SBB CFF FFS Stadt Winterthur

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur

Beilagen zum Schlussbericht

SBB AG und Stadt Winterthur

in Zusammenarbeit mit Kanton Zürich

30. September 2021

metron

Auftraggeberschaft

SBB AG
Stadt Winterthur
In Zusammenarbeit mit Kanton Zürich

Projektleitung

Nicolas Perrez	Amt für Städtebau Winterthur
Jürg Zimmermann	SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost

Projektsteuerung

Christa Meier	Stadträtin Winterthur, Vorsteherin Departement Bau
Michael Künzle	Stadtpräsident Winterthur
Thomas Nideröst	Leiter Stadtbus Winterthur
Peter Gasser	Leiter Tiefbauamt Winterthur
Fritz Zollinger	Leiter ad interim Stadtentwicklung Winterthur
Jens Andersen	Leiter Amt für Städtebau Winterthur
Wilhelm Natrup	Leiter Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
Wilfried Anreiter	Leiter Gesamtverkehr, Amt für Mobilität, Kanton Zürich
Stefan Gahler	Leiter Netzentwicklung Region Ost, SBB Infrastruktur
Andreas Steiger	Leiter Anlageobjekte Entwicklung Central, SBB Immobilien

Kernteam

Jens Andersen	Leiter Amt für Städtebau Winterthur
Fritz Zollinger	Stadtentwicklung Winterthur
Michael Boogman	Amt für Städtebau Winterthur
Daniel Boesch	SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost
Anja Krasselt	SBB Immobilien, Anlageobjekte Entwicklung Urban

Fachbegleitgruppe

Herbert Elsener	Tiefbauamt Winterthur, Leiter Verkehr
Armand Bosonnet	Tiefbauamt Winterthur, Leiter Projekte
Stefan Gerber	Stadtbus Winterthur, Angebotsplanung
Boris Flügge	Stadtgrün Winterthur, Leiter Freiraumentwicklung
Konstanze Domhardt	Amt für Städtebau Winterthur, Leiterin Denkmalpflege
Ekaterina Nozhova	SBB, Fachstelle für Denkmalpflege
Lucas Schloeth	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Fachleiter Kantonalplanung
Roger Strub	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Denkmalpflege
Maja Held	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich, Denkmalpflege
Matthias Grieder	Amt für Mobilität Kanton Zürich, Güterverkehr und Logistik
Christian Vogt	Zürcher Verkehrsverbund, Leiter Verkehrsplanung
Christoph Messner	Bundesamt für Kultur, Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege

Team Städtebau

Raphael Frei	Pool Architekten (Städtebau)
Marcel Jäggi	Pool Architekten (Städtebau)
Lukas Schweingruber	Studio Vulkan (Landschaftsarchitektur)
Ulrike Huwer	Basler & Hofmann (Verkehrsplanung)

Projektsupport

Beat Suter	Metron Raumentwicklung AG
Garry Müntener	Metron Raumentwicklung AG
Nathalie Bohez	Metron Raumentwicklung AG

Titelbild: Blick vom Bahnhof in Richtung Tössfeld, Töss und Breitequartier, Quelle: Timon Furrer

Beilagen

Folgende Beilagen sind im Anhang ersichtlich:

Beilage 1: Zielsystem

Beilage 2a: Übersicht der Raumausdehnung aller Varianten Zusammenstellung SBB

Beilage 2b: Übersicht der Raumausdehnung aller Varianten Zusammenstellung Team Städtebau

Beilage 3: Entwicklungspfade für alle Variantengruppen

Beilage 4: Pläne breiter Variantenfächer

Beilage 5: Bewertungstabelle breiter Variantenfächer

Beilage 6: Pläne und Unterlagen enger Variantenfächer

Beilage 7: Übersicht Bauphasen Wendebahnhof, Variante 211, Variante 451

Beilage 8: Bewertungstabelle enger Variantenfächer

Zielsystem für Variantenbewertung

Stand 23. Oktober 2020

	Ziel	Beschreibung Ziel	Messgrössen	Wertgerüst
A Bahn	**A1 Optimiertes Verkehrsregime**	Die Gleistopologie ermöglicht in allen Planungshorizonten flexible Angebots- und Fahrplanstrukturen sowie die stabile Produktionsdurchführung. Dies funktioniert mit konfliktfreien, schnellen und gleichzeitigen Fahrten aus allen Korridoren zu und ab den Perronkanten. Die direkte, umsteigefreie Anbindung des Stadtbahnhofs Grüze ist gewährleistet.	A11 • Fahrwegmöglichkeiten von Korridor zu Korridor A12 • Flexibilität Perronbelegung (Verkehrsarten, Korridore) A13 • Durchbindungsmöglichkeiten der S-Bahn-Verbindungen (z.B. zum Stadtbahnhof Grüze)	• gut = keine Einschränkungen bei den Fahrmöglichkeiten, sehr gute Durchbindemöglichkeit • mittel = geringe Einschränkungen bei Fahrmöglichkeiten, gute Durchbindemöglichkeit • schlecht = mittlere Einschränkungen bei Fahrmöglichkeiten, mässige Durchbindemöglichkeit
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	Die Anlage ermöglicht das Stärken und Schwächen von Zugskompositionen sowie den Zugang zu den Abstell- und Unterhaltsanlagen.	A21 • Möglichkeiten für Stärken/Schwächen (Dichte Gleisbelegung) A22 • Erreichbarkeit Abstellanlagen Winterthur A23 • Erreichbarkeit Abstell- und Serviceanlagen Oberwinterthur	• gut = sehr gute Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit Perrons • mittel = gute Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit Perrons • schlecht = mässige Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit Perrons
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	Die Anlagen des Güterverkehrs (Formationsbahnhof, Freiverlad, etc.) sowie der Instandhaltung Infrastruktur lassen sich entsprechend den Anforderungen dimensionieren und sind schienen- und strassenseitig zweckmässig angebunden.	A31 • Verfügbare Flächen A32 • Anbindung Schiene, Erreichbarkeit Güterverkehr A33 • Anbindung Schiene, Erreichbarkeit Instandhaltung A34 • Anbindung Strasse (G und IH) A35 • Gegenseitige Behinderung (P, G und IH)	• gut = Flächen sehr gut geeignet (Grösse, Lage, Form), sehr gute Anbindung und Flexibilität • mittel = Flächen gut geeignet, gute Anbindung und Flexibilität • schlecht = Flächen mässig geeignet, mässige Anbindung und Flexibilität
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	Die Publikumsanlagen erlauben die sichere und effiziente Abwicklung der Fahrgastströme sowie die Einhaltung der Mindestumsteigezeit (5'/4') für Anschlüsse Bahn-Bahn.	A41 • Kurze Wege von Perron bis Perronabgang A42 • Direkte Wege von Perronabgang bis Stadtraum A43 • Stadtseitige Aussenperrons A44 • Kurze Wege von Perron zu Perron für Umsteiger Bahn-Bahn	• gut = geringe Distanzen, Bahnhof auf Stadtebene • mittel = mittlere Distanzen, Bahnhof in Hoch-/Tieflage • schlecht = grosse Distanzen, Wendebahnhof Vogelsang
B Städtische Mobilität	**B1 Funktionalitäten für Fussgänger und Umsteigende**	Sämtliche Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und weiteren öffentlichen Verkehrsträgern (z.B. Bahn - Bus) wie auch die Fusswege in die Stadt sind kurz, direkt, attraktiv und sicher angelegt. Die Zugänge sind grosszügig. Sämtliche Fussverkehrsbewegungen sollen sicher abgewickelt werden können.	B11 • Umsteigebeziehungen / Distanzen von Bahn zu Bus B12 • Umsteigebeziehungen Bahn-übrige Verkehrsträger, z.B. Taxi (exkl. Velos) B13 • Grosszügigkeit der Zugänge zum Bahnhof (Attraktivität, Sicherheit) B14 • Erkennbarkeit der Zugänge zum Bahnhof	• gut = geringe Distanz, klare Adressierung, kurze • Wegeführung mittel = mittlere Distanz, mässige Adressierung, indirekte Wegeführung • schlecht = grosse Distanz, unklare Adressierung, schlechte und unsichere Wegeführung
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	Es werden ausreichend Velo-Abstellplätze zur Verfügung gestellt. Diese zeichnen sich durch eine attraktive Lage und direkte, sichere Zugänge von der Stadt (per Velo) und zur Bahn (zu Fuss) aus. Nur ein geringer Teil der Veloparkplätze soll oberirdisch als Kurzzeit-Parkplätze angeordnet werden. Bike-Sharing-Angebote werden mit gesonderten Abstellflächen berücksichtigt.	B21 • Einhaltung Zielgrösse Anzahl Velo-Abstellplätze B22 • Anbindung Velo-Abstellplätze an wichtige Velo-Routen und Anknüpfungspunkte, Attraktivität Zugänge B23 • Anbindung Velo-Abstellplätze an Perrons (zu Fuss)	• gut = > 10'000 Velo-Abstellplätze, sehr gute Anbindung Stadt, sehr gute Anbindung Perrons • mittel = > 8'000 Velo-Abstellplätze, gute Anbindung Stadt, gute Anbindung Perrons • schlecht = < 8'000 Velo-Abstellplätze, mittlere Anbindung Stadt, mittlere Anbindung Perrons > *Quantitäten definieren*
	B3 Effizienter Busbetrieb	Es stehen genügend Verkehrs- und Halteflächen (Bus) für den zukünftigen Bedarf zur Verfügung. Der Busbetrieb wird durch den Eigenbetrieb und durch Dritte (z.B. Taxi, Anlieferung) möglichst wenig eingeschränkt. Neue Fahrzeugtechnologien (z.B. Doppelgelenkbusse, autonom betriebene Kleinbusse, Trambetrieb) werden entsprechend ihrem Angebotssegment mitberücksichtigt.	B31 • Kurze Umsteigebeziehungen Bus-Bus B32.• Ausreichend bemessene Wartebereiche (Flächen) B33 • Ausreichende Bushaltekanten (Anzahl, Dimension) B34 • Einschränkungen durch Eigenbetrieb (Haltekantenverfügbarkeit, Zu- und Wegfahrten, Umwegfahrten) B35 • Einschränkungen durch FussgängerInnen B36 • Einschränkungen durch Fremdverkehre (Taxi, Gewerbe, Velos)	• gut = > Umsetzung aller zielführenden Szenarien der Vertiefungsstudie Bushof möglich / hohe Flexibilität • mittel = > Umsetzung einzelner ziehlführenden Szenarien VB / beschränkte Flexibilität • schlecht = > stark eingeschränkter Spielraum für die Umsetzung der zielführenden Szenarien VB / fehlende Flexibilität
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	Die übrigen Verkehrsformen, wie Kiss+Ride / Kurzzeitparkierung, Ein-/Aussteigeflächen, Car-Sharing-Parkplätze, Taxi, Motorrad-Parkplätze etc. werden in Form von Vorhalteflächen zurückhaltend eingeplant. Der zentrale Bahnhofbereich bleibt grundsätzlich autofrei. P+R-Anlagen und weitere Parkierungsanlagen sind im Bahnhof-Perimeter nicht einzuplanen.	• Verfügbare Fläche (Vorhaltefläche), um die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse je nach Nachfrage abzudecken	• gut = ausreichende Vorhaltefläche, geringe Belastung öffentlicher Raum, keine Langzeit-Parkierung • mittel = knappe Vorhaltefläche, mittlere Belastung öffentlicher Raum, wenig Langzeit-Parkierung • schlecht = zu kleine Vorhaltefläche, starke Belastung öffentlicher Raum, überdimensionierte Langzeit-Parkierung
C Quartiere und Stadträume	**C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz**	Bahnhofplatz als hochwertiger und funktionaler Aufenthalts- und Verbindungsraum zu Altstadt und Lind-Quartier. Hohe städtebauliche Qualität, identitätsstiftende Bahnhof-Adresse mit klaren Zugängen. Hohe Qualität Verbindungen zum Areal Roter Turm und Lindspitz / KSW.	C11 • städtebauliche Qualität Seite Bahnhofplatz C12 • Aufenthaltsqualität Stadtraum und Funktionalität Vorzonen C13 • Adresswirkung und Qualität Zugänge Bahnhof C14 • Erfüllung verkehrliche Funktion Bahnhofstrasse und angrenzende Räume (Langsamverkehr und Bus)	• gut = hohe städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, sehr gute Adresswirkung, sehr gute Erfüllung verkehrliche Funktion • mittel = mittlere städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, gute Adresswirkung, gute Erfüllung verkehrliche Funktion • schlecht = geringe städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, mässige Adresswirkung, mässige Erfüllung verkehrliche Funktion
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	Rudolfstrasse als hochwertiger und funktionaler Aufenthalts- und Verbindungsraum zum Neuwiesen- und Sulzerquartier. Hohe städtebauliche Qualität, identitätsstiftende Bahnhof-Adresse mit klaren Zugängen.	C21 • städtebauliche Qualität Seite Rudolfstrasse (mit bestehender oder neuer Stadtkante) C22 • Aufenthaltsqualität Stadtraum und Funktionalität Vorzonen C23 • Adresswirkung Stadtfassaden (Neuwiesenquartier etc.) C24 • Adresswirkung und Qualität Zugänge Bahnhof C25 • Erfüllung verkehrliche Funktion Rudolfstrasse und angrenzende Räume (Langsamverkehr und Bus)	• gut = hohe städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, sehr gute Adresswirkung, sehr gute Erfüllung verkehrliche Funktion • mittel = mittlere städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, gute Adresswirkung, gute Erfüllung verkehrliche Funktion • schlecht = geringe städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität, mässige Adresswirkung, mässige Erfüllung verkehrliche Funktion
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	Grosszügige Quartierverbindungen über die ganze Länge des Bahnhofs, breite, gut funktionierende und attraktive Gleisquerungen (Berücksichtigung Leiterkonzept). Berücksichtigung angrenzende Quartierstrukturen und Sozialraum.	C31 • Anzahl und Qualität Gleisquerungen (Sprossen) C32 • Anzahl und Qualität Längsverbindungen (Holmen) C33 • Anbindung und Verknüpfung mit Quartieren (vom Quartier zum Leiterkonzept und umgekehrt) C34 • Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen	• gut = Einhaltung Leiterkonzept, hohe Qualität für angrenzende Quartiere (Verbindungen, Freiräume, Nutzungen) • mittel = geringe Abweichungen vom Leiterkonzept, mittlere Qualität für angrenzende Quartiere • schlecht = mittlere bis starke Abweichungen vom Leiterkonzept, geringe Qualität für angrenzende Quartiere
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	Geringe Beeinträchtigung des kühlenden Durchlüftungskorridors zwischen Lindberg und Töss. Hohe Klimaverträglichkeit mit wenigen Hitzeinseln. Insgesamt hohe ökologische Qualität mit wenigen Eingriffen.	C41 • Angriffsfläche der Luft stauenden Bauwerke im Durchlüftungskorridor C42 • Verhältnis wärmerückstrahlende/versiegelte Flächen zu begrünten/unversiegelten Flächen C43 • Beeinträchtigung bestehende ökologische Qualitäten, Anzahl neu geschaffene ökologische Qualitäten	• gut = sehr gute Ökobilanz, kein Unterbruch Kaltluftkorridor • mittel = gute Ökobilanz, geringe Unterbrüche Kaltluftkorridor • schlecht = mässige Ökobilanz, grosse Unterbrüche Kaltluftkorridor
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	Die gewählte Variante ermöglicht eine qualitativ hochwertige Stadt- und Arealentwicklung an wichtigen Standorten (Bahnhofumfeld, Lindareal, Vogelsang Nord, Depot West).	C51 • Anzahl nutzbarer Flächen, welche für Areal- und Immobilienentwicklungen zur Verfügung stehen (SBB, Stadt, Dritte) C52 • Entwicklungs-Potenzial Areal Vogelsang Nord C53 • Entwicklungs-Potenzial Lindareal	• gut = grosses Flächenpotenzial, keine Einschränkung Entwicklungs-Potenzial Vogelsang Nord und Lindareal • mittel = mittleres Flächenpotenzial, geringe Einschränkung Entwicklungs-Potenzial Vogelsang Nord und Lindareal • schlecht = geringes Flächenpotenzial, Einschränkung Entwicklungs-Potenzial Vogelsang Nord und Lindareal
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	Die Umnutzungen, Umbauten und Abbrüche sind denkmalpflegerisch verträglich. Der Ausbau erlaubt eine gute Integration der Inventarobjekte in der Stadtstruktur. Die Trennwirkung durch Bauwerke und Gebäude ist gering.	C61 • Eingriffstiefe Aufnahmegebäude, Schwere und Verträglichkeit der Eingriffe C62 • Eingriffstiefe Güterschuppen und Ensemble Güterschuppen / Salzhaus, Qualität der Integration der Inventarobjekte in die Stadtstruktur C63 • Eingriffstiefe Rudolfstrasse C64 • Einfluss Bahnbauten auf Stadtbild (z.B. Hochbahnhof, Rampen / exkl. Rudolfstrasse)	• gut = hohe Verträglichkeit, gute Integration, geringe Eingriffstiefe Aufnahmegebäude, keine Trennwirkung • mittel = mittlere Verträglichkeit, mässige Integration, mittlere Eingriffstiefe Aufnahmegebäude, mässige Trennwirkung • schlecht = geringe Verträglichkeit, schlechte Integration, grosse Eingriffstiefe Aufnahmegebäude, starke Trennwirkung
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	**D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn**	Investitionskosten, bzw. deren Folgekosten für den Teil Bahnausbau, welcher durch den Bund zu finanzieren wäre.	D11 • Höhe der Investitionen und Investitionsfolgekosten	• gut = tiefe bis mittlere Investitions- und Folgekosten • mittel = hohe Investitions- und Folgekosten • schlecht = sehr hohe Investitions- und Folgekosten
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	Investitionskosten, bzw. deren Folgekosten für die städtischen Flächen und Infrastrukturen wie z.B. Freiräume und Bushof.	D21 • Aufwand Neugestaltung Rudolfstrasse D22 • Aufwand Anpassung Stadtraum Salzhausplatz (Kopfbereiche, Wendebahnhof) D23 • Aufwand für Anpassungen Veloinfrastruktur, Velorouten und übrige Verkehrsträger	• gut = tiefe bis mittlere Investitions- und Folgekosten • mittel = hohe Investitions- und Folgekosten • schlecht = sehr hohe Investitions- und Folgekosten
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	Der Einfluss der verschiedenen Varianten auf den Immobilien-Bestand (SBB, Stadt, Dritte) und die entsprechenden Nutzungen und Entwicklungspotenziale ist gering. Es werden möglichst wenig private Flächen beansprucht.	D31 • Auswirkungen auf bestehende Gebäude und Nutzungen SBB D32 • Auswirkungen auf bestehende Gebäude und Nutzungen Dritte D33 • Beanspruchung öffentliche Flächen der Stadt	• gut = geringe Auswirkungen auf Immobilienbestand, wenige Anzahl Flächen beansprucht • mittel = mittlere Auswirkungen auf Immobilienbestand, mittlere Anzahl Flächen beansprucht • schlecht = grössere Auswirkungen auf Immobilienbestand, zahlreiche Anzahl Flächen beansprucht
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkungen	Der Ausbau kann etappenweise erfolgen. Jede Etappe erzielt eine hohe städtebauliche und verkehrliche Qualität. Die Auswirkungen auf die Umgebung durch die Zwischenphasen sind möglichst gering (Flächenbeanspruchung, Immissionen). Der Ausbau lässt sich technisch und unter laufendem Betrieb realisieren.	D41 • Etappierungsmöglichkeiten (STEP-Ausbauschritte, Aufwärtskompatibilitäten) D42 • Schweregrad der betrieblichen Einschränkungen während der Bauzeit D43 • Potenzial für kommerzielle Bahnhofnutzungen in den einzelnen Etappen (Ausmass, Anpassbarkeit) D44 • Städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadträumen in den Zwischenphasen D45 • Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Reisende in den Zwischenphasen	• gut = sehr hohe städtebauliche und verkehrliche Qualität der Zwischenschritte, geringe Einschränkungen • mittel = hohe städtebauliche und verkehrliche Qualität der Zwischenschritte, mittlere Einschränkungen • schlecht = mittlere städtebauliche und verkehrliche Qualität der Zwischenschritte, grössere Einschränkungen

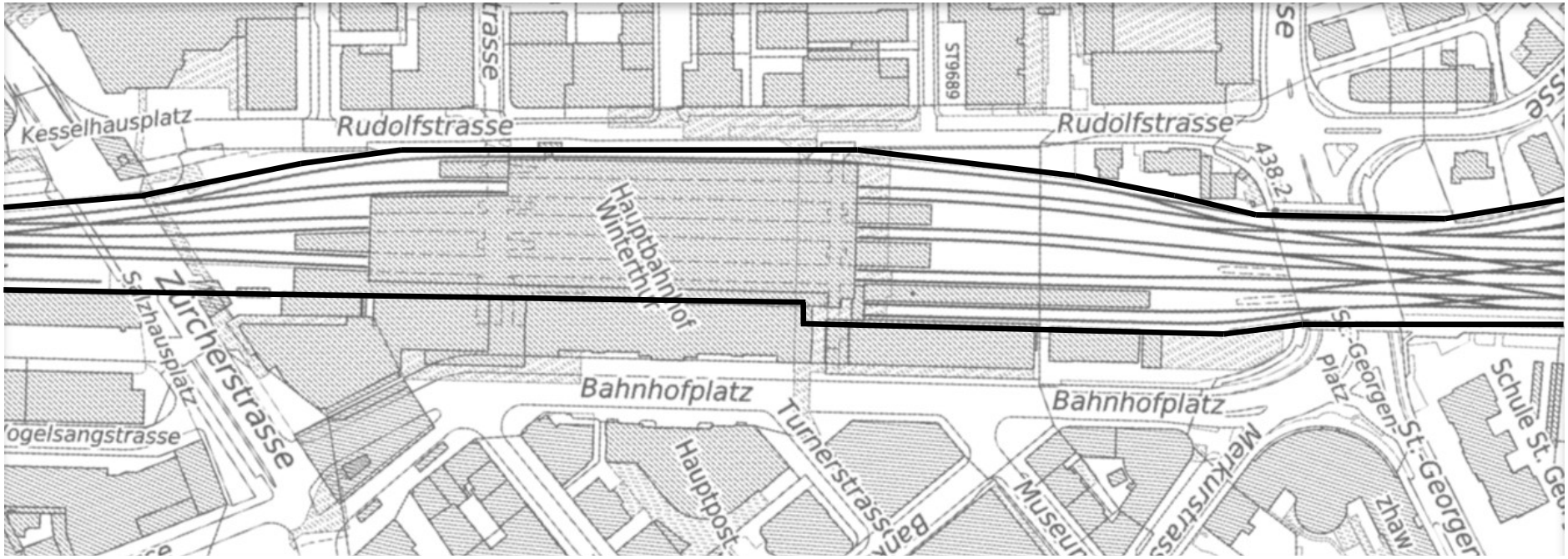
SBB CFF FFS

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur

Beilage 2a
Raumausdehnung der Varianten

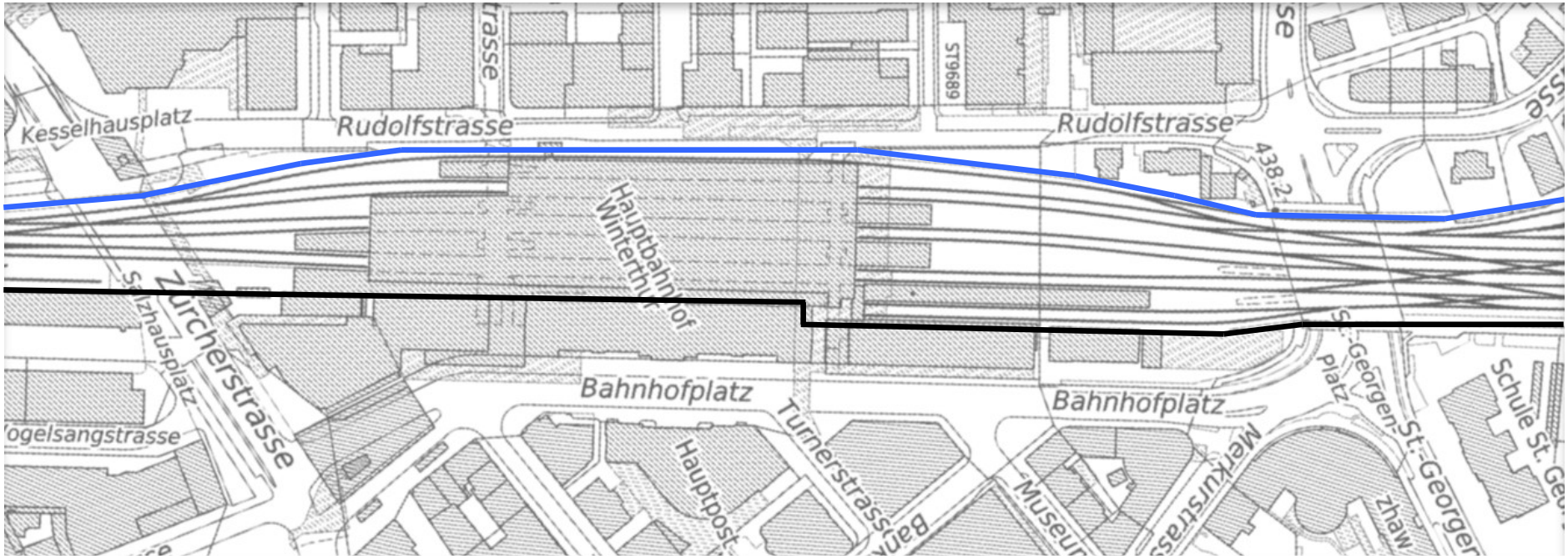
Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse

Heutige Anlage



Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse

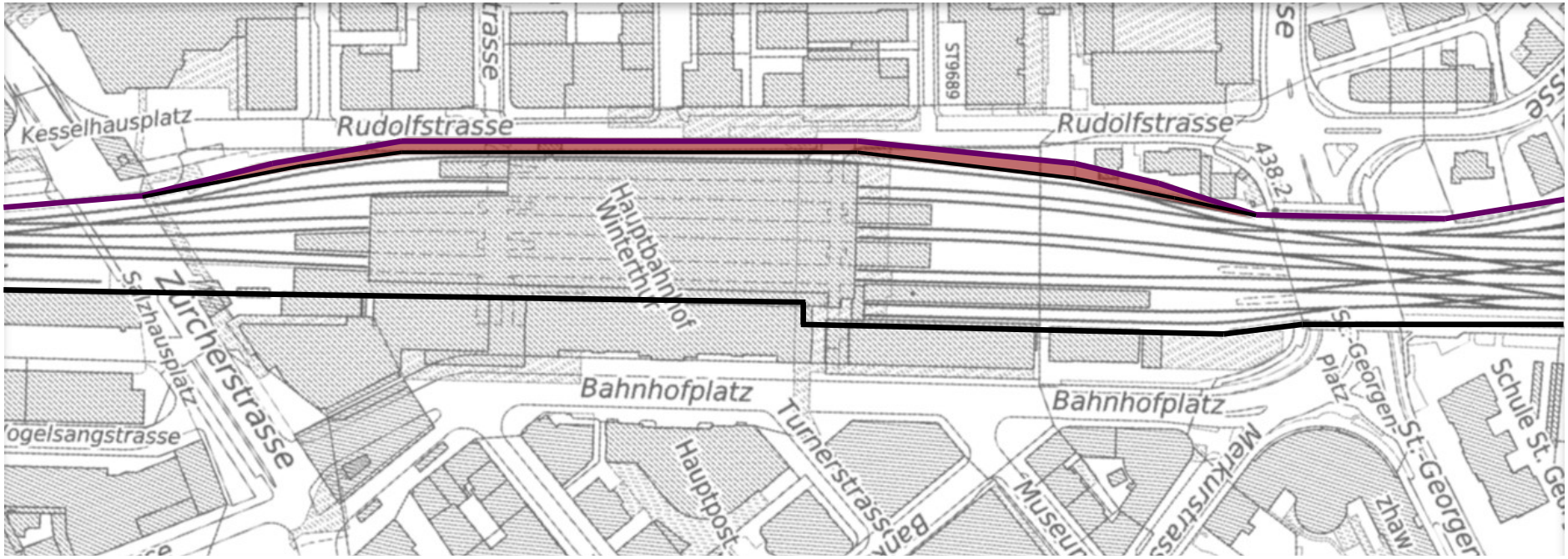
Variantengruppe 11x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse

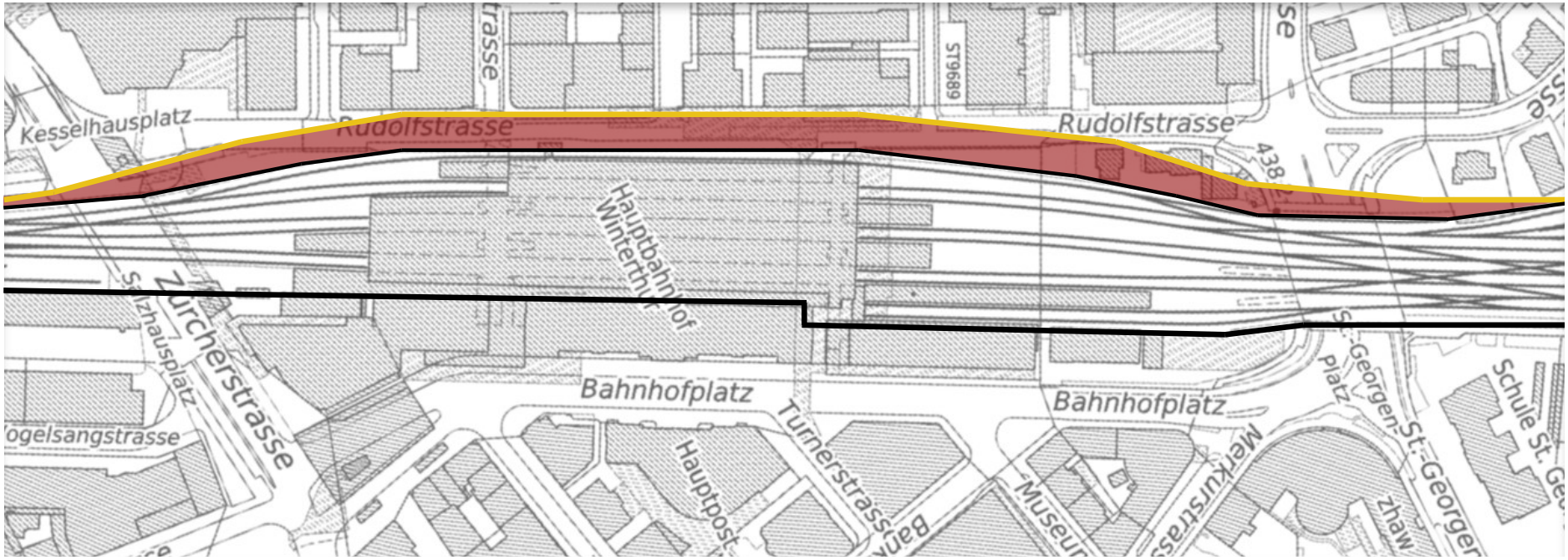
Variantengruppe 21x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse gemäss kommunizierter Interessenslinie

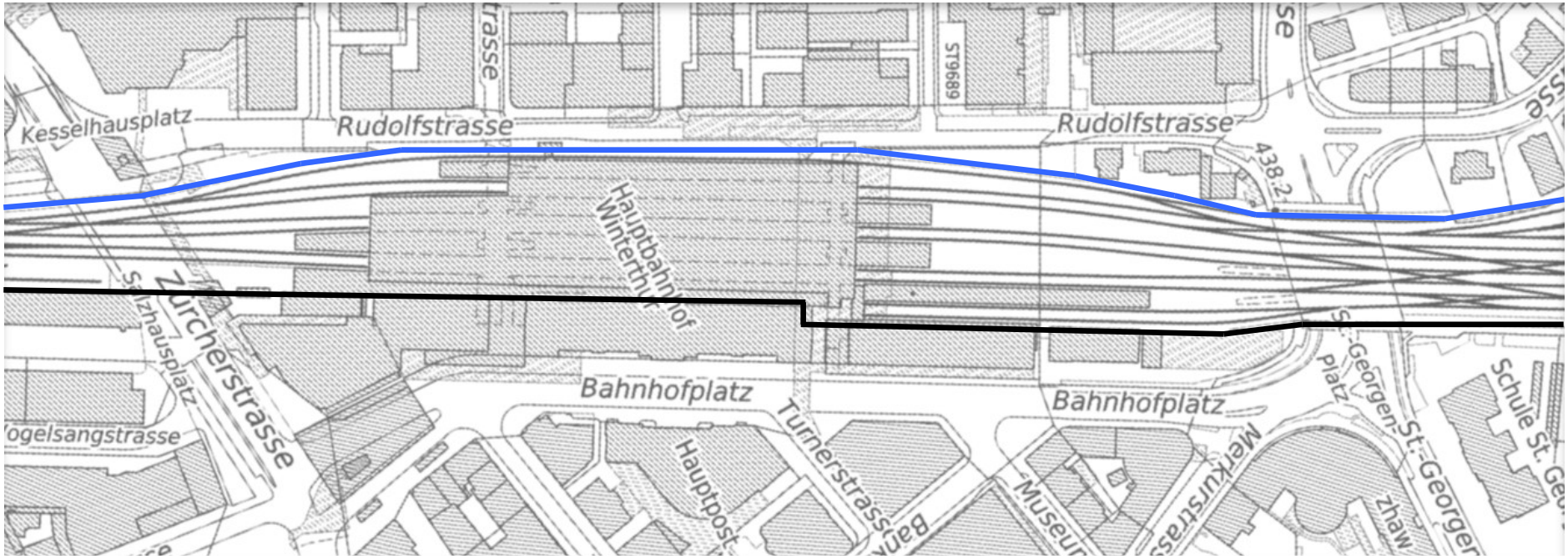
Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse

Variantengruppe 31x



Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Aufnahmegebäude

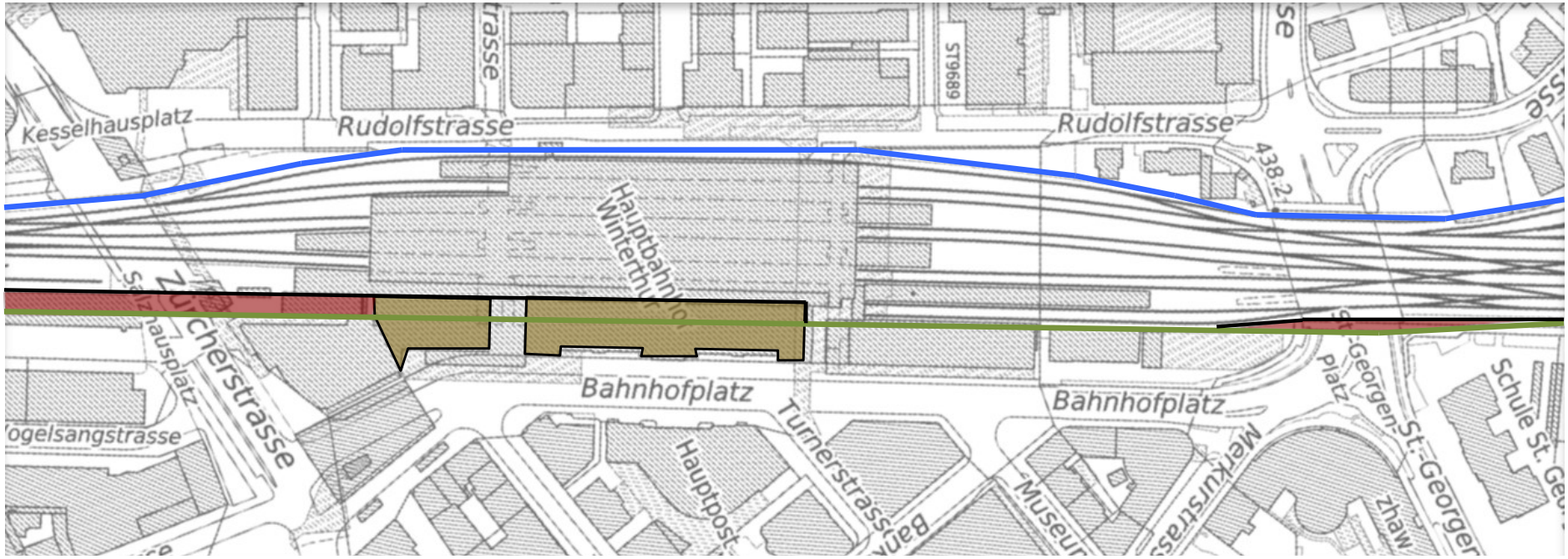
Variantengruppe 11x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Aufnahmegebäude

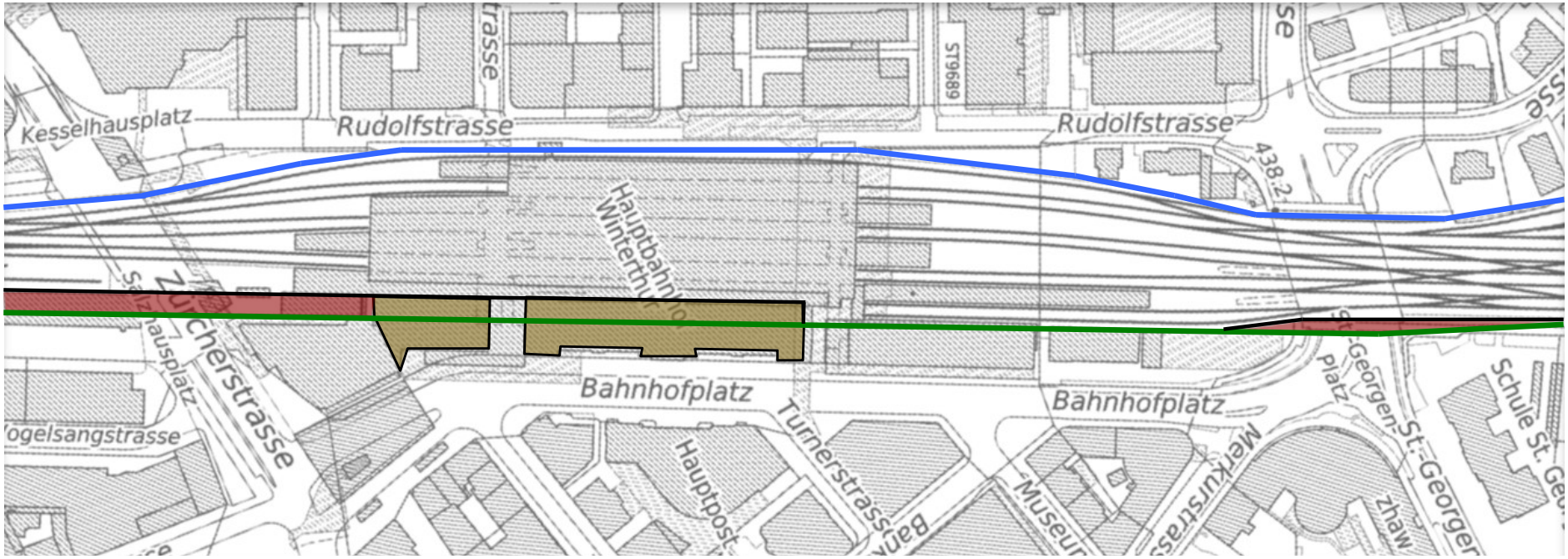
Variantengruppe 12x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Aufnahmegebäude

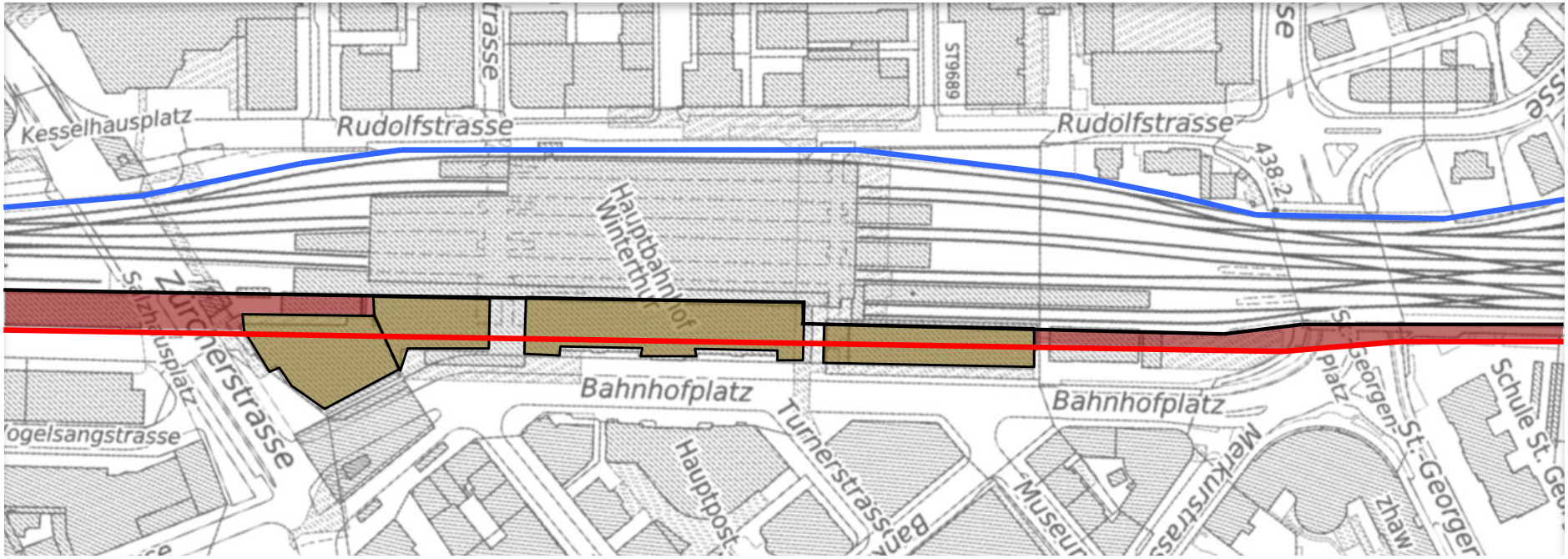
Variantengruppe 13x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

Varianten mit Gleisen 3–6 in heutiger Lage
Raumausdehnung Seite Aufnahmegebäude

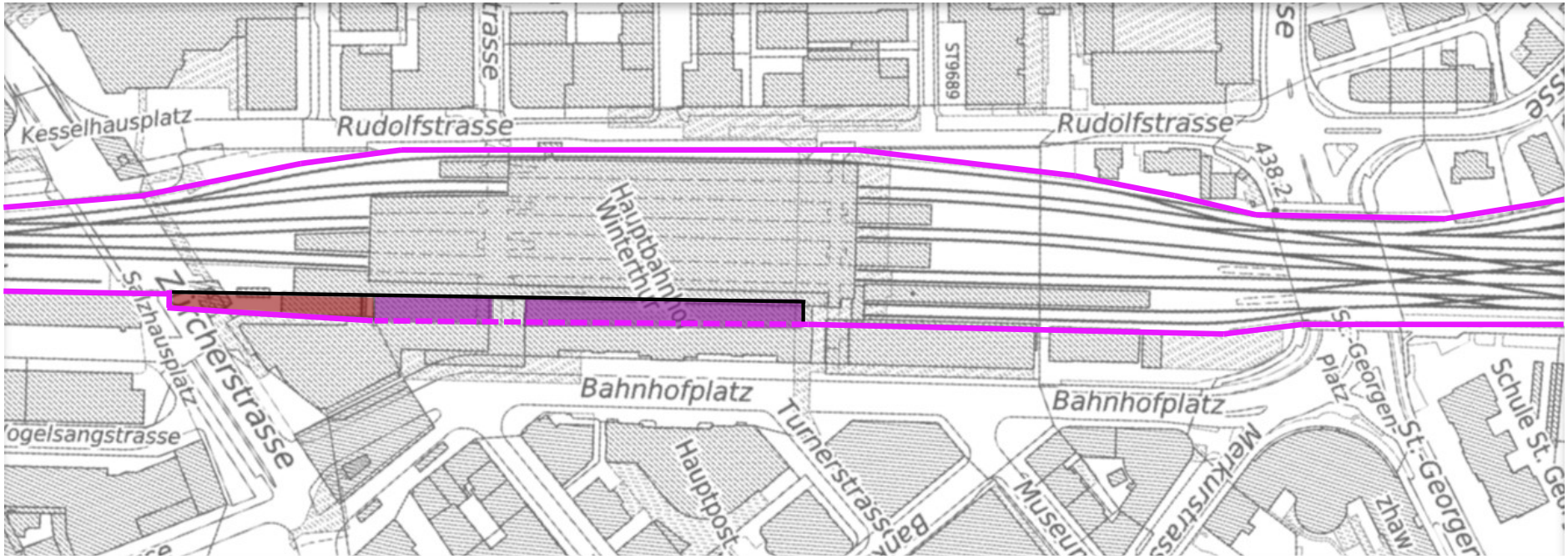
Variantengruppe 14x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

Varianten mit Schiebung aller Gleis- und Perronachsen Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes

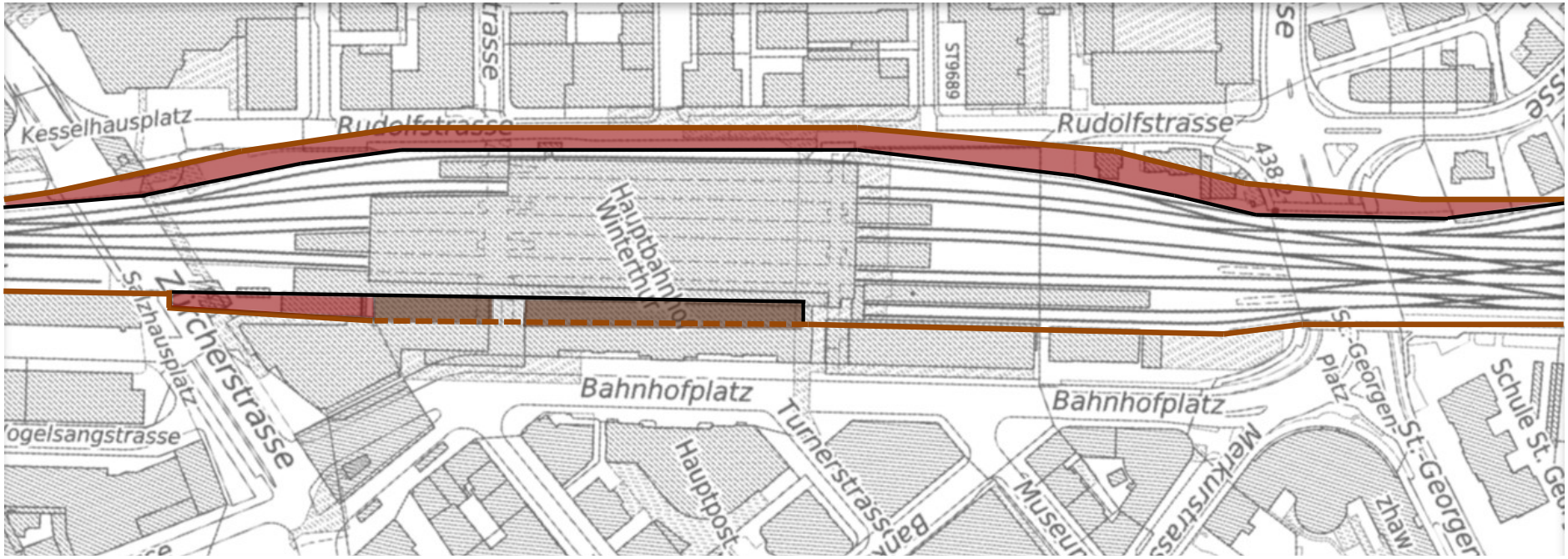
Variantengruppe 45x



→ Raumausdehnung Seite Rudolfstrasse wie heutige Anlage

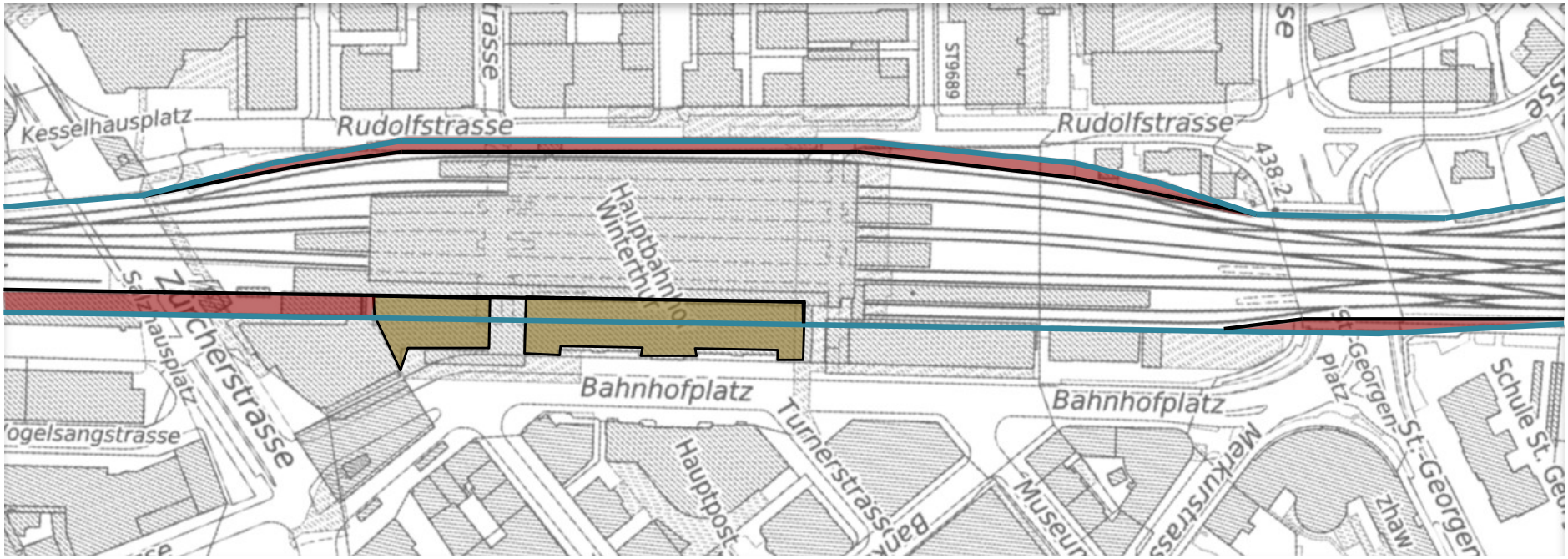
Varianten mit Schiebung aller Gleis- und Perronachsen Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes

Variantengruppe 55x



Varianten mit Schiebung aller Gleis- und Perronachsen
Einmittung Gleise 3–10 zwischen den beiden Stadtseiten

Variantengruppe 66x



Raumausdehnung auf dem Areal Vogelsang Nord
Dreigleisiger Wendebahnhof

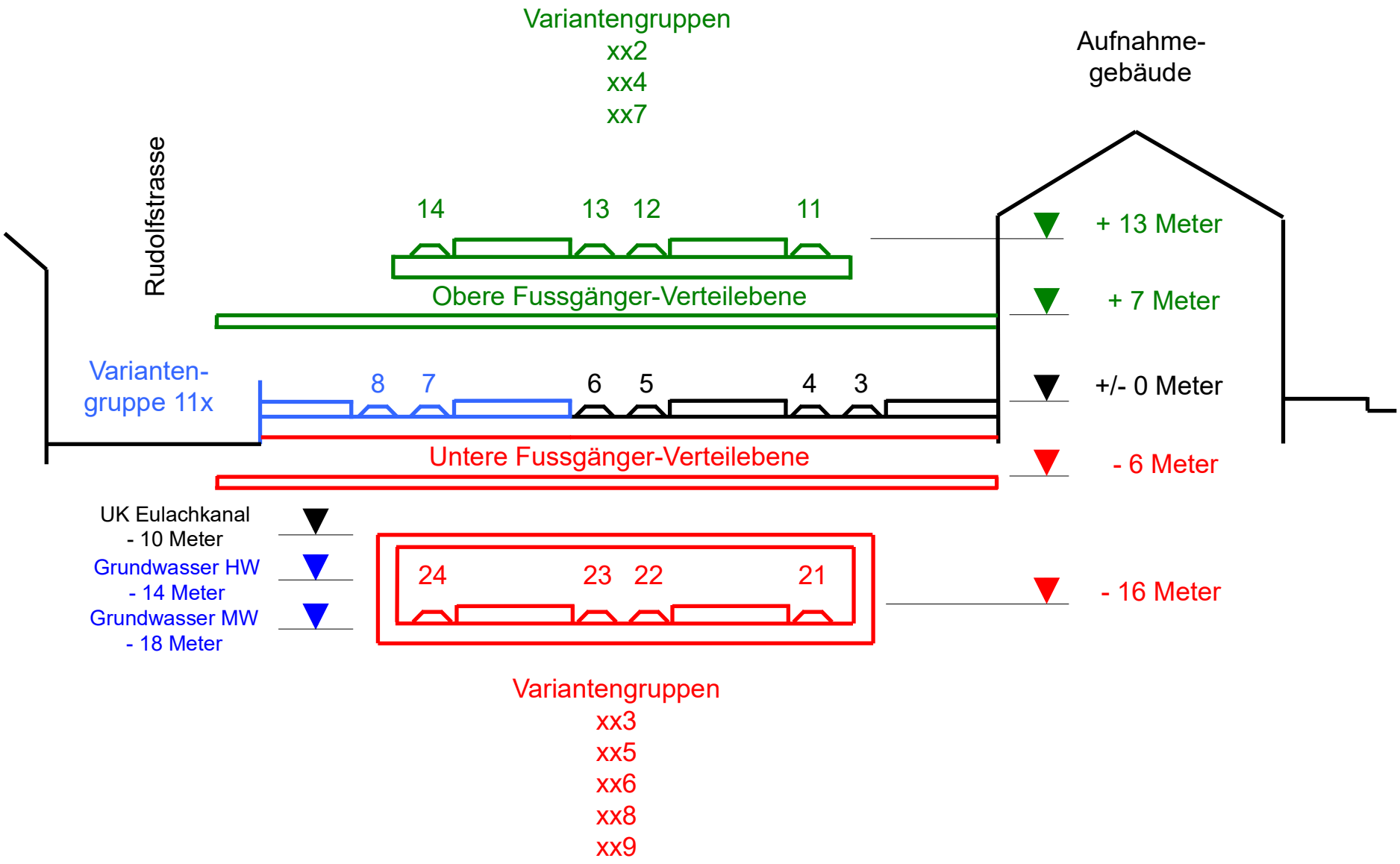
Variantengruppe xx0 und xx1

- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampe Wendebahnhof
- Zufahrtsbereich Wendebahnhof
- Dreigleisiger Wendebahnhof mit 320 m Perronnutzlänge

→ Variantengruppe xx0 Wendebahnhof nur als Bauprovisorium

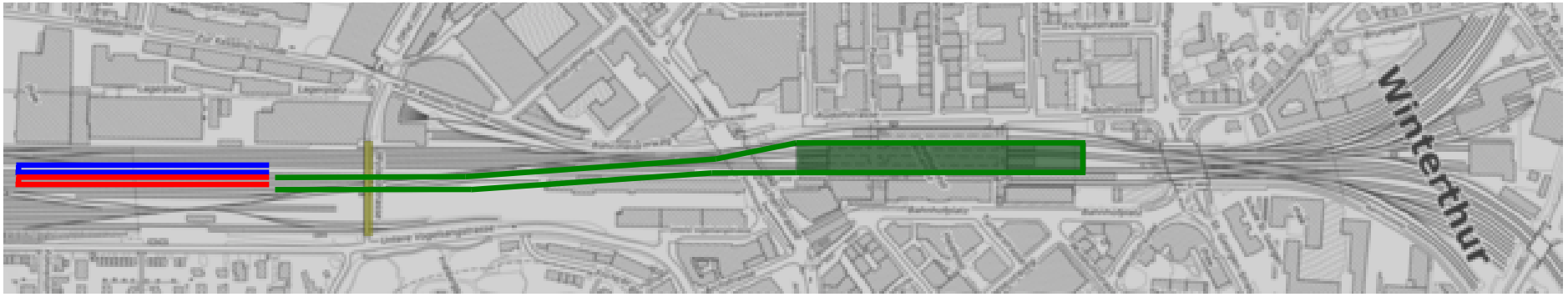
→ Variantengruppe xx1 definitiver Wendebahnhof

Raumausdehnung in der Vertikalen



Raumausdehnung in der Vertikalen
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage

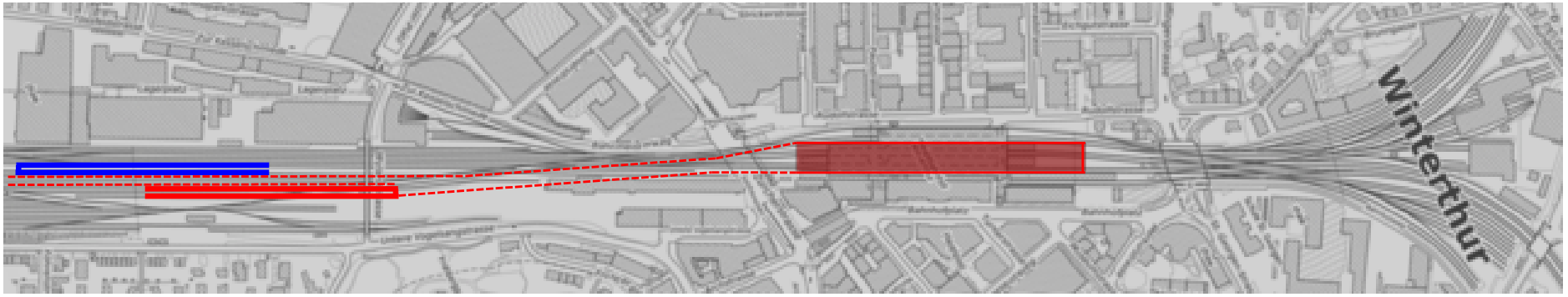
Variantengruppe xx2



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Erweiterung Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Oberirdische Zufahrtrampe
- Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage mit 320 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage

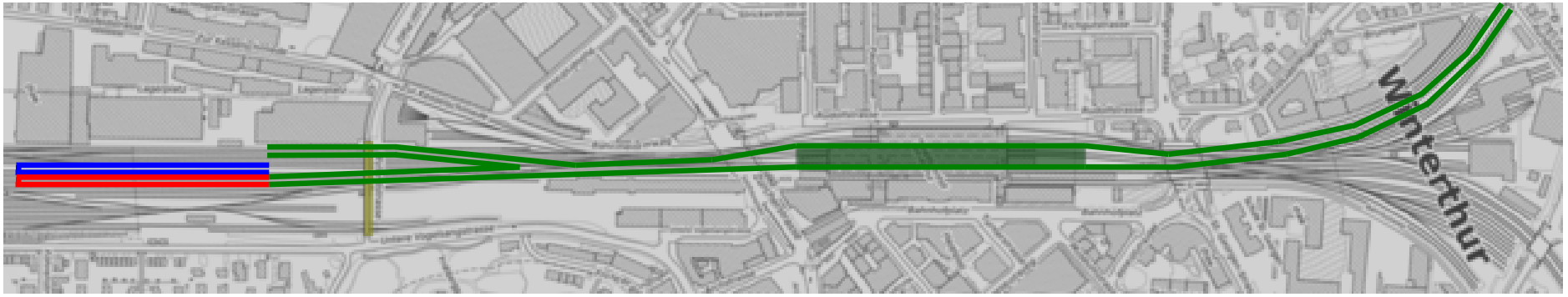
Variantengruppe xx3



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampe Süd
- Unterirdische Zufahrtsbauwerke
- Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage mit 320 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie

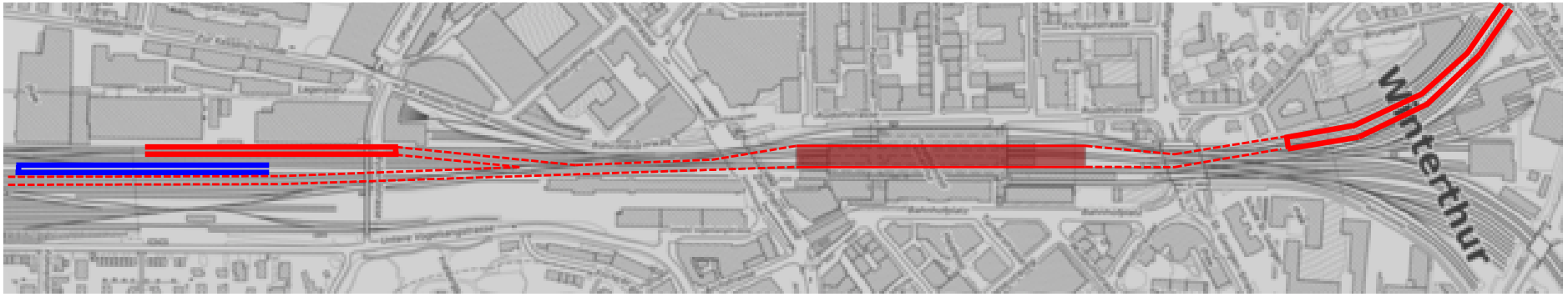
Variantengruppe xx4



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Erweiterung Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Oberirdische Zufahrtsrampen
- Zweigleisiger Hochbahnhof mit 320 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie

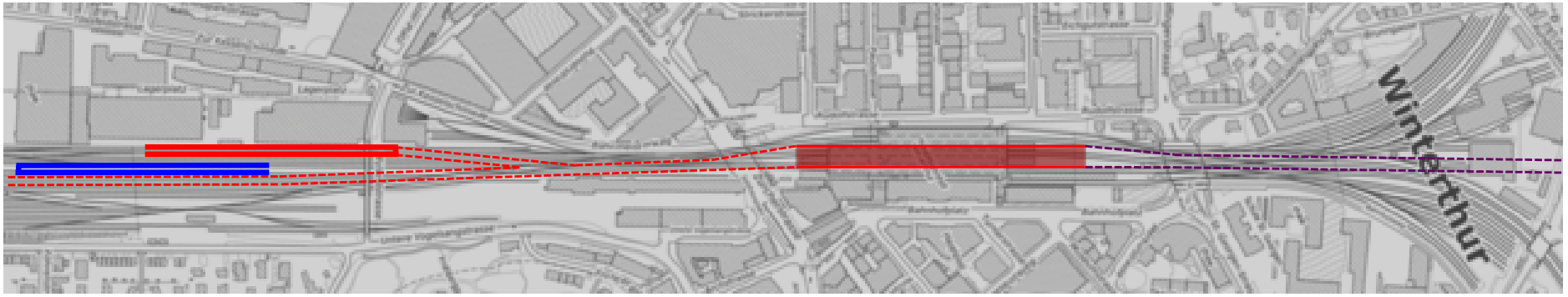
Variantengruppe xx5



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampen Süd und Nord
- Unterirdische Zufahrtsbauwerke
- Zweigleisiger Tiefbahnhof mit 320 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie

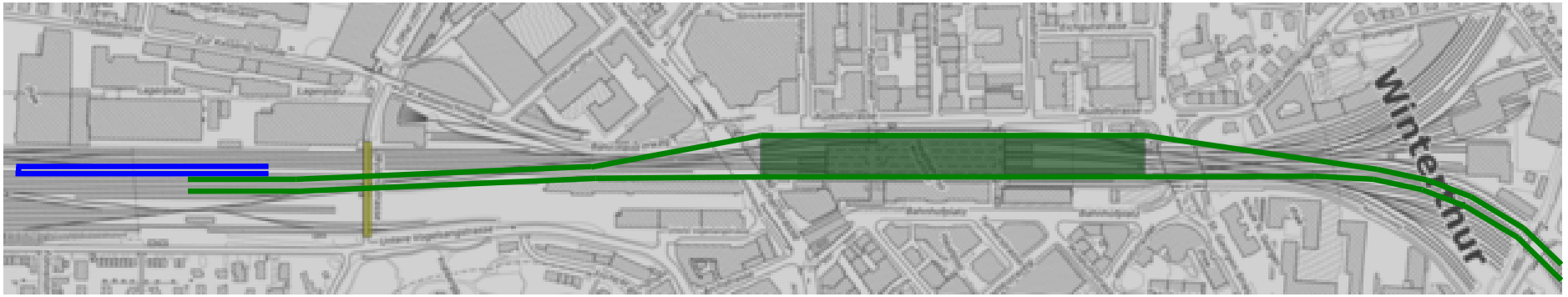
Variantengruppe xx6



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampe Süd
- Unterirdische Zufahrtsbauwerke
- Lindbergtunnel (genaue Linienführung noch nicht festgelegt)
- Zweigleisiger Tiefbahnhof mit 320 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Viergleisiger Hochbahnhof für die St. Galler-Linie

Variantengruppe xx7



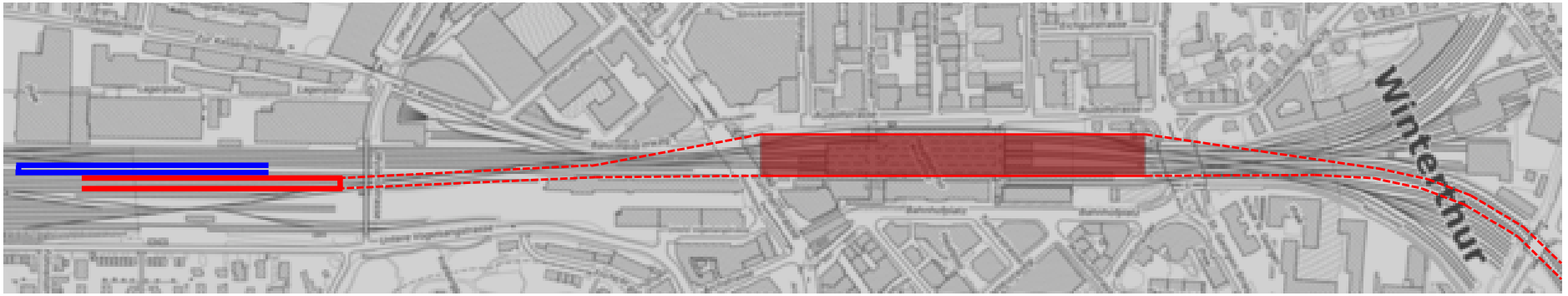
Rampe Projekt Brüttenertunnel

Oberirdische Zufahrtsrampen

Viergleisiger Hochbahnhof mit 420 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Viergleisiger Tiefbahnhof für die St. Galler-Linie

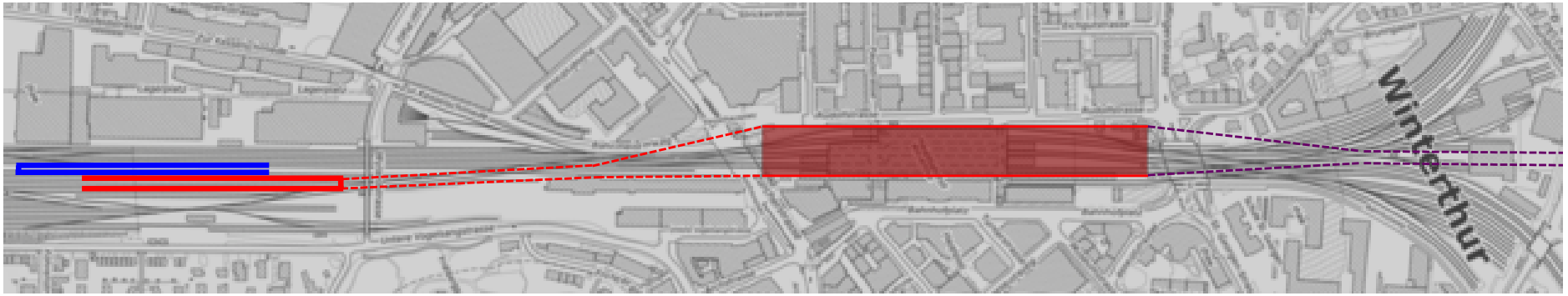
Variantengruppe xx8



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampe Süd
- Unterirdische Zufahrtsbauwerke
- Viergleisiger Tiefbahnhof mit 420 m Perronnutzlänge

Raumausdehnung in der Vertikalen
Fünfgleisiger Tiefbahnhof für den Fernverkehr

Variantengruppe xx9



- Rampe Projekt Brüttenertunnel
- Zufahrtsrampe Süd
- Unterirdische Zufahrtsbauwerke
- Fernverkehrstunnel bis Oberwinterthur und Hegi (genaue Linienführung noch nicht festgelegt)
- Fünfgleisiger Tiefbahnhof mit 420 m Perronnutzlänge

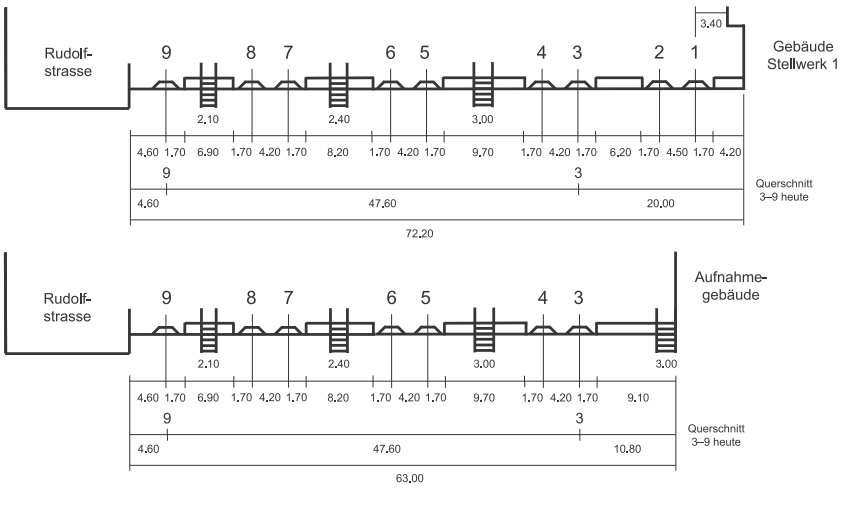
Bahnhof Winterthur

Heutiger Zustand

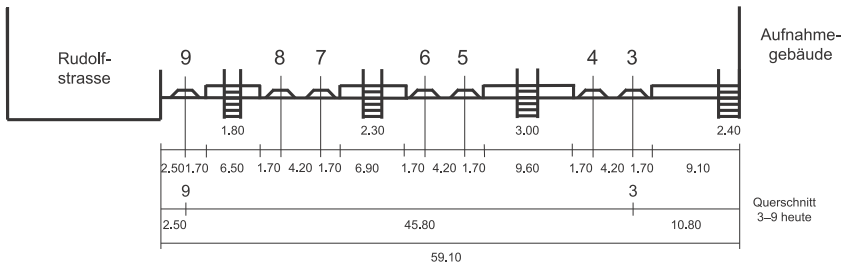
Bahnhof Winterthur

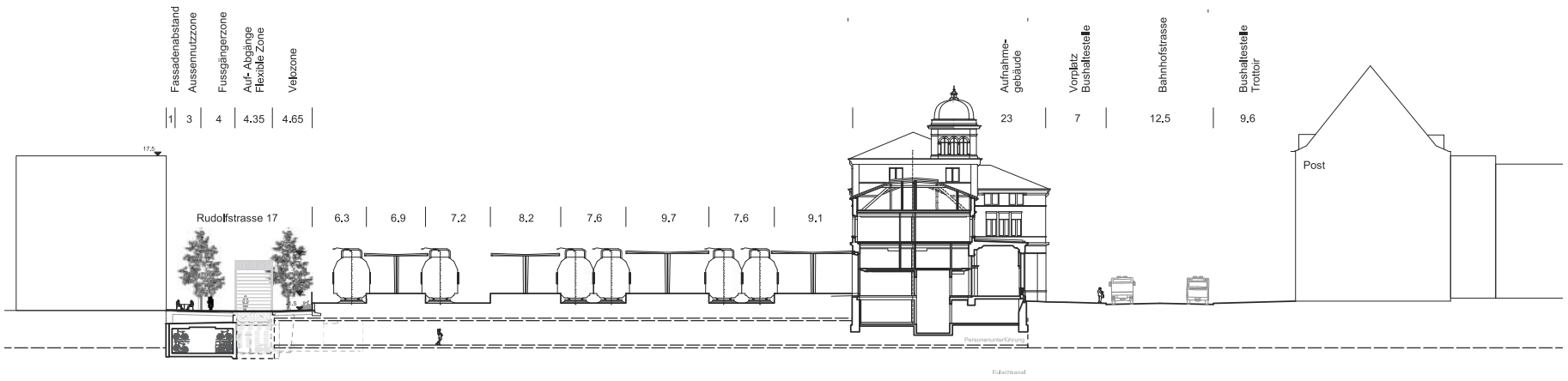
Heutiger Zustand

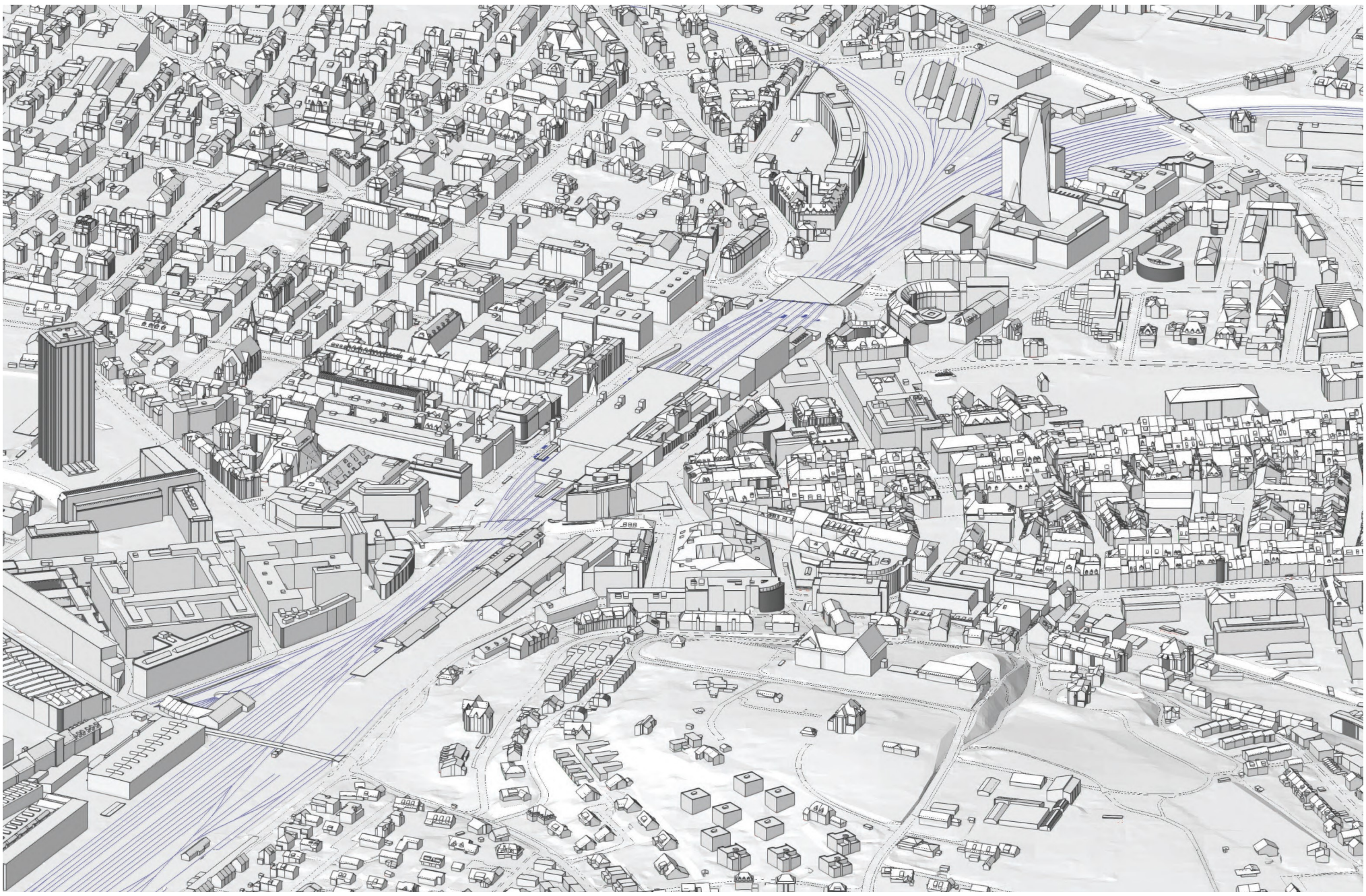
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Heutige Anlage



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Heutige Anlage







Bahnhof Winterthur

6 Durchgangsgleise | 117-119

mit 4-5-gleisigem Hoch-/Tiefbahnhof
Perronverbreiterung Gleise 6-8 und Rückbau Gleis 9. Heutige Ausdehnug Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolf-strasse, Abschluss mit Aussenperron Gleis 8.

Zu wenig Durchgangsgleise

- deshalb in Kombination mit Hoch- oder Tiefbahnhof xx7/xx8/xx9

Rudolfstrasse 3.30m breiter

- neu 20.30m

Bahnhofszeile bleibt

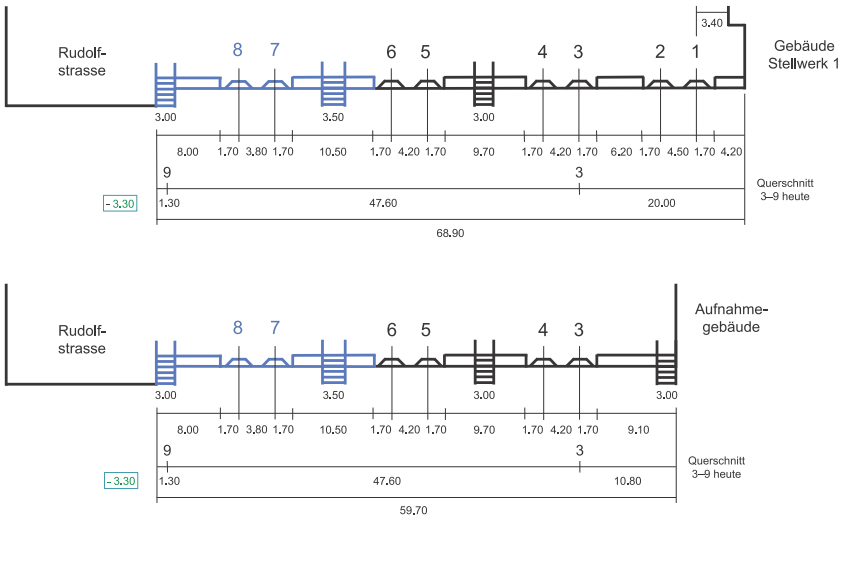
Kopfentleerung nicht zwingend

- Breite für funktionale Anforderun gen ohne Kopfentleerung knapp erfüllt
- für Gestaltungsspielraum Rudolf - strasse aber erwünscht

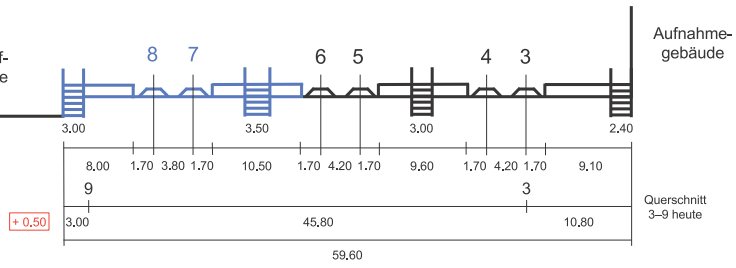
Bahnhof Winterthur

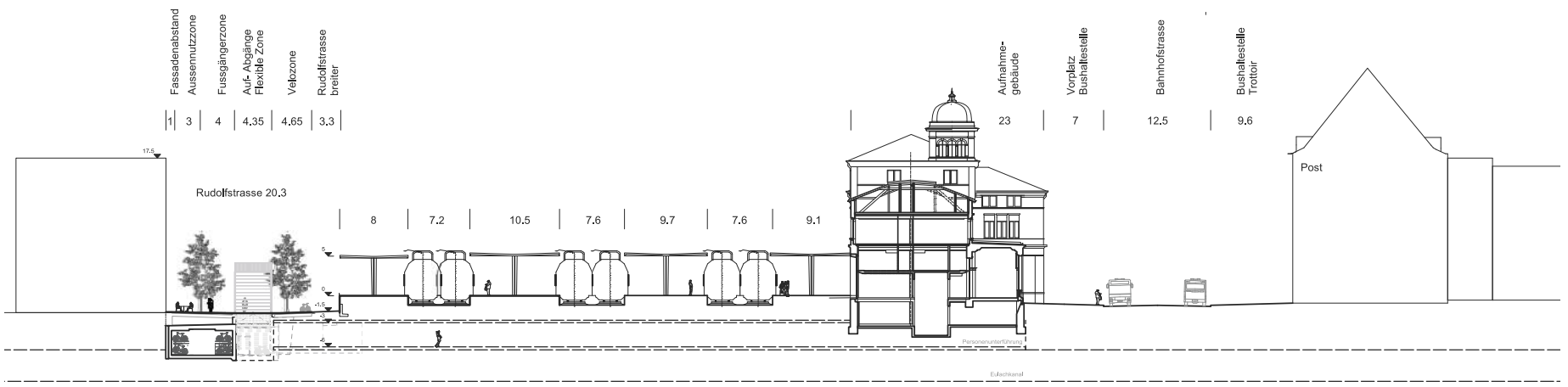
6 Durchgangsgleise | 117-119

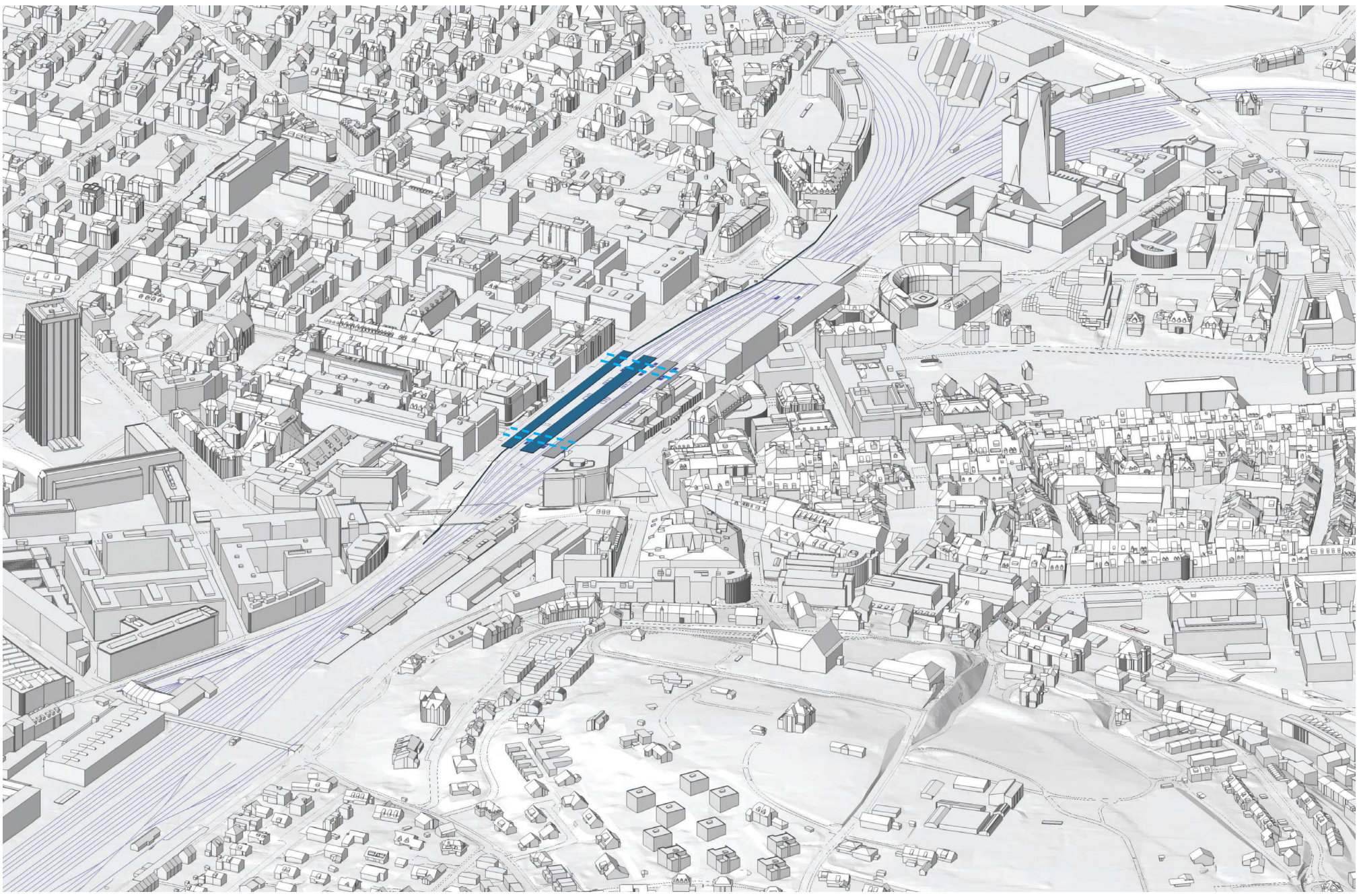
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 117 bis 119



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 117 bis 119



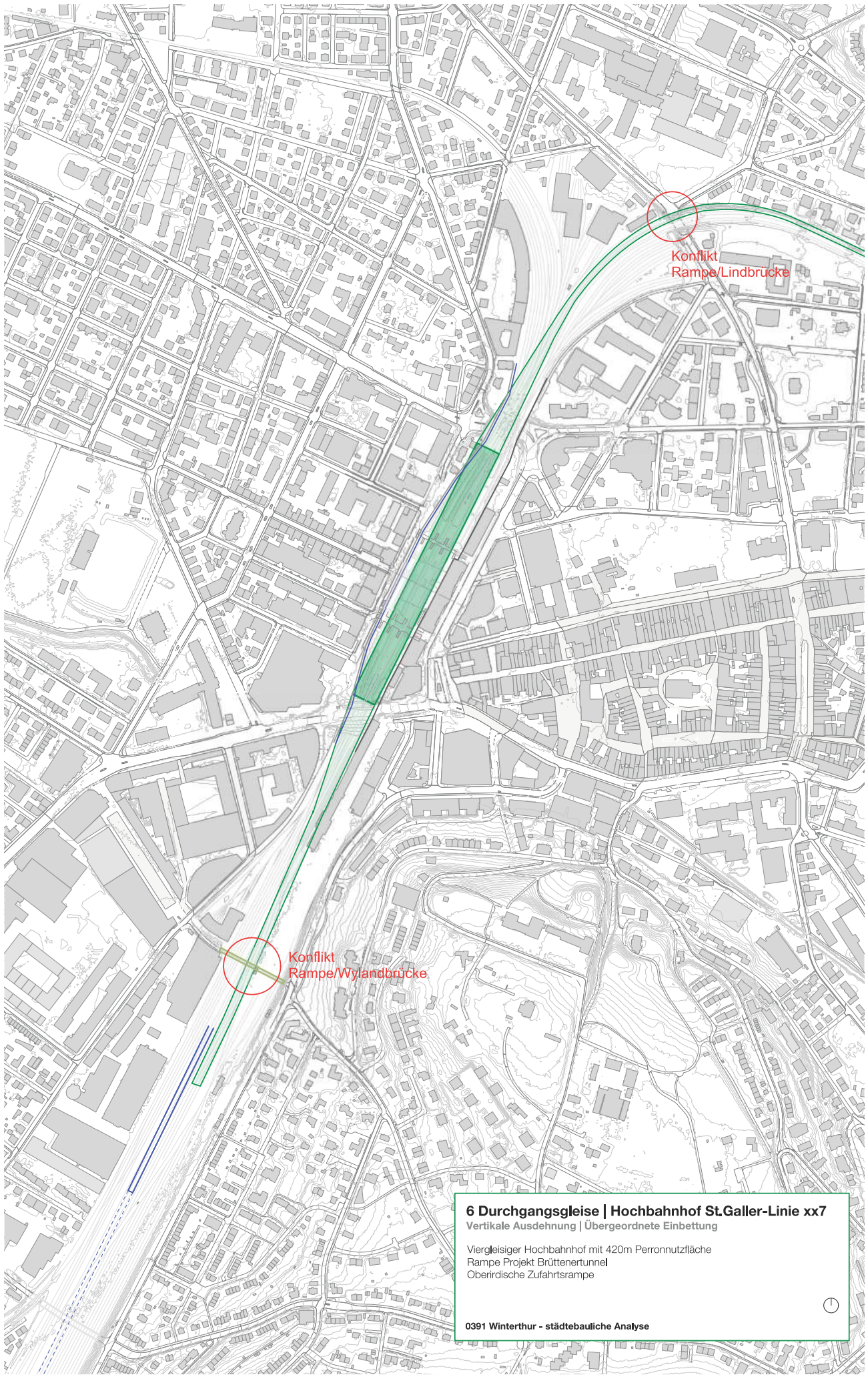




Bahnhof Winterthur

Hochbahnhof St.Galler-Linie | xx7

Viergleisiger Hochbahnhof mit 420m Perronnutzfläche, Oberirdische Zufahrsrampe
Rampe Projket Brüttenertunnel



- Kombiniert mit 11x

- Grosse vertikale Ausdehnung

- Lange doppelspurige Rampen

- Auswirkung auf Luftzirkulation

- Lärm- und Strahlungs-Emissionen

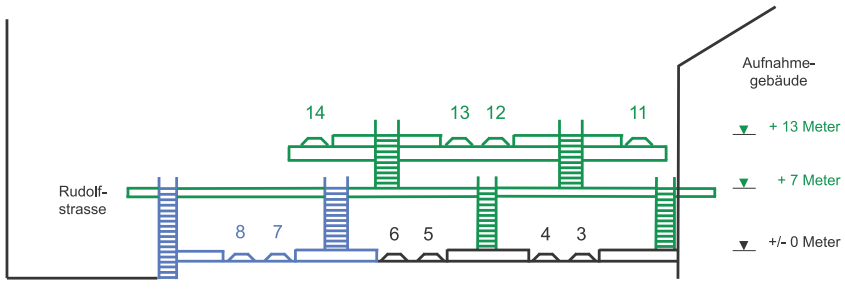
- Blickachsen Richtung Aufnahmegebäu de unterbrochen

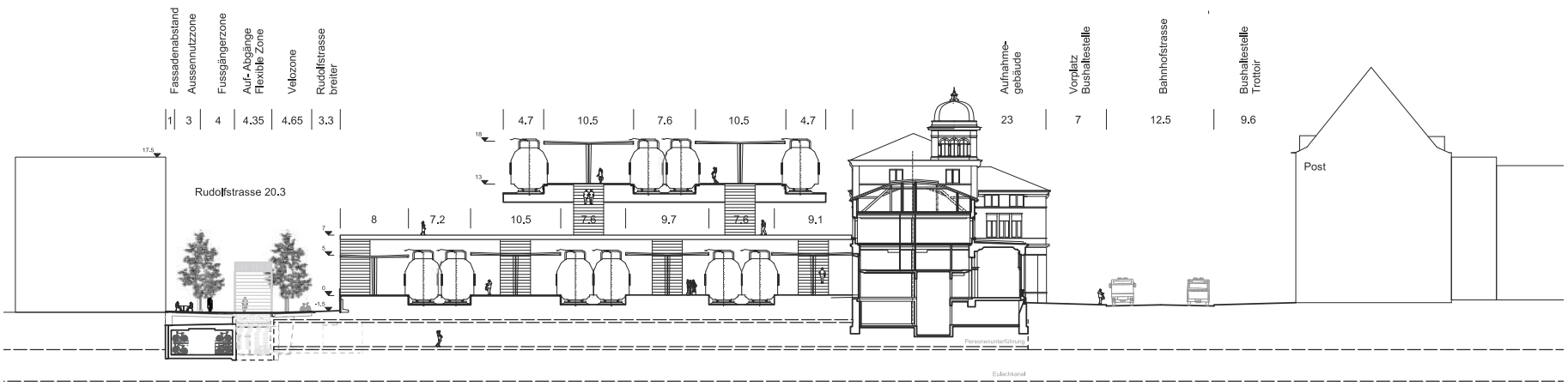
- 2 Personenüberführungen auf 7m, (Rol le der PU's als Stadtverbindung?)

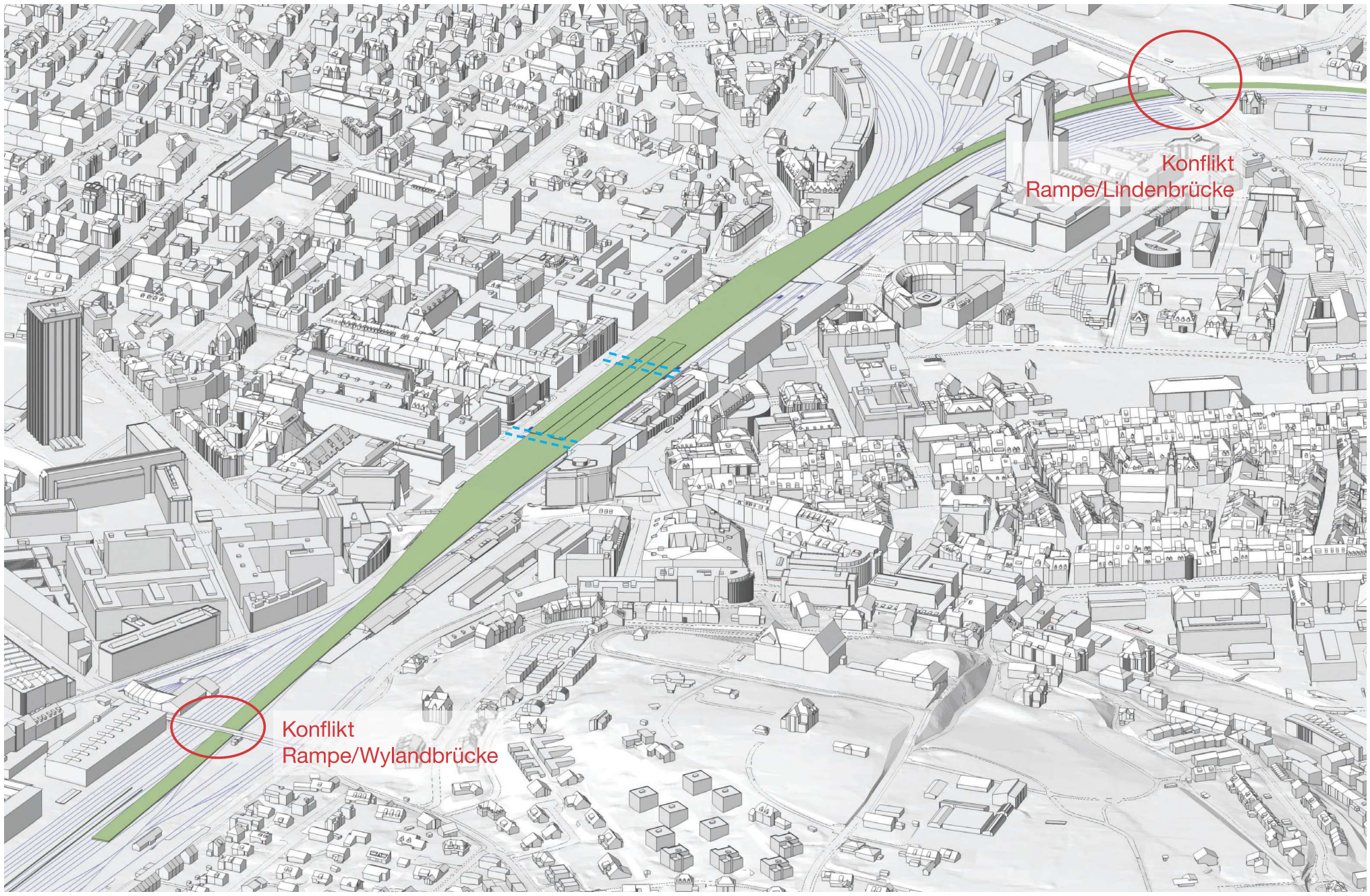
- Konflikt Brücken

Hochbahnhof St.Galler-Linie | xx7

Genereller Querschnitt Variante 117
Viergleisiger Hochbahnhof für die St. Galler-Linie

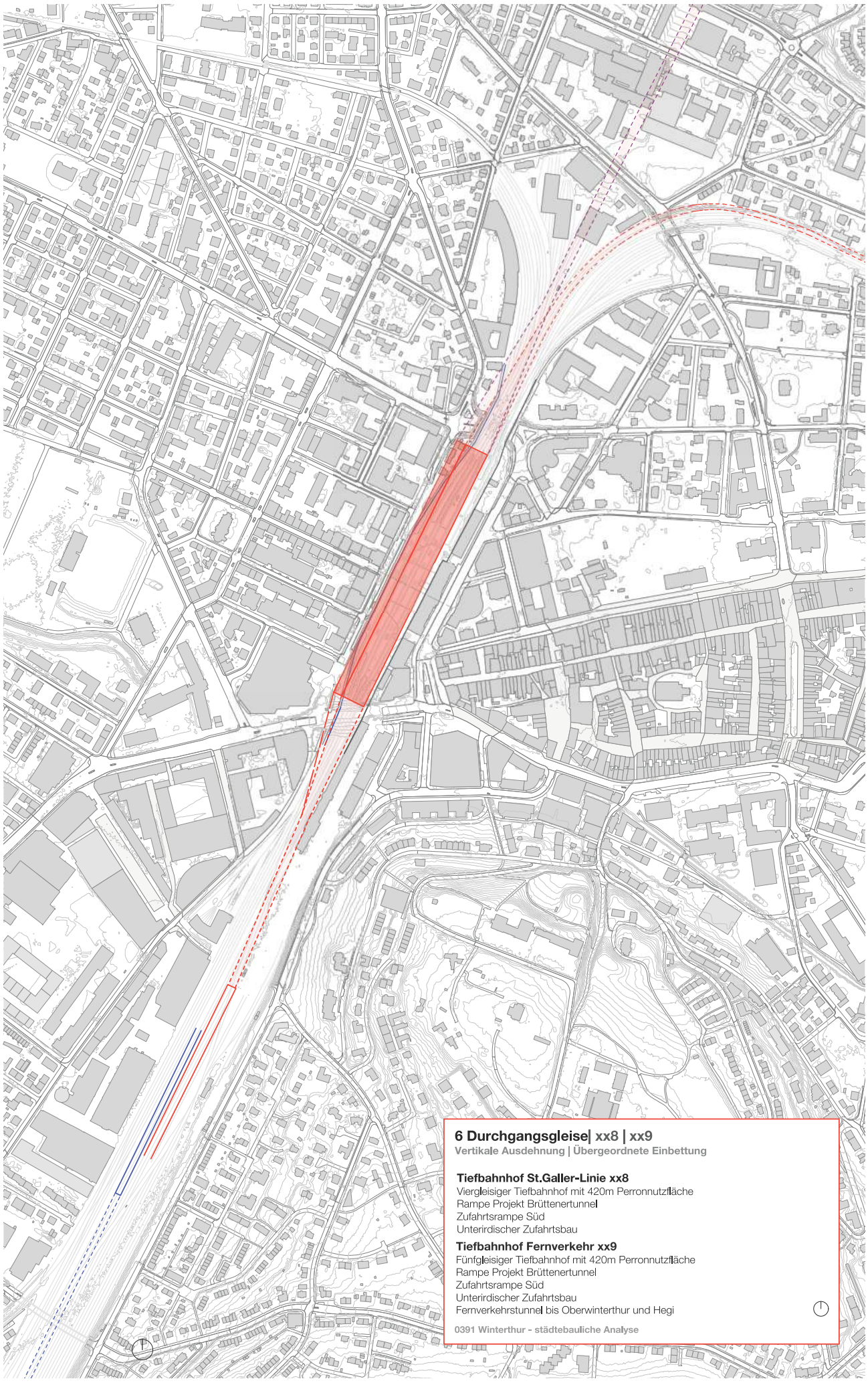






Tiefbahnhof St.Galler-Linie/Fernverkehr | xx8/xx9

xx8: Viergleisiger Tiefbahnhof mit 420m Perronnutzfläche, Zufahrtsrampe Brüttenertunnel
Zufahrtsrampe Süde, Unterirdischer Zufahrtsbau
xx9: Fünfgleisiger Tiefbahnhof mit 420m Perronnutzfläche, Zufahrtsrampe Brüttenertunnel
Zufahrtsrampe Süde, Unterirdischer Zufahrtsbau, Fernverkehr bis Oberwinterthur und Hegi

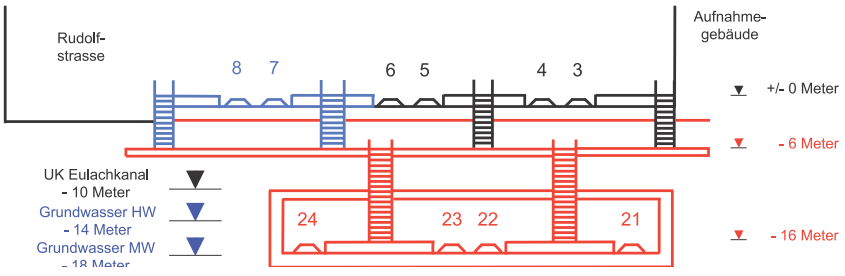


- Kombiniert mit 11x
- Geringe Auswirkung auf Stadtebene
- Ausbau PU's / Stadtverbindung
- Gut für Luftzirkulation / Stadtklima
- Blickachsen ohne Parkdeck geöffnet
- Andocken an Unterführungen (Kopfent leerung einfacher umsetzbar)
- Konflikt Grundwasser

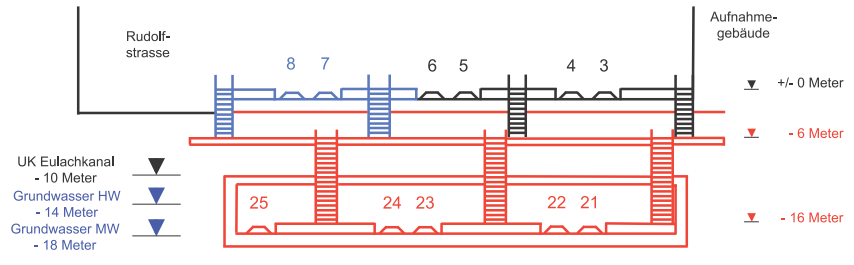
Bahnhof Winterthur

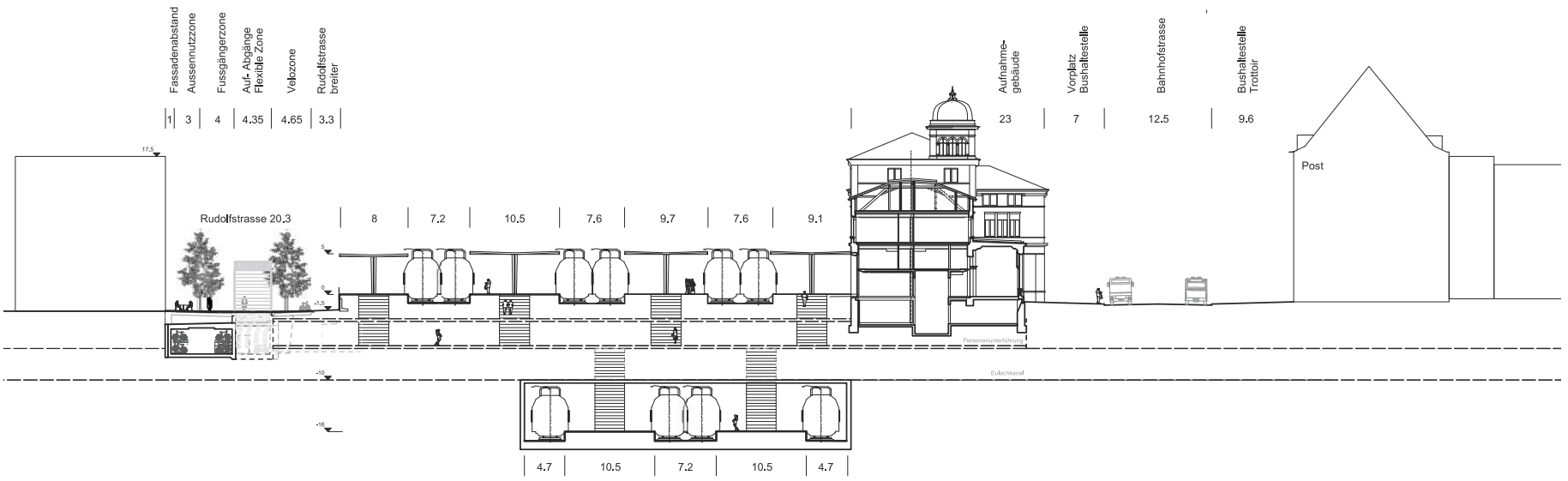
Tiefbahnhof St.Galler-Linie/Fernverkehr | xx8/xx9

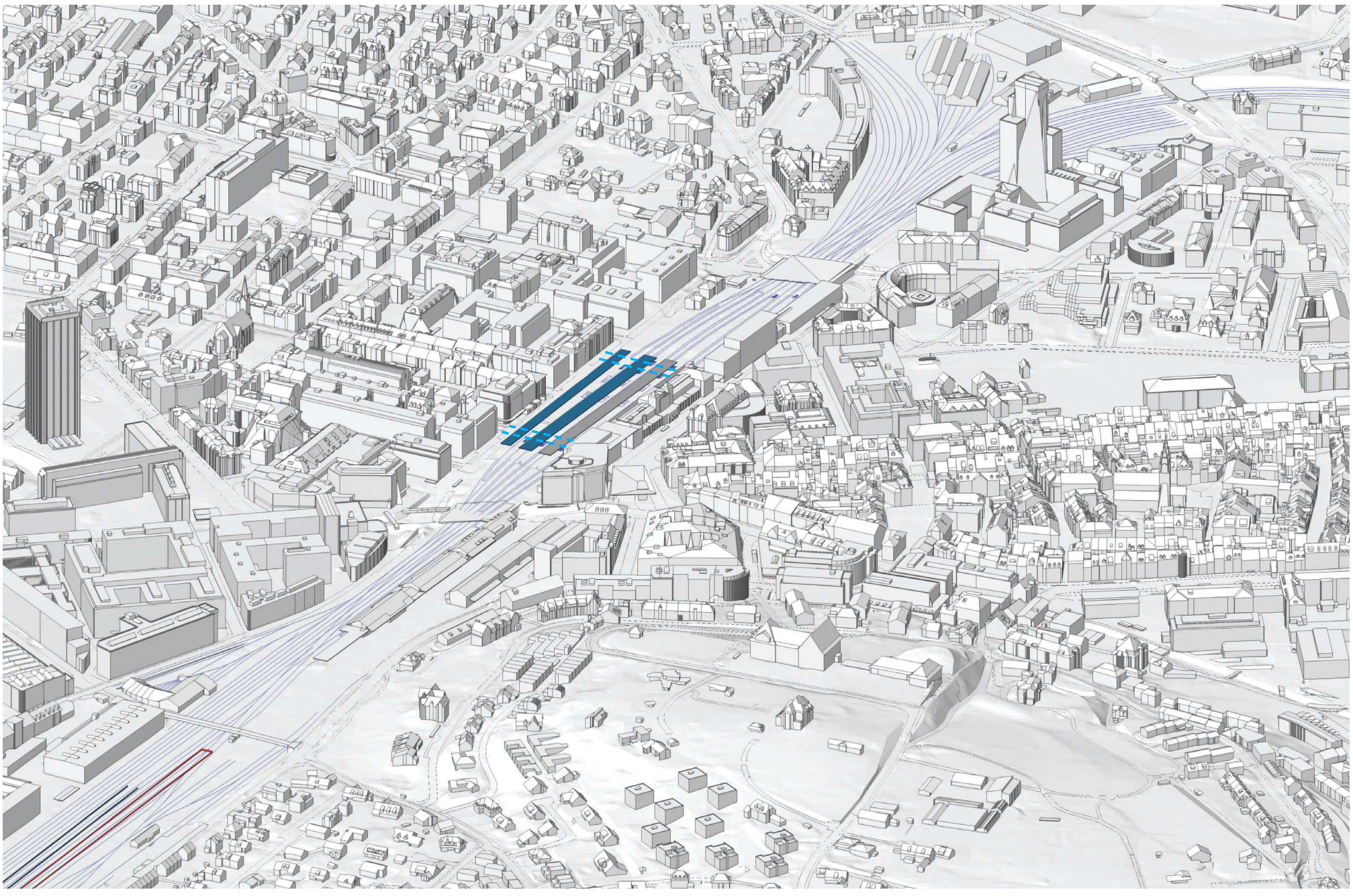
Genereller Querschnitt Variante 118
Viergleisiger Tiefbahnhof für die St. Galler-Linie



Genereller Querschnitt Variante 119
Fünfgleisiger Tiefbahnhof für den Fernverkehr



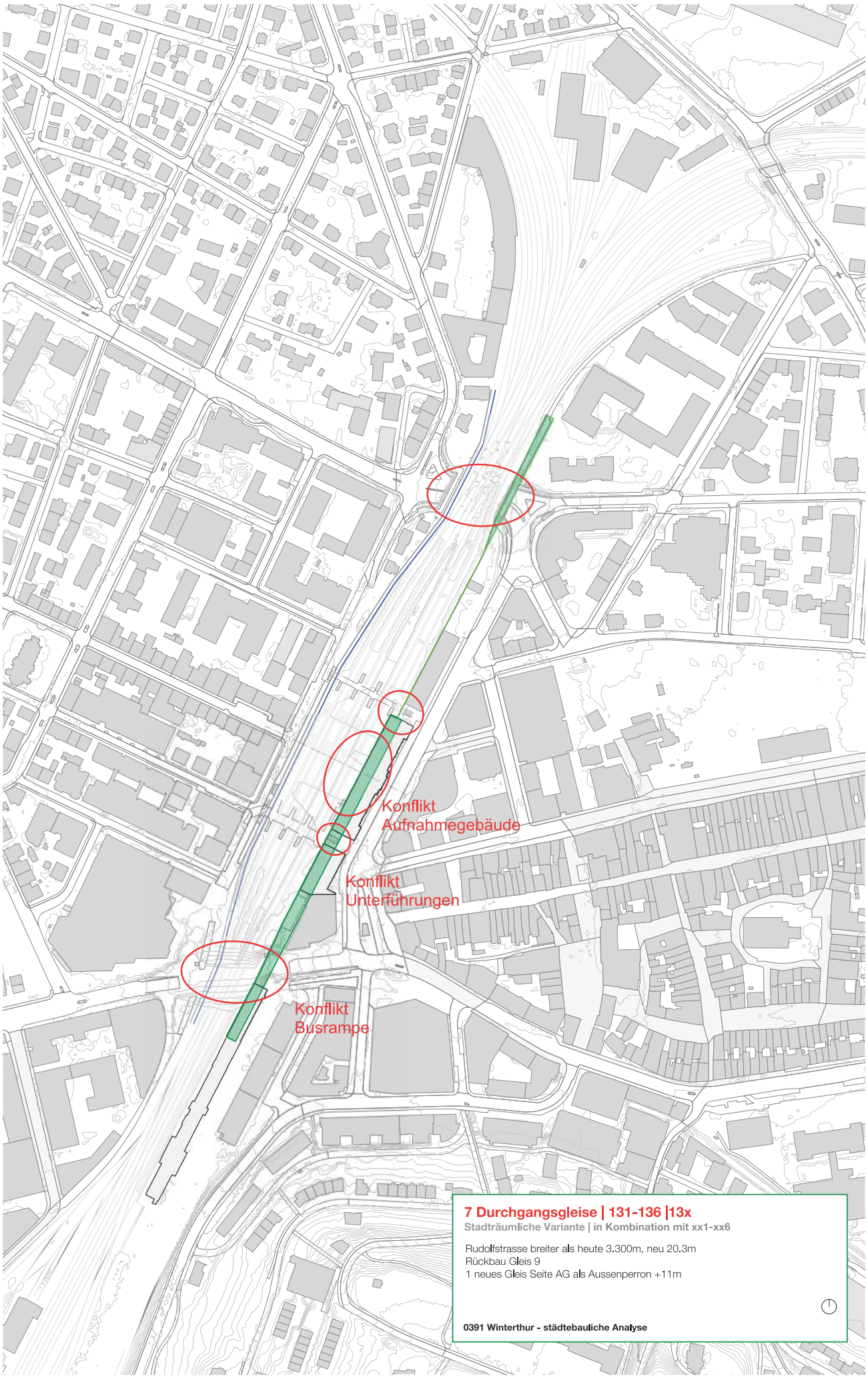




7 Durchgangsgleise | 121-126 / 131-136

Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

12x/13x: Perronverbreiterung Gleise 6-8, Rückbau Gleis 9, neues Gleis 2 in Aufnahmegebäude als Mitterperron, 12x: 6.60m | 13x: 11m Richtung Aufnahmegebäude. Ausdehnung Seite Rudolfstrasse 3.30m, Rudolfstrasse neu 20.30m, Abschluss Aussenperron Gleis 8.



- In Kombination mit xx1-xx6

- Rudolfstrasse 3.30m breiter – neu 20.30m
- Verbesserung LV Holmen
- ausreichend Gestaltungsspielraum

- Gleis 2 unter Westfassade AG
- Konflikt mit Denkmalschutz
- massiver Eingriff in AG (Auskernen/Ab fangen, Verschieben, Heben, Abbruch)

- Potential für grosszügigen Bahnhofs platz
- beeinflusst Rahmenbedingungen für den Bus

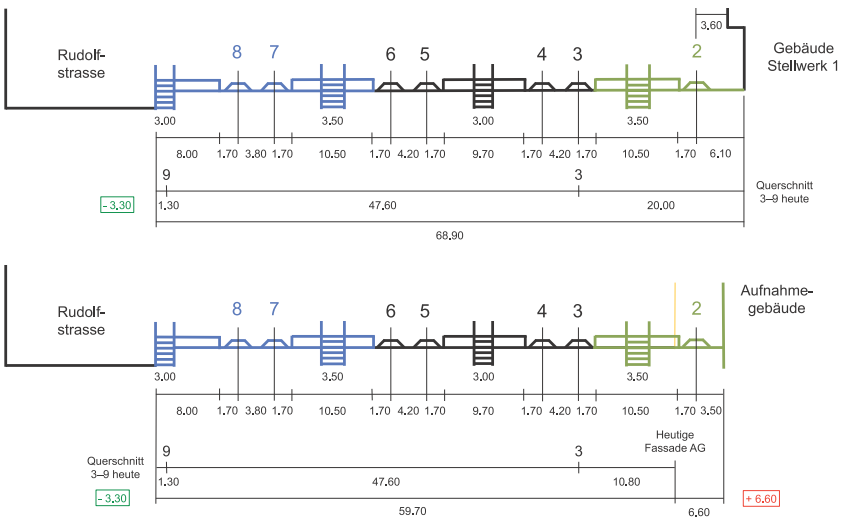
- Kopfentleerung nicht zwingend

Bahnhof Winterthur

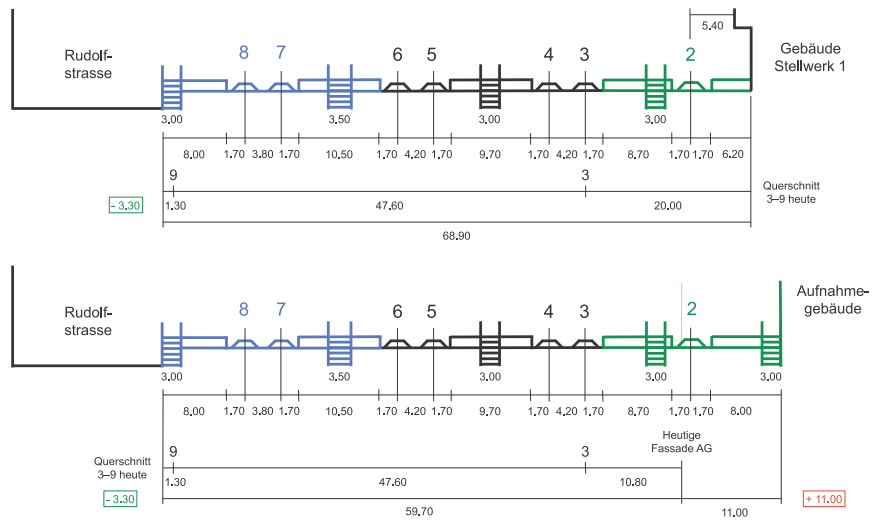
7 Durchgangsgleise | 121-126 / 131-136

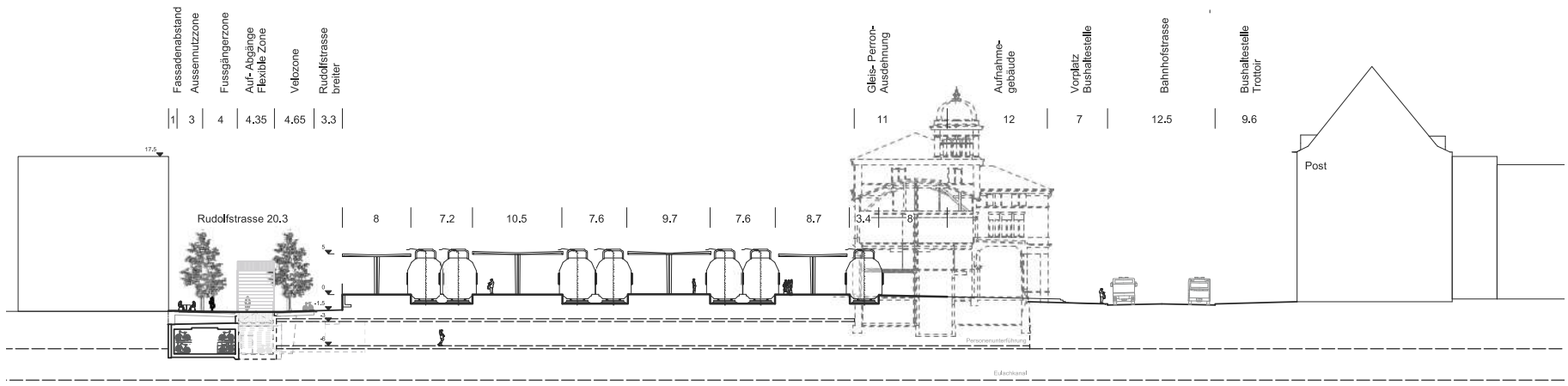
Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

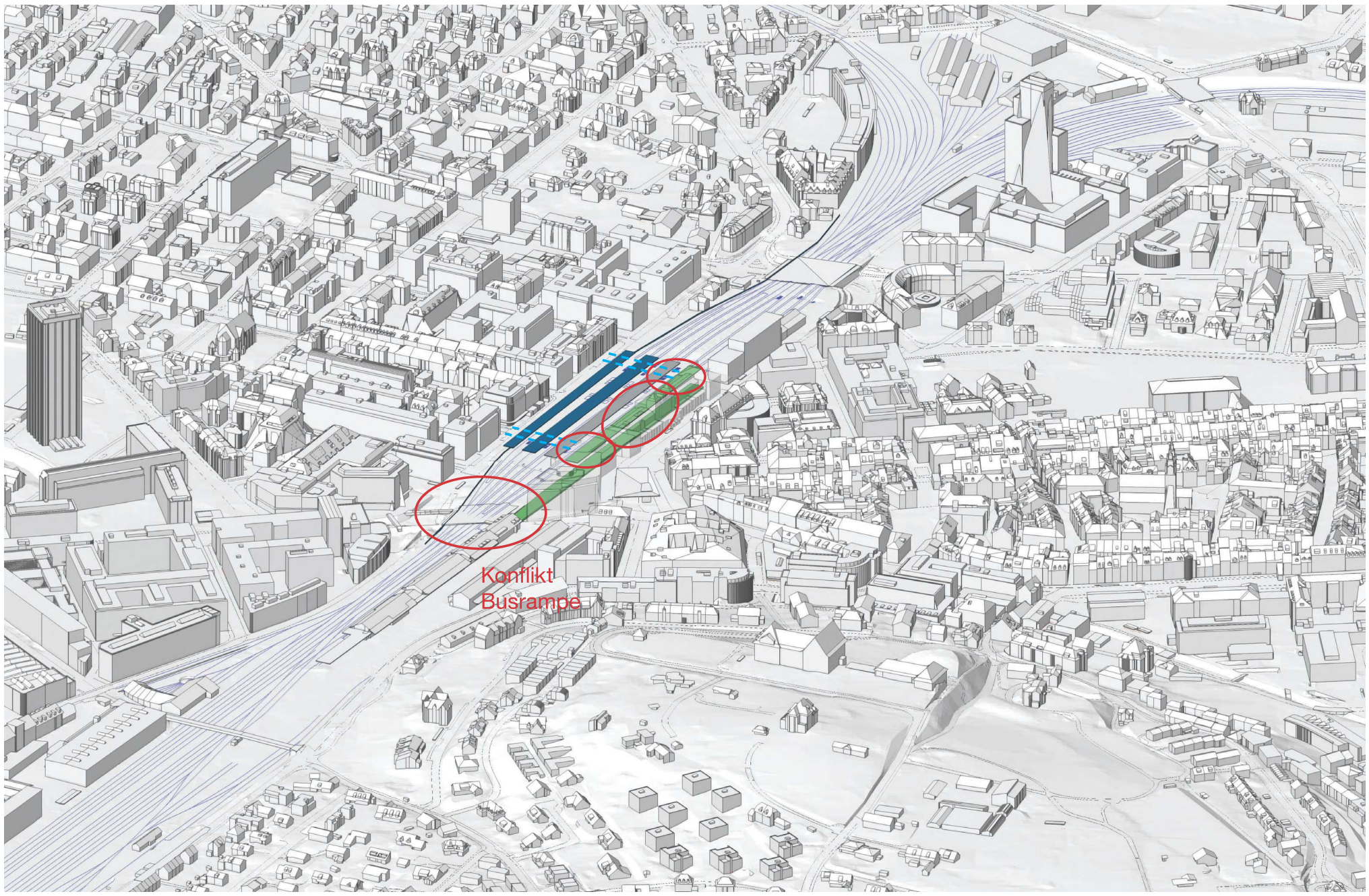
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 121 bis 126



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 131 bis 136







Bahnhof Winterthur

7 Durchgangsgleise | 211

Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

21x: Perronverbreiter ung Gleise 6-9. Ausdehnung bis Bahnbetriebsgebiet bis zur Interessenslinie Rudolf-strasse - neu 13.10m.

