

sa—partners Masterplanung Bahnhofsgebiet Wülflingen



Schlussbericht

März 2020

Auftraggeber

Stadt Winterthur
Departement Bau,
Amt für Städtebau

Begleitung

Basil Dietlicher,
Quartierentwicklung

Herbert Elsener,
Tiefbauamt Verkehr

Martin Jakl,
AfS (Projektleitung)

Alexander Kochan,
Stadtgrün

Fabienne Mitev-Schill
SBB AG Immobilien

Marcel Scheidegger,
Stadtbus Winterthur

Corinne Spielmann,
Kantonale Denkmalpflege

Oliver Strässle,
AfS Beratung

Jürg Zimmermann,
SBB AG Infrastruktur

Bearbeitung

sa_partners
Dufourstrasse 95
8008 Zürich
+41 (0)44 515 25 20
info@sapartners.ch

Thomas Kovári,
Dr. sc. ETH dipl. Arch. ETH/SIA

Angela Wiest,
M.Sc. ETH in Architektur

Elisa Brusa,
M.Sc. in Architektur

heinrich landschaftsarchitektur
gmbh
Zur Kesselschmiede 29
8400 Winterthur
+41 (0)52 577 60 35
office@h-la.ch

Alexander Heinrich,
Dipl. Ing. Landschaftsarchitekt
BSLA

Katharina Gresch
Landschaftsarchitektin BSc FHO

mrs partner ag
Birmensdorferstrasse 55
CH - 8004 Zürich
Tel: +41 (0)44 245 46 00
info@mrspartner.ch

Simon Seger,
Dipl. Ing. FH Rapperswil

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	9
1.1	Ausgangslage	9
1.2	Ziele	10
1.3	Ansatz und Methodik	11
1.4	Grundlagen und Anforderungen	12
2	Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen	14
2.1	Drei Entwicklungsansätze	14
2.2	Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen	17
3	Masterplan Bahnhof Wülflingen	19
3.1	Herangehensweise	19
3.2	Teilgebiete	19
3.3	Masterplan	20
4	Handlungsanweisungen	21
4.1	Teilgebiet A – „Bahnhofsumgebung“	21
4.2	Teilgebiet B – „Gleisriegel“	22
4.3	Teilgebiet C – „Niederfeld“	23
4.4	Teilgebiet D – „Wiese Graf“	24
4.5	Teilgebiet E – „Schulwiese“	25
4.6	Teilgebiete F – „Transformationsgebiete“	26
4.7	Weiteres Vorgehen	27

Anhang

1	Bahnhofsumbau SBB (Stand 2019)	28
2	Variantenstudie Personenunterführung SBB	29
3	Entwicklungsansätze Bahnhofsgebiet	30
4	Richtprojekt Bahnhofsgebiet Wülflingen	31
5	Masterplan Bahnhofsgebiet Wülflingen	32

1 Ausgangslage und Ziele

1.1 Ausgangslage

Anlass

Anlass zur Erarbeitung der Masterplanung Bahnhofsumgebung Wülflingen ist das vorliegende Projekt der SBB (Stand 2019), welches einen hindernisfreien Ausbau der Perron-Anlage am Bahnhof Wülflingen ab 2021 vorsieht.

Im Zuge dessen soll zusätzlich eine Aufwertung des öffentlichen Raums, die Zugänglichkeit zur Perron-Anlage und die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche um den Bahnhof Wülflingen neu konzipiert und aufgewertet werden. Im Fokus steht die Frage nach der künftigen Entwicklung des gesamten Quartiers und einer besseren Anbindung des Gewerbegebiets Niederfeld im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds.

Die Neukonzeption der direkten Bahnhofsumgebung hat das Potential als Initialprojekt für die Entwicklung des Quartiers und der vorhandenen Entwicklungspotentialen zu fungieren.

Bahnhofsumgebung Wülflingen

Der Bahnhof Wülflingen liegt am westlichen Stadtrand von Winterthur an der Bahnlinie Winterthur-Bülach. Vor dem Hintergrund einer koordinierten Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung ist er aufgrund seiner Erschliessungsgünstigkeit mit dem öffentlichen Verkehr für die Stadt von strategischer Bedeutung. Dies geht nicht zuletzt aus dem Zukunftsbild Winterthur 2030 hervor, welches für das Gebiet einen Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen, Industrie und Gewerbe festlegt.

Das Bahnhofsumfeld ist mit dem grossen Wohngebiet sowie einzelnen öffentlichen Nutzungen (Schulhaus und Kindergarten Wyden, Restaurants) im Norden, dem Gewerbegebiet Niederfeld südlich der Gleise, den grosszügigen Bauzonenreserven und den nahegelegenen Erholungsgebieten sehr heterogen. Dank der relativ guten Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr sowie der grossen Nachfrage und Verfügbarkeit von Bauland unterlag das Gebiet speziell hinsichtlich der Wohnnutzung in den letzten 20 Jahren einer dynamischen Entwicklung. Diese folgte bis anhin keiner übergeordneten Entwicklungsvision.

Perimeter

Der Betrachtungsperimeter für die Masterplanung umfasst neben der direkten Bahnhofsumgebung auch das umliegende Wohnquartier sowie das Industrie- und Gewerbegebiet Niederfeld.

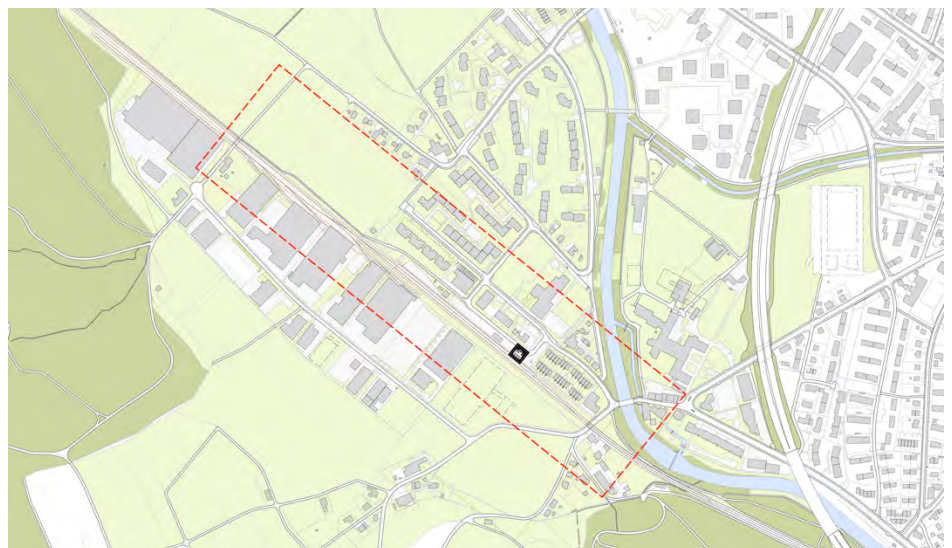


Abbildung 1: Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

Abbildung 2: Bau- und Zonenplan

1.2 Ziele

Ziele Masterplan

Anlässlich des geplanten hindernisfreien Ausbaus der Perron-Anlagen möchte die Stadt Winterthur die Chance nutzen, die Entwicklung mitzugestalten und mit einem Masterplan die Grundlage für eine abgestimmte und qualitative Entwicklung des Bahnhofsgeländes zu schaffen.

Die Masterplanung Bahnhofsgelände Wülfingen verfolgt folgende Ziele:

- Formulierung einer integralen Gesamtvision bzw. eines Zielbilds hinsichtlich Siedlung und Städtebau, Architektur, Freiraum, Verkehr und Landschaft als Grundlage für eine abgestimmte künftige Entwicklung;
- Einbettung des Bahnhofsgebiets Wülflingen in den übergeordneten Gesamtkontext sowie Identifikation der Schnittstellen und Sicherstellung der Vernetzung mit angrenzenden Quartieren und Landschaftsräumen;
- Verstärkte Inwertsetzung der Standortgunst an gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossener Lage durch die Nutzung endogener Entwicklungspotenziale und die Schaffung neuer Qualitäten, einer angemessenen baulichen und sozialen Dichte und einem vitalisierenden Nutzungsmix;
- Erarbeitung einer robusten und langfristigen planerischen Grundlage und Festlegung etappierbarer Teilareale im Sinne von verträglichen und sinnvollen Umsetzungs-etappen für eine qualitative und koordinierte Entwicklung;
- Identifikation der Schlüsselemente für die zukünftige Gebietsentwicklung (z.B. Verdichtungsgebiete, Nutzungsschwerpunkte, Treffpunkte, Identitätsträger, Verbindungen, öffentliche Räume);
- Entwicklung einer städtischen Haltung für die Einbringung der öffentlichen Interessen bei der weiteren Planung sowie eine starke (Verhandlungs-)Position gegenüber Dritten.

1.3 Ansatz und Methodik

Methodik

Um der Vielschichtigkeit der Ausgangslage Rechnung zu tragen, erfolgte die Erarbeitung des Masterplans für das Bahnhofsgebiet Wülflingen in Varianten und in einem interdisziplinären Team mit Fachplanern aus den Bereichen Städtebau und Architektur, Verkehr und Freiraum. Der Erarbeitungsprozess gliedert sich in Analyse, Vision / Zielbild, den städtebaulichen Entwurf (in Varianten) sowie die Erarbeitung des Masterplans.

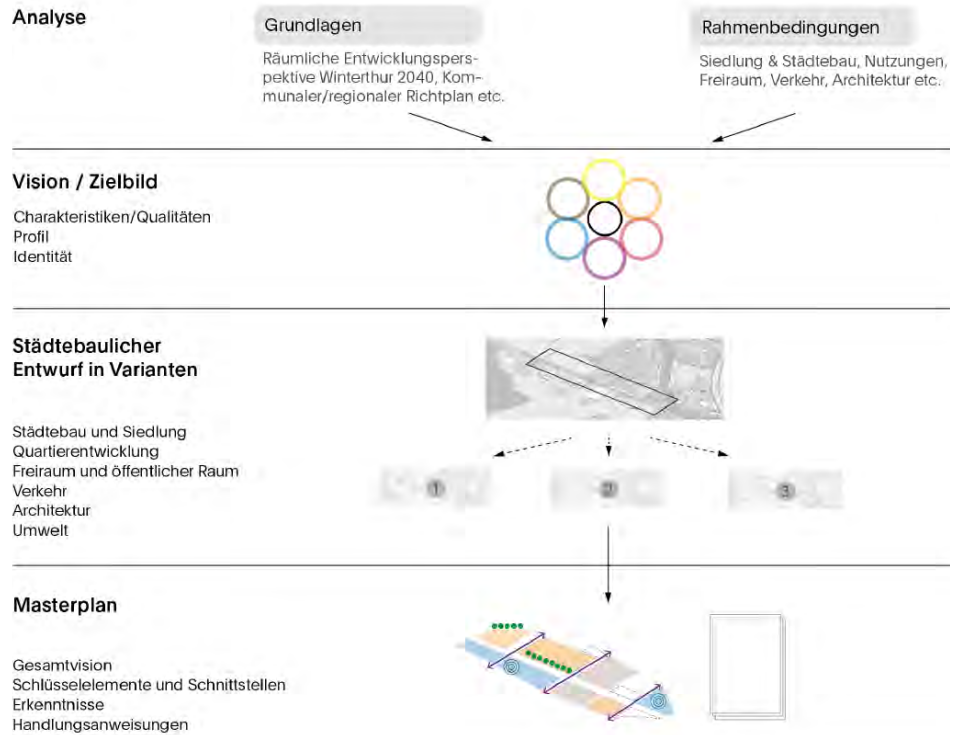


Abbildung 3: Ansatz und gewählte Methodik

Vorgehen

Die Erarbeitung des Masterplans für das Bahnhofsgebiet Wülflingen ist in folgende Arbeitsschritte gegliedert:

- Aufbauen auf bestehenden städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten (Status Quo) sowie Herausarbeiten der Identität des Orts;
- Antizipieren künftiger Entwicklungen vor dem Hintergrund des räumlichen und gesellschaftlichen Wandels;
- Identifizieren baulicher, sozialer und programmatischer Verdichtungsmöglichkeiten;
- Ausloten des Potentials für bauliche und freiräumliche Entwicklung an unterschiedlichen Orten und in verschiedenen Szenarien und Identitäten;
- Auswählen von Schlüsselementen für die zukünftige Entwicklung (Masterplan).

1.4 Grundlagen und Anforderungen

Bahnhofsumbau SBB

Das SBB-Projekt zum Bahnhofsumbau mit Anpassung der Perron-Anlage (Stand 2019) stellt eine wichtige Grundlage zur Ausarbeitung des Masterplans für das Bahnhofsgebiet Wülflingen dar (vgl. Anhang 1). Die Machbarkeit der Integration des Infrastrukturprojekts in den städtebaulichen Kontext, sowie die betriebliche und funktionale Abstimmung mit dem Stadtbus Winterthur ist Teil des Masterplans.

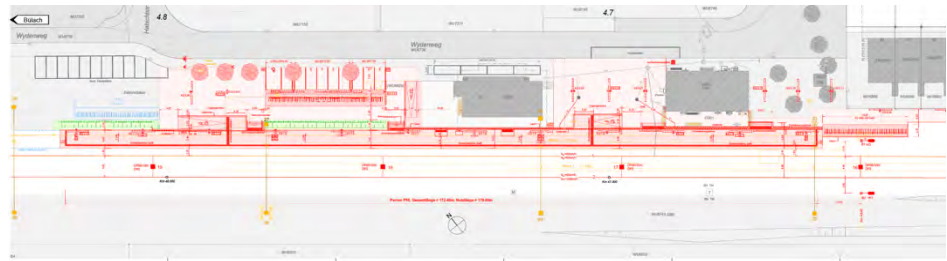


Abbildung 4: SBB-Projekt Bahnhofsumbau Wülflingen (Stand 2019)

Personenunterführung SBB

Auf Grundlage des SBB-Projekts zum Umbau der Perron-Anlagen (Stand 2019) wurde eine Variantenstudie zu Lage und Ausbildung der Personenunterführung unter den Gleisen (vgl. Anhang 2) durchgeführt. Dabei stand insbesondere die städtebauliche Integration der Rampe sowie der betriebliche und funktionale Abgleich zwischen SBB, Stadtbus Winterthur und P&K Parkplätzen im Fokus. Folgende betriebliche und städtebauliche Best-Variante, welche Grundlage für die Ausarbeitung des Richtprojekts und des Masterplans darstellt, konnte ermittelt werden.

