

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Unterführung Zürcherstrasse

### Gleisquerung

**Im Zusammenhang mit der Verlegung der Eulach wurde 1912 die Unterführung der Zürcherstrasse unter den Bahnanlagen beim Hauptbahnhof erbaut und die Tramlinie von Töss zum Bahnhofplatz verlängert. 1981 erfolgte eine grundlegende Erneuerung. Am 23. September 2016 wurde der Ausbau und die Erweiterung der Zürcherstrasse-Unterführung für beendet erklärt und die beiden neuen Plätze eingeweiht.**

---

#### BAUJAHR

1912



um 1910: Eulach an der Zürcherstrasse, im Hintergrund Bahnübergang Hauptbahnhof Foto: winbib, Hermann Linck (Signatur 050639)

1981 erfolgte ein umfassender Umbau der Unterführung Zürcherstrasse. Sie war zusammen mit der Verlegung der Eulach 1912 erstellt worden. Das Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr, von Fussgängern, Radfahrern und Motorfahrzeugen musste verbessert werden. Die Unterführung ist aber nicht nur unter der Brücke zu einem Nadelöhr geworden. Dass die SBB über die Brücke mit ihren vier Geleisen (davon nur drei durchgehend) den gesamten Verkehr zwischen Zürich und der Ostschweiz (540 Züge täglich) abwickeln musste, begrenzte diese Bahnverbindungen in arger Weise. Die damals in Spitzenzeiten 1800 Motorfahrzeuge pro Stunde, bedeuteten unter der Brücke für Velofahrer lebensgefährliche Verhältnisse. Das Umbauprojekt 1981 (Kreditbegehren von rund 17. Mio. Fr.) umfasste die Verbreiterung der Brücke. Dafür war eine Absenkung der Strassen nötig. Dadurch stand für die SBB neu eine Breite für sechs Geleise zur Verfügung. Die neue Durchgangsbreite ermöglichte beidseits der Strasse separate Velo- und Fusswege. Mit zusätzlichen Abbiegespuren konnte der Autoverkehr verflüssigt werden. Mit der

Entwicklung des früher abgeschlossenen Sulzer-Fabrikareals zu einem öffentlichen Wohn- und Gewerbegebiet wurde im neuen 21. Jhd. nach neuen Fussgängerquerungen gesucht. Im sogenannten Masterplan, der noch andere Umgestaltungen rund um das Bahnhofgelände umfasst, wurde das Teilprojekt Gleisquerung Stadtmitte 2009 in Angriff genommen.

Damit entsteht ein neuer, geräumiger Platz zwischen Kesselhaus und Gleisanlage. Der Veloverkehr wird mittels Rampe zum Veloweg längs der Zürcherstrasse geleitet. Baubeginn war im Februar 2009 und im April 2010 konnten die neuen Wege in Betrieb genommen werden. Eine weitere Etappe sah eine Teilüberdeckung der Zürcherstrasse und die Anhebung der Rudolfstrasse vor. Die Verbindung Zürcherstrasse/Rudolfstrasse wurde aufgehoben. Dadurch entstand auf beiden Seiten des Bahntrasses je ein grosszügiger, urbaner Platz. Dieser verbindet die Zonen Bahnhof, Neuwiesenzentrum und Sulzerareal publikums- und behindertengerecht. Die beiden neuen Stadtplätze sind grosszügig gestaltet, wobei der Platz Seite Neuwiesenzentrum sein Gegenüber auf der Bahnhofplatzseite um einiges übertrifft und mit dem Boulevard-Café ein eigenes Zeichen setzt.

Die eigentliche Strassenunterführung war davon nicht betroffen. Das Projekt Gleisquerung Stadtmitte galt als Kernstück der geplanten städtebaulichen Massnahmen rund um den Bahnhof Winterthur. Es vernetzt die zentralen Punkte Bahnhofplatz, Sulzerareal, Archareal und die Rudolfstrasse mit einem attraktiven Wegnetz für den Fussgänger- und Fahrradverkehr. Die baulichen Massnahmen und Niveauangleichungen ermöglichen die Gestaltung von zwei verbindenden Plätzen. Die Gleisquerung 1. Etappe brachte eine neue Stützmauer längs der Zürcherstrasse. Sie ermöglicht die Auffüllung des heutigen Bahnmeisterweges. Beide Plätze sind mit je einem Liesberg-Kalkstein-Brunnen mit breitem Rand zum Sitzen ausgeschmückt.

Für die Fussgänger kommt eine breitere Unterführung in Betrieb und auch die Velofahrer haben ihr eigenes Trassee. Dieses wird separat zwischen Fussgängerebene und Strasse geführt. Das wurde möglich, weil der Abbieger in die Rudolfstrasse für Autos entfällt. Im Auftrag der SBB wurde auch die Eisenbahnbrücke um ein Gleis breiter. 5'000 m<sup>3</sup> Beton wurden für das ganze Projekt verbaut. 13'000 m<sup>2</sup> Schalungen und 710 t Bewehrungsstahl waren dazu notwendig. Auch fehlen zwei Personenlifte nicht, welche die Passage für Rollstühle und Kinderwagen ermöglichen.

## Kesselhaus- und Salzhausplatz

Am 23. September 2016 wurde der Ausbau und die Erweiterung der Zürcherstrasse-Unterführung für beendet erklärt und die beiden neuen Plätze eingeweiht. Die sogenannte Gleisquerung hat ein neues attraktives Gesicht bekommen. Über die neuen freundlichen Plätze zirkulieren die Fussgänger unbeschwert. Sie verbinden ostseitig das Bahnhofareal und das COOP-City-Umfeld mit den Lagerhäusern und der Archbar. Auf der anderen Seite werden die Vorplätze des Kesselhauses und des Neuwiesen-Zentrum sich näher gebracht. Unter den Bahngleisen hindurch führt eine einladende Unterführung und verbindet die beiden Plätze.

Mit dieser Einweihung wurde auch die Namensgebung dieser attraktiv gestalteten Plätze vorgenommen. Diese neuen Namen „Salzhausplatz“ auf der Ostseite und „Kesselhausplatz“ gegenüber sind aus einem mit viel Schall und Rauch durchgeföhrten öffentlichen Wettbewerb hervorgegangen. Das Attribut „attraktiv“ kann dabei nicht angewendet werden und stehen verkehrt in dieser modernen Umgebung. Konservativer hätte diese Namensgebung nicht ausfallen können. Mut blieb auf der Strecke.

---

<https://www.youtube.com/watch?v=gYcO33Pjsw0>

2016: Top Medien: Einweihung der Zwillingsplätze und Gleisquerung

## Links

- [23.09.2016 MM Stadt Winterthur: Masterplan Stadtraum Bahnhof – Gleisquerung eröffnet und Kesselhausplatz und Salzhausplatz eingeweiht](#)

## Bibliografie

- Hauptbahnhof. Unterführungen
  - Velo-Unterführung: Anträge, Anfragen und Interpellationen des Grossen Gemeinderates Winterthur 1996/21 m.Plänen. - Weinländer Zeitung 1998/143. - Landbote 1998/290, 292 Planung. NZZ 2003/39 S. 31. Fussgänger- und Velo-Unterführung Altstadt-Sulzer-Areal: Landbote 2004/151. -- Diskussion: Tages-Anzeiger 2008/107 1Abb. [Winterthurer Dok.2008/13]

---

AUTOR/IN:

[Nutzungshinweise](#)

Heinz Bächinger

[UNREDIGIERTE VERSION](#)

LETZTE BEARBEITUNG:

03.03.2022