

L

8 |  |  |  | 

↑

[Startseite](#) | [Winterthur](#) | Zusätzliches Gleis für den Bahnhof Winterthur: Neue Idee für den Grossumbau des Bahnhofs wie**Abo** [Zusätzliches Gleis für den Bahnhof Winterthur](#)

Neue Idee für den Grossumbau des Bahnhofs wieder auf dem Tapet

Wie soll der Hauptbahnhof fit für die Zukunft gemacht werden? Nun steigt von mehreren Seiten der Druck auf Stadt und SBB, nochmals über die Bücher zu gehen.

**Till Hirsekorn**, **Madeleine Schoder** Fotos

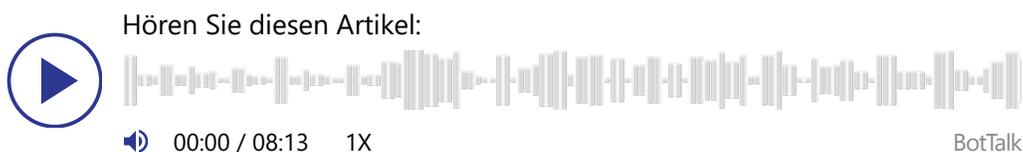
Publiziert heute um 05:30 Uhr

 Aktualisiert vor 39 Minuten

Wie soll das altherwürdige Bahnhofsgebäude künftig genutzt werden? Mit oder ohne Perron, das

durch einen Teil der Halle führt?

Madeleine Schoder



In Kürze:

- Für den Ausbau des Bahnhofs Winterthur bis 2045 standen bislang zwei Varianten im Fokus. Eine Verbreiterung in Richtung Hauptgebäude oder in Richtung Rudolfstrasse.
- Nach Druck von mehreren Seiten will die Stadt nun eine dritte Option prüfen: diejenige eines zusätzlichen Gleises mit einem Stadtperron.
- Dann wäre auch kein Wendebahnhof mehr nötig.

Der Bahnhof ist und bleibt Winterthurs wichtigste Drehscheibe für den Pendlerverkehr. Mit dem Brüttener Tunnel und dem Projekt Mehrspur steigt die Anzahl Fahrten allein zwischen Winterthur und Zürich in zehn Jahren von 670 auf 900. Und damit auf 156'000 Pendlerinnen und Pendler pro Tag, über 40'000 mehr als heute [↗](#).

Welche baulichen Einschnitte braucht es, damit der HB das Passagierwachstum mittelfristig schlucken kann und ein Kollaps ausbleibt?

Derzeit läuft beim Amt für Städtebau die «planerische Vertiefung». Es gilt bis spätestens 2035 eine definitive Entscheidung zu treffen: Variante Rudolfstrasse? Oder Variante Hauptgebäude? Beide sähen weiterhin sieben Durchgangsgleise vor. Dazu einen neuen Wendebahnhof. Dort, wo heute die SBB-Güterschuppen und der Musikclub Bolero stehen.

Das kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein, findet man beim Verein «Unser Bahnhof Winterthur» (UBW). Dort haben sich Verkehrsplaner, Architekten und Gastronomen zusammengetan, um sich einzubringen.