- In Kombination mit xx1-xx6

- Rudolfstrasse bis Interessenslinie -3.90m - neu 13.1m (Holmen geschwächt)

- Einschränkung LV auf Rudolfstrasse
  Konflikt mit Velo-Hauptroute; Ersatzlö sung?
- Mit Tief-/Hochbahnhof (xx2-xx6) und Kopfentleerung kein Gestaltungsspielraum
- Mit Wendebahnhof (xx1) und Kopfentlee rung nicht ausreichend

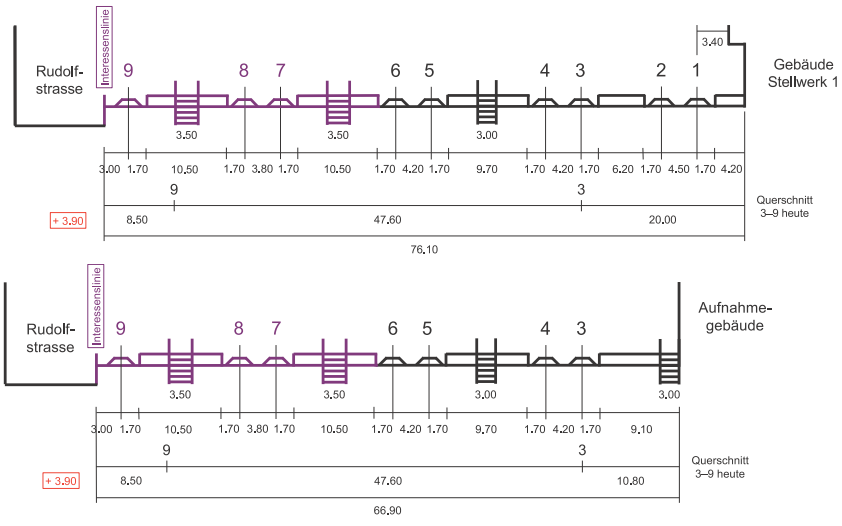
- Rahmenbedingungen für Bus unverän-dert

Bahnhof Winterthur

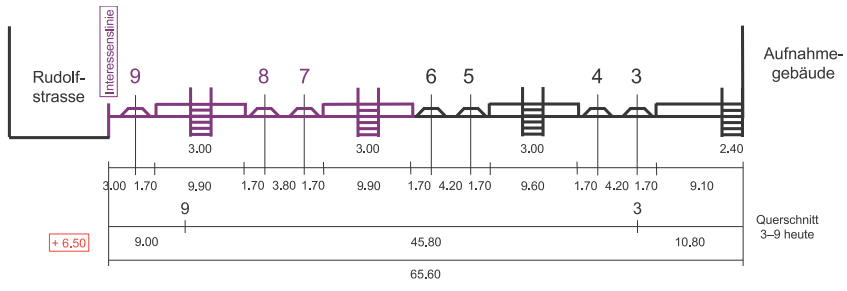
7 Durchgangsgleise | 211

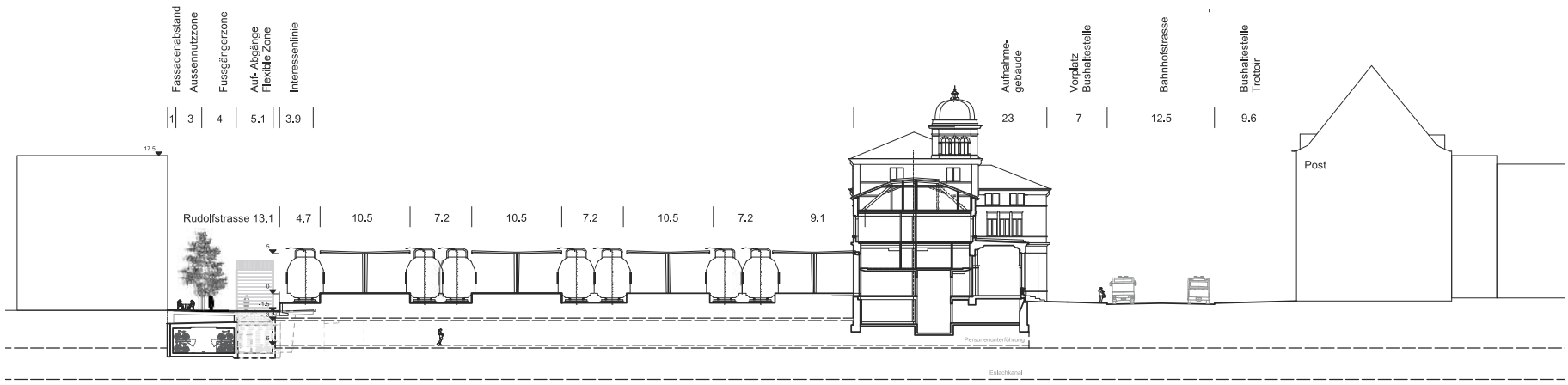
Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

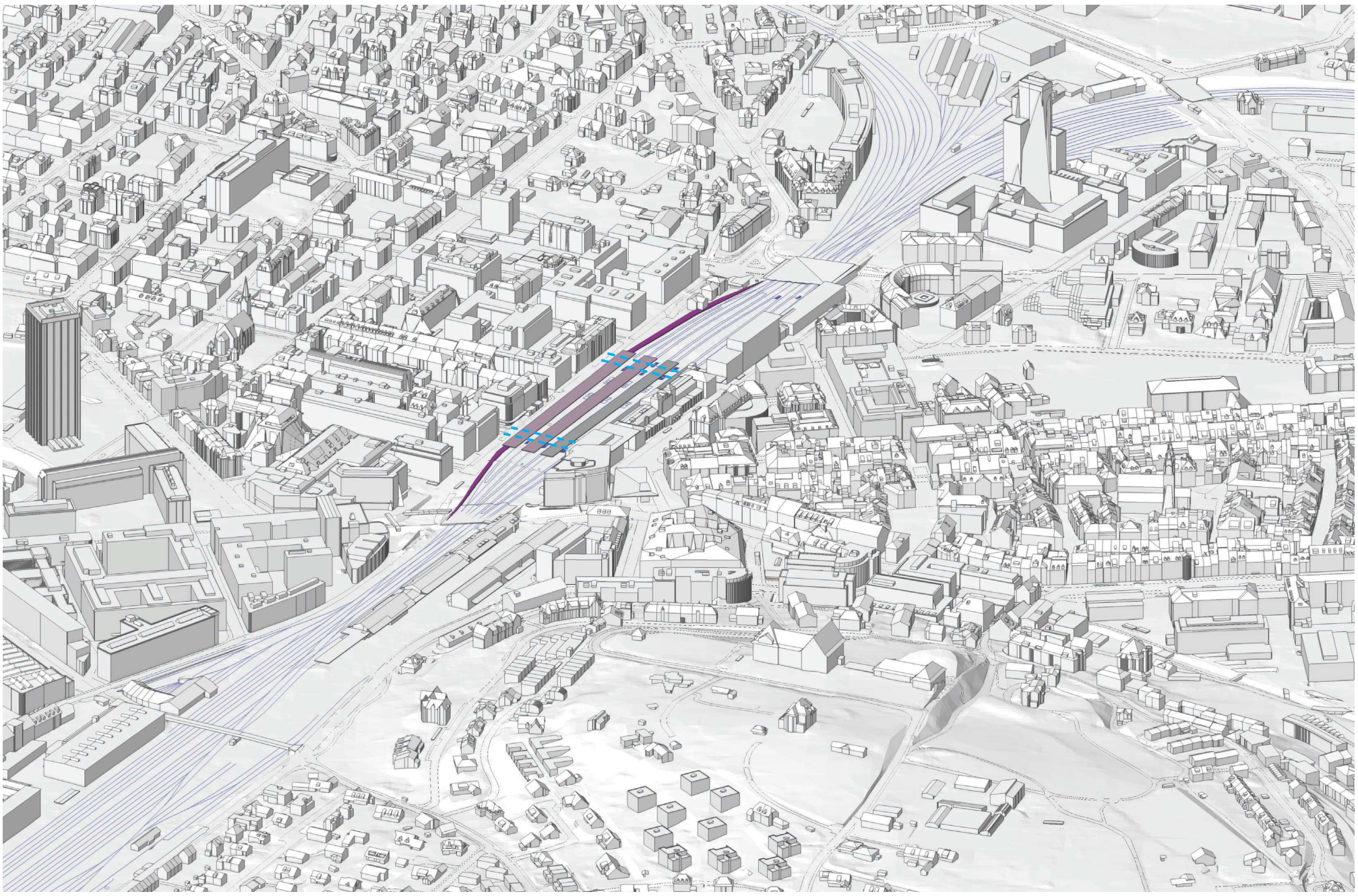
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 211 bis 216



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 211 bis 216



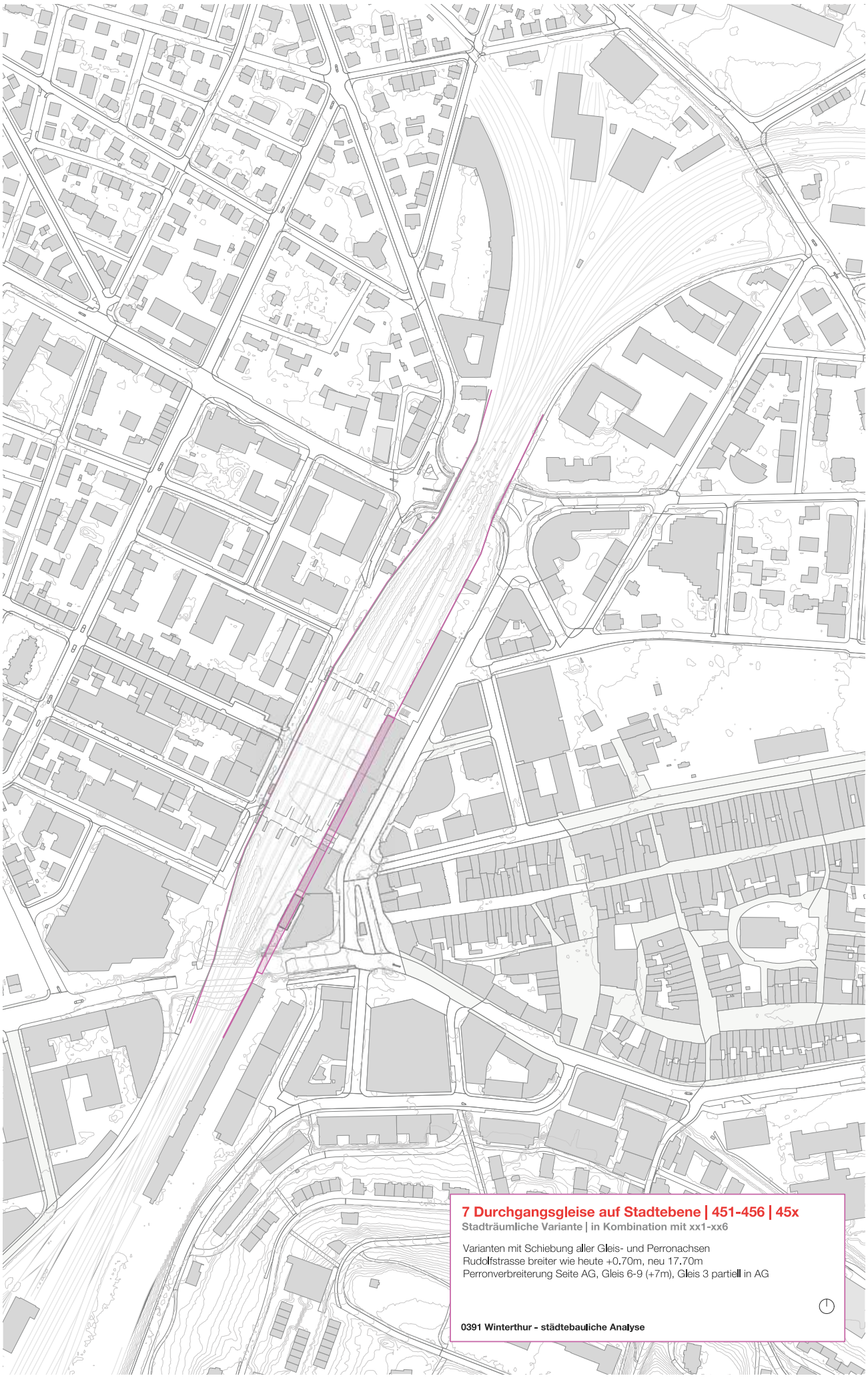




7 Durchgangsgleise | 451- 456

Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

45x: Perronverbreiterung Gleise 6-9 in Richtung Aufnahmegebäude. Ausdehnung Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolfstrasse wie heute, Seite Aufnahmegebäude +7m (Perron Gleis 3 in Aufnahmegebäude).



- In Kombination mit xx1-xx6

- Rudolfstrasse 0.70m breiter - neu 17.70m

-Kopfentleerung/Wendebahnhof(xx1) schafft kleinen Gestaltungsspielraum

- Perron Gleis 3 im Aufnahmegebäude

- Konflikt mit Denkmalschutz
- relevanter Eingriff in AG (Struktur kann aber erhalten werden)

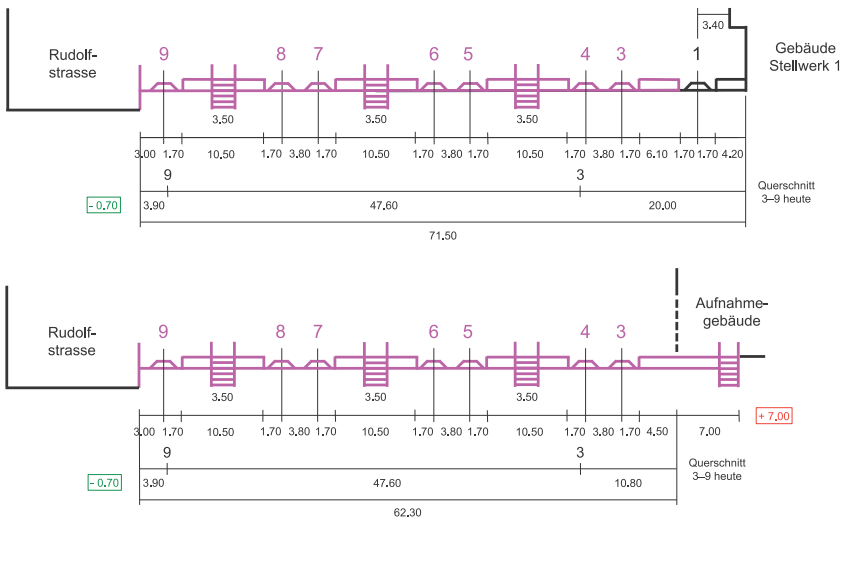
- Rahmenbedingungen für Bus unverändert

Bahnhof Winterthur

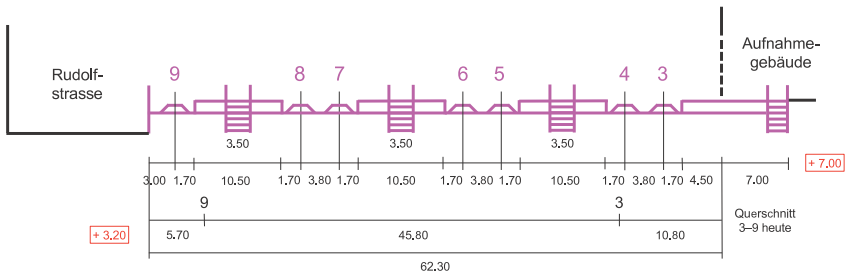
7 Durchgangsgleise | 451- 456

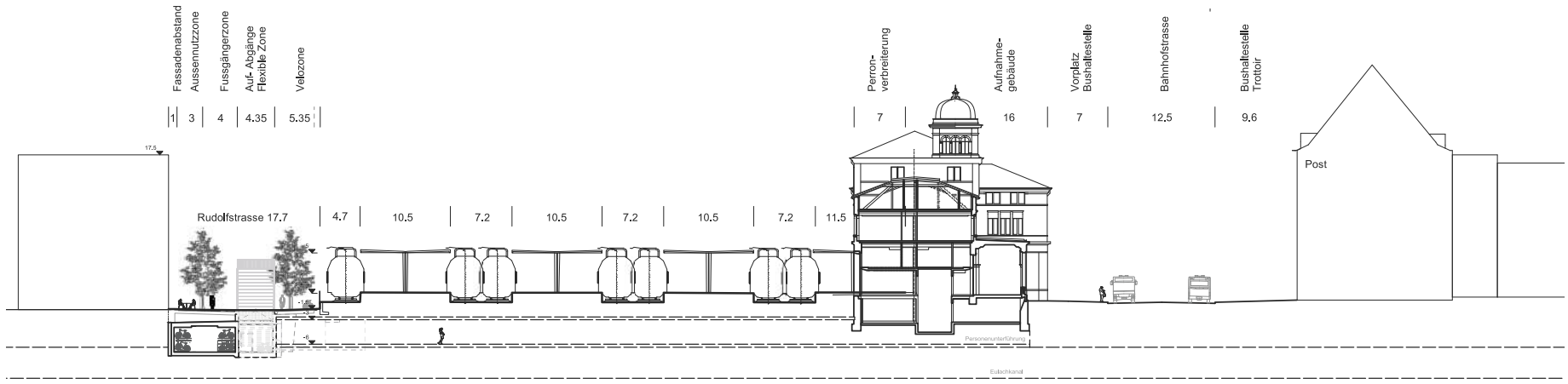
Kombinierbar mit xx1/ xx2/ xx3/ xx4/ xx5/ xx6

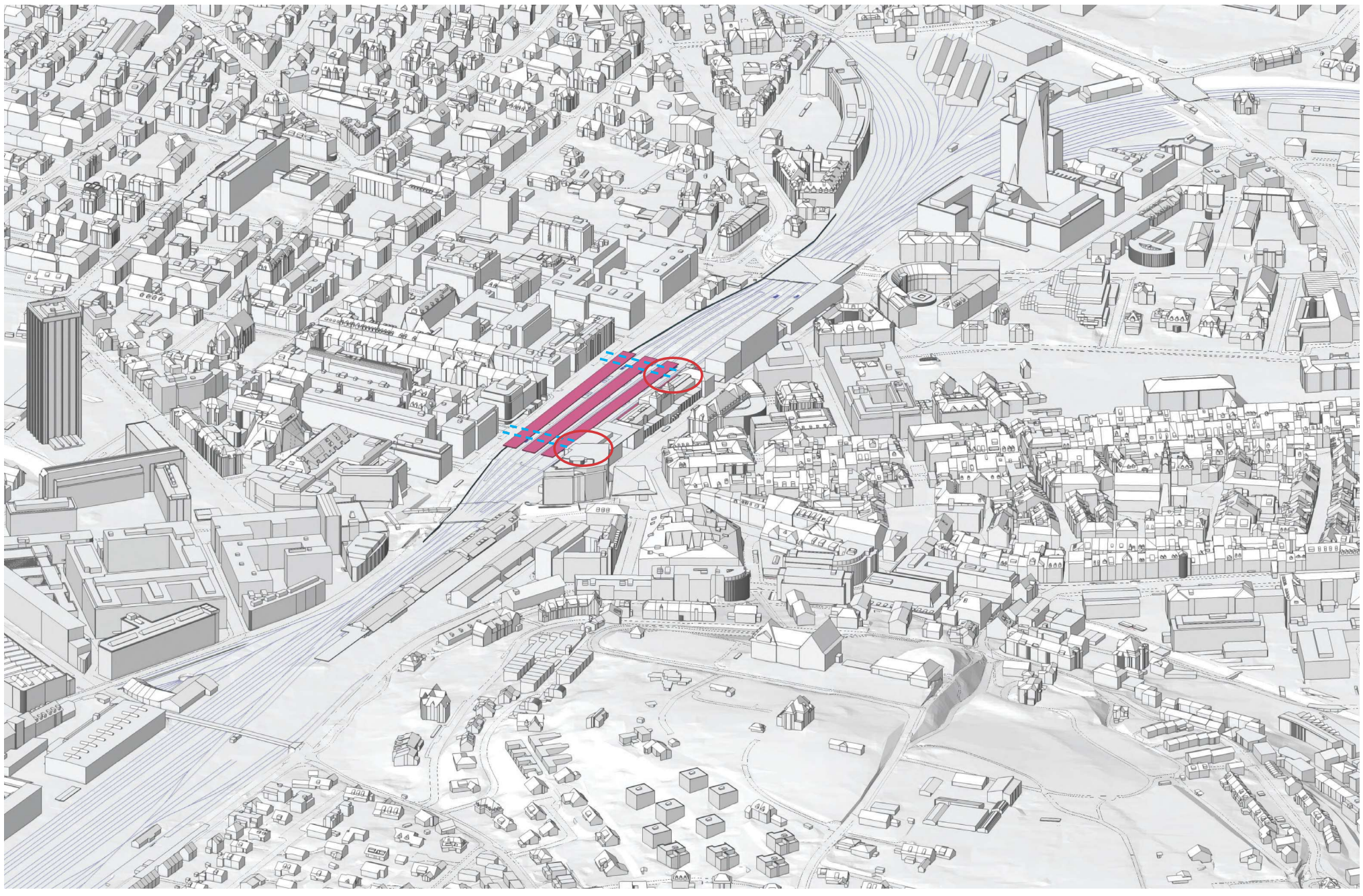
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 451 bis 456



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 451 bis 456







Bahnhof Winterthur

Wendebahnhof Vogelsang | xx0/xx1

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Dreigleisiger Wendebahnhof mit 320m Perronnutzfläche , Zufahrtsrampe Bereich Wendebahnhof, Rampe Brüttenertunnel. xx0 als Bauprovisorium, xx1 als definitiver Wendebahnhof.

- **Kombinierbar mit 12x/13x/21x/45x**

- **Flügelbahnhof entlastet den Holmen Rudolfstrasse (vergleichbar mit Kopfentleerung)**
- stärkere Sprossen als Querverbindung zum Sulzerareal

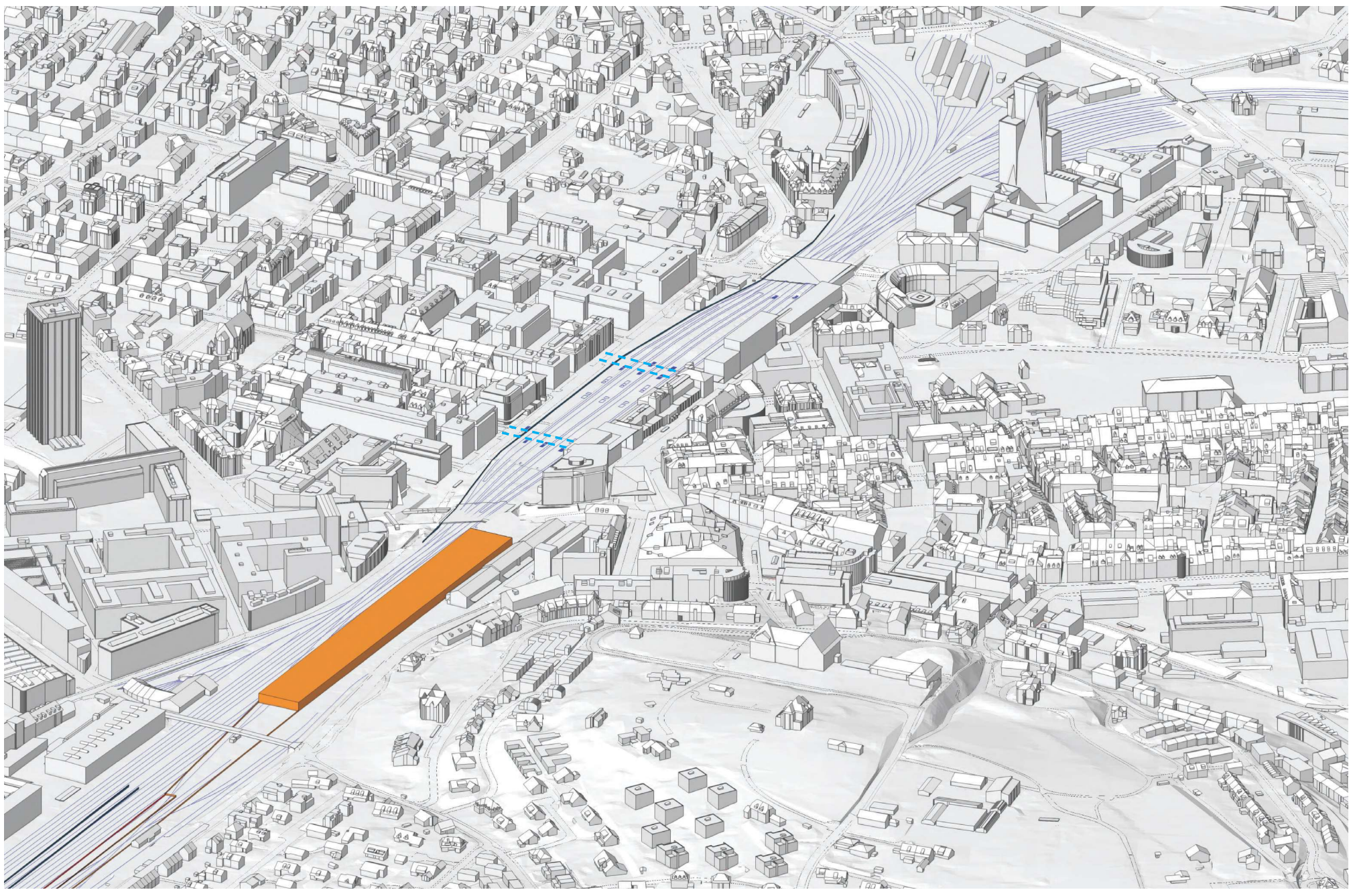
- **Kopfentleerung Süd als Link zum Wendebahnhof**
- entlastet auch Bahnhofplatz

- **Vorplatz Wendebahnhof zur Stadtanknüpfung**
- Neue Potentiale für Bus
- Beziehung zum Bahnhofplatz

Bahnhof Winterthur

Wendebahnhof Vogelsang | xx0/xx1

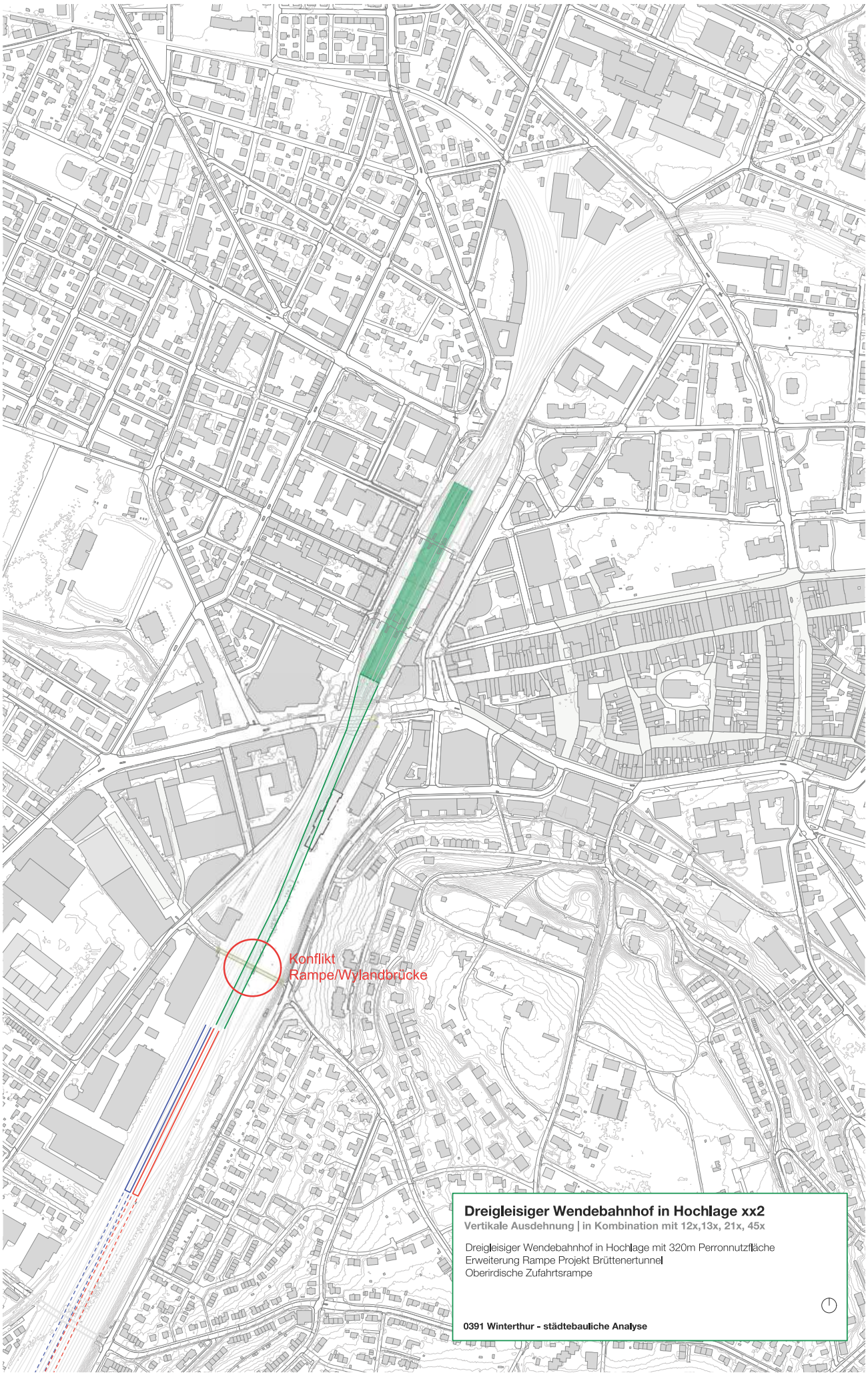
Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456



Wendebahnhof Hoch | xx2

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage mit 320m Perronnutzfläche, Erweiterung Rampe Projekt Brüttenertunnel, Oberirdische Zufahrsrampe.



- Kombinierbar mit 12x/13x/21x/45x

- Lange Süd-Rampe
- Konflikt mit Wylandbrücke

- Option verschieben nach Osten
- Blickachsen unterbrochen
- Luftzirkulation eingeschränkt

- Lärm- und Strahlungs-Emissionen

- Höhere Anforderungen an Rudolfstrasse als mit Variante Vogelsang
- Breitere Rudolfstrasse (12x) und zusätzlich Kopfentleerung (45x)

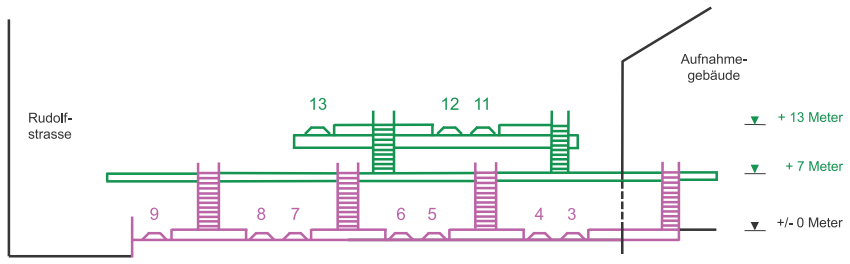
- Personenüberführung (Rolle der PU's als Stadtverbindung?)

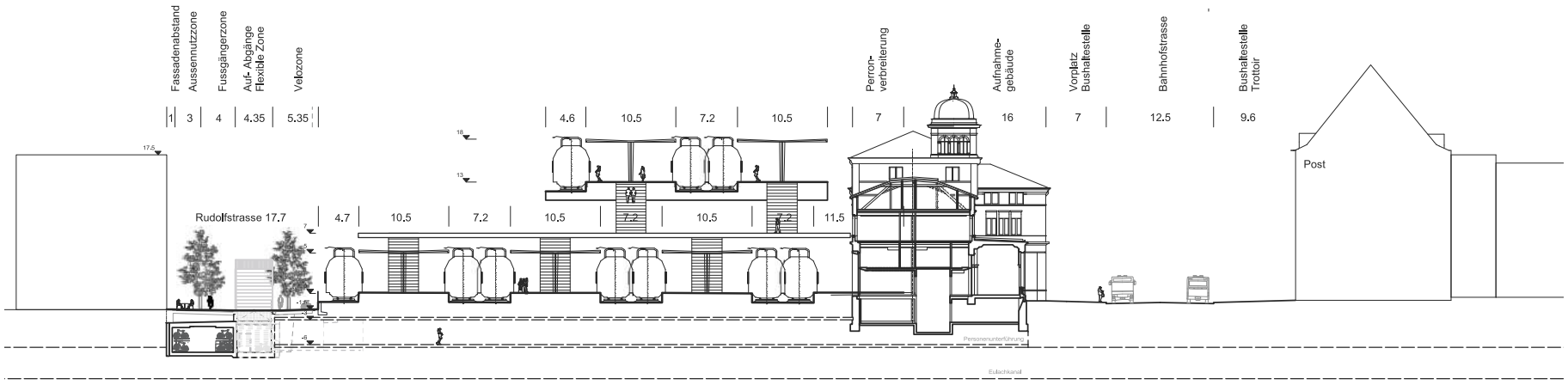
Bahnhof Winterthur

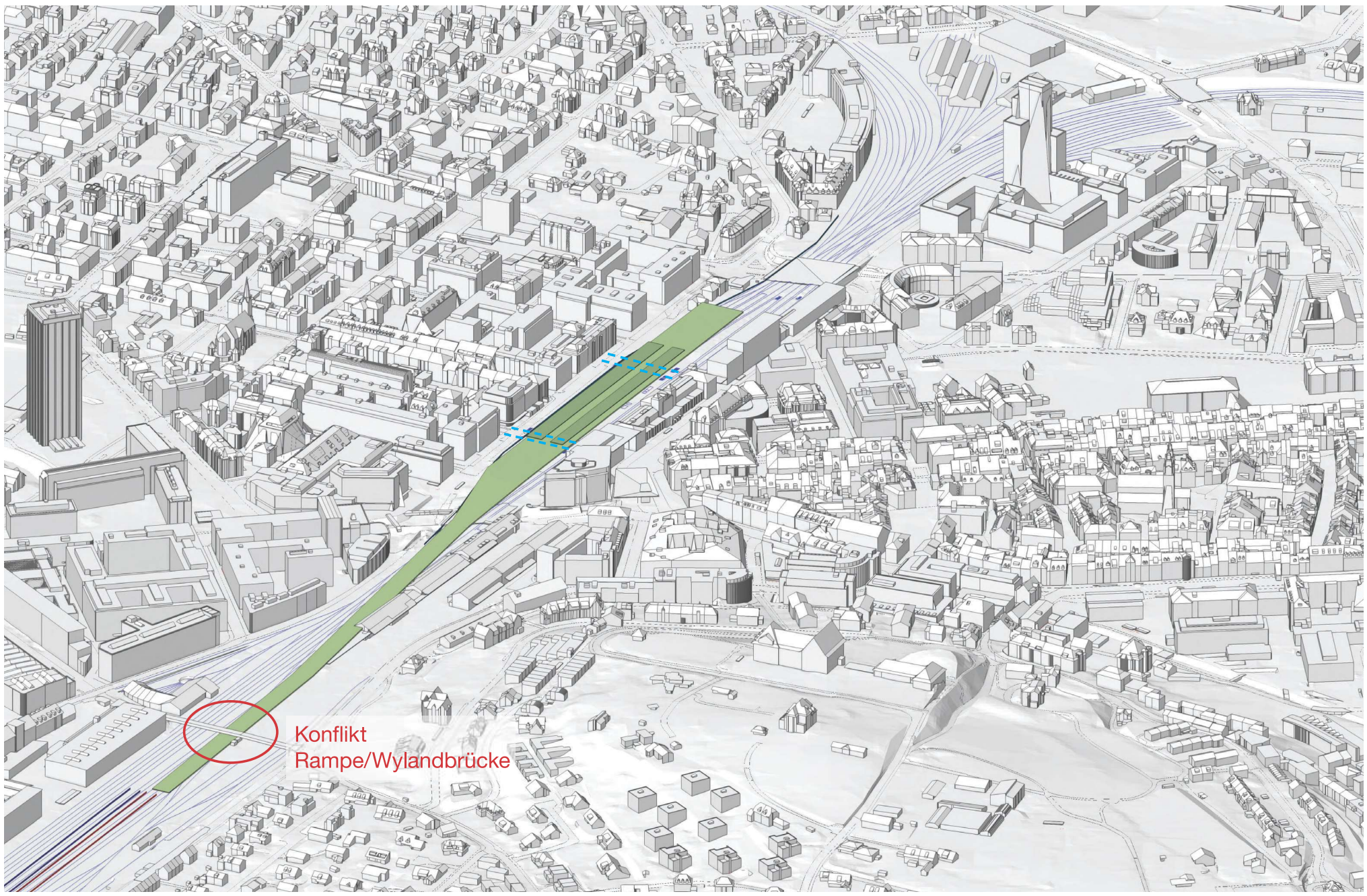
Wendebahnhof Hoch | xx2

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Genereller Querschnitt Variante 452
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage



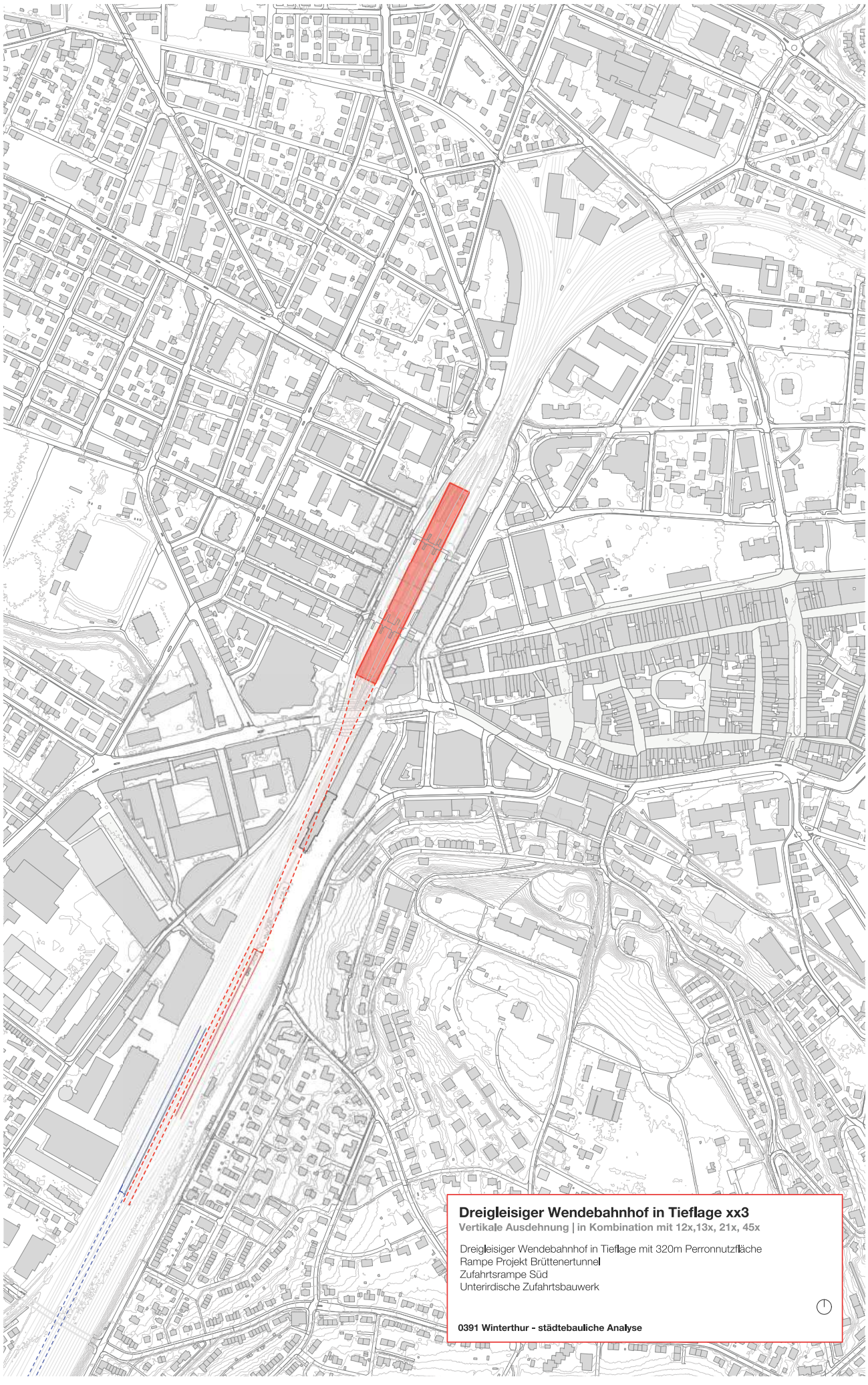




Wendebahnhof Tief | xx3

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage mit 320m Perronnutzfläche, Rampe Projekt Brüttenertunnel, Zufahrtsrampe Süd, Unterirdisches Zufahrtsbauwerk.



- **Kombinierbar mit 12x/13x/21x/45x**

- **Höhere Anforderungen an Rudolfstrasse als mit Variante Vogelsang**
- Breitere Rudolfstrasse (13x) und zusätzlich Kopfentleerung (45x)

- **Geringe Auswirkungen auf Stadtebene**

- **Ausbau Personenunterführung für Stadtverbindung**

- **Gut für Luftzirkulation/Stadtklima**

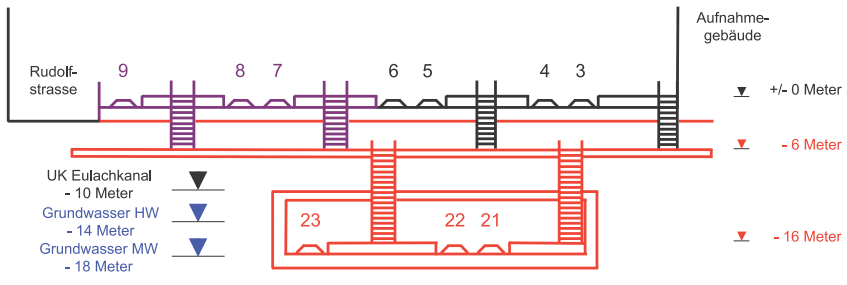
- **Blickachsen offen**

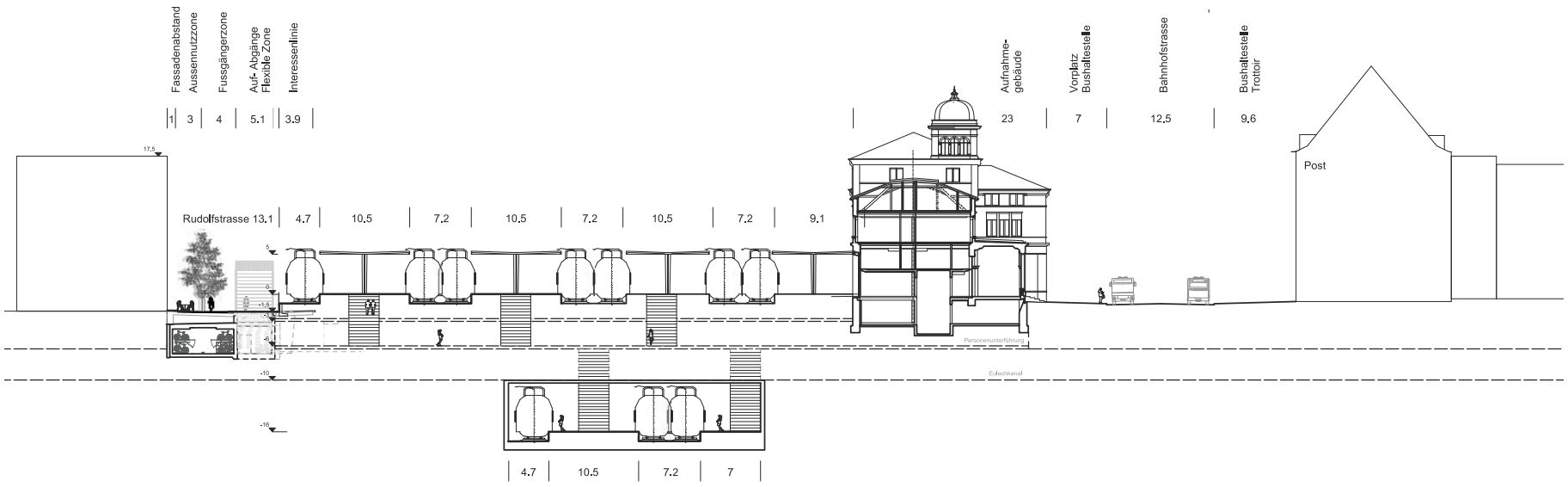
Bahnhof Winterthur

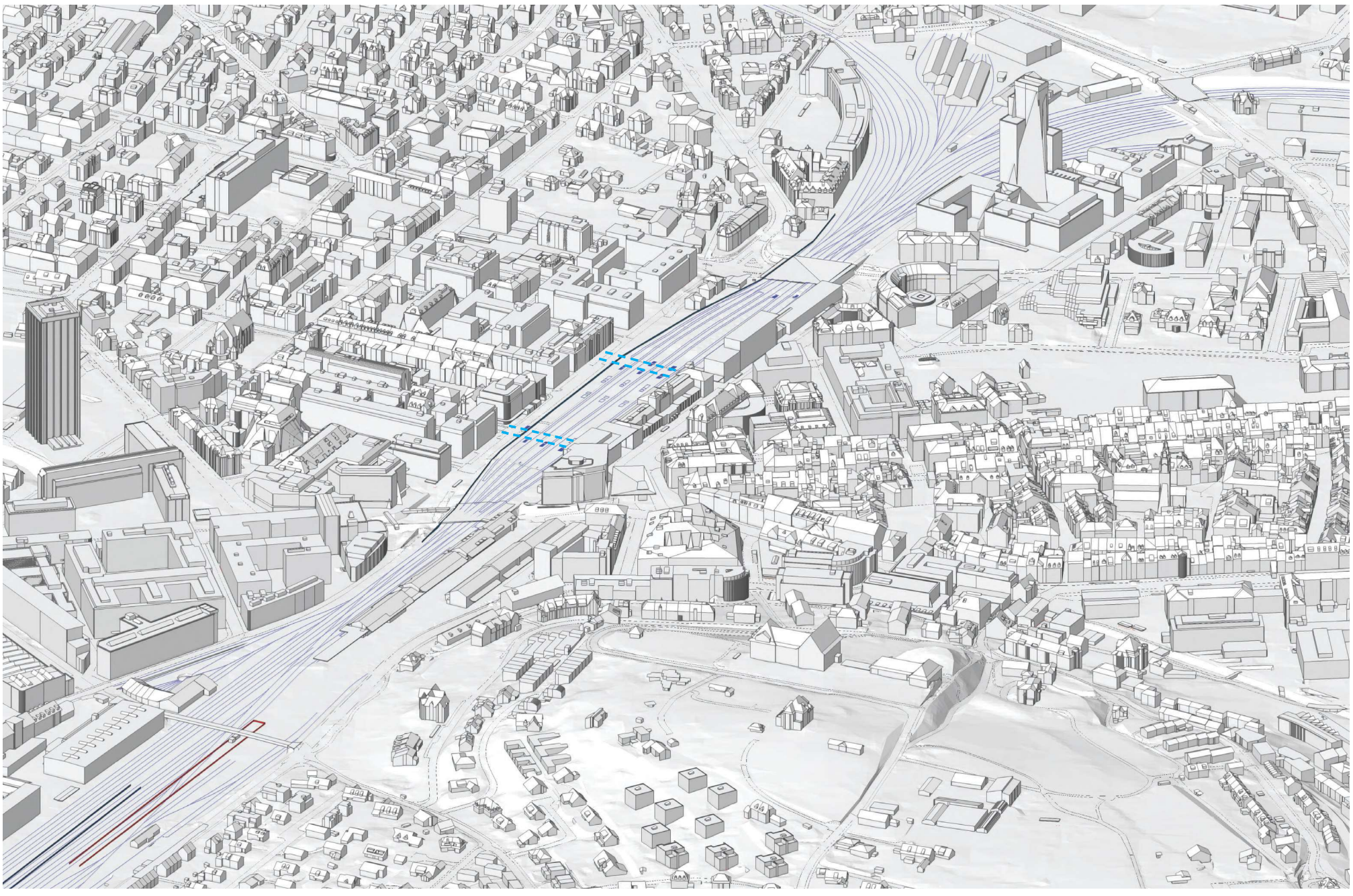
Wendebahnhof Tief | xx3

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Genereller Querschnitt Variante 213
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage





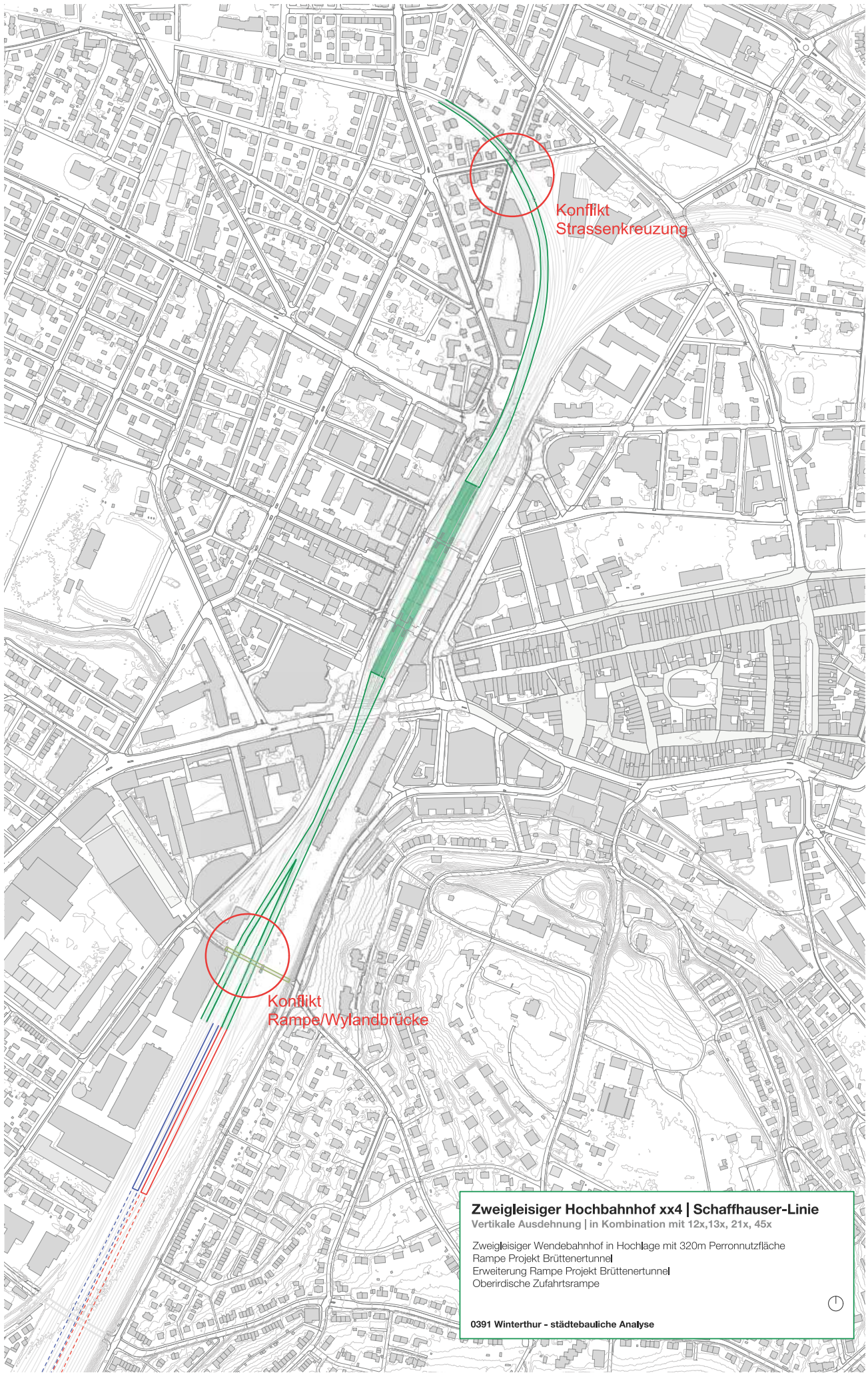


Bahnhof Winterthur

Hochbahnhof Schaffhauser-Linie | xx4

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Zweigleisiger Hochbahnhof mit 320m Perronnutzfläche, Oberirdische Zufahrtsrampe
Erweiterung Rampe Projekt Brüttenertunnel



- Kombinierbar mit 12x/13x/21x/45x

- Mit 1 Perron schlankste Variante in Hochlage

- Lange Rampen
- Konflikt mit Wylandbrücke

- Vertikale Ausdehnung
- Blickachsen unterbrochen
- Luftzirkulation eingeschränkt

- 2 Personenüberführungen (Rolle der PU's als Stadtverbindung?)

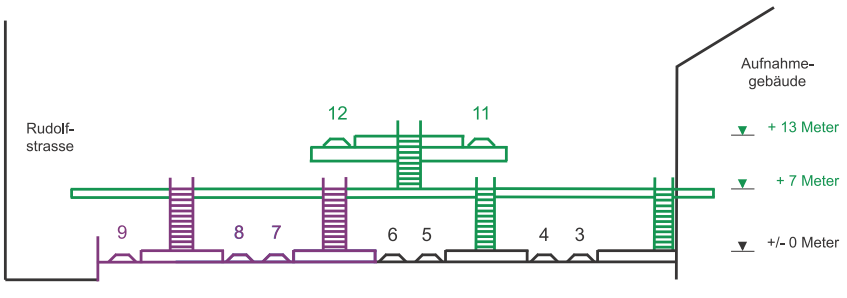
- Lärm- und Strahlungs-Emissionen

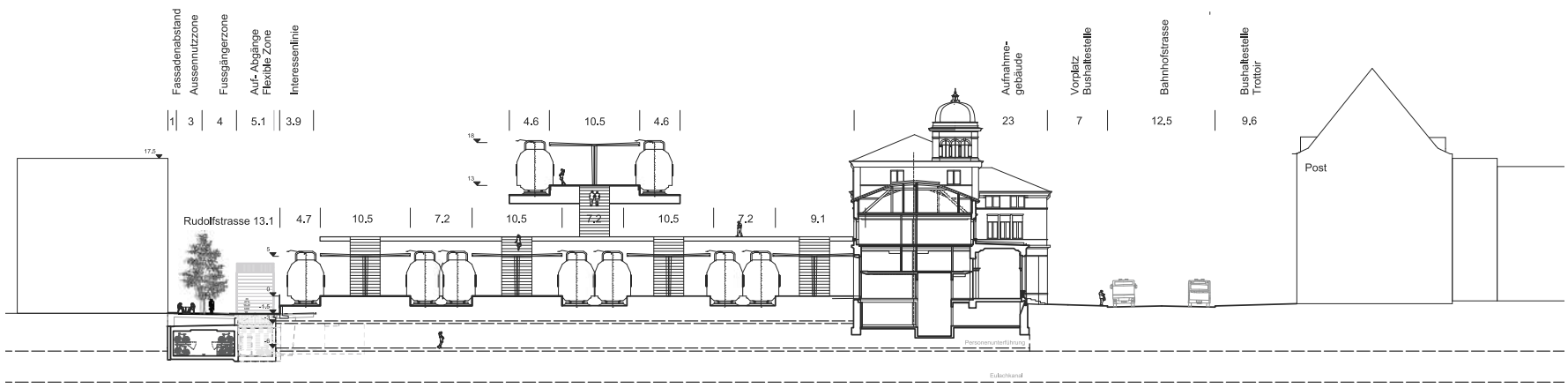
Bahnhof Winterthur

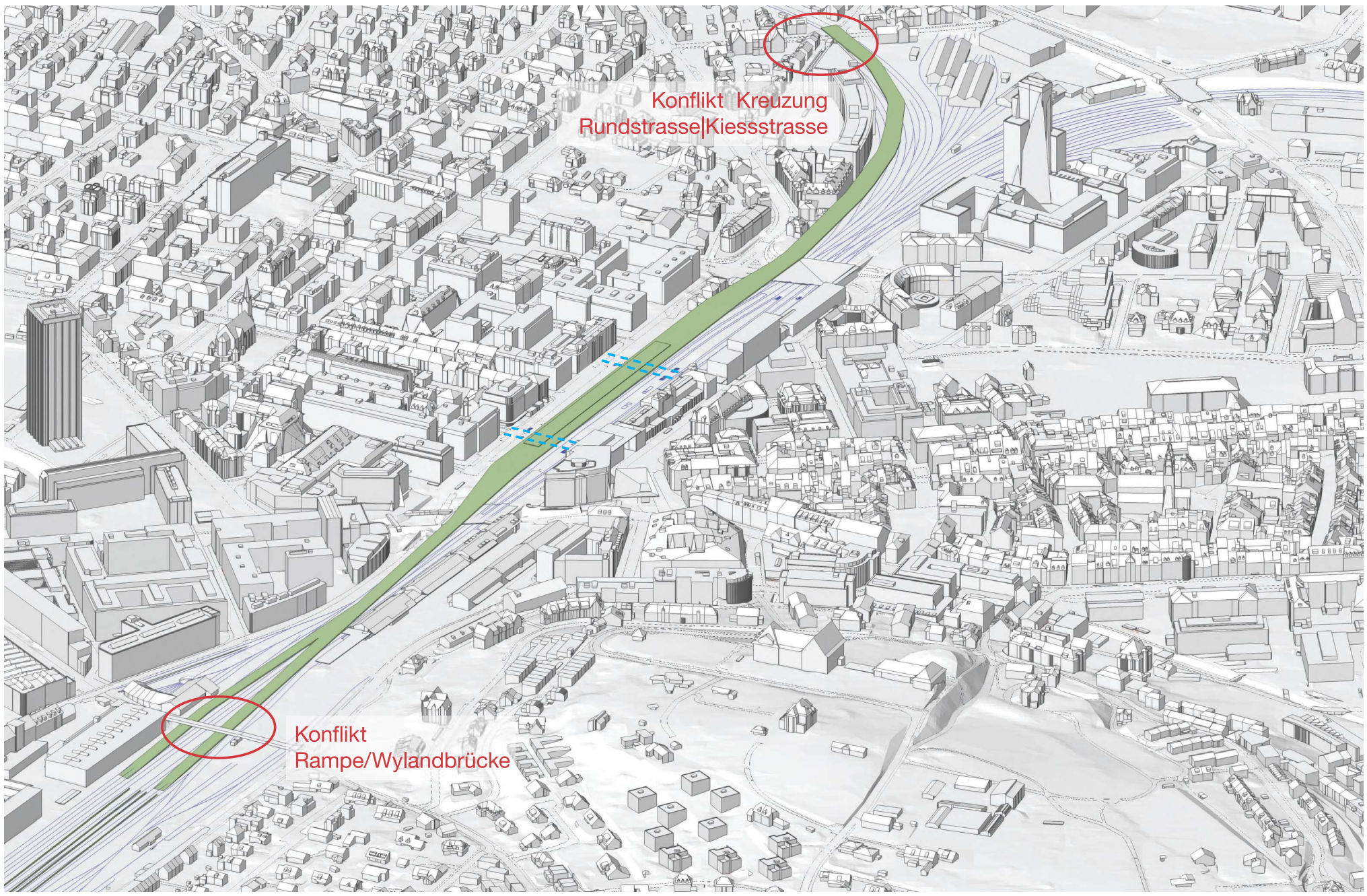
Hochbahnhof Schaffhauser-Linie | xx4

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Genereller Querschnitt Variante 214
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie





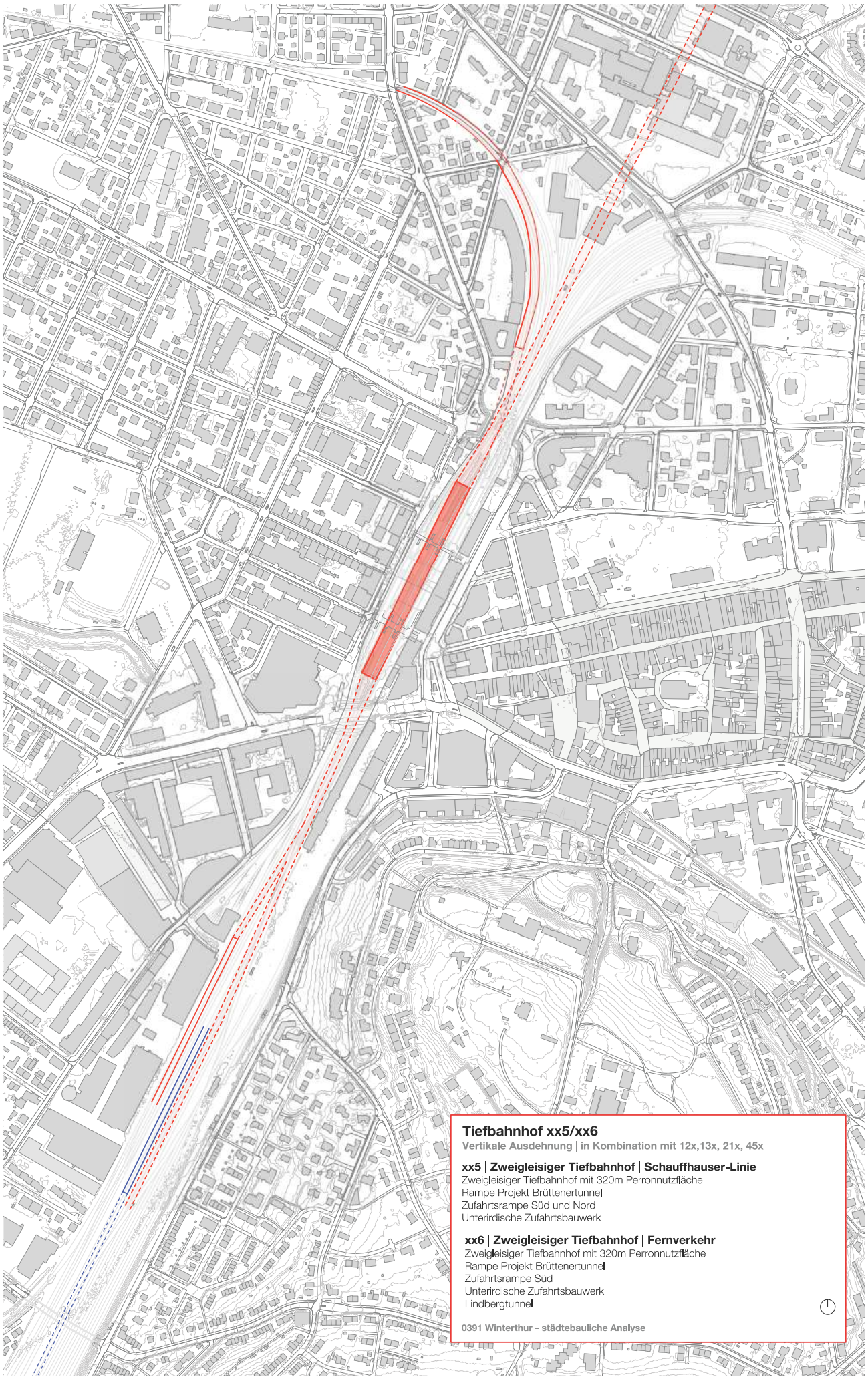


Bahnhof Winterthur

Tiefbahnhof | xx5| xx6

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

xx5: Schaffhauserlinie: Zweigleisiger Tiefbahnhof mit 320 Perronnutzfläche, Rampe Projekt Brüttenertunnel, Zufahrtsrampe Süd und Nord, Unterirdisches Zufahrtsbauwerk
xx6: Fernverkehr: Zweigleisiger Tiefbahnhof mit 320 Perronnutzfläche, Rampe Projekt Brüttenertunnel, Zufahrtsrampe Süd, Unterirdisches Zufahrtsbauwerk, Lindbergtunnel



- Kombinierbar mit 12x/13x/21x/45x

- Höhere Anforderungen an Rudolfstrasse als mit Variante Vogelsang

- Breitere Rudolfstrasse (12x) und zusätzlich Kopfentleerung (45x)

- Geringe Auswirkungen auf Stadtebene

- Höhere Anforderungen an Rudolfstrasse

- Ausbau Personenunterführungen/Stadt verbindung

- Gut für Luftzirkulation/Stadtklima

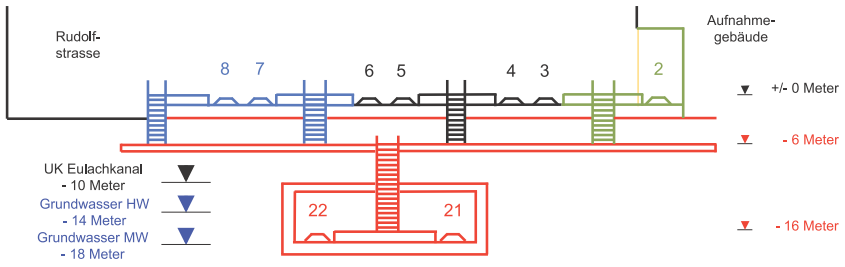
- Blickachsen offen

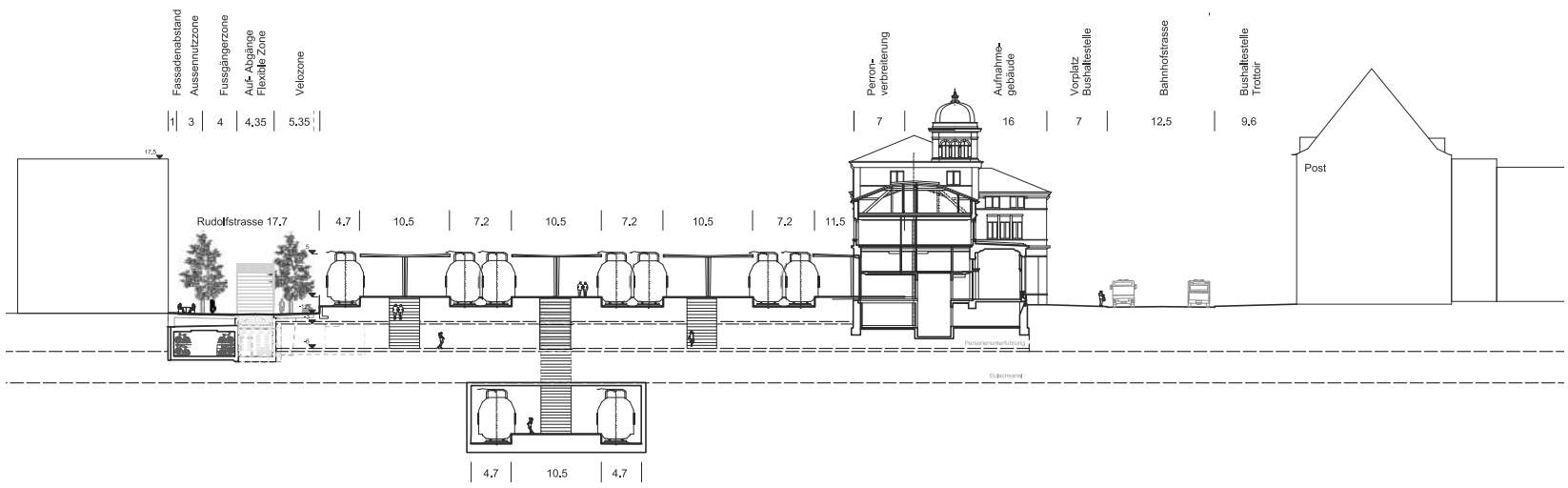
Bahnhof Winterthur

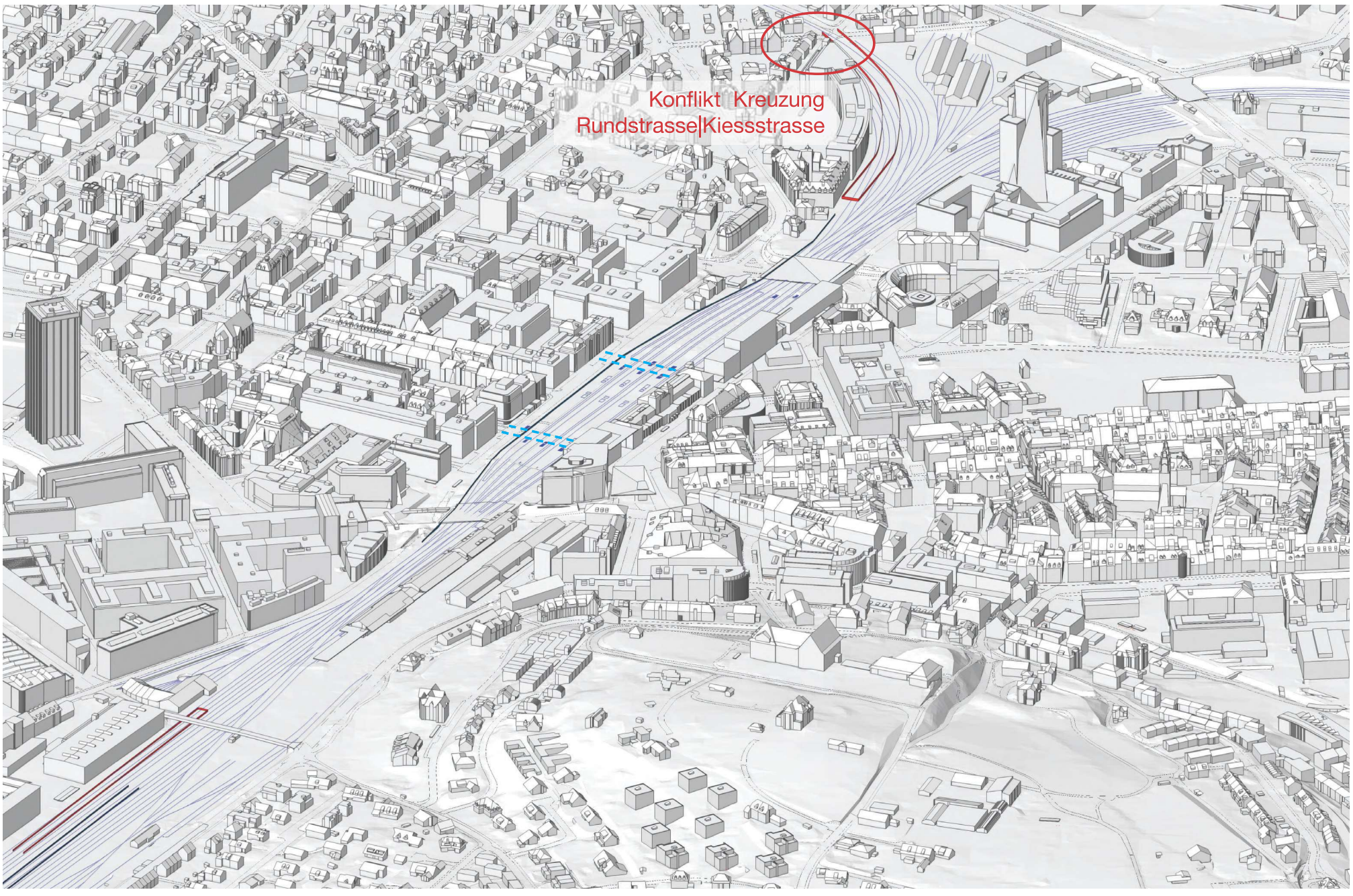
Tiefbahnhof | xx5| xx6

Kombinierbar mit 121-126/131-136/211-216/451-456

Genereller Querschnitt Varianten 125 und 126
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie



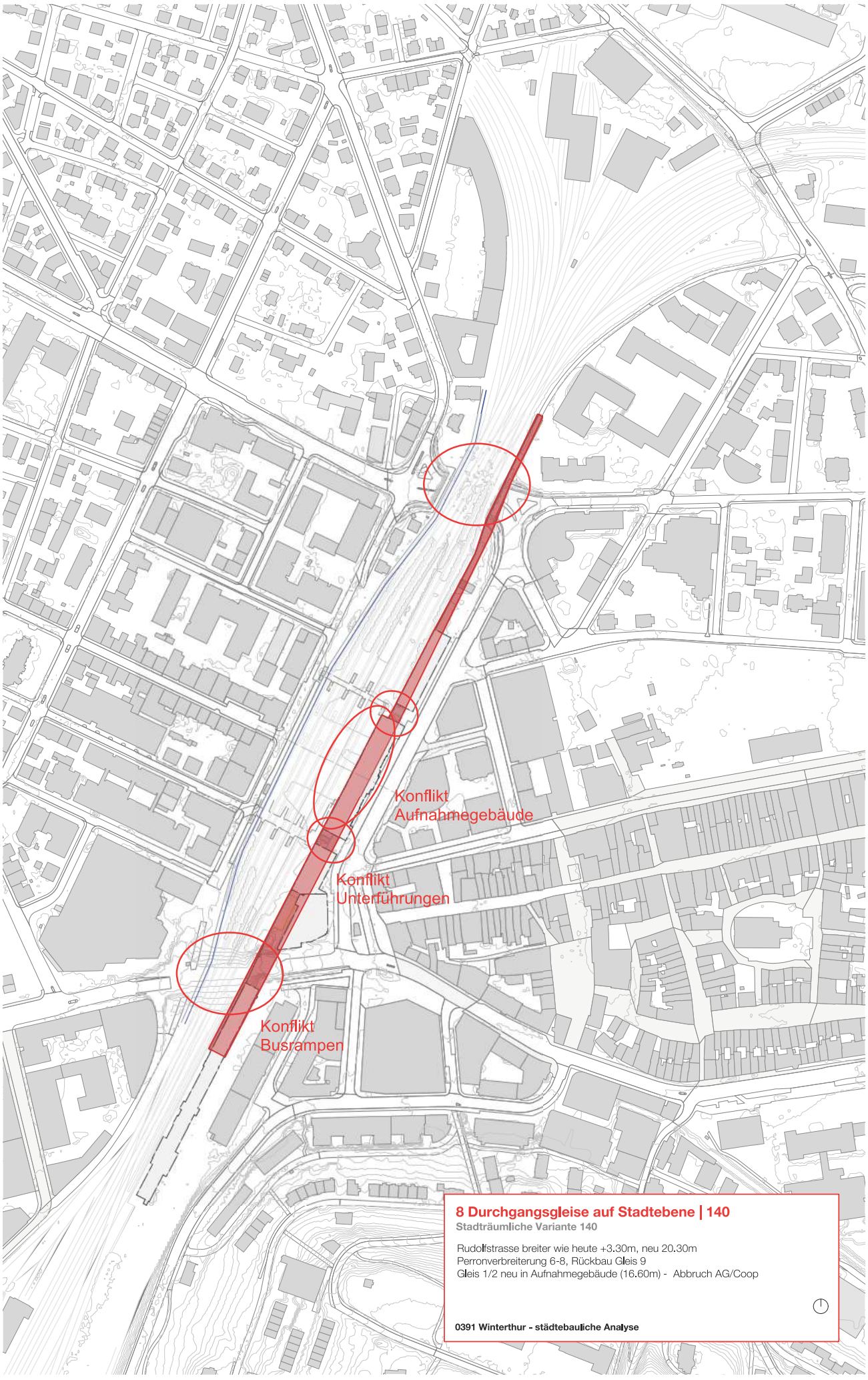




Bahnhof Winterthur

8 Durchgangsgleise | 140

Perronverbreiterung Gleise6-8, Rückbau Gleis 9, neues Gleis 1 und 2 in Aufnahmegebäude (16.6m). Ausdehnung Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolfstrasse 3m, Abschluss mit Aussenperron Gleis 8.



- **Rudolfstrasse in heutiger Breite**

- **Holmen LV Rudolfstrasse knapp**
- Kopfentleerung erwünscht, ohne nicht aus reichend Gestaltungsspielraum

- **2 Gleise in Aufnahmegebäude! = Abbruch Tor, Coop, Stellwerk und wahrsch. AG**

- **Neue Stadtansicht Ost «Stadtfront Altstadt»**

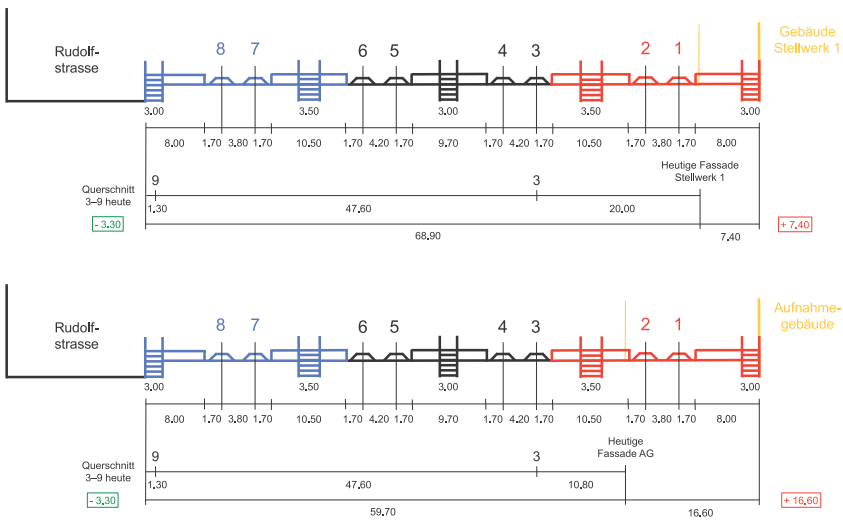
- **Ev. Freiraum Bahnhofplatz grösser, wird grösstenteils durch SBB beansprucht**

- **Luftzirkulation/Stadtklima, max. Freifläche**

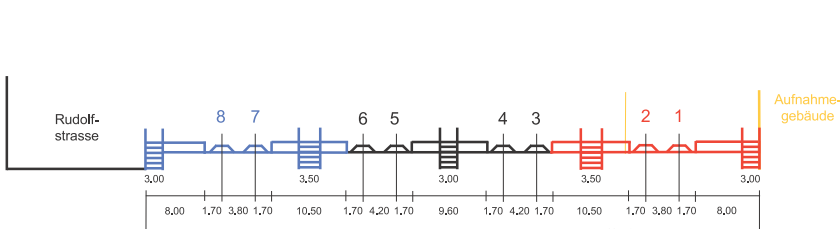
Bahnhof Winterthur

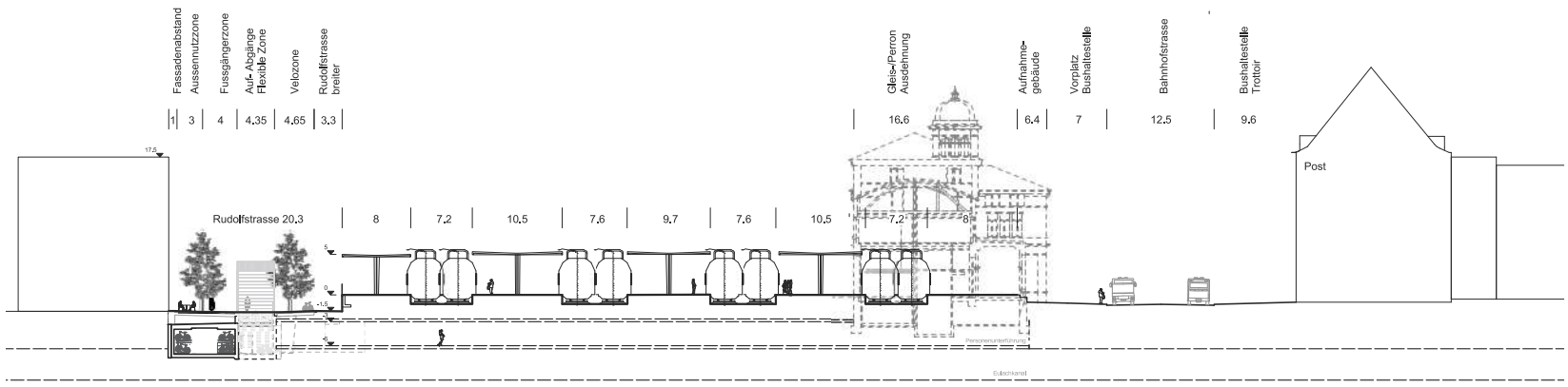
8 Durchgangsgleise | 140

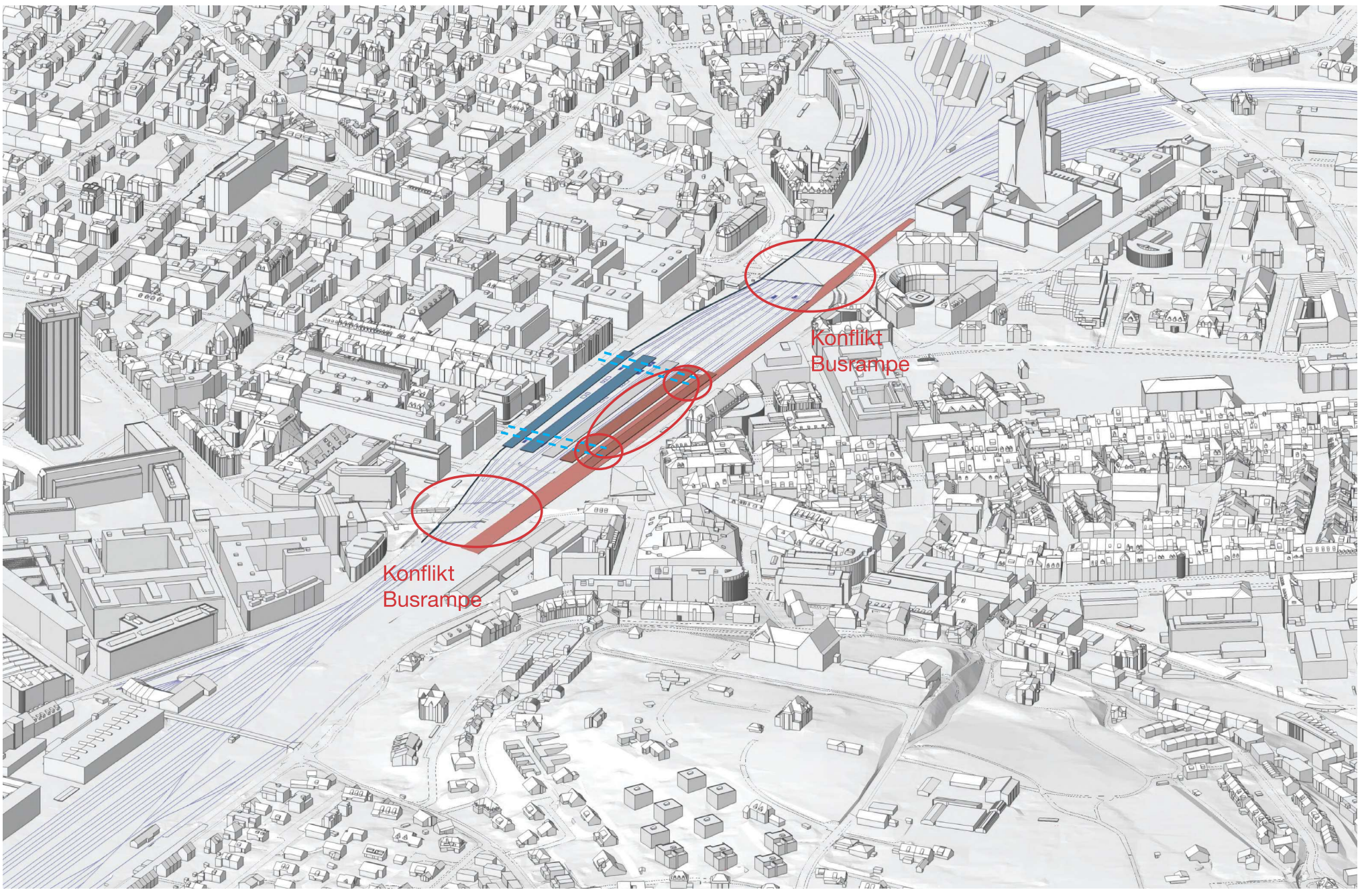
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord Variante 140



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd Variante 140



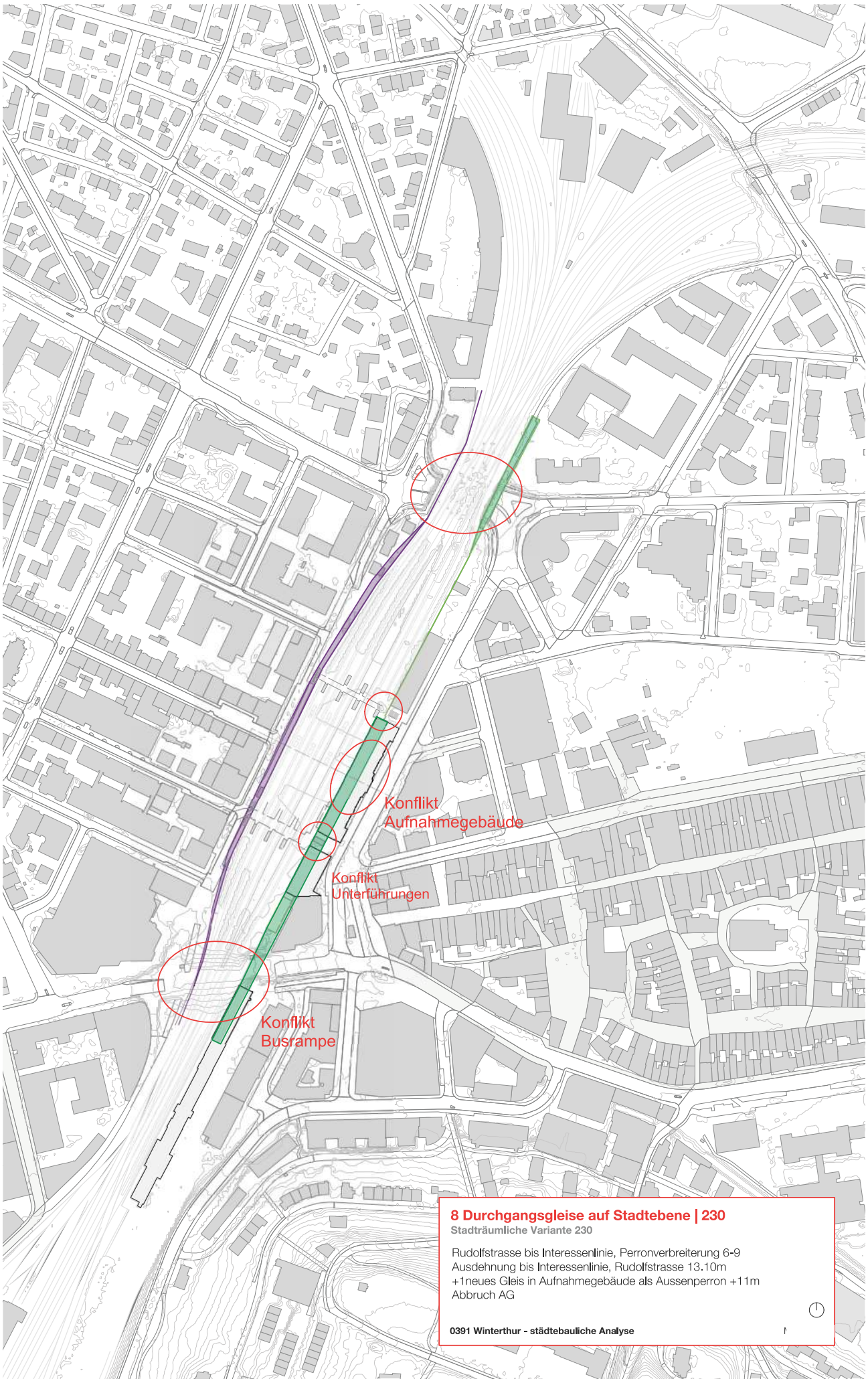




Bahnhof Winterthur

8 Durchgangsgleise | 220/230

Perronverbreiterung Gleise 6-9. Ausdehnung Bahnbetriebsgebiet bis zur Interessenslinie Rudolfstrasse. Neues Gleis 2 in Aufnahmegebäude als Mittelperron.
Ausdehunung Richtung Aufnahmegebäude 220: 6.60m | 230: 11m



- **Rudolfstrasse bis Interessenslinie -3.90m**

- **Wahrscheinlich Abbruch AG/Tor**

- **Holmen LV geschwächt**
- Kopfentleerung zwingend, trotzdem kaum Gestaltungsspielraum Rudolfstrasse

- **Auswirkung auf Stadtebene beidseitig**

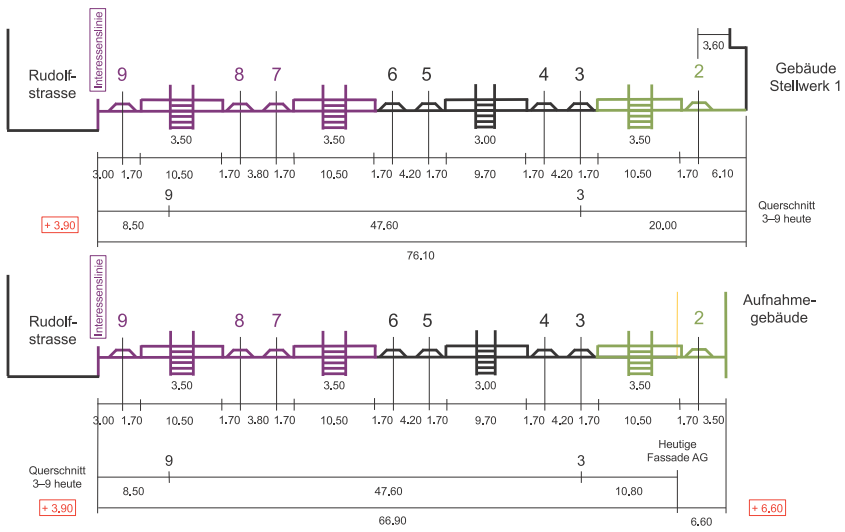
- **Luftzirkulation/Stadtklima gut**

- **Ev. Grösserer Bahnhofsplatz, allenfalls schlanke Neubauten**

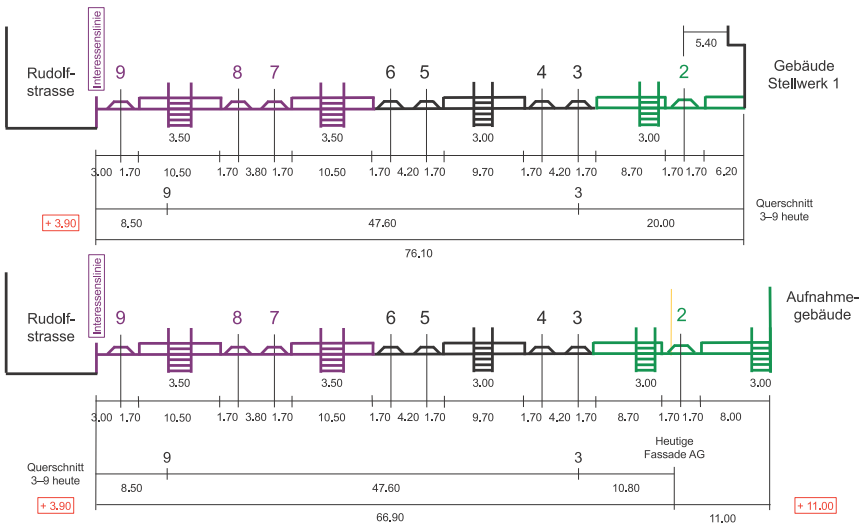
Bahnhof Winterthur

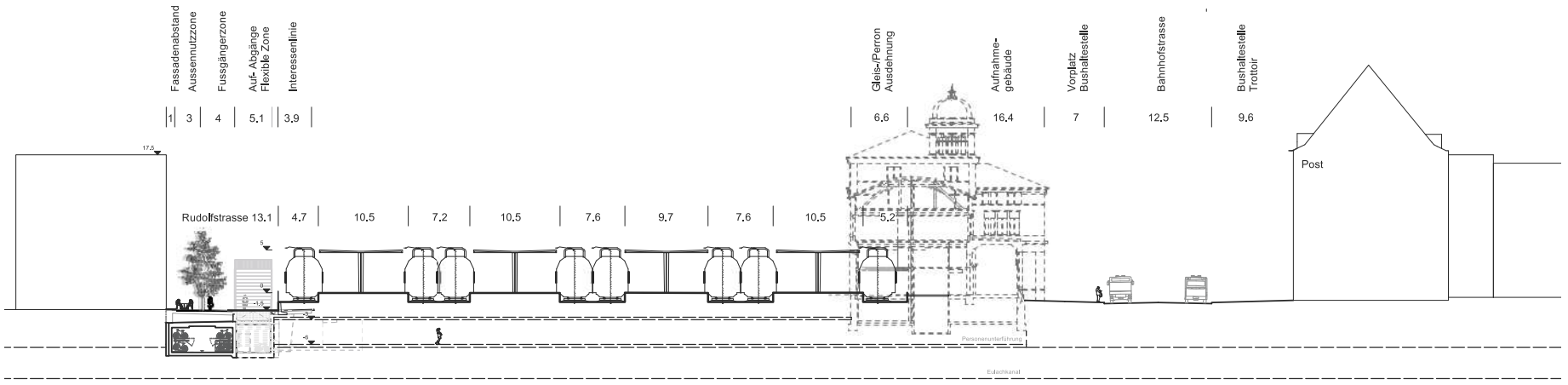
8 Durchgangsgleise | 220/230

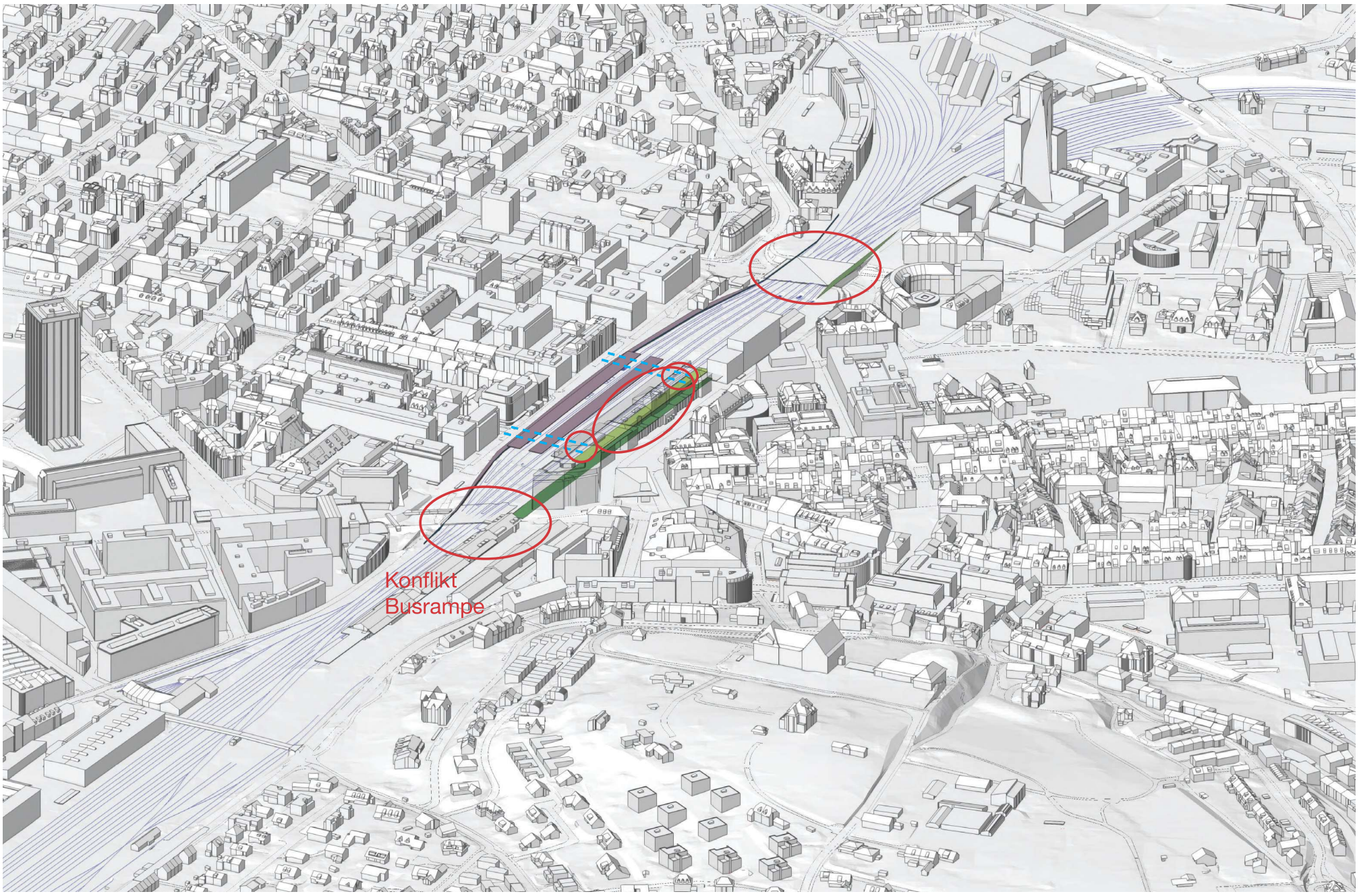
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 220



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 230







Bahnhof Winterthur

8 Durchgangsgleise | 310

Perronverbreiterung Gleise 6-9, Neues Gleis 10 mit Aussenperron. Ausdehung Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolfstrasse 17m mehr als heute. Beanspruchung Rudolfstrasse ganze Breite, Seite Aufnahmegebäude bleibt.

- Gesamte Breite der heutigen Rudolfstrasse für Bahnhof genutzt

- Abbruch Häuserzeile Rudolfstrasse

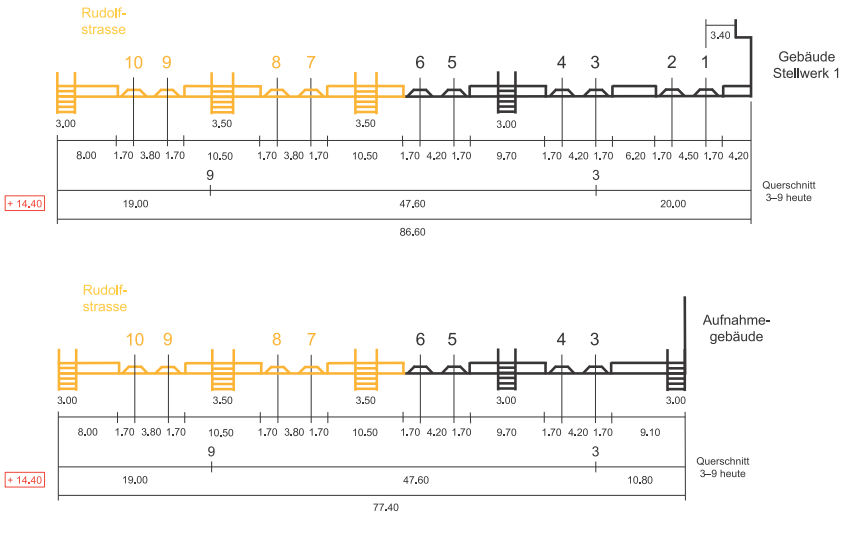
- Neue Rudolfstrasse grosszügig auslegen
- Ohne Kopfentleerung 20m
- Mit Kopfentleerung 17m
- Optionen für den Bus einbeziehen

- Luftzirkulation/Stadtklima gut

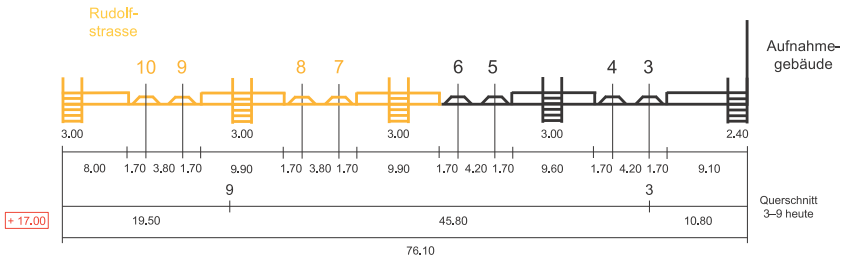
Bahnhof Winterthur

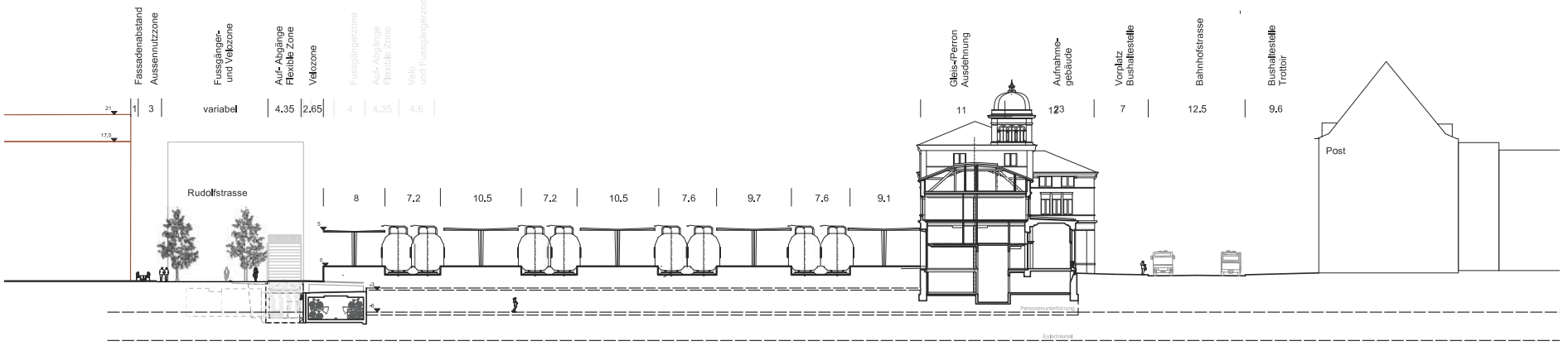
8 Durchgangsgleise | 310

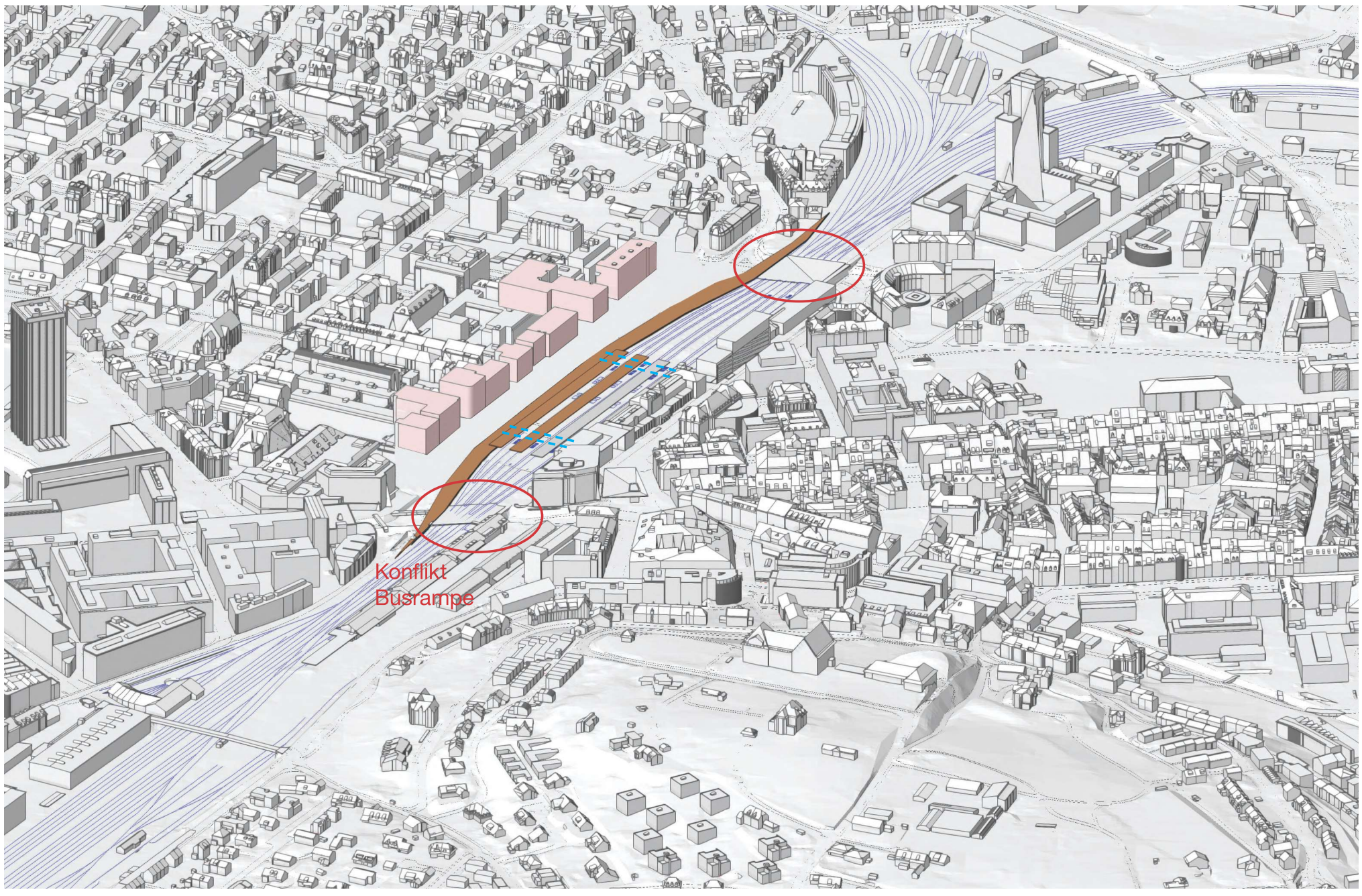
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord Variante 310



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd Variante 310

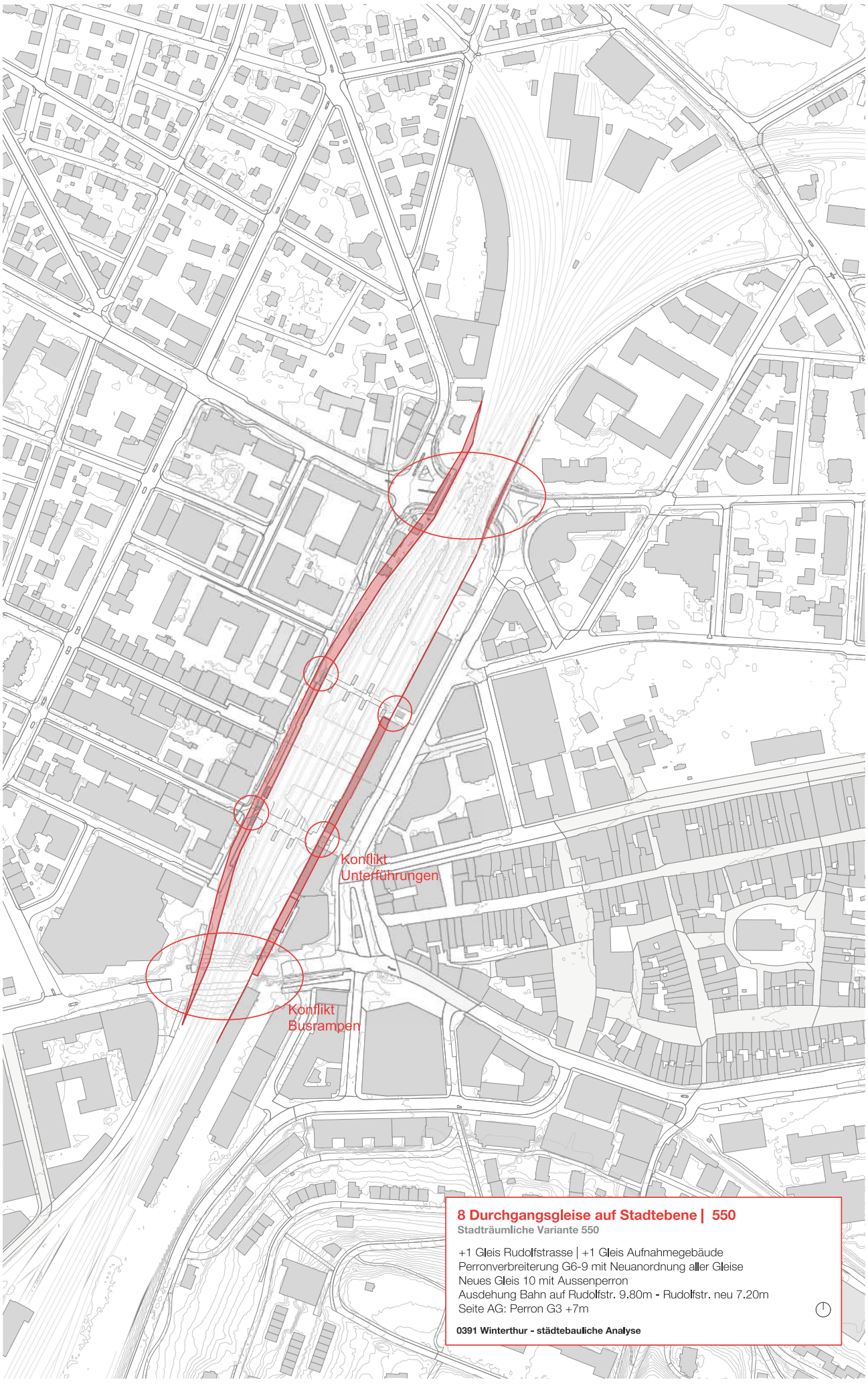






8 Durchgangsgleise | 550

220/230: Perronverbreiterung Gleise 6-9 mit Neuanordnung aller Gleise. Neues Gleis 10 mit Aussenperron.
Ausdehnung Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolfstrasse 9.80m, Rudlfstrasse neu 7.20m
Ausdehnung Seite Aufnahmegebäude 7m (Perron Gleis 3 in Aufnahmegebäude.



- **Rudolfstrasse stark verschmälert;**
- 9.80m, es bleiben 7.2m

- **Holmen LV unzureichend**
- Funktionale Anforderungen werden weder für Fuss- noch für Veloverkehr erfüllt
- Velo-Hauptroute à Niveau nicht mehr mög -lich
- Platz für PU-Zugänge?
- Umleitung LV?

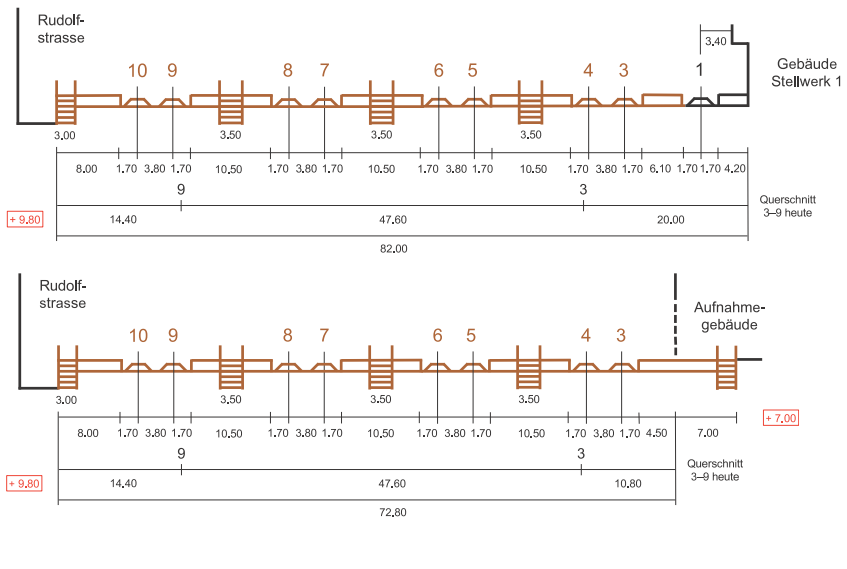
- **Kopfentleerung zwingend**

- **AG bleibt / Perron in AG**

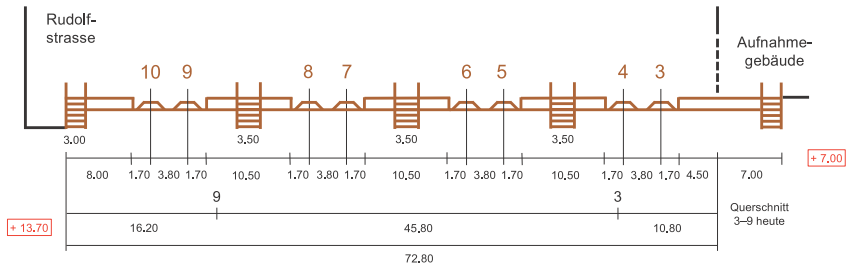
- **Luftzirkulation/Stadtklima gut**

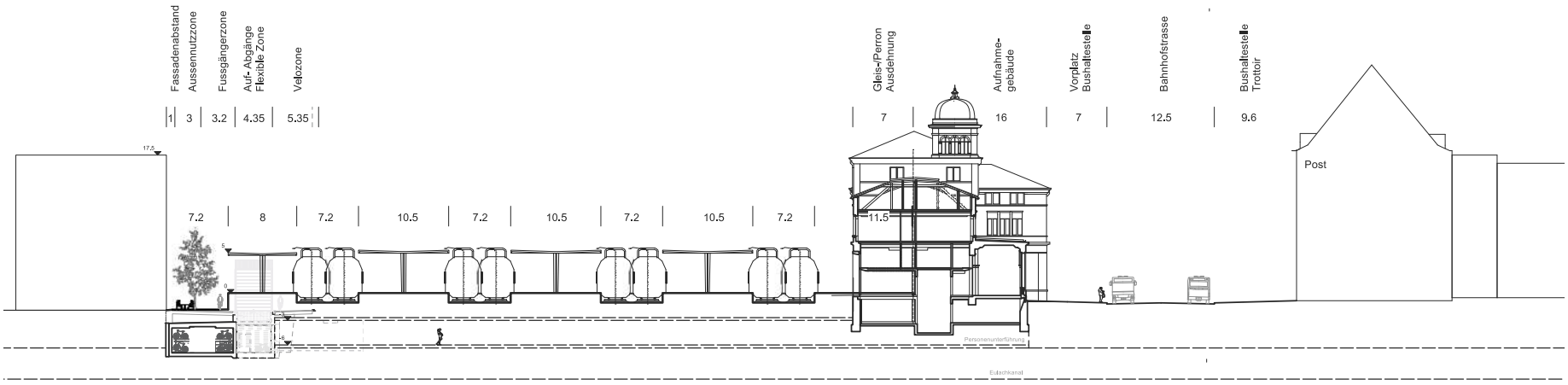
8 Durchgangsgleise | 550

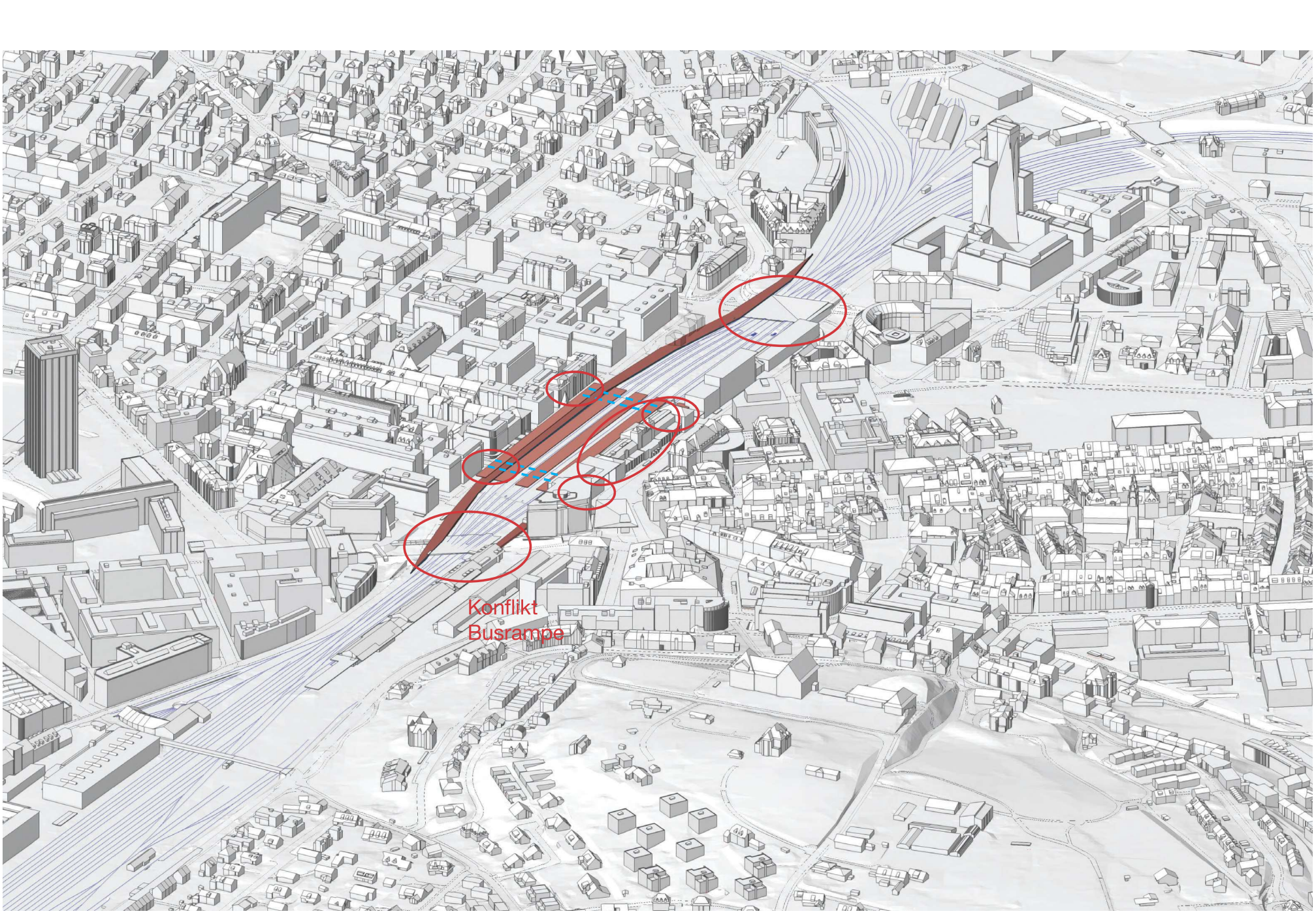
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord Variante 550



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd Variante 550



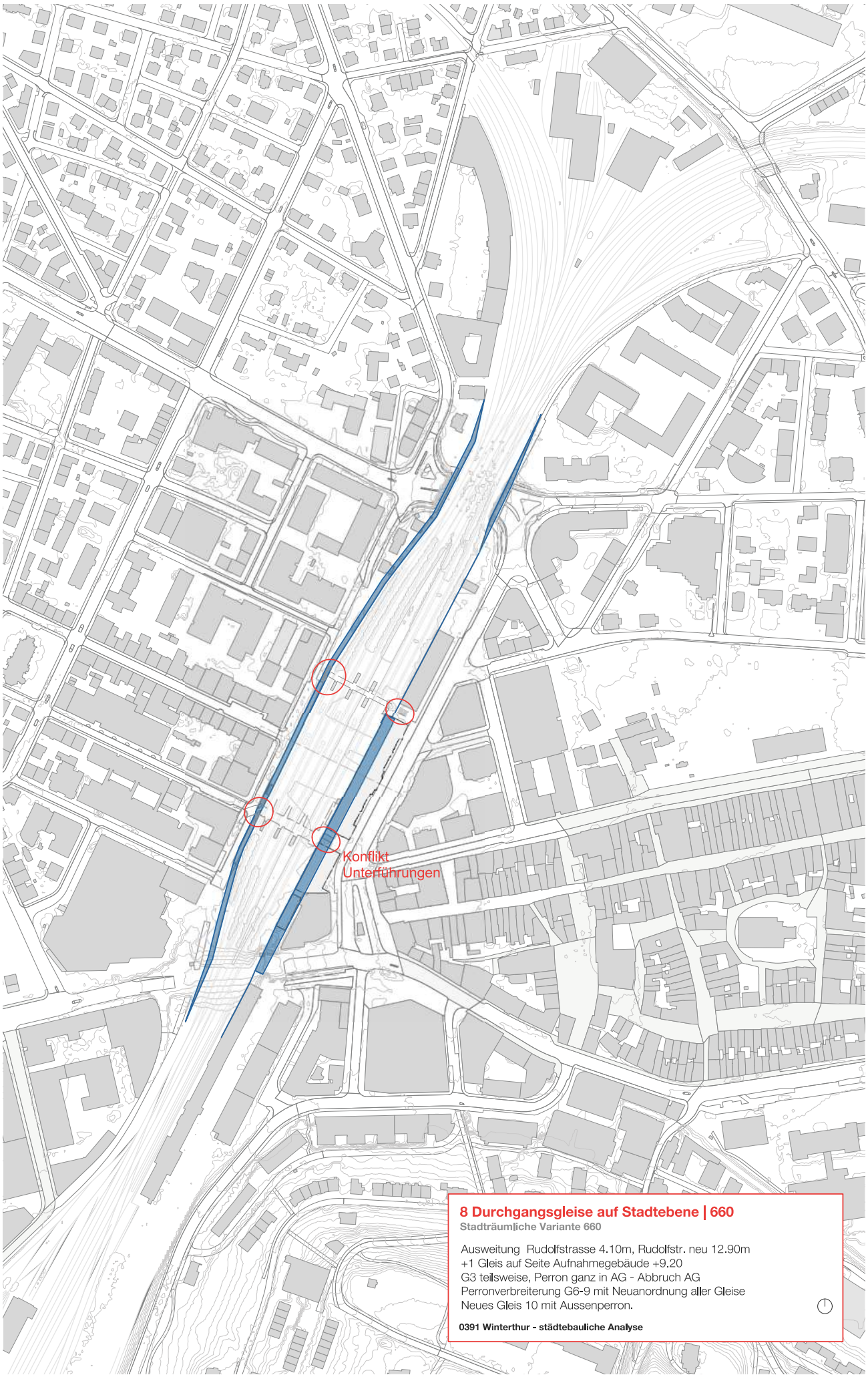




Bahnhof Winterthur

8 Durchgangsgleise | 660

Perronverbreiterung Gleise 6-9 mit Neuanordnung aller Gleise. Neues Gleis 10 mit Aussenperron. Ausdehnung Bahnbetriebsgebiet Seite Rudolfstrasse 4.10m, Ausdehnung Seite Aufnahmegebäude 9.20m (Gleis 3 teilweise, Perron ganz in Aufnahmegebäude.



