

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

## Wülflinger Unterführung

Die Bahnunterführung Wülflingerstrasse wurde in den Jahren 1888/1893 erstellt. Die sechsteilige vollwandige Stahlkonstruktion, welche auf den damaligen Belastungsannahmen berechnet wurde, musste 1909 erstmals verstärkt werden. 1921 wurde die Brückenkonstruktion aufgrund der neuen Lastschemas nachgerechnet. Die daraus resultierenden Verstärkungsarbeiten nahmen vier Jahre in Anspruch und waren sehr kompliziert.

BAUJAHR  
27.12.1888

ADRESSE



um 1900: Niveauübergang mit Schiebebarriere vor dem Bau der Zürcher Unterführung 1912-1914 Foto: winbib (Signatur: Zürcherstrasse (Unterführung) 15\_10)

Der Hauptbahnhof Winterthur mit seinen vielgleisigen Zufahrtstrassen stellte seit seiner Erstellung ein Riegel zwischen dem östlich Teil der Stadt mit Altstadt und im Westen mit dem Neuwiesen-Quartier dar. Mit dem wachsenden Zugverkehr wurde bei der Zürcherstrasse eine Barriere eingerichtet. Von mechanisch war damals noch keine Rede. Es war eine Schiebebarriere. Von Hand musste das sperrige Teil über die Strasse geschoben werden. Winterthur war 1875 Standort von vier verschiedenen Privatbahnen, welche bis 1882 je ein eigenes Gleis für die östliche Bahnhof-Aus- und Zufahrt erhielten. An der östlichen Einfahrt zum Bahnhof Winterthur befand sich rechts die Werkstätte und Lokunterstände der VSB (Vereinigte Schweizerbahnen) und links diejenigen der NOB (Schweizerische Nordostbahn).

Eine Verbesserung tat Not und wurde gegen Ende des Jahrhunderts angestrebt und auch realisiert. In der Schweizerischen Bauzeitung vom 30. Juli 1887 publizierte die Schweizerische Nordostbahn eine Bauausschreibung

zur Erstellung einer Unterführung der Wülflinger- und der Schaffhauserstrasse. Verlangt wurde eine Eisenkonstruktion (Bogenbrücke). Gemäss den Unterlagen der Stadt (Tiefbauamt/Ingenieurbauten) wurden die sechs alten Einzelbrücken aus „Eisen“ im Jahr 1888 resp. 1893 erstellt. Die Fuhrwerke konnten nach der Fertigstellung dieser Arbeiten anfangs der 1890er-Jahre ungehindert das Bahntrasse unterqueren. Auch der zunehmende Verkehr der Autos hatte nun freie Fahrt.

Im Jahre 1909 stellte man an den Lagerkonstruktionen schwere Schäden fest, worauf diese noch im selben Jahr ersetzt wurden. Auf Grund veränderter Nutzlasten der Bahn wurden die Eisenbrücken 1921 statisch nachgerechnet und in der Folge während vier Jahren verstärkt. Von 1925 bis zu den 1970-Jahren erfolgten nur noch die üblichen Unterhaltsmassnahmen. Die Eisenbrücken waren am Ende ihrer Lebensdauer und mussten auf Grund mangelhafter Ermüdungsfestigkeit bzw. Tragsicherheit – eine weitere statische Verstärkung kam nicht mehr in Frage – ersetzt werden. Ab 28. Januar 1915 führte eine Tramlinie nach Wülflingen. Auch der öffentliche Verkehr profitierte nun von der Untertunnelung der Bahnlinien.

Die heute vorhandene Unterführung der Wülflingerstrasse am Bahnhof Winterthur wurde im Jahr 1978/79 im Rahmen des Ausbaus der Wülflingerstrasse und der Gleisanlage aus Stahlbeton neu gebaut. Trotz den in den Jahren 1909 und 1921 vorgenommenen Verstärkungen und Reparaturen genügt die Brücke den Anforderungen in der zweiten Hälfte des 20. Jhd. nicht mehr. Die Tragfähigkeit der Brücke war ungenügend. Die Öffnung war unzureichend, so dass die Unterführung Wülflingerstrasse für den öffentlichen wie privaten Verkehr ein Hindernis bildete, das täglich zu Stockungen führte, die Verkehrssicherheit beeinträchtigte, die Busbenutzer durch lange Wartezeiten verärgerte. Die zulässige Durchfahrtshöhe von 3,50 m entsprach nicht mehr den damaligen Anforderungen, zwang den Schwerverkehr zu Umwegen und bot auch dem Trolleybusbetrieb Schwierigkeiten. Eine Gesamtsanierung war nötig.

Das Projekt umfasste die Sanierung der gesamten Strassenverkehrsanlagen zwischen der Neuwiesenstrasse im Westen des Bahnareals und der Halden- resp. Museumstrasse im Osten. Gleichzeitig soll eine neue Bahnbrücke erstellt werden, die in ihrer Weite und Höhe den Bedürfnissen des Strassenverkehrs und in ihrer Breite den Wünschen der SBB angepasst war. Die Bruttokosten für Strassen- und Brückenbau betrugen 13,38 Mio. Franken. Nach Abzug der Beiträge der SBB und des Kantons verbleiben zu Lasten der Stadt 9 Mio. Franken. Diese Gelder stehen im Motorfahrzeuggebühren-Fonds zur Verfügung und belasten somit die städtischen Finanzen nicht. Die Wülflinger-Unterführung zeigt sich heute modern und grosszügig. Das Hintergrundgebäude ist nicht mehr das Gebr. Volkart-Bürohaus sondern ein Schulhaus der ZHAW.

Für die Velofahrer lässt die Bahnhofquerung auch im 21. Jahrhundert noch zu wünschen übrig. So ist der Hauptbahnhof nach wie vor ein Hindernis. Weil eine direkte Verbindung vom Stadtzentrum zum Neuwiesenquartier fehlt, müssen Velofahrer auf die Unterführungen der Wülflinger- oder der Zürcherstrasse mit ihrem starken Motorfahrzeugverkehr ausweichen. Wegen des Gefälles in der Wülflinger-Unterführung benutzen viele Velofahrer die höher gelegenen Trottoirs. Ein langes Auf und Ab wo und wie für die Velofahrer eine Unterführung gebaut werden kann, steht nun 2016 zur Debatte. Der Stadtrat beantragt dem Parlament einen Kredit gegen 31 Millionen Franken zur Realisierung einer Veloquerung Nord. Die enge Personenunterführung Nord soll zu einer kombinierten Personenunterführung/Veloquerung ausgebaut werden. Nach der Bauvollendung im Jahre 2021 werden wohl keine Radfahrer mehr die Wülflinger-Unterführung benutzen.

## Bibliografie

- Wülflinger Unterführung
  - Veloweg. Keine Höherlegung: NZZ 2008/252 S. 48. - Landbote 2008/252

---

AUTOR/IN:  
Heinz Bächinger

[Nutzungshinweise](#)

[UNREDIGIERTE VERSION](#)

LETZTE BEARBEITUNG:  
10.06.2022