



Protokollauszug vom

23.10.2024

Departement Bau und Mobilität / Amt für Städtebau und Tiefbauamt:

Stadtraum Hauptbahnhof: Vorgehen und Programm

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.23.298-2

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Vorgehen und der Programmentwurf für die Testplanung Stadtraum Hauptbahnhof werden genehmigt.
2. Das Departement Bau und Mobilität wird beauftragt, die SBK und den Verein «Unser Bahnhof Winterthur» über das Vorgehen und den Programmentwurf gemäss Dispositivziffer 1 zu informieren.
3. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
4. Der Beschluss wird nach der Information der SBK und des Vereins «Unser Bahnhof Winterthur» gemäss Dispositivziffer 2 zusammen mit der Medienmitteilung veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt der Veröffentlichung.
5. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Finanzen; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt und Gesundheitsschutz; Departement Schule und Sport; Departement Soziales; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung Stadtraum Bahnhof

Der Bahnhof Winterthur und sein Umfeld stehen unter grossem Entwicklungsdruck. Die SBB bauen das Bahnangebot in den kommenden Jahrzehnten weiter aus. Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum steigt die Mobilitätsnachfrage in Stadt und Region, gleichzeitig soll gemäss den städtischen Netto-Null- und Modal-Split-Zielen das MIV-Aufkommen reduziert werden. In Bahnhofsnähe gibt es zahlreiche Bauvorhaben, die die Pendler:innen-Ströme verstärken werden. Das städtische und regionale Busangebot wie auch die Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur müssen ausgebaut werden. Und nicht zuletzt möchte die Stadt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessern. Um mit diesen Entwicklungen Schritt halten zu können, braucht es für den Bahnhof Winterthur und sein Umfeld eine weitsichtige und gesamtheitliche Entwicklungsstrategie.

1.2 Neuer Masterplan für den Stadtraum Bahnhof

Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Stadt mittels Testplanung einen neuen Masterplan für den Stadtraum Bahnhof entwickeln. Das Testplanungsverfahren ermöglicht eine gesamtheitliche und breit abgestützte Sicht auf die vielseitigen stadträumlichen und verkehrlichen Fragestellungen. Das Ziel des neuen Masterplans ist eine zeitgerechte und sinnvoll aufeinander abgestimmte Umsetzung der notwendigen Ausbau- und Entwicklungsschritte beim Bahnhof und im zugehörigen Stadtraum.

1.3 Bahnhof Winterthur 2045+

Eine wesentliche Rahmenbedingung für die Testplanung und den neuen Masterplan bildet das von Stadt und SBB gemeinsam erarbeitete Ausbaukonzept für den Bahnhof Winterthur 2045+ (<https://stadt.winterthur.ch/bahnhof2045plus>). Dieses sieht die bereits heute bestehenden sieben oberirdischen Durchgangsgleise und einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord als zielführendste strategische Stossrichtung vor. Zur strategischen Stossrichtung gehören die zwei Untervarianten 211 und 451, die beide eine insgesamt gute Bewertung aufweisen und von der Projektsteuerung als Bestvarianten bestätigt wurden. Beide Varianten erlauben eine hohe Flexibilität bezüglich des langfristigen Bahnhofausbaus auch über 2045 hinaus. Auch ein zusätzlicher, späterer Tiefbahnhof bleibt für den Fall einer weiteren Zunahme der Verkehrsmengen als Langfristoption möglich. Beide Varianten haben aber unterschiedliche stadträumliche, bahnbetriebliche und denkmalpflegerische Auswirkungen. Während die eine Variante die Rudolfstrasse deut-

lich mehr beansprucht, werden bei der anderen Variante die Gleise Richtung Bahnhofplatz geschoben, womit das Wendegleis 2 verloren geht und ein Teil des Perrons Gleis 3 im historischen Bahnhofgebäude und im Gebäude Stadttor zu liegen käme.

