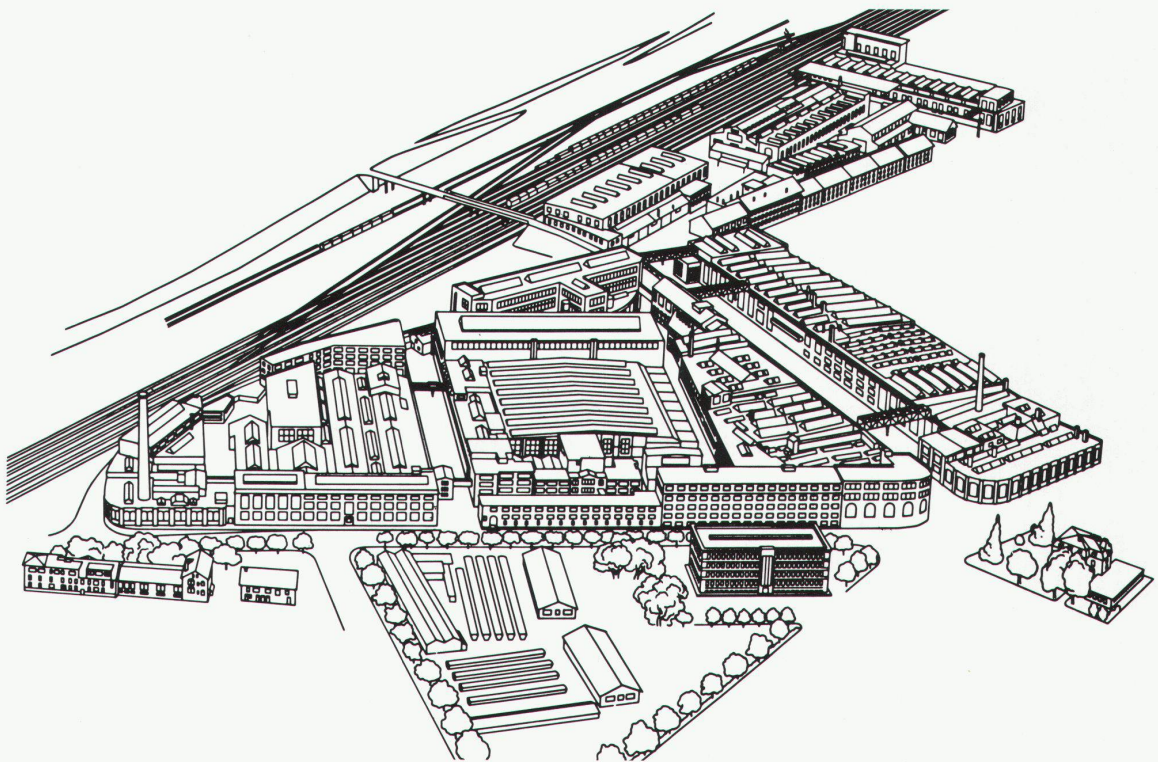
Im Unterschied zur Familienfirma Sulzer bemühte sich die SLM-Aktiengesellschaft im 19. Jahrhundert von vorneherein, alle Bauten auf ein grosszügiges orthogonales Rasternetz auszurichten. Auch war hier die Repräsentation von Anfang an wichtig: Das Konzept Zürcherstrasse-Jägerstrasse entstand aus einer städtebaulichen Idee von Architekt Ernst Jung, der in diesem Achsenkreuz Konstruktionshallen, die Verwaltungsgebäude, die Kantine, das Direktorenwohnhaus und einen ganzen Strassenzug mit firmeneigenen Arbeiterwohnhäusern entwarf. Charles Brown, 1851 als Ingenieur aus England nach Winterthur geholt und Vater des BBC-Gründers C.L. Brown, unterzeichnete 1871 die Pläne für die nach englischem Vorbild entworfenen «Cottages» an der Jägerstrasse. Sie bilden mit der Fabrik-Infrastruktur zusammen in der Schweiz ein einzigartiges Ensemble von Fabrik-Villa-Arbeiterhäuser-Architektur in drei Arealbereichen mit nochmals über 11 Hektaren Fläche.

