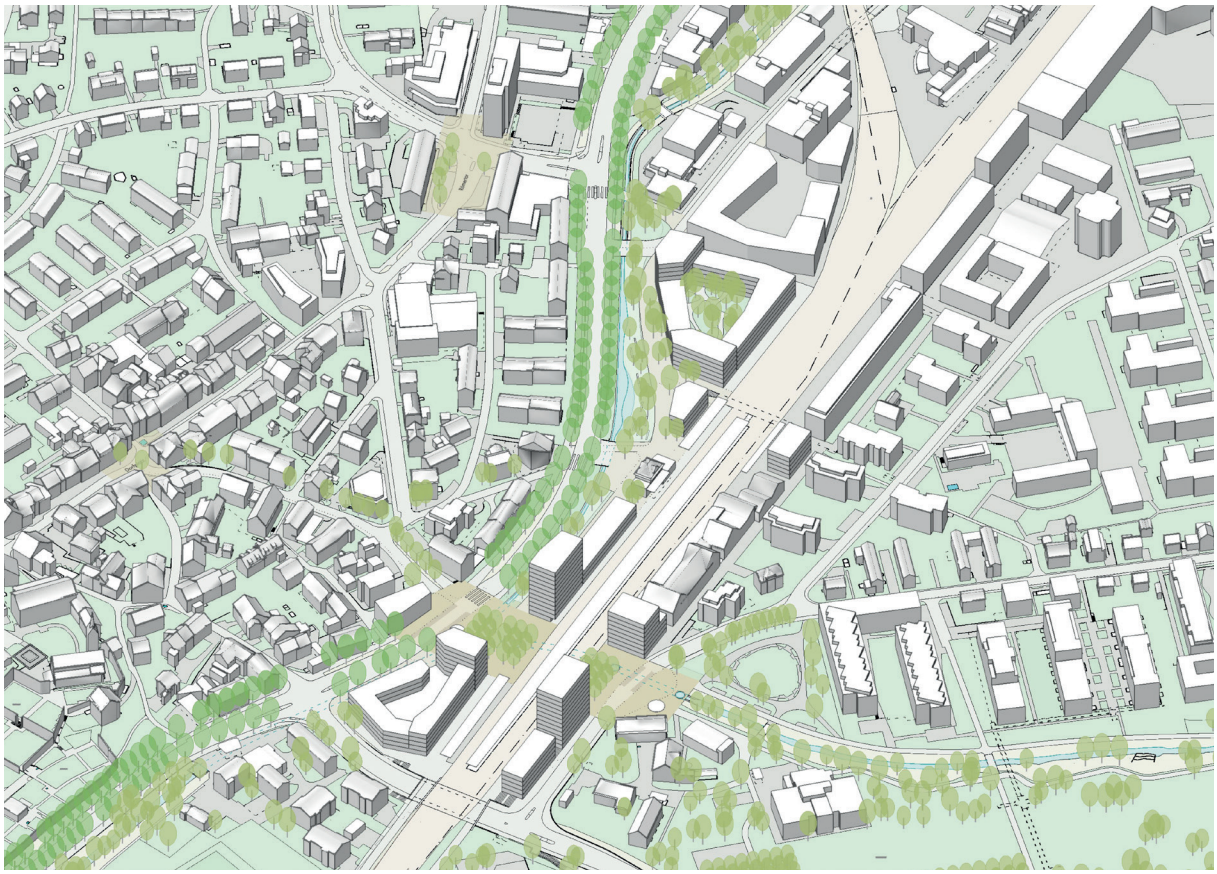
BAHNHOF OBERWINTERTHUR

Masterplan, 13.12.2022

Auftraggeberin:
Amt für Städtebau
Stadtraum und Architektur
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur



PROJEKT NR.
623

ERNST NIKLAUS FAUSCH PARTNER AG.
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU
ZÜRICH AARAU WIEN
FELDSTRASSE 133 CH-8004 ZÜRICH
T +41 43 377 37 37
ENF.CH

PLANE RAUM.
verkehrsplanung
raumentwicklung
BADENERSTRASSE 18 CH-8004 ZÜRICH
T +41 44 291 04 04
PLANERAUM.CH

PROJEKTBETEILIGTE

Auftraggeber
Amt für Städtebau
Stadtraum und Architektur
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Martin Jakl (Projektleitung)

Verfasser/Architektur
Ernst Niklaus Fausch Partner AG
Feldstrasse 133, 8004 Zürich
+41 43 377 37 37
enf.ch, info@enf.ch
© 2022 enf

Lena Jung
Raphael Disler

Verkehr/Mobilität
PLANE RAUM.
Badenerstrasse 18, 8004 Zürich
+41 44 291 04 04
planeraum.ch, atelier@planeraum.ch

Fabio Trussardi

Begleitgruppe

Martin Jakl	Amt für Städtebau (Projektleitung)
Stefan Hug	TBA, Verkehr, Tiefbauamt
Stefan Gerber	Stadtbus
Severin Mom	Quartierentwicklung
Jacqueline Prasser	Stadtgrün
Siglinde Pechlaner	SBB Immobilien
Jürg Zimmermann	SBB Infrastruktur
Lukas Auf der Maur	Kantonale Denkmalpflege

INHALT

Ausgangslage 5
Kontext 5
Räumliche Entwicklungsperspektive 2040 5
Planung SBB 5
Aufgabe 6
Perimeter 6
Themen 6
Arbeitsschritte 6

Analyse und Erkenntnisse 7
Historische Entwicklung 7
Planungsrechtliche Grundlagen 8
Kennzahlen 8
Massgebende Abstände 8
Denkmalschutz 9
Laufende Entwicklungen 9
Bebauung und Verdichtungspotenzial 10
Hochpunkte 10
Nutzungen 11
Vernetzung und Freiraum 11
Fussverkehr 12
Veloverkehr 12
Öffentlicher Verkehr 13
Motorisierter Individualverkehr 14
Räumliche Qualitäten 15
Räumliche Herausforderungen 16

Konzeptvarianten (Stand 1. Workshop 24.03.2022) 17
Konzeptvariante 1: Fokus Bahnhofplatz Oberwinterthur 17
Konzeptvariante 2: Verbindender Platz Oberwinterthur – Neuhegi 18
Konzeptvariante 3: Der Eulachpark in Oberwinterthur 19
Fazit 20
Vorläufige Rahmenbedingungen 20

Detaillierung Konzeptvariante 2 (Stand 1. Workshop 24.03.2022) 21
Zentrale entwerferische Aspekte 21
Höhenentwicklung 21
Rückmeldungen 22

Variantenstudie (Stand Werkstattgespräch 19.05.2022) 23
Anpassungen Bereich Bahnhofplatz 23
Anpassungen nördlicher Bereich mit 2 Varianten 23
Rückmeldungen 24

Weiterentwicklung (Stand Schlussbesprechung 30.06.2022) 25
Anpassungen 25
Präzisierungen Ausbau SBB 26
Rückmeldungen und Entscheide 26

Zielbild: Verbindender Platz mit Freiraum Riedbach (Schlussstand 03.10.2022) 27
Anpassungen und Erkenntnisse 27
Vergleich Zielbild mit Bestand und Entwicklungsperspektive 29
Verkehr 30

Richtlinienplan mit Handlungsempfehlungen **32**
Leitideen 32
Städtebau 32
Freiraum 34
Mobilität 34
Nutzung 35
Vertiefungsgebiet 35

Mögliche Etappierung und weiteres Vorgehen **36**
Bereiche mit und ohne Abhängigkeiten bei der Etappierung 36
Bereiche mit Abhängigkeiten 36
Bereiche ohne Abhängigkeiten 36
Nächste Schritte 37
Fazit 37

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Kontext

Die räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 hat das Umfeld des Bahnhofs Oberwinterthur als Entwicklungsschwerpunkt definiert. Als drittwichtigster Bahnhof Winterthurs mit direkter S-Bahnverbindung nach Frauenfeld und Zürich kommt ihm eine zentrale verkehrliche Bedeutung zu. Stadträumlich fristet der Bahnhof ein Schattendasein. Durch die Frauenfelderstrasse ist der Bahnhof räumlich vom historischen Dorfkern wie auch vom kommerziellen Zentrum beim Römertor abgeschnitten. An das im Osten gelegene neue Stadtteilzentrum Neuhegi ist der Bahnhof über zwei dezentrale und unattraktive Unterführungen an den Fussverkehr angebunden.
Die SBB plant den Umbau des Bahnhofs Oberwinterthur im Rahmen des Ausbauschritts 2035. Einerseits wird die Perronanlage neu angeordnet, andererseits soll die hindernisfreie Zugänglichkeit insgesamt aufgewertet und verbessert werden. Dies wird zum Anlass genommen, Massnahmen aus der räumlichen Entwicklungsperspektive 2040 umzusetzen und in einem gemeinsamen Prozess mit der SBB einen Masterplan für den Bahnhof Oberwinterthur zu erarbeiten.

1.2 Räumliche Entwicklungsperspektive 2040

Das Umfeld Bahnhof Oberwinterthur ist als Schwerpunktraum von strategischer Bedeutung für die weitere Entwicklung von Winterthur. Als gut erschlossener Standort und Teil des Quartierzentrums Oberwinterthur verfügt das Gebiet über ein hohes Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial als attraktiver Wohn- und Arbeitsort und weist gleichzeitig starke räumliche Defizite auf. Das künftiges "Zentrum Oberwinterthur" soll sich zwischen dem Bahnhof Oberwinterthur, dem historischen Dorfkern und dem Römertor/Schiltwiesenplatz aufspannen und mit einem hochwertigen öffentlichen Raum verknüpft sein. Dem Bahnhof fällt hierbei als Ankunftsort vom Stadtzentrum wie auch von Nordosten her eine wichtige Rolle zu. Durch eine entsprechende Adressbildung und räumlicher Ausformulierung kann dieser wichtige Stadteingang räumlich geklärt werden.

1.3 Planung SBB

Das SBB Projekt soll auf den Erkenntnissen des Masterplans aufbauen. Vorgesehen ist der Planungsbeginn von Seiten SBB ab Frühling 2023. Die Termine stehen jedoch noch in Abhängigkeit verschiedener Faktoren und sind noch zu konkretisieren.

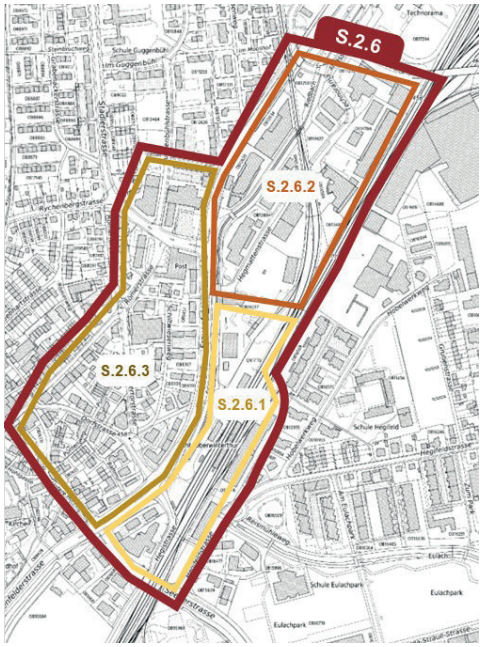
Ausschnitt aus der räumlichen Entwicklungsperspektive 2040 – Schwerpunktgebiet Oberwinterthur

1.4 Aufgabe

Für das ausgeschiedene Gebiet ist ein städtebauliches Zielbild zu erarbeiten und in einem Masterplan darzustellen. Als übergeordnetes Planungsinstrument sollen sämtliche Themen aufeinander abgestimmt werden. Er soll aufzeigen, wie die einzelnen Planungsschritte umgesetzt werden können und sie miteinander in eine zeitliche Abhängigkeit setzen. Als behördenverbindliches Steuerungs- und Planungsinstrument lenkt der Masterplan die künftige Entwicklung des Bahnhofumfelds. Er ist die weitere Ausformulierung der übergeordneten planerischen Ziele und bildet die Grundlage zur Festlegung baurechtlicher Rahmenbedingungen. Die wichtigsten Ergebnisse werden im kommunalen Richtplan eingetragen, welcher die Grundlage für die nächste Zonenplanrevision darstellt.

1.5 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter für den Masterplan Bahnhof Oberwinterthur umfasst den Gelb eingezeichneten Bereich. Der übergeordnete Perimeter zeigt das gesamte Schwerpunktgebiet und bildet somit den Betrachtungsperimeter.



Schwerpunktgebiet Oberwinterthur mit Perimeter Masterplan Bhf. Oberwinterthur (Entwurf Kommunaler Richtplan)

1.6 Themen

Für den Masterplan ist die Bearbeitung zweier unterschiedlicher Massstabsebenen gefordert. Einerseits werden konkrete Aussagen für den Bahnhof und das unmittelbare Bahnhofumfeld erwartet und andererseits sollen die angrenzenden Grundstücke miteinbezogen und deren baulichen Potenziale aufgezeigt werden.