Der Stadtrat hat 2021 dieser strategischen Stossrichtung für den Bahnhofausbau zugestimmt¹. Mit der SBB wurde gleichzeitig vereinbart, die noch offenen Fragen, die für den definitiven Variantenentscheid geklärt werden müssen, zeitnah anzugehen. Dabei geht es im Wesentlichen um Fragen zum Ausbau der Personenunterführung Süd, um die Weiterentwicklung und Anbindung der umliegenden Stadträume Bahnhofplatz bis St.-Georgen-Platz, Rudolfstrasse und die Arealentwicklung Vogelsang Nord mit dem neuen Wendebahnhof.

1.4 Programmerarbeitung für die Testplanung

Eine partizipativ begleitete Testplanung ist das geeignete Verfahren für die vertiefte Klärung dieser Entwicklungsthemen im Bahnhofumfeld. Der Stadtrat hat deshalb 2023 grünes Licht gegeben für die Programmerarbeitung als Vorbereitung für die nachfolgende Testplanung zum Stadtraum Bahnhof². Das Testplanungsprogramm wurde zwischen September 2023 und Juni 2024 mit einer breit abgestützten Begleitgruppe erarbeitet. Mitgewirkt haben u.a. Vertretungen städtischer Fachstellen (Amt für Stadtentwicklung, Tiefbauamt, Amt für Städtebau, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadtgrün, Stadtbuss, Stadtwerk), des Kantons (Amt für Raumentwicklung, Amt für Mobilität, ZVV) und der SBB.

Im Sinne der vereinbarten Partizipation wurde der Programmentwurf am 22. Februar 2024 in einem ersten Echoraum mit rund 50 Interessengruppen und Organisationen mit Bezug zum Stadtraum HB diskutiert und weiterentwickelt. Der Ergebnisbericht liegt diesem Stadtratsantrag bei.

