



Liebe Winterthurerinnen und Winterthurer

Das Betonieren der zentralen Brückenplatte über der Frauenfelder Linie war eine planerische, logistische und handwerkliche Herausforderung – innert rund 20 Stunden wurden ca. 2600 Tonnen Beton verbaut. Trotz anfangs widriger Wetterbedingungen gingen die Arbeiten reibungslos über die Bühne.

Die Querung Grüze ist für uns ein Projekt mit ganz besonderen Dimensionen – sowohl, was das Bauwerk selbst betrifft, als auch in Bezug darauf, welche Entwicklungen es für Neuhegi-Grüze und ganz Winterthur ermöglicht.

Trotz intensiver Bautätigkeit mit Lärm und Staub erleben wir Verständnis und Unterstützung aus dem Quartier. Dafür möchte ich mich einmal mehr herzlich bei Ihnen bedanken.

Herzliche Grüsse
Armand Bosonnet
Leiter Projektierung & Realisierung

Stadt Winterthur
Tiefbauamt

Querung Grüze In grossen Schritten voran – der aktuelle Stand

Projektinformation

Mitte September haben wir den ersten Abschnitt der Brückenplatte über der Frauenfelder Linie betoniert. In den nächsten Monaten werden wir den Brückenkörper nach Osten und nach Süden ausdehnen.

Um die Konstruktion im Gleichgewicht zu halten, arbeiten wir abwechslungsweise erst über der St. Galler Linie und dann entlang der Frauenfelder Linie. In insgesamt vier Schritten werden wir gegen Ende Februar den Brückenkörper mit den beiden Rampen verbinden können. Die Rampe Ost wird Ende 2025 fertig betoniert sein.

Im Lauf des Spätherbstes 2024 beginnen wir mit der Montage der Schutzgerüste über den Leitungen der Frauenfelder Linie.

Informationen und Antworten auf Ihre Fragen

Wir werden Sie weiter über den Bauverlauf, die anstehenden Arbeiten und deren Auswirkungen auf dem Laufenden halten.

Auf der Website der Stadt Winterthur finden Sie die aktuellen Informationen zu den geplanten Arbeiten:

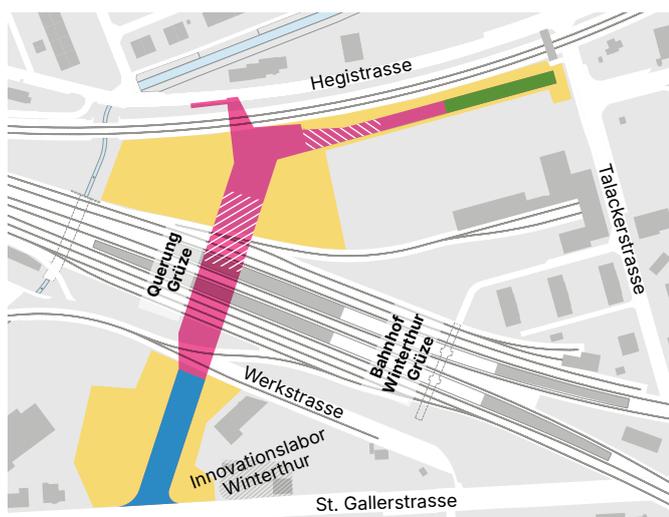
stadt.winterthur.ch/querung-grueze

Falls Sie Fragen haben oder eine Beschwerde, eine Bemerkung oder sogar ein Lob anbringen möchten, freuen wir uns über ein Mail an:
querung.grueze@win.ch



Das ändert sich für Sie im Alltag

Im Moment gibt es keine zusätzlichen Einschränkungen für Fuss-, Velo- und Motorverkehr.



- Brückenbauwerk Querung Grüze
- Installationsplätze Querung Grüze
- Rampe Süd
- Rampe Ost
- Betonarbeiten, Etappe 2, Oktober 2024
- Betonarbeiten, Etappe 3, Dezember 2024

Nachtarbeiten

Für das Bauprojekt sind Nachtarbeiten notwendig. Die Linie St. Gallen–Zürich ist eine der meistbefahrenen Bahnstrecken der Schweiz, und in den Fahrleitungen fliesst Strom mit einer Spannung von 15 000 Volt. Um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten und den Zugverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen, sind wir gezwungen, Teile der Arbeiten während der Nacht und bei abgeschaltetem Fahrleitungsstrom durchzuführen. Die Durchführung von Nachtarbeiten müssen wir situativ planen. Eine detaillierte Auflistung finden Sie auf unserer Website: stadt.winterthur.ch/querung-grueze