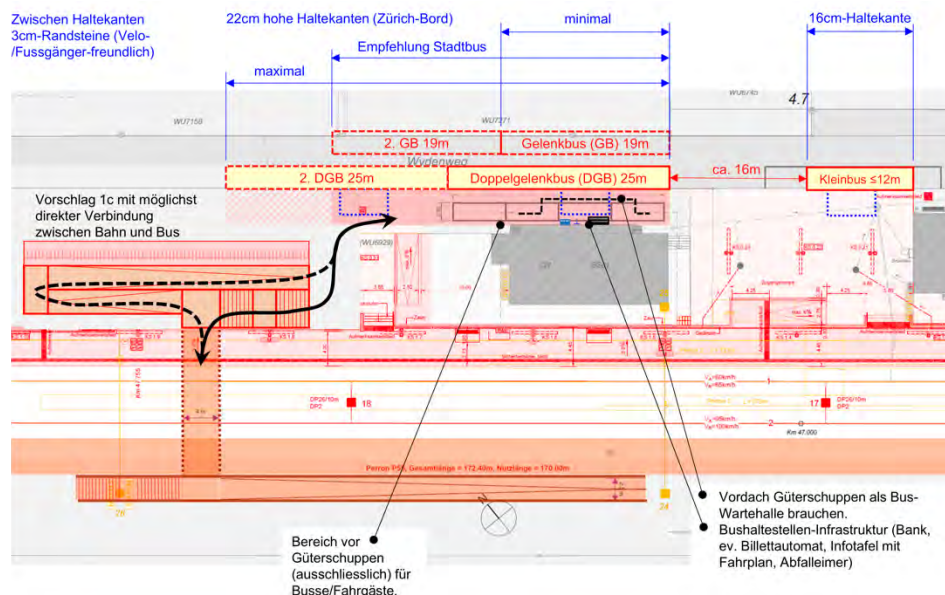


Abbildung 5: Best-Variante Personenunterführung SBB

Allgemeine Anforderungen
Bahnhofsgebiet

Folgende allgemeine Anforderungen sind bei der Entwicklung des Bahnhofsgebiets Wülflingen von Bedeutung:

- Abstimmung zwischen städtebaulicher Organisation und Gestaltung mit der betrieblichen Funktionalität des Bahnhofs;
- Einfache, flexible und attraktive Umsteigebeziehungen zwischen den Mobilitätsträgern;
- Minimierung von Konfliktsituationen zwischen den Mobilitätsträgern (u.a. Bus, MIV, Velo, Fussgänger);
- Direkte und kurze Fusswegverbindung zu allen Mobilitätsträgern (Vernetzung des Bahnhofsgebiets);
- Gute Auffindbarkeit und Erreichbarkeit der Zugänge und Infrastrukturen (Bahnkunden, Mieter, Anlieferer, Entsorger, etc.);
- Komfortable Aufenthalts- und Wartemöglichkeiten (u.a. beim Güterschuppen);
- Interessantes Bahnkundenangebot (Produkte und Dienstleistungen für den täglichen Gebrauch, z.B. durch Nahversorgung an gut frequentierter Lage).

2 Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen

2.1 Drei Entwicklungsansätze

Zur Erarbeitung des Richtprojekts für das Bahnhofsgelände als mögliche langfristige Entwicklungsvision wurden drei Entwicklungsansätze getestet. Dabei waren folgende Fragestellungen von zentraler Bedeutung:

- Welche Rolle hat das Bahnhofsgelände künftig in Wülflingen (z. B. Zentrums- und Treffpunktfunktion, Mass an Urbanität)?
- Welches Potenzial für Wohn-, Gewerbe und (punktuelle) Dienstleistungsnutzung besteht in den Entwicklungs- und Transformationsflächen um den Bahnhof, insbesondere Art und Mass der Nutzung? Welche Rahmenbedingungen gelten für die künftige Entwicklung?
- Welche ergänzenden Nutzungen wären für die Quartiersentwicklung anzustreben (Versorgung, neue Wohn- und Arbeitsformen, soziale Infrastruktur)?
- Wie kann das Gelände und die Teilgebiete besser erschlossen bzw. vernetzt werden (Trennwirkung der Geleise, Zugänglichkeit und Durchlässigkeit für den Fuss- und Radverkehr, Erschliessung Niederfeld)?
- Kann das bestehende SBB-Projekt (Stand 2019) in die städtebaulich wünschenswerte Entwicklung des Quartiers integriert werden?

Die drei Entwicklungsansätze sind: „Gartenstadt“, „Neues Zentrum“ und „Mixed-Use City“.

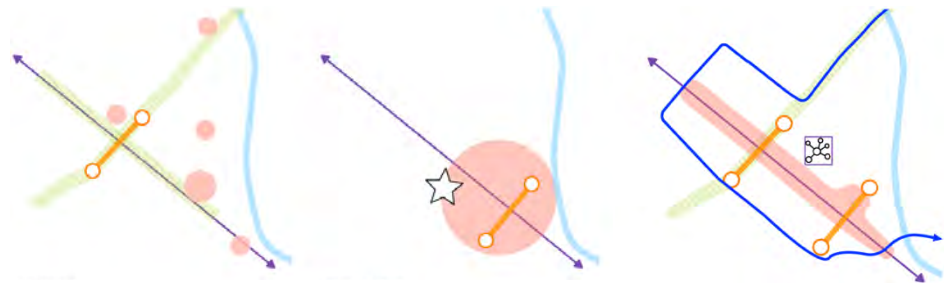


Abbildung 6: Gartenstadt – Neues Zentrum – Mixed-Use City

Gartenstadt

Der Entwicklungsansatz „Gartenstadt“ baut insbesondere auf dem Status Quo auf und zeichnet die heutige Entwicklungsdynamik des Bahnhofsgeländes weiter. Dieser Ansatz weist die geringste Dichte auf.

Das Bahnhofsgelände Wülflingen entwickelt sich dabei im Sinne einer Vorstadt als durchgrünte, aufgelockerte Siedlung mit halbprivaten und privaten Grün- und Aussenräumen. Die Trennwirkung der Bahngleise wird durch eine mögliche Unterführung in der Verlängerung der Euelstrasse überbrückt.

Die Gartenstadt weist eine geringe öffentliche Schwerpunktbildung auf mit einzelnen, verstreuten Treffpunkten für die Quartierbevölkerung. Sie orientiert sich am Stadtzentrum von Winterthur, an Bülach oder Zürich sowie insbesondere an der Zentrumsfunktion des historischen Ortskerns von Wülflingen (Coop, Migros, Bäckerei, etc.) und bietet keine eigene Nahversorgung an.

Die Nutzungen sind wie bisher funktional durch die Zonierung der Bau- und Zonenordnung vorgegeben und voneinander getrennt in das Gewerbegebiet Niederfeld südlich der Gleise und das Wohnquartier nördlich der Gleise. Die Baulandreserve am Siedlungsrand wird zu einer durchgrünten Gartensiedlung mit starkem Landschaftsbezug entwickelt. Der Ansatz als Vor- und Gartenstadt ist aufgrund der geringen Dichte und mässigen Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet.

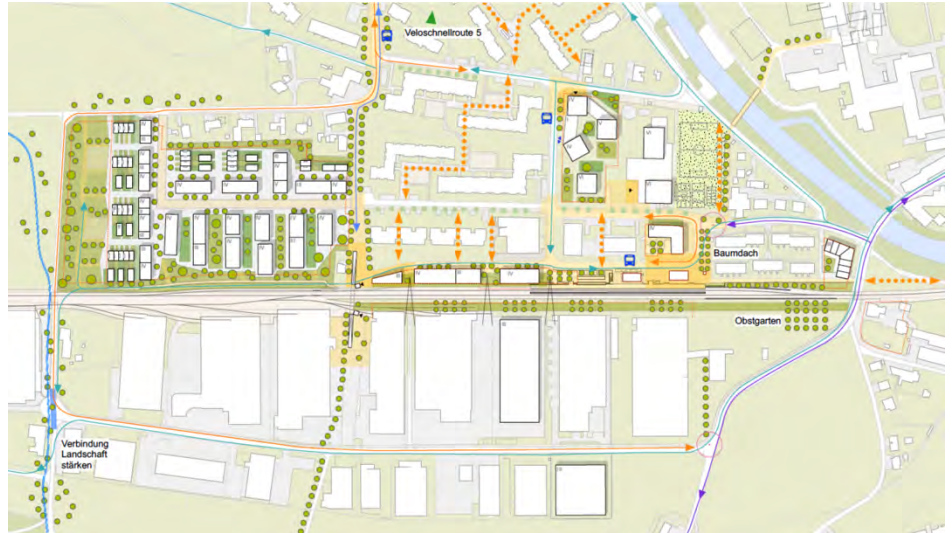


Abbildung 7: Entwicklungsansatz 1 – Gartenstadt

Neues Zentrum

Der Entwicklungsansatz „Neues Zentrum“ besteht in der Transformation des Bahnhofsgelands Wülflingen zu einem Quartier mit einem starken neuen Zentrum um den Bahnhof zwischen Niederfeld, Bahnhof und Schule mittels baulicher Verdichtung und Diversifizierung der Nutzungen. Neue Wohnformen, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und die Durchmischung von Arbeiten und Wohnen in direkter Bahnhofsumgebung prägen das neue Zentrum. Dieser Ansatz weist eine höhere Dichte auf als der Gartenstadtansatz. Das neue Zentrum wird zum urbanen Treffpunkt und Identitätsträger des Quartiers. Dies wird durch einen städtebaulichen Akzent beim Bahnhofplatz (z.B. prägnantes Gebäude, Höhenakzent, Platzgestaltung Bahnhofplatz) unterstützt. Eine hohe Durchlässigkeit vom Gewerbegebiet Niederfeld zum Bahnhof wird durch die Unterführung, welche östlich an den Bahnhofplatz grenzt, gewährleistet.

Das neue Zentrum bildet einen Versorgungsschwerpunkt mit Coop bzw. Migros und weist eine Konzentration von sozialer und verkehrlicher Infrastruktur (ev. Verwaltung) auf. Der Bahnhof wird zur Mobilitätsdrehscheibe für kombinierte Mobilitätsformen, u.a. mittels einer neuen Busschnellverbindung ins Zentrum.

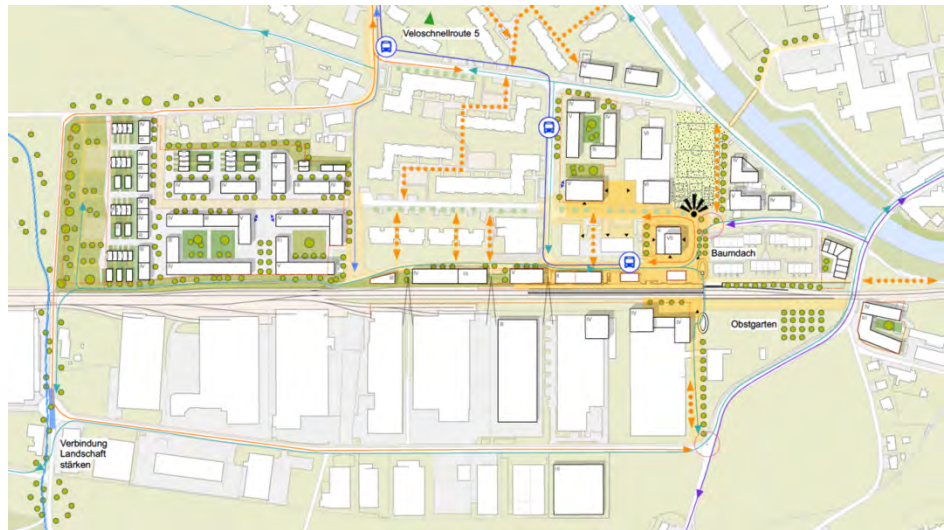


Abbildung 8: Entwicklungsansatz 2 – Neues Zentrum

Mixed-Use City

Der Entwicklungsansatz „Mixed-Use City“ ist die baulich dichteste Variante. Der Siedlungsraum entwickelt sich als kompaktes, durchmischtes Quartier mit urbaner Identität. Die Etablierung neuer Wohn-, Arbeits- und Versorgungsangebote sowie eine kleinteilige Durchmischung der Funktionen prägen das Quartier (Co-Working, Co-Living, Gewerbe 4.0, etc.). Eine hohe Diversität an Typologien, Räumen, Funktionen und Geschwindigkeiten ist charakteristisch für die Mixed-Use City.

Nicht nur im direkten Bahnhofsumfeld, sondern auch im Neubaugebiet im Westen des Perimeters werden öffentliche Nutzungsschwerpunkte etabliert. Die Quartierteile sind gegenseitig vernetzt, insbesondere die Trennwirkung der Gleise wird durch zwei Unterführungen, am Bahnhofsplatz und bei der Euelstrasse, überwunden.

Das Bahnhofsgebiet Wülflingen entwickelt sich in diesem Ansatz zu einem Quartier mit geringem Fahrzeugbesitz oder autofreiem Wohnen. Der Bahnhof wird zur Mobilitätsdrehscheibe für kombinierte Mobilitätsformen, u.a. mittels einer neuen Busschnellverbindung ins Zentrum und des Viertelstundentakts der Bahn.