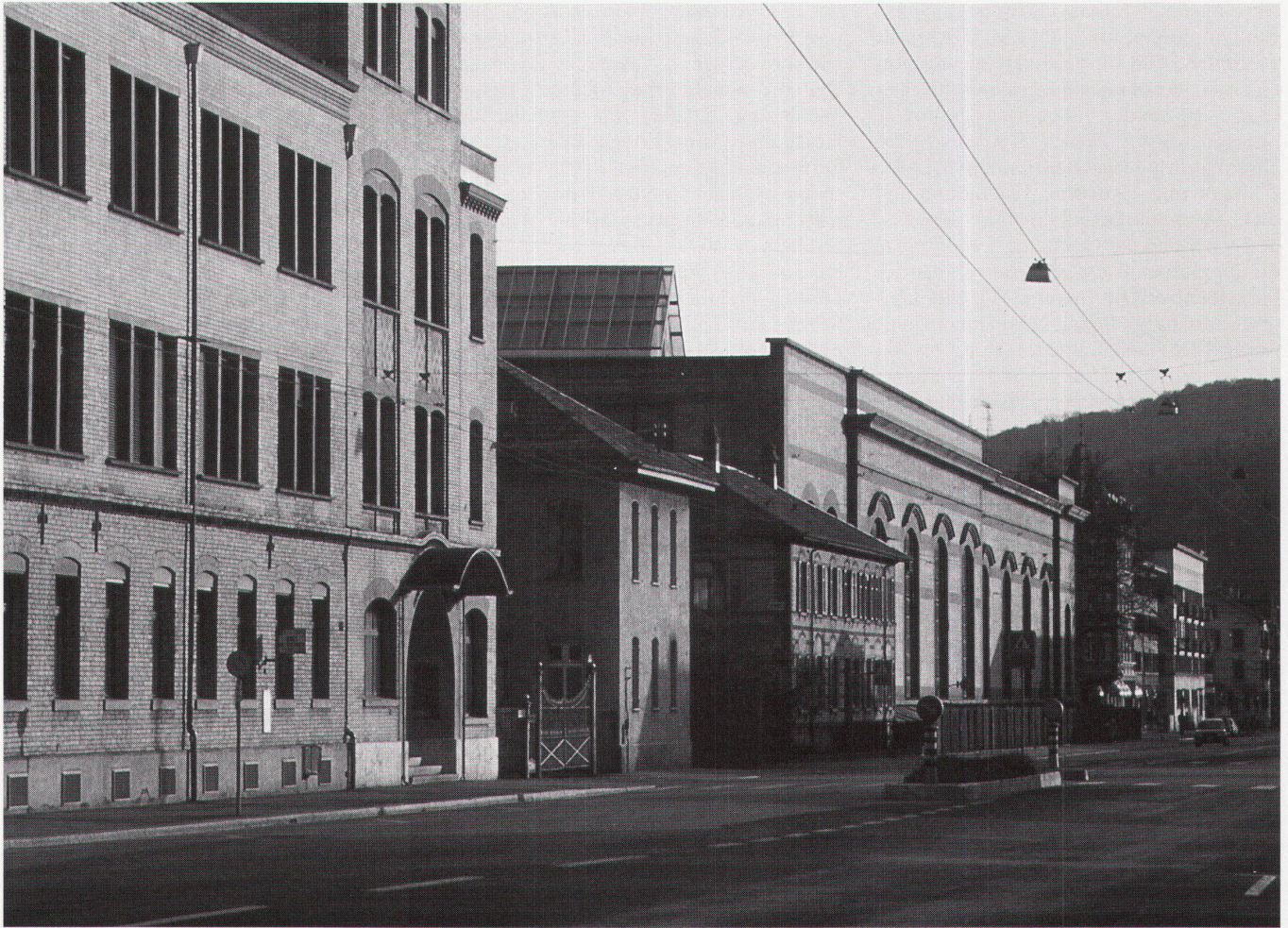
Es sind vor allem diese unwiederbringlichen Areal-Strukturen, diese innerhalb der Stadt aufgrund besonderer Umstände entstandenen Werkstatt-Stadträume, die erhaltenswert sind. Der vom Verfasser dieses Artikels den Behörden vorgeschlagene «Erhaltungs-Gestaltungsplan» zielt in weiten Arealbereichen darauf ab, die Anordnung und die Gestaltungsmerkmale der Bauten und Freiräume zu

wahren, wobei allein in diesen Bereichen theoretisch über die Hälfte der Altbauten durch Neubauten ersetzt werden könnte. In etlichen Arealbereichen sind die Dichte und die Qualität der Aussen- und Innenräume von untergeordneter städtebaulicher Bedeutung, in diesen Bereichen sind neue Stadtstrukturen denkbar.

#### *Denkmäler der Industrie- und Technikgeschichte*

Fabrikbauten haben einen schweren Stand, nicht nur wegen der wirtschaftlichen Umstrukturierung: Immer wieder geistern Vorurteile über die «Hässlichkeit» von Fabriken durch die Köpfe: Winterthur sei eine «graue Industriestadt», hiess es in einem Zeitungsartikel, es habe hier viele «düstere Fabriken», war in einer Zeitschrift zu lesen. Auch Juristen benutzen solche Argumente, wenn sie die Freiheit des Privateigentums für den Abbruch von Denkmälern verteidigen: «Eine künstlerische Qualität der Fabrikanlage ist aufgrund eines Augenscheins nicht erkennbar, der Abbruch ermöglicht es, mit dem Verschwinden eines ästhetisch unschönen Objektes die Situation zu verbessern», hiess es in einem erfolgreichen Abbruch-Gutachten. Sicher sind nicht alle historischen industriellen Überbauungen a priori schutzwürdig. Durch Inventare und Vergleiche kann ihr städtebaulicher und architektonischer Wert eingestuft werden. In Winterthur sind die





5

4  
 Vedute der zentralen Industrieareale Sulzer aus dem Jahre 1948 / Reproduction des territoires industriels principaux de Sulzer datant de 1948 / "Vedute" of the centrally located Sulzer industrial premises from 1948

5  
 Die Monumentalfassaden in Sichtbackstein an der Zürcherstrasse wurden als Strassenraumbeispiel an der Städtebauausstellung 1928 gezeigt / Les façades monumentales en briques apparentes côté Zürcherstrasse étaient présentées à l'exposition d'urbanisme de 1928 comme exemple d'espace urbain / The gigantic façades done in fair-faced brickwork at the Zürcherstrasse were displayed at the Urbanization Exhibition in 1928 as an example of street design