¹ SR.21.755-1 vom 29. September 2021

² SR.23.298-1 vom 19. April 2023

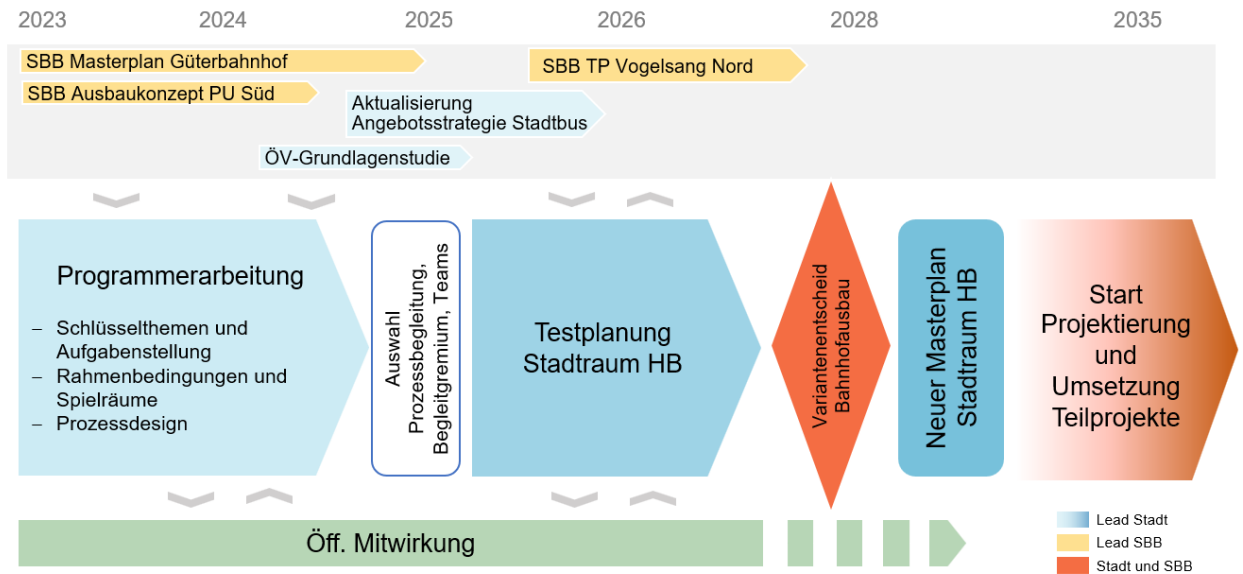


Abbildung 1: Vorgehen mit Testplanung zum neuen Masterplan Stadtraum HB

Der Stadtrat hat Anfang 2024 zudem die Schriftliche Anfrage aus dem Parlament betreffend HB Winterthur – Erweiterung Kopfbahnhof Vogelsang mit Fragen zum geplanten Wendebahnhof und zur Unterführung Süd beantwortet³.

2. Ziele und Aufgabenstellung der Testplanung zum Stadtraum Hauptbahnhof

2.1 Fokus

Der Fokus der Testplanung liegt im Herausschälen funktionaler Zusammenhänge und dem Klären von strukturellen Fragen zu den öffentlichen Räumen im Bahnhofumfeld:

- Klären, was der Stadtraum HB braucht, um sich als zentraler und identitätsstiftender Raum für die Gesamtstadt weiterzuentwickeln.
- Eine Gesamtstrategie für den Stadtraum HB unter Berücksichtigung der definierten Schwerpunktthemen entwickeln. Die Ideen sollen kreativ und gleichzeitig robust und umsetzbar sein.
- Entwicklungskonzepte zu den drei Vertiefungsräumen Bahnhof- bis St. Georgenplatz, Rudolfstrasse und Personenunterführung Süd erarbeiten und spezifische Fragestellungen beantworten.
- Für beide Ausbauvarianten Bahnhof (211 und 451) sind die Vor- und Nachteile in Bezug auf den Stadtraum zu beleuchten.
- Einen dialogorientierten, partizipativen Prozess führen, welcher mit unterschiedlichen Akteuren und der Öffentlichkeit nach Lösungen für den zukünftigen Stadtraum HB sucht.

