Bahnhof Oberwinterthur

Ein «Makeover» für die Engstellen

Rico Krickel
Dipl. Bauführer SBA

BAU-FACTS

Bauherr
Schweizerische Bundesbahnen SBB, Bern

Bauleitung
SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich

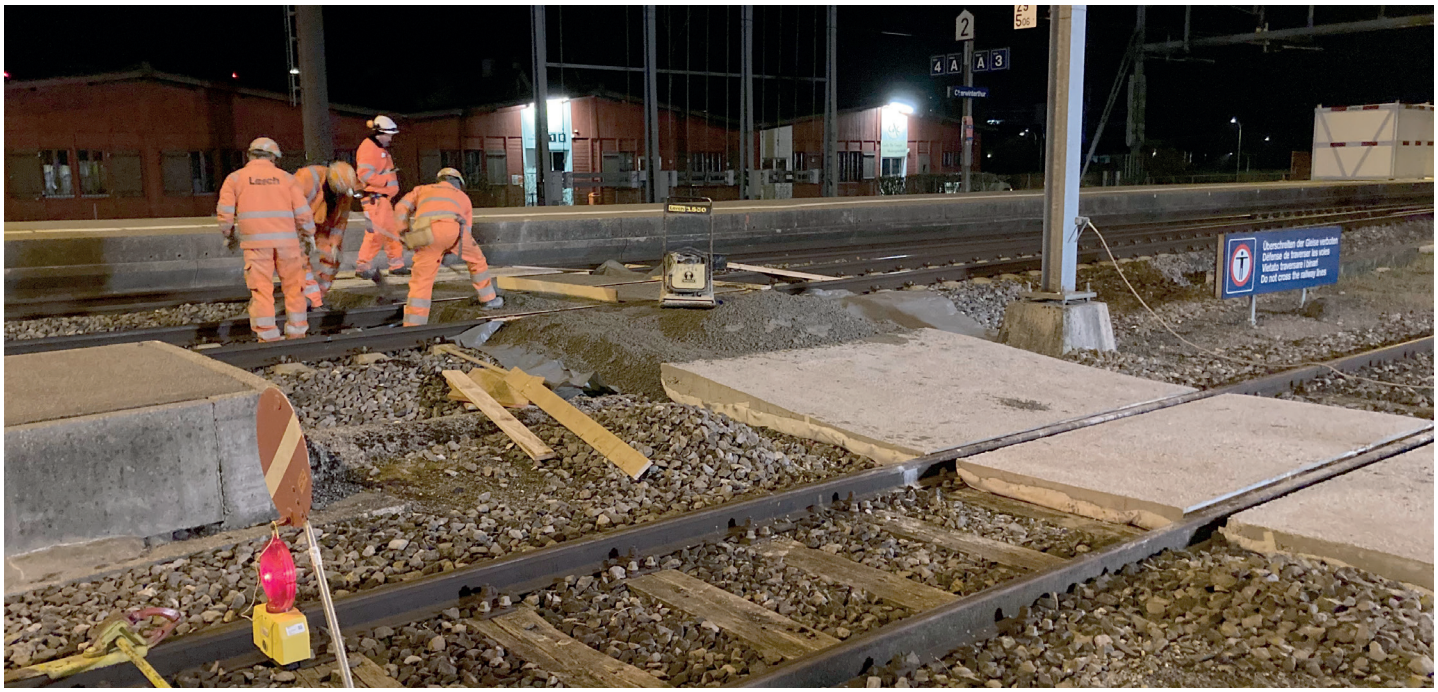
Bauführer
Rico Krickel

Polier
Christoph Giger

Der Bahnhof Oberwinterthur ist alt, richtig alt. 1875 erbauten und zuerst für das Netz der NOB (Schweizerische Nordostbahn) funktionierend wurde der Bahnhof 1903 durch die Verstaatlichung der NOB in das Netz der SBB eingegliedert.
Da nun der moderne Mensch grösser und breiter ist, sich die Normen und Richtlinien in den letzten Jahren explosionsartig vervielfacht haben, braucht auch der Bahnhof Oberwinterthur ein «Makeover». Die Sicherheitsräume müssen angepasst, Durchgänge verbreitert und es soll für mehr Stehfläche auf dem Perron gesorgt werden. Wir sprechen hier von einer «Engstellenbeseitigung».

Die Arbeiten beinhalten Abbruch diverser Möblierungen auf dem Perron, wie Abfahrzeit-Tafel, Sitzbänke, Wartehallen und Elektrokästen. Die Brüstungen auf allen Perron-Abgängen werden geschnitten und durch neue Geländer ersetzt, welche innenseitig montiert werden und so für extra Platz sorgen. Die Hauptaufgaben werden dann aber die Perrondach-Verlängerung und die Verschiebung des bestehenden Perronabganges auf der Südseite des Bahnhofs.

Wie schon öfters in der Vergangenheit schlägt die Lerch AG Bauunternehmung auch hier neue Wege ein. Der Zugang zum Perron über vier Gleise wird mit einem Betonfundament zwischen den Gleisen und einer eigens für dieses Unterfangen angefertigten Holzrampe garantiert. Erneut haben wir hierfür auf unsere Holzbau-Abteilung gesetzt und wurden natürlich nicht enttäuscht. Wie immer, wenn es um fachgerechte Detail-Lösungen aus Holz geht. Auch bei der Perrondach-Verlängerung wird unser Holzbau einen Gastauftritt haben. Dauernde Begleiter auf der Baustelle in Oberwinterthur



werden zudem die Fachmänner unseres Spezialbereichs «Bohren/Trennen/Fräsen» sein.

Wagen wir noch einen kurzen Ausblick auf die Hauptarbeiten. Das Verschieben der «PU Süd». Nach dem Erstellen der Rühlwand wird die Unterführung in Etappen rückgebaut und werden laufend neue Stahlspriesse eingebaut. Danach wird eine neue PU von unten heraufgebaut – nur um 40 Zentimeter verschoben, um die Sicherheit auf dem Perron zu erhöhen.

Bedanken können wir uns bereits bei der Bauleitung und deren Planungsteam, welches uns bei der AVOR tatkräftig zur Seite stand und auch weiterhin mithilft, wo es geht. Bei der Oberbauleitung der SBB, welche sich für zusätzliche und kurzfristige Wünsche offen zeigt und diese umzusetzen versucht. Und nicht zuletzt, bei der Sicherheits-Leitung der SBB, welche sich noch mehr um unsere Mitarbeitenden fürchtet als diese um sich selber. Danke auch an mein Team um Christoph Giger, welches aus Roland Christoph, Imri Krasniqi, Antonio Gonçalves und unserem Sicherheits-Chef in Ausbildung Noah Anderegg besteht.