6  
 Geleisefront der Sulzer-Fabriken / Front des usines Sulzer côté voies / Front part of the railway yard of the Sulzer factories



6

wertvollsten Situationslösungen und Bauten in den Sulzer- und SLM-Arealen zu finden. Für sie zeichnen die firmeneigenen Baubüros und gesamtschweizerisch führende Ingenieur-Unternehmen verantwortlich: Locher, Suter, Eisenbaufirmen wie Bell, Geilinger, Löhle & Kern und «Zürich». Ingenieure und nicht Architekten haben nach dem bisherigen Stand der Quellenarbeit offenbar die monumentalsten zierlosen Industriebauten entworfen. Bekannte Architekten wie Ernst Jung (1841–1912), Otto Bridler (1864–1938) und Lebrecht Völki (1879–1937) wurden 1871 bis 1928 beigezogen, um die Schauffassaden gegen die Zürcherstrasse zu gestalten.

Die Firma Sulzer erneuerte ihr Gründerareal mit immer hochwertigeren Bauten bis 1957. Seither ist in den 11,4 Hektaren grossen Arealen von Sulzer-Stadt kein grösserer Neubau mehr entstanden. Die besten Bauten entstanden zwischen 1905 und 1953 als Vorläufer, Höhepunkte und Spätlinge des Neuen Bauens, die Jahrzehnte des Container-Industriebaus haben die Sulzer-Werke Winterthur-Stadt unbeschadet überdauert. Sind es bei Sulzer vorwiegend Bauten aus dem 20. Jahrhundert, die als besondere Zeugen der Wirtschafts- und Architekturgeschichte bezeichnet werden müssen, so gehören bei der SLM vor allem Bauten aus den ersten Gründerjahrzehnten der Firma zu dieser Kategorie. Pionierbauten der Konstruktionsgeschichte mit Vorhangfassaden aus

der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg gehören ebenso in diese Denkmäler-Kategorie wie hervorragende Vertreter des Neuen Bauens, feingliedrige Sichtbacksteingebäude und Hallen mit grossflächigen Holzdachkonstruktionen. Die Beschränkung auf eine minimale Anzahl solcher schutzwürdiger Bauten lässt deren Erhaltung und Umnutzung als realistisch erscheinen. Viele wertvolle Bauten blieben in diesen Arealen schon bisher dank Umnutzungen erhalten: Giessereien und Schmieden wurden Maschinenfabriken mit Lagern und Büros, und selbst spezielle Silokonstruktionen hat man für Forschungs- und Büroräume umgenutzt. Vergleichsberechnungen für Abbruch/Neubau oder die Umnutzung einer Eisenbetonskelett-Fabrik der Firma Sulzer haben für die Variante Einbau von Büros und Lagerräumen in die Fabrik Kosteneinsparungen von 30% ergeben – die Baubüros der Industriebetriebe sind aus Sparsamkeitsgründen mit der Altbau-substanz oft behutsam umgegangen. Die alten Tragkonstruktionen blieben in fast allen Fällen integral erhalten, neue Wände und Böden sind von diesen losgelöst eingezogen worden und selbst feingliedrige Vorhangfassaden existieren noch im Originalzustand. Das Fortsetzen von solchen sanften Umnutzungen ermöglicht durchaus die integrale Erhaltung besonderer Zeugen der Architektur- und Bautechnikgeschichte: integral und nicht als Fassadenabziehbildchen, das heisst mit

der inneren Tragstruktur, mit der Transparenz der Räume und vielen unwiederbringlichen Details wie Gasrohrgeländer, Schmiedeeisen-Fensterrahmen, Gusseisen-Mauerankern usw.