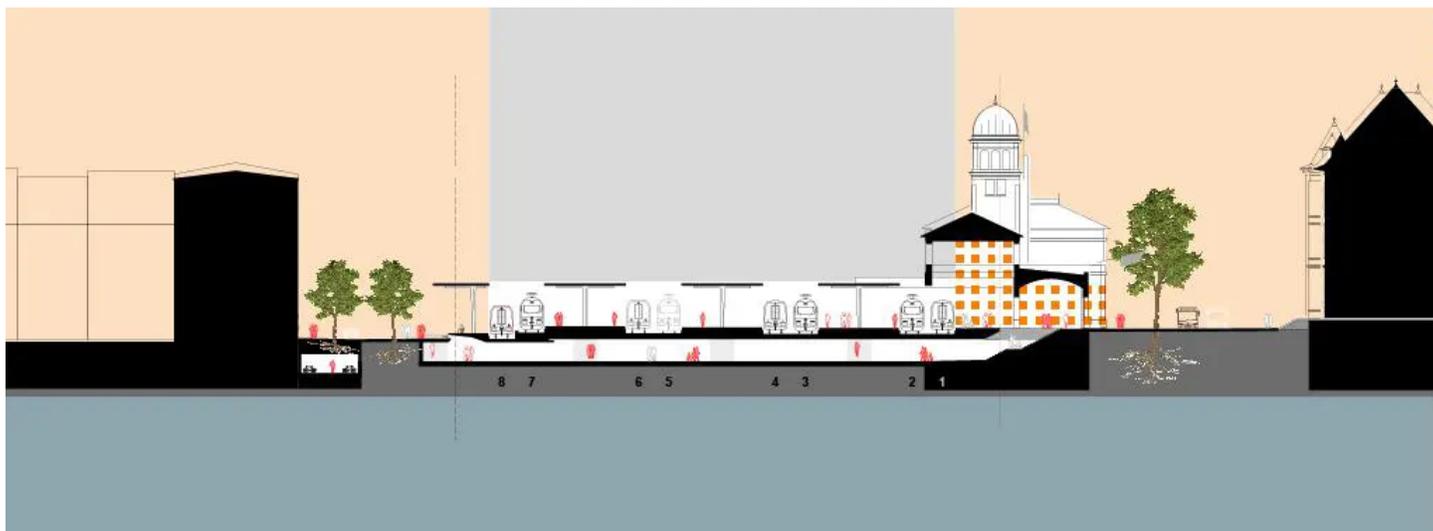
Beim UBW lobbyiert man eifrig für eine Lösung, die Stadt und SBB bereits verworfen hatten: die Option eines achten zusätzlichen Gleises mit «Stadtperron» und direktem Anschluss an die Rudolfstrasse.

Wie viel Platz braucht ein zusätzliches Gleis?

Stadt und SBB haben von der 8-Gleis-Variante abgesehen. Unter anderem weil die Eingriffe auf beiden Seiten der Gleise offenbar sehr stark wären, der «Raumbedarf immens», wie es in der [Projekt-Broschüre «Bahnhof Winterthur 2045+»](#) ⁷ heisst. Darin räumt man allerdings auch ein, dass mit einem achten Gleis ein deutlich effizienterer Bahnbetrieb möglich wäre.

Die Idee eines zusätzlichen Gleises hat es nun wieder auf den Zettel von Stadt und SBB geschafft. Das bestätigte Stadtbaumeister Jens Andersen am Rande eines Podiums, das der Verein UBW kürzlich zum Thema organisierte. Nach mehreren Gesprächen am runden Tisch mit Behörden, Fachleuten, Interessierten und den SBB, so Andersen, habe man sich von «guten Argumenten» überzeugen lassen, die Option «noch einmal ernsthaft und gründlich» zu prüfen.

Eine starke Stimme bei «Unser Bahnhof Winterthur» ist Elias Leimbacher. Der Architekt sitzt im Vereinsvorstand. Er hat mitgeholfen, zwei achtgleisige Varianten zu berechnen. Gemäss seinen Skizzen könnte die Rudolfstrasse auch mit acht Gleisen eine Flaniermeile bleiben. Sie wäre immer noch bis zu 20 Meter breit. Ein Teil davon entfielen auch auf das neue «Stadtperron».



Ein «Stadtperron» in Richtung Rudolfstrasse, dank eines achten Gleises? Eine Idee, die man vertiefen sollte, findet man beim Verein «Unser Bahnhof Winterthur».

Grafik: PD

Ein entscheidender Vorteil, der mit «Stadtperrons» hinzukäme: dass sich der HB mit einem ebenerdigen direkt zugänglichen «Stadtperron» auch zum Neuwiesenquartier hin öffnen würde. Der heutige Zaun wäre weg. «Dann gäbe es kein «vor und hinter dem Bahnhof» mehr, sondern echte Zugänge auf beide Seiten», sagt Leimbacher.

Allerdings gäbe es auch Abstriche. Zum Beispiel fielen die Veloparkplätze entlang des Gleises 9 weg. Relativ radikal wären zudem die Einschnitte ins Bahnhofsgebäude (siehe Grafik). Oder aber: Man verschiebt das gesamte Gebäude in Richtung Bahnhofsplatz – was für Leimbacher durchaus prüfenswert wäre: «In Oerlikon wurde auch ein Gebäude verschoben. Warum nicht auch hier?»

Doch es gibt einen weiteren Knackpunkt: Die 8-Gleis-Variante wäre nur mit maximal zehn Meter breiten Perrons möglich, was knapp unter dem SBB-Richtwert läge. «Verhandlungssache», meint Leimbacher wiederum und verweist erneut auf den Bahnhof Oerlikon mit seinen neuen 9-Meter-Perrons.

