



Protokollauszug vom

28.05.2025

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:

Projekt-Nr. 5007380 Bahnhof Töss – Pocketpark: Zustimmung zum Projekt, Auftrag zur Durchführung des Mitwirkungsverfahrens nach § 13 sowie der öffentlichen Planaufgabe nach § 16 und § 17 Strassengesetz (StrG)

IDG-Status: teilweise öffentlich

Beschluss-Nr.: 2025/121

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Dem Projekt «Bahnhof Töss – Pocketpark» wird zugestimmt.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, das Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz durchzuführen.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, sofern das Mitwirkungsverfahren keine relevanten Projektänderungen hervorruft, das Auflageprojekt, gestützt auf § 16 Strassengesetz, während 30 Tage öffentlich aufzulegen.
4. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Tösslobby vor der Auflage gemäss Dispositivziffer 2 über diesen Beschluss zu informieren.
5. Die Medienmitteilung wird gemäss der Beilage genehmigt.
6. Dieser Beschluss wird koordiniert mit der Publikation des Mitwirkungsverfahrens gemäss Dispositivziffer 2 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
7. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Stadtentwicklung; Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, Planung und Koordination, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Entwässerung, Betrieb und Unterhalt, Geomatik- und Vermessungsamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Feuerwehr, Verkehrspolizei; Departement Schule und Sport; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtgrün, Stadtwerke.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon', with a stylized, flowing script.

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Im Auftrag des Bundes baut die SBB die Strecke zwischen Zürich und Winterthur aus (Mehrspur Zürich-Winterthur/MSZW). Dadurch entstehen diverse Um- und Neubauten auf dem Gebiet der Stadt Winterthur. So soll in diesem Rahmen auch der Bahnhof Winterthur Töss behindertengerecht ausgebaut werden. Daraus resultierend wird ein neuer Mittelperron, ein neuer Hauptperron und eine neue Personenunterführung erstellt. Entlang der Freiestrasse entsteht mit dem Projekt MSZW das Unterquerungsbauwerk Storchen inkl. eines neuen BehiG-konformen Aufgangs von der Freiestrasse auf die Storchenbrücke.

Diese neuen Bauwerke bedingen auch Anpassungen am Bahnhofplatz Töss, der Bahnstrasse zwischen Reutgasse und Storchenbrücke sowie der Freiestrasse zwischen Dammstrasse und Storchenbrücke. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen soll die Gelegenheit genutzt werden, den Bahnhofplatz Winterthur Töss neu zu gestalten, das bestehende Steinlager am Ende der Freiestrasse zu einem Pocketpark aufzuwerten und der Bevölkerung zugänglich zu machen.

Die oben beschriebenen Elemente werden durch die Stadt Winterthur projektiert und über ein kommunales Verfahren bewilligt, während die Ausführung durch die Unternehmung der SBB im Rahmen des MSZW-Projektes erfolgen soll.

2. Projektziele

Im Jahr 2020 wurden von der Stadt Winterthur und der SBB ein Masterplan Bahnhof Töss erarbeitet. Der Masterplan wurde am 8. September 2021 vom Stadtrat genehmigt.¹ Mit dem Masterplan Bahnhof Töss wurde ein Teil der Legislaturmassnahme «Erarbeitung von Masterplänen für städtische Bahnhofsareale» (UL.19.55) erledigt. Der Masterplan bildet die Grundlage für die Gestaltung des Bahnhofplatzes wie auch für das MSZW-Projekt. Im Rahmen dieses Projektes wurde dieser weiterentwickelt und vertieft:

- Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes Töss sowie des Übergangsraums im Bereich des neuen Treppenaufgangs Storchenbrücke
- Ausbau resp. Verbesserung der kommunalen Veloroute
- Behindertengerechter Ausbau Bahnersatzkante SBB

¹ SR.21.677-1 vom 8. September 2021

3. Projektbeschreibung

3.1 Bahnhofplatz Töss

Der Dorfcharakter des Bahnhofplatzes soll mit der Aufwertung erhalten und gestärkt werden. Dazu wird die vor dem Güterschuppen bestehende Pflasterung für den gesamten Bahnhofplatz übernommen. Die bestehende Sitztreppe zwischen Bahnhofplatz und Güterstrasse wird erneuert und erweitert, um bei den zahlreichen Events auf dem Bahnhofplatz zusätzlichen Personen einen Sitzplatz zu gewährleisten. Die Sitztreppe wird in drei Teile gruppiert, die jeweils durch eine schattenspendende Baumgruppe unterbrochen wird.

