

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

| 6 Durchgangsgleise auf Stadtebene                                                 |                                                                          |                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                            |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 117 Hochbahnhof für die St.Galler-Linie                                           |                                                                          | 118 Tiefbahnhof St. Galler-Linie                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                            | 119 Perronverbreiterung AG und Tiefbahnhof Schaffhauser-Linie                                                                                                                                                              |  |
|  |                                                                          |                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                         |  |
| A Bahn                                                                            | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | A11 Einschränkungen in den Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr Richtung St.Gallen (da nicht in Hochbahnhof)                                                                        | A11 Einschränkungen in den Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr Richtung St.Gallen (da nicht in Tiefbahnhof)                                                                                                             | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                                                   |  |
|                                                                                   | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen.                                                                                   | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen.                                                                                                                        | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen, aber dank Trennung der Verkehrsarten (Fernverkehr/S-Bahn) weniger ausgeprägt.                                          |  |
|                                                                                   | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)                                                                                           | A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)                                                                                                                                | A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)                                                                                                                                |  |
|                                                                                   | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | A21 Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.                                                                            | A21 Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.                                                                                                                 | A21 Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.                                                                                                                 |  |
| B Städtische Mobilität                                                            | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                          | A22 Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                         | A22 Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                                                              | A22 Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                                                              |  |
|                                                                                   | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.                                                                                           | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.                                                                                                                                | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für die S-Bahnen gut erreichbar, nicht mehr aber für den Fernverkehr.                                                                                            |  |
|                                                                                   | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                               | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                                    | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                                    |  |
|                                                                                   | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | A32 schlechte Erreichbarkeit                                                                                                                                                          | A32 schlechte Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                               | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                                           |  |
| C Quartiere und Stadträume                                                        | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | A32 schlechte Erreichbarkeit                                                                                                                                                          | A32 schlechte Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                               | A32 schlechte Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                               |  |
|                                                                                   | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                         | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                                              | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                                              |  |
|                                                                                   | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                             | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                                                  | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                                                  |  |
|                                                                                   | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                       | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                                            | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                                            |  |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken                                        | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                                   | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                                                                        | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                        | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                                             | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                                             |  |
|                                                                                   | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                      | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                                                           | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                   | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                  | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                                                       | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                                                       |  |
|                                                                                   |                                                                          | B12                                                                                                                                                                                   | B12                                                                                                                                                                                                                        | B12                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse                                                                                                                             | B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse                                                                                                                                                                  | B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse                                                                                                                                                                  |  |
|                                                                                   |                                                                          | B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                                       | B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                                                                            | B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                                                                            |  |
|                                                                                   |                                                                          | B21 Spielraum für Velo-PP bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.                                                                                           | B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.                                                                                       | B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.                                                                                       |  |
|                                                                                   |                                                                          | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                                                           | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                                                                                                | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                                                                                                |  |
|                                                                                   |                                                                          | B23 Spielraum für Anbindung Velo-PP an Perrons bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.                                                                      | B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.                                                          | B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.                                                          |  |
|                                                                                   |                                                                          | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                            | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                 |  |
|                                                                                   |                                                                          | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                                     | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                                     |  |
|                                                                                   |                                                                          | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                        | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                                             | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                                             |  |
|                                                                                   |                                                                          | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                 | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                                      | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                                      |  |
|                                                                                   |                                                                          | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.                                                                                                                    | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.                                                                                                                                                         | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.                                                                                                                                                         |  |
|                                                                                   |                                                                          | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                 | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                                      | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                                      |  |
|                                                                                   |                                                                          | C21 Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                      | C21 Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                                                           | C21 Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                   |                                                                          | C22 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                 | C22 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                                      | C22 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                                      |  |
|                                                                                   |                                                                          | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                      | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                           | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                           |  |
|                                                                                   |                                                                          | C24 Adresswirkung leidet durch Hochbahnhof. Zusätzliche Verteilebene vermindert Qualität der Bahnhofzugänge.                                                                          | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.                                                                                                                                       | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.                                                                                                                                       |  |
|                                                                                   |                                                                          | C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.                                                                                                          | C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.                                                                                                                                               | C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.                                                                                                                                               |  |
|                                                                                   |                                                                          | C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.                                               | C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung. | C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung. |  |
|                                                                                   |                                                                          | C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                               | C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                    | C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                    |  |
|                                                                                   |                                                                          | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                           | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                |  |
|                                                                                   |                                                                          | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                          | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                               | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                               |  |
|                                                                                   |                                                                          | C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.                                                                                                              | C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                                              | C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                                              |  |
|                                                                                   |                                                                          | C42 Das Verhältnis versiegelter Flächen zu begrünten/unversiegelten Flächen kann erst auf Projektstufe beurteilt werden.                                                              | C42                                                                                                                                                                                                                        | C42                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | C43 Ökologische Qualitäten können erst auf Projektstufe beurteilt werden.                                                                                                             | C43                                                                                                                                                                                                                        | C43                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | C51 Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.                                                                                                                     | C51 Potenzial für mehr Retailflächen in PU.                                                                                                                                                                                | C51 Potenzial für mehr Retailflächen in PU.                                                                                                                                                                                |  |
|                                                                                   |                                                                          | C52                                                                                                                                                                                   | C52                                                                                                                                                                                                                        | C52                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | C53 Lindareal ist grundsätzlich nicht betroffen. Allfällige Rampenbauwerke im seitlichen Gleisfeld werden als nicht relevant für die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals betrachtet. | C53                                                                                                                                                                                                                        | C53                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | C61 Keine Eingriffe im AG                                                                                                                                                             | C61 Keine Eingriffe im AG                                                                                                                                                                                                  | C61 Keine Eingriffe im AG                                                                                                                                                                                                  |  |
|                                                                                   |                                                                          | C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhäus                                                                                                                              | C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhäus                                                                                                                                                                   | C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhäus                                                                                                                                                                   |  |
|                                                                                   |                                                                          | C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                                                              | C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                                                                                                   | C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                                                                                                   |  |
|                                                                                   |                                                                          | C64 Rampenbauwerke zum Hochbahnhof beidseitig (u.a. über Lindstrasse hinweg) sowie Unterquerung Schwalmenacker-Oberwinterthur beeinflussen Stadtbild stark negativ.                   | C64 Rampenbauwerke Seite Zürich und Seite Vierspur Richtung Grüze sowie Unterquerung Schwalmenacker-Oberwinterthur beeinflussen Stadtbild stark negativ.                                                                   | C64 Rampenbauwerk Seite Zürich                                                                                                                                                                                             |  |
|                                                                                   |                                                                          | D11 ca. 2250 Mio.                                                                                                                                                                     | D11 ca. 2650 Mio.                                                                                                                                                                                                          | D11 ca. 5050 Mio.                                                                                                                                                                                                          |  |
|                                                                                   |                                                                          | D21 Bahnhofsusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.                                                                                                              | D21 Bahnhofsusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.                                                                                                                                                   | D21 Bahnhofsusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.                                                                                                                                                   |  |
|                                                                                   |                                                                          | D22 Bauhofusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhäusplatz.                                                                                                                | D22 Bauhofusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhäusplatz.                                                                                                                                                     | D22 Bauhofusbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhäusplatz.                                                                                                                                                     |  |
|                                                                                   |                                                                          | D23 Bahnhofsusbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                                                      | D23 Bahnhofsusbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                                                                                           | D23 Bahnhofsusbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                                                                                           |  |
|                                                                                   |                                                                          | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                                  | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                                                                       | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                                                                       |  |
|                                                                                   |                                                                          | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                 | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                      | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                      |  |
|                                                                                   |                                                                          | D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                                                                | D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                                                                                                     | D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                                                                                                     |  |
|                                                                                   |                                                                          | D41 Keine Etappierungsmöglichkeit                                                                                                                                                     | D41 Keine Etappierungsmöglichkeit                                                                                                                                                                                          | D41 Keine Etappierungsmöglichkeit                                                                                                                                                                                          |  |
|                                                                                   |                                                                          | D42 Massive Betriebsbeschränkungen während Bauphasen                                                                                                                                  | D42 Massive Betriebsbeschränkungen während Bauphasen                                                                                                                                                                       | D42 Massive Betriebsbeschränkungen während Bauphasen                                                                                                                                                                       |  |
|                                                                                   |                                                                          | D43 Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                       | D43 Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                                                            | D43 Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                                                            |  |
|                                                                                   |                                                                          | D44                                                                                                                                                                                   | D44                                                                                                                                                                                                                        | D44                                                                                                                                                                                                                        |  |
|                                                                                   |                                                                          | D45                                                                                                                                                                                   | D45                                                                                                                                                                                                                        | D45                                                                                                                                                                                                                        |  |

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

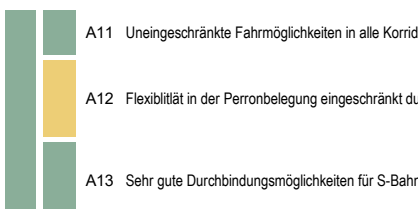
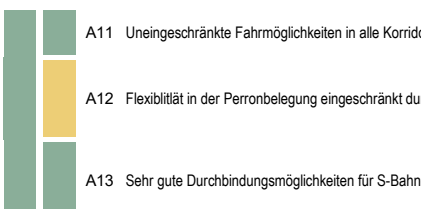
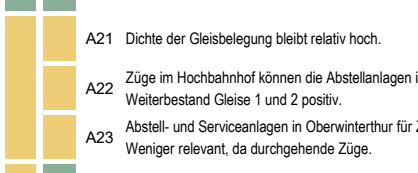
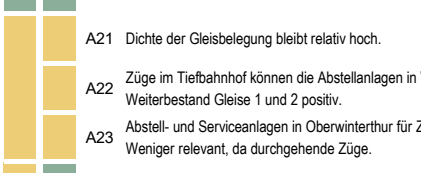
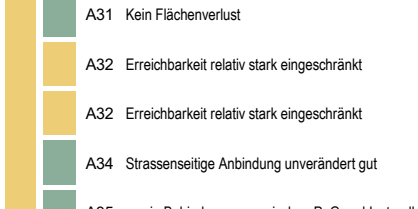
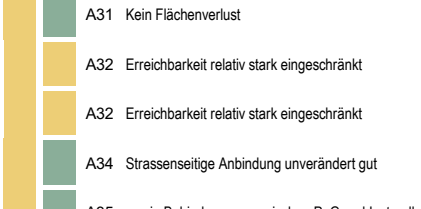
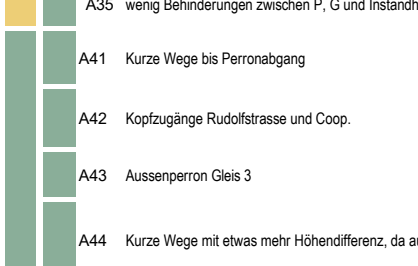
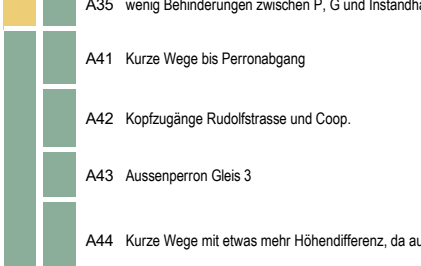
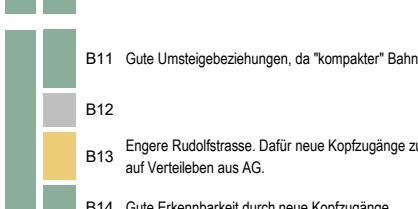
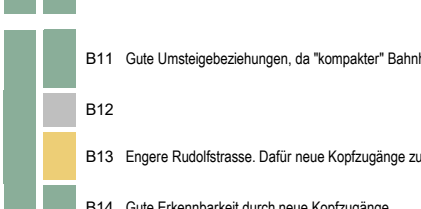
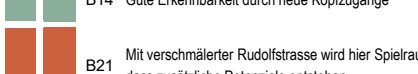
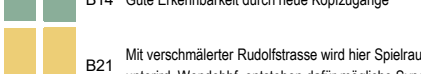
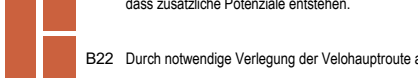
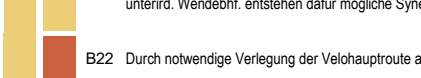
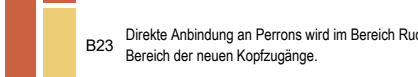
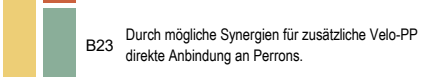
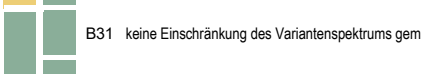
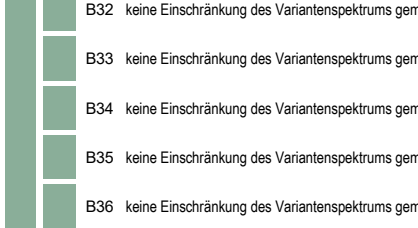
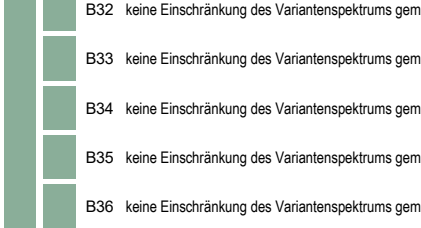
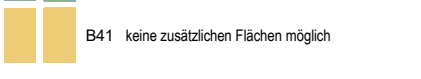
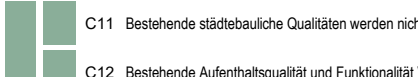
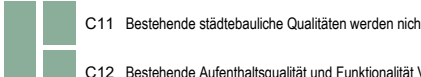
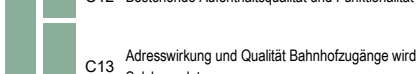
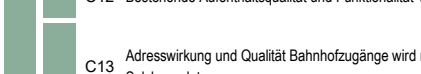
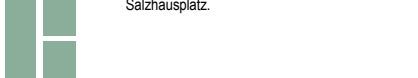
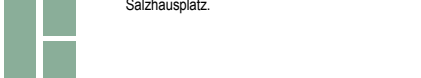
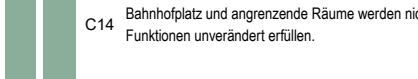
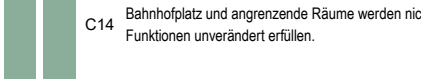
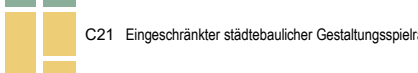
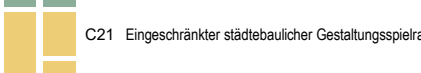
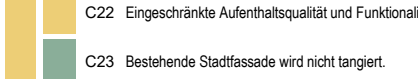
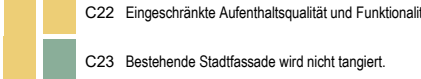
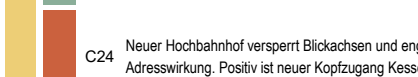
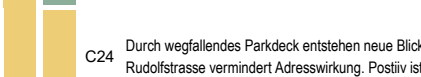
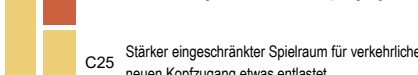
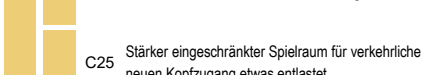
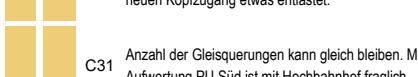
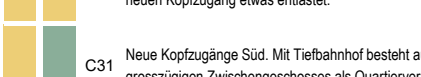
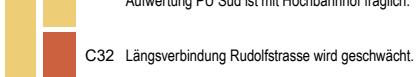
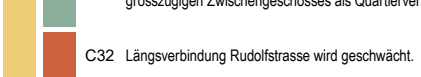
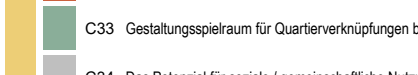
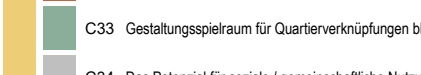
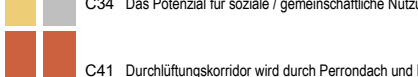
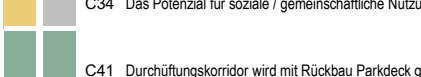
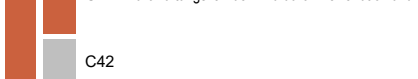
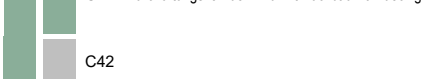
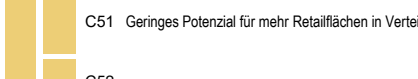
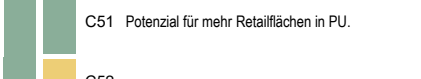
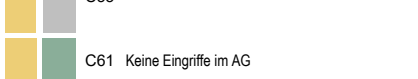
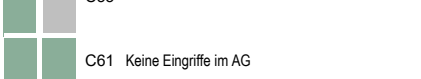
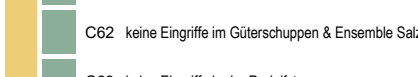
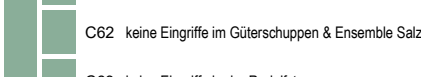
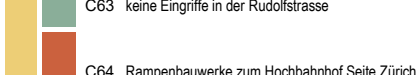
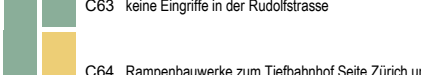
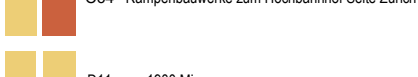
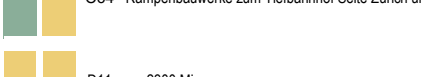
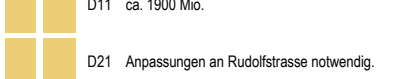
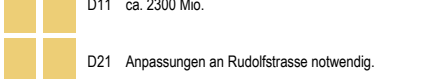
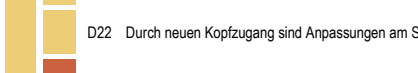
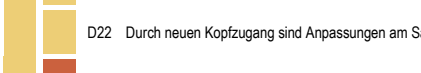
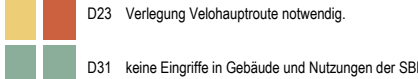
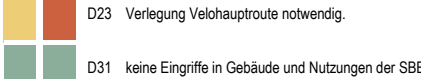
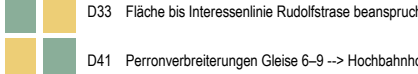
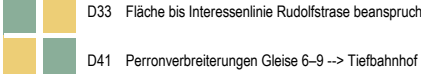
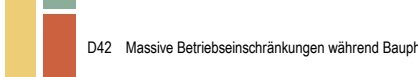
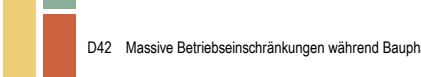
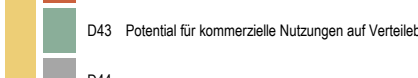
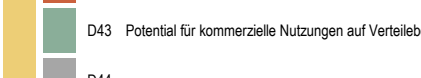
| 7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, Seite AG wie heute |                                                                          |                                                 |                                                                                                                                                                                   |                                                 |                                                                                                                                                                                   |                                                 |                                                                                                                                                                                   |                                                 |                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 211 Wendebahnhof Vogelsang langfristig                                                               |                                                                          | 212 Wendebahnhof Hoch                           |                                                                                                                                                                                   | 213 Wendebahnhof Tief                           |                                                                                                                                                                                   |                                                 |                                                                                                                                                                                   |                                                 |                                                                                                                                                                                   |
| A Bahn                                                                                               | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                               |
|                                                                                                      | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof                                   |
|                                                                                                      | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                 |
|                                                                                                      | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A22 Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellanlagen in Winterthur. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                                              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                    |
| B Städtische Mobilität                                                                               | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.                                                  |
|                                                                                                      | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof                                                                                                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                           |
|                                                                                                      | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof                                                                                                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A31 Kein Flächenverlust durch Wendebahnhof                                                                                                                                        | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                  |
|                                                                                                      | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 relativ gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                   |
| C Quartiere und Stadträume                                                                           | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A32 gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich EinfahrtWendebahnhof.                                                                        | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                     |
|                                                                                                      | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich EinfahrtWendebahnhof.                                                                        | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                         |
|                                                                                                      | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                   |
|                                                                                                      | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                           |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken                                                           | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                          |
|                                                                                                      | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                  |
|                                                                                                      | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.                              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                              |
|                                                                                                      | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.                              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B12 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B12 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG allenfalls neuer Zugang auf Verteilebene aus AG.                                                             |
|                                                                                                      | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B12 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B12 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG allenfalls neuer Zugang auf Verteilebene aus AG.                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B13 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B13 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                     |
|                                                                                                      | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B13 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B13 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B21 Zusätzlicher Spielraum für Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang. Stark eingeschränkter Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt, ohne dass zusätzliche Potenziale entstehen.                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B21 Zusätzlicher Spielraum für Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang. Stark eingeschränkter Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt, ohne dass zusätzliche Potenziale entstehen.                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                      |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.                                                         |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B35 gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bhf                                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B35 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B35 gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bhf                                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B35 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                            |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                    |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                             |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhauseplatz.                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhauseplatz.                                                                   |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhauseplatz.                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhauseplatz.                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                             |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                       |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                           |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                  |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz. | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz. |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz. | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz. | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                  |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.                                                                                                                     |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C32 Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C32 Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C32 Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C32 Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C33 Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.                                                                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                       |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C33 Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.                                                                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                      |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C42 ca. 450 Mio.                                                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C42 ca. 1800 Mio.                                                                                                                                                                 |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C42 ca. 450 Mio.                                                                                                                                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C42 ca. 1800 Mio.                                                                                                                                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C43 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C43 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                       |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C43 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C43 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C44 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhauseplatz notwendig.                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C44 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhauseplatz notwendig.                                                                                                          |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C44 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhauseplatz notwendig.                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C44 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhauseplatz notwendig.                                                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C45 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C45 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                           |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C45 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | C45 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D31 Abbruch Güterschuppen, jedoch keine Eingriffe bei AG, Stadttor und Stellwerk 1 und 2.                                                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                              |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D31 Abbruch Güterschuppen, jedoch keine Eingriffe bei AG, Stadttor und Stellwerk 1 und 2.                                                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                             |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                           |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof Hoch                                                                                                                         |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof Hoch                                                                                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D42 Bauen Abseits des Bahnbetriebsgeländes möglich, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freierlad beim Bau Wendebahnhof                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen                                                                                                                             |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D42 Bauen Abseits des Bahnbetriebsgeländes möglich, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freierlad beim Bau Wendebahnhof                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen                                                                                                                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                         |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof                                                                                                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D44                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D44                                                                                                                                                                               |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D44                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D44                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D45                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D45                                                                                                                                                                               |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D45                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | D45                                                                                                                                                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   |
|                                                                                                      |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |                                                                                                                                                                                   |



Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| A<br>Bahn                                                                           | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                                       |    | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                  | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |    | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                                                                                                                                                                           |                                  | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |    | A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)                                                                                                                                                                                                                                   |                                  | A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |    | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.<br>A22 Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.<br>A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge. |                                  | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.<br>A22 Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.<br>A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge. |                                                                                       |
|                                                                                     | A2 Effiziente Produktion<br>Personenverkehr                                         |   | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                 | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                | A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                | A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                       |
|                                                                                     | A3 Zweckmässige Produktion<br>Güterverkehr und Instandhaltung<br>Infrastruktur      |  | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                | A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                | A43 Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                                                                                                                                                              |                                | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                       |
|                                                                                     | B<br>Städtische Mobilität                                                           | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                               |                                                                                                                                                                                                                                           | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                  |
|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | B12                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                           | B12                                                                                   |
|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | B13 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG allenfalls neuer Zugang auf Verteilen aus AG. |                                                                                                                                                                                                                                           | B13 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute.       |
|  |                                                                                     |                                                                                     | B14 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                | B14 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                       |
| B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                                    |                                                                                     |  | B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt, ohne dass zusätzliche Potenziale entstehen.                                                                                                                                                                                      |                                | B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt. Mit unterird. Wendebfht. entstehen dafür mögliche Synergien für zusätzliche unterird. Velo-PP.                                                                                                                                   |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                                                                                                                                                                  |                                | B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.                                                                                                                                                                                                     |                                | B23 Durch mögliche Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons.                                                                                                                                                                                                  |                                                                                       |
| B3 Effizienter Busbetrieb                                                           |                                                                                     |  | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                       |
| C<br>Quartiere und Stadträume                                                       |                                                                                     | C1 Hochwertiger Stadtraum<br>Seite Bahnhofplatz                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                     |                                                                                                                                                                                                                                           | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                        |
|                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                              |                                                                                                                                                                                                                                           | C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert. |
|                                                                                     |  |                                                                                     | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.                                                                                                                                                                                                                |                                | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.                                                                                                                                                                                                                |                                                                                       |
|                                                                                     |  |                                                                                     | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                                                                                                                                         |                                | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                                                                                                                                         |                                                                                       |
|                                                                                     | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite<br>Rudolfstrasse                                    |  | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                                                                                                   |                                | C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                                                                                                                                                                       |                                | C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                | C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C24 Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.                                                                                                                                                                                  |                                | C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.                                                                                                                                             |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                                                                                                                                                              |                                | C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                                                                                                                                                              |                                                                                       |
|                                                                                     | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und<br>Quartierstrukturen                         |  | C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.                                                                                                                                                                                       |                                | C31 Neue Kopfzugänge Süd. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.                                                                                                                                                                         |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C32 Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                | C32 Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                                                                                                                   |                                | C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                                                                                                                                  |                                | C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                       |
|                                                                                     | C4 Hohe Klimaverträglichkeit<br>und geringe ökologische Auswirkungen                |  | C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.                                                                                                                                                                                                                                                      |                                | C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C42                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | C42                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | C43                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | C43                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
| C5 Potenzial für Stadt- und<br>Arealentwicklung                                     |  | C51 Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.          |                                                                                                                                                                                                                                           | C51 Potenzial für mehr Retailflächen in PU.                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |  | C52                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                           | C52                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |  | C53                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                           | C53                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
| C6 Berücksichtigung Denkmalschutz<br>und Stadtbild (ISOS)                           |  | C61 Keine Eingriffe im AG                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           | C61 Keine Eingriffe im AG                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |  | C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus                            |                                                                                                                                                                                                                                           | C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |  | C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                            |                                                                                                                                                                                                                                           | C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
|                                                                                     |  | C64 Rampenbauwerke zum Hochbahnhof Seite Zürich und Seite Banane                    |                                                                                                                                                                                                                                           | C64 Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 215)                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |
| D<br>Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken                                       | D1 Geringe Investitions- und<br>Investitionsfolgekosten Bahn                        |  | D11 ca. 1900 Mio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                | D11 ca. 2300 Mio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D21 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                | D21 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D22 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                       |                                | D22 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |
|                                                                                     | D2 Geringe Investitions- und<br>Investitionsfolgekosten Stadt                       |  | D23 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                | D23 Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                | D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                | D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                       |
|                                                                                     | D3 Geringe bauliche Eingriffe und<br>Flächenbeanspruchungen                         |  | D33 Fläche bis Interessenslinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                                                                                                                                                                      |                                | D33 Fläche bis Interessenslinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 –> Hochbahnhof                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 –> Tiefbahnhof                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
|                                                                                     | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und<br>geringe Baueinschränkung                   |  | D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                | D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                | D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D44                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | D44                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  | D45                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                | D45                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                       |
|                                                                                     |                                                                                     |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                       |

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

| 7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse heutige Breite, mit Perron im AG |                                        |                                                                                                                                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| A Bahn                                                                             | 451 Wendebahnhof Vogelsang langfristig |                                                                                                                                                                                                                                              | 452 Wendebahnhof Hoch |                                                                                                                                             |
|                                                                                    |                                        |                                                                                                                                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | 453 Wendebahnhof Tief                  |                                                                                                                                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                             |
|                                                                                    |                                        |                                                                                                                                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                             |
|                                                                                    |                                        |                                                                                                                                                                                                                                              |                       |                                                                                                                                             |
| A1 Optimiertes Verkehrsregime                                                      | A11                                    | Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                                                                         | A11                   | Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                        |
|                                                                                    | A12                                    | Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs, Rückbau Gleis 2.                                                                                                                                             | A12                   | Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs, Rückbau Gleis 2.                                            |
|                                                                                    | A13                                    | Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof                                                                                                  | A13                   | Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof |
|                                                                                    | A21                                    | Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                                                                                | A21                   | Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                               |
| A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                           | A22                                    | Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleis 2 negativ.                                                                                                                                                           | A22                   | Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleis 2 negativ.                               |
|                                                                                    | A23                                    | Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.                                                                                                                              | A23                   | Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.                |
|                                                                                    | A31                                    | geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof                                                                                                                                                                                                   | A31                   | Kein Flächenverlust                                                                                                                         |
| A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur           | A32                                    | Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                 | A32                   | Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                |
|                                                                                    | A32                                    | gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                                                          | A32                   | relativ gute Erreichbarkeit                                                                                                                 |
|                                                                                    | A34                                    | potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.                                                                                                                                      | A34                   | Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                   |
|                                                                                    | A35                                    | Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.                                                                                                                                                    | A35                   | wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                       |
|                                                                                    | A41                                    | Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.                                                                                                                                | A41                   | Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                 |
| A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                            | A42                                    | Keine Kopfbzüge Rudolfstrasse/Coop und Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt.                                                                                                                                          | A42                   | Keine Kopfbzüge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                               |
|                                                                                    | A43                                    | Aussenperron Gleis 3                                                                                                                                                                                                                         | A43                   | Aussenperron Gleis 3                                                                                                                        |
|                                                                                    | A44                                    | Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).                                                                                   | A44                   | Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                |
|                                                                                    | A44                                    | Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                                                                                                 | A44                   | Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                |
| B Städtische Mobilität                                                             | B11                                    | Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.                                                                                             | B11                   | Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                            |
|                                                                                    | B12                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | B12                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | B13                                    | Heutige Breite der Rudolfstrasse. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.                                                                                                                                                      | B13                   | Heutige Breite der Rudolfstrasse                                                                                                            |
|                                                                                    | B14                                    | Keine Kopfbzüge, welche die Erkenbarkeit erhöhen. Einschränkungen beim Wendebahnhof.                                                                                                                                                         | B14                   | Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                 |
|                                                                                    | B21                                    | Zusätzlicher Spielraum für oberird. Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang.                                                                                                                                                                     | B21                   | Spielraum für Velo-PP bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.                                                     |
|                                                                                    | B22                                    | Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.                                                                                                                                                     | B22                   | Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                     |
|                                                                                    | B23                                    | Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglichkeiten für perronnahe Velo-PP, ansonsten bleibt Potenzial ähnlich schwierig wie heute.                                                                                                            | B23                   | Spielraum für Anbindung Velo-PP an Perrons bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.                                |
|                                                                                    | B31                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                         | B31                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B32                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                         | B32                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B33                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                         | B33                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B34                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                         | B34                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B35                                    | gewisse Einschränkung aufgrund dispererer FG-Führung zw. den beiden Bthf                                                                                                                                                                     | B35                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B36                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                         | B36                   | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                        |
|                                                                                    | B41                                    | zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                                                                                | B41                   | keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                          |
|                                                                                    | B41                                    | zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                                                                                | B41                   | keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                          |
| C Quartiere und Stadträume                                                         | C11                                    | Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                                                                   | C11                   | Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                  |
|                                                                                    | C12                                    | Beim Salzhauptplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                                                                                                                          | C12                   | Beim Salzhauptplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                         |
|                                                                                    | C13                                    | Adresse Bahnhofplatz wird nicht tangiert. Beim Wendebahnhof kann eine neue Stadtadresse entstehen. Ohne Kopfbzug ist der Perronzugang aber unzureichend.                                                                                     | C13                   | Adresse und Zugänge Bahnhofplatz werden nicht tangiert.                                                                                     |
|                                                                                    | C14                                    | Während der Bahnhofplatz nicht tangiert wird, wird der Salzhauptplatz zu einer wichtigen Verbindungsschse zum neuen Wendebahnhof, die jedoch wegen dem knapperen Raum und der fehlenden Kopfverbindung nur eingeschränkt funktionieren kann. | C14                   | Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                           |
|                                                                                    | C21                                    | Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                                    | C21                   | Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.                                                                   |
|                                                                                    | C22                                    | Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                                                            | C22                   | Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                           |
|                                                                                    | C23                                    | Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                 | C23                   | Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                |
|                                                                                    | C24                                    | Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.                                                                                                                                                             | C24                   | Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung                                                                           |
|                                                                                    | C25                                    | Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.                                                                                                                                                                 | C25                   | Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.                                                                |
|                                                                                    | C31                                    | Neue Fussgängerbrücke Vogelsang aber kein Spielraum für neuen Kopfbzug am Salzhauptplatz.                                                                                                                                                    | C31                   | Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfbzüge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.           |
|                                                                                    | C32                                    | Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                                          | C32                   | Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                         |
|                                                                                    | C33                                    | Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Helligberg und Sulzerareal.                                                                                                                                           | C33                   | Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                     |
|                                                                                    | C34                                    | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                                                     | C34                   | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                    |
|                                                                                    | C41                                    | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.                                                                                                            | C41                   | Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.                                                                        |
|                                                                                    | C42                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | C42                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | C43                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | C43                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | C51                                    | Potenzielle Nutzflächen Vogelsang Nord                                                                                                                                                                                                       | C51                   | Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.                                                                      |
|                                                                                    | C52                                    | Entwicklungspotenzial Vogelsang Nord                                                                                                                                                                                                         | C52                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | C53                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | C53                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | C61                                    | Perron im AG                                                                                                                                                                                                                                 | C61                   | Perron im AG                                                                                                                                |
|                                                                                    | C62                                    | Abbruch Güterschuppen und starker Eingriff in Ensemble                                                                                                                                                                                       | C62                   | keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhau                                                                                         |
|                                                                                    | C63                                    | keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                                                                                                                         | C63                   | keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                        |
|                                                                                    | C64                                    | Rampenbauwerk (Unterquerung) Seite Zürich                                                                                                                                                                                                    | C64                   | Rampenbauwerk zum Hochbahnhof Seite Zürich                                                                                                  |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken                                         | D11                                    | ca. 850 Mio.                                                                                                                                                                                                                                 | D11                   | ca. 2200 Mio.                                                                                                                               |
|                                                                                    | D21                                    | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                         | D21                   | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.                                                                        |
|                                                                                    | D22                                    | Anpassungen am Salzhauptplatz notwendig.                                                                                                                                                                                                     | D22                   | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhauptplatz.                                                                       |
|                                                                                    | D23                                    | Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                                                                                                                 | D23                   | Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                |
|                                                                                    | D31                                    | Abbruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor                                                                                                                                                                                       | D31                   | Eingriffe in AG und Stadttor                                                                                                                |
|                                                                                    | D32                                    | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                                            | D32                   | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                           |
|                                                                                    | D33                                    | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                                                                                                                           | D33                   | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                          |
|                                                                                    | D41                                    | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)                                                                                                                                         | D41                   | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof Hoch                                                                                       |
|                                                                                    | D42                                    | Einschränkungen während Neuordnung aller Gleise, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad bei Bau Wendebahnhof                                                                                                                           | D42                   | Massive Betriebs Einschränkungen während Bauphasen                                                                                          |
|                                                                                    | D43                                    | Potenzial für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof, dafür Einschränkungen im AG                                                                                                                                                       | D43                   | Potenzial für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                       |
|                                                                                    | D44                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | D44                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | D45                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | D45                   |                                                                                                                                             |
| D Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung                      | D41                                    | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)                                                                                                                                         | D41                   | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Wendebahnhof Tief                                                                                       |
|                                                                                    | D42                                    | Einschränkungen während Neuordnung aller Gleise, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad bei Bau Wendebahnhof                                                                                                                           | D42                   | Massive Betriebs Einschränkungen während Bauphasen                                                                                          |
|                                                                                    | D43                                    | Potenzial für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof, dafür Einschränkungen im AG                                                                                                                                                       | D43                   | Potenzial für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene                                                                                       |
|                                                                                    | D44                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | D44                   |                                                                                                                                             |
|                                                                                    | D45                                    |                                                                                                                                                                                                                                              | D45                   |                                                                                                                                             |



# metron

# metron



Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

|                            |                                                                                | 7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis im AG |                                                                                                 |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            |                                                                                | 124 Hochbahnhof<br>Schaffhauserlinie                                                                      | 125/126 Tiefbahnhof<br>Schaffhauserlinie                                                        |
| A Bahn                     | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | A2 Effiziente Produktion<br>Personenverkehr                                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | A3 Zweckmässige Produktion<br>Güterverkehr und Instandhaltung<br>Infrastruktur | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                       | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>             |
|                            | A4 Benutzerfreundliche<br>Publikumsanlagen                                     | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
| B Städtische Mobilität     | B1 Attraktivität für Fussgänger und<br>Umsteigende                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | B3 Effizienter Busbetrieb                                                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> |
|                            | B4 Berücksichtigung übrige<br>Verkehrsformen                                   | <div></div> <div></div>                                                                                   | <div></div> <div></div>                                                                         |
| C Quartiere und Stadträume | C1 Hochwertiger Stadtraum<br>Seite Bahnhofplatz                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite<br>Rudolfstrasse                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                         |
|                            | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und<br>Quartierstrukturen                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                         |
|                            | C4 Hohe Klimaverträglichkeit<br>und geringe ökologische Auswirkungen           | <div></div> <div></div> <div></div>                                                                       | <div></div> <div></div> <div></div>                                                             |
|                            | C5 Potenzial für Stadt- und<br>Arealentwicklung                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz<br>und Stadtbild (ISOS)                      | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | D1 Geringe Investitions- und<br>Investitionsfolgekosten Bahn                   | <div></div>                                                                                               | <div></div>                                                                                     |
|                            | D2 Geringe Investitions- und<br>Investitionsfolgekosten Stadt                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            | D3 Geringe bauliche Eingriffe und<br>Flächenbeanspruchungen                    | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                     |
|                            | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und<br>geringe Baueinschränkung              | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                     |
|                            |                                                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |
|                            |                                                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 |



Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahn­hofs­va­ri­an­ten gleich umsetzbar (Variante neutral)

|                                            |                                                                          | 7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis und Perron im AG |             |             |                                                                                                                                                                                                                                                 |                       |             |             |                                                                                                                                                                           |                       |             |             |                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                            |                                                                          | 131 Wendebahnhof Vogelsang langfristig                                                                               |             |             |                                                                                                                                                                                                                                                 | 132 Wendebahnhof Hoch |             |             |                                                                                                                                                                           | 133 Wendebahnhof Tief |             |             |                                                                                                                                                                           |
| A Bahn                                     | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                                                                        | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                  |
|                                            | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tössal in Grütze wenden.                                                                       | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tössal in Grütze wenden. | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tössal in Grütze wenden. |
|                                            | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.                          | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.                          |
|                                            | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                                                                               | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                         | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                         |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A22 Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.                                                                                                                                                   | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.                                                  |
| B Städtische Mobilität                     | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis G8 erreichbar.                                                                                                                             | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.                                          | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Tief nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.                                          |
|                                            | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof                                                                                                                                                                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                   | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A31 Kein Flächenverlust                                                                                                                                                   |
|                                            | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                          | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A32 Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                          |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A33 gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                                                         | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A33 relativ gute Erreichbarkeit                                                                                                                                           | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A33 relativ gute Erreichbarkeit                                                                                                                                           |
|                                            | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.                                                                                                                                     | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                             | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                             |
| C Quartiere und Stadträume                 | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.                                                                                                                                                   | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                 | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                 |
|                                            | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.                                                                                                                               | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                           | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A41 Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                           |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop und Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt.                                                                                                                                       | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                       | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                       |
|                                            | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                            | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A43 Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                            |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).                                                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                          | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen                                                                                                          |
|                                            | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.                                                                                            | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                      |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B12 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.                                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B12 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse                                                                                                                 | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B12 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse                                                                                                                 |
|                                            | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                             | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B13 Keine Kopfzugänge, welche die Erkennbarkeit erhöhen. Einschränkungen beim Wendebahnhof.                                                                                                                                                     | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B13 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                           | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B13 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                           |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B14 Zusätzlicher Spielraum für oberird. Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang und auf breiterer Rudolfstrasse, aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.                                                                                       | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B21 Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz                                                                        | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse, aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.       |
|                                            | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)                   | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.                                                                                                                                                    | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                                               | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute                                                                               |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B23 Neues Potenzial für perironnahe Velo-PP beim Wendebahnhof und etwas mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.                                                                                                                                 | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B23 Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Zusätzlich mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.    |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B35 gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bthf                                                                                                                                                                   | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                      | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                                                                               | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                    | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | B41 keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                                                                  | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                            | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                            |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | C12 Beim Salzhäusplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                                                                                                                          | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C12 Beim Salzhäusplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                                                    | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C12 Beim Salzhäusplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Beim Wendebahnhof kann eine neue Stadtadresse entstehen. Ohne Kopfzugang ist der Perronzugang aber unzureichend.                                                       | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhäusplatz.                                                 | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhäusplatz.                                                 |
|                                            |                                                                          | <div></div>                                                                                                          | <div></div> | <div></div> | C14 Während der Bahnhofplatz nicht tangiert wird, wird der Salzhäusplatz zu einer wichtigen Verbindungsachse zum neuen Wendebahnhof, die jedoch wegen dem knapperen Raum und der fehlenden Kopfverbindung nur eingeschränkt funktionieren kann. | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                     | <div></div>           | <div></div> | <div></div> | C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                     |

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)



|   |      |                                                                          |
|---|------|--------------------------------------------------------------------------|
| A | Bahn | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            |
|   |      | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 |
|   |      | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur |
|   |      | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  |

- A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Koridore
- A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
- A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
- A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
- A22 Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
- A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
- A31 Kein Flächenverlust
- A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
- A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
- A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut
- A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
- A41 Kurze Wege bis Perronabgang
- A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
- A43 Aussenperron Gleis 3 und 8
- A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen

- A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Koridore
- A12 Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
- A13 Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
- A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
- A22 Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
- A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
- A31 Kein Flächenverlust
- A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
- A32 Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
- A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut
- A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
- A41 Kurze Wege bis Perronabgang
- A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
- A43 Aussenperron Gleis 3 und 8
- A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen

|   |                      |                                                 |
|---|----------------------|-------------------------------------------------|
| B | Städtische Mobilität | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende |
|   |                      | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                |
|   |                      | B3 Effizienter Busbetrieb                       |
|   |                      | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen       |

- B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
- B12
- B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
- B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
- B21 Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz
- B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
- B23 Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.
- B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B41 keine zusätzlichen Flächen möglich

- B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
- B12
- B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
- B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
- B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse, aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
- B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
- B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Zusätzlich mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.
- B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
- B41 keine zusätzlichen Flächen möglich

|   |                          |                                                                   |
|---|--------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| C | Quartiere und Stadträume | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                      |
|   |                          | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                     |
|   |                          | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen          |
|   |                          | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen |
|   |                          | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                      |
|   |                          | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)            |

- C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
- C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
- C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofszugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
- C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
- C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
- C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
- C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
- C24 Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung. Durch breitere Rudolfstrasse wird dieser negative Effekt gemildert.
- C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
- C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.
- C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
- C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
- C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
- C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.
- C42
- C43
- C51 Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.
- C52
- C53
- C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG
- C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
- C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
- C64 Rampenbauwerke Seite Zürich und Seite Banane

- C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
- C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
- C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofszugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
- C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
- C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
- C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
- C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
- C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Positiv ist auch Perron an Rudolfstrasse
- C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
- C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd resp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
- C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
- C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
- C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
- C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
- C42
- C43
- C51 Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
- C52
- C53
- C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG
- C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
- C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
- C64 Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 135)

|   |                                          |                                                                |
|---|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| D | Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn      |
|   |                                          | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt     |
|   |                                          | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen       |
|   |                                          | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung |

- D11 ca. 2050 Mio.
- D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
- D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
- D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
- D31 Eingriffe in AG und Stadttor
- D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
- D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
- D41 Perronvertreiterungen Gleise 6-9 --> Hochbahnhof
- D42 Massive Betriebsbeschränkungen während Bauphasen
- D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
- D44
- D45

- D11 ca. 2450 Mio.
- D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
- D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
- D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
- D31 Eingriffe in AG und Stadttor
- D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
- D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
- D41 Perronvertreiterungen Gleise 6-9 --> Tiefbahnhof
- D42 Massive Betriebsbeschränkungen während Bauphasen
- D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
- D44
- D45



Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

| 8 Durchgangsgleise auf Stadtebene                            |                                                                          |                                                                                                 |                                                                                                 |                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 140 Rudolfstrasse heutige Breite, 2 neue Gleise auf Seite AG |                                                                          | 220 Ausweitung bis Interessenslinie Rudolfstrasse, 1 neues Gleis auf Seite AG mit Gleis im AG   |                                                                                                 | 230 Ausweitung bis Interessenslinie Rudolfstrasse, 1 neues Gleis auf Seite AG mit Gleis und Perron im AG |
| A Bahn                                                       | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
| B Städtische Mobilität                                       | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>          |
|                                                              | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | <div></div> <div></div>                                                                         | <div></div> <div></div>                                                                         | <div></div> <div></div>                                                                                  |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
| C Quartiere und Stadträume                                   | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>             | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                      |
|                                                              | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                             | <div></div> <div></div> <div></div>                                                             | <div></div> <div></div> <div></div>                                                             | <div></div> <div></div> <div></div>                                                                      |
|                                                              | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)                   | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken                   | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | <div></div> <div></div>                                                                         | <div></div> <div></div>                                                                         | <div></div> <div></div>                                                                                  |
|                                                              | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |
|                                                              |                                                                          | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                 | <div></div> <div></div> <div></div> <div></div>                                                          |

Bewertungstabelle

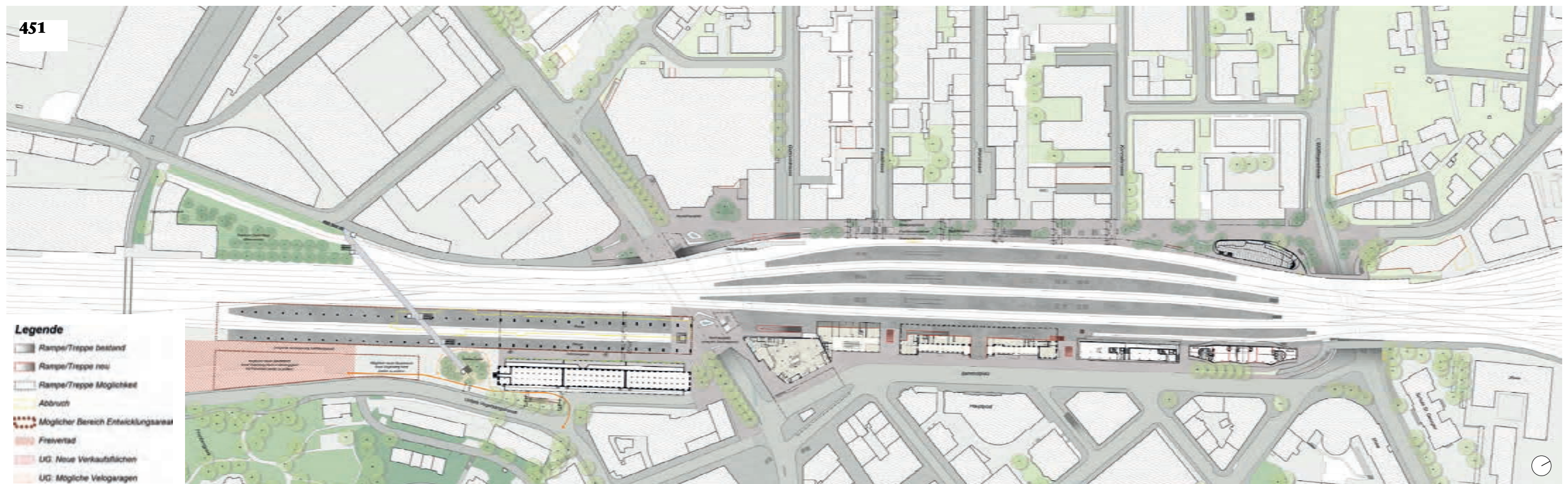
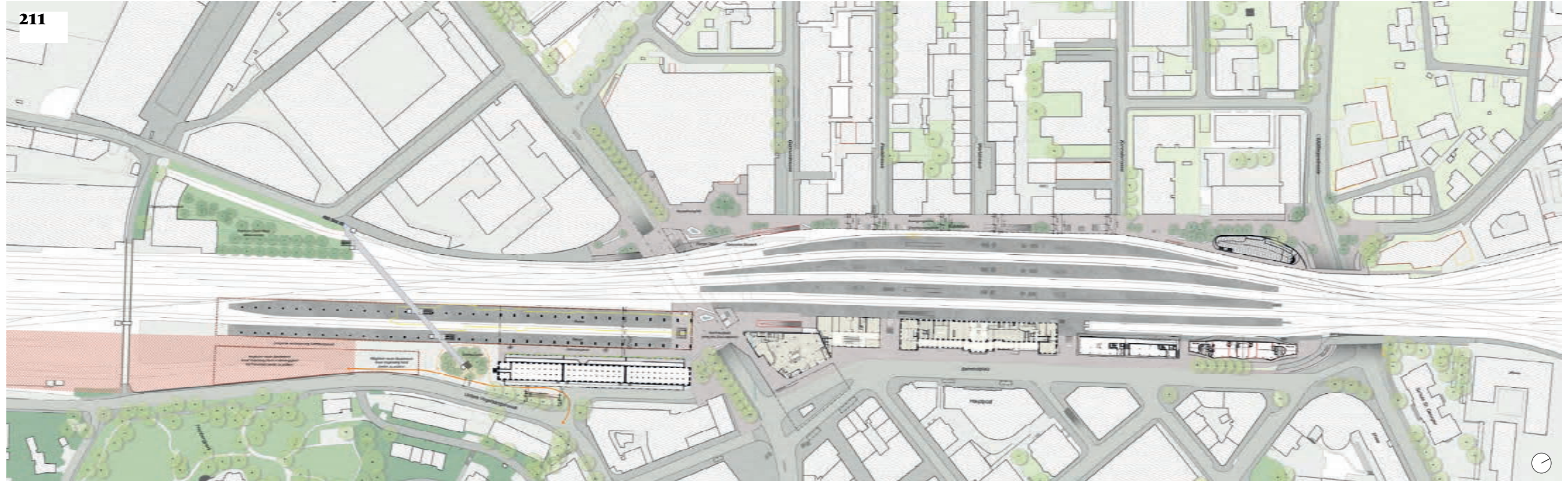
Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