So gehen wir vor

Der momentan geplante Ablauf der Arbeiten sieht wie folgt aus:

Vorarbeiten und Einrichten Installationsplätze (Tiefbauamt)	✓
Schutz- und Bauhilfsmassnahmen Unterwerk und Gleisbereiche (Tiefbauamt)	✓
Eröffnung neue Unterführung Bahnhof Grüze (SBB)	✓
Rohbau Rampe Süd (Tiefbauamt)	✓
Brückenunterbau und Brückenpfeiler Querung Grüze (Tiefbauamt)	✓
Betonarbeiten Brückenüberbau Etappe 1 (Tiefbauamt)	✓
Betonarbeiten Brückenüberbau Etappen 2 und 3 (Tiefbauamt)	bis Dez. 24
Perrondach-Sanierung und Fahrbahnarbeiten Bahnhof Grüze (SBB)	bis Dez. 24
Abschluss der Arbeiten zur barrierefreien Umgestaltung Bahnhof Grüze (SBB)	bis Dez. 24
Perronanschlüsse und Schutzgerüste Brücke (Tiefbauamt)	bis Q2 25
Rohbau Rampe Ost (Tiefbauamt)	bis Q4 25
Rohbau Brückenbauwerk (Tiefbauamt)	bis Ende 25
Ausrüstung Brücke (Belag, Geländer, Entwässerung, Beleuchtung), Perron- und Strassenanschlüsse (Tiefbauamt)	bis Okt. 26
Werkleitungs- und Strassenbau Sulzerallee, Talacker-, Hegi- und St. Gallerstrasse (Tiefbauamt)	bis Dez. 26
Inbetriebnahme Querung Grüze (Tiefbauamt)	Ende 26



Die erste Etappe des Brückenkörpers: Am 11. und 12. September 2024 wurden 2600 Tonnen Beton verarbeitet.

«Infrastruktur wird für die Zukunft gebaut»

2014 hat die dsp Ingenieure + Planer AG das Mandat als Generalplanerin für den Bau der Querung Grüze gewonnen. David Wyden ist seit Ende 2014 für die Bauabläufe und die Kosten verantwortlich, seit dem Start des Bauprojekts ist er verantwortlicher Gesamtprojektleiter.

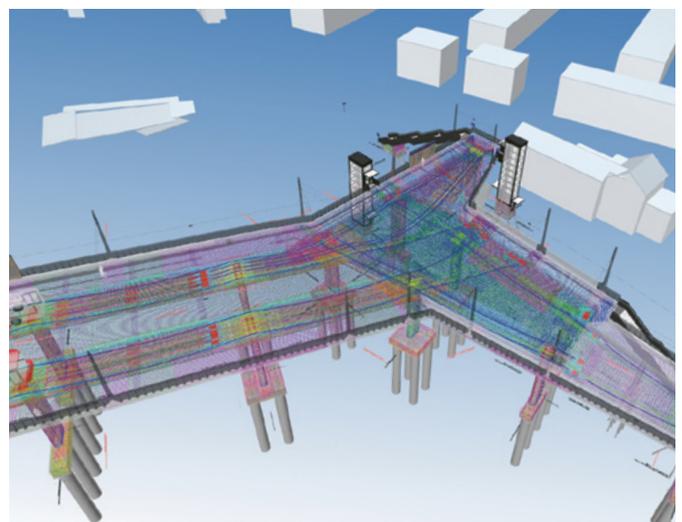
Herr Wyden, sah die erste Skizze der Querung Grüze vor mehr als zehn Jahren ähnlich aus wie die Brücke, die jetzt gebaut wird?

David Wyden: Ob es so etwas wie eine erste Skizze der Querung Grüze gab, ist mir nicht bekannt. Die Lage und die grundsätzliche Formgebung waren das Ergebnis diverser Studien, die die Basis für die damalige Ausschreibung bildeten. Sie haben vor allem die Funktion der Brücke festgelegt: Welche zukünftigen Aufgaben soll sie erfüllen?

Der Schwerpunktraum Grüze+ wird sich in den nächsten 10 bis 25 Jahren dynamisch entwickeln. Was wir jetzt an Infrastruktur bauen, wird seine Wirkungen erst in Zukunft vollumfänglich entfalten.

Das heisst, der Planungszeitraum liegt bei 30 bis 50 Jahren. Konnte man bei der Projektentwicklung alle zukünftigen Anforderungen an das Bauwerk berücksichtigen?