1.7 Arbeitsschritte

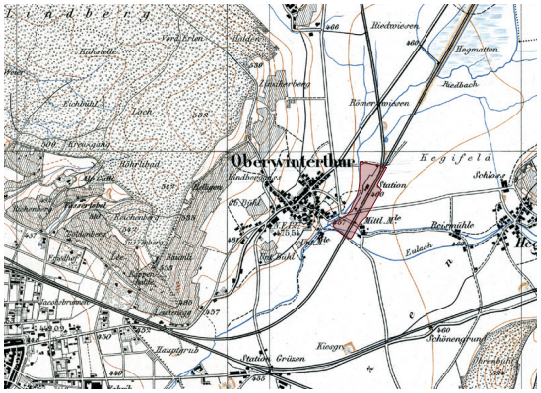
Die nachfolgend erläuterte Bearbeitung wurde in folgende Arbeitsschritte gegliedert:

1. Konzeptvarianten, vorgestellt am Workshop vom 24.03.2022:
   Aufbereitung Grundlagen, Analyse und Erarbeitung von drei Konzeptvarianten sowie detailliertere Ausarbeitung der Bestvariante "Konzeptvariante 2: Verbindender Platz Oberwinterthur – Neuhegi"
2. Variantenstudie, vorgestellt am Werkstattgespräch vom 19.05.2022:
   Ausarbeitung von zwei Varianten insb. für den nördlichen Bereich des Perimeters auf Basis der Rückmeldungen mit Entscheid zur Weiterverfolgung der "Variante 1: Freiraum Riedbach"
3. Weiterentwicklung, vorgestellt an der Schlussbesprechung vom 30.06.2022
   Vertiefung sowie Ausarbeitung von zwei Varianten zur Gleisquerung im Bereich des neuen Bahnhofplatzes mit Entscheid, die Variante "Unterführung" als Hauptvariante zu etablieren
4. Zielbild, vorgestellt am Workshop vom 03.10.2022:
   Einarbeitung der Rückmeldungen aus der Schlussbesprechung vom 30.06.2022, dem Workshop vom 03.10.2022 sowie der neuen Erkenntnisse der SBB. Erstellung des Richtlinienplans, der Handlungsempfehlungen sowie eine mögliche Etappierung auf Grundlage des Zielbilds

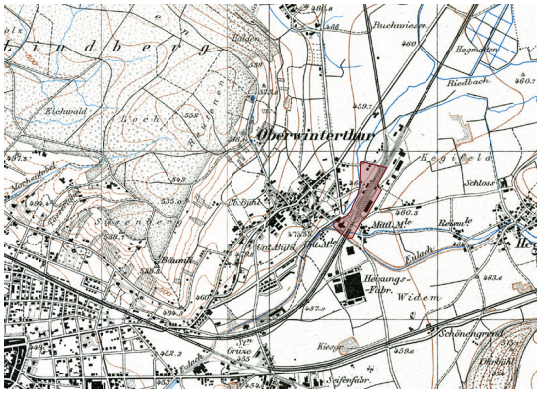
2 ANALYSE UND ERKENNTNISSE

2.1 Historische Entwicklung

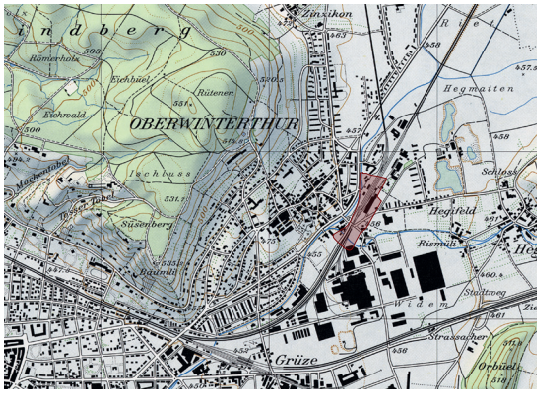
Als die Station Oberwinterthur 1875 in Betrieb genommen wurde, lag der kleine Bahnhof leicht abseits vom damaligen Dorf und war über die ehemalige Riedbachstrasse erschlossen. Noch bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war der Bahnhof am Rande des eigentlichen Siedlungsgebiets. Im Norden siedelten sich einzelne Gewerbebetriebe an und auf der östlichen Seite der Gleise siedelte sich das Hobelwerk von Kälin & Co. AG und das Fouragegeschäft von Gebendinger & Hoerni.
Mit dem Bau der Frauenfelderstrasse wuchs der Stadtraum allmählich an das Bahnhofsgebiet heran, jedoch behielt das Bahnhofsumfeld stets eine stark gewerbliche Ausprägung. Bis 1951 endete die ehemalige Strassenbahn am Bahnhof Oberwinterthur und die räumliche Orientierung war auch ganz klar zum historischen Dorfkern hin ausgerichtet, wovon die Lage des Restaurants Bahnhof Oberwinterthur noch zeugt. Mit dem Ausbau der Frauenfelderstrasse zur Hauptstrasse in den späten 1950er Jahren wurde der Bahnhof an eine durchgehende Hauptachse angeschlossen. Gleichzeitig wurde damit auch die schwache räumliche Anbindung an den Dorfkern endgültig unterbrochen und das kommerzielle Zentrums Oberwinterthur wurde neu im Gebiet des Schiltwiesenplatzes und des Römertors angesiedelt. Somit wurde der Bahnhof Oberwinterthur zwar verkehrlich vollständig eingebunden, jedoch mit dem wachsenden Verkehr räumlich fast vollständig vom westlich des Bahnhofs gelegenen Stadtraum abgeschnitten.
Das östliche Gebiet auf der Seite von Hegi ist durch lediglich zwei durchgehende Fussverbindungen und die Seenerstrasse an den Bahnhof angebunden, wodurch es historisch stadträumlich eine untergeordnete Rolle spielte. Mit der Entwicklung von Neuhegi und dem Eulachpark gewinnt der Bahnhof auch für die östlichen Gebiete zunehmend an Bedeutung.



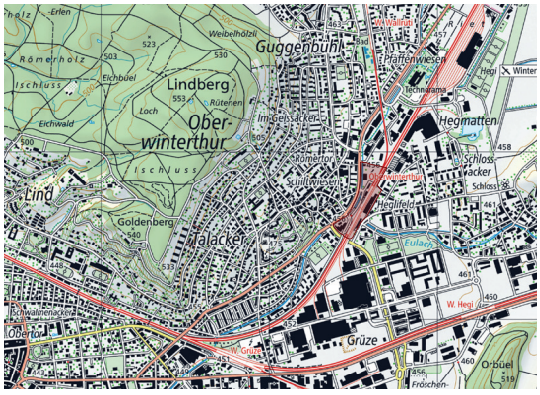
1875: Bau der Bahnstrecke nach Frauenfeld und später des Bahnabzweigers nach Singen, Inbetriebnahme Bhf. Oberwinterthur und Grüze, beide am Rand des Siedlungsgebiets



1921: Verbesserte Anbindung Bhf. Oberwinterthur ans Dorf, Bau südl. Teil der Frauenfelderstrasse, Ausbau der Bahninfrastruktur, erste Industrien und Kanalisierung Gewässer



1958: Ausbau und Erweiterung der Frauenfelderstrasse nach Norden, stetes Zusammenwachsen Siedlungskörper mit Winterthur, Abbruch Strassenbahn (1951)



Heute: Überdeckung Riedbach (bereits in 1960er), Baubeginn Quartier Neuhegi, Inbetriebnahme Bhf. Hegi
(www.map.geo.admin.ch)

2.3 Planungsrechtliche Grundlagen

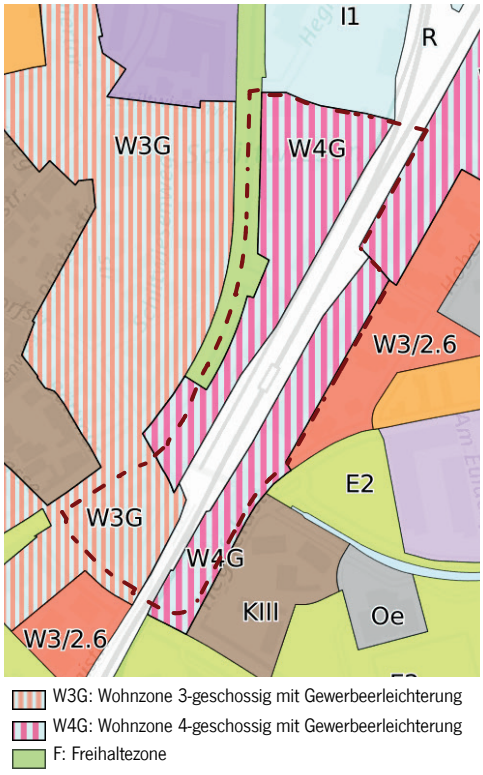
Nachfolgend sind die auf dem Perimeter geltenden Zonen mit den zentralen Punkten aufgeführt:

W3G: Wohnzone 3-geschossig mit Gewerbeerleichterung
- BMZ 2.6
- 3 VG, 2 DG, 1 UG
- Gebäudelänge 70 m
- Grundgrenzabstand 5 m, Mehrlängenzuschlag 1/3 ab 14 m, max. 11 m

W4G: Wohnzone 4-geschossig mit Gewerbeerleichterung
- BMZ 3.4
- 4 VG, 2 DG, 1 UG
- Gebäudelänge 70 m
- Grundgrenzabstand 5 m, Mehrlängenzuschlag 1/3 ab 14 m, max. 12 m

F: Freihaltezone
- Nur Bauten und Anlagen erlaubt, die der Bewirtschaftung oder unmittelbaren Bewerbung der Freiflächen dienen und Zonenzweck nicht schmälern

Lärm: Empfindlichkeitsstufe ES III



Zonenplan (www.stadtplan.winterthur.ch)

2.4 Kennzahlen

- Best. Dichte	ca. 50'000 - 60'000 m3 BVm	ca. 16'000 m2 GF
- Baurechtl. max. Dichte	ca. 105'000 m3 BVm	ca. 30'000 m2 GF

(Ungefähre Schätzung, Berechnung mit Geschosshöhen von jeweils 3.5 m)

2.2 Massgebende Abstände

Planungsrechtlich bestehen folgende wesentliche Abstände:
- Kommunaler Gewässerraum Riedbach als Entwurf
- Kein Gewässerraum bei eingedolten Situationen Riedbach und Eulach, Annahme Gewässerraum: 5 m
- Abstand NIS min. 8.5 m ab Achse Hochspannungsleitung
- Ungefähre Interessenslinien SBB (im Verlaufe des späteren Prozesses erarbeitet)
- Baulinien (im Projekt neu zu definieren)

Wesentliche Abstände

2.6 Denkmalschutz

Bahnhofgebäude (1)

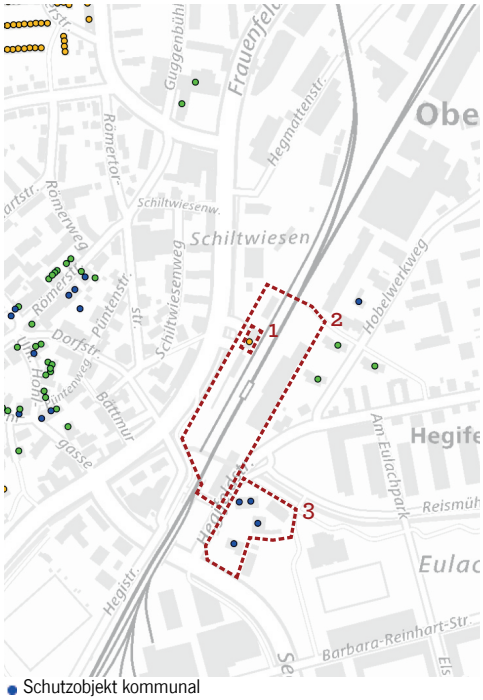
Gem. Geoportal Winterthur ist das Bahnhofsgebäude als "Inventarobjekt überkommunal" aufgeführt.
Gem. ISOS gilt das Erhaltungsziel A, gem. "Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung" des Kantons Zürich besteht folgender Schutzzweck: Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Aufnahmegebäudes mitsamt seinen historischen Ausstattungselementen und Oberflächen (...).

Lagerhäuser und Nebenbauten (2)

Gem. ISOS gilt für Teile des Perimeters das Erhaltungsziel B.
Insb. die mächtigen Lagerhäuser vis-à-vis des Aufnahmegebäudes sind räumlich prägend. Aufgrund der einzuhaltenden Abstände ist es u.U. bei einem allfälligen Ersatzneubau der Lagerhäuser nicht möglich, diesen gleich nahe an den Bahngleisen zu erstellen.

Ehemalige Mühle Hegi (3)

Gem. Geoportal Winterthur sind die Gebäude der ehem. Mühle Hegi als "Inventarobjekt kommunal" aufgeführt, gem. ISOS gilt für die Gebäudegruppe das Erhaltungsziel A.

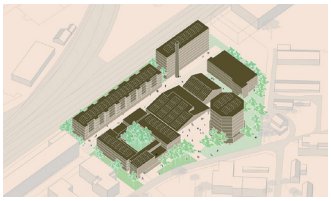


(www.stadtplan.winterthur.ch)

2.5 Laufende Entwicklungen

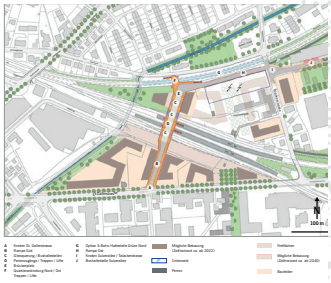
Insb. auf der Seite Hegi ist eine hohe Entwicklungsdynamik auszumachen. Entsprechend ist ein guter Bahnhofzugang auch von der Ostseite her essenziell.

Skate-Park



Hobelwerk

Projekt Campo SKKT/Terresta



Querung Grüze

Masterplan Neuhegi Grüze

2.7 Bebauung und Verdichtungspotenzial

In der "Entwicklungsperspektive 2040" wird der Bhf. Oberwinterthur als zentral gelegen und gut erschlossen an einer wichtigen Stadtradiale mit hohem Entwicklungspotenzial beschrieben.
In der Folge soll darauf aufgebaut und eine entsprechende Verdichtung am ÖV-Knoten unter der Prämisse der Aufwertung des öffentlichen Raums und dem Erhalt der wertvollen baulichen Substanz angestrebt werden

Analyse Bebauung und Verdichtungspotenzial (gem. Räumliche Entwicklungsperspektive 2040)

2.8 Hochpunkte

Das Höhenentwicklungskonzept sieht im Bahnhofgebiet Oberwinterthur Hochpunkte von bis zu 60 m vor (stadtbildprägender Akzent). Im nördlichen Bahnhofgebiet kommen lokale Akzente (45 m) in Frage. Überall kann stellenweise bis zur Hochhausgrenze gebaut werden (Akzent im Quartier). Bestehende, lokale Hochpunkte bilden der Turm der Kirche St. Arbogast (ca. 50 m) und das Römertor (ca. 30 m). Vermehrt befinden sich höhere Häuser im Industriegebiet zwischen den Gleisen im Bereich Hegi. Geplant sind weitere Hochhäuser mit potenziell grossen Gebäudehöhen beim Bhf. Grüze.

Analyse Hochpunkte (gem. Höhenentwicklungskonzept u.a.)

