



Protokollauszug vom

03.07.2024

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt und Amt für Städtebau:
Gleisquerung HB Nord; Kenntnisnahme und Festlegung weiteres Vorgehen
IDG-Status: teilweise öffentlich
SR.24.453-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die geplante Gleisquerung HB Nord zur Erschliessung der Quartiere und der verschiedenen Entwicklungsgebiete im nördlichen Gleisfeld des Hauptbahnhofs Winterthur, wie sie auch im kommunalen Richtplan eingetragen ist, wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Amt für Städtebau zusammen mit dem Tiefbauamt wird beauftragt, eine Projektorganisation zur Erarbeitung der Gleisquerung HB Nord zur Erschliessung der Quartiere und der verschiedenen Entwicklungsgebiete im nördlichen Gleisfeld des Hauptbahnhofs Winterthur aufzubauen.
3. Das Amt für Städtebau wird beauftragt, die planungsrechtlichen Grundlagen zur Realisierung der Gleisquerung HB Nord zu schaffen. Die entsprechenden Einträge in die übergeordneten Planungsinstrumente sind in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt zu erwirken.
4. Das Tiefbauamt, Abteilung Mobilität, wird beauftragt, eine Vorstudie zur Klärung der verkehrlichen Rahmenbindungen der Gleisquerung HB Nord für den Fuss- und allenfalls Veloverkehr zu erstellen.
5. Das Amt für Städtebau zusammen mit dem Tiefbauamt wird beauftragt, eine vertiefte technische Machbarkeitsstudie zur Gleisquerung HB Nord in enger Zusammenarbeit mit der SBB und unter Einbezug der privaten Arealeigentümerschaften zu erstellen.
6. Das Amt für Städtebau wird beauftragt, die Gleisquerung HB Nord in der Diskussion um die Verwendung der Mehrwertabgabe mit den privaten Arealentwicklungen einzubringen und in städtebaulichen Verträgen zu verankern.

7. Dieser Beschluss wird veröffentlicht, wenn der Antrag für die Revision des kommunalen Richtplans dem Stadtparlament vorgelegt wird. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

8. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Finanzen; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt, Amt für Baubewilligungen; Departement Sicherheit und Umwelt, Verwaltungspolizei; Departement Schule und Sport; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtwerk, Stadtgrün.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Der Stadtraum um den Hauptbahnhof gehört zum kantonalen Zentrumsgebiet «Winterthur-Zentrum» mit dem übergeordneten Entwicklungsziel der Aufwertung der Gleisquerung im Bereich des Hauptbahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr sowie der Weiterentwicklung der Bildungsinstitutionen in Abstimmung mit dem Hochschulstandort Winterthur. Im kommunalen Richtplan ist das nördliche Gleisfeld Teil des Stadtraums Hauptbahnhof, einem der sich am dynamischsten entwickelnden Gebieten der Stadt Winterthur. Im Bereich Hauptbahnhof Nord sind insbesondere folgende Entwicklungen massgebend:

Kantonsspital

Das Kantonsspital Winterthur (KSW) wird in den nächsten Jahren erweitert und ausgebaut. Die zentrale Lage am Hauptbahnhof Winterthur macht das KSW überregional zu einem der am besten erreichbaren Spitäler, was mitunter ein wichtiger Grund ist für den Ausbau des Standortes Winterthur. Trotz der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof ist die innerstädtische Erreichbarkeit für den Fussverkehr indirekt und wenig attraktiv. Für die koordinierte bauliche und betriebliche Weiterentwicklung des KSW wurde der Masterplan KSW 2030+ zusammen mit der Stadt Winterthur, dem KSW und dem Kanton Zürich definiert. Die planungsrechtliche Festlegung im Gestaltungsplan ist in Erarbeitung. Basierend auf dem Masterplan KSW 2030+ wurde die Gebietsplanung im kantonalen Richtplan festgelegt, dabei ist auch die Hauptverbindungsachse zum Lindareal, welche von der Gleisquerung HB Nord aufgenommen wird, eingezeichnet.