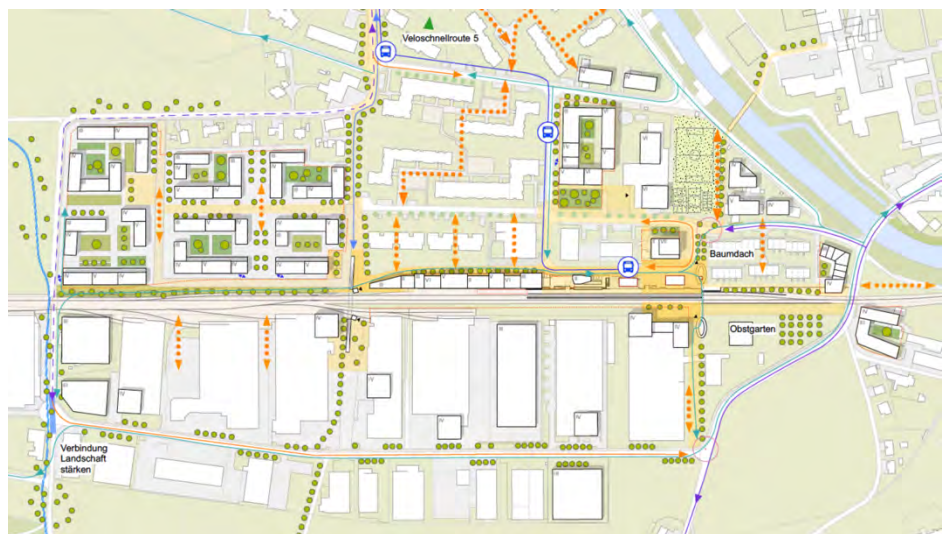


Abbildung 9: Entwicklungsansatz 3 – Mixed-Use City

2.2 Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen

Richtprojekt als Synthese

Das Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen ist die Synthese der drei Entwicklungsansätzen und stellt ein mögliches künftiges Entwicklungsszenario dar. Die Entwicklung soll im Sinne eines kompakten Bahnhofsumfelds als Treffpunkt und Identitätsträger für das Quartier Wülflingen erfolgen. Die direkte Bahnhofsumgebung zwischen Niederfeld, „Alter Bahnhof“ mit dem Restaurant „Bahnhöfli“ und dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude sowie „Neuer Bahnhofplatz“ mit der möglichen Unterführung soll mittels attraktiver Gestaltung des öffentlichen Raums, übersichtlicher Neuordnung des Bahnhofplatzes, punktueller Verdichtung und städtebaulicher Akzente aufgewertet werden. Ein neues Nutzungsangebot, z.B. Versorgung, Co-Working Spaces, Ateliers oder Produktion 4.0 ergänzt die bestehenden Nutzungen. Insbesondere öffentliche Erdgeschossnutzungen in direkter Bahnhofsnähe tragen zur Belebung des öffentlichen Raums bei.

Im Richtprojekt wird eine mögliche Strategie zur Aufwertung des Gewerbegebiets Niederfeld aufgezeigt mittels Gestaltung und Begrünung der Freiräume, ökologischer Aufwertung entlang der Gleise sowie attraktiver Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr. Die ökologische Aufwertung und Integration der Bahntrasse mit landschaftsgestalterischen Elementen ist im gesamten Perimeter von Bedeutung.

Die grossflächige Siedlungserweiterung im Westen auf der Wiese „Graf“ soll in quartiersverträglicher Weise mit einer angemessenen Dichte erfolgen, ggf. als Quartier für autofreies Wohnen. Die Siedlungsränder sind in Bezug auf den Kontext und die umgebende Landschaft zu gestalten. Dazu gehört die mögliche Renaturierung des Niederfeldbachs im Westen.

An ausgewählten Stellen ergeben sich Möglichkeiten zur inneren Siedlungsentwicklung. Dabei ist zentral, dass die bauliche Verdichtung insbesondere zur sozialen Verdichtung in dem heterogenen Quartier beiträgt.

Andere Bahnübergänge als Ergänzung zur Unterführung am Bahnhofplatz sind langfristig zu sichern.



Abbildung 10: Richtprojekt als Synthese

Zoom-In Bahnhofsplatz

Der neue Bahnhofsplatz mit der umgebauten Perron-Anlage des Bahnhofs Wülflingen stellt als zentraler öffentlicher Raum des Quartiers einen wichtigen Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität dar. Der öffentliche Freiraum ist als Platzfolge mit unterschiedlicher Nutzung und Bedeutung konzipiert (Bahnhofsplatz, Bahnhofsplatz Niederfeld, Platz vor Schule).

Ein repräsentativer Neubau auf der Parzelle „Bahnhöfli“ als städtebaulicher Akzent, das bauliche Potential entlang der Gleise sowie mögliche Aufstockungen auf Seiten Niederfeld tragen zur funktionalen und baulichen Verdichtung des Bahnhofsumfelds bei.

In direkter Bahnhofsumgebung soll eine Konzentration sozialer und verkehrlicher Infrastruktur stattfinden, u.a. als intermodale Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof.

Ein neuer Versorgungsschwerpunkt sowie die Ansiedlung möglicher neuer Nutzungen (Migrolino, Co-Working, Ateliers, etc.) beleben den Bahnhofsplatz.

Eine gute Vernetzung des Bahnhofs sowie ein hoher Grad an Durchlässigkeit für den Fuss- und Radverkehr (Unterführung) zum Bahnhof sind sicherzustellen.

Der Abgleich der betrieblichen sowie gestalterischen Funktionsweise des Bahnhofsumfelds und des Bahnhofsplatzes sind von zentraler Bedeutung. Aus diesem Grund ist der Bahnhofsplatz als autofreier Bereich gedacht, die P&K-Plätze und Kurzzeitparkierung findet im östlichen Bereich statt. Der Bahnhofsplatz dient neben dem Fuss- und Radverkehr nur dem Bus und der Anlieferung.

Die Gleistrasse soll als grüne Achse ökologisch aufgewertet werden und als grünes Rückgrat das Quartier verbinden.

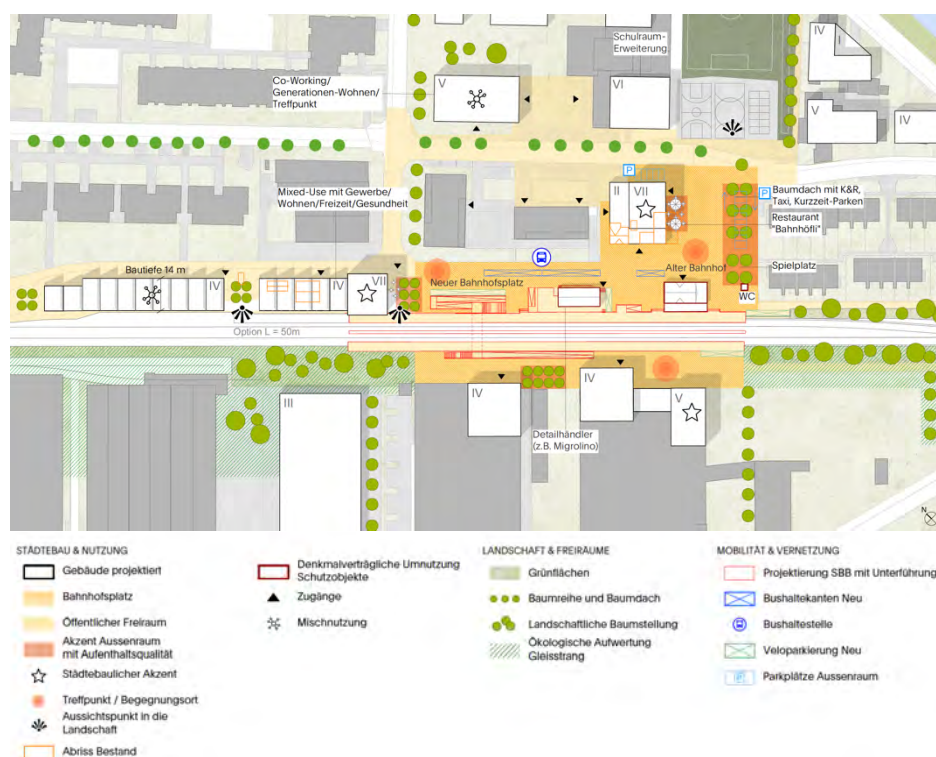


Abbildung 11: Zoom-In Bahnhofsplatz

3 Masterplan Bahnhof Wülflingen

3.1 Herangehensweise

Als Resultat aus der Erarbeitung der drei Entwicklungsansätze und des Richtprojekts für das Bahnhofsgebiet Wülflingen konnten folgenden Schlüsselemente für die Erarbeitung des Masterplans definiert werden.

Kontextuelle Transformation

Das etwa 17,5 ha grosse Gebiet um den Bahnhof Wülflingen weist eine klare Nutzungstrennung von Wohnquartier und Gewerbegebiet auf mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen und Potentialen. Es bestehen grössere Entwicklungspotenziale, sowohl der Baulandreserven, als auch der Entwicklung im Bestand. Das Gebiet soll sich in einen attraktiven, durchmischteren und lebendigen Ort innerhalb des Quartiers und des Stadtteils Wülflingen entwickeln. Der Masterplan dient als Grundlage und Rahmenwerk eines ganzheitlichen und sorgfältigen Transformationsprozesses, welcher auf den bestehenden Qualitäten aufbaut sowie den ortsbaulichen und landschaftlichen Kontext angemessen berücksichtigt. Neben der Auslotung baulicher, sozialer und programmatischer Verdichtungsmöglichkeiten gilt im Umfeld des Bahnhofs Wülflingen der Nutzungsvielfalt, der städtebaulichen Qualität und der Gestaltung öffentlicher Räume ein besonderes Augenmerk.

Identität und Vielfalt

Aufbauend auf vorhandenen Qualitäten und identitätsstiftenden Elementen (z.B. Bahnhofsgebäude, Restaurant „Bahnhöfli“) können die Potentiale der Bahnhofsumgebung in Wülflingen eruiert werden. Der Masterplan stellt eine Grundlage zur künftigen Sicherung und Weiterentwicklung der Qualitäten bzw. Nutzung der Potentiale dar. Dabei bietet sich aufgrund der Lage und Bedeutung des Bahnhofsgebiets als öffentlicher Raum (Freiräume, Verkehrs- und Begegnungsräume) die Chance, einen gewissen Nutzungsmix zu fördern und das Gebiet in der Wahrnehmung der Wülflinger Bevölkerung sowie der Stadt Winterthur als Ort des öffentlichen Lebens – neben dem eigentlichen Dorfzentrum Wülflingen – zu stärken.

Vernetzung

Die Sicherstellung der Vernetzung des Bahnhofsgebiets durch attraktive Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr, die Anbindung der umliegenden Naherholungsgebiete und die Verwebung mit dem bestehenden Quartier (u.a. Wohn- und Gewerbegebiet) ist von integraler Bedeutung. Insbesondere die Überwindung der räumlichen Trennung und Zäsur des Gleisfelds ist ganzheitlich zu betrachten und zu lösen.

3.2 Teilgebiete

Teilgebiete

Der Bearbeitungssperimeter mit den städtebaulichen und freiräumlichen Belangen umfasst folgende Teilgebiete:

- Teilgebiet A – „Bahnhofsumgebung“ mit dem neuen Bahnhofsplatz auf beiden Gleisseiten, baulichen Potentialflächen zur Innenentwicklung und der Einbettung der Gleise in den Kontext

- Teilgebiet B – „Gleisriegel“ als Potentialfläche für Innenentwicklung nördlich entlang der Gleise
- Teilgebiet C – „Niederfeld“ mit dem Industrie- und Gewerbegebiet südlich der Gleise sowie der Einbettung der Gleise in den Kontext
- Teilgebiet D – „Wiese Graf“ als unbebaute Bauzonenreserve von ca. 3 ha im Westen des Bahnhofgebiets
- Teilgebiet E – „Schulwiese“ als unbebaute Bauzonenreserve im Wohnquartier
- Teilgebiete F – „Transformationsgebiete“ als mögliche Innenentwicklungsflächen im Wohnquartier

3.3 Masterplan

Der vorliegende Masterplan Bahnhofsgelände Wülflingen soll eine koordinierte Gesamtentwicklung des Bahnhofsquartiers sicherstellen. In einer ganzheitlichen Betrachtung schafft er unter Einbezug von Siedlung, Landschaft und Verkehr den Rahmen für eine abgestimmte Entwicklung und lässt gleichzeitig Raum für künftige Anforderungen. Die Handlungsanweisungen für jedes Teilgebiet stellen eine aufwärtskompatible Grundlage und ein Rahmenwerk für die künftige Entwicklung des Bahnhofsgeländes Wülflingen dar.