- 1 = schlecht
- 2 = mittel
- 3 = gut
- 4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

|                                            |                                                                          | 8 Durchgangsgleise auf Stadtebene                                |                                                                                                                                                                                                    | 550 1 neues Gleis Seite Rudolfstrasse mit Perron im AG |                                                                                                                                                                                                    | 660 Ausweitung bis Interessenslinie Rudolfstrasse mit Gleis und Perron im AG |                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                            |                                                                          | 310 Beanspruchung ganze Breite Rudolfstrasse, Seite AG wie heute |                                                                                                                                                                                                    |                                                        |                                                                                                                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          |                                                                  |                                                                                                                                                                                                    |                                                        |                                                                                                                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                                                                                                                    |
| A Bahn                                     | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | A11                                                              | Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                               | A11                                                    | Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                               | A11                                                                          | Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | A12                                                              | Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene.                                                                                                                                          | A12                                                    | Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Rückbau Gleis 2.                                                                                                                         | A12                                                                          | Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.                                                              |
|                                            |                                                                          | A13                                                              | Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn. | A13                                                    | Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn. | A13                                                                          | Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn. |
|                                            | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | A21                                                              | Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                                      | A21                                                    | Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                                      | A21                                                                          | Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.                                                                                                                                                      |
|                                            |                                                                          | A22                                                              | Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.                                                                                                    | A22                                                    | Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleis 2 negativ.                                                                                                                 | A22                                                                          | Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.                                                                                                          |
|                                            |                                                                          | A23                                                              | Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.                                                                                                            | A23                                                    | Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.                                                                                                            | A23                                                                          | Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.                                                                                                            |
|                                            | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | A31                                                              | Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                | A31                                                    | Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                | A31                                                                          | Kein Flächenverlust                                                                                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | A32                                                              | Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                       | A32                                                    | Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                       | A32                                                                          | Erreichbarkeit eingeschränkt                                                                                                                                                                       |
|                                            |                                                                          | A33                                                              | gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                | A33                                                    | gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                | A33                                                                          | gute Erreichbarkeit                                                                                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | A34                                                              | Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                          | A34                                                    | Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                          | A34                                                                          | Strassenseitige Anbindung unverändert gut                                                                                                                                                          |
|                                            |                                                                          | A35                                                              | wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                              | A35                                                    | wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                              | A35                                                                          | wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.                                                                                                                                              |
|                                            | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | A41                                                              | Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                        | A41                                                    | Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                        | A41                                                                          | Kurze Wege bis Perronabgang                                                                                                                                                                        |
|                                            |                                                                          | A42                                                              | Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.                                                                                                                    | A42                                                    | Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse                                                                                                                                                                   | A42                                                                          | Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse                                                                                                                                                                   |
|                                            |                                                                          | A43                                                              | Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                         | A43                                                    | Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                         | A43                                                                          | Aussenperron Gleis 3 und 8                                                                                                                                                                         |
|                                            |                                                                          | A44                                                              | Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.                                                                                                                                                      | A44                                                    | Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.                                                                                                                                                      | A44                                                                          | Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.                                                                                                                                                      |
| B Städtische Mobilität                     | B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende                          | B11                                                              | Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                                   | B11                                                    | Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                                   | B11                                                                          | Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof                                                                                                                                                   |
|                                            |                                                                          | B12                                                              |                                                                                                                                                                                                    | B12                                                    |                                                                                                                                                                                                    | B12                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | B13                                                              | Durch notwendigen Häuserabruch entsteht eine grosszügige neue Situation.                                                                                                                           | B13                                                    | Fussgängerbereich auf Rudolfstrasse wird extrem schmal. Neuer Kopfzugang zur PU Süd.                                                                                                               | B13                                                                          | Ausdehnung Bahn bis Interessenslinie vermindert Grosszügigkeit der Zugänge Seite Rudolfstrasse. Dafür neuer Kopfzugang zur PU Süd.                                                                 |
|                                            |                                                                          | B14                                                              | Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute                                                                                                                                                        | B14                                                    | Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse                                                                                                                                                  | B14                                                                          | Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse                                                                                                                                                  |
|                                            | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | B21                                                              | Durch notwendigen Abriss Häuserzeile auf Seite Rudolfstr. entsteht dort neuer Spielraum für oberird. Velo-PP.                                                                                      | B21                                                    | Auf Seite Rudolfstr. besteht kein Spielraum mehr für Velo-PP und auf Seite Bahnhofplatz wird er eingeschränkt.                                                                                     | B21                                                                          | Eingeschränkter Spielraum für Velo-PP auf beiden Seiten.                                                                                                                                           |
|                                            |                                                                          | B22                                                              | Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.                                                                                                           | B22                                                    | Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                                           | B22                                                                          | Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                                           |
|                                            |                                                                          | B23                                                              | Durch notwendigen Abriss Häuserzeile auf Seite Rudolfstr. entsteht dort neuer Spielraum für peronnale Velo-PP. Ansonsten unverändert herausfordernd.                                               | B23                                                    | Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten eingeschränkt.                                                                                                                               | B23                                                                          | Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten eingeschränkt.                                                                                                                               |
|                                            | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | B31                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B31                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B31                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | B32                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B32                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B32                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | B33                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B33                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B33                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | B34                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B34                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B34                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | B35                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B35                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B35                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | B36                                                              | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B36                                                    | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               | B36                                                                          | keine Einschränkung des Variantspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                               |
|                                            | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | B41                                                              | zusätzliche Flächen in Rudolfstrasse möglich                                                                                                                                                       | B41                                                    | keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                 | B41                                                                          | keine zusätzlichen Flächen möglich                                                                                                                                                                 |
| C Quartiere und Stadträume                 | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | C11                                                              | Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                         | C11                                                    | Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                         | C11                                                                          | Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert                                                                                                                                         |
|                                            |                                                                          | C12                                                              | Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                  | C12                                                    | Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.                                                                                                                  | C12                                                                          | Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.                                                                                                                                 |
|                                            |                                                                          | C13                                                              | Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.                                                                                         | C13                                                    | Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.                                                                              | C13                                                                          | Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.                                                                              |
|                                            |                                                                          | C14                                                              | Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                  | C14                                                    | Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                  | C14                                                                          | Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.                                                                                  |
|                                            | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | C21                                                              | Durch Abriss ganzer Gebäudezeile geht bestehende Identität verloren.                                                                                                                               | C21                                                    | Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität ist extrem eingeschränkt.                                                                                                                         | C21                                                                          | Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                            |
|                                            |                                                                          | C22                                                              | Neuer Spielraum für Schaffung Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen.                                                                                                                     | C22                                                    | Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen ist nicht mehr gegeben.                                                                                                                        | C22                                                                          | Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.                                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | C23                                                              | Neuentwicklung der Stadtfassade ist grosses Risiko.                                                                                                                                                | C23                                                    | Stadtfassade wird nicht tangiert, aber sie kann Adresswirkung nicht mehr entfalten.                                                                                                                | C23                                                                          | Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                       |
|                                            |                                                                          | C24                                                              | Bahnhofzugänge müssen neu gestaltet werden. Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.                                                                       | C24                                                    | Gestaltung der Bahnhofzugänge im engen Raum ist fraglich. Neue freie Blickachsen über Bahnhof kommen kaum zur Geltung.                                                                             | C24                                                                          | Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.                      |
|                                            |                                                                          | C25                                                              | Bei Abruch Gebäudezeile entsteht grosser neuer Spielraum für verkehrliche Funktionen.                                                                                                              | C25                                                    | Ausser schmalem Fussgängerdurchgang ist keine verkehrliche Funktion mehr möglich.                                                                                                                  | C25                                                                          | Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.                                                                       |
|                                            | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | C31                                                              | Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist fraglich.                                                                                | C31                                                    | Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz, aber bestehende Zugänge zu PU's werden auf Seite Rudolfstrasse sehr eingeschränkt.                                                                               | C31                                                                          | Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz mit Ausbau PU Süd ja, aber kein Kopfzugang Salzhausplatz.                                                                                                         |
|                                            |                                                                          | C32                                                              | Neuer Spielraum für Gestaltung Längsverbinding Rudolfstrasse.                                                                                                                                      | C32                                                    | Längsverbinding Rudolfstrasse wird massiv eingeschränkt.                                                                                                                                           | C32                                                                          | Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                                     |
|                                            |                                                                          | C33                                                              | Neugestaltung Verknüpfung mit Neuwiesenquartier ist gleichermassen Chance wie Risiko.                                                                                                              | C33                                                    | Anbindung Neuwiesenquartier wird erschwert.                                                                                                                                                        | C33                                                                          | Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                            |
|                                            |                                                                          | C34                                                              | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                           | C34                                                    | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                           | C34                                                                          | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                           |
|                                            | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | C41                                                              | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                          | C41                                                    | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                          | C41                                                                          | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                          |
|                                            |                                                                          | C42                                                              |                                                                                                                                                                                                    | C42                                                    |                                                                                                                                                                                                    | C42                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | C43                                                              |                                                                                                                                                                                                    | C43                                                    |                                                                                                                                                                                                    | C43                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                             | C51                                                              | Massive Zerstörung von Nutzfläche auf Seite Rudolfstrasse                                                                                                                                          | C51                                                    | Weniger Nutzflächen im AG                                                                                                                                                                          | C51                                                                          | Weniger Nutzflächen im AG.                                                                                                                                                                         |
|                                            |                                                                          | C52                                                              |                                                                                                                                                                                                    | C52                                                    |                                                                                                                                                                                                    | C52                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | C53                                                              |                                                                                                                                                                                                    | C53                                                    |                                                                                                                                                                                                    | C53                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)                   | C61                                                              | kein Eingriff im AG                                                                                                                                                                                | C61                                                    | Perron im AG                                                                                                                                                                                       | C61                                                                          | massiver Eingriff durch Gleis im AG                                                                                                                                                                |
|                                            |                                                                          | C62                                                              | keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus                                                                                                                                               | C62                                                    | keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus                                                                                                                                               | C62                                                                          | keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | C63                                                              | Abbruch Häuserzeile an Rudolfstrasse notwendig                                                                                                                                                     | C63                                                    | Stadtfassade kommt wegen fehlendem Zwischenraum nicht mehr zur Geltung                                                                                                                             | C63                                                                          | keine Eingriffe in der Rudolfstrasse                                                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | C64                                                              | Ausserhalb Rudolfstrasse ist Stadtbild nicht betroffen.                                                                                                                                            | C64                                                    | Ausserhalb Rudolfstrasse ist Stadtbild nicht betroffen.                                                                                                                                            | C64                                                                          | keine Eingriffe in Stadtbild                                                                                                                                                                       |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | D11                                                              | Ca. 600 Mio.                                                                                                                                                                                       | D11                                                    | ca. 900 Mio.                                                                                                                                                                                       | D11                                                                          | ca. 800 Mio.                                                                                                                                                                                       |
|                                            | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | D21                                                              | Komplette Neugestaltung der Stadtfront Rudolfstrasse verursacht immense Kosten.                                                                                                                    | D21                                                    | Rudolfstrasse muss funktional mit Zugängen neu konzipiert werden.                                                                                                                                  | D21                                                                          | Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                                            |
|                                            |                                                                          | D22                                                              | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.                                                                                                                               | D22                                                    | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.                                                                                                                               | D22                                                                          | Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.                                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | D23                                                              | Velohauptroute muss auf Rudolfstrasse neu gebaut werden.                                                                                                                                           | D23                                                    | Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                                                | D23                                                                          | Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                                                |
|                                            | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | D31                                                              | Abbruch LEA                                                                                                                                                                                        | D31                                                    | Eingriffe in AG und Stadttor                                                                                                                                                                       | D31                                                                          | Eingriffe in AG und Stadttor                                                                                                                                                                       |
|                                            |                                                                          | D32                                                              | Abbrüche Rudolfstrasse                                                                                                                                                                             | D32                                                    | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                  | D32                                                                          | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                  |
|                                            |                                                                          | D33                                                              | Fläche über Interessenslinie Rudolfstrasse hinaus beansprucht.                                                                                                                                     | D33                                                    | Fläche über Interessenslinie Rudolfstrasse hinaus beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                                       | D33                                                                          | Fläche bis Interessenslinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                                               |
|                                            |                                                                          | D41                                                              | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 -> Neubau Gleis 10                                                                                                                                                | D41                                                    | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 mit Neuordnung aller Gleise 3-9 -> Neubau Gleis 10                                                                                                                | D41                                                                          | Perronverbreiterungen Gleise 6-9 mit Neuordnung aller Gleise 3-9 und neues Durchfahr Gleis 10 in einem Schritt                                                                                     |
|                                            | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | D42                                                              | Einschränkungen während Perronverbreiterungen und Bau Gleis 10                                                                                                                                     | D42                                                    | spürbare Einschränkungen während Neuordnung aller Gleise und danach Bau Gleis 10                                                                                                                   | D42                                                                          | spürbare Einschränkungen während Neuordnung aller Gleise inkl. Bau Gleis 10                                                                                                                        |
|                                            |                                                                          | D43                                                              | keine neuen Potentiale, keine Einschränkungen im AG                                                                                                                                                | D43                                                    | Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG                                                                                                                                                  | D43                                                                          | Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG                                                                                                                                                  |
|                                            |                                                                          | D44                                                              |                                                                                                                                                                                                    | D44                                                    |                                                                                                                                                                                                    | D44                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          | D45                                                              |                                                                                                                                                                                                    | D45                                                    |                                                                                                                                                                                                    | D45                                                                          |                                                                                                                                                                                                    |
|                                            |                                                                          |                                                                  |                                                                                                                                                                                                    |                                                        |                                                                                                                                                                                                    |                                                                              |                                                                                                                                                                                                    |

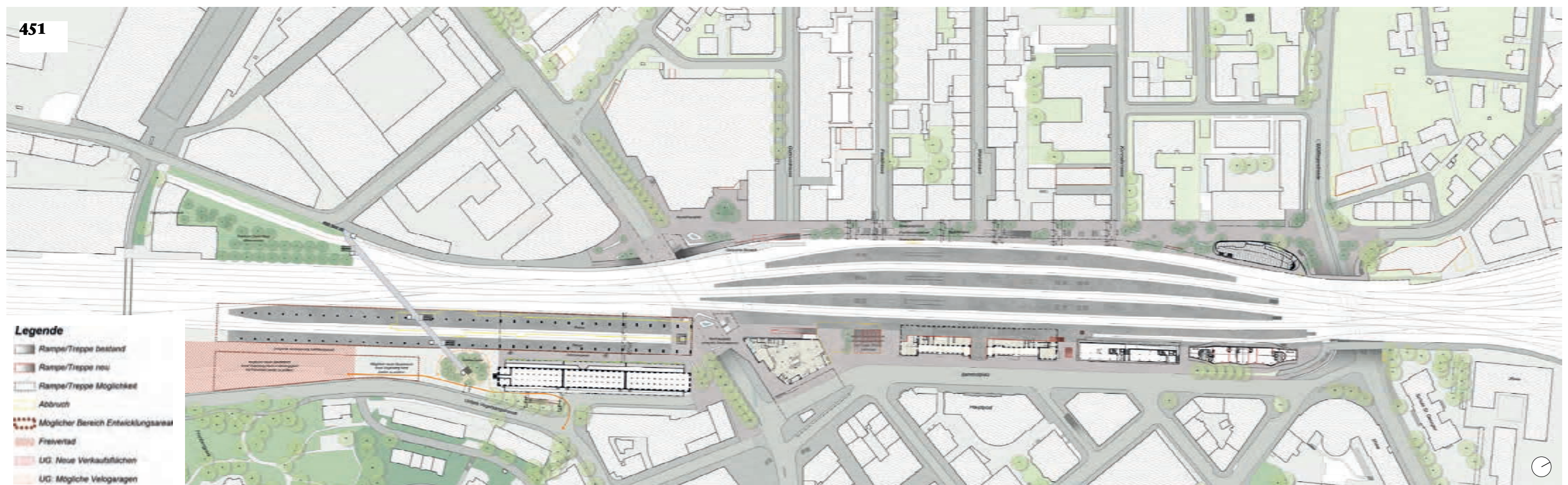
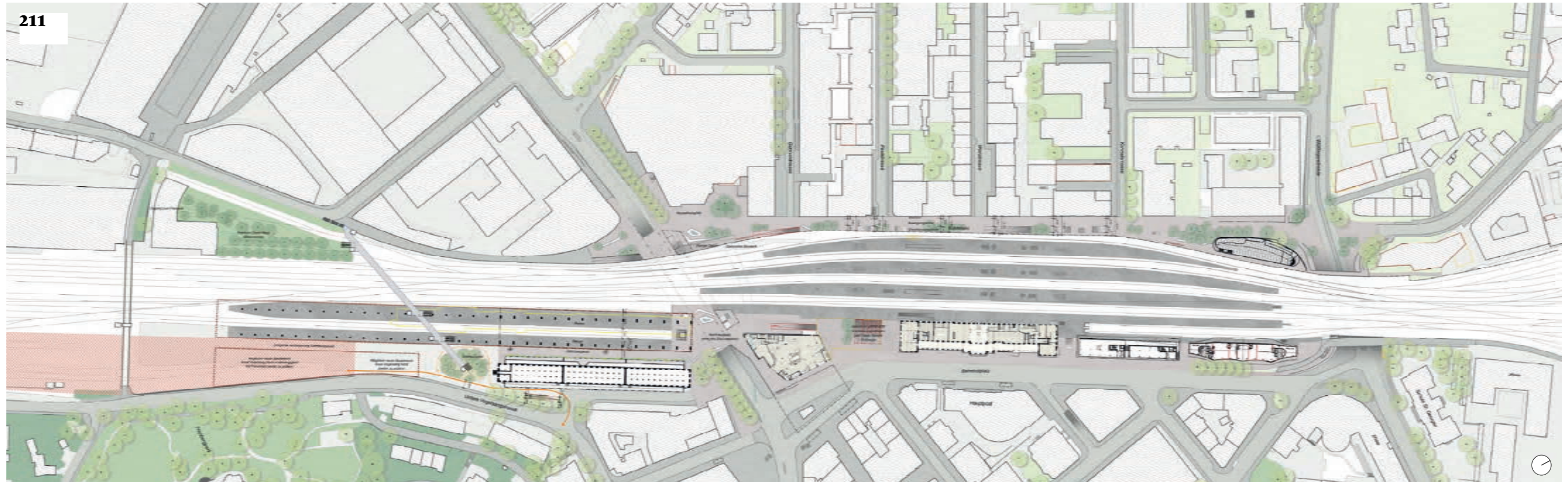


# Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur — V211 & V451 mit Stadttor





# Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur — V211 & V451 ohne Stadttor





# Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
  - a) Verkehr & Mobilität
  - b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
  - c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude
2. Variantenunabhängige Betrachtungen
  - a) Wendebahnhof
  - b) Brücke Vogelsang
  - c) St. Georgenplatz
3. Direktvergleich Teilräume
  - a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
  - b) Rudolfstrasse
  - c) Kesselhausplatz
  - d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
  - e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
  - f) Stadttor



# Inhaltsverzeichnis

## 1. Übersicht

- a) Verkehr & Mobilität
- b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
- c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude

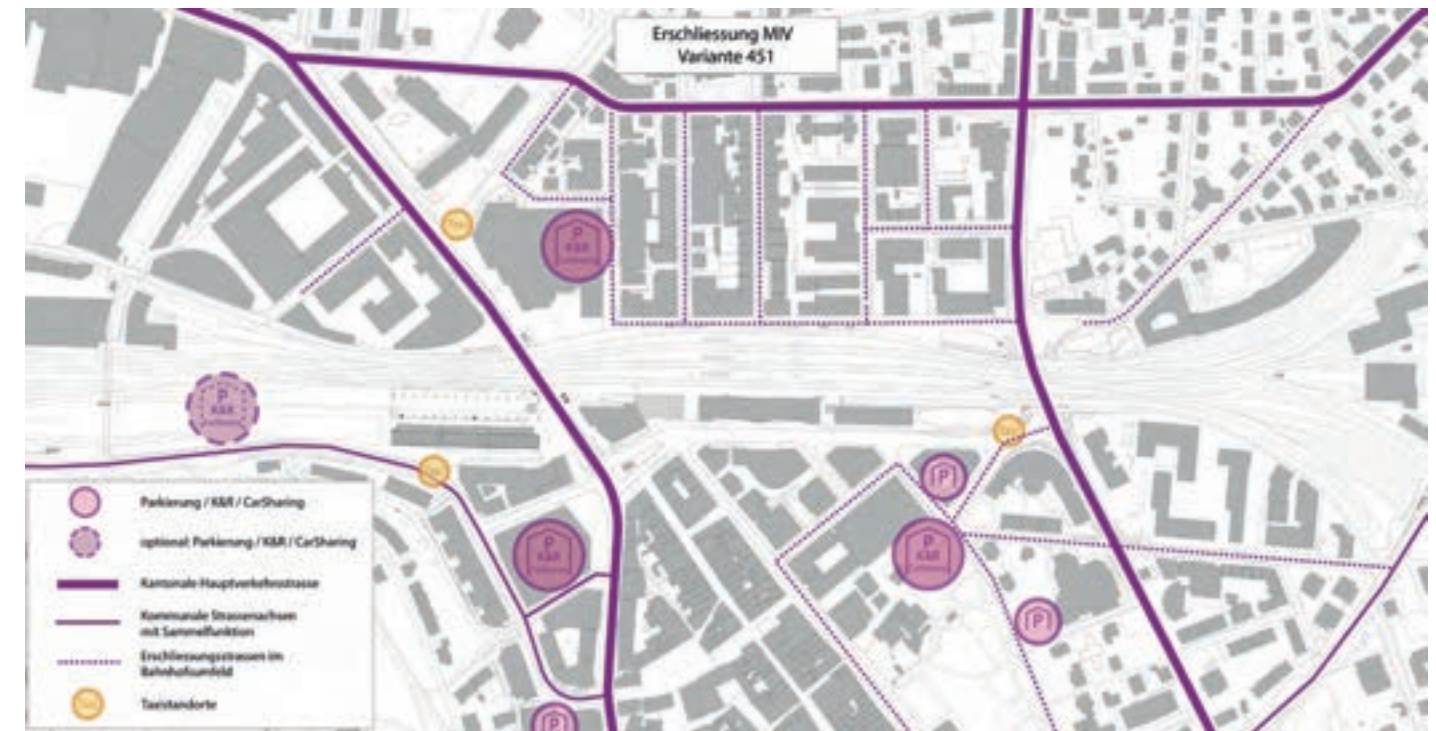
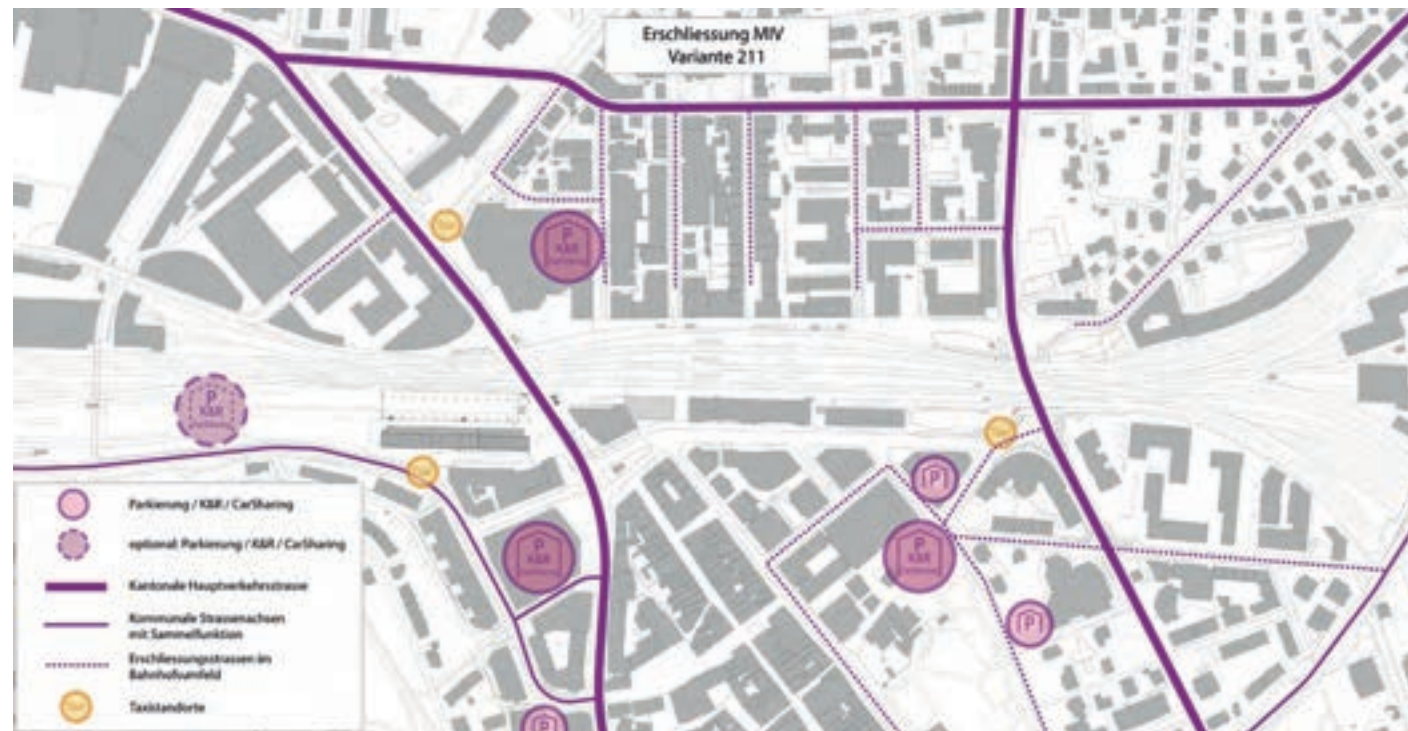
## 2. Variantenunabhängige Betrachtungen

- a) Wendebahnhof
- b) Brücke Vogelsang
- c) St. Georgenplatz

## 3. Direktvergleich Teilräume

- a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
- b) Rudolfstrasse
- c) Kesselhausplatz
- d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
- e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
- f) Stadttor

# 1a) Verkehr & Mobilität — MIV



**Kiss&Ride** und **CarSharing** werden in den zahlreich vorhandenen Parkieranlagen rund um den Bahnhof angeboten. Dies hilft zusätzlich zum Abbau des Parkdecks über dem Bahnhof die PP-Zahl im Bahnhofsumfeld zu reduzieren und dadurch das Umfeld von MIV-Fahrten zu entlasten. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau des ÖV und die Bewältigung der stark steigenden Personenströme im Bahnhofsumfeld. Einzig über dem Freiverlad im Vogelsangareal Nord ist allenfalls langfristig eine neuen PP-Anlage mit Zufahrt von der Unteren Vogelsangstrasse denkbar. Der Bedarf dafür ist offen und muss im Zusammenhang mit der künftigen Mobilitätsstrategie auf Basis der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 weiter untersucht werden.

Taxi wird auf drei Seiten des Gebietes verteilt um Umwegfahrten zu vermeiden und die Verfügbarkeit zu erhöhen.

Mit der Verschmälerung der Rudolfstrasse gibt es Auswirkungen auf die Erschliessung für Anlieferung / Anwohner. Sie ist in **Variante 211** als Stichstrassen (Gertrud-, Paul, Wart- und Konradstrasse) zu beschränken.

In **Variante 451** ist eine Befahrbarkeit wie im Verkehrskonzept Neuwiesenstrasse weiterhin möglich.



# 1a) Verkehr & Mobilität — Velo



In Variante 211 ist in der Rudolfstrasse kein Platz für eine separat geführte Veloroute vorhanden. Die Hauptveloroute ist daher in der Neuwiesenstrasse zu führen.

Eine Umgestaltung des Knoten Zürcher-/ Neuwiesenstrasse/ Katharina-Sulzer-Platz ist dabei zwingender Bestandteil.

Eine unterirdische Führung unter der Rudolfstrasse kann (wie schon im aktuellen Konzept angedacht) als zusätzliche Option im Zusammenhang mit dem Bau von Veloparkierungen vertieft werden, ist aber kein Ersatz der Hauptroute oberirdisch.



In Variante 451 kann die **Hauptveloroute** im Mischverkehr (Begegnungszone wie mit Umgestaltung Rudolfstrasse vorgesehen) durch die Rudolfstrasse führen.

Sie ist dadurch direkter und schneller als Variante 211 und bietet die bessere Anknüpfung in die PU Nord.

Variante 451 führt zu mehr Konflikten mit Fussgängern im Bereich Bahnmeisterweg / Kesselhausplatz, verläuft aber wesentlich unabhängiger vom MIV.



# 1a) Verkehr & Mobilität — Fusswegenetz

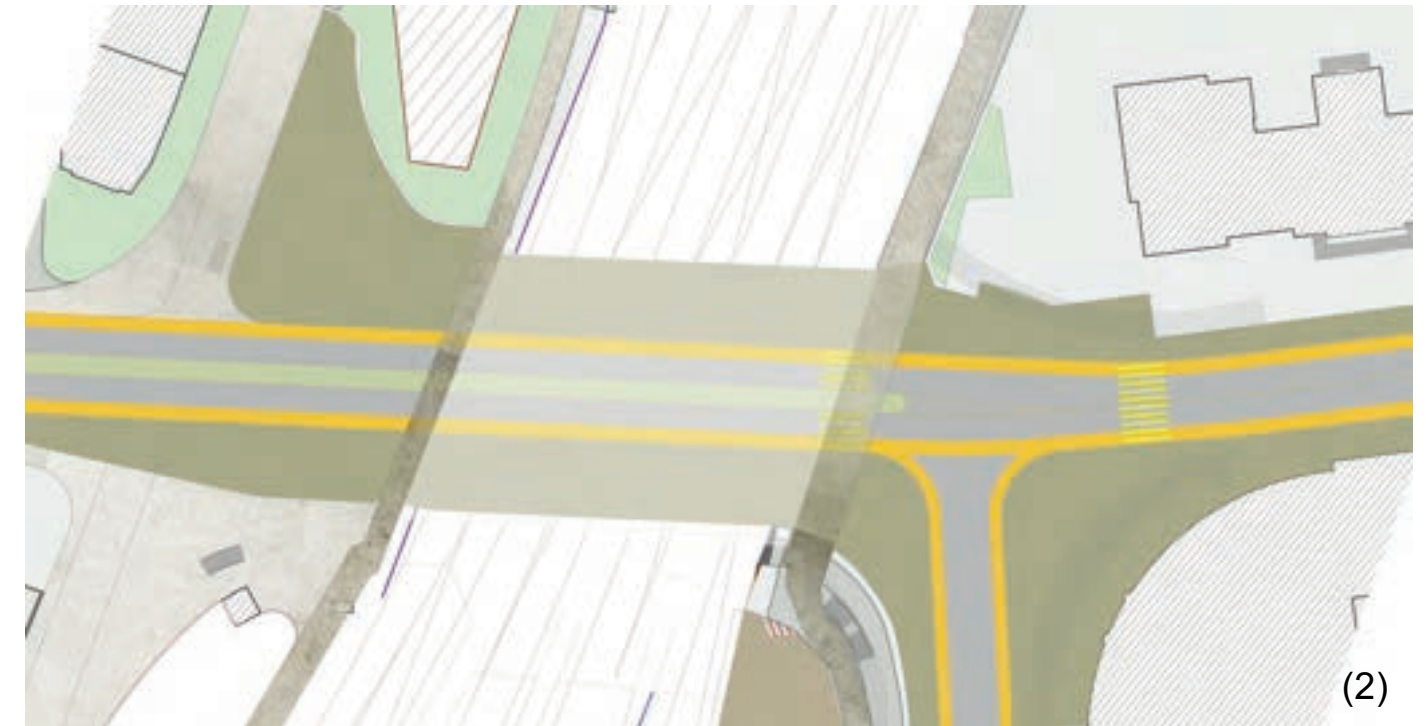


Das **Fusswegenetz** ist in beiden Varianten grundsätzlich identisch. Es unterscheidet sich lediglich durch den zusätzlichen Kopfbauzug am Kesselhausplatz in Variante 211. Dieser dient in erster Linie der Entlastung der schmaleren Rudolfstrasse. Der Kopfbauzug ist optional auch in Variante 451 denkbar um die Verbindung zwischen Kesselhausplatz und Stadttorplatz zu stärken. Der Erhalt der bestehenden Fussgänger-/Velorampe von der Gleisquerung Zürcherstrasse zum Kesselhausplatz ist bei Variante 211 nur als reine Fussgängerverbindung denkbar und als Option vertieft zu prüfen.

Die Bereiche unmittelbar angrenzend an die Bahnhofsflächen sind soweit als möglich den Fussgängern vorbehalten. Dies gilt insbesondere für den Kornhausplatz (ehemals Salzhausplatz) welcher Zirkulationsfläche zwischen Wende- und Hauptbahnhof ist.



# 1a) Verkehr & Mobilität — Betrachtungen Knoten



Insbesondere bei der Variante 211 zeigt sich, dass der Ausbau des Bahnhofs auch Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstrassennetz hat. Der Perimeter der Wirkungen ist in den beiden Varianten unterschiedlich gross, da die Neuwiesenstrasse unterschiedliche Bedeutungen übernimmt. Für beide Varianten gilt es aber im Bahnhofsumfeld eine bessere Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

An den folgenden Knoten gilt es die Fuss- und Veloübergänge zu optimieren und die Dominanz des MIV zu reduzieren:

Zürcherstrasse / Neuwiesenstrasse, (1)

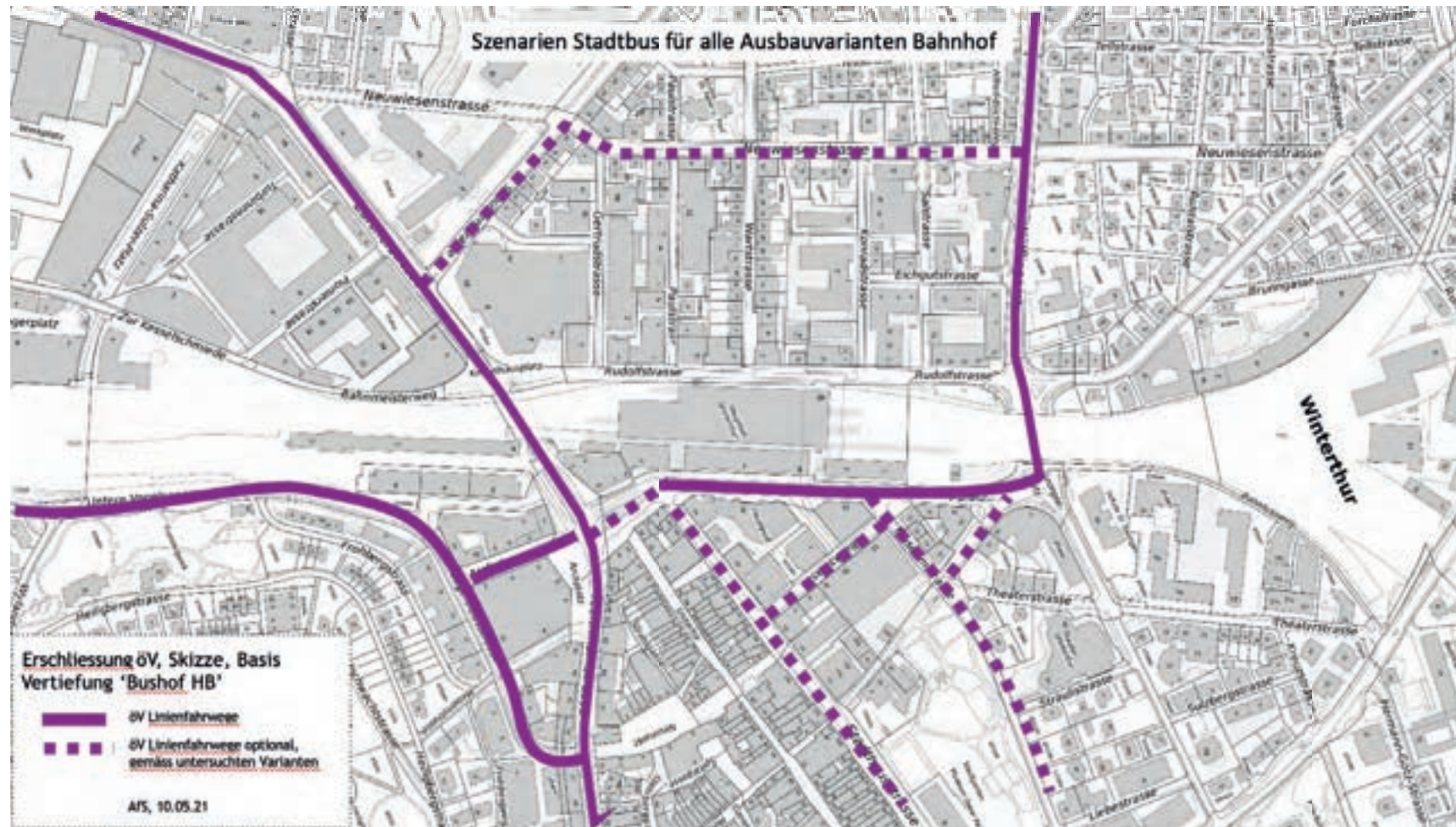
Zürcherstrasse / Pionierstrasse,

Wülflingerstrasse / St.-Georgen-Platz (2)

Ausserdem ist eine Umorganisation des Knotens St. Georgen / Museumsstrasse (2) erforderlich, um auch den Kopfbereich für den Fussgängerübergang zur Bahnhofstrasse zu optimieren (z.B. indem die Museumsstrasse als Velo- und Erschliessungsachse etabliert wird).



# 1a) Verkehr & Mobilität — Szenarien Stadtbus für alle Ausbauvarianten

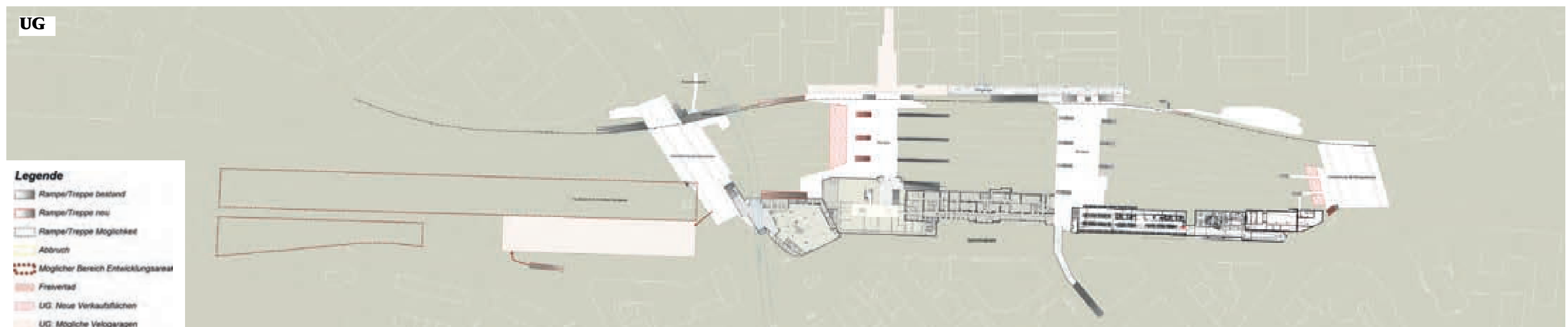
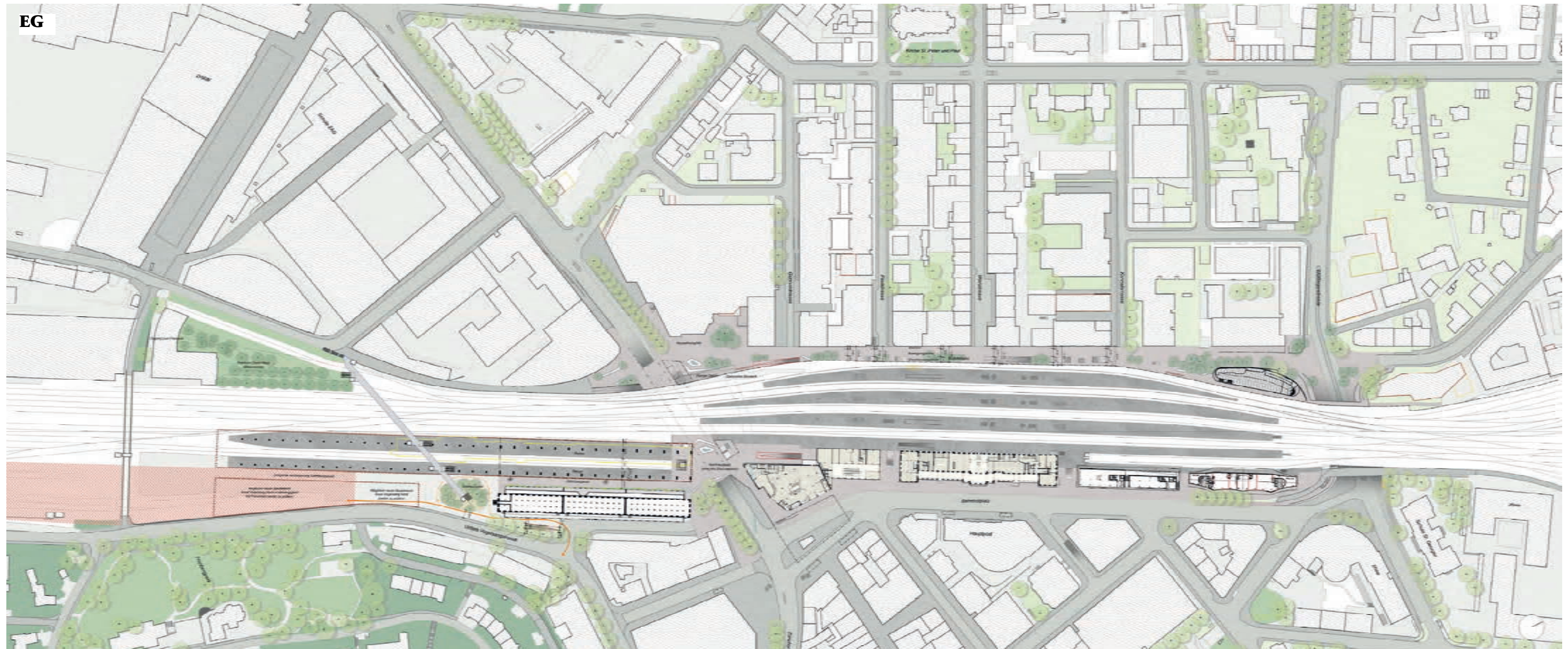


**Fazit** aus untersuchten Entwicklungsszenarien Stadtbus am Hauptbahnhof:

- Die heutige Organisation des Bushofes mit den vier Doppelhaltestellen vor dem Untertor ist mit der Angebotsstrategie Stadtbus 2045/50 (Einsatz von Doppelgelenkbussen, gleichzeitige Nutzung der Kante durch zwei bzw. drei Buslinien sowie notwendige Haltestelle an der Technikumstrasse) nicht kompatibel.
- Die untersuchten vier Szenarien für künftige Bushaltestellen und Linienführungen am Bahnhof sind alle mit den Ausbauvarianten der Entwicklungsplanung Bahnhof kompatibel. Der Variantenentscheid zum Bushof kann daher unabhängig vom Variantenentscheid Bahnhof erfolgen.
- Der Variantenentscheid zum Bushof steht in starker Abhängigkeit zur künftigen Verkehrsführung in der Innenstadt (u.a. Einbahnregime Museums-/St.Georgenstrasse), die noch vertieft untersucht werden muss.

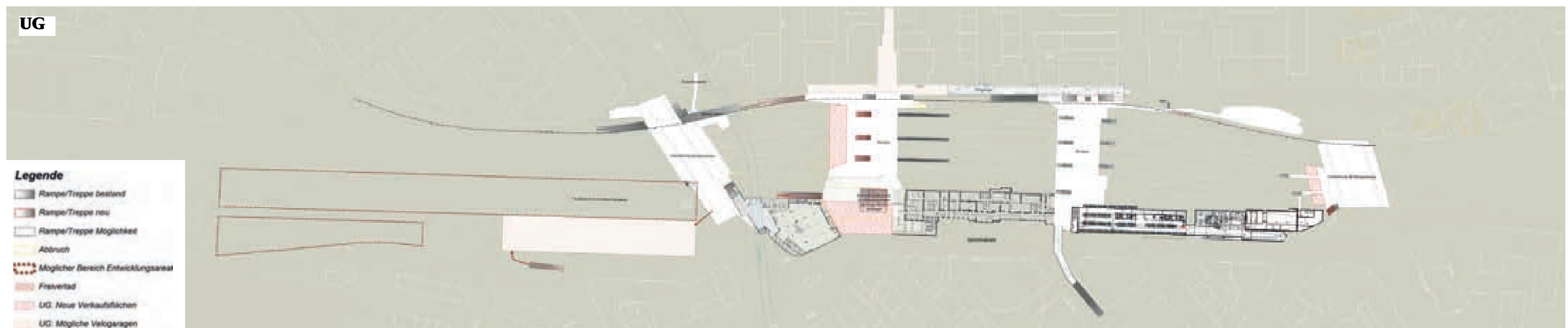
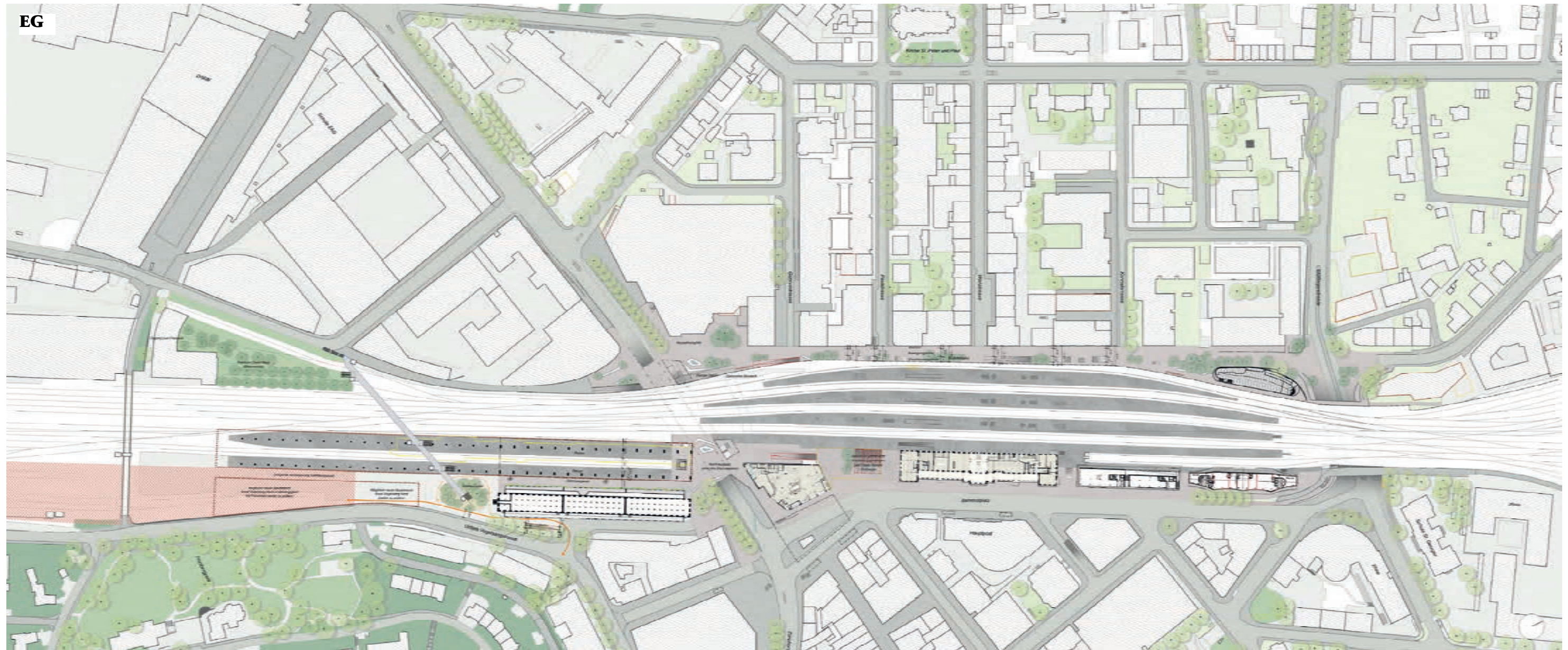


# 1b) Übersicht Variante 211 mit Stadttorgebäude



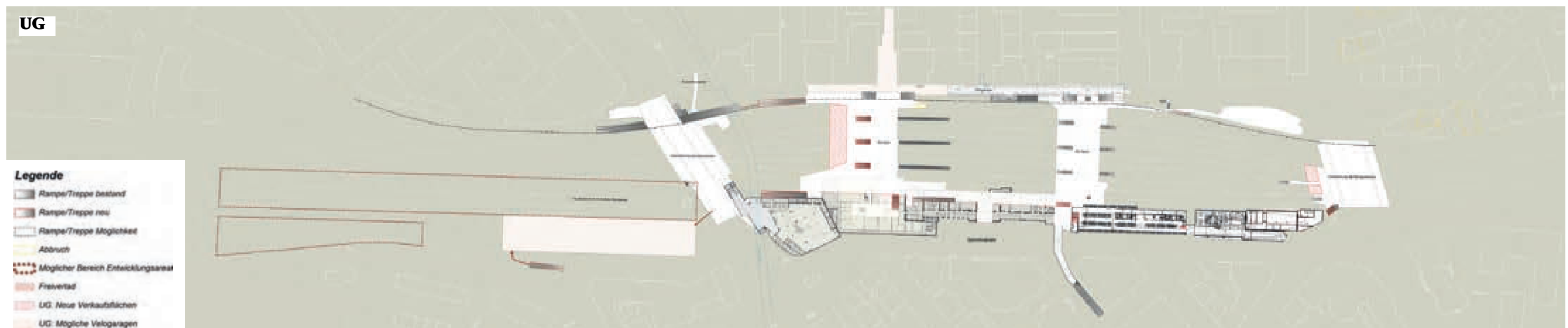


# 1b) Übersicht Variante 211 ohne Stadttorgegebäude



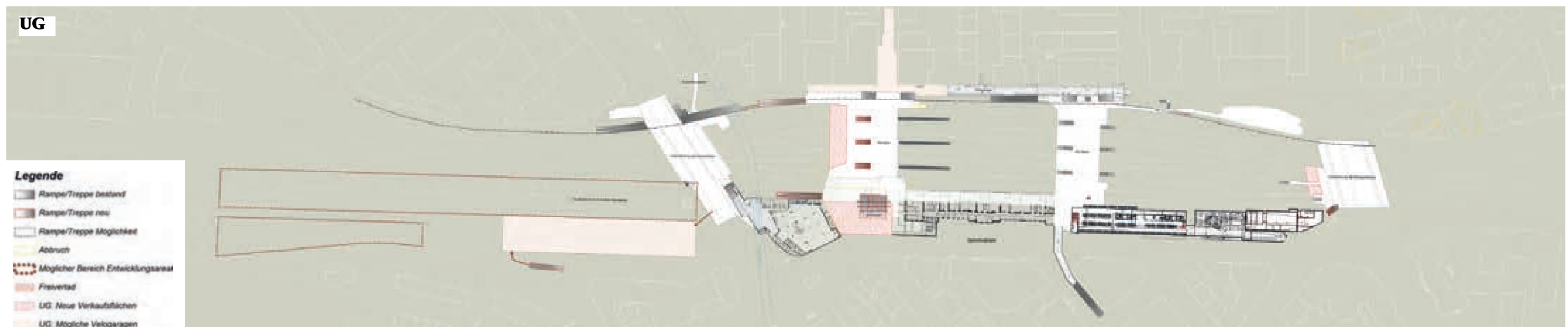
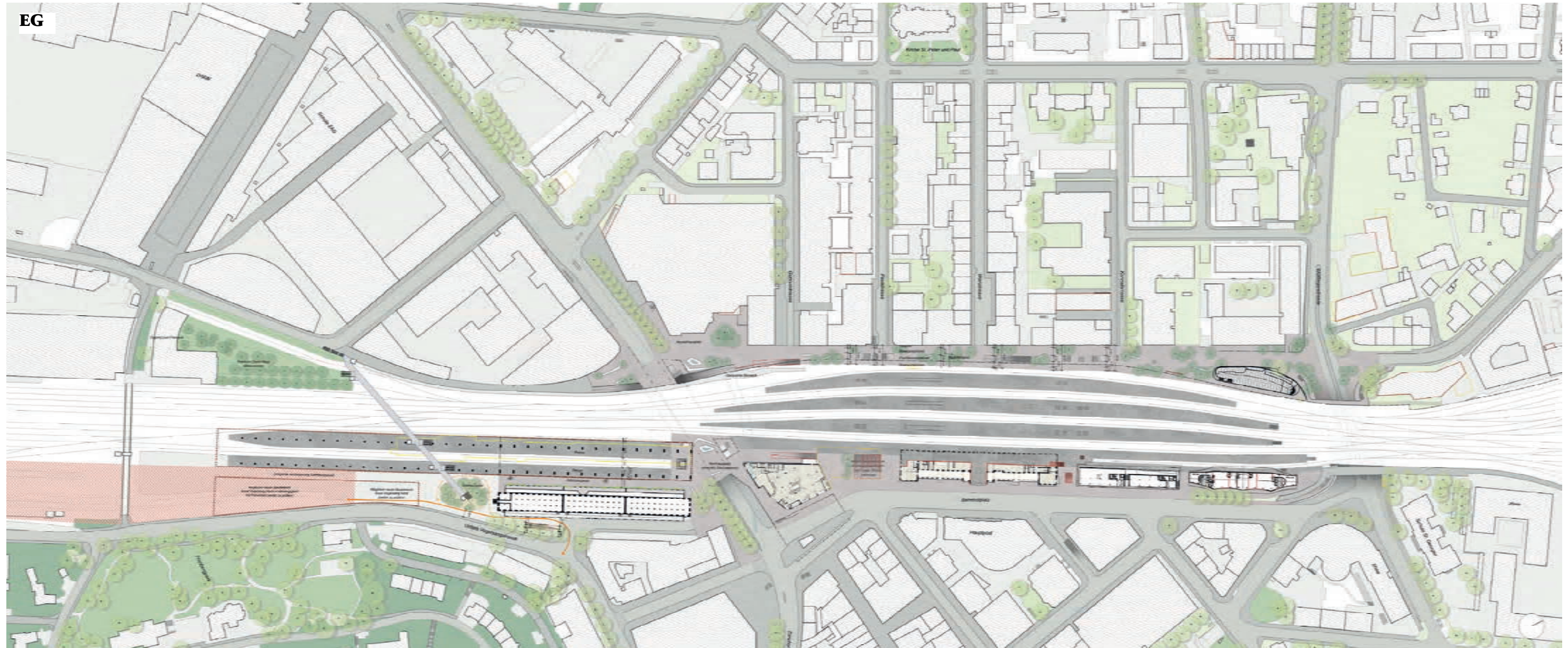


# 1c) Übersicht Variante 451 mit Stadttorgebäude





# 1e) Übersicht Variante 451 ohne Stadttorgegebäude





# Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
  - a) Verkehr & Mobilität
  - b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
  - c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude
- 2. Variantenunabhängige Betrachtungen**
  - a) Wendebahnhof**
  - b) Brücke Vogelsang**
  - c) St. Georgenplatz**
3. Direktvergleich Teilräume
  - a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
  - b) Rudolfstrasse
  - c) Kesselhausplatz
  - d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
  - e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
  - f) Stadttor