*Bisherige Umstrukturierung:  
Städtebaulich wenig ermutigend*

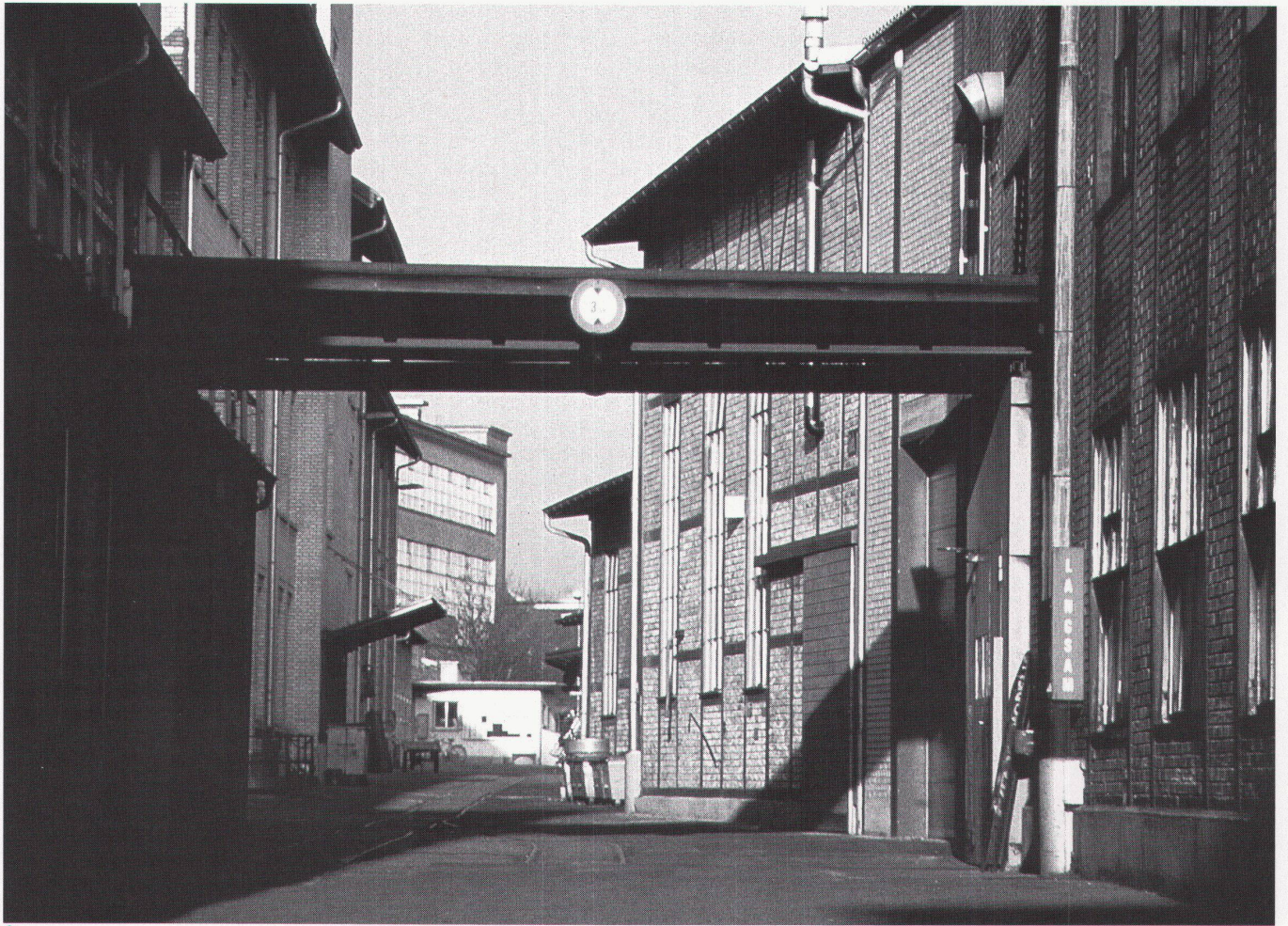
Die stillen Umstrukturierungen in den bisherigen Industriearealen haben vielfach die Substanz der bestehenden Überbauungen gewürdigt. Gerade deshalb ist in diesen Arealen eine gewachsene Urbanität vorhanden. Ganz im Gegensatz zu jenen ehemaligen zentralen Industriearealen, die mit einer Laissez-Faire- und einer Grüne-Wiese-Politik der Spekulation überlassen wurden. Noch 1977 befanden sich «Pünten» und der Sichtbacksteinpalast der Textilfabrik Achtnich wie selbstverständlich direkt hinter dem Bahnhof. Die Migros hatte in der Fabrik Verkaufsräumlichkeiten eingerichtet. Nach dem Abbruch entstand auf dem Neuwiesenareal das vieleckig dem Grundstück angepasste «Zentrum Neuwiesen» mit dem viergeschossigen, vielfach eingeschnittenen Mammutwalmdach und dem Blechbürobau, aussen teilweise verschönert durch die vorgehängten Sichtbacksteinfassaden und innen verunklärt durch eine taumelig machende Shopping-Atmosphäre – ein städtebaulicher Unfall infolge Torpedierung eines Wettbewerbsresultates. «Bohrinsel-Landschaften» kommentiert Carl Fingerhuth derartige



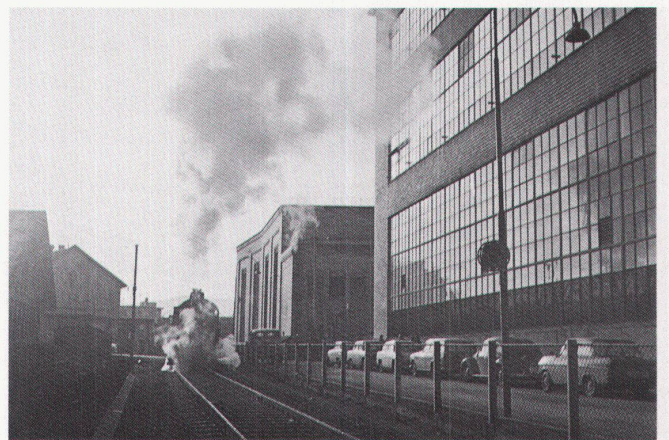
7 8 9

Gassen- und Platzräume mit Gebäudefluchten entlang der Geleise und der Giessereihöfe im Lagerplatzareal / Passages et places avec enfilades de bâtiments le long des voies et des cours de fonderie dans l'air d'entreposage / Alleyways and squares with building complexes along the railway and foundry yards in the warehouse area