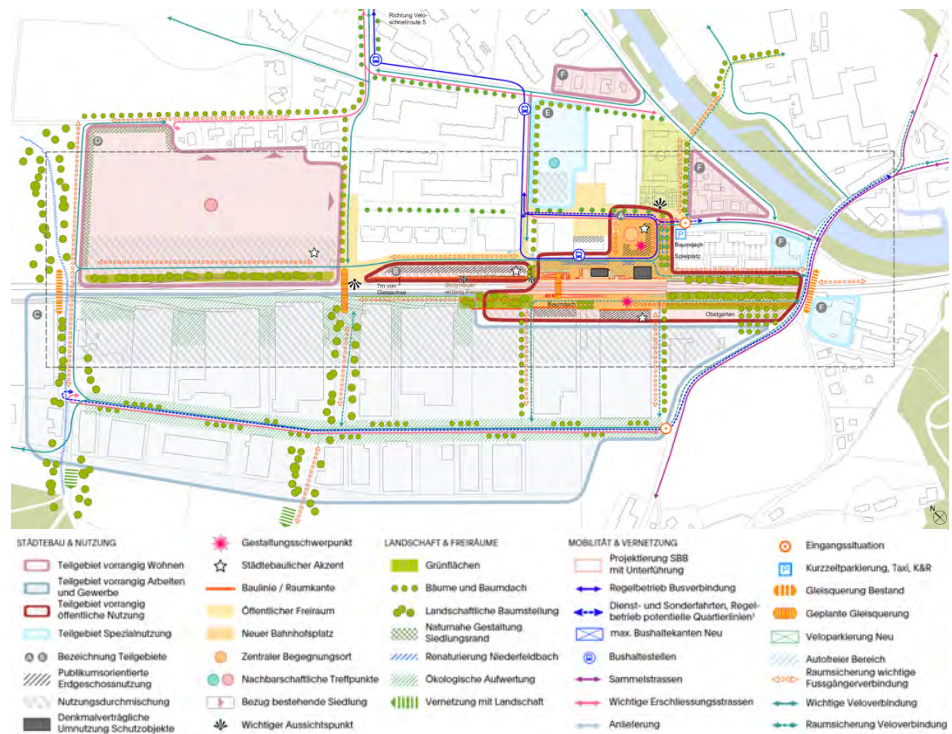


Abbildung 12: Masterplan Bahnhofsgelände Wülflingen

4 Handlungsanweisungen

4.1 Teilgebiet A – „Bahnhofsumgebung“

Städtebau	• Die Bahnhofsumgebung soll als Treffpunkt und Begegnungsort im Quartier gestärkt werden. • Städtebauliche Akzente (u.a. architektonische Gestaltung, Hochpunkt, Platzgestaltung) gemäss Verortung im Masterplan sollen der Orientierung und Artikulation des Bahnhofsplatzes sowie der neuen Unterführung dienen. • Eine Sondernutzungsplanpflicht soll die Akzentbildung auf der Liegenschaft des heutigen Restaurants Bahnhofli gemäss Verortung im Masterplan ermöglichen. • Die denkmalgeschützten Gebäude sind in ihrer Wirkung und Stellung im städtebaulichen Kontext zu bewahren und durch eine städtebauliche Aufwertung des Aussenraums und neue Nutzungen in Wert zu setzen. • Die städtebauliche Integration der neuen Perron-Anlage muss insbesondere auf die geschützten Bahnhofsgebäude und die Gestaltung des Bahnhofsplatzes abgestimmt sein. • Die Baulinie entlang der Gleisen im südlichen Teil dient der Rahmung des Bahnhofsplatzes und ist qualitativ hochwertig zu gestalten. • Die Entwicklung muss präzise mit Teilgebiet B abgestimmt werden.
Freiraum	• Die Gestaltung des Bahnhofsplatzes auf beiden Gleisseiten als attraktiver öffentlicher Raum ist durch ein Freiraumkonzept sicherzustellen (Gestaltungsschwerpunkt Bahnhofplatz im Masterplan). • Die Gestaltung des öffentlichen Raums von Fassade zu Fassade sowie als gleisübergreifende Platzfolge mit differenzierter Gestaltung und Nutzung des Aussenraums ist zu sichern. • Der Zugang von der Sammelstrasse zum Bahnhofplatz ist als repräsentative Eingangssituation zu gestalten. • Auf dem Bahnhofplatz werden in geeigneter Weise Aneignungsmöglichkeiten als „shared spaces“ für die lokalen Bewohner bereitgestellt, z.B. Möblierung, Beschattung, Beleuchtung.
Landschaft	• Der Gleisstrang soll ökologisch aufgewertet und als grünes Rückgrat für das Quartier gestaltet werden. • Wichtige Aussichtspunkte in Richtung Schule und Landschaft (Sichtachsen durch Gewerbegebiet) sind freizuhalten.
Verkehr	• Die Bushaltekanten des Stadtbus Winterthur sowie die Perron-Anlage der SBB sind betrieblich aufeinander abzustimmen und in das Aussenraumkonzept des Bahnhofsplatzes zu integrieren. • Attraktive und sichere Anbindungen für den Fuss- und Radverkehr zum Verkehrsknoten Bahnhof Wülflingen (Bus, Bahn, kombinierte Mobilitätsangebote) sind sicherzustellen. • Die Querung der Gleise für den Fussverkehr erfolgt gemäss Lage im Masterplan bevorzugt über eine Unterführung in Bahnhofsnähe. Deren städtebauliche Integration (insbesondere der Rampe) ist sicherzustellen.

- Die Querung der Gleise für den Radverkehr erfolgt über bestehende Gleisquerungen. Die Möglichkeit einer langfristigen Querung der Gleise in der Verlängerung der Johannes Beugger-Strasse für den Fuss- und Radverkehr ist sicherzustellen (vgl. Teilgebiet C).
- Auf dem Bahnhofplatz soll der Fuss-, Rad- und Busverkehr Vorrang haben. Der Bahnhofplatz ist als überwiegend autofreier Bereich zu gestalten (ausgenommen Anlieferung).
- Die Velo-Parkplätze sind in direkter Bahnhofsnähe sowie beiderseits der Gleise anzuordnen.
- Auf dem Bahnhofplatz ist in Abstimmung mit den Bushaltestellen, der Platzgestaltung und den Hochbauten eine Wendemöglichkeit für den Bus vorzusehen (vgl. Wendeschleife Bus im Masterplan).
- Korridore für den heutigen und künftigen betrieblichen Ablauf des Busverkehrs sind auf dem Bahnhofplatz und den Zufahrtsstrassen zu sichern. Die Angebotsplanung von Stadtbus Winterthur (Stand Januar 2020) im Masterplan muss im Zuge der Umsetzung mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung abgestimmt werden.
- Die oberirdischen Kurzzeit- sowie P&K-Parkplätze auf dem Bahnhofplatz sind in Abstimmung mit dem Aussenraumkonzept zu platzieren. Die Erschliessung erfolgt über die im Masterplan verortete Wegführung von Norden her, nicht über den Bahnhofplatz.
- Der Bahnhof soll mittels intermodaler Mobilitätsangebote, der Sicherung einer guten Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsträgern sowie attraktiven Verbindungen insbesondere für den Fuss- und Radverkehr zur Mobilitätsdrehscheibe werden (Bahn, Bus, Velostation, E-Autos, E-Roller).

Nutzung

- In den Erdgeschossen sind möglichst publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen, welche starke Aussenraumbezüge zum Bahnhofplatz schaffen.
- Die geschützten Gebäude sind in denkmalverträglicher Weise umzunutzen und sollen mit publikumsorientierten Nutzungen einen Beitrag zur Belebung des Bahnhofplatzes leisten.
- Die Bereitstellung eines Nahversorgungsangebots soll kurze Wege im Quartier schaffen.

4.2 Teilgebiet B – „Gleisriegel“

Städtebau

- Das Innenentwicklungspotential ist sicherzustellen, eventuell mit Sondernutzungsplan.
- Die Baulinie zum Perron und den Gleisen legt die minimalen Abstände der Hochbauten zur Gleisanlage fest.
- Als Abschluss zum Bahnhofplatz ist die Ausbildung einer prägnanten Kopf-situation mit Erdgeschossnutzung gemäss Masterplan vorzusehen.
- Die präzise Abstimmung der Entwicklung mit dem Teilgebiet A ist sicherzustellen.

Freiraum	Die Verbindung Wydenweg zwischen Teilgebiet D und Bahnhofplatz (Teilgebiet A) ist als attraktive Promenade für den Fuss- und Radverkehr zu gestalten.
Landschaft	Wichtige Sichtbezüge in den Landschaftsraum (Sichtachsen durch Gewerbegebiet) sind freizuhalten.
Verkehr	- Die Verbindung Wydenweg zwischen Teilgebiet D und Bahnhofplatz (Teilgebiet A) ist als wichtige Fuss- und Radverbindung zu erhalten. - Die städtebauliche Integration der neuen Perron-Anlage muss auf die Sicherung des Innenentwicklungspotentials abgestimmt sein (u.a. Stützmauer entlang Perron).
Nutzung	- Eine angemessene Nutzungsdurchmischung von Wohnen, Gewerbe, Freizeit und Gesundheitsnutzung zur Belebung, Identitätsbildung und Stärkung räumlicher Schwerpunkte um den Bahnhof ist zu fördern. - Neue zukunftsorientierte Wohn-, Arbeits- und Freizeitnutzungen sollen als ergänzendes Angebot im Wohnquartier etabliert und gefördert werden. - In den Erdgeschossen sind möglichst publikumsorientierte Nutzungen anzuordnen, welche starke Aussenraumbezüge zum öffentlichen Raum entlang der Promenade schaffen. - Temporäre Nutzungen und Zwischennutzungen können zur Belebung beitragen.

4.3 Teilgebiet C – „Niederfeld“

Städtebau	- An der Zufahrtsstrasse In der Euelwies soll eine Eingangssituation in das Industrie- und Gewerbegebiet Niederfeld geschaffen werden. - Die Nutzung des baulichen Verdichtungspotentials ist zu prüfen, insbesondere in Abhängigkeit mit der Erschliessung des Teilgebiets.
Freiraum	- Der Strassenraum In der Euelwies sowie die angrenzenden öffentlichen Freiräume im Gewerbegebiet sollen aufgewertet und attraktiv gestaltet werden. - Die öffentlichen Räume im Gewerbegebiet Niederfeld, insbesondere in Bahnhofsnähe, sollen qualitativ gestaltet und aufgewertet werden, u.a. durch Vegetation, attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, Durchlässigkeit für den Fuss- und Radverkehr.
Landschaft	- Der Gleisstrang soll ökologisch aufgewertet und als grünes Rückgrat für das Quartier gestaltet werden. - Die Renaturierung des Niederfeldbachs ist im Zuge der Freiraumplanung des Gewerbegebiets und in Abstimmung mit Teilgebiet D umzusetzen. - Der Siedlungsrand ist als Übergangsbereich zwischen Siedlung und Landschaft baulich sorgfältig und im bebauten Bereich mit Bepflanzungen zu gestalten. - Die (Sicht-)Bezüge in die Landschaft sind sicherzustellen.

Verkehr

- Attraktive und sichere Anbindungen für den Fuss- und Radverkehr zum Verkehrsknoten Bahnhof Wülflingen (Bus, Bahn, kombinierte Mobilitätsangebote) und dem Bahnhofplatz nördlich der Gleise sind sicherzustellen.
- Die MIV-Erschliessung ist auf die Innenentwicklung des Gewerbegebiets sowie insbesondere die Verträglichkeit für das Teilgebiet D und den Siedlungsrand abzustimmen.
- Die Möglichkeit einer langfristigen Querung der Gleise in der Verlängerung der Johannes Beugger-Strasse für den Fuss- und Radverkehr ist sicherzustellen.
- Der Raum für einen Weg entlang der Gleise zur Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Radverkehr ist zu sichern.
- Die Raumsicherung für eine optionale Buslinie durch das Teilgebiet ist langfristig sicherzustellen. Die Angebotsplanung von Stadtbus Winterthur (Stand Januar 2020) im Masterplan muss im Zuge der Umsetzung mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung abgestimmt werden.

Nutzung

- Kurze und sichere Verbindungen in die Naherholungsgebiete sind zu bewahren.
- Die Industrie- und Gewerbezone Niederfeld soll für innovative Arbeitsplätze mit Möglichkeit zur Anreicherung mit neuen Produktionsformen, z.B. Gewerbe 4.0 erhalten werden.
- Mittels qualitativer und gezielter Abstimmung der Nutzungen sollen Synergien genutzt und negative Wirkungen auf den Kontext vermieden werden.
- Langfristig soll die Möglichkeit zur Nutzungsdiversifizierung durch Ansiedlung von Dienstleistung, insbesondere in Bahnhofnähe, mit guter Anbindung an die nördliche Gleisseite und den öffentlichen Verkehr (Unterführung zu Bus, Bahnhof) gesichert werden.

4.4 Teilgebiet D – „Wiese Graf“

Städtebau

- Eine kontextbezogene und quartiersspezifische Entwicklung der Siedlungsreserve in ganzheitlicher Betrachtung unter Einbezug von Siedlung, Landschaft und Verkehr ist sicherzustellen.
- Die Siedlungserweiterung findet in sozial verträglicher Weise statt und trägt zur Stärkung des bestehenden Quartiers bei.
- Der angemessene Bezug zur bestehenden Siedlung ist bei der Entwicklung der Baulandreserve zu beachten.
- Ein städtebaulicher Akzent (u.a. architektonische Gestaltung) gemäss Verortung im Masterplan soll die Orientierung in Richtung Bahnhofsumgebung stärken.
- Empfehlung: Das Entwicklungspotential im Sinne einer möglichen Um-/ Aufzoning des Gebiets (heute W2/W3) ist in Abhängigkeit der gesamten Entwicklung des Quartiers und der Bahnhofsumgebung zu prüfen und ggf. zu fördern.

Landschaft	• Die Renaturierung des Niederfeldebachs ist im Zuge der Freiraumplanung des Teilgebiets D und in Abstimmung mit Teilgebiet C anzustreben. • Der Siedlungsrand ist als Übergangsbereich zwischen Siedlung und Landschaft baulich sorgfältig und im bebauten Bereich mit Bepflanzungen zu gestalten.
Verkehr	• Der Fuss- und Radverkehr soll bei der Entwicklung des Teilgebiets Vorrang haben. Die Möglichkeit für autofreies Wohnen ist zu prüfen. • Im Sinne der Entwicklung des Gebiets für autofreies Wohnen ist eine Vorhaltefläche für eine Parkgarage / Park-Silo in direkter Nähe der Erschliessungsstrasse, abgestimmt mit der verkehrlichen Situation, einzuplanen. • Die Durchlässigkeit des Areals für den Fuss- und Radverkehr muss gewährleistet werden. • Die Grob- und Feinerschliessung sowie die Anpassung der Kapazität bestehender Erschliessungsstrassen ist in Abstimmung auf die künftige Dichte sowie den Bevölkerungs- / Arbeitsplatzzuwachs zu definieren (u.a. Mobilitätskonzept). • Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilitätskonzept ist zwingend. • Die Möglichkeit einer langfristigen Querung der Gleise in der Verlängerung der Johannes Beugger-Strasse für den Fuss- und Radverkehr ist sicherzustellen (vgl. Teilgebiet C).
Nutzung	• Die Rahmenbedingungen zur Entwicklung als attraktives Mischgebiet mit hochwertigem Wohnen und teilweise Arbeiten sollen geschaffen werden. • Die Ausbildung eines nachbarschaftlichen Begegnungsorts ist zu ermöglichen.

4.5 Teilgebiet E – „Schulwiese“

Städtebau	• Eine kontextuelle und qualitative Entwicklung im Quartierskontext ist sicherzustellen. • Das Potential zur Schaffung eines Begegnungsorts für Jung und Alt mit diversifiziertem Nutzungsangebot ist zu prüfen. • Die Innenentwicklung soll einen Beitrag zur Stärkung des Quartiers leisten und neue Qualitäten für das Quartier schaffen (z.B. durch emblematische Bebauung, spezifische Nutzungen).
Freiraum	• Die öffentlichen Aussenräume sind in Abstimmung mit dem angrenzenden Schulgebäude sowie in Richtung des Bahnhofsplatzes zu orientieren.
Landschaft	• Baumreihen bzw. quartiersspezifische Gestaltungselemente des Aussenraums sind zu integrieren.
Verkehr	• Die Bereitstellung einer Sammelparkierung für das Quartier ist zu prüfen, falls ein künftiger Bedarf besteht.