- **Rudolfstrasse schmaler als heute**
- 4.10m, es bleiben 12.90 m

- **Holmen LV geschwächt**
- Kopfentleerung zwingend, trotzdem kaum Gestaltungsspielraum Rudolfstrasse

- **Gleis 3 unter Aufnahmegebäude**
- Ev. Abbruch AG/Tor

- **Grösserer Bahnhofsplatz**
- Allenfalls schlanke Neubauten

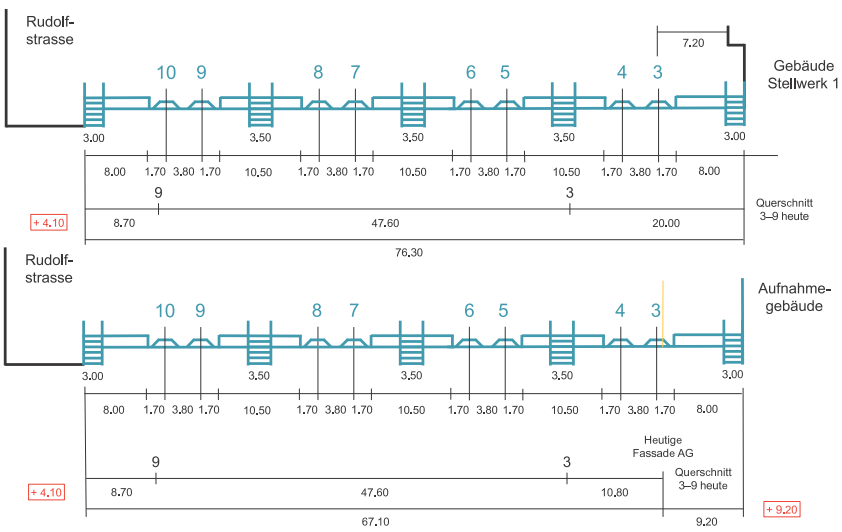
- **Auswirkung auf Stadtebene beidseitig**

- **Luftzirkulation/Stadtklima gut**

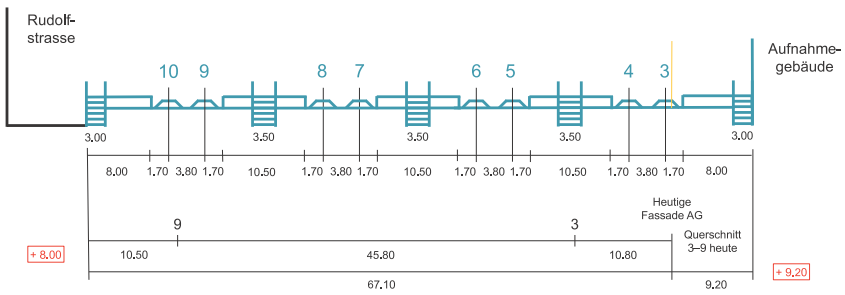
Bahnhof Winterthur

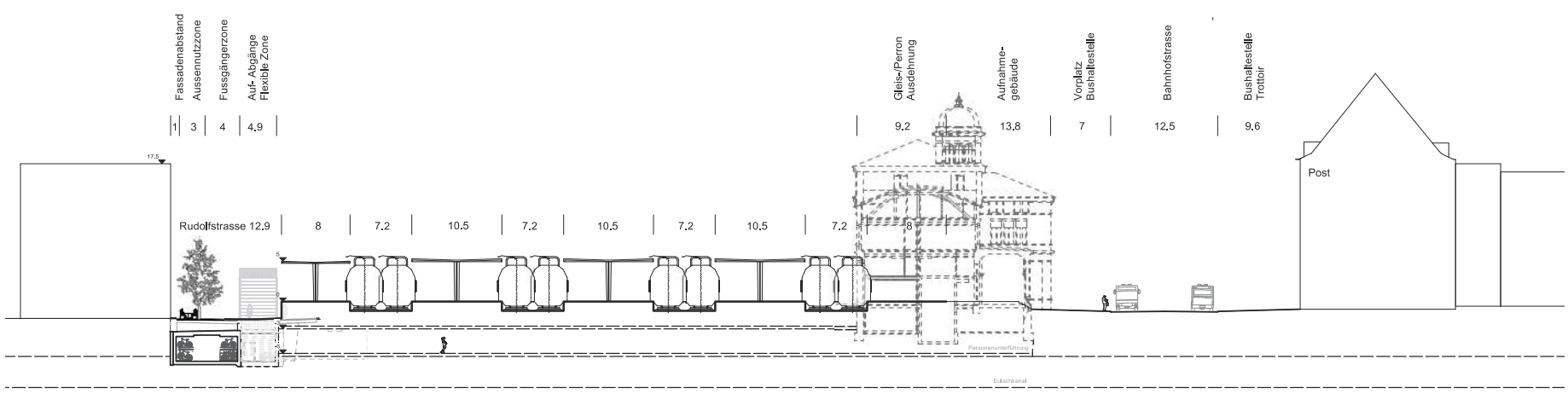
8 Durchgangsgleise | 660

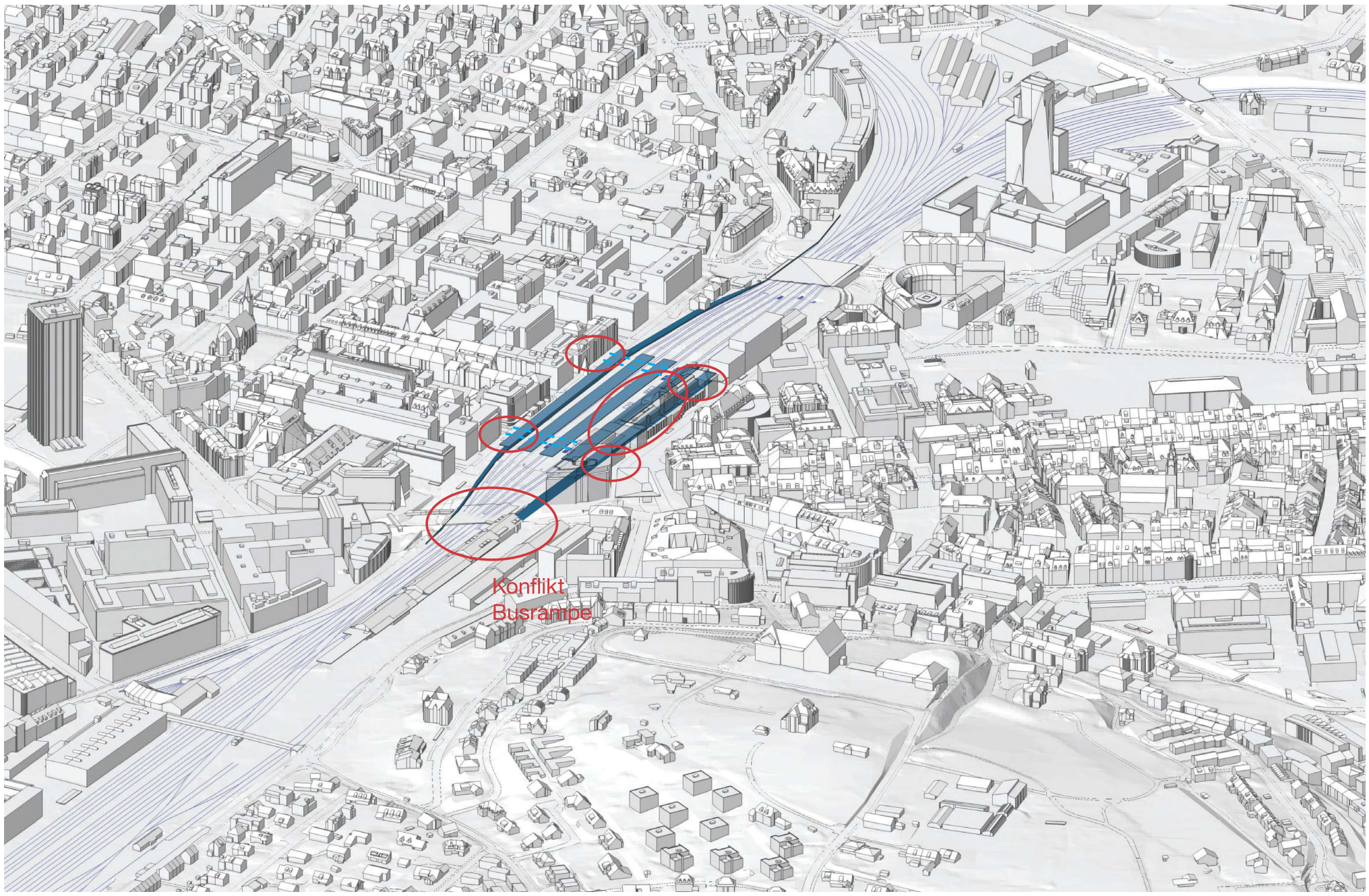
Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 660



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 660







SBB CFF FFS

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur

Anhang x
Verkehrliche Anforderungen und Übersicht Variantenfächer

SBB CFF FFS

Minimale verkehrliche Anforderungen für die Zeithorizonte H2 und H3

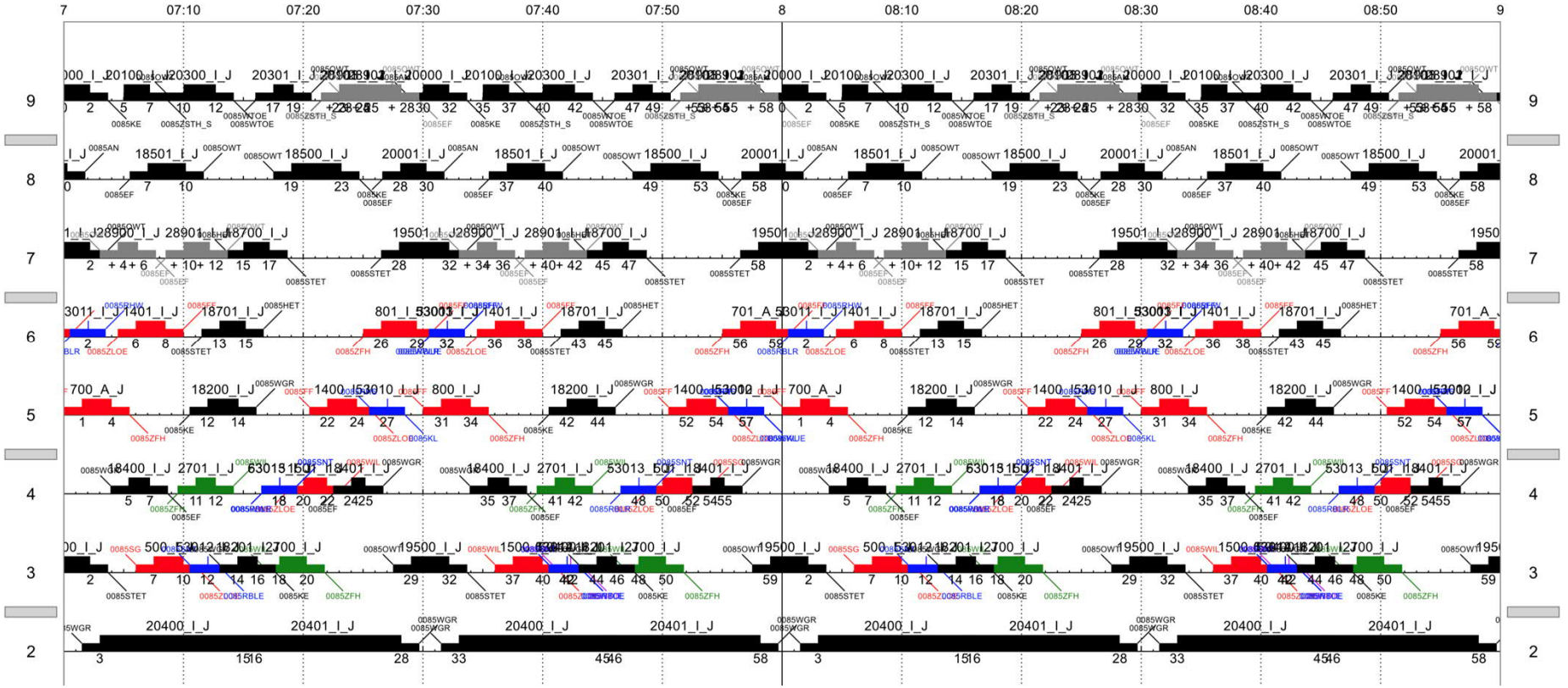
Minimale verkehrliche Anforderungen für die Zeithorizonte H2 und H3

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

- Die minimalen verkehrlichen Anforderungen für den Zeithorizont H2 der Perronverbreiterungen ergeben sich aus dem Angebot des STEP AS 2035 nach Inbetriebnahme des Brüttenertunnels
- Es sind weiterhin mindestens 7 Durchfahrgleise auf Stadtebene erforderlich, um die halbstündlichen Durchbindungen in alle Korridore nördlich und östlich des Bahnhofs Winterthur gewährleisten zu können
- Definitive Wendegleise als Ersatz für bestehende Durchfahrgleise auf Stadtebene sind in diesem Horizont nicht zielführend, weil dadurch die halbstündlichen Durchbindungen aufgehoben werden müssten
  - Wendegleise stehen in diesem Horizont lediglich als Provisorien während der Bauzeit der Perronverbreiterungen zur Diskussion
- Eine Reduktion der bestehenden 7 Durchfahrgleise erfordert in diesem Zeithorizont mindestens einen 3-gleisigen Durchgangsbahnhof in Hoch- oder Tieflage

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Gleisbelegung STEP AS 2035 (Stand Botschaft 12/18)



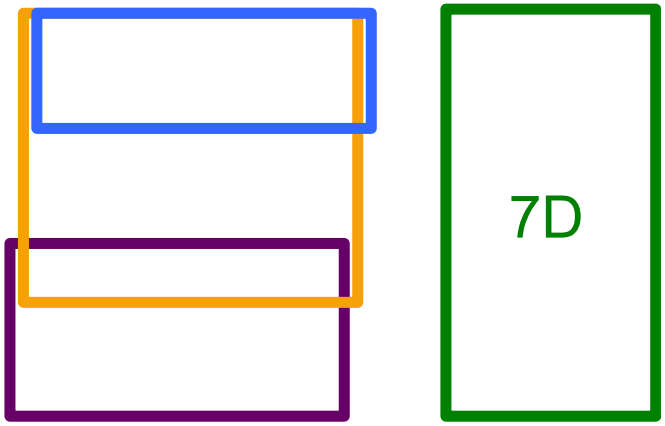
Minimale verkehrliche Anforderungen
Legende

7D	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene
2H/T	2 Durchfahrgleise in Hoch- oder Tieflage
5T FV	5 Durchfahrgleise für den Fernverkehr in Tieflage
3W	3 Wendegleise in Hoch- oder Tieflage oder im Areal Vogelsang Nord
PV	Personenverkehr
GV	Güterverkehr
FV	Fernverkehr
SB+GV	S-Bahn und Güterverkehr
3–4	Anzahl notwendige Perronkanten für die betroffene Relation während einer Systemstunde (Minimum/Maximum)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppe xx0

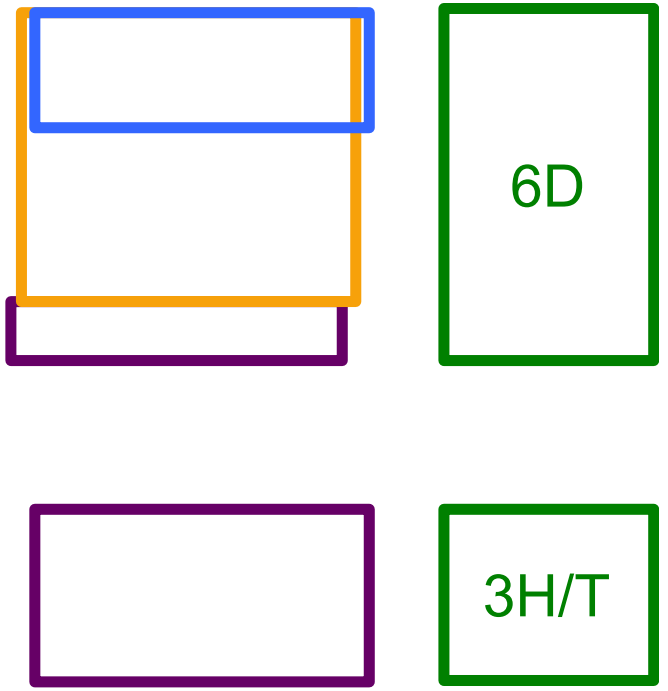
Zürich–Schaffhausen	0–2
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach	3–5
Zürich–St. Gallen/Seen	2–3



Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppen xx7 und xx8

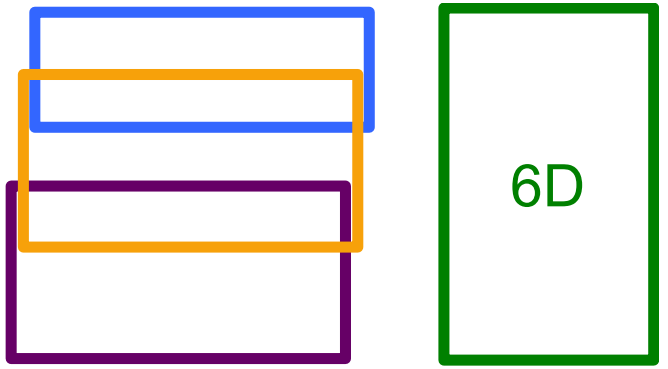
Zürich–Schaffhausen	0–2
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach	3–5
Zürich–St. Gallen (GV)	0–1
Zürich–St. Gallen/Seen (PV)	2–3



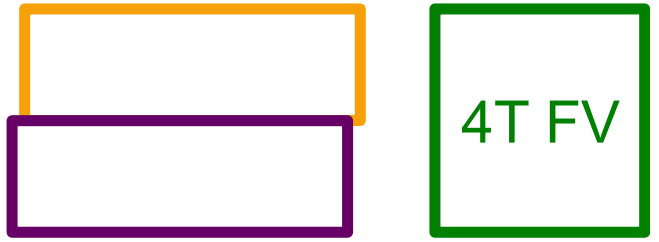
Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppe xx9

Zürich–Schaffhausen	0–2
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach (SB+GV)	2–3
Zürich–St. Gallen/Seen (SB+GV)	2–3



Zürich–Frauenfeld (FV)	2
Zürich–St. Gallen (FV)	2



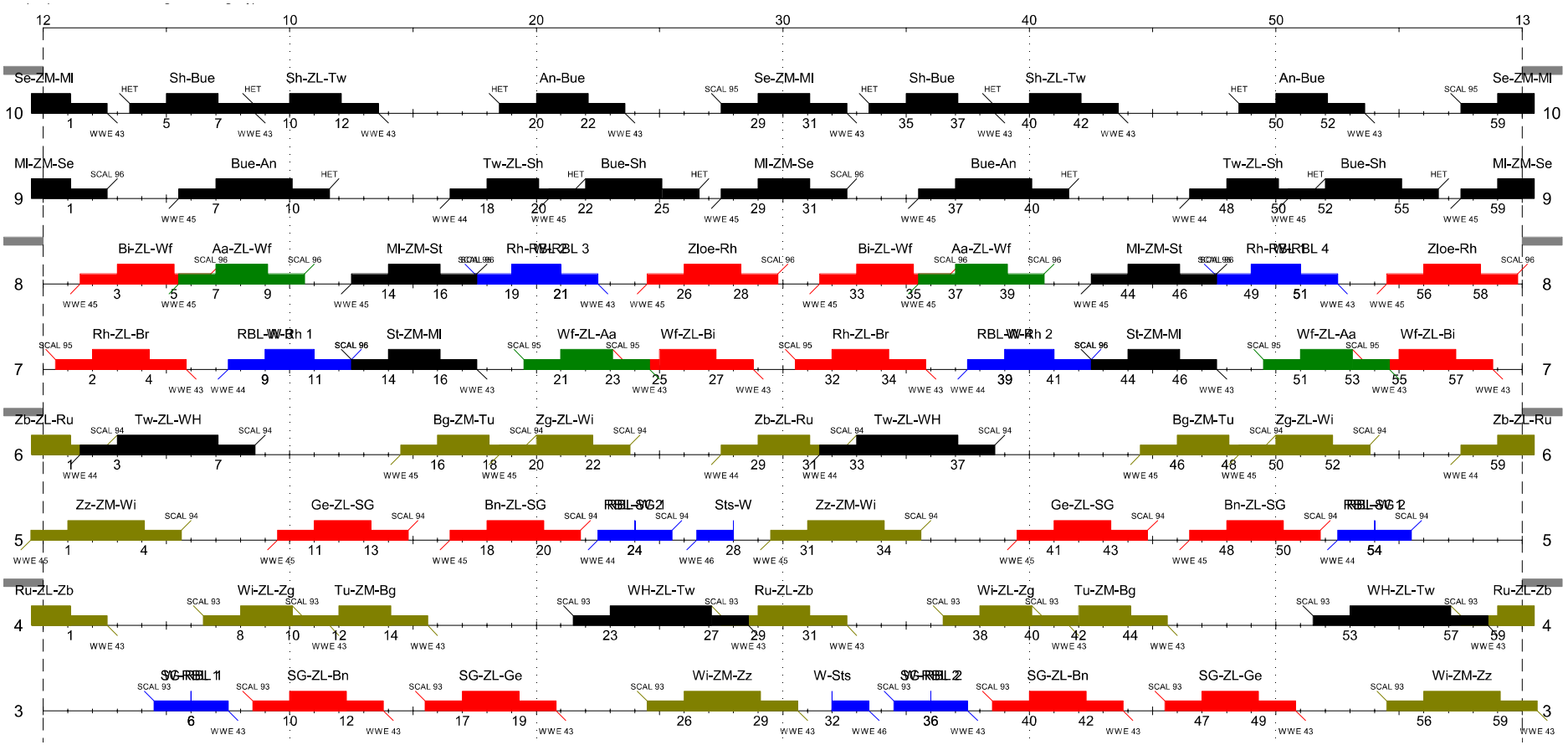
Minimale verkehrliche Anforderungen für die Zeithorizonte H2 und H3

Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen

- → Die minimalen verkehrlichen Anforderungen für den Zeithorizont H3 des Zielkonzeptes der strategischen Stossrichtung des Masterplans ergeben sich aus den Angebotsvorstellungen der Vision von S-Bahn 2G
  - Die Vision der S-Bahn 2G unterscheidet die beiden angebotsseitigen Zielbilder des integralen Durchbindens und des partiellen Wendens
- → Für das Zielbild des integralen Durchbindens sind im Zeithorizont H3 8 Durchfahrgleise auf Stadtebene erforderlich
  - Dies bedingt entweder den Bau eines zusätzlichen Perrongleises auf Stadtebene oder mindestens einen 2-gleisigen Hoch- oder Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie
- → Für das Zielbild des partiellen Wendens sind im Zeithorizont H3 7 Durchfahrgleise auf Stadtebene sowie ein Wendebahnhof mit mindestens 3 Wendegleisen erforderlich
- → Eine Reduktion der bestehenden 7 Durchfahrgleise erfordert in diesem Zeithorizont mindestens einen 4-gleisigen Durchgangsbahnhof in Hoch- oder Tieflage

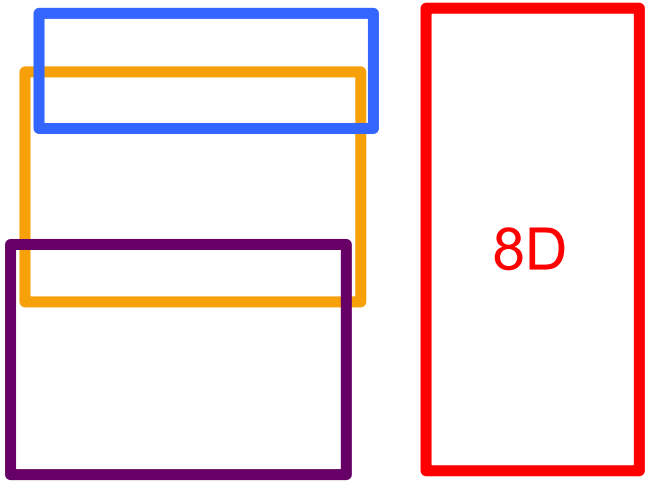
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Gleisbelegung Winterthur Zielbild Durchbinden



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppe xx0

Zürich/Bülach–Schaffhausen	2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach	3–4
Zürich–St. Gallen/Seen	3–4



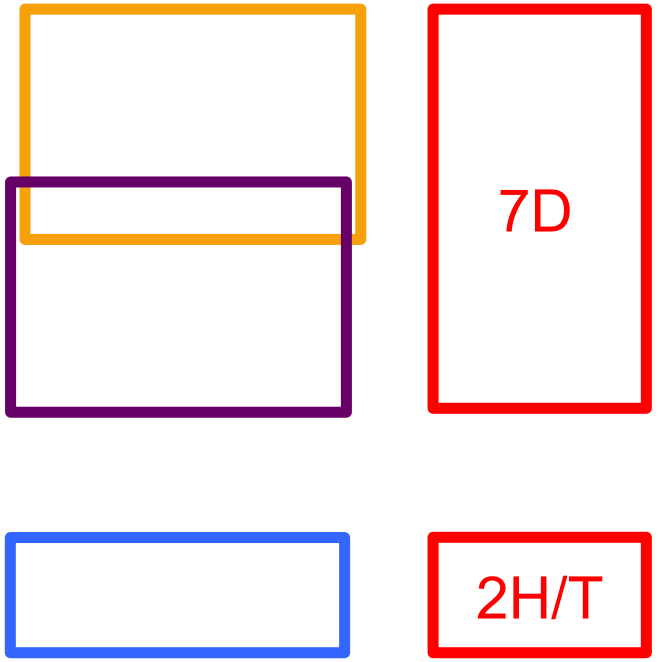
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppen xx4 bis xx6

Zürich–Frauenfeld/Seuzach 3–4

Zürich–St. Gallen/Seen 3–4

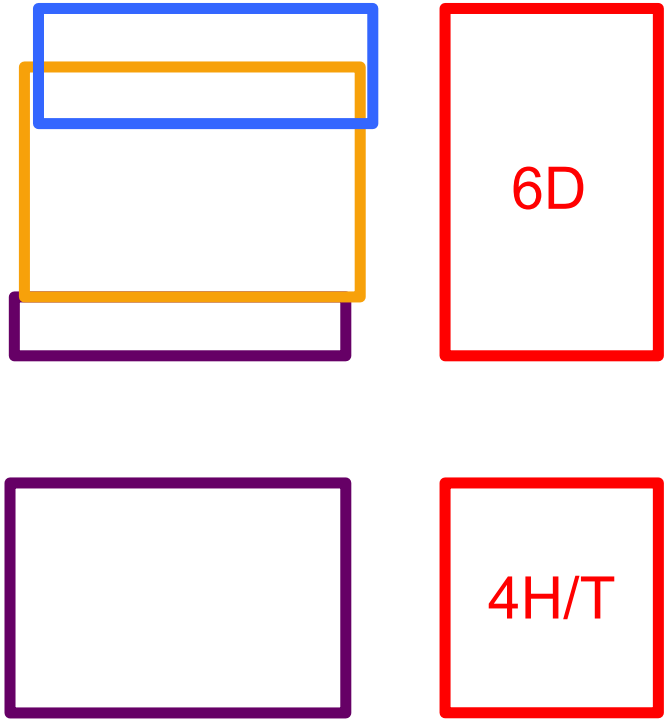
Zürich/Bülach–Schaffhausen 2



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppen xx7 und xx8

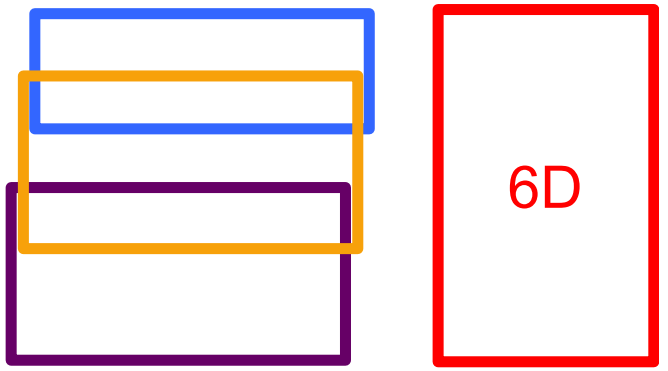
Zürich/Bülach–Schaffhausen	2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach	3–4
Zürich–St. Gallen (GV)	0–1
Zürich–St. Gallen/Seen (PV)	3–4



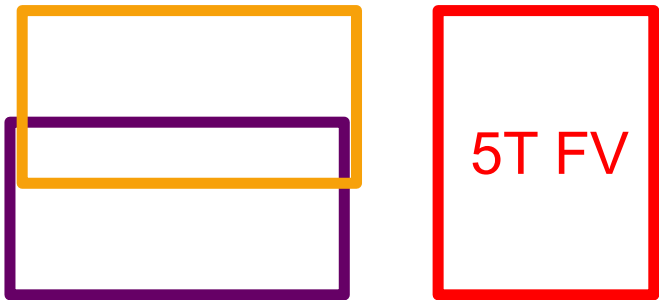
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppe xx9

Zürich/Bülach–Schaffhausen	0–2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach (SB+GV)	2–3
Zürich–St. Gallen/Seen (SB+GV)	2–3

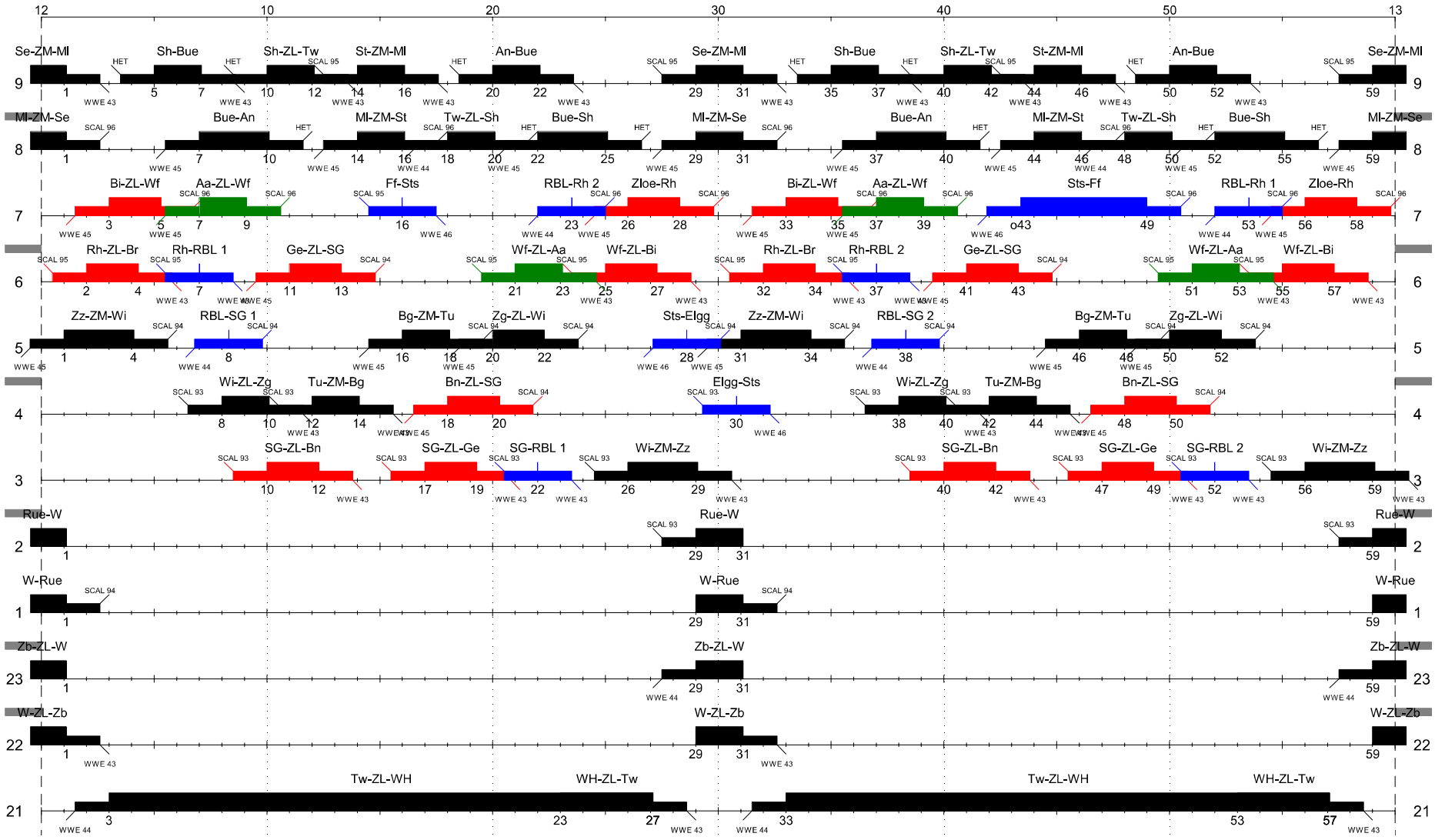


Zürich–Frauenfeld (FV)	2–3
Zürich–St. Gallen (FV)	2–3



SBB CFF FFS

Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Gleisbelegung Winterthur Zielbild Wenden



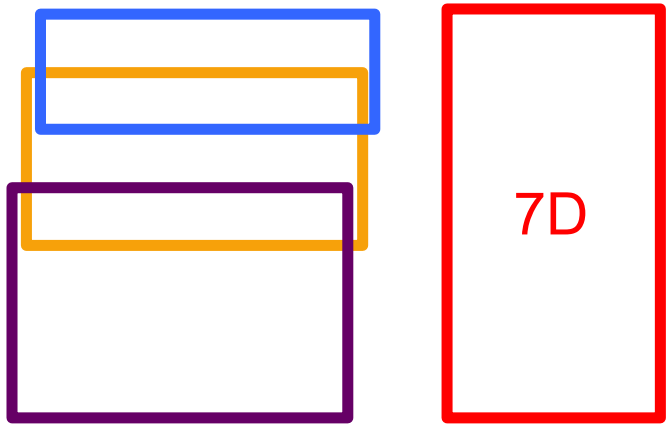
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Wenden

Variantengruppen xx1 bis xx3

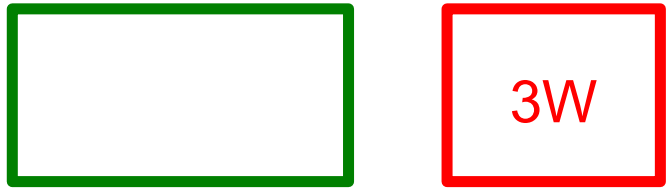
Zürich/Bülach–Schaffhausen 2

Zürich–Frauenfeld/Seuzach 3

Zürich–St. Gallen/Seen 3–4



Zürich–Winterthur 3



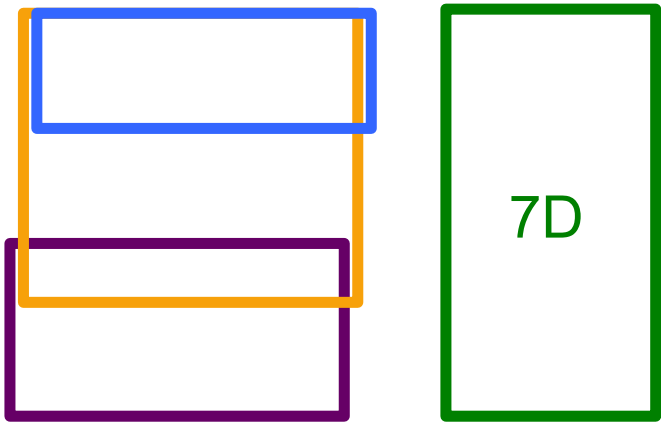
Minimale verkehrliche Anforderungen
Legende

7D	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene
2H/T	2 Durchfahrgleise in Hoch- oder Tieflage
5T FV	5 Durchfahrgleise für den Fernverkehr in Tieflage
3W	3 Wendegleise in Hoch- oder Tieflage oder im Areal Vogelsang Nord
PV	Personenverkehr
GV	Güterverkehr
FV	Fernverkehr
SB+GV	S-Bahn und Güterverkehr
3–4	Anzahl notwendige Perronkanten für die betroffene Relation während einer Systemstunde (Minimum/Maximum)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppe xx0

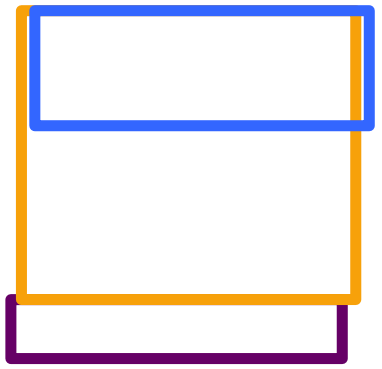
Zürich–Schaffhausen	0–2
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach	3–5
Zürich–St. Gallen/Seen	2–3



Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppen xx7 und xx8

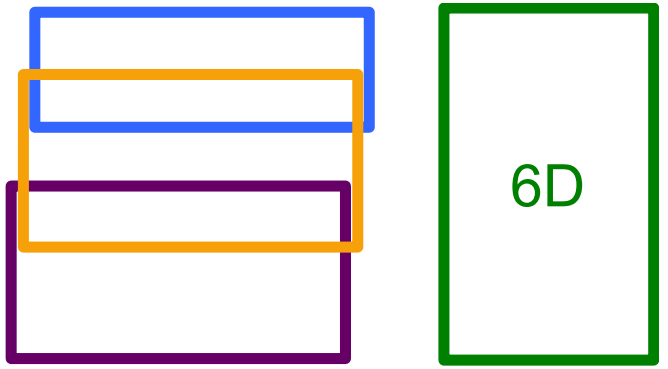
Zürich–Schaffhausen	0–2	
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach	3–5	6D
Zürich–St. Gallen (GV)	0–1	
Zürich–St. Gallen/Seen (PV)	2–3	3H/T



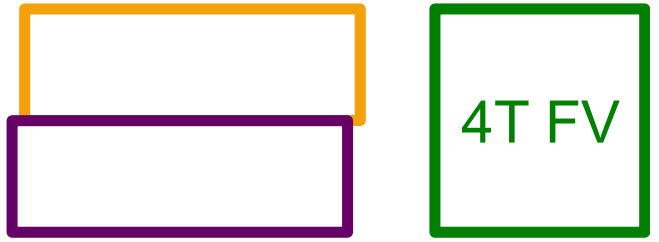
Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
Minimale verkehrliche Anforderungen

Variantengruppe xx9

Zürich–Schaffhausen	0–2
Zürich/Bülach–Frauenfeld/Seuzach (SB+GV)	2–3
Zürich–St. Gallen/Seen (SB+GV)	2–3



Zürich–Frauenfeld (FV)	2
Zürich–St. Gallen (FV)	2



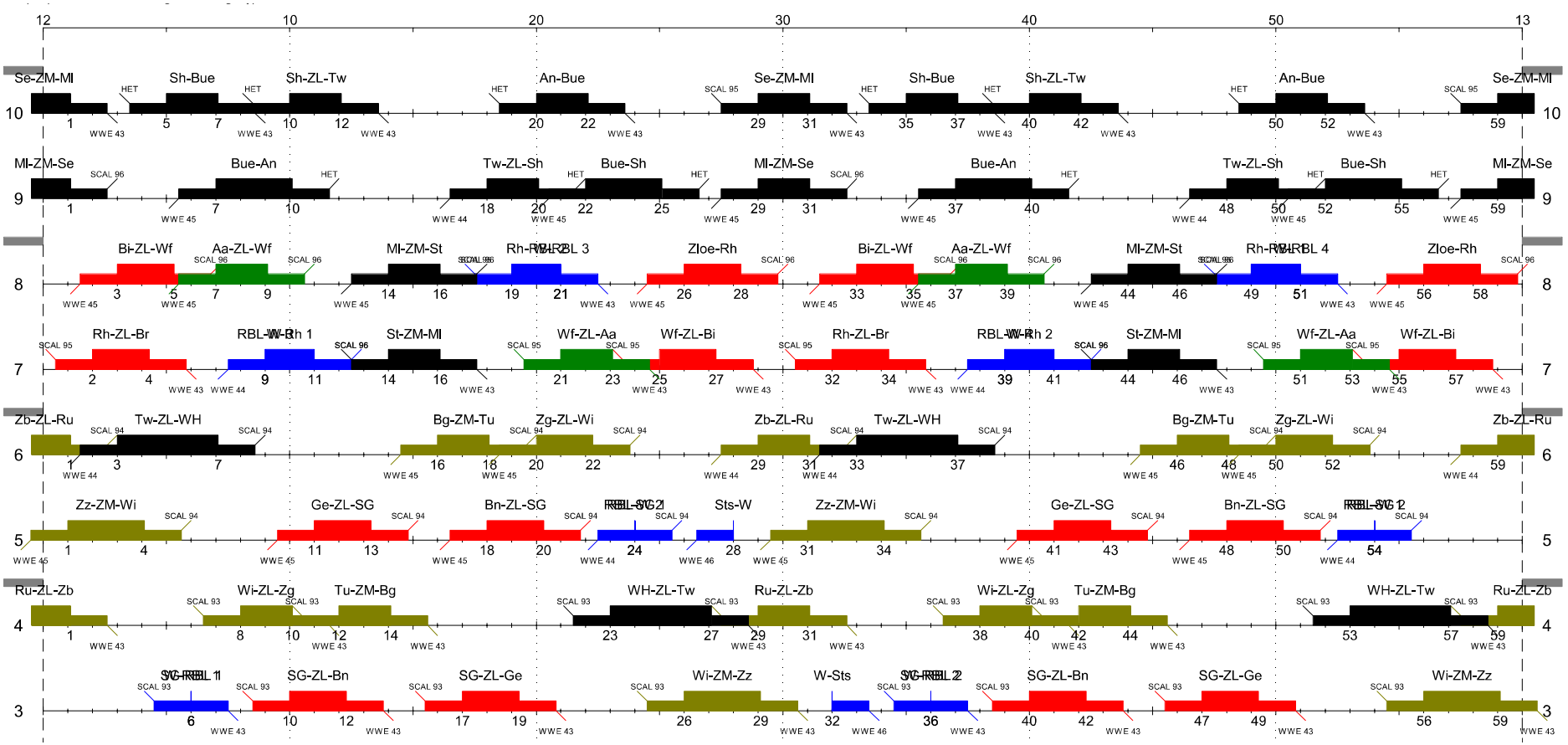
Minimale verkehrliche Anforderungen für die Zeithorizonte H2 und H3

Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen

- ➔ Die minimalen verkehrlichen Anforderungen für den Zeithorizont H3 des Zielkonzeptes der strategischen Stossrichtung des Masterplans ergeben sich aus den Angebotsvorstellungen der Vision von S-Bahn 2G
  - Die Vision der S-Bahn 2G unterscheidet die beiden angebotsseitigen Zielbilder des integralen Durchbindens und des partiellen Wendens
- ➔ Für das Zielbild des integralen Durchbindens sind im Zeithorizont H3 8 Durchfahrgleise auf Stadtebene erforderlich
  - Dies bedingt entweder den Bau eines zusätzlichen Perrongleises auf Stadtebene oder mindestens einen 2-gleisigen Hoch- oder Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie
- ➔ Für das Zielbild des partiellen Wendens sind im Zeithorizont H3 7 Durchfahrgleise auf Stadtebene sowie ein Wendebahnhof mit mindestens 3 Wendegleisen erforderlich
- ➔ Eine Reduktion der bestehenden 7 Durchfahrgleise erfordert in diesem Zeithorizont mindestens einen 4-gleisigen Durchgangsbahnhof in Hoch- oder Tieflage

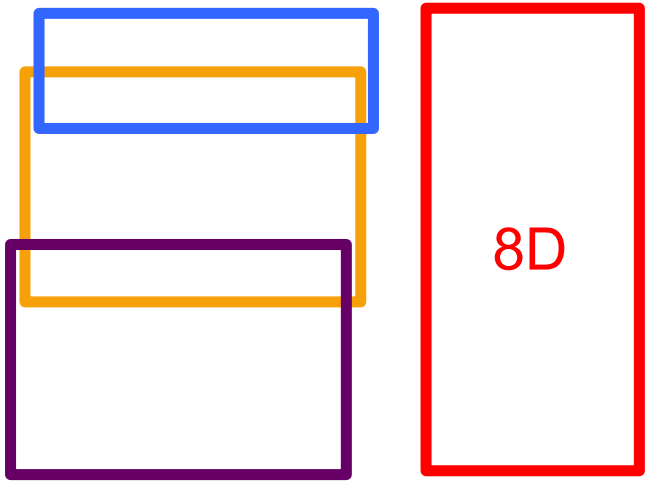
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Gleisbelegung Winterthur Zielbild Durchbinden



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppe xx0

Zürich/Bülach–Schaffhausen	2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach	3–4
Zürich–St. Gallen/Seen	3–4



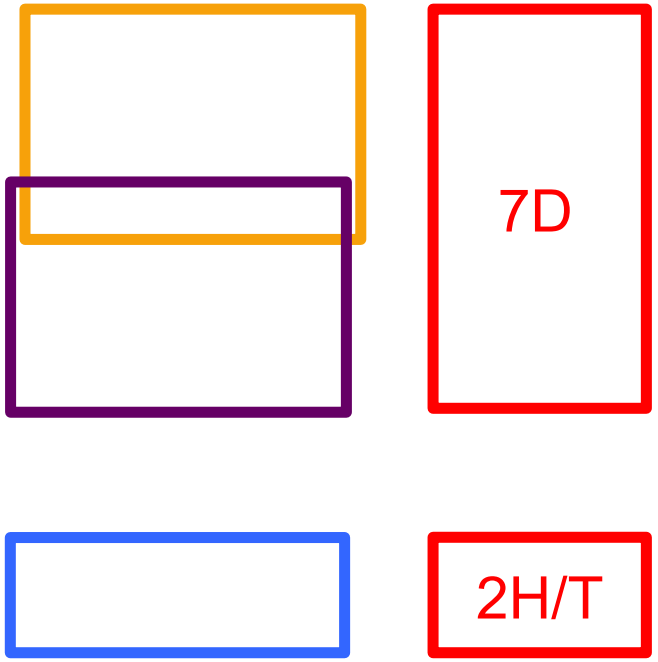
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppen xx4 bis xx6

Zürich–Frauenfeld/Seuzach 3–4

Zürich–St. Gallen/Seen 3–4

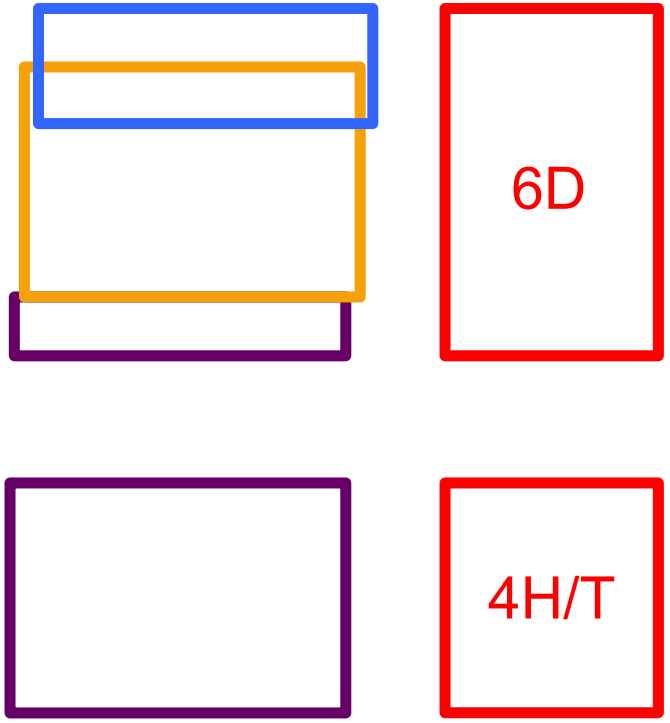
Zürich/Bülach–Schaffhausen 2



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppen xx7 und xx8

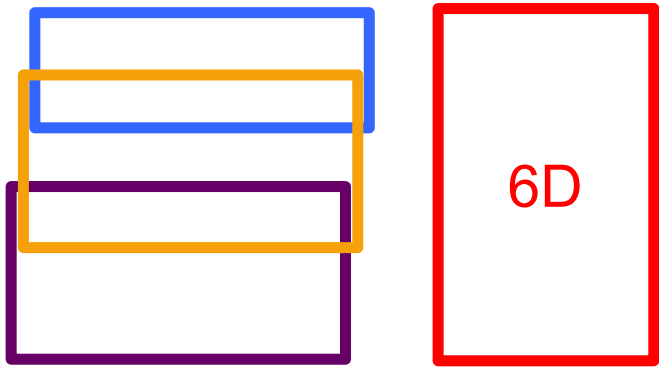
Zürich/Bülach–Schaffhausen	2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach	3–4
Zürich–St. Gallen (GV)	0–1
Zürich–St. Gallen/Seen (PV)	3–4



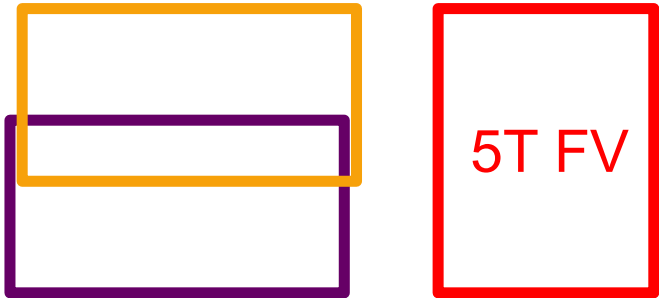
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Durchbinden

Variantengruppe xx9

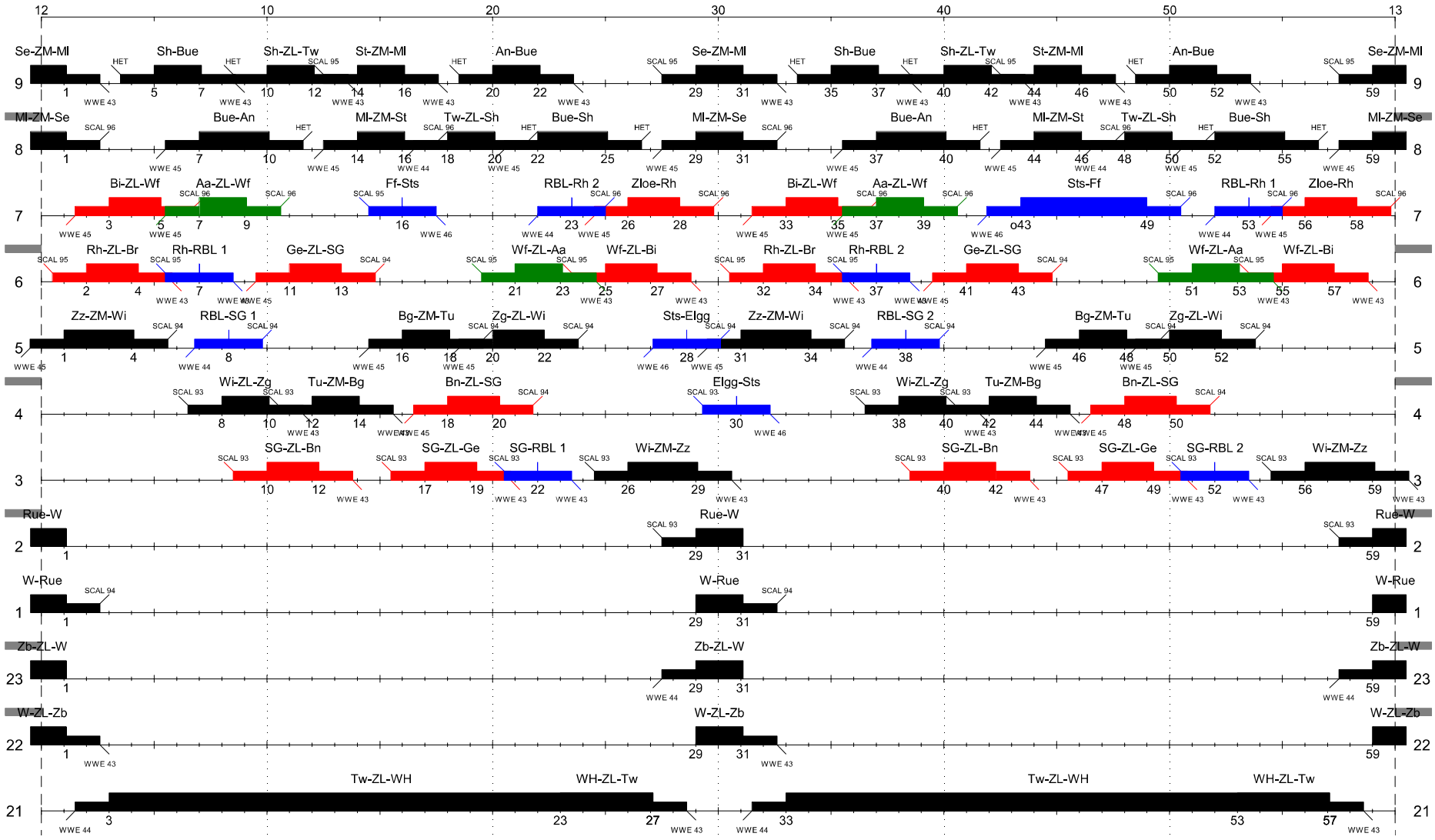
Zürich/Bülach–Schaffhausen	0–2
Zürich–Frauenfeld/Seuzach (SB+GV)	2–3
Zürich–St. Gallen/Seen (SB+GV)	2–3



Zürich–Frauenfeld (FV)	2–3
Zürich–St. Gallen (FV)	2–3



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Gleisbelegung Winterthur Zielbild Wenden



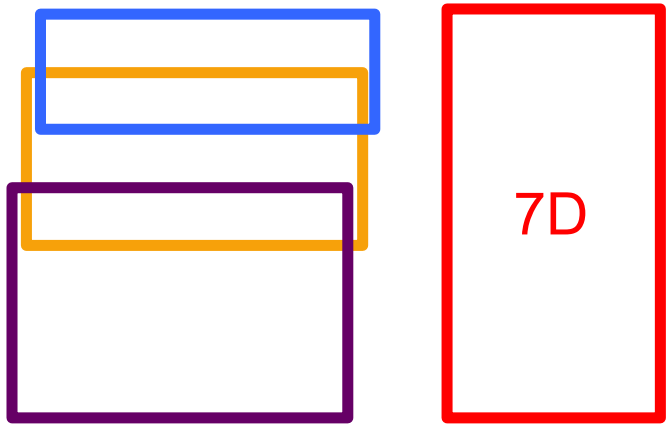
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
Minimale verkehrliche Anforderungen Wenden

Variantengruppen xx1 bis xx3

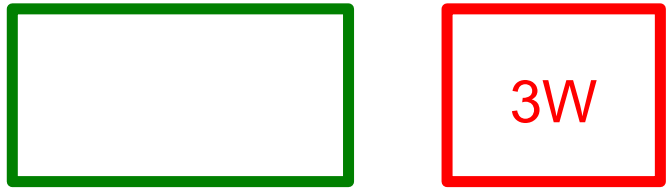
Zürich/Bülach–Schaffhausen 2

Zürich–Frauenfeld/Seuzach 3

Zürich–St. Gallen/Seen 3–4



Zürich–Winterthur 3



Minimale verkehrliche Anforderungen für die Zeithorizonte H2 und H3

Vorgabe für den zielführenden Variantenfächer

Minimale verkehrliche Anforderungen
Vorgabe für den zielführenden Variantenfächer

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

6D + 3H/T	6 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 3 Durchfahrgleise St. Galler-Linie in Hoch- oder Tieflage
6D + 4T FV	6 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 4 Durchfahrgleise Fernverkehr in Tieflage
7D	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene

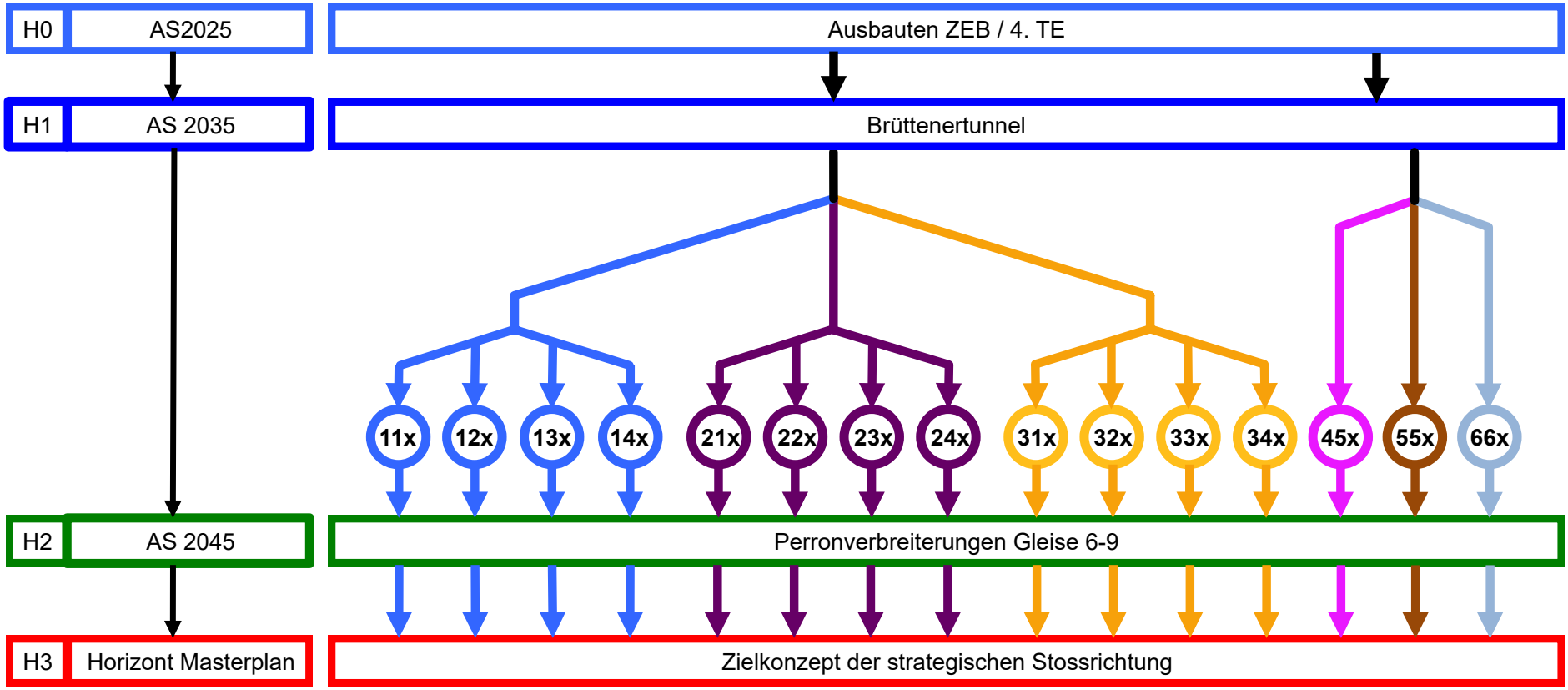
Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

6D + 4H/T	6 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 4 Durchfahrgleise St. Galler-Linie in Hoch- oder Tieflage
6D + 5T FV	6 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 5 Durchfahrgleise Fernverkehr in Tieflage
7D + 3W	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 3 Wendegleise in Hoch- oder Tieflage oder im Areal Vogelsang Nord
7D + 2H/T	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene + 2 Durchfahrgleise Schaffhauser-Linie in Hoch- oder Tieflage
8D	8 Durchfahrgleise auf Stadtebene

SBB CFF FFS

Entwicklungspfade der Variantengruppen

Übersicht Entwicklungspfade aller Variantengruppen

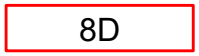


Entwicklungspfade der Variantengruppen
Legende

Zeithorizont Perronverbreiterungen

Zielhorizont Masterplan

Minimale verkehrliche Anforderungen im Zeithorizont Perronverbreiterungen



Minimale verkehrliche Anforderungen im Zielhorizont Masterplan

Variante erfüllt im Zeithorizont die minimalen verkehrlichen Anforderungen

Variante erfüllt im Zeithorizont die minimalen verkehrlichen Anforderungen nicht

Variante übertrifft im Zeithorizont die minimalen verkehrlichen Anforderungen

Entwicklungspfad H2–H3 erfüllt die minimalen verkehrlichen Anforderungen

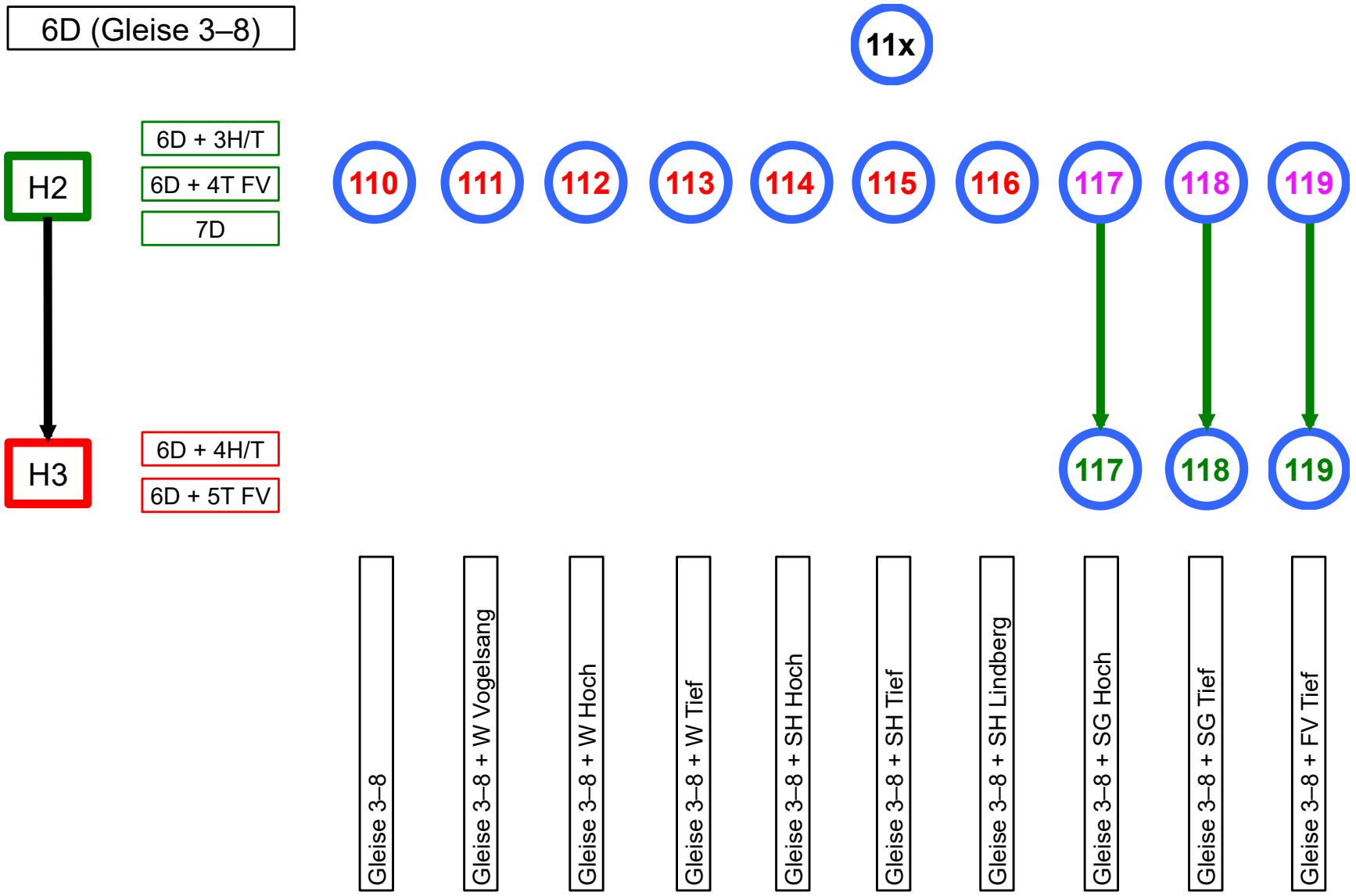
Entwicklungspfad H2–H3 erfüllt die minimalen verkehrlichen Anforderungen nicht

Entwicklungspfad H2–H3 übertrifft die minimalen verkehrlichen Anforderungen

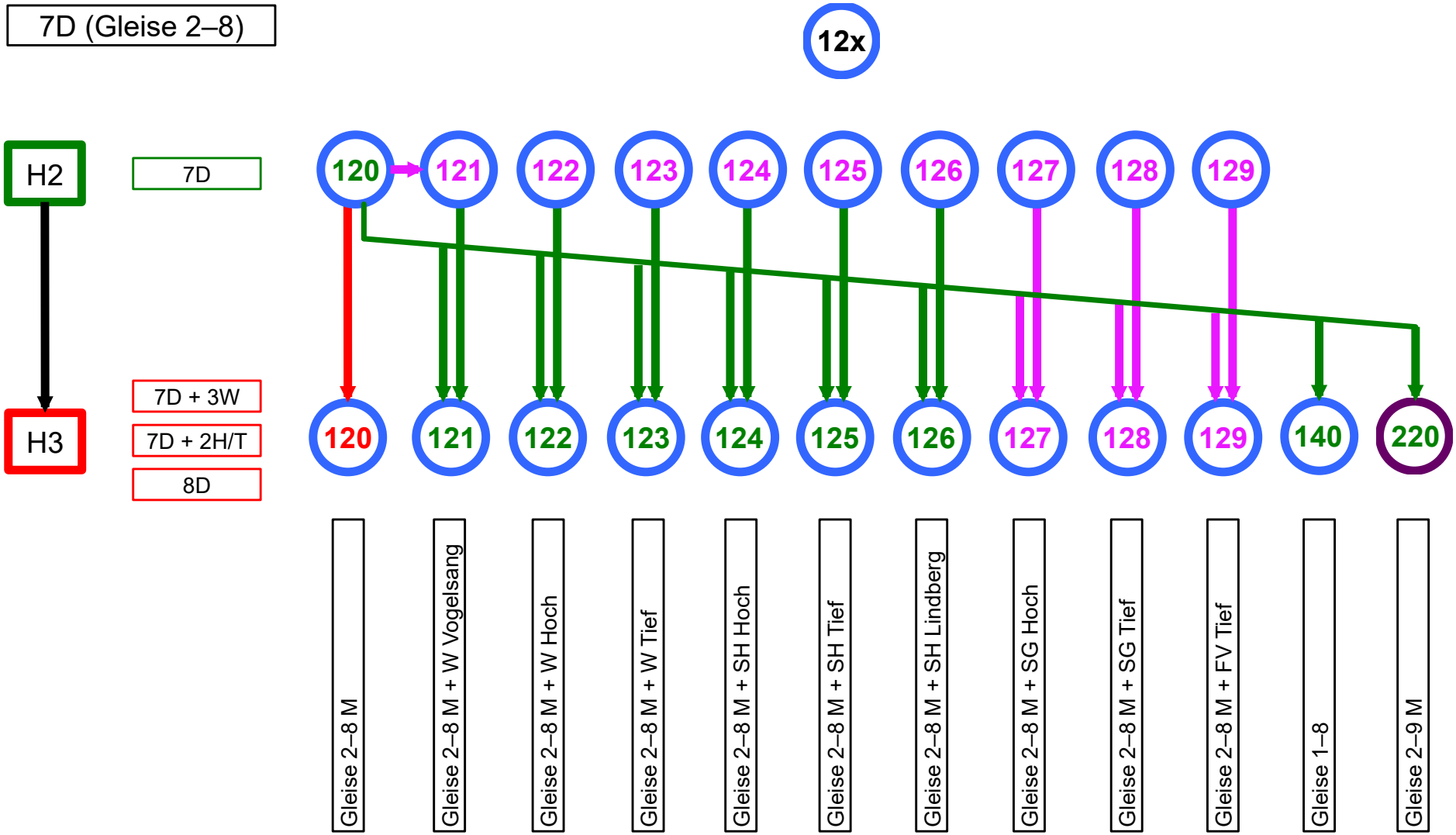
Entwicklungspfade der Variantengruppen
Legende

7D	7 Durchfahrgleise auf Stadtebene
2H/T	2 Durchfahrgleise in Hoch- oder Tieflage
5T FV	5 Durchfahrgleise für den Fernverkehr in Tieflage
3W	3 Wendegleise in Hoch- oder Tieflage oder im Areal Vogelsang Nord
W	Wendebahnhof
SH	Hoch- oder Tiefbahnhof für Schaffhauser-Linie
SG	Hoch- oder Tiefbahnhof für St. Galler-Linie
FV	Tiefbahnhof für Fernverkehr
M	Mittelperron Gleise 2/3 (Varianten x2x)
A	Aussenperron Gleis 2, Einzelperron Gleis 3 (Varianten x3x)
P	Aussenperron Gleis 3, partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes (Varianten 45x und 55x)
N	Neue Gleislage für alle Gleise 3–10 (Varianten 66x)

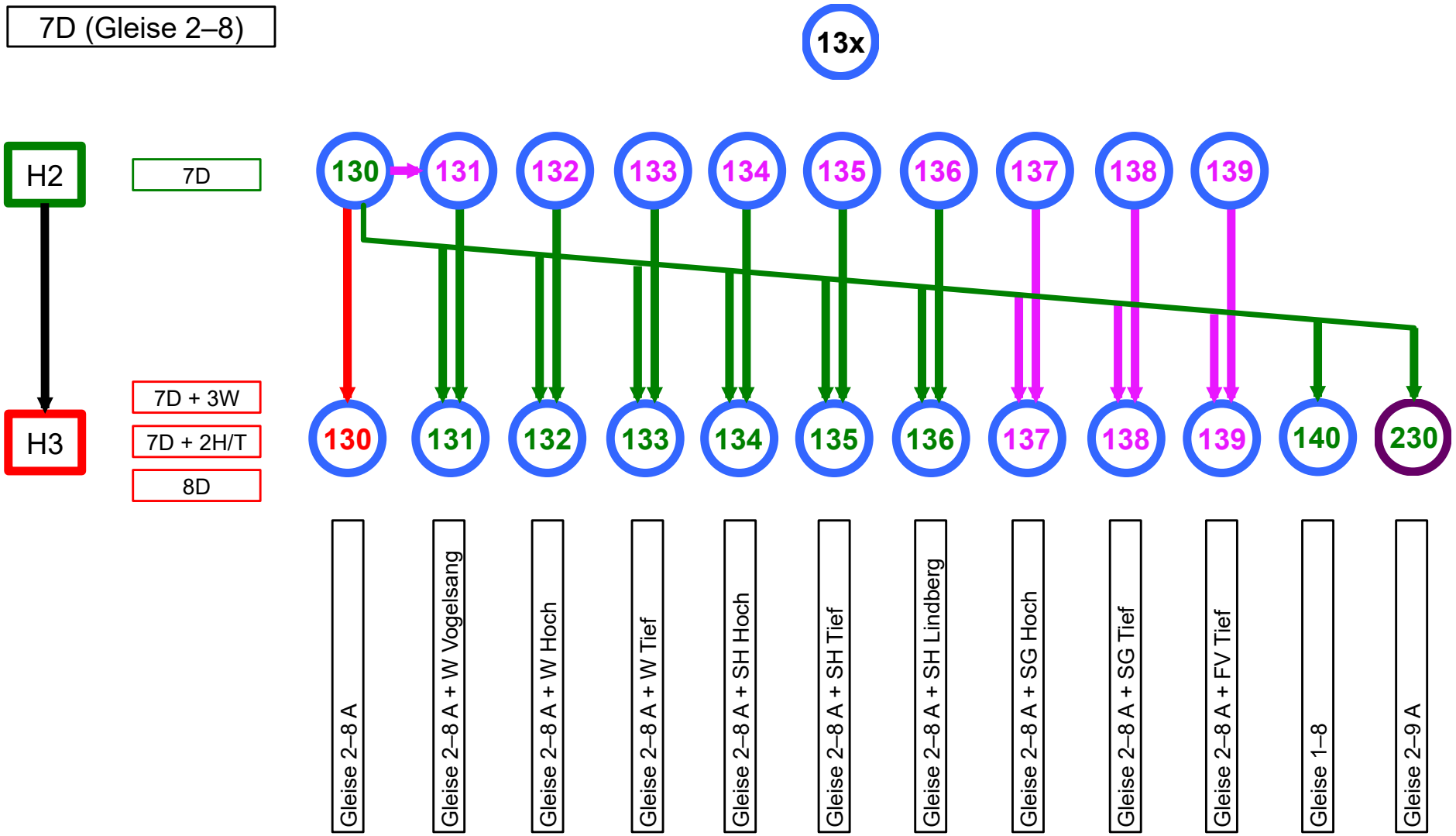
Entwicklungspfad für Variantengruppe 11x



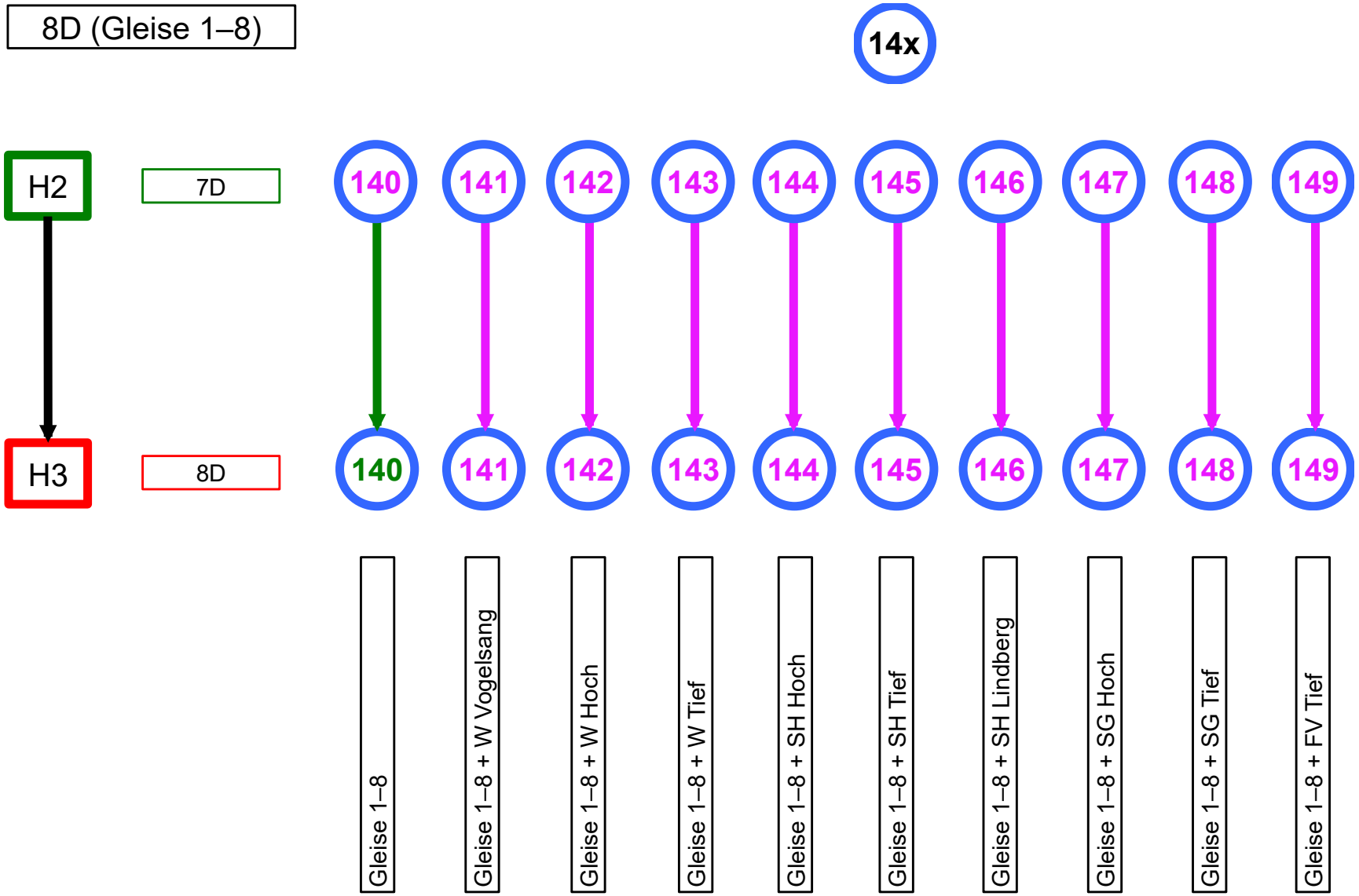
Entwicklungspfad für Variantengruppe 12x



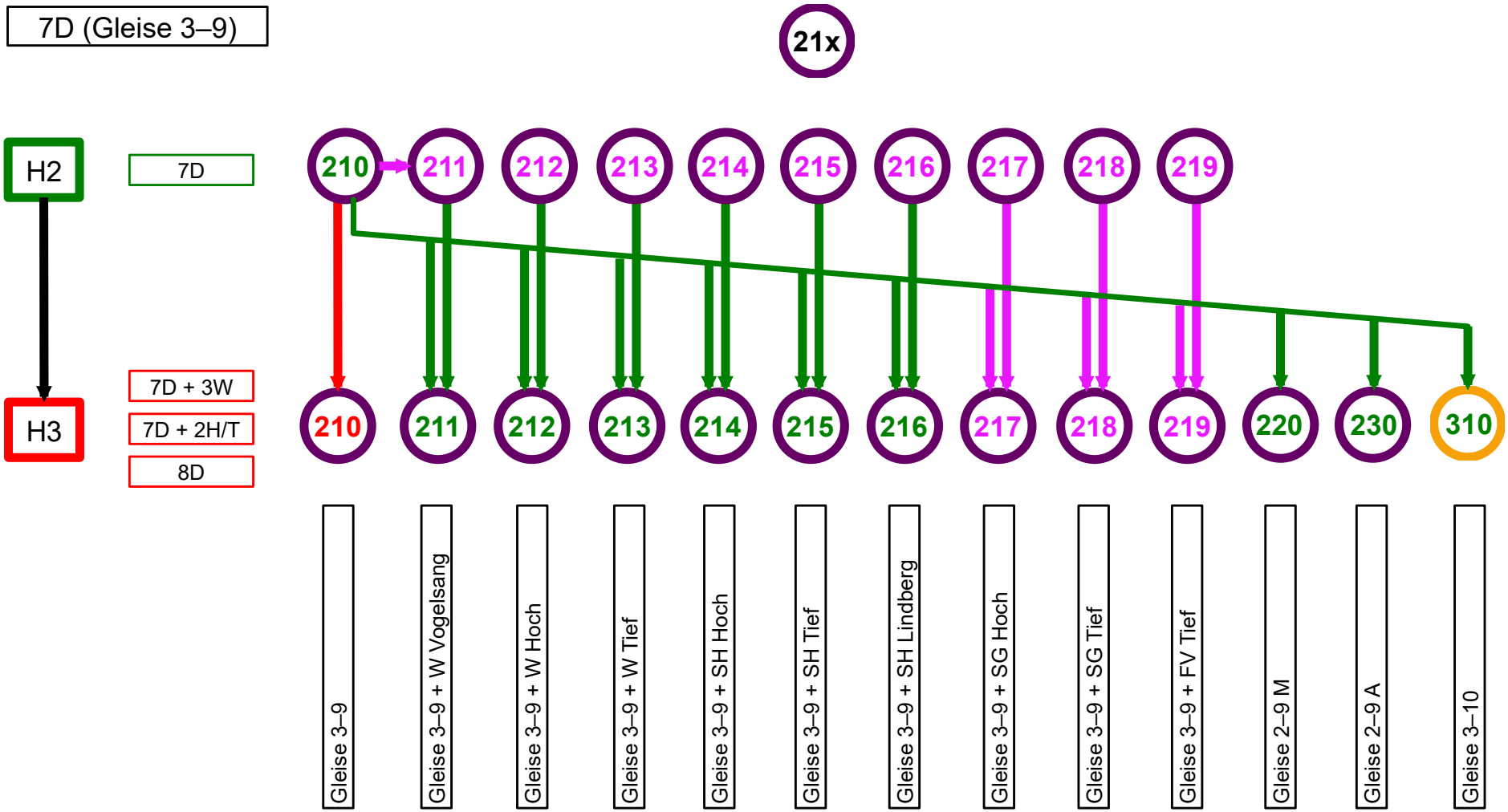
Entwicklungspfad für Variantengruppe 13x



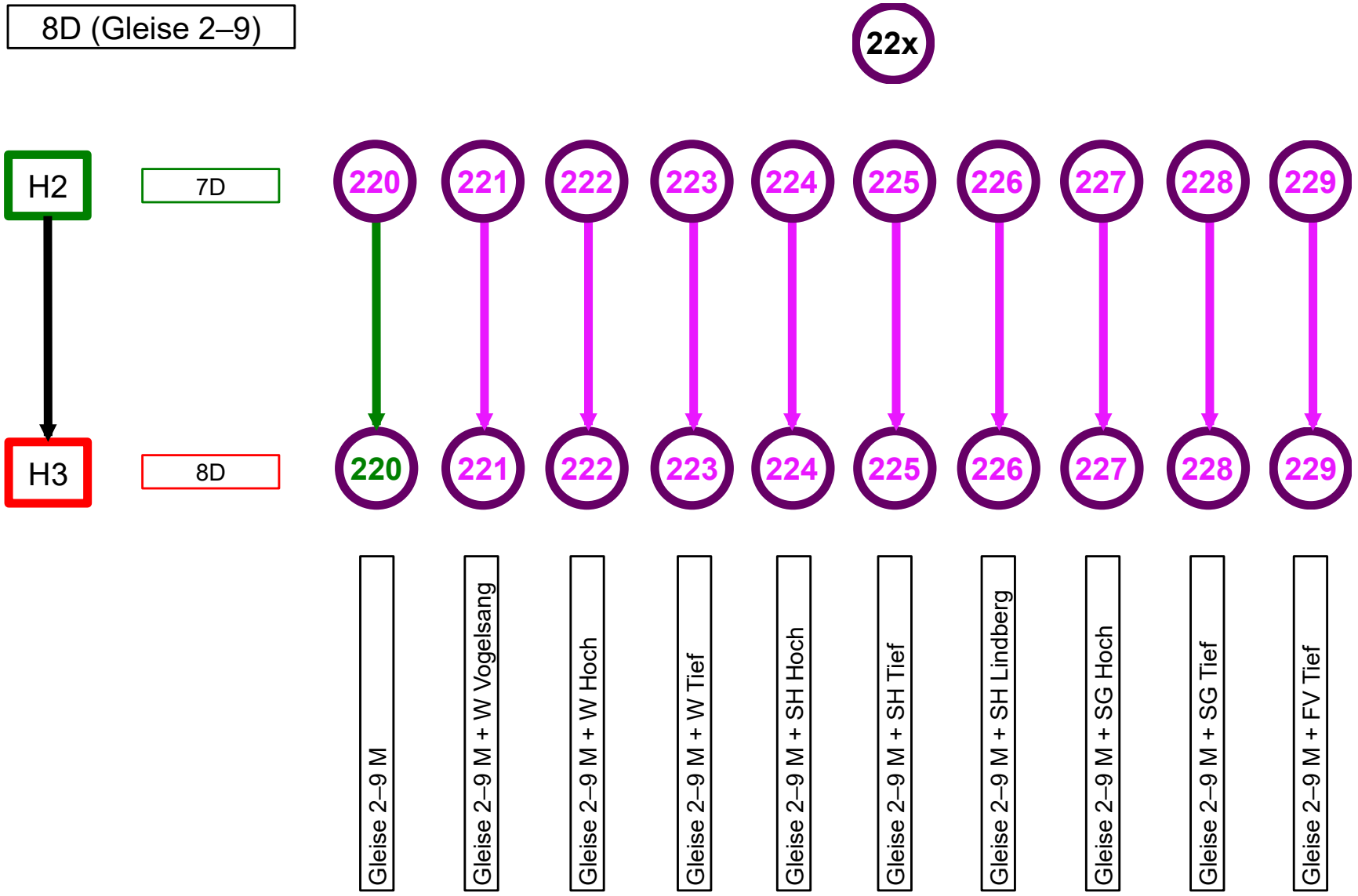
Entwicklungspfad für Variantengruppe 14x



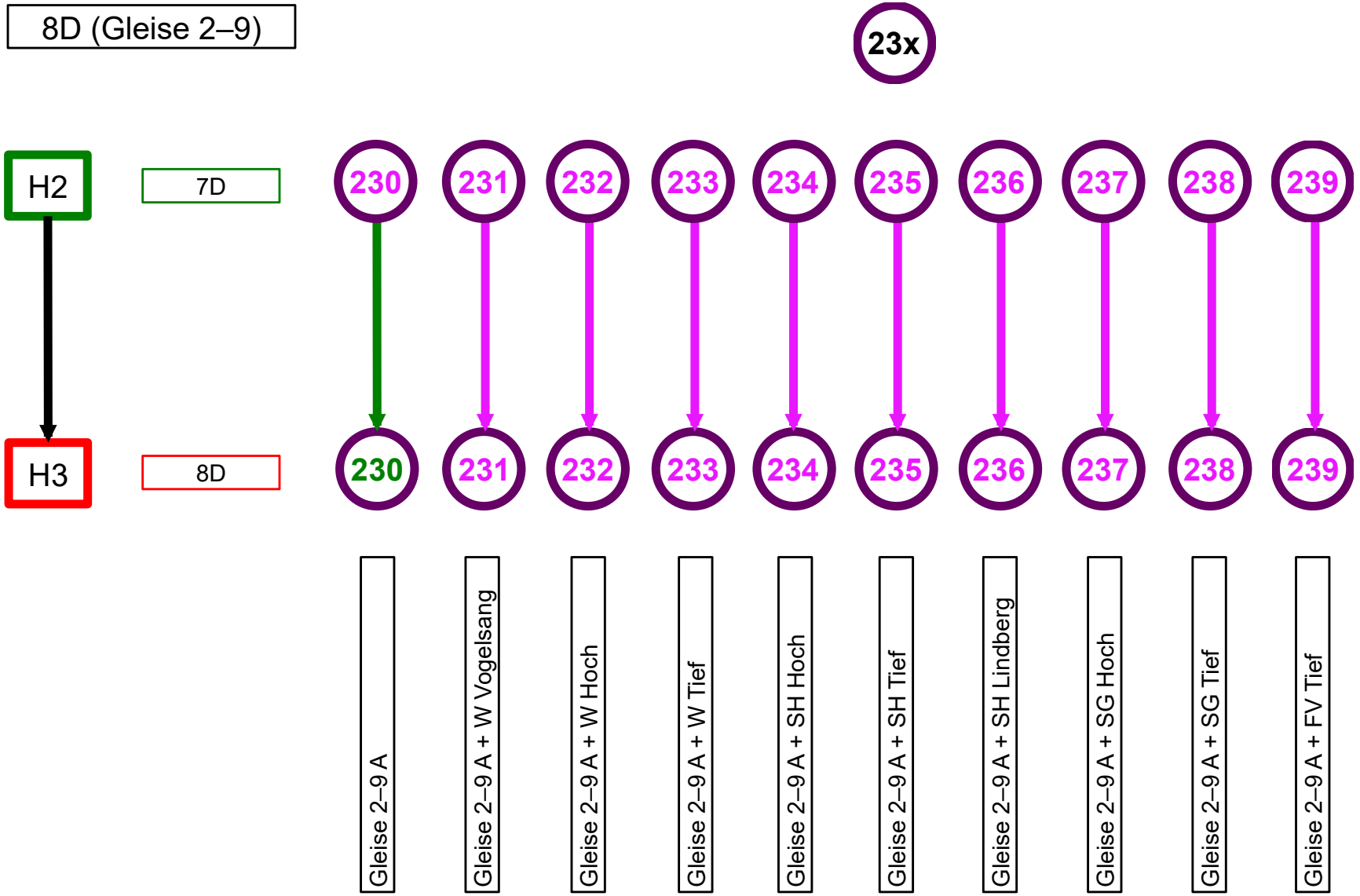
Entwicklungspfad für Variantengruppe 21x



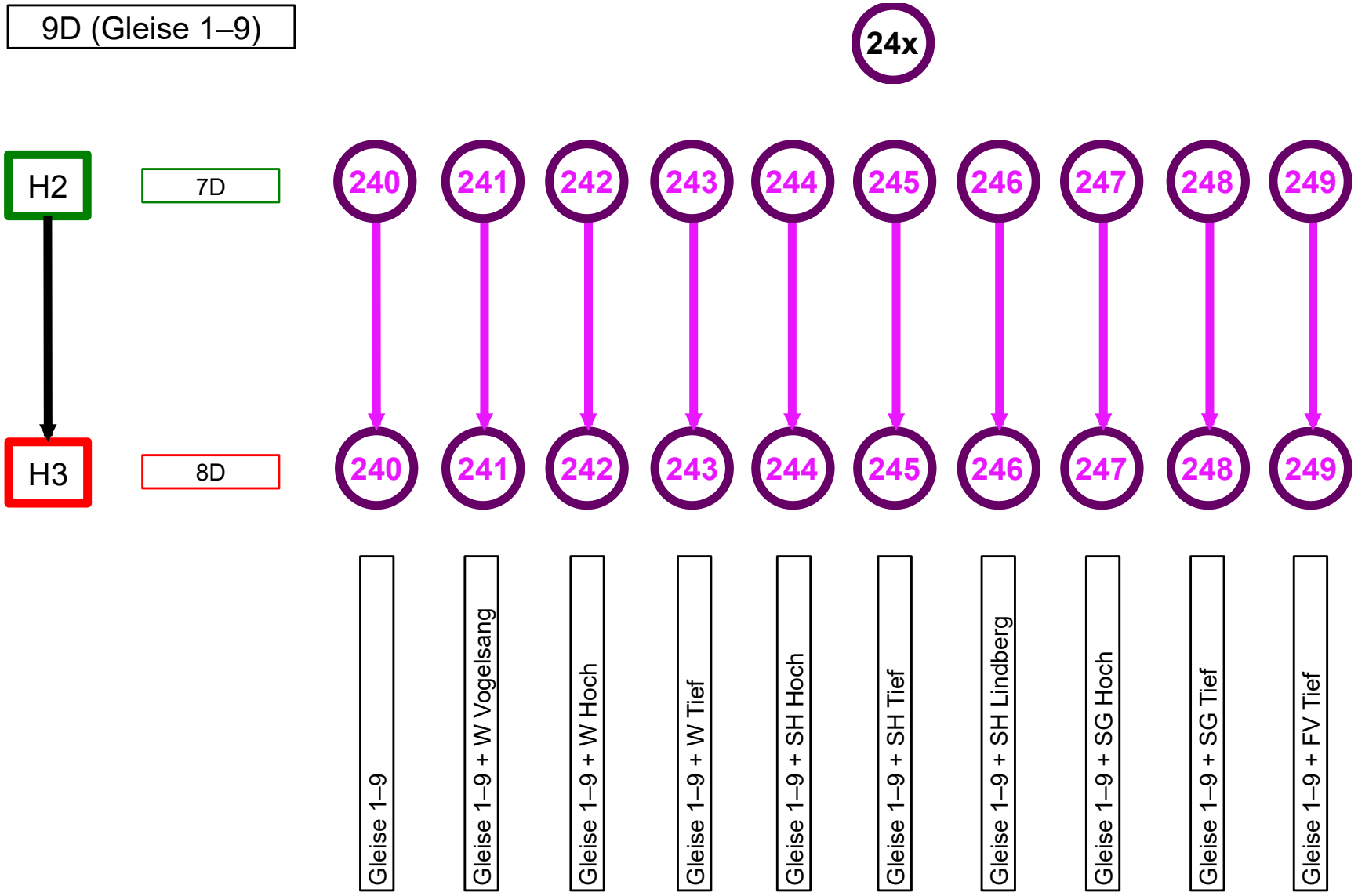
Entwicklungspfad für Variantengruppe 22x



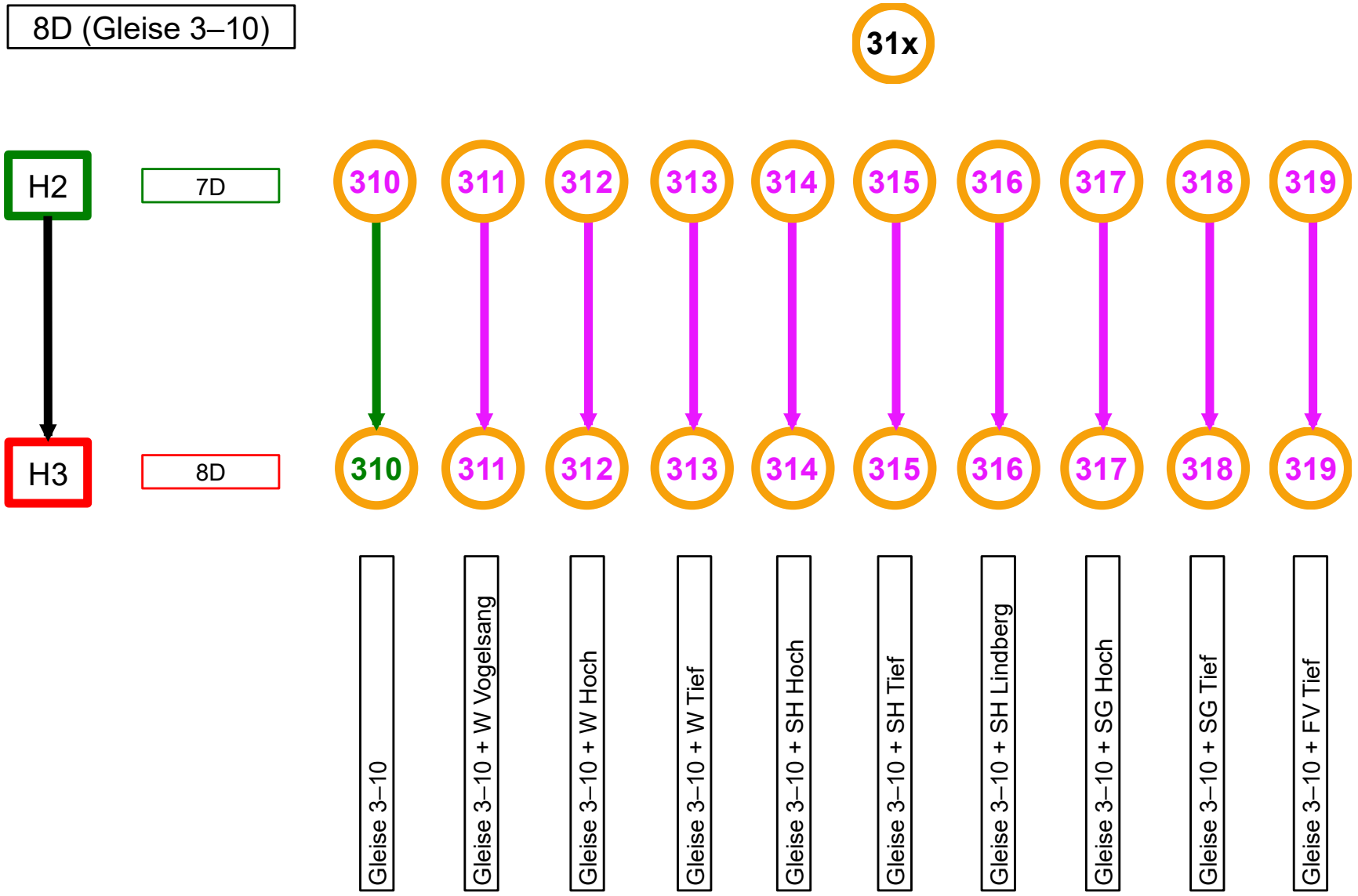
Entwicklungspfad für Variantengruppe 23x



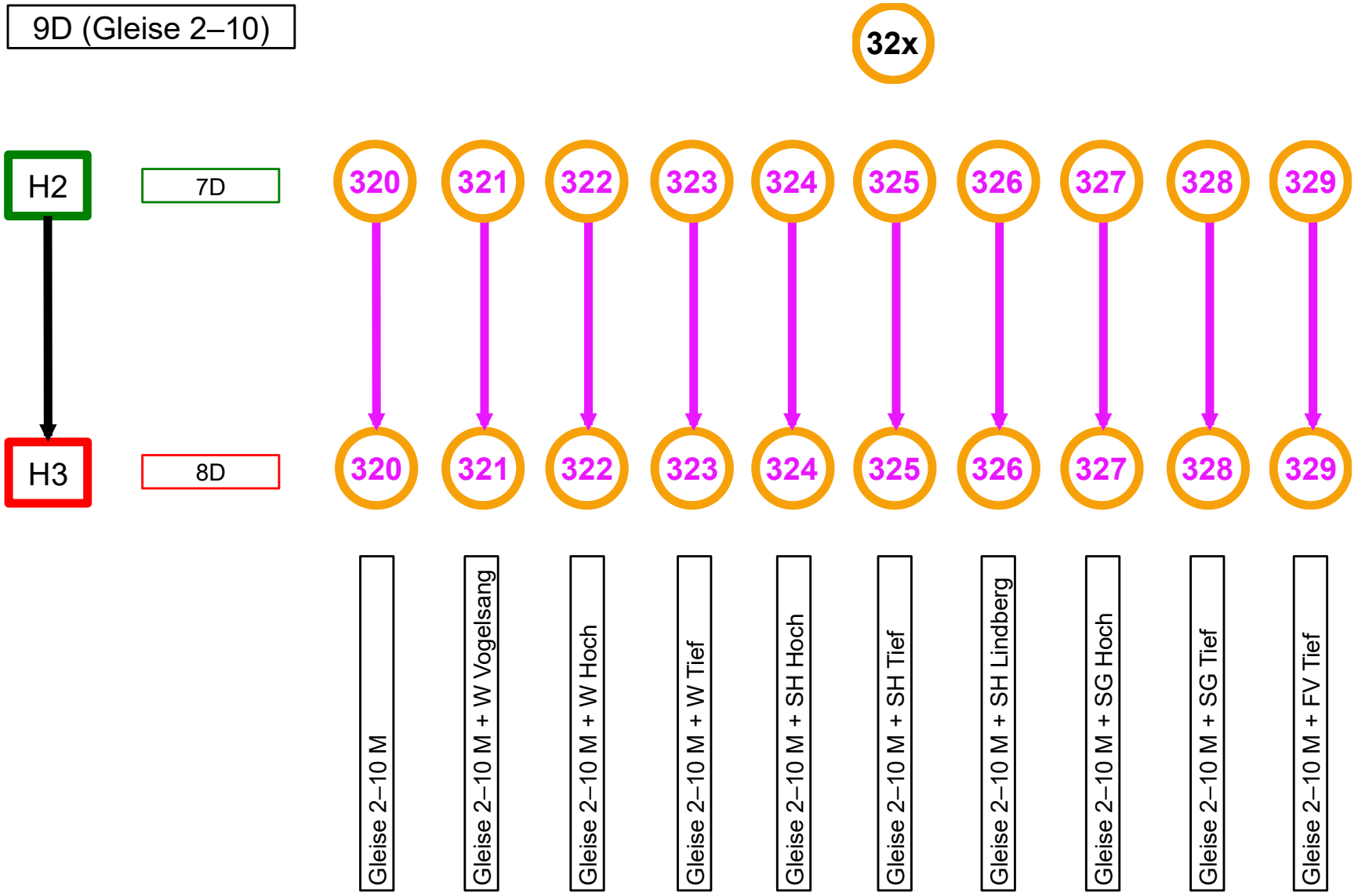
Entwicklungspfad für Variantengruppe 24x



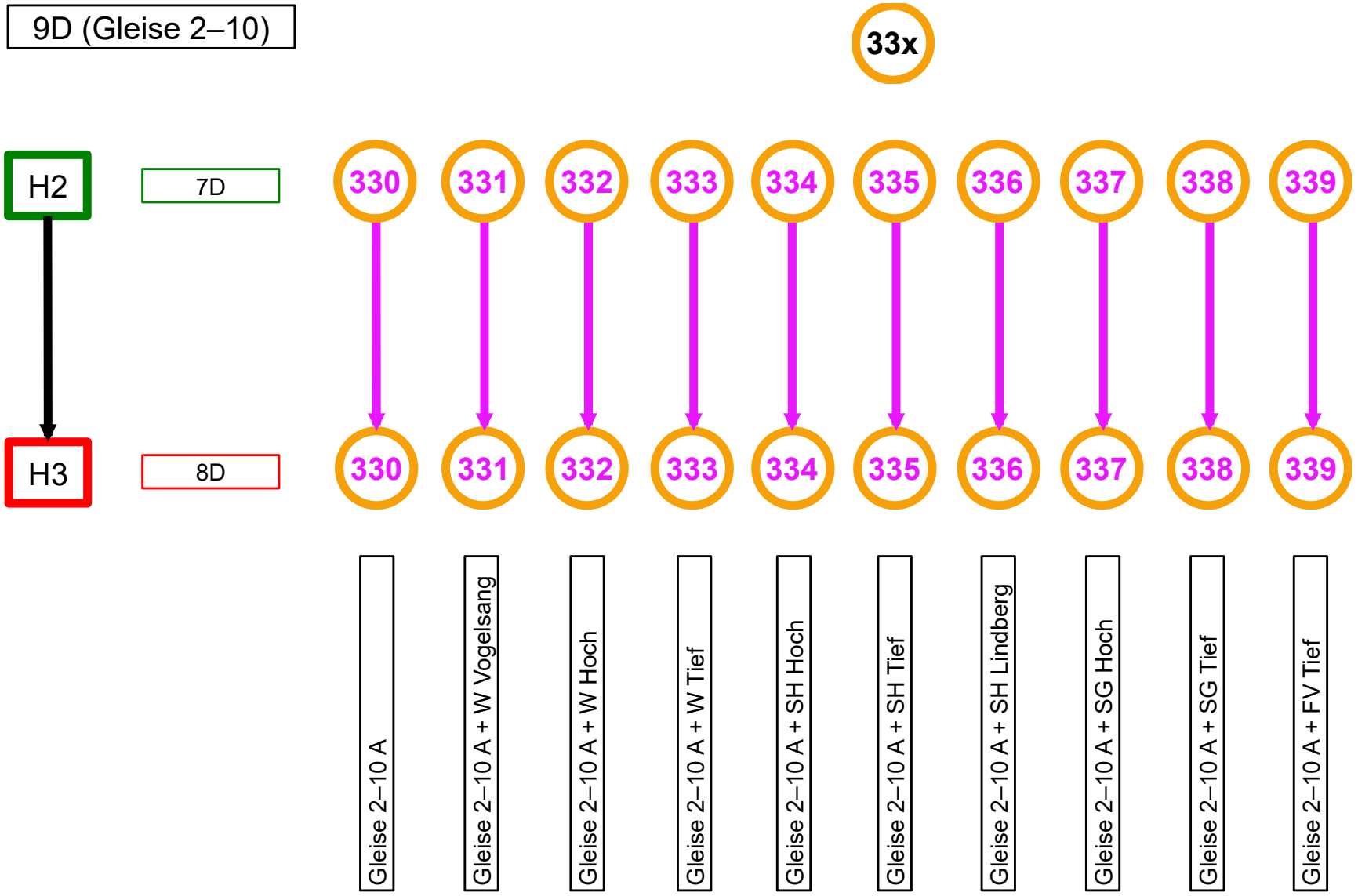
Entwicklungspfad für Variantengruppe 31x



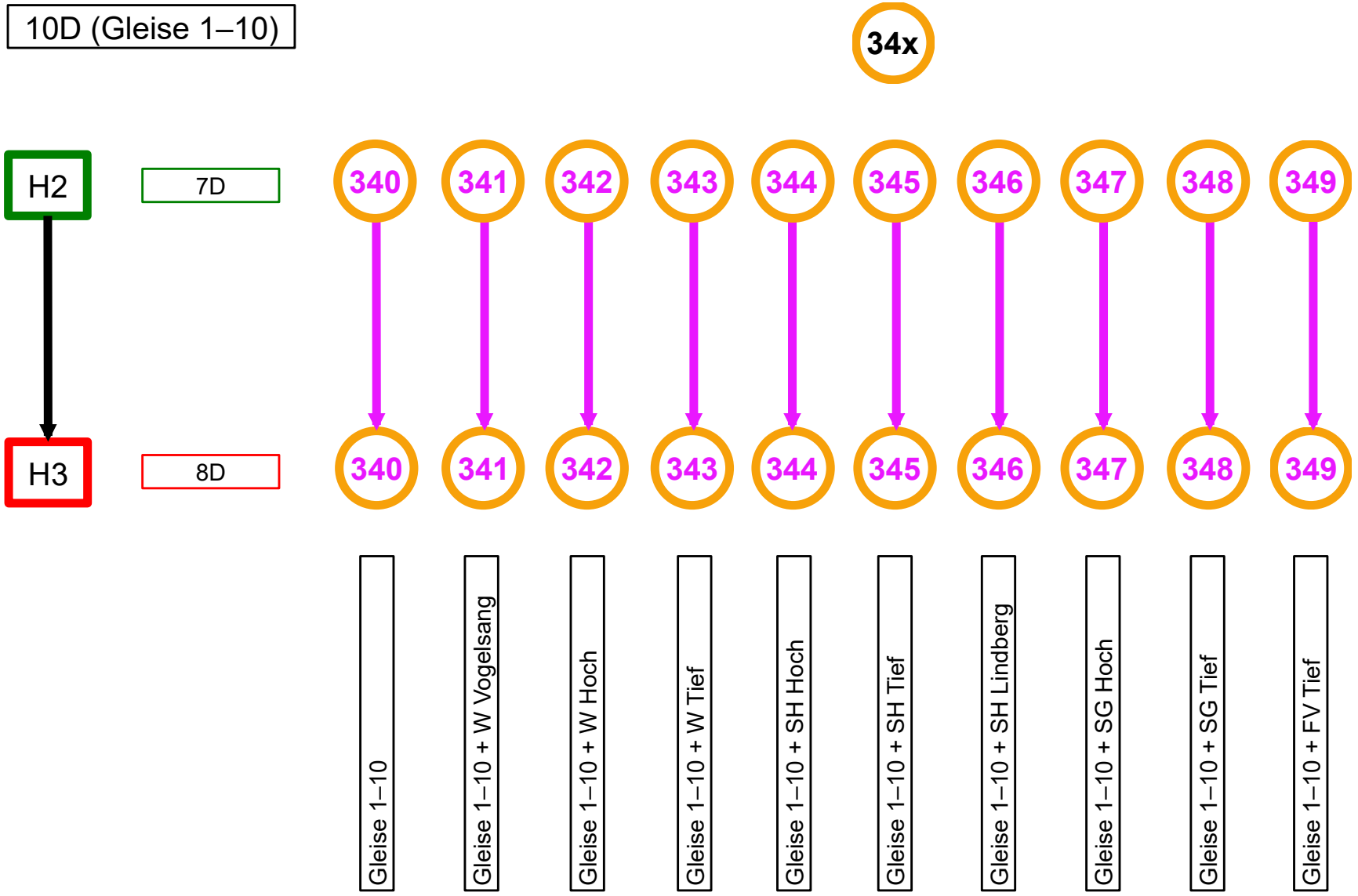
Entwicklungspfad für Variantengruppe 32x



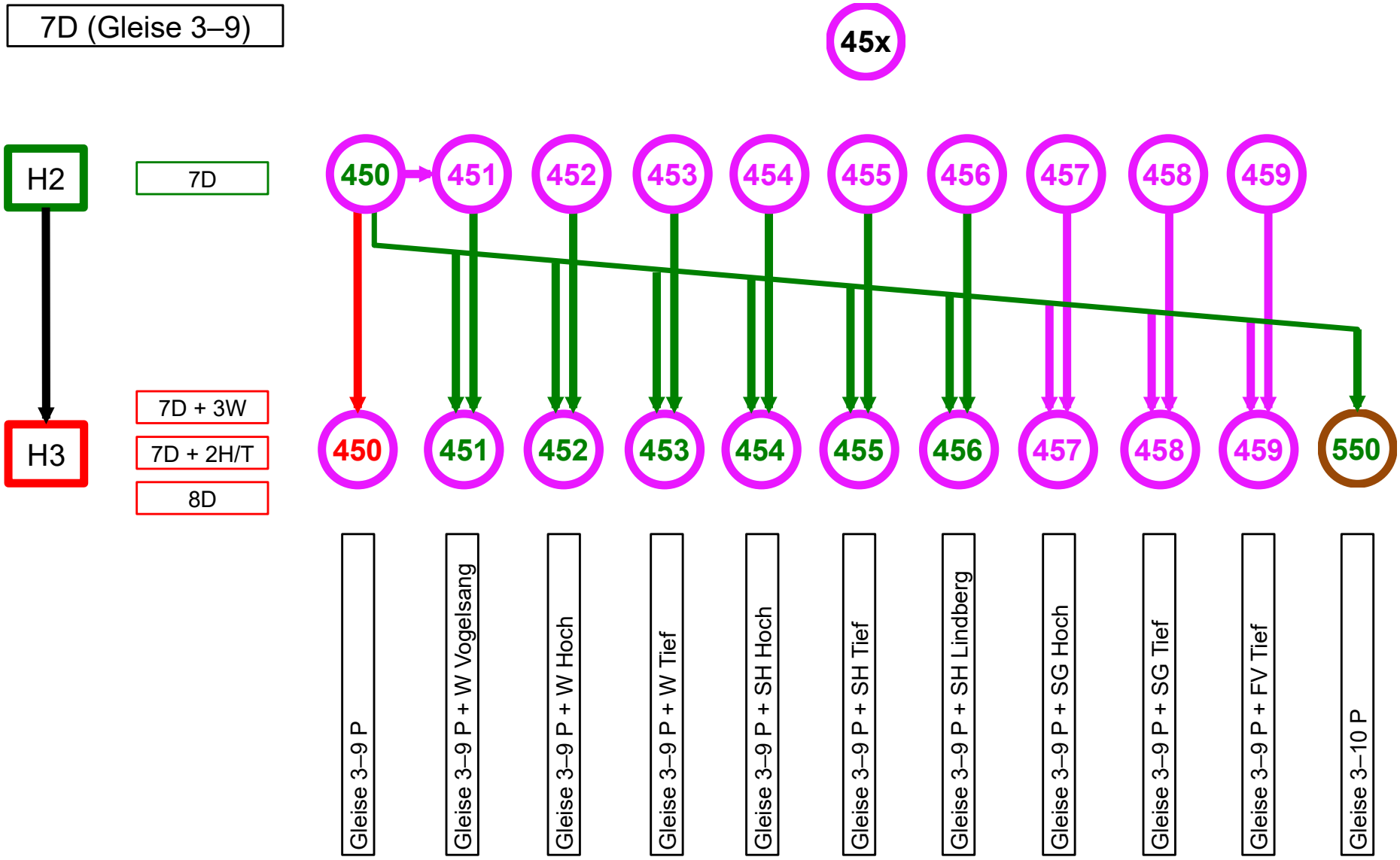
Entwicklungspfad für Variantengruppe 33x



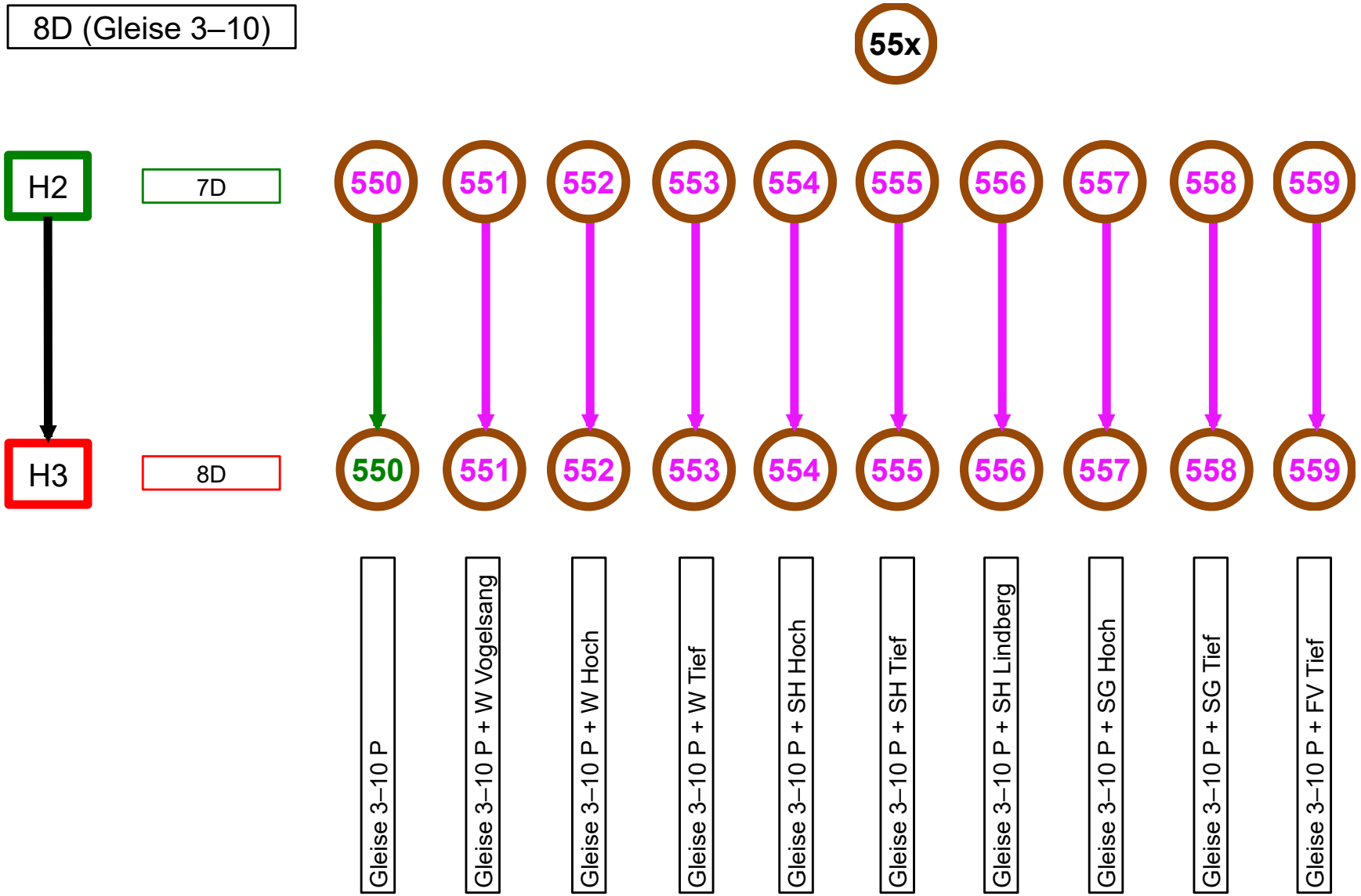
Entwicklungspfad für Variantengruppe 34x



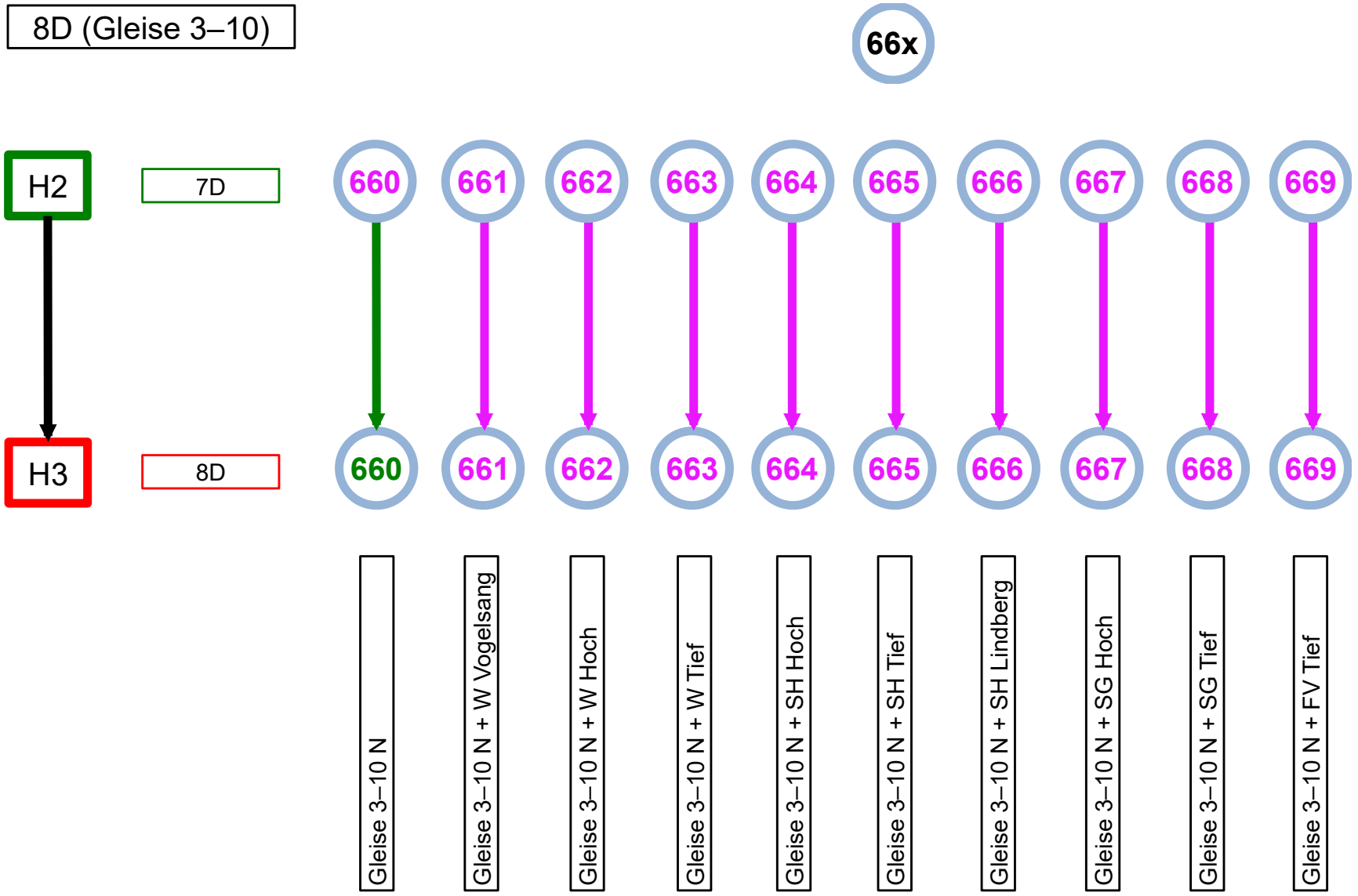
Entwicklungspfad für Variantengruppe 45x