³ Parl-Nr. 2023.83 vom 31. Januar 2024

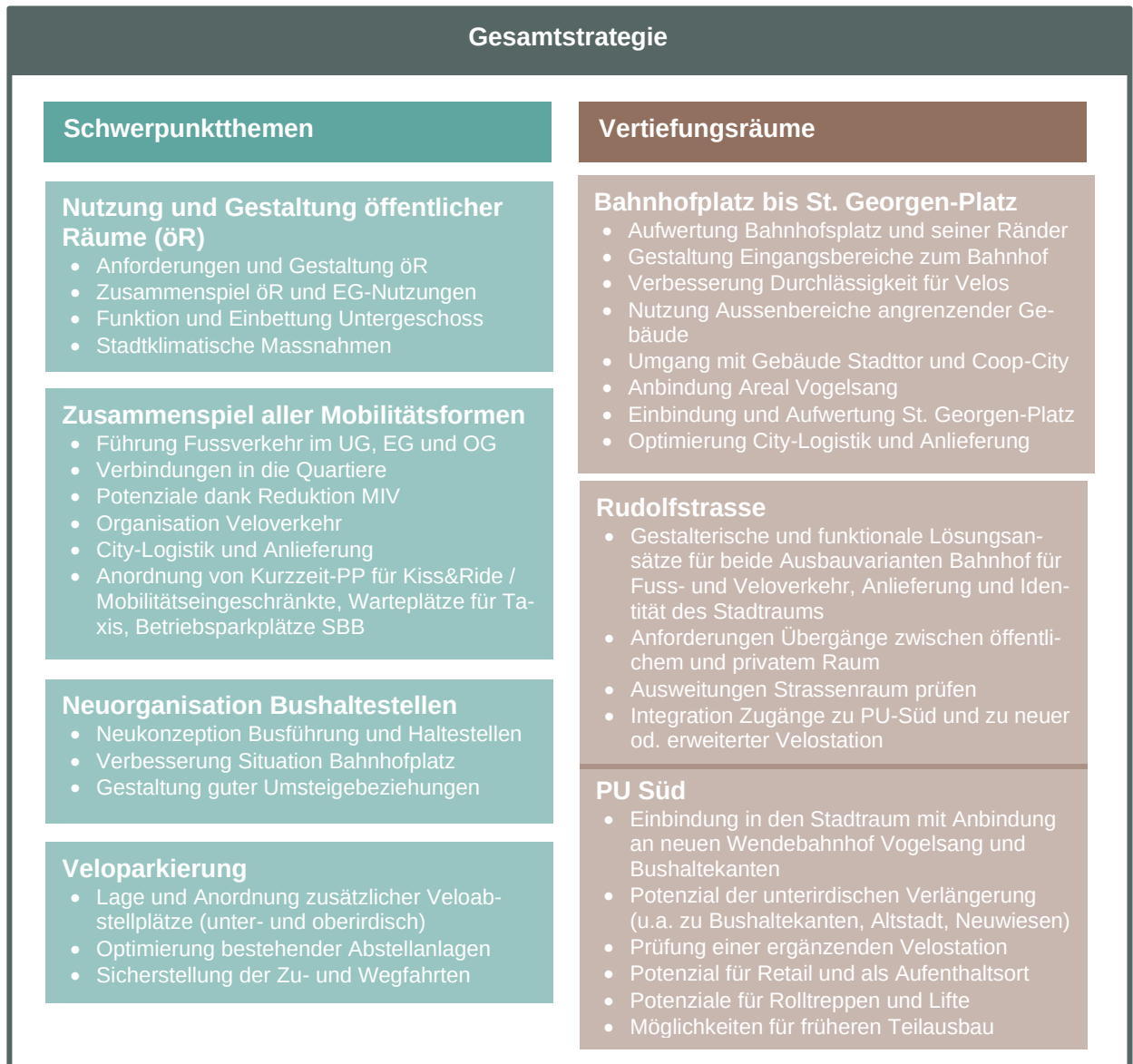


Abbildung 3: Zusammenfassung der Aufgabenstellung

3. Verfahren, Projektbeteiligte und Partizipation

3.1 Dialog

Die Testplanung ist ein dialogorientiertes Verfahren. Unter engem Einbezug eines Begleitgremiums, eines Konsultationsgremiums und der organisierten Öffentlichkeit (Echoraum) werden Ideen für den Stadtraum Bahnhof skizziert, diskutiert und weiterentwickelt. Dabei arbeiten drei interdisziplinäre Teams parallel an derselben Aufgabenstellung. Sie bestehen mindestens aus Fachpersonen der Bereiche Städtebau / Architektur, Verkehr / Mobilität, Freiraum / Landschaftsarchitektur und Sozialraum. Die Teams werden mittels öffentlicher Ausschreibung und Präqualifikation ausgewählt.

Aufgrund zahlreicher Studien aus den letzten Jahren ist bereits viel Wissen rund um den Hauptbahnhof vorhanden. Um dieses Wissen den Teams weiterzugeben und darauf aufzubauen, ist ein intensiver Dialog und eine aktive Rolle des Begleitgremiums vorgesehen. Der Prozess startet mit einer zweitägigen Kick-Off-Werkstatt gefolgt von zwei Zwischenbesprechungen, individuellen Check-ins mit den Teams sowie einer Schlusspräsentation (vgl. Abbildung 5).

3.2 Projektbeteiligte und Partizipation

Die bisherigen Mitwirkenden bei der Programmerarbeitung aus Kerngruppe, Fachbegleitgruppe und STASS werden im Begleitgremium subsummiert. Ergänzt wird dieses durch externe Fachexpert:innen. Die Co-Projektleitung zwischen dem Amt für Städtebau (Abteilung Raumentwicklung) und dem Tiefbauamt (Abteilung Mobilität) hat sich bewährt und wird weitergeführt. Weitere Fachleute aus der Verwaltung bringen sich im Konsultationsgremium zu den Zwischenergebnissen und zu spezifischen Fragen ein. Sie nehmen aber im Unterschied zum Begleitgremium nicht an den Testplanungsworkshops teil.