- | | |
|---------|--|
| Nutzung | <ul style="list-style-type: none"> • Die Nutzungsdurchmischung erfolgt in Abstimmung mit den Bedürfnissen im Quartier (Alterswohnen, Schulraum, Co-Working, zukunftsorientierte Wohnformen). • Die Möglichkeit zur Integration differenzierter innovativer Wohnformen, z.B. Clusterwohnungen, Genossenschaftswohnungen sowie wohnbezogener, geteilter Nutzungen (Shared Spaces, publikumsorientiert) ist zu prüfen. • Die Ausbildung eines nachbarschaftlichen Begegnungsorts ist zu ermöglichen. |
|---------|--|

4.6 Teilgebiete F – „Transformationsgebiete“

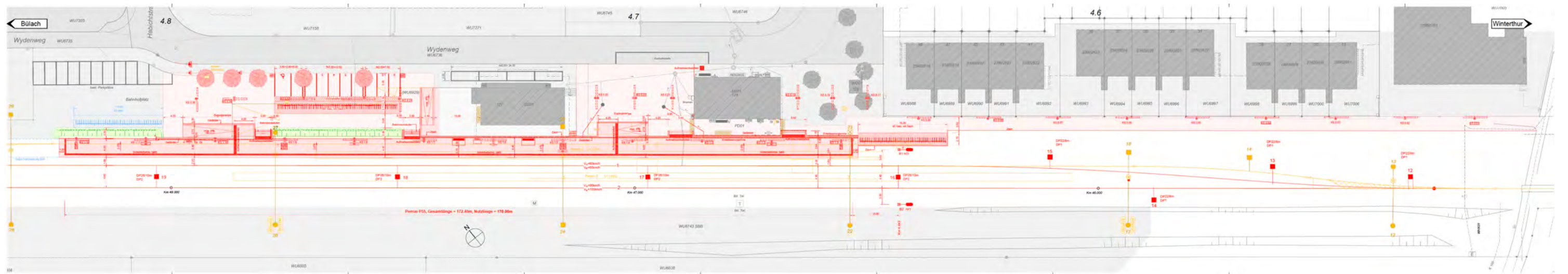
- | | |
|----------------------------|---|
| Gebiete mit Wohnnutzung | <ul style="list-style-type: none"> • Bei den bebauten Gebieten innerhalb des Wohnquartiers ist das langfristige Potential zur Nachverdichtung / Innenentwicklung sicherzustellen. • Der Erhalt der Wohnqualität in unmittelbarer Nähe zur Flusslandschaft der Töss muss gewährleistet werden. • Es muss eine sorgfältige Auseinandersetzung mit Typologie, Funktion und situationsspezifischem Kontext (kontextuelle und qualitative Transformation) der einzelnen Transformationsflächen stattfinden. • Die Transformation im bebauten Siedlungsgebiet besteht aus punktuellen Eingriffen in die bestehende Siedlungsstruktur. |
| Gebiete mit Spezialnutzung | <ul style="list-style-type: none"> • Die Ansiedlung von Spezialnutzungen an der Eingangssituation zum Bahnhofsumfeld und die Stärkung von lokalen Anziehungspunkten, z.B. Gasthof sind gemäss Masterplan anzuordnen und zu fördern. • Ein städtebaulicher Akzent (u.a. publikumsorientierte Nutzung, architektonischer Akzent, öffentlicher Freiraum, Begegnungszentrum) gemäss Verortung im Masterplan soll die Akzentuierung der Eingangssituation zur Bahnhofsumgebung stärken. |
| Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> • Der Flussraum der Töss soll als attraktive Verbindung für den Fuss- und Radverkehr aufgewertet werden. |
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Der Raum für eine neue Brücke über die Töss ist als Option für den Fuss- und Radverkehr zu sichern. |

4.7 Weiteres Vorgehen

Die Masterplanung Bahnhofsgelände Wülflingen dient als Orientierungsrahmen und Grundlage für nachgelagerte Planungen und Prozesse. Zur Sicherstellung der Umsetzung der Kerninhalte müssen diese in behörden- und eigentümerverbindliche Regelwerke (u.a. Revision Bau- und Zonenordnung) überführt werden.

Anhang

1 Bahnhofsumbau SBB (Stand 2019)



FAHRLEITUNGEN (FL)

Fl. über
Fl. unter

TRASSE (TR)

Trasse
Trasse

KANALANLAGEN (K)

Kanal
Kanal

WASSERFÜHRUNGEN (W)

Wasserführung
Wasserführung

STROMANLAGEN (SA)

Stromanlage
Stromanlage

INSTRUMENTIERUNGEN (I)

Instrumentierung
Instrumentierung

HOCHBAUTEN (H)

Hochbau
Hochbau

TELEKOM (TC)

Telekom
Telekom

DIVERSES (D)

Diverses
Diverses

LEGENDE

Bestand
Abbruch, ZEP Projekt
ZEP Projekt
Optional

Bahnstrecke

Winterthur Wülflingen

Plan Nr. 18 067.005

1:200

SBB CFF FFS

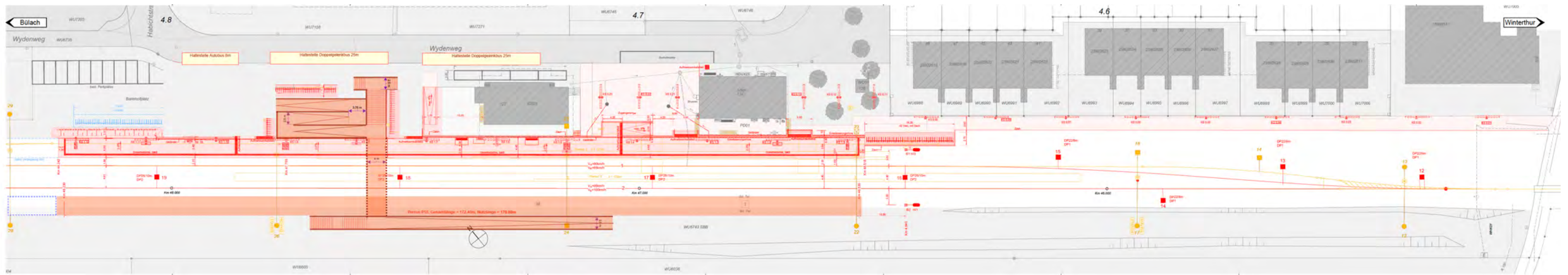
Winterthur Wülflingen

Plan Nr. 18 067.005

1:200

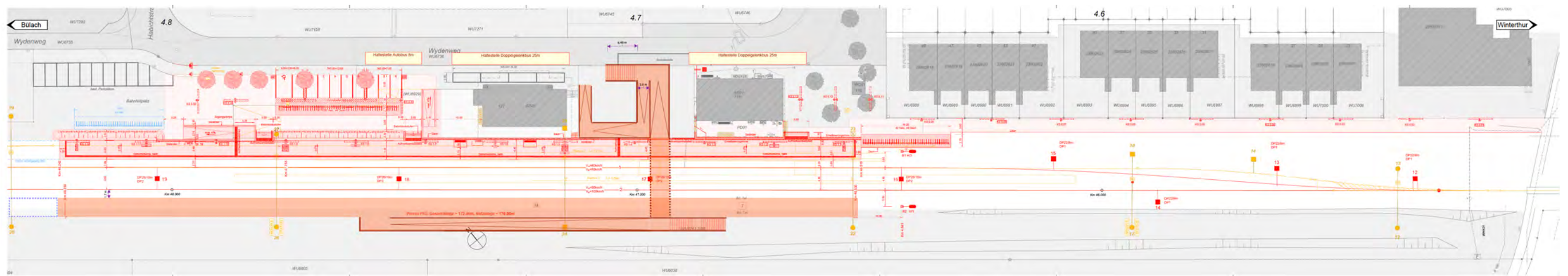
Anhang

2 Variantenstudie Personenunterführung SBB



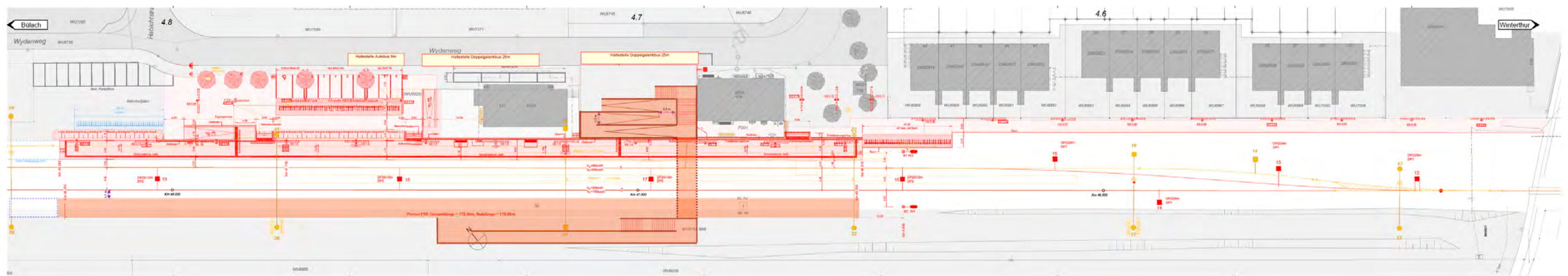
PU Wülflingen Variante 2

ENTWURF
geometrisch nicht geprüft
01.10.2019/jz



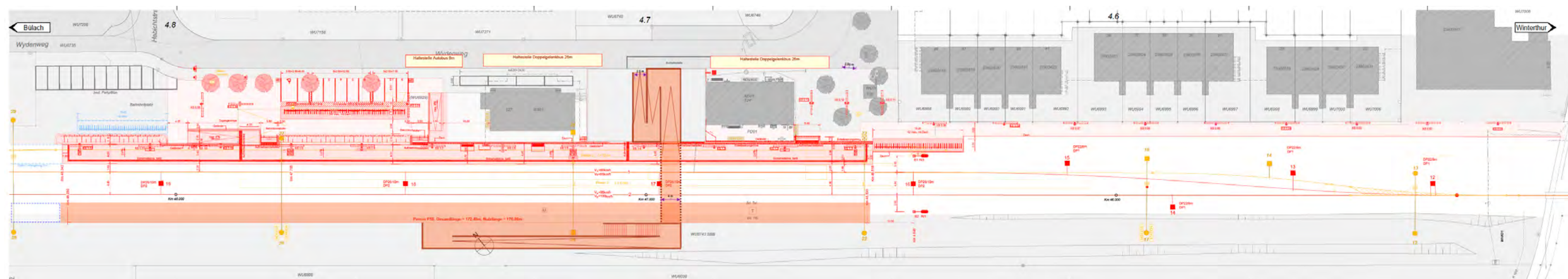
PU Wülflingen Variante 3

ENTWURF
geometrisch nicht geprüft
01.10.2019/jz

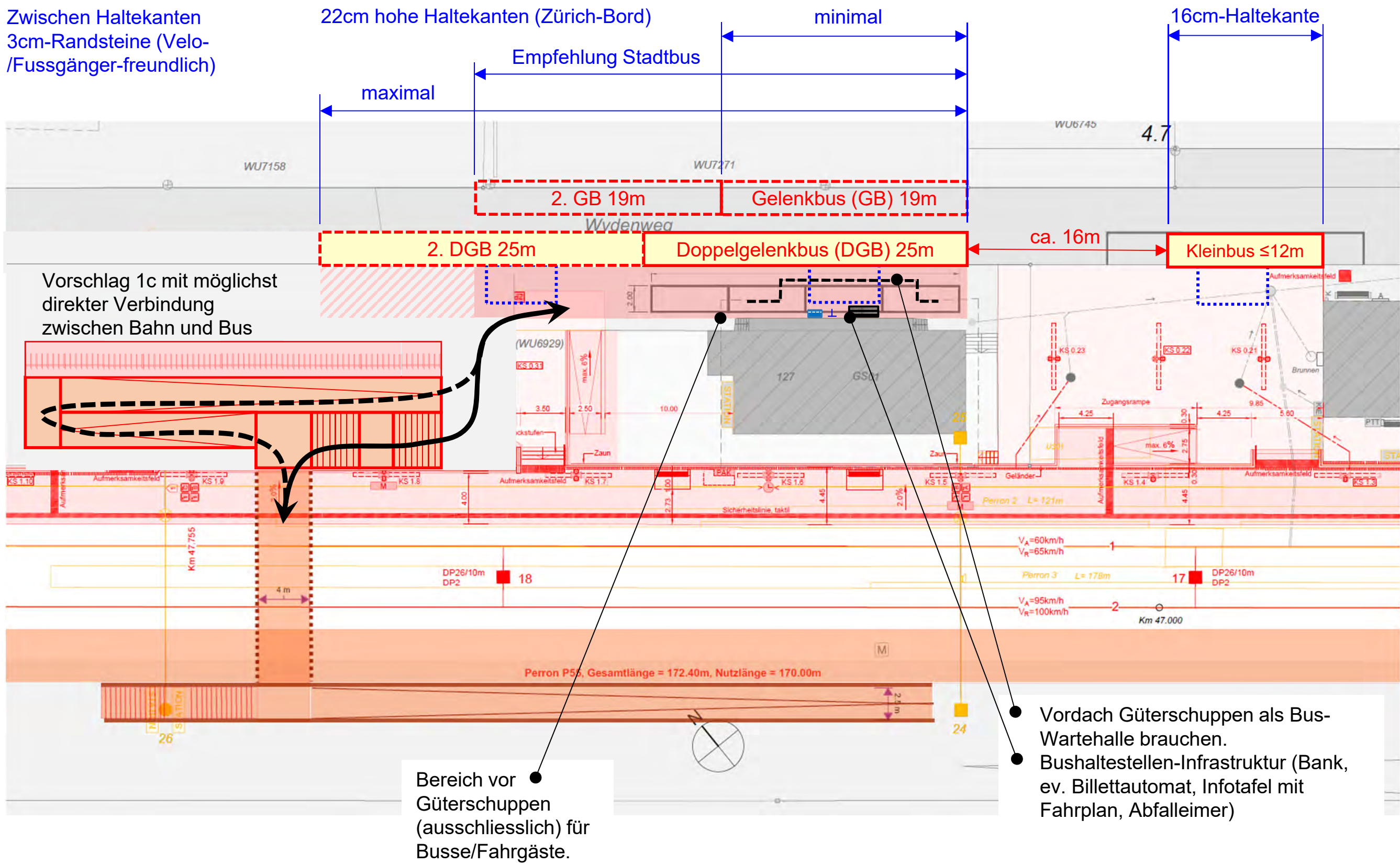


PU Wülflingen Variante 4

ENTWURF
geometrisch nicht geprüft
01.10.2019/jz



Bhf. Wülflingen – Vorschlag für zusätzliche, neue Variante 1c (aus Varianten 1a und 1b abgeleitet)