## 2a. Wendebahnhof



Niveau Untere Vogelsangstrasse



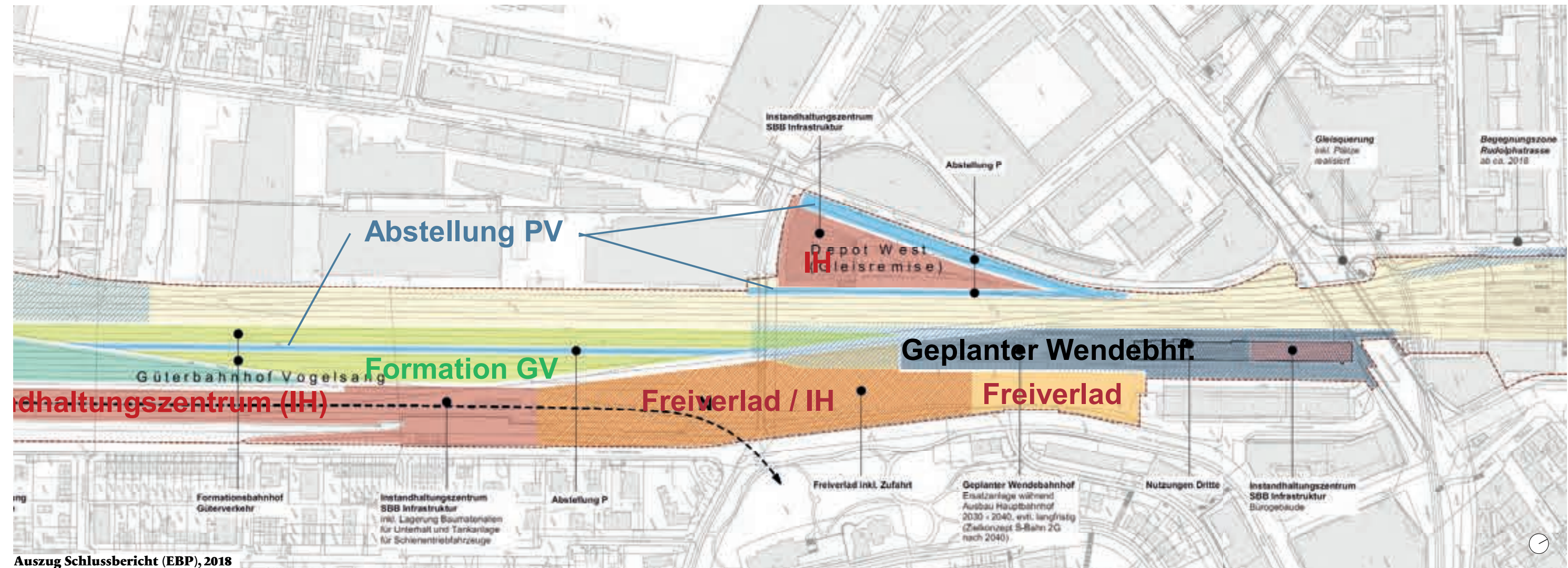
Niveau Gleis



Frobergpark

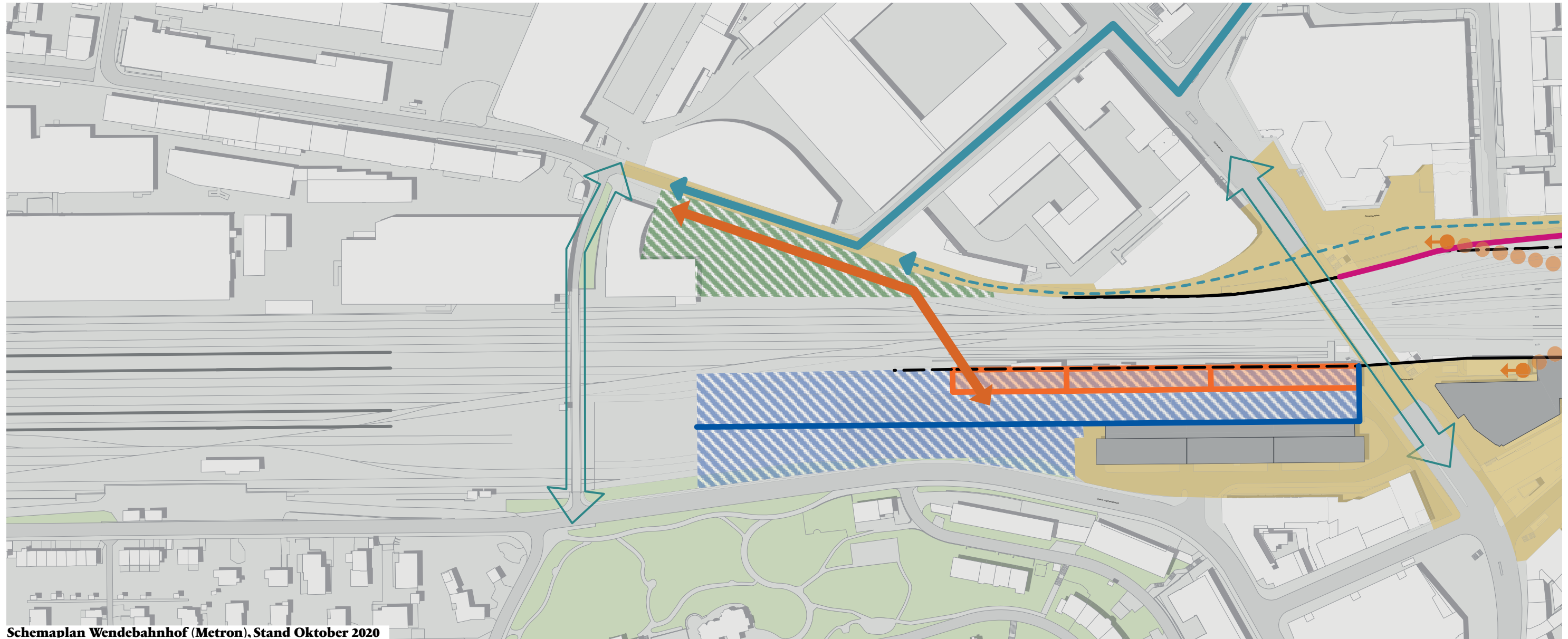


## 2a. Wendebahnhof





## 2a. Wendebahnhof



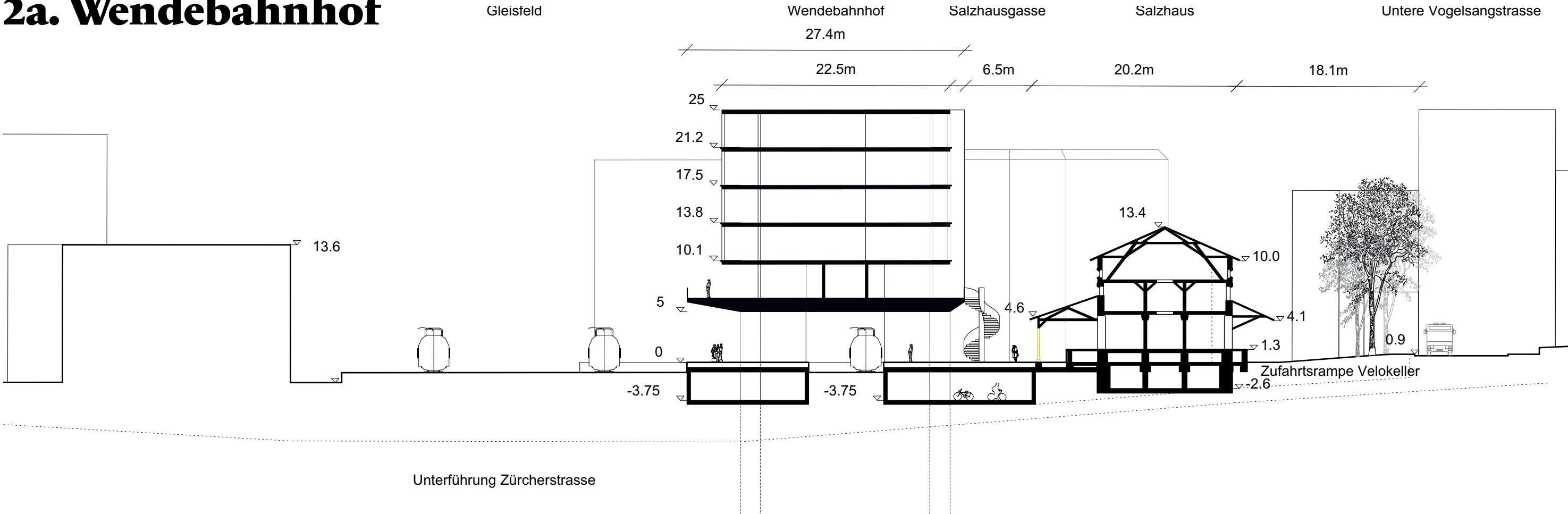
Schemaplan Wendebahnhof (Metron), Stand Oktober 2020

### Legende

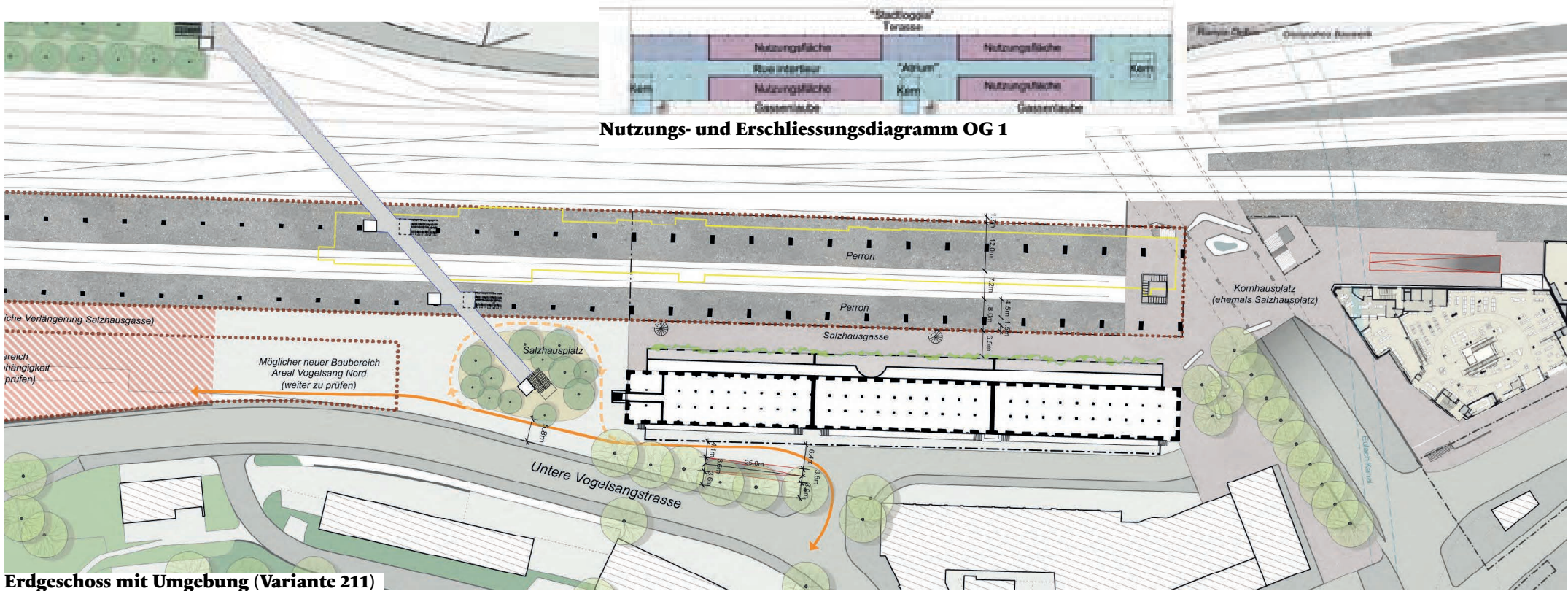
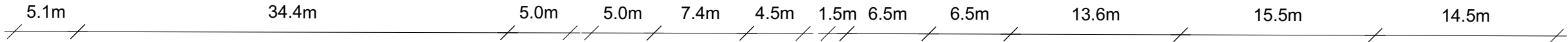
- |                                                                          |                                                        |                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)                        | Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen                       | Gebäude im Bahnhofsbereich mittel tangiert                               |
| Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)                   | öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen) | Gebäude im Bahnhofsbereich stark tangiert                                |
| Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)                  | Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept            | Abbruch Gebäude                                                          |
| Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)                       | Velohauptroute                                         | Abbruch denkmalgeschützte Gebäude                                        |
| Tiefbahnhof                                                              | Feinerschliessung Velo                                 | mögliche zukünftige Freiräume                                            |
| Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage ) | Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)            | möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord<br>(ungefähre Fläche) |
|                                                                          | Gebäude im Bahnhofsbereich nicht tangiert              |                                                                          |



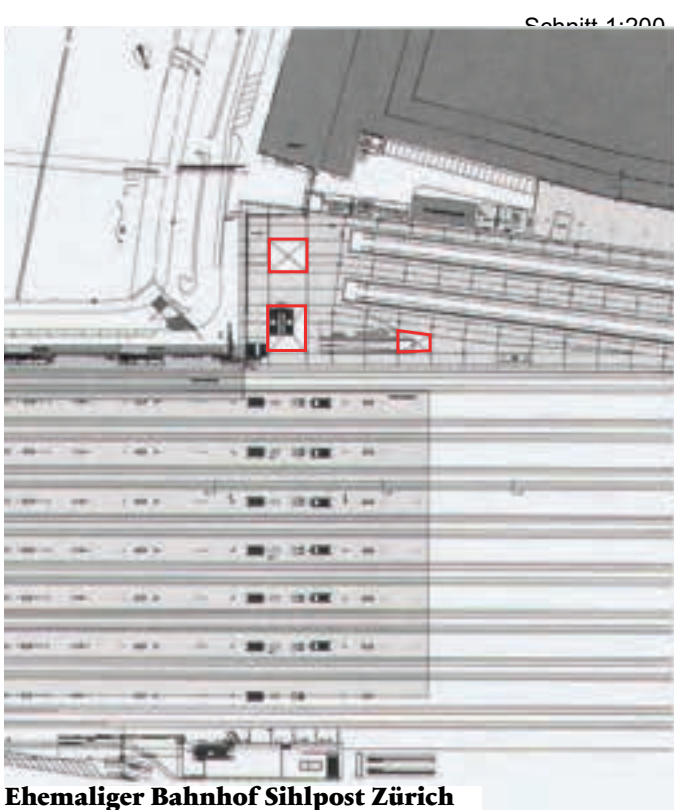
# 2a. Wendebahnhof



Querschnitt mit Blick Richtung Norden



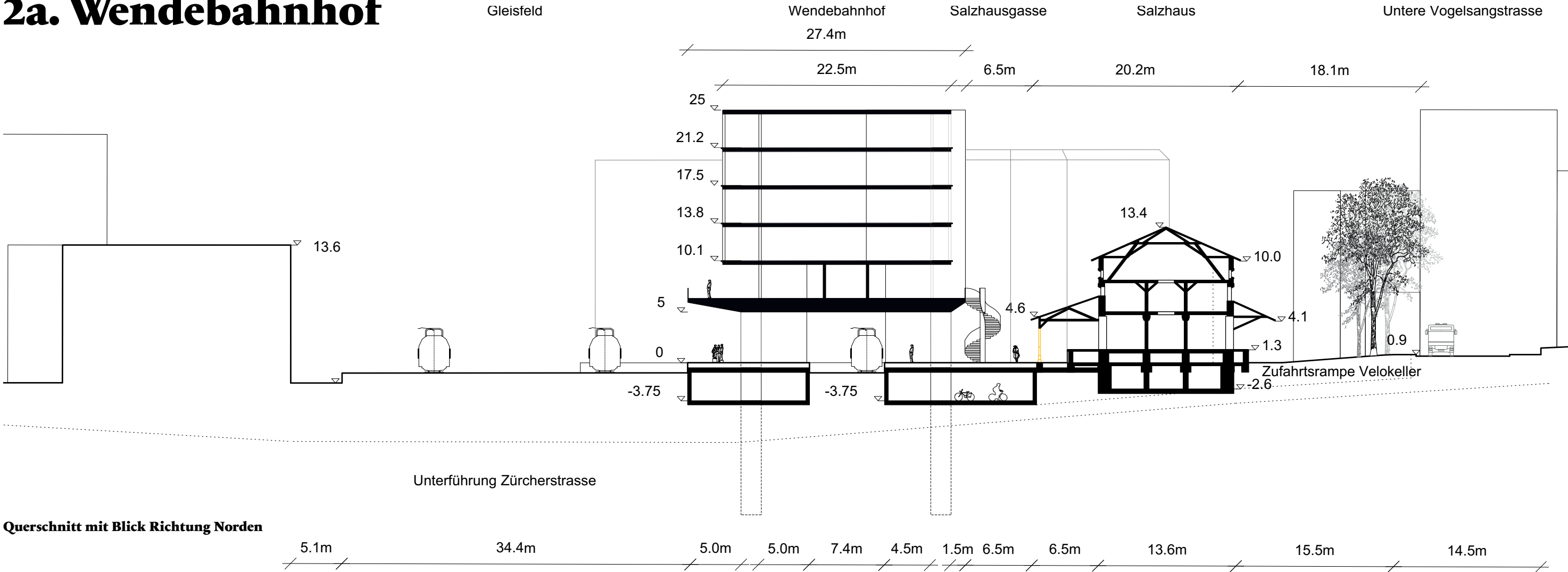
Erdgeschoss mit Umgebung (Variante 211)



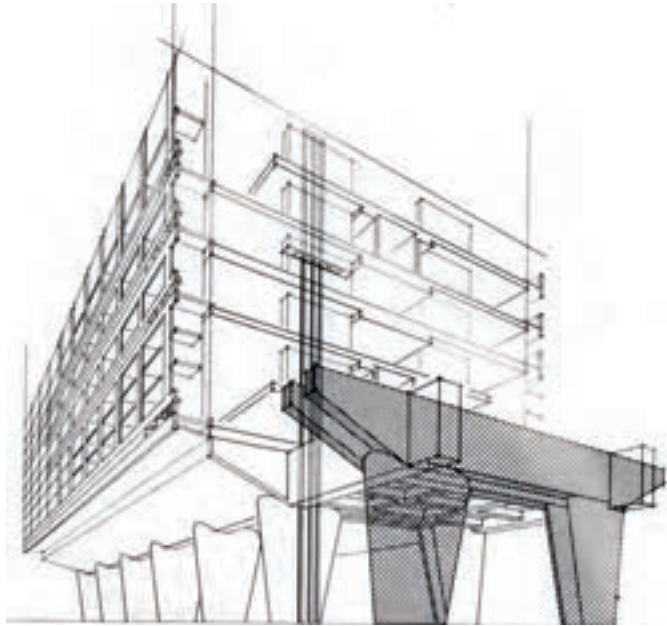
Ehemaliger Bahnhof Sihlpost Zürich



# 2a. Wendebahnhof



Schnitt 1:200



Unité d'habitation Marseille



Halle 181 Winterthur



Aufgänge Hardbrücke Zürich



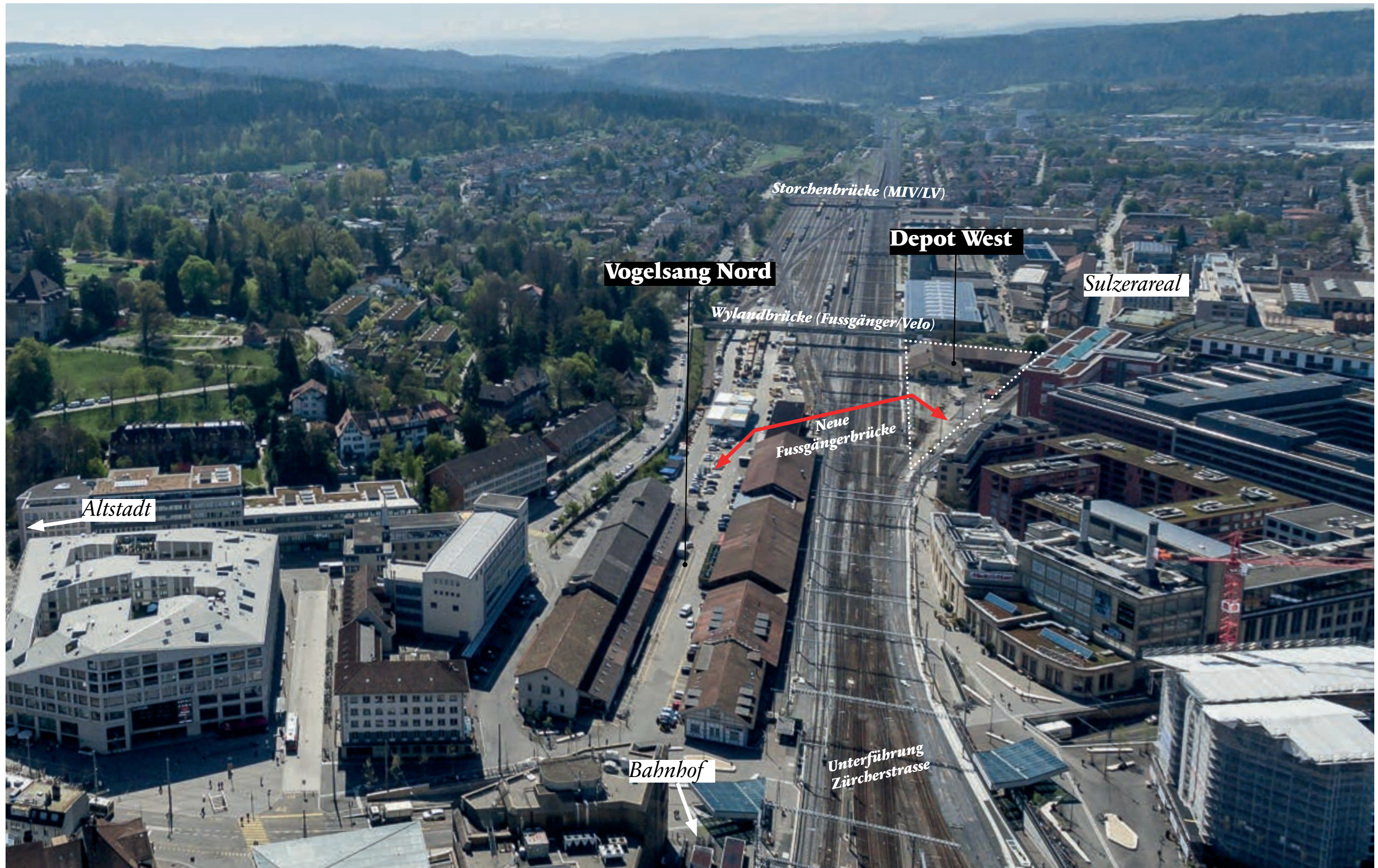
Salz-, Kauf- und Kornhaus im Jahr 1983



Situation heute (östlich Salzhaus)

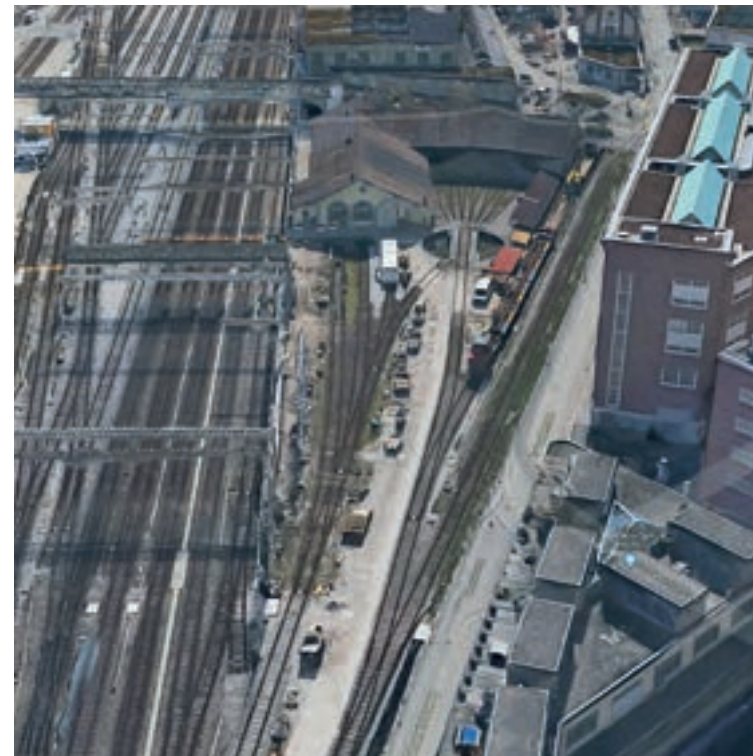
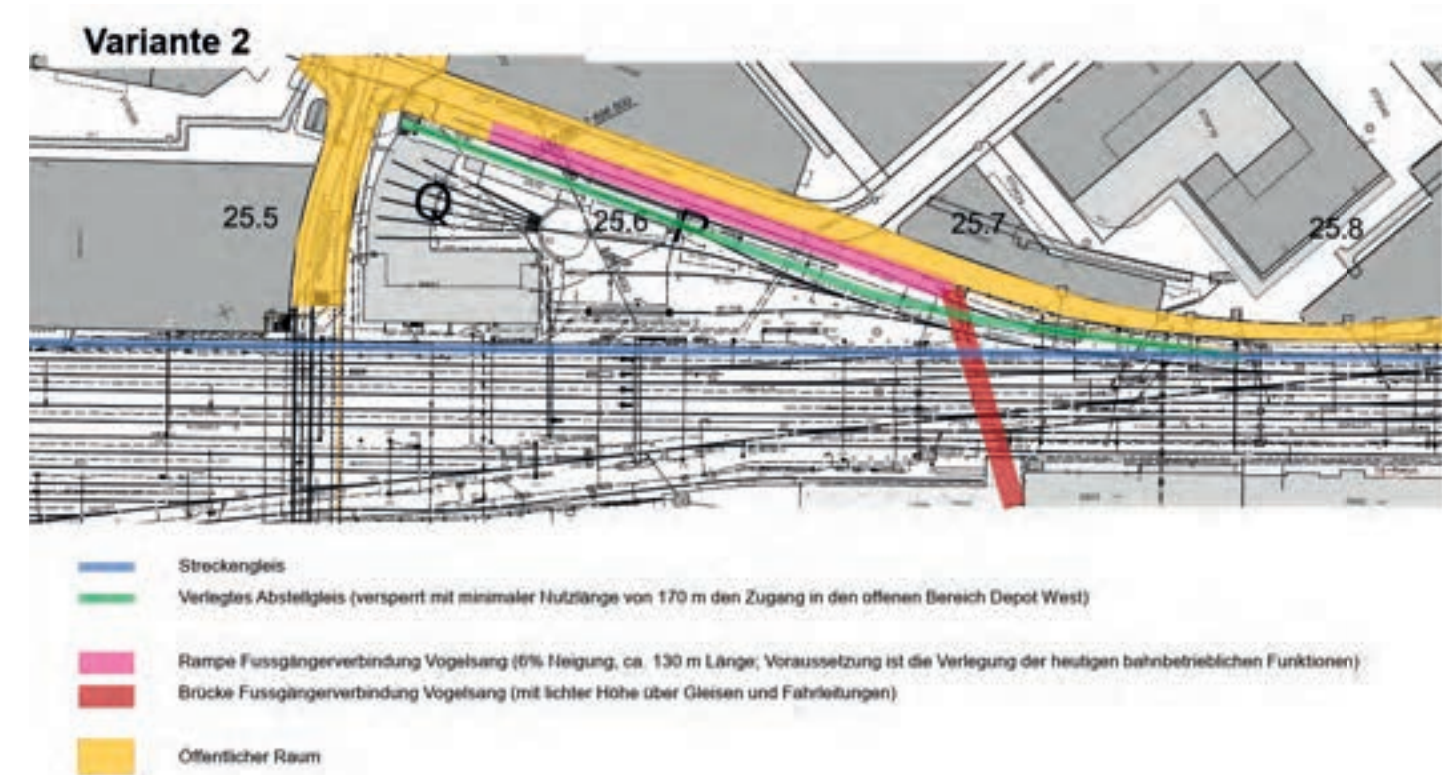
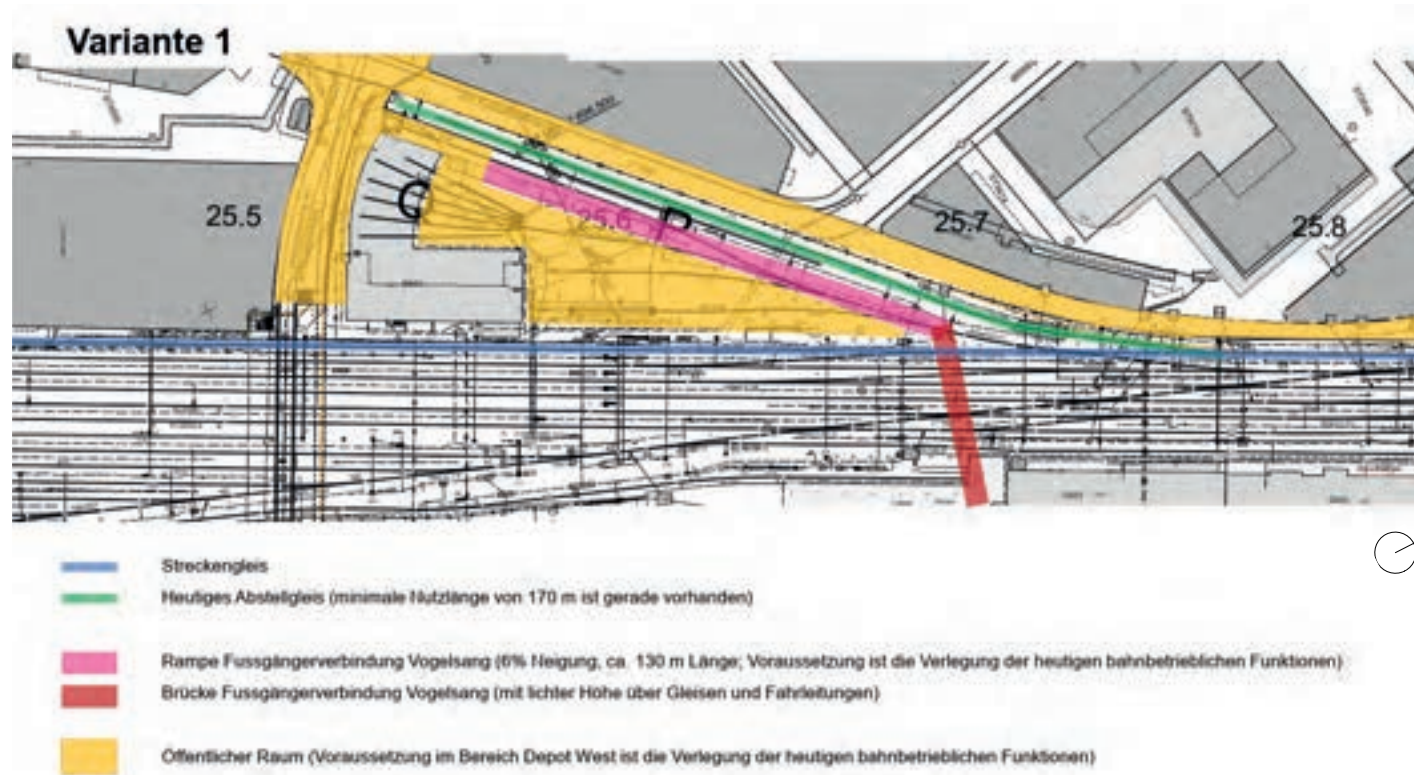


## 2b. Brücke Vogelsang





## 2b. Brücke Vogelsang und Areal Depot

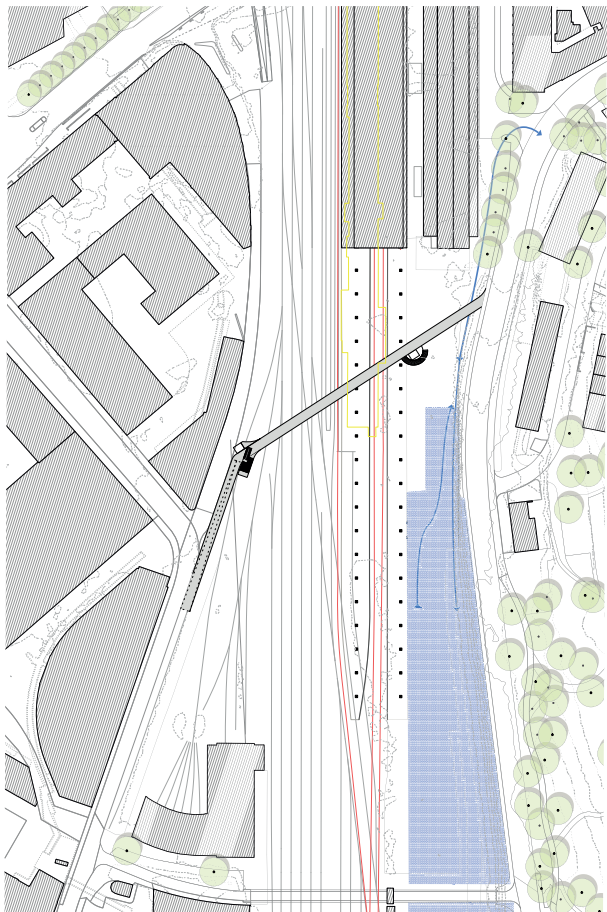




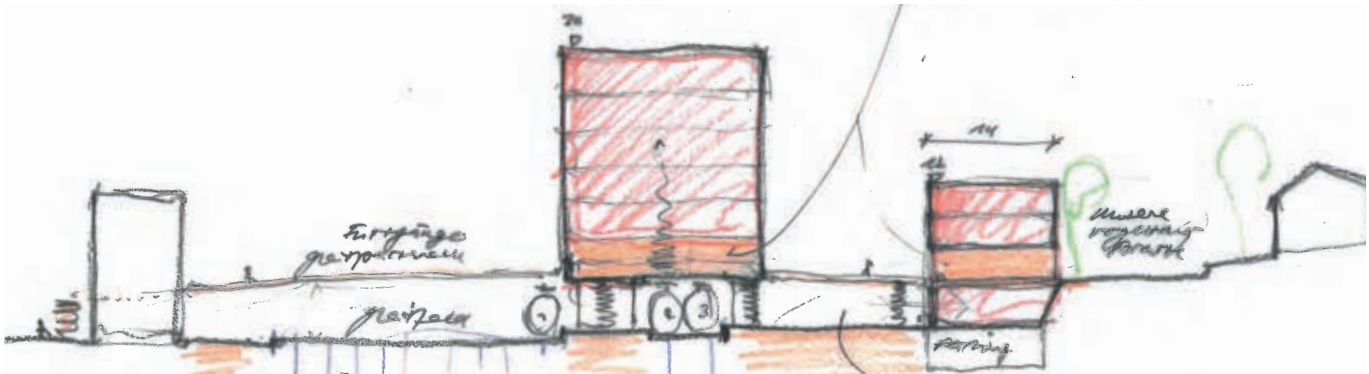
# 2b. Brücke Vogelsang



Brücke Vogelsang gemäss Leiterkonzept



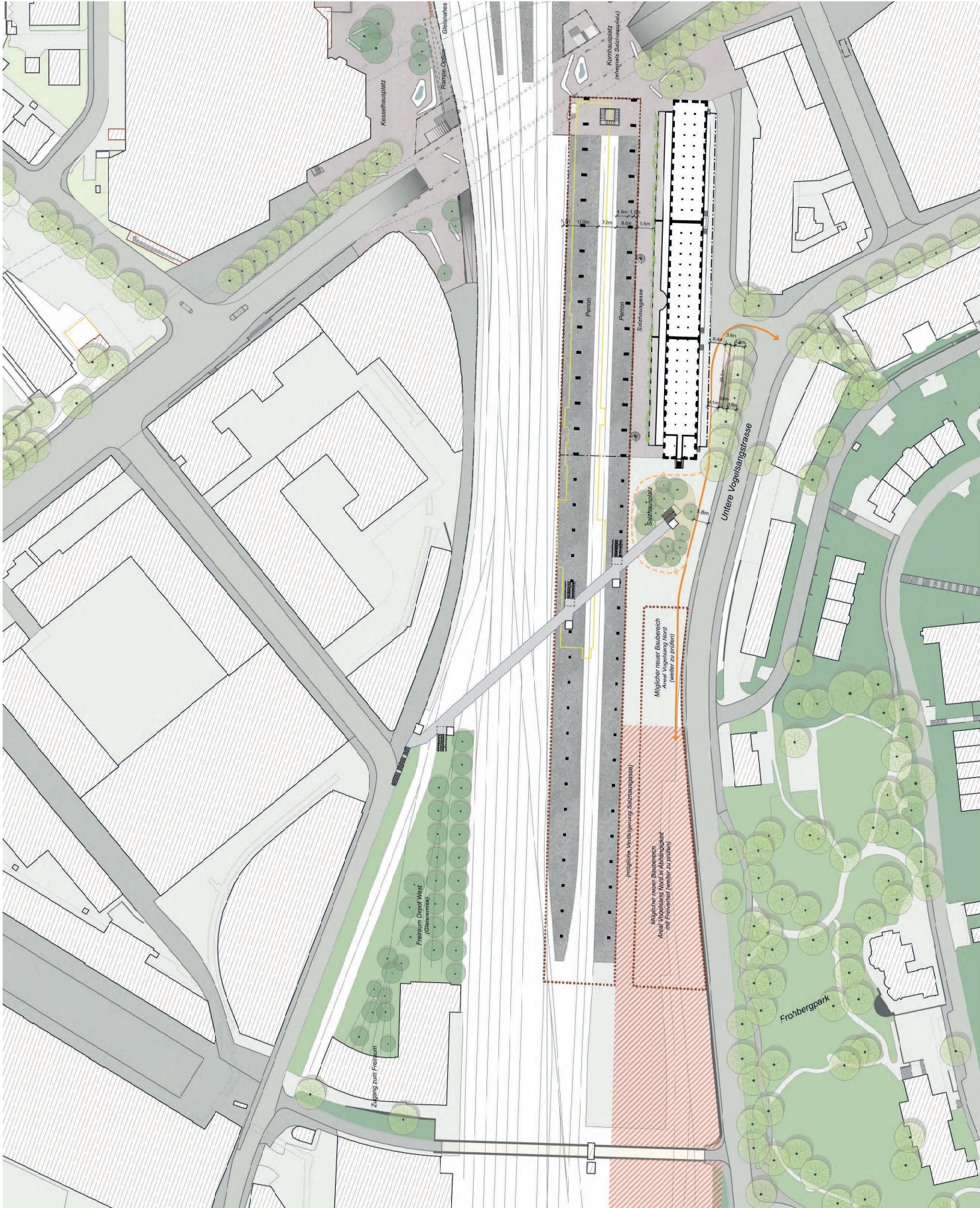
Variante mit Velo



Alternativer Prinzipschnitt mit direkter Verknüpfung einer zweite Bautiefe an Vogelsangstrasse (Blick Richtung Bhf)

**Legende**

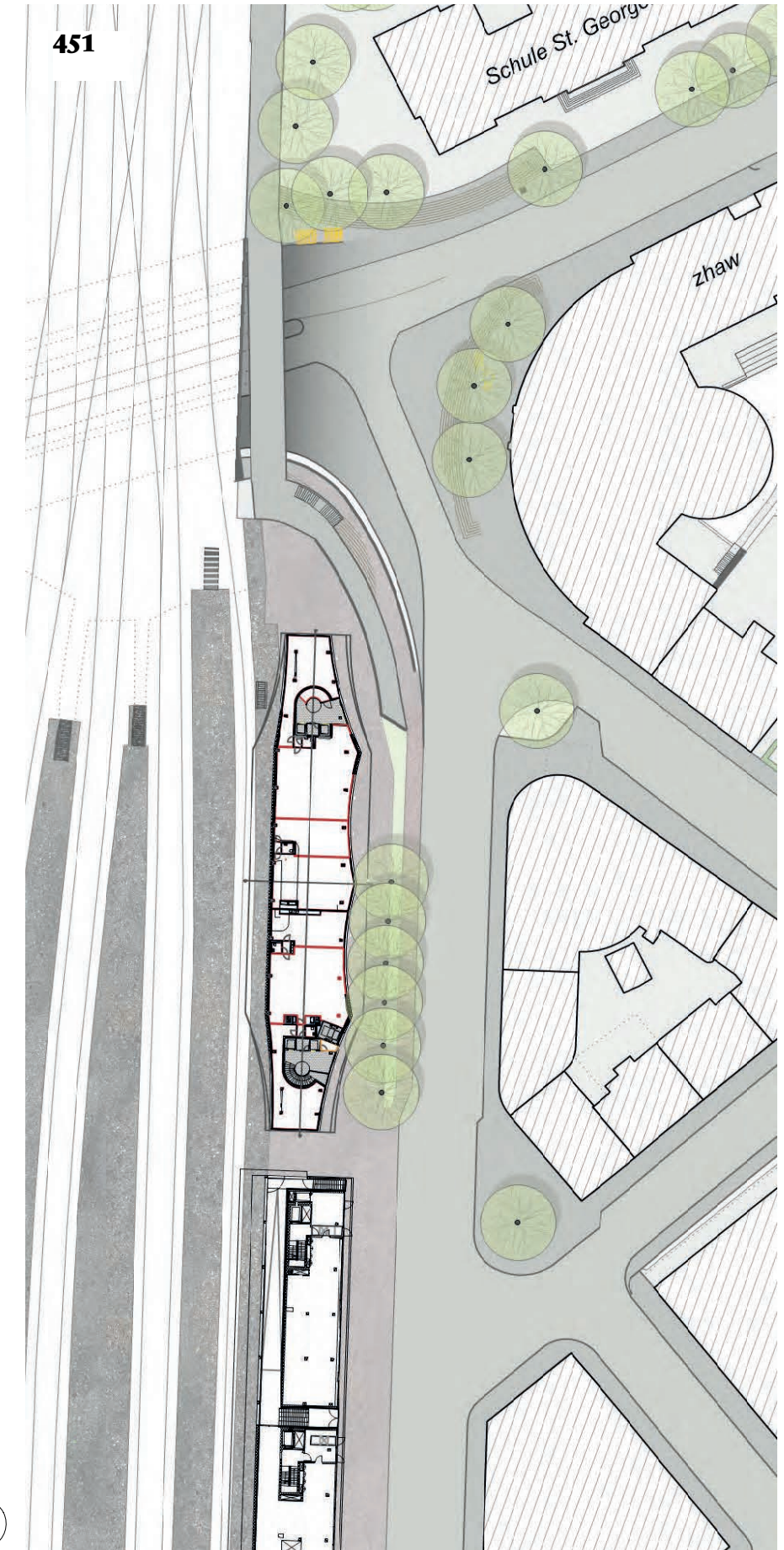
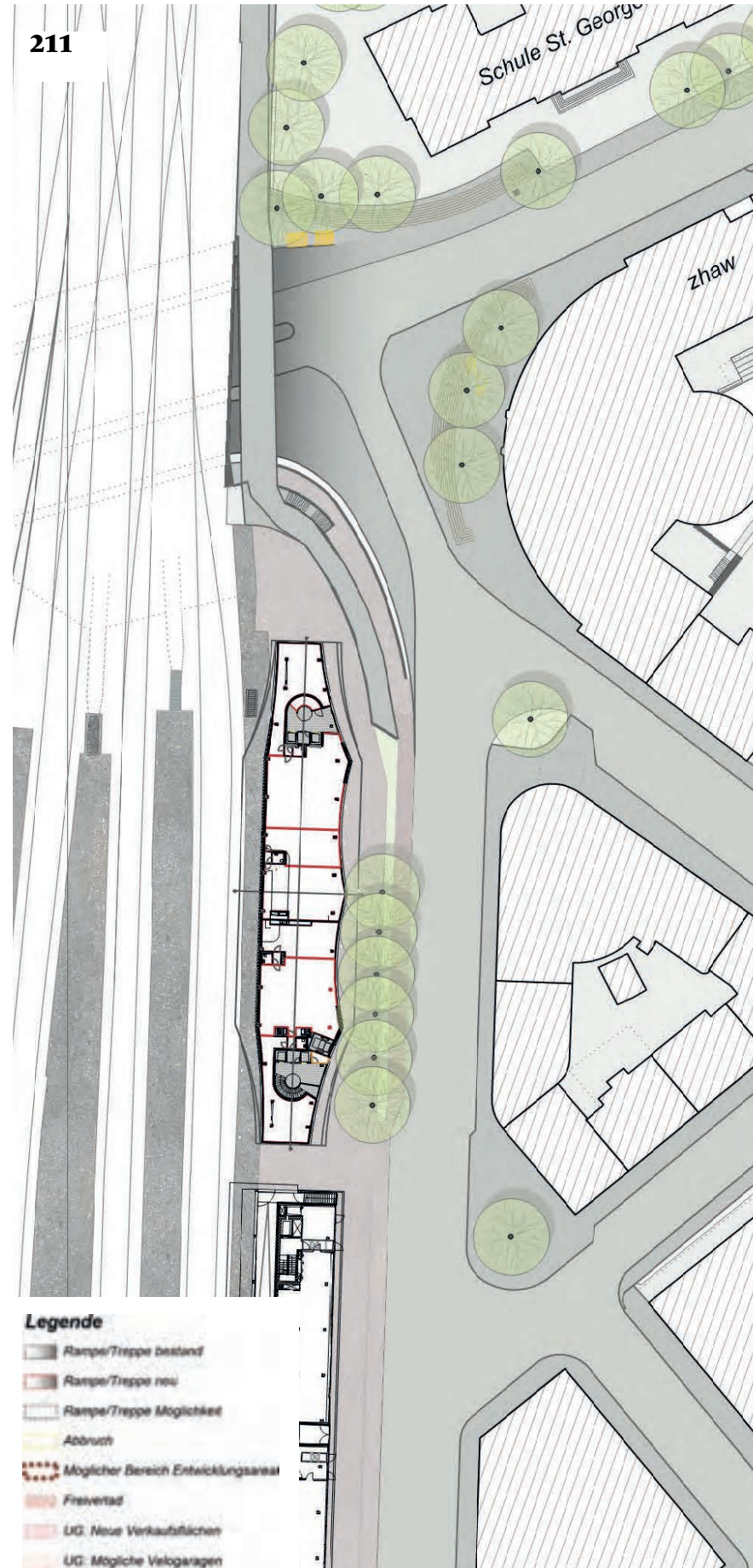
|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
|  | Rampe/Treppe Bestand                |
|  | Rampe/Treppe neu                    |
|  | Rampe/Treppe Möglichkeit            |
|  | Abbruch                             |
|  | Möglicher Bereich Entwicklungsareal |
|  | Freiverlad                          |
|  | UG: Neue Verkaufsfächen             |
|  | UG: Mögliche Velogaragen            |



Situationsplan Vogelsang Nord mit Fussgängerbrücke



## 2c. St. Georgenplatz (Stadtebene)





# Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
  - a) Verkehr & Mobilität
  - b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
  - c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude
2. Variantenunabhängige Betrachtungen
  - a) Wendebahnhof
  - b) Brücke Vogelsang
  - c) St. Georgenplatz
3. **Direktvergleich Teilräume**
  - a) Wülflinger-/Rudolfstrasse**
  - b) Rudolfstrasse**
  - c) Kesselhausplatz**
  - d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude**
  - e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude**
  - f) Stadttor**



# 3a. Rudolf-/Wülflingerstrasse (Stadtebene)



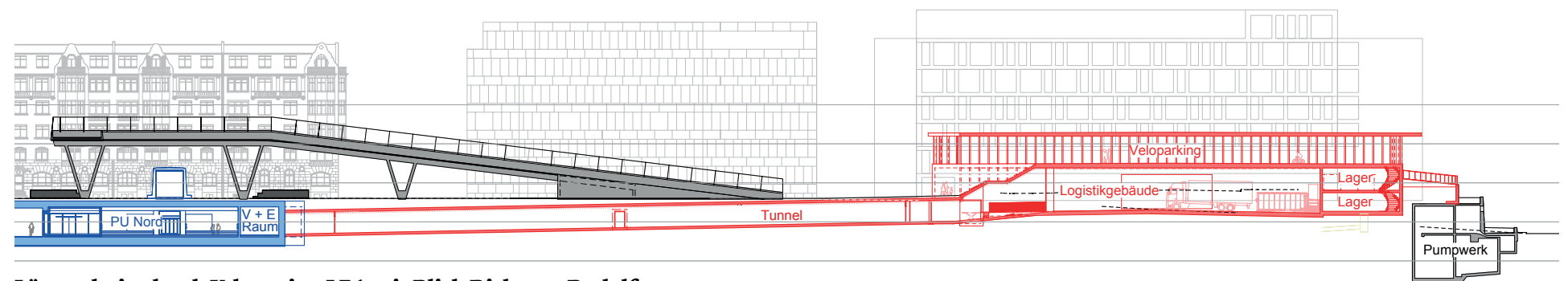
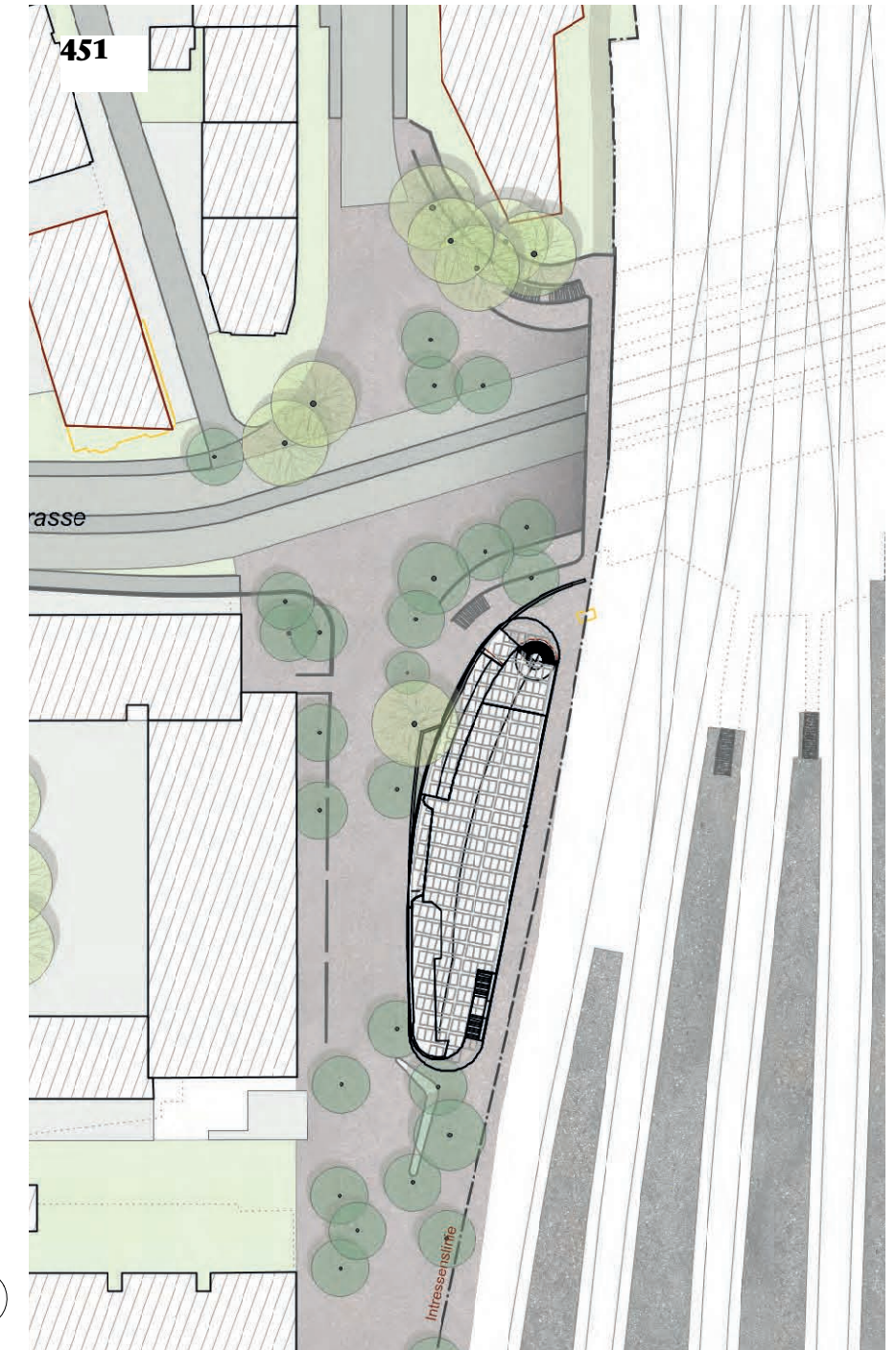
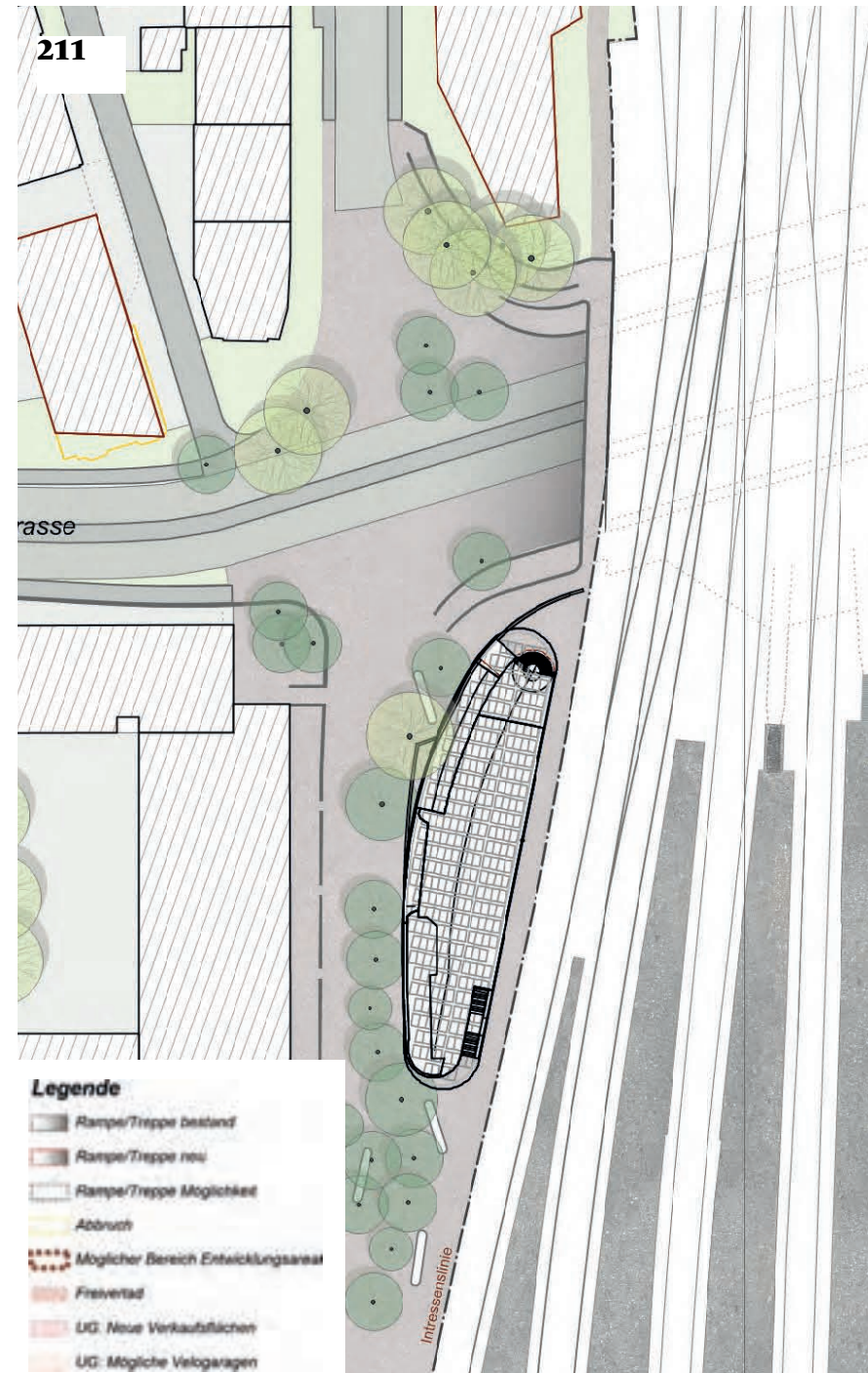
Referenzbild „Grüner Kopf“: Hochschulquartier Zürich, Studio Vulkan