2.10 Nutzungen

Ziel- und publikumsorientierte Nutzungen befinden sich beidseits der Gleise: Zielorientierte Nutzungen sind insb. beim Eulachpark sowie im und anschliessend an den historischen Dorfkern von Oberwinterthur angesiedelt. Publikumsorientierte Nutzungen befinden sich v.a. beim Römertor sowie im Dorfkern.

Analyse Nutzungen

2.9 Vernetzung und Freiraum

Die "Entwicklungsperspektive 2040" führt die Vernetzung der Zentrumsstrukturen Bahnhofgebiet – historischer Dorfkern – Römertor auf. Aber auch die Anbindung an den Eulachpark mit seinen neuen Nutzungen und an die neue Siedlung Hobelwerk etc. sind zentral. Von der östlichen Bahnseite ist der Bahnhof jedoch schwer zugänglich.
Das Alleenkonzept stärkt bereits vorhandenen Achsen und wirkt grünraumverbindend.
Der Bahnhof ist somit nicht nur als Ziel interessant, sondern hat eine Vernetzungsfunktion für beide Bahnseiten (Freiraum-, Gewerbe-, Sozial- und Freizeitangebote). Der Betrachtungsperimeter ist entsprechend auf die Seite Neuhegi auszuweiten.

Analyse Freiraum (gem. Alleenkonzept u.a.)

2.11 Fussverkehr

Die "Entwicklungsperspektive 2040" sieht für den Perimeter insb. eine Stärkung des Fussverkehrs durch den Ausbau eines Fussverkehrteppichs in den Zentrumsgebieten vor.
In der Analyse fällt das Ausbaupotenzial der lokalen Verbindungen einerseits Richtung Westen (Römertor, Dorfzentrum) und andererseits Richtung Osten (Eulachpark, Neuhegi) auf. Zudem gibt es wenig und unattraktive Querungsmöglichkeiten der Bahngleise.

Fussweg-verbindungen
- Wanderwegroute
- Weiterer Fussweg
- Aufgang
- Mittelperron

Analyse Fussverkehr

2.12 Veloverkehr

Die "Entwicklungsperspektive 2040" sieht einen Ausbau des Veloverkehrs vor. Dabei ist insb. die Veloschnellroute entlang der Gleise zentral.

Veloverbindungen
- Regional Route CH-Mobil
- Lokale Route CH-Mobil
- Weitere Route
- Velostellplatz

Analyse Veloverkehr (gem. www.geoportal.ch u.a.)

2.13 Öffentlicher Verkehr

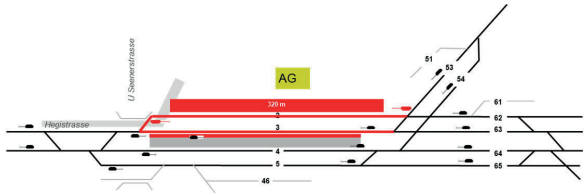
Die "Entwicklungsperspektive 2040" beschreibt den Bhf. Oberwinterthur als wichtigen ÖV-Hub, welcher am ÖV-Hochleistungskorridor entlang der Frauenfelderstrasse liegt.
In der Analyse fällt die bestehende Zweiseitigkeit des Bhf. Oberwinterthur aufgrund der Lagen der Bushaltestellen auf. Problematisch sind dabei aber die unklaren Umsteigebeziehungen, insb. zwischen Bus und Bahn.

Analyse ÖV (gem. www.stadtplan.winterthur.ch)

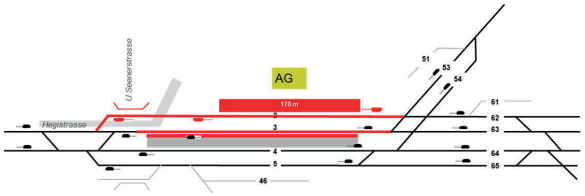
Ausbau SBB

Die SBB sieht vor, den Bhf. Oberwinterthur auszubauen. Sie hat dazu in einem ersten Schritt zwei Lösungsansätze ausgearbeitet. Die genaue Geometrie der Gleise war zu Beginn des vorliegenden Prozesses nur schematisch bekannt. Der Umbau beinhaltet bei beiden Ansätzen insb. folgende Punkte:

- Rückbau best. Gleis 1 und Stumpengleise 30/31 auf Seite des hist. Bahnhofgebäudes und Erstellung neues Perron
- Verlängerung des westl. Gleises
- Verbreiterung Mittelperron



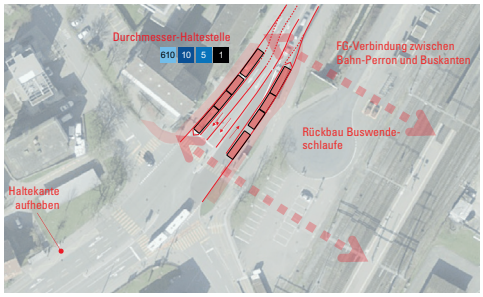
Lösungsansatz 1 (Entwurf SBB)



Lösungsansatz 2 (Entwurf SBB)

Ausbau Stadtbus

Auch Stadtbus Winterthur hat Alternativen zur best. Bushaltestelle beim Bhf. Oberwinterthur erarbeitet. Dabei wird die Variante 1 städtebaulich und verkehrlich als am zielführendsten beurteilt. Sie liegt zentral in direkter Nähe zum Perron und ermöglicht die optimalste Taktung (wenig Zeitverluste durch Knoten).



Variante 1, Hst. bei Dorfstrasse, Seitenlage (Konzeptskizze Stadtbus Winterthur)

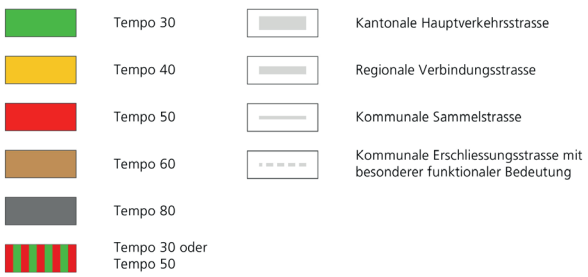
2.14 Motorisierter Individualverkehr

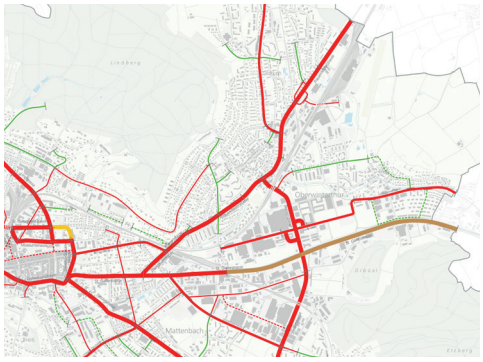
Die Analyse des MIV zeigt insb. Potenziale bei der Frauenfelderstrasse und deren Knoten auf. Die Frauenfelderstrasse weist zurzeit einen grossen Strassenraum und eine hohe Trennwirkung auf. Bei den Strassenbreiten ist Reduktionspotenzial vorhanden. Zudem können durch die tw. redundante Erschliessung allenfalls gewisse Anschlüsse aufgehoben werden (insb. beim Knoten Frauenfelderstrasse – Dorfstrasse – Hegistrasse). Weiter besteht bei der Reduktion der hohen Anzahl an Lichtsignalanlagen Potenzial.

Analyse MIV (gem. www.geoportal.ch u.a.)

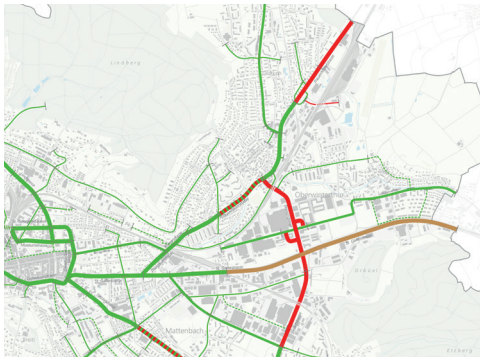
Umbau Frauenfelderstrasse

Die "Entwicklungsperspektive 2040" bzw. das "Zielbild 2040" sieht vor, dass durch die "Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze" eine Beruhigung der Frauenfelderstrasse ermöglicht wird.
Die langfristige Temporeduktion auf 30 km/h ermöglicht die Chance zur Umgestaltung der Frauenfelderstrasse zu einer innerstädtische Strasse mit deutlichen Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr, für Querungen und für das Stadtklima.
Die Temporeduktion bedeutet auch eine Lärmreduktion: Sie bietet Chance für die Entwicklung der angrenzenden, bisher unternutzten Parzellen entlang der Frauenfelderstrasse.





Temporegime Status quo
(Auszug Zielbild Temporegime)



Zielbild "Vision 2040"
(Auszug Zielbild Temporegime)

2.15 Räumliche Qualitäten

Räumlich sind insb. auf folgenden Qualitäten aufzubauen:

- Grünraum Eulachpark mit Bach
- Baumbestände
- Attraktives historisches Dorfzentrum
- Historisches Dorfzentrum sowie Römertor mit belebenden Erdgeschossnutzungen
- Wertvolle historische Einzelgbäude

Eulachpark

Baumbestand entlang Frauenfelderstrasse

Dorfzentrum

EG-Nutzung Römertor

Historisches Bahnhofgebäude

Restaurant Bahnhöfli

2.16 Räumliche Herausforderungen

Herausfordernd und wo möglich zu verbessern sind insb. Punkte:

- Trennende Wirkung Frauenfelderstrasse und Bahn
- Grosse versiegelte Flächen für Parkierung MIV etc.
- Unattraktive Situationen bei Unterführungen
- Unklare Umsteigebeziehungen (insb. Bus)
- Unattraktive / schwer auffindbare Anbindung ans Dorfzentrum und Römertor

Parkierung

Frauenfelderstrasse

Bushaltestelle Bahnhof Oberwinterthur

Abzweiger Dorfstrasse

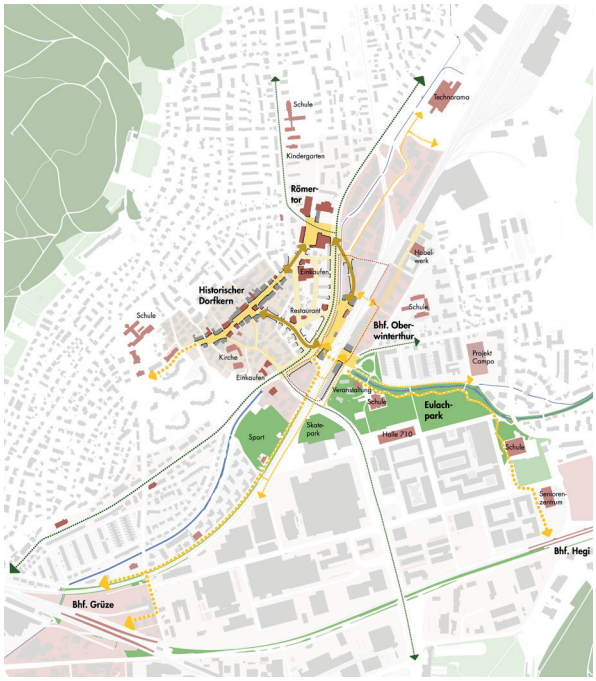
Nördl. Bahnunterführung Oberwinterthur

3 KONZEPTVARIANTEN (STAND 1. WORKSHOP 24.03.2022)

3.1 Konzeptvariante 1:

Fokus Bahnhofplatz Oberwinterthur

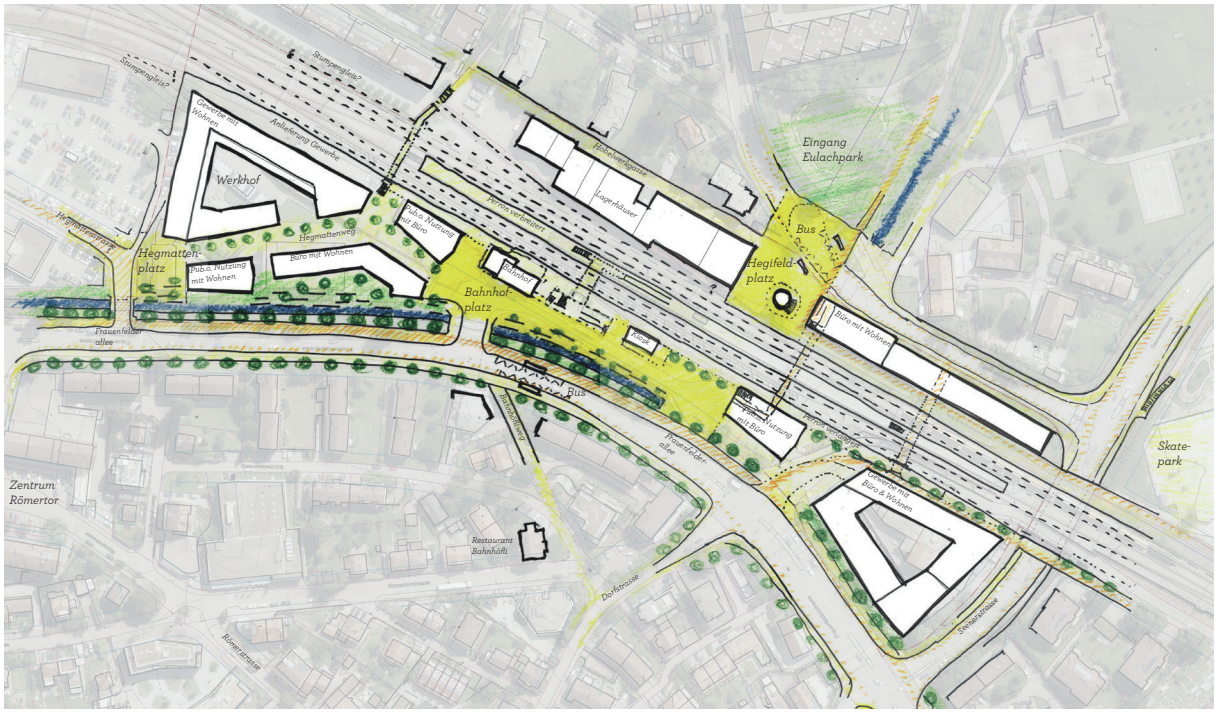
Bei der Konzeptvariante 1 wird zwischen dem Bahnhofgebäude und der Hegistrasse entlang der Frauenfelderstrasse der neue Bahnhofplatz aufgespannt. Dazu werden insb. die bestehenden Freiflächen aufgewertet und die Frauenfelderstrasse beruhigt, allenfalls kann die Strasse als Begegnungszone ausgestaltet werden. Im Süden wird der Platz von einem Gebäude abgeschlossen, in welchem auch eine neue Unterführung untergebracht ist. Der Eulachpark erhält mit einem durchgehenden Gebäuderiegel einen Abschluss zur Bahn. Die Anbindung an den Bahnhofplatz spielt eine untergeordnete Rolle. Nach Westen wird der Fussverkehrteppich über die Dorfstrasse bzw. den Schiltwiesenweg bis zum hist. Dorfzentrum erweitert. Im Norden führt vom Bahnhofplatz eine neue Wegverbindung durch ein neues Gebäudeensemble, schliesst diesen ans Römertor an und ermöglicht eine direkte Wegverbindung zum Technorama.



