

# Neubau Unterhaltsanlage Oberwinterthur

Autor(en): **Kugler, Reinhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 48: **S-Bahn Zürich - Architektur**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77573>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Bild 2. Detail Eingang



Bild 3. Detail Schalterhalle

## Neubau Unterhaltsanlage Oberwinterthur

**Anlässlich der Eröffnung der Zürcher S-Bahn wurde die Unterhaltsanlage in Oberwinterthur in Betrieb genommen. Der Gebäudekomplex mit den beeindruckenden Ausmassen, welcher in dreijähriger Bauzeit erstellt wurde, ist seit mehreren Jahrzehnten der erste Neubau dieser Art im Kreis III der SBB. Die Anlage dient dem Unterhalt der Pendelzugskompositionen der S-Bahn sowie der Regionalzüge im Raum Winterthur und soll das etwa 130jährige Lokomotivdepot im Areal des Hauptbahnhof Winterthur ersetzen.**

### Zeitlicher Ablauf

Nachdem bereits anfangs der 80er Jahre ein Projekt für eine Unterhaltsanlage in Oberwinterthur bestand, wurde

VON REINHARD KUGLER,  
WINTERTHUR

die Planung 1983 für Standortabklärungen und Variantenstudien unterbrochen – ein Entscheid, welcher das Planungsteam empfindlich schwächte. Erst im Februar 1986 konnten die Projektierungsarbeiten unter erheblichem Zeitdruck wieder aufgenommen wer-

den. Im März 1987 begannen die eigentlichen Bauarbeiten für die 130 Meter lange Anlage. Erst anschliessend, im Juni 1988, bewilligte der Verwaltungsrat der SBB eine zweite Bauetappe, das heisst die Verlängerung des Gebäudes um weitere 90 Meter.

### Das Grundstück

Das ursprünglich landwirtschaftlich genutzte und nicht erschlossene Areal am Rande des Siedlungsgebiets von Oberwinterthur, liegt am nordöstlichen Ende des S-Bahn-Bereichs, neben der

Bahnlinie Winterthur-Frauenfeld. Abgetrennt durch den Riedbach schliesst das Grundstück mit einem sehr hoch liegenden Grundwasserspiegel an die Freihaltezone, beziehungsweise weiträumig an die Landwirtschaftszone an. Für die Massnahmen zum Schutz einer beeindruckenden alten Eiche konnten die Mittel freigestellt werden.

### Gebäudekonzept

Die Halle für den Unterhalt an ganzen Zugskompositionen bildet das Zentrum der Anlage. Darin können auf fünf durchgehenden Geleisen jeweils zwei Pendelzüge hintereinander auf einer Länge von 220 Meter abgestellt werden. Auf zwei Arbeitsniveaus werden kleinere Unterhalts- und Reparaturarbeiten ausgeführt. Von den Hochperrons aus sind die oberen Wagenpartien mit den Schaltschränken erreichbar, in den Geleisegruben sind Arbeiten an den Fahrgestellen usw. möglich. Seitlich angegliedert ist eine über 60 Meter lange Halle, welche dem Unterhalt an Triebfahrzeugen und Schienentraktoren dient.