Zielbild Herbst 2020, Phase II (nicht mehr aktuell)



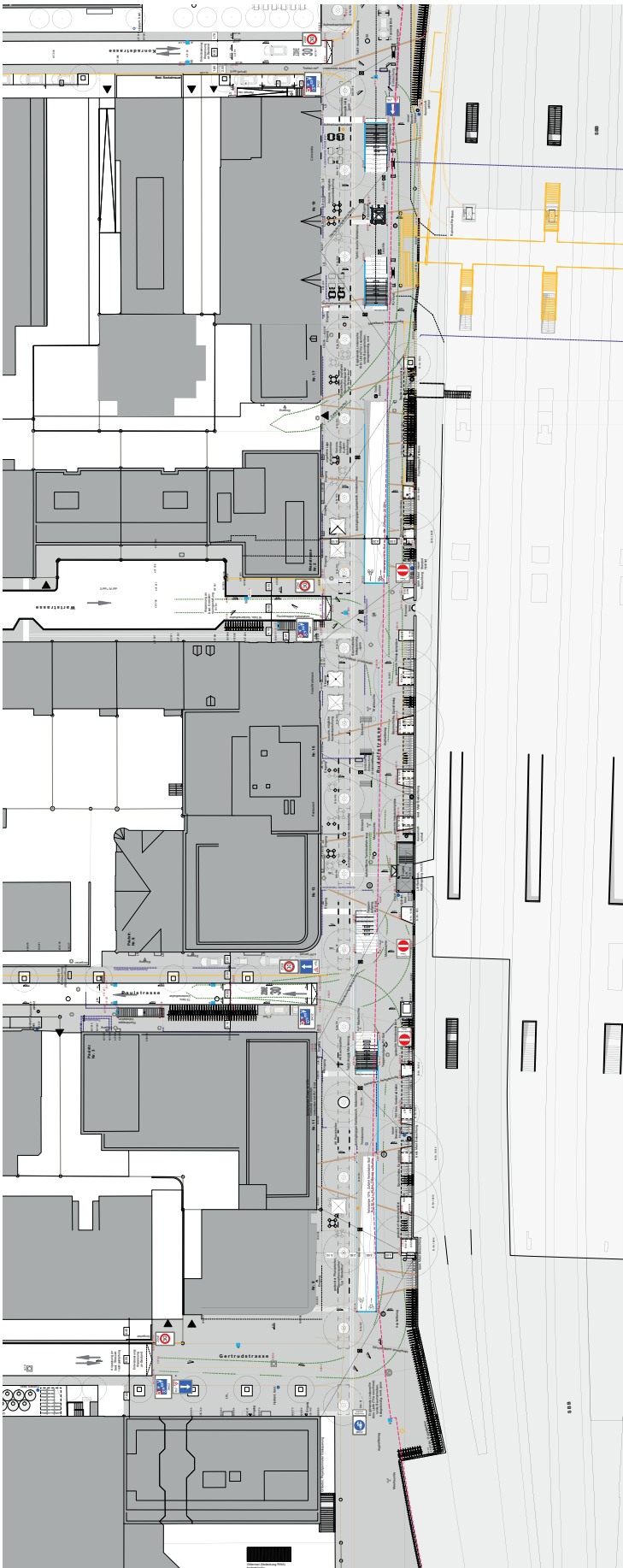
Visualisierung Auflageprojekt Esse-Areal



Längsschnitt durch Velostation LEA mit Blick Richtung Rudolfstrasse

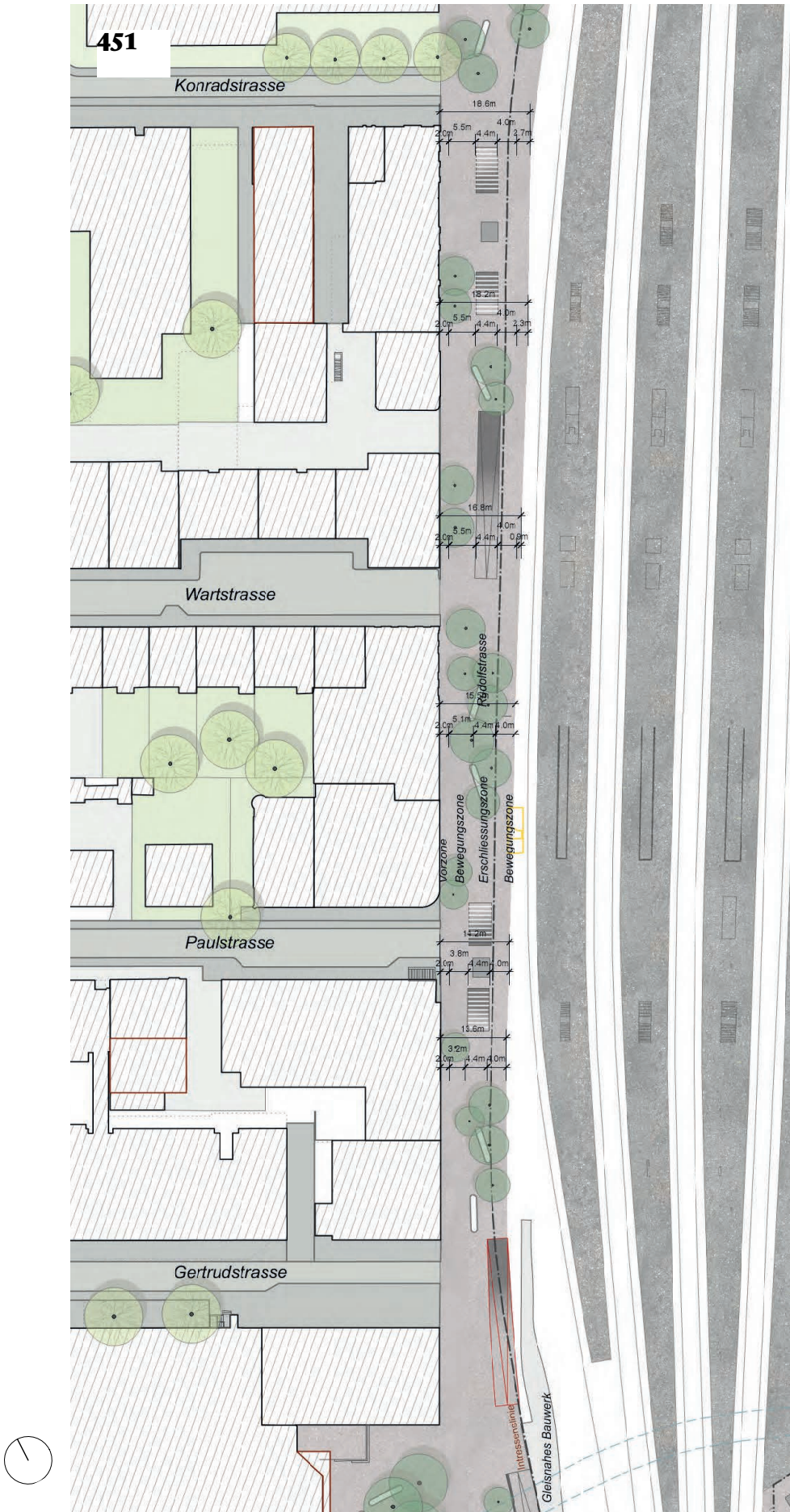
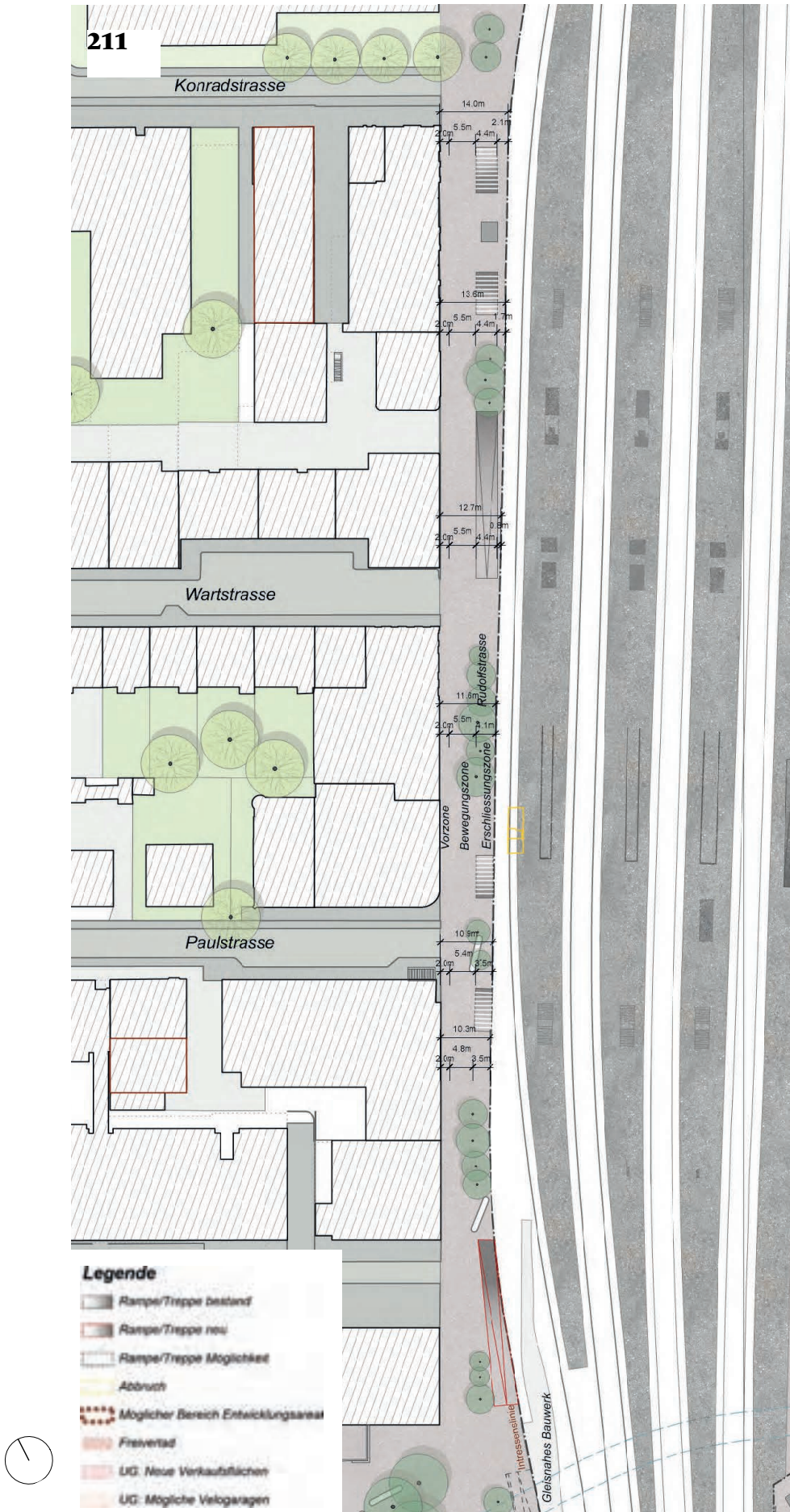


# 3b. Rudolfstrasse (Stadtebene)



Neugestaltung Rudolfstrasse, Stand Vorprojekt 2015 (Manoa)

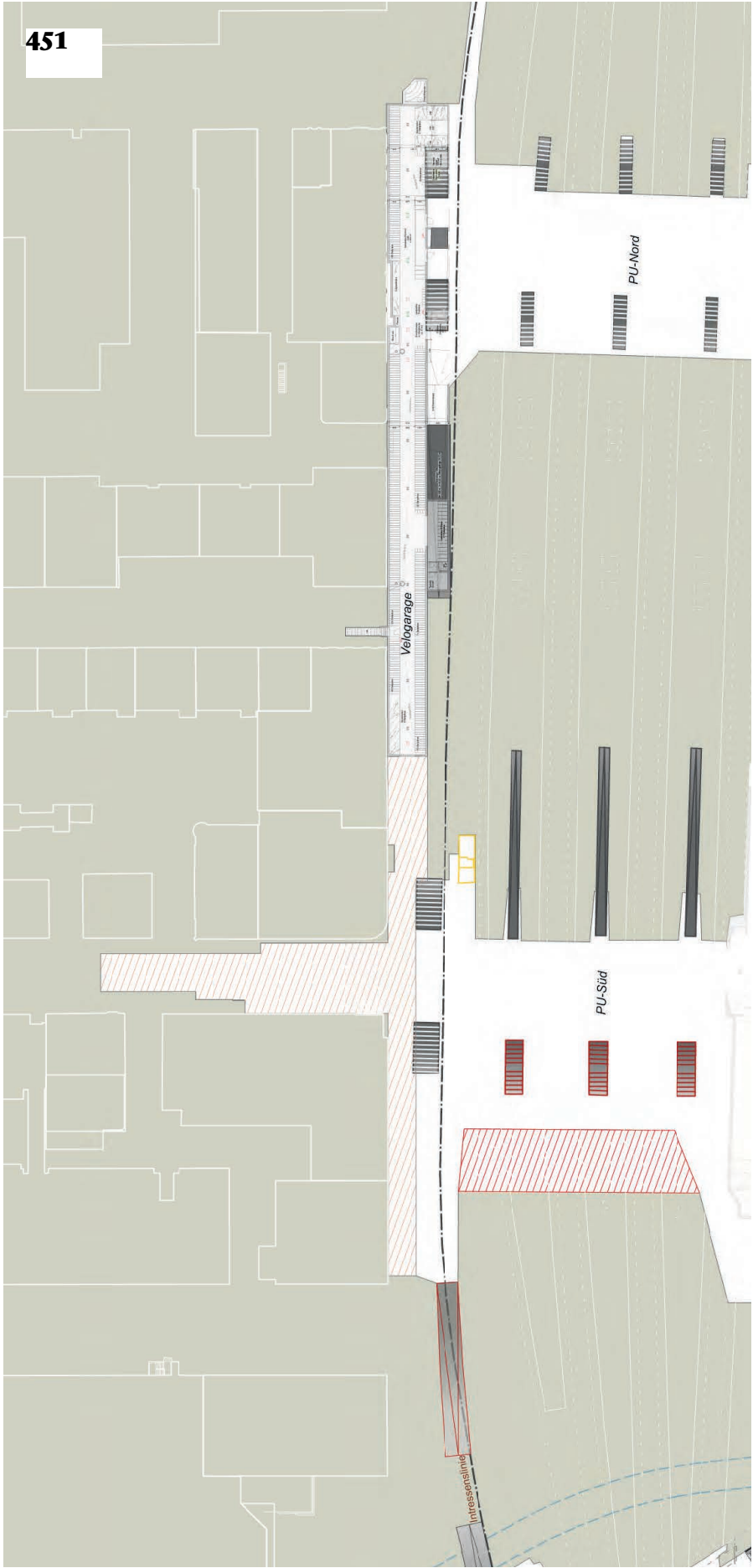
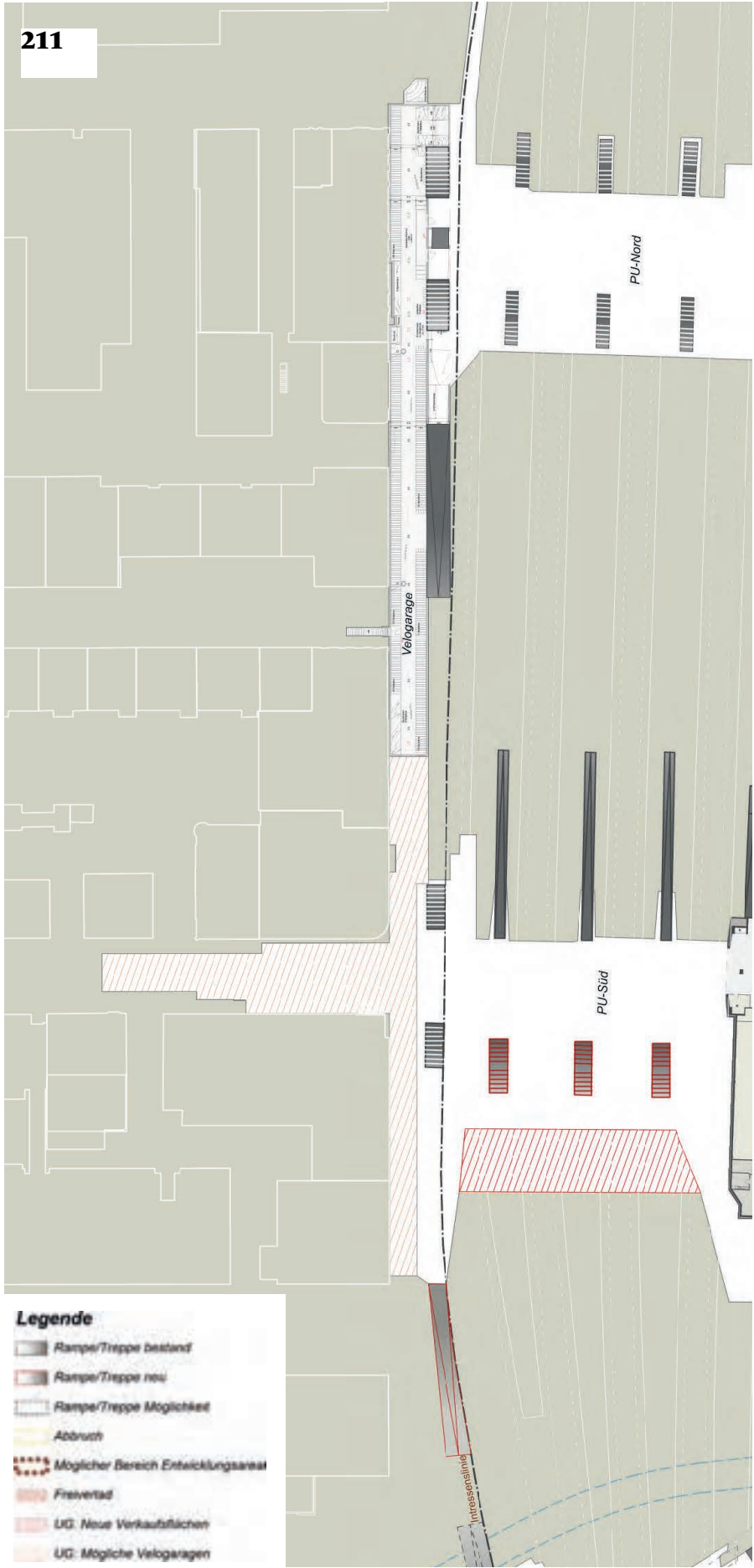
pool Architekten, Studio Vulkan, Basler & Hofmann



Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur / Phase 3 / 4. Juni 2021

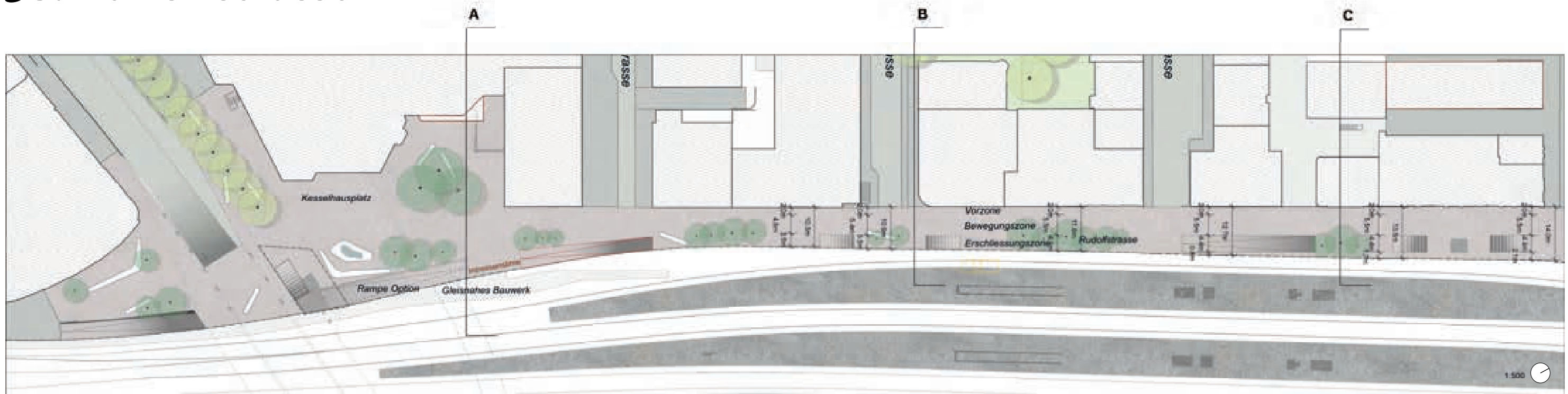


# 3b. Rudolfstrasse (UG)





## 3b. Rudolfstrasse V211



Schema räumliche Aufteilung Nord-Süd

Die Bewegungsräume Rudolfstrasse und Bahnhofplatz

Der Grüne Kopf Nördlicher Abschluss entlang der Wülflingerstr.

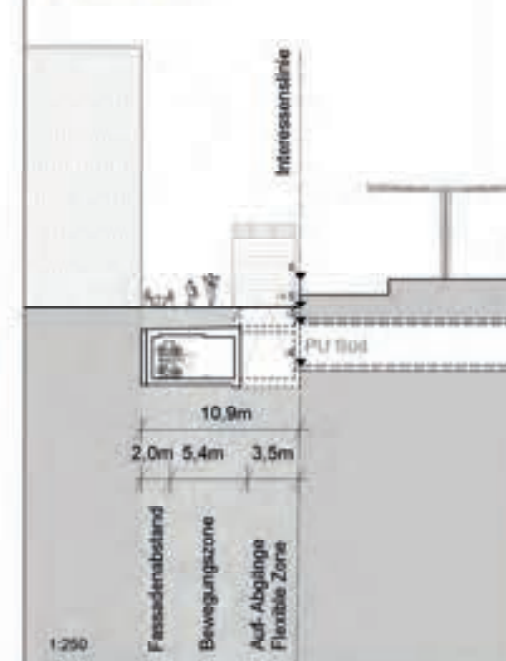
Die zwei Verwandten Kessel- und Kornhausplatz bilden den südlichen Abschluss des Bahnhofareals



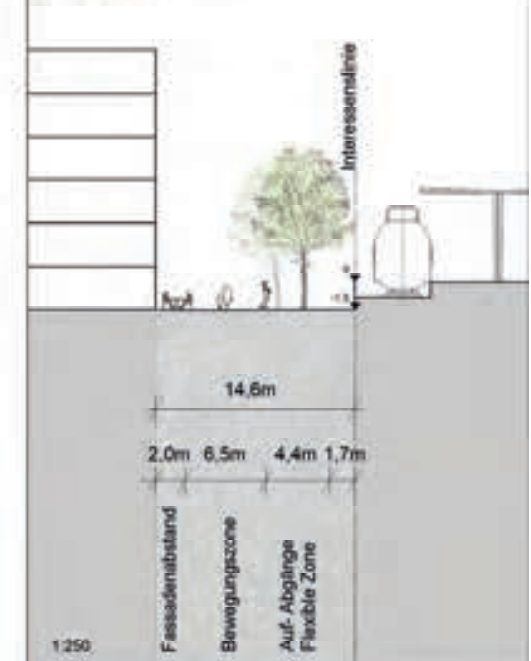
Schnitt A



Schnitt B



Schnitt C

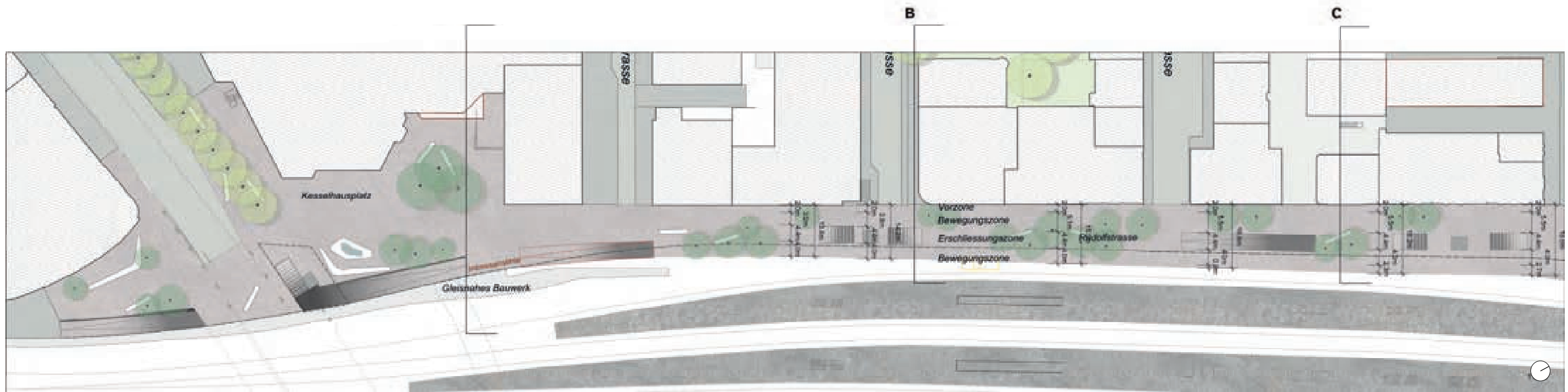


Legende

- Rampe/Treppe Bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freiverlad
- UG: Neue Verkaufsfächen
- UG: Mögliche Velogaragen



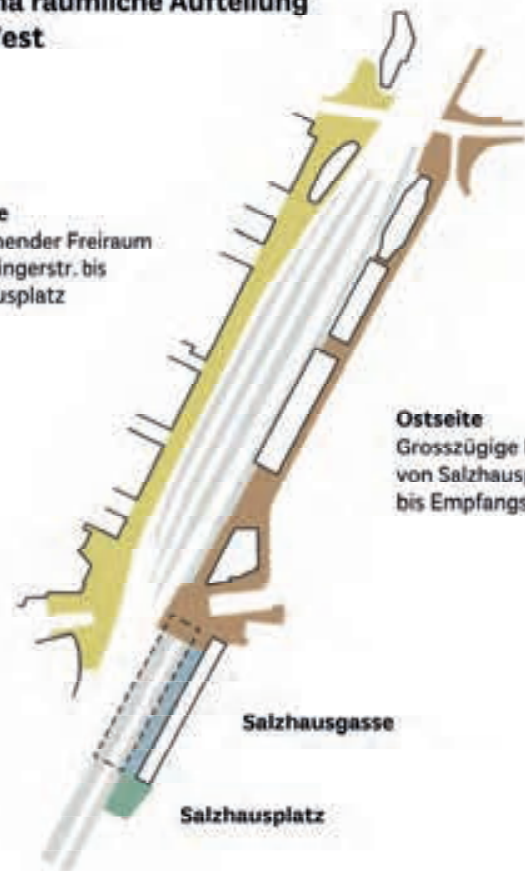
## 3b. Rudolfstrasse V451



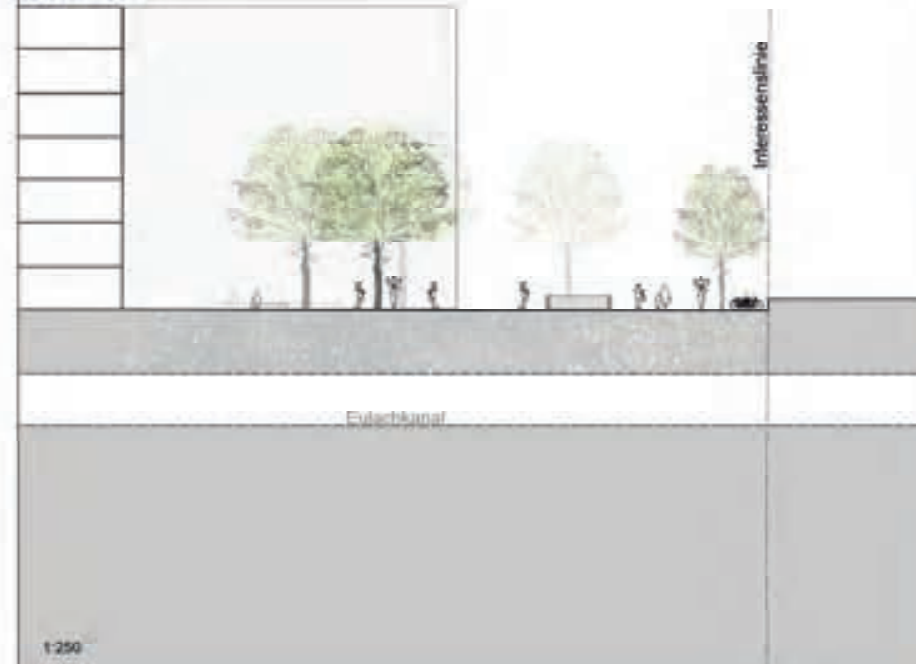
**Schema räumliche Aufteilung Ost-West**

**Westseite**  
Durchgehender Freiraum von Wülflingerstr. bis Kesselhausplatz

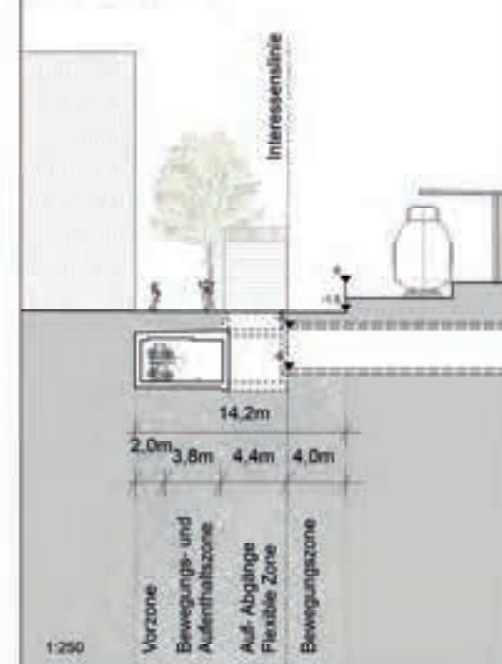
**Ostseite**  
Grosszügige Freiraumfigur von Salzhausplatz bis Empfangsgebäude



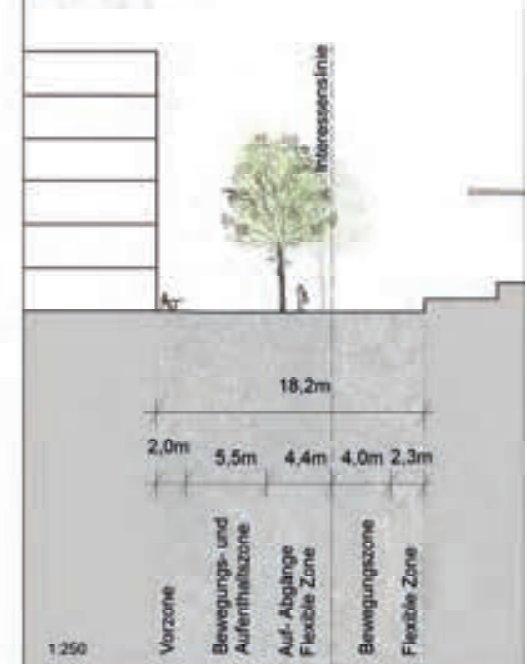
**Schnitt A**



**Schnitt B**



**Schnitt C**



**Legende**

- Rampe/Treppe Bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freiverlad
- UG: Neue Verkaufsfächen
- UG: Mögliche Velogaragen

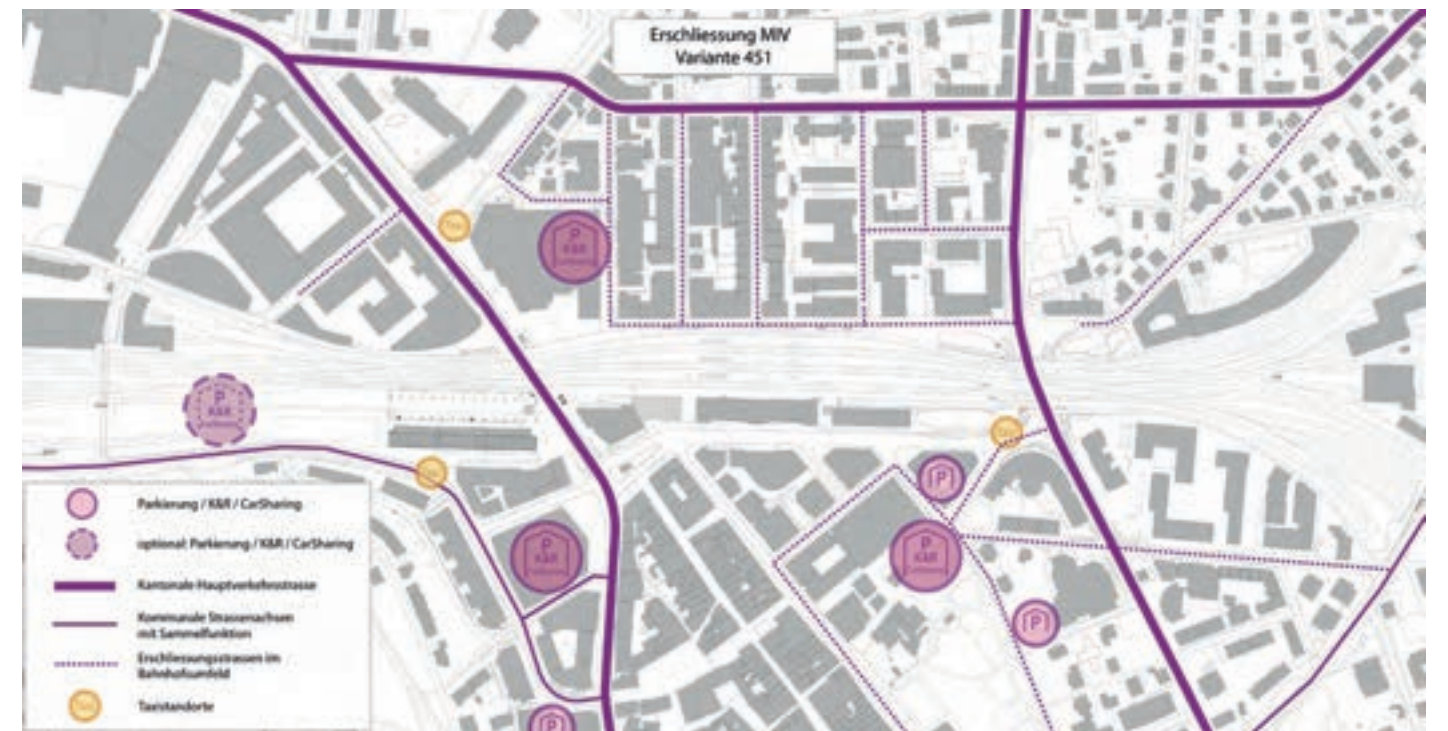


# 3b. Rudolfstrasse

Variante 211

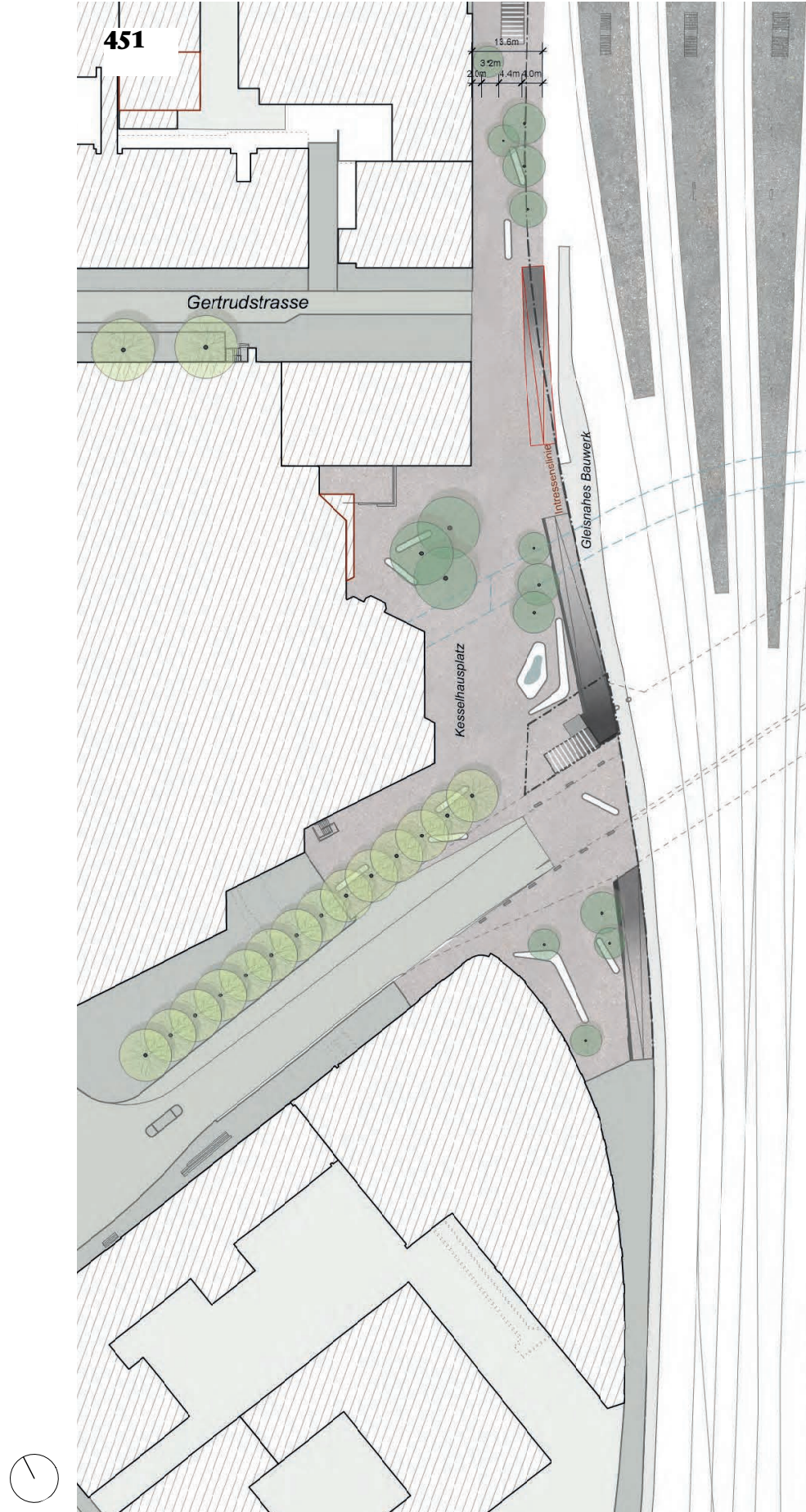
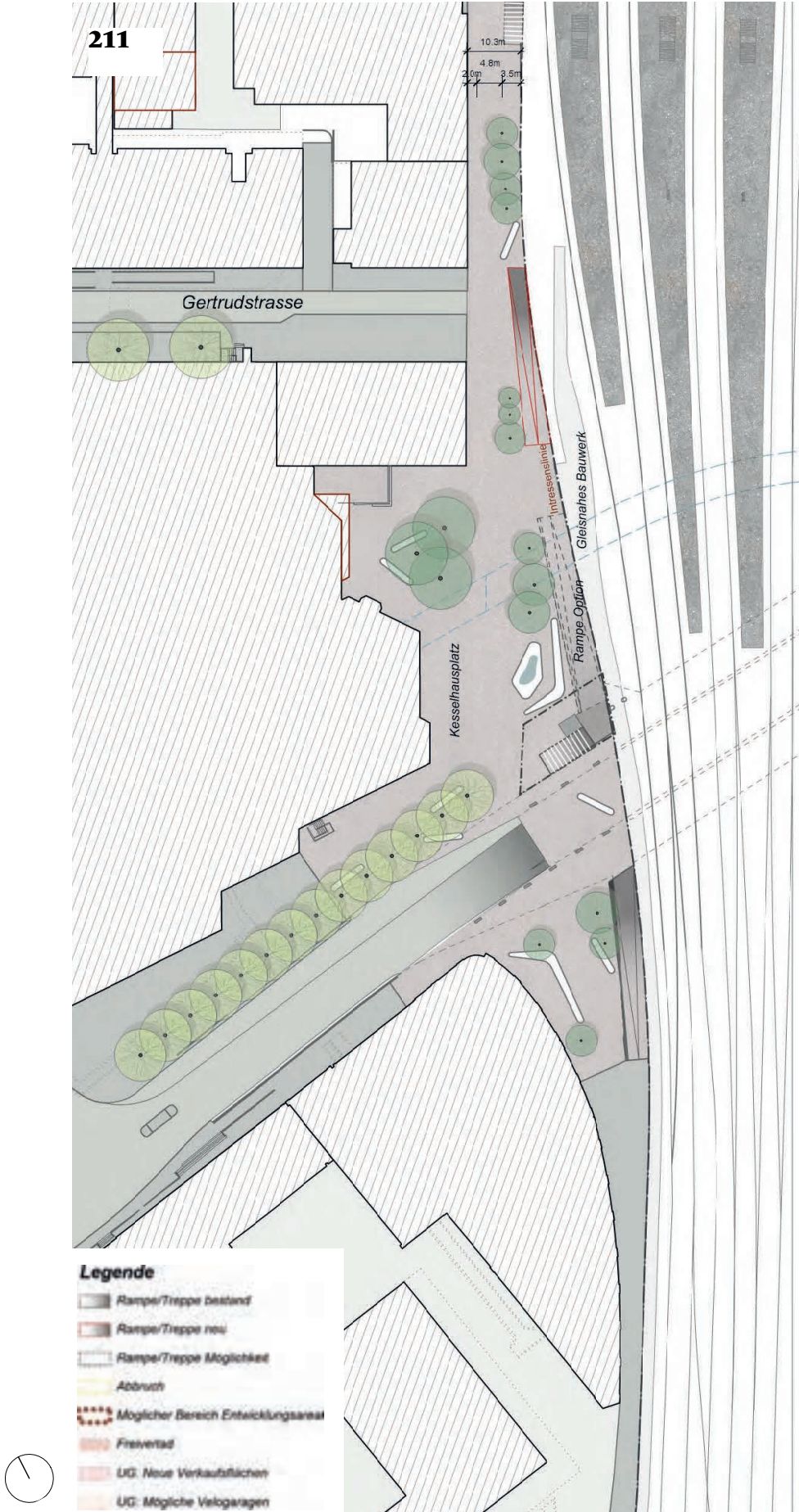


Variante 451





# 3c. Kesselhausplatz (Stadtebene)



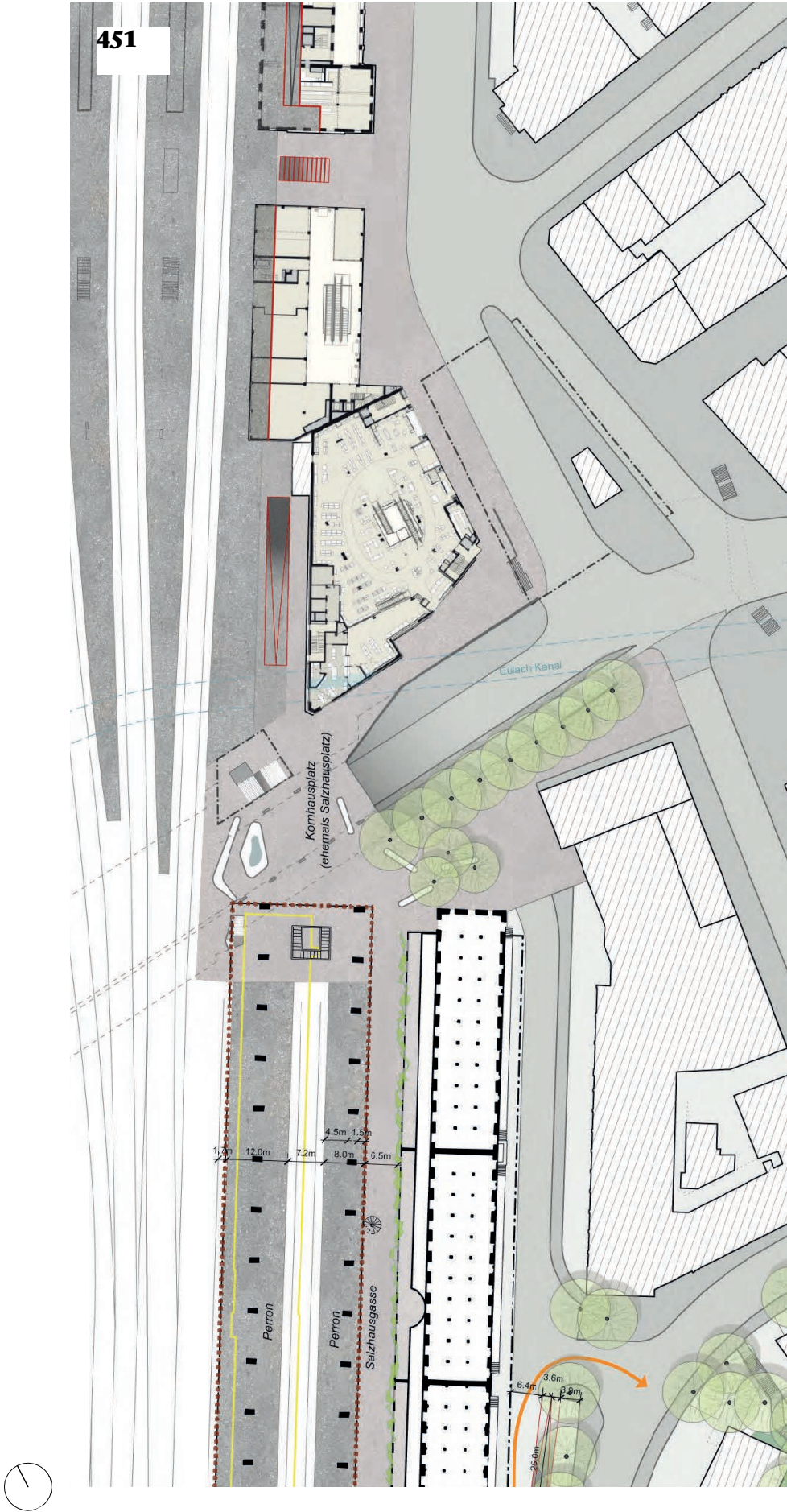
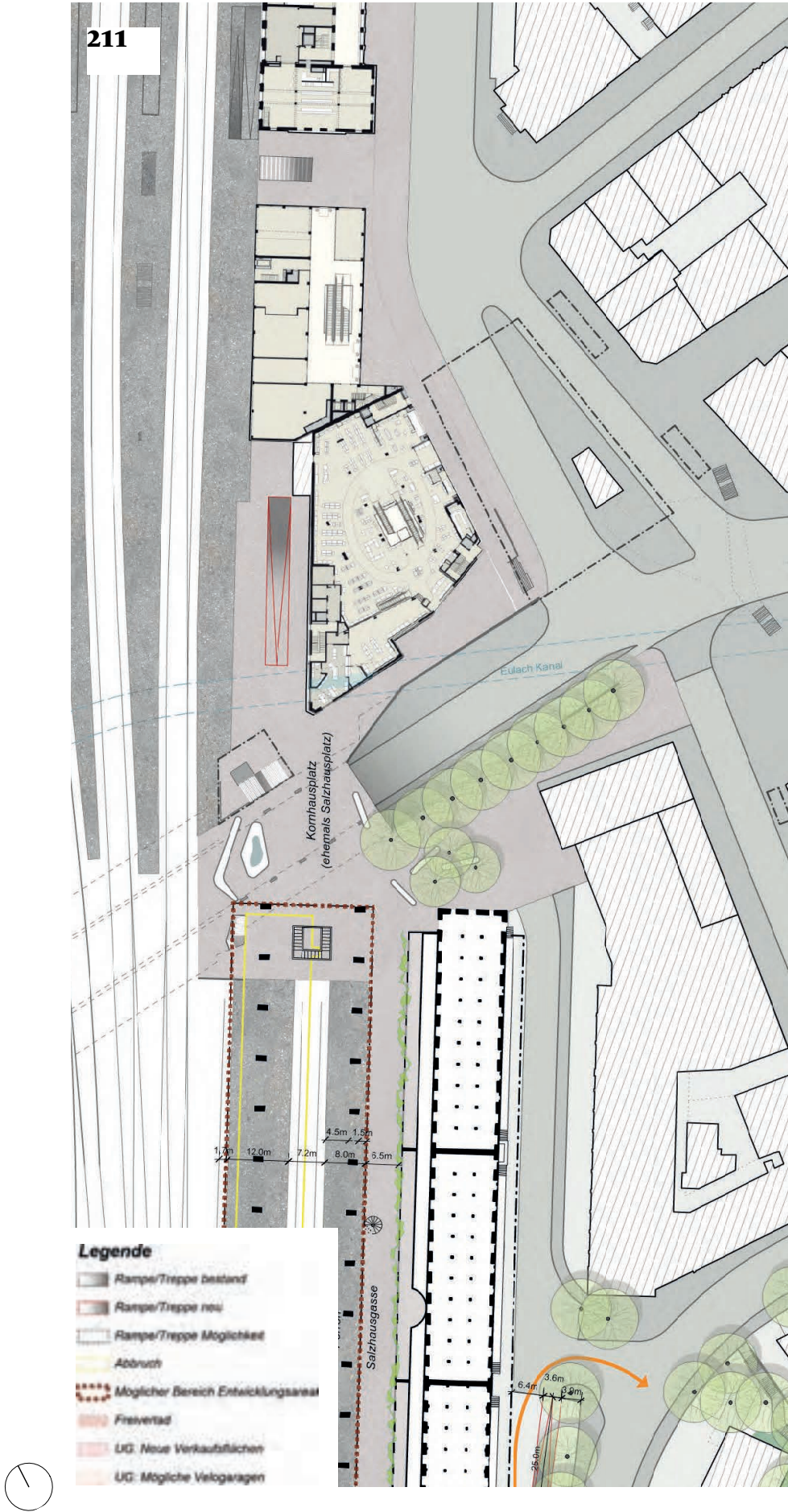