Hauptgebäude als reine Fassade?

Klar umstritten wäre ein komplett «perronisiertes» Bahnhofsgebäude. Dieses ist im kantonalen Schutzinventar gelistet. Am gut besuchten Podium, zu dem der Verein UBW und der Heimatschutz kürzlich im Kunstraum Oxyd luden, stand der Umgang mit dem altherwürdigen Bau im Fokus der Diskussion. Fazit: Es durch eine komplette Entkernung zur reinen Fassade ohne eigentliche Funktion zu degradieren, könne definitiv keine Option sein. «Es gäbe sicherlich gangbare Kompromisse», sagt Leimbacher.

Spätestens 2035 müssen sich Stadt und SBB auf eine Variante festlegen. Es bleibt also noch Zeit. Doch Leimbacher will dranbleiben. Wenn man jetzt nicht eine fundierte Grundlage für vielfältige Varianten erarbeite, verbaue man sich städteplanerisch den Spielraum für die Zukunft. «Und das rund um den HB. Mitten im Herzen der Stadt. Dort, wo sie pulsiert.»

Die Ausgangslage: Zwei Varianten im Fokus

Die Krux am Bahnhof ist: Die Perrons sind mit ihren 7,5 bis 8,6 Metern zu schmal. Die SBB planen aktuell mit Perronbreiten von 10,5 Metern. Grundsätzlich stellt sich die Frage: In welche Richtung soll der HB wachsen für breitere Perrons 6/7 und 8/9?

Nach Westen in Richtung Rudolfstrasse? Oder nach Osten in Richtung Bahnhofplatz? Auf beiden Seiten ist der Platz knapp. Hier die schmale Rudolfstrasse, an der sich Velos und Fussgänger aneinander vorbeizwängen. Da das Perron 3 mit dem Stadttor, dem alten Bahnhofsgebäude und davor den langen Doppelgelenkbussen, die auf dem Bahnhofplatz ein- und ausrollen.

Der Bahnhof Winterthur

Auf welche Seite soll er wachsen? Und kommt der Wendebahnhof? Oder doch ein zusätzliches Gleis?

© OpenStreetMap contributors

Grafik: hit



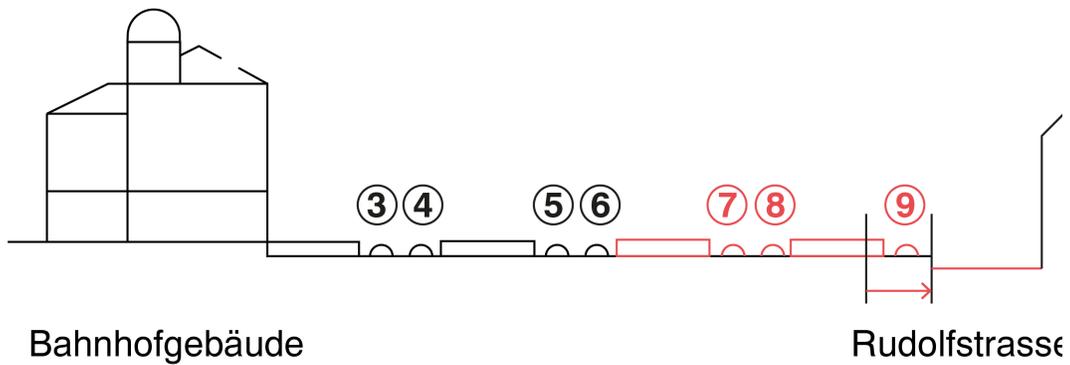
Klar ist: Der Parkhausdeckel (links) soll weg, egal welche Ausbau-Variante letztlich zum Zug kommt.

Madeleine Schoder

Welcher Eingriff macht städtebaulich und betrieblich mehr Sinn?
Beziehungsweise: Welcher Eingriff schmerzt weniger? Diese Frage muss die Stadt ausloten.

2021 haben Stadt und SBB sich auf zwei «Bestvarianten» festgelegt⁷. «Variante 211» sieht vor, die Durchgangsgleise 7 bis 9 um bis zu 6,5 Meter in Richtung Rudolfstrasse zu verlegen. Die Vorteile: Die Kosten wären tief, die Bauzeiten kurz und es bräuchte keine Eingriffe in den historischen Bahnhof. Die Nachteile liegen auf der Hand. Die Situation der Rudolfstrasse als Nadelöhr würde sich derart zuspitzen, dass Velos auf die Neuwiesenstrasse ausweichen müssten.