Entwicklungspfad für Variantengruppe 55x



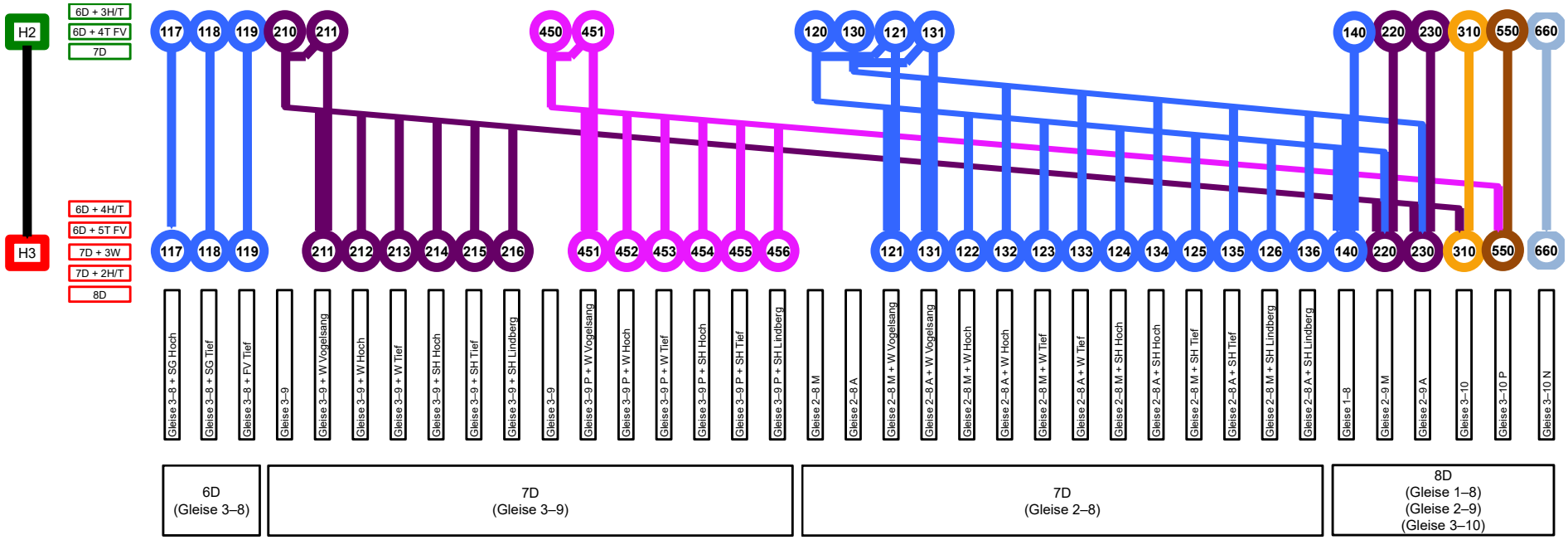
Entwicklungspfad für Variantengruppe 66x



SBB CFF FFS

Zielführender Variantenfächer

Entwicklungspfade des verkehrlich zielführenden Variantenfächers



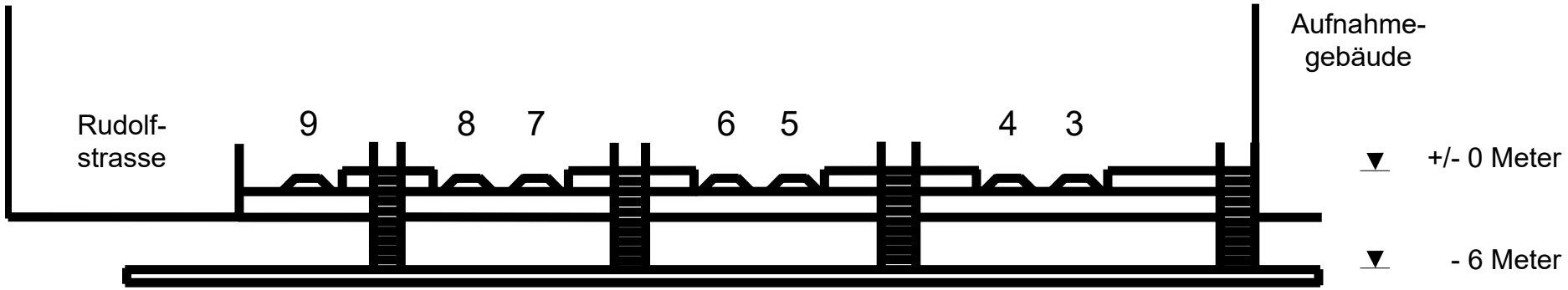
SBB CFF FFS

Beschreibung der zielführenden Varianten

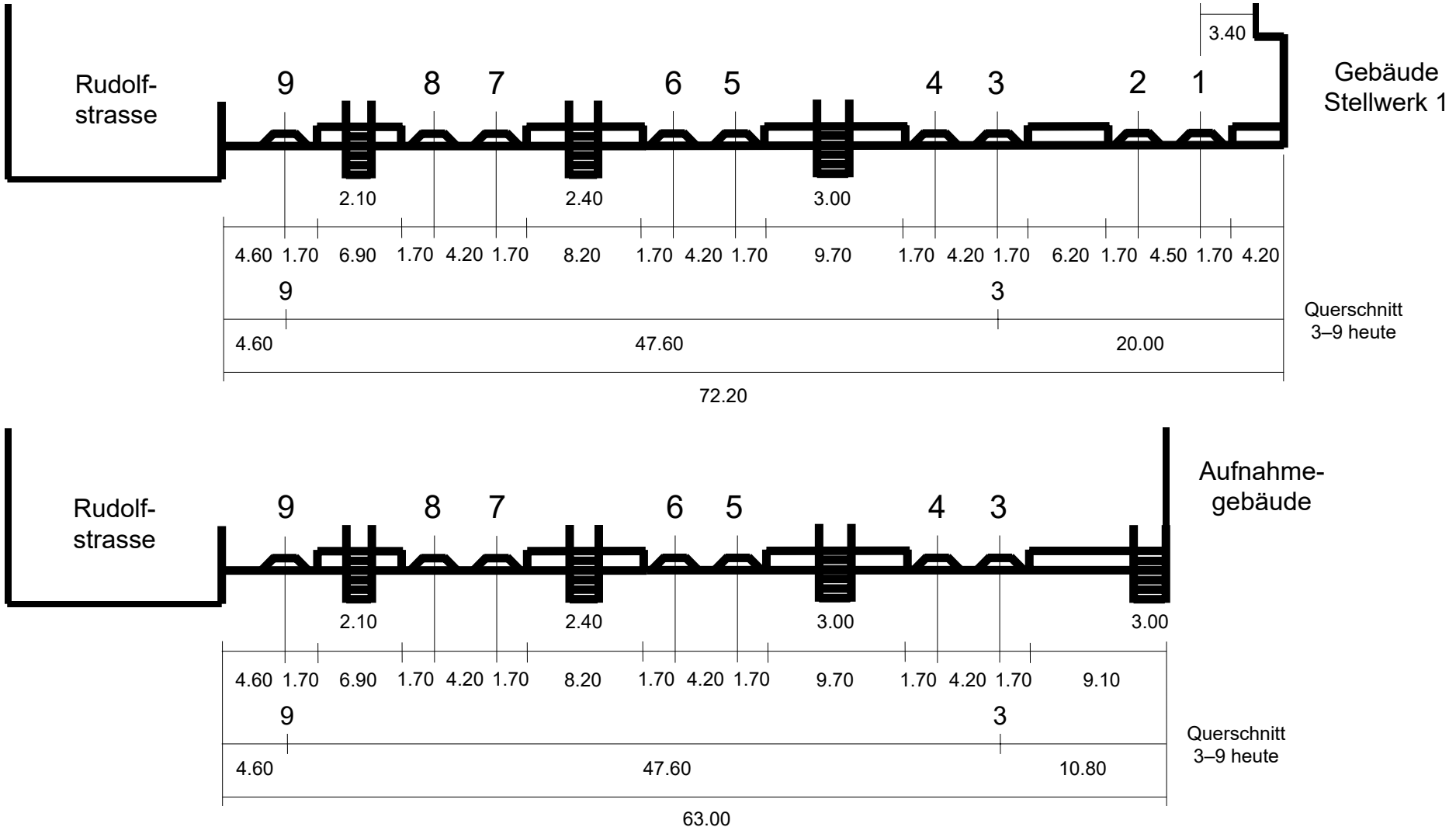
Beschreibung der zielführenden Varianten

Heutige Anlage als Referenz

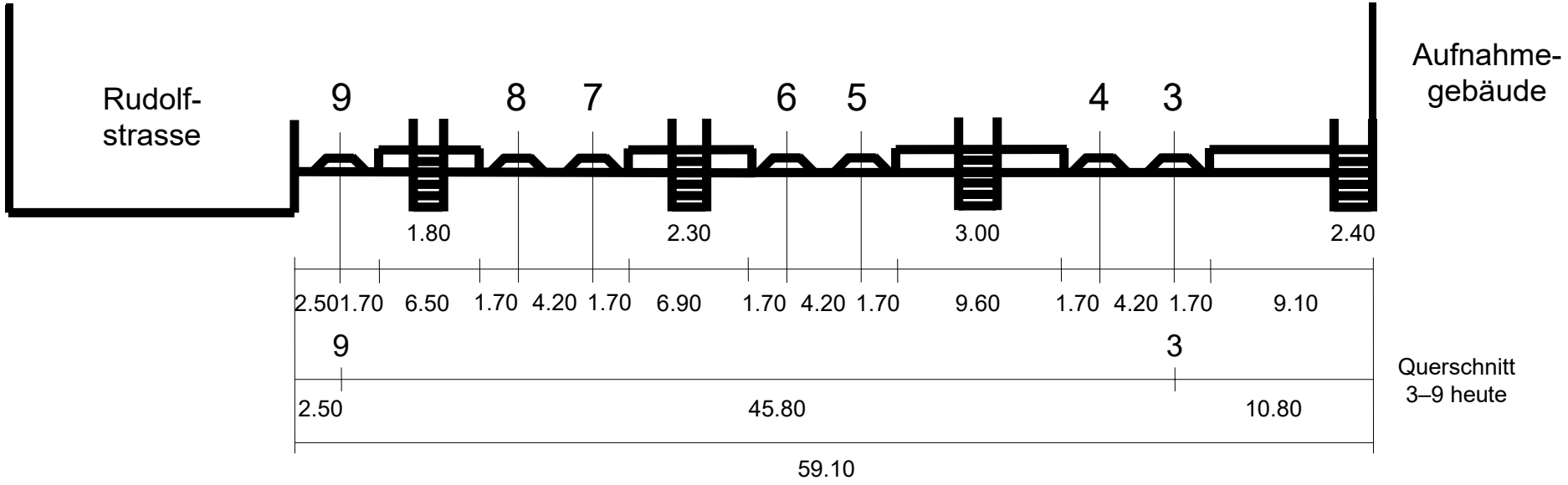
Genereller Querschnitt
Heutige Anlage



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Heutige Anlage



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Heutige Anlage



Beschreibung der zielführenden Varianten

Zielführende Varianten mit 6 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

Zielführende Varianten mit 6 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

Varianten 117 bis 119

Zielführende Varianten mit 6 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Varianten 117 bis 119

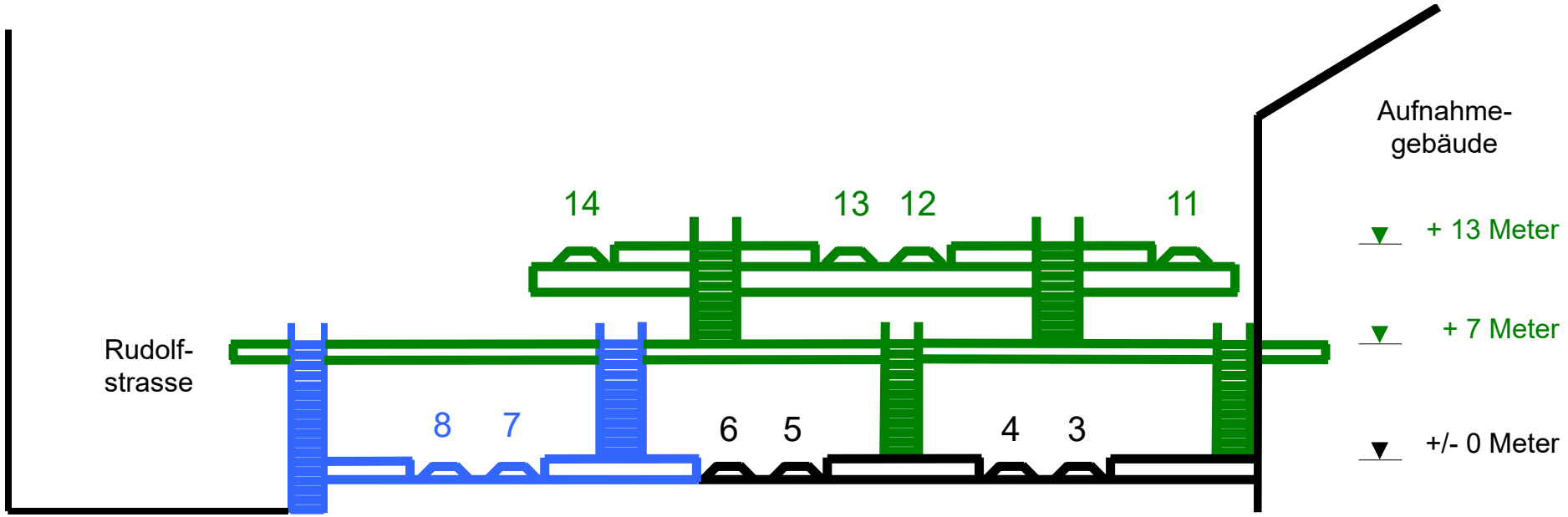
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Bau eines Hochbahnhofs für die St. Galler-Linie (Variante 117) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die St. Galler-Linie (Variante 118) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für den Fernverkehr (Variante 119)
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

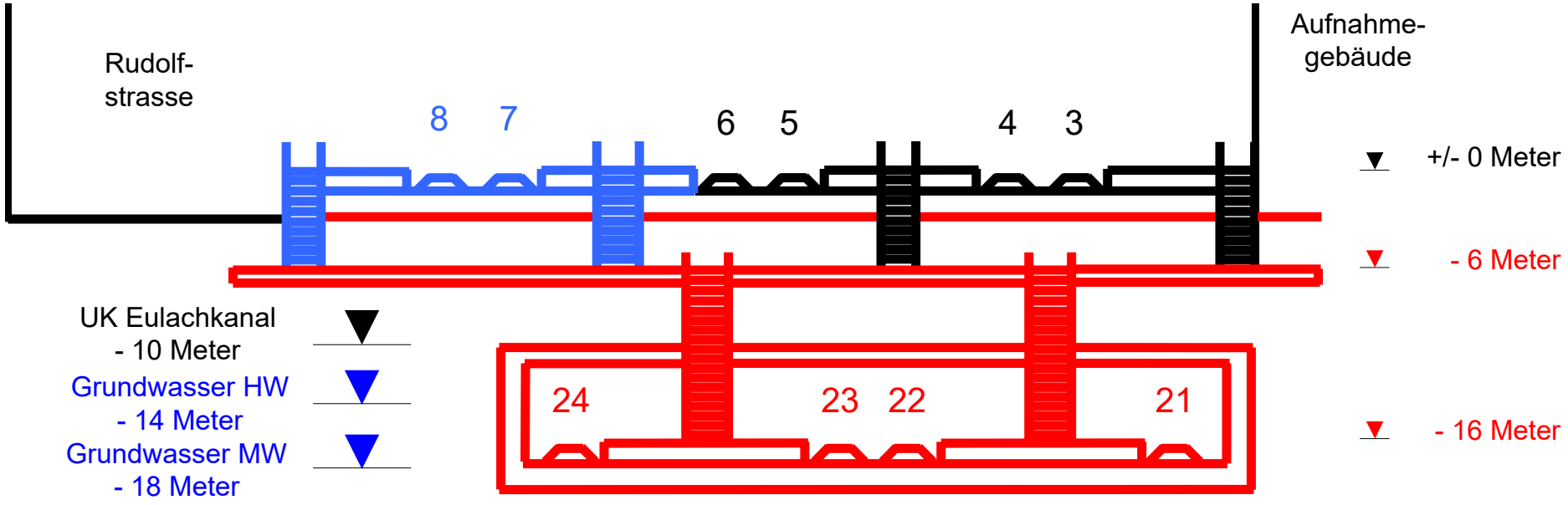
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

- Keine weiteren Ausbauten
- Kein definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

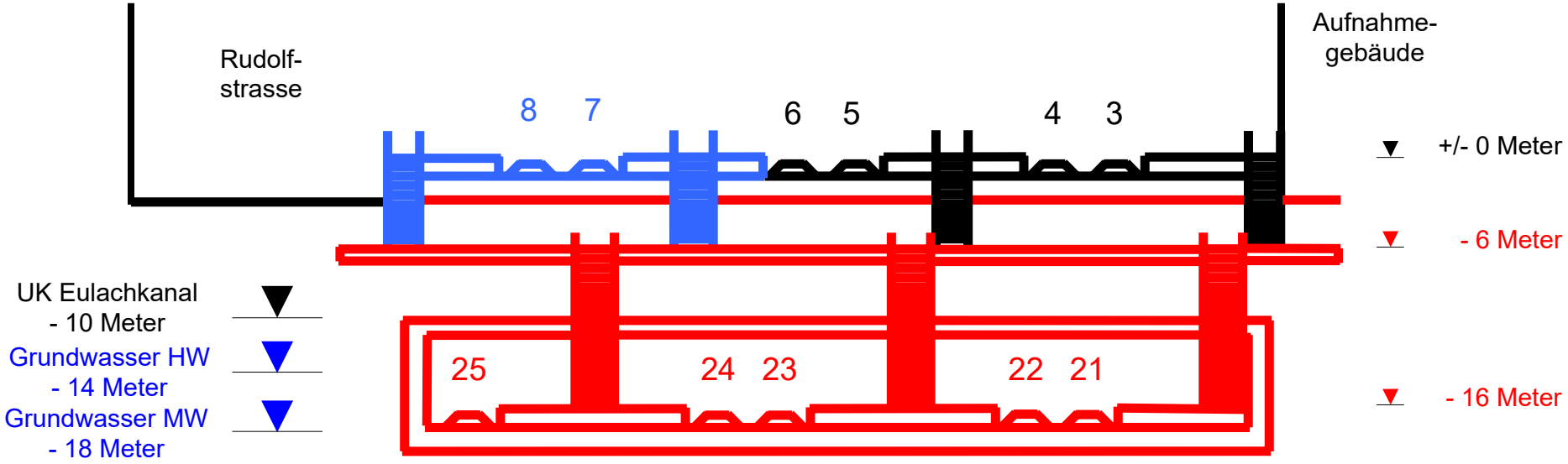
Genereller Querschnitt Variante 117
Viergleisiger Hochbahnhof für die St. Galler-Linie



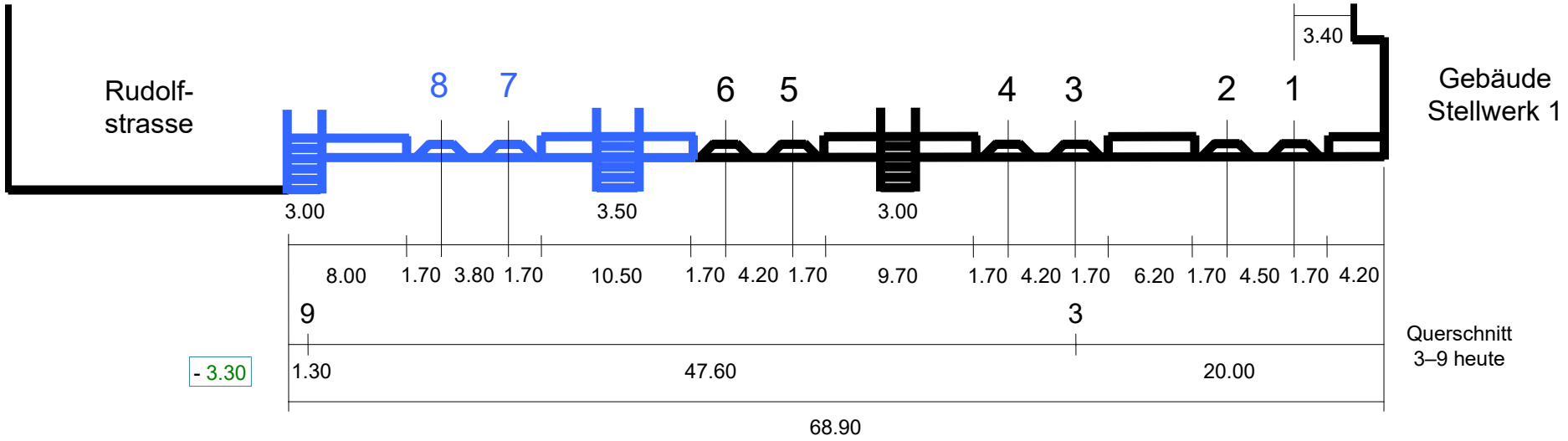
Genereller Querschnitt Variante 118
Viergleisiger Tiefbahnhof für die St. Galler-Linie

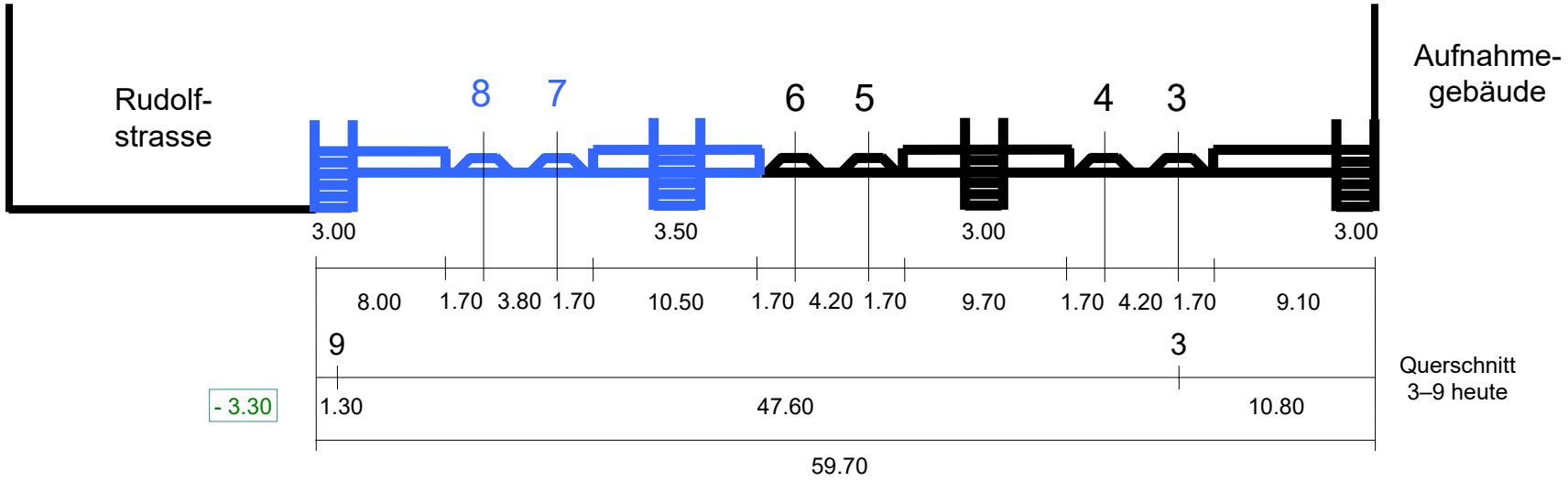


Genereller Querschnitt Variante 119
Fünfgleisiger Tiefbahnhof für den Fernverkehr

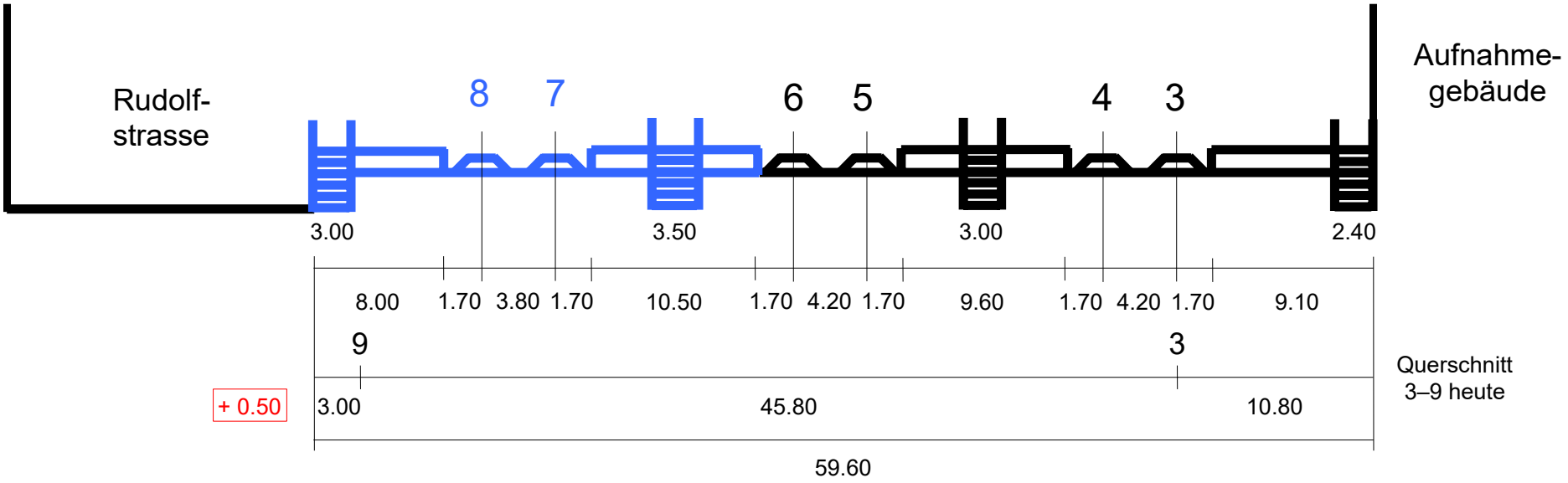


Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 117 bis 119





Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 117 bis 119



Beschreibung der zielführenden Varianten

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

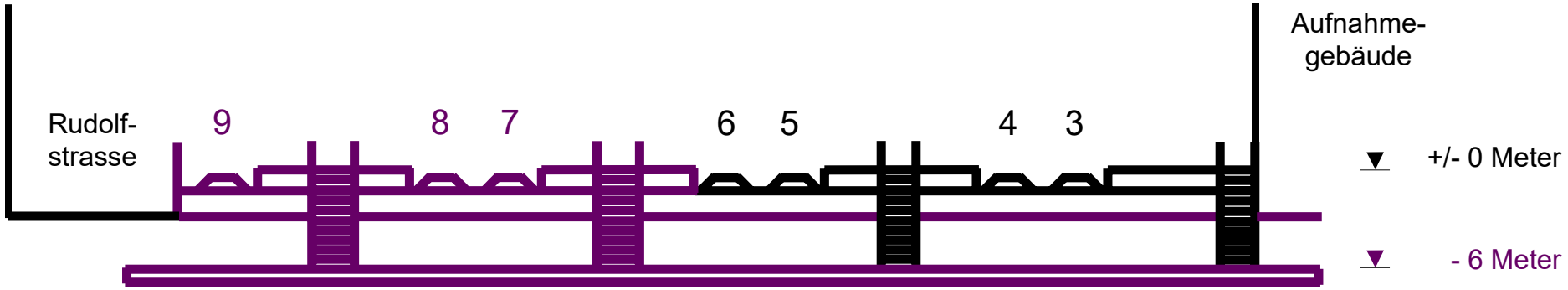
Varianten 211 bis 216

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 211

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord
- Weiternutzung als definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord bleibt bestehen
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

Genereller Querschnitt Variante 211
Bestehende Gleise 3–9 mit Perronverbreiterungen



➔ Mit definitivem dreigleisigen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Varianten 212 bis 216

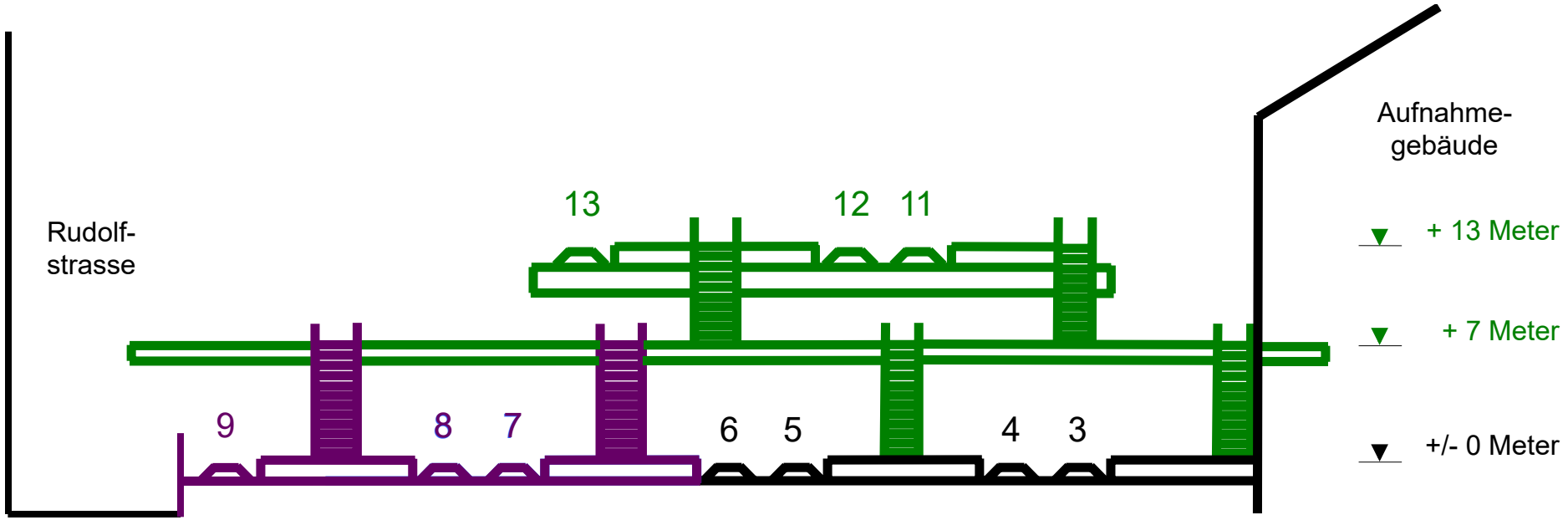
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

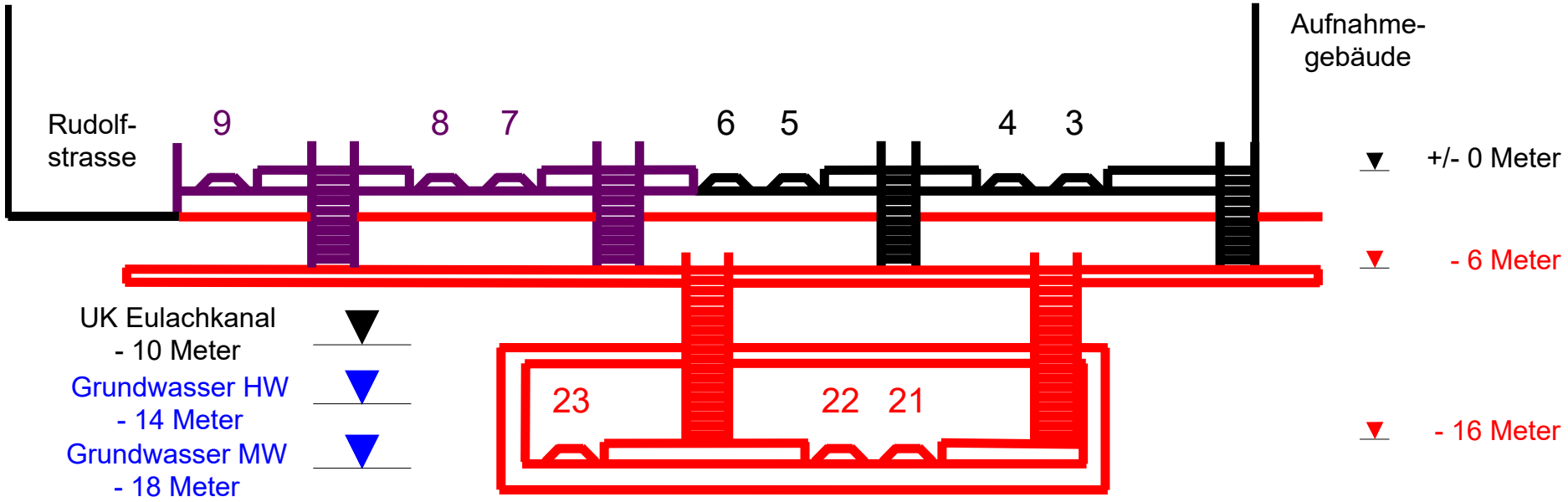
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

- Bau eines Wendebahnhofs in Hochlage (Variante 212) oder
- Bau eines Wendebahnhofs in Tieflage (Variante 213) oder
- Bau eines Hochbahnhofs für die Schaffhauser-Linie (Variante 214) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Rampen Süd und Nord (Variante 215) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Lindbergtunnel (Variante 216)
- Nochmals provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

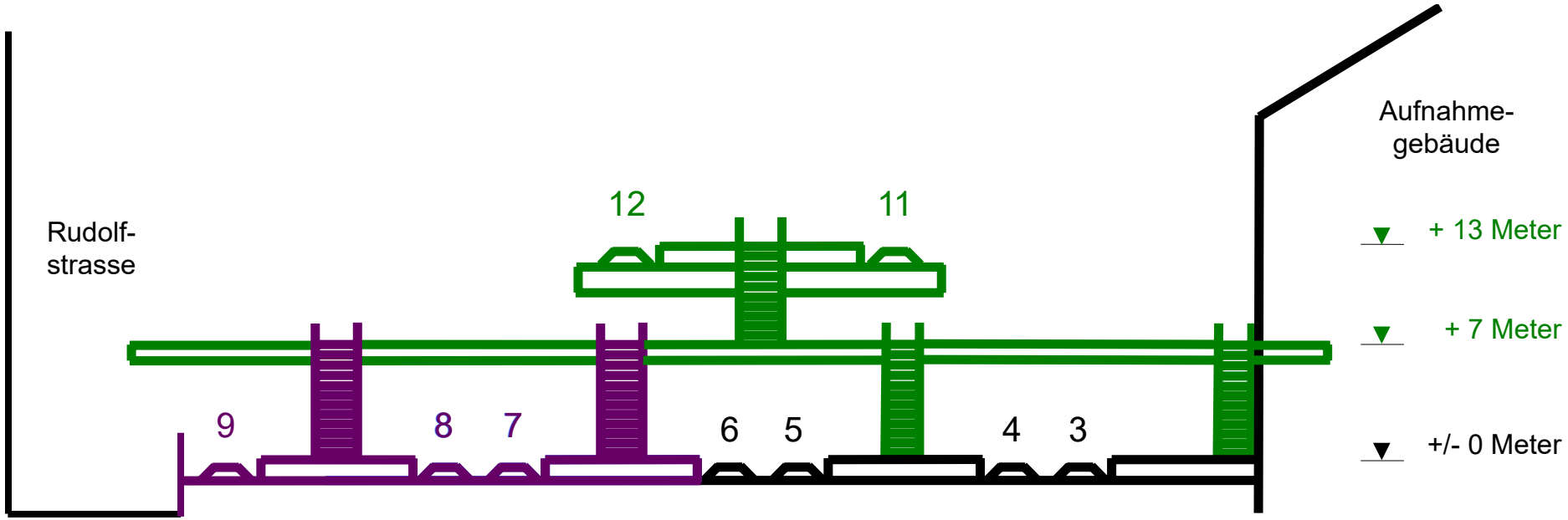
Genereller Querschnitt Variante 212
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage



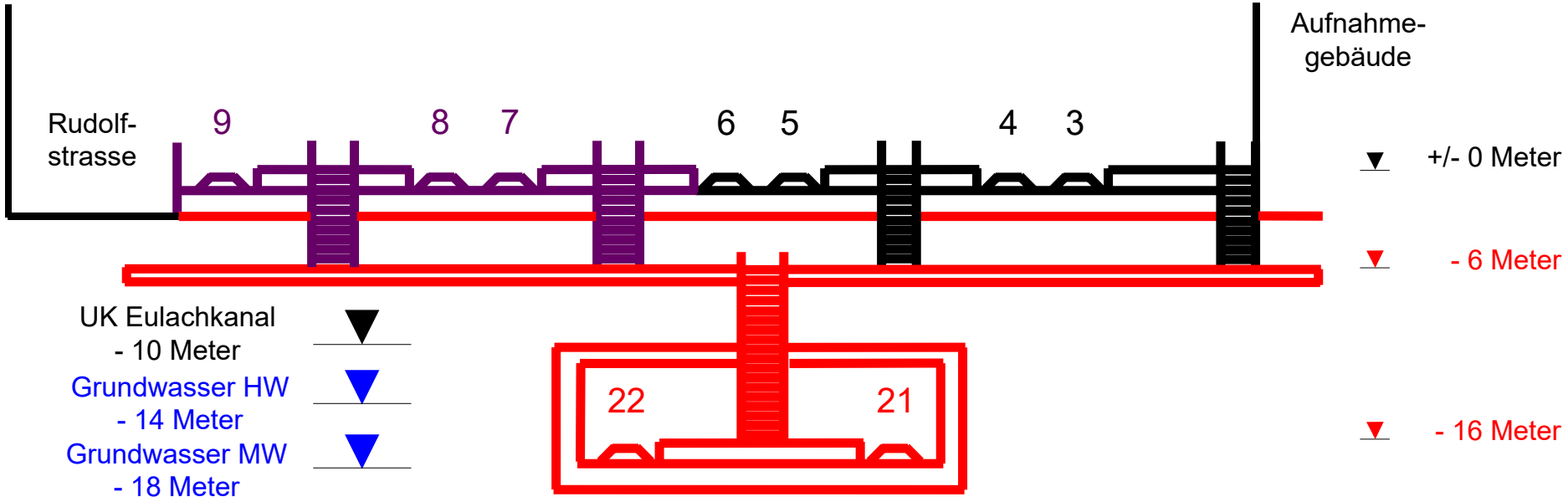
Genereller Querschnitt Variante 213
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage



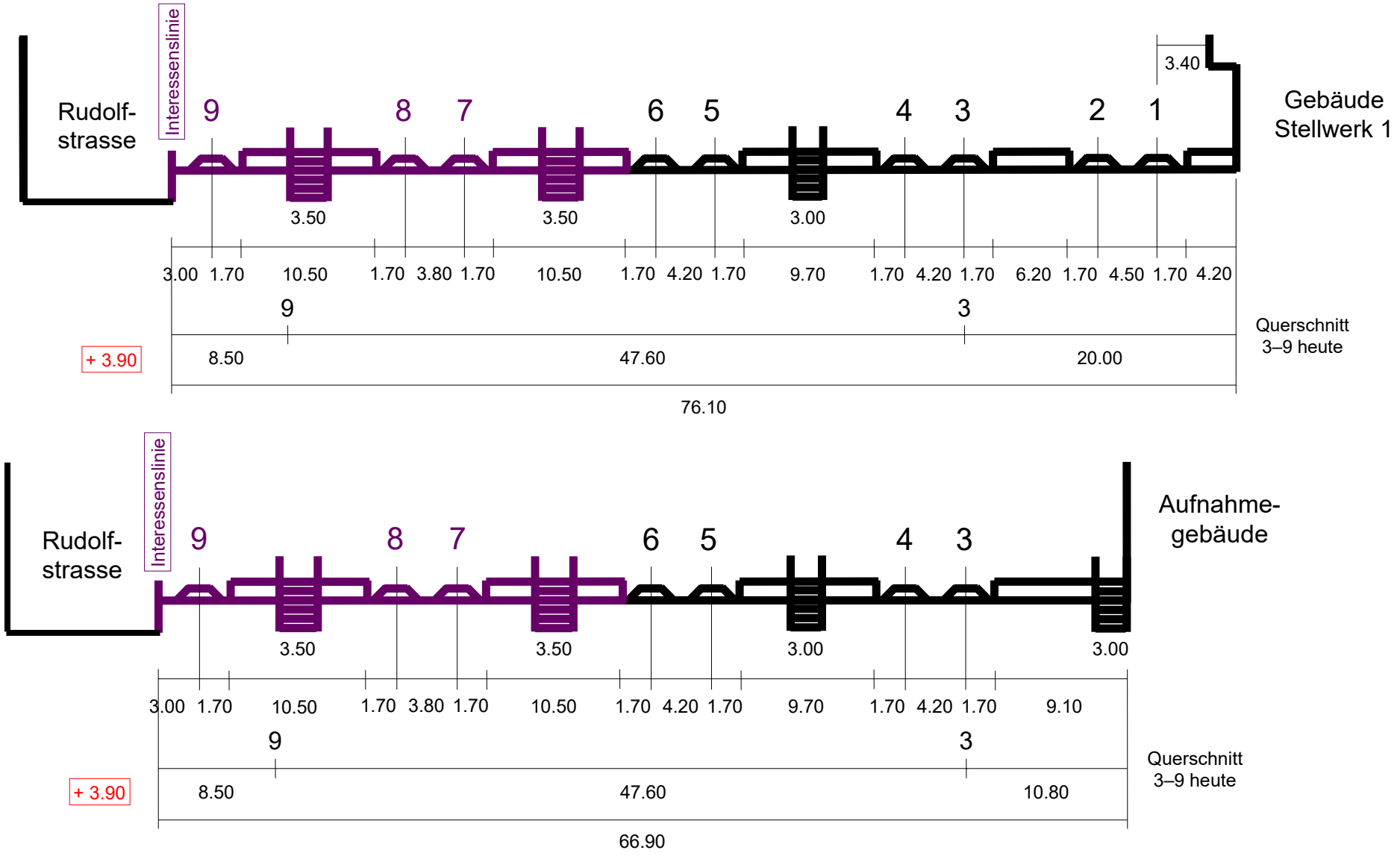
Genereller Querschnitt Variante 214
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie



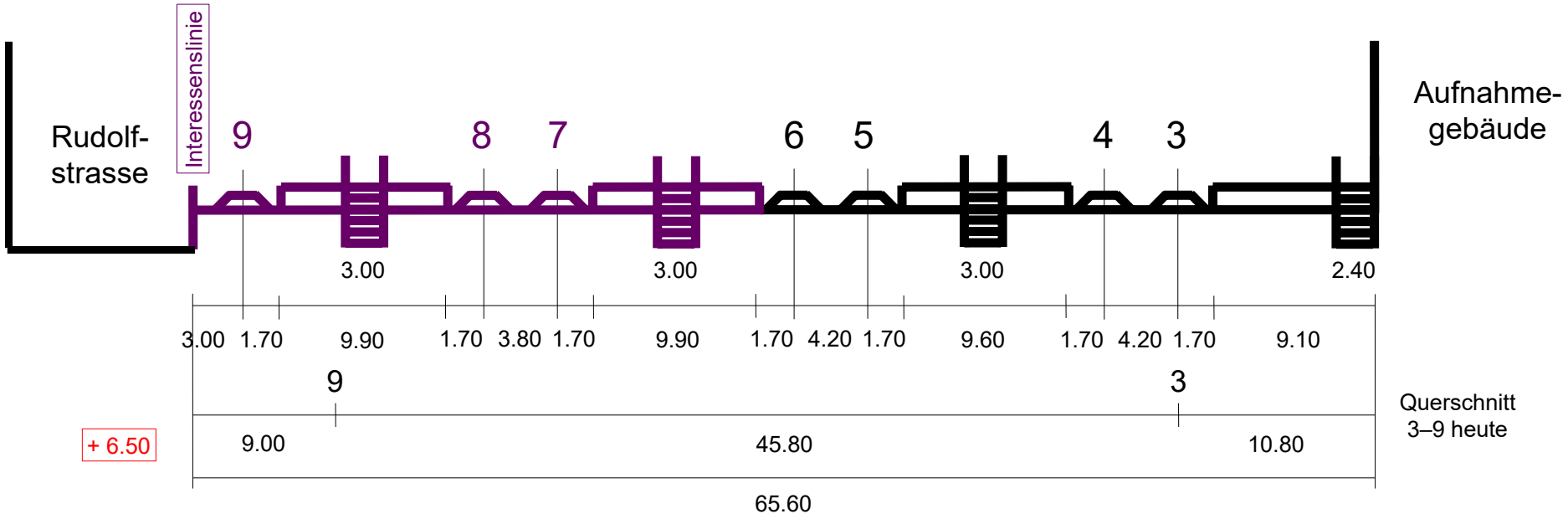
Genereller Querschnitt Varianten 215 und 216
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 211 bis 216



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 211 bis 216



Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

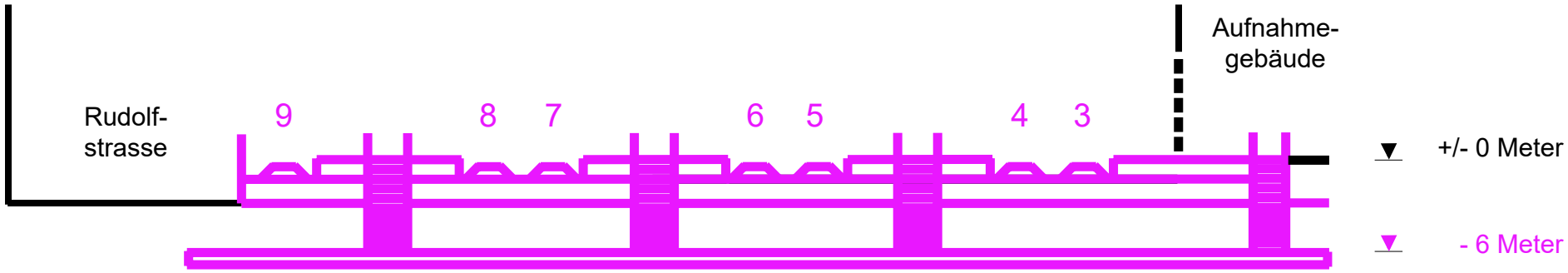
Varianten 451 bis 456

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 451

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9
- Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord
- Weiternutzung als definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord bleibt bestehen
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

Genereller Querschnitt Variante 451
Neuanordnung Gleise 3–9 mit Perron 3 partiell im AG



➔ Mit definitivem dreigleisigen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Varianten 452 bis 456

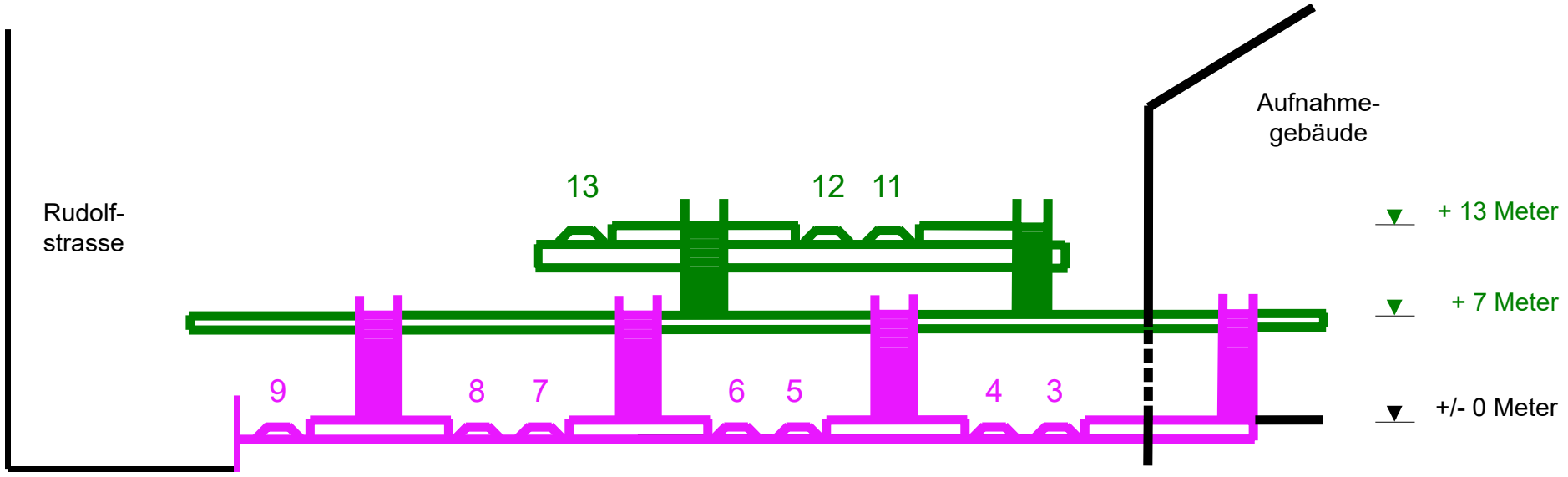
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9
- Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

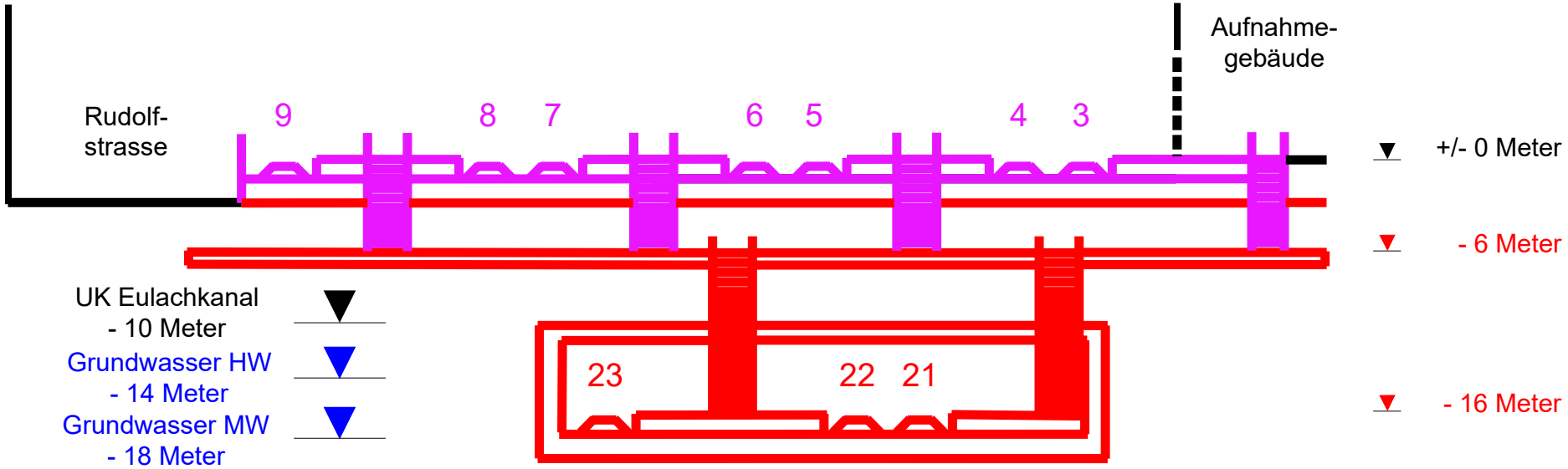
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

- Bau eines Wendebahnhofs in Hochlage (Variante 212) oder
- Bau eines Wendebahnhofs in Tieflage (Variante 213) oder
- Bau eines Hochbahnhofs für die Schaffhauser-Linie (Variante 214) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Rampen Süd und Nord (Variante 215) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Lindbergtunnel (Variante 216)
- Nochmals provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

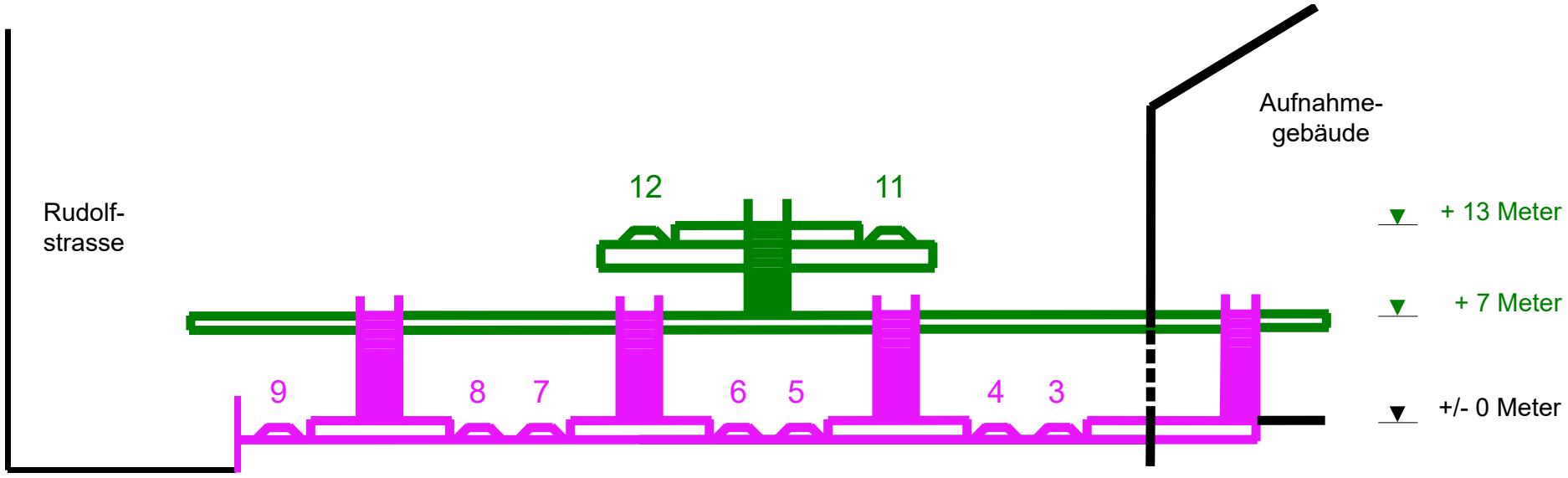
Genereller Querschnitt Variante 452
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage



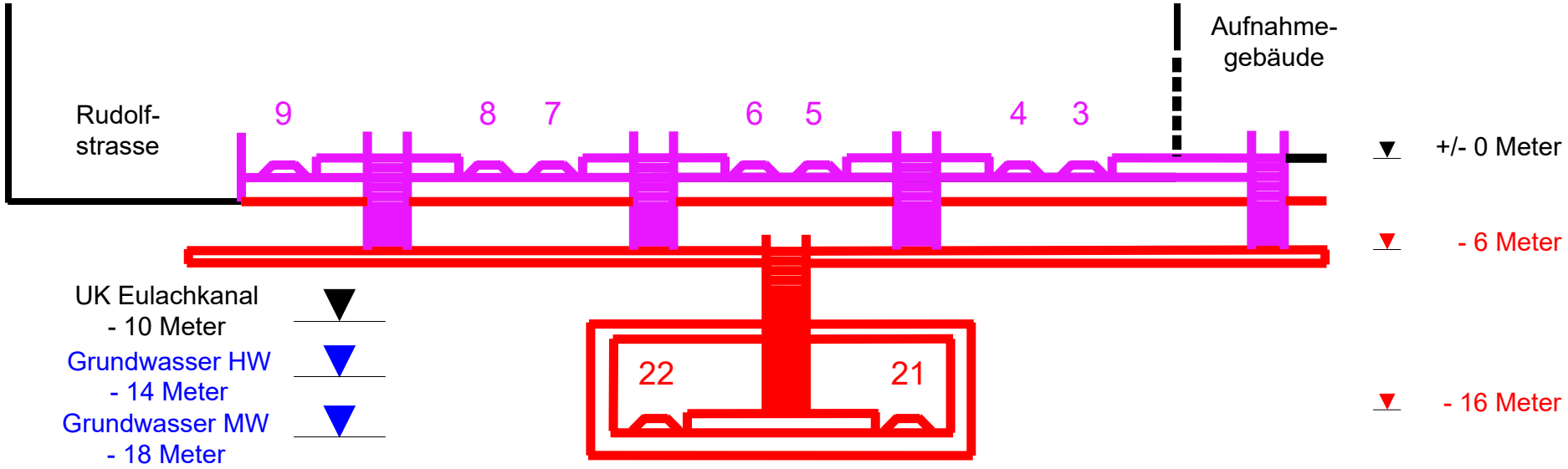
Genereller Querschnitt Variante 453
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage



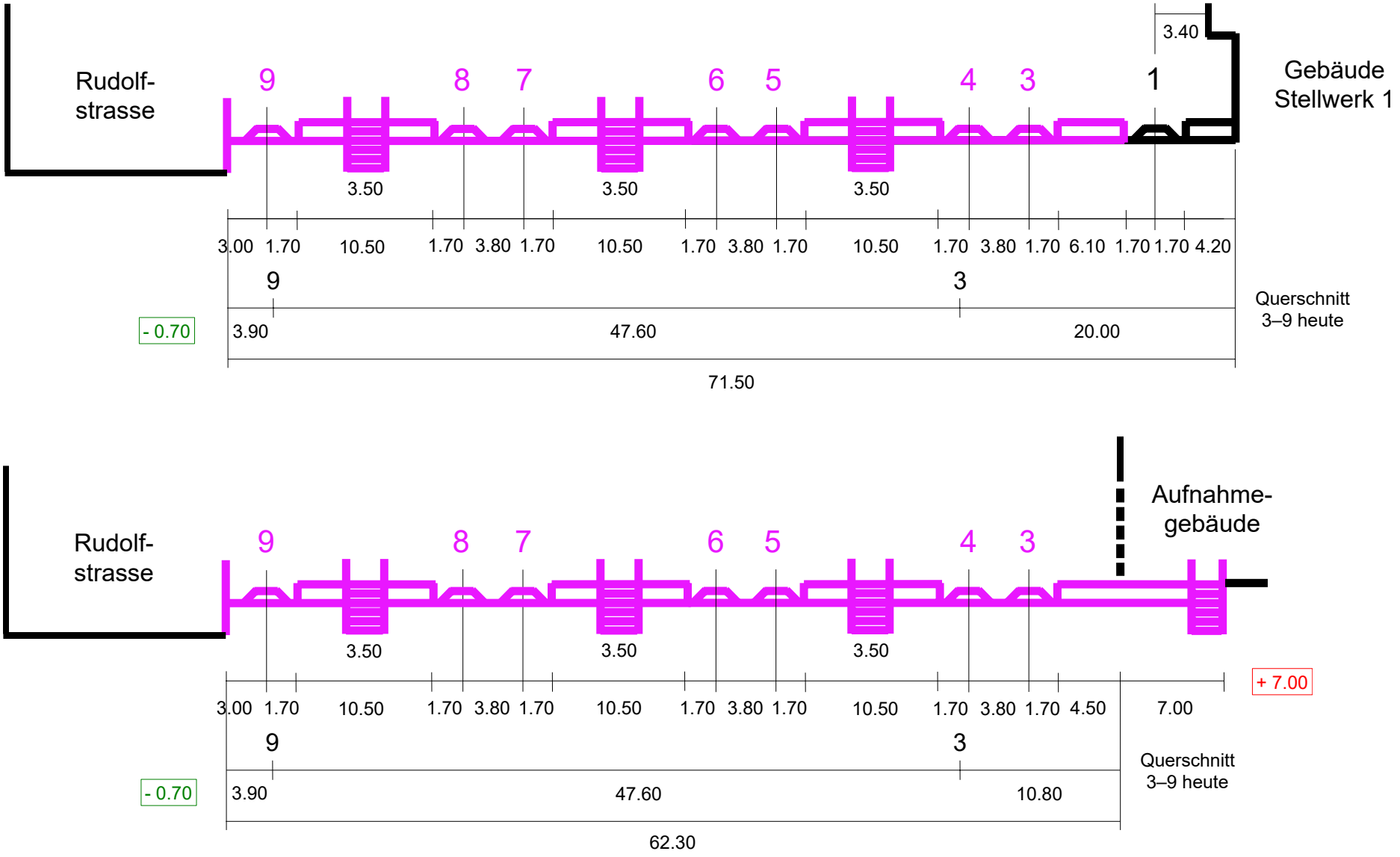
Genereller Querschnitt Variante 454
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie



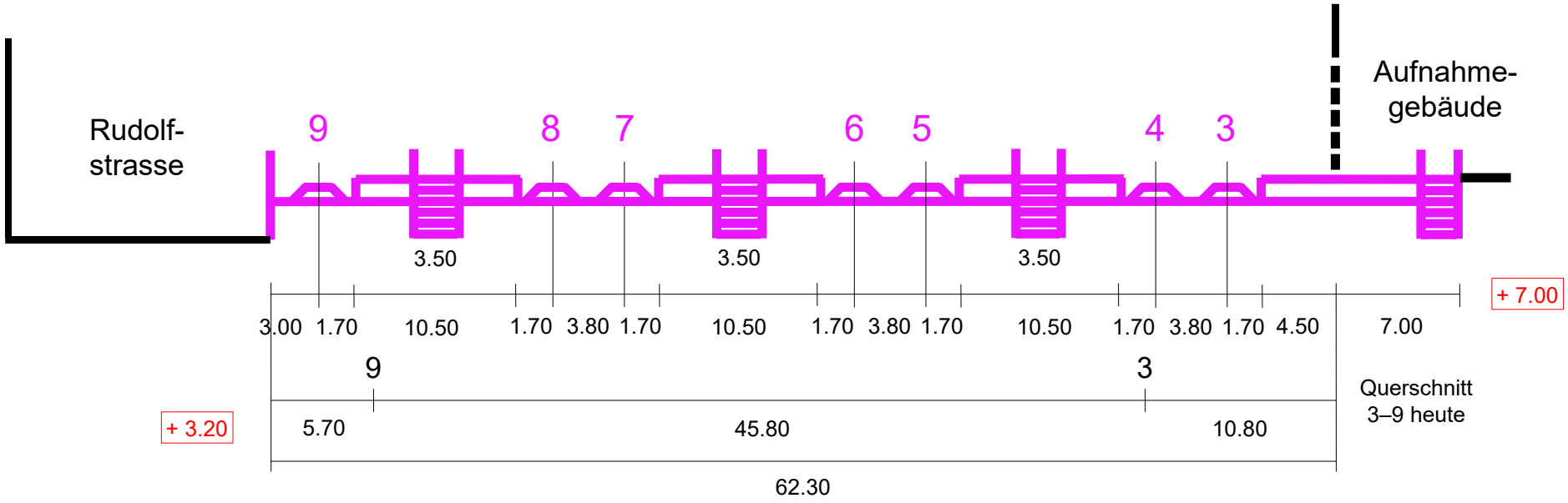
Genereller Querschnitt Varianten 455 und 456
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 451 bis 456



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 451 bis 456



Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

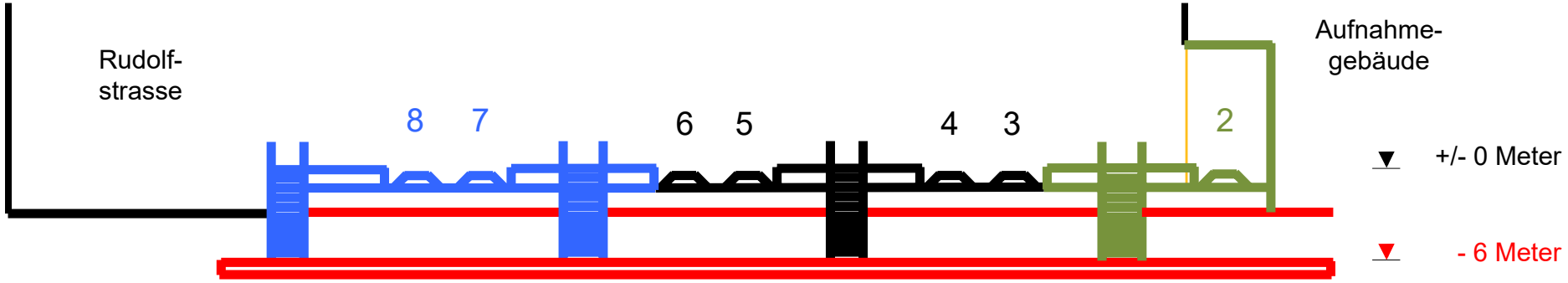
Varianten 121 bis 126

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 121

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord
- Weiternutzung als definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord bleibt bestehen
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

Genereller Querschnitt Variante 121
Perronverbreiterungen Gleise 6–8 und neues Gleis 2



➔ Mit definitivem dreigleisigen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Varianten 122 bis 126

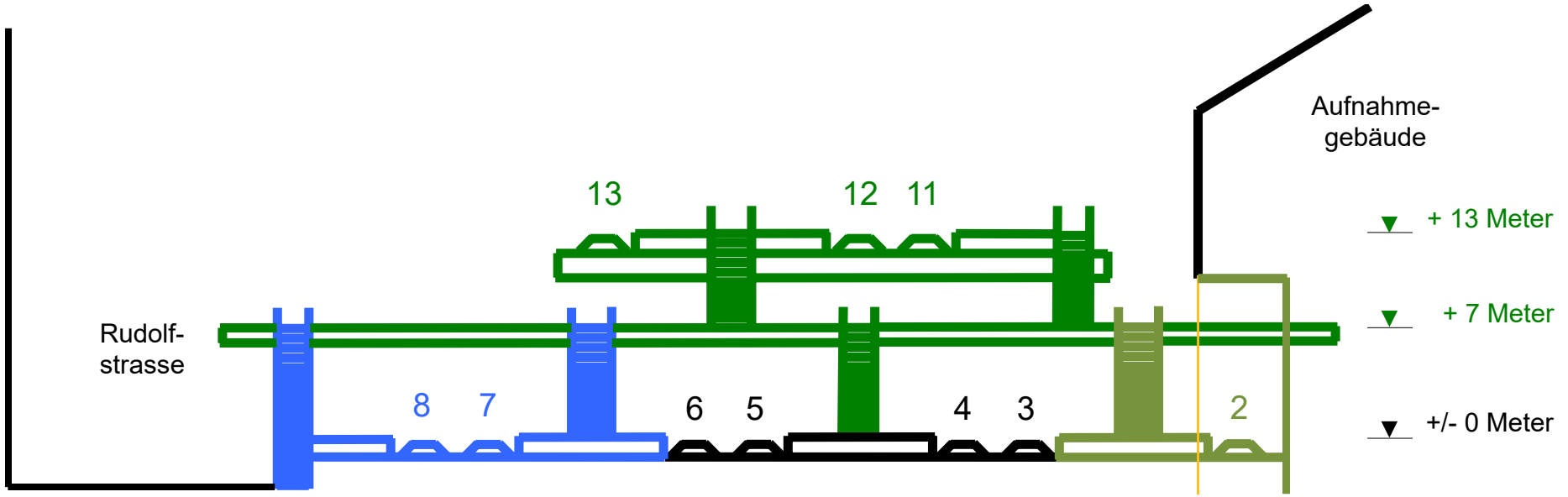
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

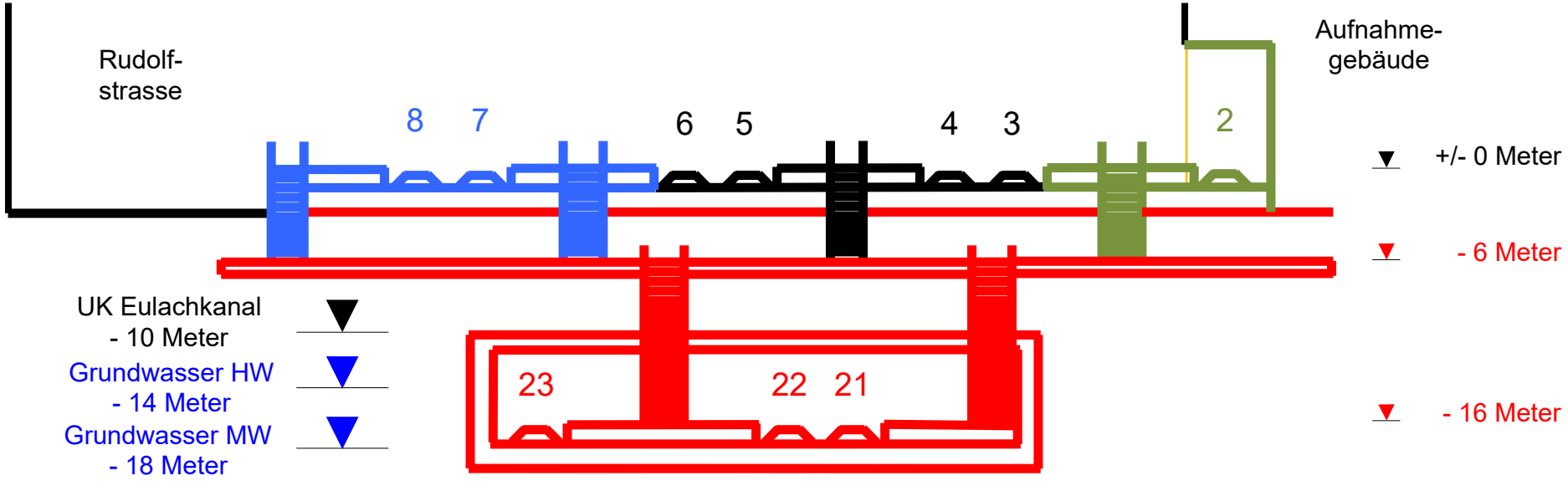
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

- Bau eines Wendebahnhofs in Hochlage (Variante 122) oder
- Bau eines Wendebahnhofs in Tieflage (Variante 123) oder
- Bau eines Hochbahnhofs für die Schaffhauser-Linie (Variante 124) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Rampen Süd und Nord (Variante 125) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Lindbergtunnel (Variante 126)
- Nochmals provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

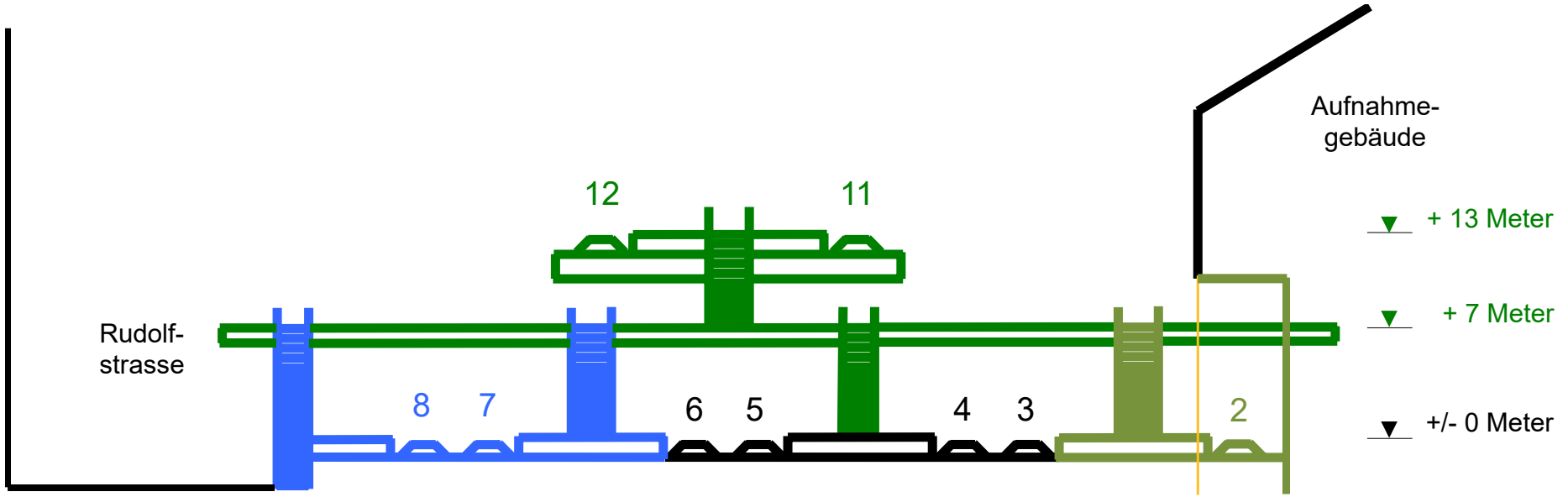
Genereller Querschnitt Variante 122
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage



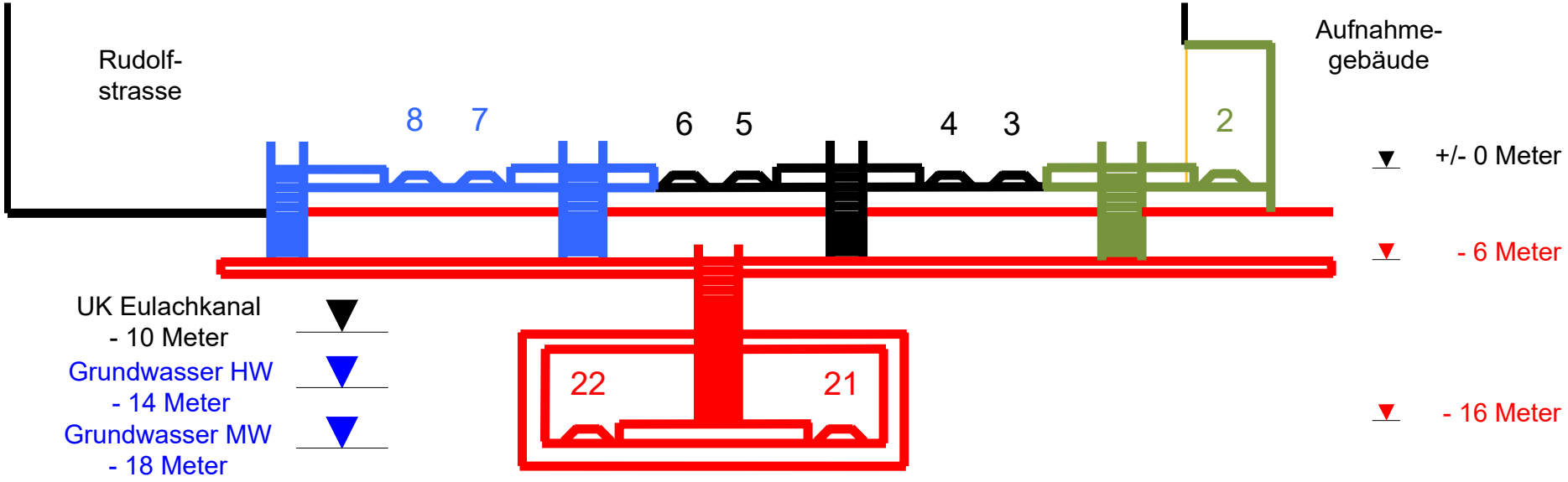
Genereller Querschnitt Variante 123
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage



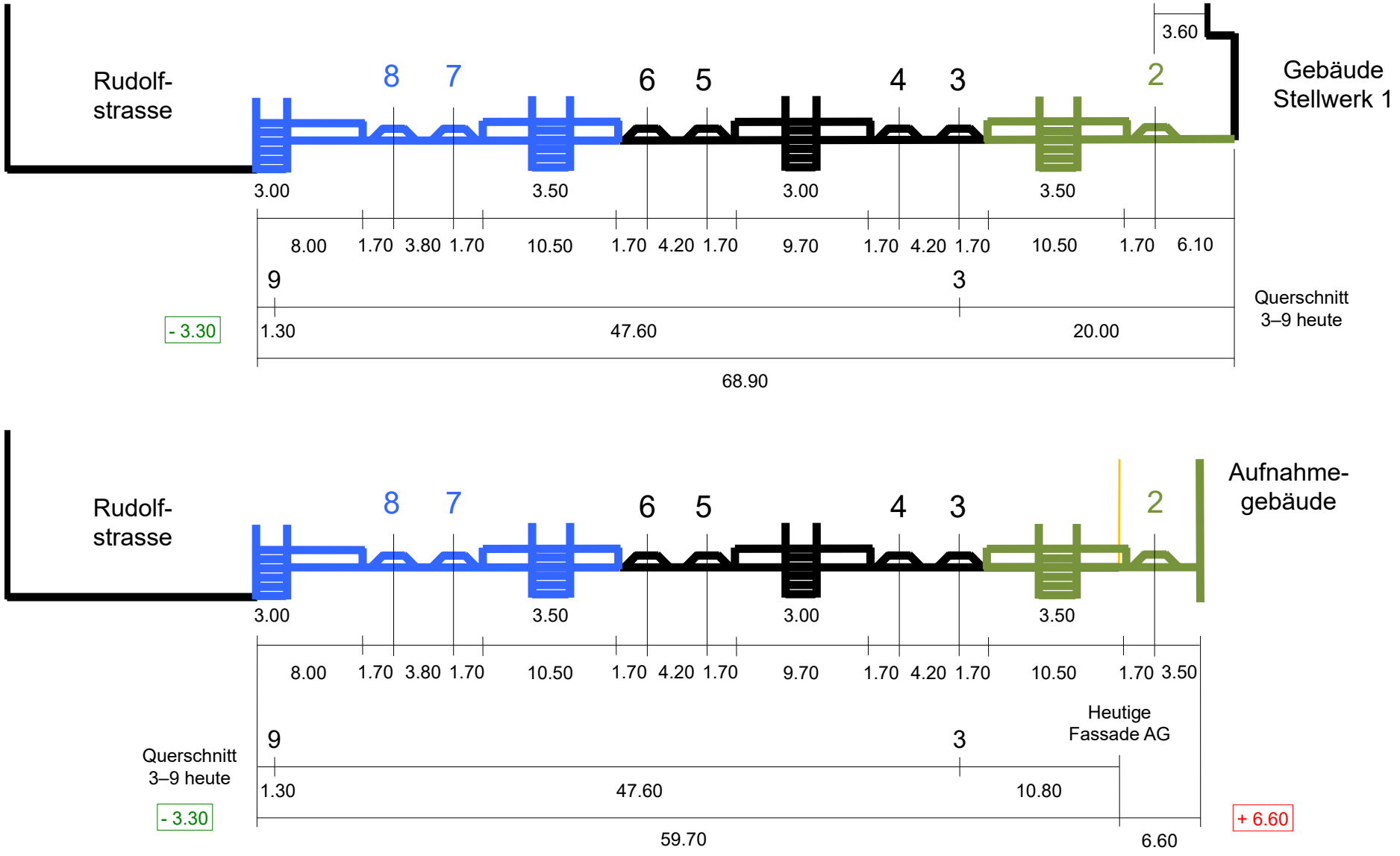
Genereller Querschnitt Variante 124
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie



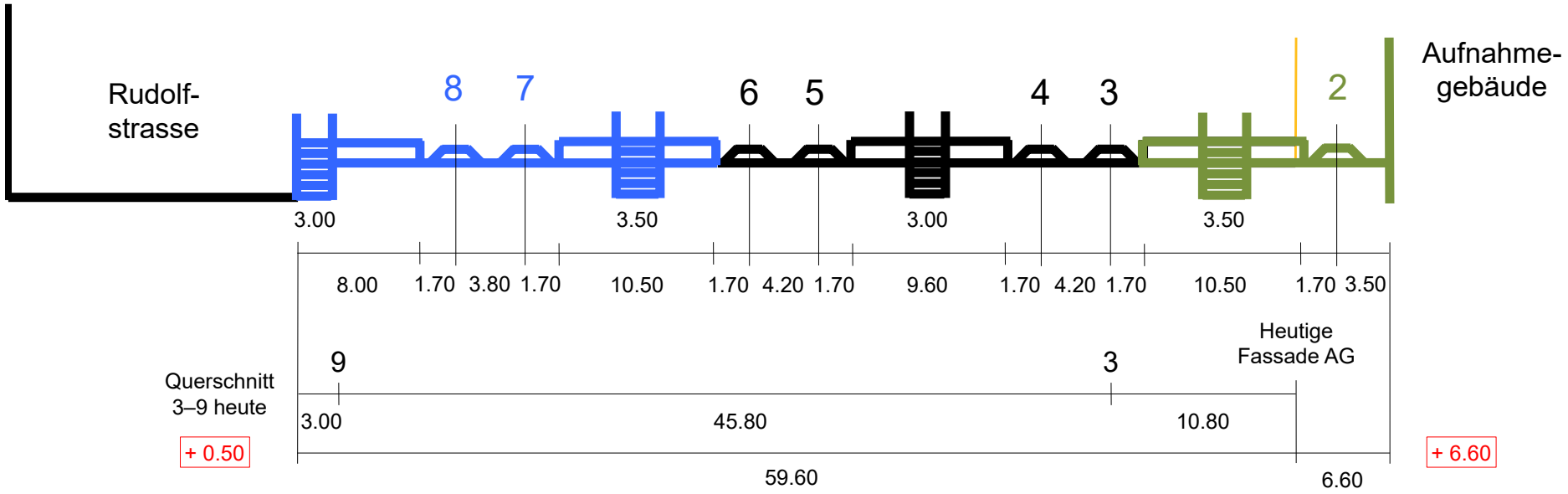
Genereller Querschnitt Varianten 125 und 126
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 121 bis 126



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 121 bis 126



Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

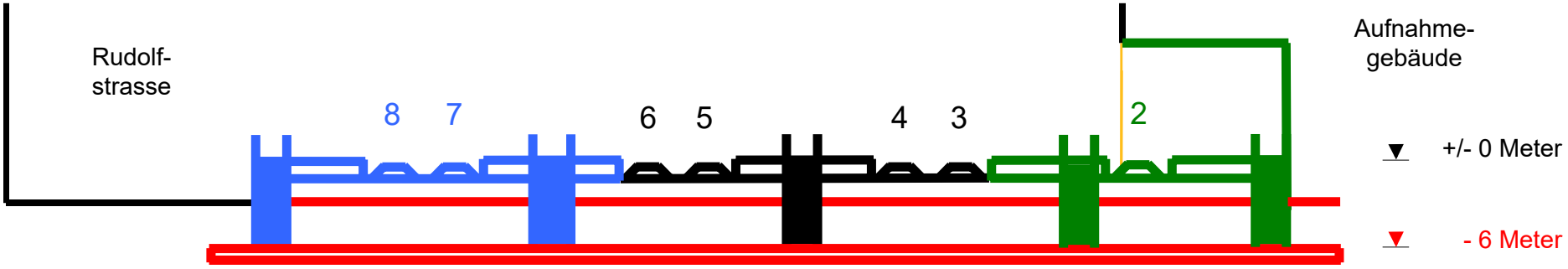
Varianten 131 bis 136

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 131

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Aussenperron 2
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord
- Weiternutzung als definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Definitiver Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord bleibt bestehen
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

Genereller Querschnitt Variante 131
Perronverbreiterungen Gleise 6–8 und neues Gleis 2



➔ Mit definitivem dreigleisigen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord

Zielführende Varianten mit 7 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Varianten 132 bis 136

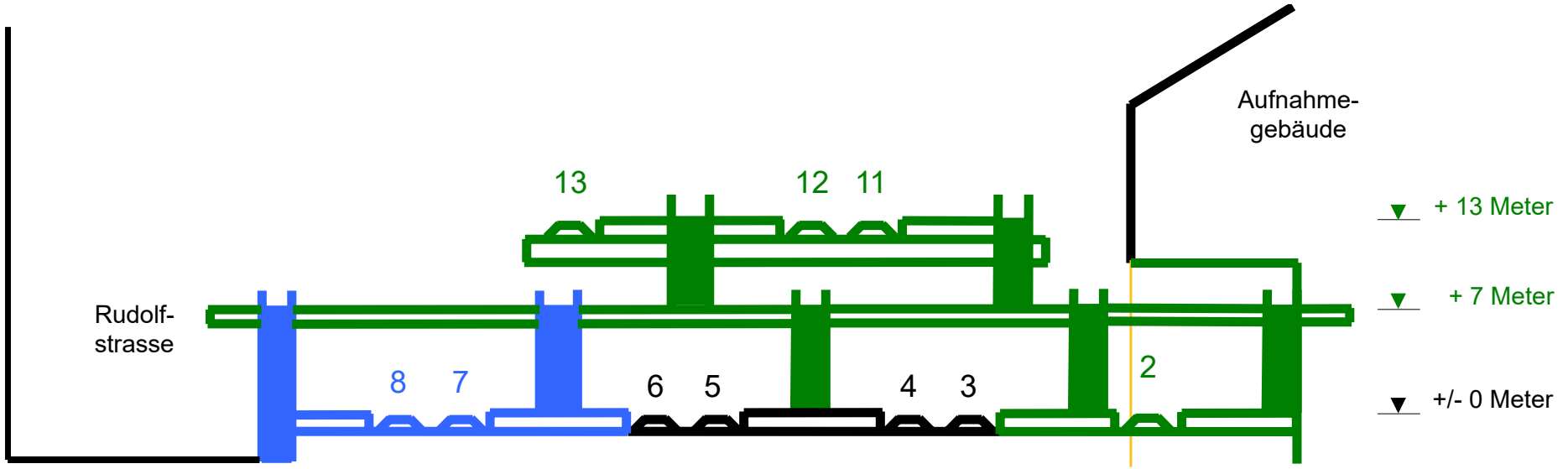
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen

- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Aussenperron 2
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

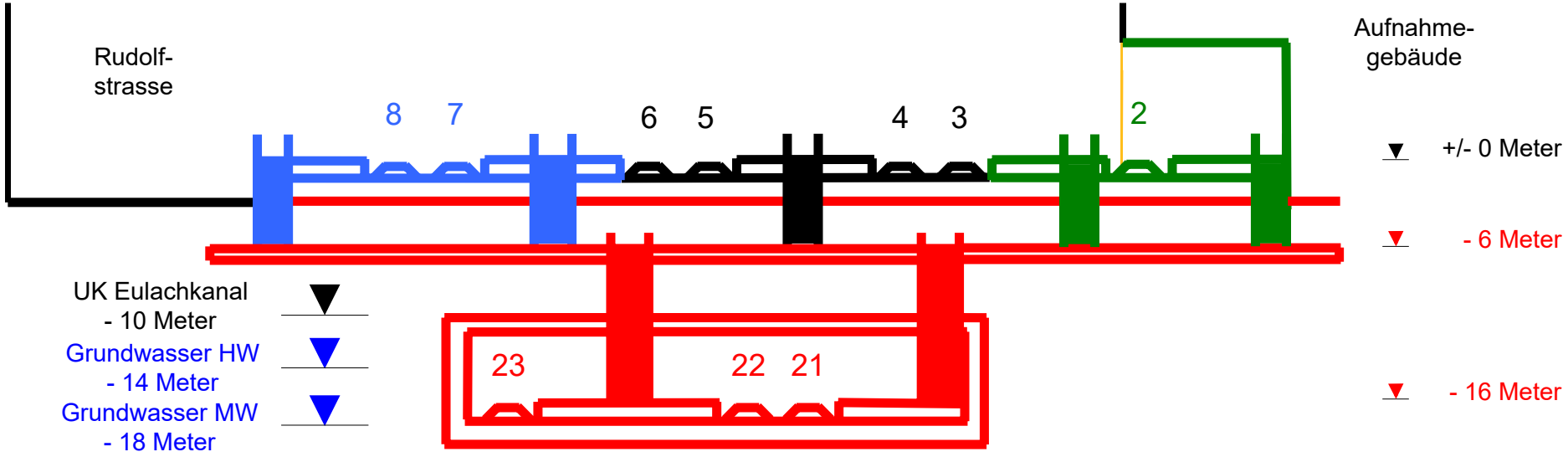
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan

- Bau eines Wendebahnhofs in Hochlage (Variante 132) oder
- Bau eines Wendebahnhofs in Tieflage (Variante 133) oder
- Bau eines Hochbahnhofs für die Schaffhauser-Linie (Variante 134) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Rampen Süd und Nord (Variante 135) oder
- Bau eines Tiefbahnhofs für die Schaffhauser-Linie mit Lindbergtunnel (Variante 136)
- Nochmals provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

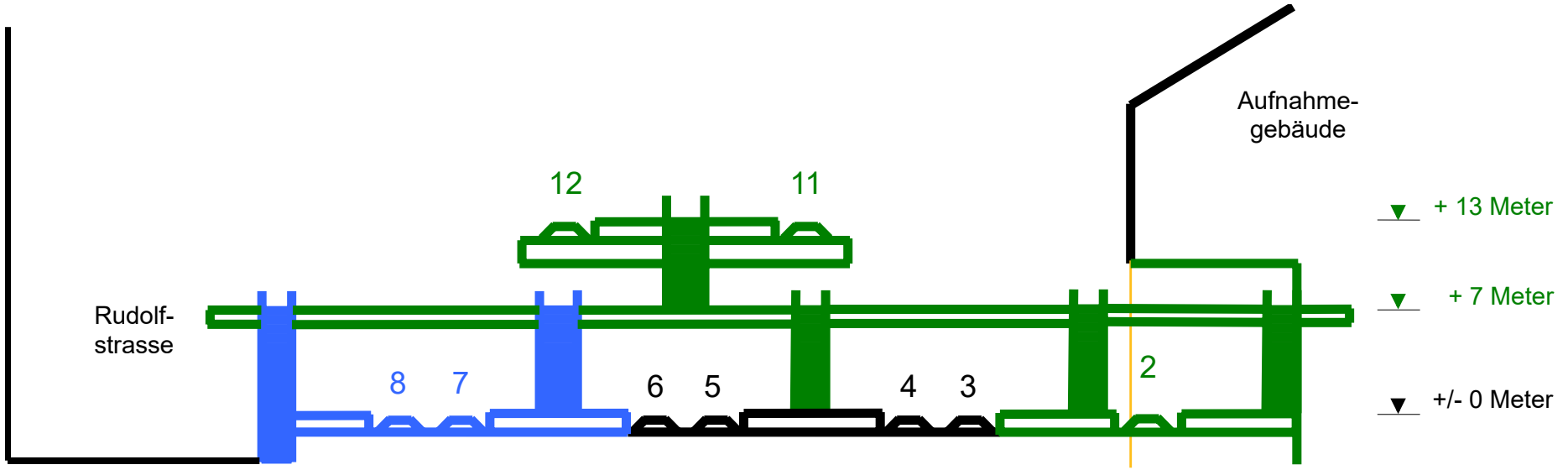
Genereller Querschnitt Variante 132
Dreigleisiger Wendebahnhof in Hochlage



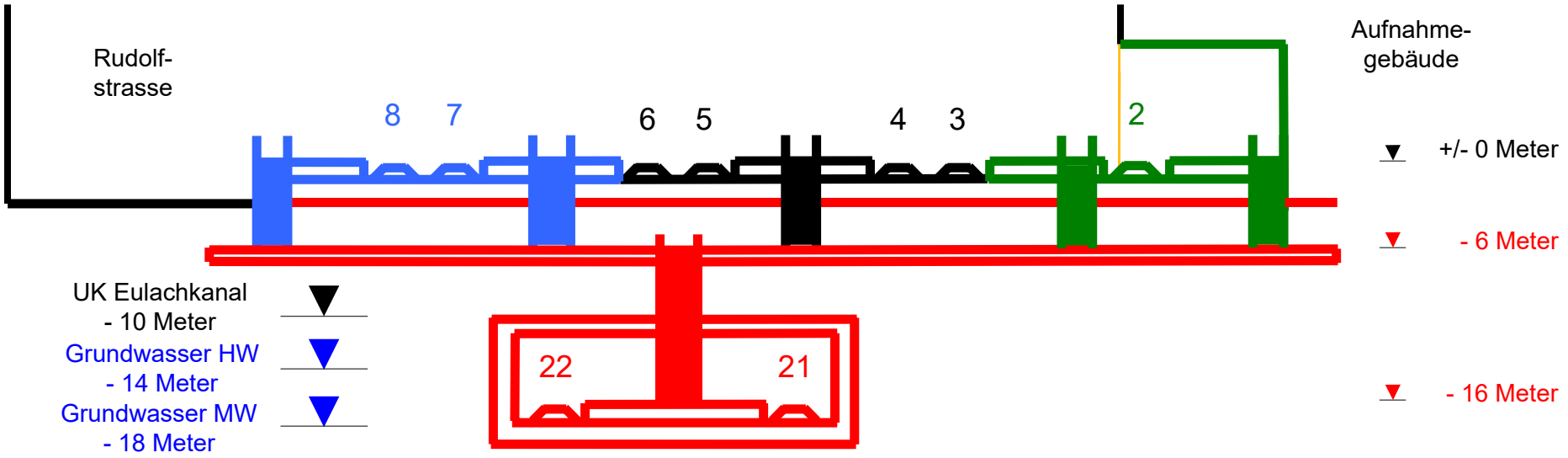
Genereller Querschnitt Variante 133
Dreigleisiger Wendebahnhof in Tieflage



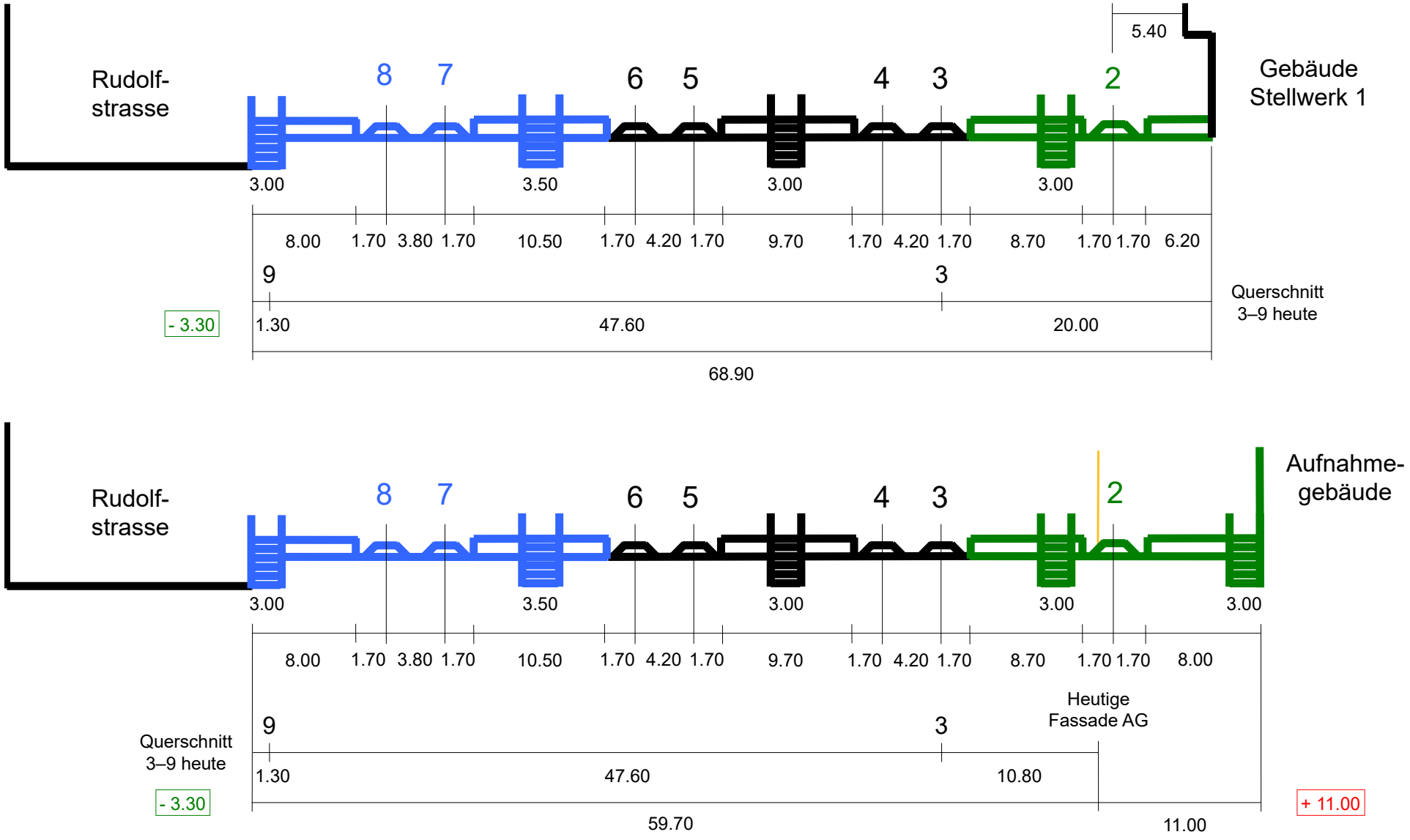
Genereller Querschnitt Variante 134
Zweigleisiger Hochbahnhof für die Schaffhauser-Linie



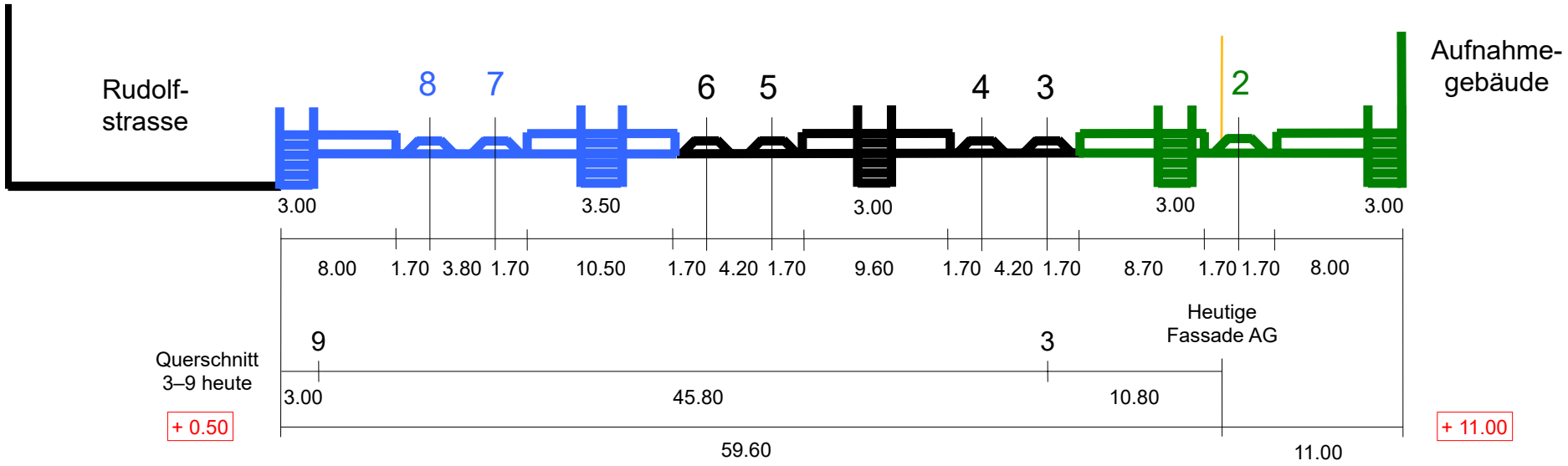
Genereller Querschnitt Varianten 135 und 136
Zweigleisiger Tiefbahnhof für die Schaffhauser-Linie



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Varianten 131 bis 136



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Varianten 131 bis 136



Beschreibung der zielführenden Varianten

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

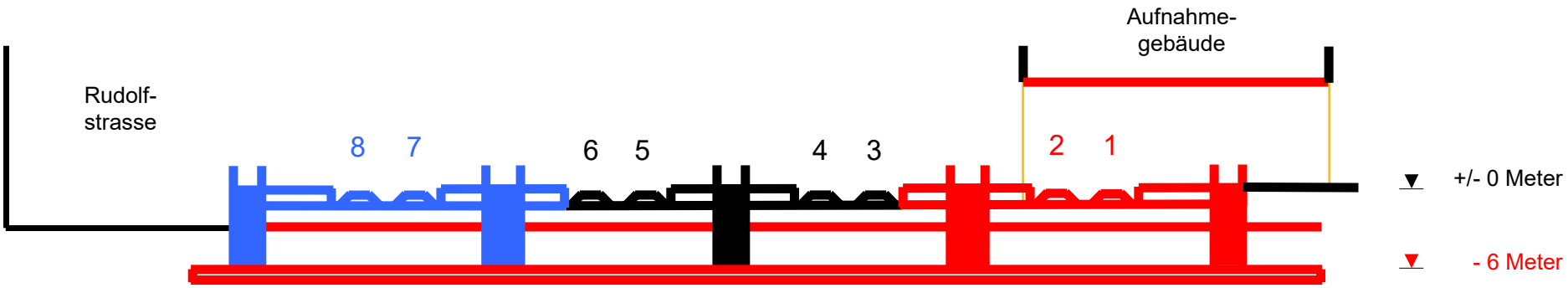
Variante 140

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 140

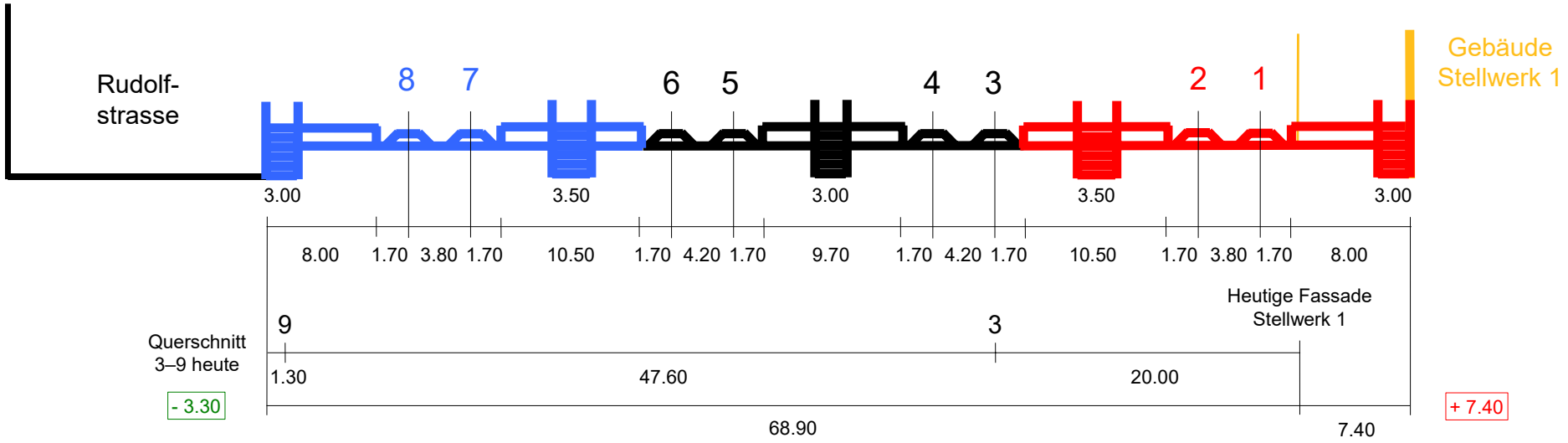
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neue Durchfahrgleise 1 und 2 mit Mittelperron 2/3 und Aussenperron 1
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

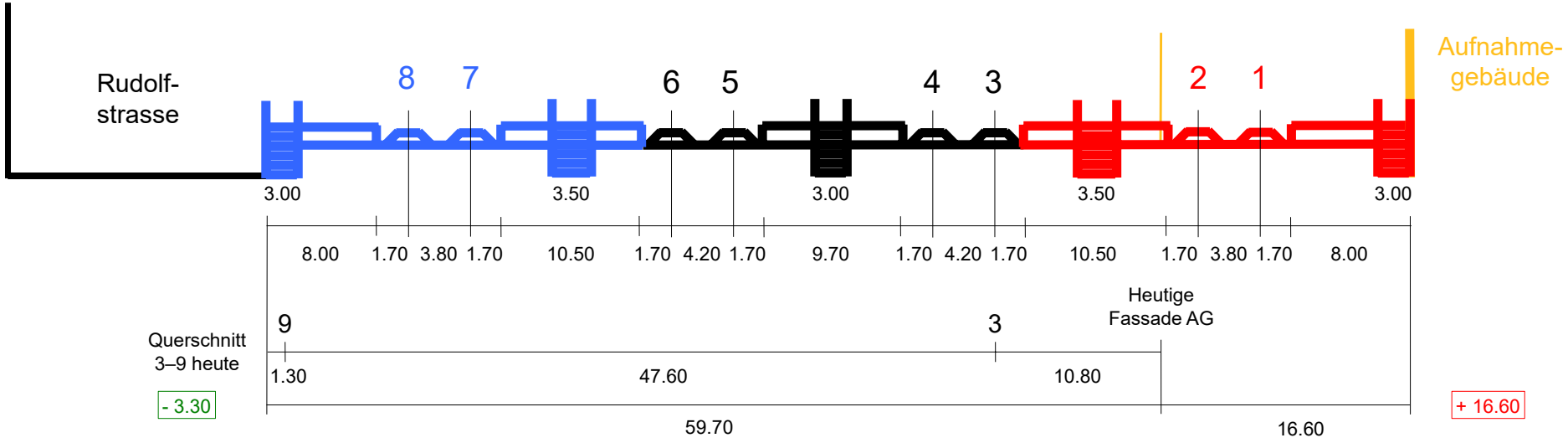
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

Genereller Querschnitt Variante 140
Perronverbreiterungen Gleise 6–8 und neue Gleise 1+2

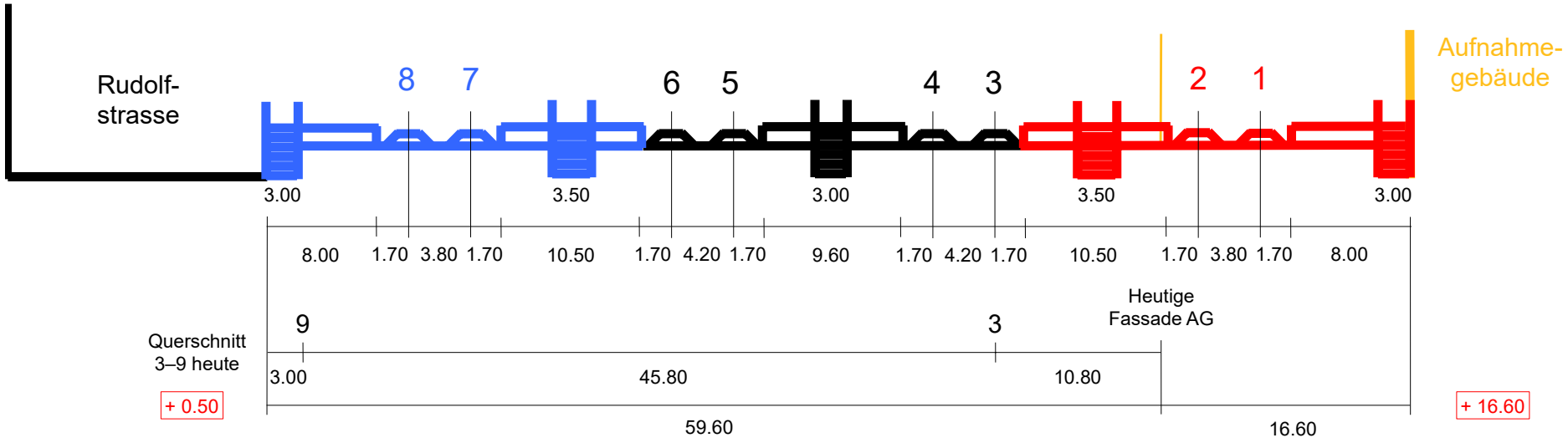


Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 140





Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 140



Etappierungsmöglichkeiten
Variante 140

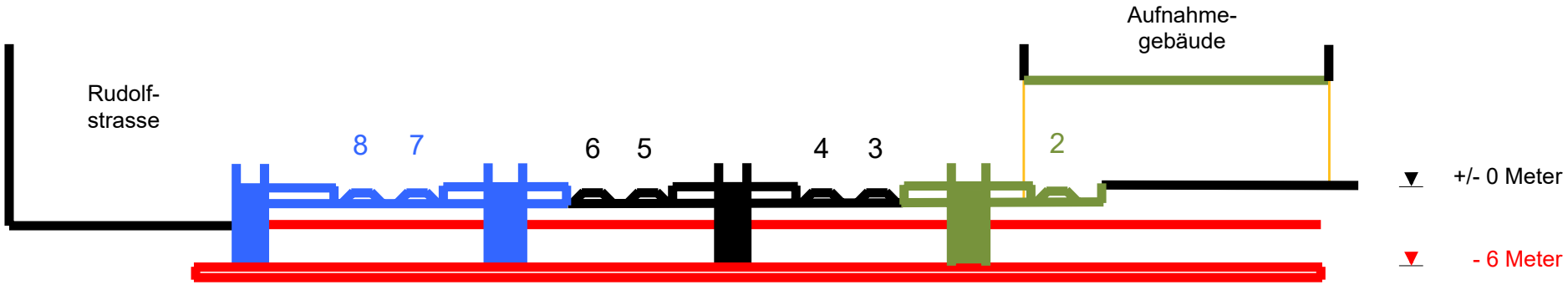
→ Variante 120 (H2) zu Variante 140 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

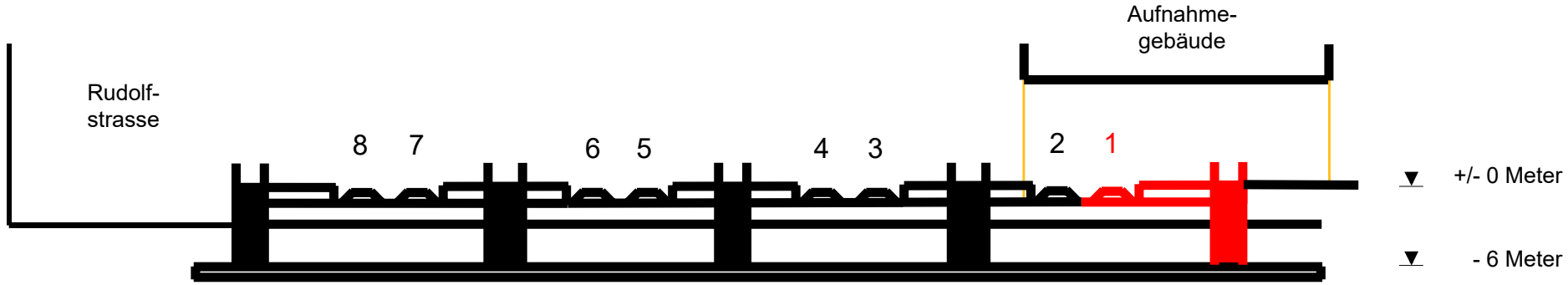
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 1 mit Aussenperron 1
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 140
Variante 120 (H2) zu Variante 140 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



SBB CI

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

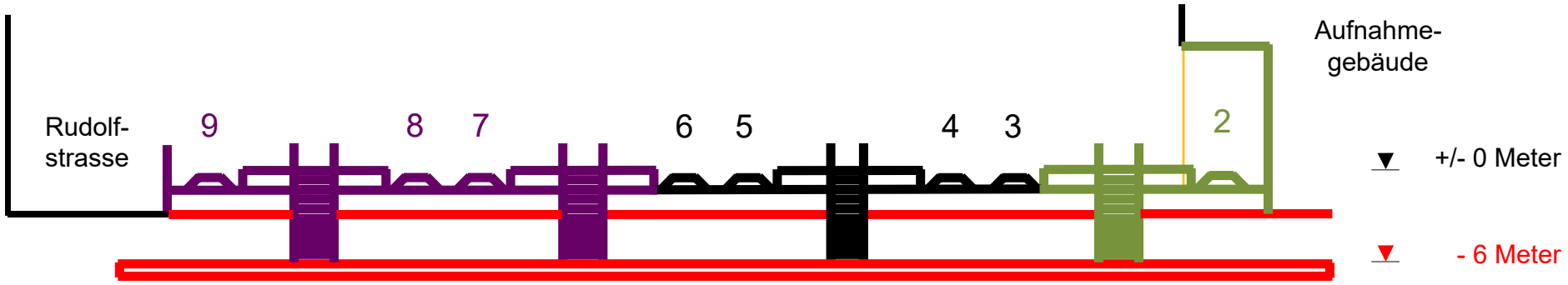
Variante 220

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 220

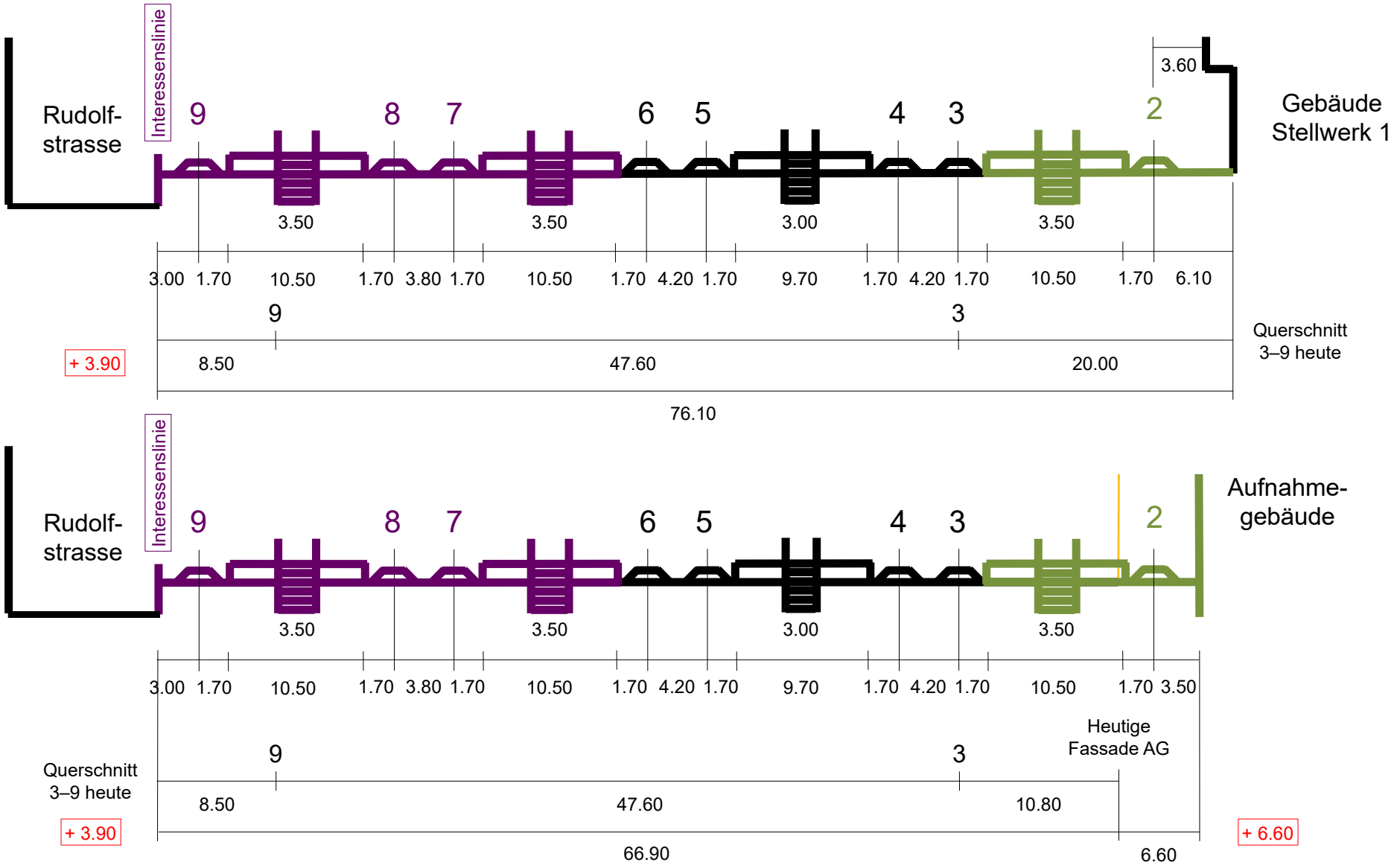
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

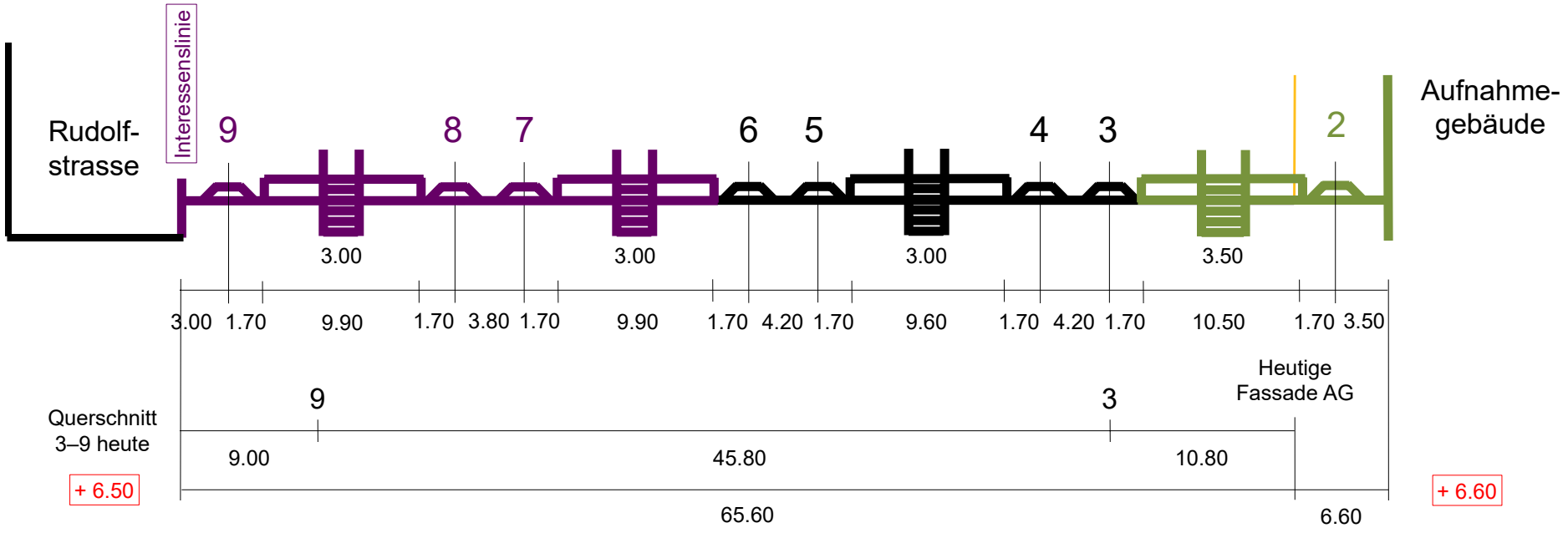
Genereller Querschnitt Variante 220
Perronverbreiterungen Gleise 6–9 und neues Gleis 2



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 220



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 220

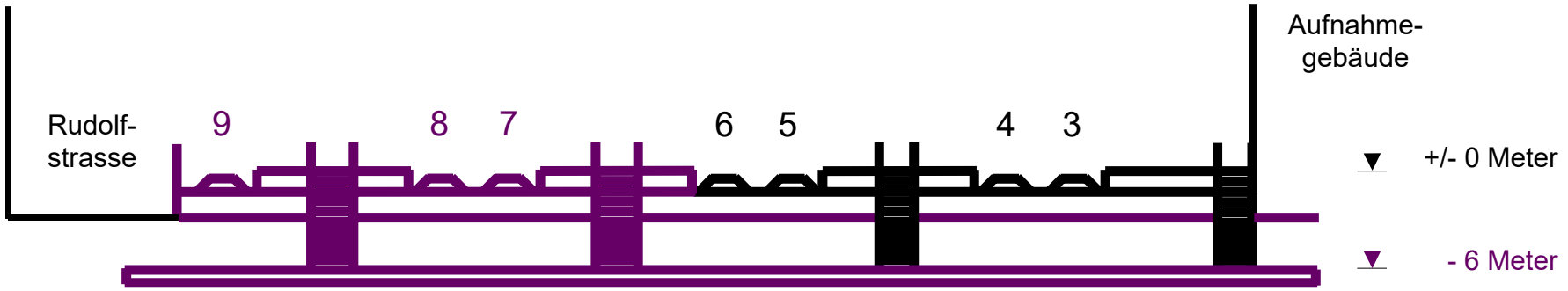


Etappierungsmöglichkeiten
Variante 220

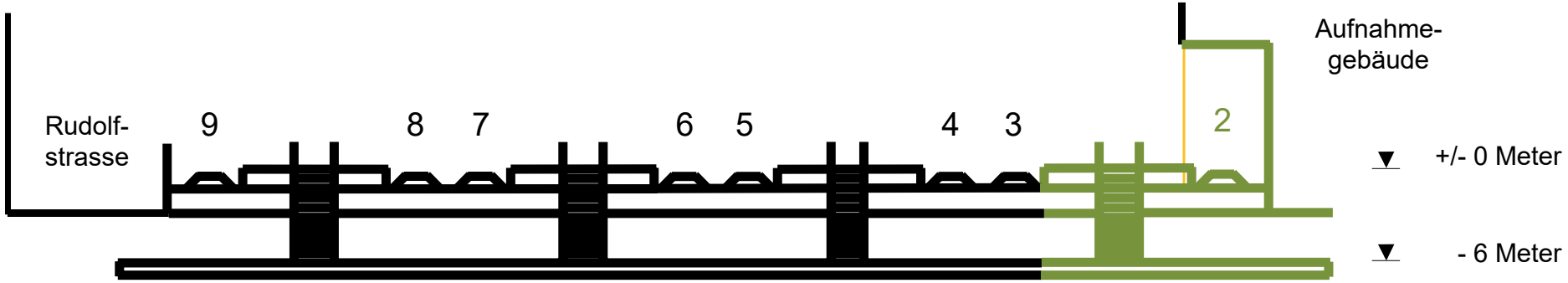
- → Variante 210 (H2) zu Variante 220 (H3)
- → Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
  - Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
  - Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord
- → Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
  - Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
  - Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 220
Variante 210 (H2) zu Variante 220 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