# 3c. Kesselhausplatz (UG)



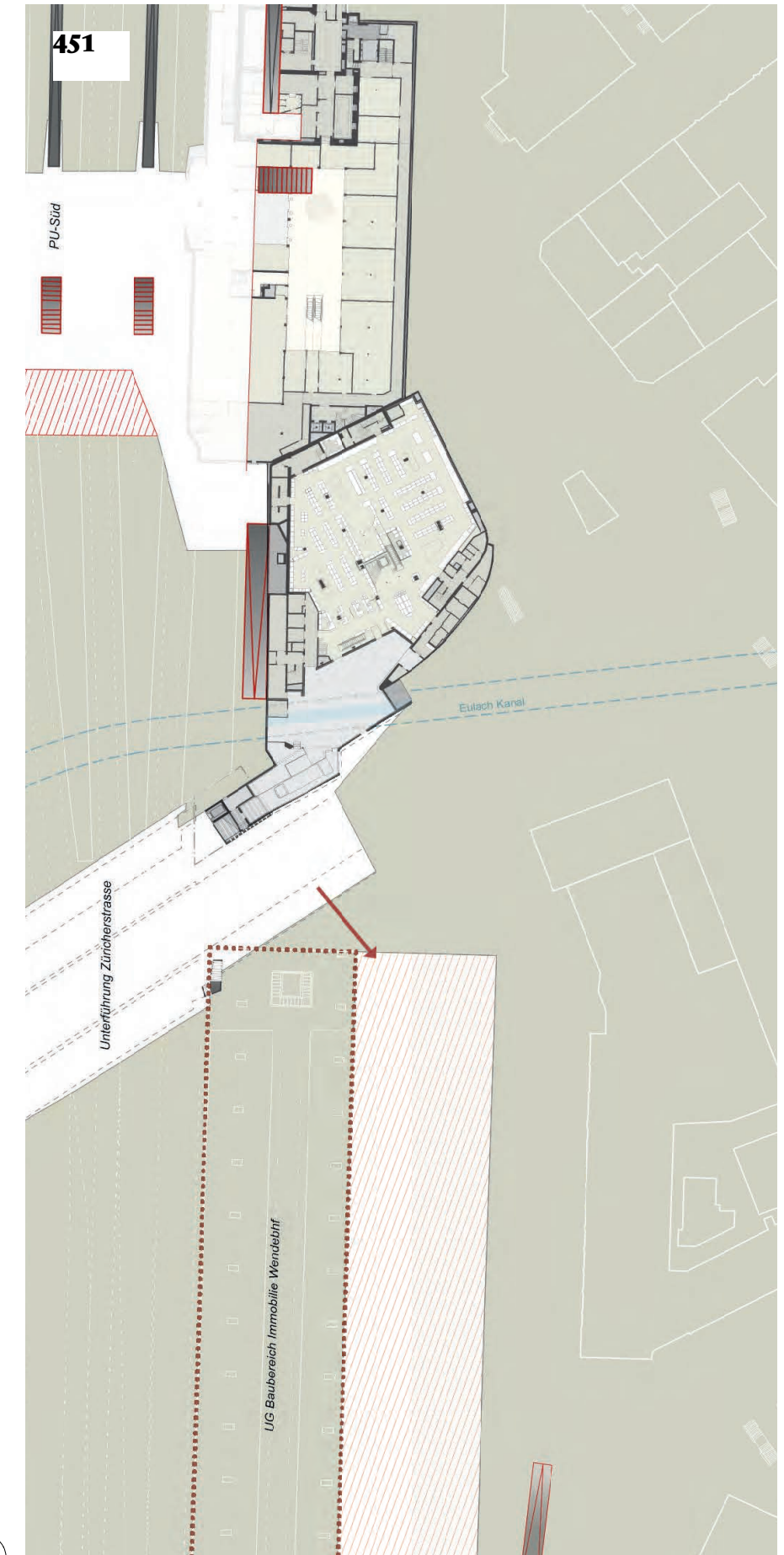
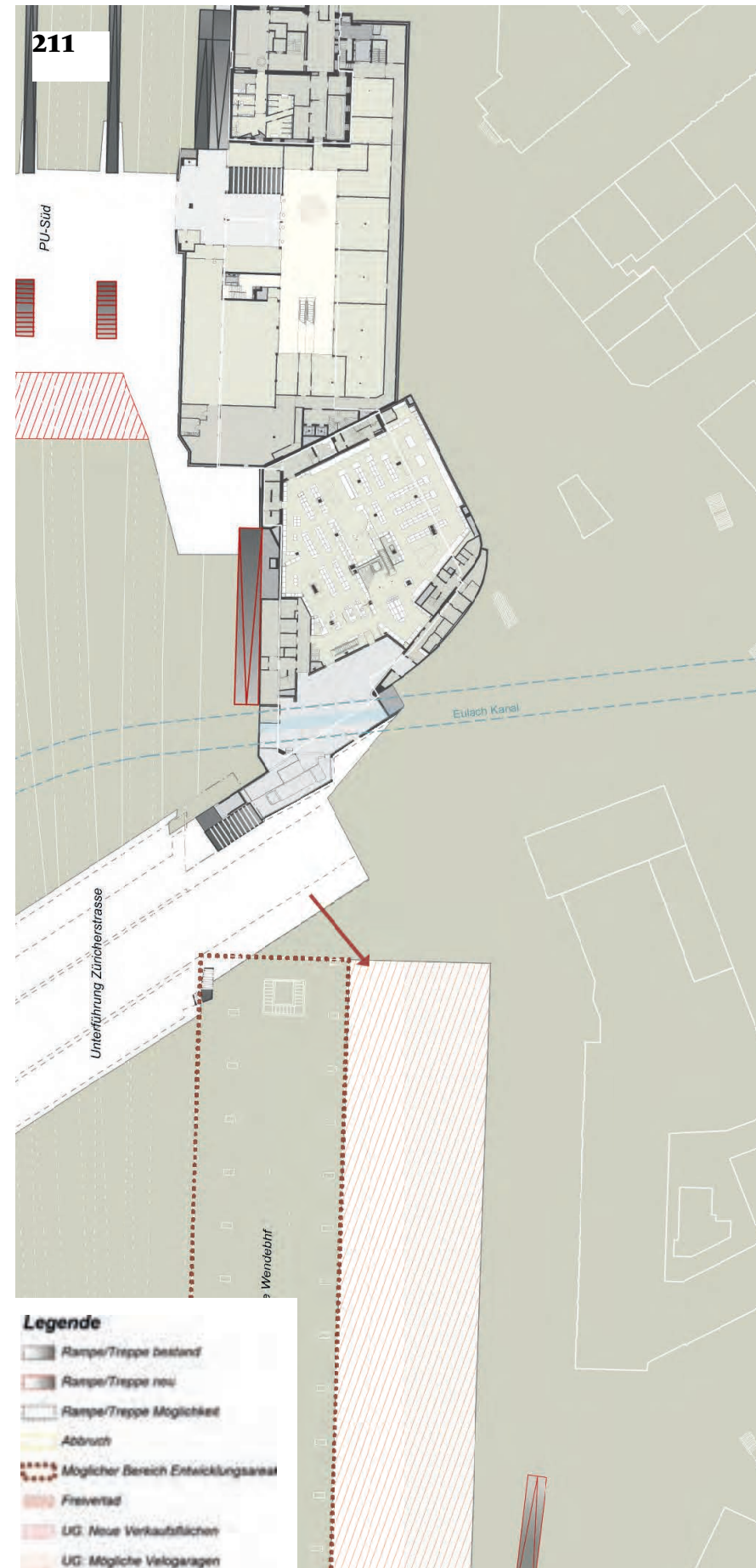


# 3d. Salzhausplatz mit Stadttorgebäude (Stadtebene)



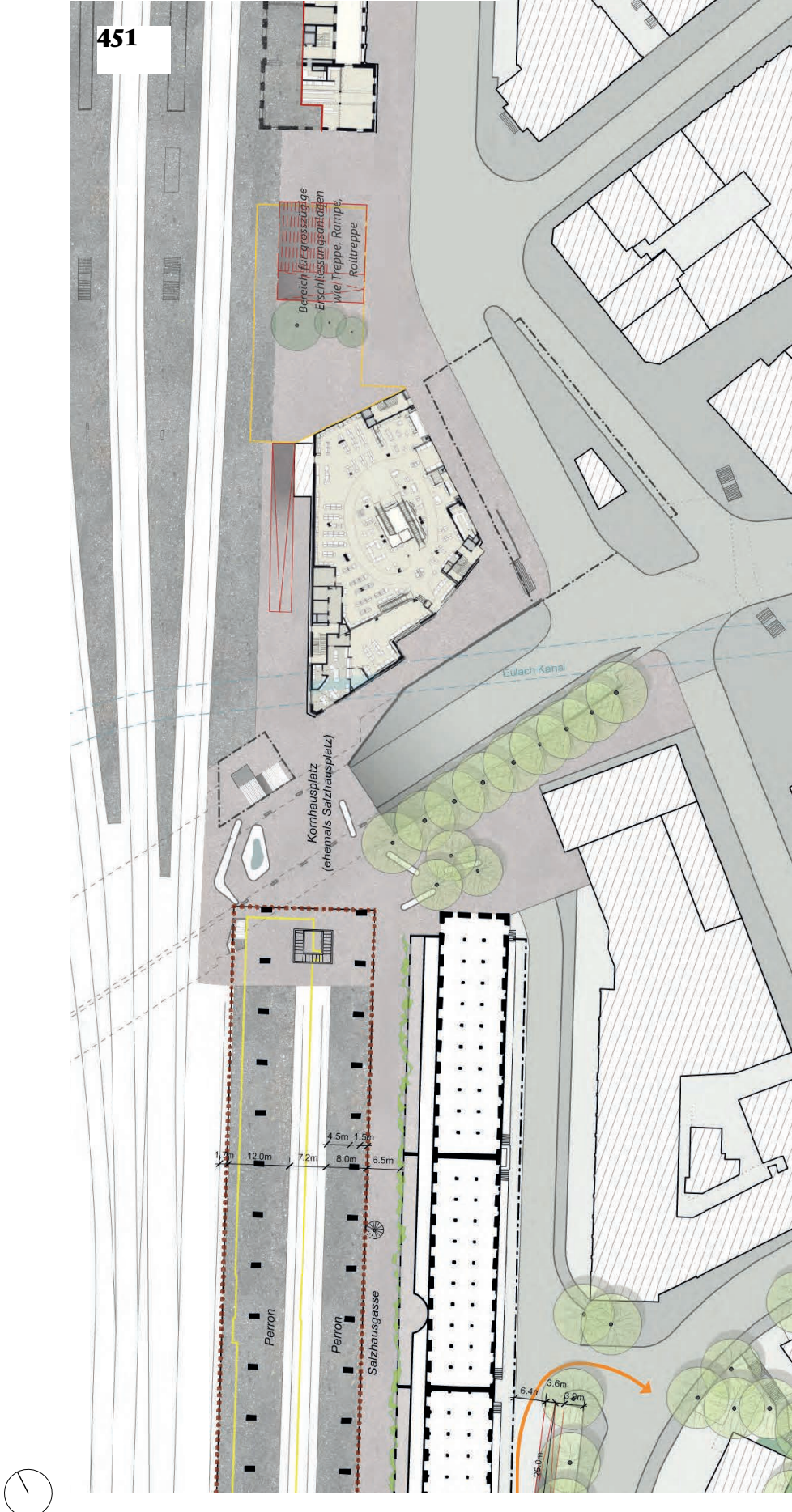
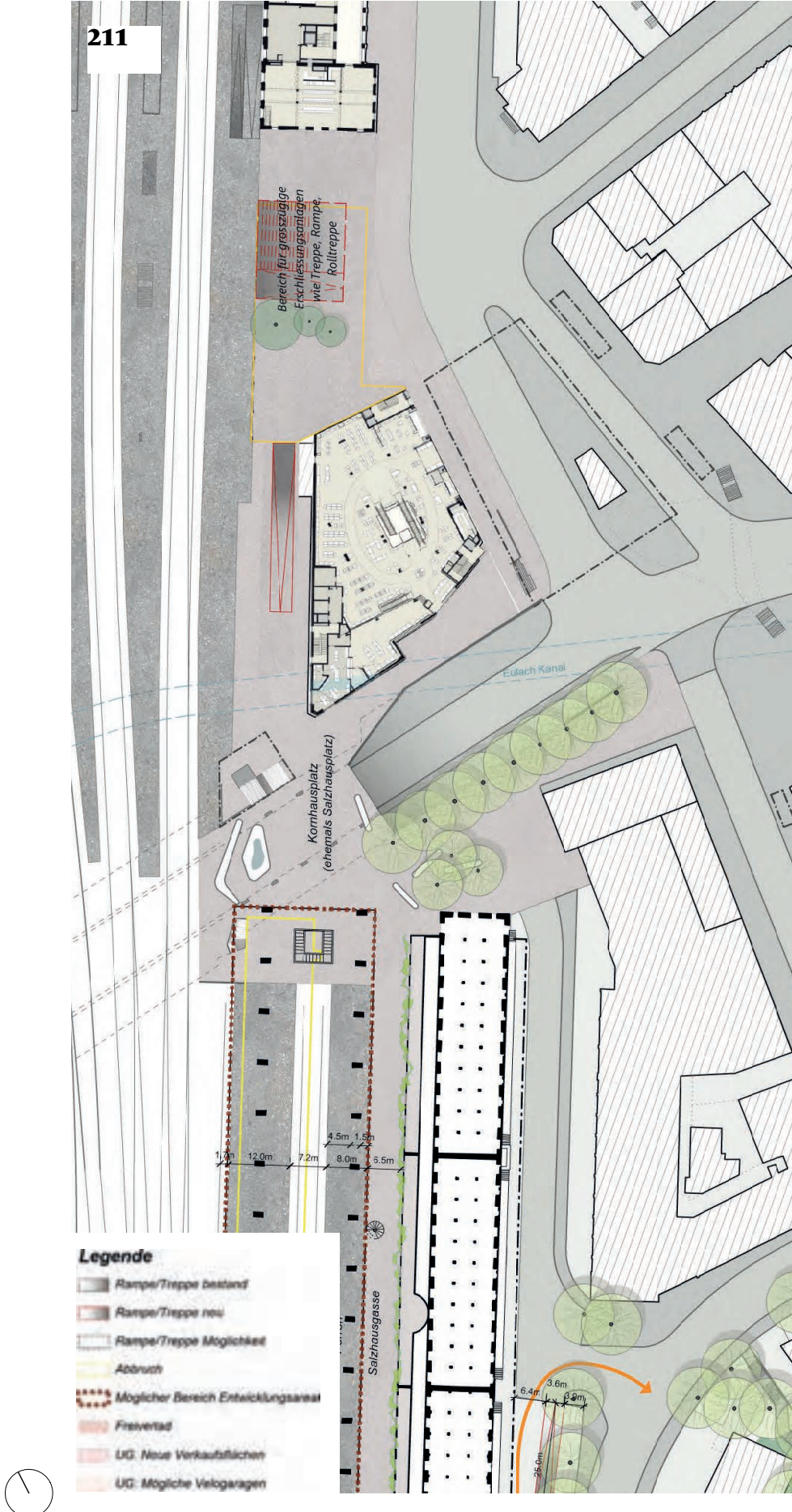


# 3d. Salzhausplatz mit Stadttorgebäude (UG)



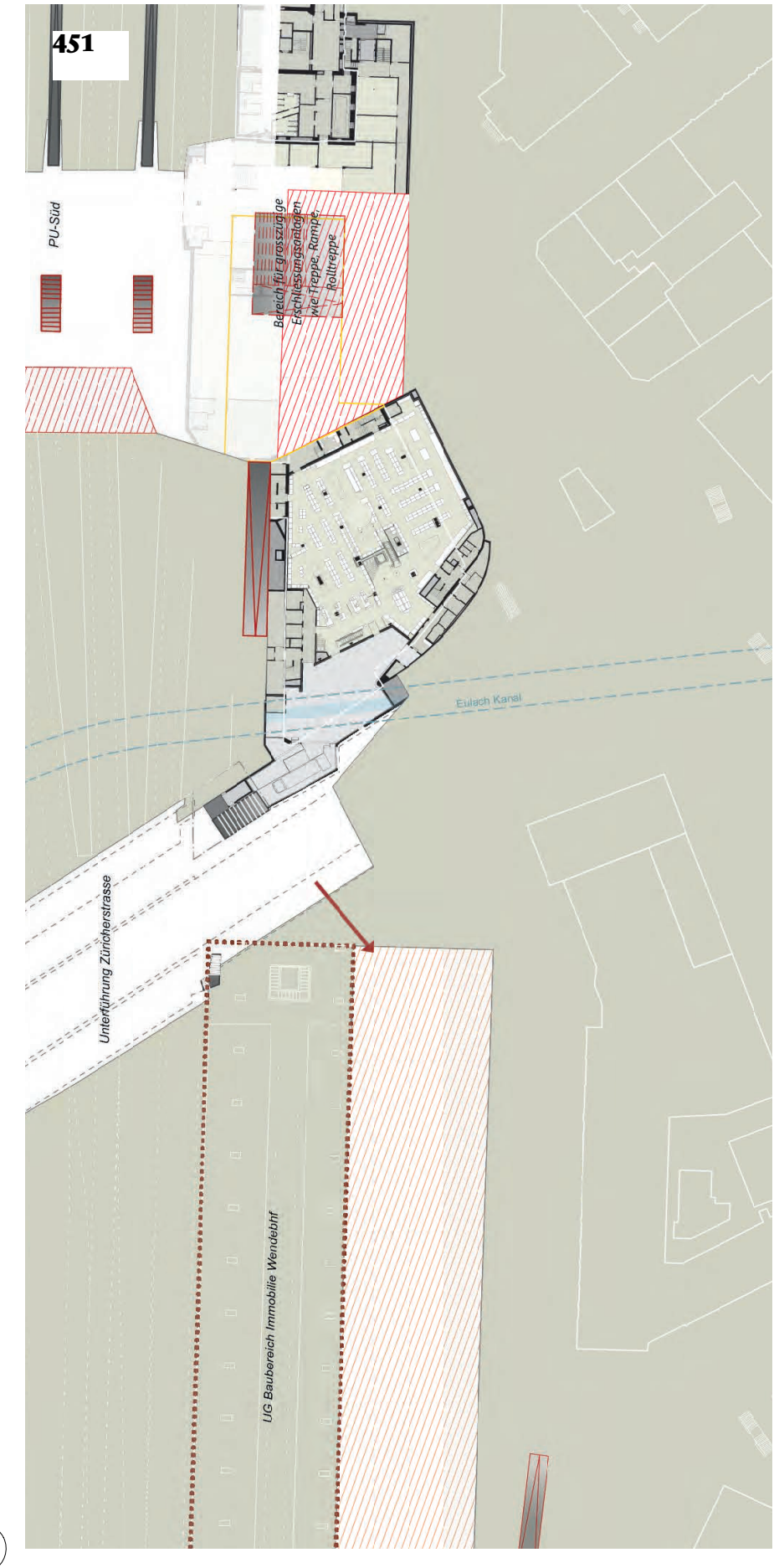
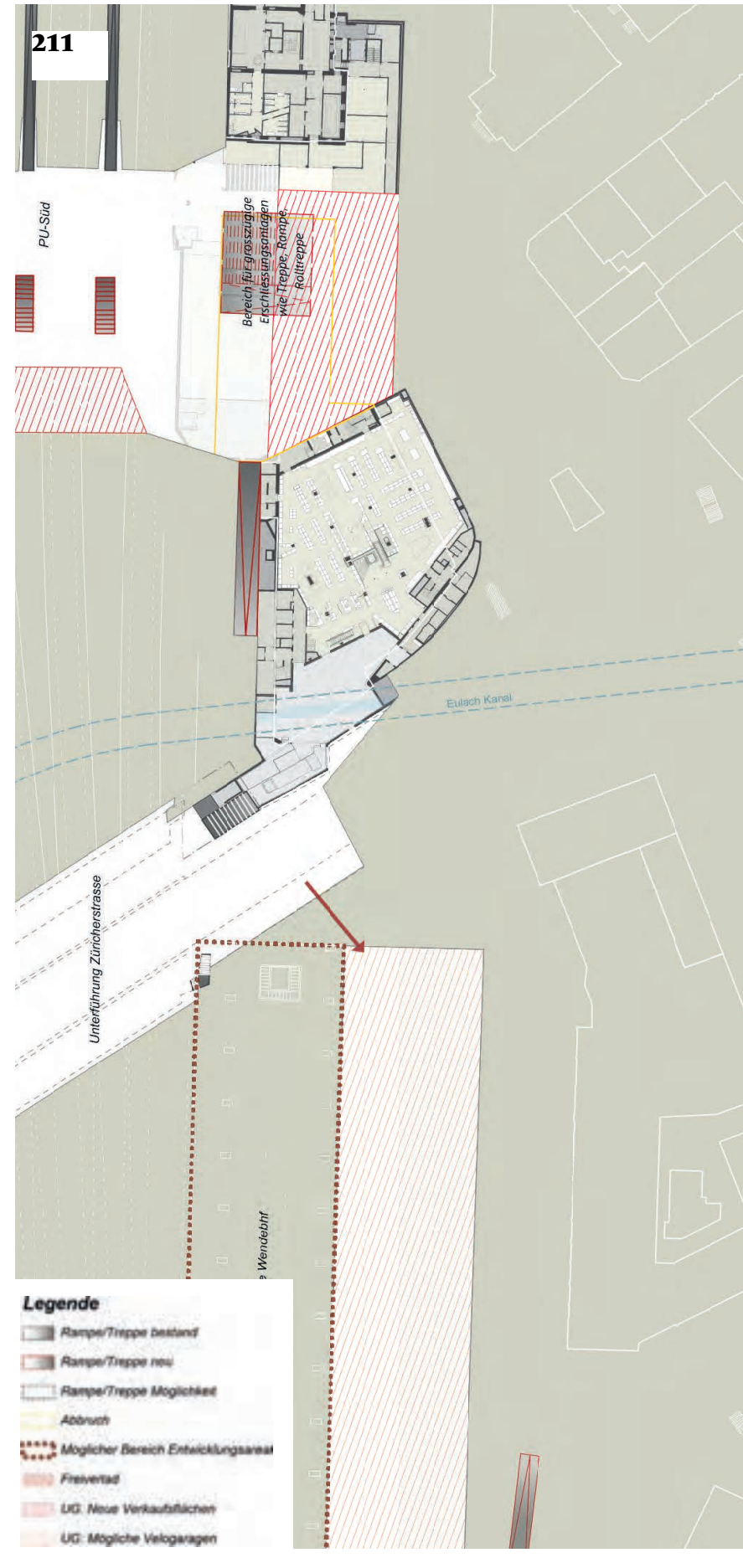


# 3d. Salzhausplatz ohne Stadttorgegebäude (Stadtebene)





# 3d. Salzhausplatz ohne Stadttorgegebäude (UG)

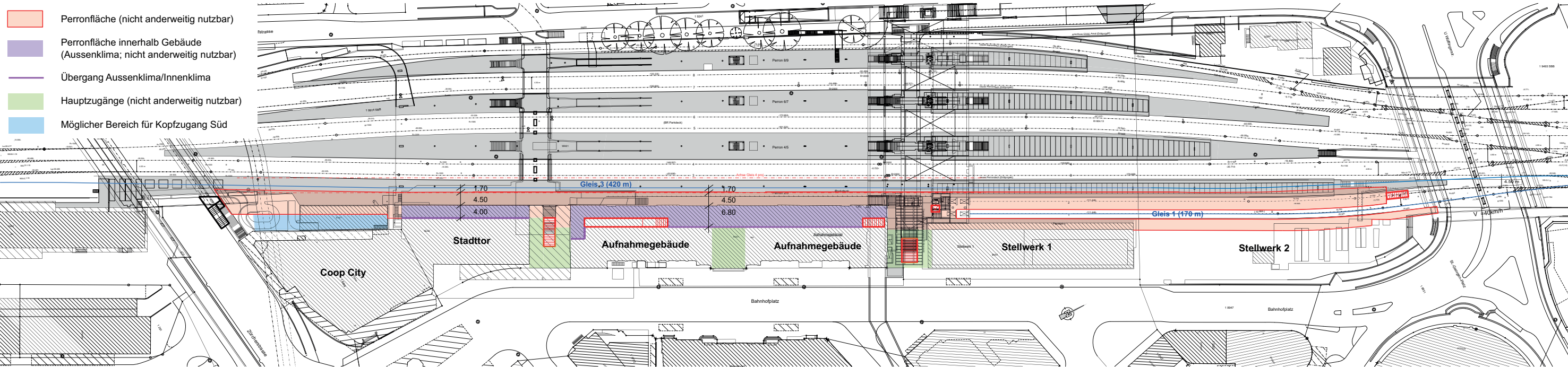




# 3e. Bahnhofplatz — Perron Situation Studie SBB

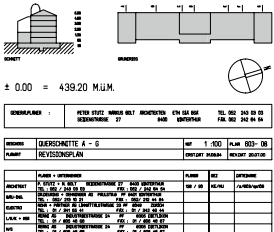
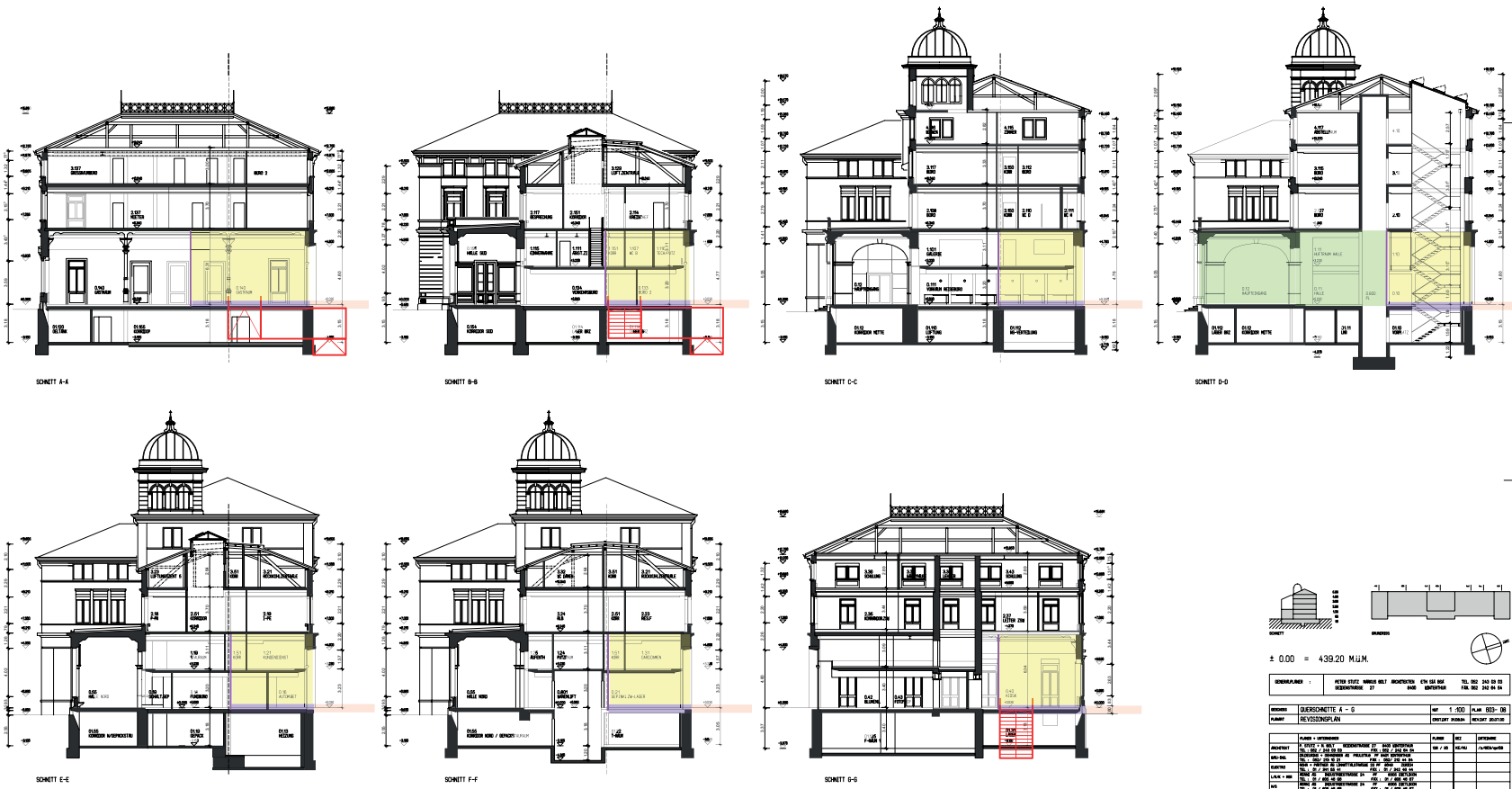
Variante 451  
Perronfläche und Hauptzugänge Gleis 3

Situation, 1:500



FASSADE SUD

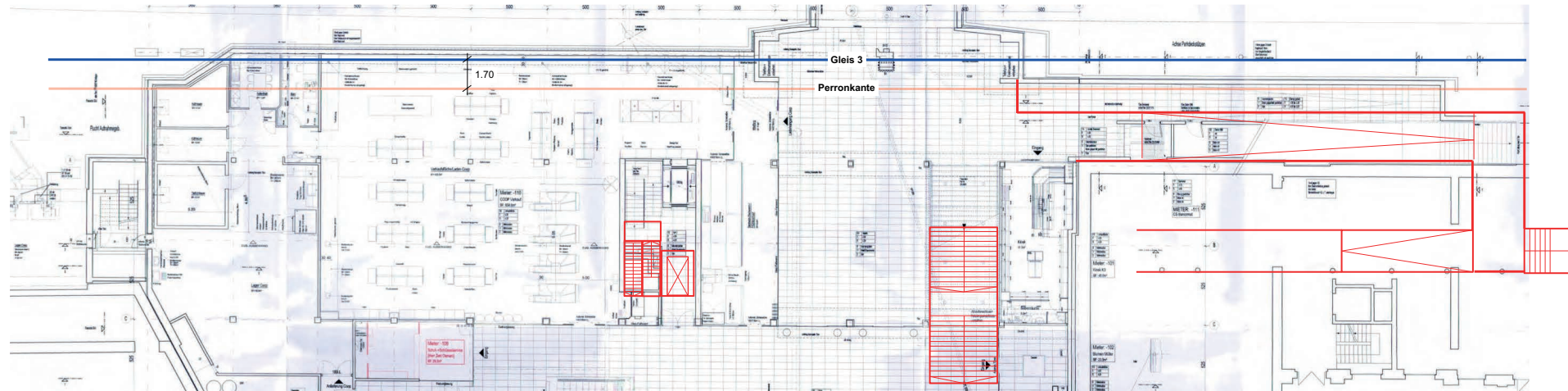
FASSADE NORD



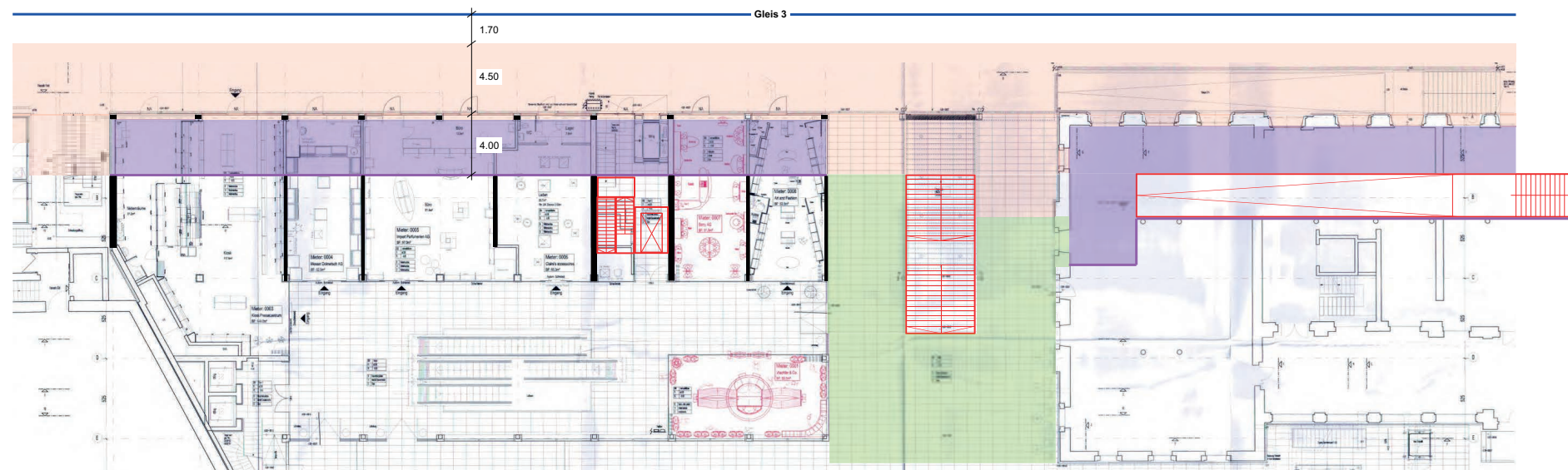


# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude Studie SBB

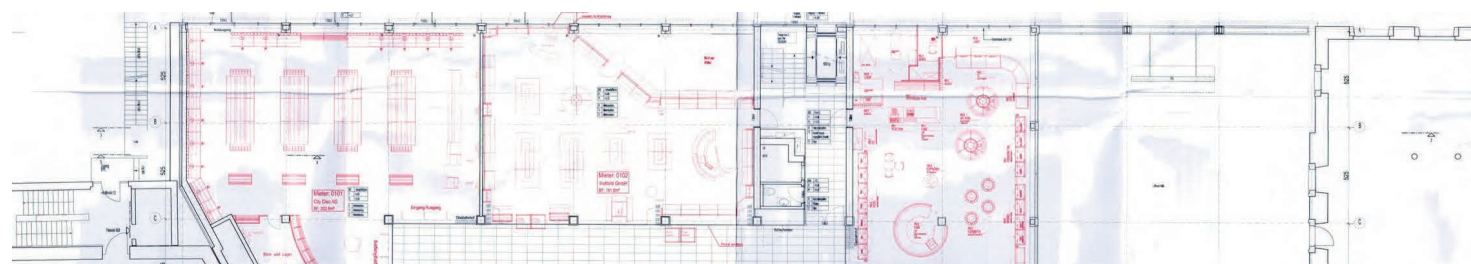
Situation UG



Situation EG

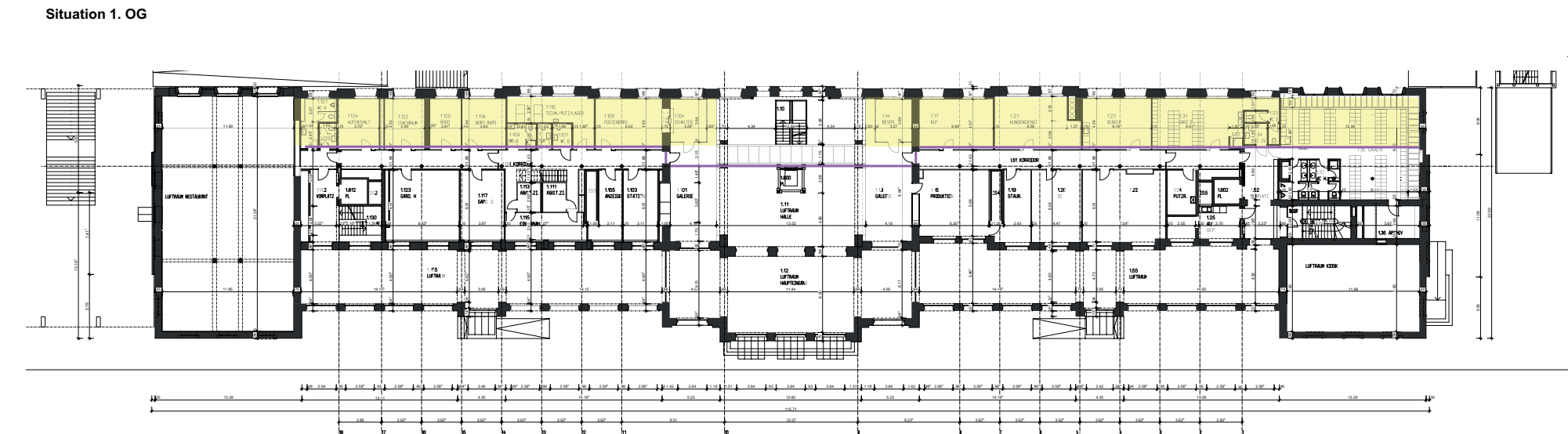
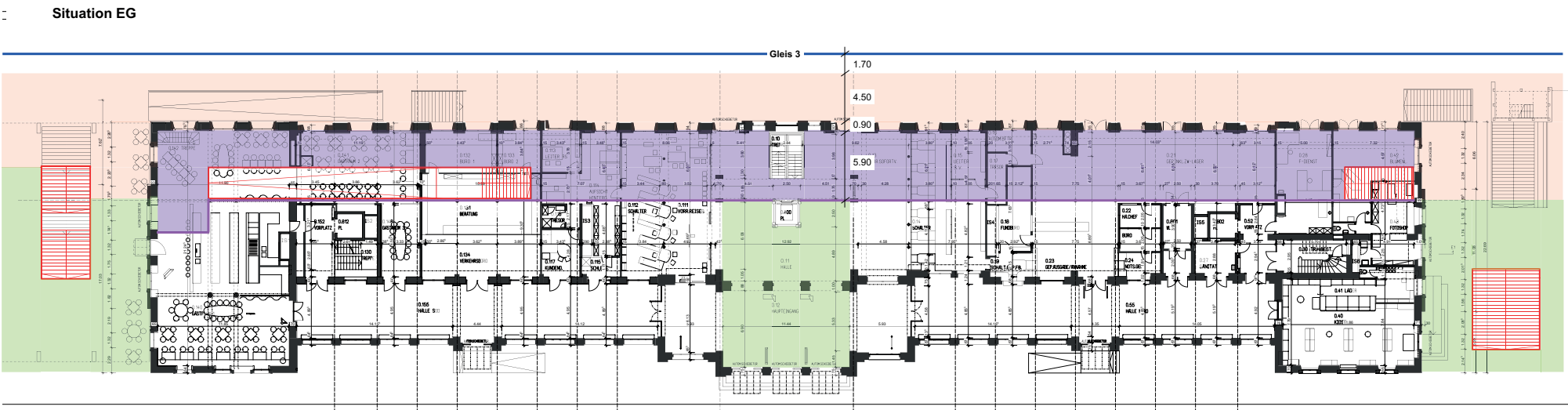
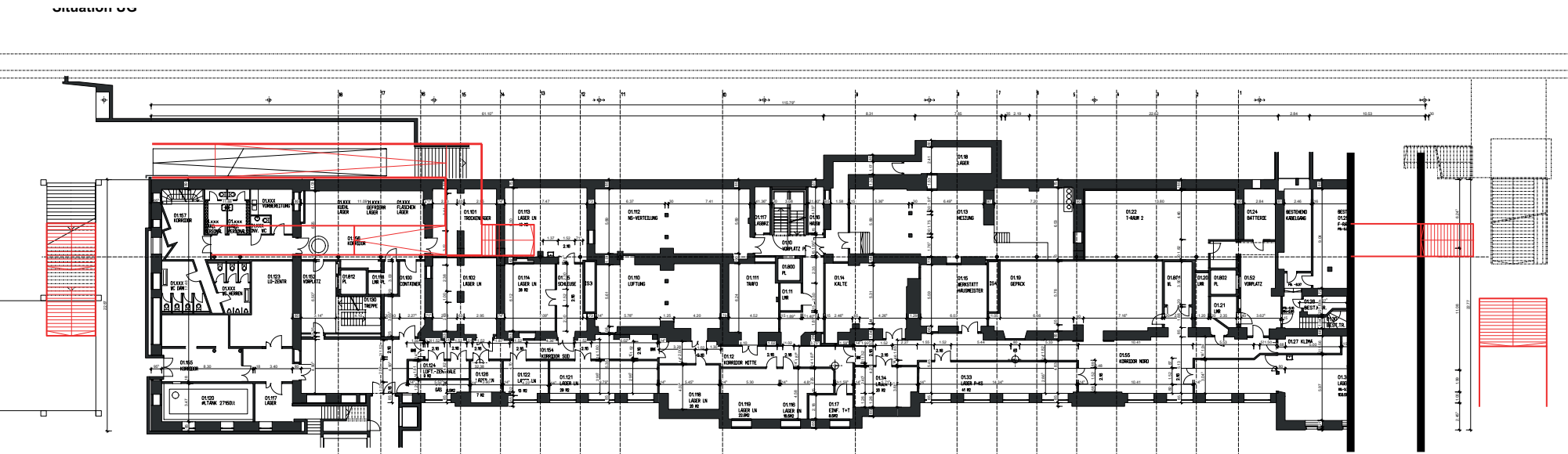


Situation 1. - 4. OG





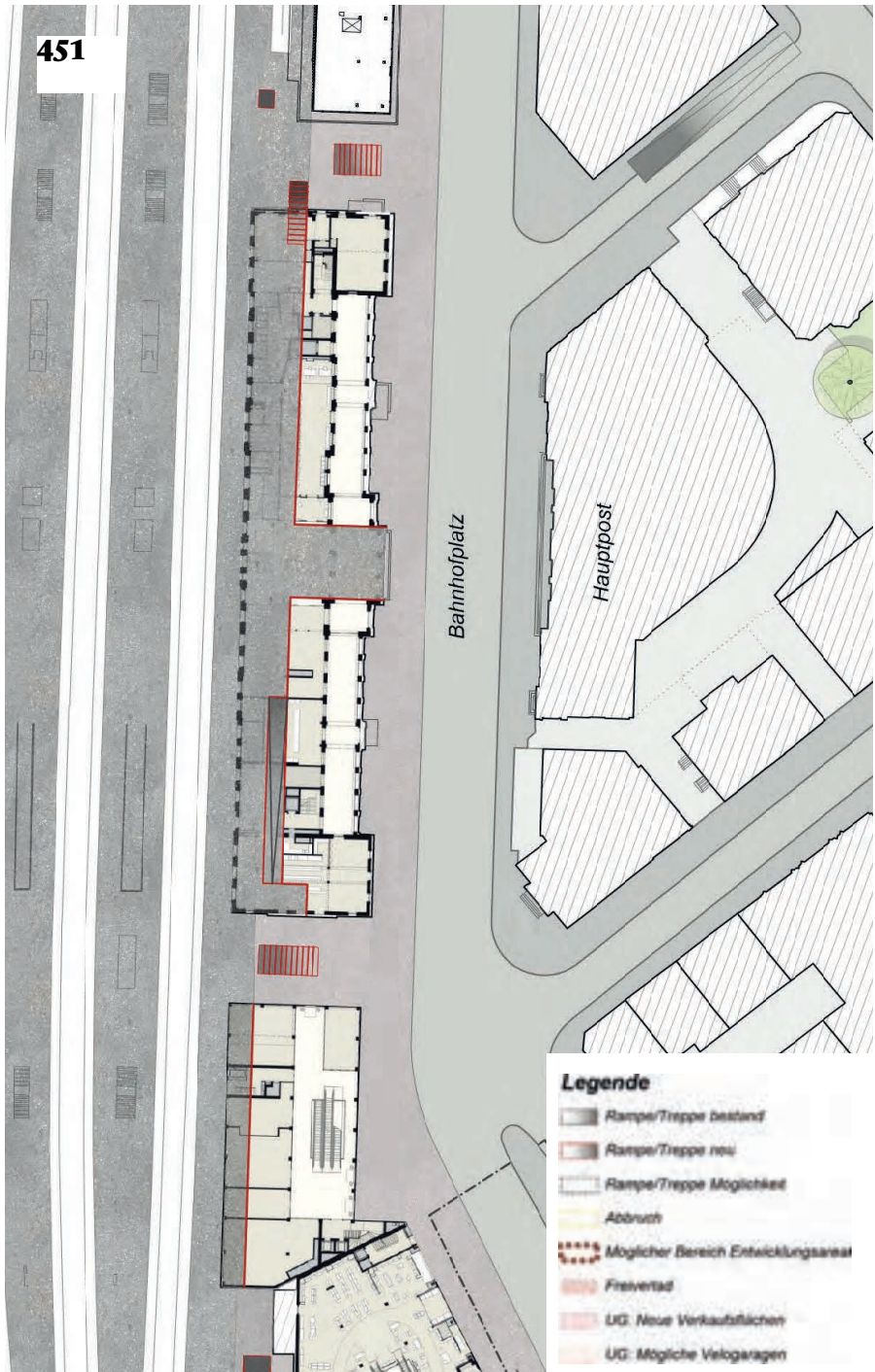
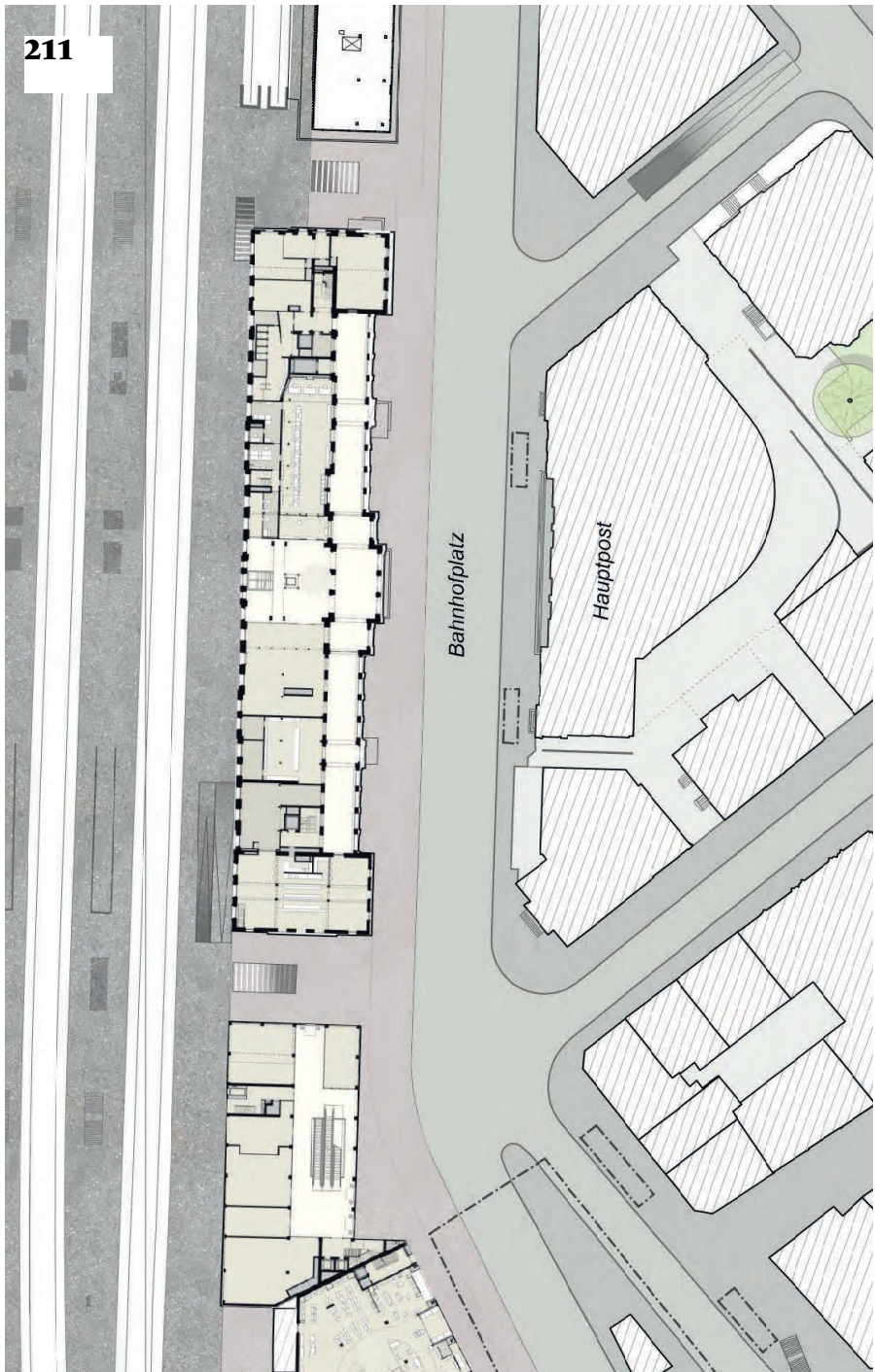
# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahmegebäude Studie SBB



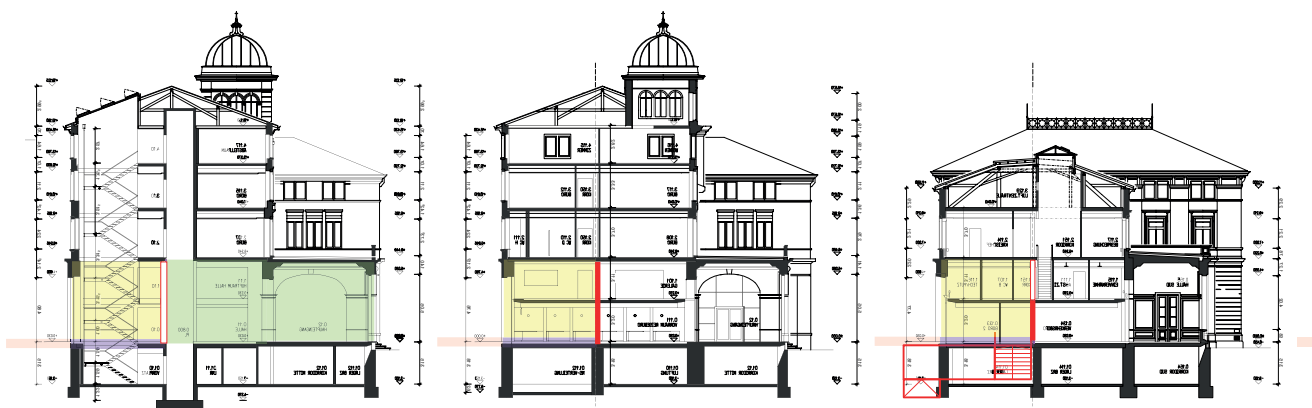
- Perronfläche (nicht anderweitig nutzbar)
- Perronfläche innerhalb Gebäude (Aussenklima; nicht anderweitig nutzbar)
- Schaffung von Luftraum über Perronfläche innerhalb Gebäude
- Übergang Aussenklima/Innenklima
- Hauptzugänge (nicht anderweitig nutzbar)



# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude (Stadtebene)

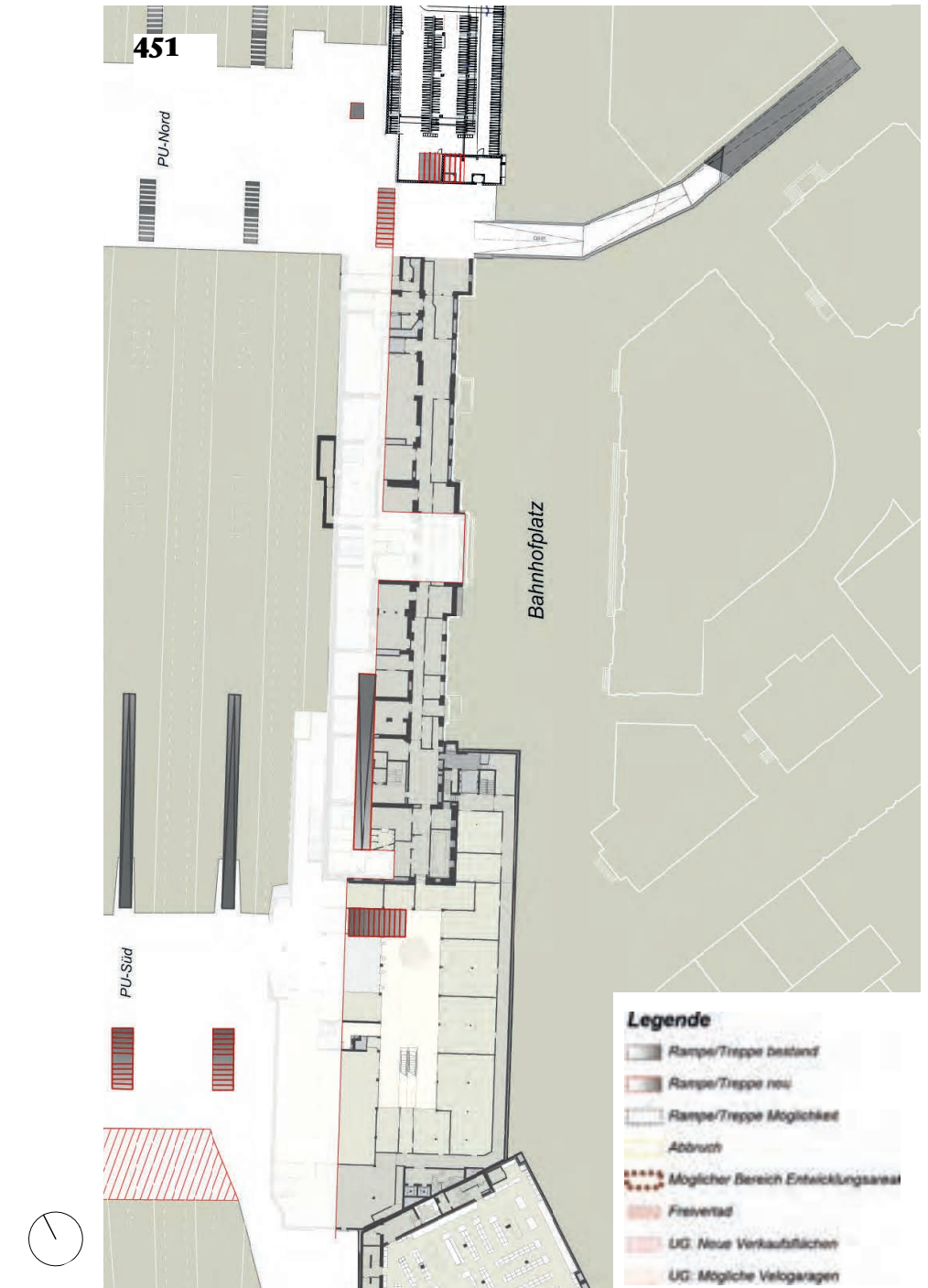


FACSADE WEST



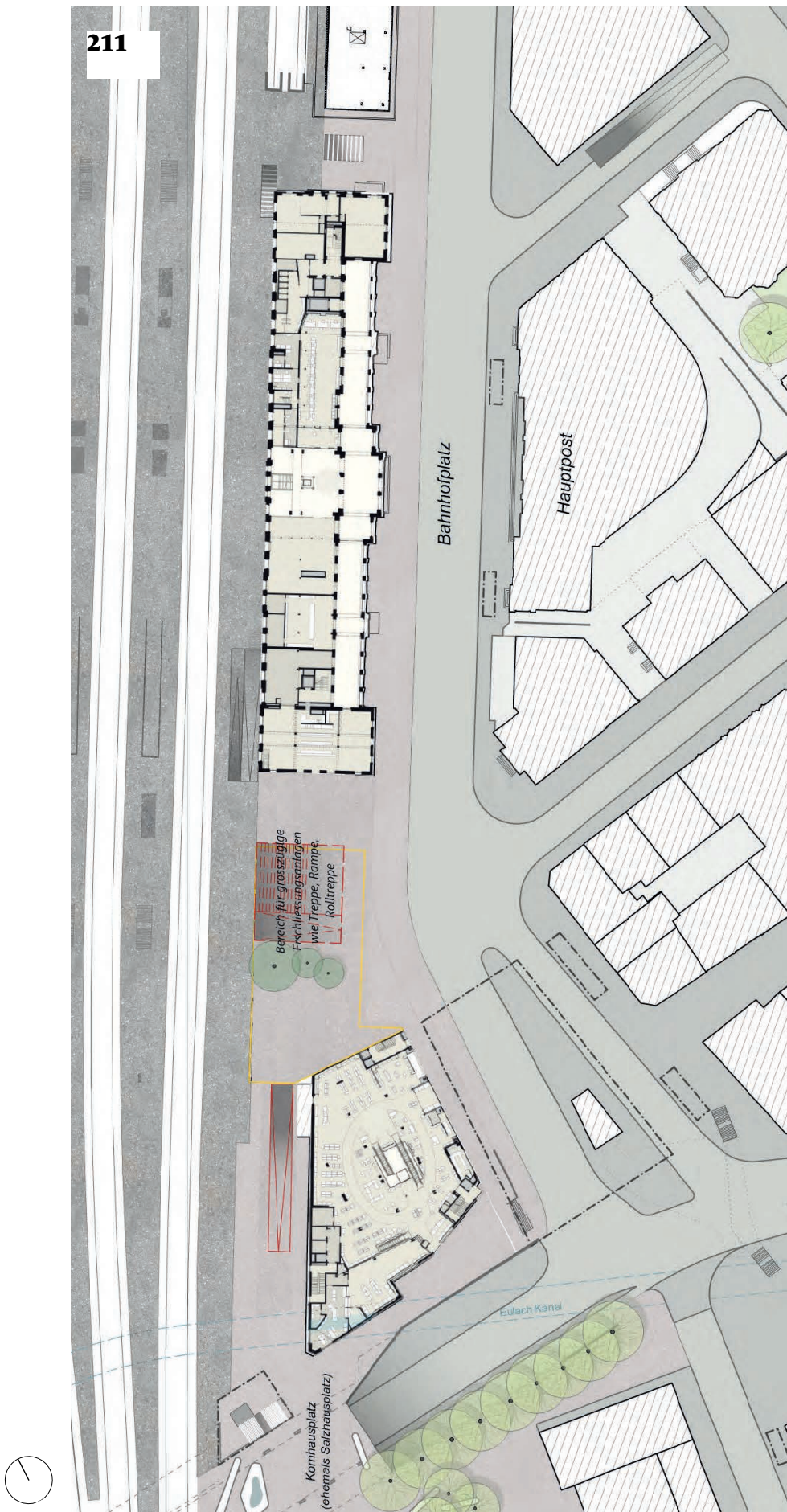


# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude (UG)