8



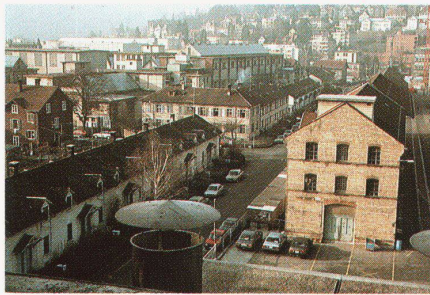
9

10 Arbeiter-Reiheneinfamilienhäuser inmitten der SLM-Werke 1 und 2 an der Jägerstrasse / Maisons ouvrières en rangées dans l'enceinte des usines SLM 1 et 2 sur la Jägerstrasse / Workers' row houses in the middle of the SLM plants 1 and 2 at the Jägerstrasse

11 12 Hof zwischen dem «Rundbau» von 1931 und der gleichaltrigen Dieselmontagehalle / Cour entre le «bâtiment rond» de 1931 et la halle des moteurs diesel datant de la même époque / Yard between the "Round House" of 1931 and the contemporary Diesel assembly shop

13 Holztragkonstruktion in den ältesten integral erhaltenen Werkstatthallen aus den Jahren 1859–1861 / Structure en bois dans le hall d'ateliers intégralement conservé le plus ancien remontant aux années 1859–1861 / Wooden support structure in the oldest integrally preserved work sheds built between 1859 and 1861

14 Transparenz des Neuen Bauens: «Rundbau»-Vorhangsfassade / Transparence de la nouvelle construction: «bâtiment rond», façades rideaux / Clarity of Modern Architecture: "Round House", curtain-wall elevation



10

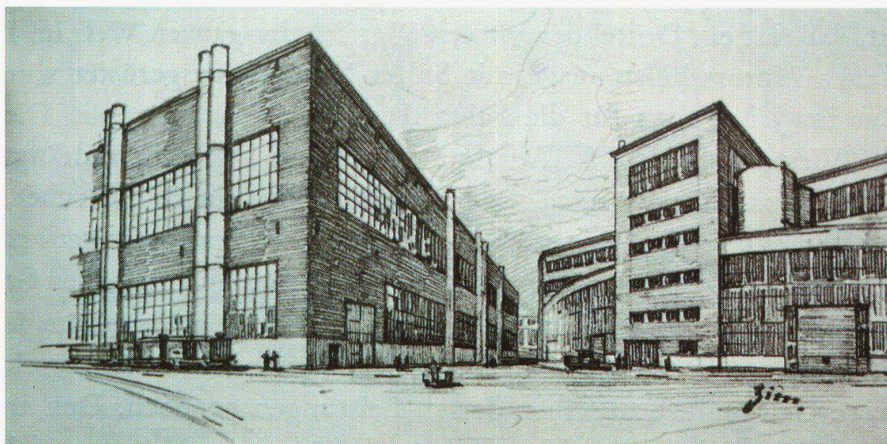
City-Gegenden, und Johannes Voggenhuber bezeichnet die neuen Winterthurer City-Hochbauten als «Aluminium-Kracken». Ähnlich neu «gestaltet» wie das Neuwiesen-Zentrum wurde die EPA, sie erhielt einen Aluminium-Mantel mit einem verkrampten Blecherker gegen die Altstadt. Den Mittelpunkt dieser Shopping-Center-Wüste bildet das Parkhaus über dem Hauptbahnhof. Nach jahrelangen Einsparungen gelang der Schildbürgerstreich entgegen dem abgestimmten Volkswillen mit privaten Mitteln, wobei die Öffentlichkeit die Zu- und Abfahrten über die neuen Zürcher- und Wülflingerstrassen-Unterführungen finanzierte: Bar jeder städtebaulichen Vorstellung wurden anstelle der offenen Perrondächer zwei Autoparkierungsebenen gebaut, 145 Meter lang, 50 Meter breit, 12 Meter hoch, mit Sichtschutz für die Autofahrer. Der wirtschaftliche Misserfolg dieses monströsen Verkehrsbauwerkes ist trotz Senkung der Parkgebühren eine Parkplatzauslastung von lediglich 37%.

Das ist die aktuelle Winterthurer City-Situation mit ihren beinahe amerikanischen Dimensionen von Provinz-Town irgendwo in den Staaten, jenem auto-, büro- und einkaufsgerechten Seldwyla, dem eine menschengerechte Urbanität fehlt. Wird der gewaltige Umbruch so weitergehen, wie er begonnen hat – ohne Umsetzung städtebaulicher Entwicklungsideen?

### Die aktuelle Diskussion

Seit dem Herbst 1989 findet in Winterthur und in der ganzen Region eine breite Diskussion über den aktuellen städtebaulichen Umbruch statt. Auslöser war die Veröffentlichung des Planungsberichtes «Winti Nova», den die Firma Sulzer bei Burckhardt Partner AG in Auftrag gegeben hatte. Mit der angelaufenen Planung möchte der Maschinenbaukonzern in Winterthur «ein neues, zentral gelegenes Stadtquartier» schaffen, das bestehende Stadtzentrum ergänzen und aufwerten, eine ausgewogene Durchmischung anstreben mit einer benutzer- und umweltfreundlichen Erschliessung. Ein Drittel der freiwerdenden Areale möchte Sulzer selbst behalten, einen Drittel im Baurecht abgeben und den dritten Drittel verkaufen. Der Liegenschaften-Verantwortliche von Sulzer-Winterthur, Paul Wanner, und Generaldirektor Erich Müller bekundeten hohe Ziele. Erich Müller: «Unsere Nachkommen in 100 Jahren sollen sagen können, wir haben in den 1990er Jahren etwas Gütiges und Geschichtsbewusstes geschaffen.»