Übergeordnete Eingliederung Konzeptvariante 1

Referenz: Bahnhofareal Erlenbach, Ernst Niklaus Fausch

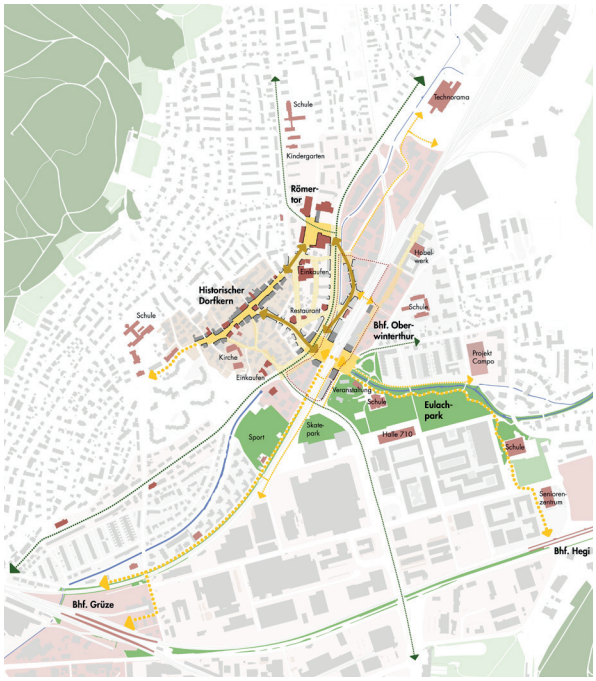
Referenz: Bahnhof Horgen, Platino (Farbkonzept)



Skizze Konzeptvariante 1

3.2 Konzeptvariante 2:
Verbindender Platz Oberwinterthur – Neuhegi

Bei der Konzeptvariante 2 steht die Verbindung der zwei Seiten beidseitig der Gleise im Zentrum. Der neue Bahnhofplatz spannt sich südlich vom alten Bahnhofgebäude als Verlängerung der Dorstrasse bzw. des Eulachparks über die Gleise auf. Die Abzweiger der Dorfstrasse und der Hegistrasse werden dabei aufgehoben. Eine breite Unterführung verbindet die zwei Platzseiten miteinander.
Auf der Westseite bildet der neue Bahnhofplatz den Anschlusspunkt für den Fussverkehrteppich zum hist. Dorfkern. Nach Norden führt eine Wegverbindung entlang dem Riedbach und durchs neue Gebäudeensemble zum Römertor bzw. Technorama. Auf der Ostseite erweitert der Eulachpark den Fussverkehrteppich auf die Hegi-Seite. Dieser erhält mit einem neuen Gebäuderiegel und dem Platz einen klaren Abschluss. Sowohl die Frauenfelderstrasse als auch die Hegifeldstrasse werden im Bereich des Platzes als Überfahrten ausgestaltet. Hier finden auch die neuen Bushaltestellen platz.



Übergeordnete Eingliederung Konzeptvariante 2

Referenz: Place de la Gare, frundgallina

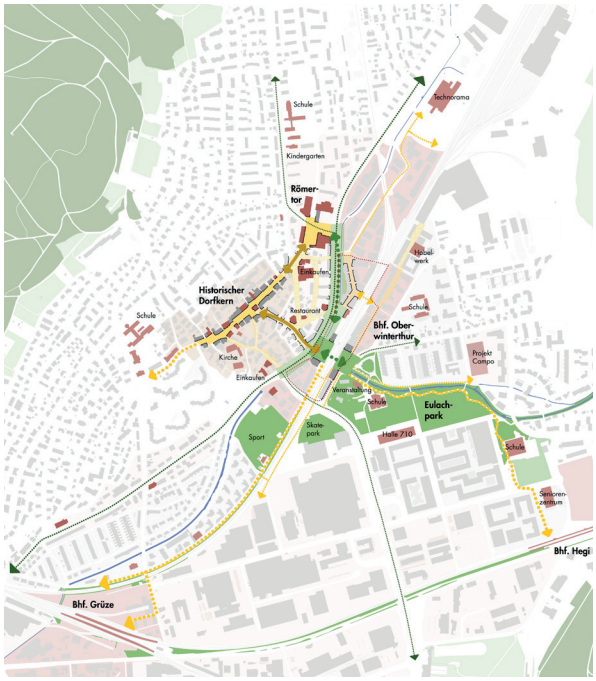
Referenz: Bahnhof Oerlikon, 10:8 Architekten

Skizze Konzeptvariante 2

3.3 Konzeptvariante 3:
Der Eulachpark in Oberwinterthur

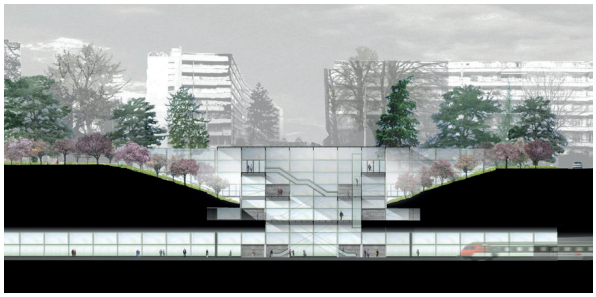
Bei der Konzeptvariante 3 wird der Eulachpark unter den Gleisen hindurch nach Westen mittels einer breiten, landschaftlich gestalteten Unterführung erweitert. Die Abzweiger der Dorfstrasse und der Hegistrasse werden dabei aufgehoben. Der Park schliesst im Westen an den Riedbach an und zieht sich als Freiraumgefüge entlang der Frauenfelderstrasse nach Norden bis zum Römertor und bildet dort den Anknüpfungspunkt zum Technorama. Über die Dorfstrasse schliesst er zudem an den bestehenden Fussverkehrteppich rund um den historischen Dorfkern an.

Die Frauenfelderstrasse wird als Teil des Parks verstanden und erhält durch die verkehrliche Beruhigung neue Aufenthaltsqualitäten. Die Fuss- und Veloverbindungen führen durch den Park. Der Bahnhof als Zielort spielt dabei eine eher untergeordnete Rolle.

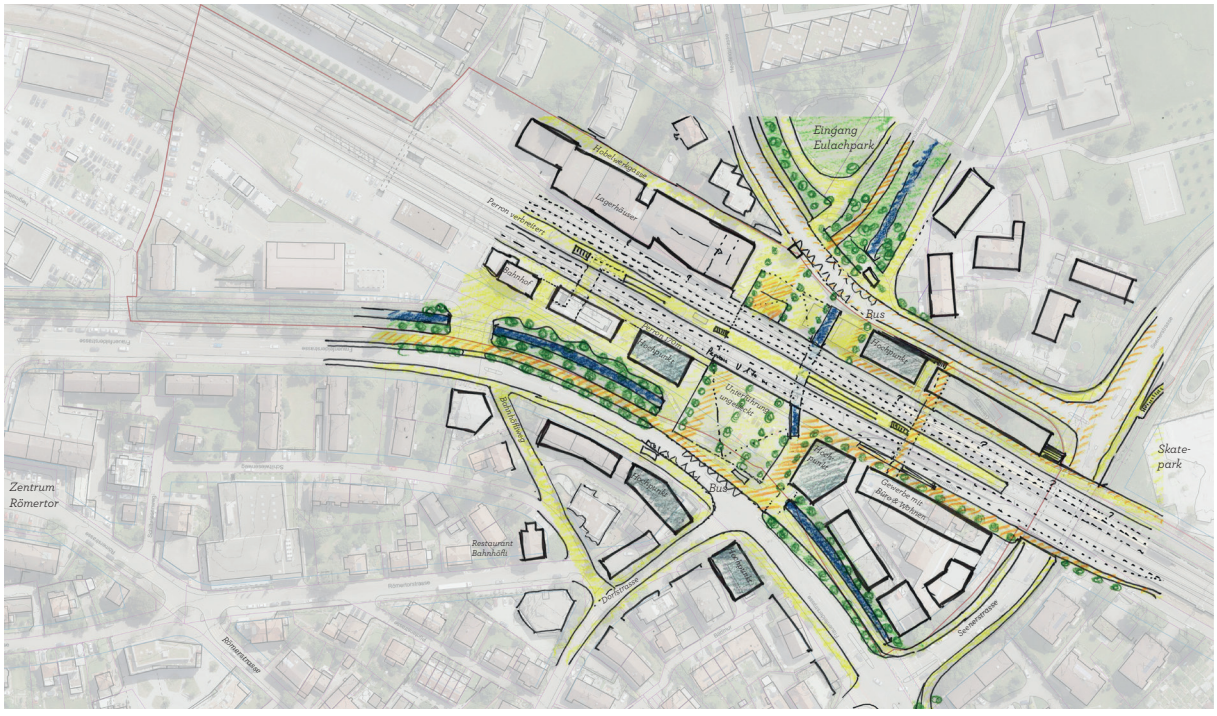


Übergeordnete Eingliederung Konzeptvariante 3

Referenz: Jessheim, Haptic Architects



Referenz: Gare Champel, Jean Nouvel



Skizze Konzeptvariante 3

3.4 Fazit

Es ergeben sich folgende Schlussfolgerungen für die Bestvariante:

- Die Analyse hat gezeigt, dass die Vernetzung und Aktivierung beider Bahnhofsseiten zentral ist. Der Fokus der Konzeptvariante 1 "Fokus Bahnhofplatz Oberwinterthur" liegt jedoch nur auf der westlichen Bahnseite und wird aufgrund der mangelnden Verknüpfung nicht weiterverfolgt.
- Die grosse Freiraumgeste der Konzeptvariante 3 " Der Eulachpark in Oberwinterthur" ist grundsätzlich spannend, stellt aber eine zu grosse Geste für den Ort dar.
- Aufgrund der in der Analyse erkannten zentralen Verbindungsfunktion des Ortes hat die Konzeptvariante 2 "Verbindender Platz" am meisten Potenzial. Sie ermöglicht die durchgehende Verbindung Dorfstrasse – Bahnhof – Eulachpark.

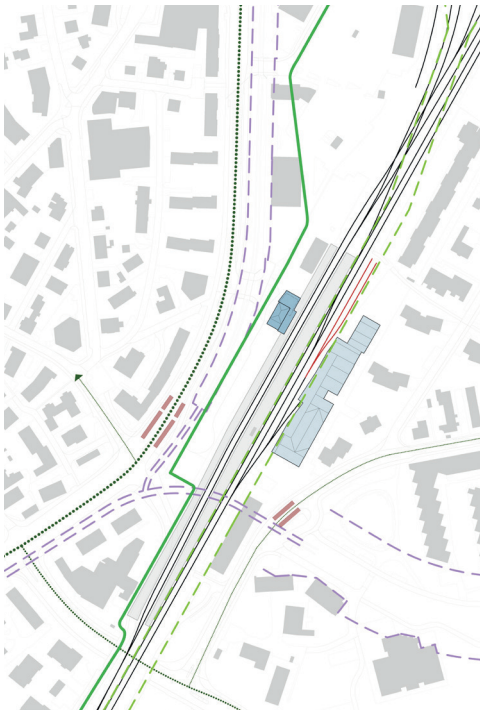
Gleichwohl fliessen natürlich Erkenntnisse aus allen Varianten in die Bestvariante ein.

3.5 Vorläufige Rahmenbedingungen

Aufbauend auf der Analyse und den Konzeptvarianten sind nebenstehend die Elemente abgebildet, welche als Rahmenbedingungen für einen ersten Entwurf dienen.