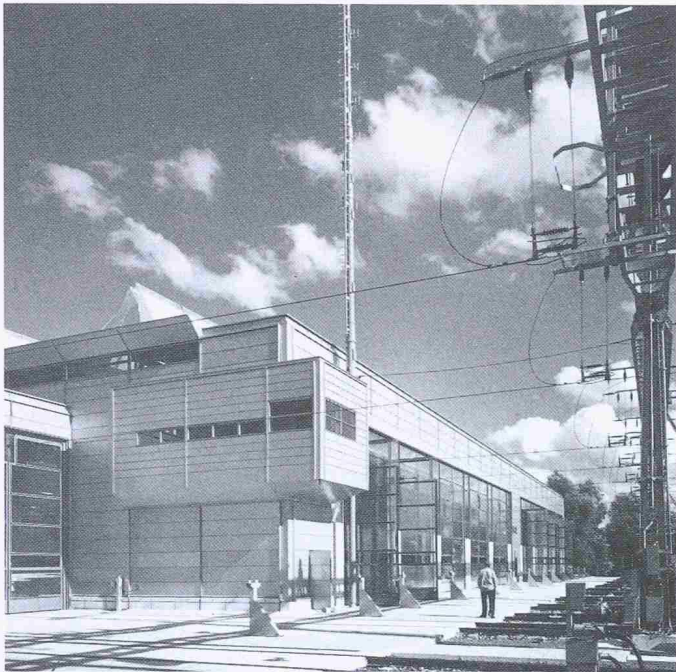


Bild 1. Torfassade mit Kommandoraum



Bild 2. Innenansicht der grossen Halle

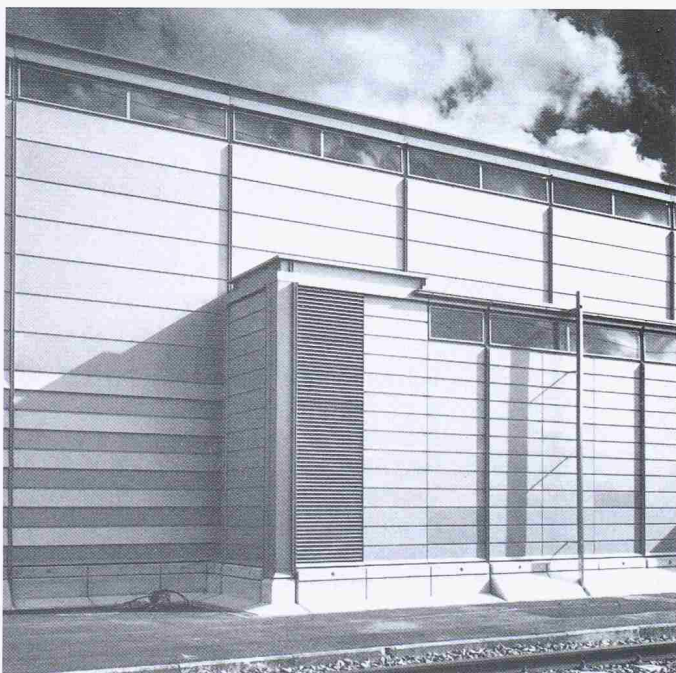


Bild 3. Fassadenausschnitt



Bild 4. Haupteingang

(Foto: P. Engler, Winterthur)

Grosse Bedeutung, um dem Erscheinungsbild eines modernen Massenverkehrsmittels mit der notwendigen Attraktivität gerecht zu werden, kommt den Reinigungsanlagen auf der Westseite zu. Darin werden die Züge nicht nur innen gesäubert, sondern auch, vergleichbar mit einer Autowaschanlage, aussen eingesprüht und abgebürstet und anschliessend abgespült. Damit verbunden sind selbstverständlich erhebliche technische Aufwendungen für die Aufbereitung von Waschmitteln und Spülwasser; nicht zuletzt auch um den ökologischen Anliegen gerecht zu werden. Ein zweigeschossiger, in die

grosse Halle eingebauter Gebäudetrakt enthält neben den Garderoben und Nebenräumen zu den Reinigungsanlagen auch den klimatisierten Bedienungsraum für das Stellwerk. Auf der Ostseite ergänzt ein eingeschossiger Anbau mit den Sozialräumen sowie Werkstätten und Magazinen die Anlage.

#### Erweiterungsmöglichkeiten

Der in der Höhe gegliederte Gebäudekomplex entwickelt sich entlang einer parallel zur Bahnlinie und dem Bach-

lauf gelegenen Achse. Das Konzept soll spätere Erweiterungen ermöglichen. So besteht schon heute das Projekt für ein Garagengebäude als dritte Bauetappe.

Für einen weiteren Ausbau mit Schulungsräumen und Dienstwohnungen wurden die baulichen Massnahmen vorgesehen beziehungsweise sind die Platzreserven vorhanden. Die gesamte Anlage ist durch ein Netz von unterirdischen Installationsgängen erschlossen, welche jederzeit eine Anpassung an zukünftige Anforderungen und an neue Medien problemlos ermöglichen sollen.

## Gestaltung der Arbeitsplätze

Die Forderung nach optimalen Arbeitsbedingungen stand bei der Planung immer im Vordergrund. So konnte für die Hallen eine Dachkonstruktion gewählt werden, welche es erlaubt, dass tagsüber ohne den Einsatz von künstlichem Licht gearbeitet werden kann. Die Werkstattfassade wurde grossflächig verglast. Grosse Aufmerksamkeit wurde auch einer gleichmässigen und zugfreien Wärmeverteilung beigemessen.

## Farbgebung

Wie auch für alle Konstruktionsteile waren für die Farbgebung lange Lebensdauer und Beständigkeit ausschlaggebend, weshalb bei der Fassade der Entscheid für die silberfarbige Ausführung gefällt wurde. Im Inneren des Ge-

bäudes konnte eine vom Künstler W. Müller-Brittnau vorgeschlagene Farbgestaltung realisiert werden. Am meisten Bedeutung erhielten dabei die Deckenbleche; die Stahlkonstruktion wurde in zurückhaltenden Grautönen gestrichen.

## Konstruktion

Die Untergeschosse, welche bis zu fünf Meter unter den Grundwasserspiegel reichen, sowie die Bodenplatte mit den Hochperrons sind konventionell in Stahlbeton gegossen. Die darüber liegenden Bauteile sind weitgehend Stahlkonstruktionen. Ausserordentlich elegant konstruierte Fachwerkträger, welche auf eingespannten Rundrohrstützen aufliegen, überspannen die 36 beziehungsweise 27 Meter breiten Hallen stützenfrei.