Mit der Neugestaltung der Böschung werden neue Bäume gepflanzt. Die Bestandsbäume werden erhalten und in die neue Gestaltung eingebunden.

Entlang der Böschung/Sitzstufen wird ein 3.5 bis vier Meter breiter Streifen chaussiert. Dieser bietet auch Platz für den Pétanque-Platz, welcher am heutigen Standort wieder erstellt wird. Mit einer Fläche von vier Meter x 15 Meter erfüllt dieser Wettkampfbedingungen.

Vis-à-vis des WCs wird an heutiger Lage die Veloabstellung erneuert und auf 60 überdachte Abstellplätze erweitert.

Die bestehenden Parkplätze werden vom Bahnhofplatz in die Stationsstrasse verschoben, wo sechs Parkfelder angeordnet werden. Davon stehen drei für Mobility-Carsharing und drei für die Mieter:innen der SBB-Liegenschaften zur Verfügung.

Für die Bahnersatzkurse der SBB wird eine Haltekante westlich des Aufnahmegebäudes angeordnet. Im Bereich der ersten und zweiten Tür wird die Haltekante mit einem 22 cm hohen Sonderbordstein ausgebildet. Aufgrund der unregelmässigen, geringen Nutzung der Bahnersatzkante wird auf eine Ausführung der Fahrbahn in Beton verzichtet und stattdessen die Kante als Teil der Platzgestaltung in Pflasterung ausgeführt.

3.2 Verkehrsführung

Der Bahnhofplatz wird in Abstimmung mit der Abteilung Mobilität neu als Fussgänger:innen-Zone mit Velo, Motorfahräder und Zubringer:innen gestattet signalisiert. Die Stationsstrasse wird zwischen dem Bahnübergang Reutgasse und der Bahnersatzkante mit einem Verbot für Motorwagen und Motorräder, Zubringer:innen gestattet belegt.

3.3 Führungselemente

Im Projekt MSZW wird die lückenlose Führungskette gemäss dem SBB-Leitfaden «Taktile-visuelle Markierung von Bahnperrons» umgesetzt. Auf dem Perron 1, dem Mittelperron und sämtlichen PU-Abgängen sind die nötigen Markierungen vorgesehen. Auf dem Perron 1 ist das Kundencenter an die lückenlose Führungskette angebunden. Die Übergänge ins Quartier werden sichergestellt. Zudem wird die Personenunterführung lückenlos in das Führungskonzept einbezogen. Die Treppen- und Rampenzugänge werden mit Braille-Anschriften ausgestattet. Bei der Bahnersatzkante ist ein taktiles Aufmerksamkeitsfeld als Einstiegshilfe im Bereich der ersten Bustür vorgesehen.

3.4 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser in der Stationsstrasse wird, wo möglich, über die Schulter in Grünflächen geleitet und dort dezentral versickert. Im Bereich des Knotens Stationsstrasse ist dies aufgrund der Einfahrttrumpete nicht überall möglich. Analog dem Bestand werden deshalb Teile des Wassers gefasst und der Mischwasserkanalisation zugeführt.

3.5 Kanalisation

Die Grundstücksanschlussleitungen der drei Liegenschaften auf dem Bahnhofplatz werden erneuert.

3.6 Wasserversorgung

Die Wasser-Anschlussleitungen zu den drei Liegenschaften auf dem Bahnhofplatz werden erneuert.

3.7 Gasversorgung

Die Gas-Anschlussleitung zum Aufnahmegebäude wird erneut.