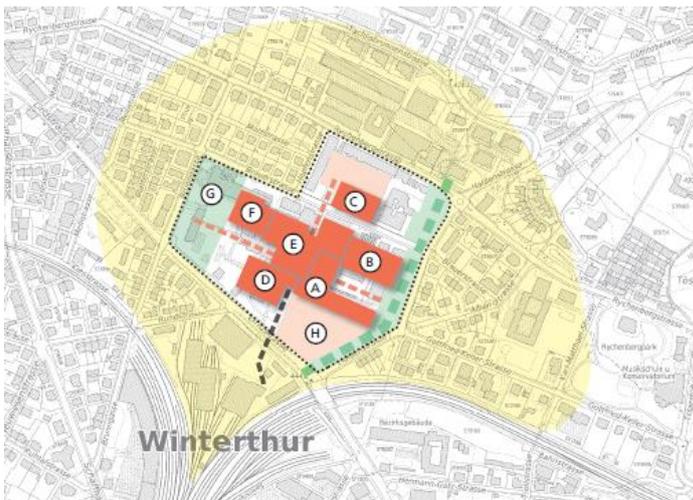


Abb. 1: Gebietsplanung Kantonsspital Winterthur (Quelle: Kantonaler Richtplan, 2023)

Lindareal

Durch die mittelfristige Verlagerung der Bahninfrastruktur wird die Entwicklung des zentralen Lindareals, welches im nördlichen Gleisraum liegt, ermöglicht. Es soll sich zu einem gemischten Arbeits-, Wohn- und Bildungsareal entwickeln. Eine breit angelegte Testplanung zeigte das hohe Potenzial für die bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des kantonal inventarisierten Bestands auf; ein entsprechender Gestaltungsplan wird als nächster Schritt erarbeitet. Eine der Hauptnutzungen auf dem Lindareal soll künftig die Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (ZHAW) mit der Abteilung *Management and Law* sein. Zusammen mit dem gegenüberliegenden Turmareal und dem Volkartgebäude werden dadurch wertvolle Synergien genutzt und der Standort St. Georgen als einer der drei Hauptstandorte der ZHAW gestärkt und ausgebaut. Publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen, Arbeitsplätze sowie Wohnungen sollen die Durchmischung und Belebung des Areals und somit die Verknüpfung mit den bestehenden Quartieren fördern. Das heute schwer zugängliche Areal wird über die Rund- und über kleine Treppen über die Lindstrasse erschlossen. Von der Altstadt und dem Hauptbahnhof her gesehen ist die bestehende Fussverkehrserschliessung des Areals mangelhaft, indirekt und nicht attraktiv. Die bestehende Insellage inmitten des Stadtzentrums wird somit bestätigt.

SISKA-Areal

Im Zuge des Neubaus des Hochhauses an der Schaffhauserstrasse 2 – 4 wird der gesamte Gestaltungsplan des Siska-Areals neu positioniert und erneuert. Eine wichtige Massnahme ist die Erstellung des 'Ruhtalparks' an der Ruhtalstrasse, welcher als öffentlicher Freiraum dem gesamten Quartier als Park zur Verfügung stehen wird. Hierfür veranstaltete die Eigentümerschaft 2023/24 einen Studienauftrag mit Beteiligung des Amtes für Städtebau. Das gesamte Areal mit dem Kongresshotel «Banane» und einer Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen leistet einen wichtigen Beitrag zur dynamischen Entwicklung des gesamten nördlichen Bahnhofumfelds. Das Gebiet auf der Westseite des Bahnhofs ist heute mit den übrigen Entwicklungsgebieten im Bereich Hauptbahnhof Nord für den Fussverkehr nur indirekt und über grosse Umwege verbunden. Somit kann auch das Potenzial des Parks als ergänzende Freifläche für das Bahnhofsumfeld mit dem bestehenden Erschliessungsangebot nicht genutzt werden.

ZHAW Campus St. Georgen School of Management and Law

Das Turmareal mit dem emblematischen Roten Turm ist neben einem wichtigen Arbeitsplatzgebiet einer der drei Hauptstandorte der ZHAW und Sitz der *School of Management and Law* und soll zusammen mit dem Lindareal zum Campus St. Georgen ausgebaut werden¹. Die Verbindung

¹ Medienmitteilung Kanton Zürich vom 15. September 2023 «Win-win-Situation in Winterthur: koordinierte Entwicklung bringt viele Vorteile»

zwischen den Arealen und die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof soll über eine fussläufige Verkehrsverbindung sichergestellt werden², um die attraktive Anbindung von kantonalen bedeutenden Infrastrukturen im Zentrumsgebiet, ganz im Sinne des kantonalen Richtplans sicherzustellen.