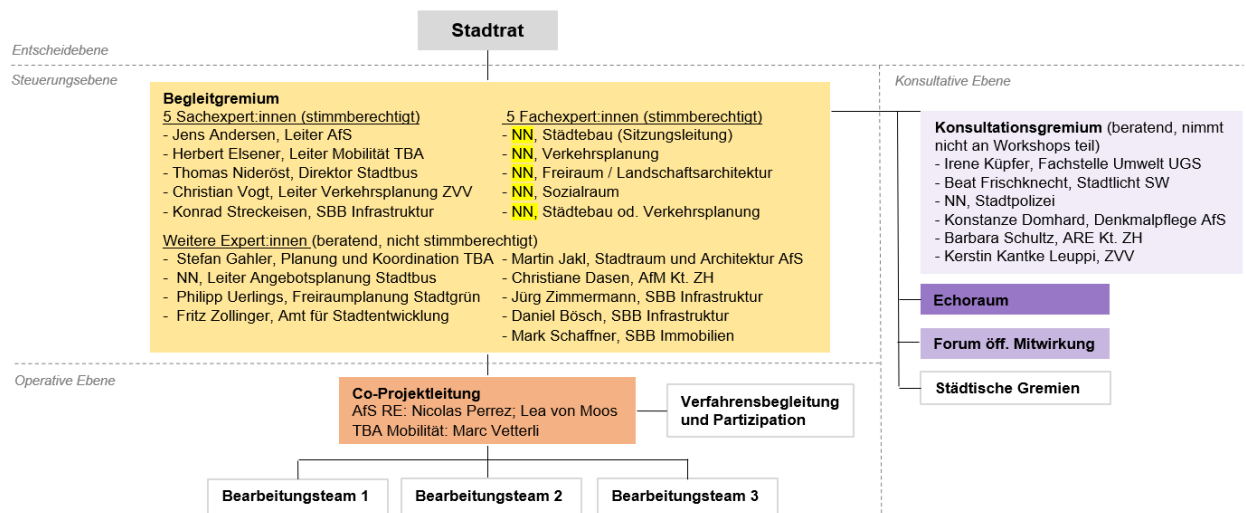


Abbildung 4: Organigramm Testplanung

Genau wie der Programmentwurf werden auch die Zwischen- und Schlussresultate der Testplanung mit dem Echoraum gespiegelt. Dadurch wird eine breite Akzeptanz der Lösungen gefördert. Zudem gibt es einen Echoraum vor dem Start der Testplanung, wo die Stakeholder über den Ablauf informiert und wo sie erste Ideen und Lösungsvorschläge als Anregung für die Teams einbringen können. Vorgängig werden auch prominente Meinungsbildner:innen, die sich in der Öffentlichkeit und mit Vorstössen im Parlament kritisch zum Ausbaukonzept Bahnhof 2045+ geäußert hatten, zu mehreren Gesprächsrunden eingeladen, um ihnen Raum für die vertiefte Diskussion und die Klärung grundlegender Fragen zu geben. Damit soll die Testplanung möglichst auf einem gemeinsamen Grundverständnis hinsichtlich der strategischen Stossrichtung zum Bahnhofausbau aufbauen können.

Zusätzlich zum Echoraum soll es parallel zur Testplanung ergänzende Mitwirkungs- und Informationsangebote für die breite Öffentlichkeit geben («Forum öffentliche Mitwirkung», z.B. Ausstellung, Spaziergänge, digitale Plattform). Die geeigneten Formate werden bis zu Beginn der Testplanung mit Unterstützung der Verfahrensbegleitung definiert.