3.8 Technik Elektrizität (TE) und öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Für u. a. die öffentliche Beleuchtung und die Ladestationen wird durch das Stadtwerk ein neues Elektrotrasse in der Stationsstrasse zwischen Reutgasse und Tössfeldstrasse erstellt. Zusätzlich werden die Anschlussleitungen zu den Liegenschaften auf dem Bahnhofplatz erneuert.

3.9 Pocketpark

Als Ende der bahnbegleitenden, städtebaulich prägenden Achse der Freiestrasse und als Übergangsraum zwischen Stadtebene und Storchbrücke dient der Pocketpark als öffentlicher Freiraum. Dazu wird ein kleiner Park mit verschiedenen Bäumen erstellt. Das Gleisfeld wird mit einer

begrünter Lärmschutzwand aus Lavabeton vom Park getrennt. Entlang der Lärmschutzwand sowie beim Park sind mehrere Sitzbänke vorgesehen

Der Pocketpark dient als Zufahrt für den SBB-Unterhalt des Technikraumes Storchenbrücke. Es wurde mit Schleppkurvenprüfungen sichergestellt, dass die erforderlichen Manöver funktionieren. Diese Flächen, welche als Begegnungsort mit Zufussgehenden dienen, sind als chaussierte Fläche ausgeführt.

3.10 Fusswegverbindung Bahnhofplatz Töss zur Überführung Dammstrasse (verworfenen Variante)

Ebenso wurde die Möglichkeit geprüft, den Bahnhofplatz Töss mit einem neuen Fussweg entlang der Gleisstrasse mit der Dammstrasse zu verbinden. Der Höhenunterschied wird vor der Überführung mit einer Treppe ausgeglichen. Beidseitig des Fussweges ist ein Zaun vorgesehen (Schutz vor Gefahrenstellen Gleis resp. Versickerungsbecken).

Der Fussweg verläuft im Bereich des Bahnhofplatzes knapp 25 Meter im Bereich des Perrons 1. Gleichzeitig steigt der Fussweg in diesem Bereich mit ca. 4.4 % an, um das Niveau des Bahnhofplatzes zu erreichen. Dadurch entsteht zwischen Fussweg und bestehendem Terrain auf der Parzelle TO5557 eine Höhendifferenz von bis zu ca. 54 cm, welche ausgeglichen werden muss.

Die technische Machbarkeit der Fusswegverbindung wurde geprüft und kann bestätigt werden. Dem stehen jedoch – bedingt durch umfangreichere Anpassungsarbeiten hauptsächlich bei SBB-Infrastrukturanlagen – vergleichsweise hohe Kosten in der Höhe von rund 540'000 Franken gegenüber. Ausserdem ergeben sich starke Genehmigungsrisiken betreffend der im Grundsatz geforderten Hindernisfreiheit. Beim Neubau von Verkehrsinfrastrukturen wie beispielsweise auch dem vorliegenden Fussweg wäre nach Massgabe des Behindertengleichstellungsgesetzes eine hindernisfreie Gestaltung anzustreben; welche durch den notwendigen Einsatz einer Treppenanlage zur Dammbrücke offensichtlich nicht erfüllt ist. Zur Erreichung einer hindernisfreien Ausgestaltung wäre gemäss durchgeführtem Austausch mit der Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) der Einsatz eines Liftes notwendig; welcher zusätzlich hohe Erstinvestitionen im sechsstelligen Bereich sowie hohe Betriebs- und Unterhaltskosten nach sich ziehen würde.

Aufgrund der oben beschriebenen Abwägungen soll auf eine weitere Vertiefung auf Stufe Bauprojekt verzichtet und das Projektelement als verworfene Varianten bezeichnet werden. Die Umsetzung ist aufgrund der hohen Erstinvestitionen (Fr. 540'000 ohne Lift), der hohen Betriebskosten und insbesondere im Hinblick auf die potenziell zu erbringendem Nutzen und Vorteile nicht verhältnismässig.

4. Landerwerb

Für die Umsetzung des Bahnhofplatzes Töss und des Pocketparks ist kein Landerwerb notwendig.