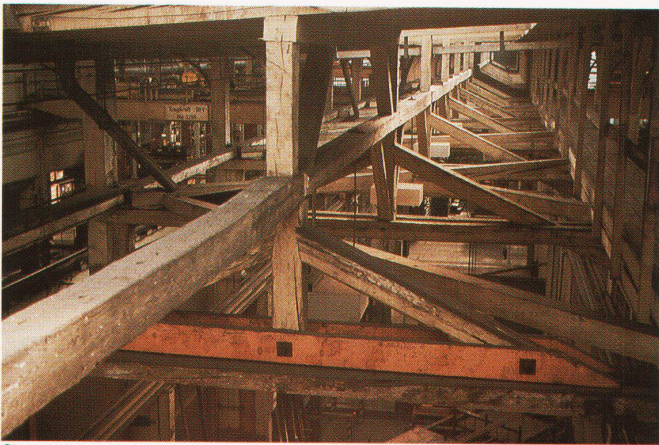
Über die vorgestellte Studienvariante von Burckhardt entstand in Fachkreisen eine Kontroverse speziell wegen der in der Nutzungsstudie bereits präsentierten Neubauklötzchen, die die gewachsene Struktur wenig würdigten und nur an den Arealrändern einzelne Altbauten zur Erhaltung vorsahen. Auch der marktschreierische Projekttitle fand nicht über-



11

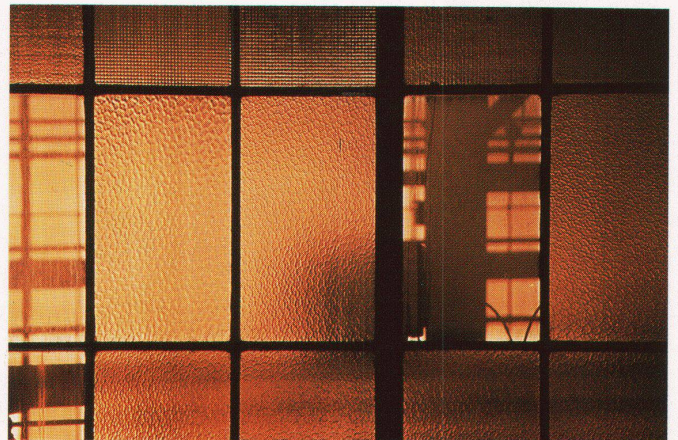


12



13

Werk, Bauen+Wohnen 10/1990



14

all Anklang: Die Sprayereien mit der Stadtnamen-Verulung «Winti» wurden sechs Jahre zuvor von den Sulzer-Mauern wieder entfernt – dort hatten «Subito»-Jugendliche mit dem Slogan «Züri brennt – Winti pennt» auf sich aufmerksam gemacht.

Als Reaktion organisierte die Fachgruppe Architekten und Ingenieure des SIA eine öffentliche Vortragsreihe mit bekannten Referenten wie Luigi Snozzi, Carl Fingerhuth, Johannes Voggenhuber, Adolf Muschg, Hans Kollhoff, Stanislaus von Moos, mit Politikern, Beamten, Grundeigentümern, Künstlern, lokalen und regionalen Fachexperten, die einen Lernprozess ins Rollen brachten. In diesem Zusammenhang wurde öffentlich bekannt, dass die PTT Areale im Lagerplatzbereich suchen, dass die SBB mehr Land für die Bahn 2000 brauchen, und dass Architekturdozenten des Technikums Machbarkeitsstudien für die Schulnutzungen in wertvollen Altbauten gemacht haben. Auch von einem Hotel- und Kongresszentrum war die Rede und natürlich von Wohnungen. Die immer gut besuchten Vorträge fanden ein gutes Echo in den Medien. Politiker und Baubehörden traten auf die Forderungen der SIA-Ortsgruppe ein. Die wichtigsten Thesen lauten:

1. Städtebau ist eine öffentliche Sache.
2. Für die Umstrukturierung aller genannten Areale muss eine zusammenhängende Lösung gefunden werden.

3. Die städtebauliche und kulturelle Bedeutung der Areale und der architektonische Wert der Bausubstanz erfordern ein Konzept, welches auf die bestehende Stadtstruktur und die erhaltenswerten Bauten reagiert.

4. Der bewährte Weg, um zu guten städtebaulichen Lösungen zu kommen, ist der Wettbewerb.

5. Die Stadt soll das Gespräch mit den Grundeigentümern aufnehmen und beim Wettbewerb federführend sein.

6. Das Wettbewerbsresultat muss die Grundlage für weitere Planungen sein.

7. Der Erlass einer Planungszone ist gerechtfertigt.

8. Der Stadtrat soll einen fachlich ausgewiesenen Koordinator bestimmen.

9. Für die Transparenz aller Planungsabläufe sollen zum Beispiel regelmässige Informationsveranstaltungen stattfinden.

Bis Ende 1990 will der Stadtrat eine Planungsorganisation in diesem Sinne schaffen und sich in einer «Werkstatt» von Experten beraten lassen. Die Anstellung eines Koordinators und die Durchführung eines Wettbewerbes wurden von Stadtpräsident Dr. Haas angekündigt, der Bauvorstand Stadtrat Vogt versprach den Erlass einer Planungszone – über deren Umfang wird noch diskutiert, ebenso wie über die Wettbewerbsrahmenbedingungen, das Programm und die Jury, welche letztlich für die Qualität des Wettbewerbsresultates entscheidend sein werden.