Elemente

- Inventarobjekt, überkommunal
- Erhalt Gebäude
- Neues Perron
- Neue Bushaltestelle
- Neues Abstellgleis
- Veloschnellroute
- Allee
- Abstand Gewässer
- Abstand NIS



Situation Bestand mit wesentlichen Rahmenbedingungen

4 DETAILLIERUNG KONZEPTVARIANTE 2 (STAND 1. WORKSHOP 24.03.2022)

Aufgrund der Analyse und dem daraus resultierenden Fazit wurde die Konzeptvariante 2 detaillierter ausgearbeitet:

4.1 Zentrale entwerferische Aspekte

Freiraum

- Neuer Bahnhofplatz mit Verknüpfungsfunktion (insb. Unterführung), "drehen" der bestehenden Situation
- Ausbildung Frauenfelderstrasse und Hegifeldstrasse als Platzüberfahrten mit Bushalt Oberwinterthur Ost & West

Reorganisation Frauenfelderstrasse

- Reduzierung auf mehrheitlich 3 Spuren im Bereich zwischen neuem Bhf.-Platz und Knoten Stadlerstrasse
- Aufhebung Abzweiger Hegistrasse
- Ausbildung Dorfstrasse als Einbahnstrasse (Einfahrt Rechtsabbieger) oder gar Aufhebung Abzweiger Dorfstrasse (Erhalt Notfallzufahrt). Im Falle einer Aufhebung könnte die Erschliessung der westl. Bereiche neu über das Dorfzentrum via Römerstrasse und Talackerstrasse erfolgen.
- Aufhebung LSA bei Knoten Hegistrasse-Dorfstrasse sowie bei Zufahrt hist. Bahnhof
- Ausbildung Bushalt Oberwinterthur West und Ost als Durchmesserlinien mit Fahrbahnhaltestellen, optional mit Wendemöglichkeit

Situationsplan

Stärkung Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr

- Trennung Veloschnellroute von Frauenfelderstrasse und Optimierung Routenführung durch Verlegung Veloschnellroute auf Projektperimeter
- Aufwertung Verbindung hist. Bahnhof – Restaurant Bahnhöfli

Bebauung

- Verdichtung unter Berücksichtigung massgebende Grundlagen (insb. Gewässerräume, SBB)

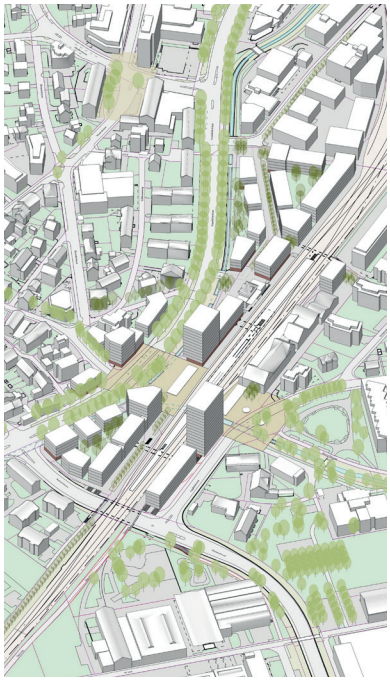
4.2 Höhenentwicklung

Für die Bestimmung der Höhenentwicklung wurden die folgenden Höhen gem. Höhenentwicklungskonzept getestet:

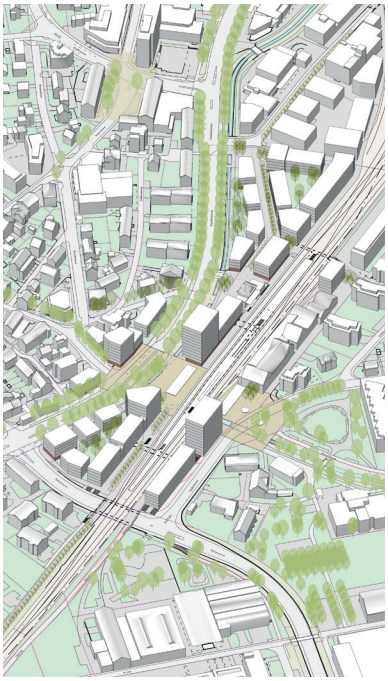
- 60 m (stadtbildprägender Akzent)
- 45 m (lokaler Akzent)
- 25 m bzw. zukünftig 30 m (Akzent im Quartier, gem. Hochhausgrenze).

Es zeigte sich, dass eine Höhe von max. 45 m zielführend erscheint.

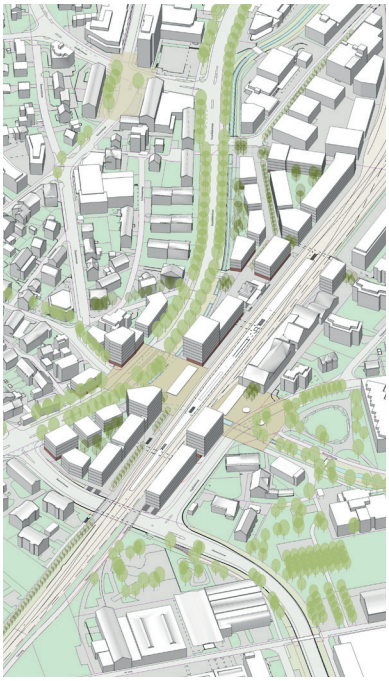
Schnitt Ost-West mit Gebäudehöhen 30m, 45m, 60m



Gebäudehöhen bis 60m
GF* ca. 66‘000 m2



Gebäudehöhen bis 45m
GF* ca. 63‘000 m2



Gebäudehöhen bis 30m
GF* ca. 58‘000 m2

*Berechnung mit Geschosshöhen von jeweils 3.5 m

4.3 Rückmeldungen

Zur Konzeptvariante 2 vom 24.03.2022 sind folgende Rückmeldungen eingegangen:

Nutzung/Dichte/Volumetrie
- Vernetzung vom Bahnhofareal zum Römertor präzisieren, insb. Charakter und Funktion Frauenfelderstrasse und der inneren Achse Areal klären (>Konkurrenzsituation)
- Umgang, Einbindung und Nutzung des hist. Bahnhofgebäudes präzisieren
- Verdichtungen, Hochpunkte/Akzente präzisieren
- Etappierte Entwicklung aufzeigen

Freiraum/Klima
- Potenziale Riedbach sowie Freiräume und klimatische Aspekte aufzeigen
- Berücksichtigung Gewässerabstände

Verkehr
- Anzahl, Lage und Ausgestaltung der Unterführungen prüfen
- Wendemöglichkeit Stadtbus prüfen (Buswendemöglichkeit am Bahnhofplatz soll auch künftig noch möglich sein)
- Arealerschliessung beidseits Seenerstrasse klären
- Anschluss Dorfstrasse soll möglich bleiben
- Grundsätzlich Abhängigkeiten zwischen Gebietsentwicklung und Verkehrsentwicklung (insb. Frauenfelderstrasse) vermeiden
- Lage und Ausgestaltung Veloschnellroute präzisieren

5 VARIANTENSTUDIE (STAND WERKSTATTGESPRÄCH 19.05.2022)

5.1 Anpassungen Bereich Bahnhofplatz

Im Bereich um den Bahnhofplatz wurden im nächsten Schritt auf Grundlage der Rückmeldungen folgende Anpassungen vorgenommen:

- Verschiebung Platz nach Süden: Dadurch wird die Einhaltung des Gewässerraums möglich (beidseitig 5 m ab Gewässerkante). Durch die Verschiebung schliesst der Platz nun auch an den Bestandsbau der ZKB und das Restaurant KafiMüli an. Zudem wird der "Druck" auf die alten Lagerhallen reduziert.
- Hochpunkte: Ausbildung von nur 2 Hochpunkten mit max. 45 m, sonst lokale Hochpunkte unter 30 m
- Bushaltestellen: Bus hält nach wie vor auf dem Platz, neu sind Haltekanten aber über ganze Platzlänge verteilt aufgrund Gewährleistung Notzufahrt Dorfstrasse (bzw. allenfalls Etablierung Einbahnstrasse). Mittig führt ein Fussgängerstreifen über die Frauenfelderstrasse
- Neu Überführung statt Unterführung: Es entstehen 3 Ebenen (Bach, Platz, Überführung), zudem Trennung von Fussgänger- und Veloverkehr (Veloverkehr über südl. bestehende Unterführung)
- Zufahrt südl. Baufeld: Neu ab Frauenfelderstrasse unterhalb Platz

5.2 Anpassungen nördlicher Bereich mit 2 Varianten

Für den Bereich nördlich des hist. Bahnhofsgebäudes wurden die nachfolgenden zwei Varianten erarbeitet:

Variante 1: Freiraum Riedbach

- Idee: Ausbildung länglicher Freiraum mit angrenzender Blockrandbebauung (vgl. z.B. Kalkbreite)
- Klärung nördl. Konkurrenzsituation (Frauenfelderstrase - neue Arealdurchwegung) mit Hilfe Freiraum
  > Anschluss Römertor via nördl. Erweiterung des neuen Freiraums
  > Hist. Bahnhofgebäude steht im Freiraum und erhält neue Identität
  > Riedbach kann geöffnet und tw. renaturiert werden
- Führung ausschliesslich 5 m breite Fussgänger- und Veloverkehr (Veloschnellroute) durch Freiraum
- Verbreiterung und Aufwertung nördl. Unterführung sowie Einbindung ins Gebäude, Anbindung an Freiraum
- Ev. Freistellen bestehende Unterführung beim hist. Bahnhof (als Option)
- Option für Kiss & Ride-PPs neben dem hist. Bahnhofgebäude

Kennzahlen:
GF* ca. 61‘000 m2
*Berechnung mit Geschosshöhen von jeweils 3.5 m

Situationsplan Variante 1: Freiraum Riedbach

Variante 2: Schollen

- Idee: Ausbildung einheitliches Quartier aus Schollen (vgl. z.B. Hunzikerareal)
- Klärung nördl. Konkurrenzsituation (Frauenfelderstrase - neue Arealdurchwegung) durch Ausbildung Quartierstrassen-Charakter
  > Anschluss Römertor via neue Quartierstrasse
  > Hist. Bahnhofgebäude bildet den Auftakt zum neuen Quartier
  > Quartierstrasse mit Abfolge von identitätsstiftenden Platzsituationen
- Fussgängerverkehr, Veloverkehr (Veloschnellroute) und untergeordnet MIV können durchs Quartier geführt werden
- Verbreiterung und Aufwertung nördl. Unterführung sowie Einbindung ins Gebäude, Anbindung an Quartierplatz
- Ev. Einbindung bestehende Unterführung beim hist. Bahnhof (als Option)
- Option für Kiss & Ride-PPs entlang Quartierstrasse

Kennzahlen:
GF* ca. 67‘000 m2
*Berechnung mit Geschosshöhen von jeweils 3.5 m

Situationsplan Variante 2: Schollen

5.3 Rückmeldungen

Aufgrund der Variantenstudie vom 19.05.2022 wurde entschieden, die "Variante 1: Freiraum Riedbach" weiterzuverfolgen. Folgende Punkte waren dabei ausschlaggebend:

- Einführung des neuen Freiraums
- Respektvoller Abstand zum hist. Bahnhofgebäude und Freispielen ebendieses
- Aufweiten und zugänglich machen des Riedbachs
- Klare Unterscheidung der zwei Freiraumtypen: Platz und Riedbachraum
- Eindeutige Mengenverteilung am Nord- und Südende des Areals
- Anbindung Eulachpark

Folgende Punkte sollten im weiteren Verlauf geklärt werden:

- Bushaltestellen auf/am Platz (kurze Umsteigewege) benötigen hohe Haltekanten und unterbrechen das gewünschte Wegesystem vom alten Kern zum Eulachpark für Fussgänger:innen
- Gleiszugang und -querung auf Platz: Die Unterführung gem. detaillierter Konzeptvariante 2 (24.03.2022) schafft grosse Abhängigkeiten mit dem Gewässerabstand, die Rampen auf dem Platz sind so nicht machbar. Die Überführung gem. Variantenstudie (19.05.2022) als Identitätszeichen findet Sympathien, aber die von der SBB gewünschten Rampen können nicht erfüllt werden (nur Lift)
- Aufhebung Knoten Frauenfelderstrasse/Hegistrasse: Erschliessung für Geviert zwischen Platz und Seenerstrasse bzw. südlich der Seenerstrasse ausschliesslich von Süden muss separat und im grösseren räumlichen Kontext geprüft werden
- Anzahl der Unterführungen prüfen (insb. Erhalt der mittleren, nicht durchgehenden Personenunterführung)

6 WEITERENTWICKLUNG (STAND SCHLUSSBESPRECHUNG 30.06.2022)

6.1 Anpassungen

Bei der Weiterbearbeitung wurde der nördliche Bereich der Variante 1 detaillierter ausgearbeitet. Im Bereich des Platzes wurden zwei Varianten erarbeitet:

Hauptvariante: Unterführung

Bei dieser Variante wurden die von der SBB geforderten Unterführungen in die nördlich an den Platz anschliessenden Gebäude integriert. Dadurch können die Gewässerräume eingehalten werden.

Situationsplan Hauptvariante Unterführung

Nebenvariante: Überführung

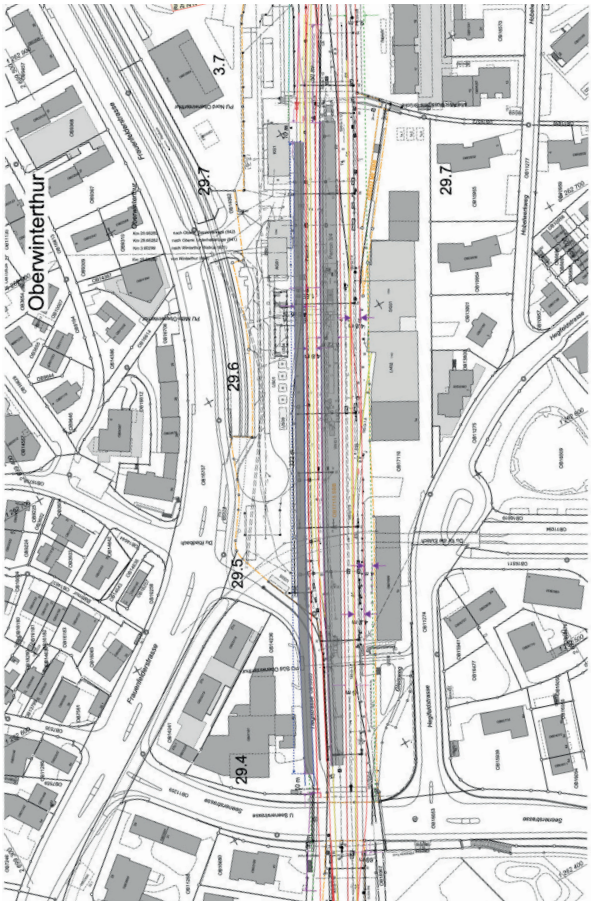
Bei dieser Variante wurde eine Überführung mit Treppenanlagen und Lift vorgeschlagen. Die von der SBB geforderten Rampen können entsprechend nicht integriert werden. Die Gewässerräume können eingehalten werden.