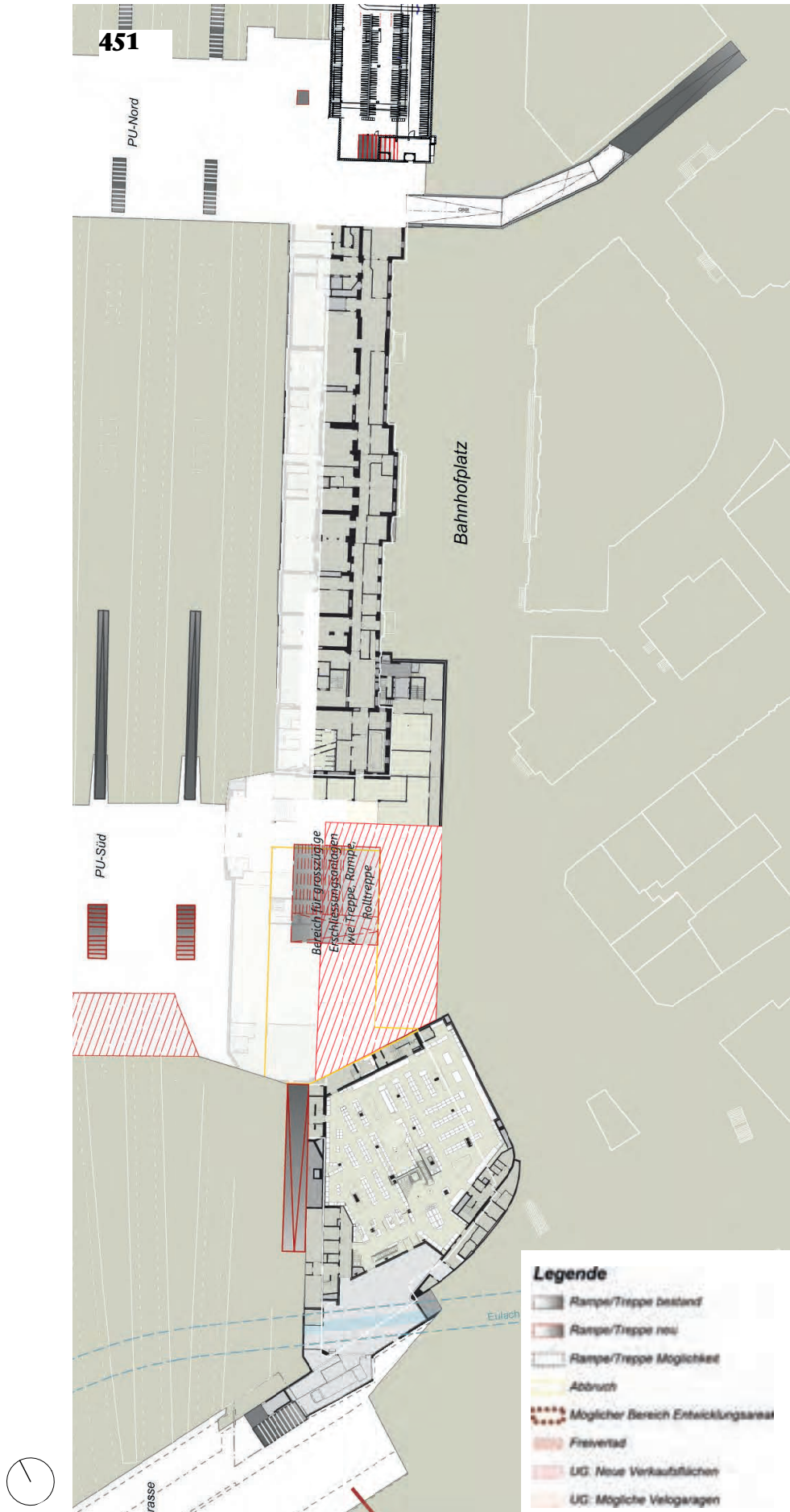


# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- ohne Stadttorgebäude (Stadtebene)



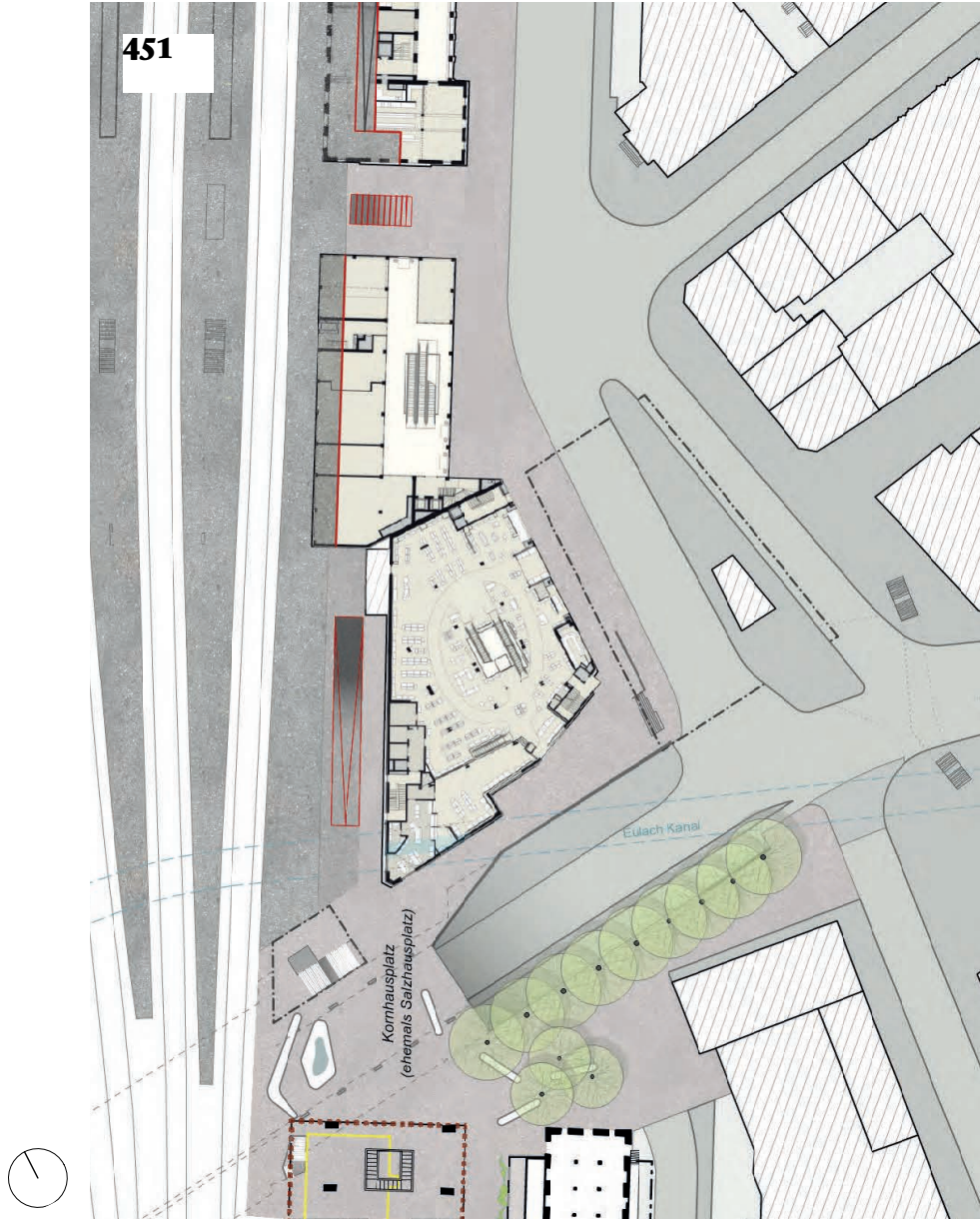
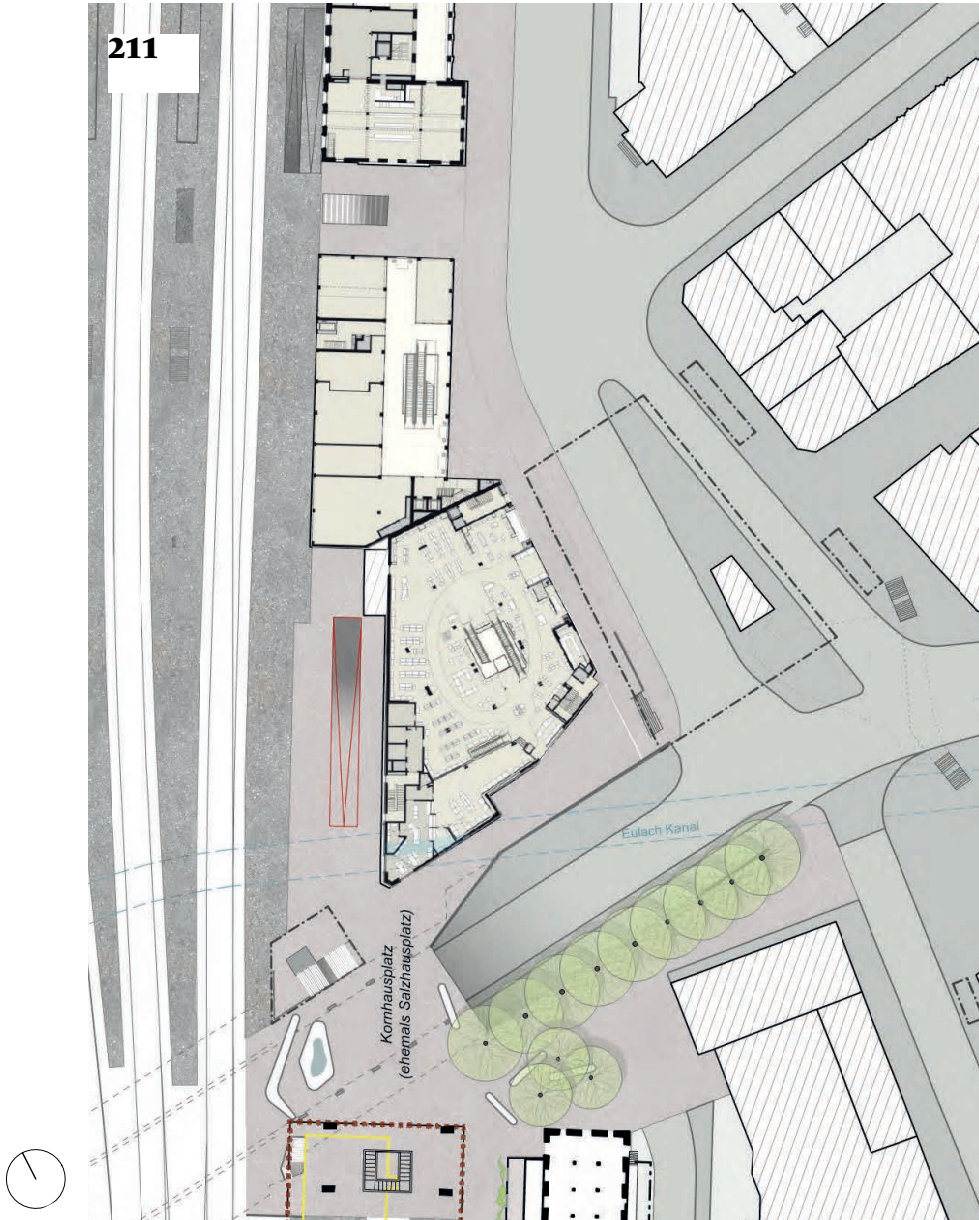


# 3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- ohne Stadttorgebäude (UG)

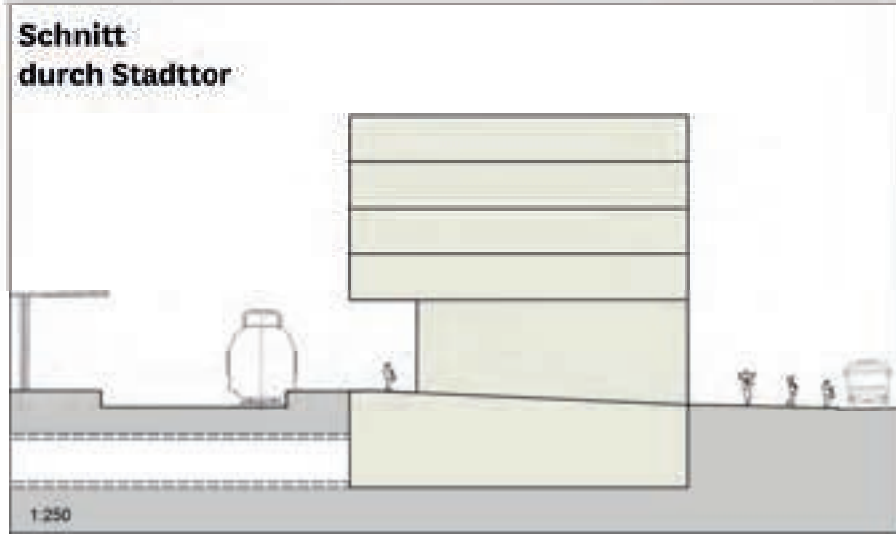
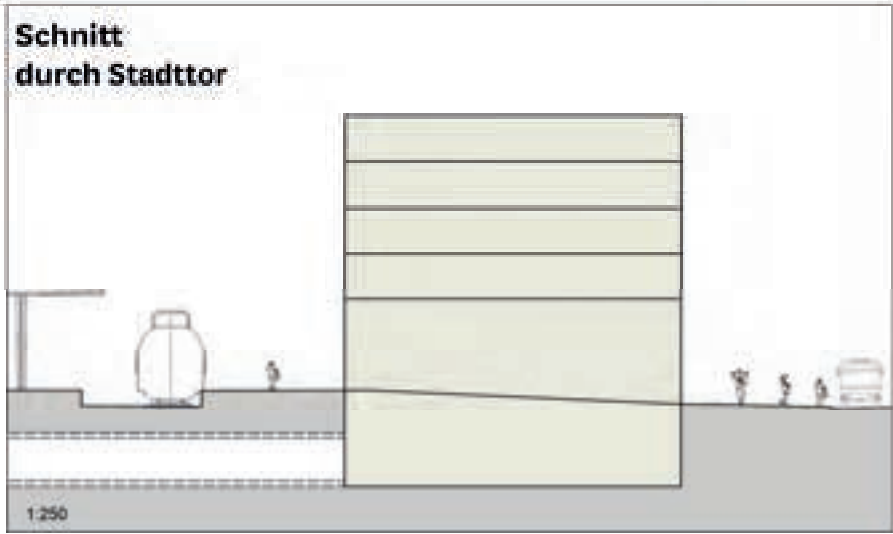




# 3f. Stadttor als Gebäude (Bestand)

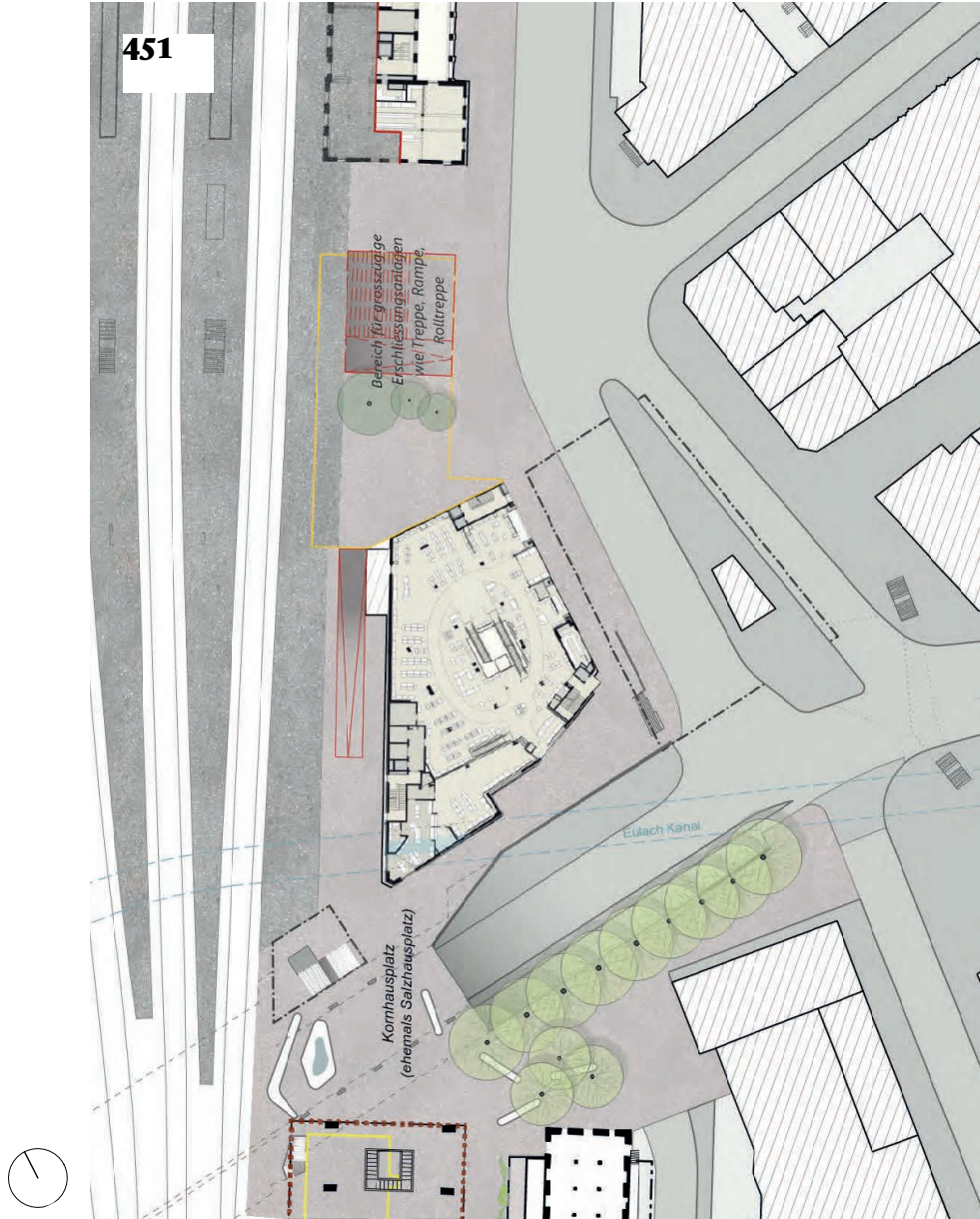
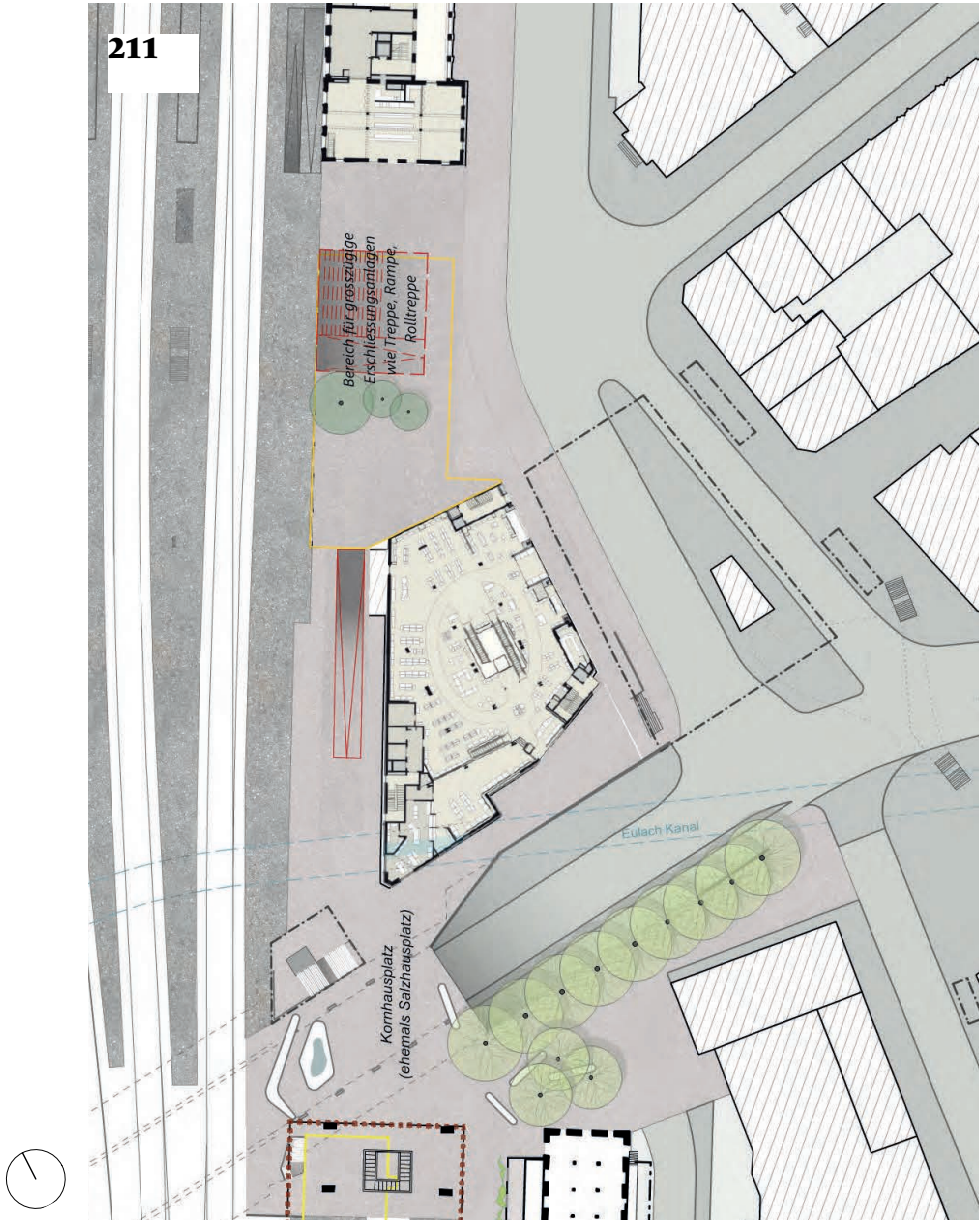


- Legende**
- Rampe/Treppe bestand
  - Rampe/Treppe neu
  - Rampe/Treppe Möglichkeit
  - Abbruch
  - Möglicher Bereich Entwicklungsareal
  - Freivertad
  - UG: Neue Verkaufsflächen
  - UG: Mögliche Velogaragen

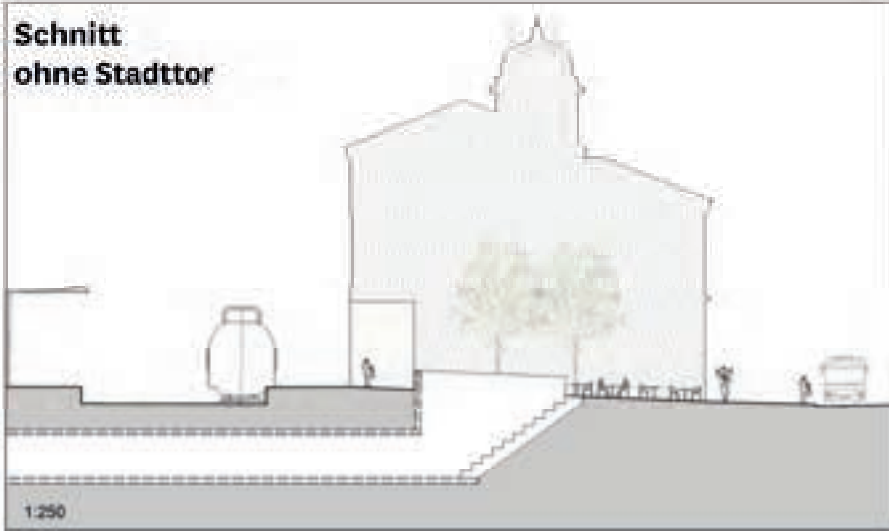
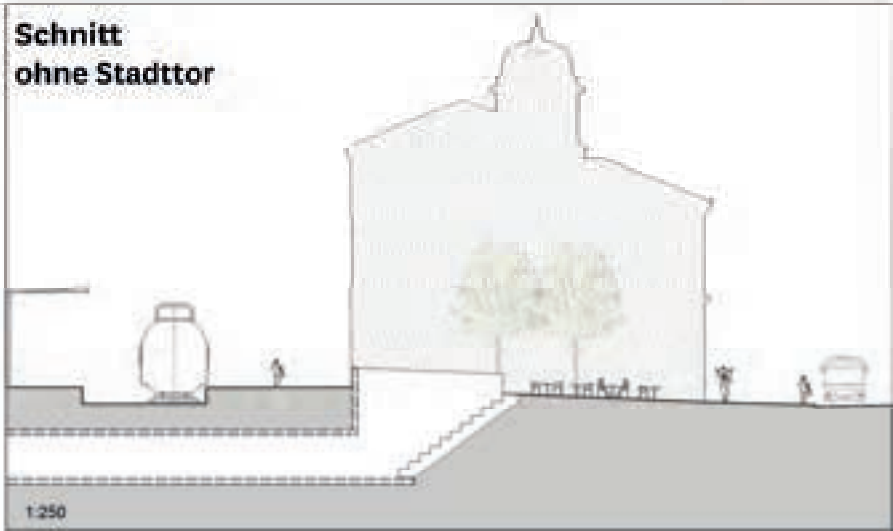




# 3f. Stadttor als Platz (Stadtebene)



- Legende**
- Rampe/Treppe bestand
  - Rampe/Treppe neu
  - Rampe/Treppe Möglichkeit
  - Abbruch
  - Möglicher Bereich Entwicklungsareal
  - Freierviad
  - UG: Neue Verkaufsflächen
  - UG: Mögliche Velogaragen





# Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur

Beilage 7  
Bauphasen Variante 211 und 451





Zeithorizont H2  
Perronverbreiterungen.

Bauphasen Variante 211.





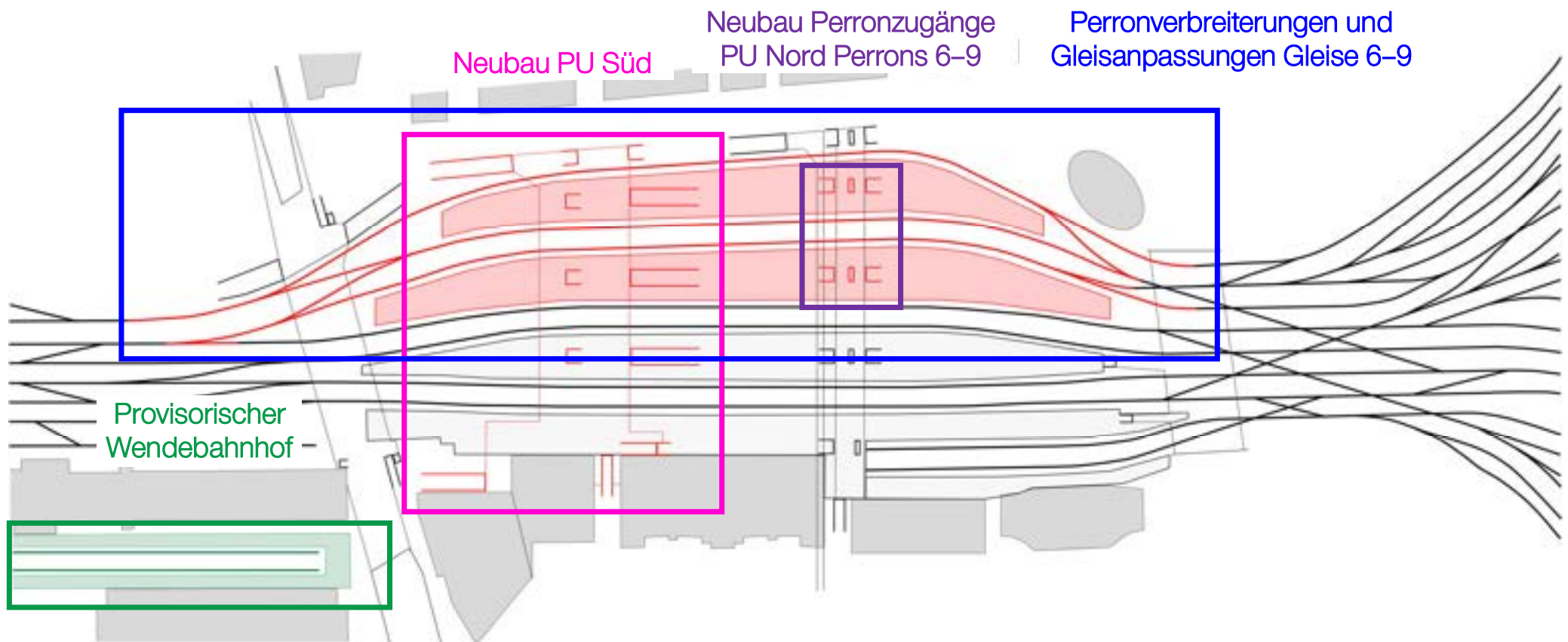
# Legende Bauphasenschemata.

|                                                                                   |                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|  | Anlage bestehend                              |
|  | Anlage Abbruch in aktueller Bauphase          |
|  | Anlage Neubau in aktueller Bauphase           |
|  | Neue Anlage in vorgängigen Bauphasen erstellt |
|  | Provisorische Anlage während Bauzeit          |
|  | Hilfsbrücke                                   |



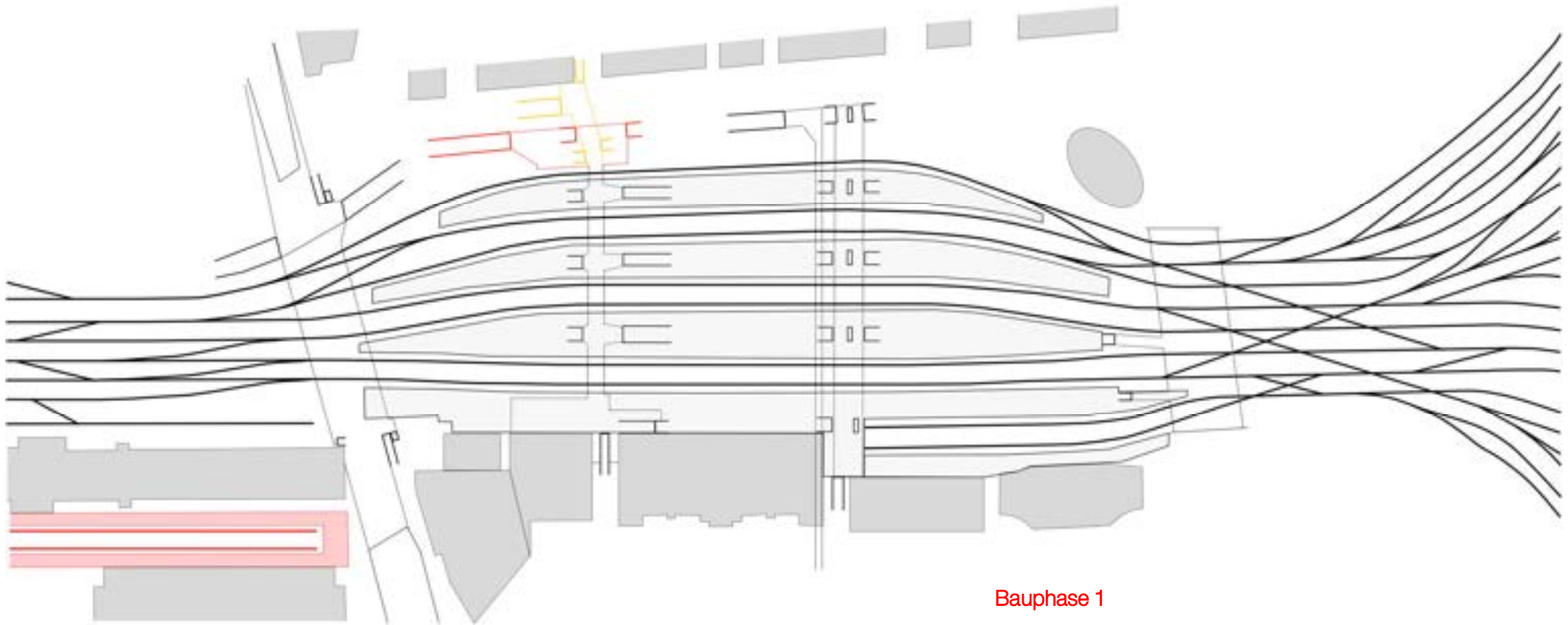


# Variante 211. Überblick Ausbauten Horizont H2 Perronverbreiterungen.





## Variante 211, Überblick Bauphase 1.



### Provisorischer Wendebahnhof

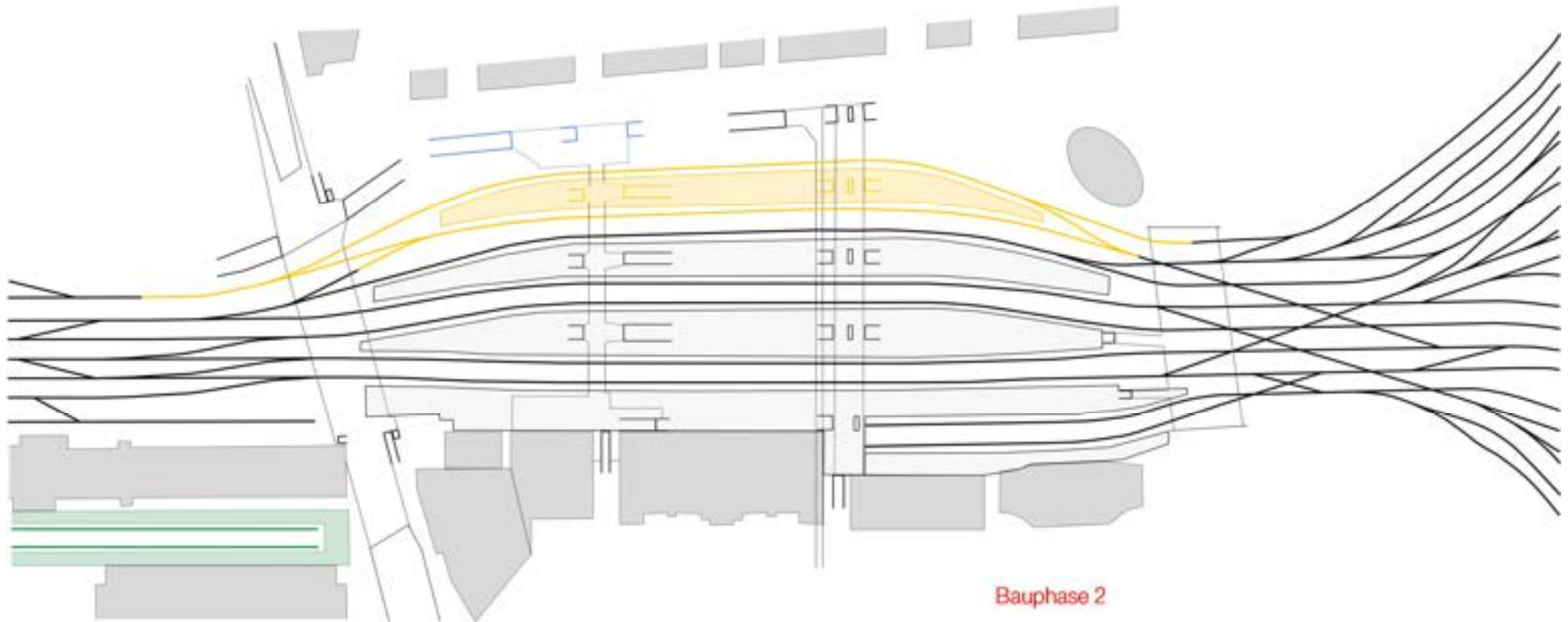
- Erstellung bis Abschluss Bauphase 1

### Bauphase 1

- Neubau PU Süd im Bereich Rudolfstrasse inklusive Kopfzugang
- Neubau PU Süd im Bereich von neuem Gleis 9



## Variante 211, Überblick Bauphase 2.

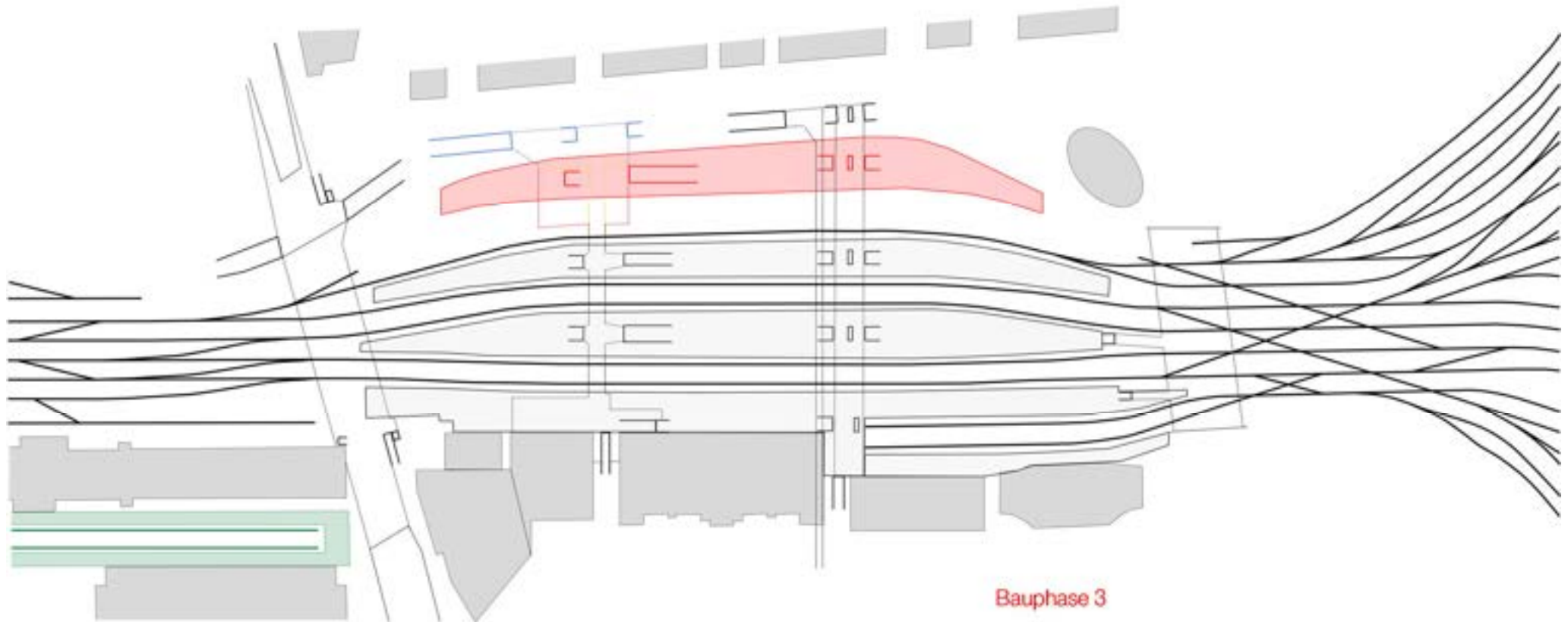


### Bauphase 2

- Rückbau Gleise 8 und 9
- Rückbau Perron 8/9



## Variante 211, Überblick Bauphase 3.



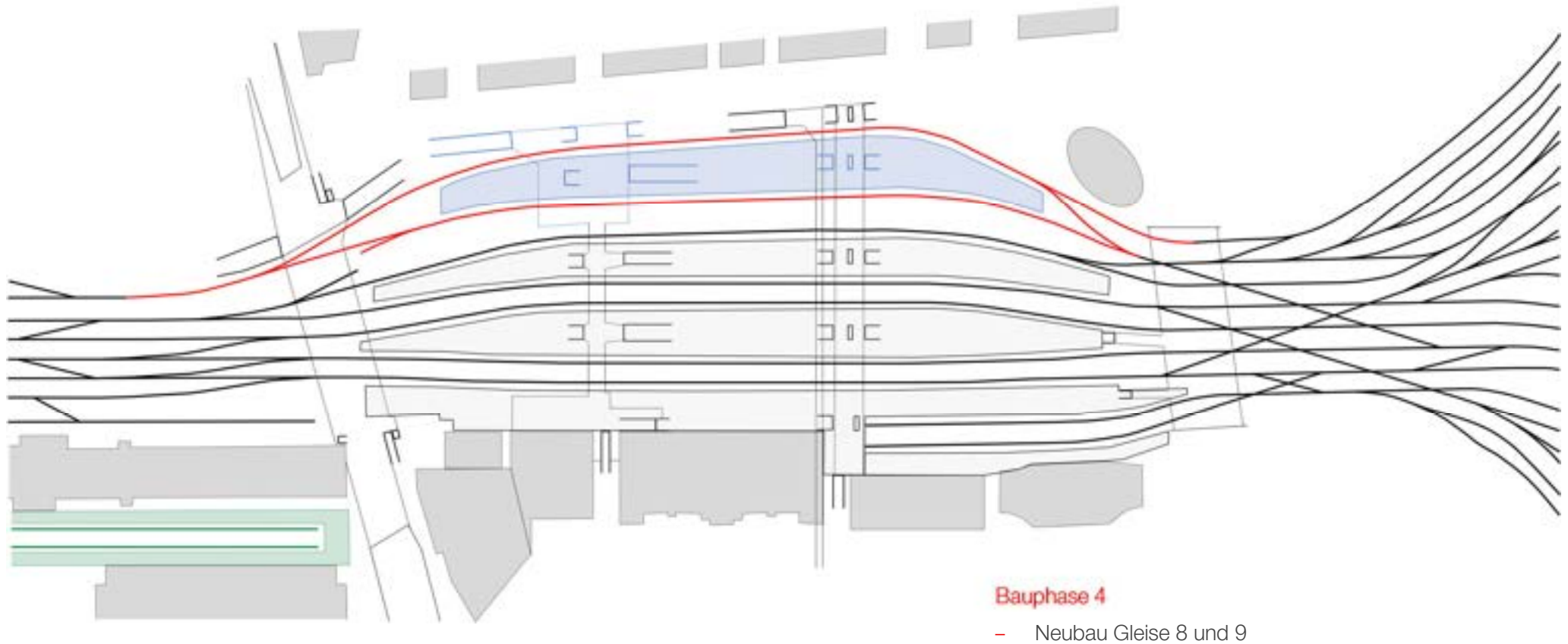
### Bauphase 3

- Neubau Perron 8/9
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 8/9 und Gleis 8
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 8/9





## Variante 211, Überblick Bauphase 4.

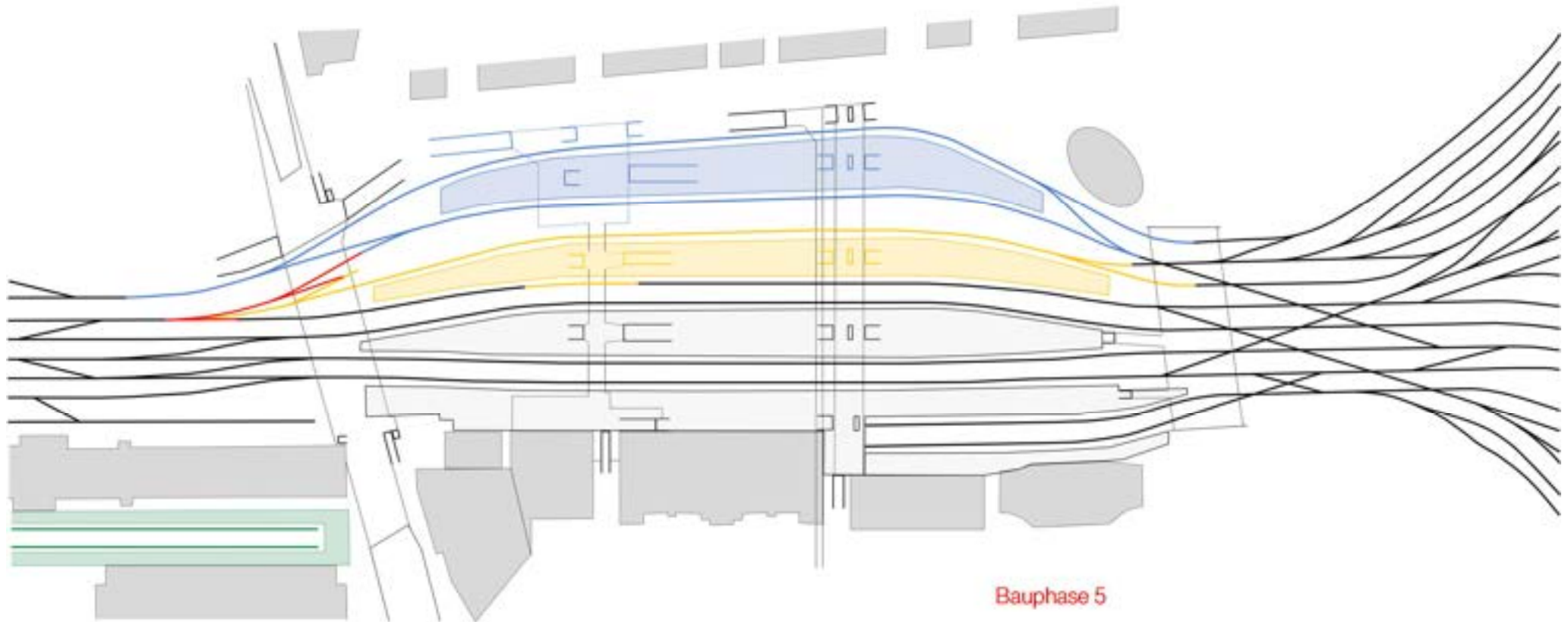


Bauphase 4

– Neubau Gleise 8 und 9



## Variante 211, Überblick Bauphase 5.

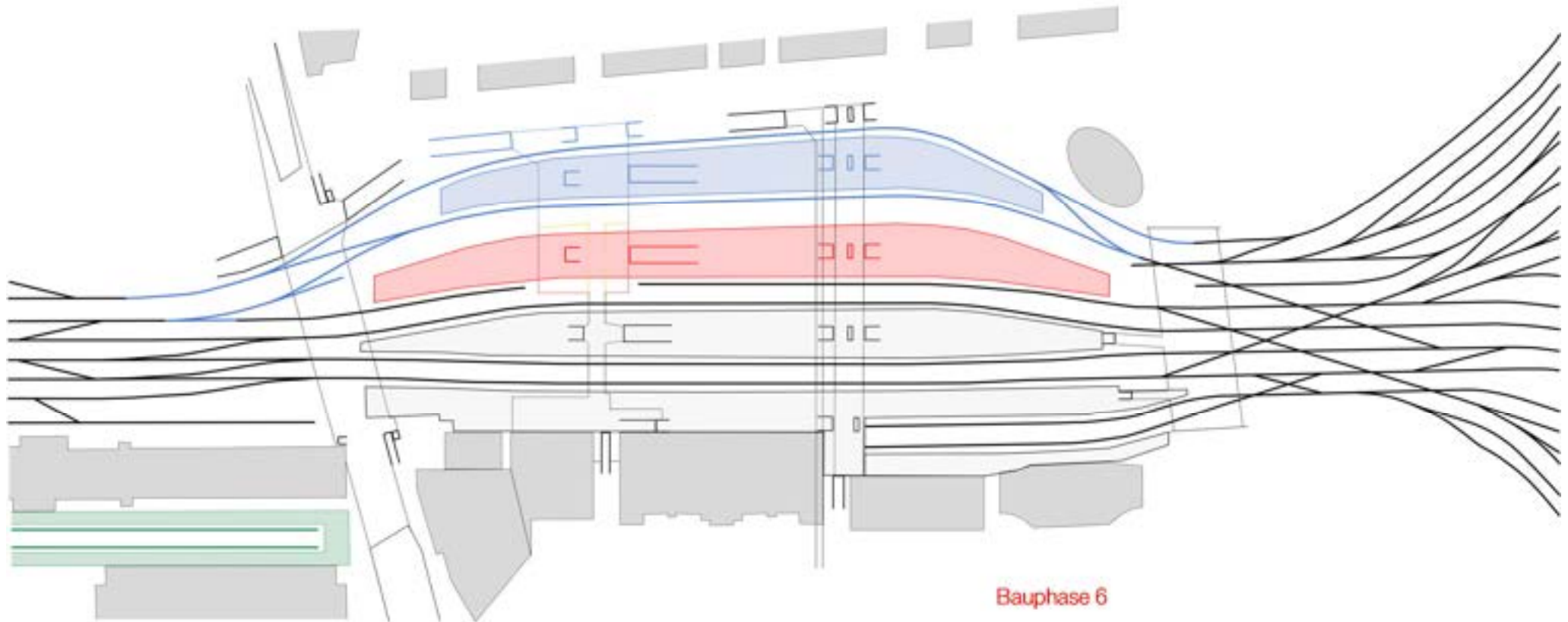


### Bauphase 5

- Rückbau Gleise 6 und 7
- Anpassungen Zufahrt West zu Gleis 8
- Rückbau Perron 6/7



## Variante 211, Überblick Bauphase 6.

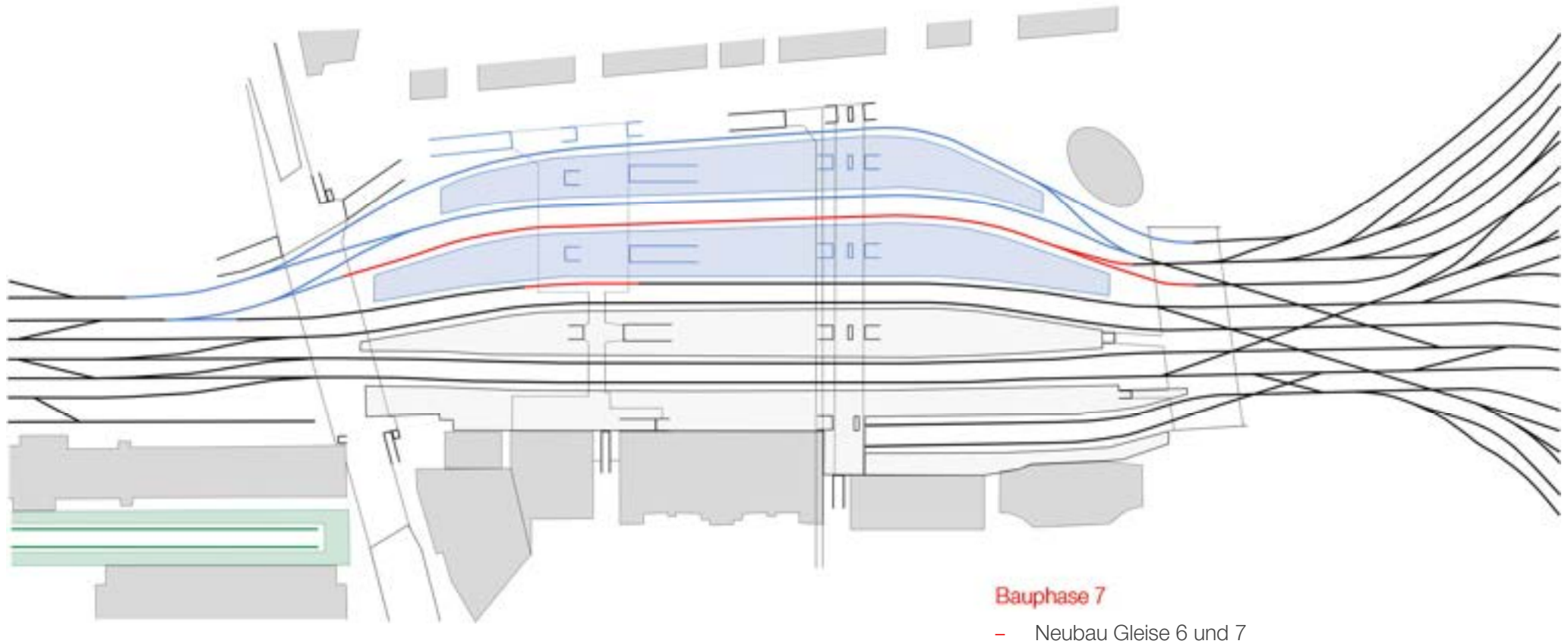


### Bauphase 6

- Neubau Perron 6/7
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 6/7
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 6/7