Anhang

3 Entwicklungsansätze Bahnhofsgelbiet



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Gartenstadt

STÄDTEBAU & LANDSCHAFT

- Gebäude projektiert
- Grünflächen
- Öffentlicher Freiraum (unterschiedlicher Bedeutung)
- Ein-/Ausfahrt Parkierung
- Eingänge

Gebäude Denkmalschutz

- Teilgebiete
- Bäume projektiert
- Renaturierung Niederfeldbach
- Sichtfenster Landschaft

MOBILITÄT UND VERNETZUNG

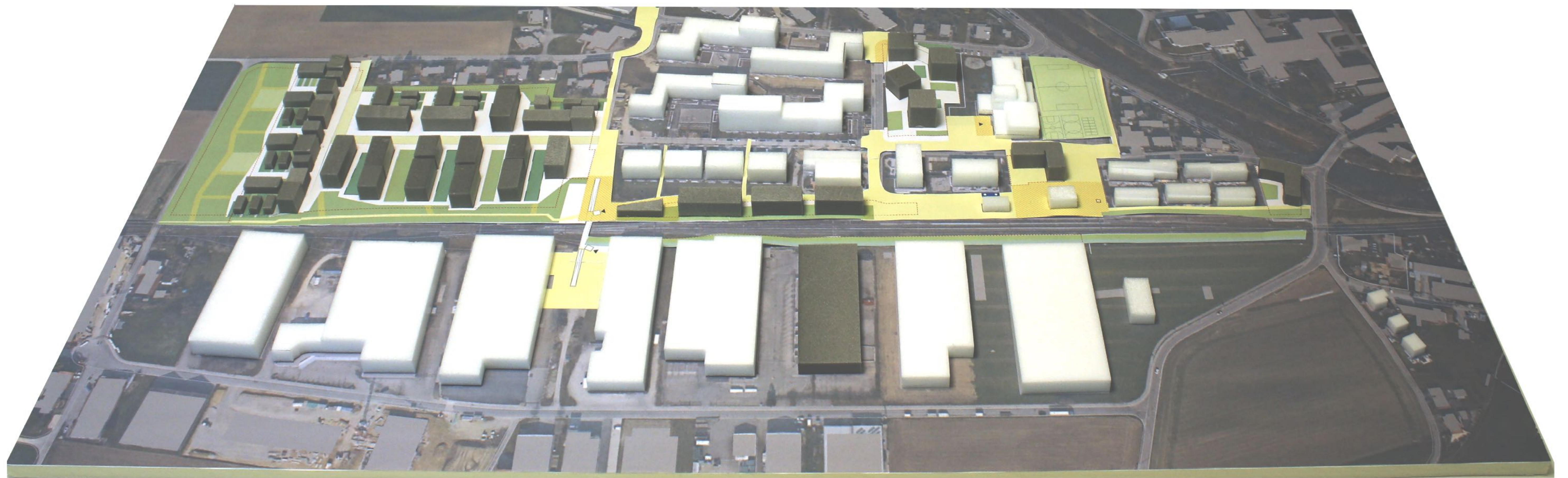
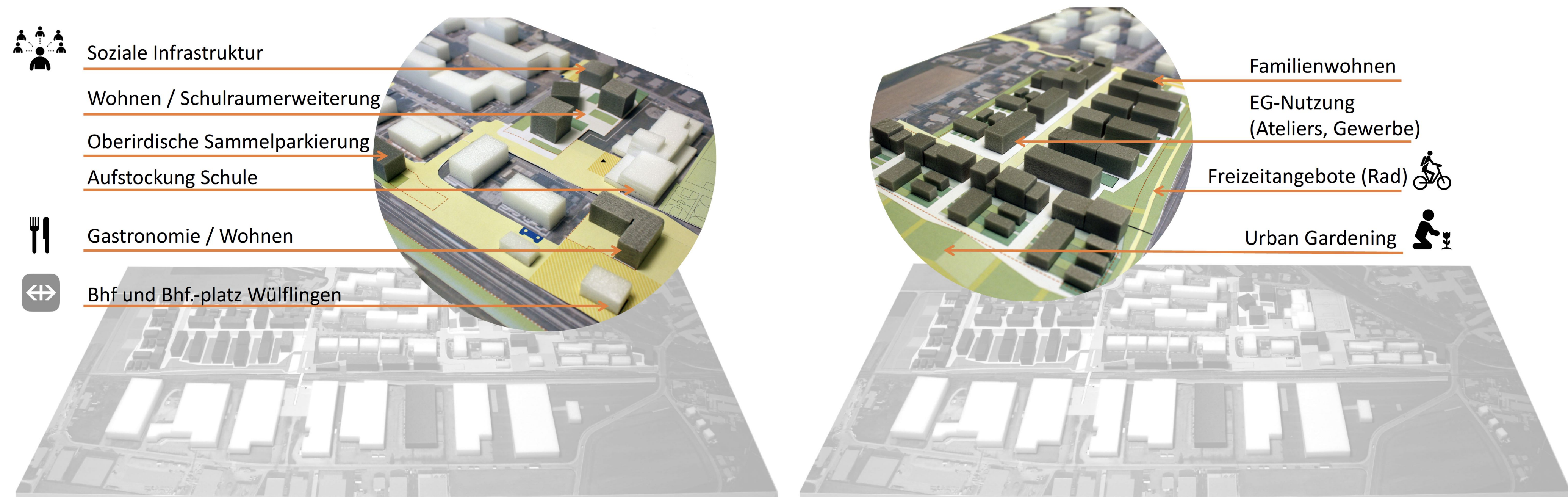
- Bushaltestellen

Eingangssituation

- Sammelstrassen
- Wichtige Erschliessungsstrassen
- Radwege
- Zubringer Veloschnellroute
- Durchlässigkeit Fuss- und Radverkehr

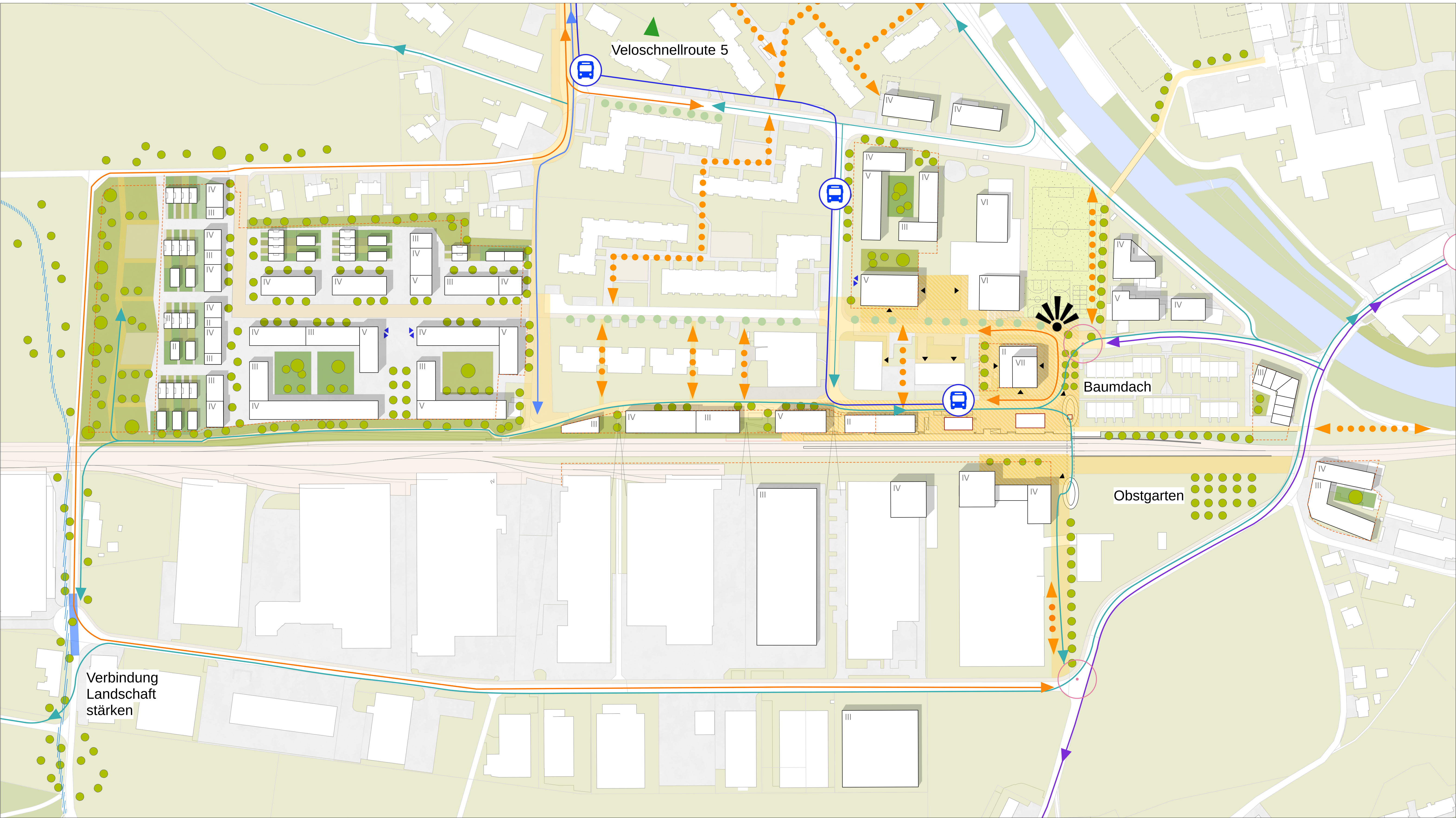
ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Gewässer
- Sportflächen
- Grünflächen Bestand
- Wald, Flussufer
- Bäume Bestand



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Gartenstadt



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Neues Zentrum

STÄDTEBAU & LANDSCHAFT

- Gebäude projektiert
- Grünflächen
- Öffentlicher Freiraum (unterschiedlicher Bedeutung)
- Ein-/Ausfahrt Parkierung
- Eingänge

Gebäude Denkmalschutz

- Teilgebiete
- Bäume projektiert
- Renaturierung Niederfeldbach
- Sichtfenster Landschaft

MOBILITÄT UND VERNETZUNG

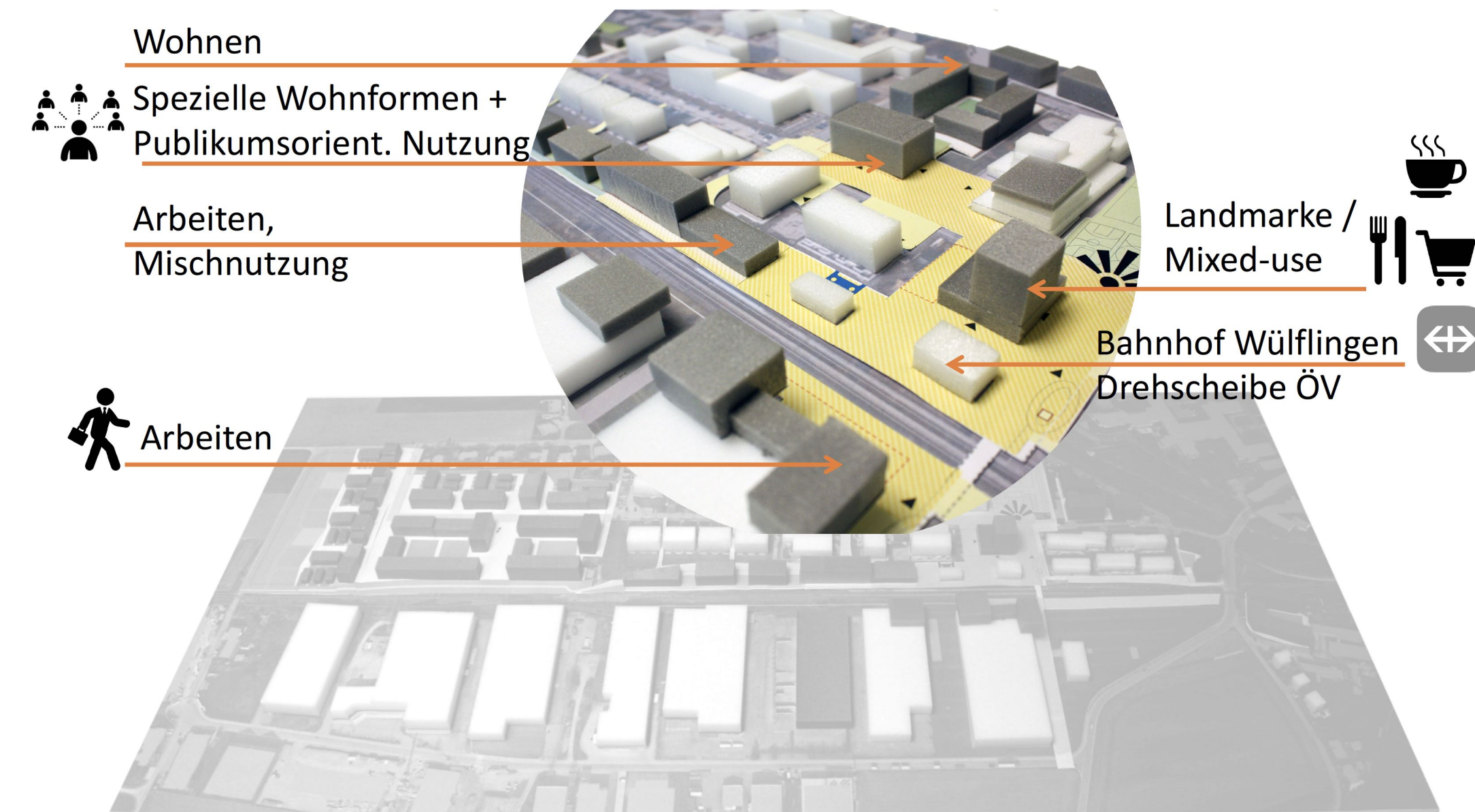
- Bushaltestellen

Neue Bus-Schnellverbindung ins Zentrum

- Eingangssituation
- Sammelstrassen
- Wichtige Erschliessungsstrassen
- Radwege
- Zubringer Veloschnellroute
- Durchlässigkeit Fuss- und Radverkehr