Situationsplan Nebenvariante Überführung

6.2 Präzisierungen Ausbau SBB

Die SBB hat im Anschluss an die Schlussbesprechung ihre Anforderungen präzisiert und die Gleisgeometrien skizzenhaft ausgearbeitet. Der Ausbau beinhaltet insb. folgende Punkte:

- Rückbau best. Gleis 1 und Stumpengleise 30/31 auf Seite des hist. Bahnhofgebäudes und Erstellung neues Perron mit Länge 320 m
- Verlängerung des westl. Gleises bis über die Brücke über die Seenerstrasse. Dadurch ist kein Platz mehr für die Hegistrasse auf der bestehenden Brücke.
- Verbreiterung Mittelperron
- Einführung zusätzliches drittes Gleis östlich des bestehenden Perrons
- Aufhebung Stumpengleis bei nördl. Unterführung auf Ostseite zu prüfen
- Einführung von drei Interessenslinien



Ausschnitt Skizze SBB

6.3 Rückmeldungen und Entscheide

Aufgrund der Präzisierungen der SBB zum Ausbau der Gleisanlagen und der Rückmeldungen zur Schlussbesprechung vom 30.06.2022 wurden die Pläne nochmals überarbeitet. Für die Weiterbearbeitung waren folgende Rückmeldungen zentral:

- Behindertengerechte Aufgänge bei allen Unterführungen notwendig
- Ausbau der nördlichen Unterführung für Anbindung Quartier Seite Eulachpark zwingend
- Integration Velo-PP in Gebäude kritisch
- Konflikte mit Veloroute möglichst vermeiden
- Neue Erkenntnisse der SBB zeigen, dass der Bahnausbau die ganze Brücke über die Seenerstrasse beansprucht, entsprechend ist einen Verbreiterung der Brücke notwendig
- Angestrebte Nutzungsmischung: ca. 50% Wohnen und 50% Gewerbe

An der Besprechung vom 20.09.2022 (ENF und Martin Jakl, PL AfS) wurden anhand eines Konfliktplans noch bestehende Widersprüche geklärt und folgende zentrale Entscheide getroffen:

- Berücksichtigung neue Interessenslinien SBB
- Personenunterführung Nord: Einführung Rampen beidseits der Geleise parallel zu den Geleisen
- Personenunterführung Bahnhofplatz: Keine befriedigende Lösung für Rampen ausserhalb von neuen Gebäuden möglich aufgrund der sehr einengenden Rahmenbedingungen.
  Entscheid: Rampen sind in neue Gebäude zu integrieren
- Bestehende Velounterführung Süd: Rampen in beide Richtungen (Norden und Süden) sind aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.
  Entscheid: Nur Rampe nach Süden erstellen, Option für weiteren Ausgang im neuen Baubereich westlich der Velounterführung aufzeigen
- Brücke über Seenerstrasse: Neu braucht die SBB die komplette Breite der bestehende Brücke; übrige Verkehre benötigen eine neue Brücke.
  Entscheid: Darstellung neue Brücke, Machbarkeit aufgrund der Höhen ist separat zu klären

7 ZIELBILD: VERBINDENDER PLATZ MIT FREIRAUM RIEDBACH (SCHLUSSSTAND 03.10.2022)

6.4 Anpassungen und Erkenntnisse

Städtebau/Nutzung/Dichte/Volumetrie

- Klare Setzung der Akzente um den Platz markiert die neue Querung
- Rücksichtsvoller Abstand und Höhenstaffelung gegenüber hist. Bahnhof
- Klare bauliche Verdichtung an den Enden, "Luftlassen" in der engen Mitte

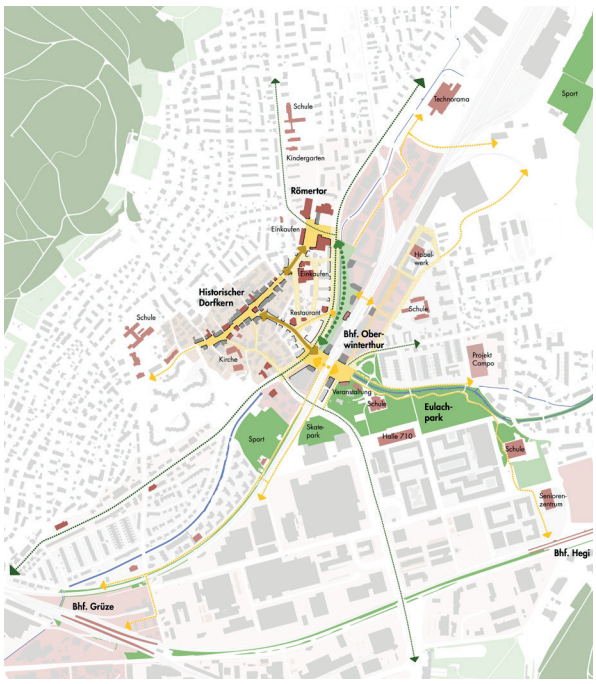
Freiraum/Klima

- Öffnen und zugänglich machen des Riedbachs schafft neue Qualitäten und attraktive Lagen (auch in Kombination mit hist. Bahnhof)
- Eulachpark erhält klare Adresse und Zugang

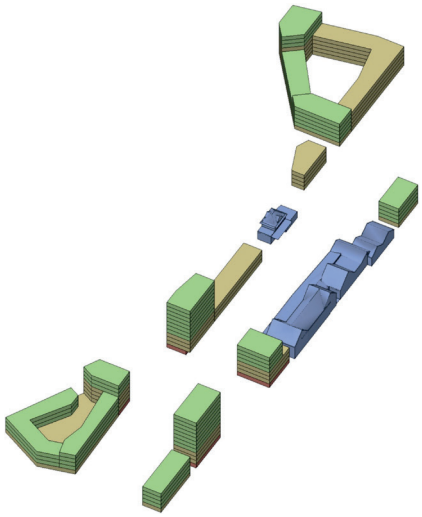
Mobilität

- Bushaltestellen als Durchmesserlinien "am Platz"
- Zufahrt Dorfstrasse wird aufgehoben, aber als Notfallzufahrt gewährleistet (bzw. allenfalls Etablierung Einbahnstrasse)
- Fussgängerverbindung zwischen Dorfkern und Eulachpark kann auf der Nordseite des Platzes in den Gebäuden konzipiert werden
- Südl. Unterführung wird zur reinen Veloquerung
- Veloschnellroute wird konfliktarm über den Platz und im Anschluss durch den neuen Freiraum auf direktem Weg nach Norden geführt
- Erschliessung Gevierte Seenerstrasse von Süden über Hegistrasse (Abschaffung des Knotens Frauenfelderstrasse/Hegistrasse) zu prüfen

Kennzahlen:
GF* ca. 64‘000 m2
*Berechnung mit Geschosshöhen von jeweils 3.5 m
Dies Entspricht ca. 4x mehr m2 GF im Vergleich zum heutigen Bestand und ca. 2x mehr m2 GF als dies die max. Ausnützung gem. best. Baurecht erlauben würde.



Übergeordnete Eingliederung



Nutzung

Wohnen	27'900 m2
Gewerbe/Büro	27'400 m2
Publikumsorientiert	2'000 m2
Bestand	7'000 m2
Total	64'300 m2

Axonometrie mit Vorschlag Nutzung

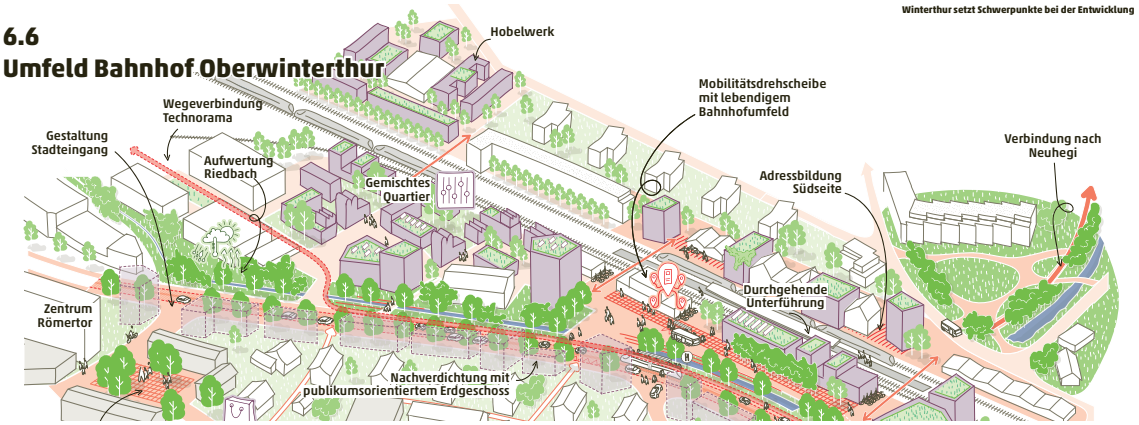
Schnitt Ost-West durch hist. Bahnhofgebäude

Situationsplan Hauptvariante Unterführung mit Nebenvariante Überführung

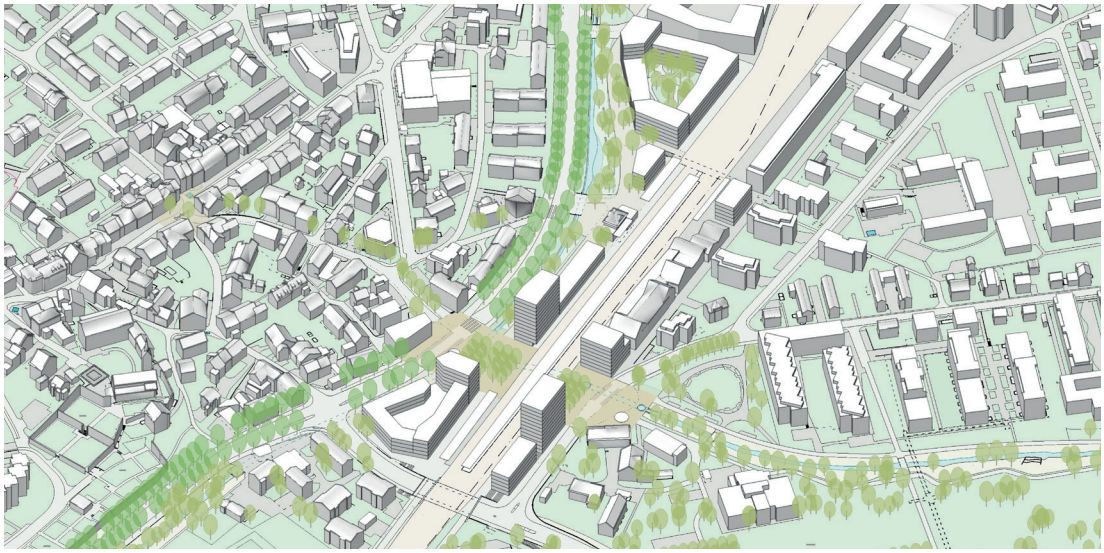
Schnitt Ost-West durch Dorfstrasse und Bahnhofplatz

7.1 Vergleich Zielbild mit Bestand und Entwicklungsperspektive

- Vergleich zeigt auf den ersten Blick die veränderte Interpretation des Raumes: Die 90°-Drehung schafft neue Perspektiven und Verbindungen
- Vernetzung von Oberwinterthur und Neuhegi mit der neuen Mitte möglich
- Klares Abbild des neuen Modal Splits
- Mehr Raum für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen
- Eulachpark kommt bis an den Bahnhof
- Ökologische, klimatische und atmosphärische Aufwertung des Riedbachs deutlich
- Respektvoller Umgang mit geschützten Bauten trotz Transformation möglich
- Konzentration der Bebauung auf den Süden und Norden schafft Raum für wichtigen Freiraum
- Wichtigkeit der Umgestaltung der Frauenfelderstrasse bleibt sichtbar



Auszug " Entwicklungsperspektive 2040" mit Fokus auf Verbindung Nord-Süd



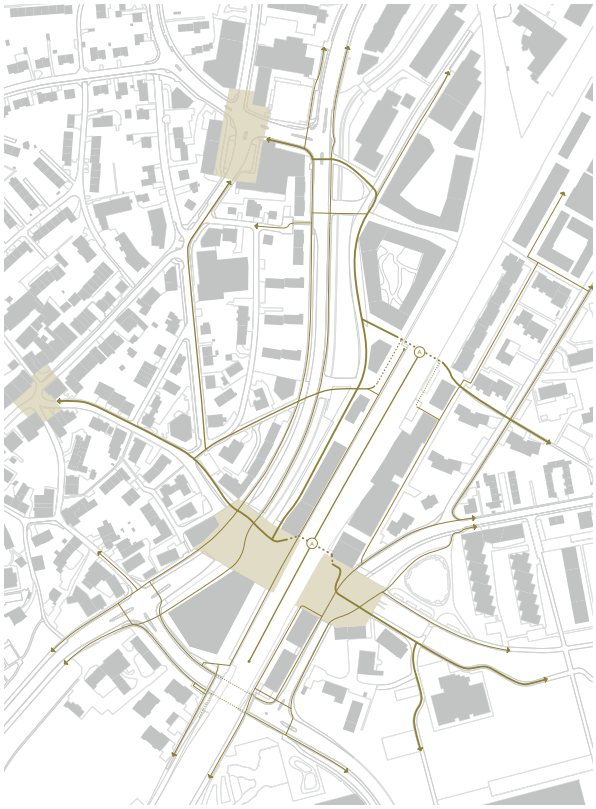
Axonometrie Hauptvariante Unterführung mit Fokus auf Verbindung Ost-West

7.2 Verkehr

Fussverkehr

Zentrale Aspekte zum Fussverkehr:

- Aufwertung Verbindungen vom neuen Bhf-Platz Richtung Dorfkern, Römertor und Neuhegi
- Stärkung Verbindung hist. Bahnhofgebäude – Restaurant Bahnhöfli
- Stärkung Verbindung hist. Bahnhof – Hobelwerk durch Ausbau nördliche Unterführung

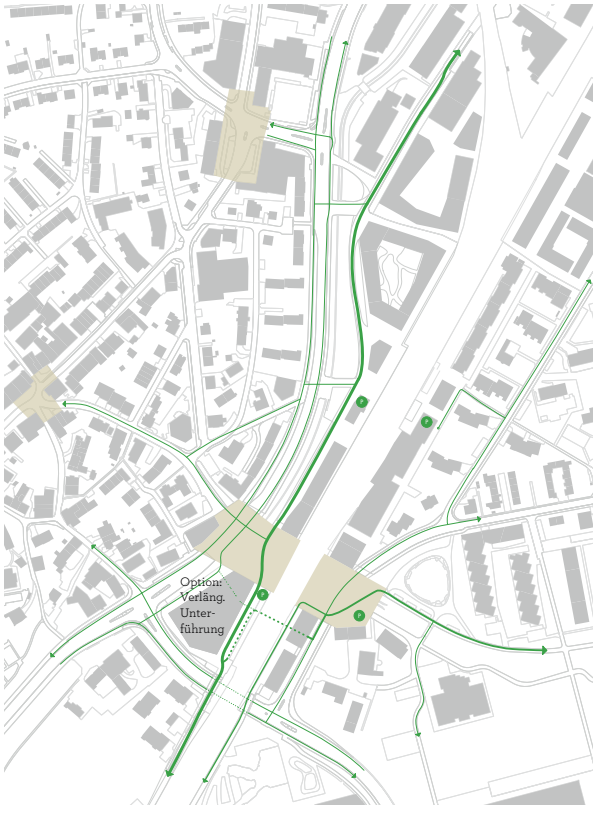


Fussverkehr

Veloverkehr

Zentrale Aspekte zum Veloverkehr:

- Nord-Süd-Verbindung: Trennung Veloschnellroute von Frauenfelderstrasse, optimierte Routenführung. Verbreiterung der Brücke über die Seenerstrasse notwendig
- Ost-West-Verbindung: Führung Veloverkehr von Dorfstrasse nach Eulachpark via bestehende Unterführung. Ausbau best. Tunnel als reine Veloquerung.
  Option: Verlängerung Unterführung durch neues westl. Gebäude bis Frauenfelderstrasse
- Erstellung Velostellplätze bei allen Unterführungssituationen, beidseitig

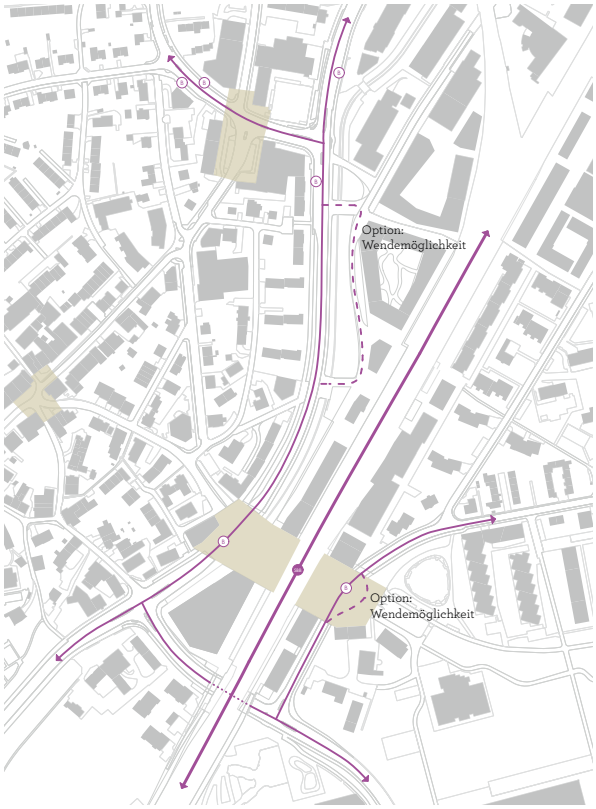


Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr

Zentrale Aspekte zum öffentlichen Verkehr:

- Ausbildung Bushalt auf Platzseiten Oberi West und Ost als Durchmesserlinien
- Wendemöglichkeit auf Seite Oberi Ost, optionale Wendemöglichkeit auf Seite Oberi West (zu prüfen)

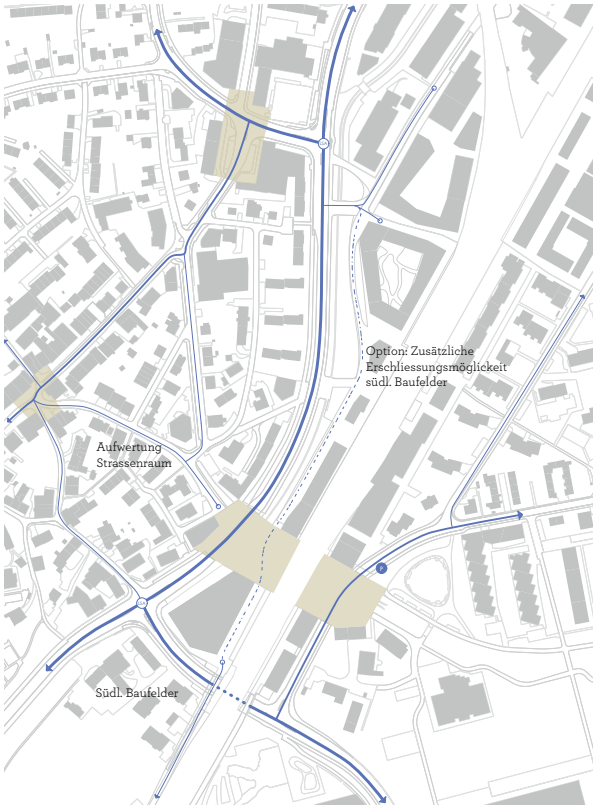


Öffentlicher Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

Zentrale Aspekte zum motorisierten Individualverkehr:

- Reduzierung Frauenfelderstrasse auf mehrheitlich 3 Spuren im Bereich zwischen neuem Bhf.-Platz und Knoten Stadlerstrasse
- Aufhebung MIV-Abzweiger Hegistrasse-Frauenfelderstrasse
- Aufhebung MIV-Abzweiger Dorfstrasse-Frauenfelderstrasse (bzw. allenfalls Etablierung Einbahnstrasse)
- Aufhebung LSA entlang Frauenfelderstrasse bei Abzweiger hist. Bahnhof sowie Hegistrasse-Dorfstrasse
- K&R neu auf Seite Oberi Ost
- Option: Zusätzliche Erschliessungsmöglichkeit der südl. Baufelder über Veloschnellroute von Norden



Motorisierter Individualverkehr

8 RICHTLINIENPLAN MIT HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

8.1 Leitideen

Städtebau
- Die neuen Gebäude nehmen Bezug auf die angrenzende Bebauung und führen diese in verdichteter weise fort.
- Die Bebauung verläuft räumliche konzentriert beidseitig entlang der Gleise und spielt so Raum für den neuen Bahnhofplatz und den Freiraum Riedbach frei.

Freiraum
- Der Bahnhofplatz bildet die Adresse und den Ankunftsort für Oberwinterthur wie auch für Neuhegi/Eulachpark.
- Der Riedbach prägt den neu entstehenden Freiraum im Bahnhofareal.

Mobilität
- Der Bahnhofplatz wird die multimodale Mobilitätsdrehscheibe von Oberwinterthur. Bahn, Bus, Sharing, Fuss- und Veloverkehr sind hier verknüpft.
- Bahnhofsgebiete sind Fussverkehrsgebiete, daher soll der Fussverkehr bei der Entwicklung des Bahnhofareals Oberwinterthur Vorrang haben.

Nutzung
- Eine hohe Nutzungsdurchmischung soll angestrebt werden, so dass ein neues, lebendiges Gebiet entstehen kann.
- Attraktives Wohnen und Arbeiten an dieser zentralen Lage ist anzustreben.

8.2 Städtebau

Baubereiche mit räumlich wirksamen Kanten
- Die Bebauung ist auf den gekennzeichneten Baubereichen zu konzentrieren.
- Innerhalb der dargestellten Baubereiche ist die Entwicklung zu koordinieren sowie die neuen Gebäude baulich und funktional aufeinander abzustimmen. Die Erarbeitung einer gemeinsamen Gestaltungsidee (insb. des Aussenraums) ist anzustreben.
- Die räumlich wirksamen Kanten müssen baulich klar ausformuliert werden.

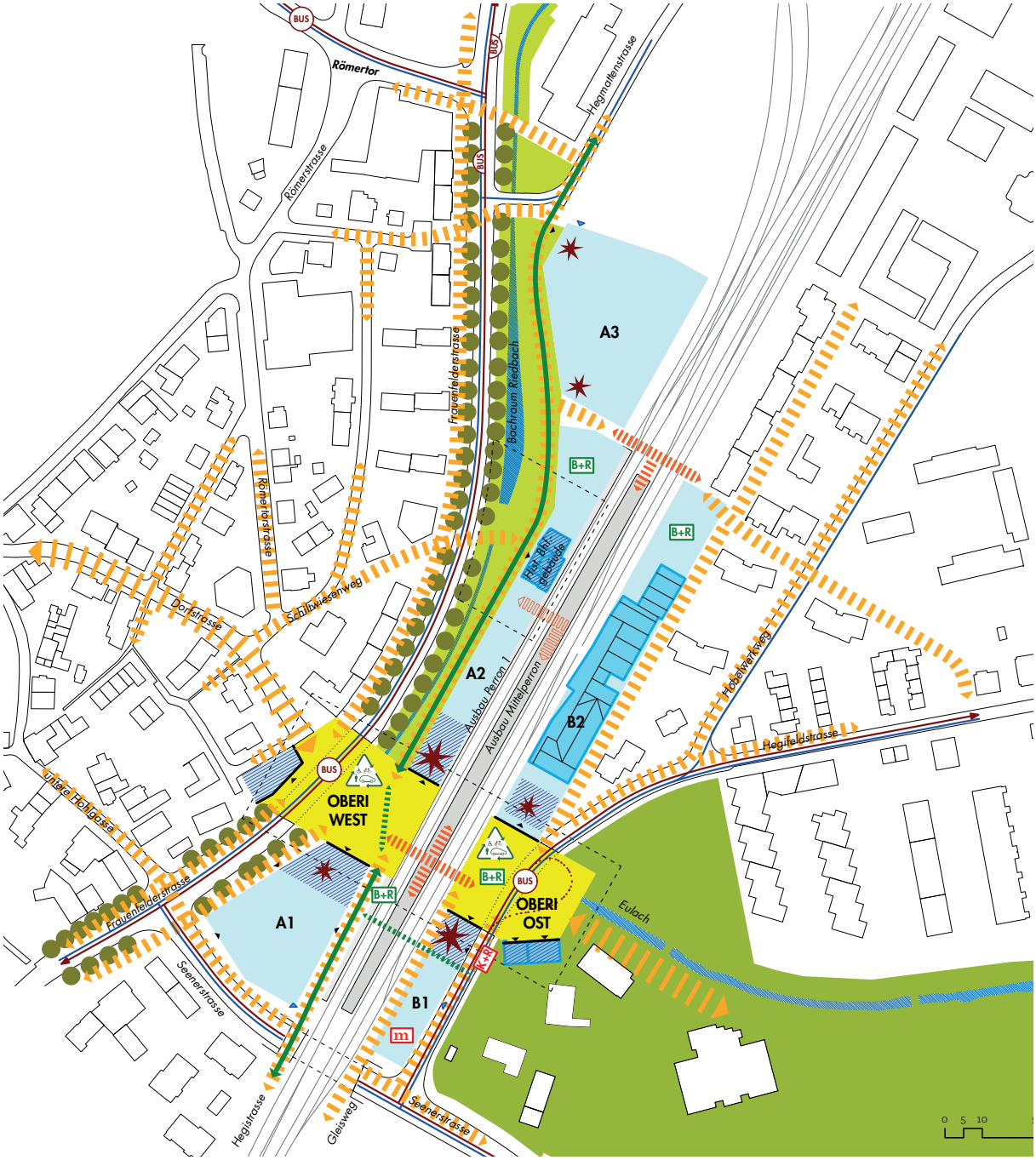
Zu erhaltende Gebäude
- Das hist. Bahnhofgebäude (Aufnahmegebäude) ist zu erhalten.
- Das hist. Bahnhofgebäude ist räumlich freizuspielen.
- Die angrenzenden Bauten bedürfen einer abgestimmten Höhenentwicklung.
- Die markanten Hallen des ehemaligen Fouragegeschäfts im Baubereich B2 sind nach Möglichkeit zu erhalten.

Städtebauliche Akzente
- Der Bahnhofplatz ist je Seite mit einem städtebaulichen Akzent zu betonen.
- Weitere Akzente mit geringerer Höhe sind mit der Umgebung abzustimmen.

Haupt-Adressen Gebäude
- Die Adressierung der Baubereiche um den Bahnhofplatz (A1, A2, B1, B2) hat insbesondere über den Bahnhofplatz zu erfolgen. Sekundäre Zugänge oder Wohnungszugänge können an den übrigen Kanten erfolgen.

Zufahrt MIV-/Velo-Parkierung
- Die Zufahrten MIV-/Veloparkierung sind nach Möglichkeit gem. ihrer schematischen Lage im Richtlinenplan (S. 33) anzuordnen.

8.3 Freiraum



Städtebau

- A1 — Baubereiche mit räumlich wirksamen Kanten
- Zu erhaltende Gebäude
- Städtebaulicher Akzent (Höhe noch zu definieren)
- Haupt-Adressen Gebäude
- Zufahrt MIV-Parkierung

Freiraum

- Bahnhofplatz
- Alleenkonzept (BGK Frauenfelderstrasse)
- Freiraum Riedbach
- offenes Gewässer
- Eulachpark

Mobilität

- Vernetzungsteppich Fussgänger:innen + Velofahrer:innen
- Gleisquerung und Perronzugang
- Aufhebung bestehende PU prüfen
- Veloschnellroute
- Veloverbindung
- B+R — Parkplätze Bike & Ride (genaue Lage und Anzahl zu definieren)
- Bus
- BUS — Bushaltestelle
- MIV
- Abstimmung aller Verkehre
- K+R — Parkplätze Kiss & Ride (genaue Lage und Anzahl zu definieren)
- m — Parkplätze Carsharing (genaue Lage und Anzahl zu definieren)

Nutzung

- Publikumswirksame Nutzungen Erdgeschoss
- **Vertiefungsgebiet**

Richtlinienplan

Bahnhofplatz
- Der Bahnhofplatz ist quer zu den Geleisen beidseits dieser aufzuspannen.
- Die beiden Platzteile sind Geleisübergreifend zusammenhängend aber ortsspezifisch zu gestalten.
- Der Platz ist – wenn möglich und ggf. in Etappen – über die Frauenfelderstrasse und die Hegifeldstrasse hinweg auszubilden.
- Der neue Platz als Mobilitätshub ist in seiner Gestaltung multifunktional und multicodiert anzulegen. Eine zukunftsweisende und für das Stadtklima nachhaltige Gestaltung der Erschliessungs- und Grünflächen ist umzusetzen.

Alleenkonzept (BGK Frauenfelderstrasse)
- Die Frauenfelderstrasse ist entsprechend dem Alleenkonzept mit 2 Baumreihen auszuführen.
- Im Bereich des Bahnhofplatzes ist die Platzgestaltung mit dem Alleenkonzept abzustimmen.