## Variante 211, Überblick Bauphase 7.

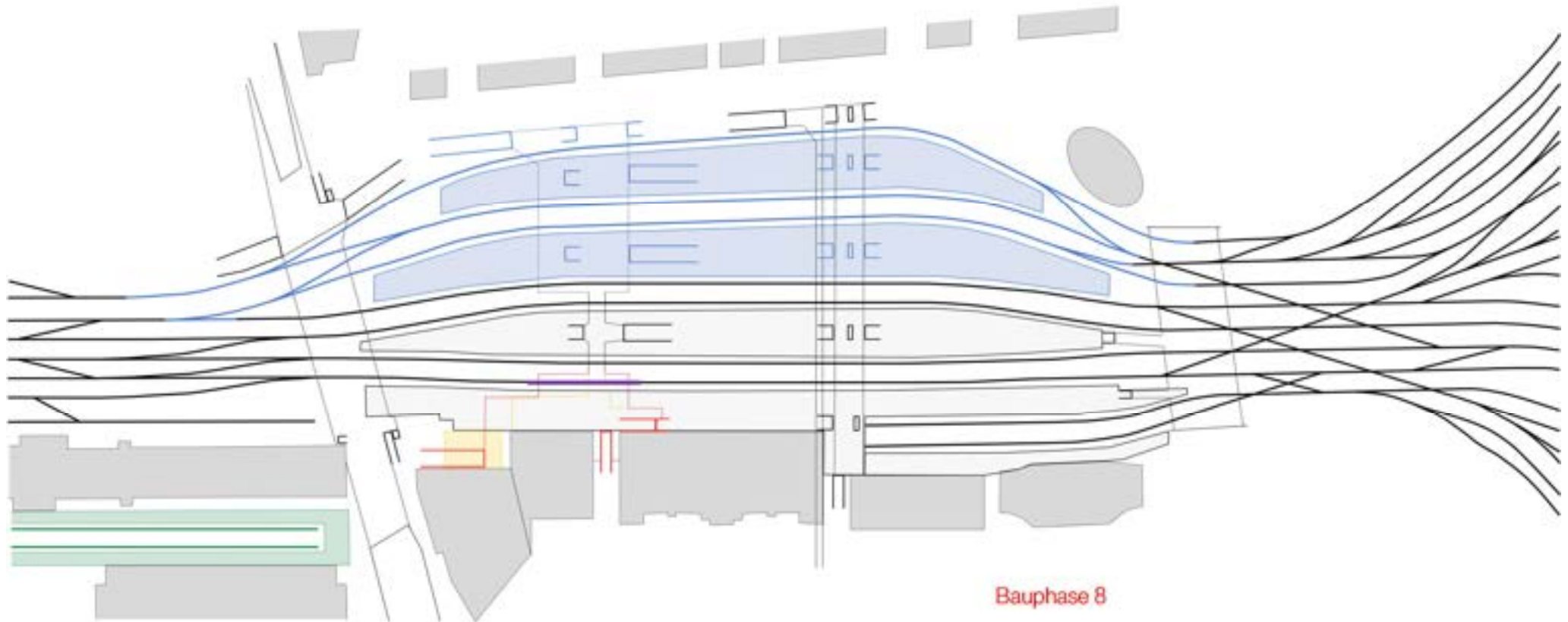


Bauphase 7

– Neubau Gleise 6 und 7



## Variante 211, Überblick Bauphase 8.

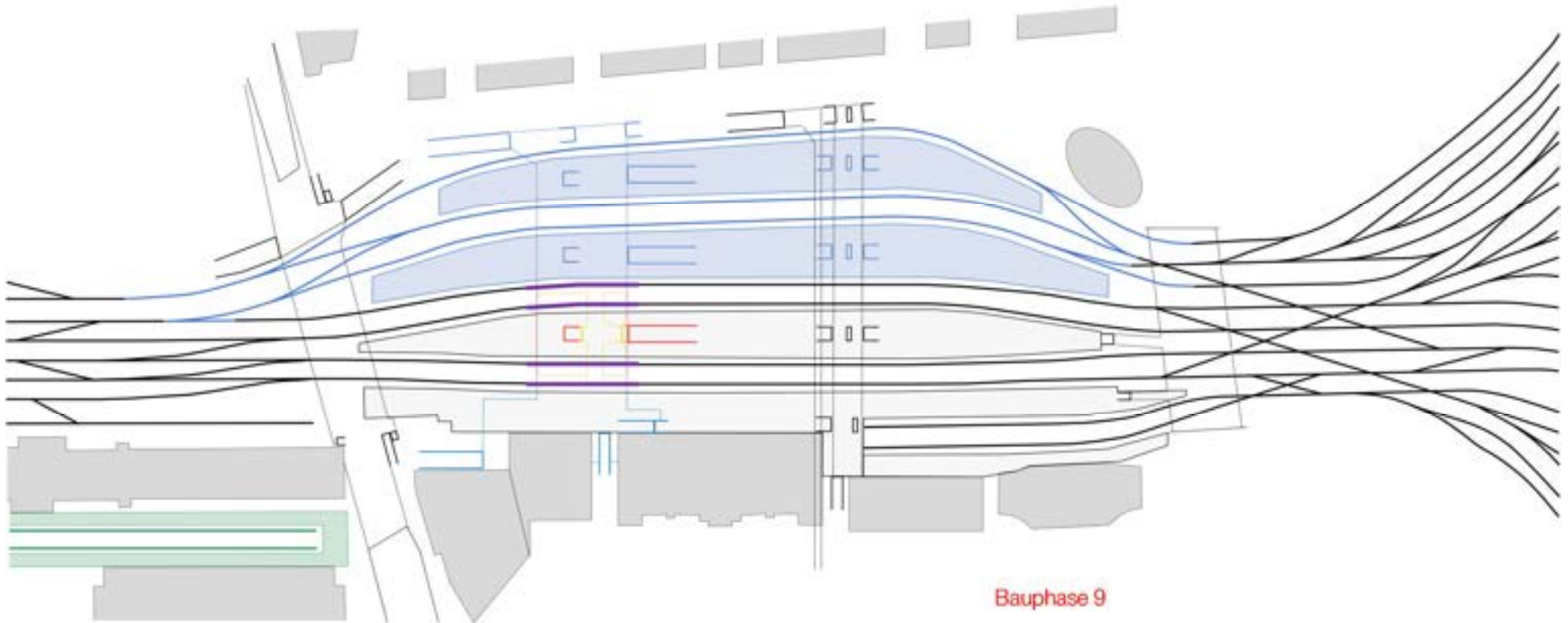


### Bauphase 8

- Neubau PU Süd im Bereich Gleis und Perron 3 inklusive Kopfzugang



## Variante 211, Überblick Bauphase 9.

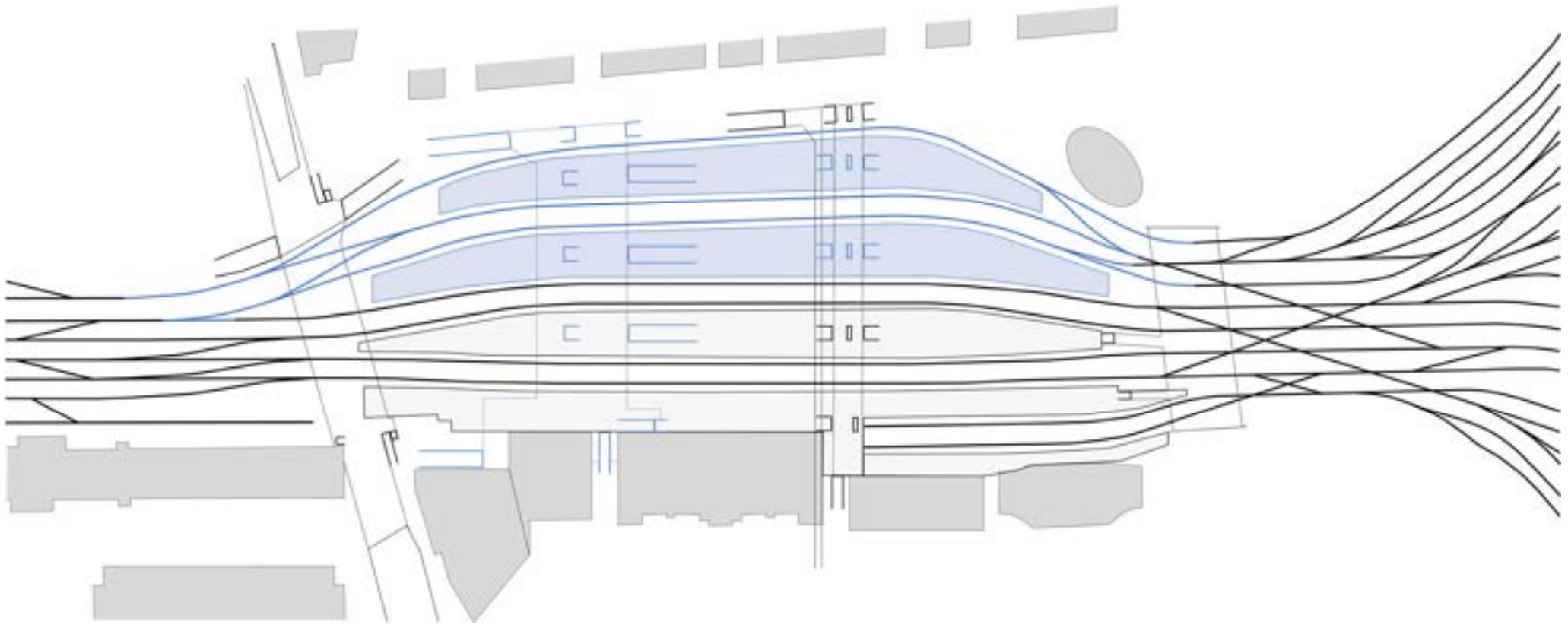


### Bauphase 9

- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 4/5



Variante 211.  
Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.



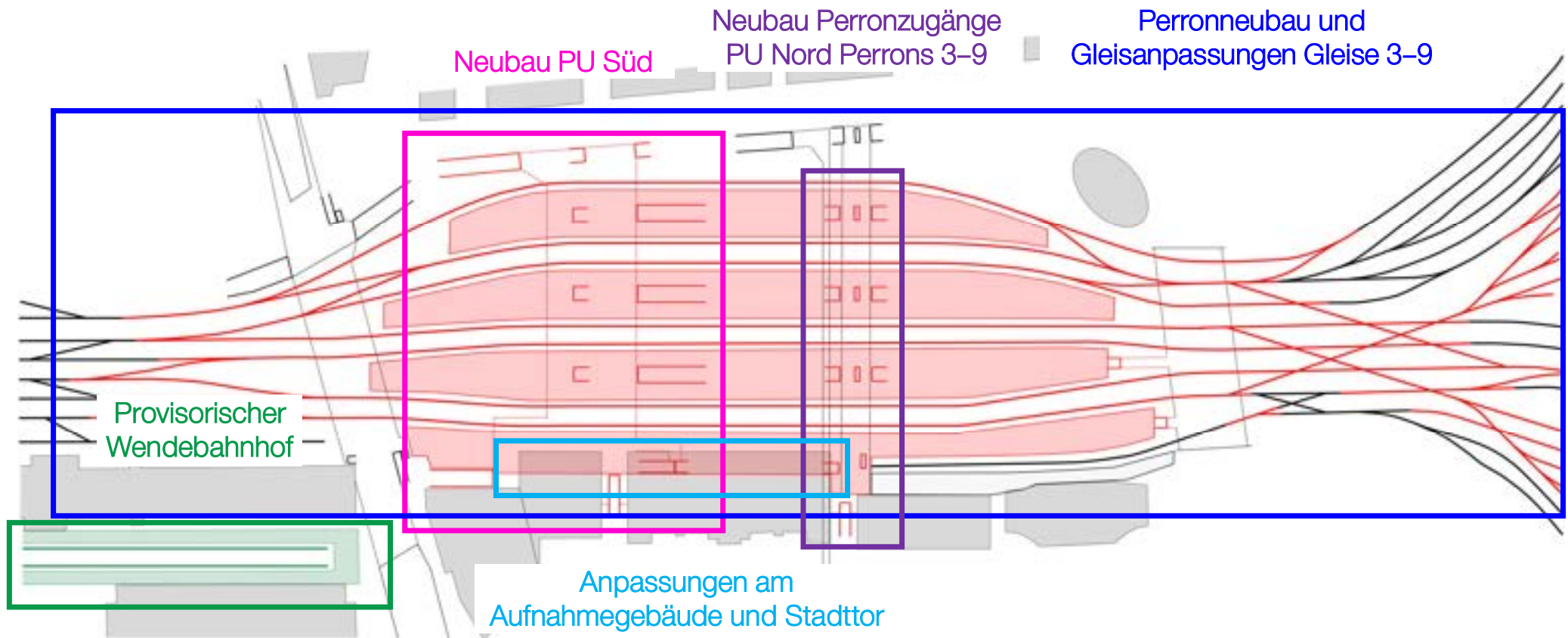


Zeithorizont H2  
Perronverbreiterungen.

Bauphasen Variante 451.

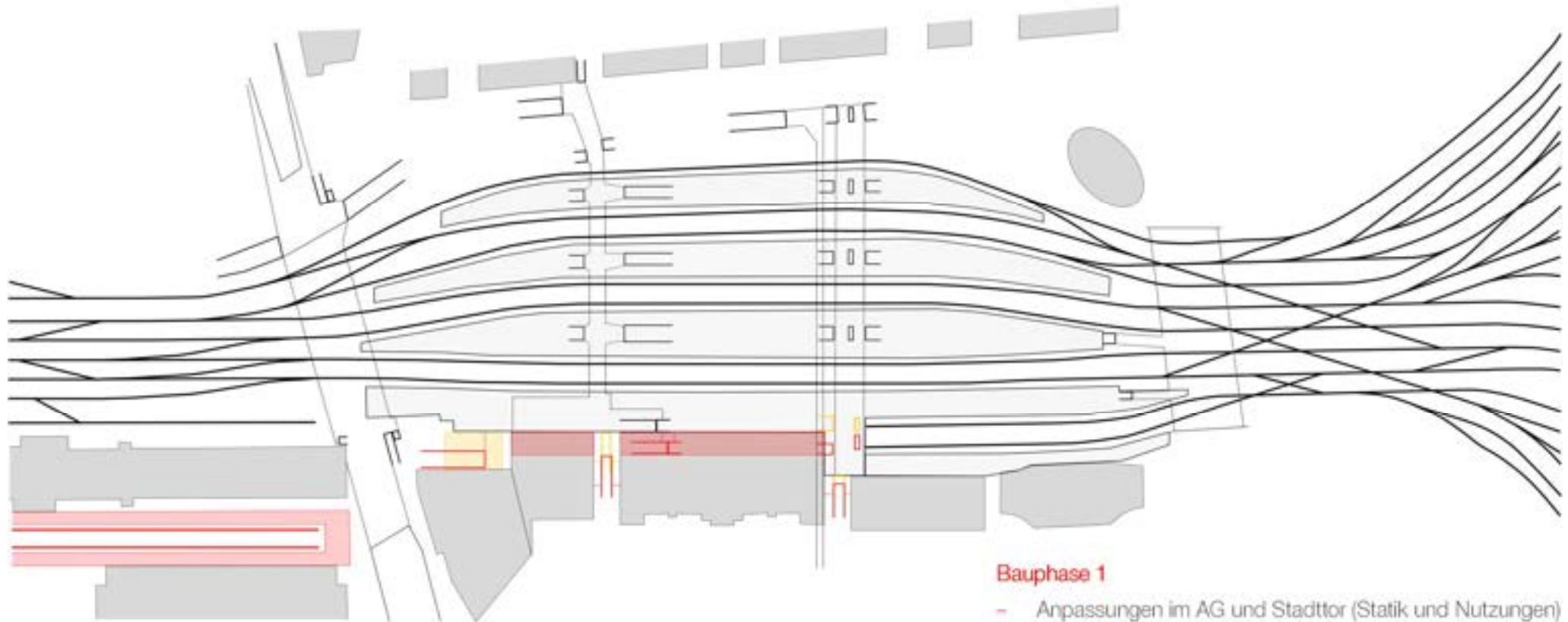


# Variante 451. Überblick Ausbauten Horizont H2 Perronverbreiterungen.





# Variante 451, Überblick Bauphase 1.



## Provisorischer Wendebahnhof

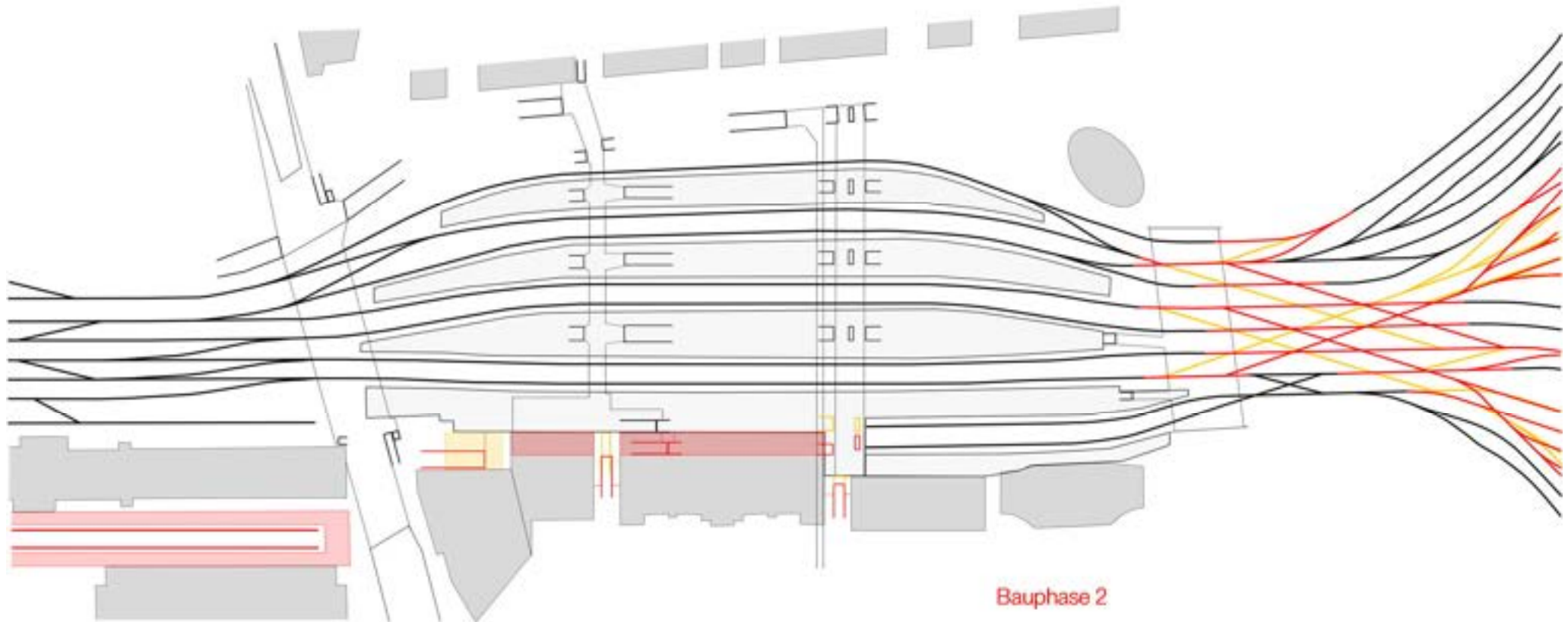
- Erstellung bis bis vor Beginn Bauphase 3

## Bauphase 1

- Anpassungen im AG und Stadttor (Statik und Nutzungen)
- Neubau PU Süd im Bereich AG und Stadttor inklusive Kopfzugang
- Neubau Zugänge PU Nord im AG und auf Bahnhofplatz



## Variante 451, Überblick Bauphase 2.



### Provisorischer Wendebahnhof

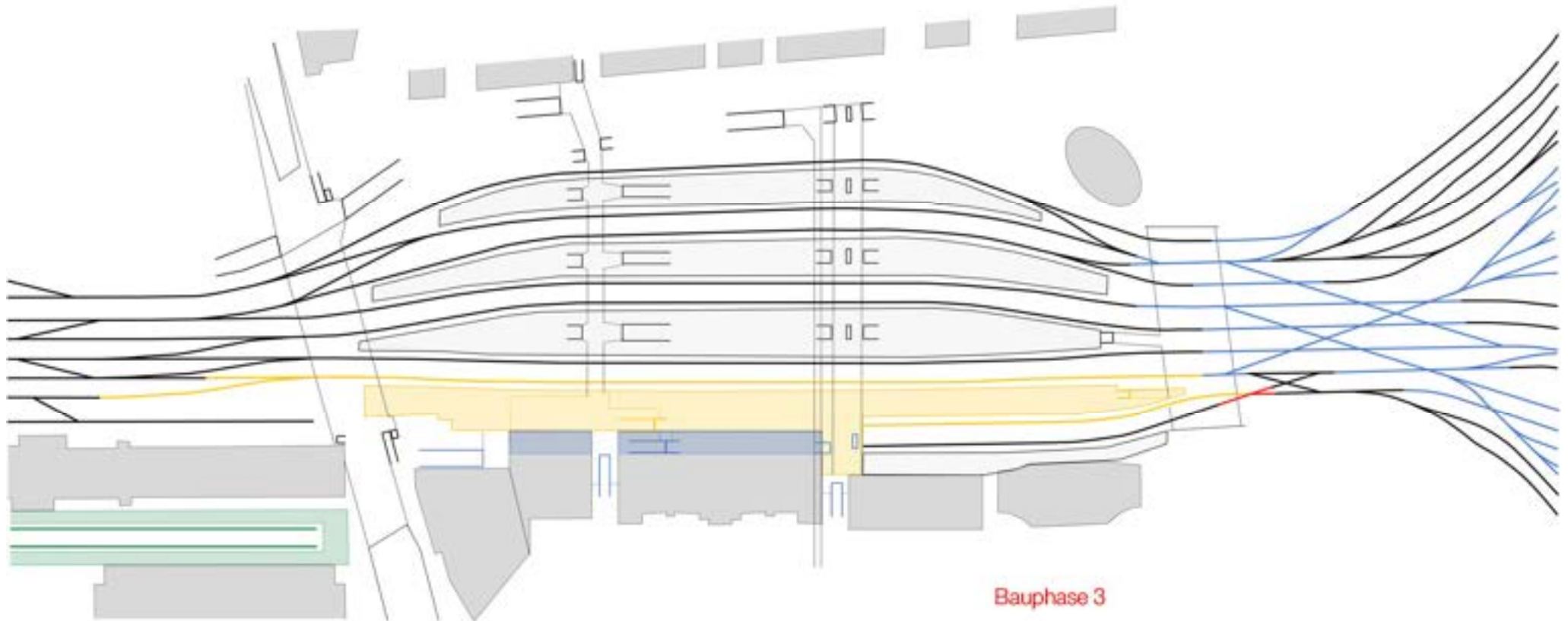
- Erstellung bis bis vor Beginn Bauphase 3

### Bauphase 2

- Anpassungen im gesamten Bereich Weichenkopf Nord (gleichzeitig mit Bauphase 1)



## Variante 451, Überblick Bauphase 3.

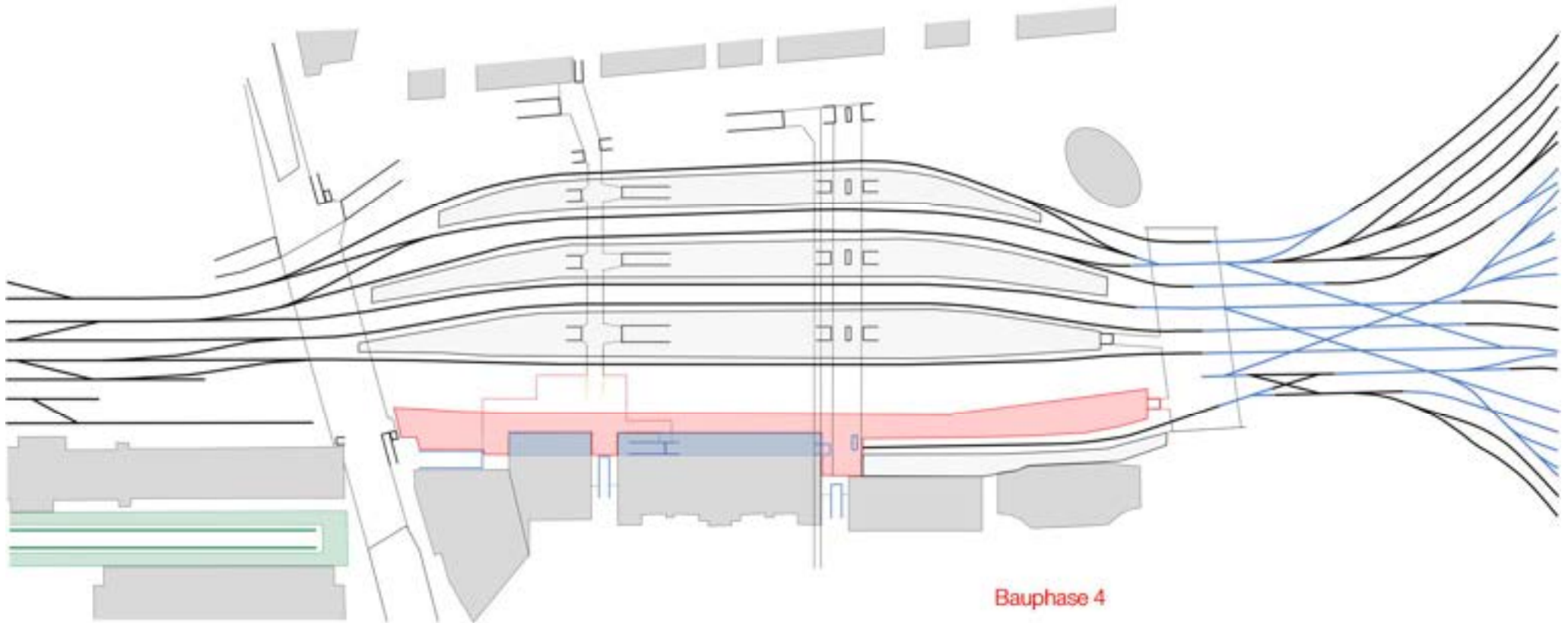


### Bauphase 3

- Rückbau Gleise 2 und 3
- Rückbau Perron 3



## Variante 451, Überblick Bauphase 4.

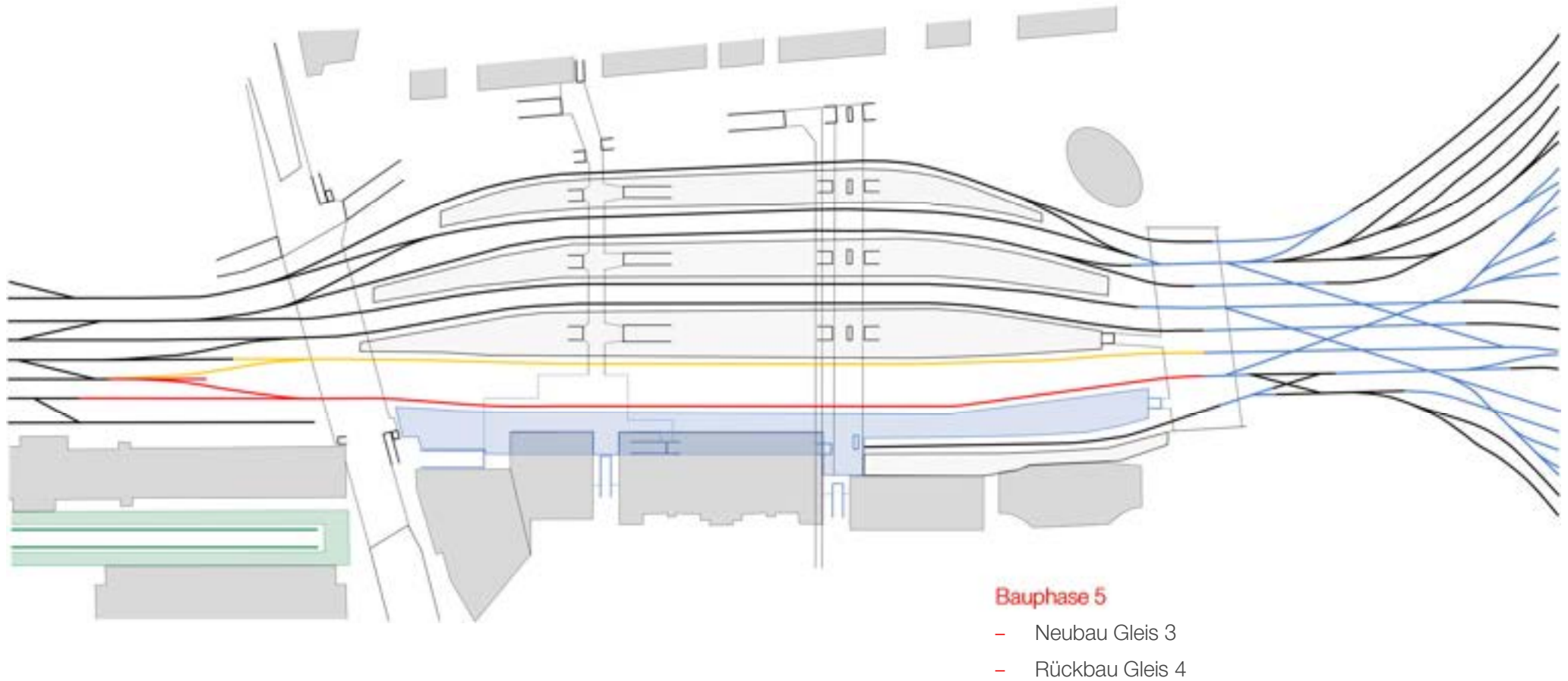


### Bauphase 4

- Neubau Perron 3
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 3
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise 3 und 4 neu

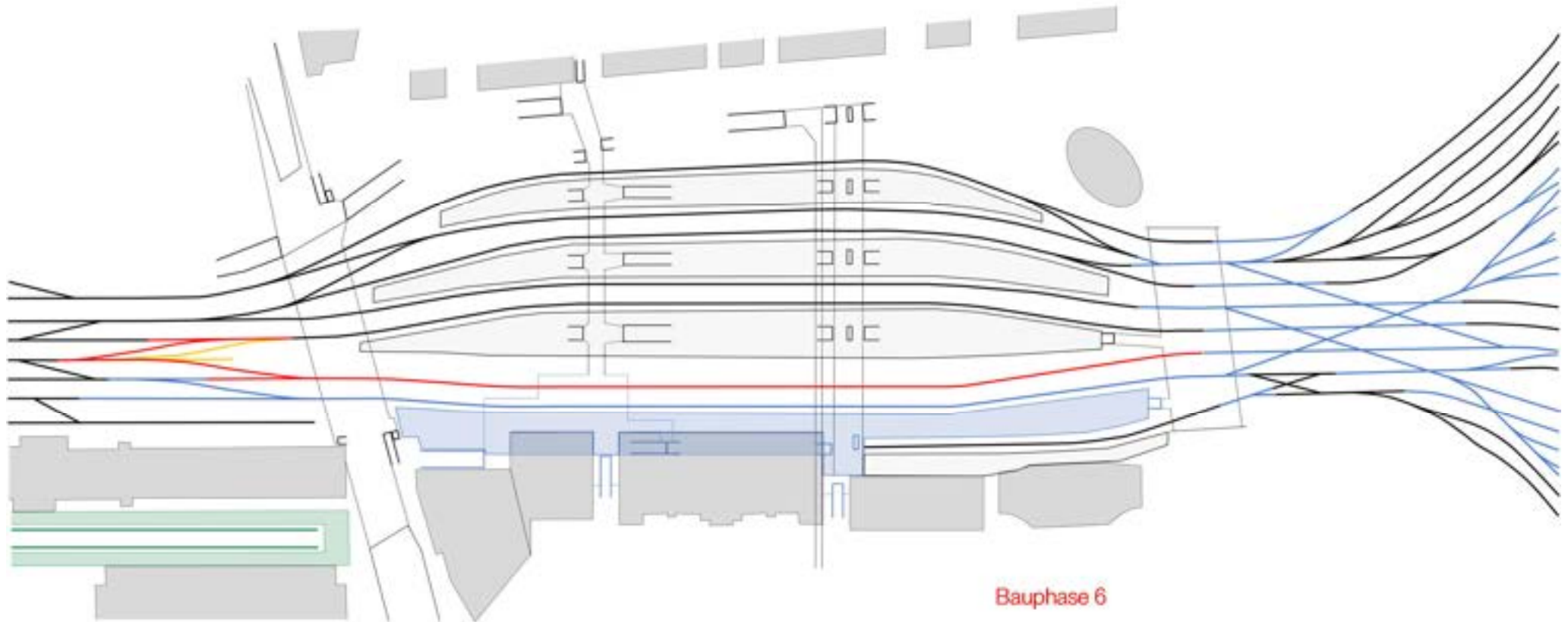


## Variante 451, Überblick Bauphase 5.





## Variante 451, Überblick Bauphase 6.

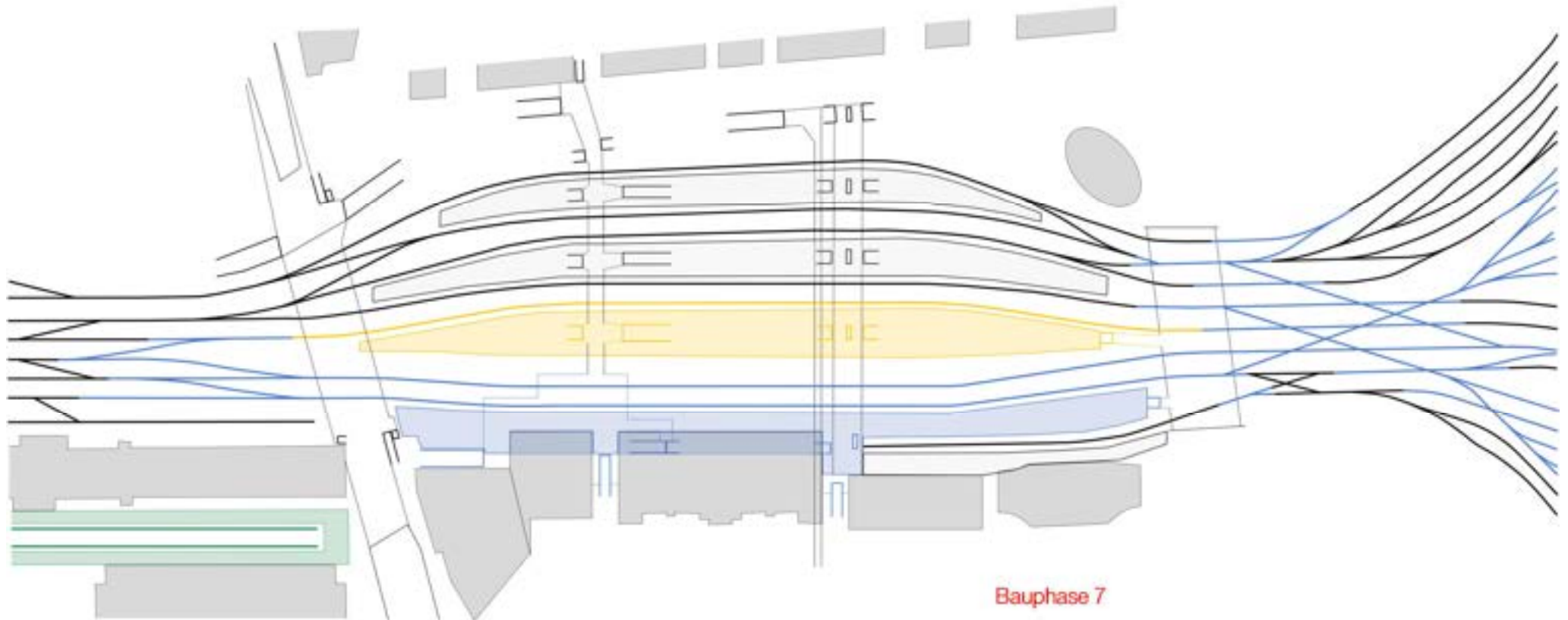


### Bauphase 6

- Neubau Gleis 4
- Anpassungen Zufahrt West zu Gleisen 4 und 5



## Variante 451, Überblick Bauphase 7.

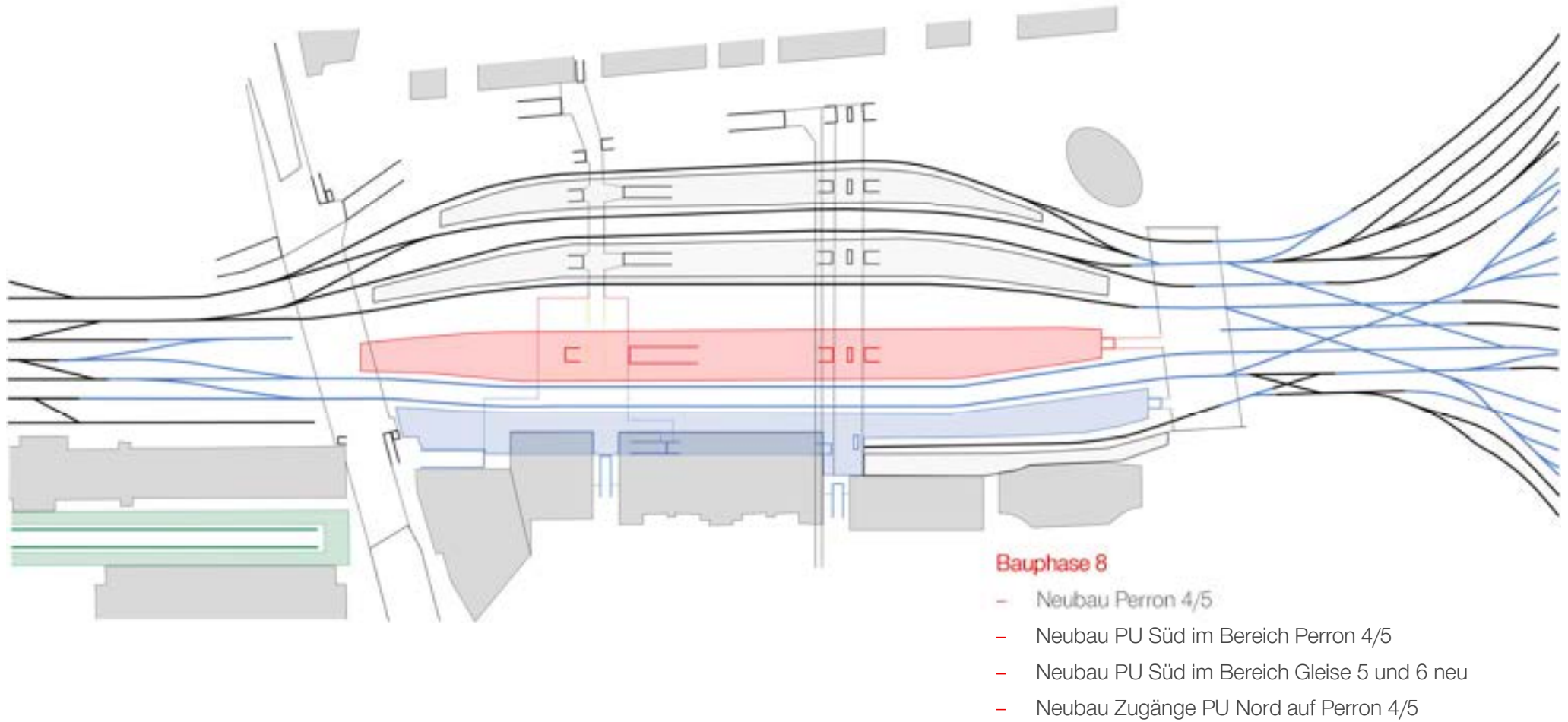


### Bauphase 7

- Rückbau Gleis 5
- Rückbau Perron 4/5



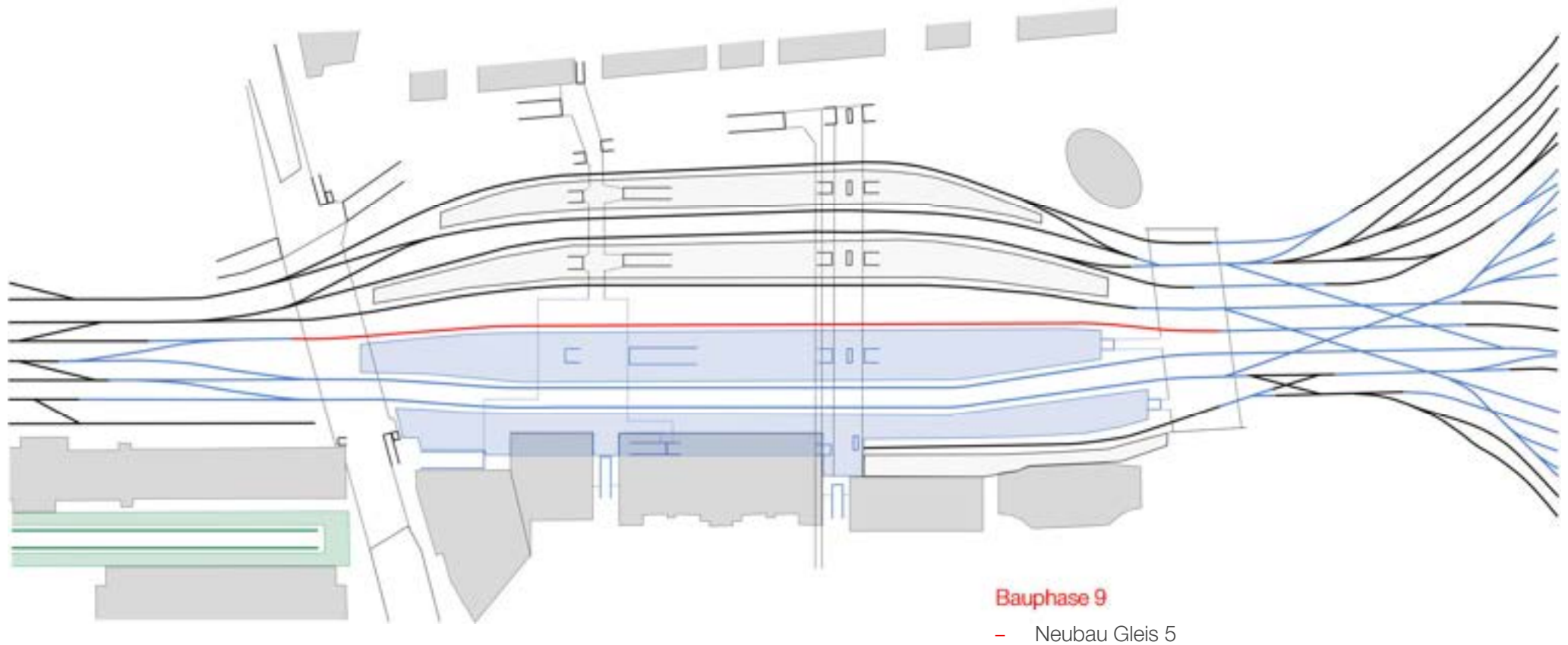
## Variante 451, Überblick Bauphase 8.





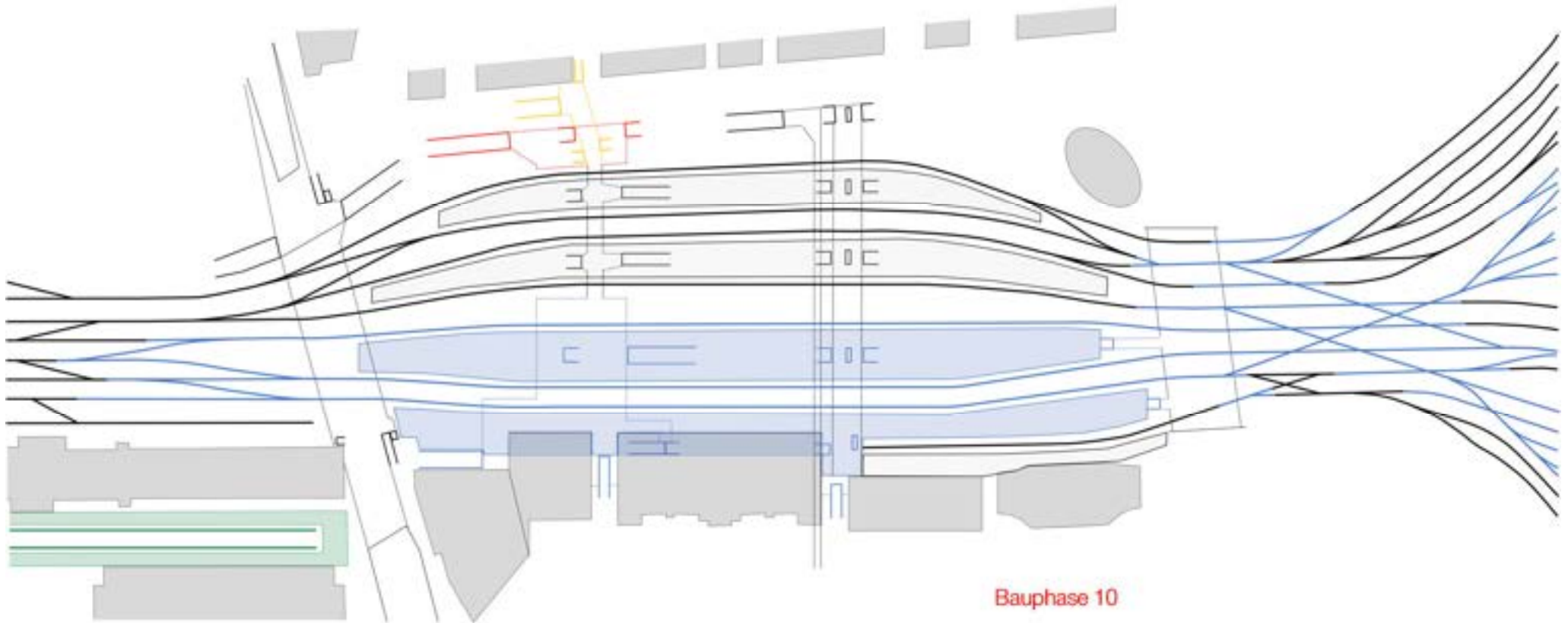


## Variante 451, Überblick Bauphase 9.





## Variante 451, Überblick Bauphase 10.



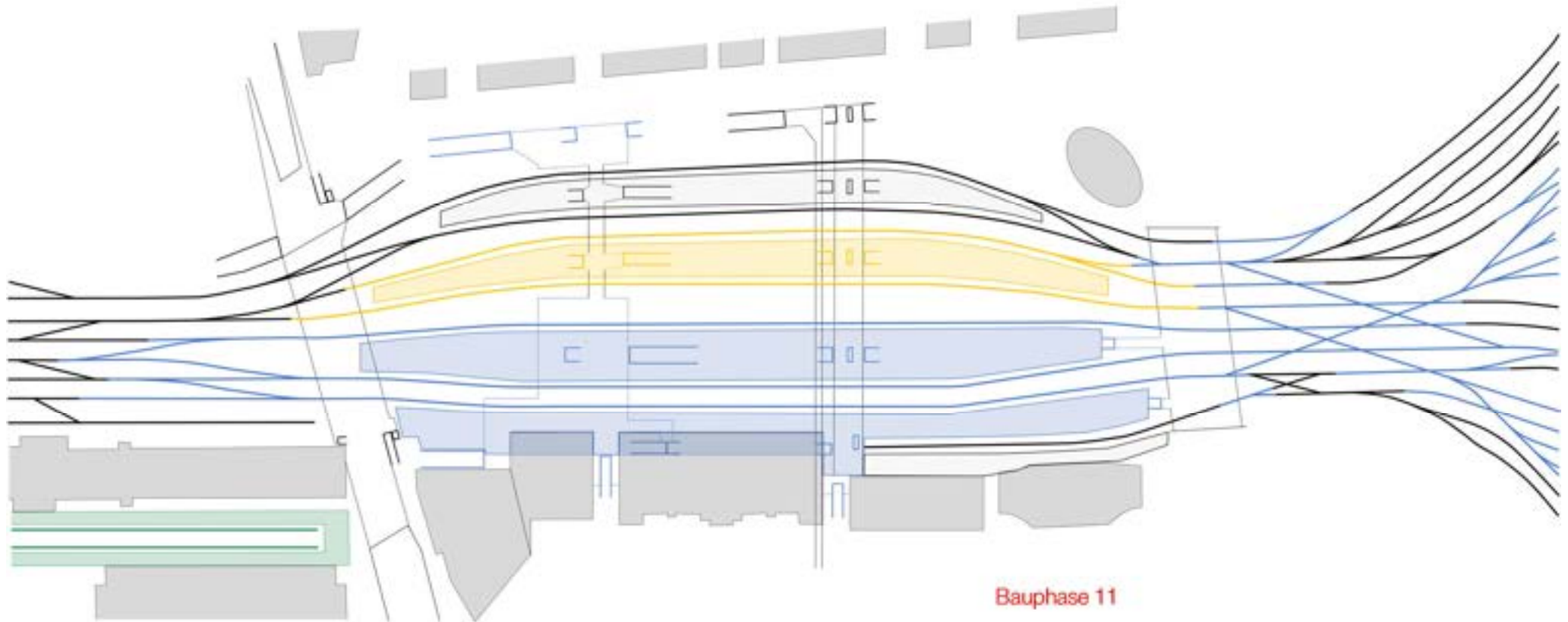
### Bauphase 10

- Neubau PU Süd im Bereich Rudolfstrasse inklusive Kopfzugang
- Neubau PU Süd im Bereich von neuem Gleis 9





