

Stadtrainbrücke

Dort, wo die Römerstrasse die Eisenbahnstrecke, die nach St. Gallen, Romanshorn, Stein am Rhein und ins Tösstal führt, quert, befand sich im Gebiet Stadtrain um 1900 ein einfacher Bahnübergang mit Schiebeschranke. Um dem Wunsch nach einer schnellen Verbindung von der Stadt nach Oberwinterthur nachzukommen, baute die SBB 1924 die Stadtrainbrücke. 1925 fuhr erstmals ein Tram über die vielbefahrene Eisenbahnstrecke. 2001 ersetzte die SBB, die in die Jahre gekommene Brücke, durch einen Neubau.

BAUJAHR

1924



Bahnübergang im Stadtrain mit Schiebebarriere, 1906.

Foto: winbib (Signatur 067230)

Einfacher Bahnübergang mit Schranke

Die Züge von [Winterthur](#) nach St. Gallen und Romanshorn, nach Stein am Rhein und ins Tösstal fuhren ab 1875 auf vier Eisenbahnlinien ostwärts und querten dabei im Stadtrain die Römerstrasse. Dort befand sich um 1900 ein einfacher Bahnübergang mit Schiebebarriere, die von einem Bahnwärter bedient wurde. Für das Tram der Linie 1, das von [Töss](#) Richtung [Oberwinterthur](#) fuhr, war vor der Bahnschranke Endstation. Es konnte die vier Geleise nicht überqueren. Um dem Wunsch der Bevölkerung nach einer schnellen Verbindung vom Stadtzentrum nach Oberwinterthur nachzukommen, plante die SBB den Bau einer Brücke über die Bahngleise.

Bau der Stadtrainbrücke 1924

Im Sommer 1924 begannen die Bauarbeiten im damals noch flachen Gelände zwischen der Römerstrasse und der Leimeneggstrasse. Zuerst legte die SBB die Gleise tiefer und organisierte die vier Einzelspuren, die nach Romanshorn, St. Gallen, Stein am Rhein und ins Tösstal führten neu als zwei Doppelspuren. Für die Brücke wurden gleichzeitig zur Tieferlegung der Gleise zwei hohe Zufahrtsrampen aufgeschüttet. Die Bauarbeiten gingen weitgehend ohne maschinelle Hilfe vonstatten, da es zu jener Zeit noch kaum Baumaschinen gab. Nach dem Bau der Brücke konnte die Tramstation nach Oberwinterthur bis zur Verzweigung von Römer- und Frauenfelderstrasse verlängert werden. Am 28. Januar 1925 fuhr das Tram erstmals über die Brücke. 1930 folgte die Verlängerung der Tramlinie bis zur Seenerstrasse. 1951 ersetzten Trolleybusse das Tram.

Abriss und Neubau der Brücke 2001

1998 stellte die SBB, die Besitzerin der Brücke, fest, dass sich die Brücke in einem schlechten Zustand befand. Die Tausalze und die Verkehrsbelastung hatten dem Beton stark zugesetzt. Zuerst plante die SBB die Brücke zu sanieren, entschied sich dann aber für einen Neubau. Die Instandstellung der Brücke wäre sehr teuer geworden und hätte nicht alle Sicherheitsnormen erfüllen können. Im Frühling 2001 wurde die 77-jährige Brücke in sechs Teile zersägt. Baumaschinen transportierten die 22 Meter langen sowie 60 bis 80 Tonnen schweren Betonelemente ab. Die neue Brücke konstruierte Ernst Winkler und Partner. Sie wurde in Verbundbauweise erstellt: Die Tragkonstruktion besteht aus Stahlträgern und einer Fahrbahnplatte aus Beton.

Die neue Brücke unterscheidet sich nur wenig von der alten. Sie hat breitere Trottoirs für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen. Aus Sicherheitsgründen wurden bei der neuen Brücke die Pfeiler zwischen den Geleisen weggelassen und die übrigen Pfeiler um 40 cm angehoben um die Durchfahrthöhe zu vergrössern. Bereits im Oktober 2001 konnte die neue Brücke, die aus rund 70 Tonnen Stahl und tausenden Kubikmetern Beton besteht und 5,4 Millionen Franken kostete, in Betrieb genommen werden.

Benutzte und weiterführende Literatur

KÜHNIS, PATRICK: DIE BRÜCKENBAUER WAREN SEHR GESCHWIND. IN: DER LANDBOTE, 15. OKTOBER 2001.
FREULER, MARTIN: «DA NÜTZEN AUCH HELME NICHTS». IN: DER LANDBOTE, 12. MÄRZ 2001.
NEUE ÜBERFÜHRUNG OHNE ZWISCHENPFEILER. IN: DER LANDBOTE, 15. DEZEMBER 2000.
MOSER, TIANA: DANK NEUBAU ZU ERHÖHTER SICHERHEIT. IN: DER LANDBOTE, 21. SEPTEMBER, 2000.
KELLER, ROGER: AM STADTRAIN BRÖCKELT DER BETON. IN: DER LANDBOTE, 9. DEZEMBER, 1998.

Bibliografie

- Stadtrain-Brücke
 - Schlechter Zustand: Landbote 1998/65. - Tages-Anzeiger 1998/286 1Abb. - NZZ 1998/296 S.53. Neubau: Landbote 2000/220 1Abb., 293, 2001/59 m.Abb., 239 1Abb. - NZZ 2000/293 S. 49. - Weinländer Zeitung 2000/145 1Abb.

AUTOR/IN:
Karin Briner

[Nutzungshinweise](#)

LETZTE BEARBEITUNG:
05.12.2025