David Wyden: Im Grundsatz ja, im Detail nein. Der Bau der Querung Grüze ist Teil der Winterthurer Entwicklungsstrategie. Darin sind der übergeordnete Zweck und die damit verbundenen Anforderungen an das Bauwerk definiert, und unser Entwicklungsteam konnte diese ganzheitlich berücksichtigen.



3D-Visualisierung der Brückenplatte mit den Pfeilern sowie den Treppen und Abgängen zur Hegistrasse (Bild: dsp Ingenieure + Planer AG).

Die Umsetzung erfolgte dann schrittweise und wurde in jeder Phase konkreter und detaillierter: Der Stadtrat hat über das Vorprojekt entschieden, dann folgten das Auflagenprojekt zur Vernehmlassung und das Bauprojekt als Basis für die Abstimmung. Mit dem Ausschreibungsprojekt haben wir die Baupartner festgelegt, und vor dem Baustart erfolgte die Ausführungsplanung, die angesichts der Baustelle eine besonders schwierige Aufgabe war: Wir bauen neben und über einer der meistbefahrenen SBB-Strecken der Schweiz, die Logistik der einzelnen Bauplätze wie zum Beispiel der Pfeiler im Perronbereich ist sehr schwierig, und die Planung der Arbeiten muss auf die Stunde genau erfolgen – wenn der Bau das Abschalten einer Fahrleitung oder die Sperrung eines Geleises erfordert, müssen wir das genaue Datum und den genauen Zeitraum zweieinhalb Jahre vorher bei der SBB beantragen, ohne Verschiebungsmöglichkeit.

Detaillierte Planung ist ein Muss. So auch beim Betonieren der ersten Etappe der Brückenplatte am 11. und 12. September: Innerhalb nicht einmal eines Tages mussten 2600 Tonnen Beton verbaut werden. Das geht nicht ohne minutiöse Planung durch die Bauunternehmung, Nachtarbeit und reibungslose Zusammenarbeit aller Beteiligten.



Im Bild gut sichtbar: die Rohre der Vorspannkabel. Diese erhöhen die Tragkraft der Brücke und ermöglichen einen schlanken Brückenkörper.

Detaillierte Plang heisst in der Regel wenig Flexibilität.

David Wyden: Unsere Baustelle verlangt grosse Flexibilität. Unsere Bauleitung vor Ort ist im permanenten Austausch mit den involvierten Bauunternehmen und stimmt das Tagesgeschäft mit der langfristigen Planung ab. Dabei können wir Erfahrungen aus dem laufenden Bau berücksichtigen.

Ein Beispiel dazu: Vom Unterwerk Grüze führten sechzehn 15-Kilovolt-Speiseleitungen über die Brücke zu den Fahr- und Übertragungsleitungen. Das machte das Arbeiten und vor allem die Logistik schwierig: direkt neben der



Das Betonieren erfolgte im Mehrschichtbetrieb von Dienstagnacht bis am Mittwochnachmittag im Zweischichtbetrieb.

Frauenfelder Linie mit einer Zugsdurchfahrt alle 10 bis 15 Minuten, direkt unter den Leitungen mit 15 000 Volt. Um unter diesen Leitungen sicher bauen zu können, mussten wir den Bau der Brücke daher ursprünglich innerhalb eines Schutztunnels planen. Wir haben dann aber in Gesprächen mit der SBB eine andere Lösung gefunden: die 15-Kilovolt-Leitungen in den Boden verlegen. Das hat einerseits Mehrkosten für das Umlegen der Leitungen mit sich gebracht, andererseits aber bedeutende Kosten für die Logistik eingespart.

Flexibilität ist aber nicht nur von uns, sondern auch vom Bauwerk gefordert. Eine wichtige Anforderung an die Querung Grüze ist Aufwärtskompatibilität – das Bauwerk muss dafür geeignet sein, zukünftige Erweiterungen oder Anpassungen ohne grössere Umbauten zu erlauben. Ein Beispiel dafür ist die 2019 beschlossene Elektrifizierung der Buslinie 7 und, damit verbunden, die Integration eines Gleichrichters in der Rampe Süd. Oder dann die SBB-Haltestelle Grüze Nord: Ihr Bau war ursprünglich erst 2050 vorgesehen, er wurde dann aber vom eidgenössischen Parlament für uns überraschend in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen – also rund 15 bis 20 Jahre vorverschoben. Die zukünftige Haltestelle hat Einfluss auf die Gestaltung des Abgangs zur Hegistrasse: Hier müssen wir die künftigen Perrons auf beiden Seiten der Frauenfelder Linie und deren Einfluss auf Treppen und Lifte bereits mitdenken, obwohl sie erst in zehn Jahren gebaut werden.