## Fassade

An die Wärmedämmung der hinterlüfteten Metallfassaden wurden die heute üblichen Anforderungen gestellt. Die Fenster, insbesondere im weitgehend verglasten Werkstatt- und Sozialtrakt, wurden vorwiegend aus handelsüblichen Walzprofilen wärmegetrennt konstruiert.

Der Gestaltung der Fassade wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Galt es doch, trotz der aussergewöhnlichen Ausmasse des Bauvolumens, das menschliche Mass und die Beziehung zur umgebenden Landschaft nicht zu verlieren.

Adresse des Verfassers: R. Kugler, dipl. Arch. ETH/SIA, Baumgartner+Partner AG, Metzggasse 17, 8400 Winterthur.

# Entwurfsarbeit der Hochschule

SBB-Areale Tiefenbrunnen und Wollishofen

**Dieser Beitrag vermittelt einen Einblick in die städtebaulich architektonische Entwurfsarbeit am Lehrstuhl Prof. Dolf Schnebli, Abteilung für Architektur der ETHZ.**

## Aufgabenstellung

Im Wintersemester 1989/90 ging es darum, für die zwei genannten SBB-Areale städtebauliche Konzepte zu erarbeiten,

VON DOLF SCHNEBLI,  
ZÜRICH

die einerseits die neuen verkehrstechnischen Gegebenheiten, zum Teil verursacht durch die S-Bahn, andererseits die Möglichkeiten, neue Bauvolumen und neue Nutzungen in Beziehung zu den umliegenden Quartieren wie auch zur Stadt als Ganzes, beinhalten. Das Rahmenprogramm wurde vom Lehrstuhl in Zusammenarbeit mit Vertretern der SBB und dem Institut für Verkehrsplanung (Prof. Dietrich) aufgestellt.

Die zurzeit geltenden baugesetzlichen Vorschriften wurden den Studenten erläutert, es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass städtebauliche Entwurfsarbeit an der Hochschule auch dazu anregen darf, sich über künftige Baugesetzgebung Gedanken zu machen.

Im Sommersemester wurden Teilbereiche einzelner Konzepte als architektonische Entwurfsarbeit weiterverarbei-

tet, teilweise mit Schwerpunktsetzung im Bereich der architektonisch-bau-technischen Detailgestaltung.

## Resultate

Im folgenden werden einige Teilaspekte verschiedener Projekte illustriert, wir möchten aber einige Einsichten auflisten, welche Ergebnis der intensiven Auseinandersetzungen mit den zwei Arealen sind.

## Verkehrsplatz Tiefenbrunnen

Die im Wintersemester sich klar abzeichnende Problematik der Umsteige- oder Verkehrsplätze wollten wir im folgenden Semester genauer untersuchen. Die Aufgabe bestand darin, diese üblicherweise von Verkehrsplanern formulierten Plätze architektonisch zu begreifen. Es galt, die funktionellen Anliegen perfekt zu lösen, die Umsteigeorte zu organisieren und als Ganzes in die architektonische Situation einzuordnen. Es war eines der interessantesten Erlebnisse bei dieser Semesterarbeit, dass wir alle den Unterschied feststellen konnten, wie ein Ort, der durch die Anlagen der öffentlichen Verkehrs-

Lehrstuhl Professor *Dolf Schnebli*, ETH Zürich

Assistenten:

*Paolo Kölliker*, Arch.

*Bruno Trinkl*, dipl. Arch. ETH/SIA

*Margaret Koole*, dipl. Arch. SIA

*Roberto Neiger*, dipl. Arch. ETH/SIA/OTIA

*Astrid Peissard*, dipl. Arch. HTL/SIA

*Cristina Prister*, dipl. Arch. ETH/SIA/OTIA

*Luca Selva*, dipl. Arch. ETH/SIA

*Ruedi Vogt*, dipl. Arch. ETH/SIA

Akademische Gäste:

*Christoph Haerle*, Bildhauer und dipl. Arch. ETH, Zürich

*Marcel Meili*, dipl. Arch. ETH, Zürich

*Markus Schaeffle*, dipl. Arch. ETH, Zürich

*Ruggero Tropeano*, dipl. Arch. ETH, Zürich

mittel gekennzeichnet wird, etwas ganz anderes werden will als die bekannten städtischen Plätze. Die gezielt eingesetzte Vorlesung von *Christoph Haerle*, einem jungen Architekten und Freund, der sich als Plastiker mit solchen Problemen beschäftigt, öffnete die Augen dafür, Tramgeleise, Fahrleitungen, Spannseile und Kandelaber, aber auch Randsteine, Asphalt und Steinbeläge als Gestaltungsmittel zu erkennen. Herr *Boppart* vom Institut von *Prof. Dietrich* war ständiger Begleiter der Projekte für Fragen des Verkehrs.

Die Arbeit hat manchen Studenten gezeigt, dass die heute dem Empfinden entsprechende Ansicht -, die Stadt sei eigentlich die Altstadt sowie ihre Erwei-