Der kommunale Richtplan sieht für hochfrequentierte Stadträume im urbanen Rückgrat und an zentralen Orten im Quartier den sogenannten «Fussverkehrsteppich» vor. Attraktiv und sicher gestaltete innerstädtische Wege sollen unterstützen, dass diese zunehmend zu Fuss zurückgelegt werden. Verbesserungen sind insbesondere an Orten zu erbringen, die über ein hohes Fussverkehrsaufkommen verfügen und an denen die heutige Attraktivität für den Fussverkehr beeinträchtigt ist, dabei stehen insbesondere Gebiete im Fokus, deren Qualität durch die Trennwirkung stark befahrener Strassen und Gleisanlagen beeinträchtigt ist.

Das nördliche Bahnhofsgelände ist für den Fussverkehr fragmentiert, die Wege sind indirekt und wenig attraktiv und lückenhaft. Zur Schliessung dieser Lücke soll eine Gleisquerung das ausgehende Gleisfeld überqueren und so einerseits die genannten Areale und Quartiere miteinander verbinden und andererseits als wichtiger städtebaulicher Baustein entscheidend zur Attraktivität des Winterthurer Stadtzentrums beitragen.

2. Machbarkeit

Machbarkeitsstudie Fuss- und Velo-Gleisquerung

Im Vorfeld der Testplanung Lindareal wurde das Büro Rast Raumstrategie vom Amt für Städtebau beauftragt, die Machbarkeit einer Fuss- und Velo-Gleisquerung zur Erschliessung des Lindareals zu untersuchen. Empfehlung aus der Studie war, die Idee der Gleisquerung als Fussverkehrsverbindung im Rahmen der Testplanung zu vertiefen. In dieser ersten Studie stand die Erschliessung des Lindareals sowie des KSW im Fokus. Es wurden verschiedene Varianten zur Erschliessung des Lindareals untersucht. Es zeigte sich, dass aufgrund der technischen Vorgaben (Höhe der Querung) der Fokus auf den Fussverkehr gelegt werden soll, da für den Veloverkehr genug attraktive alternative Erschliessungsmöglichkeiten und Wegbeziehungen bestehen. Die Anbindung an das SSKA-Areal war noch nicht Teil der Untersuchungen.

Testplanung Lindareal

Im Rahmen der Testplanung Lindareal (Lead SBB, 2021/2022) wurden verschiedene Möglichkeiten einer Gleisquerung für den Fussverkehr aufgezeigt. Als aussichtsreichste Variante für das

² Absichtserklärung Gebietsplanung Erweiterung Hochschulstandort Winterthur, 13. Mai 2022 (SR.22.602-1 vom 31. August 2022)

Areal sowie auch für die übergeordnete Erschliessung des KSW wurde eine Gleisquerung aufgezeigt, welche die Lindstrasse und somit das KSW gleichermassen attraktiv anbindet. Dies wurde anhand einer Brücke aufgezeigt, welche durch die bestehende Lok- und Wagenremise «Depot J» geführt wird und ebenerdig an die Lindstrasse anschliesst. Über verschiedene Abgänge soll die Brücke mit dem Lindareal verbunden werden.



Abb. 2: Ausschnitt aus dem Modell, Testplanung SBB-Lindareal (Quelle: KCAP)

Technische Machbarkeit

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Vorstudie, der Testplanung sowie der Entwicklungen der angrenzenden Areale, wurde die die technische Machbarkeit der Gleisquerung untersucht. Inzwischen zeichnete sich einerseits die Erweiterung der Hochschulnutzung der ZHAW *School of Management and Law* vom Turmareal auf das Lindareal ab, andererseits konkretisierte sich die Entwicklung auf dem SSKA-Areal, wodurch die Anbindung des westlichen Areals und des Neuwiesenquartiers hinzukam. Das Amt für Städtebau beauftragte das Ingenieurbüro Dr. Deuring + Oehninger AG, die technische Machbarkeit in Abstimmung mit dem Amt für Städtebau, der Abteilung Mobilität des Tiefbauamts sowie der SBB Infrastruktur zu untersuchen. Unter Einhaltung der Rahmenbedingungen der SBB wurde grob die technische Machbarkeit nachgewiesen und verschiedene Abhängigkeiten mit den privaten Arealentwicklungen, insbesondere dem Lindareal und dem SSKA-Areal aufgezeigt. In einem nächsten Schritt ist die technische Machbarkeit zusammen mit der SBB Infrastruktur und den Arealigentümerschaften zu vertiefen.