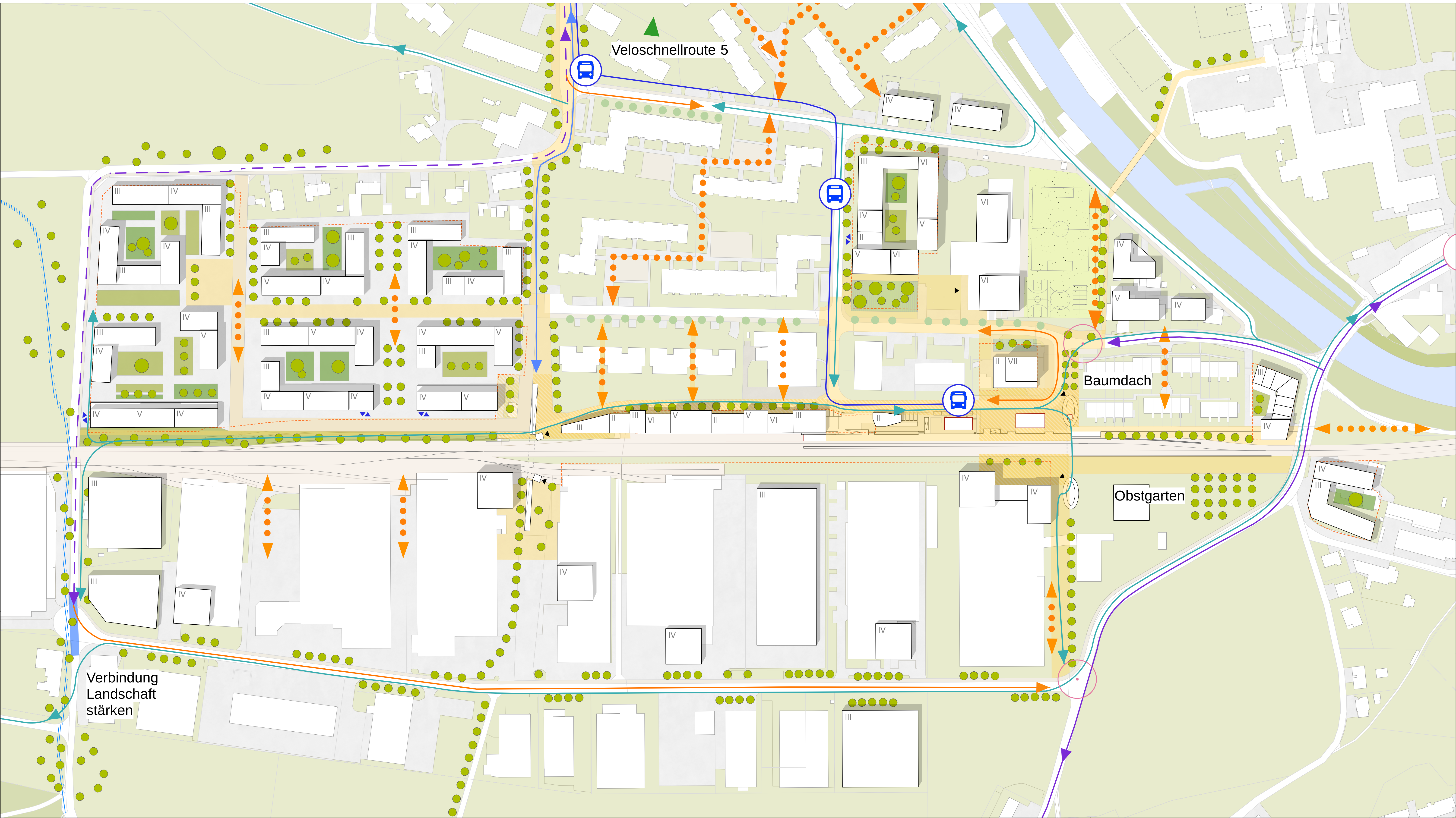
ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Gewässer
- Sportflächen
- Grünflächen Bestand
- Wald, Flussufer
- Bäume Bestand



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Neues Zentrum



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Mixed-Use City

STÄDTEBAU & LANDSCHAFT

- Gebäude projektiert
- Grünflächen
- Öffentlicher Freiraum (unterschiedlicher Bedeutung)
- Ein-/Ausfahrt Parkierung
- Eingänge
- Gebäude Denkmalschutz

Teilgebiete

- Bäume projektiert
- Renaturierung Niederfeldbach
- Sichtfenster Landschaft

MOBILITÄT UND VERNETZUNG

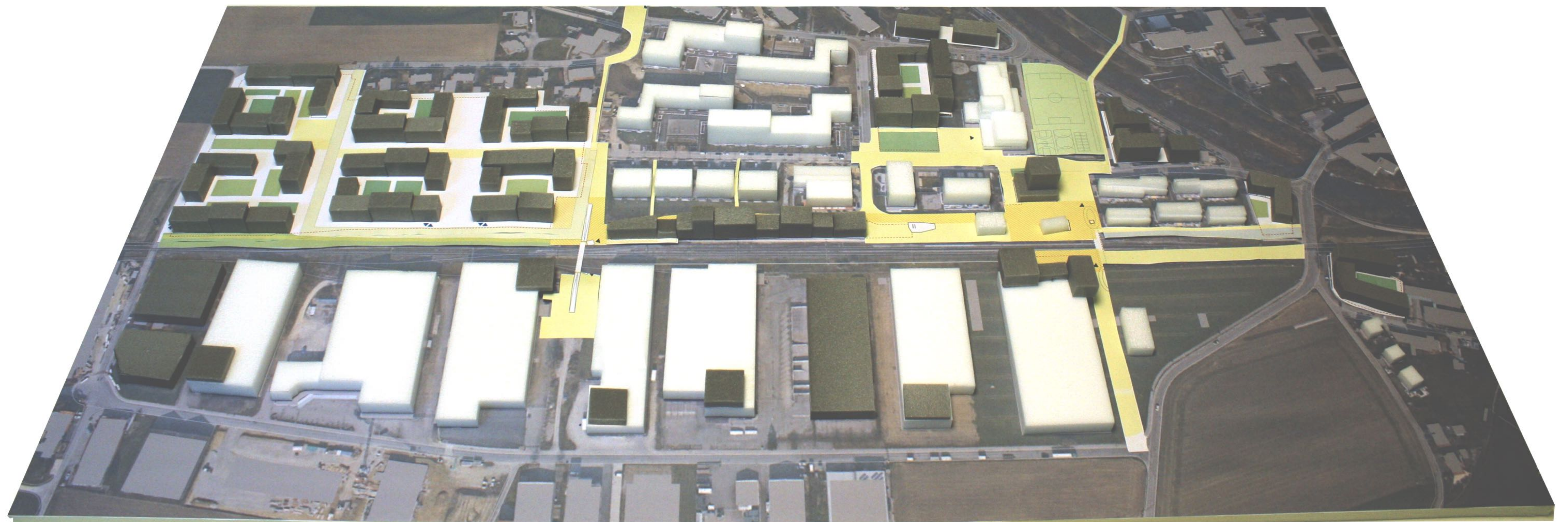
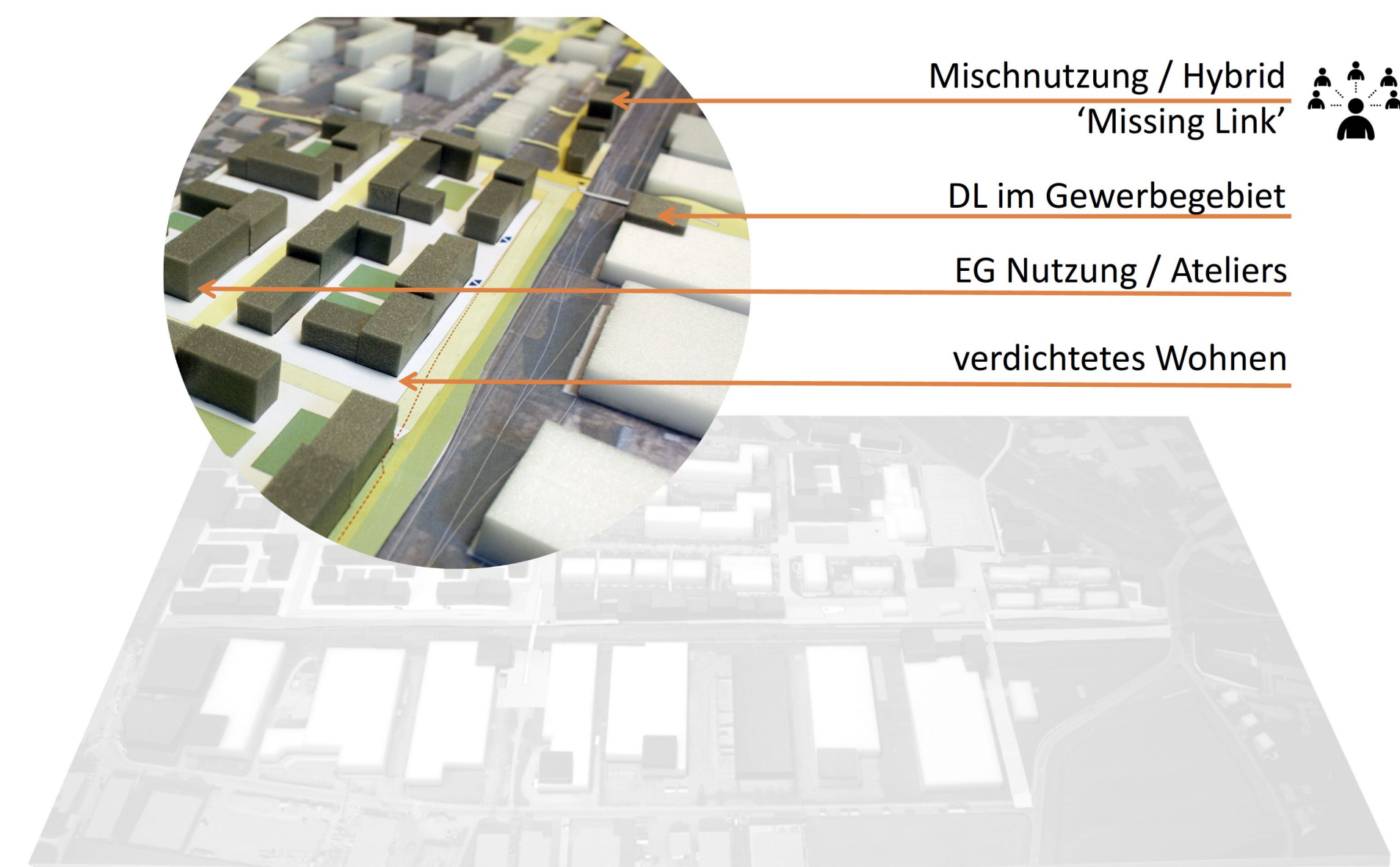
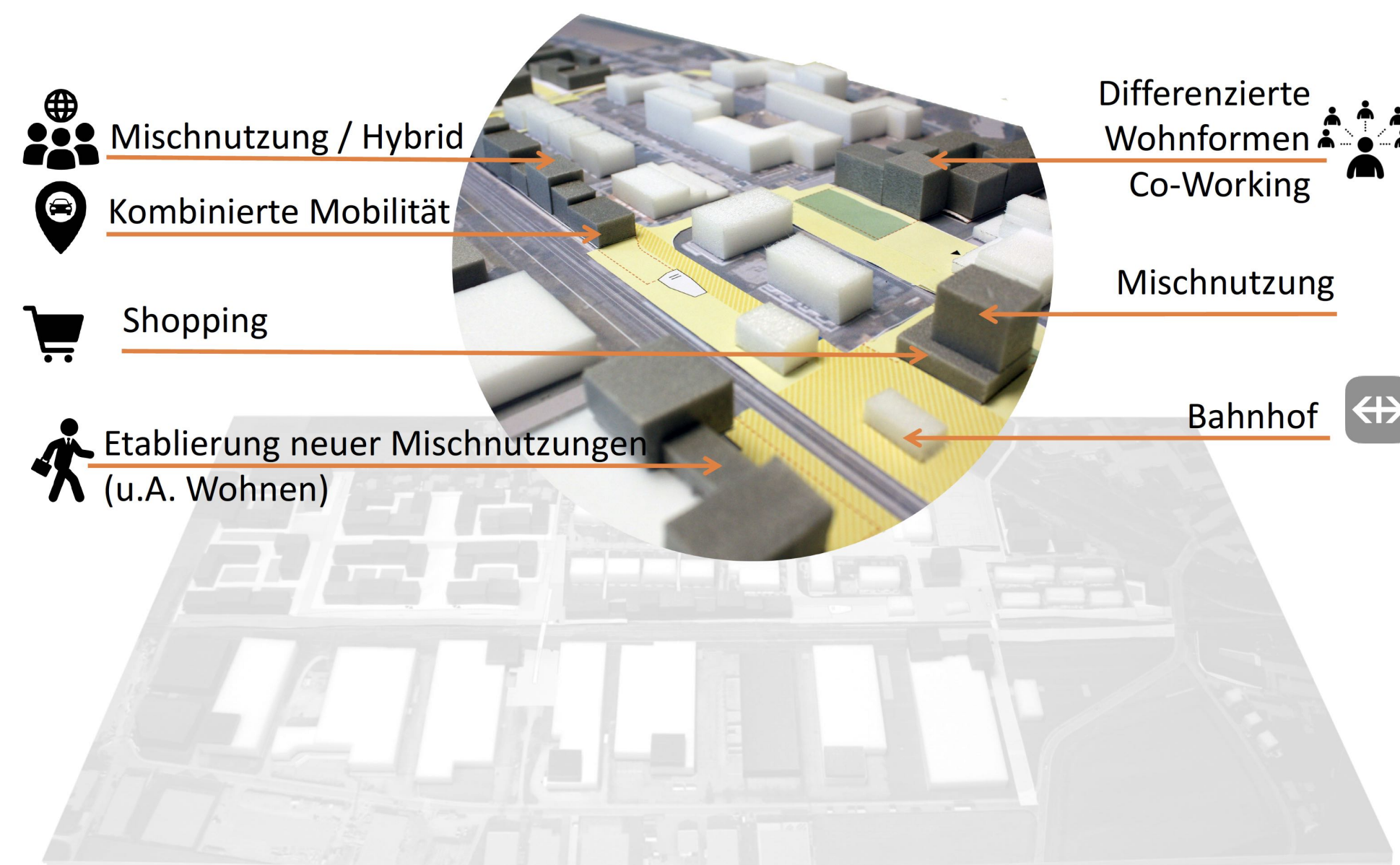
- Bushaltestellen
- Neue Bus-Schnellverbindung ins Zentrum