Etappierungsmöglichkeiten
Variante 220

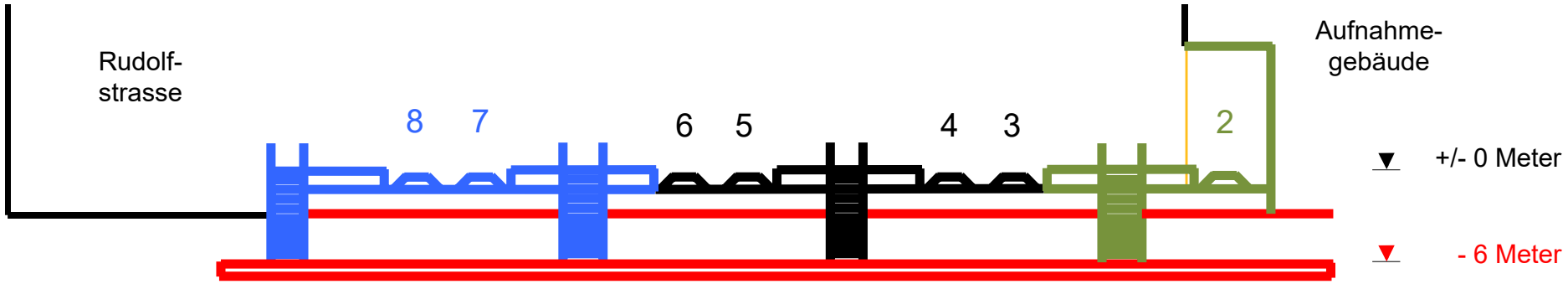
→ Variante 120 (H2) zu Variante 220 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Mittelperron 2/3
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

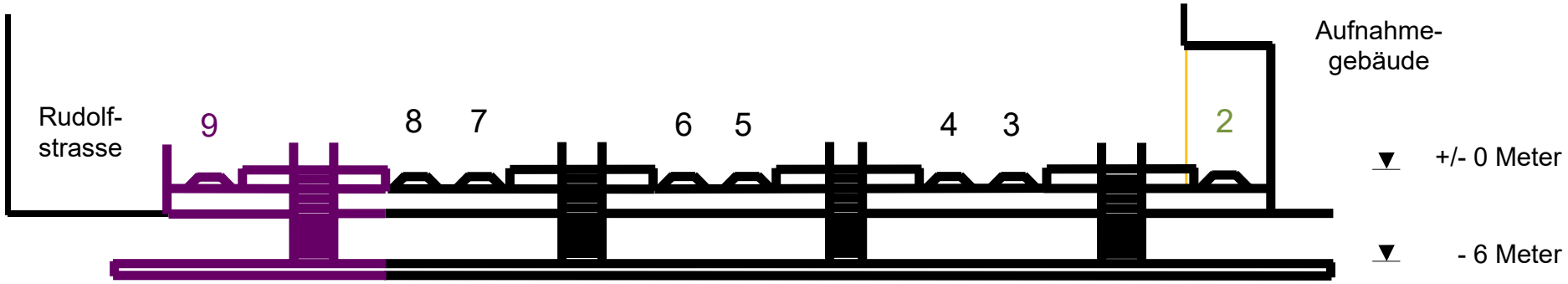
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 9 mit Mittelperron 8/9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 220
Variante 120 (H2) zu Variante 220 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

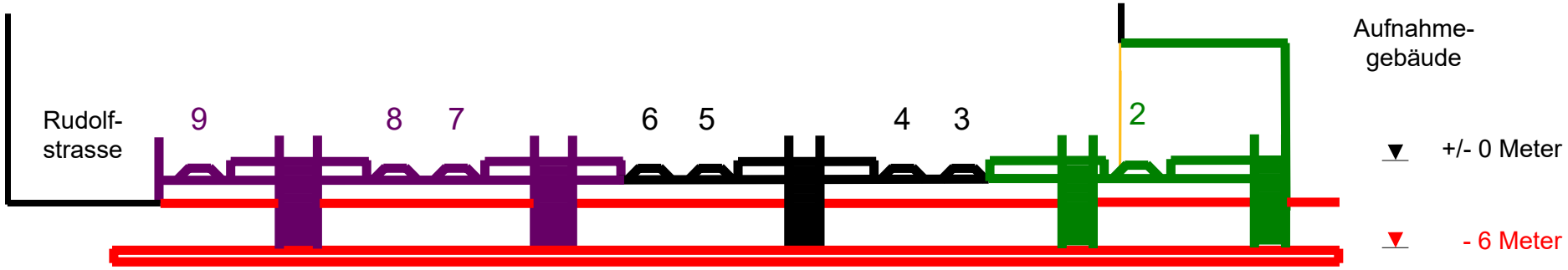
Variante 230

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 230

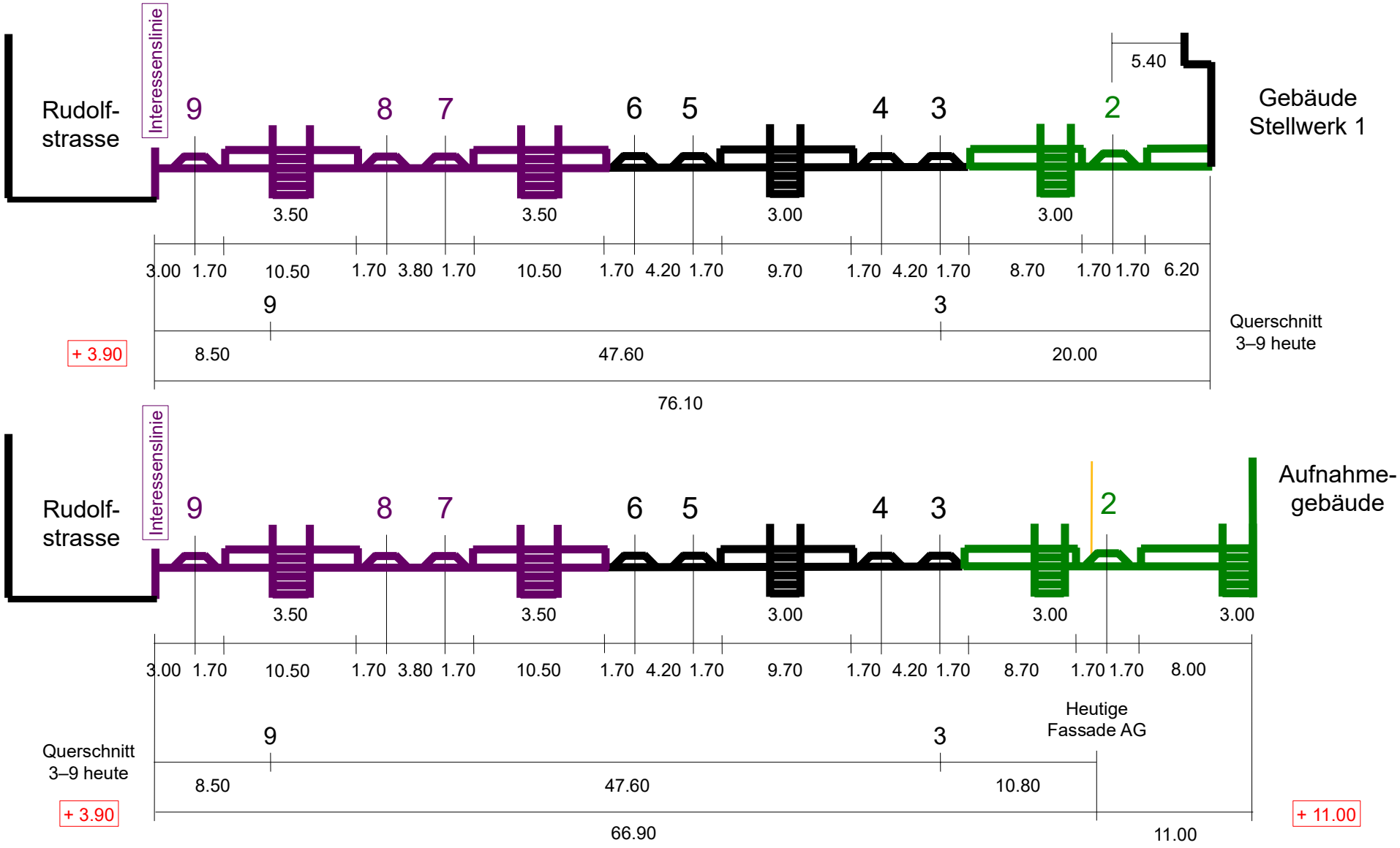
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Aussenperron 2
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

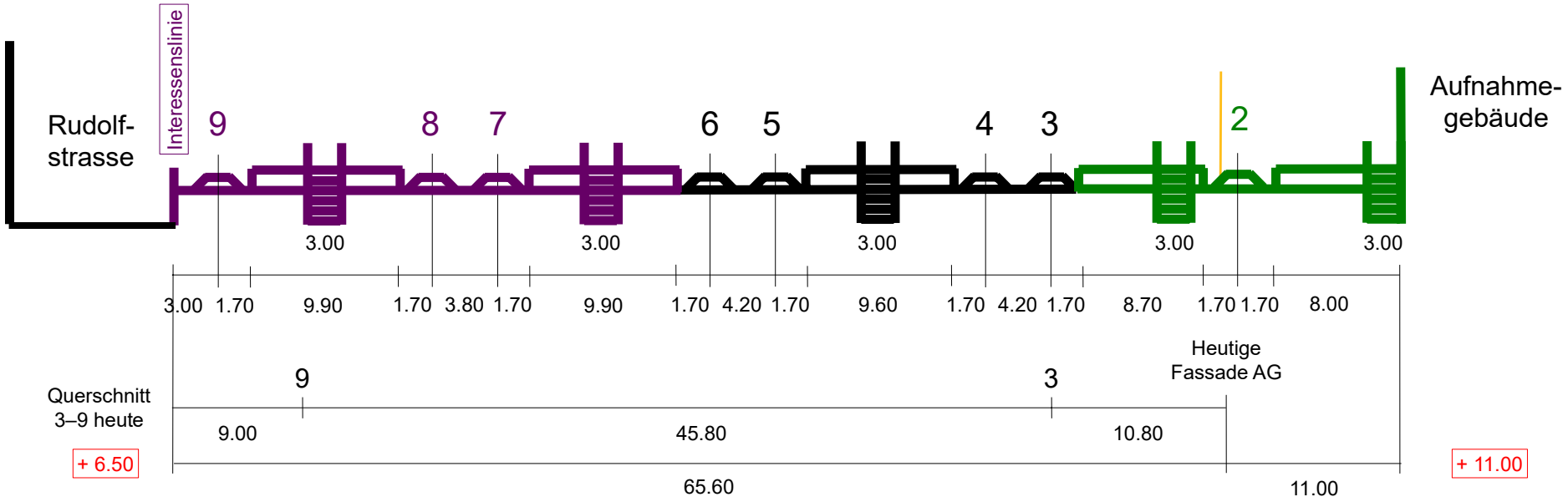
Genereller Querschnitt Variante 230
Perronverbreiterungen Gleise 6–9 und neues Gleis 2



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 230



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 230



Etappierungsmöglichkeiten
Variante 230

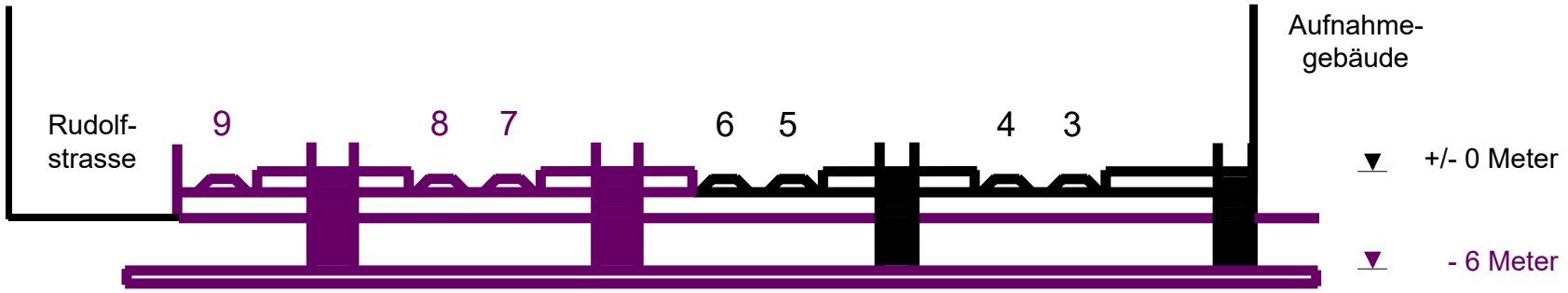
→ Variante 210 (H2) zu Variante 230 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

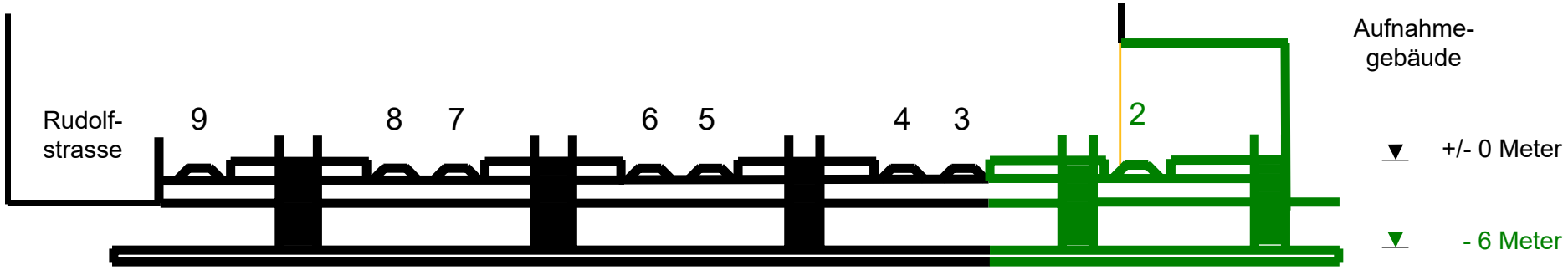
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Aussenperron 2
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 230
Variante 210 (H2) zu Variante 230 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



Etappierungsmöglichkeiten Variante 230

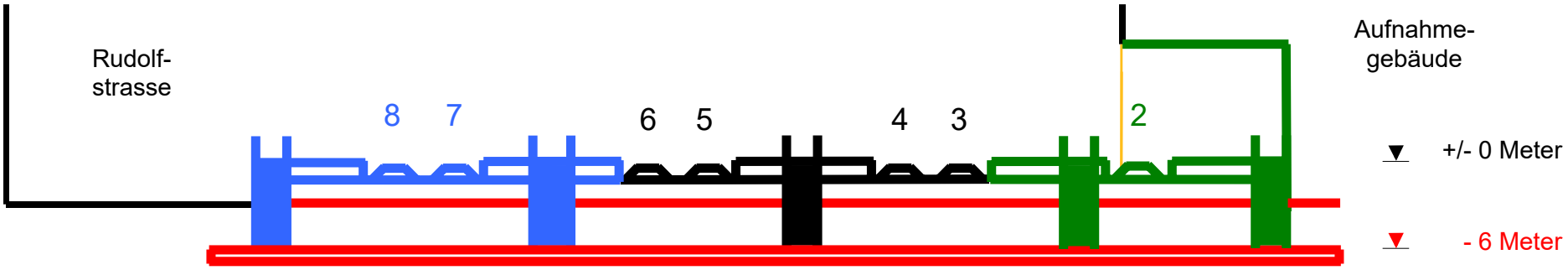
→ Variante 130 (H2) zu Variante 230 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Rückbau Gleis 9
- Perronverbreiterungen Gleise 6–8
- Neues Durchfahrgleis 2 mit Aussenperron 2
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

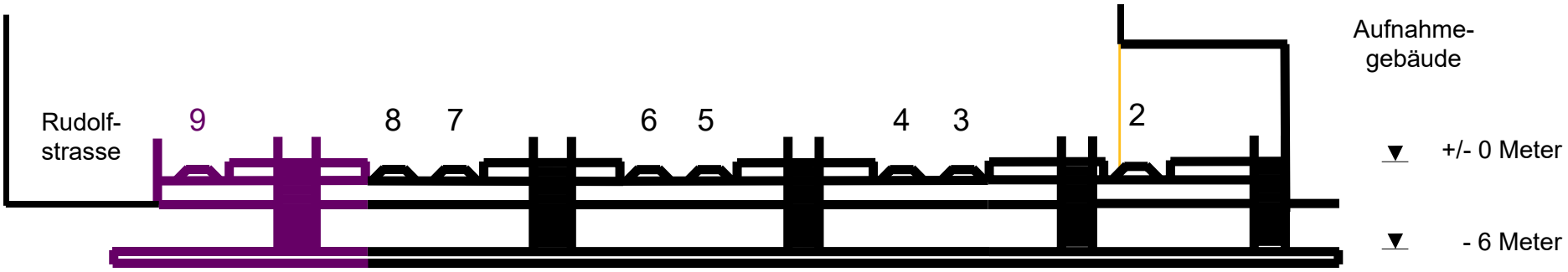
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 9 mit Mittelperron 8/9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten für Variante 230
Variante 130 (H2) zu Variante 230 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



SBB CI

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

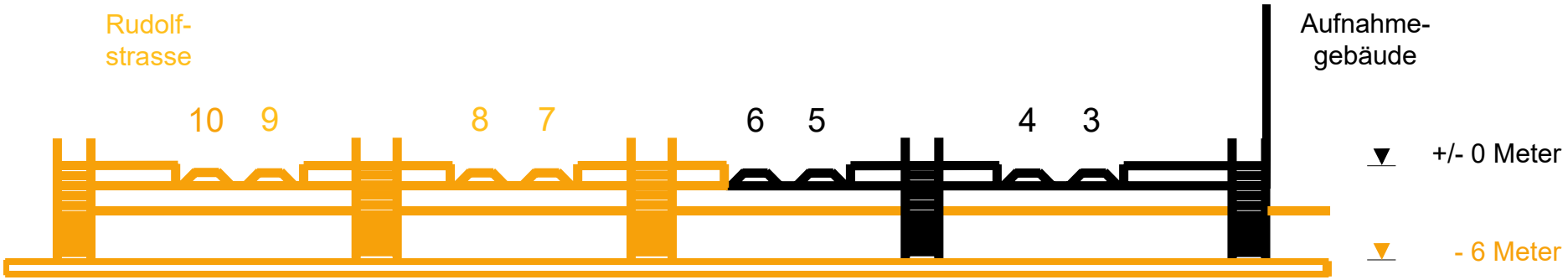
Variante 310

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 310

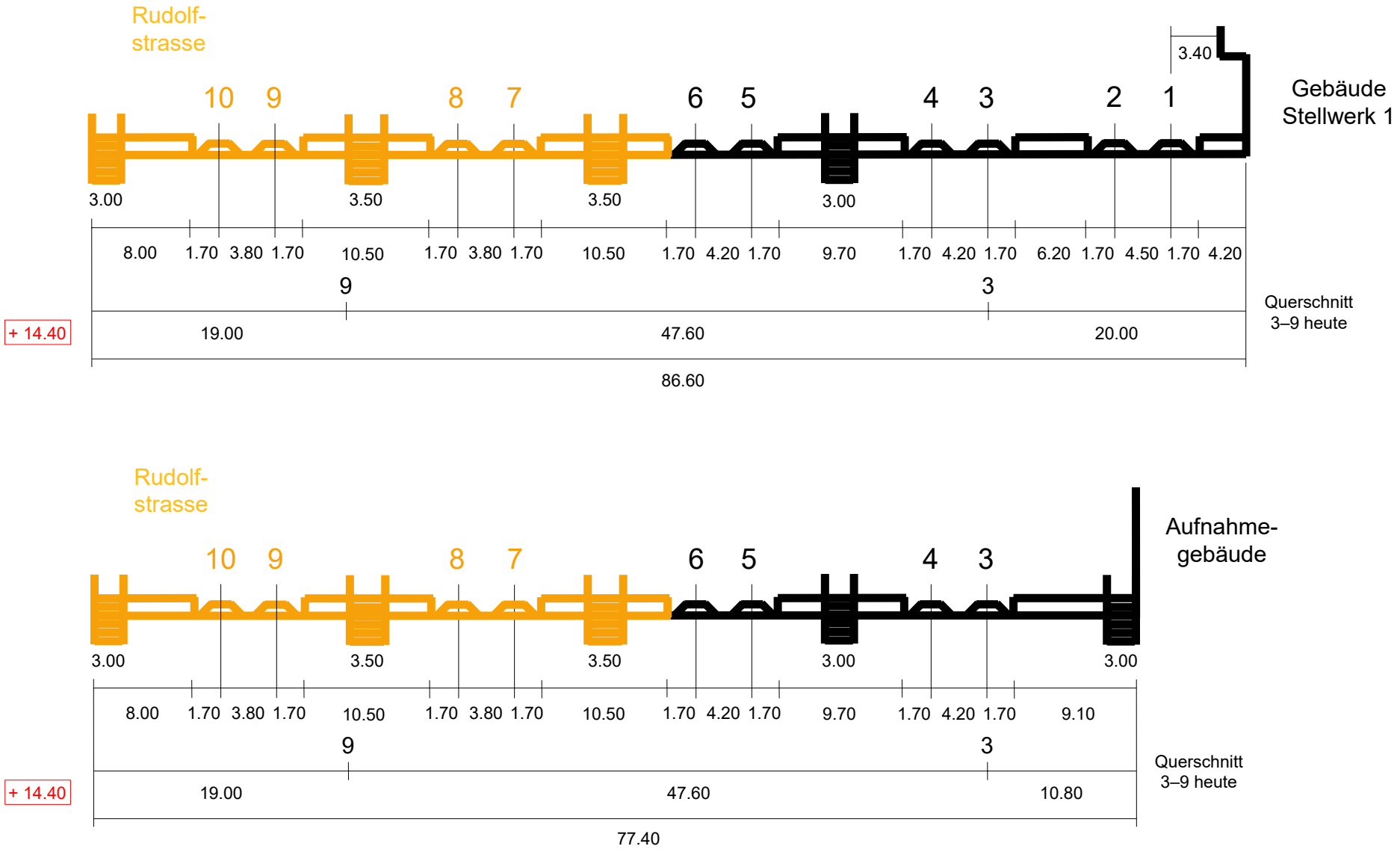
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9
- Neues Durchfahrgleis 10 mit Aussenperron 10
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

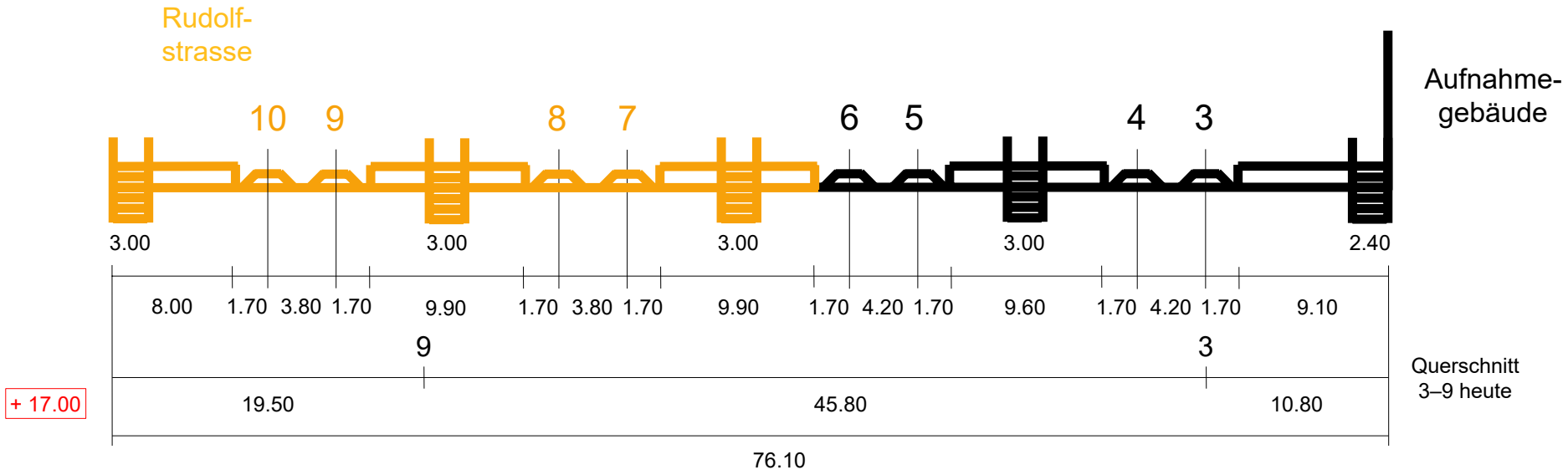
Genereller Querschnitt Variante 310
Perronverbreiterungen Gleise 6–9 und neues Gleis 10



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 310



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 310



Etappierungsmöglichkeiten
Variante 310

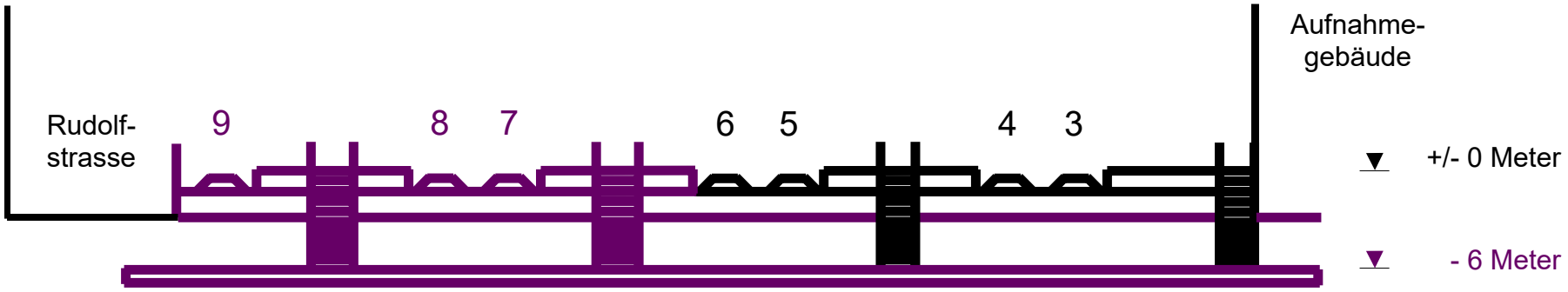
→ Variante 210 (H2) zu Variante 310 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 unter Einhaltung der bestehenden Interessenslinie auf Seite Rudolfstrasse
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

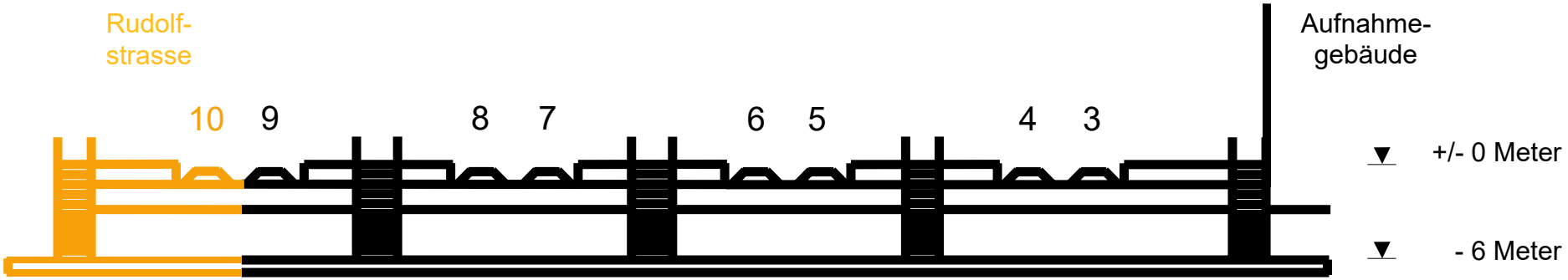
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 10 mit Aussenperron 10
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 310
Variante 210 (H2) zu Variante 310 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



SBB CI

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

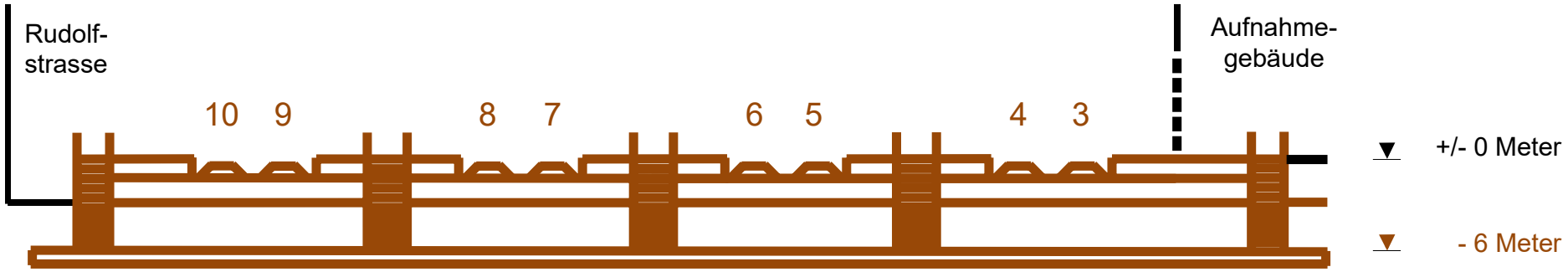
Variante 550

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 550

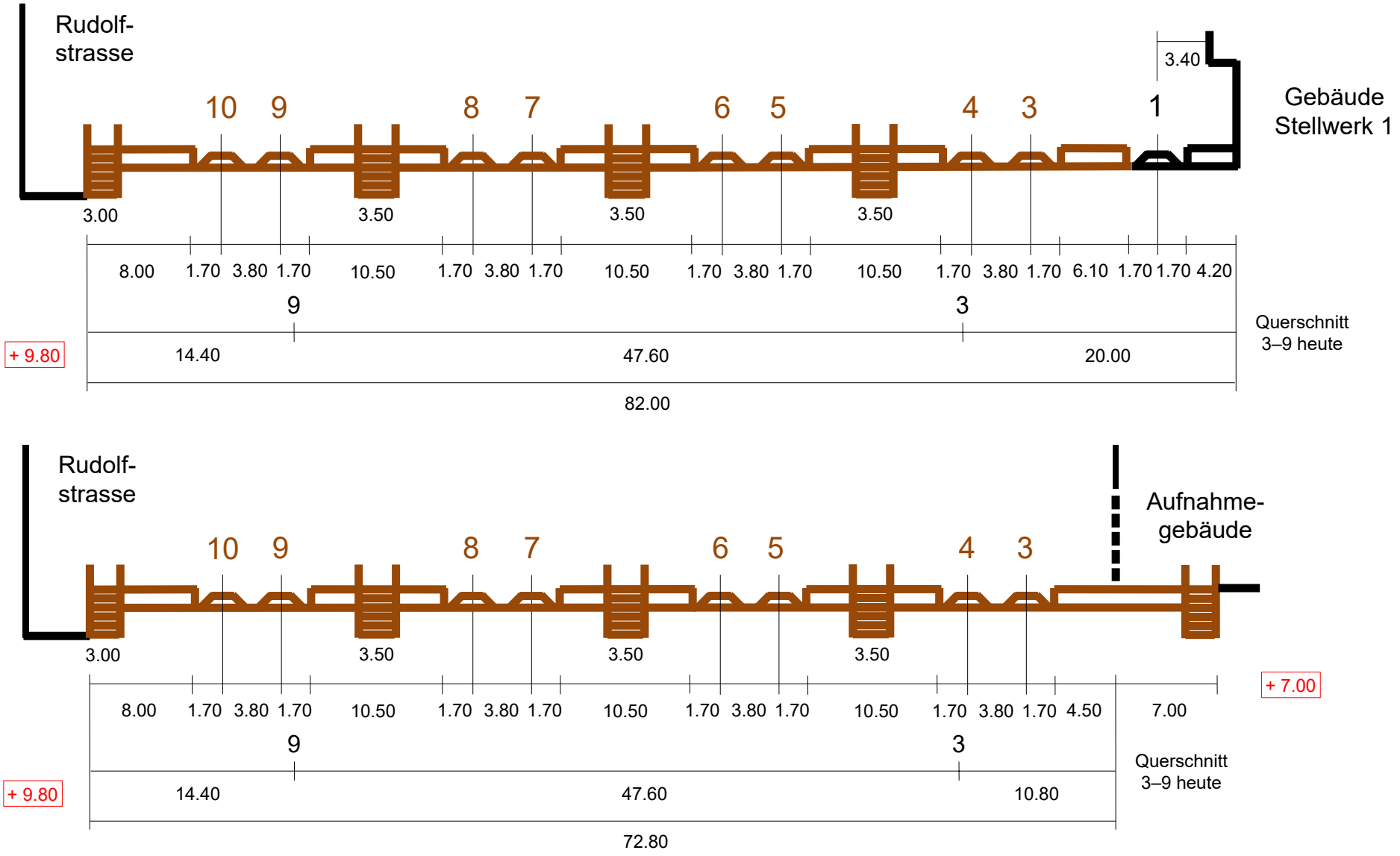
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9
- Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes
- Neues Durchfahrgleis 10 mit Aussenperron 10
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

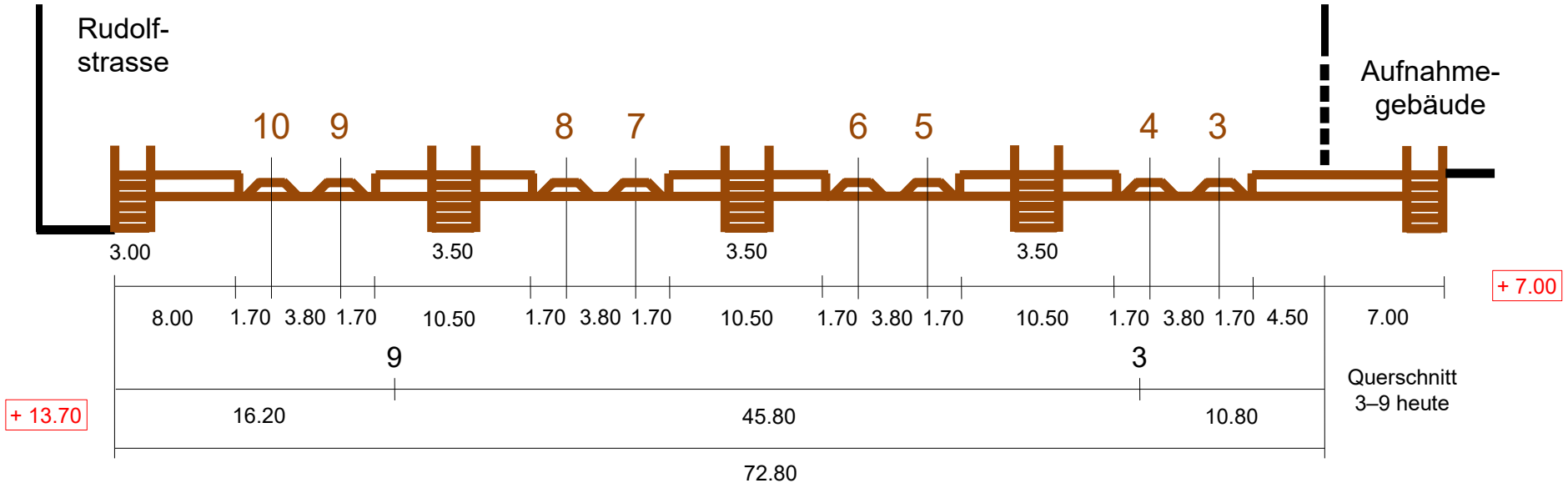
Genereller Querschnitt Variante 550
Neuanordnung Gleise 3–9 und neues Gleis 10



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 550



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 550



Etappierungsmöglichkeiten
Variante 550

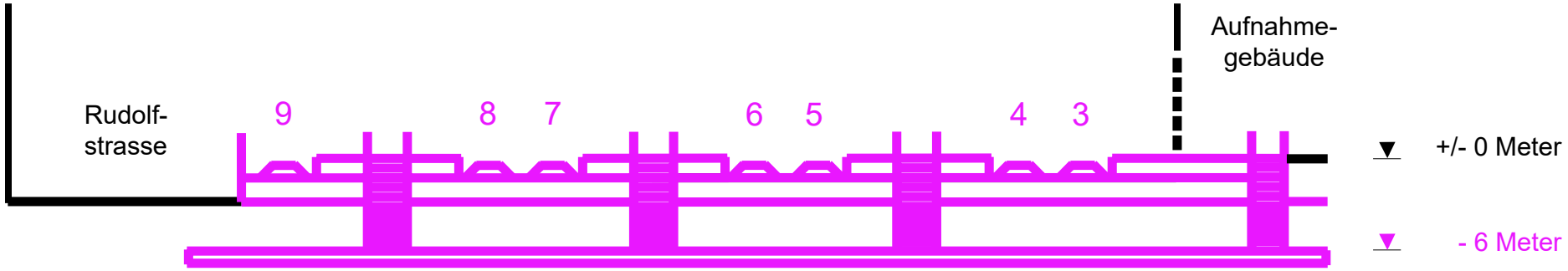
→ Variante 450 (H2) zu Variante 550 (H3)

→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9
- Perron 3 partiell innerhalb des Aufnahmegebäudes
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

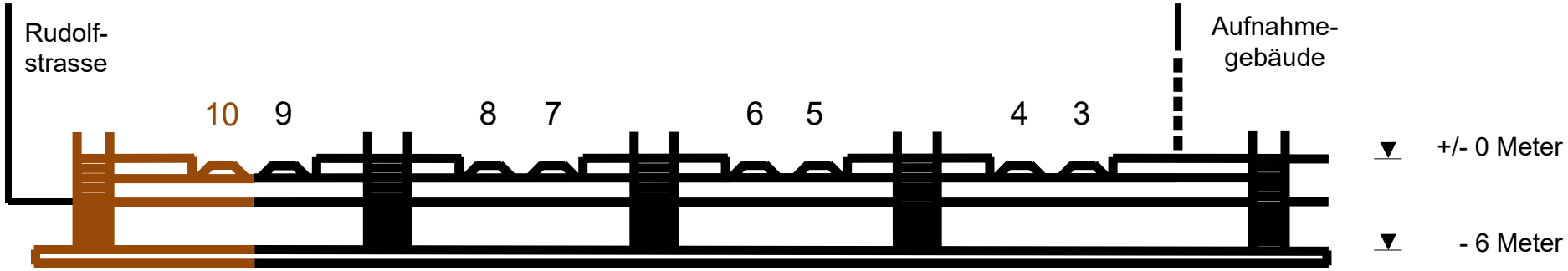
→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Neues Durchfahrgleis 10 mit Aussenperron 10
- Kein provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

Etappierungsmöglichkeiten Variante 550
Variante 450 (H2) zu Variante 550 (H3)

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen



Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan



SBB CI

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene

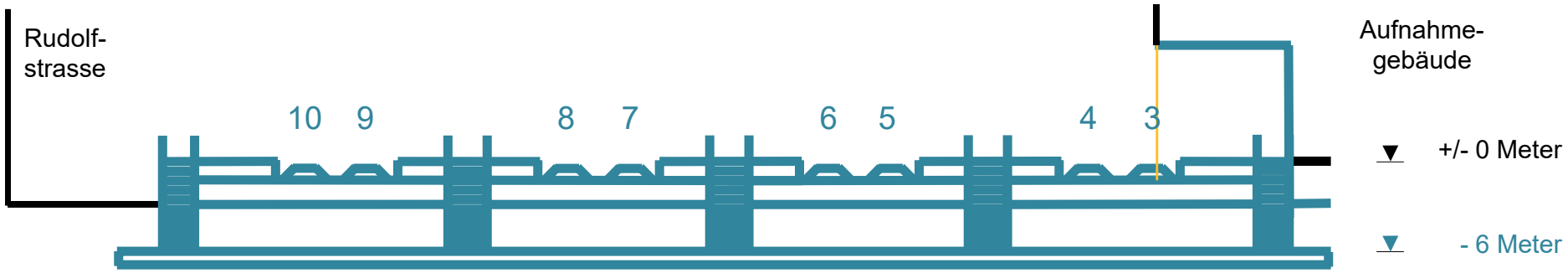
Variante 660

Zielführende Varianten mit 8 Durchfahrgleisen auf Stadtebene Variante 660

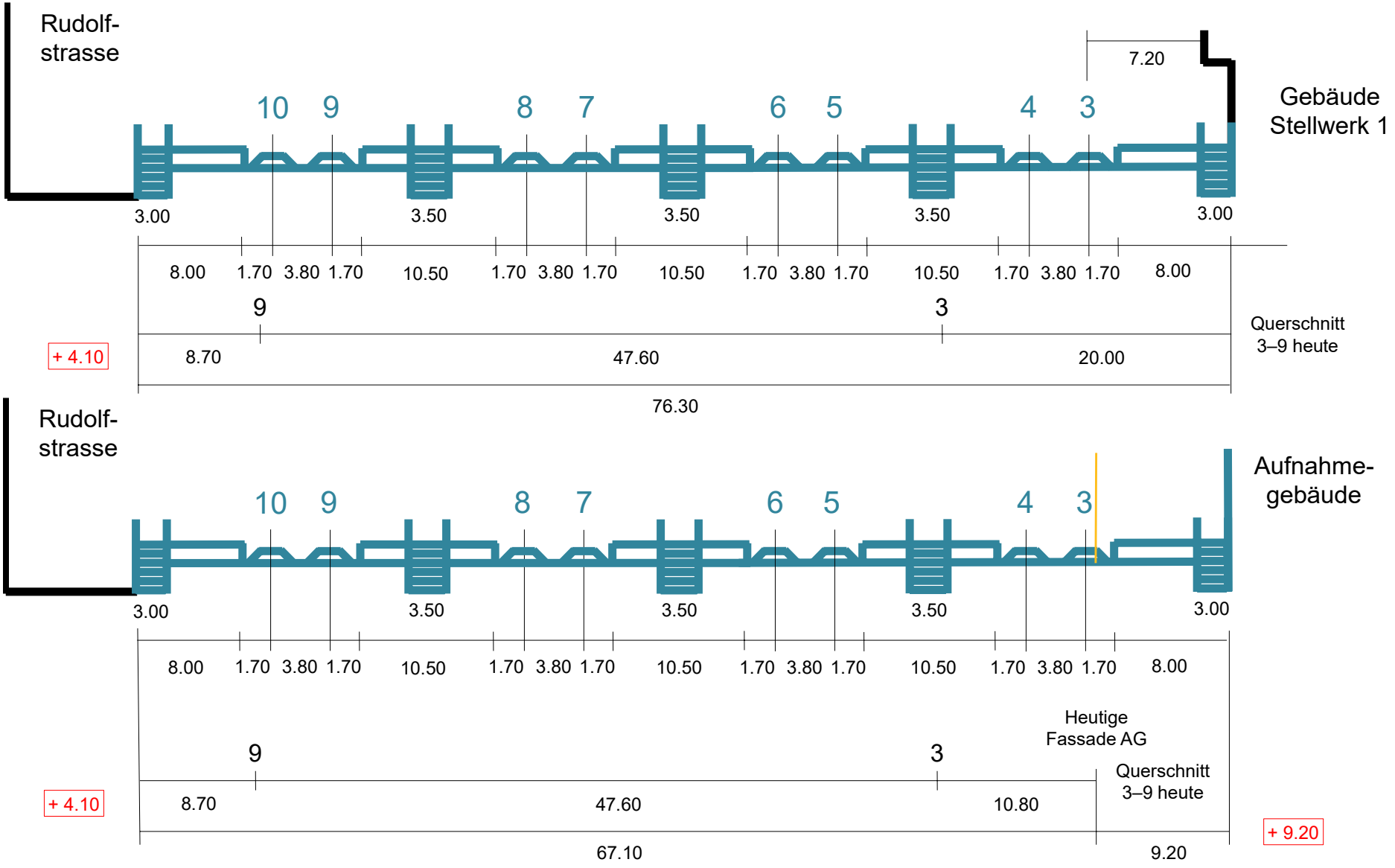
→ Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen
- Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9
- Neues Durchfahrgleis 10 mit Aussenperron 10
- Einmittung der Gleise 3–10 zwischen den beiden Stadtseiten mit je einem Aussenperron
- Provisorischer Wendebahnhof für die Bauzeit im Areal Vogelsang Nord

→ Zeithorizont H3 Zielkonzept Masterplan
- Keine weiteren Ausbauten
- Zielkonzept Masterplan bereits im Zeithorizont H2 umgesetzt

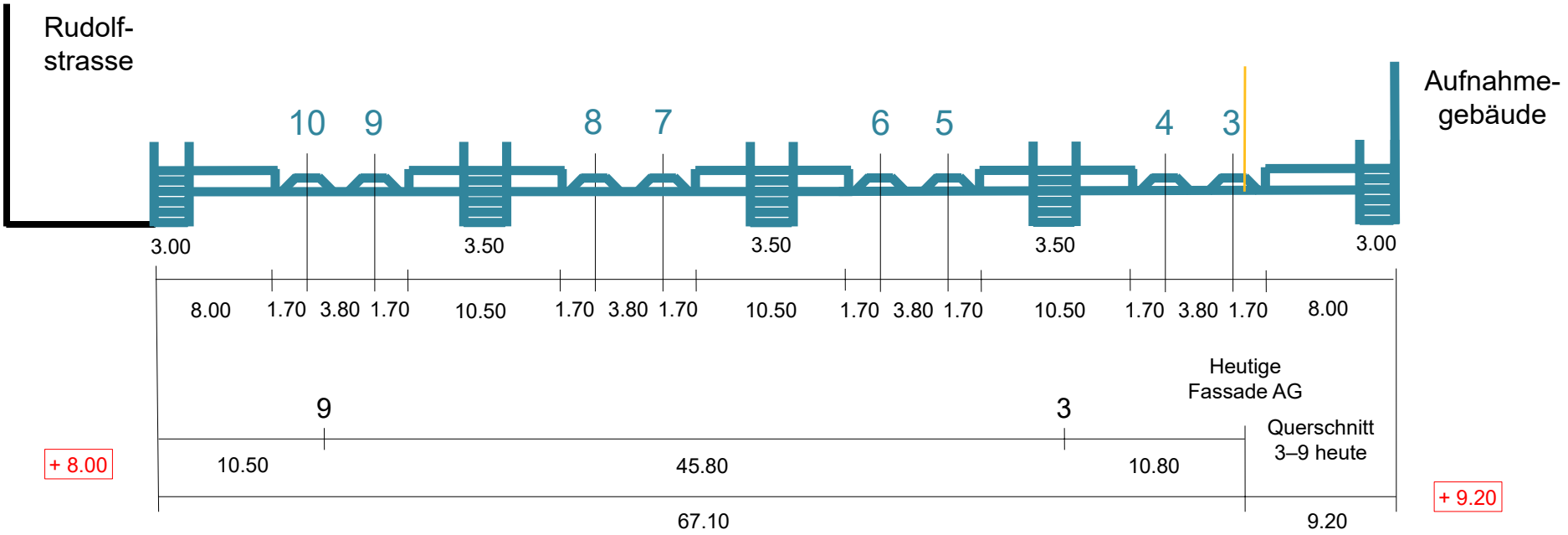
Genereller Querschnitt Variante 660
Neuanordnung Gleise 3–9 und neues Gleis 10



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Nord
Variante 660



Vermasster Querschnitt auf Stadtebene im Bereich PU Süd
Variante 660



Gleisraum Winterthur

Bahnhofvarianten

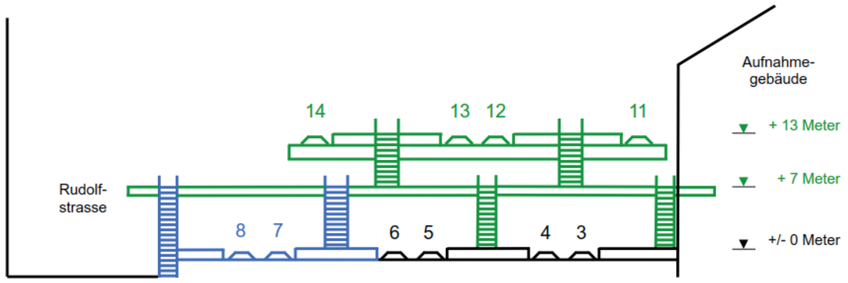
Variante	Seite
117	01
118	02
119	03
211	04
212	05
213	06
214	07
215/216	08
451	09
452	10
453	11
454	12
455/456	13
121	14
122	15
123	16
124	17
125/126	18
131	19
132	20
133	21
134	22
135/136	23
140	24
220	25
230	26
310	27
550	28
660	29

24.08.2020

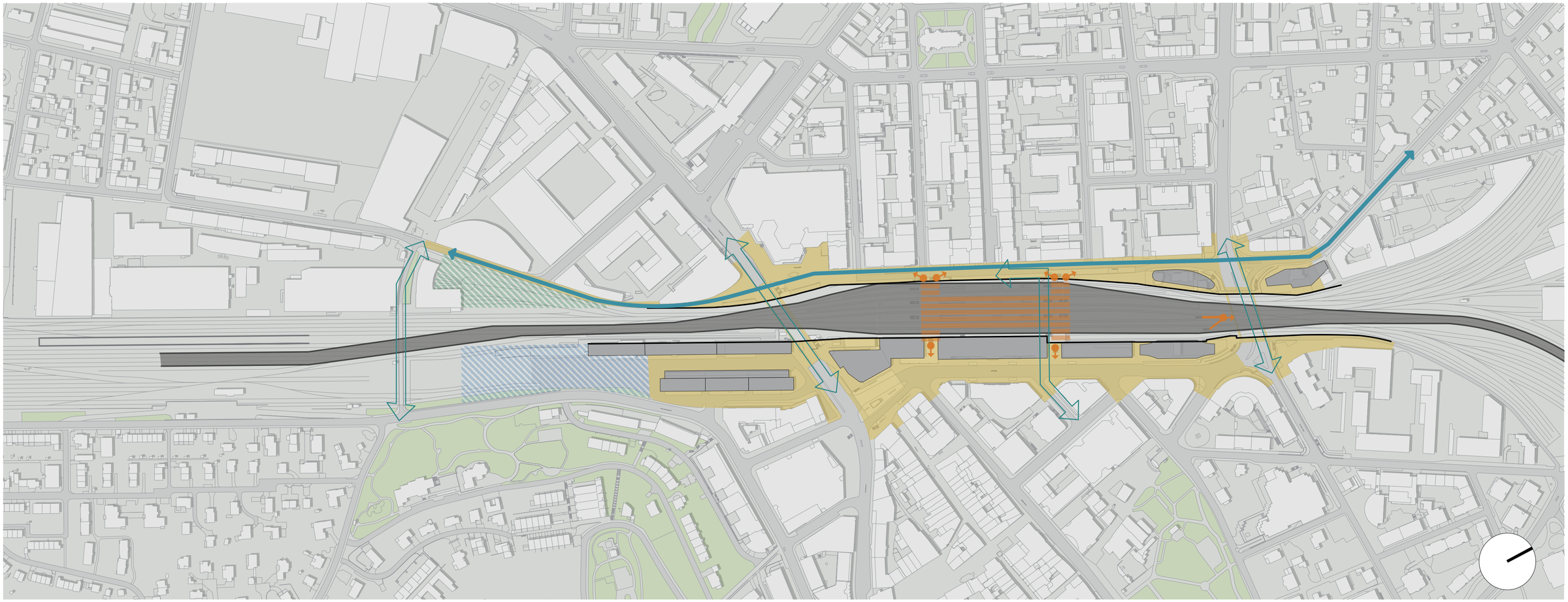
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 117 (6 - gleisig)

Hochbahnhof St.Galler-Linie



Querschnitt Var. 117



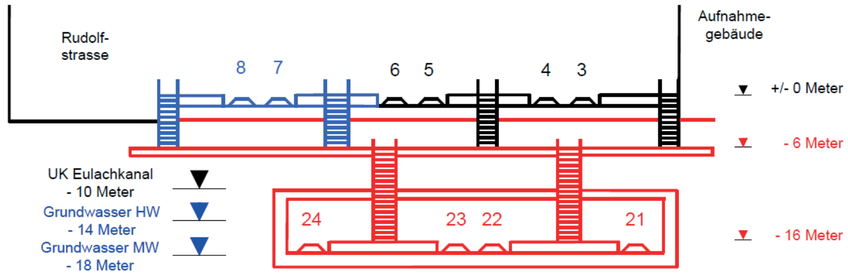
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

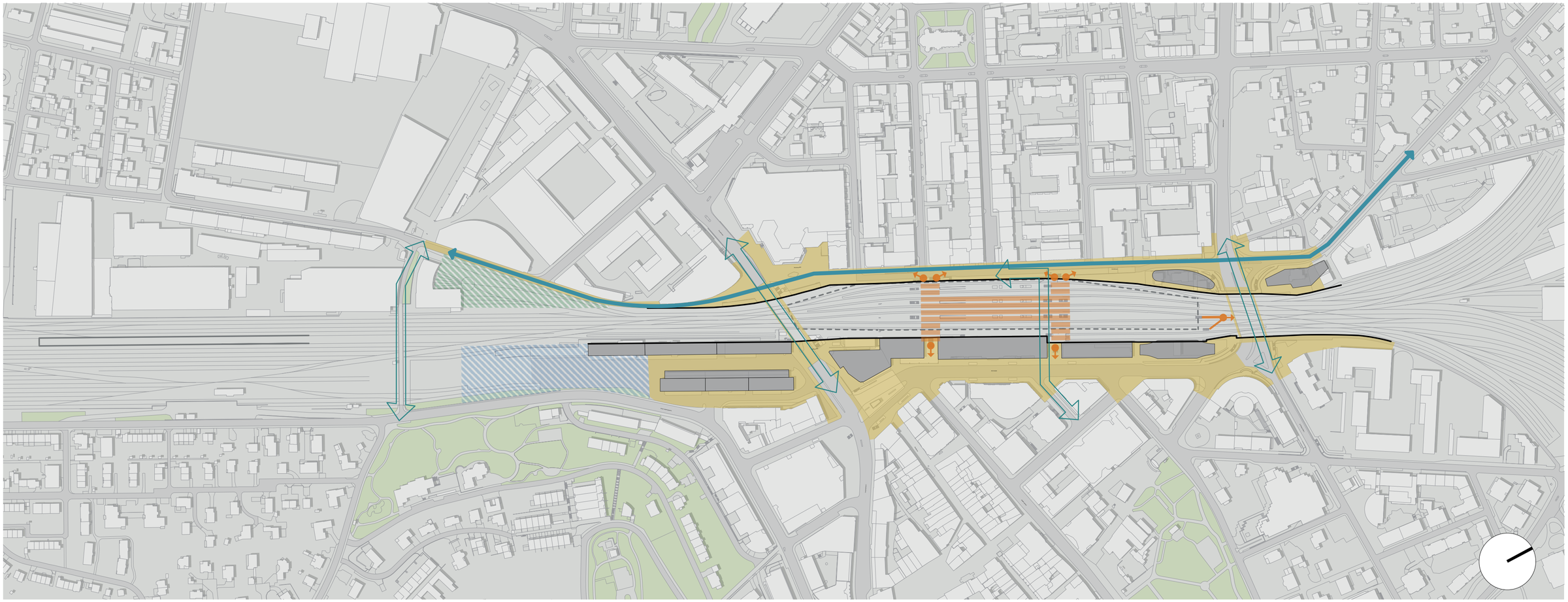
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 118 (6 - gleisig)

Tiefbahnhof St.Galler-Linie



Querschnitt Var. 118



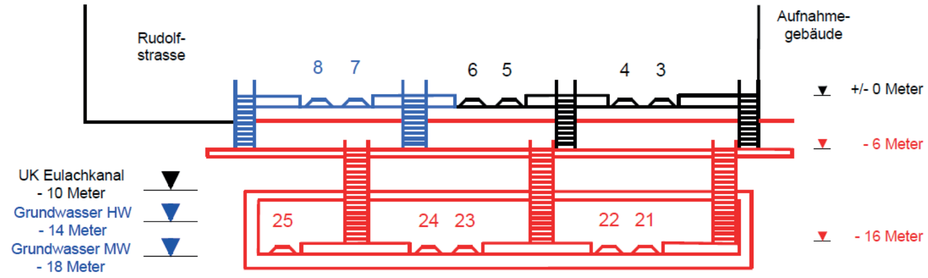
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

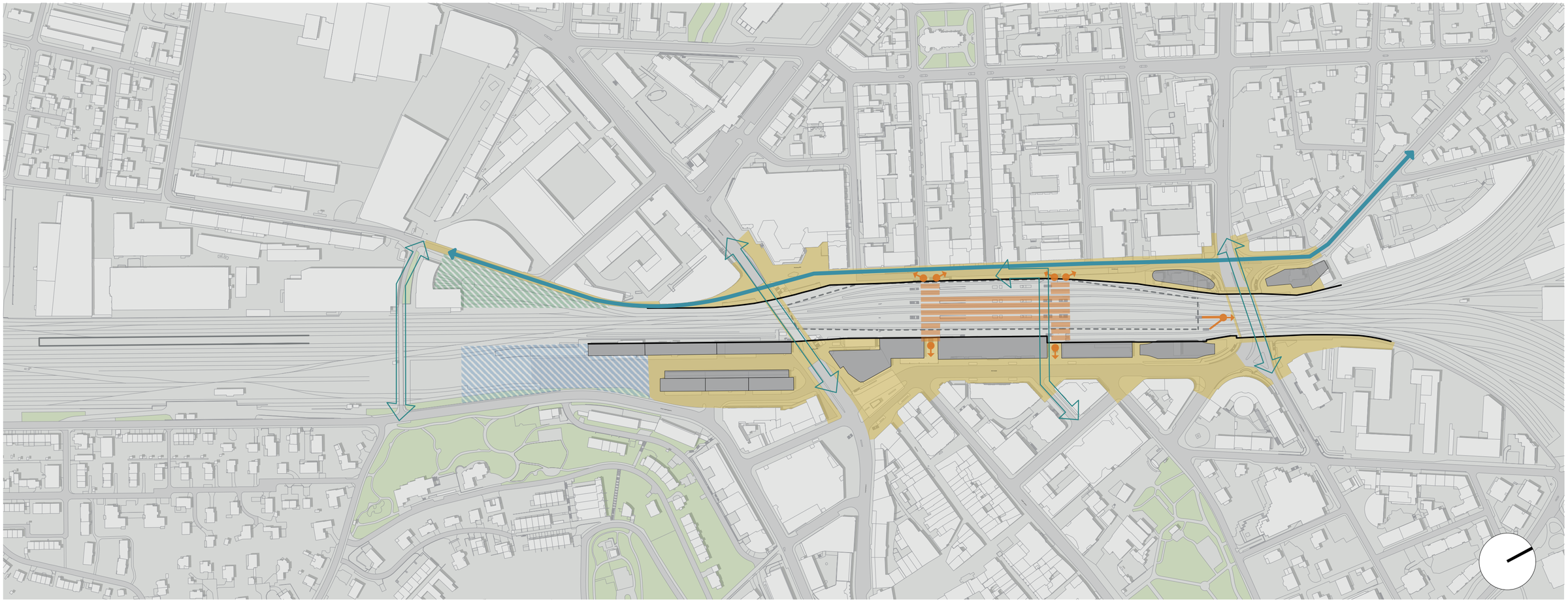
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 119 (6 - gleisig)

Tiefbahnhof Fernverkehr



Querschnitt Var. 119



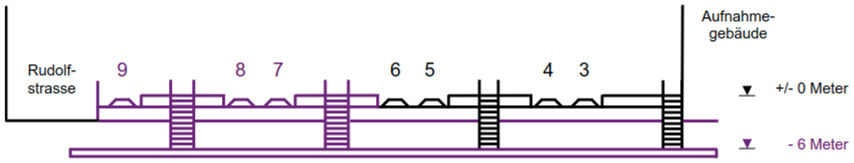
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

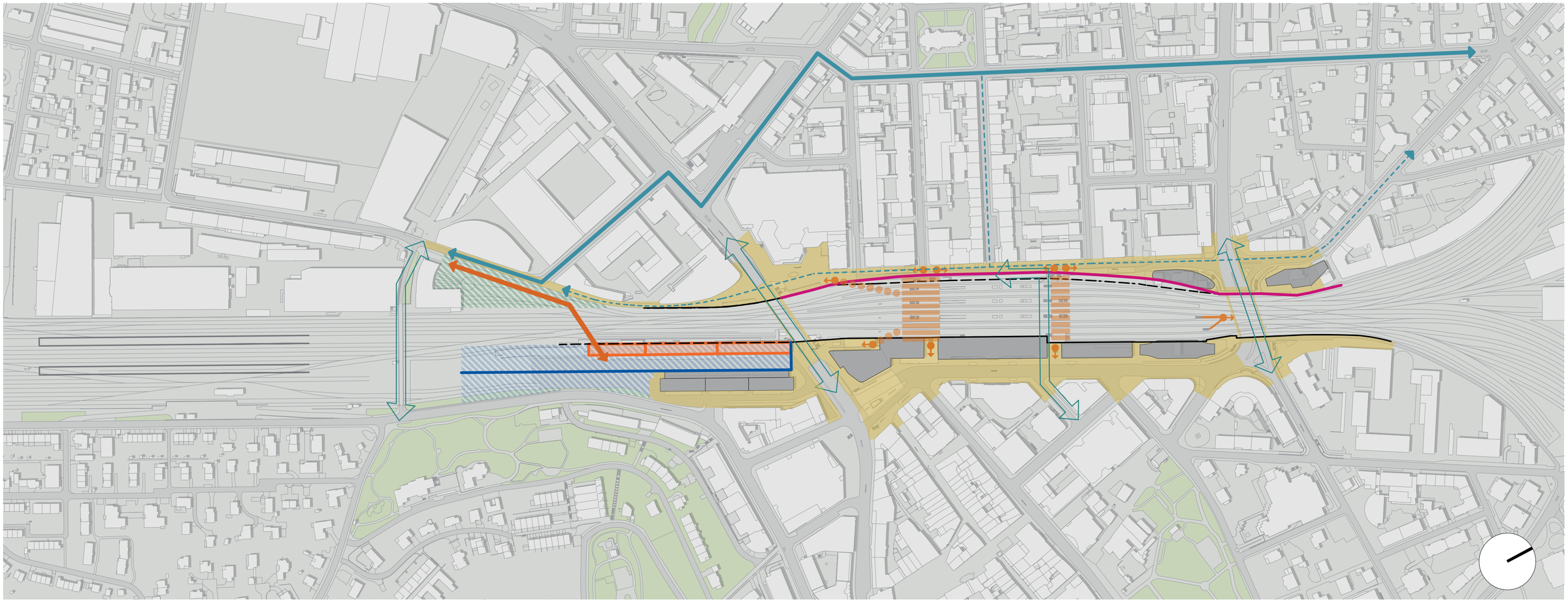
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 211 (7 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & Wendebahnhof Vogelsang



Querschnitt Var. 211



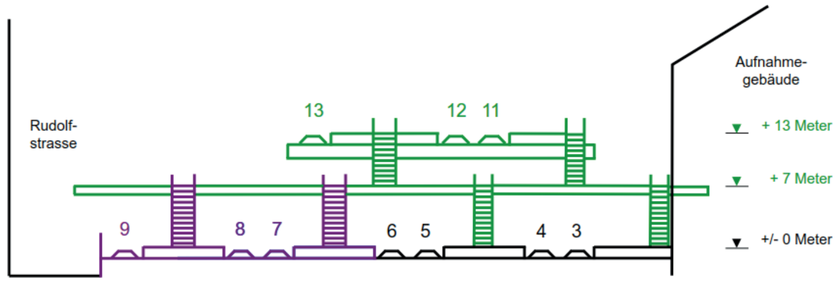
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

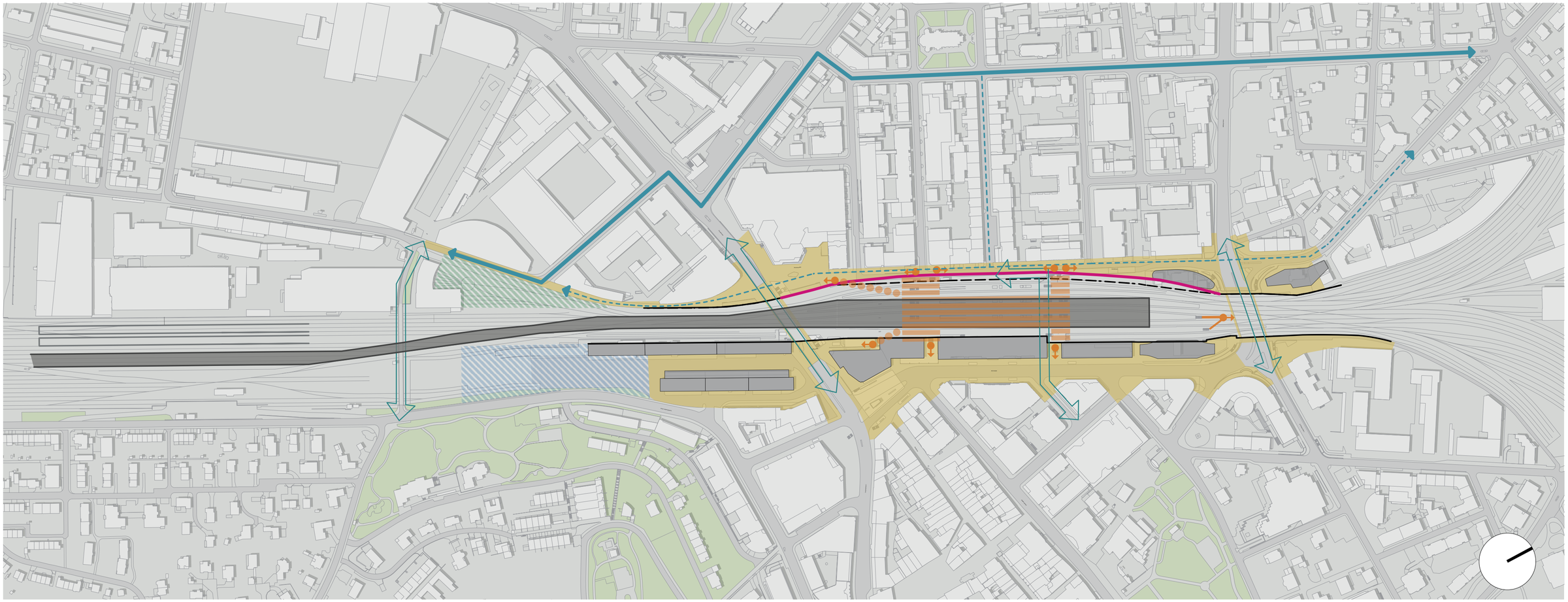
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 212 (7 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & Wendebahnhof Hoch



Querschnitt Var. 212



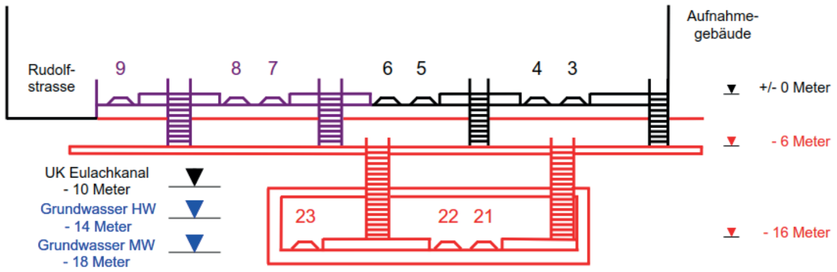
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

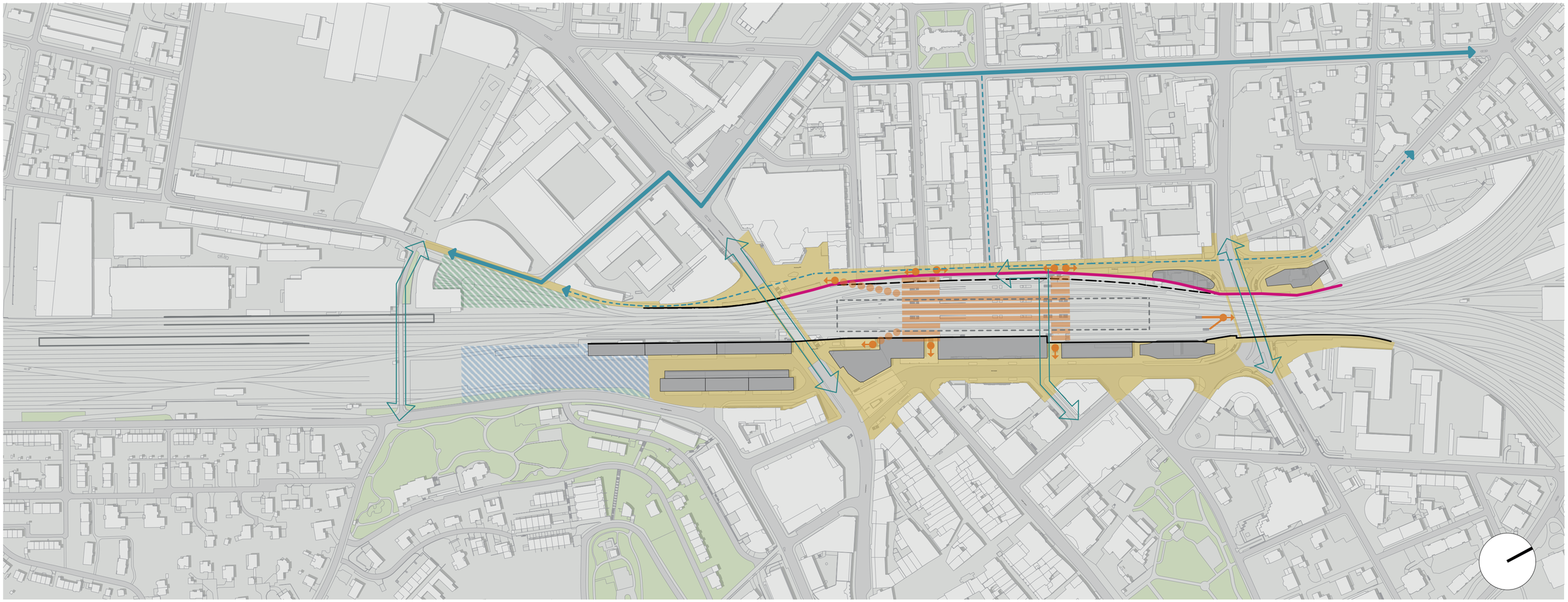
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 213 (7 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & Wendebahnhof Tief



Querschnitt Var. 213



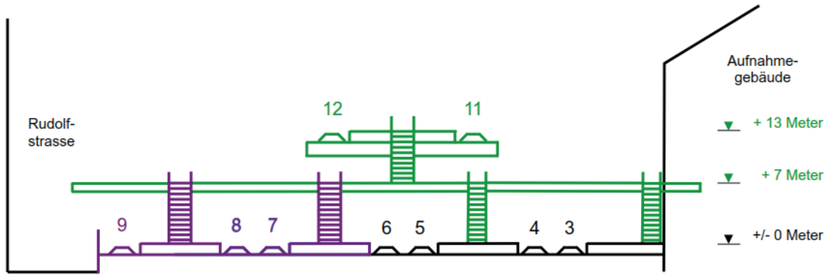
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

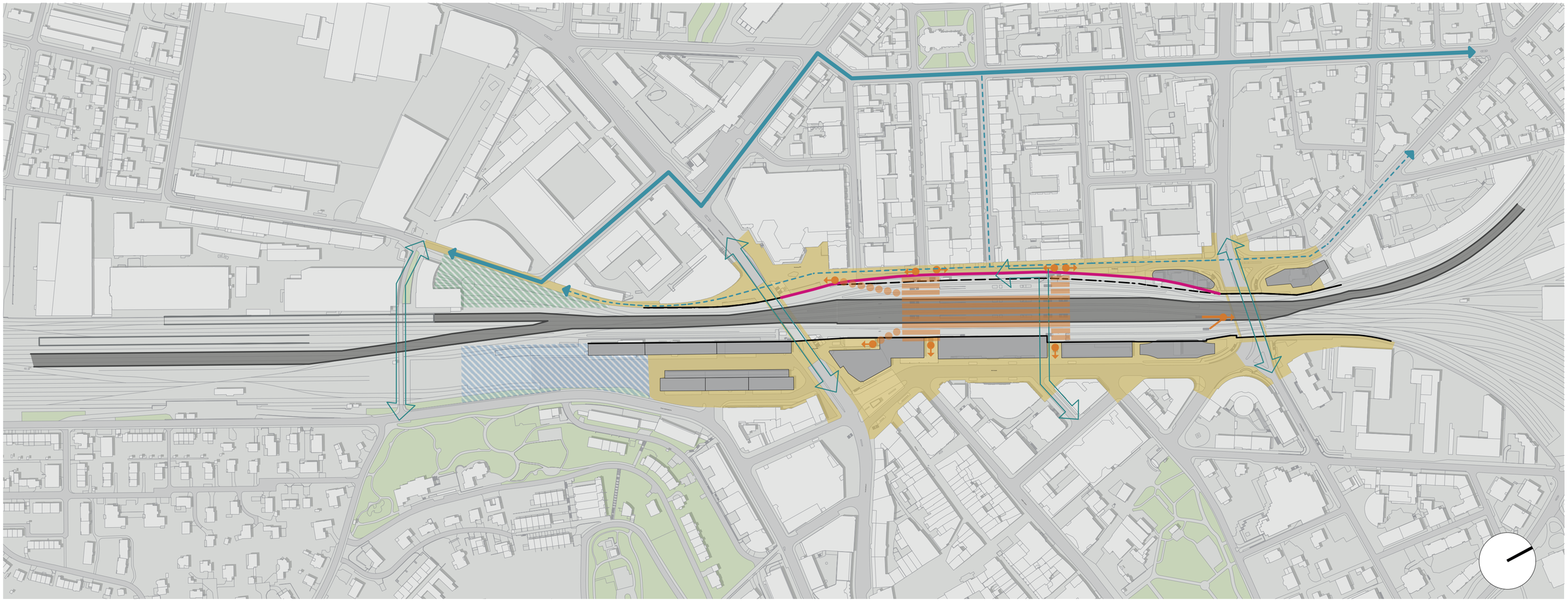
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 214 (7 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & Hochbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 214



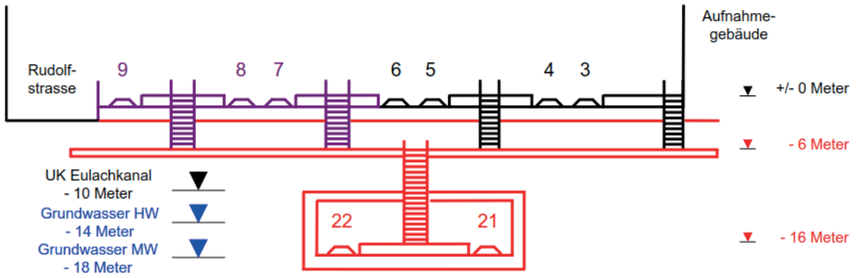
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

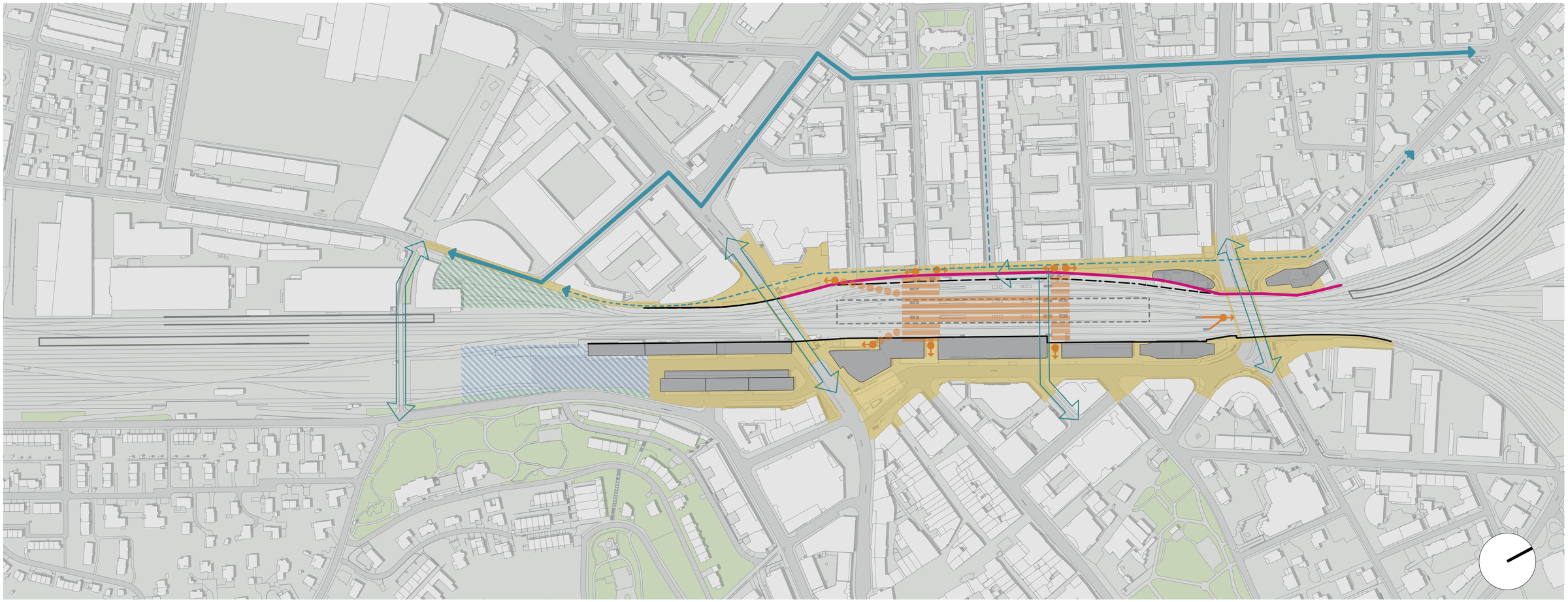
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 215/216 (7 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & Tiefbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 215/216



Legende

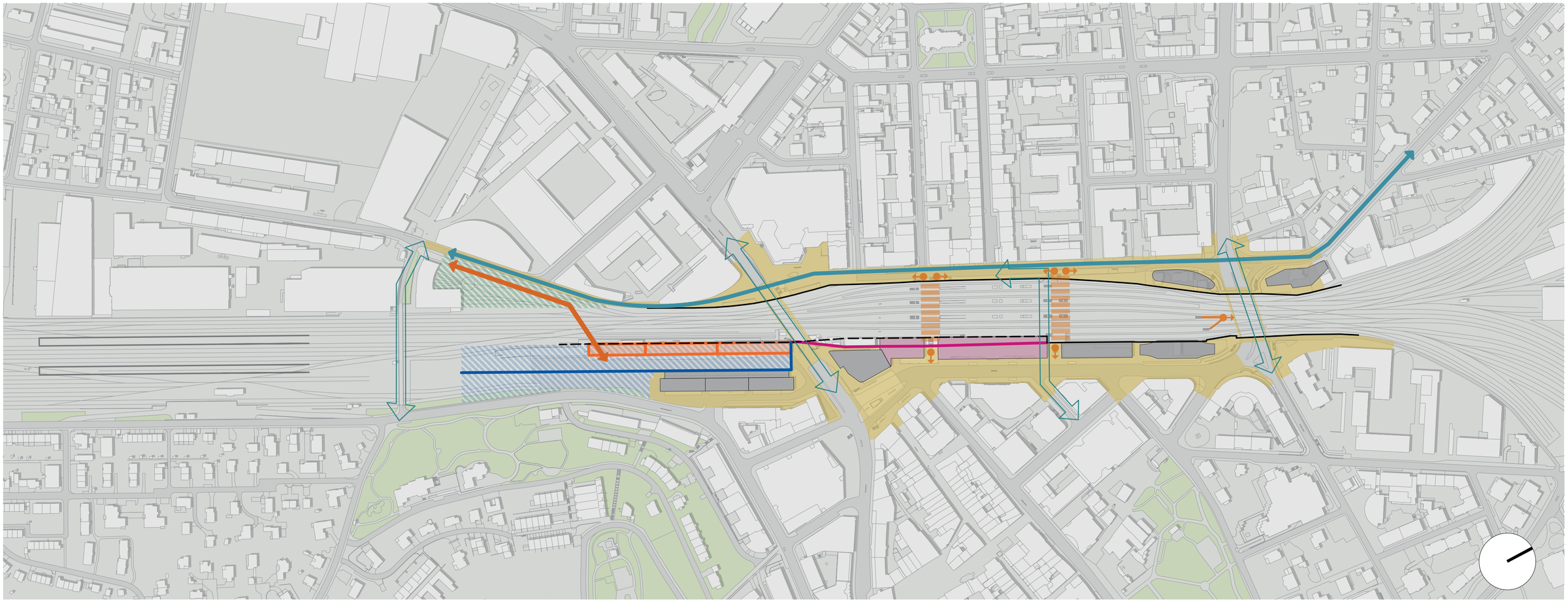
- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 451 (7 - gleisig)

Perronverbreiterung AG & Wendebahnhof Vogelsang

Querschnitt Var. 451



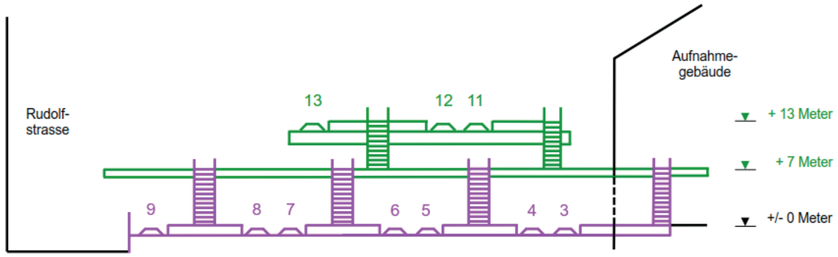
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

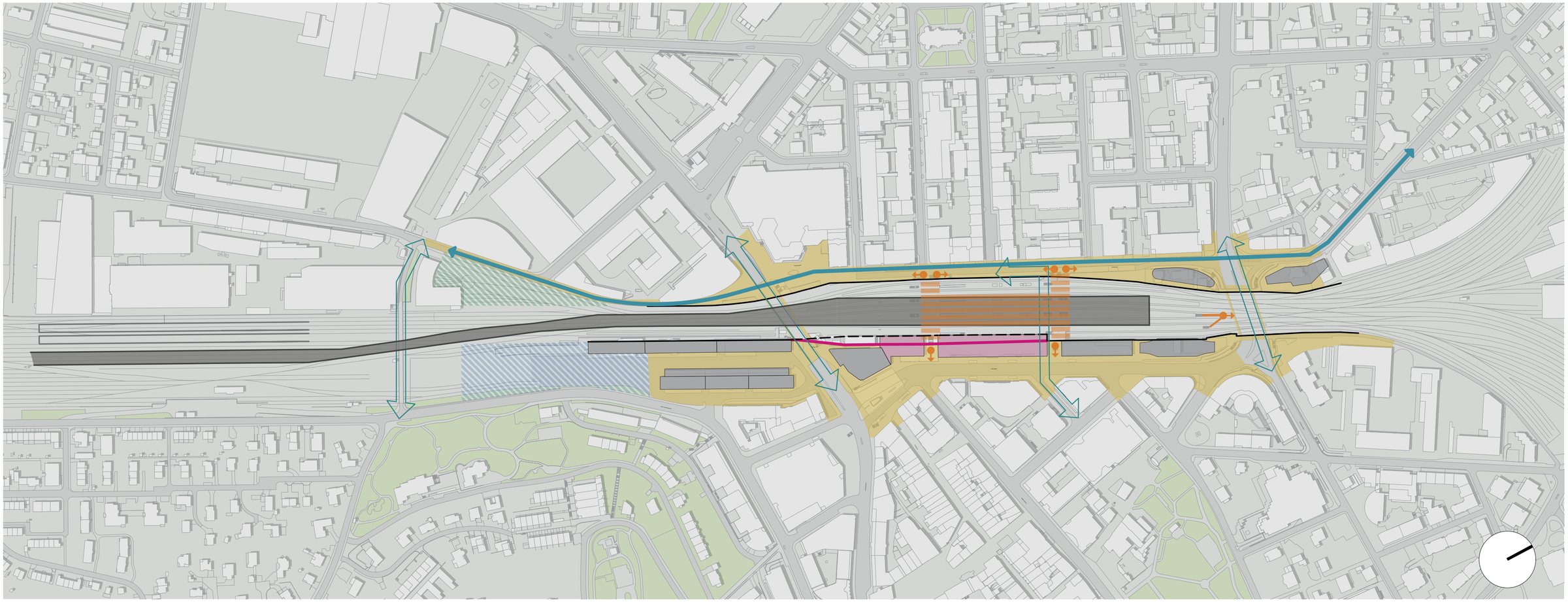
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 452 (7 - gleisig)

Perronverbreiterung AG & Wendebahnhof Hoch



Querschnitt Var. 452



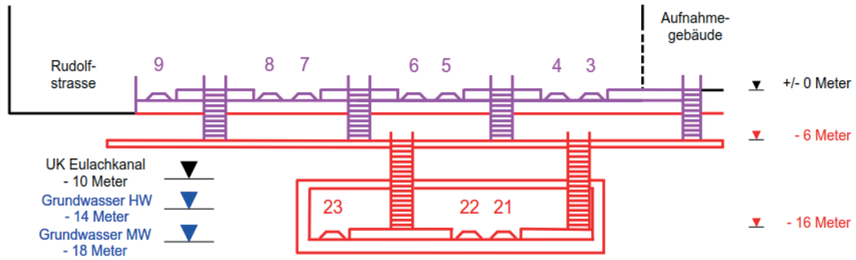
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

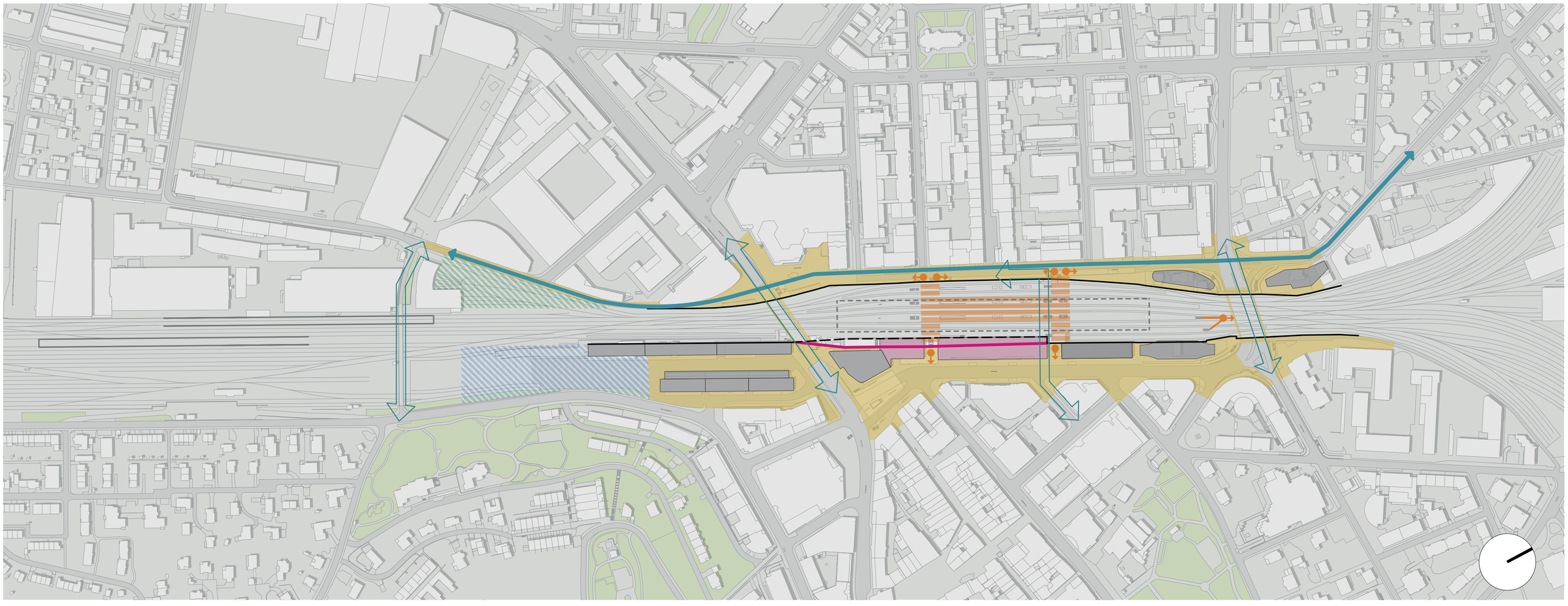
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 453 (7 - gleisig)

Perronverbreiterung AG & Wendebahnhof Tief



Querschnitt Var. 453



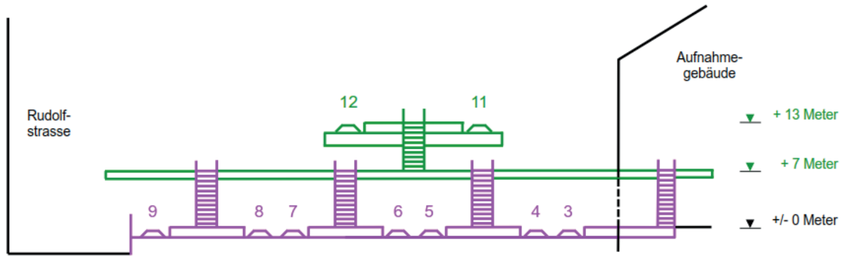
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

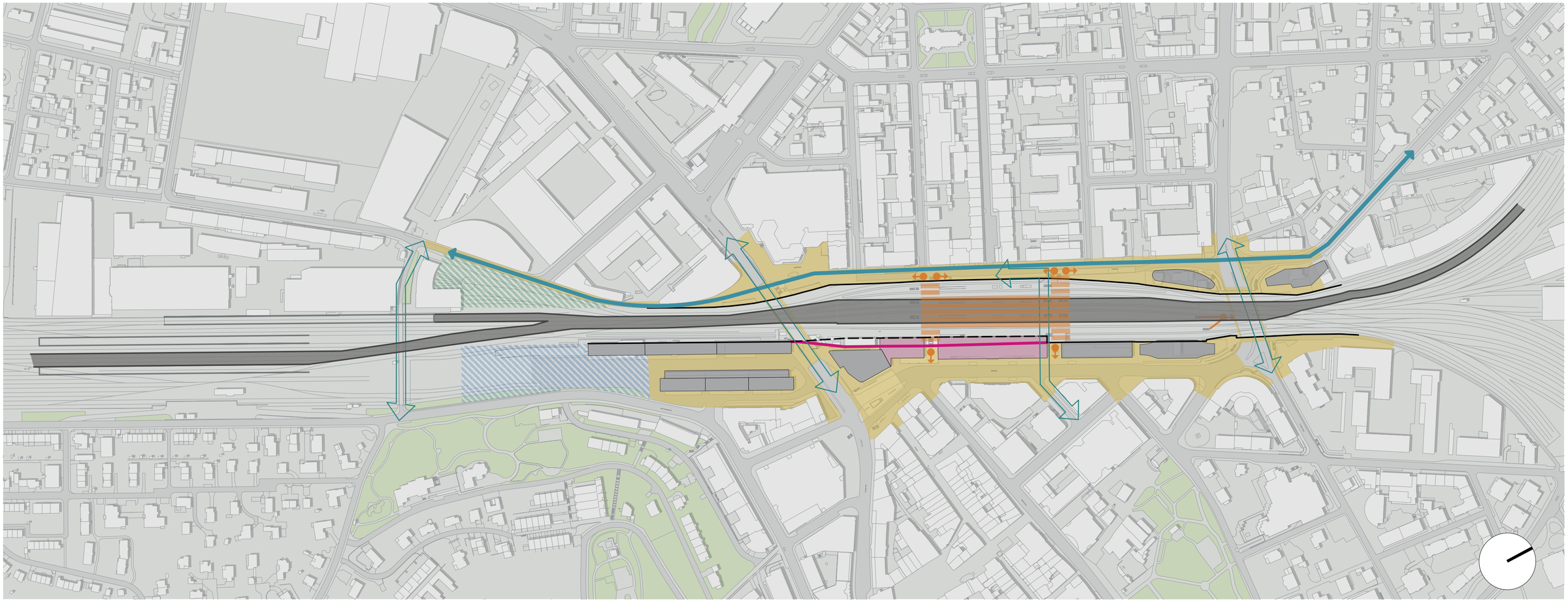
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 454 (7 - gleisig)

Perronverbreiterung AG & Hochbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 454



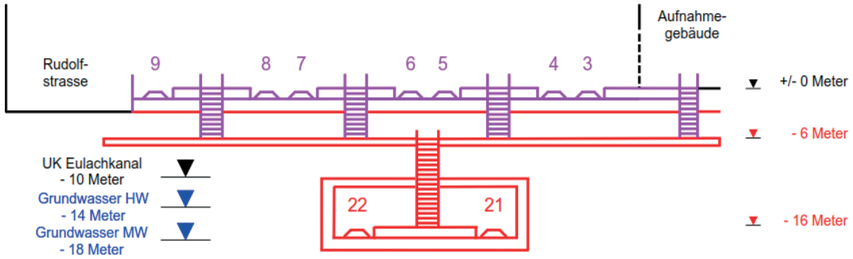
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

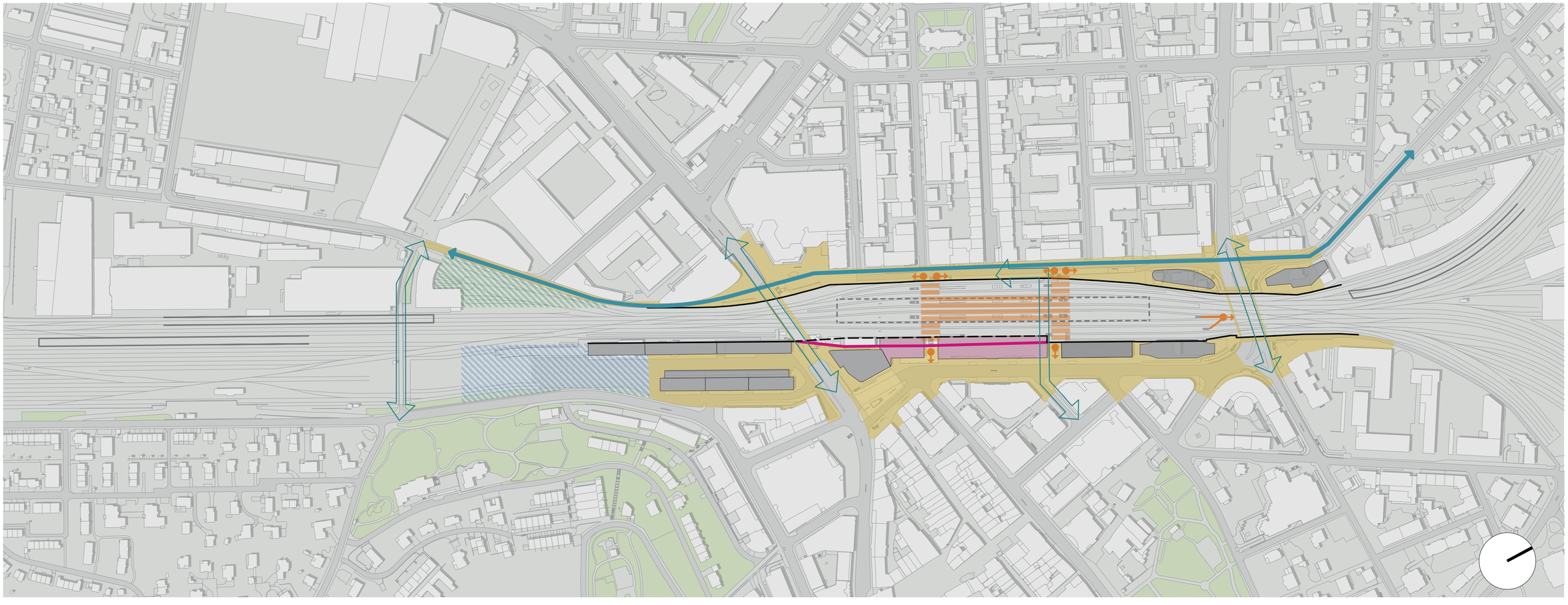
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 455/456 (7 - gleisig)

Perronverbreiterung AG & Tiefbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 455/456



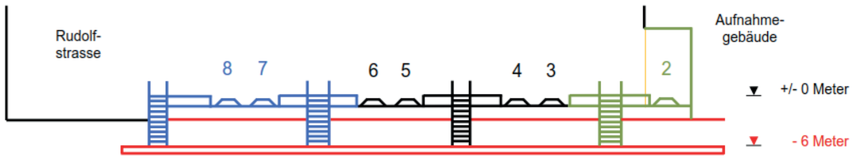
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

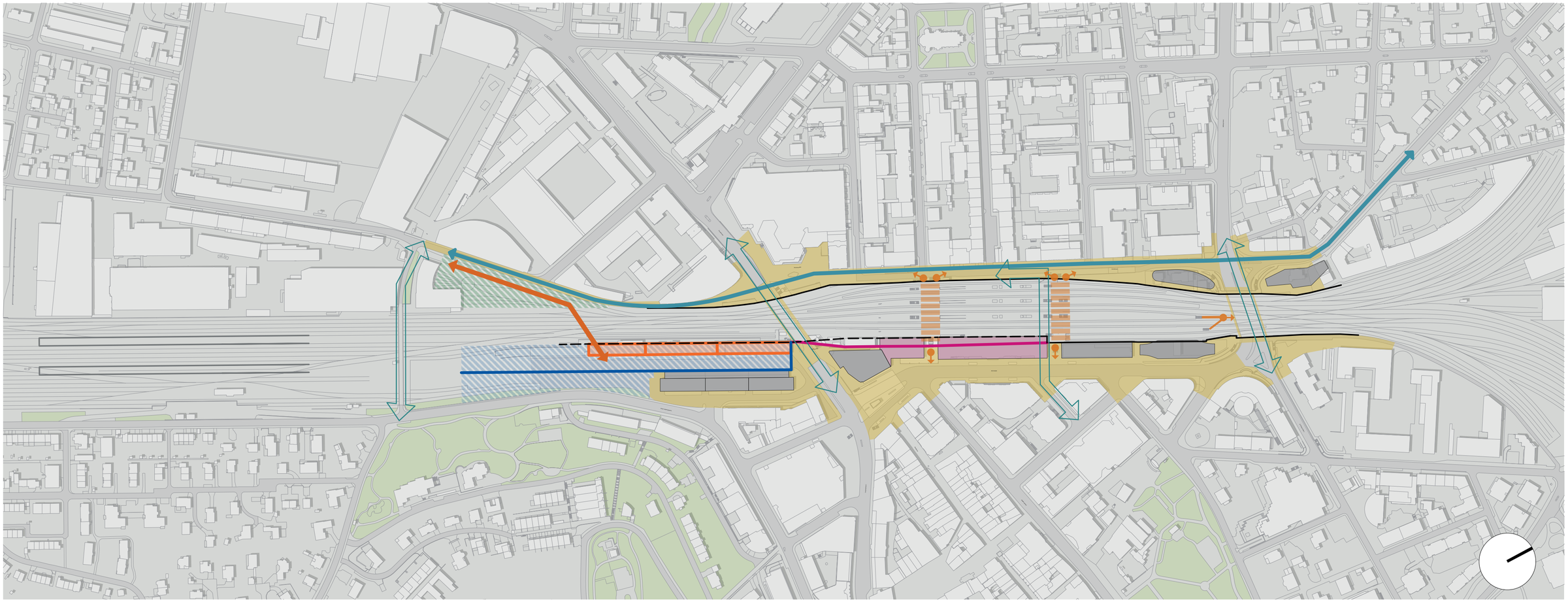
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 121 (7 - gleisig)

1 neues Gleis AG & Wendebahnhof Vogelsang



Querschnitt Var. 121



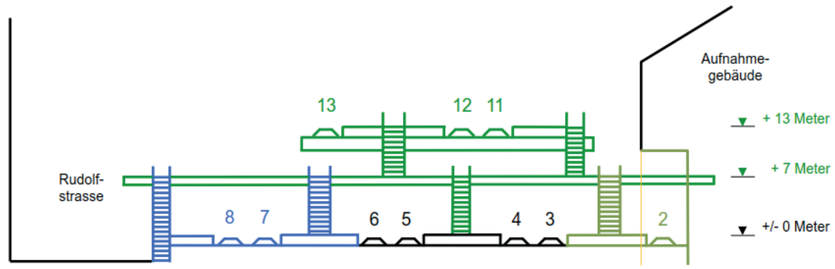
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

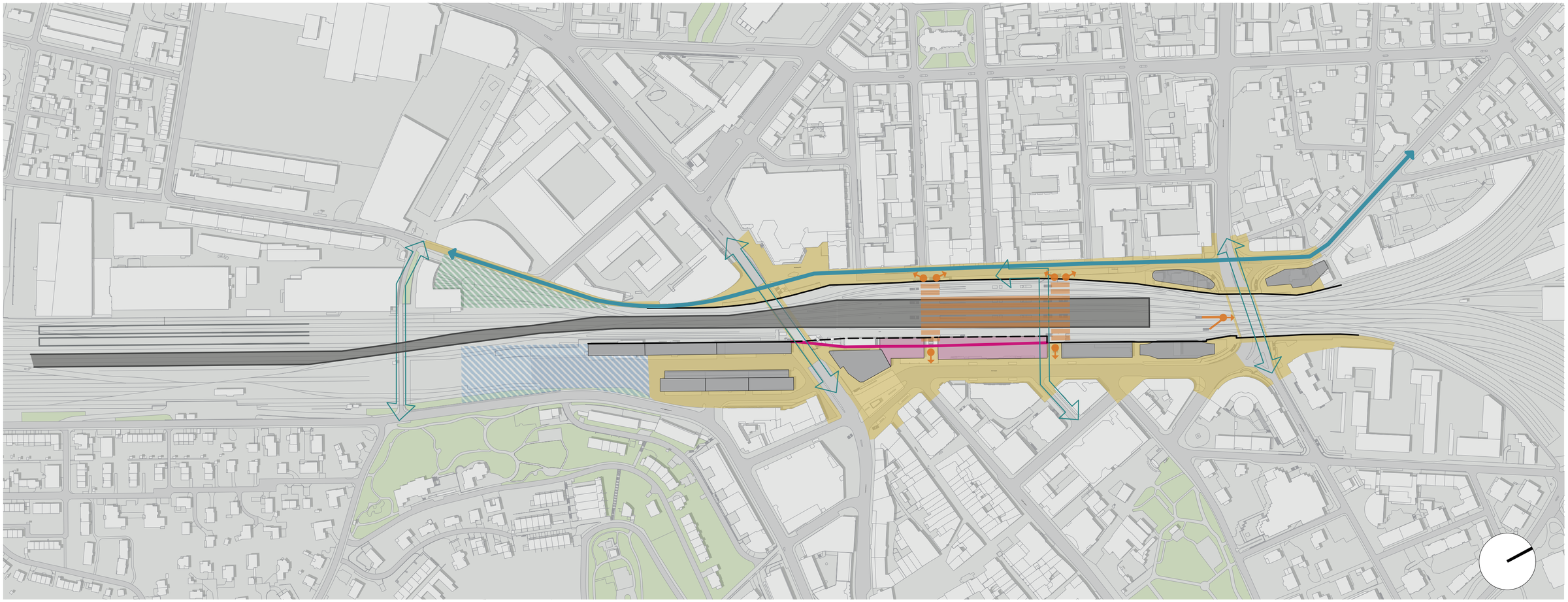
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 122 (7 - gleisig)

1 neues Gleis AG & Wendebahnhof Hoch



Querschnitt Var. 122



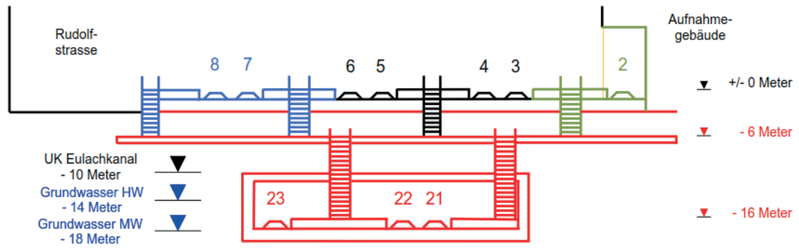
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

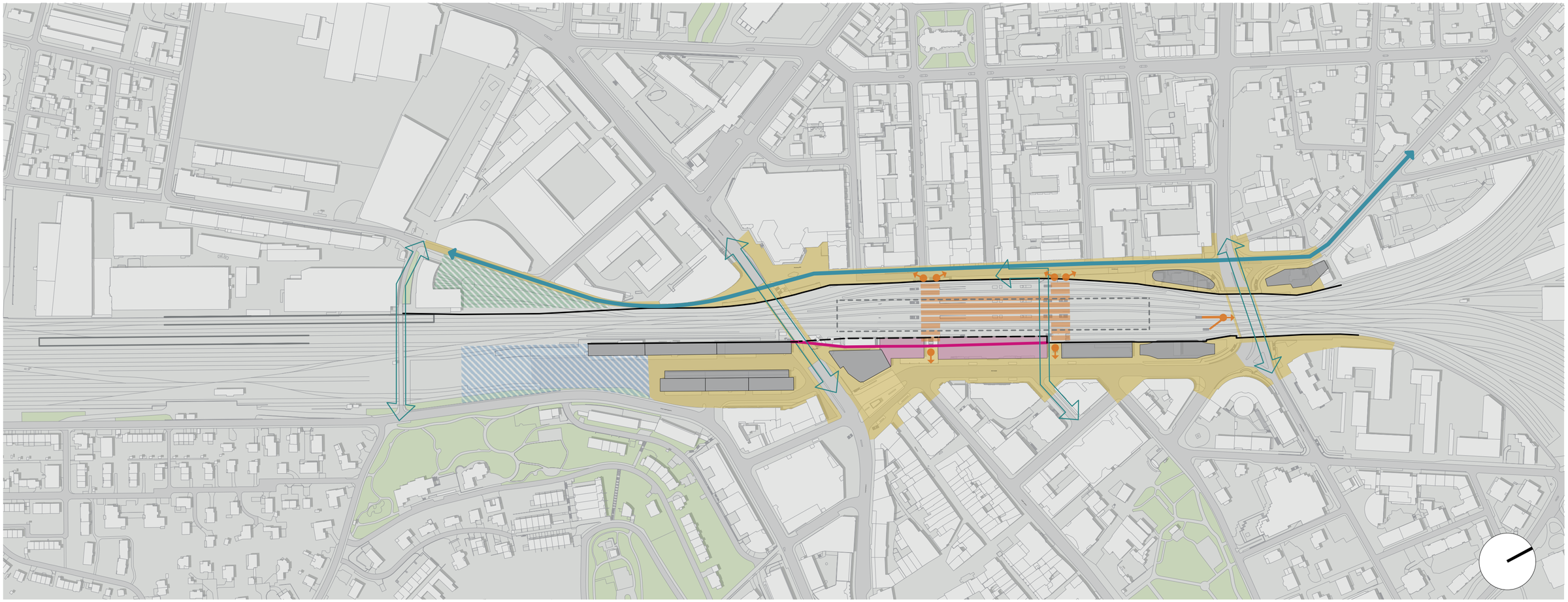
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 123 (7 - gleisig)

1 neues Gleis AG & Wendebahnhof Tief



Querschnitt Var. 123



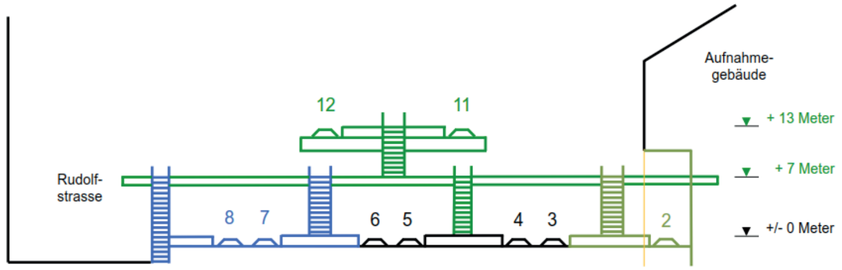
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

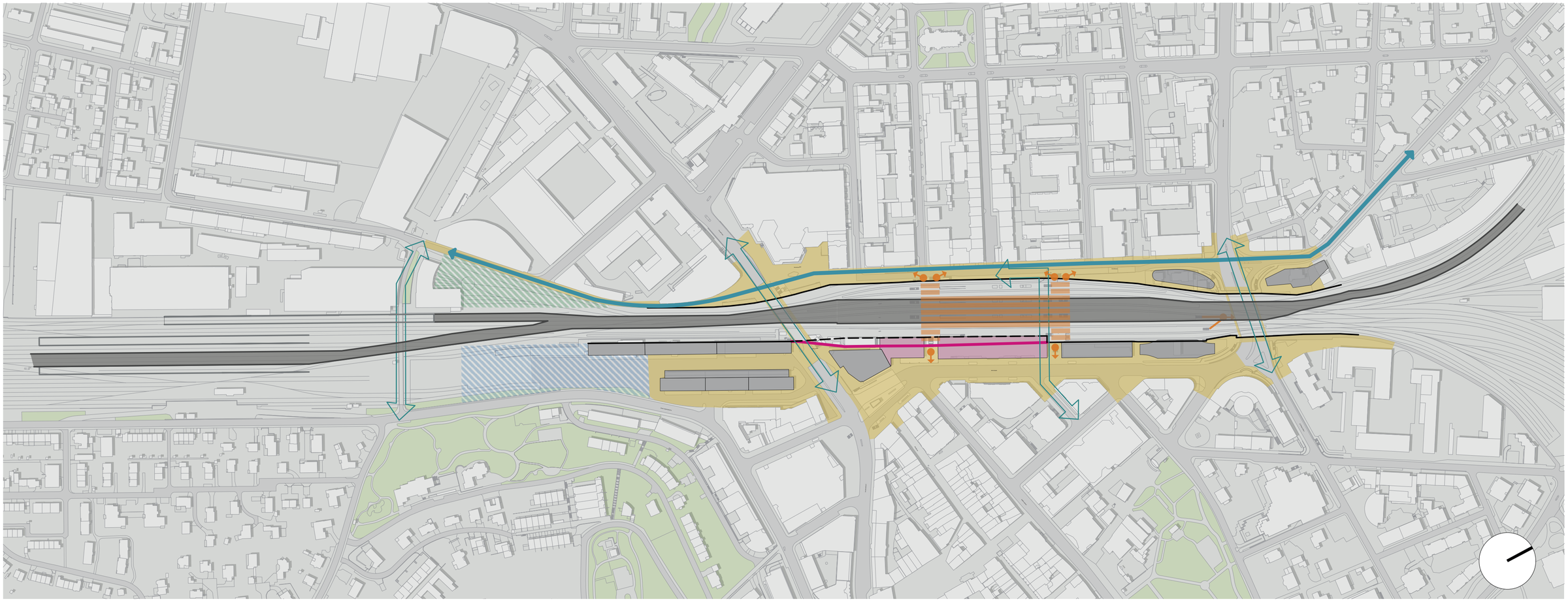
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 124 (7 - gleisig)

1 neues Gleis AG & Hochbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 124



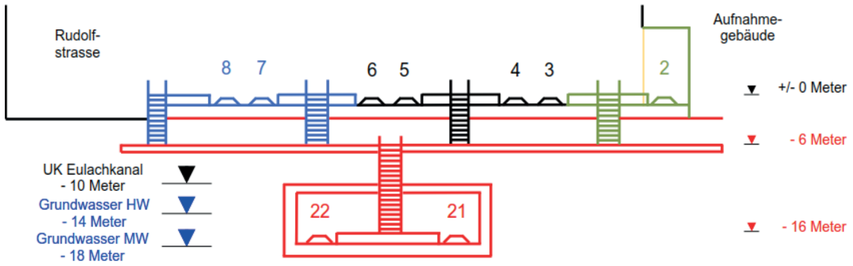
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

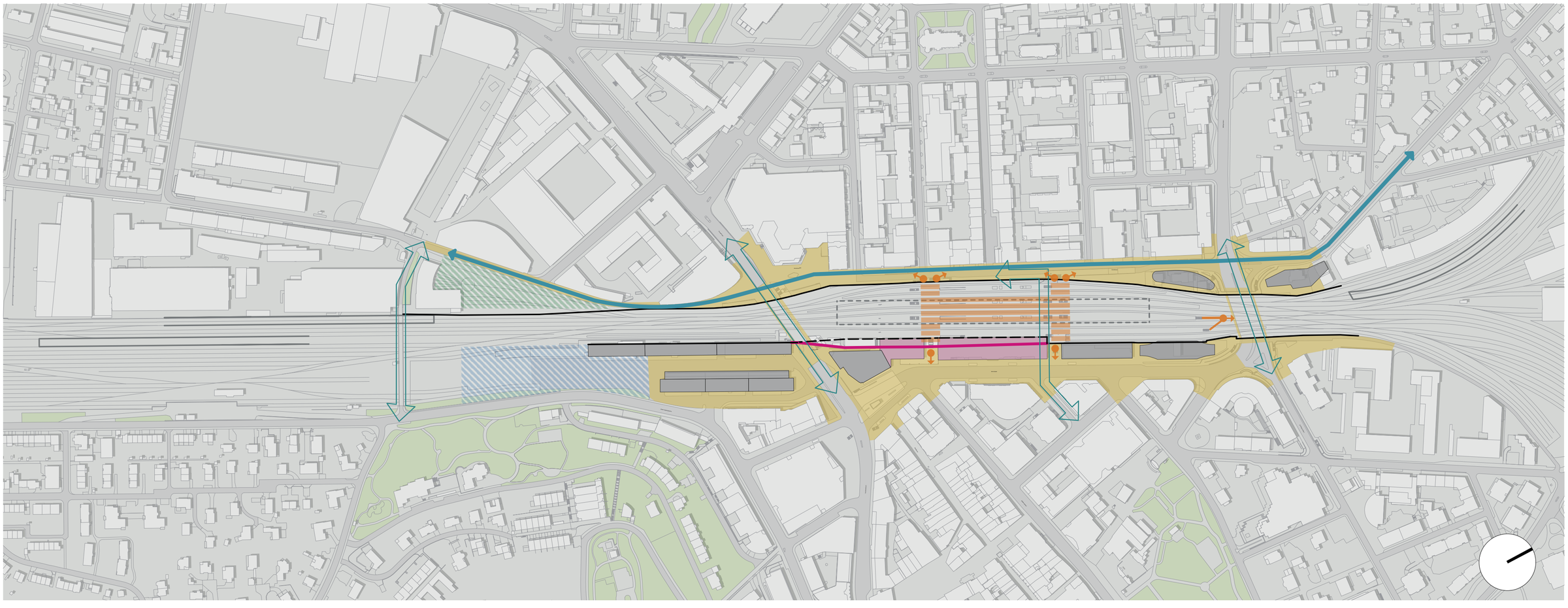
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 125/126 (7 - gleisig)

1 neues Gleis AG & Tiefbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 125/126



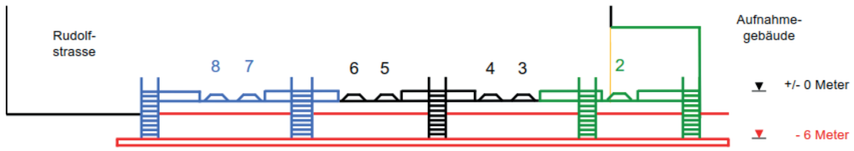
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

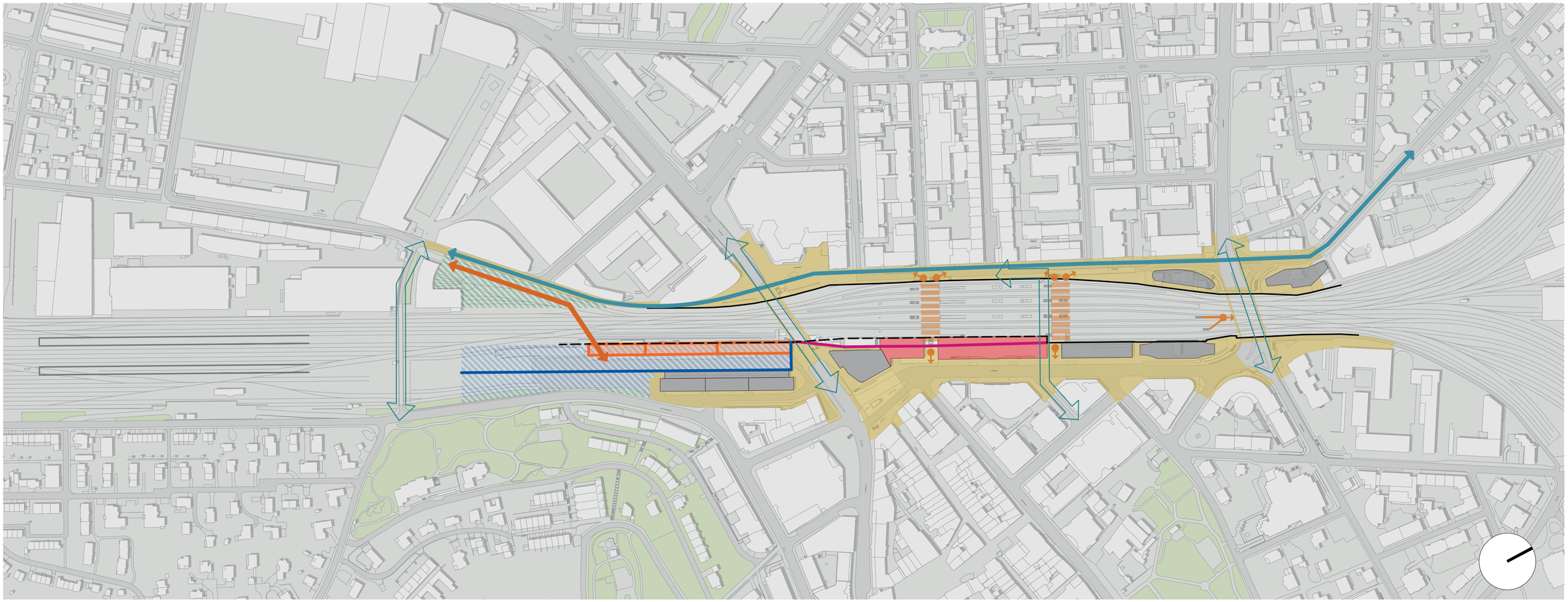
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 131 (7 - gleisig)

1 neues Gleis und Perron im AG & Wendebahnhof Vogelsang



Querschnitt Var. 131



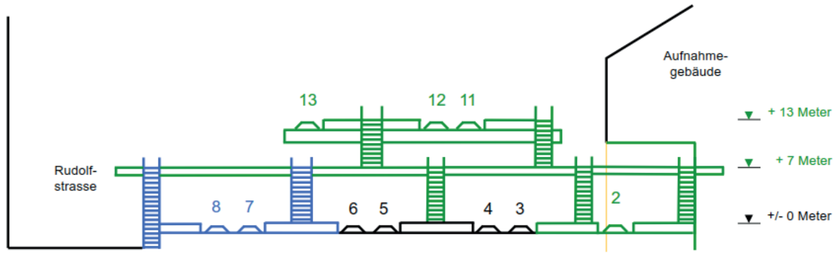
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