Hierbei sollen auch die genauen Anschlusspunkte definiert und als Grundlage für einen Studienauftrag festgelegt werden.

Planungsrechtliche Festlegung und Finanzierung

Der KSW und der Hochschulstandort Winterthur sind im kantonalen Richtplan als Gebietsplanungen festgesetzt. Für eine umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs steht in den Gebietsplanungen aus städtischer und kantonaler Sicht die Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr im Vordergrund. Die Gleisquerung HB Nord schliesst die bestehende Lücke des Fussverkehrs im nördlichen Gebiet des Hauptbahnhofs und ist im kommunalen Richtplan (Stand Auflage Sept. 2023) aufgeführt. In einem nächsten Schritt ist das Vorhaben im regionalen Richtplan als Massnahme zu verankern. Ein entsprechender Antrag wurde beim Kanton eingegeben. Der Kanton (ARE) hat die Aufnahme der Massnahme in den regionalen Richtplan in Aussicht gestellt, wenn sich die Stadt über die Verwendung der Mehrwertabgabe aus den angrenzenden Arealentwicklungen an der Finanzierung beteiligt. Zudem wird die Gleisquerung im aktuell laufenden Agglomerationsprogramm (5. Generation) als B-Massnahme eingeben. Bei entsprechendem Planungsfortschritt (bis 2027 muss ein Projekt auf Stufe Vorstudie vorliegen), kann sie als A-Massnahme in die 6. Generation eingegeben werden. Der Baubeginn hätte in diesem Fall zwischen Ende 2031 und 2036 zu erfolgen. Somit soll die Finanzierung der Gleisquerung HB Nord über den Bund, den Kanton sowie die Stadt (via Mehrwertabgabe) erfolgen. Das Amt für Städtebau wird beauftragt, die planungsrechtliche Festlegung vorzunehmen und die Finanzierungsmöglichkeit im Rahmen der Mehrwertabgabe in den privaten Arealentwicklungen einzubringen.

Studienauftrag

Für das Brückenbauwerk soll ein Architektur- und Ingenieurwettbewerb durchgeführt werden. Die Federführung für den Wettbewerb liegt beim Amt für Städtebau. Es wird beauftragt, die nötigen Schritte und die Projektorganisation für die Gleisquerung in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt aufzugleisen.

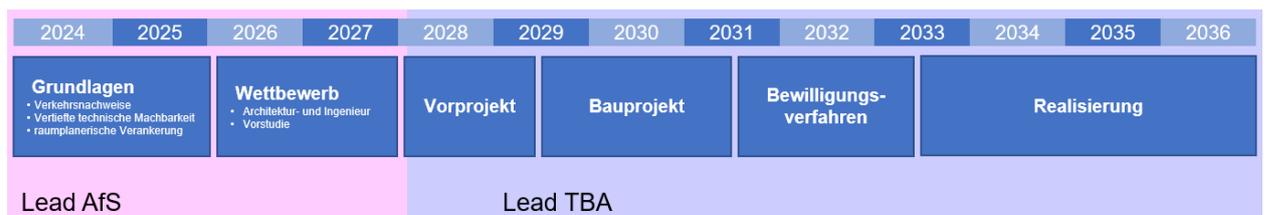


Abb. 5: Möglicher grober Ablauf über die nächsten Schritte (Quelle: AfS Winterthur)

4. Externe und interne Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen. Über das vorliegende Geschäft wurde bereits im Rahmen der Medienkonferenz vom 15. September 2023 informiert. Weitere Schritte sind im Rahmen des zu erarbeiteten Kommunikationskonzepts sowie des Miteinbezugs der Bevölkerung zu kommunizieren.

5. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird veröffentlicht, wenn der Antrag für die Revision des kommunalen Richtplans dem Parlament beantragt wird. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.

Beilagen:

1. Machbarkeit Fuss- und Velo-Gleisquerung Lindareal, Schlussbericht, 20. April 2020
2. Technische Machbarkeit (Schlussplakat Richtprojekt), 7. Dezember 2022