Variante 211



Die günstigste Variante: Breitere Perrons in Richtung Rudolfstrasse, die um mehrere Meter verschmälert würde.

Grafik: Stadt Winterthur



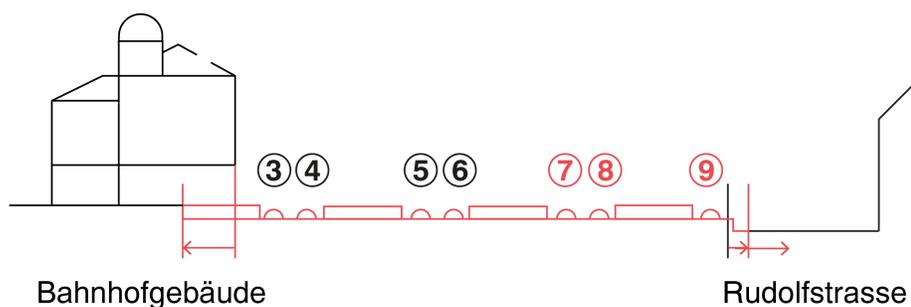
Blick über die Gleise in Richtung Rudolfstrasse (rechts): Soll der Bahnhof mit breiteren Perrons auf diese Seite wachsen? Dann wird es dort noch enger.

Foto: Madeleine Schoder

Pros und Kontras gibt es auch für die zweite Bestvariante, Nummer 451. Ein Teil des Perrons 3 müsste ins denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude (Baujahr 1860) und unters Stadttor verlegt werden.

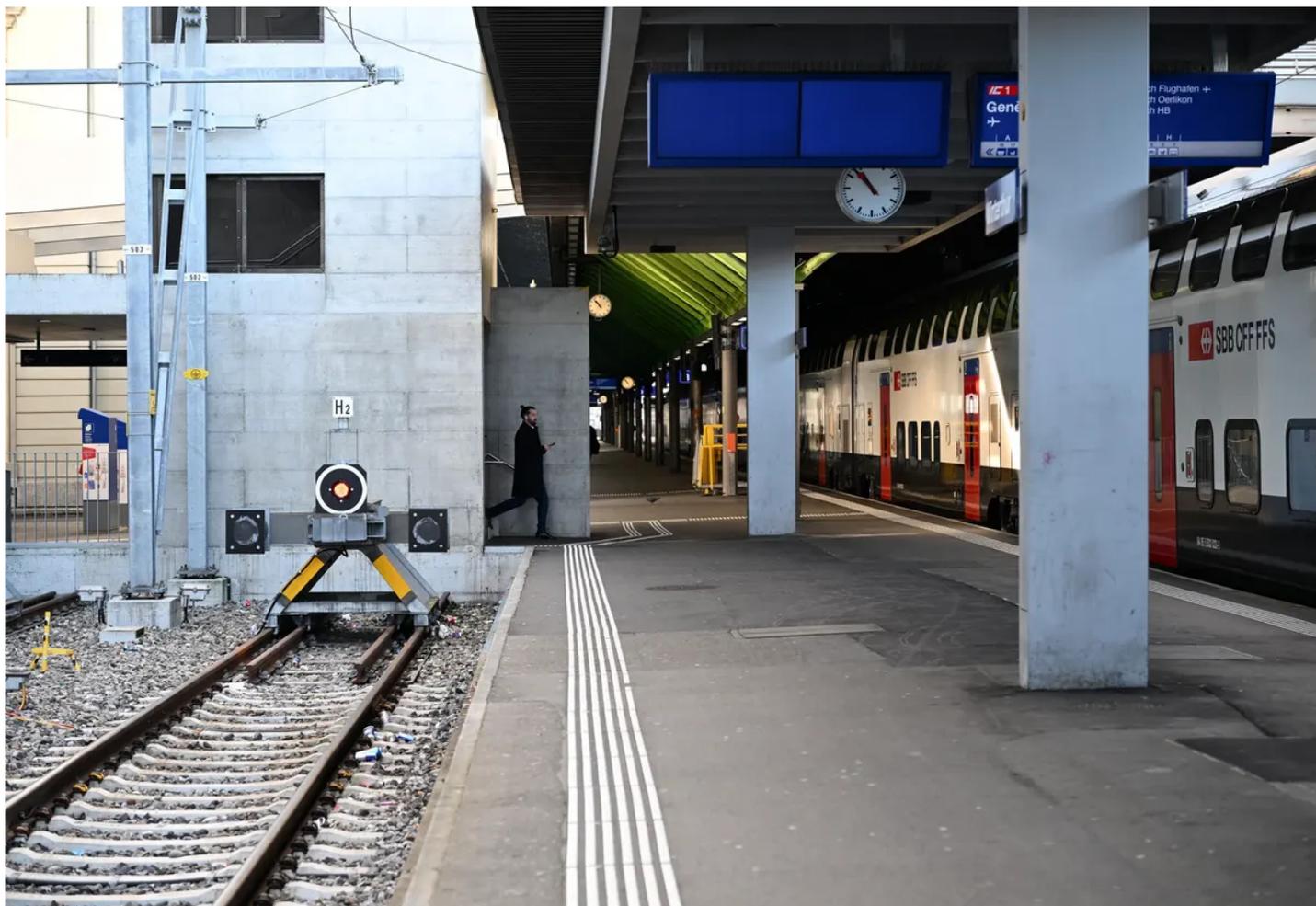
Geschätzte zehn Jahre betrüge die Bauzeit, Teil beider Varianten ist ein neuer Sackbahnhof mit drei Gleisen auf dem Areal Vogelsang. Dort wo heute die SBB-Güterschuppen mit der Ausgangsmeile rund um den Club Bolero stehen. Bei beiden Bestvarianten soll der Parkhausdeckel verschwinden. So weit zur Testplanung.