Der Stadtrat wird jeweils bei den Zwischenpräsentationen und nach Abschluss der Synthese zum aktuellen Stand der Testplanung konsultiert.

4. Nächste Schritte und Terminplan

Als nächster Schritt wird die Submission der Prozessbegleitung (inkl. Partizipation) initiiert. Mit der Prozessbegleitung wird die geplante Partizipation der breiteren Öffentlichkeit weiter konkretisiert. Ausserdem wird das Begleitgremium um Fachexpert:innen ergänzt und definitiv zusammengestellt. Das Begleitgremium finalisiert und verabschiedet sodann das Programm zuhanden der öffentlichen Ausschreibung. Die Präqualifikation und Auswahl der Teams erfolgen voraussichtlich im 1. Quartal 2025. Ebenfalls im 1. Quartal 2025 wird vor Beginn der Testplanung ein weiterer Echoraum durchgeführt, um die organisierte Öffentlichkeit über das Vorgehen und die Aufgabenstellung zu informieren und Ideen der Stakeholder als Inputs für die Testplanungsteams abzuholen. Die Testplanung startet voraussichtlich im Frühjahr 2025 und dauert ein Jahr.

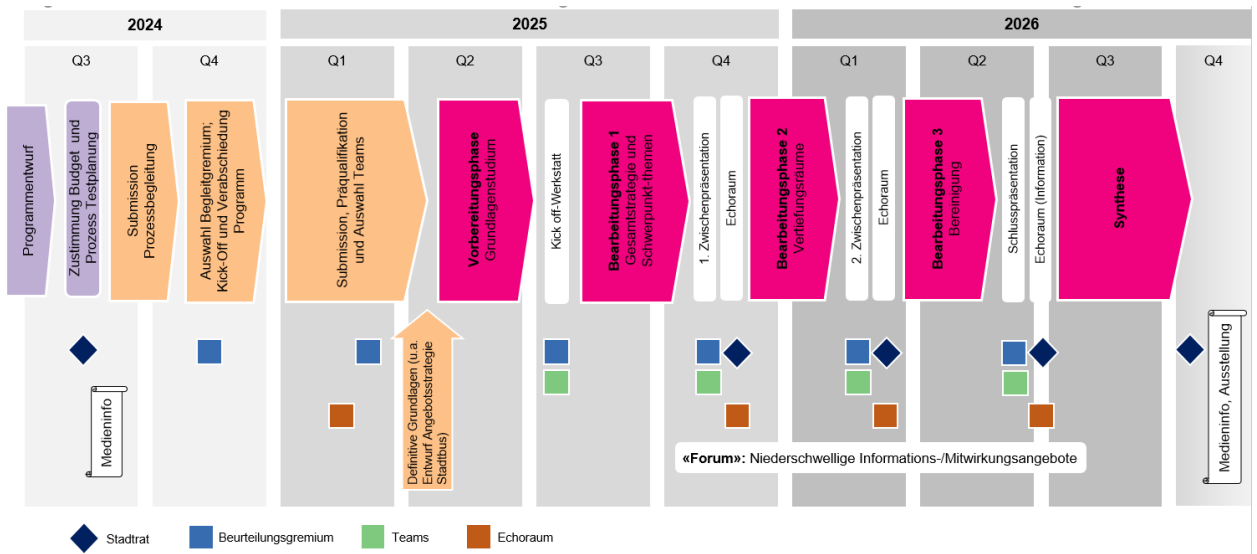


Abbildung 5: Provisorischer Zeitplan für die Vorbereitung und Durchführung der Testplanung

5. Externe Aufträge

Für die Verfahrensbegleitung und den Partizipationsprozess wird eine Auftragnehmerschaft mit ausgewiesenen Kompetenzen und Erfahrungen in ähnlichen Aufgabenstellungen gesucht. Der Auftrag wird aufgrund der Auftragssumme von über 150 000 Franken im Einladungsverfahren

vergeben. Dabei sollen drei Büros zur Offertstellung eingeladen werden. Darunter ist auch das Büro KEEAS, welches die Programmerarbeitung begleitet hat.