Eingangssituation

- Sammelstrassen
- Umklassierung in Sammelstrassen
- Wichtige Erschliessungsstrassen
- Radwege
- Zubringer Veloschnellroute
- Durchlässigkeit Fuss- und Radverkehr

ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Gewässer
- Sportflächen
- Grünflächen Bestand
- Wald, Flussufer
- Bäume Bestand



Masterplanung Bahnhof Wülflingen (ZH)

Mixed-Use City

Anhang

4 Richtprojekt Bahnhofsgelände Wülflingen



Masterplanung Bahnhof Wülflingen

Richtprojekt Synthesepan V 1c, SBB und Stadtbuss MST 1:2'500

sa_partners

20.02.2020 / aw

STÄDTEBAU & NUTZUNG

- Gebäude projektiert
- Bahnhofsplatz
- Öffentlicher Freiraum
- Akzent Aussenraum mit Aufenthaltsqualität
- Städtebaulicher Akzent
- Treffpunkt / Begegnungsort
- Aussichtspunkt in die Landschaft
- Abriss Bestand

- Denkmalverträgliche Umnutzung Schutzobjekte
- Zugänge
- Mischnutzung
- Langfristige Querung Gleise Fuss- und Radverkehr

LANDSCHAFT & FREIRÄUME

- Grünflächen
- Baumreihe und Baumdach
- Landschaftliche Baumstellung
- Ökologische Aufwertung Gleisstrang

MOBILITÄT & VERNETZUNG

- Projektierung SBB mit Unterführung
- Bushaltekanten Neu
- Bushaltestelle
- Veloparkierung Neu
- Parkhaus / Sammelparkierung
- Parkplätze Aussenraum
- Vorhaltefläche für Parkgarage/Parksilo

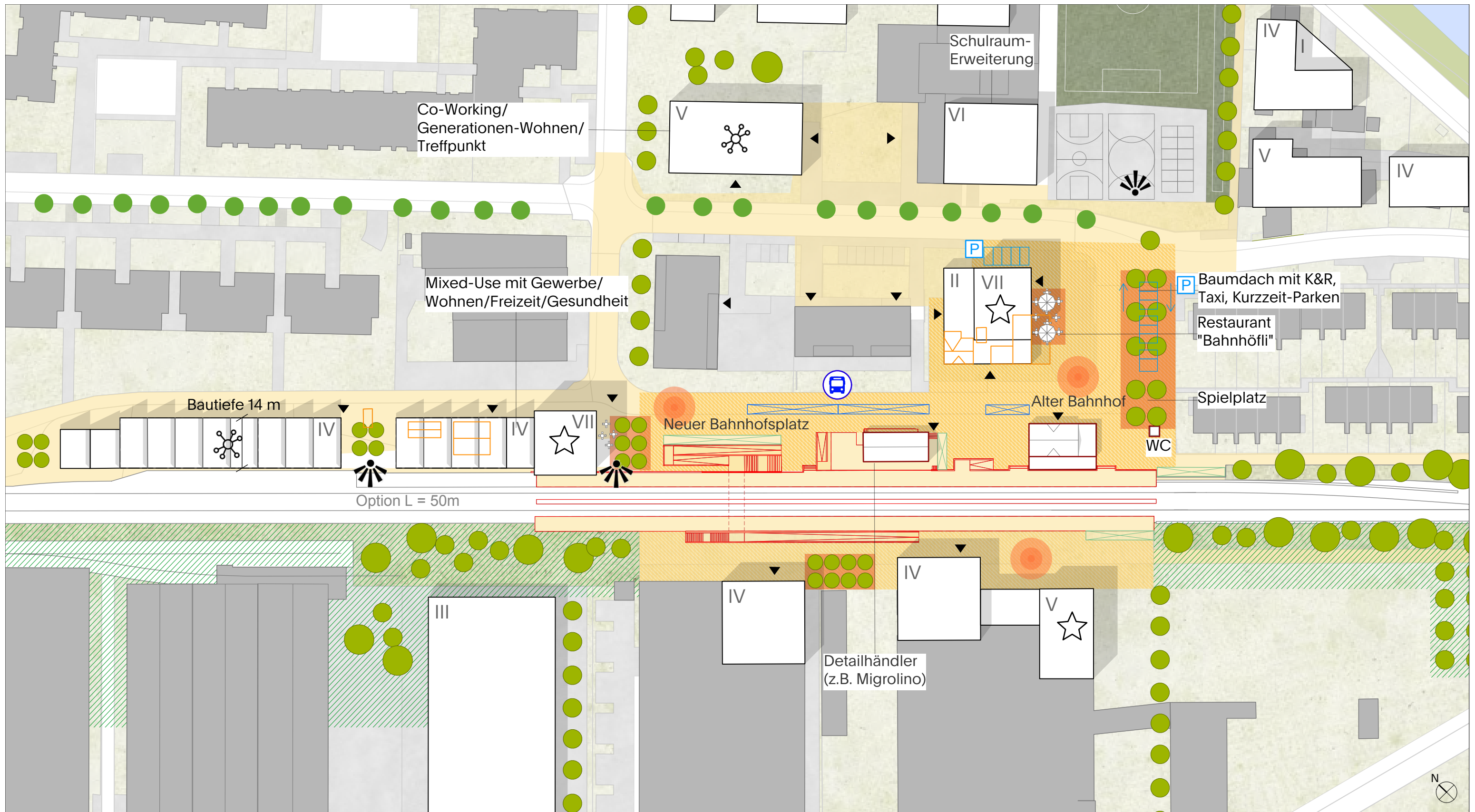
ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Bodenbelag versiegelt
- Gewässer
- Sportflächen
- Wald, Flussufer
- Bäume Bestand



Masterplanung Bahnhof Wülflingen

Richtprojekt Modellbild



Masterplanung Bahnhof Wülflingen

Richtprojekt **V 1c, SBB und Stadtbus** **MST 1:1'000**

sa_partners

20.02.2020 / aw

STÄDTEBAU & NUTZUNG

- Gebäude projektiert
- Bahnhofplatz
- Öffentlicher Freiraum
- Akzent Aussenraum mit Aufenthaltsqualität
- Städtebaulicher Akzent
- Treffpunkt / Begegnungsort
- Aussichtspunkt in die Landschaft
- Abriss Bestand

- Denkmalverträgliche Umnutzung Schutzobjekte
- Zugänge
- Mischnutzung

LANDSCHAFT & FREIRÄUME

- Grünflächen
- Baumreihe und Baumdach
- Landschaftliche Baumstellung
- Ökologische Aufwertung Gleisstrang

MOBILITÄT & VERNETZUNG

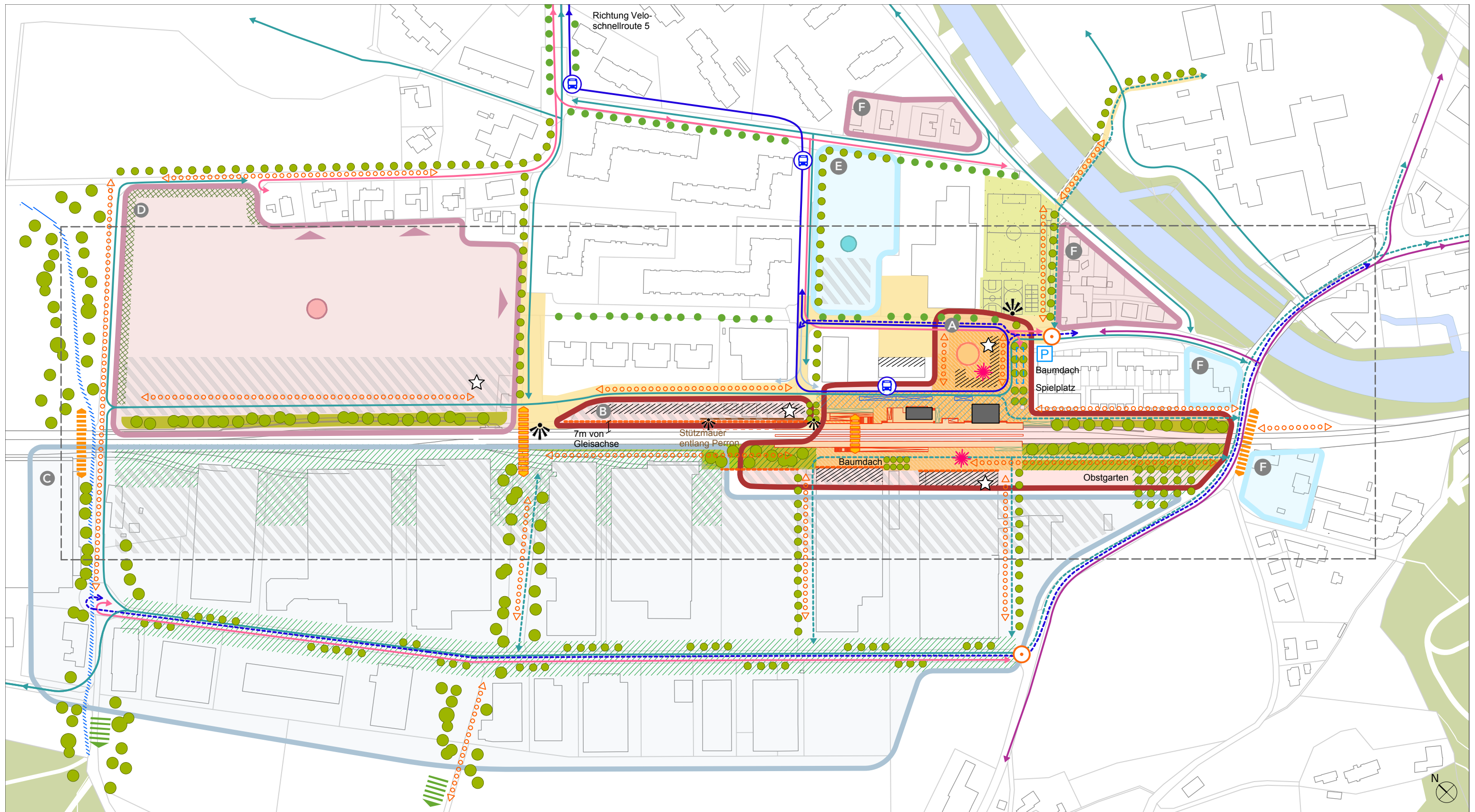
- Projektierung SBB mit Unterführung
- Bushaltekanten Neu
- Bushaltestelle
- Veloparkierung Neu
- Parkplätze Aussenraum

ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Bodenbelag versiegelt
- Gewässer
- Sportflächen
- Wald, Flussufer
- Bäume Bestand

Anhang

5 Masterplan Bahnhofsgelände Wülflingen



Masterplanung Bahnhof Wülflingen

Masterplan V 1c, SBB und Stadtbus MST 1:2'500

¹ Angebotsplanung Stadtbus Winterthur
(Stand Januar 2020)

sa_partners

20.02.2020 / aw

STÄDTEBAU & NUTZUNG

- Teilgebiet vorrangig Wohnen
- Teilgebiet vorrangig Arbeiten und Gewerbe
- Teilgebiet vorrangig öffentliche Nutzung
- Teilgebiet Spezialnutzung
- Bezeichnung Teilgebiete
- Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung
- Nutzungsdurchmischung
- Denkmalverträgliche Umnutzung Schutzobjekte

- Gestaltungsschwerpunkt
- Städtebaulicher Akzent
- Baulinie / Raumkante
- Öffentlicher Freiraum
- Neuer Bahnhofplatz
- Zentraler Begegnungsort
- Nachbarschaftliche Treffpunkte
- Bezug bestehende Siedlung
- Wichtiger Aussichtspunkt

LANDSCHAFT & FREIRÄUME

- Grünflächen
- Bäume und Baumdach
- Landschaftliche Baumstellung
- Naturnahe Gestaltung Siedlungsrand
- Renaturierung Niederfeldbach
- Ökologische Aufwertung
- Vernetzung mit Landschaft

MOBILITÄT & VERNETZUNG

- Projektierung SBB mit Unterführung
- Regelbetrieb Busverbindung
- Dienst- und Sonderfahrten, Regelbetrieb potentielle Quartierlinien¹
- max. Bushaltekanten Neu
- Bushaltestellen
- Sammelstrassen
- Wichtige Erschliessungsstrassen
- Anlieferung

Eingangssituation

- Kurzzeitparkierung, Taxi, K&R
- Gleisquerung Bestand
- Geplante Gleisquerung
- Veloparkierung Neu
- Autofreier Bereich
- Raumsicherung wichtige Fussgänger Verbindung
- Wichtige Veloverbindung
- Raumsicherung Veloverbindung

ORIENTIERENDER PLANINHALT

- Gebäude Bestand
- Strassen
- Gleise
- Gewässer
- Sportflächen
- Wald, Flussufer
- Strassenbäume Bestand
- Perimeter