## Variante 451, Überblick Bauphase 11.

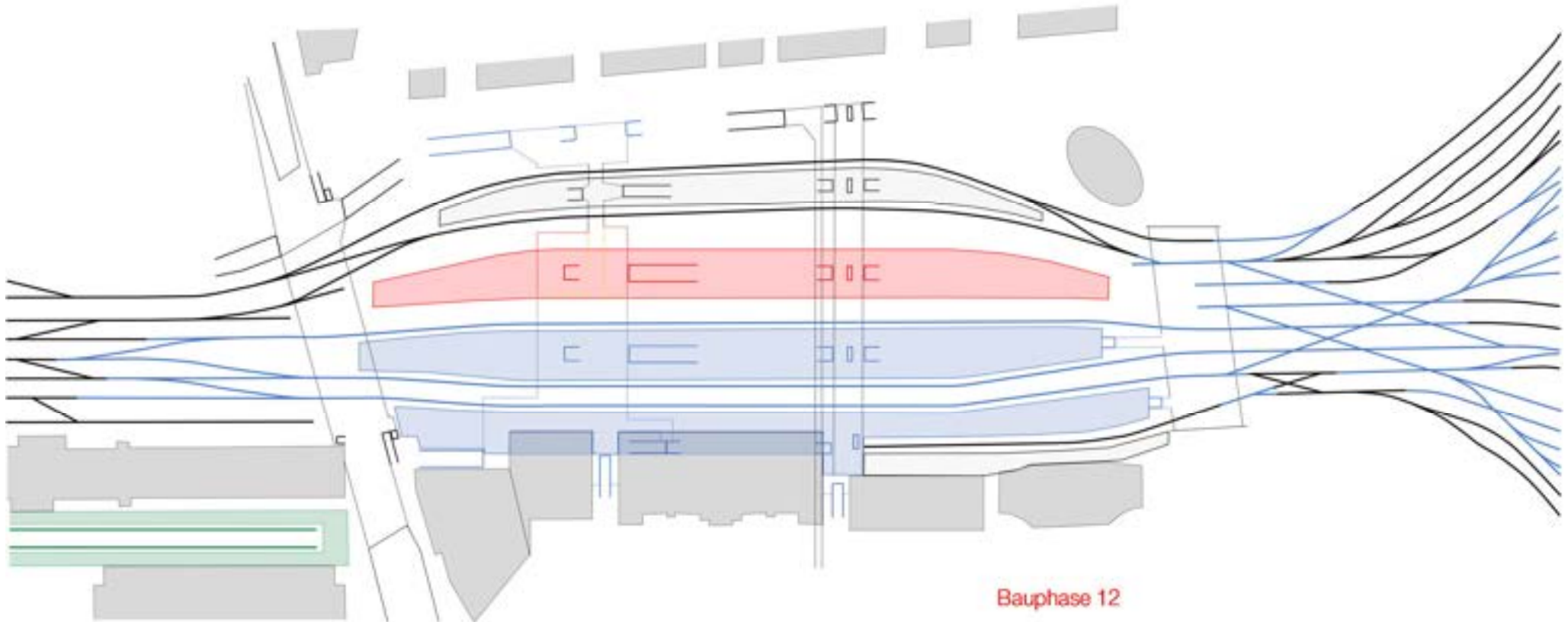


### Bauphase 11

- Rückbau Gleise 6 und 7
- Rückbau Perron 6/7



## Variante 451, Überblick Bauphase 12.



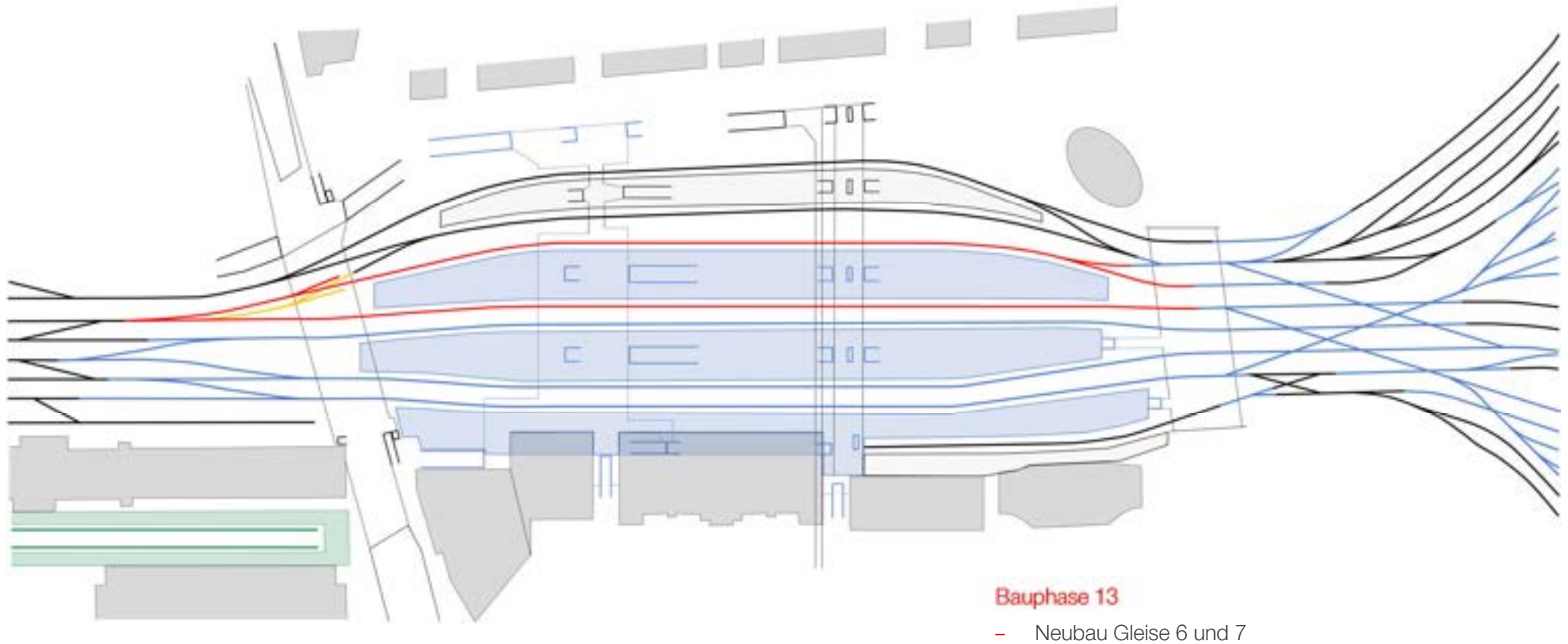
### Bauphase 12

- Neubau Perron 6/7
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 6/7
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 6/7



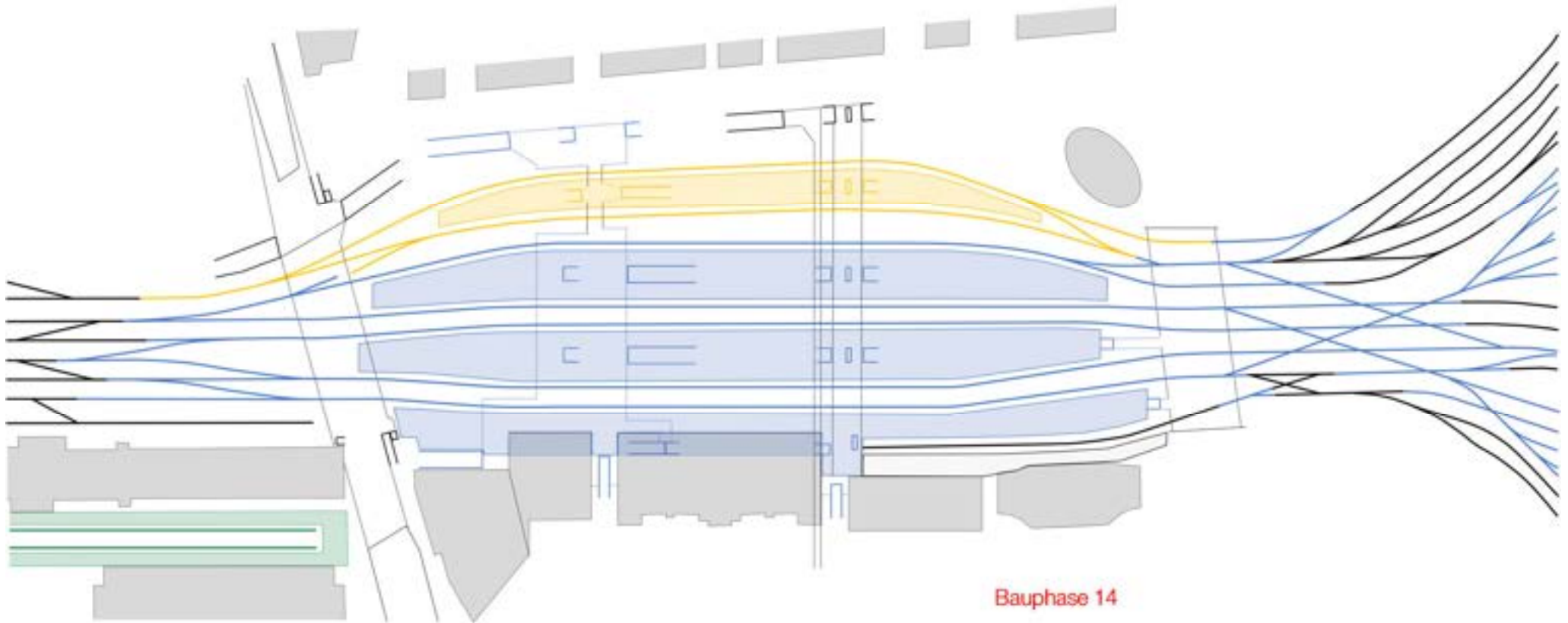


## Variante 451, Überblick Bauphase 13.





## Variante 451, Überblick Bauphase 14.

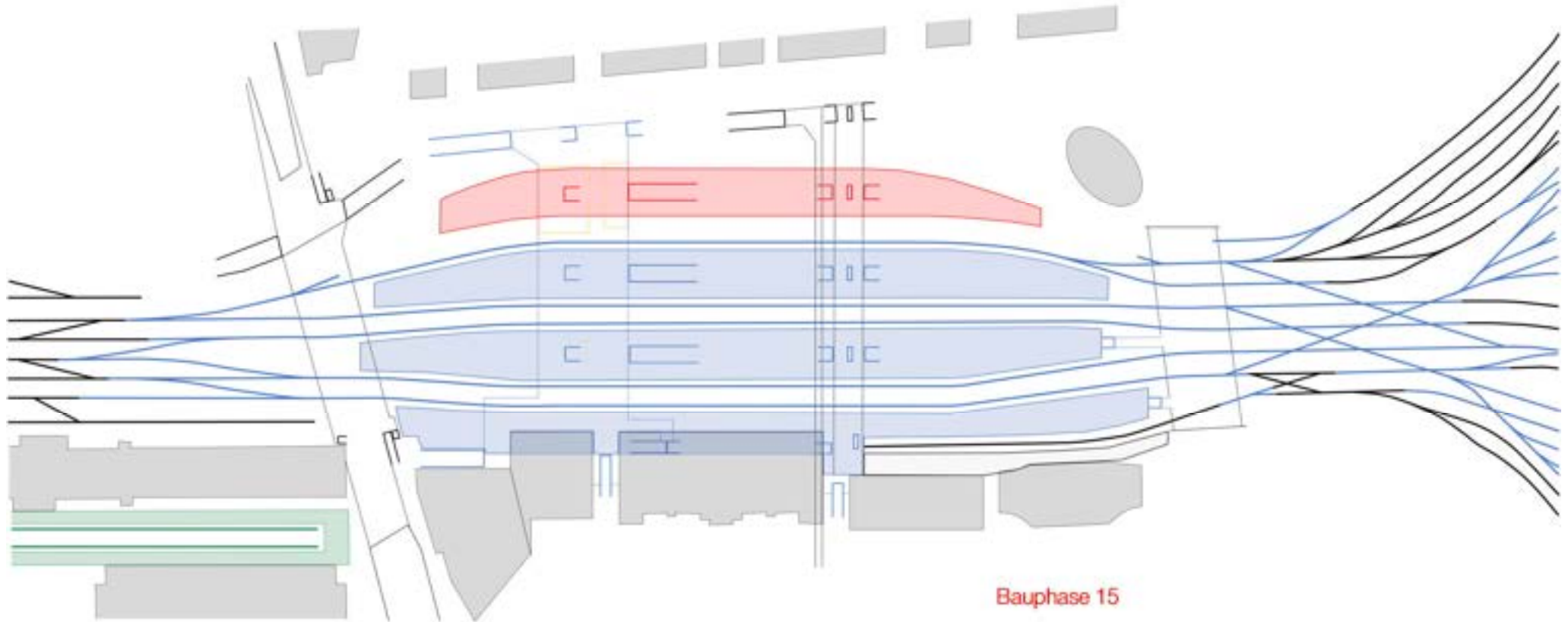


### Bauphase 14

- Rückbau Gleise 8 und 9
- Rückbau Perron 8/9



## Variante 451, Überblick Bauphase 15.



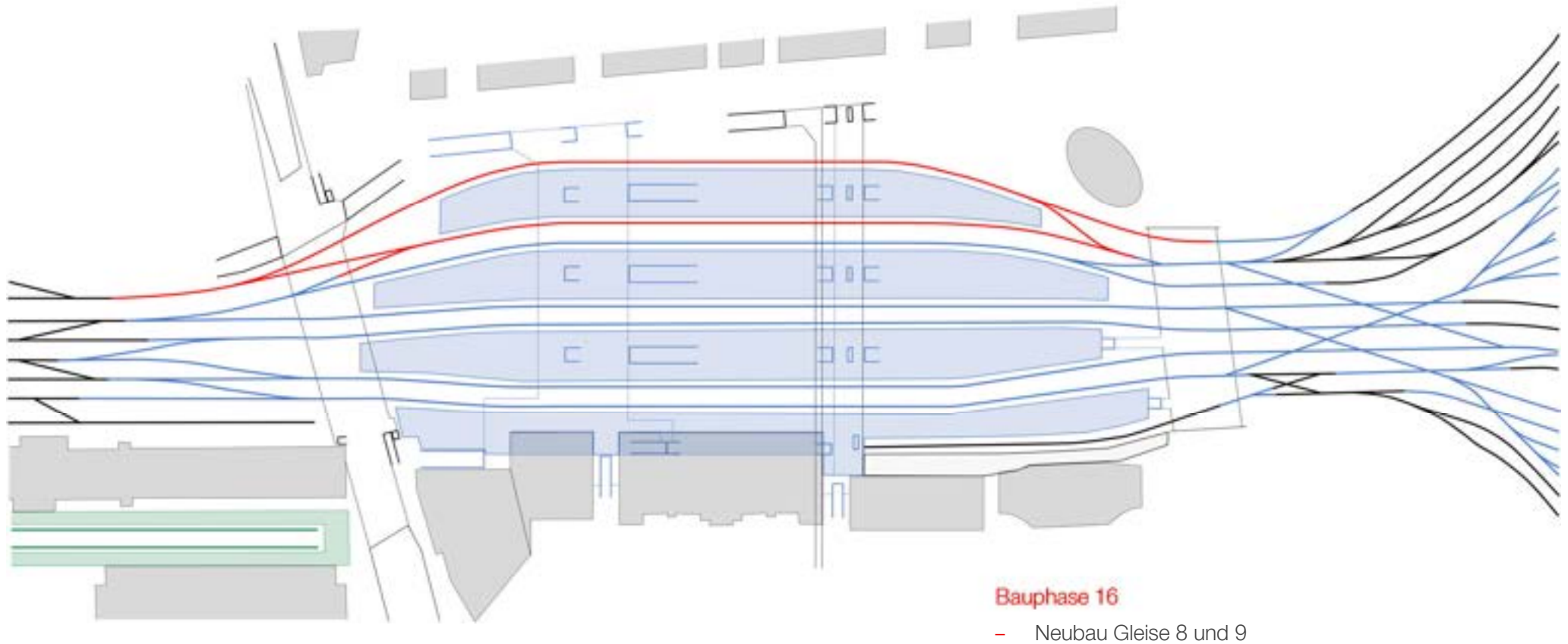
### Bauphase 15

- Neubau Perron 8/9
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 8/9 und Gleis 8
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 8/9



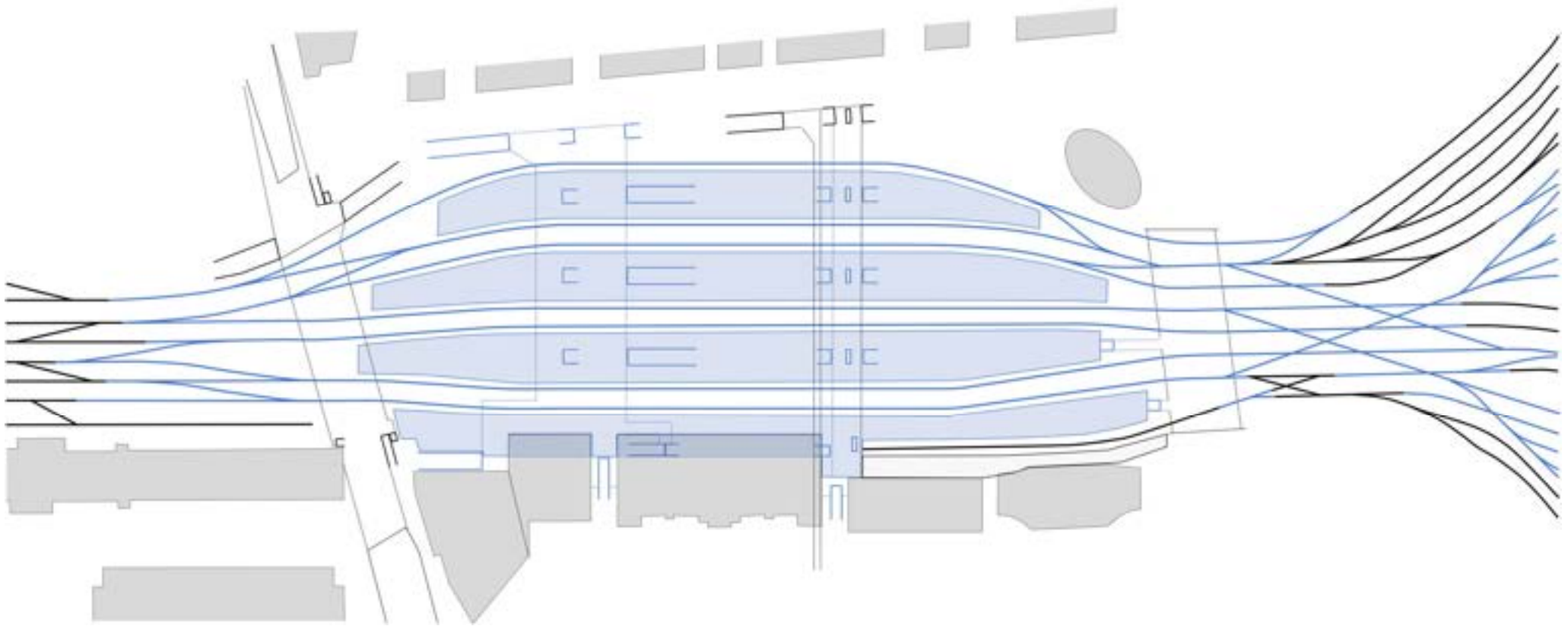


## Variante 451, Überblick Bauphase 16.





Variante 451.  
Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.



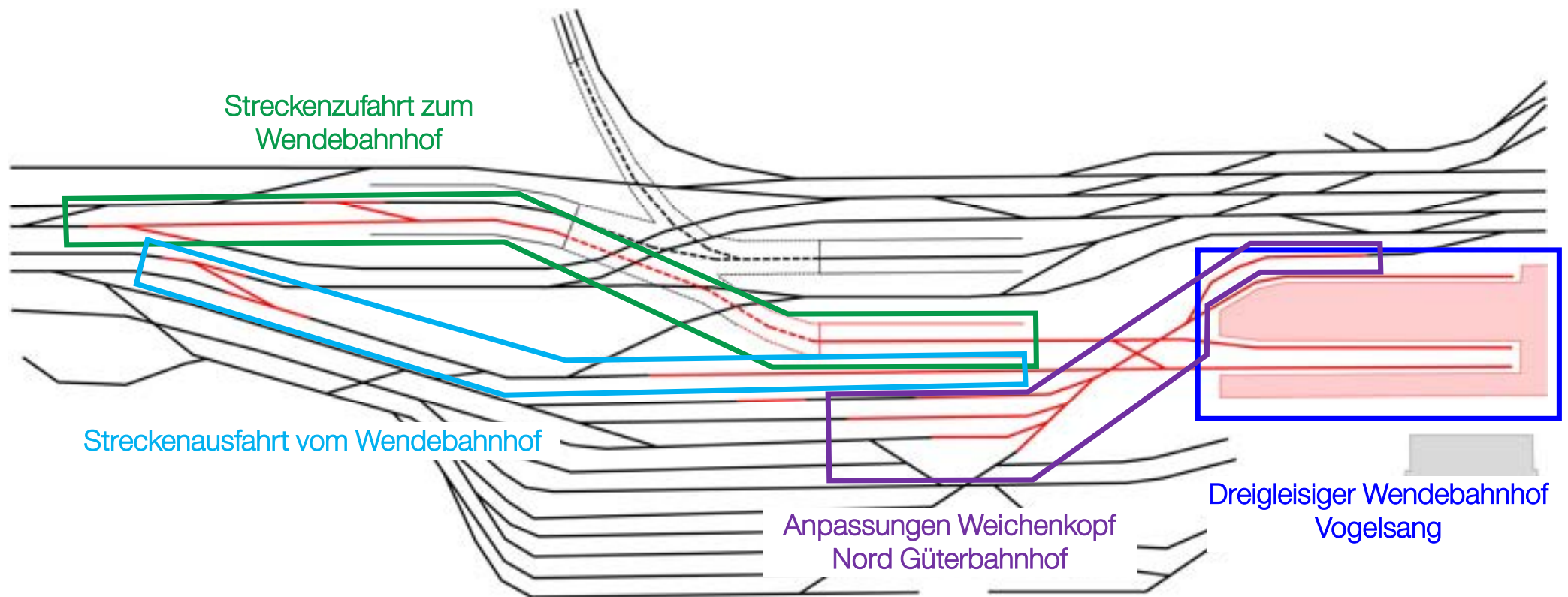


Zeithorizont H3 Definitiver  
Wendebahnhof Vogelsang.

Bauphasen Wendebahnhof.

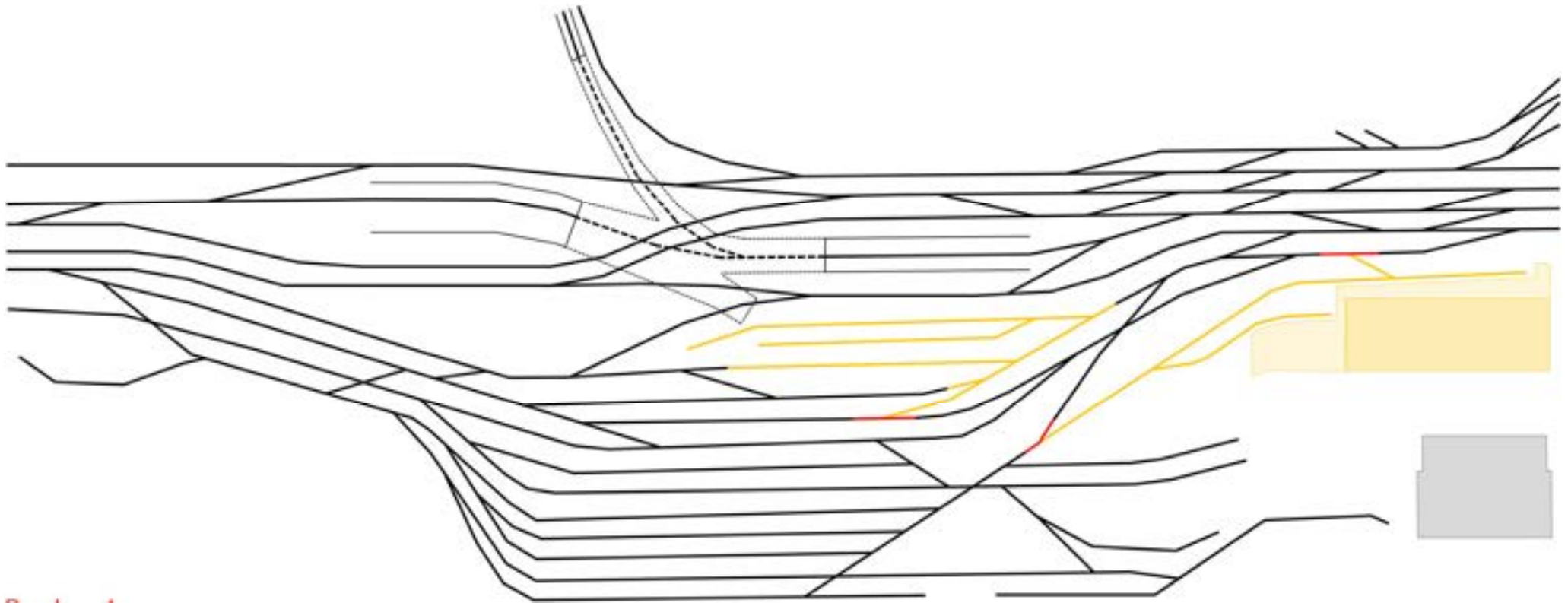


# Definitiver Wendebahnhof Vogelsang. Überblick Ausbauten Horizont H3.





# Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 1.



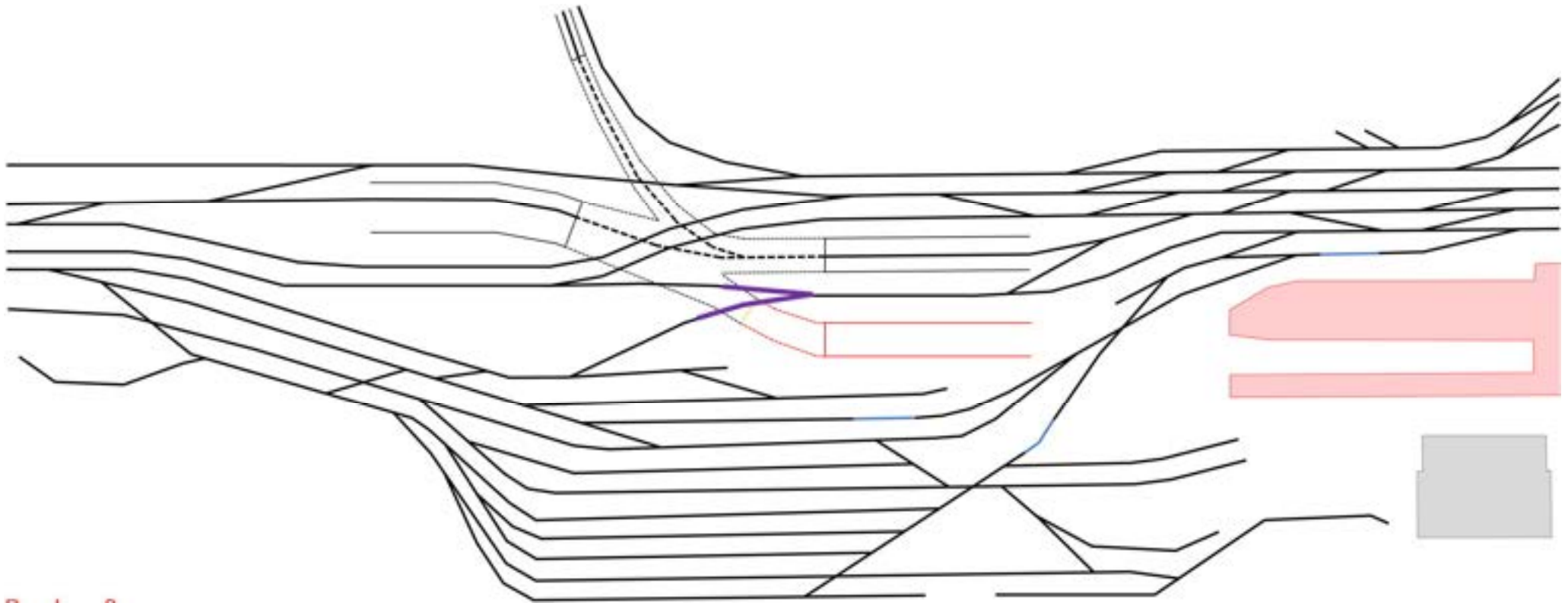
## Bauphase 1

- Abbruch Güterschuppen und Rampe
- Abbruch Rampengleise 677 und 678/698
- Abbruch Gleise 640–642





## Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 2.

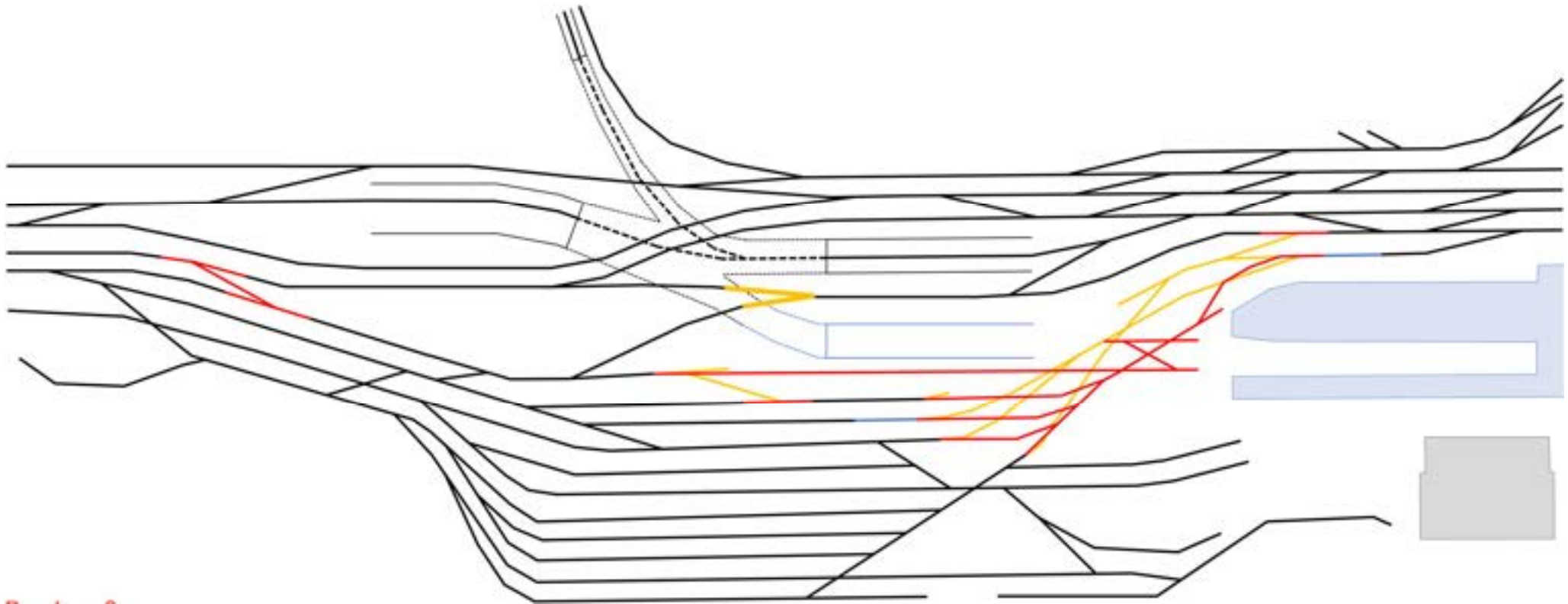


### Bauphase 2

- Neubau Perronanlagen Wendebahnhof
- Neubau Verlängerung Tagbautunnel und Rampe Zufahrt Wendebahnhof



## Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 3.



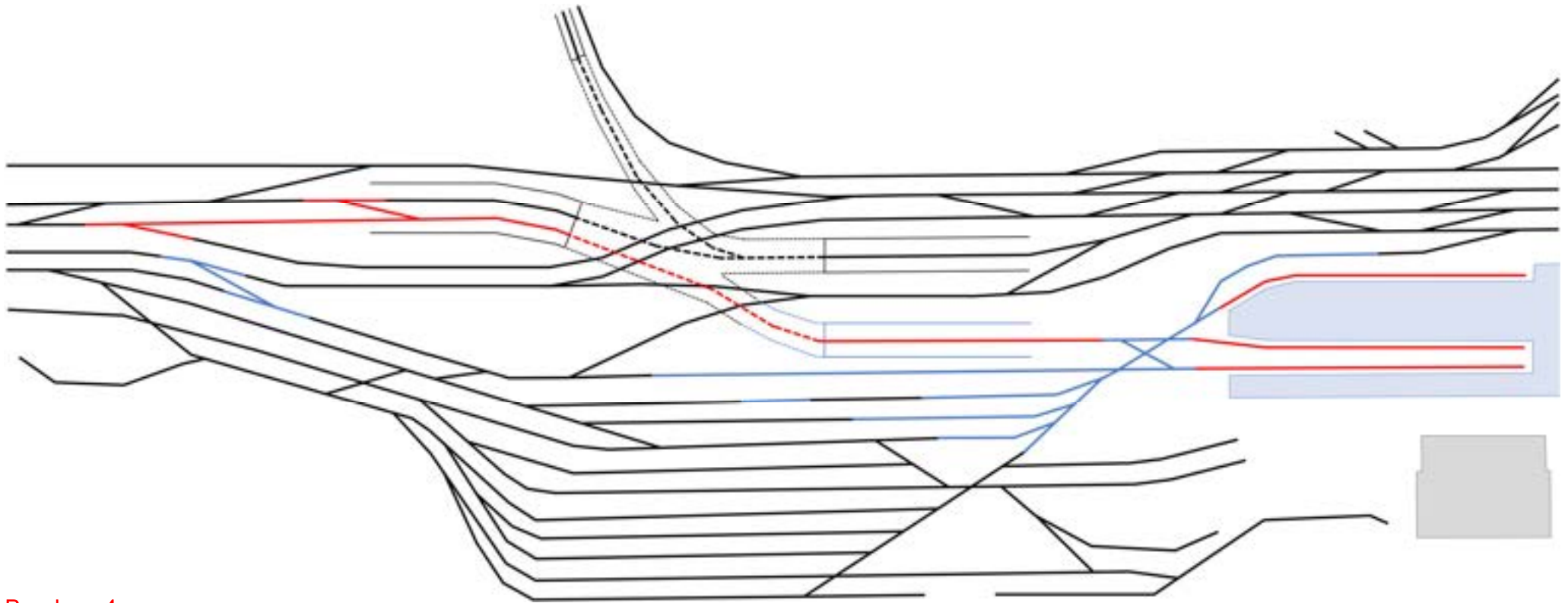
### Bauphase 3

- Neubau Weichenkopf Nord Güterbahnhof
- Neubau Gleise Streckenausfahrt Wendebahnhof





## Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 4.



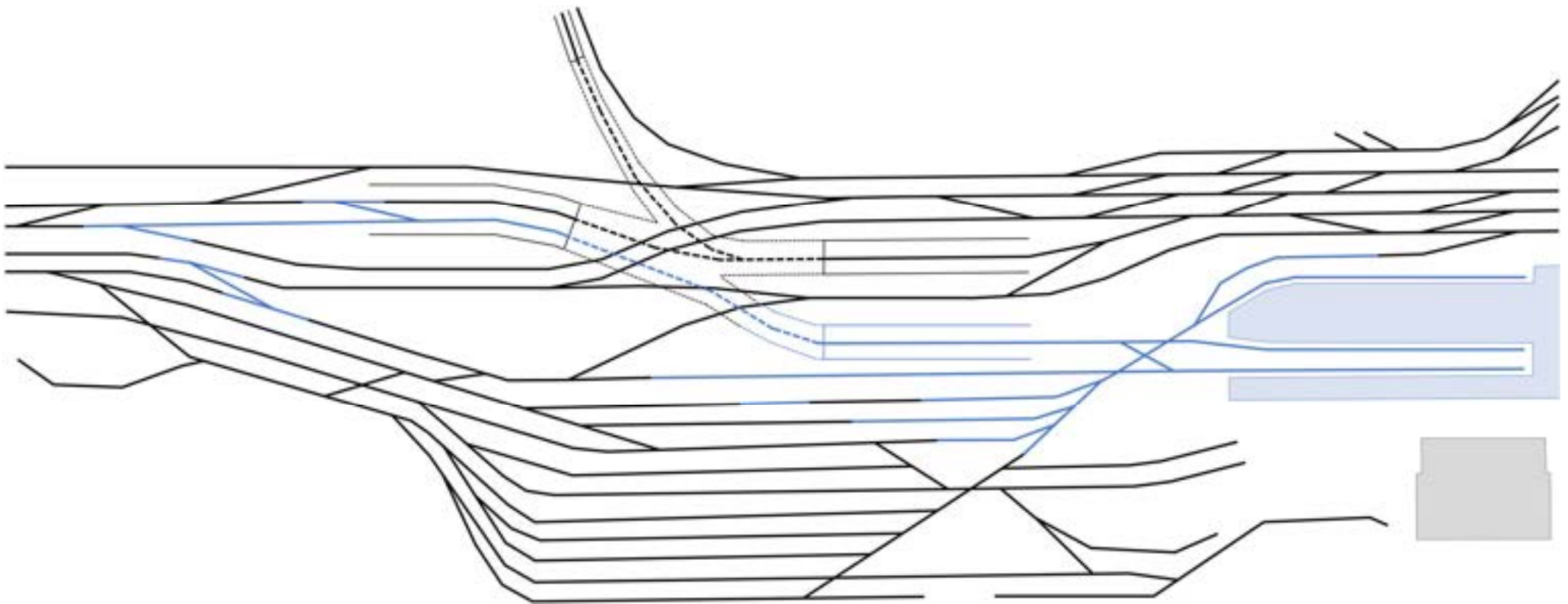
### Bauphase 4

- Neubau Perrongleise Wendebahnhof
- Neubau Gleise Streckenzufahrt Wendebahnhof





## Definitiver Wendebahnhof Vogelsang. Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.





Bewertungstabelle

Stand 12.05.2021 / Ergebnis Bewertung Kerngruppe vom 21.04.2021 / Konsolidierung Projektleitung vom 12.05.2021

1 = schlecht

2 = mittel

3 = gut

4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene /

Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, Seite AG wie heute

211 Wendebahnhof Vogelsang

langfristig

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene /

Rudolfstrasse leicht reduzierte Breite, mit Perron im AG

451 Wendebahnhof Vogelsang

langfristig

|   |      |                                                                          |
|---|------|--------------------------------------------------------------------------|
| A | Bahn | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            |
|   |      | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 |
|   |      | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur |
|   |      | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                   |
|--|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | A11 | Fahrtwegmöglichkeiten in alle Koridore bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                           |
|  | A12 | Mit den Gleisen 1 und 2 ist die Flexibilität für neue Angebotskonzepte Richtung Tössal/Wil bzw. in Randstunden und während Bauarbeiten wie heute vorhanden.                                                       |
|  | A13 | Durchbindungsmöglichkeiten von Zürich her Richtung Osten für S-Bahnen bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                            |
|  | A21 | Möglichkeiten für Stärken/Schwächen mit Gleisen 1 und 2 gut.                                                                                                                                                      |
|  | A22 | Abstellanlagen in Winterthur bleiben gut erreichbar. Einschränkungen im Wendebahnhof für beide Varianten identisch. Direkte Gleisanbindung aus Abstellgleisen Feld F (Gl. 503 bis 514) in sechs Gleise (1 bis 6). |
|  | A23 | Varianten bezüglich Erreichbarkeit aus Wendebahnhof identisch. Aus den Gleisen 1-9 gute Erreichbarkeit der Anlagen in Oberwinterthur.                                                                             |
|  | A31 | Verfügbare Flächen für Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                  |
|  | A32 | Erreichbarkeit Güterverkehr in beiden Varianten gleich eingeschränkt.                                                                                                                                             |
|  | A32 | Erreichbarkeit Instandhaltung Infrastruktur in beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                       |
|  | A34 | Potenzielle Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich vorhanden.                                                                             |
|  | A35 | Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich gross.                                                                                                 |
|  | A41 | Kurze Wege vom Perron bis zu Perronzugang bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                        |
|  | A42 | Direkte Wege von Perronzugang bis Stadtraum gut, Kopfzugänge Salzhausplatz und Kesselhausplatz in beiden Varianten als Rampen vorhanden.                                                                          |
|  | A43 | Aussenperron Gleis 3 vorhanden.                                                                                                                                                                                   |
|  | A44 | Kurze Wege von Perron zu Perron für Umsteiger Bahn-Bahn bei beiden Varianten gleich eingeschränkt (längere Distanz Wendebahnhof-Durchgangsgleise).                                                                |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | A11 | Fahrtwegmöglichkeiten in alle Koridore bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                                                              |
|  | A12 | Mit dem Wegfall von Gleis 2 ist die Flexibilität für neue Angebotskonzepte Richtung Tössal/Wil bzw. in Randstunden und während Bauarbeiten gegenüber heute eingeschränkt (je nach Fahrplanstruktur Wenden in Grize notwendig).                                       |
|  | A13 | Durchbindungsmöglichkeiten von Zürich her Richtung Osten für S-Bahnen bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                               |
|  | A21 | Möglichkeiten für Stärken/Schwächen ohne Gleis 2 eingeschränkt.                                                                                                                                                                                                      |
|  | A22 | Abstellanlagen in Winterthur bleiben gut erreichbar. Einschränkungen im Wendebahnhof für beide Varianten identisch. Direkte Gleisanbindung aus Abstellgleisen Feld F (Gl. 503 bis 514) in fünf Gleise (1, 3 bis 6). Gleis 2 fehlt als Gleis für (Nach-)Abstellungen. |
|  | A23 | Varianten bezüglich Erreichbarkeit aus Wendebahnhof identisch. Erreichbarkeit der Anlagen in Oberwinterthur grundsätzlich gut, allerdings fehlt Gleis 2 als Annahme- und Startgleis für Leermaterialzüge von/nach den Anlagen in Oberwinterthur.                     |
|  | A31 | Verfügbare Flächen für Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                     |
|  | A32 | Erreichbarkeit Güterverkehr in beiden Varianten gleich eingeschränkt.                                                                                                                                                                                                |
|  | A32 | Erreichbarkeit Instandhaltung Infrastruktur in beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                                                          |
|  | A34 | Potenzielle Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich vorhanden.                                                                                                                                |
|  | A35 | Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich gross.                                                                                                                                                    |
|  | A41 | Kurze Wege vom Perron bis zu Perronzugang bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                                                           |
|  | A42 | Direkte Wege von Perronzugang bis Stadtraum gut, Kopfzugänge Salzhausplatz und Kesselhausplatz in beiden Varianten als Rampen vorhanden.                                                                                                                             |
|  | A43 | Aussenperron Gleis 3 teilweise in AG und Stadttor.                                                                                                                                                                                                                   |
|  | A44 | Kurze Wege von Perron zu Perron für Umsteiger Bahn-Bahn bei beiden Varianten gleich eingeschränkt (längere Distanz Wendebahnhof-Durchgangsgleise).                                                                                                                   |

|   |                      |                                                    |
|---|----------------------|----------------------------------------------------|
| B | Städtische Mobilität | B1 Funktionalitäten für Fussgänger und Umsteigende |
|   |                      | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                   |
|   |                      | B3 Effizienter Busbetrieb                          |
|   |                      | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen          |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | B11 | Umsteigebeziehungen Bahn-Bus sind bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | B12 | Umsteigebeziehungen Bahn-übrige Verkehrsträger, z.B. Taxi, bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                |
|  | B13 | Funktionalität und Sicherheit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleichwertig.                                                                                                                                                                                                                       |
|  | B14 | Erkennbarkeit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | B21 | Auf Seite Rudolfstrasse sind unterird. Velo-PP in Kombination mit der PU-Süd denkbar, z.B. auf Höhe Paulstrasse. Es besteht jedoch kaum Spielraum für Zufahrtsrampe. Oberird. sind auf der Rudolfstr. keine PP mehr möglich. Es besteht Potenzial für zusätzliche Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang. |
|  | B22 | Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.                                                                                                                                                                                                               |
|  | B23 | Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglichkeiten für rel. peronennahe Velo-PP. Neue Möglichkeiten ergeben sich auch mit unterird. Velo-PP im Bereich der PU Süd. Im Bereich Rudolfstr. wird direkte Anbindung durch fehlende oberird. Velo-PP eingeschränkt.                                          |
|  | B31 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | B32 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | B33 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | B34 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | B35 | gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bnf                                                                                                                                                                                                                               |
|  | B36 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | B41 | zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                                                                                                                                          |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | B11 | Umsteigebeziehungen Bahn-Bus sind bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                                                              |
|  | B12 | Umsteigebeziehungen Bahn-übrige Verkehrsträger, z.B. Taxi, bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | B13 | Funktionalität und Sicherheit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleichwertig.                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | B14 | Erkennbarkeit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleich.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | B21 | Auf Seite Rudolfstrasse sind unterird. Velo-PP in Kombination mit der PU-Süd denkbar, z.B. auf Höhe Paulstrasse. Eine Zufahrtsrampe wäre vom Kesselhausplatz her möglich. Kleiner Spielraum für oberird. PP in der Rudolfstrasse bleibt bestehen. Es besteht Potenzial für zusätzliche Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang. |
|  | B22 | Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.                                                                                                                                                                                                                                    |
|  | B23 | Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglichkeiten für rel. peronennahe Velo-PP. Neue Möglichkeiten ergeben sich auch mit unterird. Velo-PP im Bereich der PU Süd. Ansonsten bleibt Potenzial ähnlich schwierig wie heute.                                                                                                   |
|  | B31 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | B32 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | B33 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | B34 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | B35 | gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bnf                                                                                                                                                                                                                                                    |
|  | B36 | keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | B41 | zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich                                                                                                                                                                                                                                                                               |

|   |                          |                                                                   |
|---|--------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| C | Quartiere und Stadträume | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                      |
|   |                          | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                     |
|   |                          | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen          |
|   |                          | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen |
|   |                          | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                      |
|   |                          | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)            |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | C11 | Bestehende städtebauliche Qualitäten auf Seite Bahnhofplatz werden nicht tangiert                                                                                                                                                                                                         |
|  | C12 | Aufenthaltsqualität und Funktionalität Stadtraum und Vorzonen bleiben gleich wie heute. Heute schon enge Situation beim Stadttor akzentuiert sich jedoch mit zunehmendem Publikumsverkehr.                                                                                                |
|  | C13 | Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge bleibt unverändert, mit wachsendem Publikumsverkehr ist die Situation beim Stadttor aber qualitativ nicht mehr ausreichend. Positiv ist neuer Kopfzugang zur PU Süd vom Salzhausplatz.                                                          |
|  | C14 | Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen. Spielraum für Anordnung Halteanlagen am Bahnhofplatz bleibt gleich. Neuer Kopfzugang vom Salzhausplatz zur PU Süd dient der Entlastung der zunehmenden Publikumsströme. |
|  | C21 | Stark eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                                                             |
|  | C22 | Stark eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen insbesondere auch für die Geschäfte und Gastronomiebetriebe.                                                                                                                                                     |
|  | C23 | Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                                                              |
|  | C24 | Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.                                                                                                             |
|  | C25 | Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet. Dieser beansprucht aber auch Raum an der engsten Stelle. Velodurchfahrt ist nicht mehr möglich und Anlieferung ist stark eingeschränkt.                      |
|  | C31 | Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | C32 | Längsverbinding Rudolfstrasse wird geschwächt.                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | C33 | Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Helligberg und Sulzerareal.                                                                                                                                                                                        |
|  | C34 | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                                                                                                  |
|  | C41 | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | C42 |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  | C43 |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  | C51 | Anzahl nutzbare Flächen für Areal- und Immobilienentwicklung (SBB, Stadt, Dritte) bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                         |
|  | C52 | Entwicklungspotenzial Areal Vogelsang Nord bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                |
|  | C53 | Entwicklungspotenzial Lindareal bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                           |
|  | C61 | Keine Eingriffe im AG                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | C62 | Eingriffstiefe Güterschuppen (Abruch) und Ensemble Güterschuppen/Salzhaus bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                 |
|  | C63 | Bei beiden Varianten keine denkmalpflegerischen Eingriffe in der Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                                                           |
|  | C64 | Einfluss Bahnbauten auf Stadtbild bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                         |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | C11 | Bestehende städtebauliche Qualitäten auf Seite Bahnhofplatz werden nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | C12 | Mit den engeren Perronvorbereichen entlang des Coopgebäudes und insb. beim Zugang Stadttor verlieren diese Räume an Aufenthaltsqualität und die Funktionalität wird mit steigendem Publikumsverkehr kritisch.                                                                                                                                              |
|  | C13 | Mit wachsendem Publikumsverkehr wird die Adresswirkung und Qualität des verschmälerten Aufenthaltsbereichs und Hauptbahnhofzugangs beim Stadttor ungenügend. Positiv ist neuer Kopfzugang zur PU Süd vom Salzhausplatz.                                                                                                                                    |
|  | C14 | Situation beim Bahnhofplatz mit Zugang zu Bushaltestellen und Spielraum für Anordnung Halteanlagen bleibt gleich. Die mit dem Wendebahnhof stärker frequentierte Verbindungsachse zum Gleis 1 entlang Perrons 3 wird enger. Ein grosser Teil der Publikumsströme kann jedoch mit der neuen Kopfzugang vom Salzhausplatz direkt zur PU Süd geleitet werden. |
|  | C21 | Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt etwa gleich wie heute, ausser im 2-3 m schmälern Bereich zw. Getrud- und Paulstrasse.                                                                                                                                                                                                              |
|  | C22 | Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen bleibt mehrheitlich vergleichbar wie heute, ausser im Bereich zw. Getrud- und Paulstrasse, wo es um 2-3 m enger wird.                                                                                                                                                                           |
|  | C23 | Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|  | C24 | Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.                                                                                                                                                                                                                             |
|  | C25 | Die verkehrlichen Funktionen für Fuss- und Veloverkehr bleiben erhalten. Der neue Kopfzugang entlastet den Fussgängerstrom, er beansprucht aber auch Raum an der engsten Stelle.                                                                                                                                                                           |
|  | C31 | Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neuen Kopfzugänge Süd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | C32 | Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  | C33 | Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Helligberg und Sulzerareal.                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | C34 | Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|  | C41 | Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | C42 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | C43 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | C51 | Anzahl nutzbare Flächen für Areal- und Immobilienentwicklung (SBB, Stadt, Dritte) bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                                          |
|  | C52 | Entwicklungspotenzial Areal Vogelsang Nord bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | C53 | Entwicklungspotenzial Lindareal bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | C61 | Perron im AG löst erhebliche Eingriffe im AG aus. Trotz des Flächenverlustes an vermietbarer Fläche bieten sich Chancen für eine innere, qualitativere Neuorganisation. Architektonisch bleibt die Wirkung der Türenöffnungen im EG fraglich.                                                                                                              |
|  | C62 | Eingriffstiefe Güterschuppen (Abruch) und Ensemble Güterschuppen/Salzhaus bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | C63 | Bei beiden Varianten keine denkmalpflegerischen Eingriffe in der Rudolfstrasse.                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  | C64 | Einfluss Bahnbauten auf Stadtbild bei beiden Varianten identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|   |                                          |                                                                |
|---|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| D | Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn      |
|   |                                          | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt     |
|   |                                          | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen       |
|   |                                          | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | D11 | Verteilte Globalkostenschätzung: Perronverbreiterungen Gleise 6-9 150 Mio., neue PU Süd inklusive Kopfzugänge 95 Mio., definitiver Wendebahnhof 205 Mio., Total 450 Mio.                                                                                                                                                                                    |
|  | D21 | Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | D22 | Im Bereich Salzhausplatz gibt es bei beiden Varianten nur geringfügige Anpassungen.                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D23 | Verlegung Velohauptroute notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D31 | Abruch Güterschuppen, jedoch keine Eingriffe bei AG, Stadttor und Stellwerk 1 und 2.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  | D32 | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  | D33 | Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrasse beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D41 | Etappierungsmöglichkeiten (STEP-Ausbauschritte, Aufwärtskompatibilitäten) bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | D42 | Bauzeit Perronverbreiterungen Gleise 6-9, neue PU Süd: 4-5 Jahre, betriebliche Einschränkungen im Bahnverkehr und für Ein-, Aus und Umsteiger mittel. Einschränkungen in den Bahnhofnutzungen gering. Da an den betroffenen Perronkanten nur S-Bahnen verkehren, sind die betrieblichen Einschränkungen mit dem (provisorischen) Wendebahnhof beherrschbar. |
|  | D43 | Kommerzielle Nutzungen im AG und Stadttor wie heute, Potenzial in neuer PU Süd.                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | D44 | Städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadträumen bei beiden Varianten in sämtlichen Zwischenphasen identisch.                                                                                                                                                                                                                |
|  | D45 | Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Reisende in sämtlichen Zwischenphasen identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|  |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | D11 | Verteilte Globalkostenschätzung: Perronneubau Gleise 3-9 inklusive Anpassungen in AG und Stadttor 600 Mio., neue PU Süd inklusive Kopfzugänge 95 Mio., definitiver Wendebahnhof 205 Mio., Total 900 Mio.                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | D21 | Mit den neuen Zugängen sind auch Anpassungen an der Rudolfstrasse notwendig.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D22 | Im Bereich Salzhausplatz gibt es bei beiden Varianten nur geringfügige Anpassungen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | D23 | Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D31 | Abruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|  | D32 | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|  | D33 | keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|  | D41 | Etappierungsmöglichkeiten (STEP-Ausbauschritte, Aufwärtskompatibilitäten) bei beiden Varianten gleich gut.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  | D42 | Bauzeit Perronneubau Gleise 3-9, neue PU Süd: 10 Jahre, betriebliche Einschränkungen im Bahnverkehr und für Ein-/Aus- und Umsteiger erheblich. Einschränkungen in den Bahnhofnutzungen erheblich (AG, Stadttor und PU Nord). Kritisch ist vor allem der Umbau der Gleise 3 bis 6, da dort auch Fernverkehrs- und Güterzüge betroffen sind, welche nicht über den Wendebahnhof verkehren können. Es ist mit Auswirkungen im Güterverkehr und im Personenverkehr für die Kantone TG und SG zu rechnen. |
|  | D43 | Einschränkungen kommerzielle Nutzungen im AG und Stadttor (EG und UG) gegenüber heute erheblich, Potenzial in neuer PU Süd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|  | D44 | Städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadträumen bei beiden Varianten in sämtlichen Zwischenphasen identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  | D45 | Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Reisende in sämtlichen Zwischenphasen identisch.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |



1 = schlecht

2 = mittel

3 = gut

4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich  
umsetzbar (Variante neutral)

|                                            |                                                                          | 211         | 451         |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| A Bahn                                     | A1 Optimiertes Verkehrsregime                                            | <div></div> | <div></div> |
|                                            | A2 Effiziente Produktion Personenverkehr                                 | <div></div> | <div></div> |
|                                            | A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur | <div></div> | <div></div> |
|                                            | A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen                                  | <div></div> | <div></div> |
| B Städtische Mobilität                     | B1 Funktionalitäten für Fussgänger und Umsteigende                       | <div></div> | <div></div> |
|                                            | B2 Hochwertige Veloinfrastruktur                                         | <div></div> | <div></div> |
|                                            | B3 Effizienter Busbetrieb                                                | <div></div> | <div></div> |
|                                            | B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen                                | <div></div> | <div></div> |
| C Quartiere und Stadträume                 | C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz                             | <div></div> | <div></div> |
|                                            | C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse                            | <div></div> | <div></div> |
|                                            | C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen                 | <div></div> | <div></div> |
|                                            | C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen        | <div></div> | <div></div> |
|                                            | C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung                             | <div></div> | <div></div> |
|                                            | C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)                   | <div></div> | <div></div> |
| D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken | D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn                | <div></div> | <div></div> |
|                                            | D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt               | <div></div> | <div></div> |
|                                            | D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen                 | <div></div> | <div></div> |
|                                            | D4 Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkung           | <div></div> | <div></div> |