Variante 451



Bei der «Variante 451» würde ein Teil des Perrons 3 ins alte Bahnhofsgebäude verlegt. Dafür wären die Eingriffe in die Rudolfstrasse minim.

Grafik: Stadt Winterthur



Bei einer der beiden favorisierten Varianten würde das Perron des Gleises 3 ins Bahnhofsgebäude verschoben. Das Wendegleis 2 verschwände.

Madeleine Schoder

Auch Politik hält Finger drauf

Nicht nur der Verein «Unser Bahnhof Winterthur» macht Druck. Auch die Politik hält beim Bahnhof den Finger drauf. Kürzlich wurde im Stadtparlament ein Postulat mit deutlicher Mehrheit von 48 zu 5 Stimmen überwiesen. Darin wird der Stadtrat aufgefordert, aktiv zu werden. Er solle bei den SBB und dem Bundesamt für Verkehr darauf hinwirken, dass diese die beiden Best-Varianten nochmals gründlich checken. Vor allem, um die frisch aufgewertete Rudolfstrasse zu schonen.

Die Idee eines andockenden achten «Stadtperrons» tauchte in den

Voten im Parlament ebenfalls als denkbare Alternative auf. Aber auch die mit Abstand teuerste Variante eines Tiefbahnhofs.

Nun sind das Amt für Städtebau und die SBB wieder am Zug.

Welche Variante fänden Sie die schlaueste?

- Die einfachste. Grosszügig erweitern auf die Rudolfstrasse. Mit Sackbahnhof (Variante 211).
- Die etwas aufwendigere. Mit Perrons im Bahnhofsgebäude und Wendebahnhof (Variante 451).
- Die «Stadtperron»-Lösung mit einem zusätzlichen Gleis entlang der Rudolfstrasse.
- Die teuerste Variante: ein Tiefbahnhof.

Senden

Till Hirsekorn ist Leiter der Stadtreaktion beim Landboten.

Schwerpunktmässig berichtet er zu den Themen Bau, Stadtentwicklung, Verkehr und Politik. [Mehr Infos](#)

✕ @tillhirsekorn

Madeleine Schoder ist Fotografin und Leiterin des Fotopools ZRZ. Sie hat die Lehre als Fotografin absolviert, arbeitete als freischaffende Sportfotografin und Bildredaktorin. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

8 Kommentare

Welche Variante fänden Sie die schlaueste?

Die einfachste. Grosszügig erweitern auf die Rudolfstrasse. Mit Sackbahnhof (Variante 211).

 **11%**

Die etwas aufwendigere. Mit Perrons im Bahnhofsgebäude und Wendebahnhof (Variante 451).

 **6%**

Die «Stadtperron»-Lösung mit einem zusätzlichen Gleis entlang der Rudolfstrasse.

 **26%**

Die teuerste Variante: ein Tiefbahnhof.

 **56%**

350 Personen haben an dieser nicht repräsentativen Befragung teilgenommen.

LB 11/2/2025