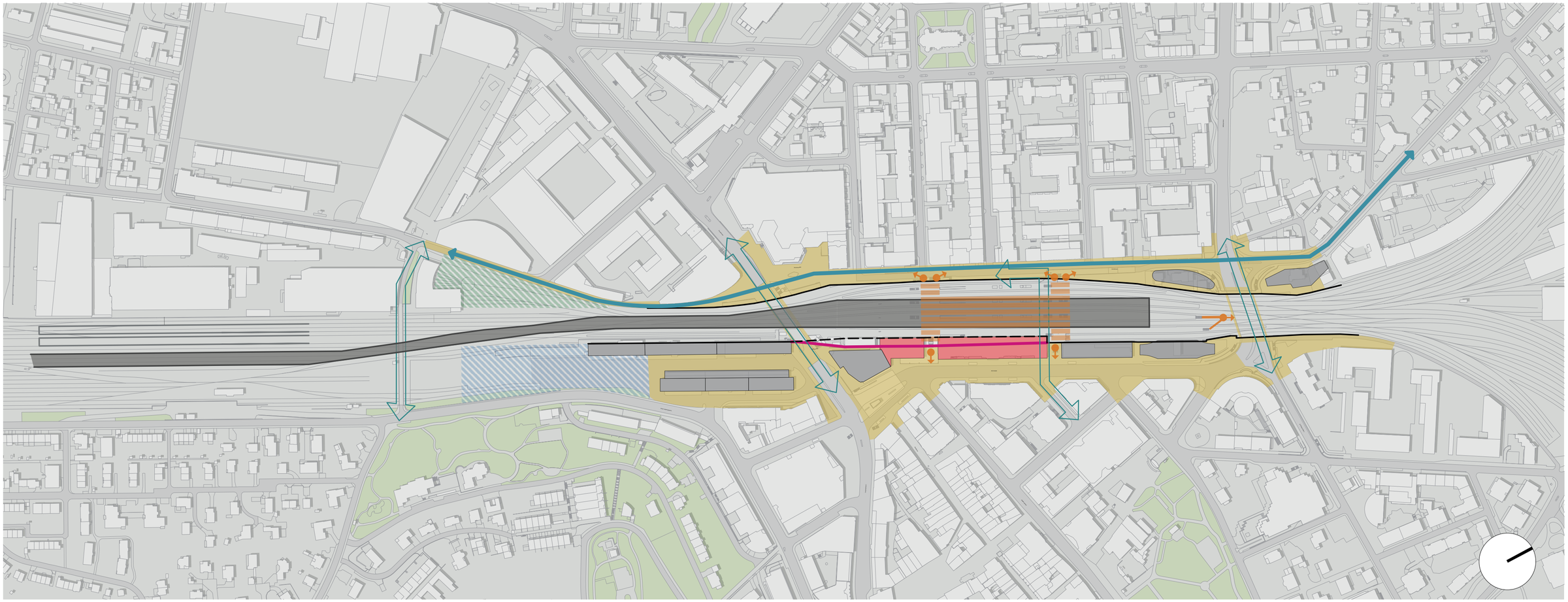
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 132 (7 - gleisig)

1 neues Gleis und Perron im AG & Wendebahnhof Hoch



Querschnitt Var. 132



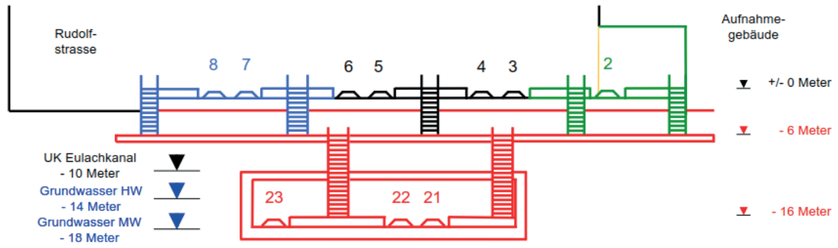
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

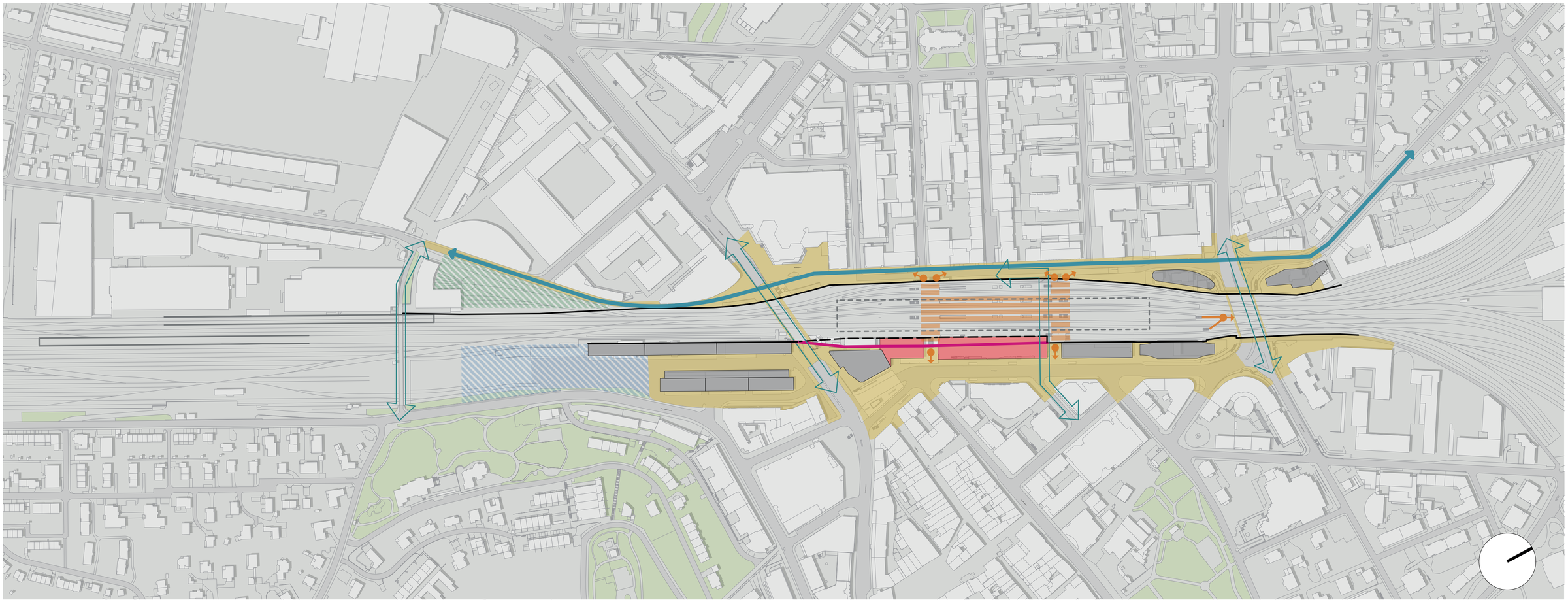
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 133 (7 - gleisig)

1 neues Gleis und Perron im AG & Wendebahnhof Tief



Querschnitt Var. 133



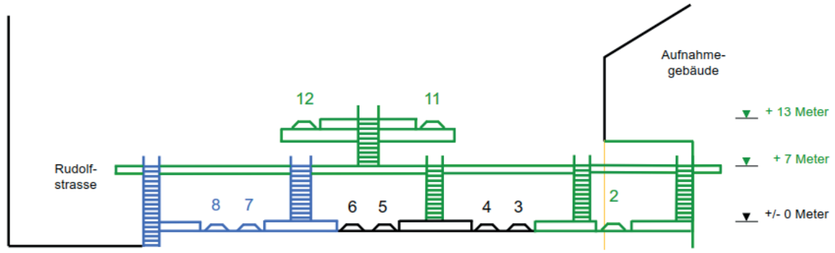
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

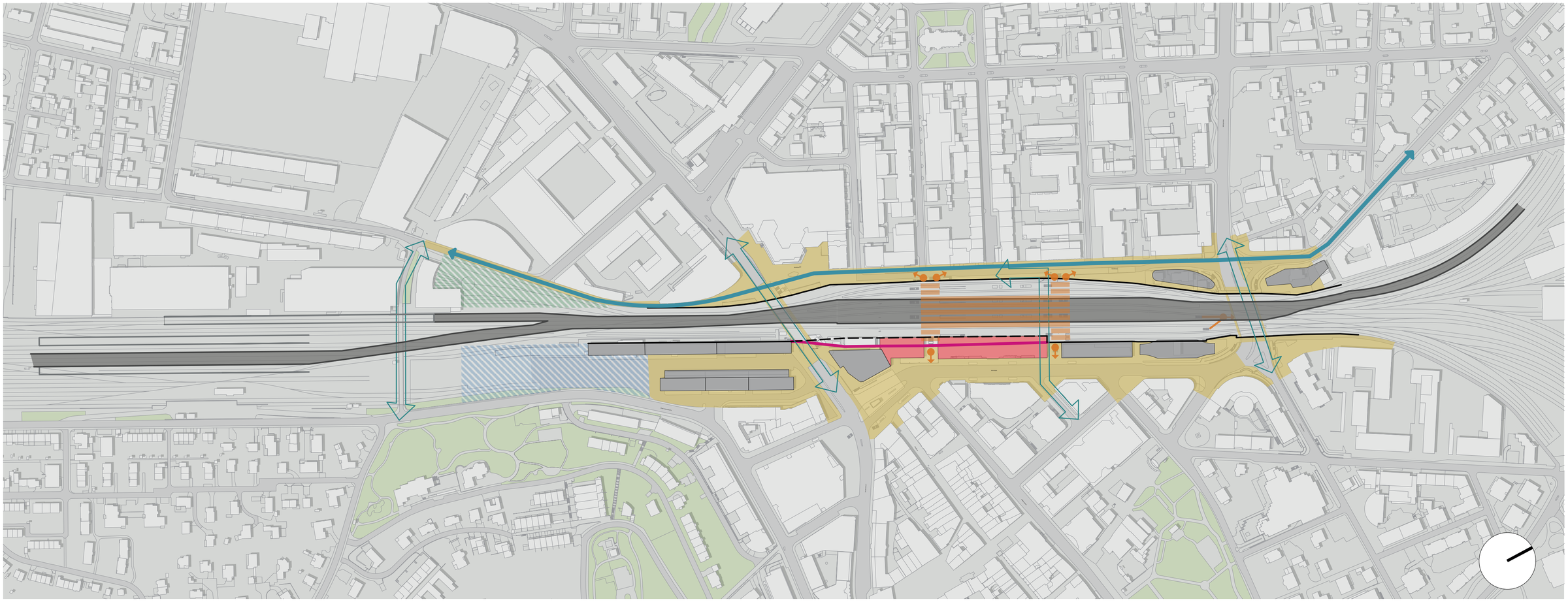
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 134 (7 - gleisig)

1 neues Gleis und Perron im AG & Hochbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 134



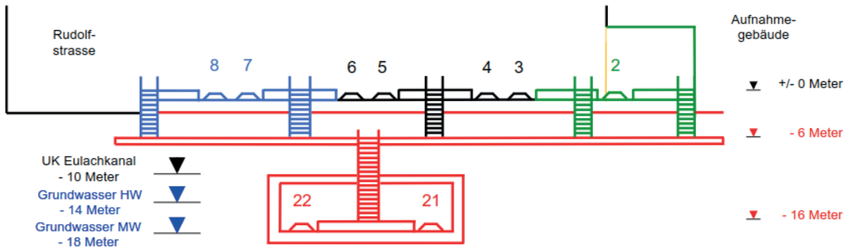
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

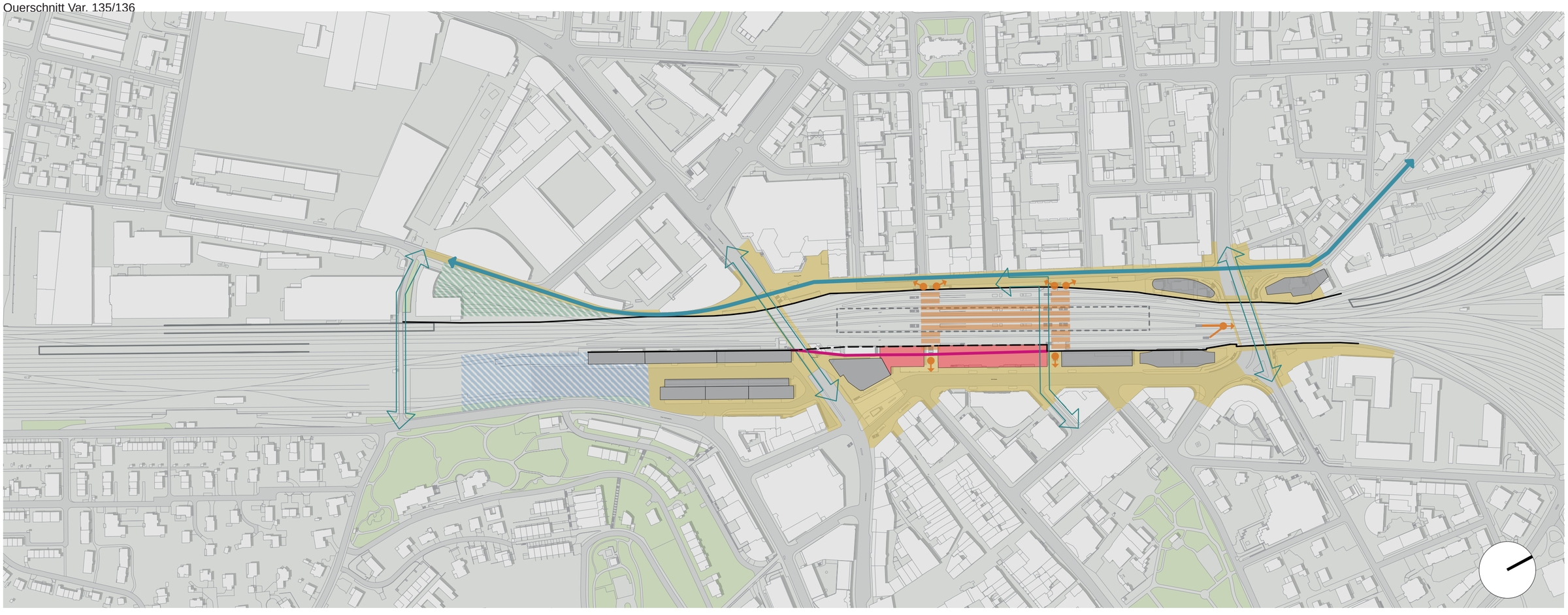
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 135/136 (7 - gleisig)

1 neues Gleis und Perron im AG & Tiefbahnhof Schaffhauserlinie



Querschnitt Var. 135/136



Legende

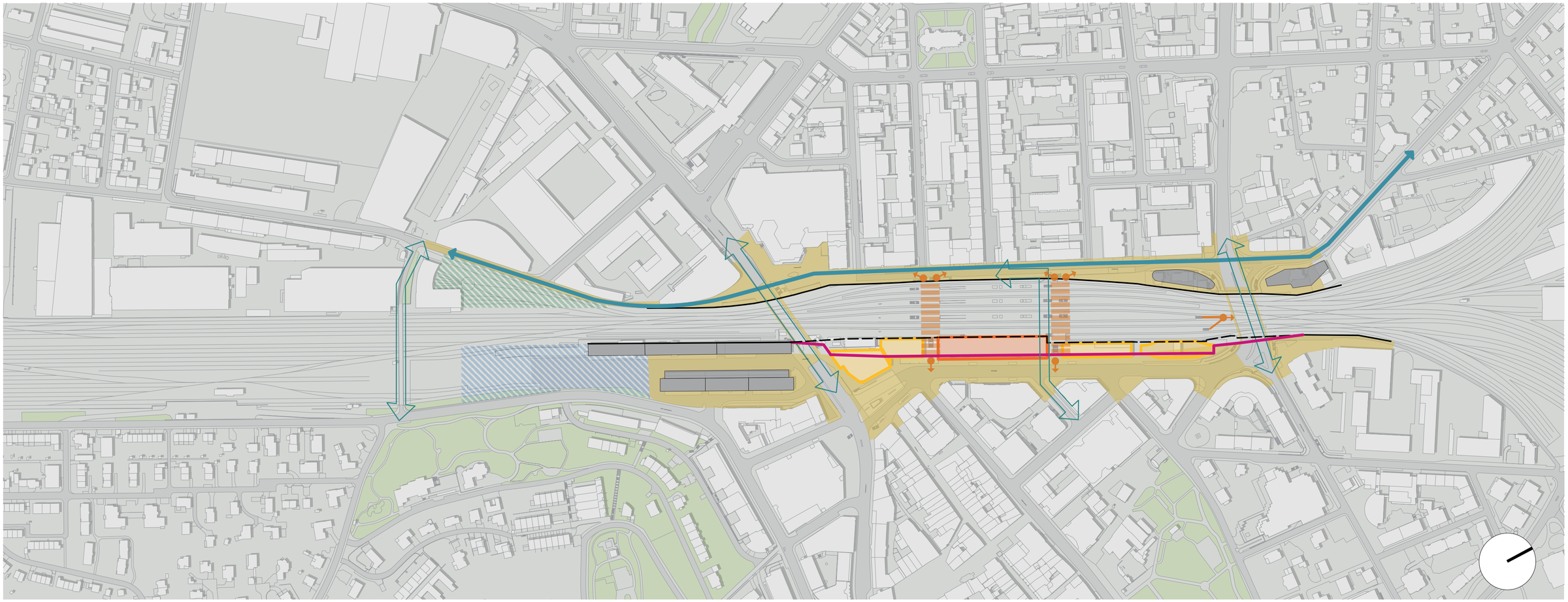
- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 140 (8 - gleisig)

2 neue Gleise AG

Querschnitt Var. 140



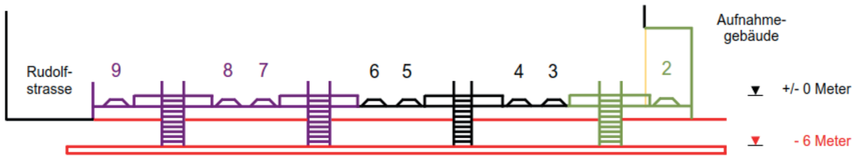
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

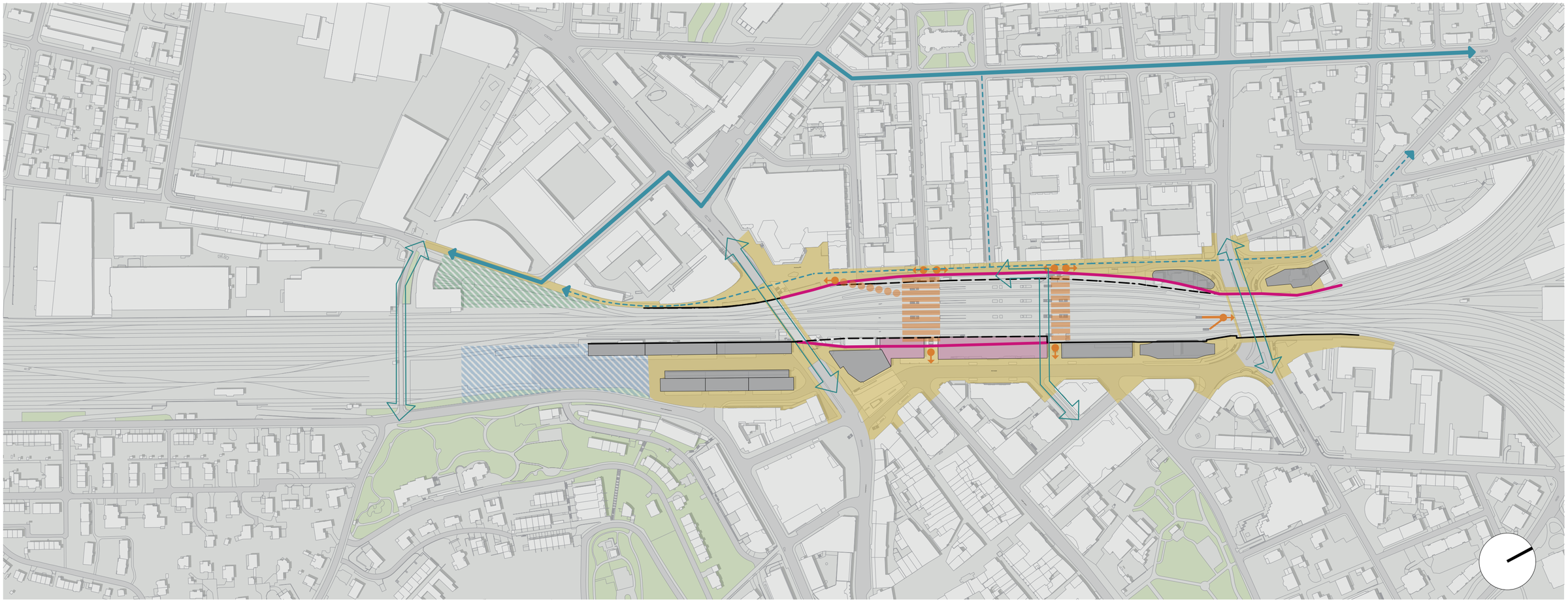
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 220 (8 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & 1 neues Gleis im AG



Querschnitt Var. 220



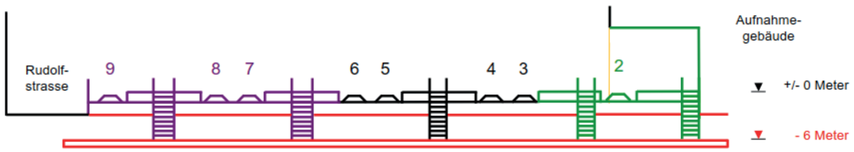
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

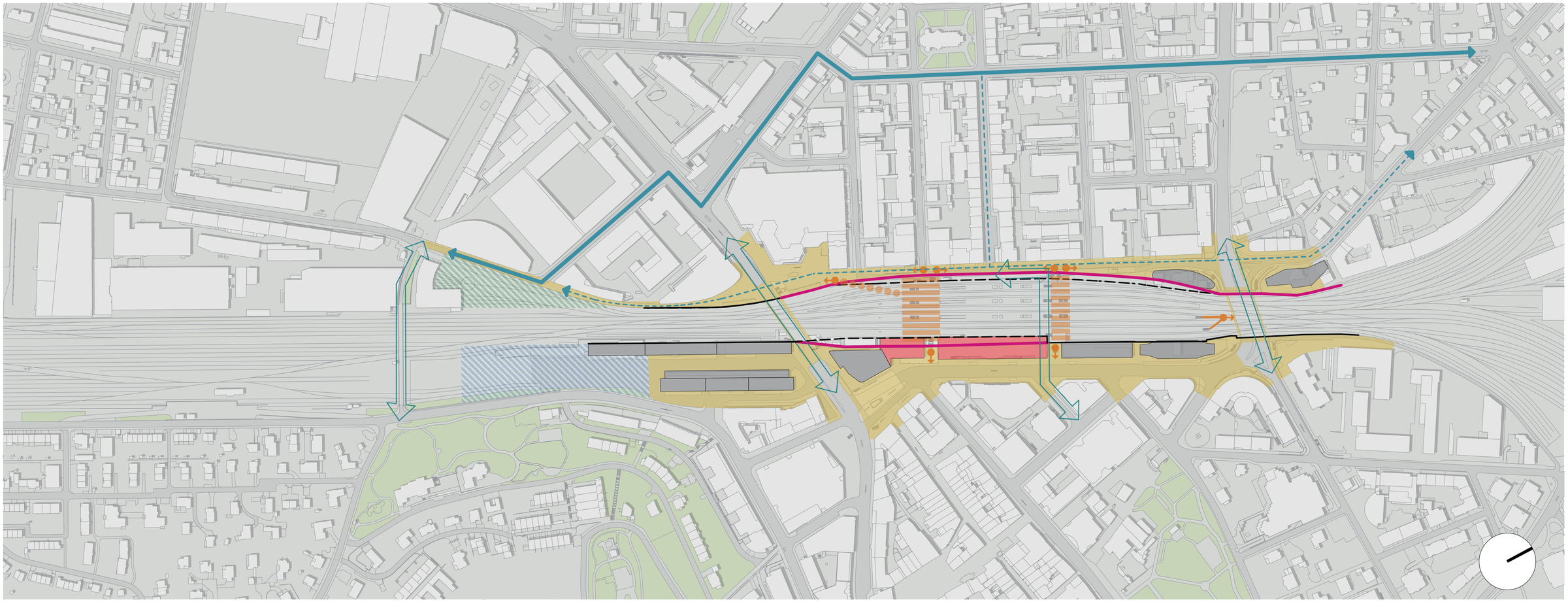
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 230 (8 - gleisig)

Interessenslinie Rudolfstrasse & 1 neues Gleis und Perron im AG



Querschnitt Var. 230



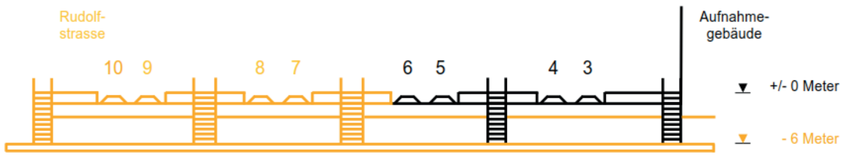
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

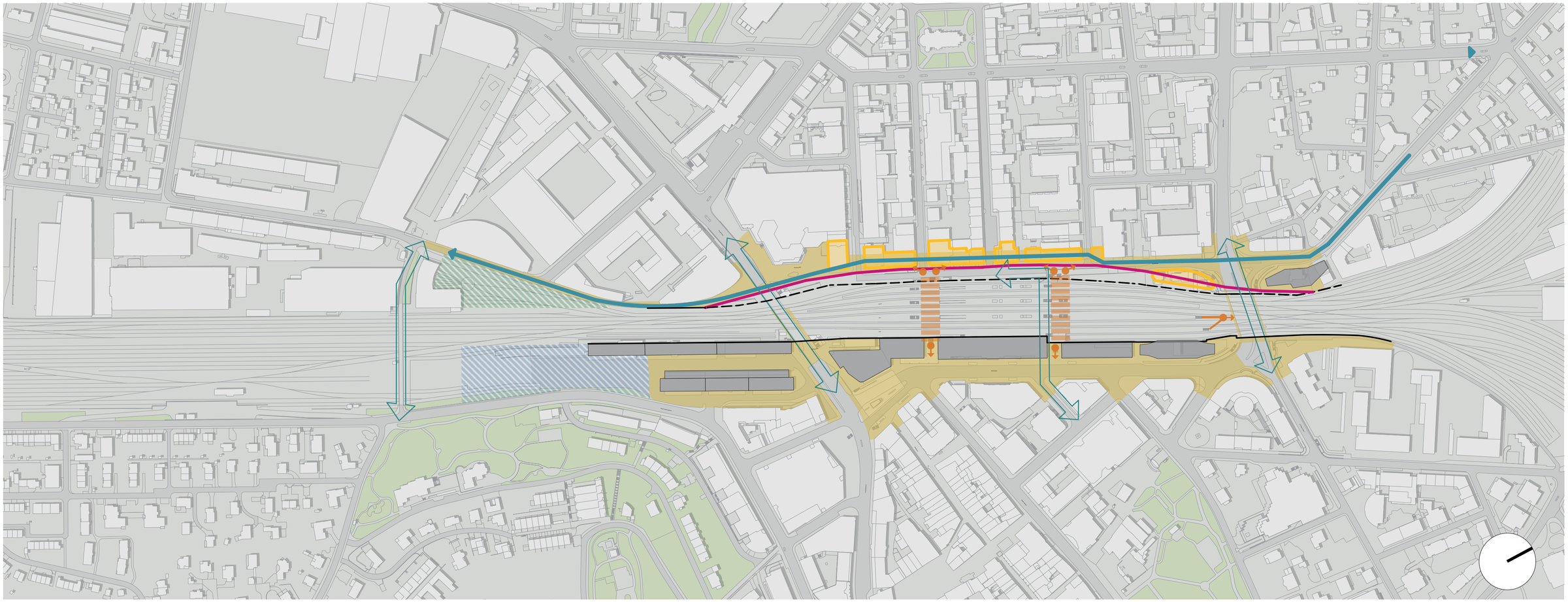
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 310 (8 - gleisig)

Beanspruchung ganze Breite Rudolfstrasse



Querschnitt Var. 310



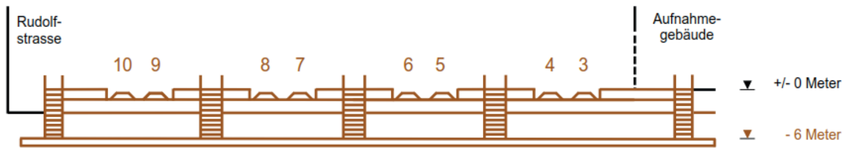
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

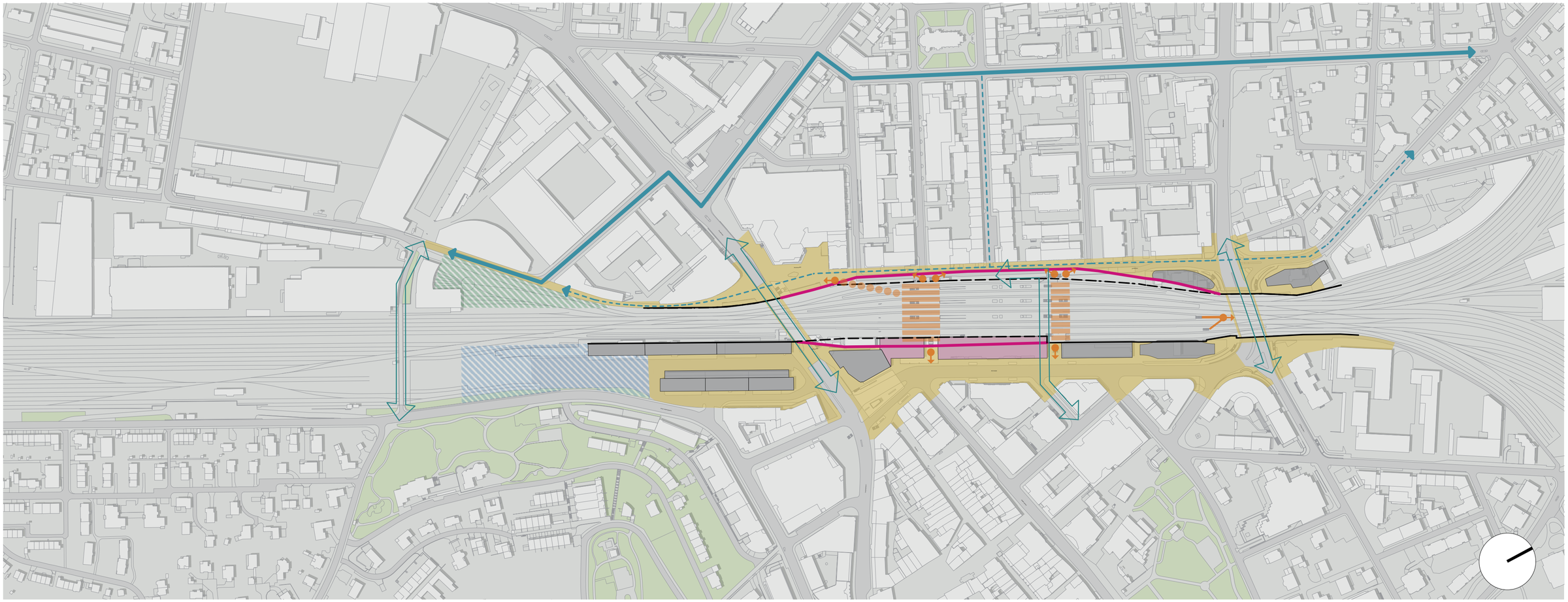
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 550 (8 - gleisig)

1 neues Gleis Rudolfstrasse mit Perronverbreiterung AG



Querschnitt Var. 550



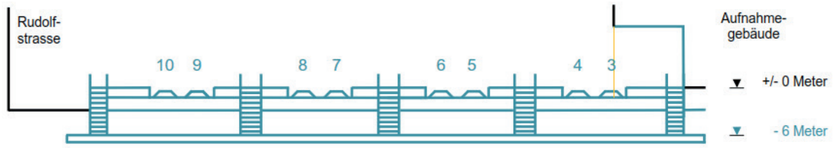
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

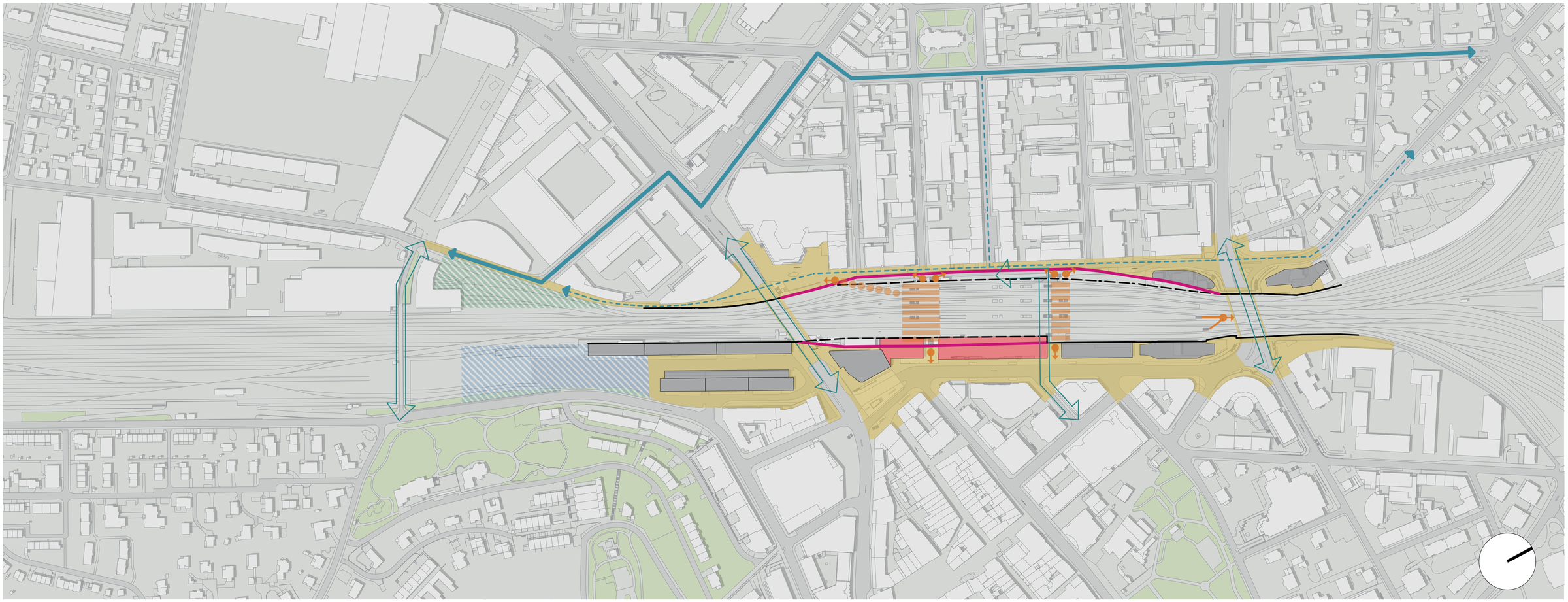
SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Variante 660 (8 - gleisig)

Ausweitung Interessenslinie Rudolfstrasse mit Gleis und Perron im AG



Querschnitt Var. 660



Legende

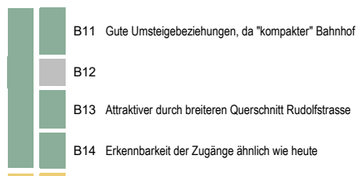
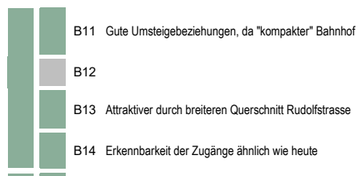
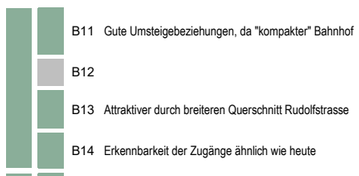
- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

SBB CFF FFS Stadt Winterthur metron

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

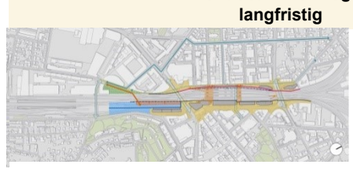
			6 Durchgangsgleise auf Stadtebene		
			117 Hochbahnhof für die St.Galler-Linie	118 Tiefbahnhof St. Galler-Linie	119 Perronverbreiterung AG und Tiefbahnhof Schaffhauser-Linie
					
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Einschränkungen in den Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr Richtung St.Gallen (da nicht in Hochbahnhof)	Einschränkungen in den Fahrmöglichkeiten für den Güterverkehr Richtung St.Gallen (da nicht in Tiefbahnhof)	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen.	Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen.	Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs auf zwei Ebenen, aber dank Trennung der Verkehrsarten (Fernverkehr/S-Bahn) weniger ausgeprägt.
		A13	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.	Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.	Gut, da die Gleise bei insgesamt 10 Durchgangsgleisen durchschnittlich weniger stark ausgelastet sind.
		A22	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für die S-Bahnen gut erreichbar, nicht mehr aber für den Fernverkehr.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	schlechte Erreichbarkeit	schlechte Erreichbarkeit	Erreichbarkeit eingeschränkt
		A32	schlechte Erreichbarkeit	schlechte Erreichbarkeit	schlechte Erreichbarkeit
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
		A43	Aussenperron Gleis 3 und 8	Aussenperron Gleis 3 und 8	Aussenperron Gleis 3 und 8
		A44	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12			
		B13	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Spielraum für Velo-PP bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
		B23	Spielraum für Anbindung Velo-PP an Perrons bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Und zusätzlicher Spielraum auf Rudolfstrasse.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
		C13	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	Mehr städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.
		C22	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Adresswirkung leidet durch Hochbahnhof. Zusätzliche Verteilebene vermindert Qualität der Bahnhofzugänge.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
		C25	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42	Das Verhältnis versiegelter Flächen zu begrünten/unversiegelten Flächen kann erst auf Projektstufe beurteilt werden.		
		C43	Ökologische Qualitäten können erst auf Projektstufe beurteilt werden.		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Potenzial für mehr Retailflächen in PU.	Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52			
		C53	Lindareal ist grundsätzlich nicht betroffen. Allfällige Rampenbauwerke im seitlichen Gleisfeld werden als nicht relevant für die Entwicklungsmöglichkeiten des Areals betrachtet.		
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	Keine Eingriffe im AG	Keine Eingriffe im AG	Keine Eingriffe im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Rampenbauwerke zum Hochbahnhof beidseitig (u.a. über Lindstrasse hinweg) sowie Unterquerung Schwalmenacker-Oberwinterthur beeinflussen Stadtbild stark negativ.	Rampenbauwerke Seite Zürich und Seite Vierspur Richtung Grüze sowie Unterquerung Schwalmenacker-Oberwinterthur beeinflussen Stadtbild stark negativ.	Rampenbauwerk Seite Zürich
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 2250 Mio.	ca. 2850 Mio.	ca. 5050 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
		D22	Bauhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bauhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bauhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Keine Etappierungsmöglichkeit	Keine Etappierungsmöglichkeit	Keine Etappierungsmöglichkeit
		D42	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43	Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Hohes Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44			
		D45			

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, Seite AG wie heute

		211 Wendebahnhof Vogelsang langfristig	212 Wendebahnhof Hoch	213 Wendebahnhof Tief
				
A Bahn	**A1 Optimiertes Verkehrsregime**	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12 Flexiblilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.	A12 Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.	A12 Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.
		A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21 Dicht der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22 Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellanlagen in Winterthur. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.
		A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Tief nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof	A31 Kein Flächenverlust	A31 Kein Flächenverlust
		A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt
		A32 gute Erreichbarkeit	A32 relativ gute Erreichbarkeit	A32 relativ gute Erreichbarkeit
		A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.	A41 Kurze Wege bis Perronabgang	A41 Kurze Wege bis Perronabgang
		A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop. Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt. Insgesamt trotzdem gut.	A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.	A42 Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.
		A43 Aussenperron Gleis 3	A43 Aussenperron Gleis 3	A43 Aussenperron Gleis 3
		A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	**B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende**	B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12	B12	B12
		B13 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.	B13 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG allenfalls neuer Zugang auf Verteilebene aus AG.	B13 Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute.
		B14 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge	B14 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge	B14 Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21 Zusätzlicher Spielraum für Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang. Stark eingeschränkter Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.	B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt, ohne dass zusätzliche Potenziale entstehen.	B21 Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt. Mit unterird. Wendebhf. entstehen dafür mögliche Synergien für zusätzliche unterird. Velo-PP.
		B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	B22 Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.
		B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolfstr. stark eingeschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.	B23 Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolsfstr. stark eingschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.	B23 Durch potenzielle Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35 gewisse Einschränkung aufgrund dispererer FG-Führung zw. den beiden Bhf	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	**C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz**	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	C12 Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
		C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.	C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.	C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.
		C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	C21 Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.
		C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.	C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.	C22 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.
		C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.	C24 Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.	C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.
		C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.	C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.	C25 Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.	C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	C31 Neue Kopfzugänge Süd. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32 Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.	C32 Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.	C32 Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.
		C33 Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41 Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.	C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	C41 Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42	C42	C42
		C43	C43	C43
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51 Potenzielle Nutzflächen Vogelsang Nord	C51 Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	C51 Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52 Entwicklungspotenzial Vogelsang Nord	C52	C52
		C53	C53	C53
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61 Keine Eingriffe im AG	C61 Keine Eingriffe im AG	C61 Keine Eingriffe im AG
		C62 Abbruch Güterschuppen und starker Eingriff in Ensemble	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64 Rampenbauwerk (Unterquerung) Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk zum Hochbahnhof Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk in Tiefbahnhof Seite Zürich
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	**D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn**	D11 ca. 450 Mio.	D11 ca. 1800 Mio.	D11 ca. 2400 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.	D21 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.	D21 Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.
		D22 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	D22 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	D22 Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.
		D23 Verlegung Velohauptroute notwendig.	D23 Verlegung Velohauptroute notwendig.	D23 Verlegung Velohauptroute notwendig.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31 Abbruch Güterschuppen, jedoch keine Eingriffe bei AG, Stadttor und Stellwerk 1 und 2.	D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB	D31 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB
		D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	D33 Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Hoch	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Tief
		D42 Bauen Abseits des Bahnbetriebsgeländes möglich. leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad beim Bau Wendebahnhof	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43 Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44	D44	D44
		D45	D45	D45

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

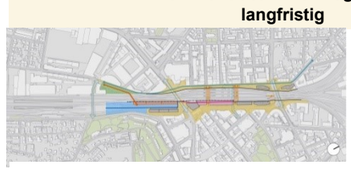
			7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, Seite AG wie heute	
			214 Hochbahnhof Schaffhauserlinie	215/216 Tiefbahnhof Schaffhauserlinie
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs.
		A13	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.	Kopfzugänge Rudolfstrasse und Coop.
		A43	Aussenperron Gleis 3	Aussenperron Gleis 3
		A44	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12		
		B13	Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG allenfalls neuer Zugang auf Verteileben aus AG.	Engere Rudolfstrasse. Dafür neue Kopfzugänge zu PU Süd. Seite AG wie heute.
		B14	Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge	Gute Erkennbarkeit durch neue Kopfzugänge
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt, ohne dass zusätzliche Potenziale entstehen.	Mit verschmälerter Rudolfstrasse wird hier Spielraum für oberird. Velo-PP eingeschränkt. Mit unterird. Wendebhf. entstehen dafür mögliche Synergien für zusätzliche unterird. Velo-PP.
		B22	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.
		B23	Direkte Anbindung an Perrons wird im Bereich Rudolsfstr. stark eingschränkt, ausser im Bereich der neuen Kopfzugänge.	Durch mögliche Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
		C13	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.
		C22	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Positiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.
		C25	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Neue Kopfzugänge Süd. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42		
		C43		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52		
		C53		
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	Keine Eingriffe im AG	Keine Eingriffe im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Rampenbauwerke zum Hochbahnhof Seite Zürich und Seite Banane	Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 215)
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 1900 Mio.	ca. 2300 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.
		D22	Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	Durch neuen Kopfzugang sind Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.
		D23	Verlegung Velohauptroute notwendig.	Verlegung Velohauptroute notwendig.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der SBB
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Hochbahnhof	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Tiefbahnhof
		D42	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44		
		D45		

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse heutige Breite, mit Perron im AG

	451 Wendebahnhof Vogelsang langfristig	452 Wendebahnhof Hoch	453 Wendebahnhof Tief
			
A Bahn			
A1 Optimiertes Verkehrsregime			
A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
A12	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Rückbau Gleis 2.	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Rückbau Gleis 2.	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Rückbau Gleis 2.
A13	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof
A2 Effiziente Produktion Personenverkehr			
A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
A22	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleis 2 negativ.	Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleis 2 negativ.	Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleis 2 negativ.
A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Tief nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.
A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur			
A31	geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
A32	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt
A32	gute Erreichbarkeit	relativ gute Erreichbarkeit	relativ gute Erreichbarkeit
A34	potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
A35	Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen			
A41	Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop und Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
A43	Aussenperron Gleis 3	Aussenperron Gleis 3	Aussenperron Gleis 3
A44	Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität			
B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende			
B11	Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
B12			
B13	Heutige Breite der Rudolfstrasse. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.	Heutige Breite der Rudolfstrasse	Heutige Breite der Rudolfstrasse
B14	Keine Kopfzugänge, welche die Erkennbarkeit erhöhen. Einschränkungen beim Wendebahnhof.	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
B2 Hochwertige Veloinfrastruktur			
B21	Zusätzlicher Spielraum für oberird. Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang.	Spielraum für Velo-PP bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG.
B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
B23	Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglickeiten für perronnahe Velo-PP, ansonsten bleibt Potenzial ähnlich schwierig wie heute.	Spielraum für Anbindung Velo-PP an Perrons bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons.
B3 Effizienter Busbetrieb			
B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B35	gewisse Einschränkung aufgrund dispererer FG-Führung zw. den beiden Bhf	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen			
B41	zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume			
C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz			
C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende atädtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
C12	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
C13	Adresse Bahnnofplatz wird nicht tangiert. Beim Wendebahnhof kann eine neue Stadtadresse entstehen. Ohne Kopfzugang ist der Perronzugang aber unzureichend.	Adresse und Zugänge Bahnhofplatz werden nicht tangiert.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.
C14	Während der Bahnhofplatz nicht tangiert wird, wird der Salzhausplatz zu einer wichtigen Verbindungsachse zum neuen Wendebahnhof, die jedoch wegen dem knapperen Raum und der fehlenden Kopfverbindung nur eingeschränkt funktionieren kann.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse			
C21	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.
C22	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
C24	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.	Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
C25	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.
C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen			
C31	Neue Fussgängerbrücke Vogelsang aber kein Spielraum für neuen Kopfzugang am Salzhausplatz.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.
C33	Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen			
C41	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
C42			
C43			
C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung			
C51	Potenzielle Nutzflächen Vogelsang Nord	Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
C52	Entwicklungspotenzial Vogelsang Nord		
C53			
C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)			
C61	Perron im AG	Perron im AG	Perron im AG
C62	Abbruch Güterschuppen und starker Eingriff in Ensemble	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
C64	Rampenbauwerk (Unterquerung) Seite Zürich	Rampenbauwerk zum Hochbahnhof Seite Zürich	Rampenbauwerk in Tiefbahnhof Seite Zürich
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken			
D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn			
D11	ca. 850 Mio.	ca. 2200 Mio.	ca. 2800 Mio.
D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt			
D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
D22	Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen			
D31	Abbruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung			
D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Hoch	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Tief
D42	Einschränkungen während Neuandordnung aller Gleise, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad bei Bau Wendebahnhof	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
D43	Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof, dafür Einschränkungen im AG	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
D44			
D45			

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

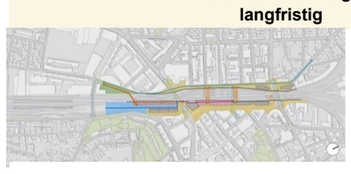
			7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse heutige Breite mit Perron im AG	
			454 Hochbahnhof Schaffhauserlinie	455/456 Tiefbahnhof Schaffhauserlinie
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Rückbau Gleis 2.	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Rückbau Gleis 2.
		A13	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dicht der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dicht der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleis 2 negativ.	Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleis 2 negativ.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
		A43	Aussenperron Gleis 3	Aussenperron Gleis 3
		A44	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12		
		B13	Heutige Breite der Rudolfstrasse	Heutige Breite der Rudolfstrasse
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Spielraum für Velo-PP bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
		B23	Spielraum für Anbindung Velo-PP an Perrons bleibt unverändert, rsp. gleichermassen herausfordernd wie heute.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende atädtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13	Adresse und Zugänge Bahnhofplatz werden nicht tangiert.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.
		C22	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
		C25	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42		
		C43		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52		
		C53		
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	Perron im AG	Perron im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Rampenbauwerke zum Hochbahnhof Seite Zürich und Seite Banane	Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 455)
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 2300 Mio.	ca. 2700 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
		D22	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Hochbahnhof	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Tiefbahnhof
		D42	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44		
		D45		

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis im AG

	121 Wendebahnhof Vogelsang langfristig	122 Wendebahnhof Hoch	123 Wendebahnhof Tief
			
A Bahn			
A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
	A12 Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.	A12 Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.	A12 Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.
	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.
A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
	A22 Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Tief nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.
A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof	A31 Kein Flächenverlust	A31 Kein Flächenverlust
	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt
	A33 gute Erreichbarkeit	A33 relativ gute Erreichbarkeit	A33 relativ gute Erreichbarkeit
	A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut
	A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.	A41 Kurze Wege bis Perronabgang	A41 Kurze Wege bis Perronabgang
	A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop und Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt.	A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
	A43 Aussenperron Gleis 8	A43 Aussenperron Gleis 8	A43 Aussenperron Gleis 8
	A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität			
B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
	B12	B12	B12
	B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.	B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
	B14 Keine Kopfzugänge, welche die Erkennbarkeit erhöhen. Einschränkungen beim Wendebahnhof.	B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21 Zusätzlicher Spielraum für oberird. Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang und auf breiterer Rudolfstrasse, aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	B21 Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz	B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
	B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.	B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
	B23 Neues Potenzial für perronnahe Velo-PP beim Wendebahnhof und mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	B23 Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
B3 Effizienter Busbetrieb	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B35 gewisse Einschränkung aufgrund dispererer FG-Führung zw. den beiden Bhf	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume			
C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende atädtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
	C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
	C13 Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Beim Wendebahnhof kann eine neue Stadtadresse entstehen. Ohne Kopfzugang ist der Perronzugang aber unzureichend.	C13 Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	C13 Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
	C14 Während der Bahnhofplatz nicht tangiert wird, wird der Salzhausplatz zu einer wichtigen Verbindungsachse zum neuen Wendebahnhof, die jedoch wegen dem knapperen Raum und der fehlenden Kopfverbindung nur eingeschränkt funktionieren kann.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
	C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
	C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.	C24 Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung. Durch breitere Rudolfstrasse wird dieser negative Effekt gemildert.	C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
	C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang aber kein Spielraum für neuen Kopfzugang am Salzhausplatz.	C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
	C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
	C33 Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.	C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	C41 Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
	C42	C42	C42
	C43	C43	C43
C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51 Im AG weniger Nutzfläche. Potenzielle Nutzflächen Vogelsang Nord.	C51 Im AG weniger Nutzfläche. Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	C51 Im AG weniger Nutzfläche. Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
	C52 Entwicklungspotenzial Vogelsang Nord	C52	C52
	C53	C53	C53
C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG
	C62 Abbruch Güterschuppen und starker Eingriff in Ensemble	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
	C64 Rampenbauwerk (Unterquerung) Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk zum Hochbahnhof Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk in Tiefbahnhof Seite Zürich
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken			
D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11 ca. 600 Mio.	D11 ca. 1950 Mio.	D11 ca. 2550 Mio.
D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
	D22 Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
	D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31 Abbruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor	D31 Eingriffe in AG und Stadttor	D31 Eingriffe in AG und Stadttor
	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
	D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Hoch	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Tief
	D42 leichte betriebliche Einschränkungen während Bau Gleis 2, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad beim Bau Wendebahnhof	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof, dafür Einschränkungen im AG	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
	D44	D44	D44
	D45	D45	D45

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

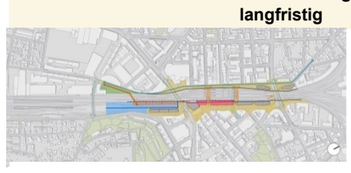
			7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis im AG	
			124 Hochbahnhof Schaffhauserlinie	125/126 Tiefbahnhof Schaffhauserlinie
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.	Flexiblitlät in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
		A13	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
		A43	Aussenperron Gleis 8	Aussenperron Gleis 8
		A44	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12		
		B13	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse, aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
		B23	Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende atädtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13	Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
		C22	Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung. Durch breitere Rudolfstrasse wird dieser negative Effekt gemildert.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
		C25	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42		
		C43		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Im AG weniger Nutzfläche. Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Im AG weniger Nutzfläche. Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52		
		C53		
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	massiver Eingriff durch Gleis im AG	massiver Eingriff durch Gleis im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Rampenbauwerke zum Hochbahnhof Seite Zürich und Seite Banane	Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 125)
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 2050 Mio.	ca. 2450 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
		D22	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Hochbahnhof	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Tiefbahnhof
		D42	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44		
		D45		

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis und Perron im AG

		131 Wendebahnhof Vogelsang langfristig	132 Wendebahnhof Hoch	133 Wendebahnhof Tief
				
A Bahn	**A1 Optimiertes Verkehrsregime**	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	A11 Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12 Flexiblität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.	A12 Flexiblität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.	A12 Flexiblität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Infolge Rückbau Gleise 1 und 2 muss eine S-Bahnlinie aus dem Tösstal in Grüze wenden.
		A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.	A13 Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (18 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); 2 S-Bahnlinien im Halbstundentakt enden im Wendebahnhof.
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	A21 Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22 Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	A22 Züge im Wendebahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
		A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof nur über Ausziehgleis GB erreichbar.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Hoch nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.	A23 Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Wendebahnhof Tief nicht erreichbar. Relevant, da endende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31 geringer Flächenverlust durch Wendebahnhof	A31 Kein Flächenverlust	A31 Kein Flächenverlust
		A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt	A32 Erreichbarkeit eingeschränkt
		A33 gute Erreichbarkeit	A33 relativ gute Erreichbarkeit	A33 relativ gute Erreichbarkeit
		A34 potentiell kleinere Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof.	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut	A34 Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35 Teilweise Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	A35 wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41 Für 10-15% der Reisenden im Wendebahnhof bis zu 300m Weg, für die grosse Mehrheit im Hauptbahnhof jedoch gut.	A41 Kurze Wege bis Perronabgang	A41 Kurze Wege bis Perronabgang
		A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop und Kopfbereich Wendebahnhof etwas weniger zentral zur Altstadt.	A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	A42 Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
		A43 Aussenperron Gleis 3 und 8	A43 Aussenperron Gleis 3 und 8	A43 Aussenperron Gleis 3 und 8
		A44 Ab Wendebahnhof lange Umsteigewege, betrifft aber nur ca. 15% der Reisenden im Wendebahnhof (dies sind wieder ca. 10-15% der Reisenden im ganzen Bahnhof).	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	A44 Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	**B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende**	B11 Etwas längere Wege für Umsteigebeziehungen Bahn-Bus ab Wendebahnhof. Betrifft aber nur einen kleinen Anteil der Reisenden im Bahnhof Winterthur.	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	B11 Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12	B12	B12
		B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse. Potenzial für Fussgängerbrücke Vogelsang-Sulzerareal.	B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	B13 Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
		B14 Keine Kopfzugänge, welche die Erkennbarkeit erhöhen. Einschränkungen beim Wendebahnhof.	B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	B14 Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21 Zusätzlicher Spielraum für oberird. Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang und auf breiterer Rudolfstrasse, aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	B21 Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz	B21 Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse, aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
		B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.	B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	B22 Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
		B23 Neues Potenzial für perronnahe Velo-PP beim Wendebahnhof und etwas mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.	B23 Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	B23 Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Zusätzlich mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B31 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B32 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B33 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B34 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35 gewisse Einschränkung aufgrund dispererer FG-Führung zw. den beiden Bhf	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B35 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	B36 keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41 zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich	B41 keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	**C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz**	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	C11 Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	C12 Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Beim Wendebahnhof kann eine neue Stadtadresse entstehen. Ohne Kopfzugang ist der Perronzugang aber unzureichend.	C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	C13 Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
		C14 Während der Bahnhofplatz nicht tangiert wird, wird der Salzhausplatz zu einer wichtigen Verbindungsachse zum neuen Wendebahnhof, die jedoch wegen dem knapperen Raum und der fehlenden Kopfverbindung nur eingeschränkt funktionieren kann.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	C14 Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	C21 Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
		C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	C22 Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
		C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	C23 Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.	C24 Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung. Durch breitere Rudolfstrasse wird dieser negative Effekt gemildert.	C24 Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.
		C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	C25 Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31 Neue Fussgängerbrücke Vogelsang aber kein Spielraum für neuen Kopfzugang am Salzhausplatz.	C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	C31 Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	C32 Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
		C33 Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	C33 Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	C34 Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41 Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet. Mit neuem Hochbau über Wendebahnhof wird Korridor etwas beeinträchtigt.	C41 Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	C41 Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42	C42	C42
		C43	C43	C43
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51 Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Potenzielle Nutzflächen Vogelsang Nord.	C51 Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	C51 Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52 Entwicklungspotenzial Vogelsang Nord	C52	C52
		C53	C53	C53
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG	C61 massiver Eingriff durch Gleis im AG
		C62 Abbruch Güterschuppen und starker Eingriff in Ensemble	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	C62 keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	C63 keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64 Rampenbauwerk (Unterquerung) Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk zum Hochbahnhof Seite Zürich	C64 Rampenbauwerk in Tiefbahnhof Seite Zürich
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	**D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn**	D11 ca. 600 Mio.	D11 ca. 1950 Mio.	D11 ca. 2550 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	D21 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
		D22 Anpassungen am Salzhausplatz notwendig.	D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	D22 Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	D23 Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31 Abbruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor	D31 Eingriffe in AG und Stadttor	D31 Eingriffe in AG und Stadttor
		D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	D32 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	D33 keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof (ev. gleich definitive Lösung anstelle Provisorium)	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Hoch	D41 Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Wendebahnhof Tief
		D42 leichte betriebliche Einschränkungen während Bau Gleis 2, leichte Konflikte mit der Zufahrt Freiverlad beim Bau Wendebahnhof	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	D42 Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43 Potential für kommerzielle Nutzungen im/beim Wendebahnhof, dafür Einschränkungen im AG	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	D43 Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44	D44	D44
		D45	D45	D45

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

			7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse breiter als heute, 1 Gleis auf Seite AG mit Gleis und Perron im AG	
			134 Hochbahnhof Schaffhauserlinie	135/136 Tiefbahnhof Schaffhauserlinie
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.	Flexibilität in der Perronbelegung eingeschränkt durch Aufteilung des Bahnhofs. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
		A13	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)	Sehr gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung)
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Züge im Hochbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	Züge im Tiefbahnhof können die Abstellanlagen in Winterthur nur schlecht erreichen. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Hochbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur für Züge ab dem Tiefbahnhof nicht erreichbar. Weniger relevant, da durchgehende Züge.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A32	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt	Erreichbarkeit relativ stark eingeschränkt
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.
		A43	Aussenperron Gleis 3 und 8	Aussenperron Gleis 3 und 8
		A44	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen	Kurze Wege mit etwas mehr Höhendifferenz, da auf zwei Ebenen
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12		
		B13	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Mehr Spielraum für oberird. Velo-PP auf Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz	Mit Tiefbahnhof ergeben sich potenziell bauliche Synergien für mehr Velo-PP im UG. Mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse, aber weniger auf Seite Bahnhofplatz.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute
		B23	Mehr Spielraum für Anbindung Velo-PP auf Seite Rudolfstr. aber eingeschränkter auf Seite Bahnhofplatz.	Durch Synergien für zusätzliche Velo-PP im UG ergeben sich auch Möglichkeiten für direkte Anbindung an Perrons. Zusätzlich mehr Spielraum auf Seite Rudolfstrasse.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität wird grösser.
		C22	Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.	Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen kann verbessert werden.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Neuer Hochbahnhof versperrt Blickachsen und mindert Adresswirkung. Durch breitere Rudolfstrasse wird dieser negative Effekt gemildert.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Positiv ist auch Perron an Rudolfstrasse
		C25	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.	Mehr Spielraum für verkehrliche Funktionen durch breitere Rudolfstrasse.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist mit Hochbahnhof fraglich.	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Mit Tiefbahnhof besteht auch grosses Potenzial für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd rsp. Gestaltung eines grosszügigen Zwischengeschosses als Quartierverbindung.
		C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindung wird durch breitere Rudolfstrasse grösser.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird durch Perrondach und Hochbahnhof gestaut.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42		
		C43		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Geringes Potenzial für mehr Retailflächen in Verteilebene Hochbahnhof.	Im AG und Stadttor weniger Nutzfläche. Potenzial für mehr Retailflächen in PU.
		C52		
		C53		
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	massiver Eingriff durch Gleis im AG	massiver Eingriff durch Gleis im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Rampenbauwerke Seite Zürich und Seite Banane	Rampenbauwerke zum Tiefbahnhof Seite Zürich und Seite Banane (nur Variante 135)
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 2050 Mio.	ca. 2450 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.
		D22	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Hochbahnhof	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Tiefbahnhof
		D42	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen	Massive Betriebseinschränkungen während Bauphasen
		D43	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene	Potential für kommerzielle Nutzungen auf Verteilebene
		D44		
		D45		

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

			8 Durchgangsgleise auf Stadtebene		
			140 Rudolfstrasse heutige Breite, 2 neue Gleise auf Seite AG	220 Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, 1 neues Gleis auf Seite AG mit Gleis im AG	230 Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, 1 neues Gleis auf Seite AG mit Gleis und Perron im AG
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
		A13	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt
		A33	gute Erreichbarkeit	gute Erreichbarkeit	gute Erreichbarkeit
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse	Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse
		A43	Aussenperron Gleis 3 und 8	Keine Aussenperrons	Aussenperron Gleis 3
		A44	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12			
		B13	Attraktiver durch breiteren Querschnitt Rudolfstrasse	Ausdehnung Bahn bis Interessenslinie vermindert Grosszügigkeit der Zugänge Seite Rudolfstrasse. Dafür neuer Kopfzugang zur PU Süd.	Ausdehnung Bahn bis Interessenslinie vermindert Grosszügigkeit der Zugänge Seite Rudolfstrasse. Dafür neuer Kopfzugang zur PU Süd.
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse	Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Spielraum für Velo-PP ist auf Seite Bahnhofplatz deutlich eingeschränkter als heute.	Eingeschränkter Spielraum für Velo-PP auf beiden Seiten.	Eingeschränkter Spielraum für Velo-PP auf beiden Seiten.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.
		B23	Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf Seite Bahnhofplatz deutlich eingeschränkter als heute.	Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten etwas eingeschränkt.	Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten etwas eingeschränkt.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Durch Abbruch der gesamten Bahnhoffront verliert der Bahnhofplatz einen Teil seiner heutigen Identität.	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitiger Raum stark eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13	Neuer Spielraum für Gestaltung Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge ist Chance und Risiko zugleich.	Durchgehende Wand (Anprallschutz) im AG schafft Barriere zum Bahnhofplatz. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt gleich wie heute.	Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.
		C22	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Positiv ist auch Perron an Rudolfstrasse.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.
		C25	Spielraum für verkehrliche Funktionen bleibt gleich eingeschränkt wie heute.	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Neuer Kopfzugang Salzhausplatz ist nicht möglich.	Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz mit Ausbau PU Süd ja, aber kein Kopfzugang Salzhausplatz.	Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz mit Ausbau PU Süd ja, aber kein Kopfzugang Salzhausplatz.
		C32	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.
		C33	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck und Abbruch Häuserzeile Seite Bahnhofplatz geöffnet.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42			
		C43			
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Massiver Verlust von Nutzflächen der ganze Bahnhofzeile	Weniger Nutzflächen im AG	Weniger Nutzflächen im AG und Stadttor
		C52			
		C53			
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	massiver Eingriff durch zwei Gleise im AG	massiver Eingriff durch Gleis im AG	massiver Eingriff durch Gleis im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	keine Eingriffe in Stadtbild	keine Eingriffe in Stadtbild	keine Eingriffe in Stadtbild
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	ca. 650 Mio.	ca. 500 Mio.	ca. 500 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Rudolfstrasse.	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.
		D22	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.	Verlegung Velohauptroute notwendig.	Verlegung Velohauptroute notwendig.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Massive Eingriffe, bzw. Abbrüche AG, Stadttor sowie Stellwerk 1 und 2	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	Abbrucb Coop	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Rückbau Gleis 9, Perronverbreiterungen Gleise 6–8 und Neubau Gleis 2 --> Neubau Gleis 1	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Neubau Gleis 2	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Neubau Gleis 2
		D42	Einschränkungen während Perronverbreiterungen sowie leichte Einschränkungen während Bau Gleis 2 und dann bei Gleis 1 nochmals	Einschränkungen während Perronverbreiterungen sowie leichte Einschränkungen während Bau Gleis 2	Einschränkungen während Perronverbreiterungen sowie leichte Einschränkungen während Bau Gleis 2
		D43	Massiv weniger bis gar keine kommerziellen Nutzungen im AG	Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG	Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG
		D44			
		D45			

Bewertungstabelle

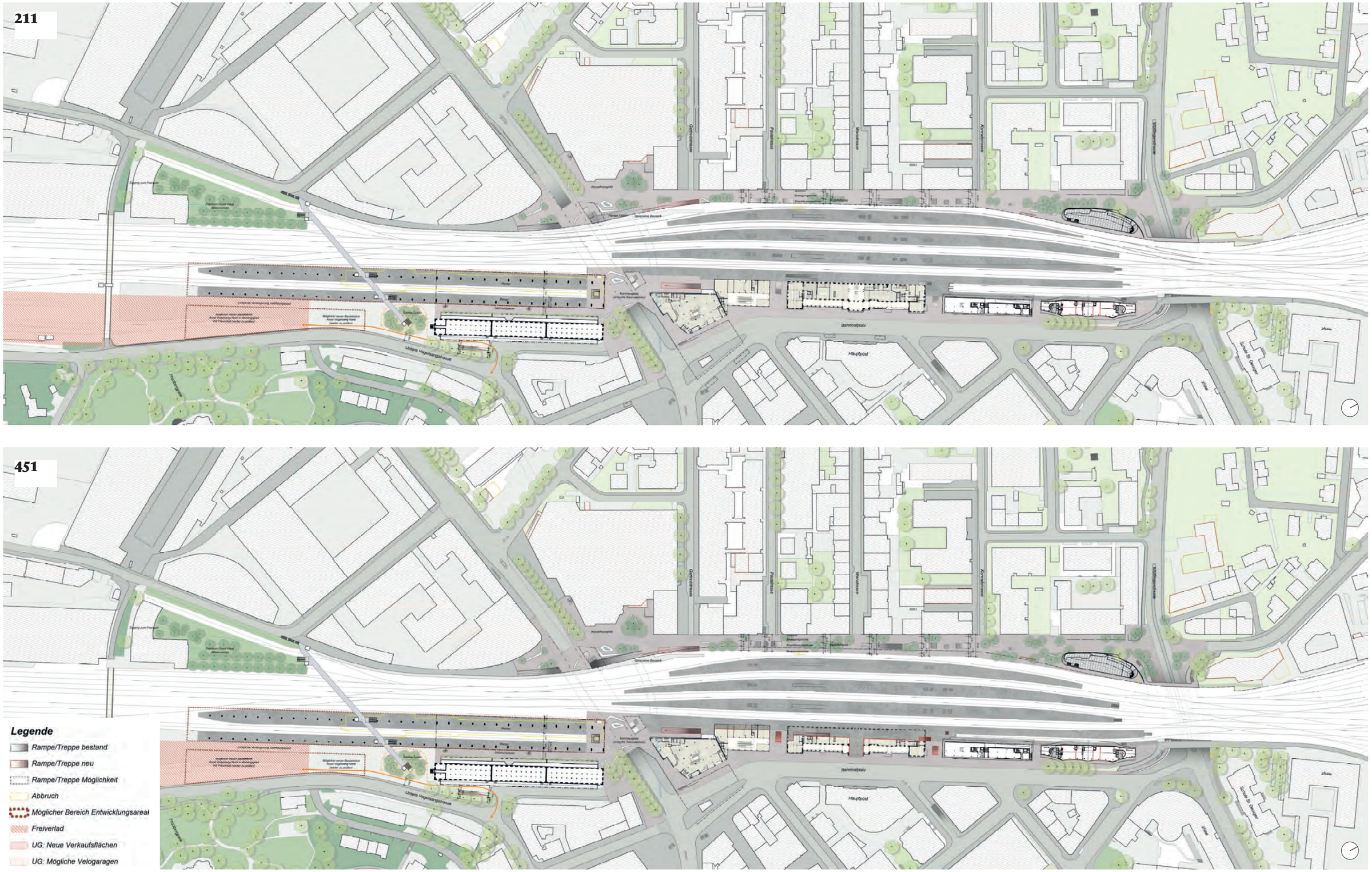
Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

			8 Durchgangsgleise auf Stadtebene		
			310 Beanspruchung ganze Breite Rudolfstrasse, Seite AG wie heute	550 1 neues Gleis Seite Rudolfstrasse mit Perron im AG	660 Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse mit Gleis und Perron im AG
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	A11	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore	Uneingeschränkte Fahrmöglichkeiten in alle Korridore
		A12	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene.	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Rückbau Gleis 2.	Grosse Flexibilität durch Gleisanordnung auf einer Ebene. Durch Rückbau Gleis 1 und 2 weniger Flexibilität für neue Angebotskonzepte.
		A13	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.	Gute Durchbindungsmöglichkeiten für S-Bahnen (22 S-Bahnen pro Stunde und Richtung); leichte Einschränkungen in den möglichen Fahrplanstrukturen infolge Trassierungskonflikten Fernverkehr/S-Bahn.
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.	Dichte der Gleisbelegung bleibt relativ hoch.
		A22	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Weiterbestand Gleise 1 und 2 positiv.	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleis 2 negativ.	Sehr gute Erreichbarkeit der Abstellgleise in Winterthur. Wegfall Gleise 1 und 2 negativ.
		A23	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.	Abstell- und Serviceanlagen in Oberwinterthur bleiben für alle Verkehre gut erreichbar.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust	Kein Flächenverlust
		A32	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt	Erreichbarkeit eingeschränkt
		A33	gute Erreichbarkeit	gute Erreichbarkeit	gute Erreichbarkeit
		A34	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut	Strassenseitige Anbindung unverändert gut
		A35	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.	wenig Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang	Kurze Wege bis Perronabgang
		A42	Keine Kopfzugänge Rudolfstrasse/Coop, insgesamt aber trotzdem noch relativ gut.	Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse	Gut mit Kopfzugang Rudolfstrasse
		A43	Aussenperron Gleis 3 und 8	Aussenperron Gleis 3 und 8	Aussenperron Gleis 3 und 8
		A44	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.	Kurze Umsteigewege, da alles auf einer Ebene.
B Städtische Mobilität	B1 Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende	B11	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof	Gute Umsteigebeziehungen, da "kompakter" Bahnhof
		B12			
		B13	Durch notwendigen Häuserabbruch entsteht eine grosszügige neue Situation.	Fussgängerbereich auf Rudolfstrasse wird extrem schmal. Neuer Kopfzugang zur PU Süd.	Ausdehnung Bahn bis Interessenslinie vermindert Grosszügigkeit der Zugänge Seite Rudolfstrasse. Dafür neuer Kopfzugang zur PU Süd.
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ähnlich wie heute	Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse	Gute Erkennbarkeit durch Kopfzugang Rudolfstrasse
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Durch notwendigen Abriss Häuserzeile auf Seite Rudolfstr. entsteht dort neuer Spielraum für oberird. Velo-PP.	Auf Seite Rudolfstr. besteht kein Spielraum mehr für Velo-PP und auf Seite Bahnhofplatz wird er eingeschränkt.	Eingeschränkter Spielraum für Velo-PP auf beiden Seiten.
		B22	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.
		B23	Durch notwendigen Abriss Häuserzeile auf Seite Rudolfstr. entsteht dort neuer Spielraum für perronnahe Velo-PP. Ansonsten unverändert herausfordernd.	Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten eingeschränkt.	Spielraum für Anbindung Velo-PP ist auf beiden Seiten eingeschränkt.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	zusätzliche Fllächen in Rudolfstrasse möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich	keine zusätzlichen Flächen möglich
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten werden nicht tangiert
		C12	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen werden nicht tangiert.	Beim Salzhausplatz wird der gleisseitige Raum etwas eingeschränkt.
		C13	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht tangiert. Positiv ist neuer Kopfzugang Salzhausplatz.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge wird nicht gross tangiert. Etwas eingeschränkter Zugang beim Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Durch Abriss ganzer Gebäudezeile geht bestehende Identiät verloren.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Quailität ist extrem eingeschränkt.	Eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.
		C22	Neuer Spielraum für Schaffung Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen.	Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen ist nicht mehr gegeben.	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen.
		C23	Neuentwicklung der Stadtfassade ist grosses Risiko.	Stadtfassade wird nicht tangiert, aber sie kann Adresswirkung nicht mehr entfalten.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Bahnhofzugänge müssen neu gestaltet werden. Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge.	Gestaltung der Bahnhofzugänge im engen Raum ist fraglich. Neue freie Blickacksen über Bahnhof kommen kaum zur Geltung.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.
		C25	Bei Abbruch Gebäudezeile entsteht grosser neuer Spielraum für verkehrliche Funktionen.	Ausser schmalem Fussgängerdurchgang ist keine verkehrliche Funktion mehr möglich.	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Anzahl der Gleisquerungen kann gleich bleiben. Möglichkeit für neue Kopfzugänge und Aufwertung PU Süd ist fraglich.	Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz, aber bestehende Zugänge zu PU's werden auf Seite Rudolfstrasse sehr eingeschränkt.	Neuer Kopfzugang Kesselhausplatz mit Ausbau PU Süd ja, aber kein Kopfzugang Salzhausplatz.
		C32	Neuer Spielraum für Gestaltung Längsverbindung Rudolfstrasse.	Längsverbindung Rudolfstrsse wird massiv eingeschränkt.	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.
		C33	Neugestaltung Verknüpfung mit Neuwiesenquartier ist gtleichermassen Chance wie Risiko.	Anbindung Neuwiesenquartier wird erschwert.	Gestaltungsspielraum für Quartierverknüpfungen bleibt gleich wie heute.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.	Durchüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42			
		C43			
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Massive Zerstörung von Nutzfläche auf Seite Rudolfstrasse	Weniger Nutzflächen im AG	Weniger Nutzflächen im AG.
		C52			
		C53			
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	kein Eingriff im AG	Perron im AG	massiver Eingriff durch Gleis im AG
		C62	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus	keine Eingriffe im Güterschuppen & Ensemble Salzhaus
		C63	Abbruch Häuserzeile an Rudolfstrasse notwendig	Stadtfassade kommt wegen fehlendem Zwischenraum nicht mehr zur Geltung	keine Eingriffe in der Rudolfstrasse
		C64	Ausserhalb Rudolfstrasse ist Stadtbild nicht betroffen.	Ausserhalb Rudolfstrasse ist Stadtbild nicht betroffen.	keine Eingriffe in Stadtbild
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	D11	Ca. 600 Mio.	ca. 900 Mio.	ca. 800 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Komplette Neugestaltung der Stadtfront Rudolfstrasse verursacht immense Kosten.	Rudolfstrasse muss funktional mit Zugängen neu konzipiert werden.	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.
		D22	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.	Bahnhofausbau induziert keine zwingende Neugestaltung Salzhausplatz.
		D23	Velohauptroute muss auf Rudolfstrasse neu gebaut werden.	Verlegung Velohauptroute notwendig.	Verlegung Velohauptroute notwendig.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Abbruch LEA	Eingriffe in AG und Stadttor	Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	Abbrüche Rudolfstrasse	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	Fläche über Interessenslinie Rudolfstrasse hinaus beansprucht.	Fläche über Interessenslinie Rudolfstrasse hinaus beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 --> Neubau Gleis 10	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9 --> Neubau Gleis 10	Perronverbreiterungen Gleise 6–9 mit Neuanordnung aller Gleise 3–9 und neues Durchfahrgleis 10 in einem Schritt
		D42	Einschränkungen während Perronverbreiterungen und Bau Gleis 10	spürbare Einschränkungen während Neuanordnung aller Gleise und danach Bau Gleis 10	spürbare Einschränkungen während Neuanordnung aller Gleise inkl. Bau Gleis 10
		D43	keine neuen Potentiale, keine Einschränkungen im AG	Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG	Einschränkungen der kommerziellen Nutzungen im AG
		D44			
		D45			

metron

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur — V211 & V451 mit Stadttor



pool Architekten, Studio Vulkan, Basler & Hofmann

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur / Phase 3 / 4. Juni 2021

Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur — V211 & V451 ohne Stadttor

211

451

Legende

- Rampe/Treppe bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abbruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freiverlad
- UG: Neue Verkaufsflächen
- UG: Mögliche Velogaragen

Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
   a) Verkehr & Mobilität
   b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
   c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude

2. Variantenunabhängige Betrachtungen
   a) Wendebahnhof
   b) Brücke Vogelsang
   c) St. Georgenplatz

3. Direktvergleich Teilräume
   a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
   b) Rudolfstrasse
   c) Kesselhausplatz
   d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   f) Stadttor

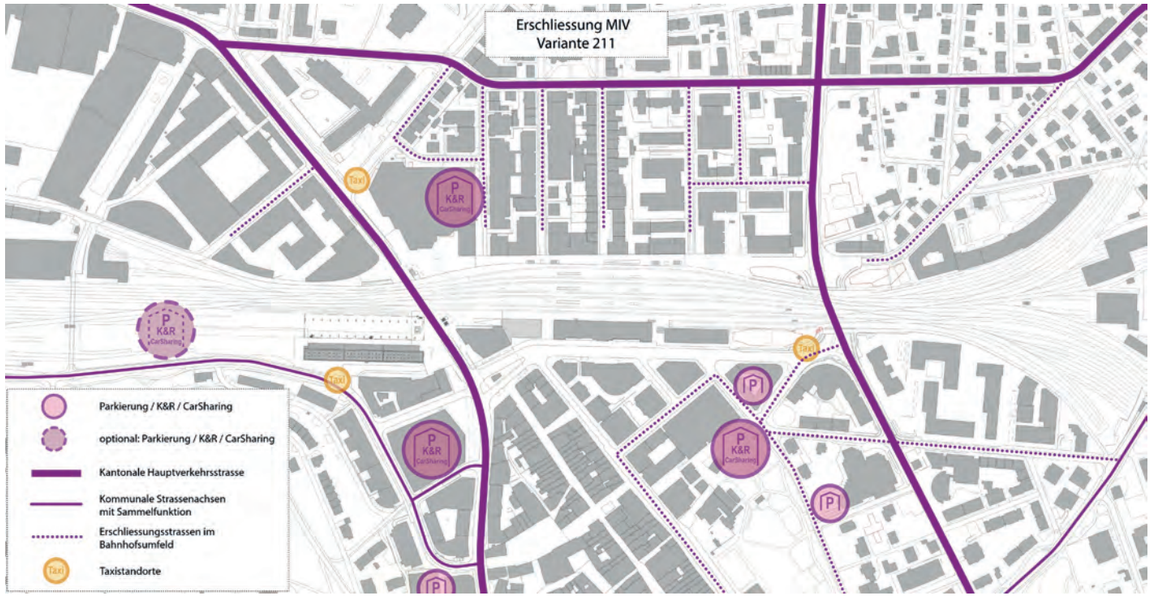
Inhaltsverzeichnis

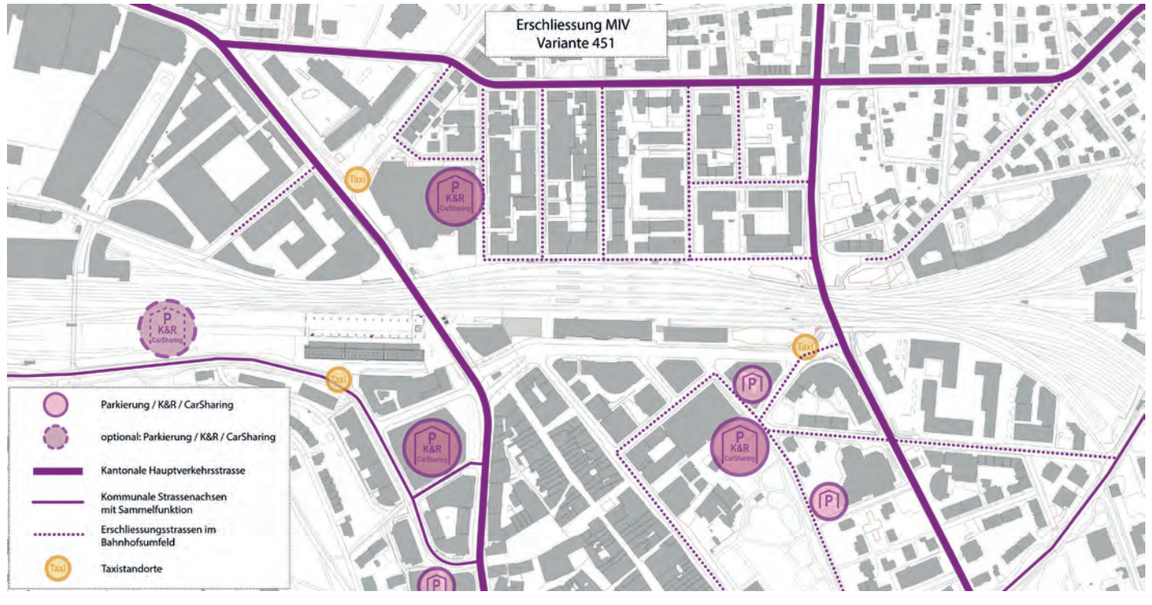
1. Übersicht
a) Verkehr & Mobilität
b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude

2. Variantenunabhängige Betrachtungen
a) Wendebahnhof
b) Brücke Vogelsang
c) St. Georgenplatz

3. Direktvergleich Teilräume
a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
b) Rudolfstrasse
c) Kesselhausplatz
d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
f) Stadttor

1a) Verkehr & Mobilität — MIV





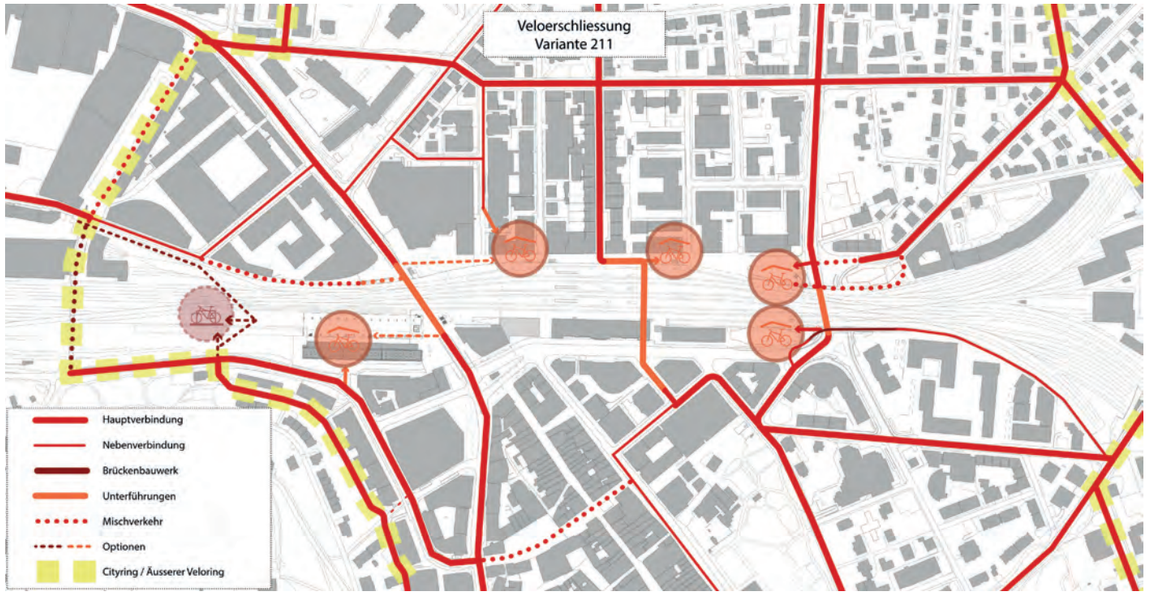
Kiss&Ride und **CarSharing** werden in den zahlreich vorhandenen Parkierungsanlagen rund um den Bahnhof angeboten. Dies hilft zusätzlich zum Abbau des Parkdecks über dem Bahnhof die PP-Zahl im Bahnhofumfeld zu reduzieren und dadurch das Umfeld von MIV-Fahrten zu entlasten. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau des ÖV und die Bewältigung der stark steigenden Personenströme im Bahnhofsumfeld. Einzig über dem Freiverlad im Vogelsangareal Nord ist allenfalls langfristig eine neuen PP-Anlage mit Zufahrt von der Unteren Vogelsangstrasse denkbar. Der Bedarf dafür ist offen und muss im Zusammenhang mit der künftigen Mobilitätsstrategie auf Basis der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 weiter untersucht werden.

Taxi wird auf drei Seiten des Gebietes verteilt um Umwegfahrten zu vermeiden und die Verfügbarkeit zu erhöhen.

Mit der Verschmälerung der Rudolfstrasse gibt es Auswirkungen auf die Erschliessung für Anlieferung / Anwohner. Sie ist in **Variante 211** als Stichstrassen (Gertrud-, Paul, Wart- und Konradstrasse) zu beschränken.

In **Variante 451** ist eine Befahrbarkeit wie im Verkehrskonzept Neuwiesenstrasse weiterhin möglich.

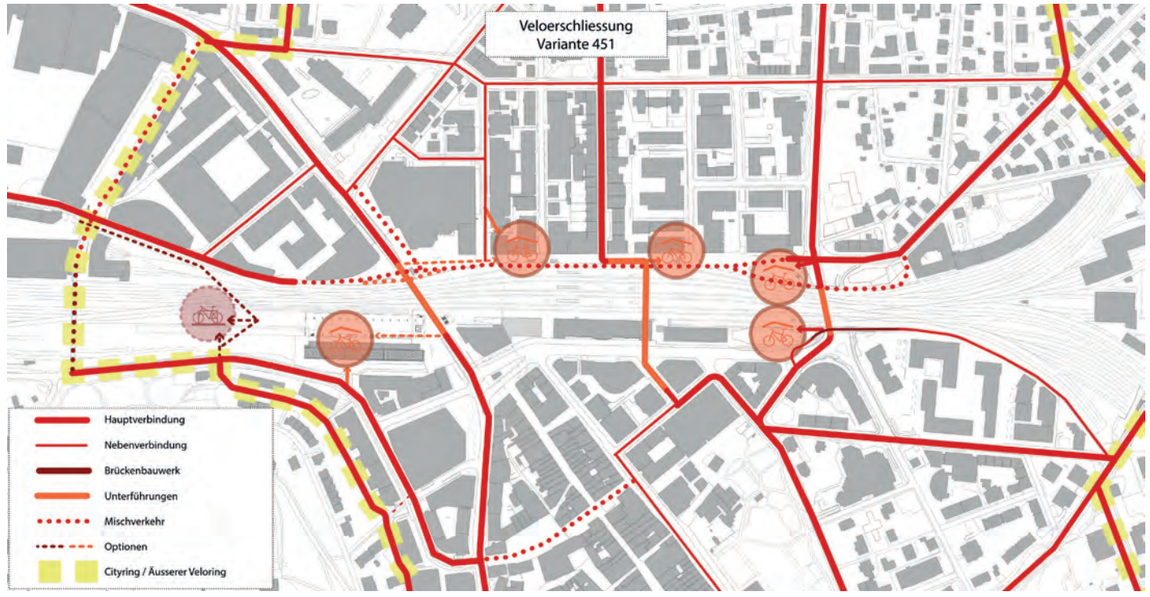
1a) Verkehr & Mobilität — Velo



In Variante 211 ist in der Rudolfstrasse kein Platz für eine separat geführte Veloroute vorhanden. Die Hauptveloroute ist daher in der Neuwiesenstrasse zu führen.

Eine Umgestaltung des Knoten Zürcher-/ Neuwiesenstrasse/ Katharina-Sulzer-Platz ist dabei zwingender Bestandteil.

Eine unterirdische Führung unter der Rudolfstrasse kann (wie schon im aktuellen Konzept angedacht) als zusätzliche Option im Zusammenhang mit dem Bau von Veloparkierungen vertieft werden, ist aber kein Ersatz der Hauptroute oberirdisch.

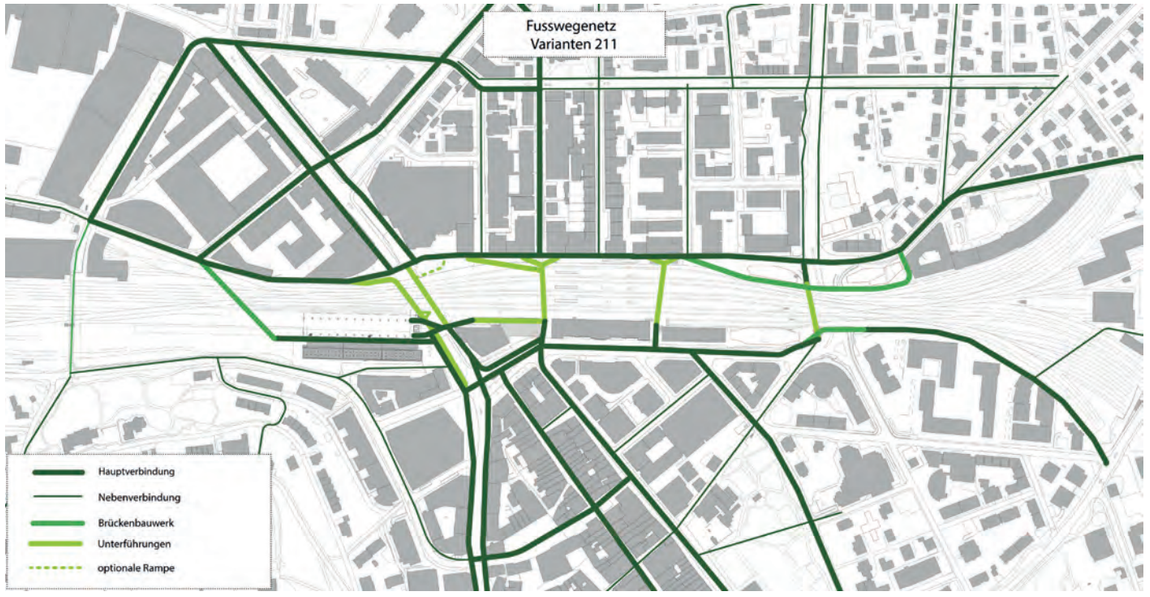


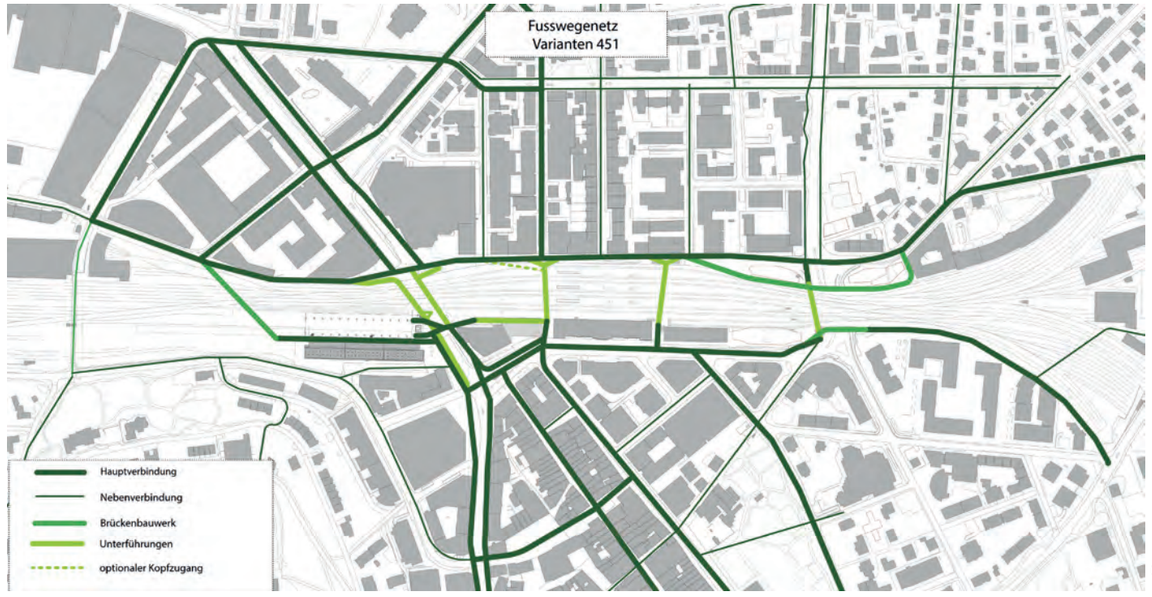
In Variante 451 kann die **Hauptveloroute** im Mischverkehr (Begegnungszone wie mit Umgestaltung Rudolfstrasse vorgesehen) durch die Rudolfstrasse führen.

Sie ist dadurch direkter und schneller als Variante 211 und bietet die bessere Anknüpfung in die PU Nord.

Variante 451 führt zu mehr Konflikten mit Fussgängern im Bereich Bahnmeisterweg / Kesselhausplatz, verläuft aber wesentlich unabhängiger vom MIV.

1a) Verkehr & Mobilität — Fusswegenetz

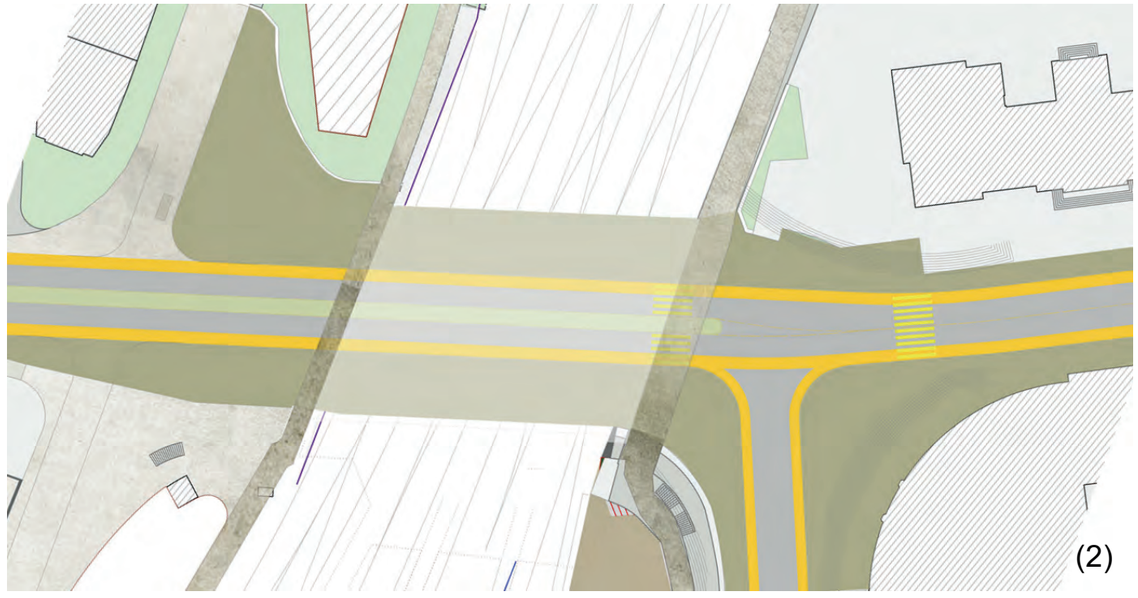




Das **Fusswegenetz** ist in beiden Varianten grundsätzlich identisch. Es unterscheidet sich lediglich durch den zusätzlichen Kopfzugang am Kesselhausplatz in Variante 211. Dieser dient in erster Linie der Entlastung der schmaleren Rudolfstrasse. Der Kopfzugang ist optional auch in Variante 451 denkbar um die Verbindung zwischen Kesselhausplatz und Stadttorplatz zu stärken. Der Erhalt der bestehenden Fussgänger-/Velorampe von der Gleisquerung Zürcherstrasse zum Kesselhausplatz ist bei Variante 211 nur als reine Fussgängerverbindung denkbar und als Option vertieft zu prüfen.

Die Bereiche unmittelbar angrenzend an die Bahnhofsflächen sind soweit als möglich den Fussgängern vorbehalten. Dies gilt insbesondere für den Kornhausplatz (ehemals Salzhausplatz) welcher Zirkulationsfläche zwischen Wende- und Hauptbahnhof ist.

1a) Verkehr & Mobilität — Betrachtungen Knoten

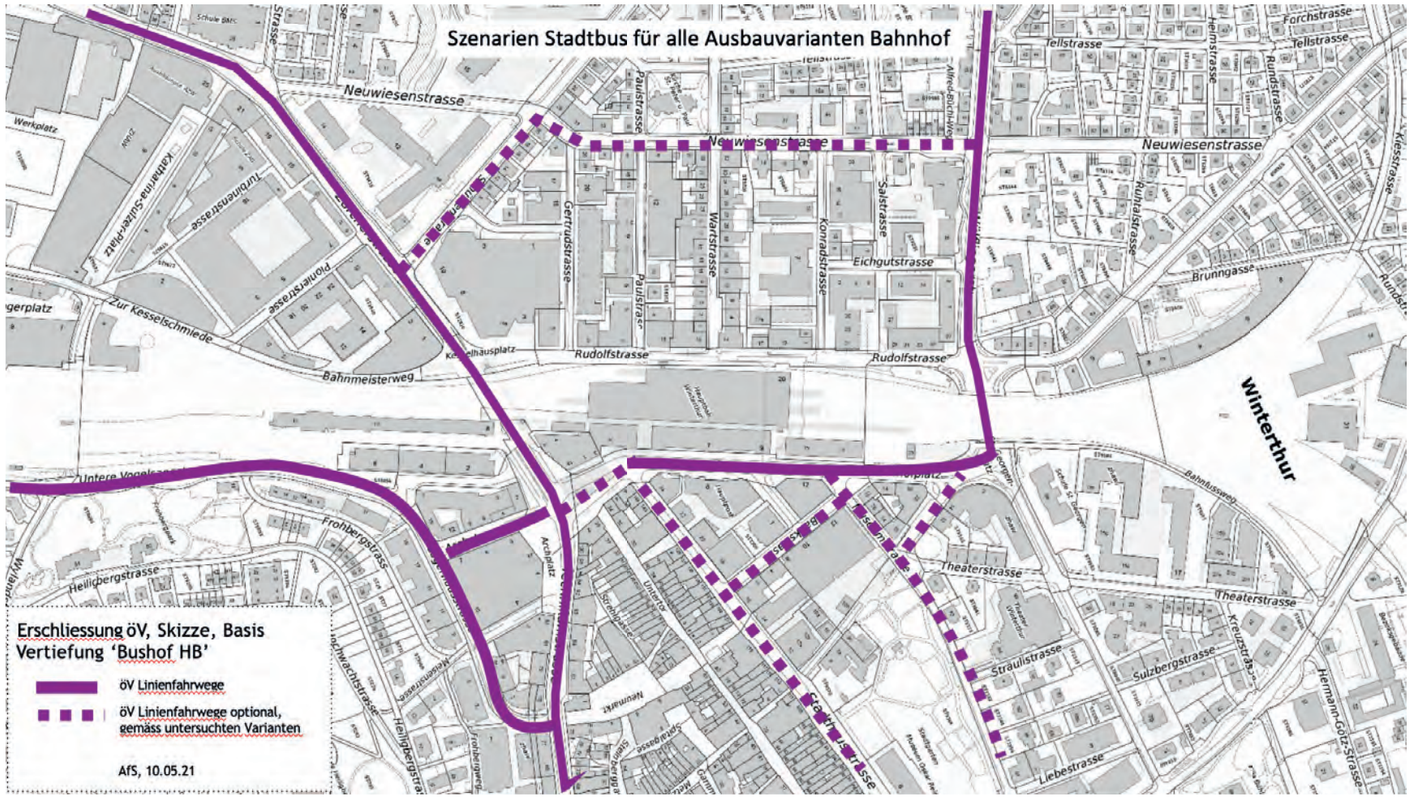


Insbesondere bei der Variante 211 zeigt sich, dass der Ausbau des Bahnhofs auch Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstrassennetz hat. Der Perimeter der Wirkungen ist in den beiden Varianten unterschiedlich gross, da die Neuwiesenstrasse unterschiedliche Bedeutungen übernimmt. Für beide Varianten gilt es aber im Bahnhofsumfeld eine bessere Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.

An den folgenden Knoten gilt es die Fuss- und Veloübergänge zu optimieren und die Dominanz des MIV zu reduzieren:
Zürcherstrasse / Neuwiesenstrasse, (1)
Zürcherstrasse / Pionierstrasse,
Wülflingerstrasse / St.-Georgen-Platz (2)

Ausserdem ist eine Umorganisation des Knotens St. Georgen / Museumsstrasse (2) erforderlich, um auch den Kopfbereich für den Fussgängerübergang zur Bahnhofstrasse zu optimieren (z.B. indem die Museumsstrasse als Velo- und Erschliessungsachse etabliert wird).

1a) Verkehr & Mobilität — Szenarien Stadtbus für alle Ausbauvarianten



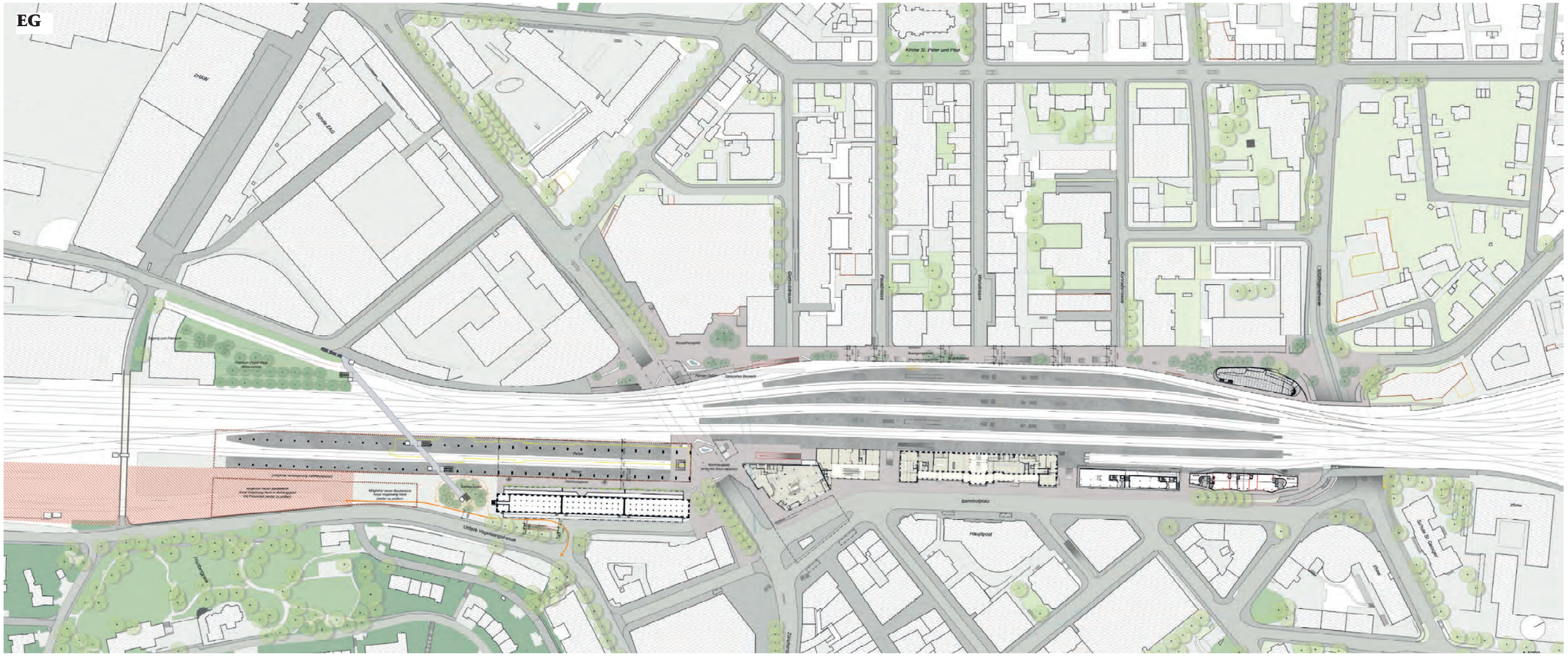
Fazit aus untersuchten Entwicklungsszenarien Stadtbus am Hauptbahnhof:

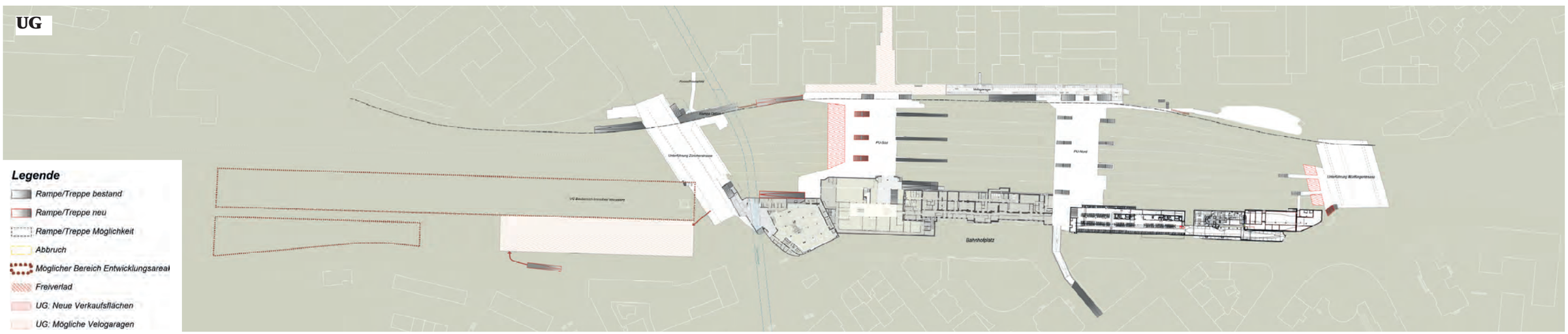
- Die heutige Organisation des Bushofes mit den vier Doppelhaltestellen vor dem Untertor ist mit der Angebotsstrategie Stadtbus 2045/50 (Einsatz von Doppelgelenkbussen, gleichzeitige Nutzung der Kante durch zwei bzw. drei Buslinien sowie notwendige Haltestelle an der Technikumstrasse) nicht kompatibel.

- Die untersuchten vier Szenarien für künftige Bushaltestellen und Linienführungen am Bahnhof sind alle mit den Ausbauvarianten der Entwicklungsplanung Bahnhof kompatibel. Der Variantenentscheid zum Bushof kann daher unabhängig vom Variantenentscheid Bahnhof erfolgen.

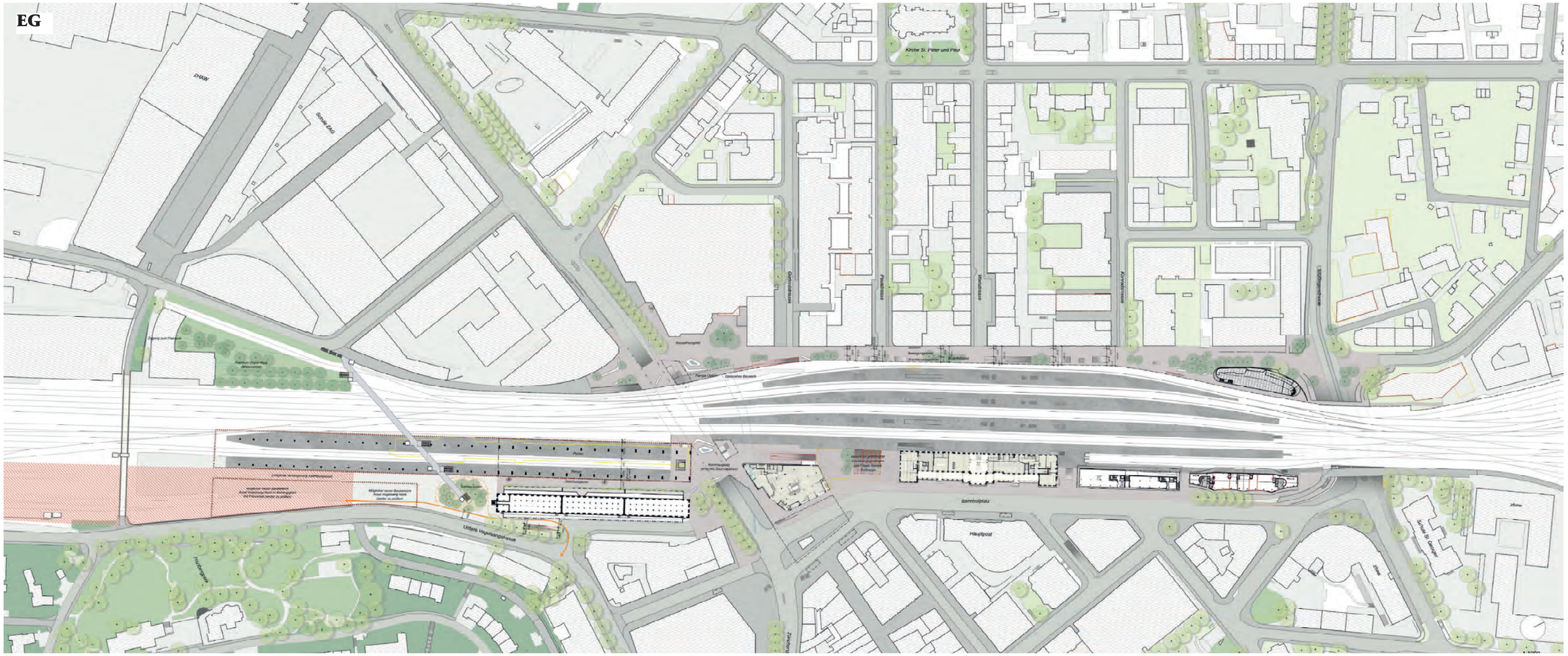
- Der Variantenenscheid zum Bushof steht in starker Abhängigkeit zur künftigen Verkehrsführung in der Innenstadt (u.a. Einbahnregime Museums-/St.Georgenstrasse), die noch vertieft untersucht werden muss.