Freiraum Riedbach
- Der Riedbach ist zugänglich zu machen, ökologisch aufzuwerten und mittels entsprechender Baumsetzung als wertvoller Baustein für das Stadtklima zu aktivieren.
- Der Freiraum Riedbach soll die Themen des Eulachparks in das Quartier hineinführen (Mensch-Wasser-Kontakt, ökologische Aufwertung und Hitzereduktion).
- Gegenüber dem hist. Bahnhofgebäude ist eine rücksichtsvolle Umgebungsgestaltung sicherzustellen und eine Aufwertung des Aussenraums anzustreben. Seine Funktion als ehemaliger Ankunftsort auf dem Areal soll lesbar sowie der räumliche und funktionale Zusammenhang zum Gleis möglichst erhalten bleiben.

8.4 Mobilität

Vernetzungsteppich
- Das neue Bahnhofareal ist bestmöglich in das Fuss- und Velowegnetz zu integrieren, um kurze, sichere und komfortable Wege anzubieten. Es sind Anbindungen im Sinne eines Vernetzungsteppichs Richtung Westen zum Ortszentrum Oberwinterthur entlang der Dorfstrasse und dem Schiltwiesenweg, Richtung Norden zum Römertor und zum Technorama durch den neuen Freiraum und der Frauenfelderstrasse sowie Richtung Osten nach Neuhegi durch den Eulachpark sicherzustellen.

Gleisquerung und Perronzugang
- Eine neue Fussgängerquerung mit Perronzugang ist als wichtige Quartierverbindung zentral auf dem Bahnhofplatz zu erstellen und ihrer wichtigen Funktion entsprechend hochwertig zu gestalten.
- Die bestehende nördliche Personenunterführung ist für die Vernetzung der beiderseits der Gleise liegenden Quartierteile wichtig und soll ausgebaut werden.
- Die Aufhebung der mittleren, nicht durchgehenden Unterführung ist im Gesamtkontext vertieft zu prüfen.
- Die Geleisequerungen bzw. Perronzugänge sind barrierefrei auszubauen.

Veloschnellroute
- Die Veloschnellroute ist möglichst direkt und ohne Umwege zu führen. Sie führt von Süden her kommend über den Bahnhofplatz West und dann durch den neuen Freiraum entlang dem Riedbach auf die Hegmattenstrasse.

Weitere Veloverbindungen
- Die Veloroute östlich der Geleise führt von Süden her kommend über den Bahnhofplatz Ost.
- Die südliche bestehende Bahnunterführung bleibt erhalten und soll neu ausschliesslich als Veloquerung dienen.

Parkplätze Bike & Ride
- B&R-Parkplätze sind gedeckt und in ausreichender Anzahl in Nähe der Gleisunterquerungen anzuordnen. Die Parkierung von Spezialvelos ist zu berücksichtigen.

Bus und Bushaltestelle

- Die Bushaltestellen "Bahnhof Oberwinterthur West" und "Bahnhof Oberwinterthur Ost" sind auf dem Bahnhofplatz so zu platzieren, dass kurze und attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn entstehen. Die genaue Anordnung und Gestaltung der Bushaltestellen ist gemeinsam mit der Platzgestaltung zu definieren.
- Bei der Bushaltestelle Bahnhof Oberwinterthur Ost ist voraussichtlich eine Wendeanlage vorzusehen und bei der Haltestelle im Bereich West eine Wendeanlage im Nahbereich zu prüfen.

Motorisierter Individualverkehr
- Der MIV ist auf die Verträglichkeit mit dem Bahnhofareal und seinen zwei Bahnhofplätzen Ost und West abzustimmen.
- Eine Zu-/Wegfahrt über den Bahnhofplatz West ist zu vermeiden.

Parkplätze Kiss & Ride
- Allfällige K&R-Parkplätze sind über die Hegifeldstrasse zu erschliessen.

Parkplätze Carsharing
- Die Parkplätze für Carsharing sind vorzugsweise in einer Einstellhalle im Baubereich B1 unterzubringen.

Parkplätze Park & Ride
- Für den Bedarf an P&R-Parkplätzen wird ein schrittweiser Abbau der Parkplätze in Abstimmung mit der Entwicklung der Baubereiche angedacht. Eine Aufhebung oder Integration der P&R-Parkplätze in die Baubereiche (z.B. Baubereich B1) ist dabei erst bei einer Entwicklung der entsprechenden Bereiche vorgesehen.

8.5 Nutzung

Allgemeine Aspekte
- Alle Baubereiche sollen eine dem Ort entsprechende Nutzungsdurchmischung aufweisen (Wohnen, Büro, Gewerbe, publikumsorientierte Nutzungen etc).

Publikumswirksame Nutzungen Erdgeschoss
- Der neue Bahnhofplatz ist mit Gebäuden zu fassen, die im Erdgeschoss publikumswirksame Nutzungen anbieten, die den Platz beleben.
- Insb. das an den Bahnhofplatz Ost angrenzende historische Gebäude (Bestandteil der Gebäudegruppe der ehem. Mühle Hegi, heute Restaurant) ist vorzugsweise mit einer gastronomischen Nutzung an den Platz anzubinden.
- Es soll geprüft werden, ob das hist. Bahnhofgebäude die soziokulturellen Angebote (z.B. Jugendzentrum) aufnehmen kann, die derzeit in den Schuppen im Südosten untergebracht sind.

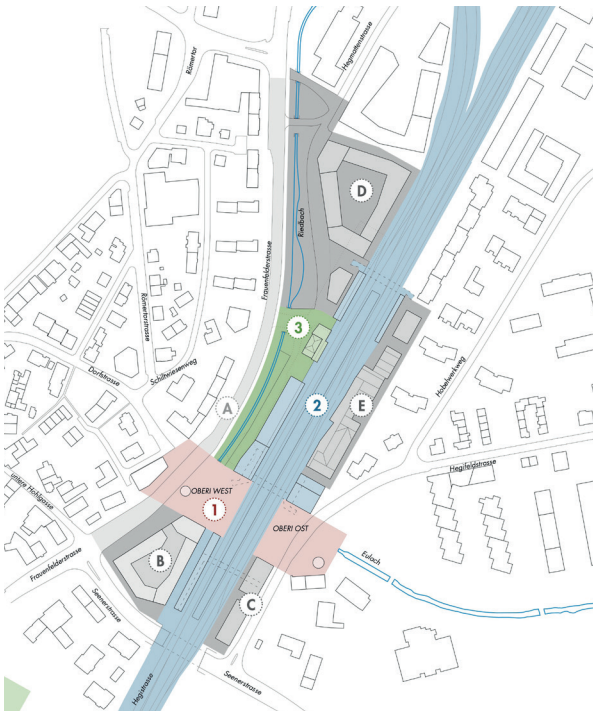
8.6 Vertiefungsgebiet
- Für die Vertiefungsgebiete des neuen Bahnhofplatzes und des Freiraums um das hist. Bahnhofgebäude gelten erhöhten Qualitätsanforderungen. Es sind vertiefte Untersuchungen zu erstellen.
- Insb. ist die Integration der Strassenfunktionen in die Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes (inkl. Anforderungen Busbetrieb) vertieft zu prüfen.

9 MÖGLICHE ETAPPIERUNG UND WEITERES VORGEHEN

9.1 Bereiche mit und ohne Abhängigkeiten bei der Etappierung

Das Gebiet kann in Bereiche mit und ohne zeitlichen Abhängigkeiten unterteilt werden:

- Bereiche mit Abhängigkeiten: Diese Bereiche sollen aufgrund ihrer gegenseitigen Abhängigkeiten zeitlich möglichst aufeinander folgend entwickelt werden.
- Bereiche ohne Abhängigkeiten: Diese Bereiche können zeitlich unabhängig von den anderen Bereichen entwickelt werden. Eine Koordination mit den weiteren Planungen (insb. SBB, Erschliessung und Frauenfelderstrasse) ist jedoch notwendig.



Konzept Etappierung

9.2 Bereiche mit Abhängigkeiten

Bereich Schritt 1: Verlegung Bushaltestellen und Erstellung Bahnhofplätze Oberi Ost und West

- Rückbau südl. P&R-Parkplätze Seite Oberi West
- Verlegung Bushaltestellen Seiten Oberi Ost und West sowie Neugestaltung entsprechende Strassenabschnitte
- Erstellung neue Bahnhofplätze Oberi Ost und West
- Erstellung temporäre Anschlüsse südl. Unterführung an Bahnhofplätze Oberi Ost und West

Bereich Schritt 2: Umbau Perronanlage mit Unterführungen und darüberliegenden Bauten

- Erstellung neue Erschliessung Baubereich A1 und Geviert südl. der Seenerstrasse (nach Möglichkeit via Süden über verbreiterte Brücke über Seenerstrasse)
- Umbau Perronanlage
- Erstellung neue Unterführungen inkl. darüberliegende Bauten und Aufhebung bestehende mittlere Unterführung
- Verlegung Bahnhofnutzung zum neuen Platz, anschliessend Umnutzung hist. Bahnhofgebäude (mit Gemeinschaftsnutzung, z.B. Jugendzentrum)

Bereich Schritt 3: Neugestaltung südl. Freiraum entlang Riedbach

- Aufhebung MIV-Anschluss beim hist. Bahnhofgebäude
- Neugestaltung Freiraumabschnitt zwischen neuem Bahnhofplatz und hist. Bahnhofgebäude

9.3 Bereiche ohne Abhängigkeiten

- Bereich A: Neugestaltung Frauenfelderstrasse
- Bereich B: Zügige Entwicklung des Baubereichs A1 für die Belebung des Bahnhofplatzes von Vorteil, kann aber auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen
- Bereich C: Zügige Entwicklung des Baubereichs B1 für die Belebung des Bahnhofplatzes und die Gewährleistung des Parkierungsangebots von Vorteil, kann aber auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen
- Bereich D: Empfehlung zur raschen Neugestaltung des nördl. Freiraums entlang Riedbach. Die Bauten des Baubereichs A3 können aufgrund zeitlicher Unabhängigkeit ggf. auch als Flächenreserve dienen und so attraktive Flächen für Zwischennutzungen bieten

- Bereich E: Sanierung/Ausbau unter (Teil-) Erhalt der markanten Hallen des ehemaligen Fouragegeschäfts im Baubereich B2 zeitlich unabhängig

9.4 Nächste Schritte

Im Rahmen dieser Masterplanung haben wir als Planungsteam noch verschiedene offene Fragen bzw. vertieft zu klärende Punkte eruiert, die für die Entwicklung des Bahnhof Oberwinterthurs und seines Umfeldes von Bedeutung sind. Nachfolgend möchten wir mit dieser thematischen Zuordnung mögliche nächste Schritte aufzeigen (nicht abschliessend):

Studie SBB mit Erkenntnissen Masterplan

- Vertiefung Studie SBB für Klärung betriebliche und räumliche Anforderungen an die weitere Gebietsentwicklung
- Insb. ist die Anzahl, Anordnung und Lage der Personenunterführungen mit Treppen, Lift und Rampen (Machbarkeit, Gewässerraum, Erschliessung, öffentlicher Raum usw.) sowie die Lage und Länge der Bahnperrons in der anstehenden Planung der SBB zu definieren

Vertiefungsstudie Verkehr

Erstellung vertiefte Studie als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung sowie das BGK Frauenfelderstrasse. Die Studie baut auf den Erkenntnissen der Masterplanung auf. Insbesondere gilt:

- Prüfung Aufhebung MIV-Anschlüsse an Frauenfelderstrasse der Dorfstrasse, Hegistrasse und der Einfahrt beim hist. Bahnhofgebäude
- Dazu voraussichtlich Neugestaltung Anschluss Hegmattenstrasse notwendig. Entsprechend Prüfung der Möglichkeit zur Verlegung des Anschlusses Hegmattenstrasse an Knoten Stadlerstrasse-Frauenfelderstrasse
- Dazu wird die Eruierung von Entwicklungsoptionen des Gewerbegebiets Hegmattenstrasse (nördl. des Masterplan-Perimeters) empfohlen
- Erstellung Erschliessungskonzept für die an den Bahnhofplatz West angrenzenden Baubereiche (insb. Erschliessung Baubereich A1 und Geviert südl. der Seenerstrasse, dazu Prüfung Möglichkeit zur Verbreiterung Brücke über Seenerstrasse)
- Prüfung Aufhebung nördl. und südl. P&R-Parkplätze Seite Oberi West
- Definieren der räumlichen und betrieblichen Bedürfnisse des Busbetriebs, insb. Prüfung der Anforderungen und Erkenntnisse von Stadtbus aufgrund Masterplan:
  - Bushaltebereich Ost: End-/durchfahrtshaltestelle mit Wendeanlage beidseitig bedienbar
    Bushaltebereich West: Durchfahrtshaltestelle mit betrieblicher Wendeanlage im Nahbereich
  - Buswartebereiche, Maximalfall: 1 Doppelgelenkbus (DGB) und 1 Gelenkbus (GTB) für ca. 1-2' (von MIV überholbar)
  - Ausgestaltung Haltebereiche und Busspuren in Vertiefung zu definieren
  - Bestmöglicher Verkehrsabfluss / LSA-Steuerung

BGK Frauenfelderstrasse

- Erarbeitung BGK Frauenfelderstrasse als Grundalge für bauliche Massnahmen und Verkehrsanordnungen sowie Verlauf der Veloschnellroute

Vertiefung Bahnhof inklusive Bahnhofplätze und Freiraum Riedbach

- Durchführung Vertiefungsstudie Teilbereich Bahnhof und Bahnhofplatz
- Vertiefte Untersuchung Umgebungsgestaltung hist. Bahnhofgebäude

9.5 Fazit

Die Masterplanung Bahnhof Oberwinterthur zeigt auf, welches Potential in dem Ort und seinem Umfeld steckt. Die hoch komplexen und noch weiter zu definierenden Rahmenbedingungen verdeutlichen aber auch, dass die Masterplanung als Fortschreibung der Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 einen wichtigen Beitrag geleistet hat.
Für die erfolgreiche Transformation dieses für Winterthur wichtigen Areals sind noch weitere vertiefende Schritte notwendig, die in Abstimmung mit allen Beteiligten zügig in Angriff genommen werden müssen.