Die Querung Grüze erfüllt bei Inbetriebnahme also Anforderungen, die erst in 10 oder 15 Jahren zum Tragen kommen. Leben wir bis dahin mit einem Provisorium?

David Wyden: Ein wichtiger Teil unserer Arbeit ist das Aufzeigen von Zwischenzuständen und möglichen Nutzungen dafür. Ein Beispiel: Für den Busbetrieb sind auf der Brücke je zwei Haltestellen für Doppelgelenkbusse geplant. Eingesetzt werden Doppelgelenkbusse aber erst in mehreren Jahren.

Welche Funktion können die noch nicht von Stadtbussen genutzten Flächen bis dahin haben? Dazu sind wir im Dialog mit den verschiedenen Beteiligten. Die Brücke ist bei Inbetriebnahme zwar gebaut und erfüllt ihre Aufgabe, aber die Art und Weise ihrer Nutzung verändert sich über die Zeit.

Die Nutzung des Bauwerks verändert sich also, während es gebaut wird?

David Wyden: Genau das gefällt mir so gut an meiner Arbeit: die langfristige und ganzheitliche Beschäftigung mit einem Bauwerk und seinen Wirkungen. Ich als Bauingenieur habe im Projektverlauf mit Kolleginnen und Kollegen aus den Bereichen Geologie, Städte- und Verkehrsplanung, Umweltschutz sowie Elektrizitäts- und Beleuchtungsplanung zu tun. Ich bin im steten Austausch mit der Auftraggeberin, der Stadt Winterthur mit ihren verschiedenen Departementen, mit kantonalen Stellen, mit der SBB, mit unseren Baustellenpartnern, mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und nicht zuletzt mit der Anwohnerschaft. Die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen zu verstehen, gemeinsam Lösungen zu finden und sie umzusetzen, finde ich ebenso interessant wie befriedigend.

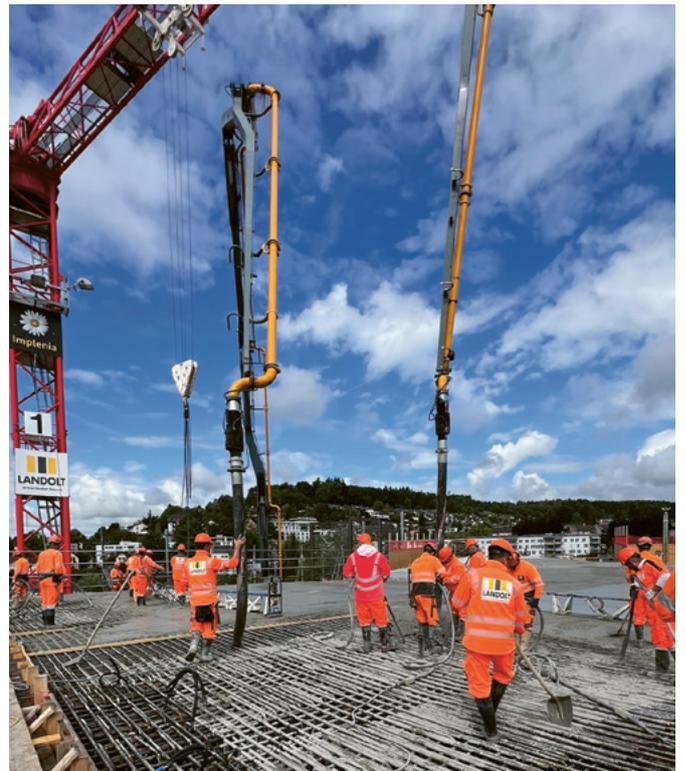


David Wyden leitet die Generalplanung für die Querung Grüze. Er ist diplomierte Bauingenieur FH, hält einen Master in Wirtschaftsingenieurwesen und führt bei dsp den Bereich Projektmanagement.

Die dsp Ingenieure + Planer AG realisiert seit 1985 mit ihren Partnerfirmen und über 250 Mitarbeitenden anspruchsvolle Bauprojekte in der Schweiz und im Ausland.