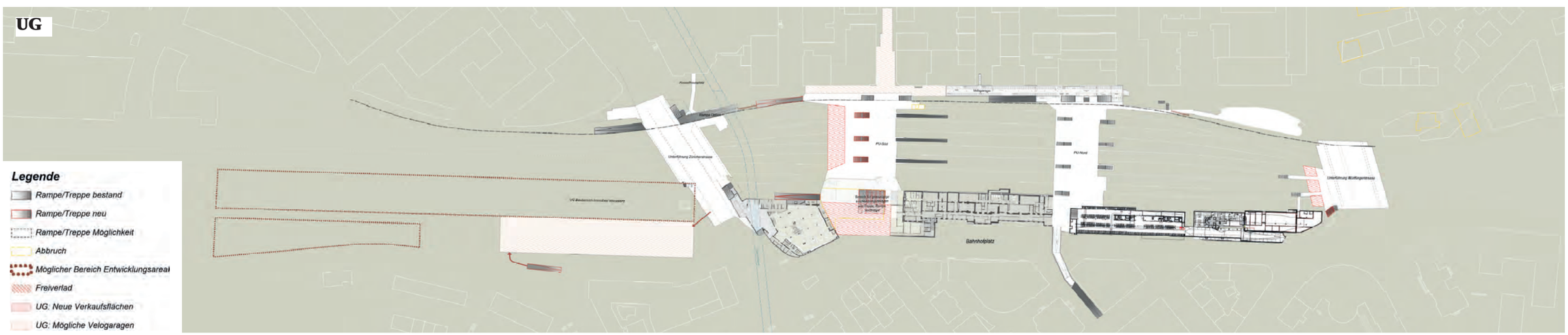
1b) Übersicht Variante 211 mit Stadttorgebäude



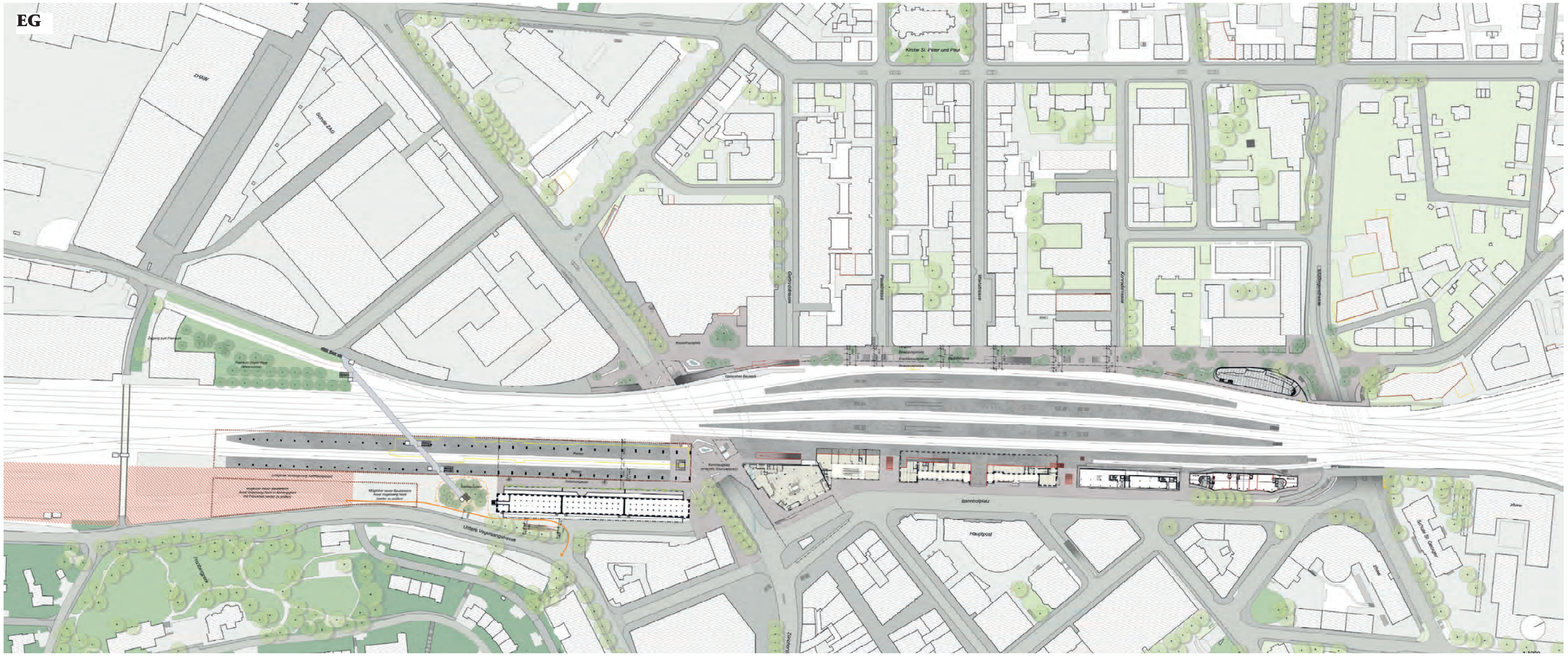


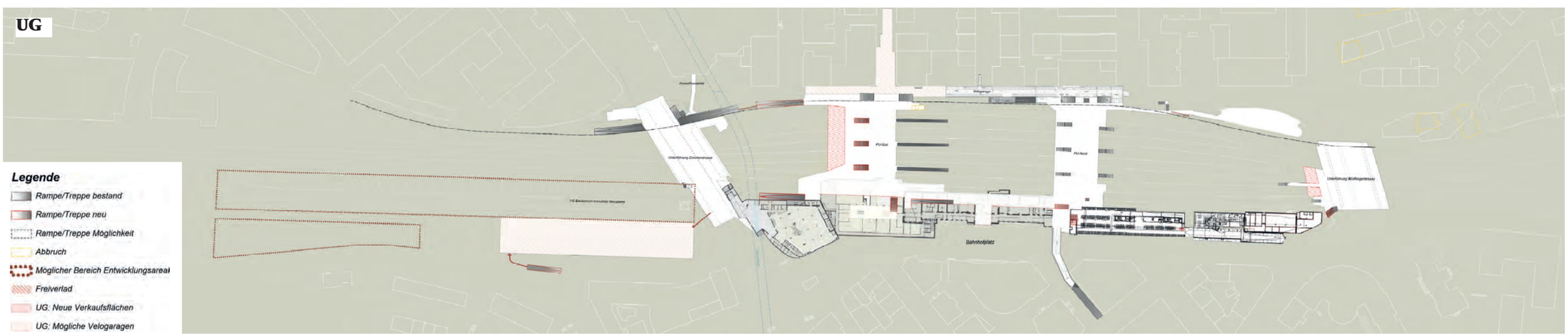
1b) Übersicht Variante 211 ohne Stadttorgebäude



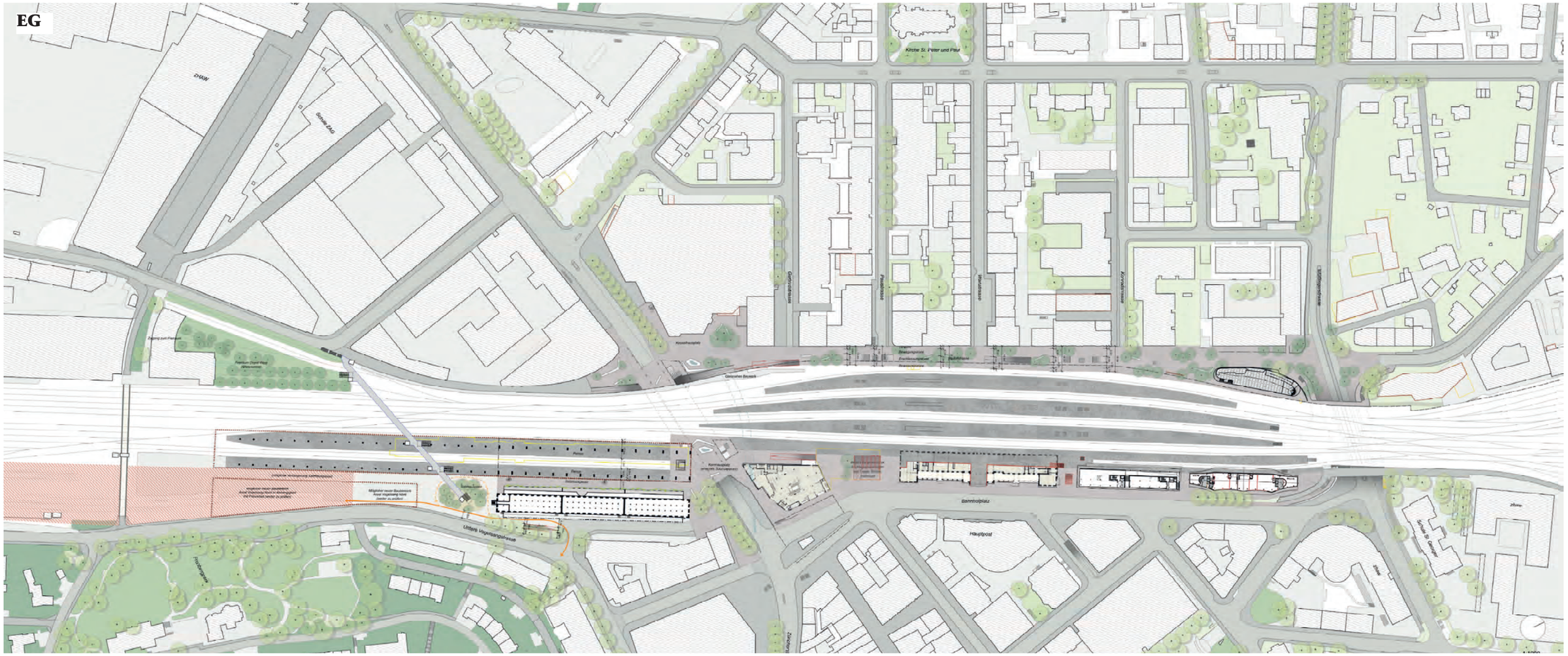


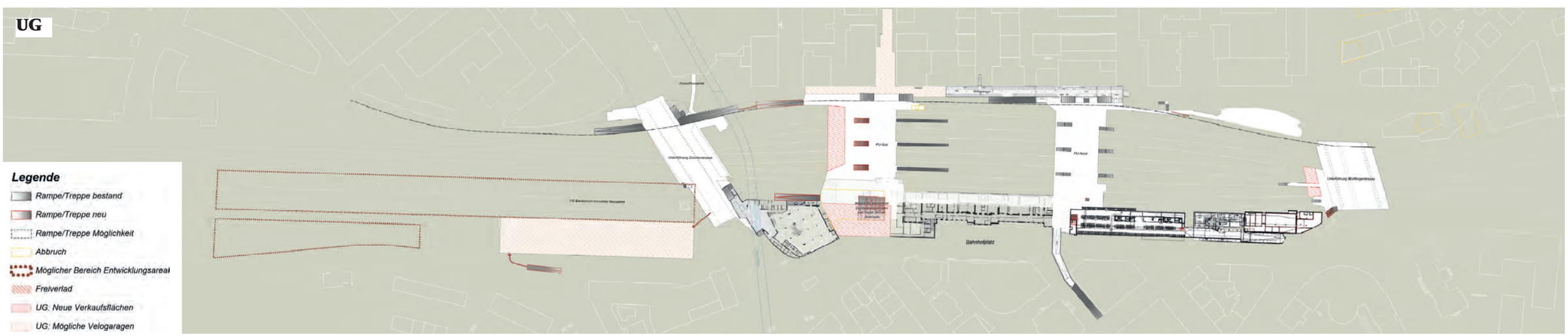
1c) Übersicht Variante 451 mit Stadttorgebäude





1e) Übersicht Variante 451 ohne Stadttorgebäude





Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
   a) Verkehr & Mobilität
   b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
   c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude

2. Variantenunabhängige Betrachtungen
   a) Wendebahnhof
   b) Brücke Vogelsang
   c) St. Georgenplatz

3. Direktvergleich Teilräume
   a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
   b) Rudolfstrasse
   c) Kesselhausplatz
   d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   f) Stadttor

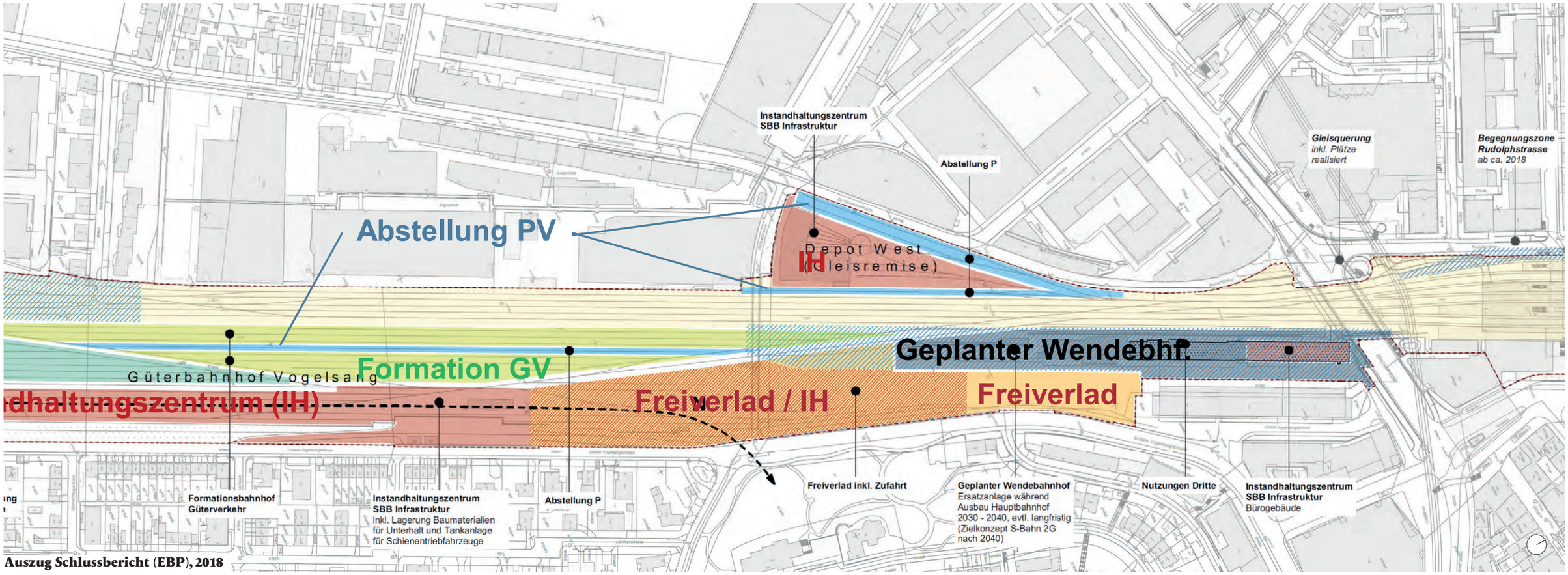
2a. Wendebahnhof

Niveau Untere Vogelsangstrasse

Niveau Gleis

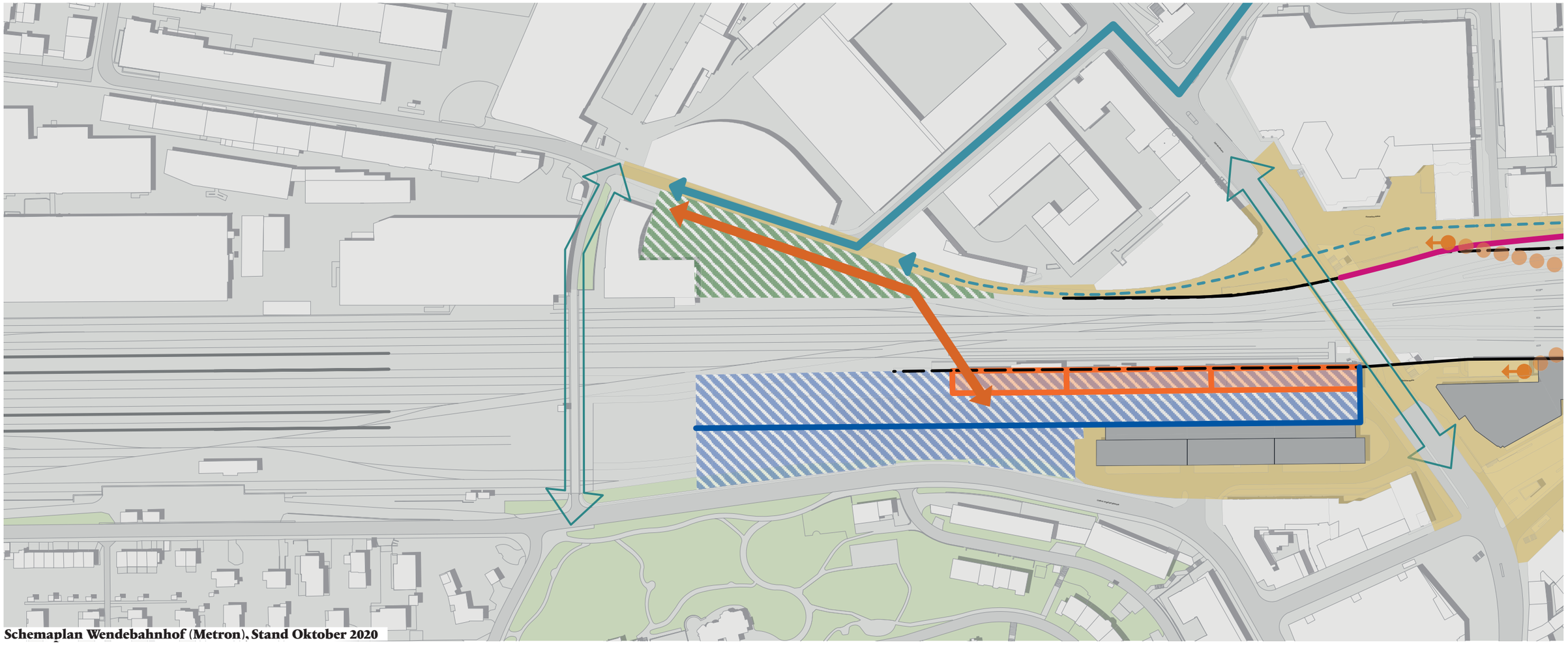
Frohbergpark

2a. Wendebahnhof



Auszug Schlussbericht (EBP), 2018

2a. Wendebahnhof

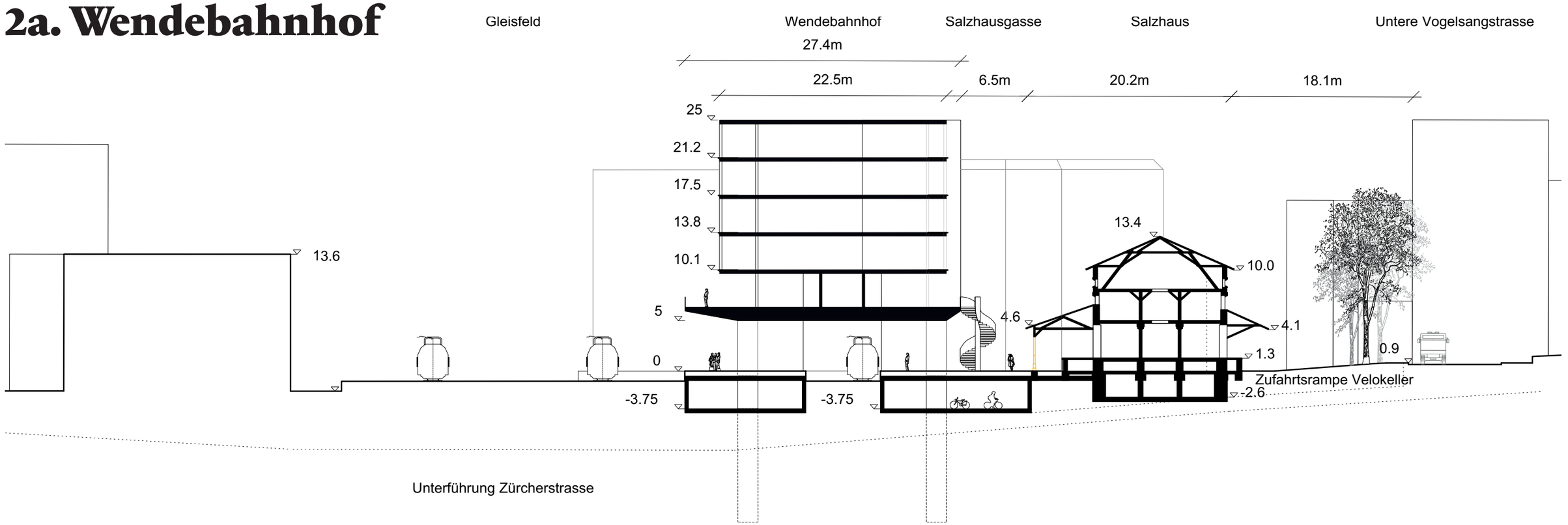


Schemaplan Wendebahnhof (Metron), Stand Oktober 2020

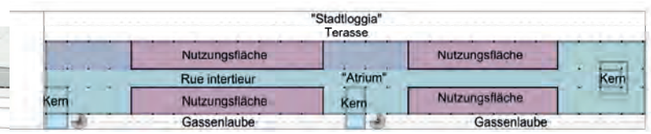
Legende

- Heutige Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (2020)
- Neue Ausdehnung Gleis- und Perronanlage (Zielhorizont)
- Zugänge zu den Publikumsanlagen (Rampen, Treppen, etc.)
- Personenunterführung / -überführung (Verteilebene)
- Tiefbahnhof
- Wendebahnhof Vogelsang langfristig (Ausdehnung Gleis- und Perronanlage)
- Hochbahnhof inkl. Zufahrtsrampen
- öffentliche Räume / Wege / Plätze (ohne Perronflächen)
- Fussgänger- / Velobrücke gem. Leiterkonzept
- Velohauptroute
- Feinerschliessung Velo
- Querverbindung Velo (Brücke / Unterführung)
- Gebäude im Bahnhofbereich nicht tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich mittel tangiert
- Gebäude im Bahnhofbereich stark tangiert
- Abbruch Gebäude
- Abbruch denkmalgeschützte Gebäude
- mögliche zukünftige Freiräume
- möglicher Bereich Entwicklungsareal Vogelsang Nord (ungefähre Fläche)

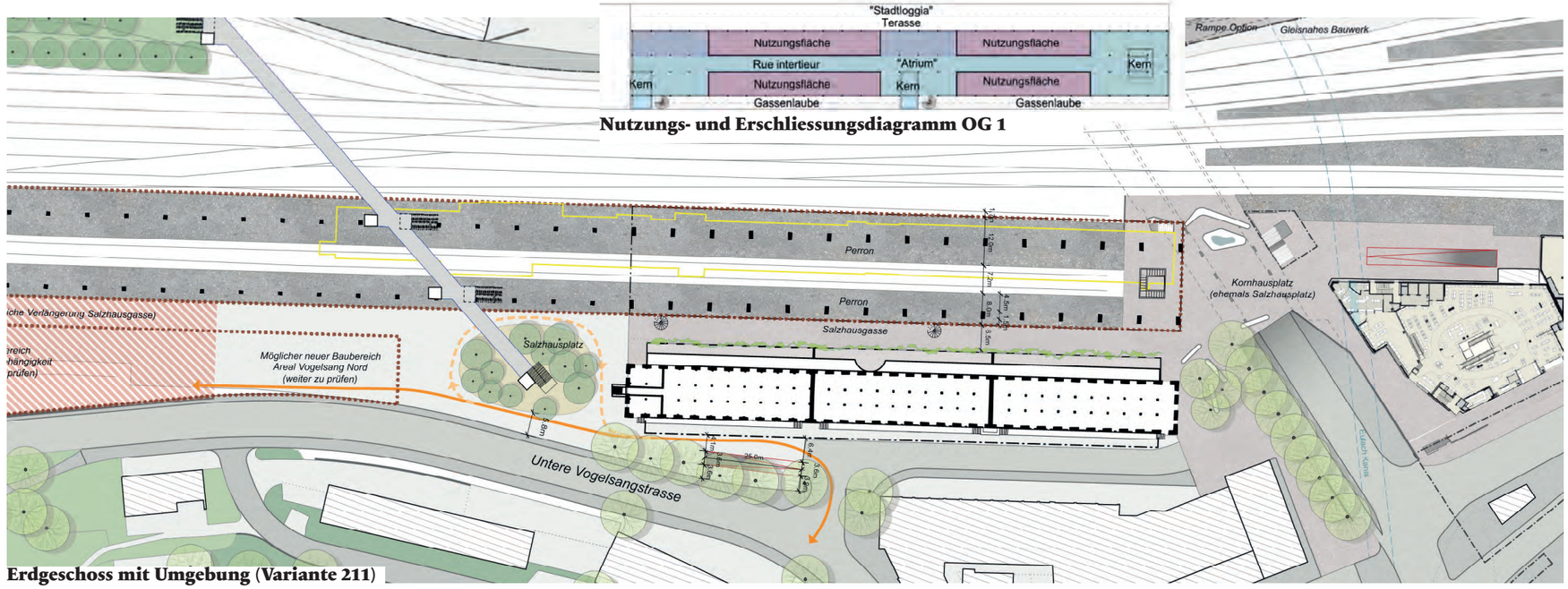
2a. Wendebahnhof



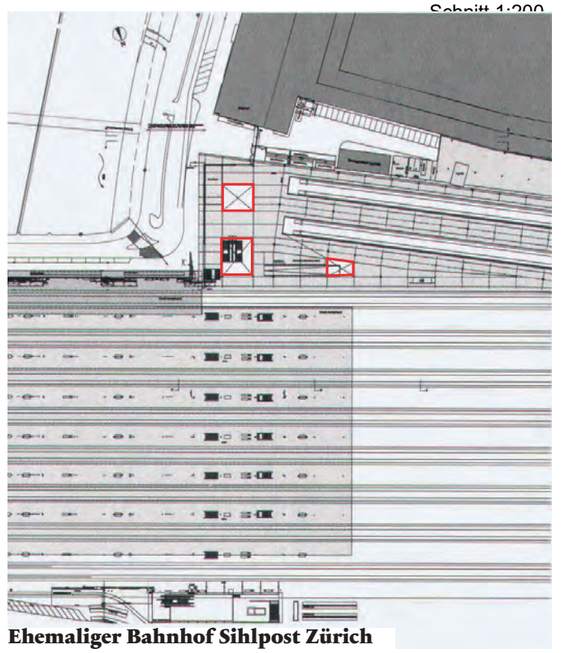
Querschnitt mit Blick Richtung Norden



Nutzungs- und Erschliessungsdiagramm OG 1

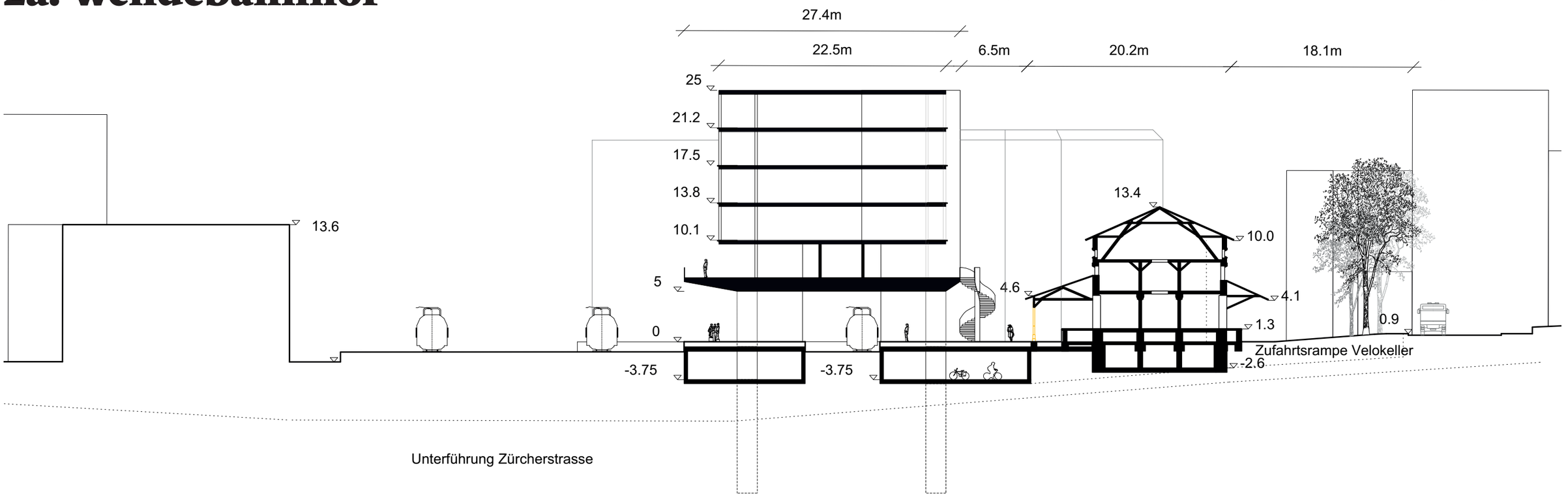


Erdgeschoss mit Umgebung (Variante 211)



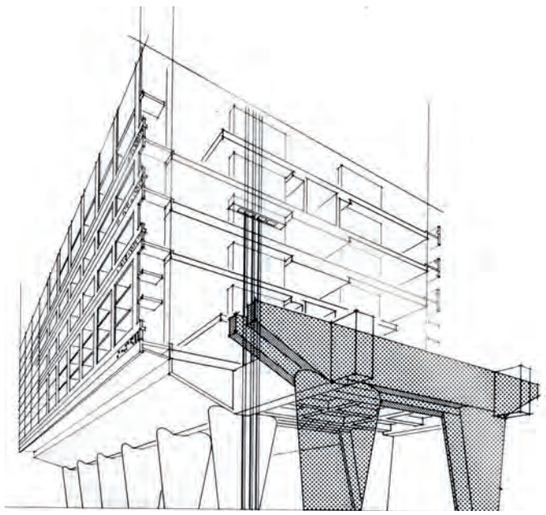
Ehemaliger Bahnhof Sihlpost Zürich

2a. Wendebahnhof



Querschnitt mit Blick Richtung Norden

Schnitt 1:200



Unité d'habitation Marseille

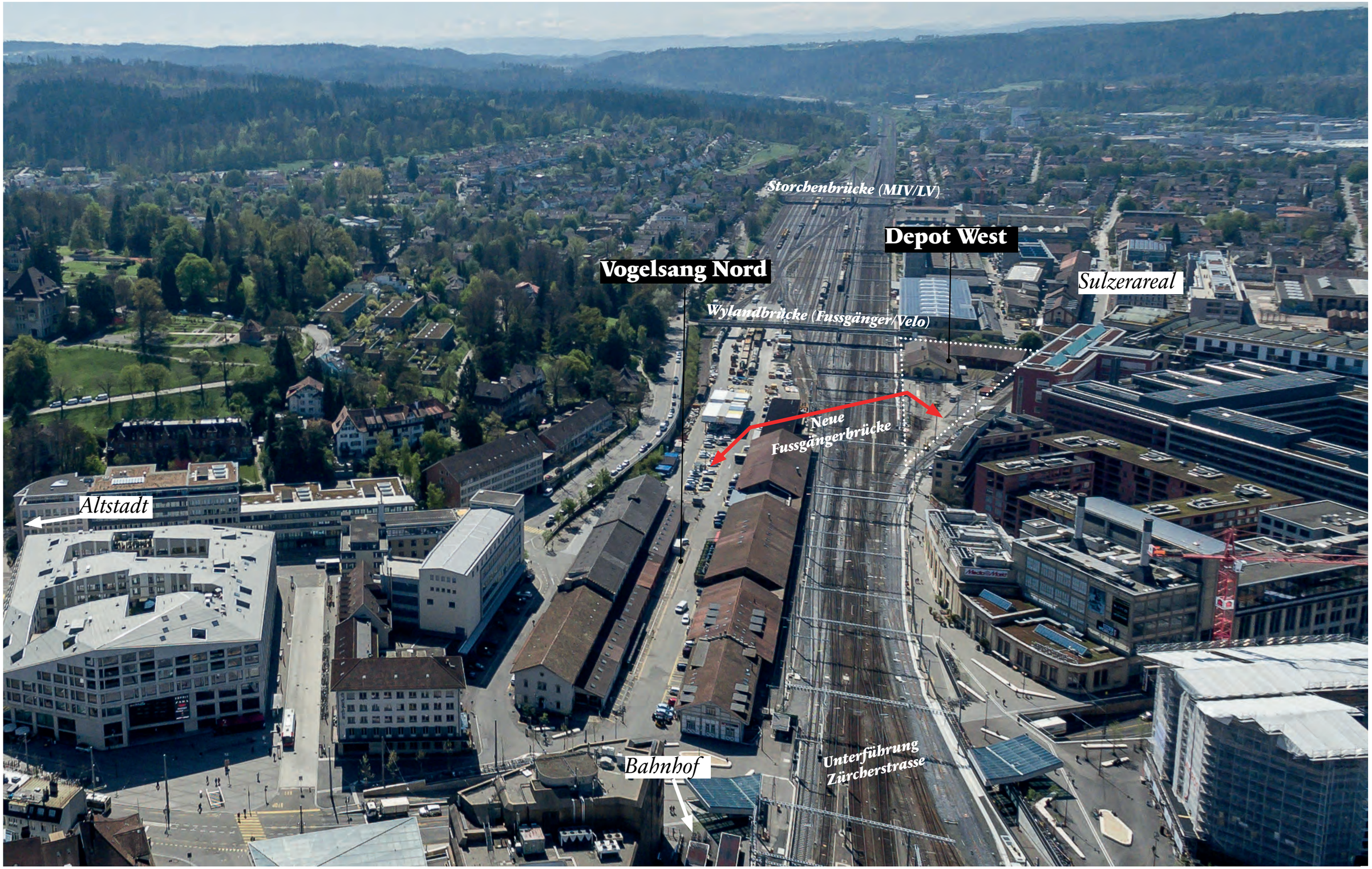
Halle 181 Winterthur

Aufgänge Hardbrücke Zürich

Salz-, Kauf- und Kornhaus im Jahr 1983

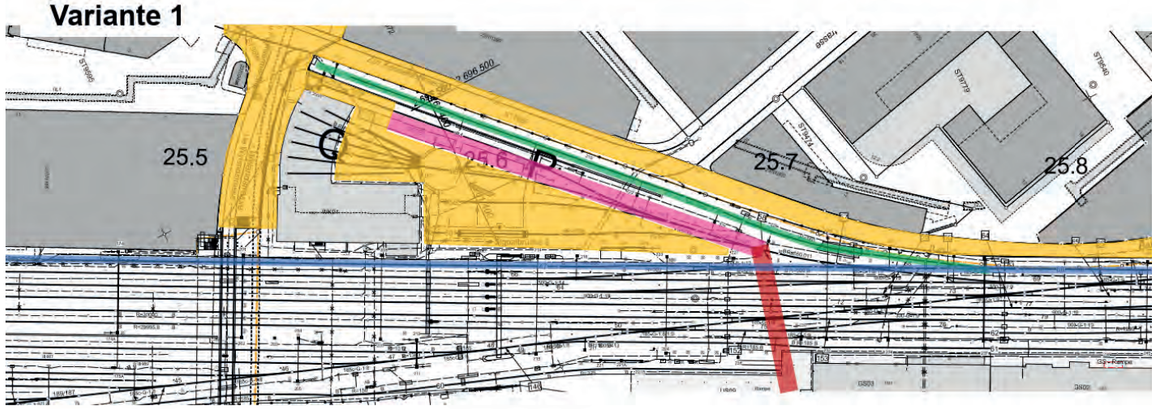
Situation heute (östlich Salzhaus)

2b. Brücke Vogelsang



2b. Brücke Vogelsang und Areal Depot

Variante 1



Streckengleis

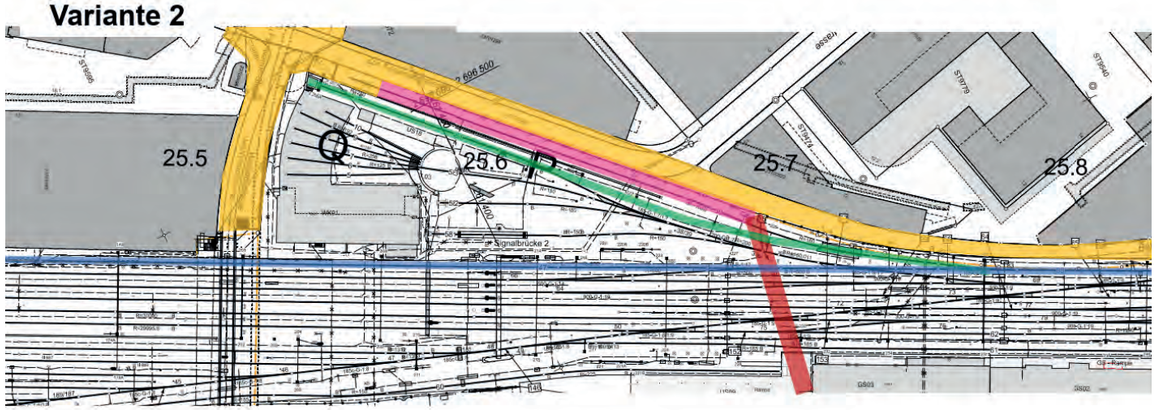
Heutiges Abstellgleis (minimale Nutzlänge von 170 m ist gerade vorhanden)

Rampe Fussgängerverbindung Vogelsang (6% Neigung, ca. 130 m Länge; Voraussetzung ist die Verlegung der heutigen bahnbetrieblichen Funktionen)

Brücke Fussgängerverbindung Vogelsang (mit lichter Höhe über Gleisen und Fahrleitungen)

Öffentlicher Raum (Voraussetzung im Bereich Depot West ist die Verlegung der heutigen bahnbetrieblichen Funktionen)

Variante 2



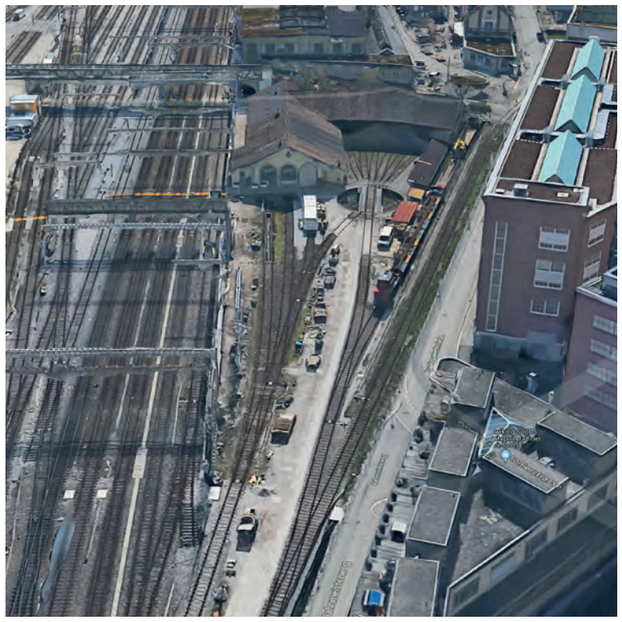
Streckengleis

Verlegtes Abstellgleis (versperrt mit minimaler Nutzlänge von 170 m den Zugang in den offenen Bereich Depot West)

Rampe Fussgängerverbindung Vogelsang (6% Neigung, ca. 130 m Länge; Voraussetzung ist die Verlegung der heutigen bahnbetrieblichen Funktionen)

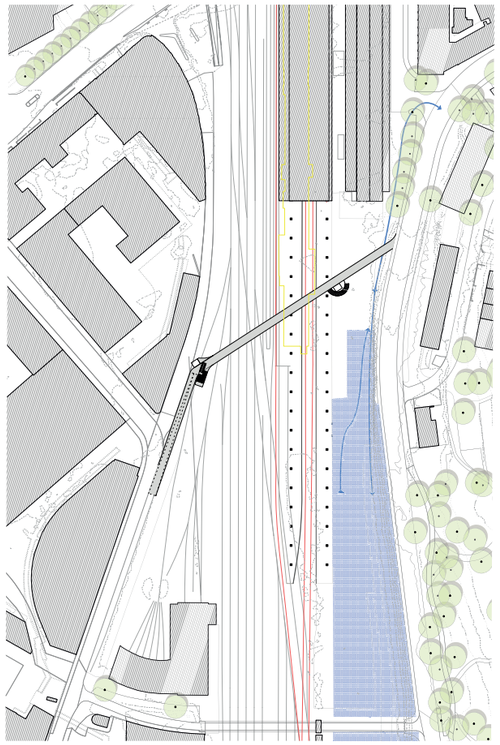
Brücke Fussgängerverbindung Vogelsang (mit lichter Höhe über Gleisen und Fahrleitungen)

Öffentlicher Raum

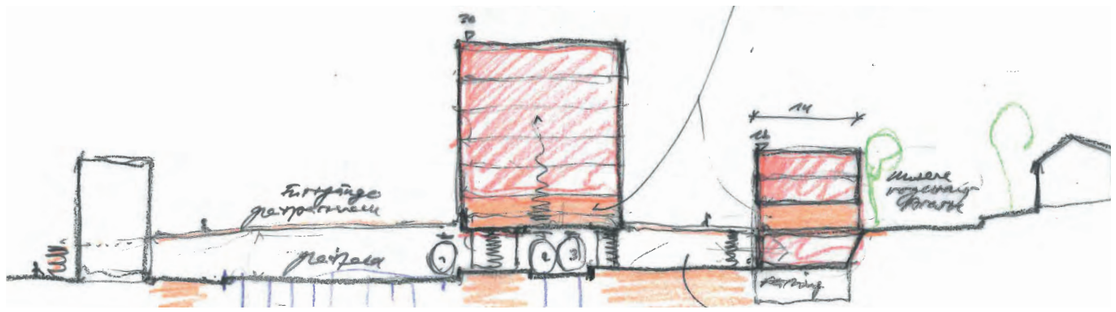


2b. Brücke Vogelsang

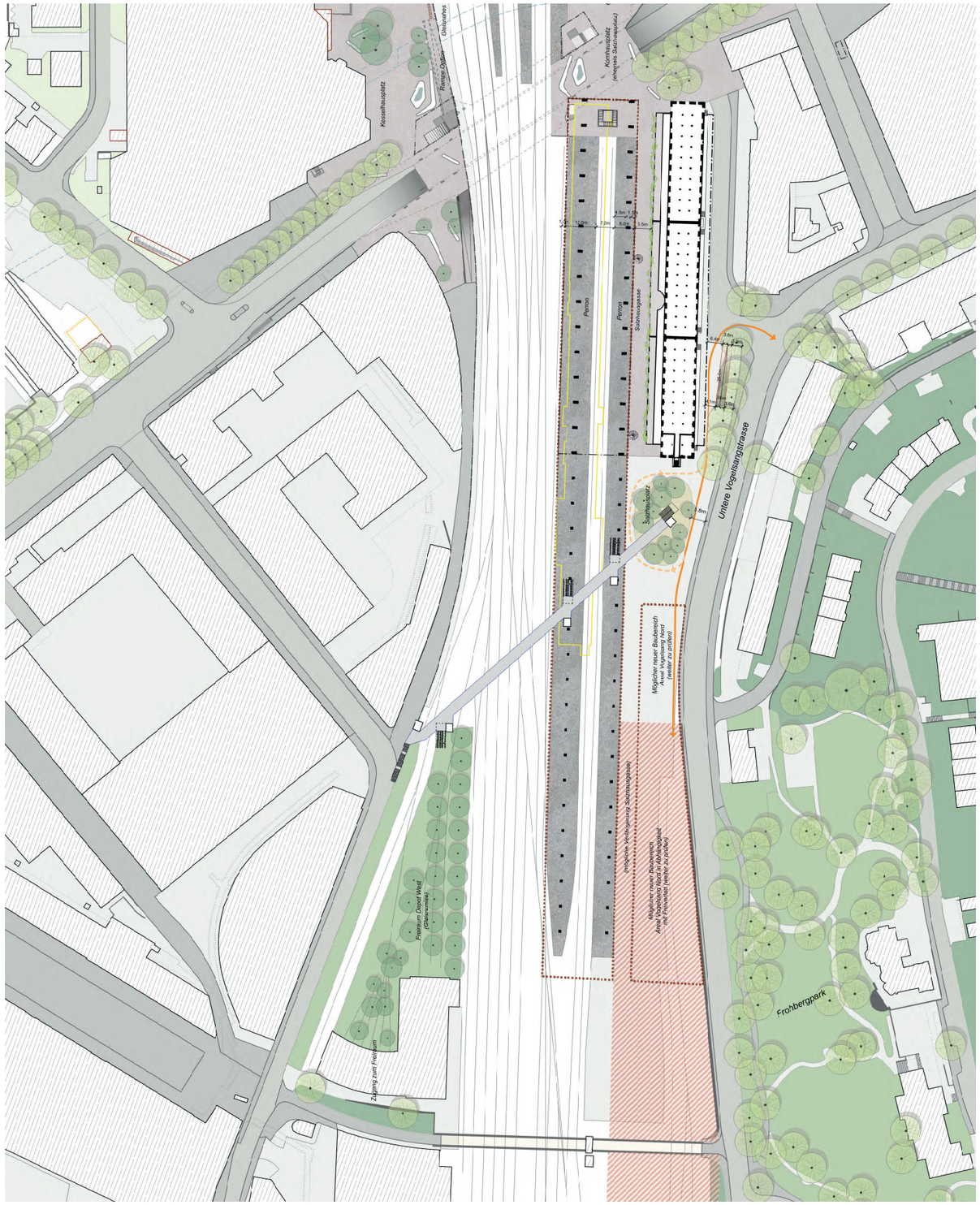
Brücke Vogelsang gemäss Leiterkonzept



Variante mit Velo



Alternativer Prinzipschnitt mit direkter Verknüpfung einer zweite Bautiefe an Vogelsangstrasse (Blick Richtung Bhf)

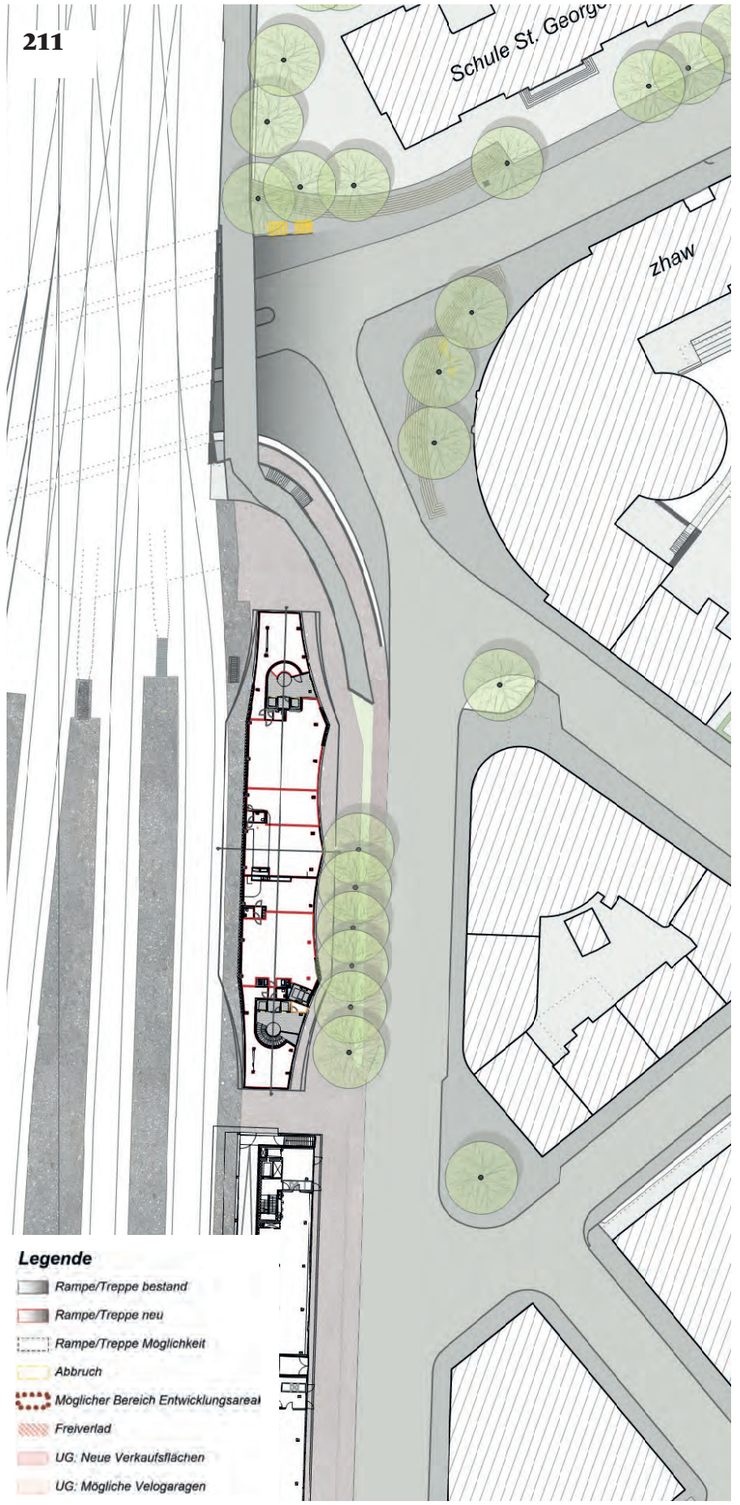


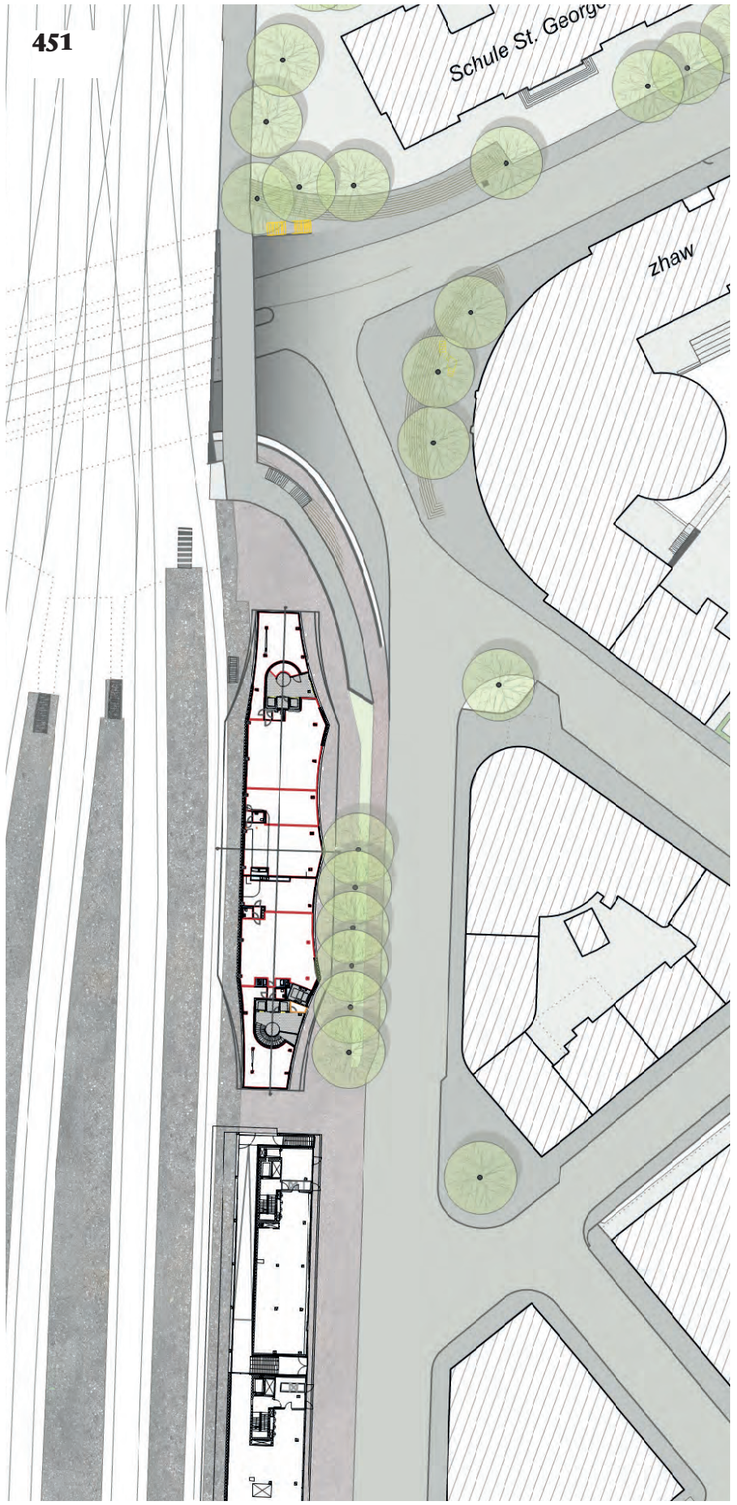
Situationsplan Vogelsang Nord mit Fussgängerbrücke

Legende

- Rampe/Treppe bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abbruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freivertad
- UG: Neue Verkaufsflächen
- UG: Mögliche Velogaragen

2c. St. Georgenplatz (Stadtebene)





Inhaltsverzeichnis

1. Übersicht
   a) Verkehr & Mobilität
   b) Variante 211 mit/ohne Stadttorgebäude
   c) Variante 451 mit/ohne Stadttorgebäude

2. Variantenunabhängige Betrachtungen
   a) Wendebahnhof
   b) Brücke Vogelsang
   c) St. Georgenplatz

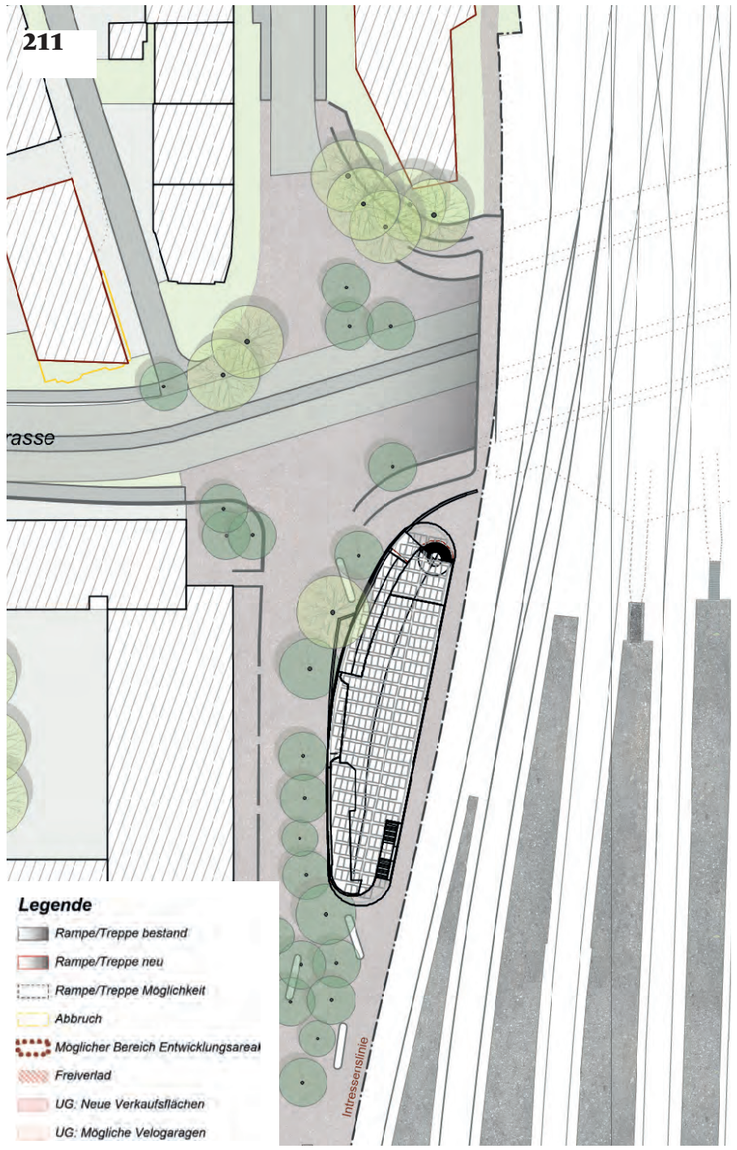
3. Direktvergleich Teilräume
   a) Wülflinger-/Rudolfstrasse
   b) Rudolfstrasse
   c) Kesselhausplatz
   d) Salzhausplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   e) Bahnhofplatz mit/ohne Stadttorgebäude
   f) Stadttor

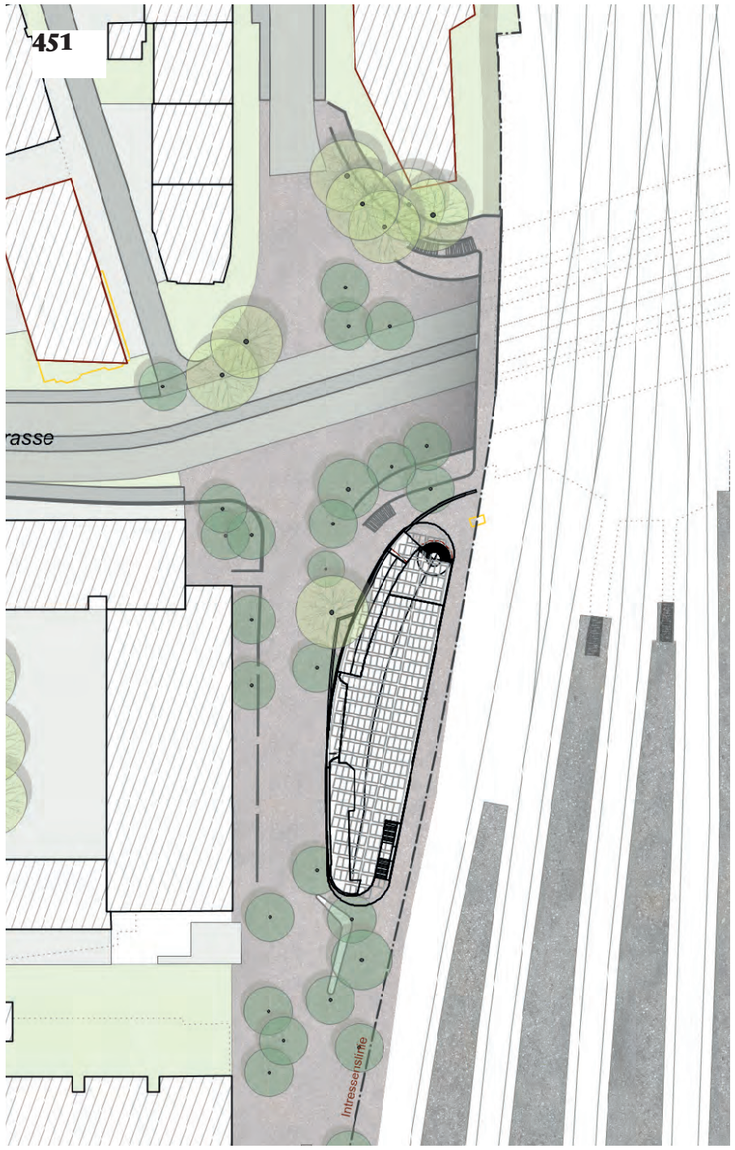
3a. Rudolf-/Wülflingerstrasse (Stadtebene)

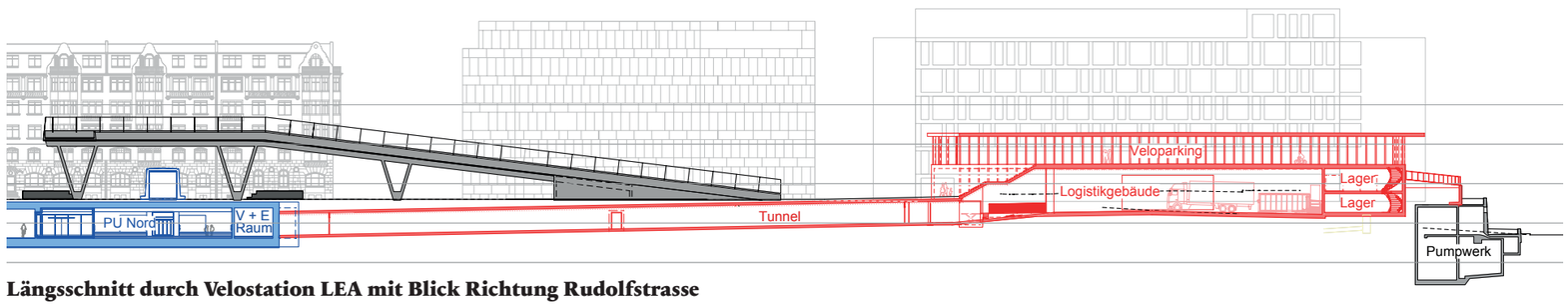
Referenzbild „Grüner Kopf“: Hochschulquartier Zürich, Studio Vulkan

Zielbild Herbst 2020, Phase II (nicht mehr aktuell)

Visualisierung Auflageprojekt Esse-Areal

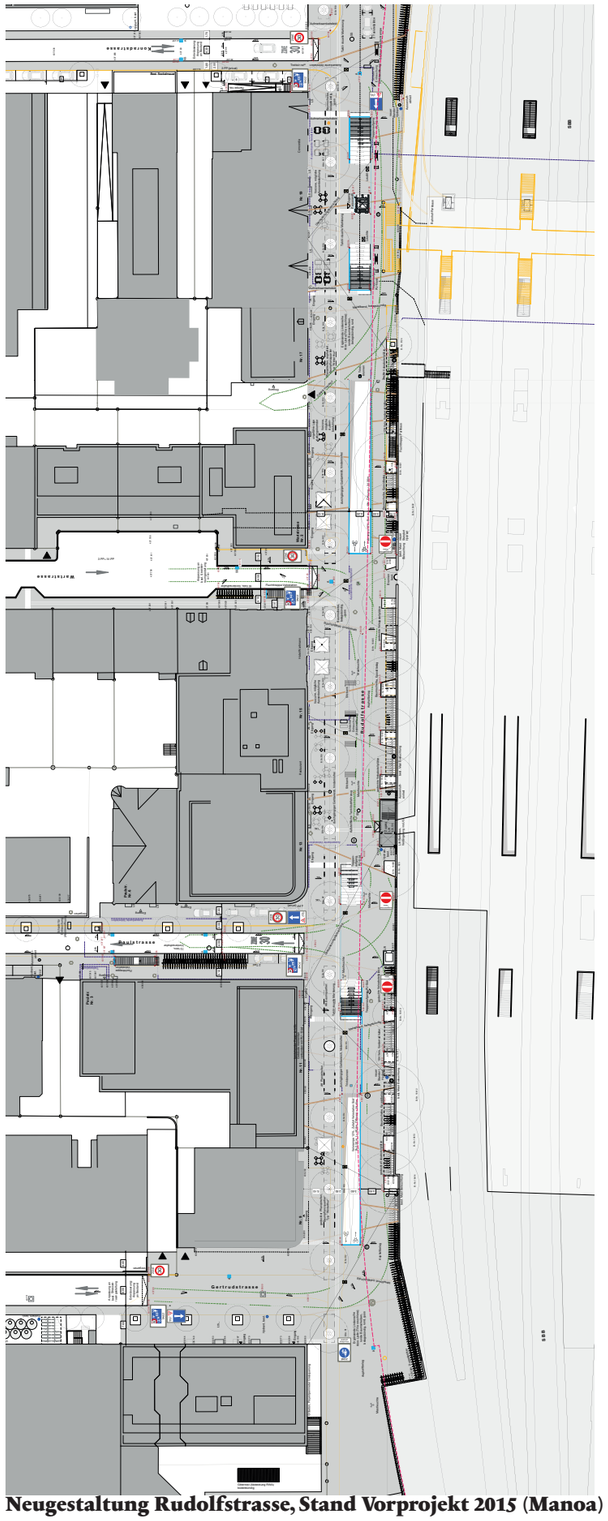




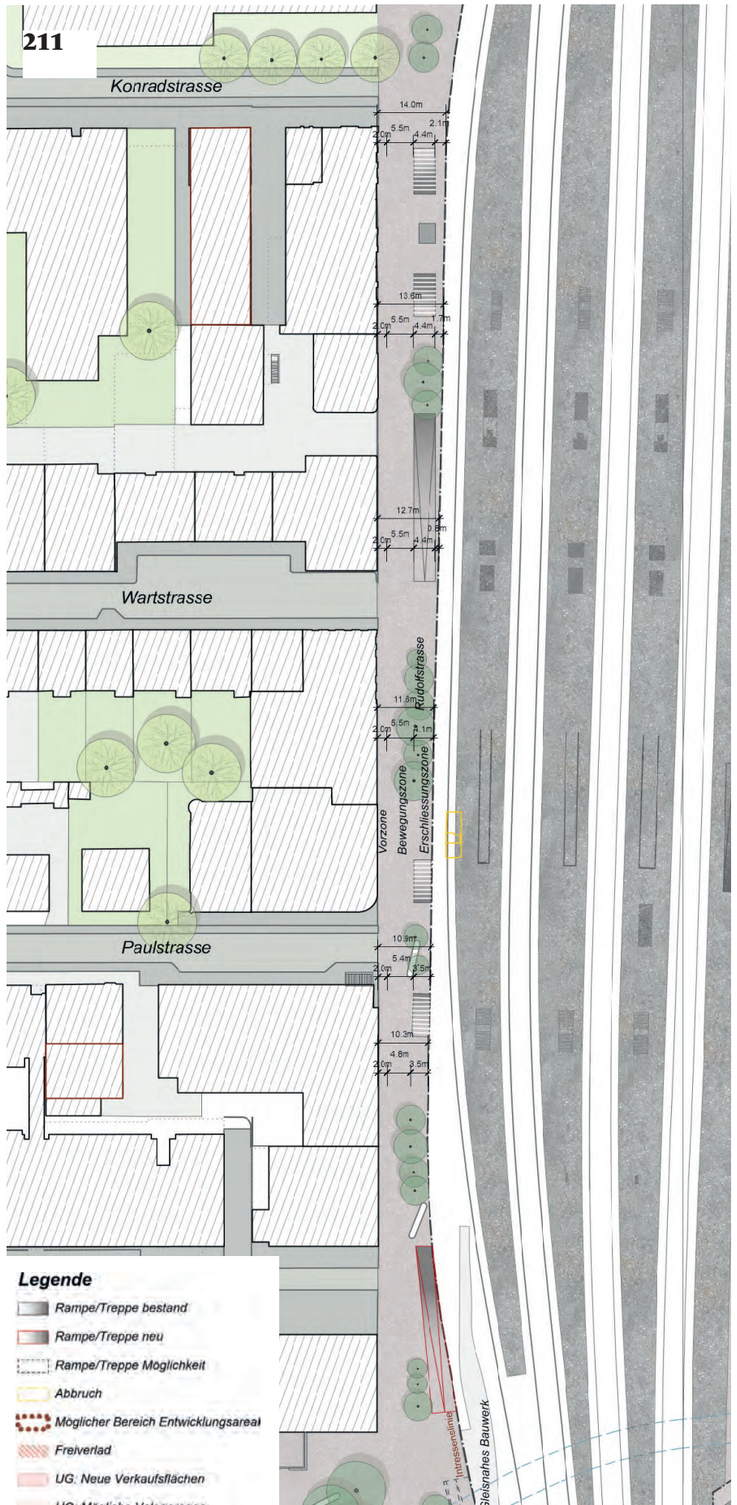


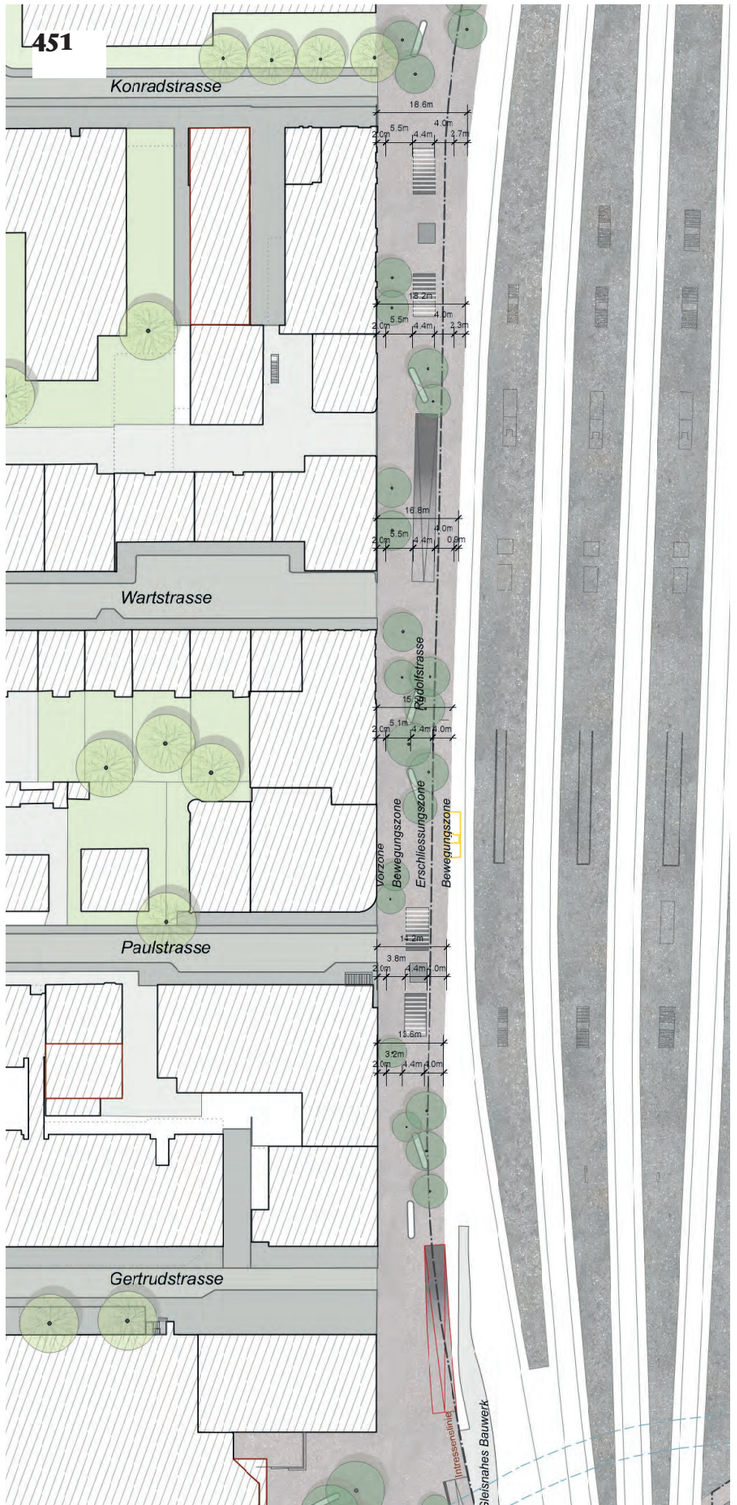
Längsschnitt durch Velostation LEA mit Blick Richtung Rudolfstrasse

3b. Rudolfstrasse (Stadtebene)

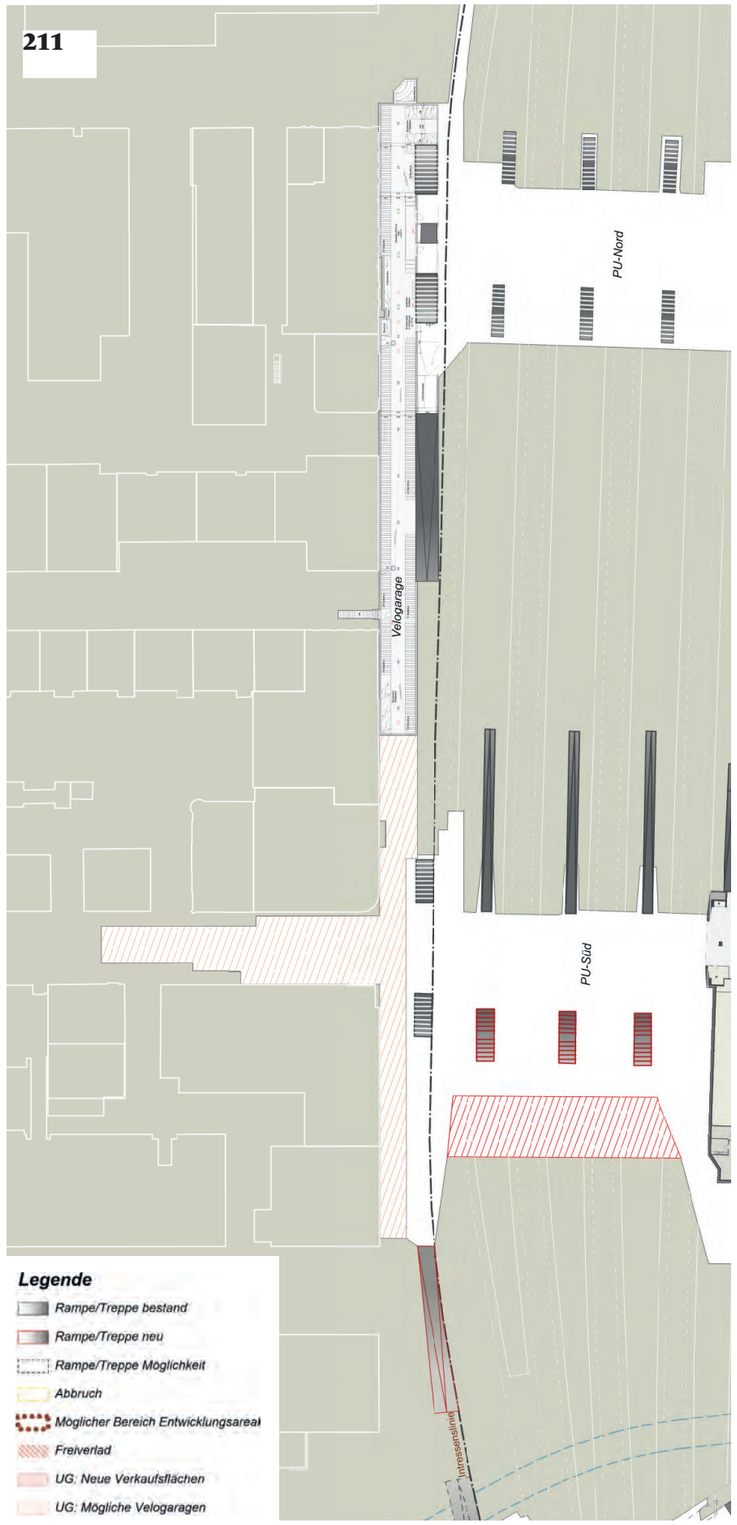


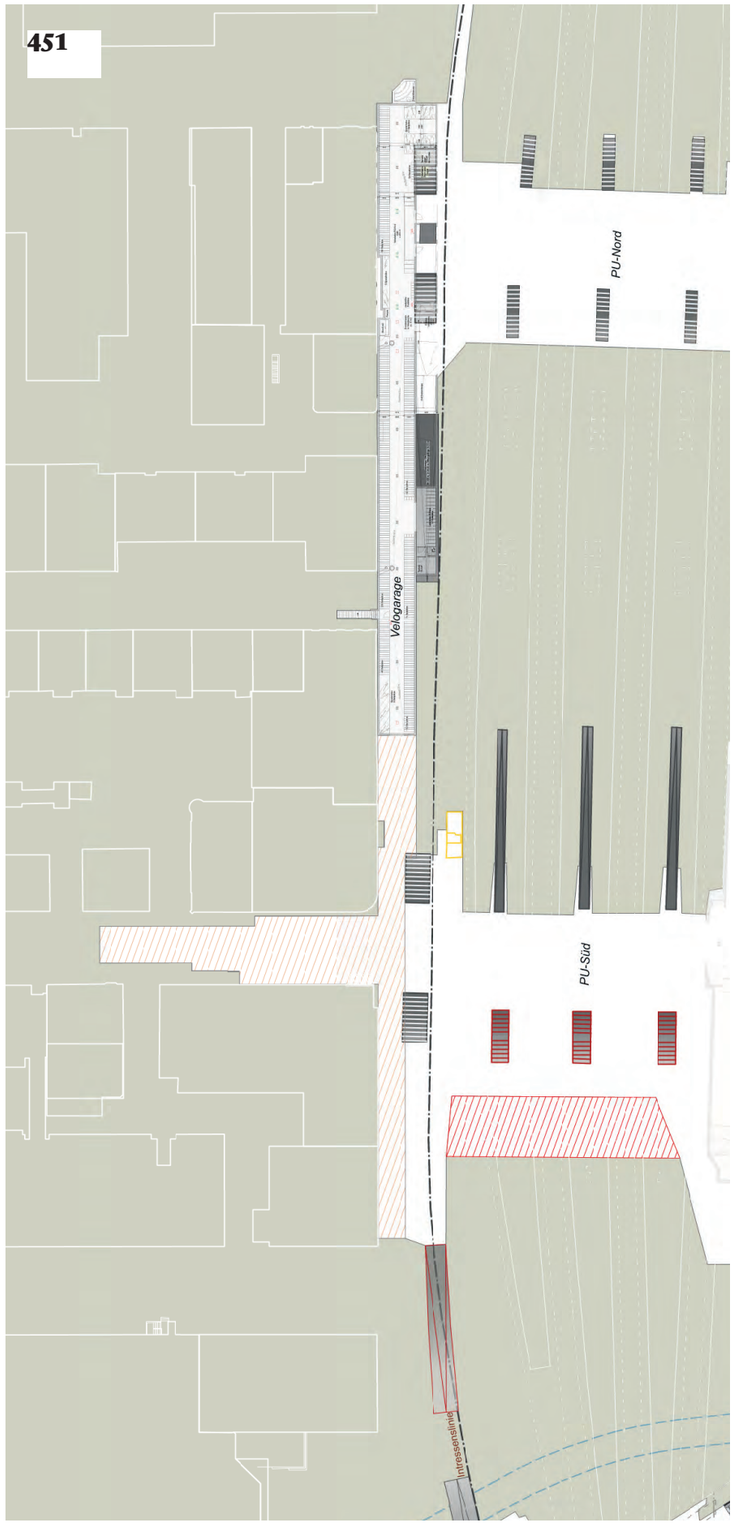
Neugestaltung Rudolfstrasse, Stand Vorprojekt 2015 (Manoa)



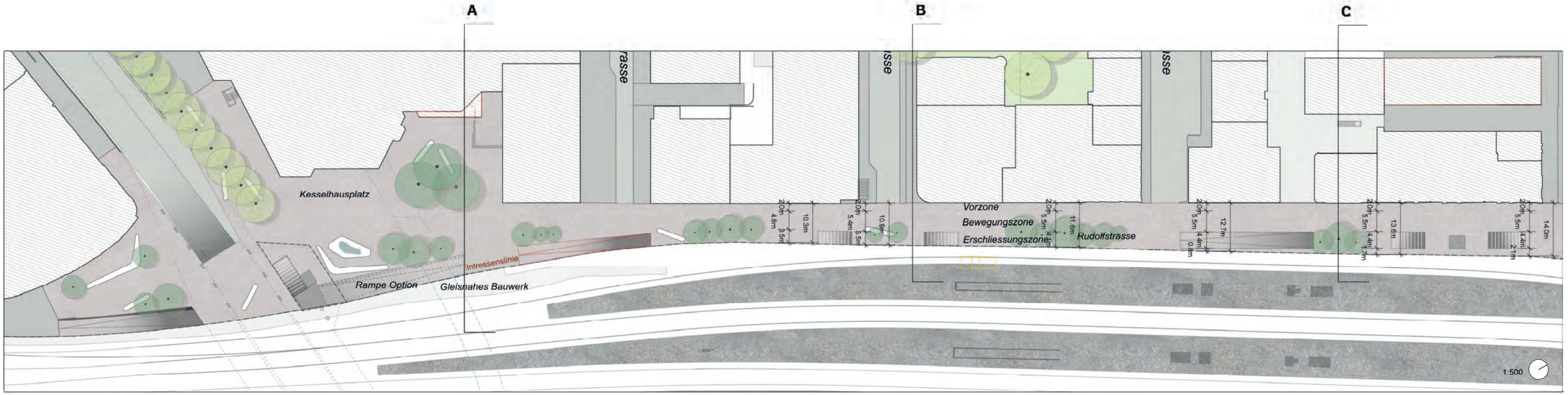


3b. Rudolfstrasse (UG)

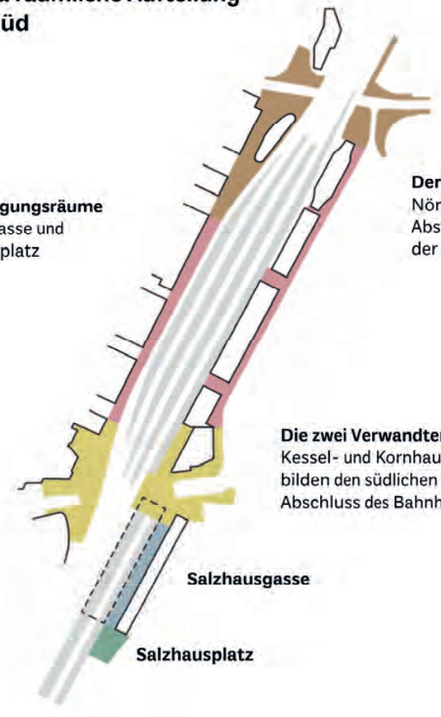




3b. Rudolfstrasse V211



Schema räumliche Aufteilung Nord-Süd



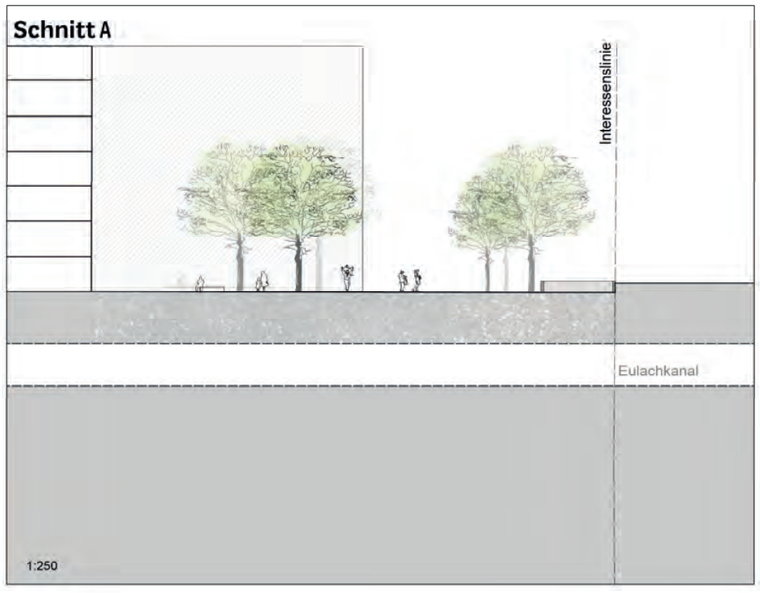
Die Bewegungsräume
Rudolfstrasse und Bahnhofsplatz

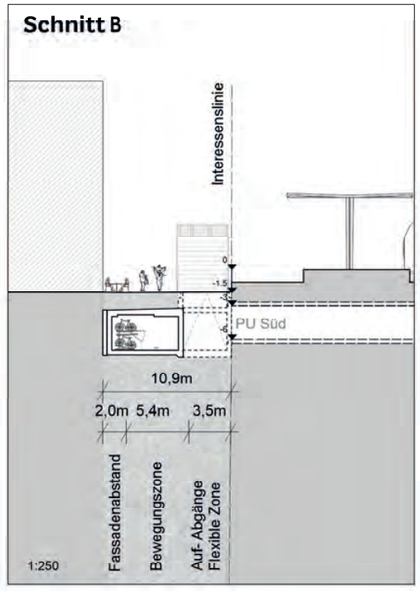
Der Grüne Kopf
Nördlicher Abschluss entlang der Wülflingerstr.

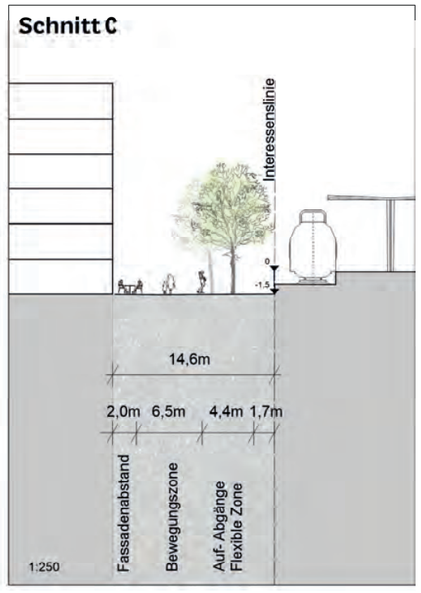
Die zwei Verwandten
Kessel- und Kornhausplatz bilden den südlichen Abschluss des Bahnhofareals

Salzhausgasse

Salzhausplatz



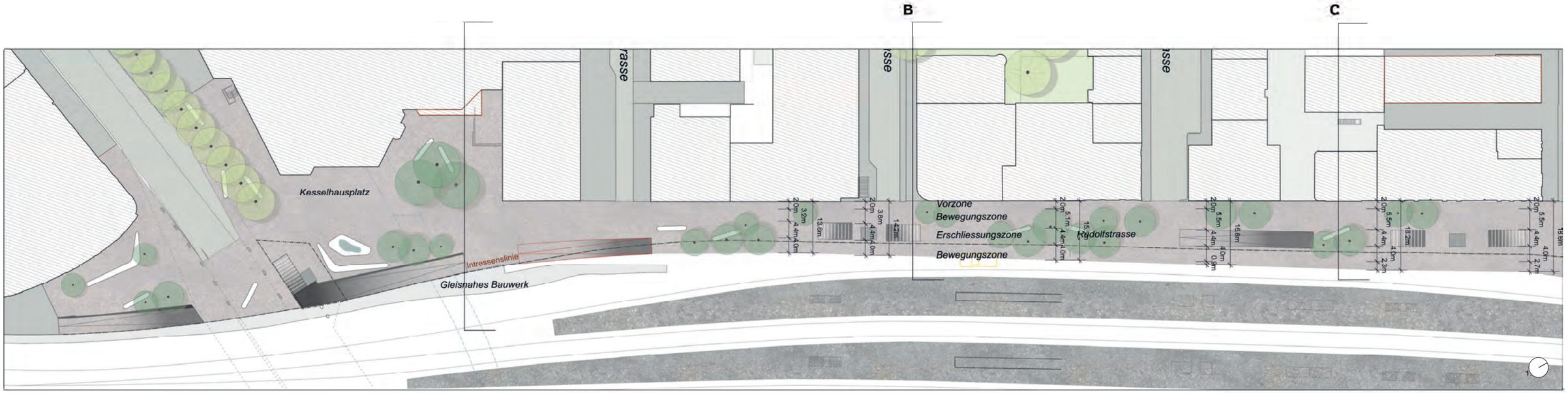




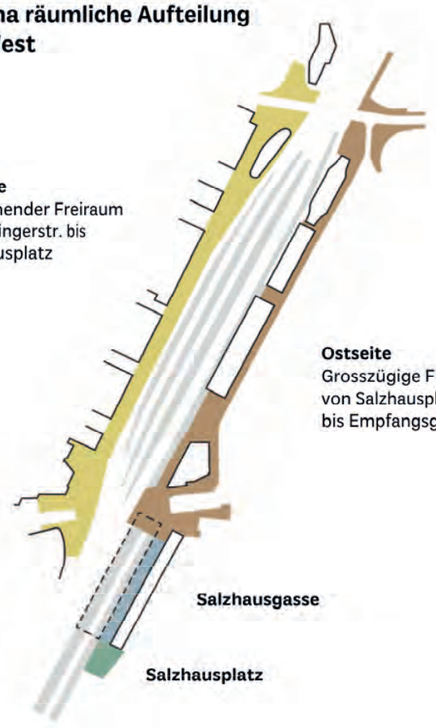
Legende

- *Rampe/Treppe bestand*
- *Rampe/Treppe neu*
- *Rampe/Treppe Möglichkeit*
- *Abbruch*
- *Möglicher Bereich Entwicklungsareal*
- *Freiverlad*
- *UG: Neue Verkaufsflächen*
- *UG: Mögliche Velogaragen*

3b. Rudolfstrasse V451

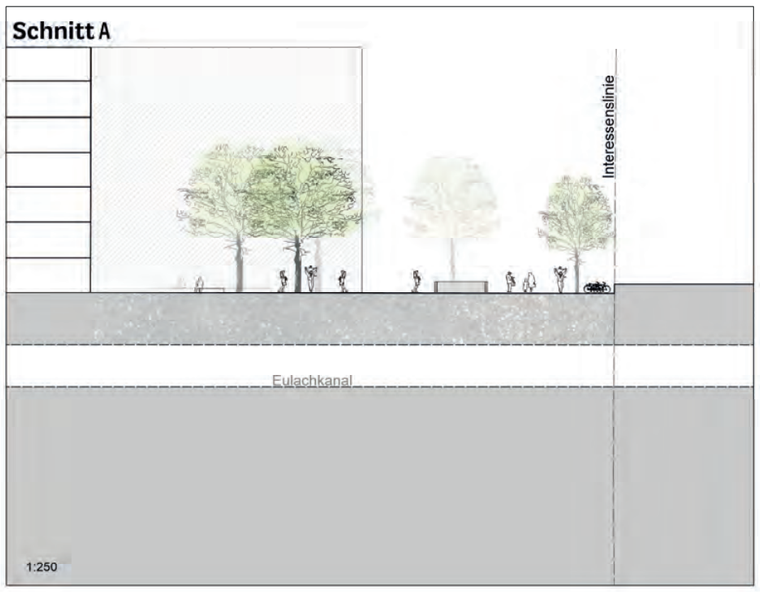


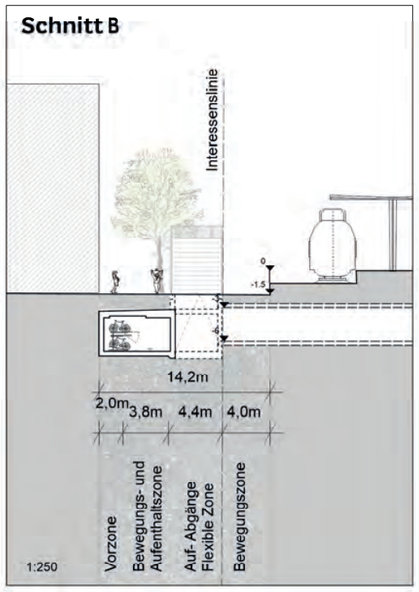
Schema räumliche Aufteilung Ost-West

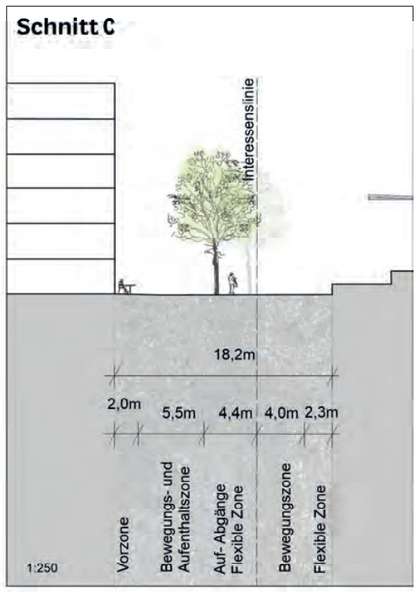


Westseite
Durchgehender Freiraum von Wülflingerstr. bis Kesselhausplatz

Ostseite
Grosszügige Freiraumfigur von Salzhausplatz bis Empfangsgebäude





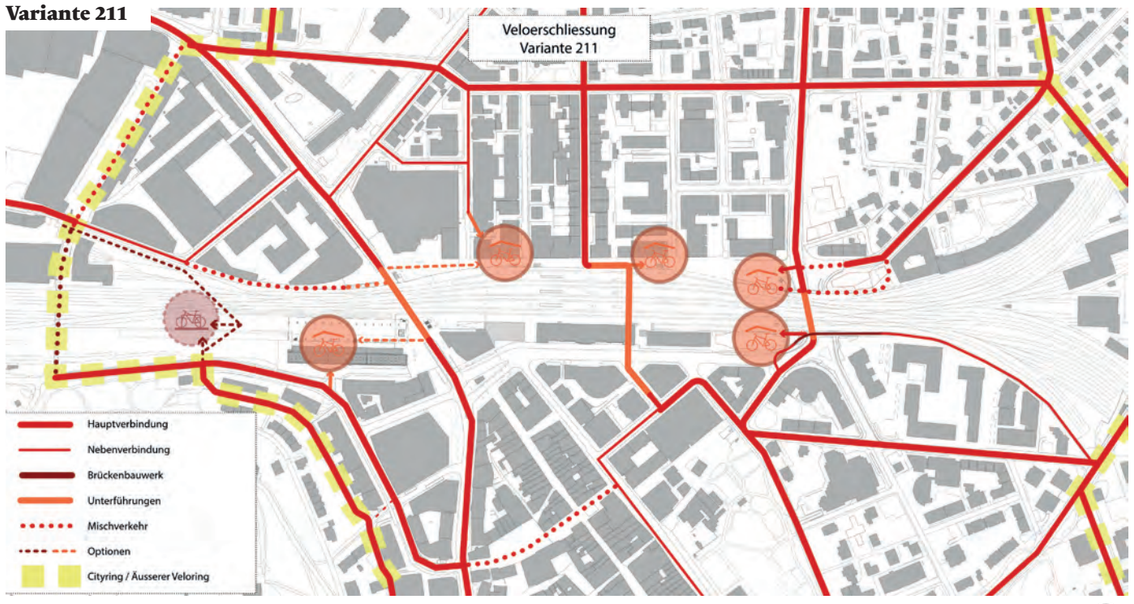


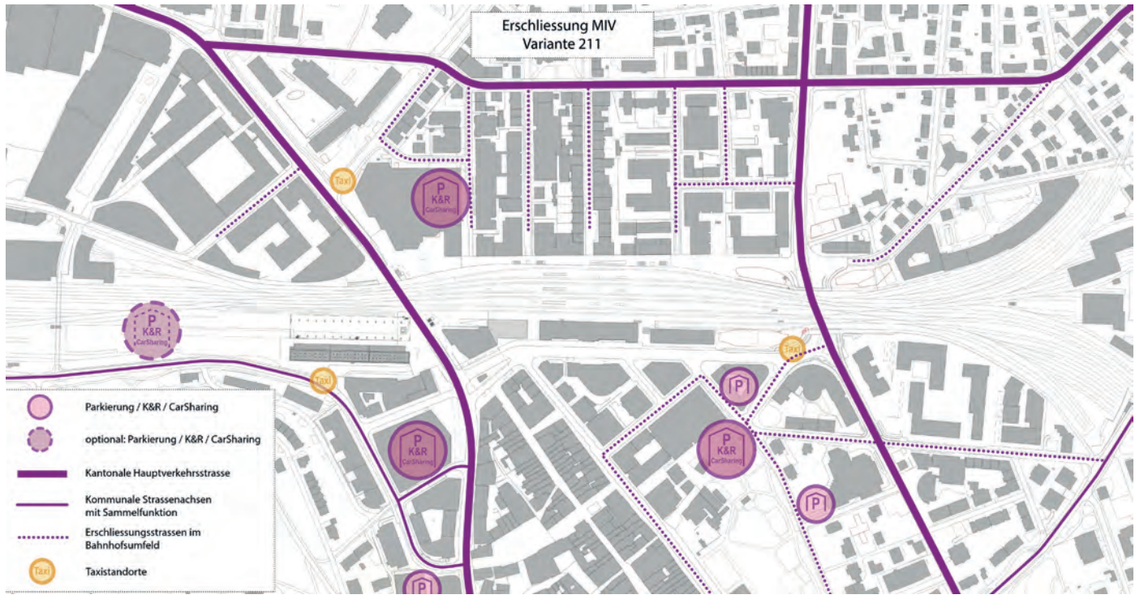
Legende

- *Rampe/Treppe bestand*
- *Rampe/Treppe neu*
- *Rampe/Treppe Möglichkeit*
- *Abbruch*
- *Möglicher Bereich Entwicklungsareal*
- *Freiverlad*
- *UG: Neue Verkaufsflächen*
- *UG: Mögliche Velogaragen*

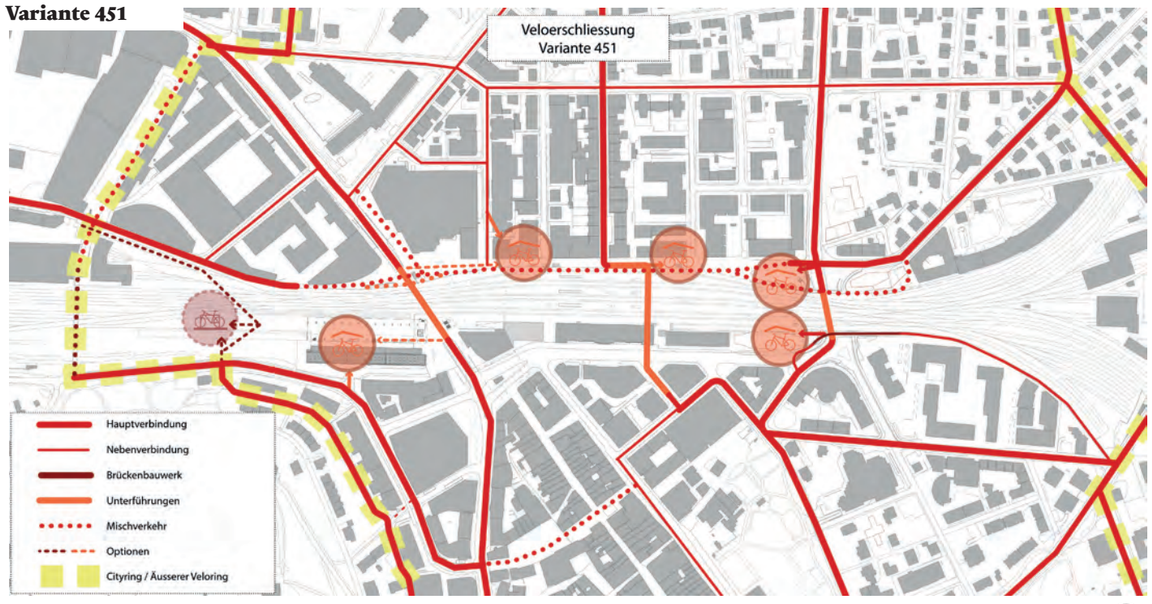
3b. Rudolfstrasse

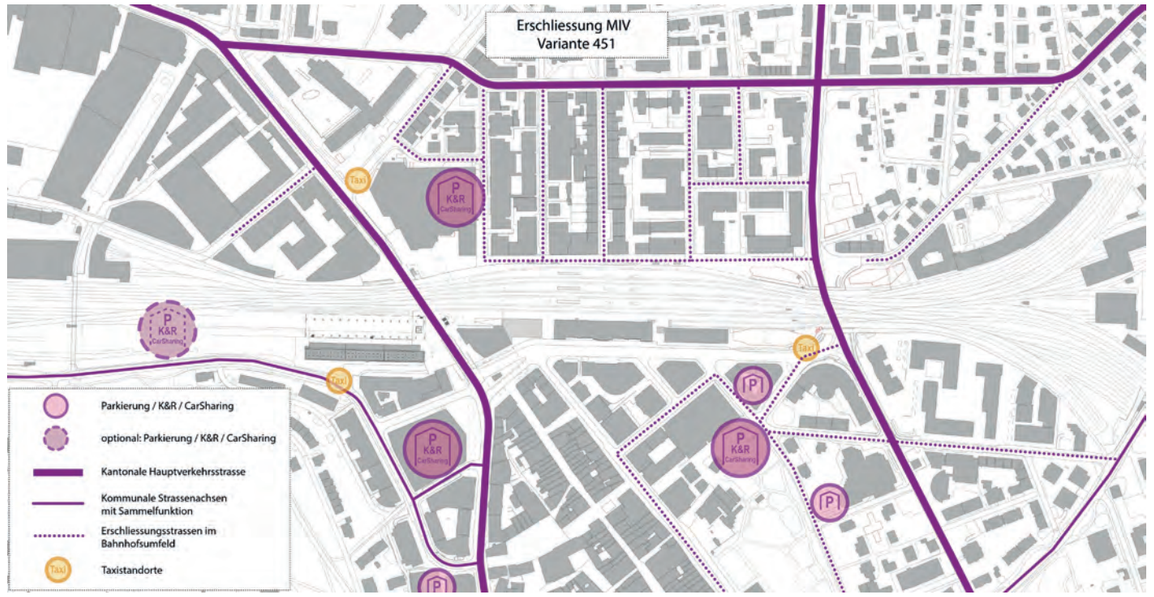
Variante 211



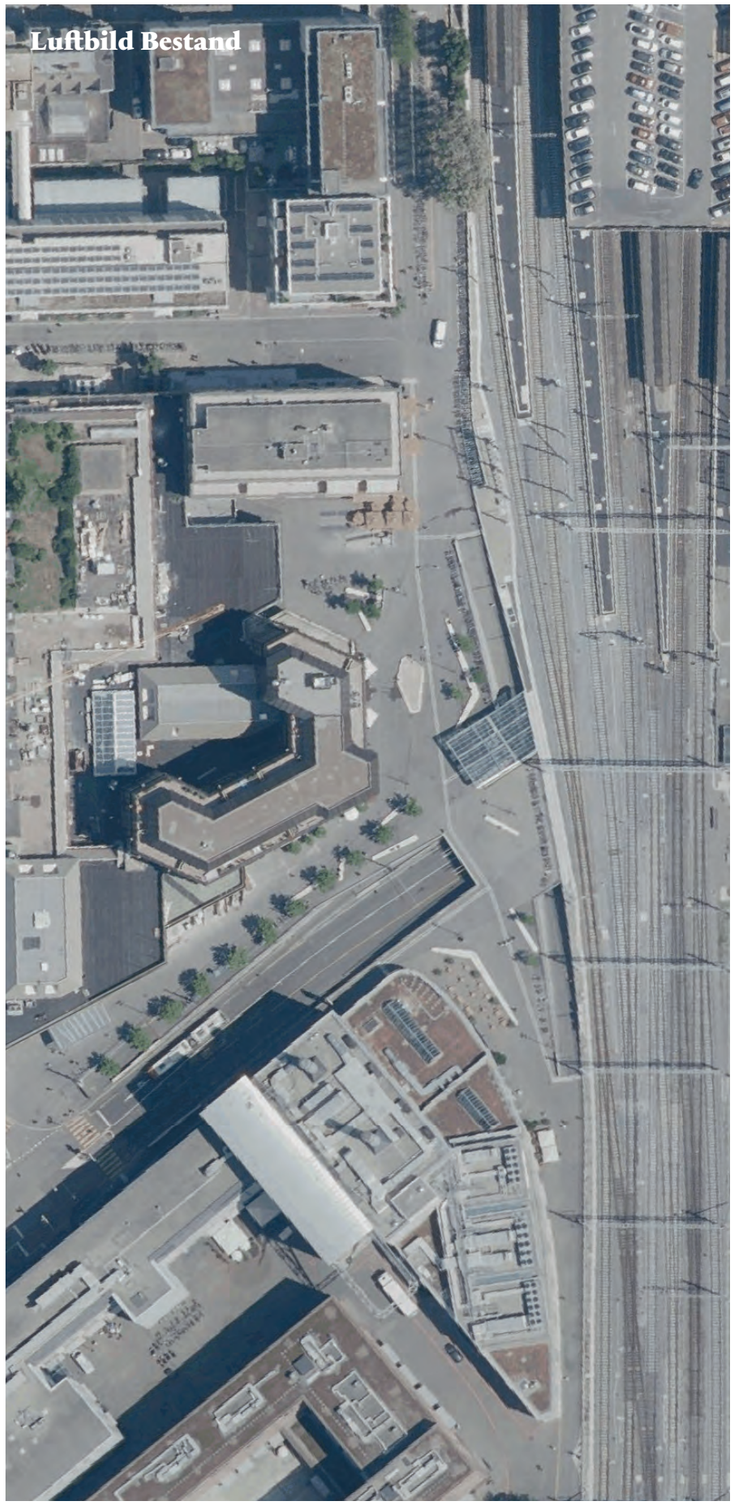


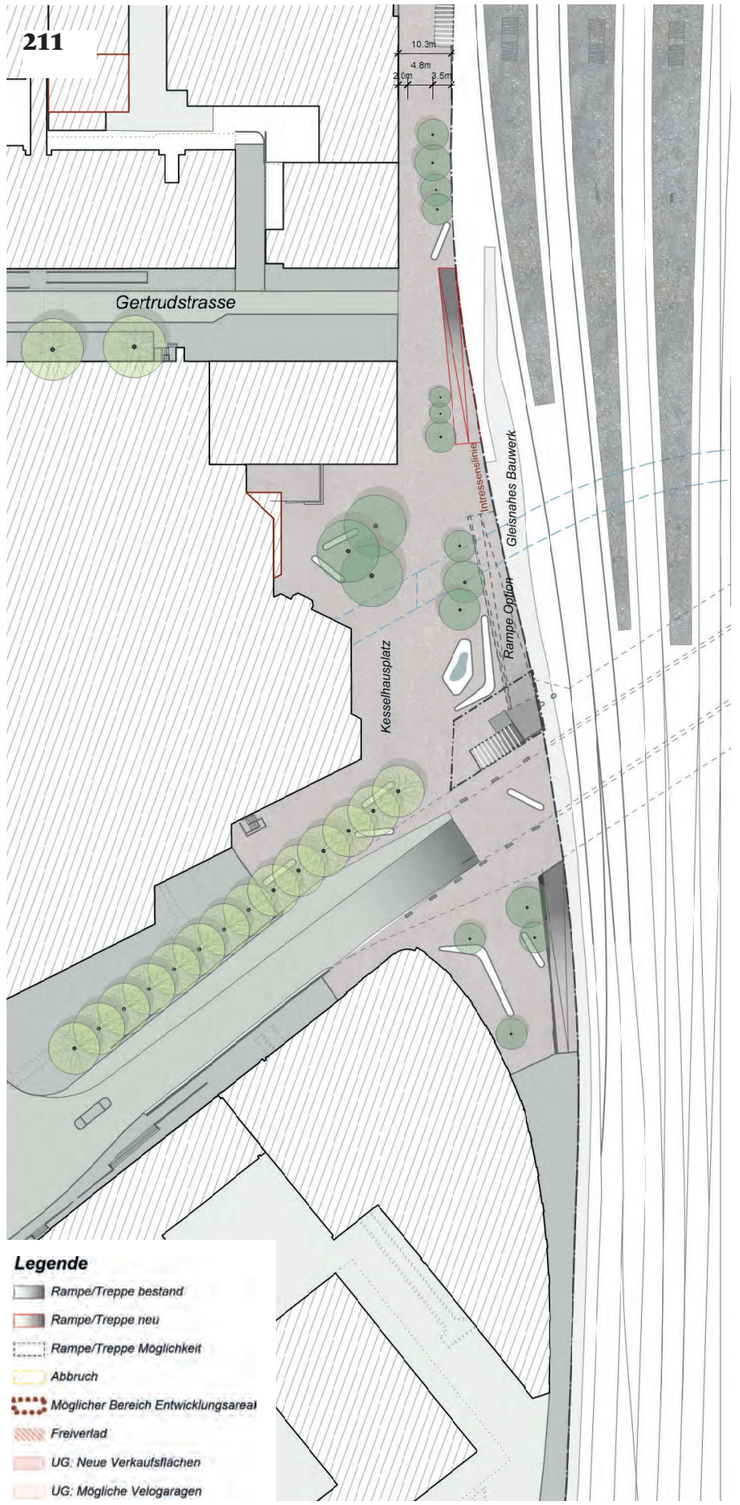
Variante 451

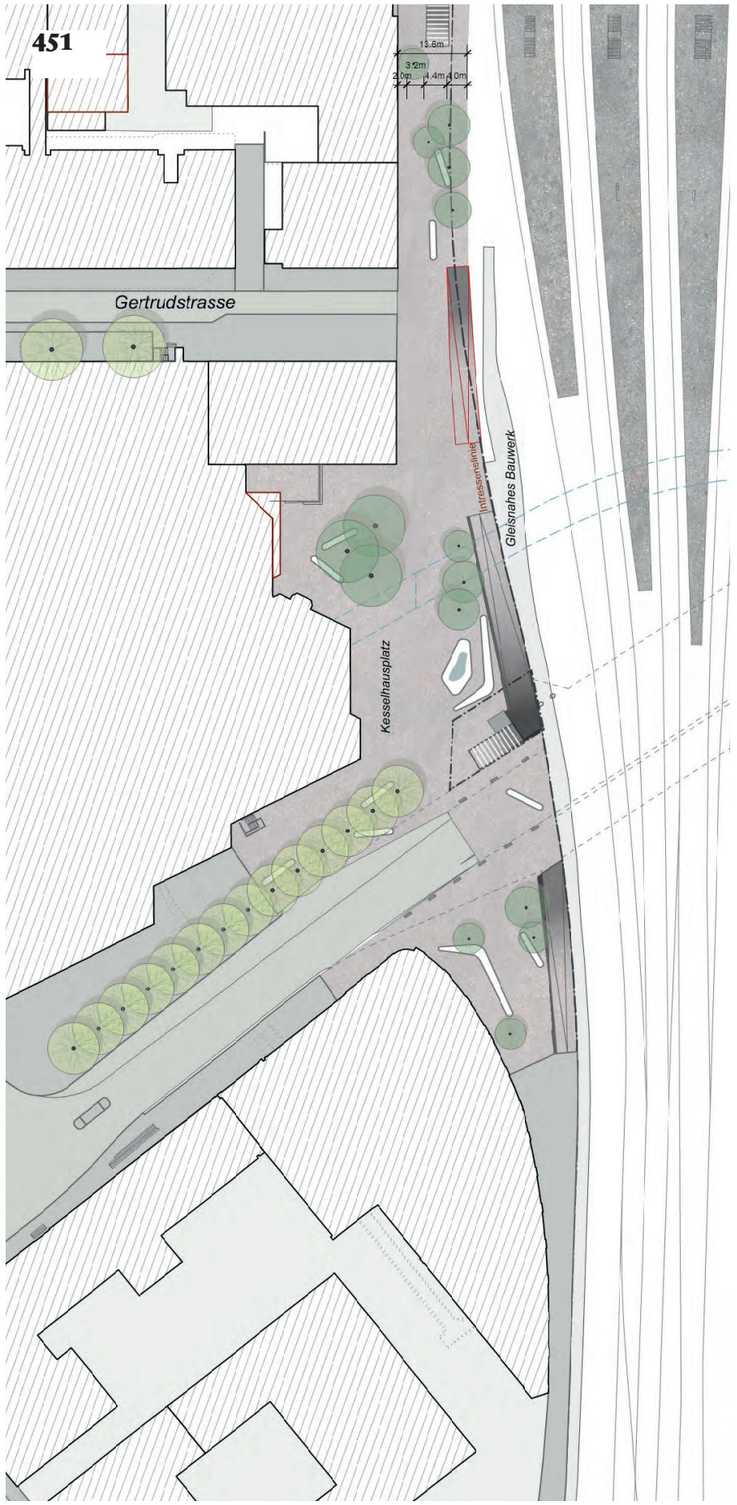




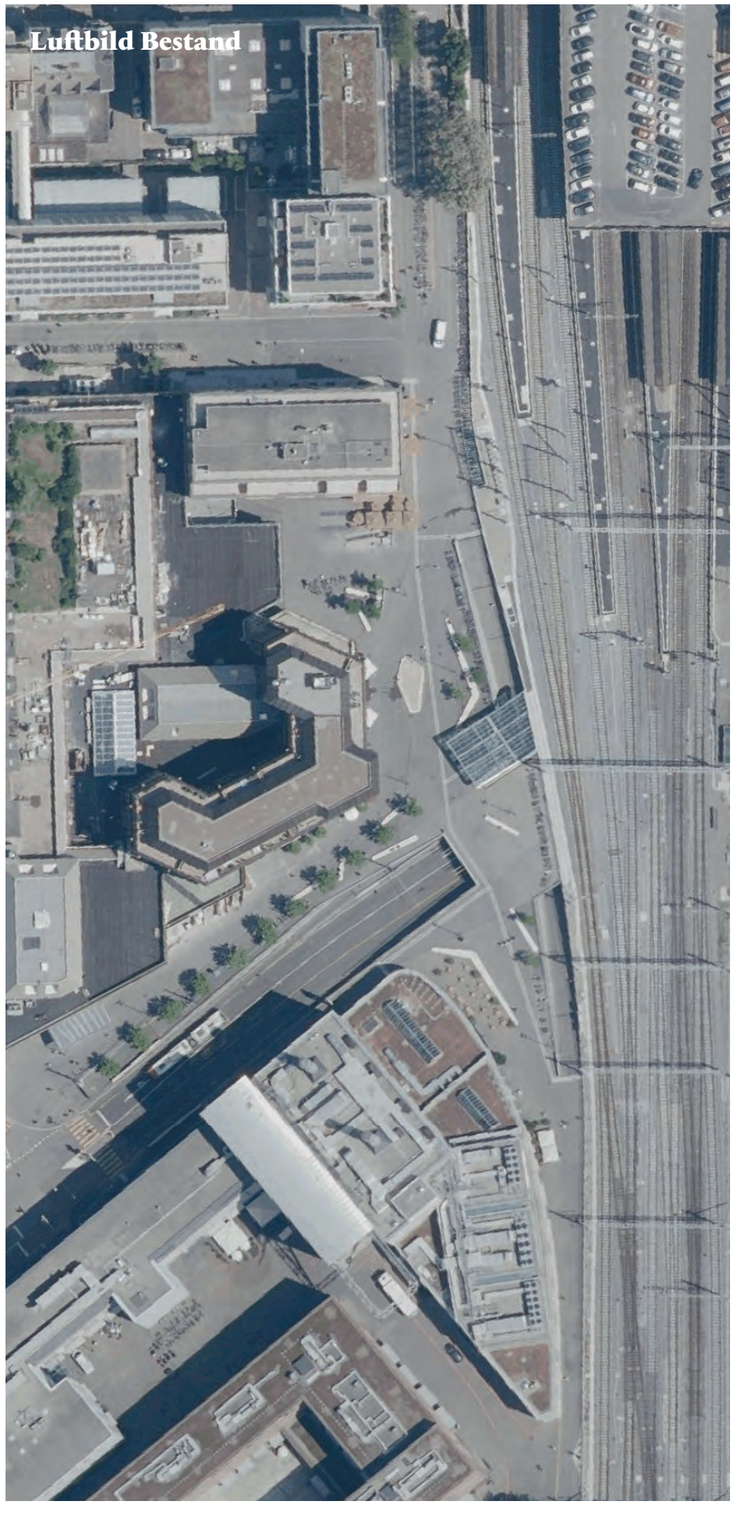
3c. Kesselhausplatz (Stadtebene)

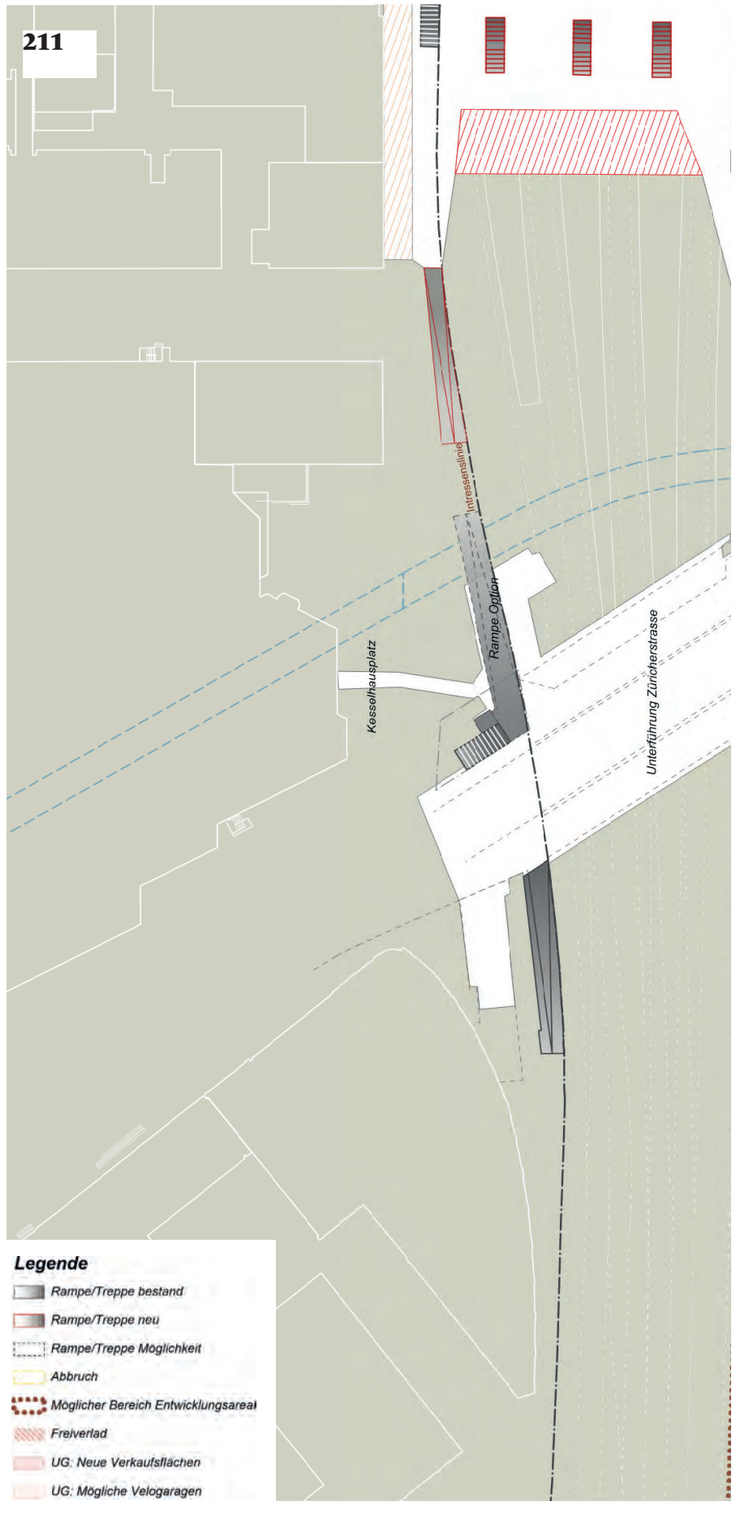


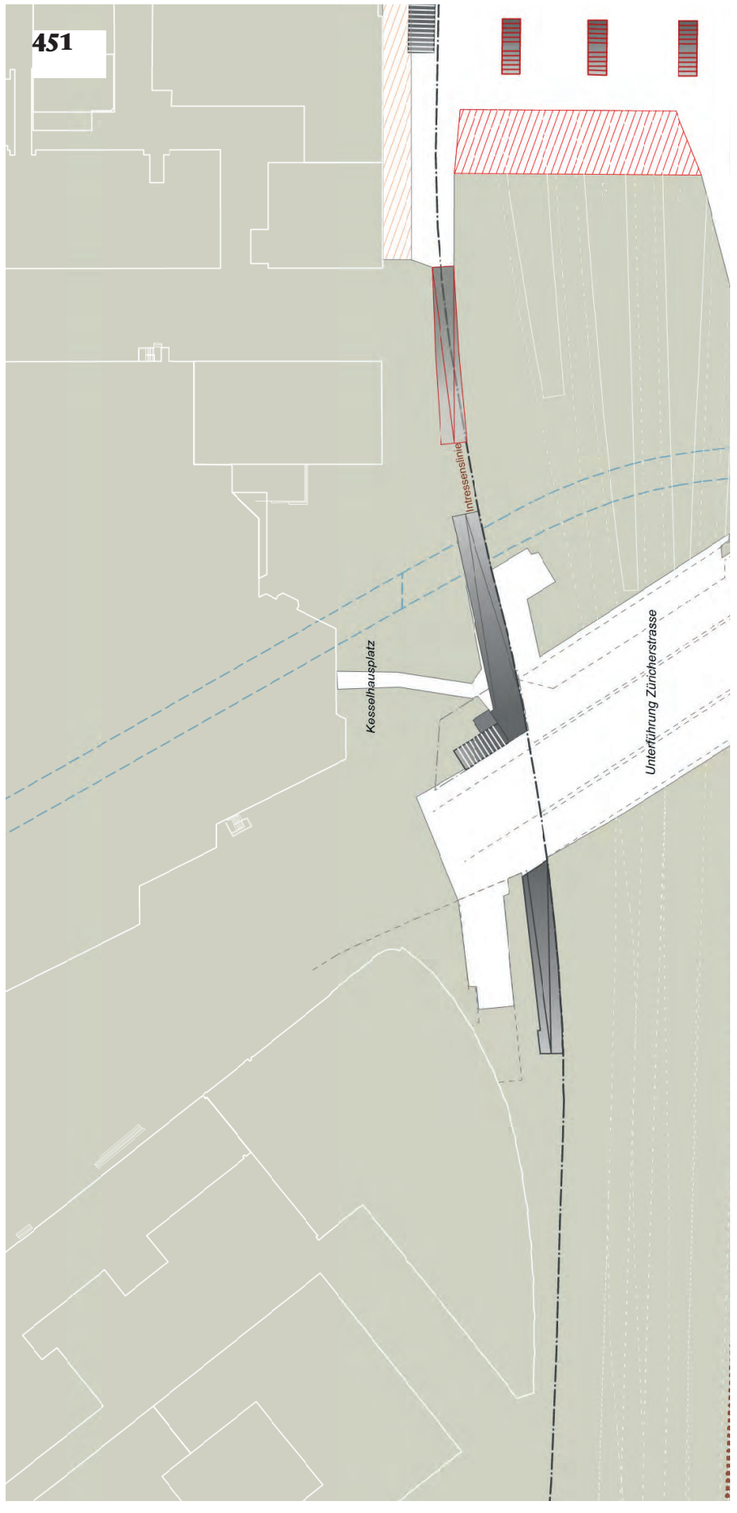




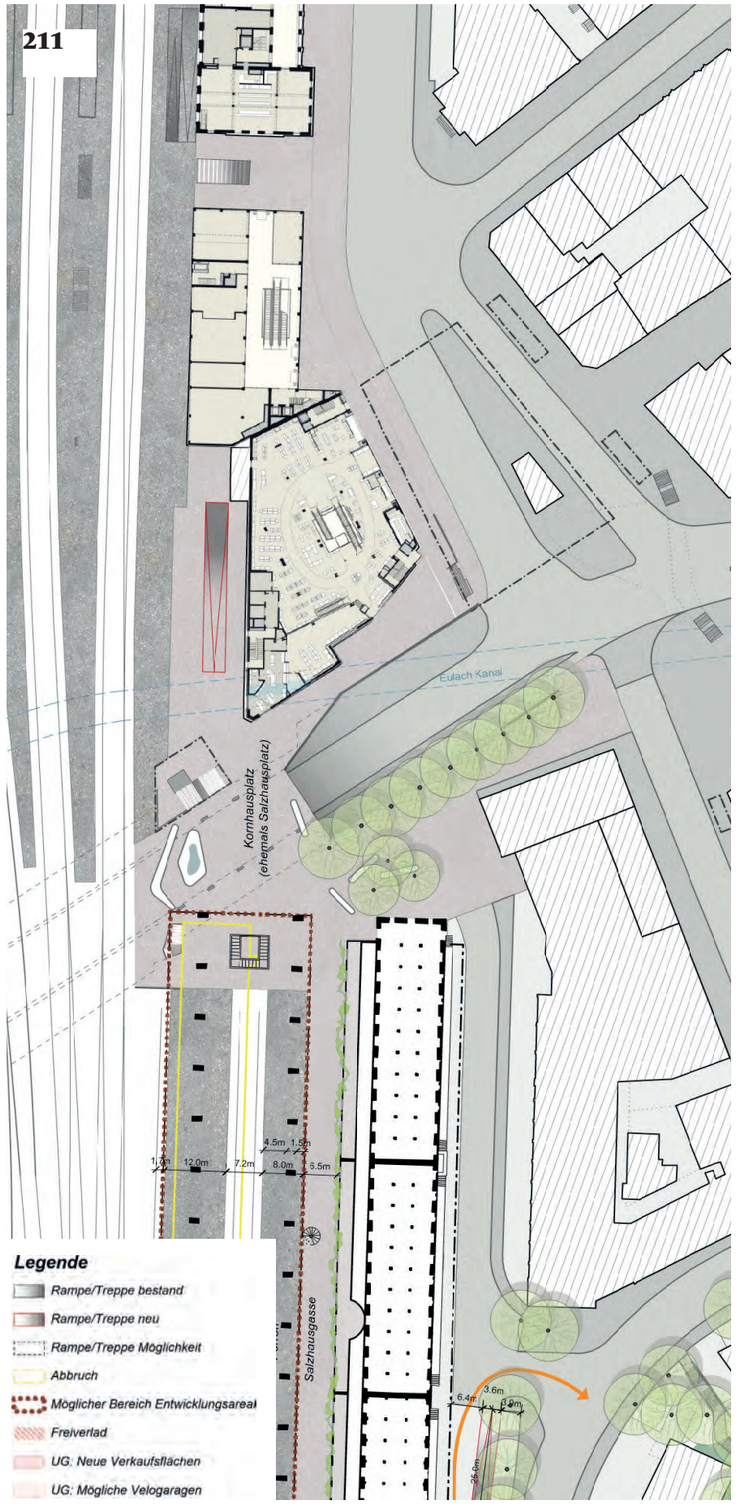
3c. Kesselhausplatz (UG)

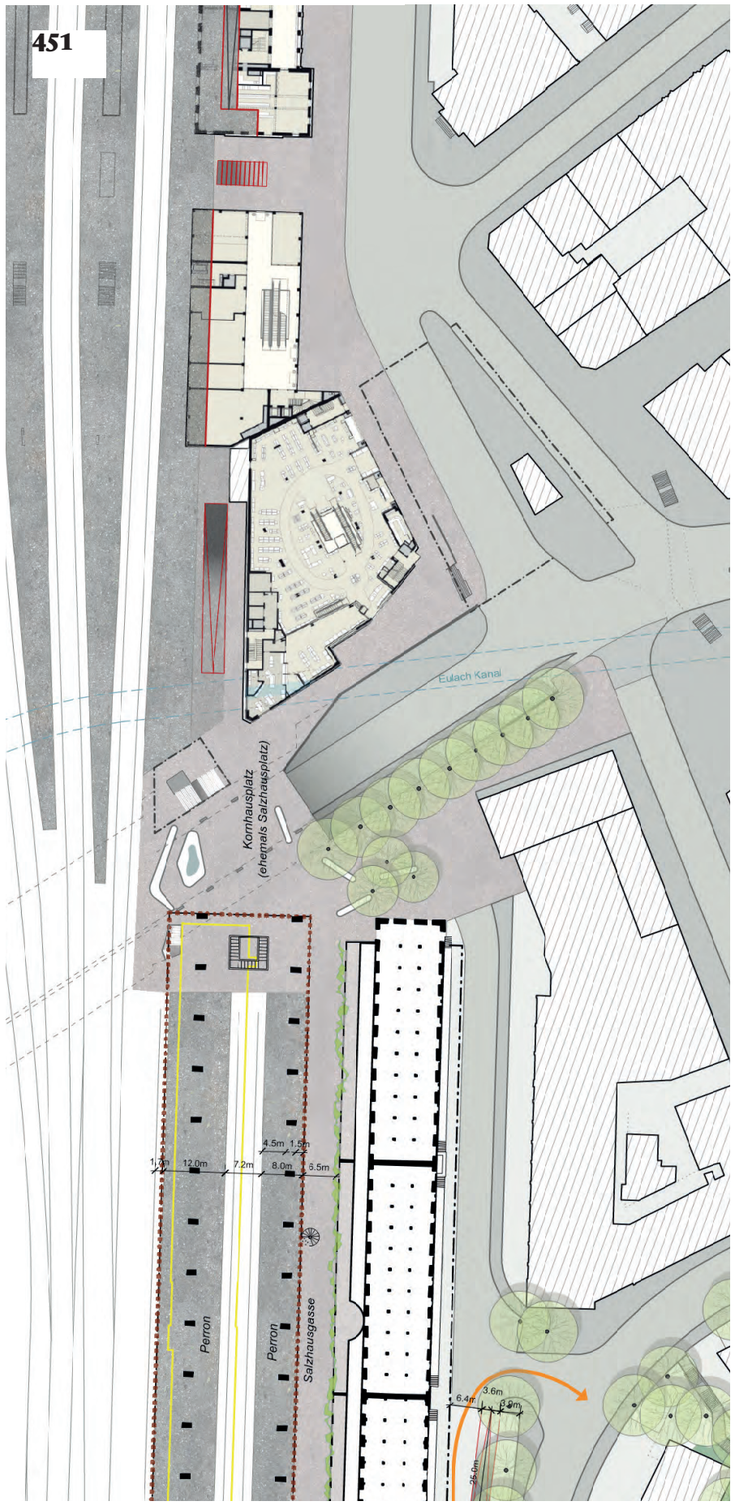




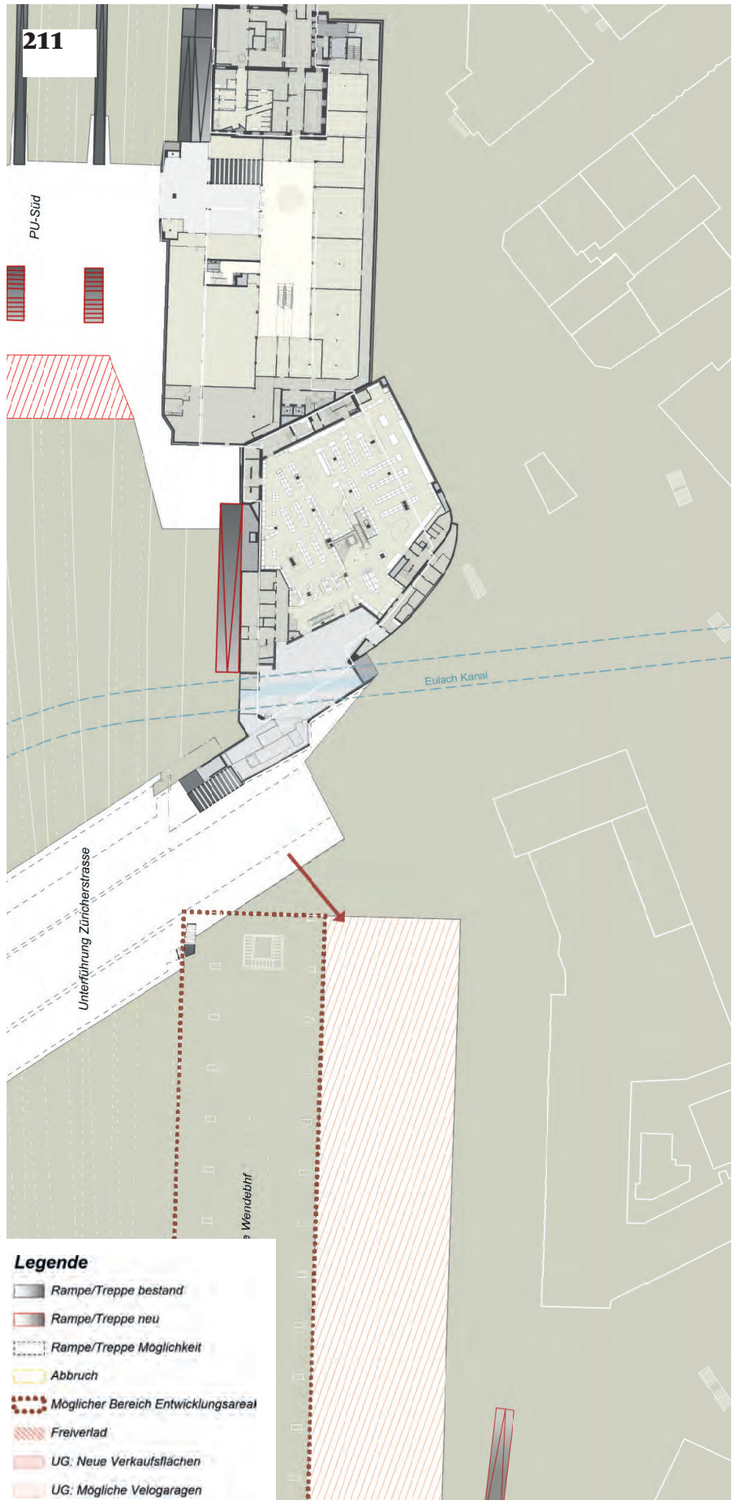


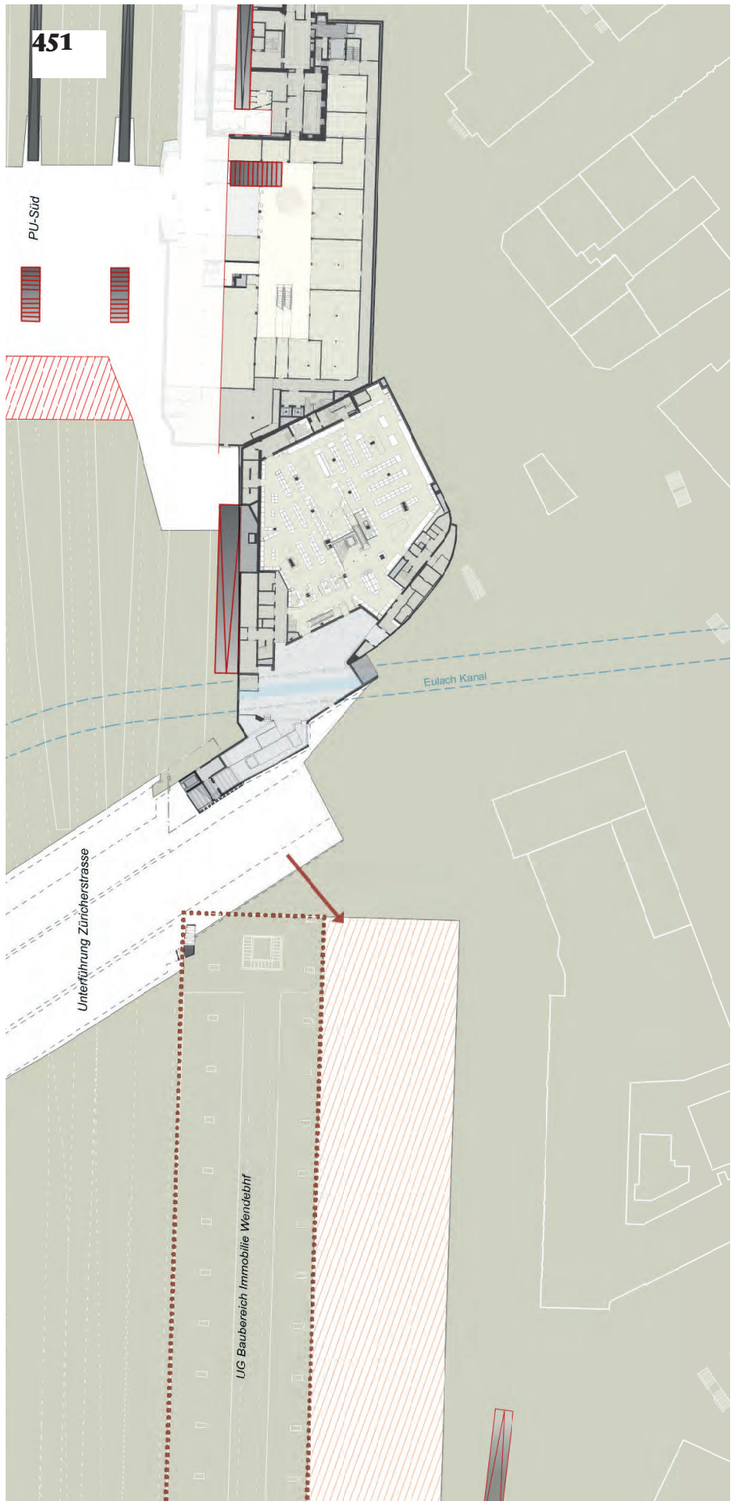
3d. Salzhausplatz mit Stadttorgebäude (Stadtebene)