5. Vernehmlassungen

Das Vorprojekt legte den Fokus auf die konkrete Umsetzung des Masterplans, die Synergieeffekte durch das Projekt MSZW der SBB sowie die Aufwertung des Bahnhofplatzes Töss. Dieses Projekt wurde in enger Abstimmung mit der SBB erarbeitet und der Stand des Vorprojektes mit ihnen abgestimmt. Den Abschluss der Projektbearbeitung bildet die Vernehmlassung mit den relevanten stadtinternen und externen Stellen. Das Projekt wird nun in der Phase Bauprojekt, in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten internen und externen Stellen, weiterbearbeitet und koordiniert. Details zur Vernehmlassung können dem Bericht zur Vernehmlassung entnommen werden.

6. Öffentliche Auflagen

6.1 Mitwirkungsverfahren

Gemäss § 13 des Strassengesetzes sind Strassenprojekte vor der Kreditgenehmigung der Bevölkerung zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden. Beim vorliegenden Projekt ist vorgesehen, dies mittels einer öffentlichen Auflage durchzuführen.

6.2 Öffentliche Planauflage

Gemäss § 16 des Strassengesetzes sind Änderungen des Strassenraumes vor der Festsetzung während 30 Tagen öffentlich aufzulegen und soweit darstellbar auszustecken. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie massgebende Verbände werden schriftlich über die Planauflage informiert.

7. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten auf Stufe Vorprojekt, exklusive Option (Genauigkeit +-20 %, Preisbasis Q1/2024) werden auf rund Fr. 2,9 Millionen geschätzt. Die Aufteilung der Kosten ist wie folgt:

Baukosten Bahnhofplatz	1.6 Mio.
Baukosten Pocketpark	0.3 Mio.
Ingenieurdienstleistungen	0.4 Mio.
Reserven	0.4 Mio.
<u>Eigenleistungen</u>	<u>0.2 Mio.:</u>
Total	2.9 Mio.

Zurzeit sind bei diesem Projekt 2,4 Millionen Franken eingestellt. Diese Kostenschätzung wird mit dem Budget 2026 durch das Tiefbauamt entsprechend angepasst.

8. Termine

Es sind nachfolgende Termine vorgesehen:

- Stadtratsbeschluss April/Mai 2025
- Mitwirkungsverfahren § 12/13 StrG Herbst 2025
- Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt Q3/2025 – Q3/2026
- Planauflageverfahren § 16/17 StrG Winter 2026/27
- Projektfestsetzung und Finanzierung Q4/2026

- Baubeginn Bahnhofplatz Töss:
In Koordination SBB-Projekt MSZW voraussichtlich Frühjahr 2027 – Ende 2028
- Ausführung Pocketpark:
In Koordination SBB-Projekt MSZW voraussichtlich ab 2034
- Ausführung Stationsstrasse:
In Koordination SBB-Projekt MSZW voraussichtlich ab 2036

9. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Das Tiefbauamt wird die Tösslobby vor der Auflage über diesen Beschluss informieren.

10. Veröffentlichung

Die Veröffentlichung des Beschlusses ist mit dem Start des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens zu koordinieren. Das Departementssekretariat informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen (öffentlich):

1. Kostenschätzung
2. Situation 1:200; Areal Bahnhof Töss, Stationsstrasse und Bahnhofplatz
3. Situation 1:200; Areal Bahnhof Töss, Pocketpark
4. Normalprofile 1:200; Areal Bahnhof Töss, Stationsstrasse und Bahnhofplatz
5. Technischer Bericht; Bahnhofplatz Töss, Fusswegverbindung Bahnhofplatz Töss zur Überführung Dammstrasse, Pocketpark
6. Querprofile 1:50; Areal Bahnhof Töss, Option Fussweg
7. Situation 1:200/Längenprofil 1:200/20; Areal Bahnhof Töss, Option Fussweg
8. Schnitte A/B 1:50; Areal Bahnhof Töss, Pocketpark
9. Medienmitteilung

Beilagen (nicht öffentlich):

10. Bericht zur Vernehmlassung
11. Stellungnahmen aus Vernehmlassung