H.P. B.

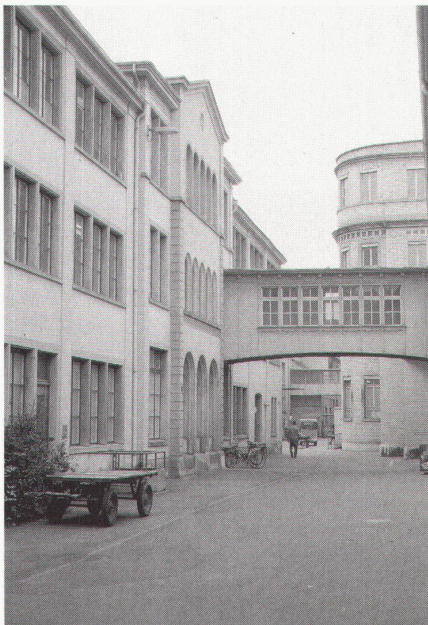
15 Hof im ältesten Bereich des Sulzer-Gründerareals (Foto oder Zeichnung aus «Sulzer 1934») / Cour dans la partie la plus ancienne de la première enceinte Sulzer (photo ou dessin tiré de «Sulzer 1934») / Yard in the oldest part of the original Sulzer plant (Photo or drawing from «Sulzer 1934»)

16 Gusseisendetails aus der Sulzer-Giesserei im Sulzer-Areal / Eléments en fer forgé des fonderies Sulzer dans l'enceinte Sulzer / Cast-iron details from the Sulzer foundry in the Sulzer plant

17 Hallendimensionen: Hektarenhalle / Dimensions de halle: Halle de un hectare / Shed dimensions up to a hectare (10,000 m<sup>2</sup>)

18 Das seit 1977 in Winterthur gewachsene City-Shopping-Parking-Center gilt als abschreckender Beginn für die Nutzung der städtebaulichen Chancen der aktuellen Umbruchszeit / Le City-Shopping-Parking-Center qui grandit dans la ville de Winterthur depuis 1977 est l'exemple à éviter d'un début d'exploitation des chances urbanistiques à l'époque de bouleversement actuelle / The City-Shopping parking center begun in 1977 is considered as a typical example of the squandering of urban planning opportunities within an actual period of restructuring

19 Der wirtschaftlich-technische Umbruch hat auch in Winterthur bereits seine Opfer an bedeutenden technischen Denkmälern gefordert: Die grösste schweizerische Unterwerkshalle wurde ab 1925 von den Architekten Pfister erbaut und ohne konkrete Neubauprojekte und entgegen den Bestrebungen der Fachexperten 1989 abgebrochen / La mutation économique-technique a déjà sacrifié à Winterthur des monuments techniques de valeur: La plus grande halle de sous-station suisse construite dès 1925 par Pfister architectes fut démolie en 1989 sans aucun nouveau projet de remplacement et malgré l'opposition des experts / The economic-technical change has already claimed its victims as to significant technical monuments: the largest Swiss dip level shed was built from 1925 onwards by architects Pfister and demolished without being first replaced by concise projects for new buildings and contrary to the efforts of experts in 1989