Für die Testplanung werden drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams gesucht. Der Auftrag wird öffentlich auf simap.ch ausgeschrieben. Basierend auf einer Präqualifikation wird das Begleitgremium geeignete Teams auswählen.

Im Begleitgremium sollen voraussichtlich fünf Fachexpert:innen aus den Bereichen Städtebau / Architektur, Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur und Sozialraum Einsitz nehmen. Die Auftragsvergabe für die Fachexpert:innen erfolgt im freihändigen Verfahren.

6. Kosten

Für die Vorbereitung und Durchführung der Testplanung gemäss dem skizzierten Verfahren wird von Gesamtkosten in Höhe von 780 000 Franken ausgegangen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Leistungen	Kosten (auf 5 000 Franken gerundet)
1) Honorare für 3 interdisziplinären Bearbeitungsteams	430 000 Franken
2) Honorare für 5 Fachexpert:innen in der Begleitgruppe	115 000 Franken
3) Honorare für Verfahrensbegleitung und Partizipation	180 000 Franken
4) Nebenkosten für Veranstaltungen (u.a. Catering, Security)	10 000 Franken
5) Gestaltungs- und Druckkosten für Berichte / Broschüre / Plakate etc.	45 000 Franken
Gesamtkosten	780 000 Franken

Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungen aus anderen Projekten sowie auf Erfahrungen anderer Städte mit ähnlichen Prozessen. So beliefen sich die Kosten für die Testplanung «Masterplan Central / HB 2050» in Zürich auf rund 1.1 Mio. Franken, für die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040» auf rund 1 Mio. Franken.

Die Testplanung bildet eine massgebende Grundlage für den Masterplan, welcher die Einzelmassnahmen für den Ausbau des Hauptbahnhofs und des umliegenden Stadtraums bis 2045 koordiniert. Für diese baulichen Massnahmen am Bahnhof, an der PU Süd, an den Bushaltestellen, an

den Velostationen sowie in den Strassen- und Aussenräumen belaufen sich die langfristigen Investitionskosten auf 500 bis 1 000 Mio. Franken. Der Aufwand für die Testplanung beträgt ein bis zwei Promille dieser voraussichtlichen Investitionskosten und ist in Relation dazu zu setzen.

7. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Die interne Kommunikation erfolgt im Rahmen der Projektorganisation.

8. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird nach Information der SBK und des Vereins «Unser Bahnhof Winterthur» zusammen mit dem Ergebnisbericht zum 1. Echoraum und einem Auszug des Programmentwurfs mit der Medienmitteilung veröffentlicht. Noch nicht veröffentlicht werden die Bestimmungen zur Präqualifikation für die Testplanung. Diese Inhalte sind lediglich für die Testplanungsteams relevant und werden im Rahmen des Submissionsprozesses kommuniziert. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt der Veröffentlichung.

Beilagen (öffentlich):

1. Ergebnisbericht zum 1. Echoraum, 1. April 2024
2. Medienmitteilung

Beilagen (teilweise öffentlich):

3. Programmentwurf Testplanung «Stadtraum Bahnhof Winterthur», Stand 4. Oktober 2024 (teilweise öffentlich)

Hinweis zum nicht beigelegten Grundlagenbericht

Der Grundlagenbericht, auf den im Programm verschiedentlich verwiesen wird, liegt aktuell erst als Grobentwurf vor. In diesem Bericht werden die wesentlichen planerischen Hintergrundinformationen für die Planungsteams zusammengestellt. Er wird erst bis zum Start der Testplanung fertiggestellt werden können, weil relevante Grundlagen wie z.B. der Entwurf der aktualisierten Angebotsstrategie von Stadtbus erst dann vorliegen werden.