Die Generalplanung Querung Grüze besteht aus:

- dsp Ingenieure + Planer AG, Uster: Gesamt- und Bauleitung, Brücken-, Strassen-, Werkleitungs- und Bahnbau
- Atelier 231, Zürich: Städtebau, Gestaltung
- Wiederkehr und Partner, Spiez: Beleuchtung
- flender Generalplaner, Waldshut-Tiengen: Haltestelleninfrastruktur



Kennzahlen

- Gesamtlänge: **390 m**
- Länge der Brücke: **245 m**
- Spannweiten: **14,8 m bis 27 m**
- Zentraler Brückenplatz mit **22,5 m Breite**
- Stärke der Brückenplatte: **25 cm bis 110 cm**
- Gesamtgewicht: **rund 22 000 Tonnen**
- Planungsbeginn: **2014**
- Projektfestsetzung durch den Stadtrat: **2019**
- Volksabstimmung: **2020**
- Baubeginn: **Dezember 2022**
- Inbetriebnahme: **Dezember 2026**



Newsletter

Wir versenden regelmässig einen elektronischen Newsletter über den Bauverlauf der Querung Grüze.

Wenn Sie ihn abonnieren möchten, tragen Sie sich bitte ein unter:

stadt.winterthur.ch/newsletter-grueze





Bahnhof Winterthur Grüze: Umbau für stufenfreien Zugang zu den Zügen.

Wir bitten um
Verständnis.



Dauer:
Januar 2023 bis Dezember 2024

Sehr geehrte Anwohnende

Die Bauarbeiten am Bahnhof Winterthur Grüze schreiten planmässig voran. Bei den neuen Perrondächern bringen wir zurzeit den Korrosionsschutz an. Diese Arbeiten sind witterungsabhängig und dauern bis voraussichtlich Oktober 2024. Parallel dazu laufen die Arbeiten für die neue Beleuchtung der Perrons.

Rund 3 Kilometer Schienen werden erneuert.

Die zurzeit teils lärmigen Nachtarbeiten stammen von der Fahrbahnerneuerung am Bahnhof Winterthur Grüze. Die SBB unterhält eines der meistbefahrenen Bahnnetze der Welt. Was so intensiv genutzt wird, muss auch gepflegt werden, damit die Züge auch künftig sicher und pünktlich ans Ziel kommen. Deshalb führen wir regelmässig Unterhaltsarbeiten an den Schienen durch wie zurzeit am Bahnhof Winterthur Grüze. Bis Ende Jahr erneuern wir die Schienen auf einer Länge von 2 Kilometern und ersetzen mehr als 3000 Schwellen. Damit der Zug am Tag für Sie fahren kann und unsere Mitarbeitenden sicher arbeiten können, sind wir gezwungen, einige Arbeiten im Gleisbereich in der Nacht bei gesperrtem Gleis und ausgeschalteter Fahrleitung auszuführen. Wir sind uns bewusst, dass diese Arbeiten leider oft mit Unannehmlichkeiten für Sie als Anwohnende der Baustelle verbunden sind. Darum versuchen wir, den Lärm so gering wie möglich zu halten und bitten Sie um Verständnis. Die Gleisbauarbeiten werden im Dezember 2024 abgeschlossen sein. Eine genaue Auflistung der Arbeiten finden Sie auf unserer Webseite: www.sbb.ch/winterthur-grueze.



Wir sind uns bewusst, dass diese Arbeiten leider oft mit Unannehmlichkeiten für Sie als Anwohnende der Baustelle verbunden sind. Darum versuchen wir, den Lärm so gering wie möglich zu halten und bitten Sie um Verständnis. Die Gleisbauarbeiten werden im Dezember 2024 abgeschlossen sein. Eine genaue Auflistung der Arbeiten finden Sie auf unserer Webseite: www.sbb.ch/winterthur-grueze.

Bahnhof Winterthur Grüze ab Mitte Dezember stufenfrei erreichbar.

Auf den Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 werden die Arbeiten abgeschlossen und der Bahnhof Winterthur Grüze wird stufenfrei erreichbar sein. Im Januar 2025 folgen noch kleinere Restarbeiten am Bahnhof. Und in rund einem Jahr wird eine sogenannte Stopfung des Schotterbetts nötig sein, um das Gleis zu nivellieren, da sich neu gebaute Gleise senken, sobald die Züge darüberfahren.

Wir setzen uns bei unseren Bauarbeiten weiterhin dafür ein, die unumgänglichen Lärmemissionen so gering wie möglich zu halten. Für die Belastungen und Einschränkungen bitten wir um Ihr Verständnis. Bei Fragen können Sie uns gerne per Mail kontaktieren: projekte.ost@sbb.ch.

Freundliche Grüsse

M. Meier

Gesamtleiter SBB