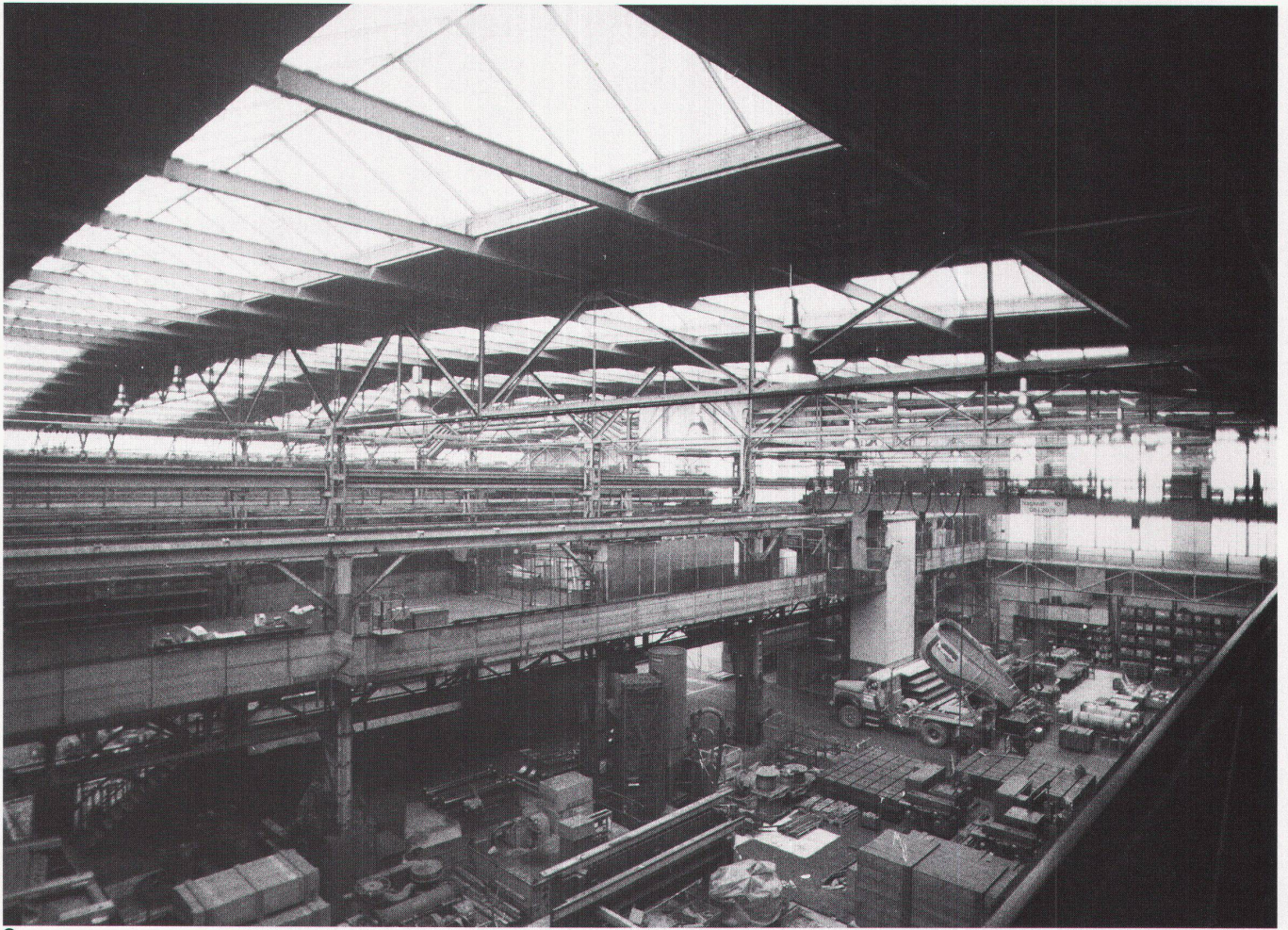
15



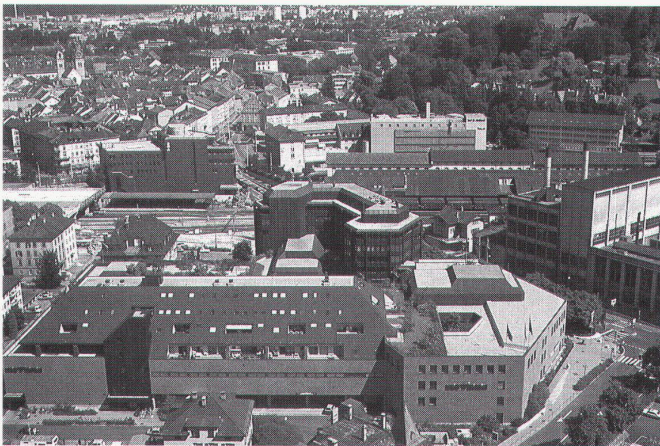
16

Hans Peter Bärtschi studierte an der ETH in Zürich (Diplom 1974/75) und war bis 1980 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur. Seine Dissertation befasst sich mit der Entwicklung des Zürcher Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Seit 1981 selbständige Tätigkeit in den Bereichen Industriearchäologie, Inventarisierung, Denkmalpflege, Ausstellungen und Publizistik.

Alle Fotos H.P. Bärtschi; sie sind zusammen mit den Plänen dem Buch von H.P. Bärtschi: «Winterthur – Industriestadt im Umbruch?», Wetzikon 1990, entnommen. (300 Pläne und Abbildungen, Fr. 38.50) / Fotos et plans in: H.P. Bärtschi, «Winterthur – Industriestadt im Umbruch?», Wetzikon 1990 / Photography and plans in: H.P. Bärtschi, «Winterthur – Industriestadt im Umbruch?», Wetzikon 1990

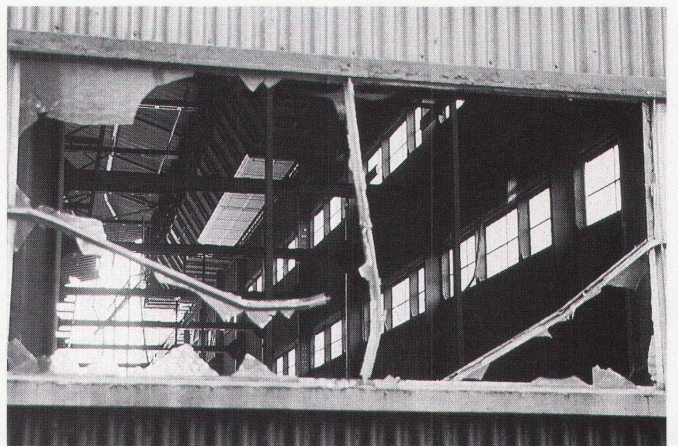


17



18

Werk, Bauen+Wohnen 10/1990



19