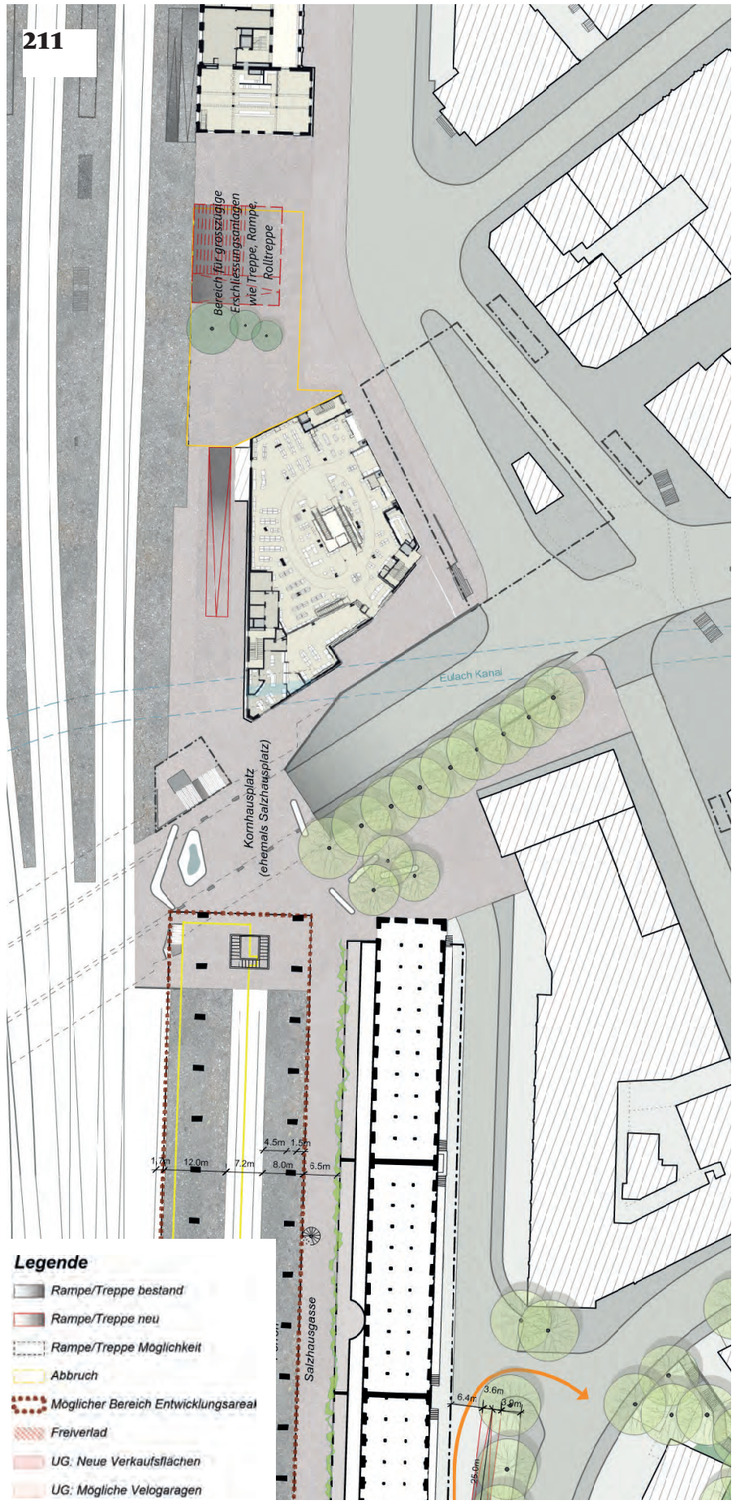


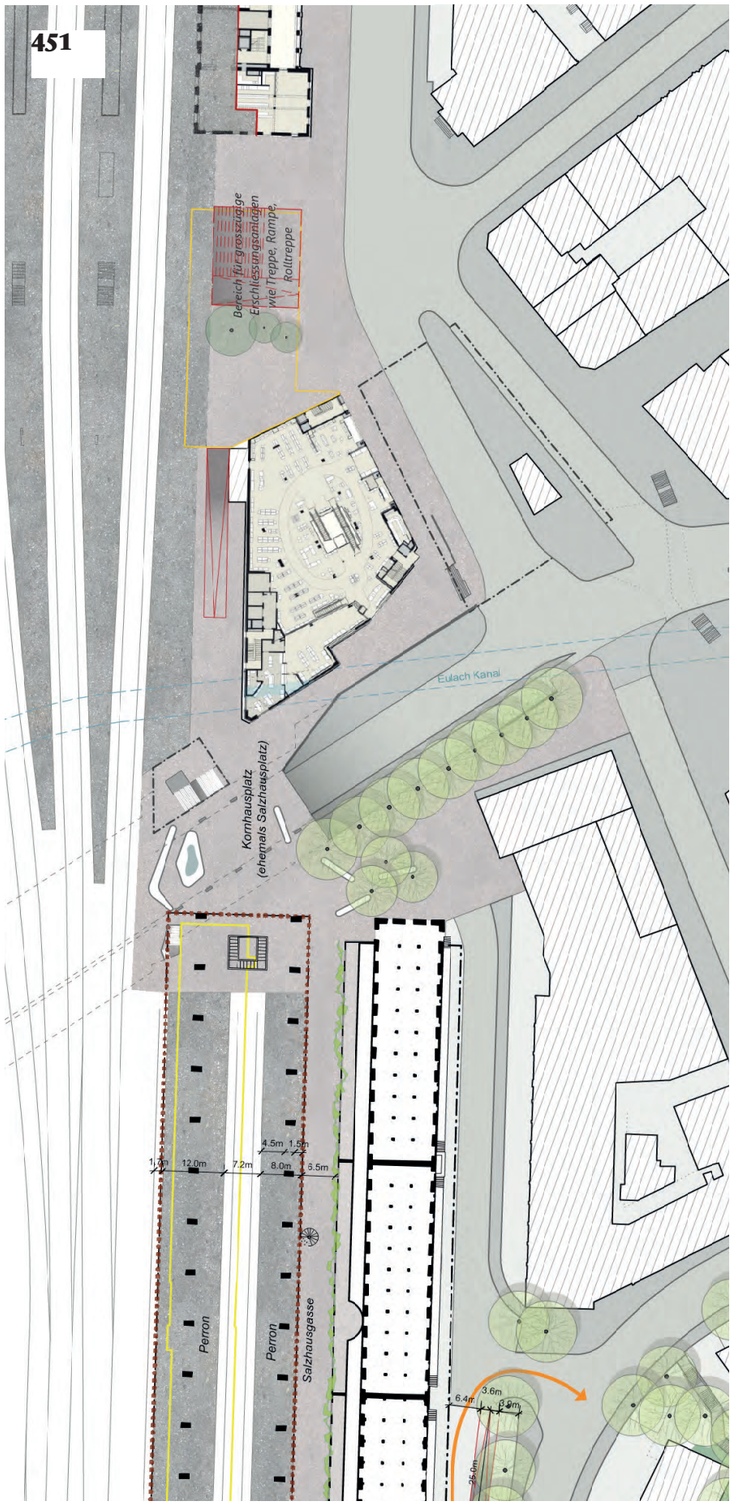
3d. Salzhausplatz mit Stadttorgebäude (UG)



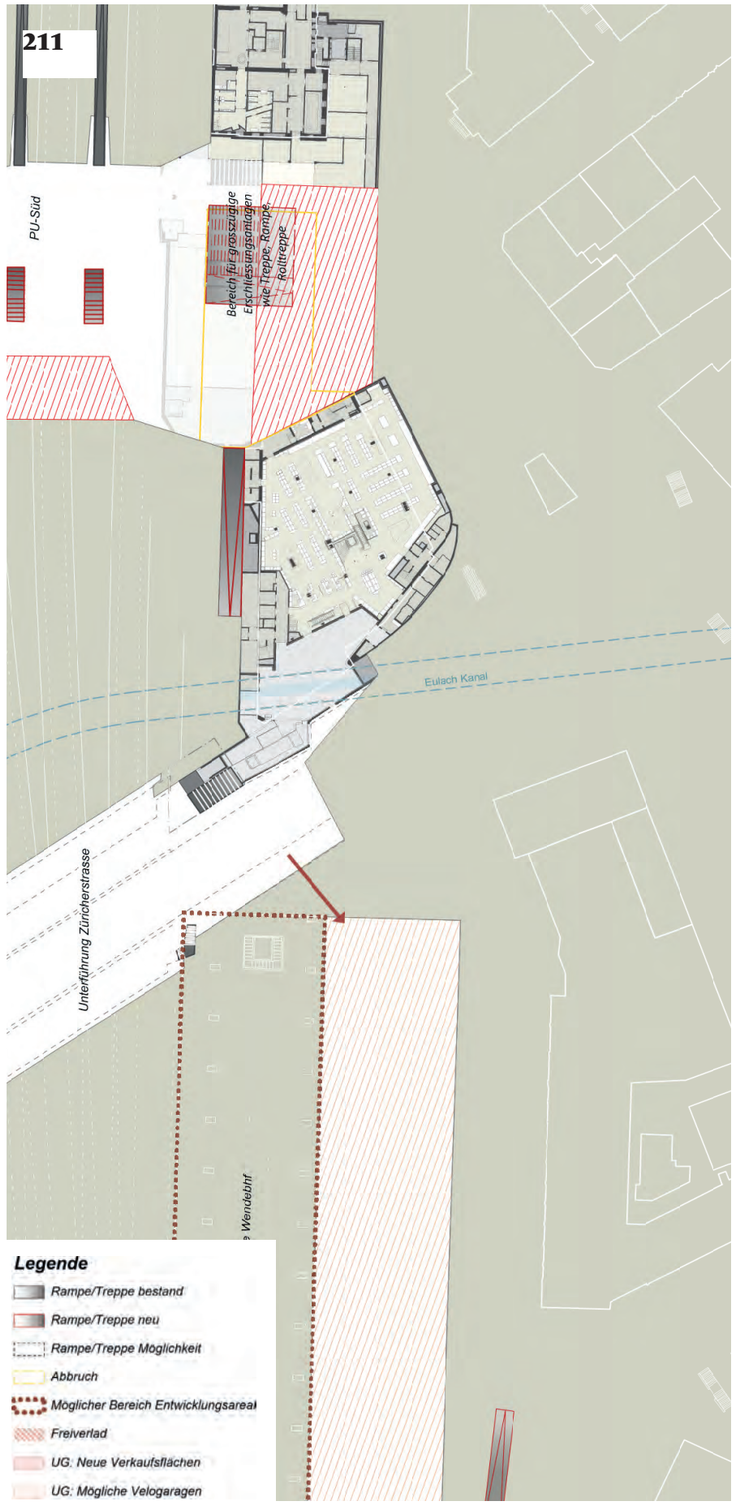


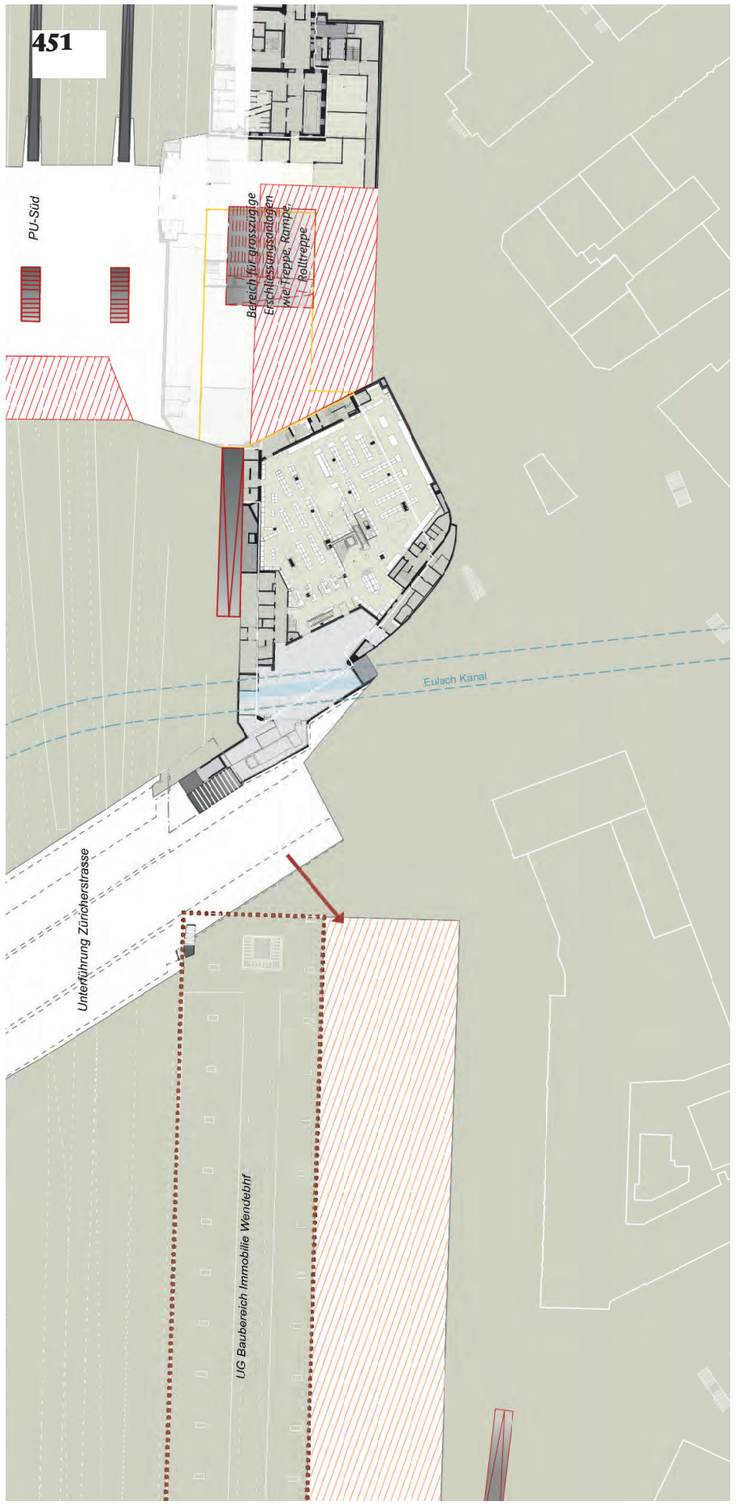
3d. Salzhausplatz ohne Stadttorgebäude (Stadtebene)





3d. Salzhausplatz ohne Stadttorgebäude (UG)

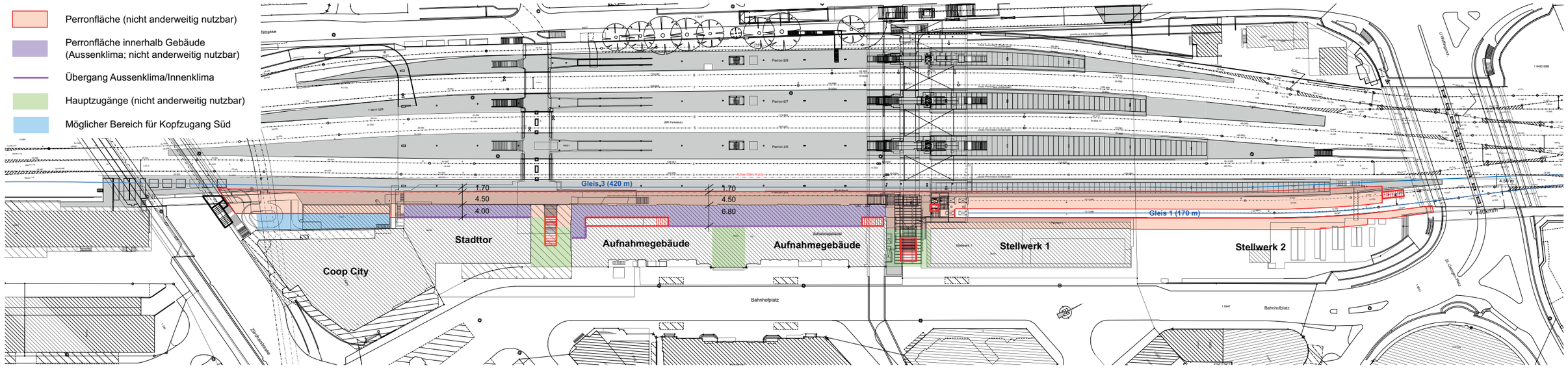


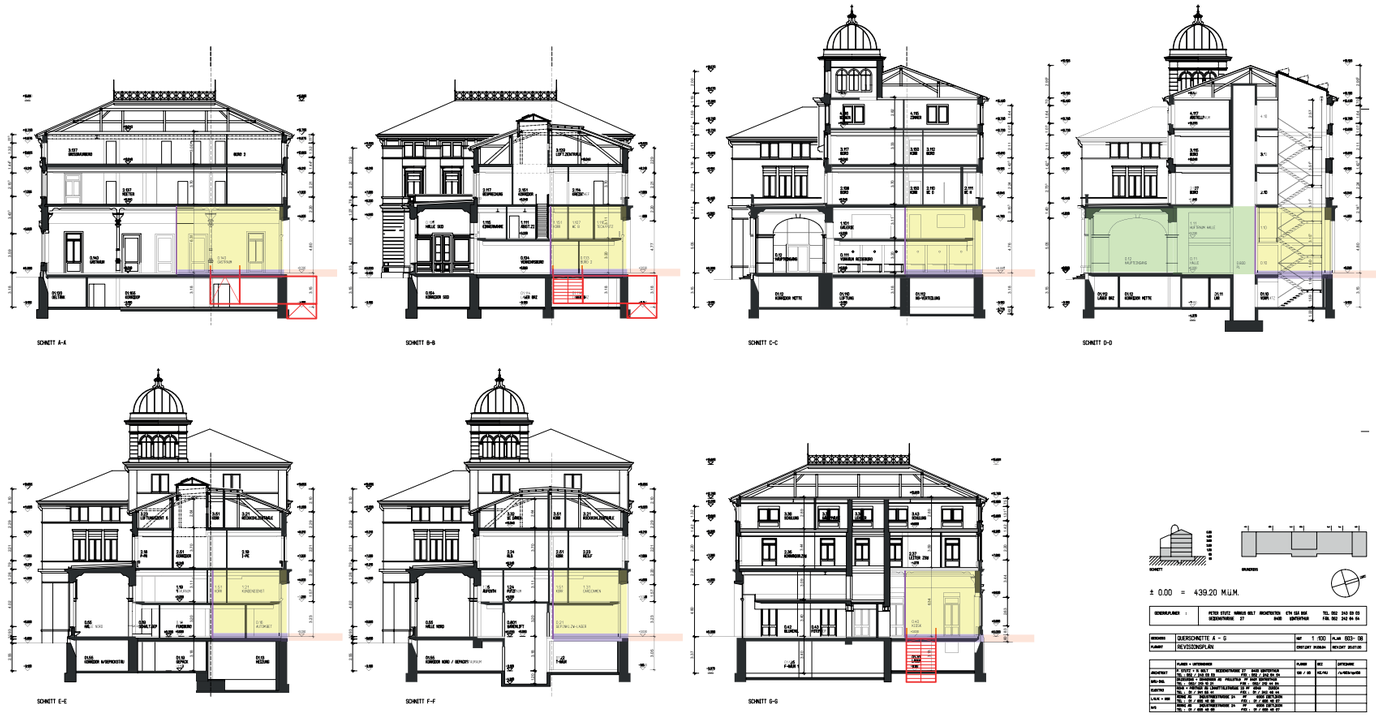


3e. Bahnhofplatz — Perron Situation Studie SBB

Variante 451
Perronfläche und Hauptzugänge Gleis 3

Situation, 1:500





Perronfläche (nicht anderweitig nutzbar)

Perronfläche innerhalb Gebäude (Aussenklima; nicht anderweitig nutzbar)

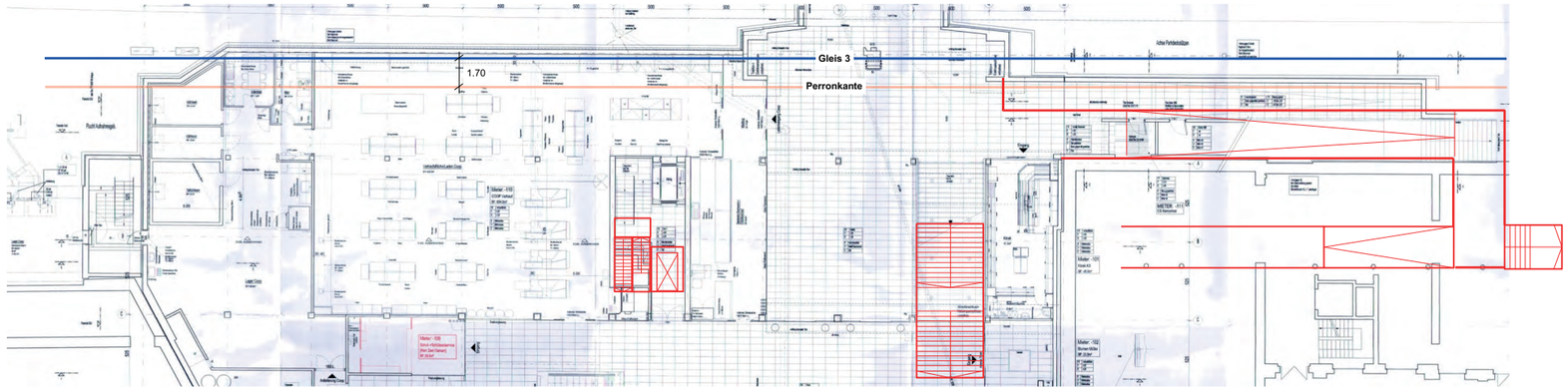
Schaffung von Luftraum über Perronfläche innerhalb Gebäude

Übergang Aussenklima/Innenklima

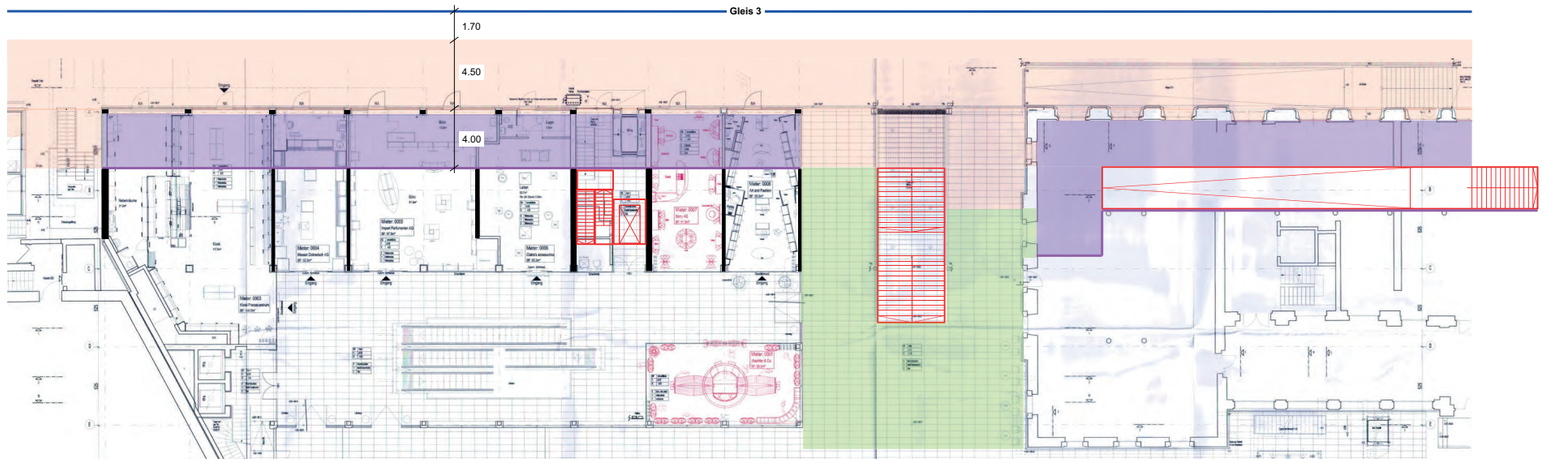
Hauptzugänge (nicht anderweitig nutzbar)

3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude Studie SBB

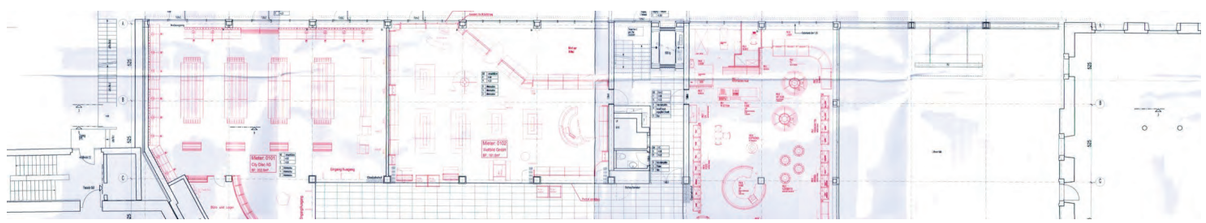
Situation UG



Situation EG

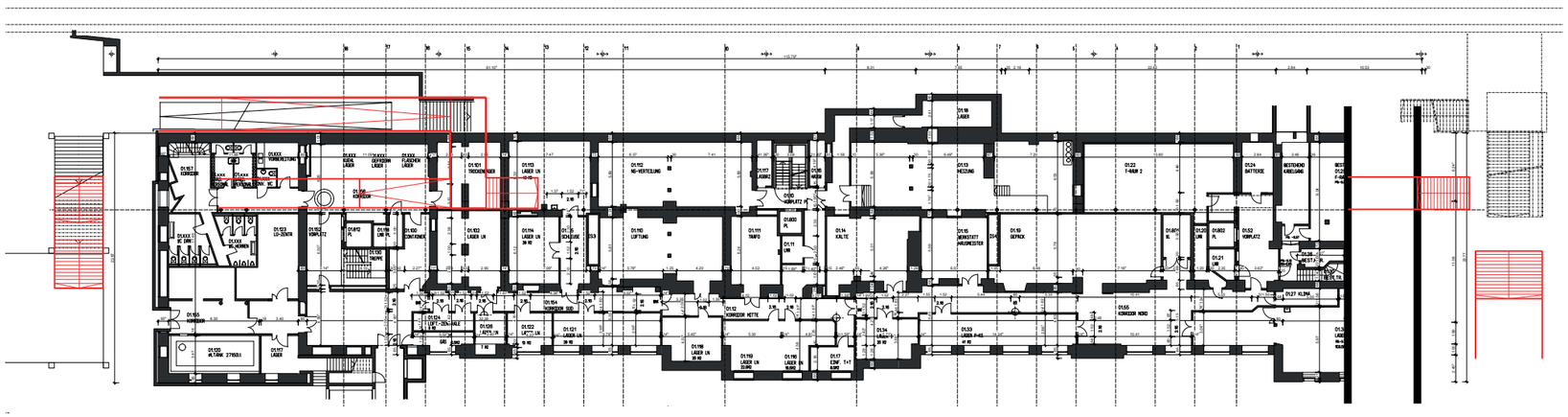


Situation 1. - 4. OG

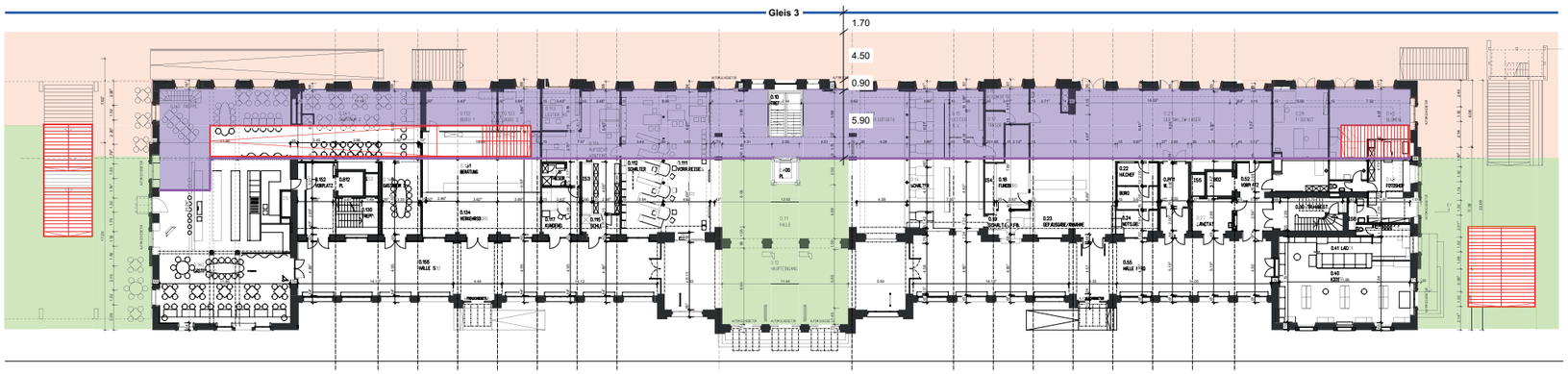


3e. Bahnhofplatz — Aufnahmegebäude Studie SBB

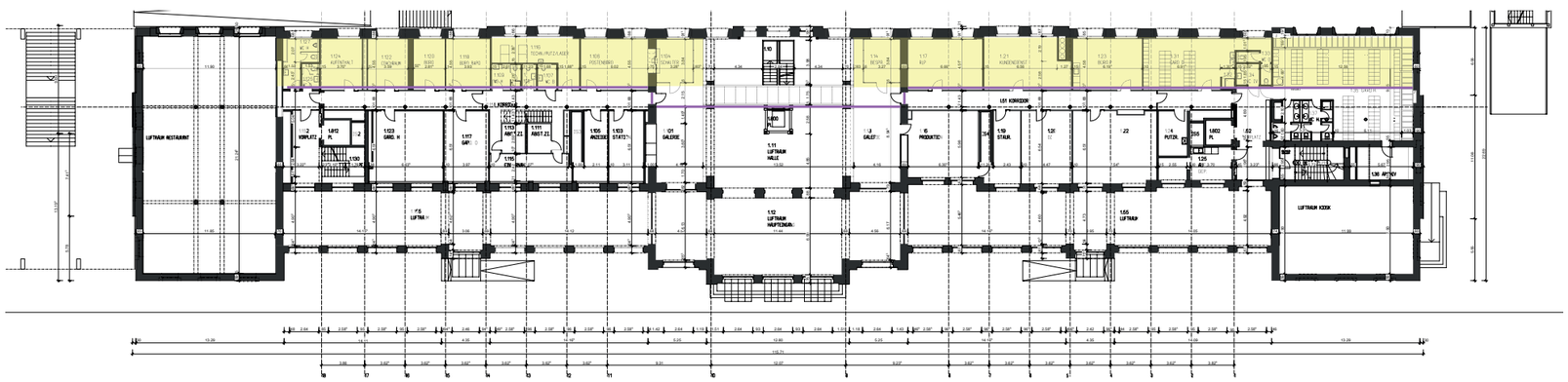
Situation UG



Situation EG

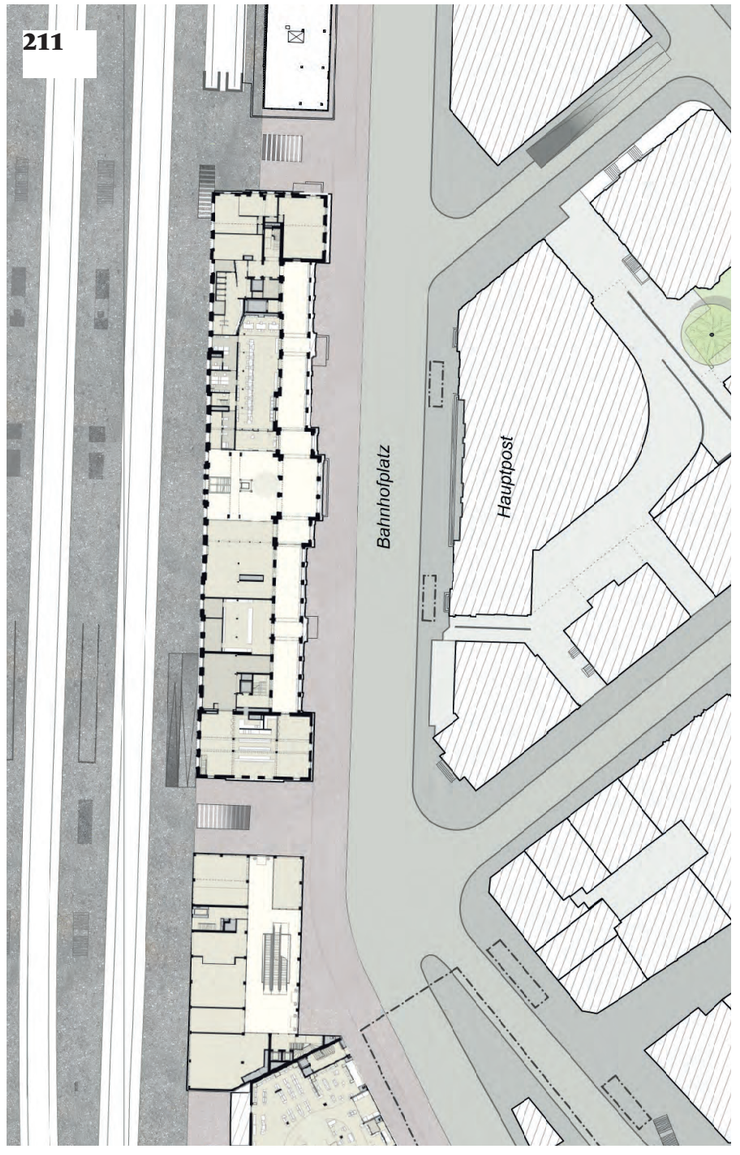


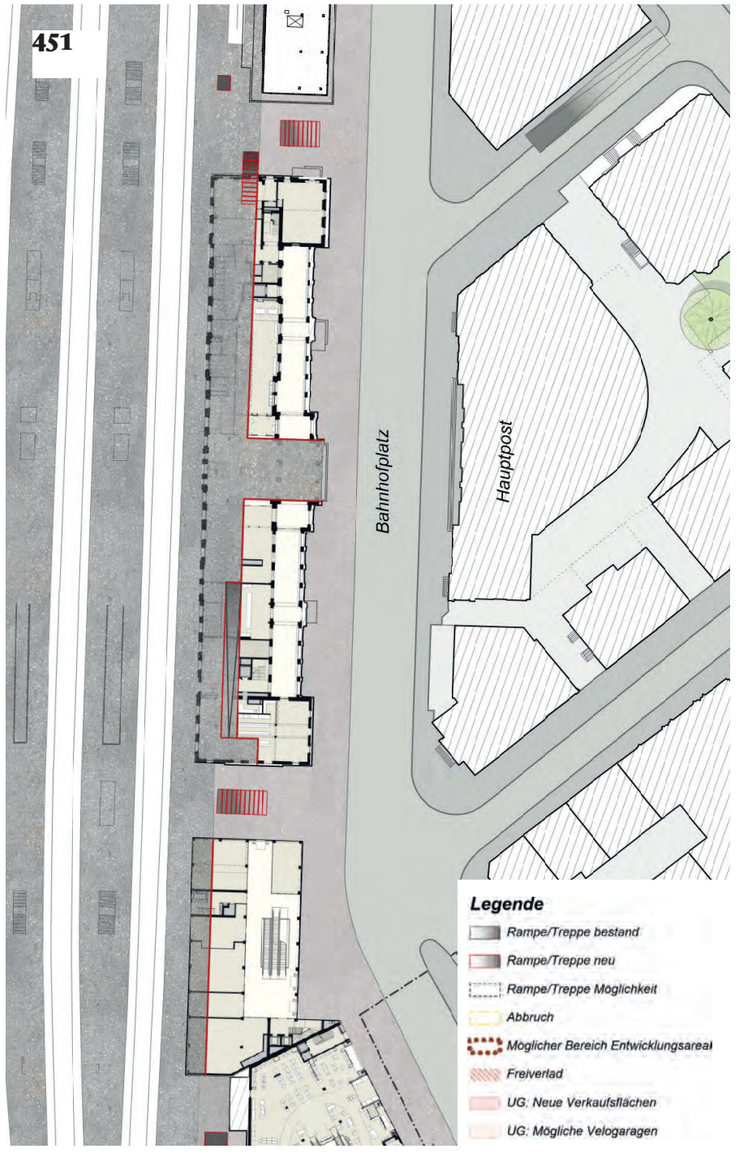
Situation 1. OG

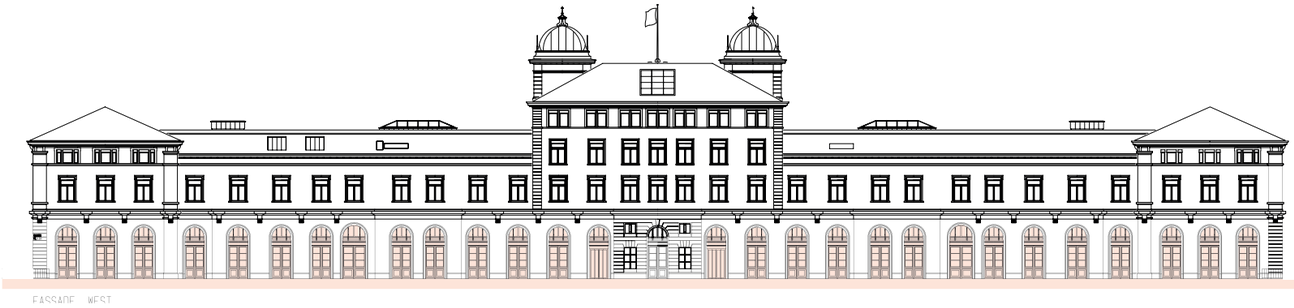


- Perronfläche (nicht anderweitig nutzbar)
- Perronfläche innerhalb Gebäude (Aussenklima; nicht anderweitig nutzbar)
- Schaffung von Luftraum über Perronfläche innerhalb Gebäude
- Übergang Aussenklima/Innenklima
- Hauptzugänge (nicht anderweitig nutzbar)

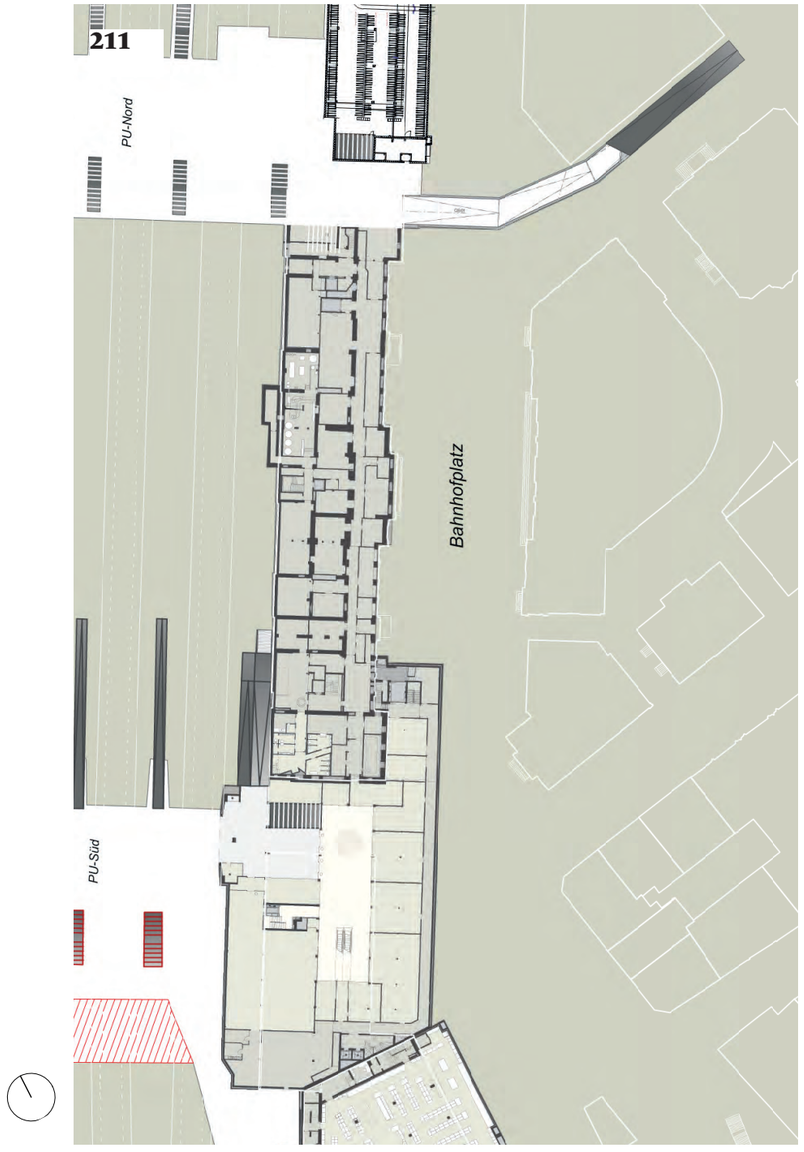
3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude (Stadtebene)

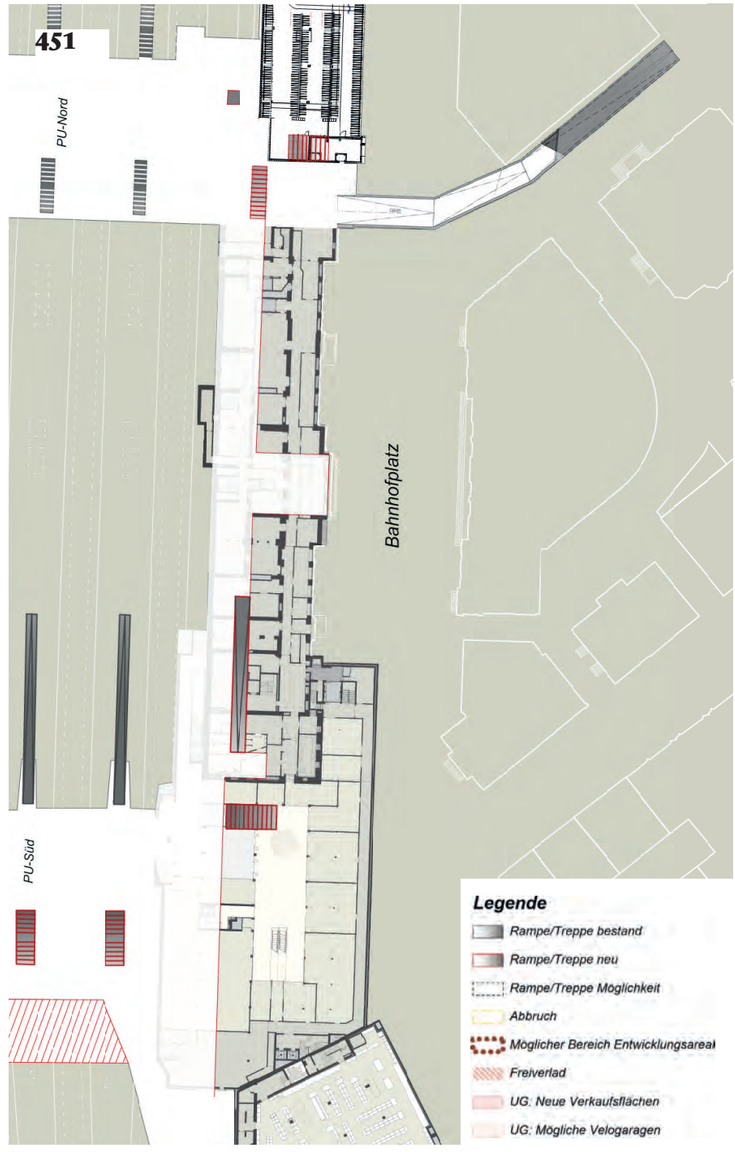




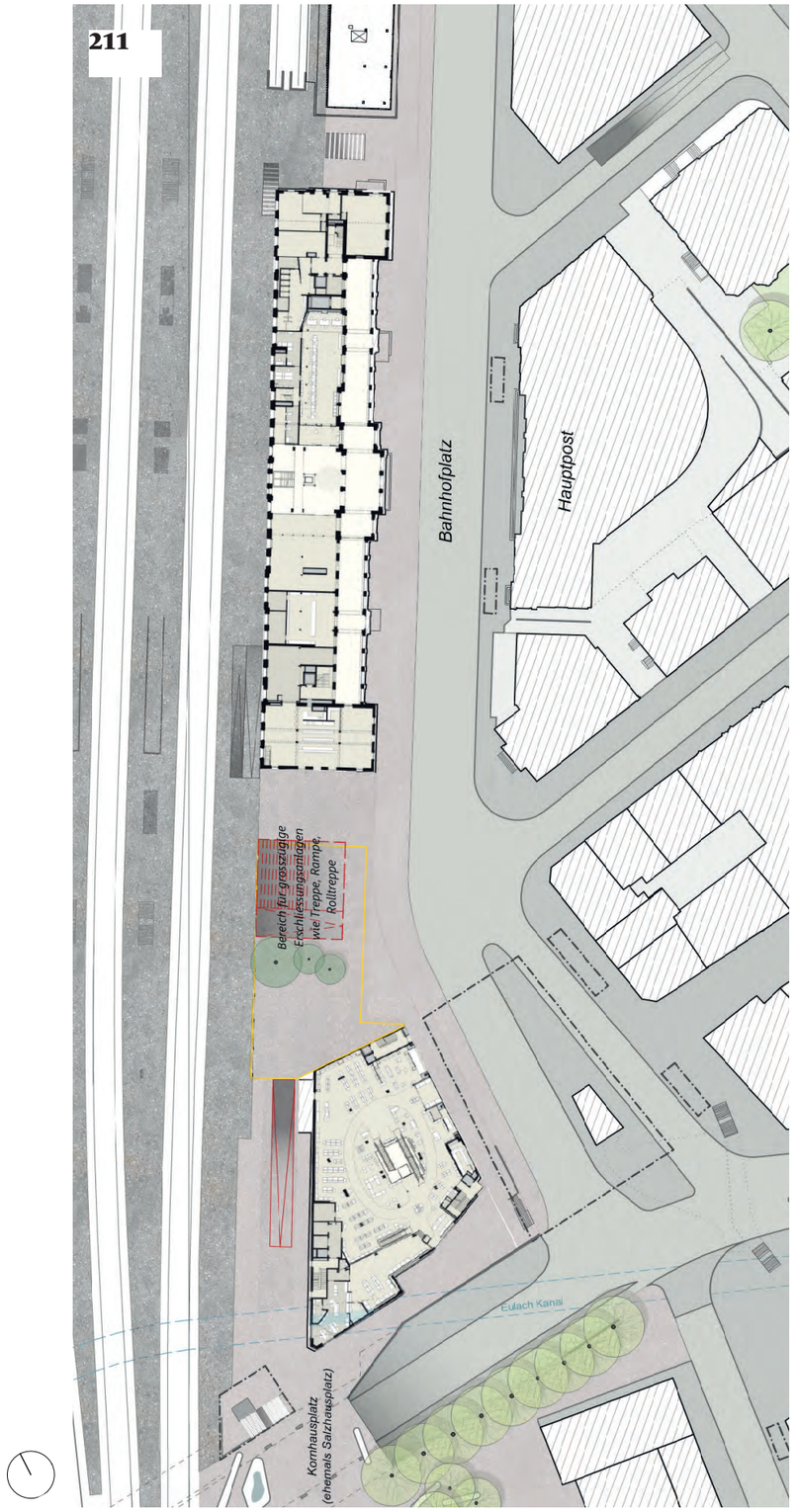


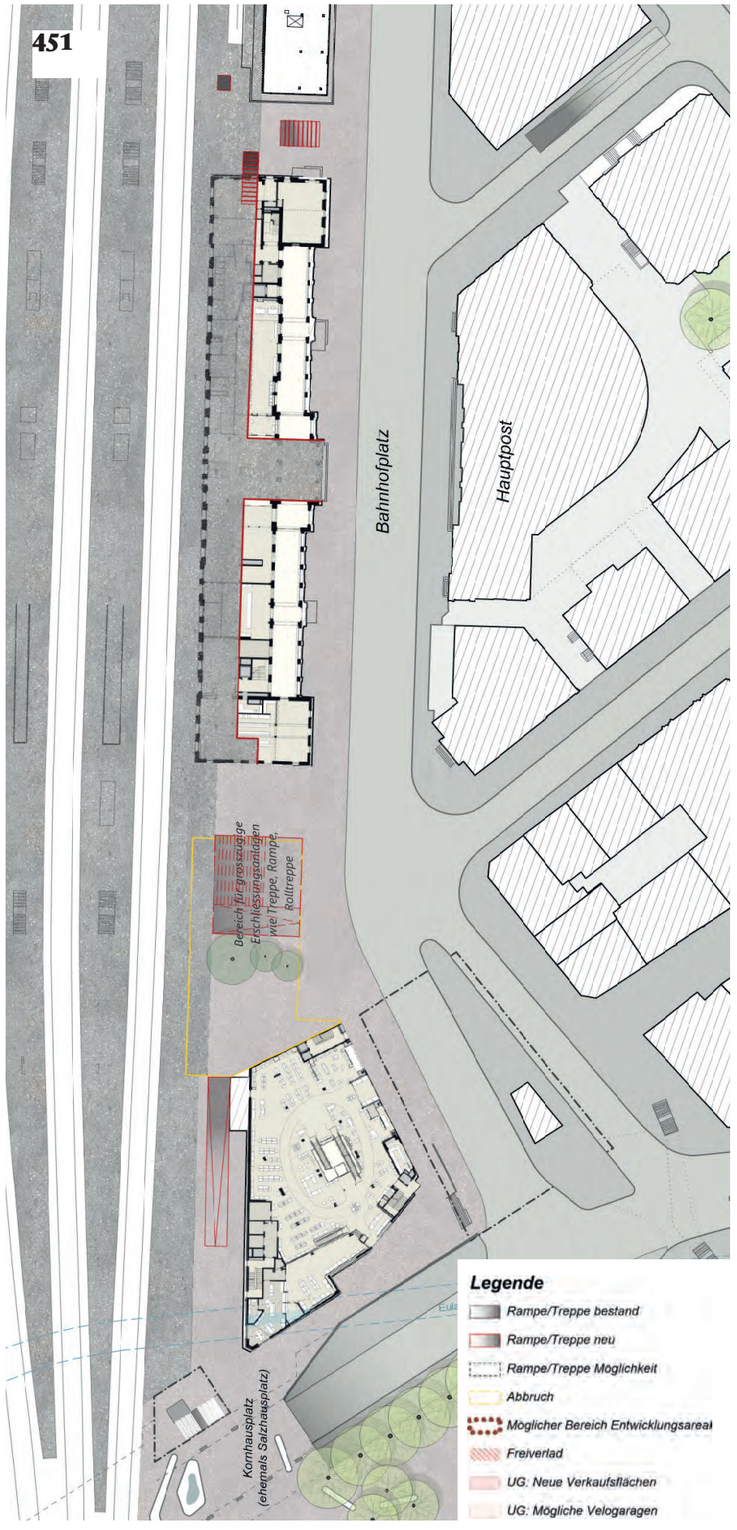
3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- und Stadttorgebäude (UG)



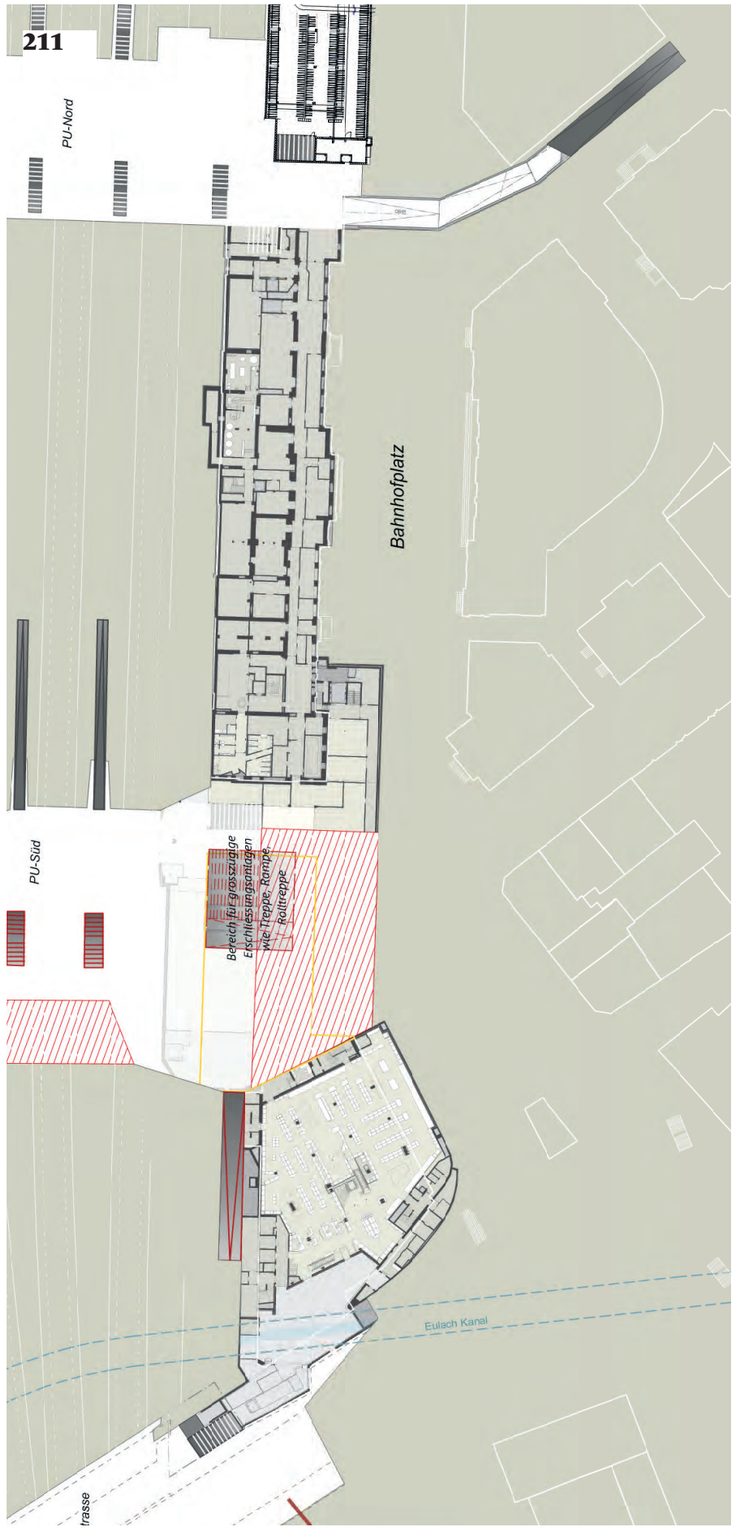


3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- ohne Stadttorgebäude (Stadtebene)

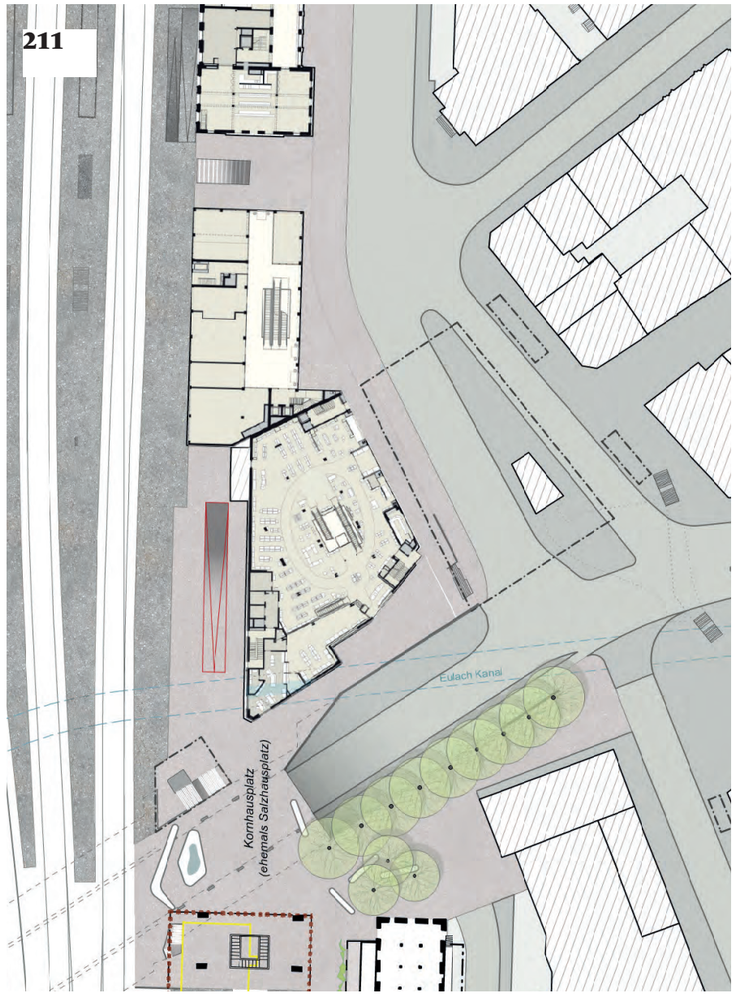


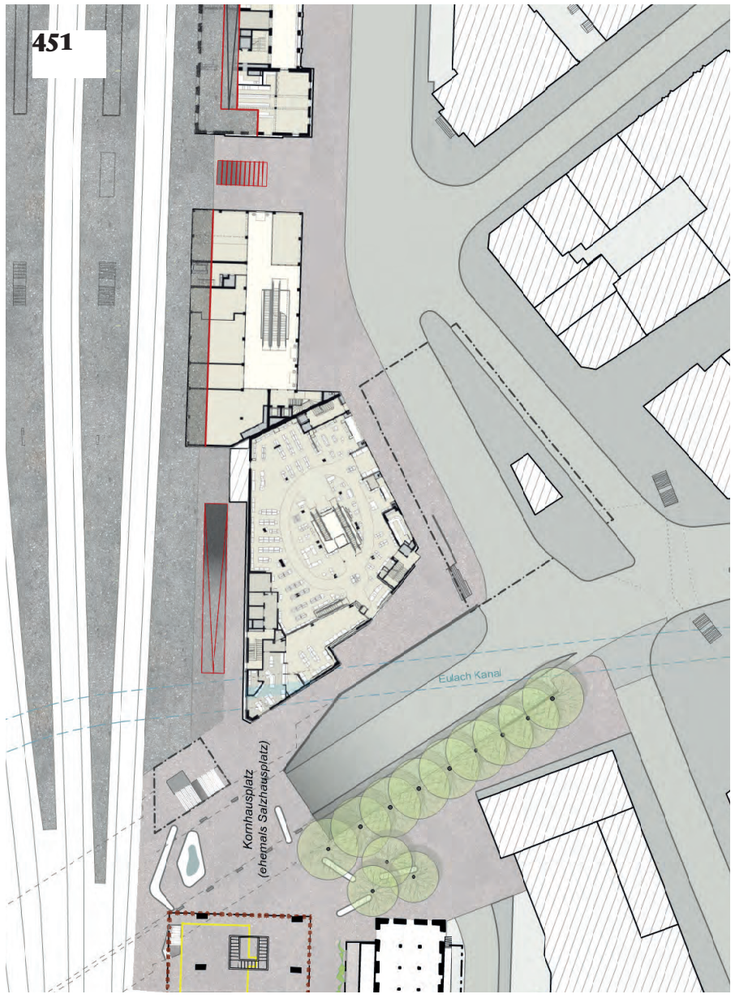


3e. Bahnhofplatz — Aufnahme- ohne Stadttorgebäude (UG)



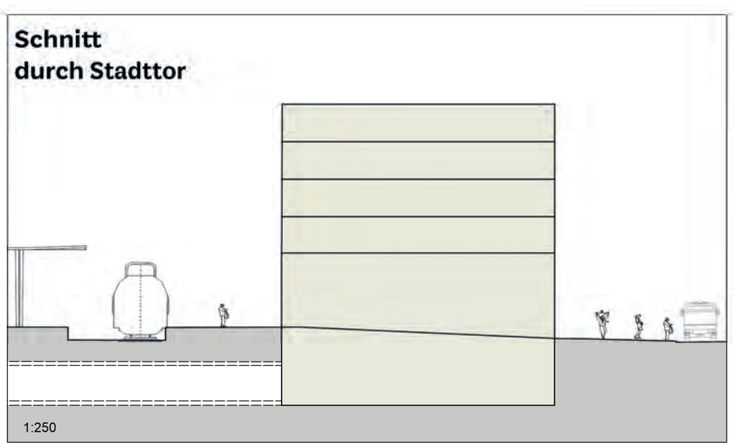
3f. Stadttor als Gebäude (Bestand)

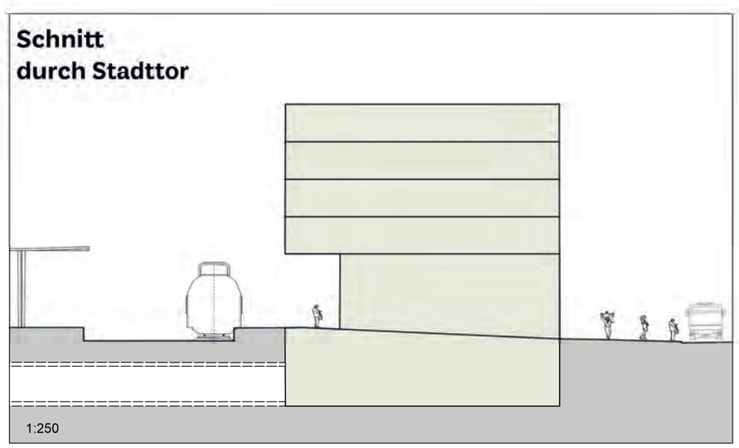




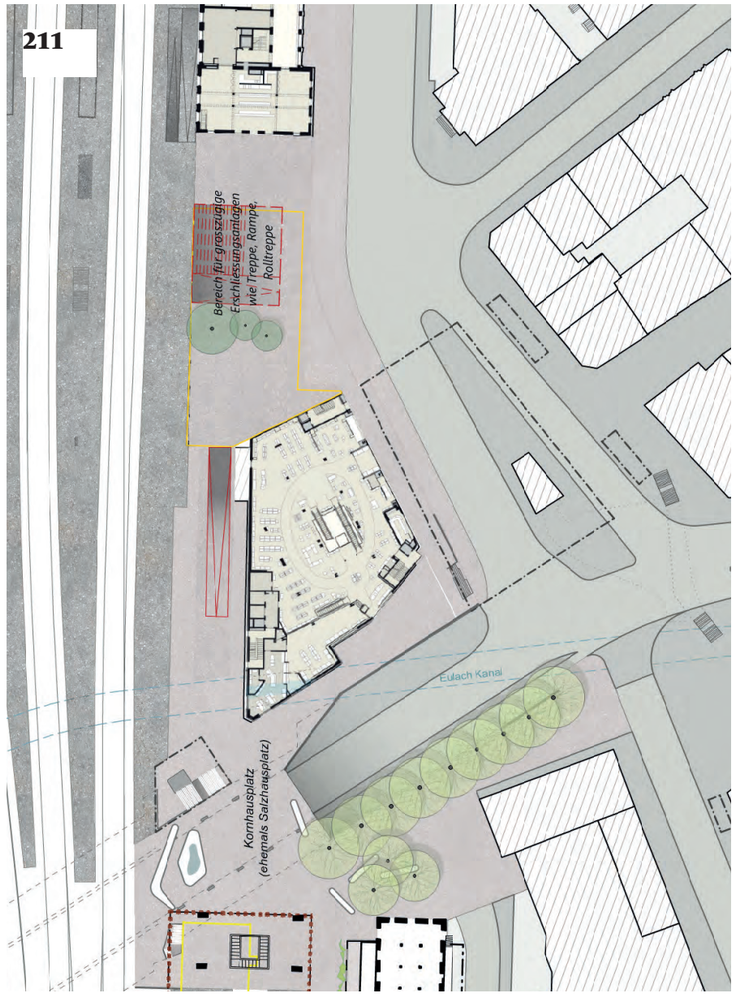
Legende

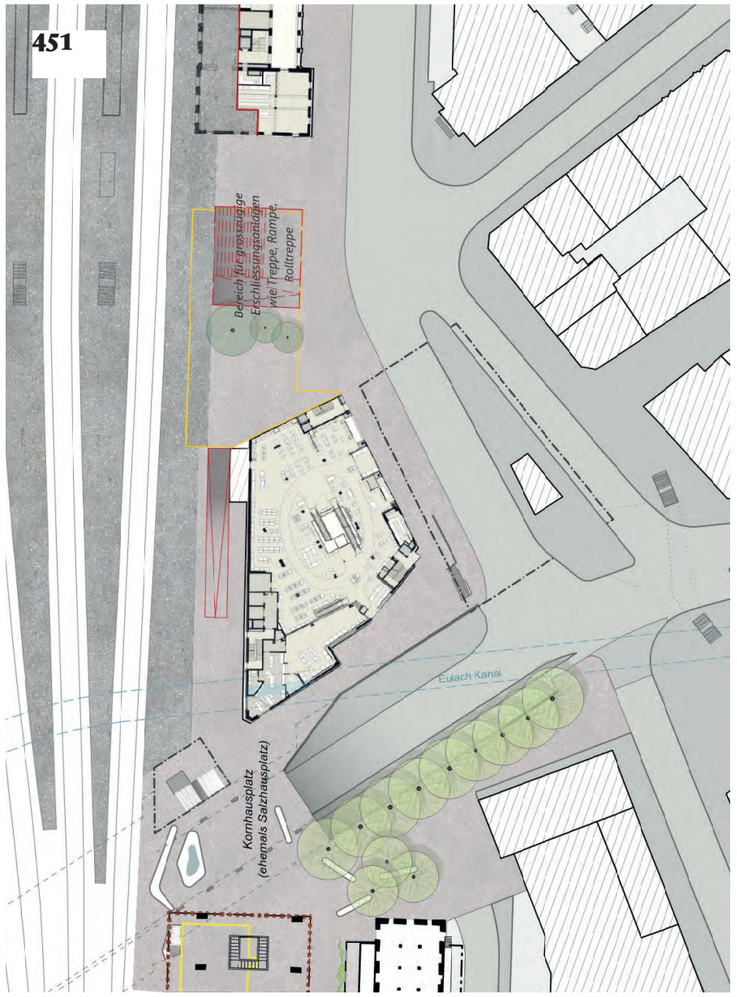
- Rampe/Treppe bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abbruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freiverlad
- UG: Neue Verkaufsflächen
- UG: Mögliche Velogaragen





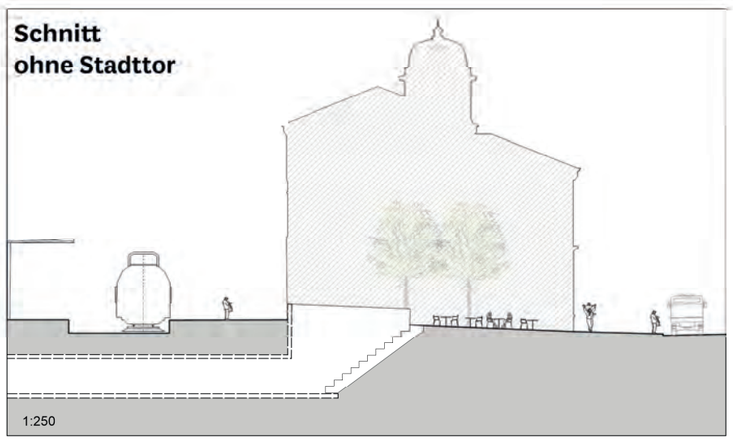
3f. Stadttor als Platz (Stadtebene)

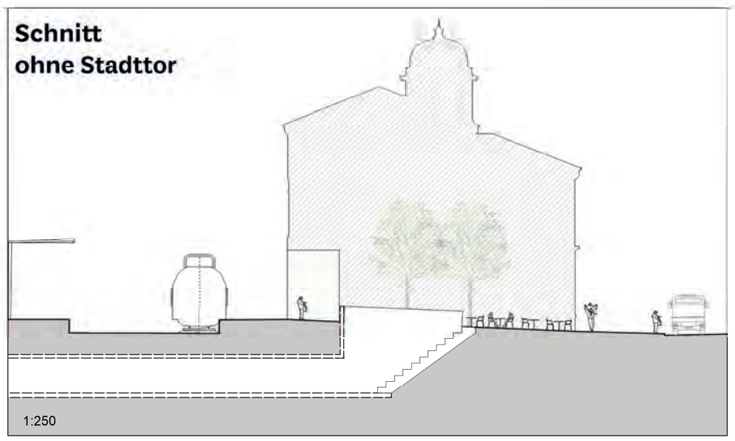




Legende

- Rampe/Treppe bestand
- Rampe/Treppe neu
- Rampe/Treppe Möglichkeit
- Abbruch
- Möglicher Bereich Entwicklungsareal
- Freiverlad
- UG: Neue Verkaufsflächen
- UG: Mögliche Velogaragen





Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur

Beilage 7
Bauphasen Variante 211 und 451

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen.

Bauphasen Variante 211.

C2 – Internal

Legende Bauphasenschemata.

Anlage bestehend

Anlage Abbruch in aktueller Bauphase

Anlage Neubau in aktueller Bauphase

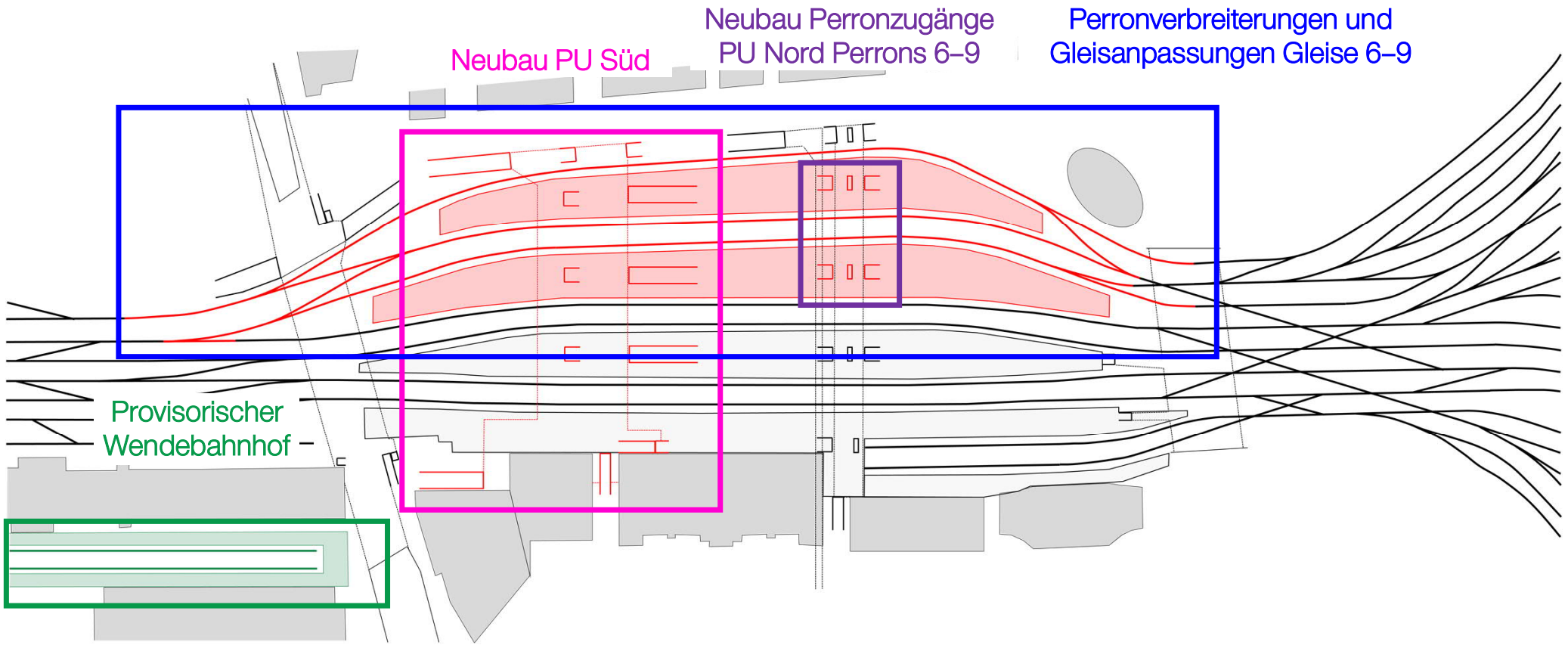
Neue Anlage in vorgängigen Bauphasen erstellt

Provisorische Anlage während Bauzeit

Hilfsbrücke

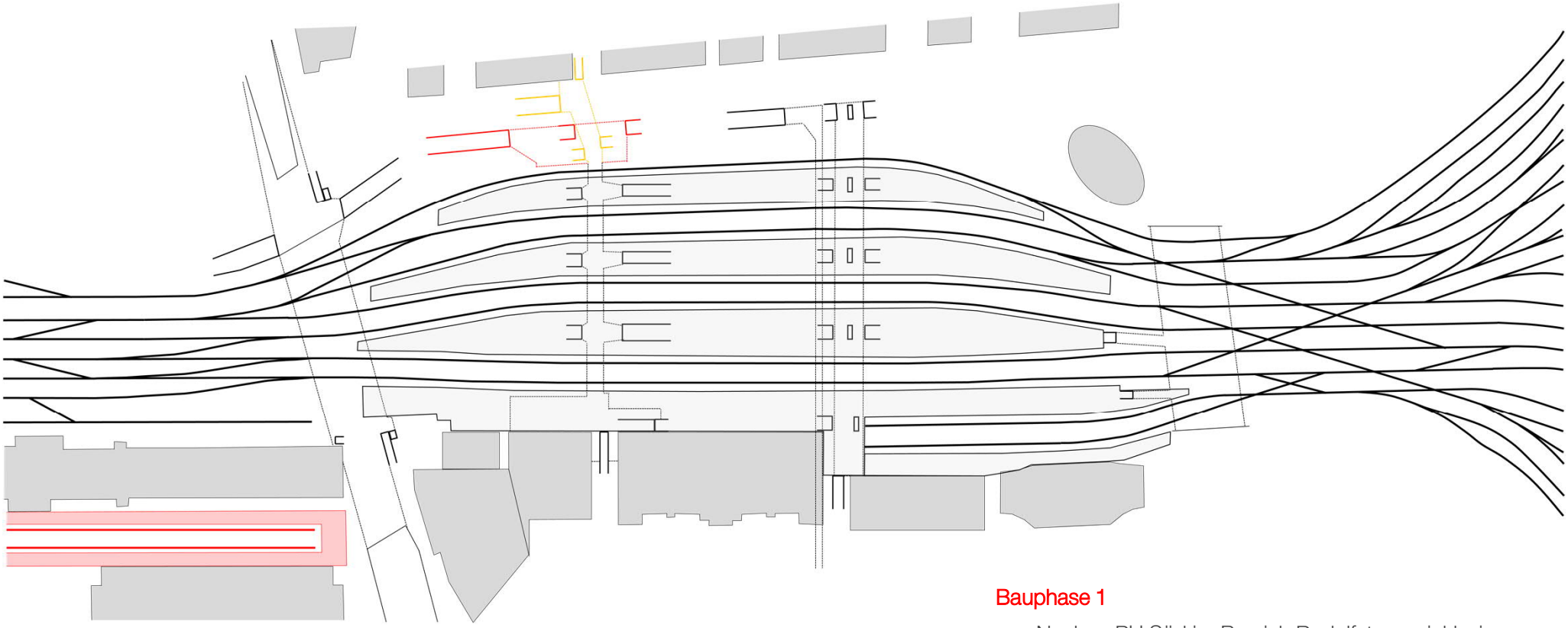
C2 – Internal

Variante 211.
Überblick Ausbauten Horizont H2 Perronverbreiterungen.



C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 1.



Provisorischer Wendebahnhof

– Erstellung bis Abschluss Bauphase 1

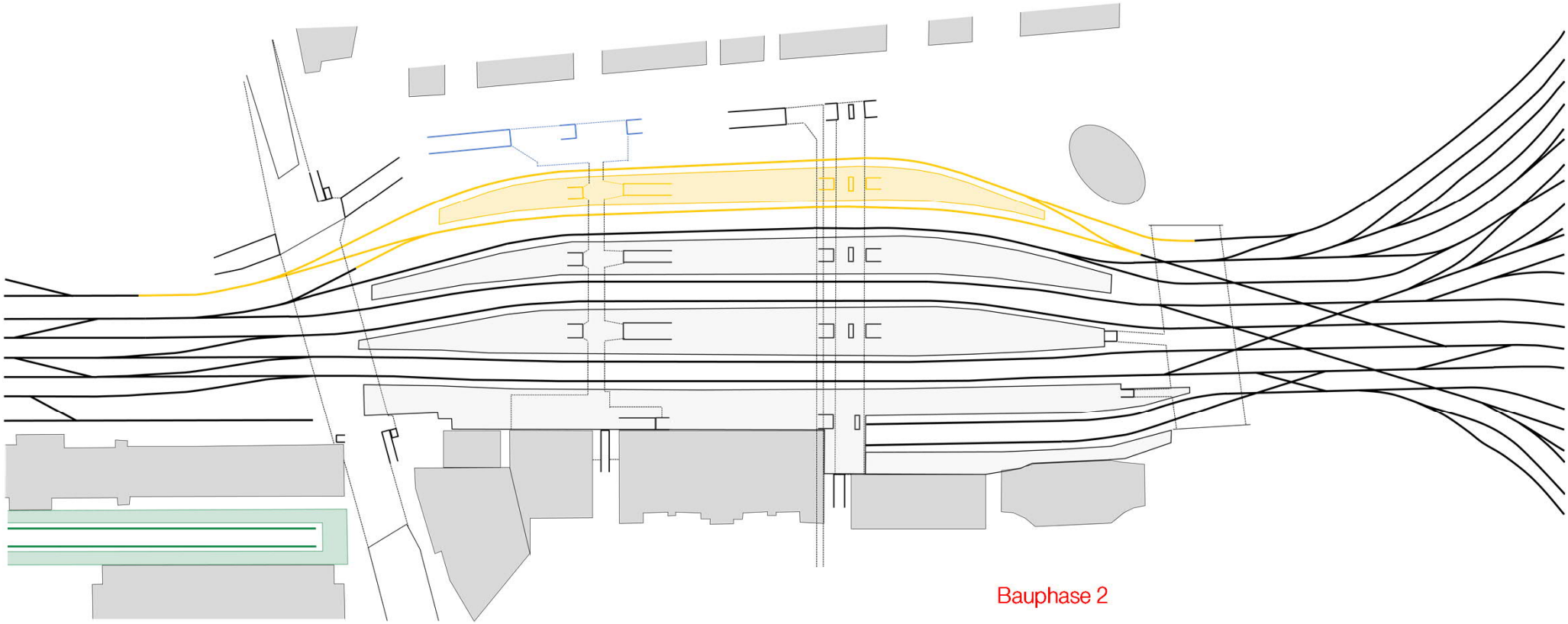
Bauphase 1

– Neubau PU Süd im Bereich Rudolfstrasse inklusive Kopfzugang

– Neubau PU Süd im Bereich von neuem Gleis 9

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 2.

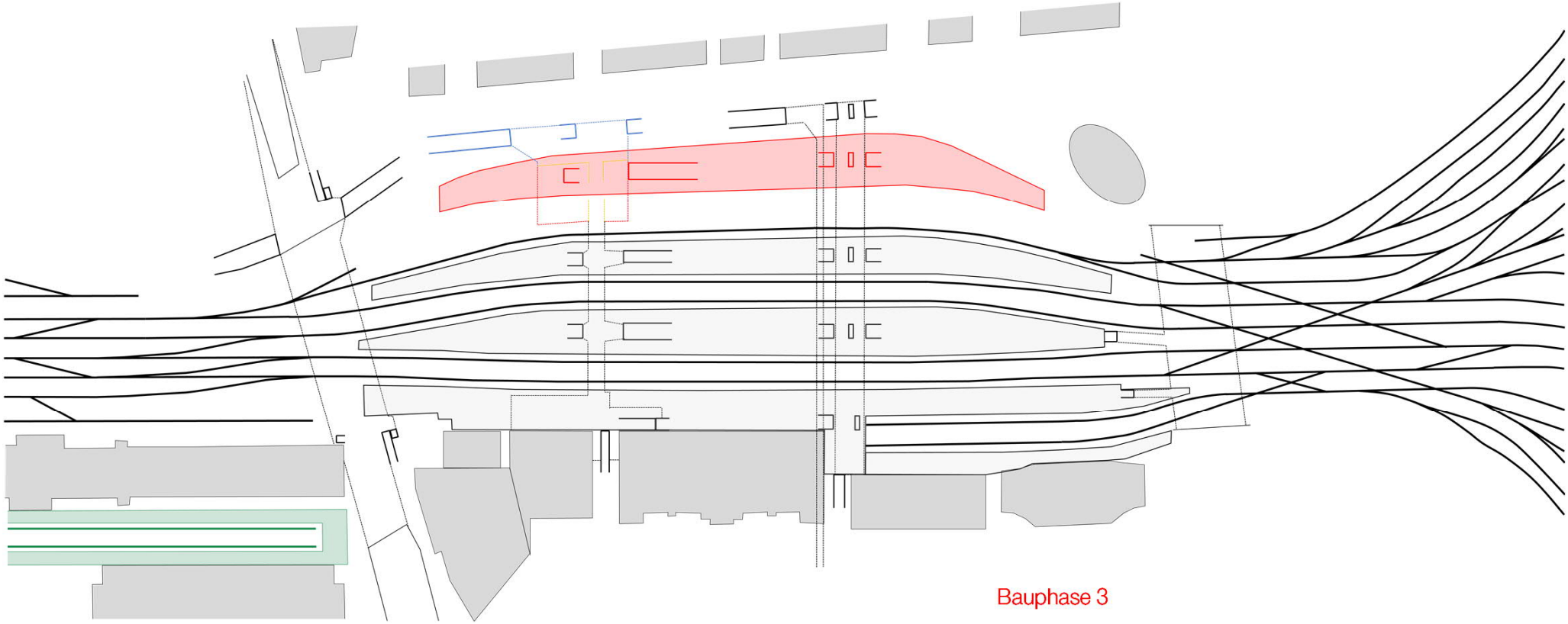


Bauphase 2

- Rückbau Gleise 8 und 9
- Rückbau Perron 8/9

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 3.

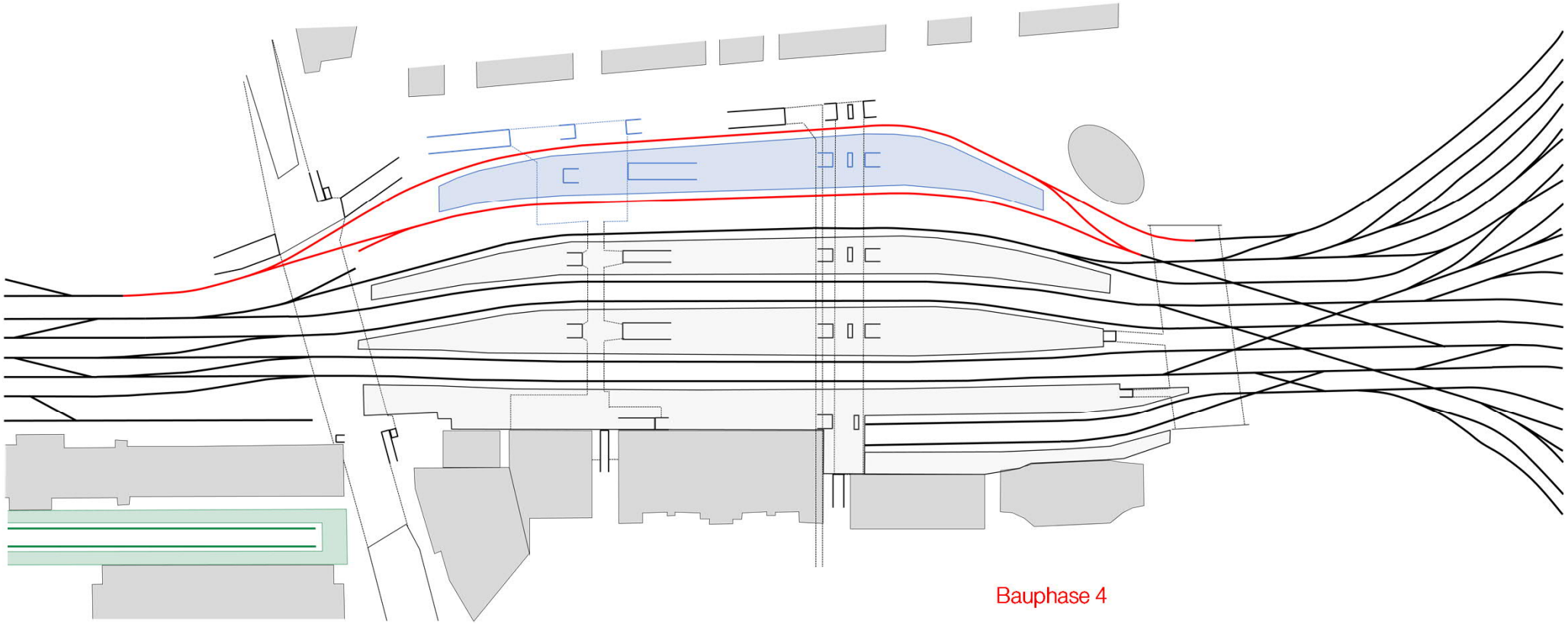


Bauphase 3

- Neubau Perron 8/9
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 8/9 und Gleis 8
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 8/9

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 4.

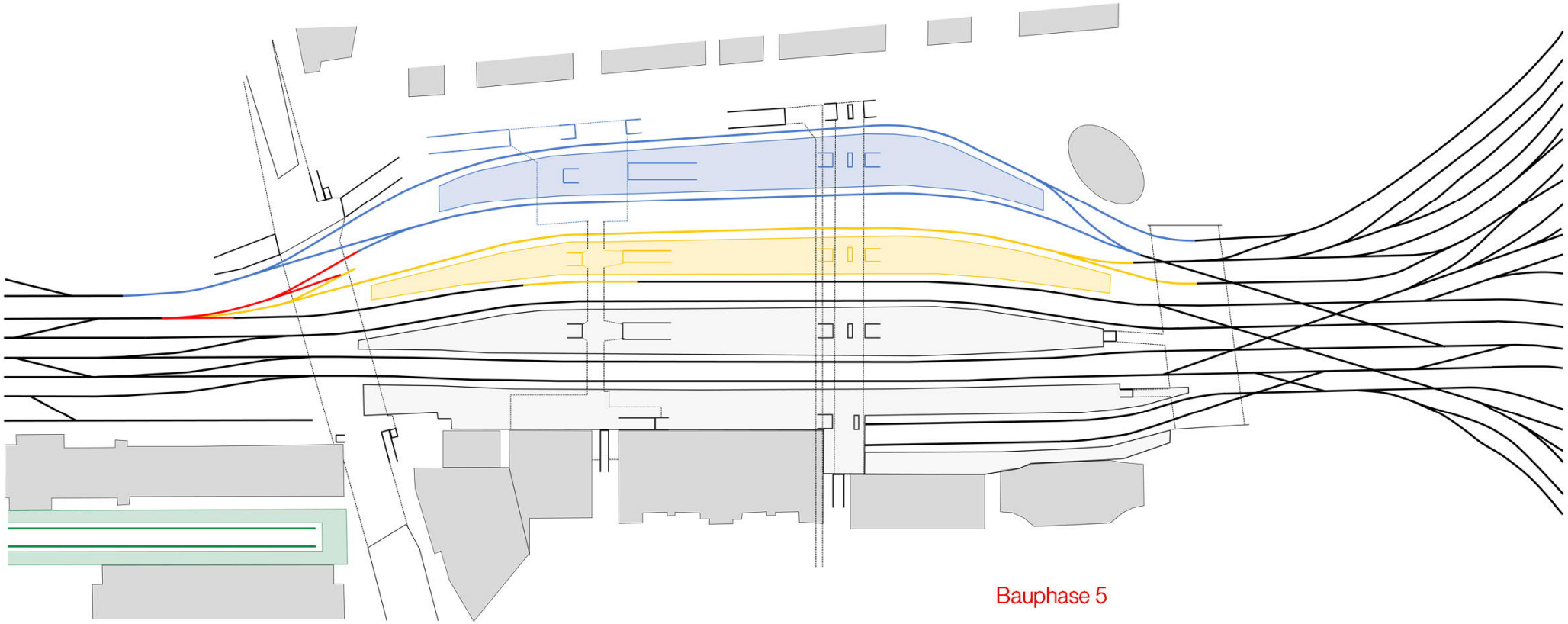


Bauphase 4

- Neubau Gleise 8 und 9

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 5.

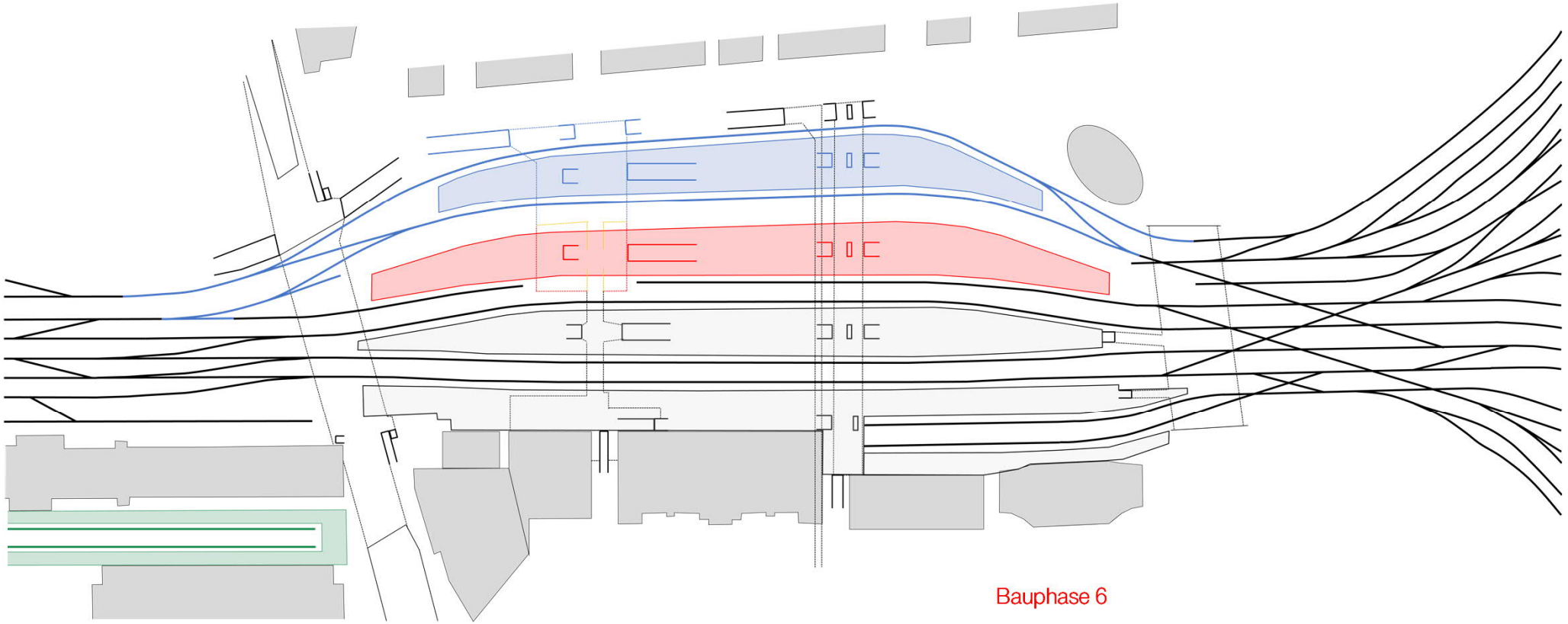


Bauphase 5

- Rückbau Gleise 6 und 7
- Anpassungen Zufahrt West zu Gleis 8
- Rückbau Perron 6/7

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 6.

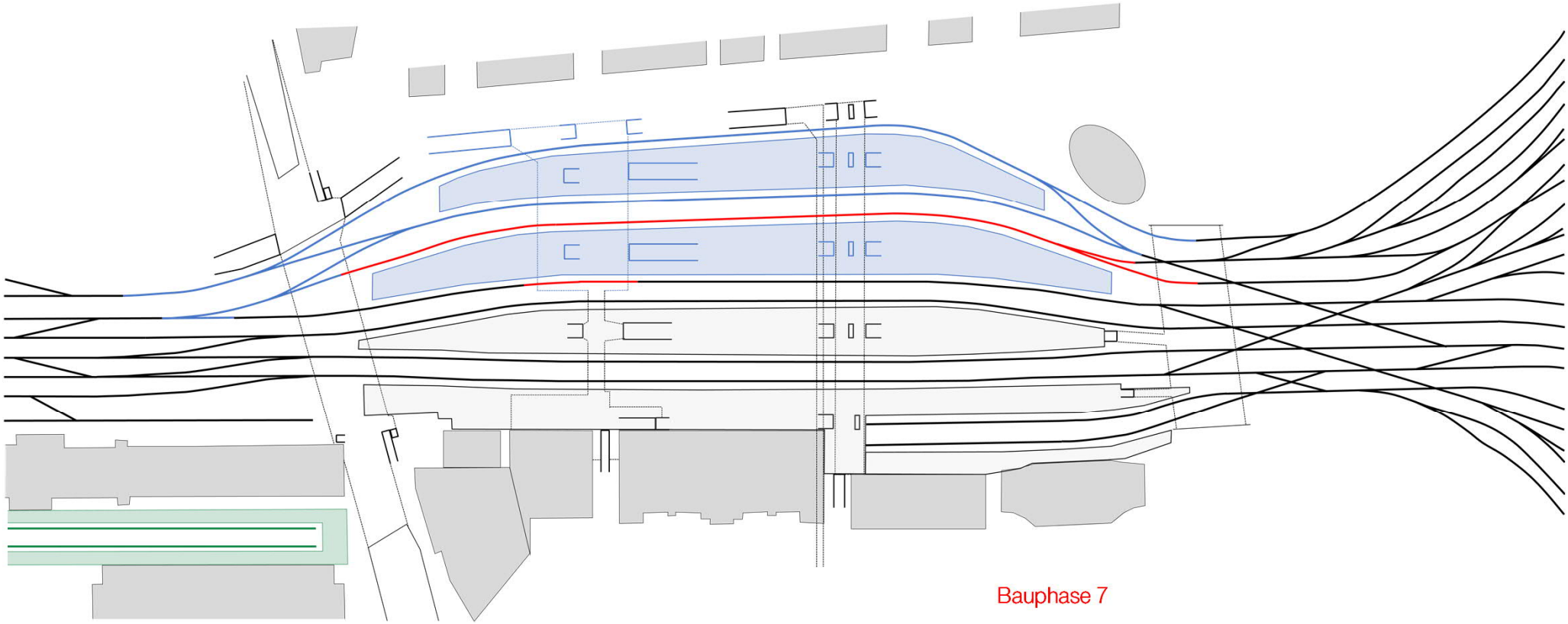


Bauphase 6

- Neubau Perron 6/7
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 6/7
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 6/7

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 7.

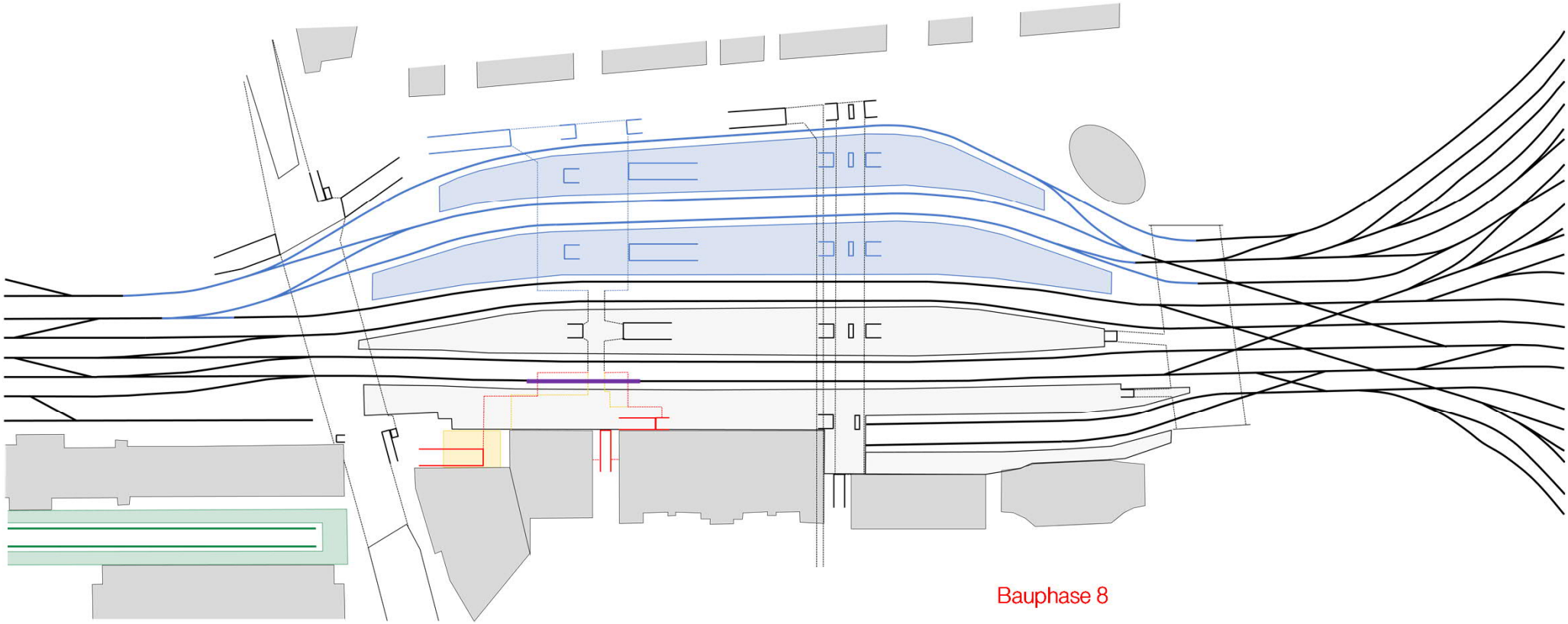


Bauphase 7

- Neubau Gleise 6 und 7

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 8.

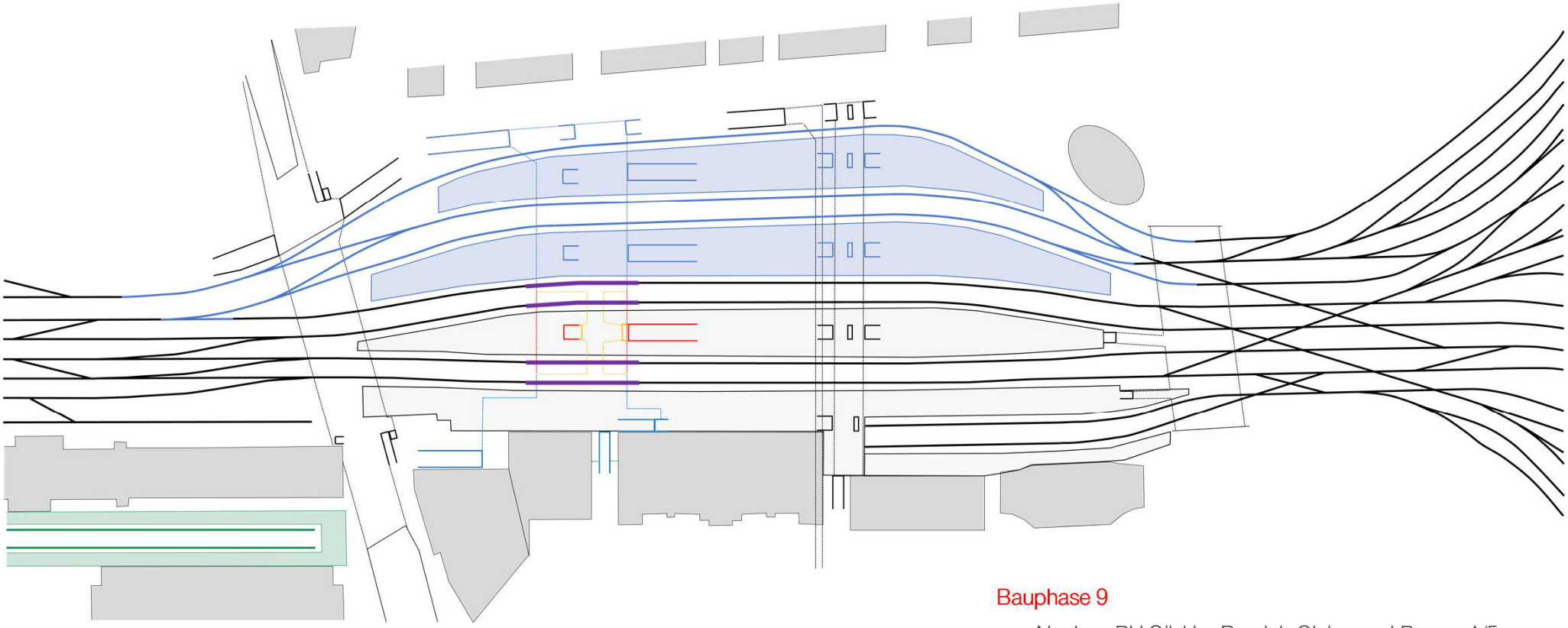


Bauphase 8

- Neubau PU Süd im Bereich Gleis und Perron 3 inklusive Kopfzugang

C2 – Internal

Variante 211, Überblick Bauphase 9.

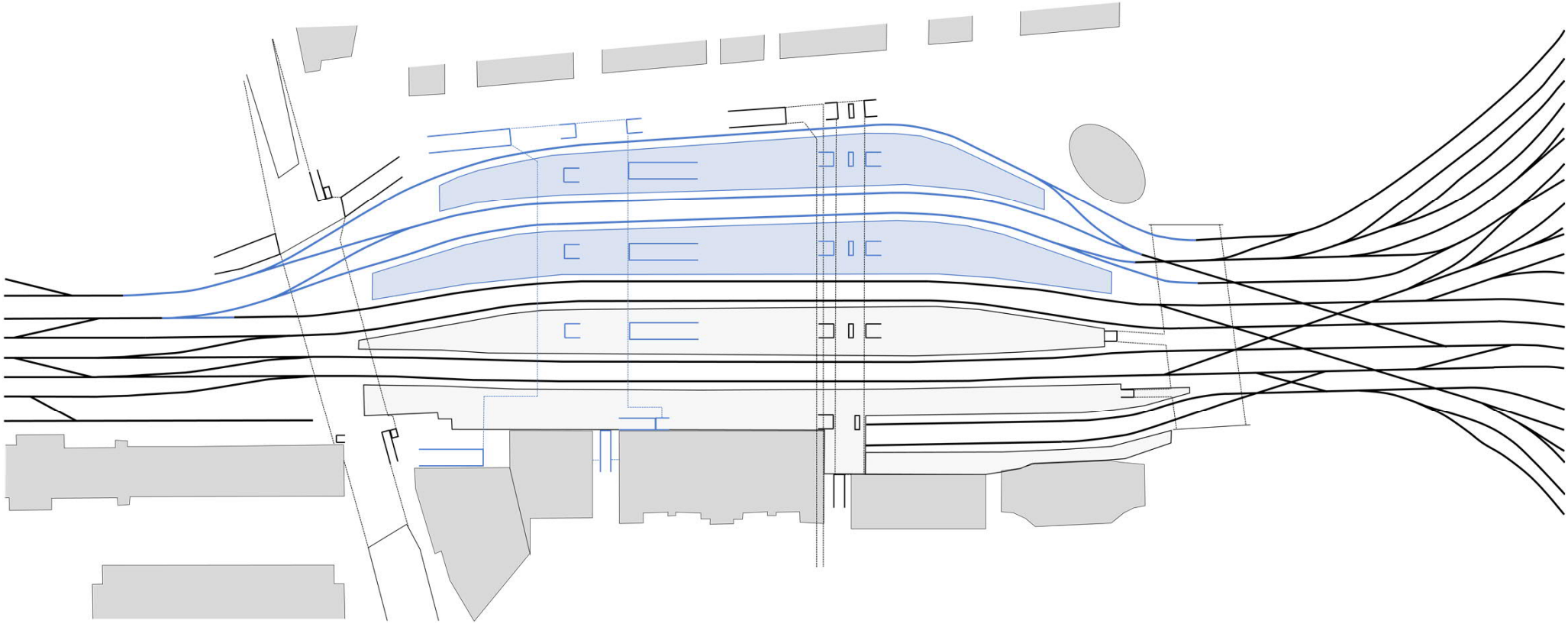


Bauphase 9

- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 4/5

C2 – Internal

Variante 211.
Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.



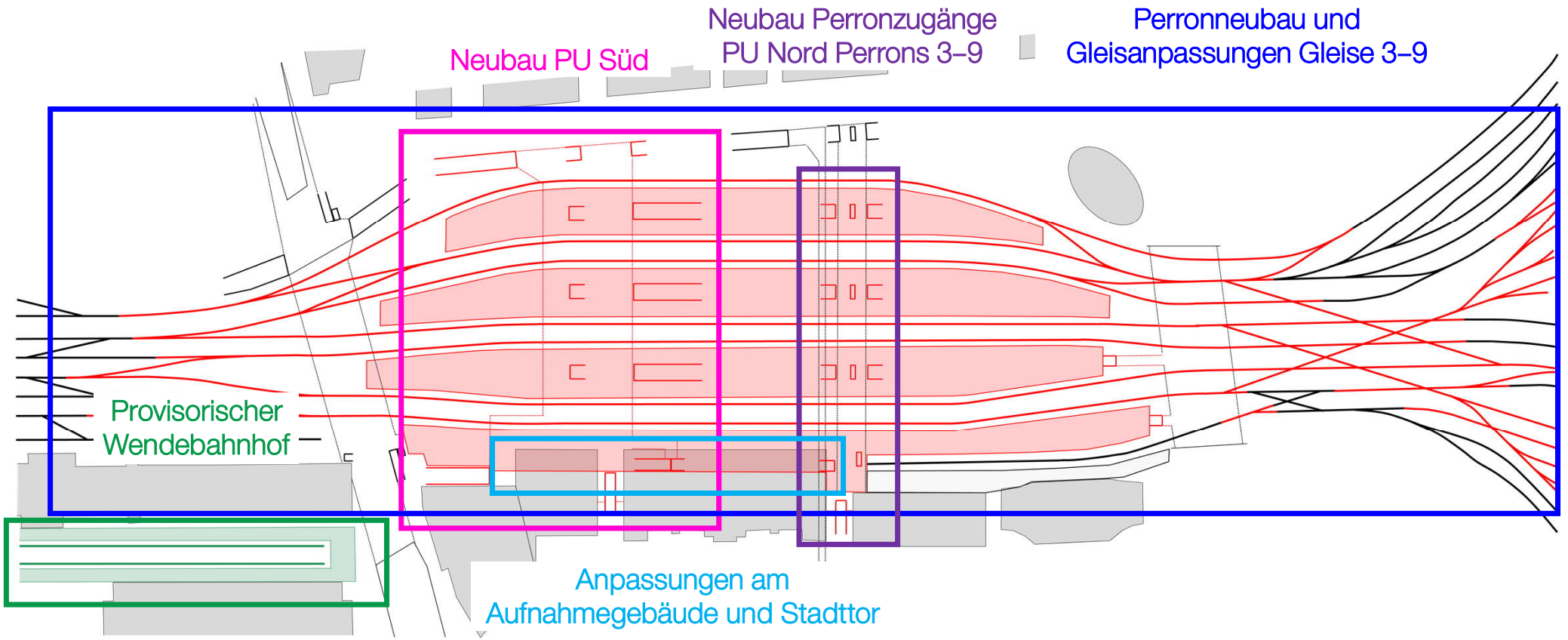
C2 – Internal

Zeithorizont H2 Perronverbreiterungen.

Bauphasen Variante 451.

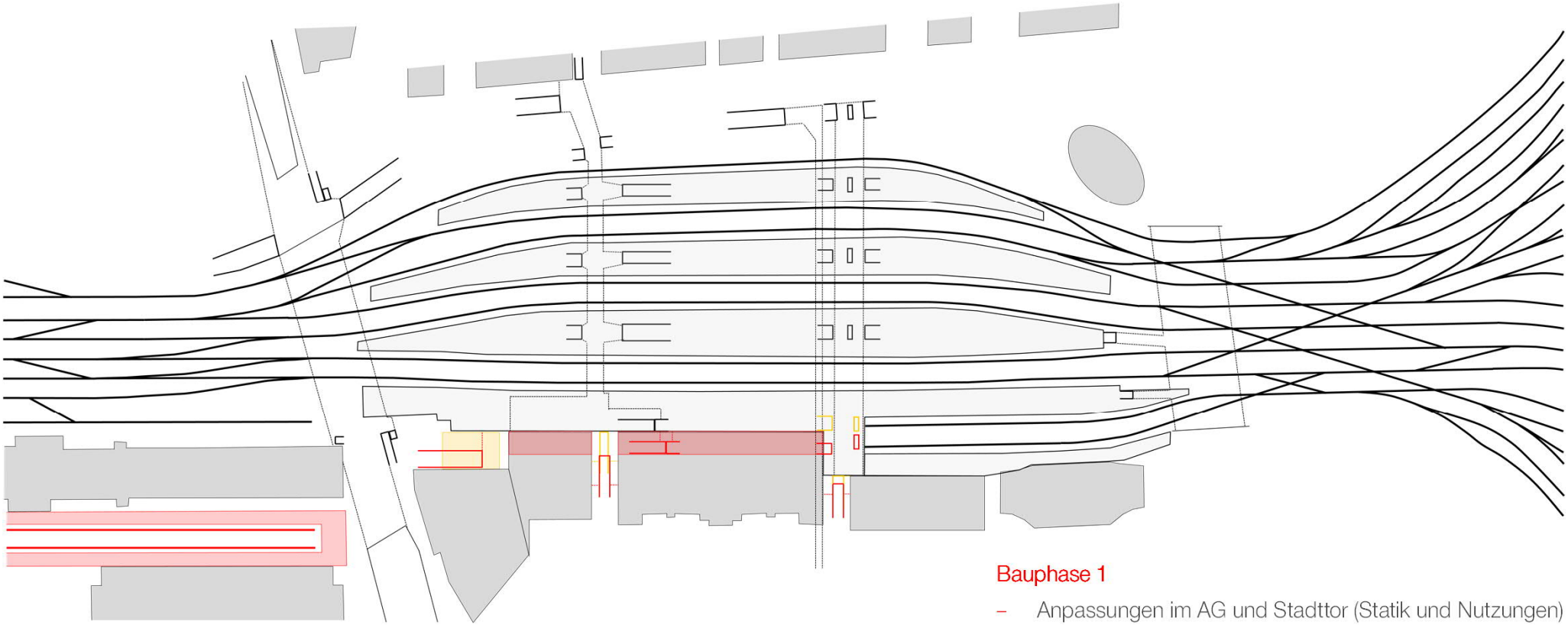
C2 – Internal

Variante 451.
Überblick Ausbauten Horizont H2 Perronverbreiterungen.



C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 1.



Provisorischer Wendebahnhof

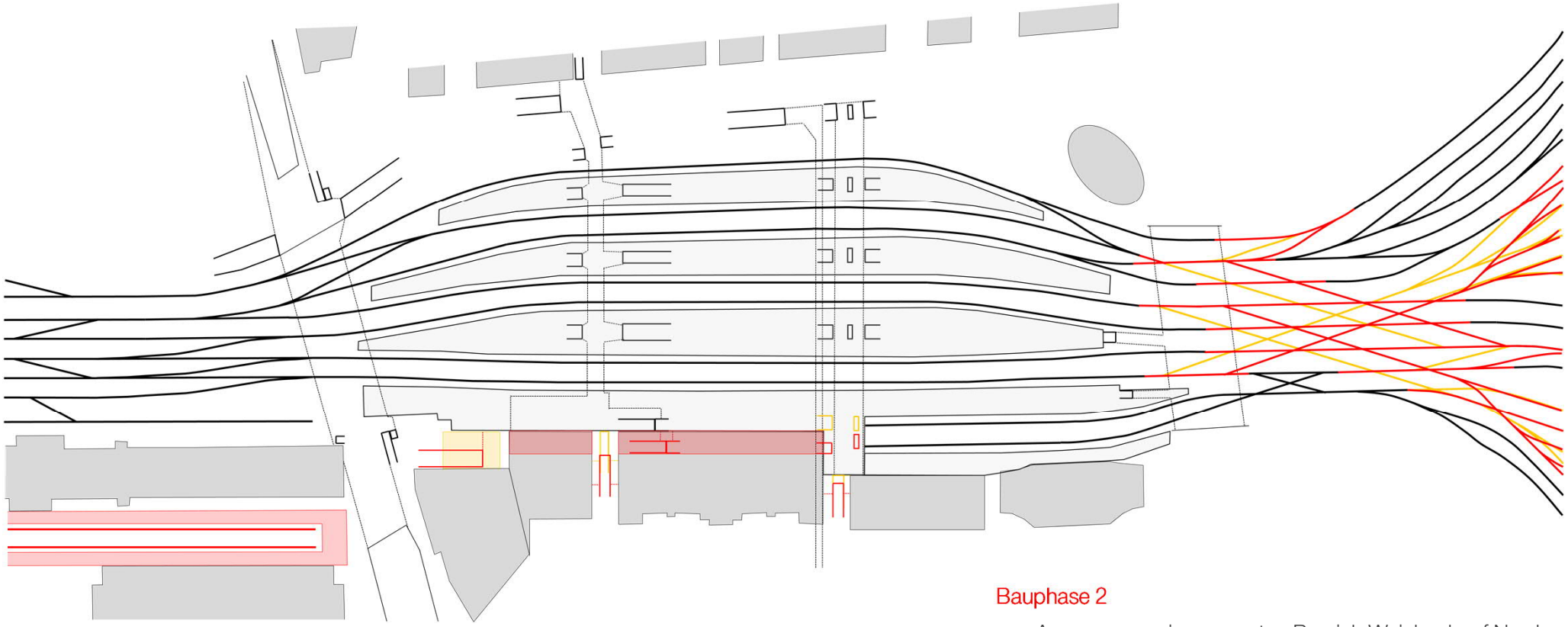
- Erstellung bis bis vor Beginn Bauphase 3

Bauphase 1

- Anpassungen im AG und Stadttor (Statik und Nutzungen)
- Neubau PU Süd im Bereich AG und Stadttor inklusive Kopfzugang
- Neubau Zugänge PU Nord im AG und auf Bahnhofplatz

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 2.



Provisorischer Wendebahnhof

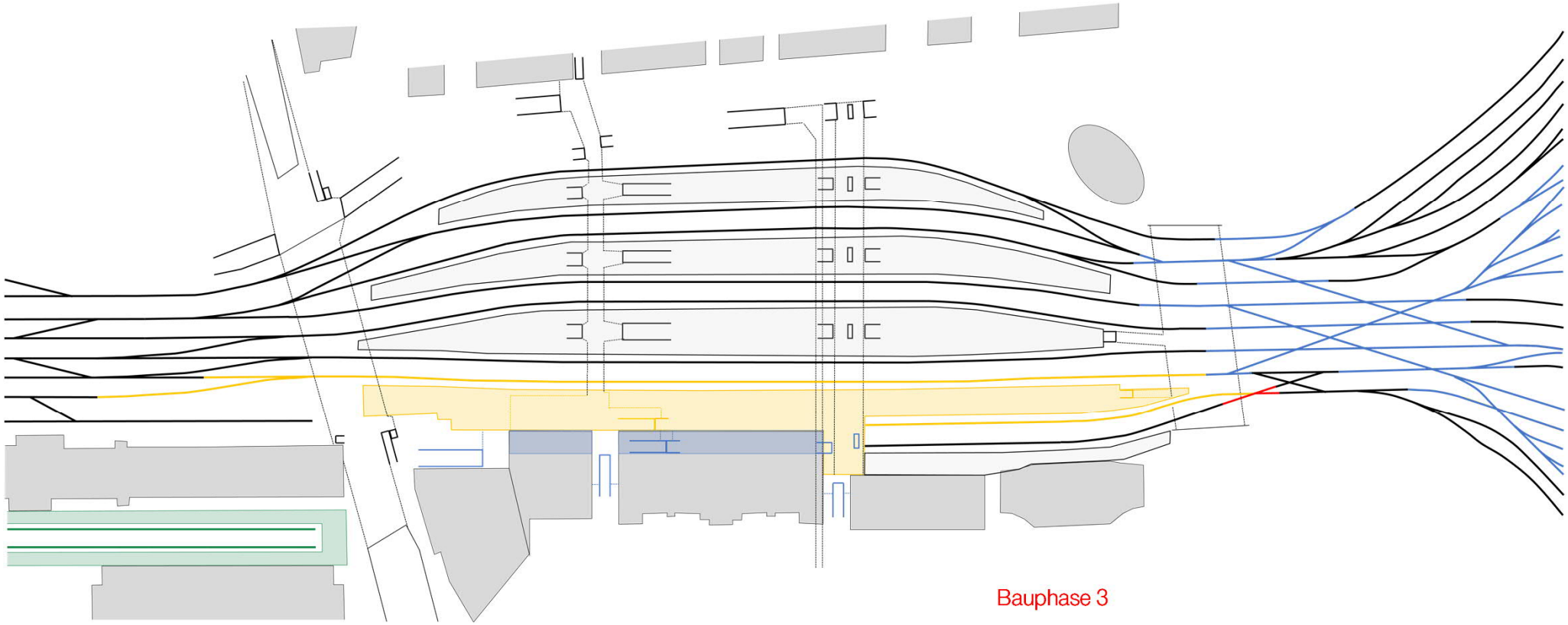
– Erstellung bis bis vor Beginn Bauphase 3

Bauphase 2

– Anpassungen im gesamten Bereich Weichenkopf Nord (gleichzeitig mit Bauphase 1)

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 3.

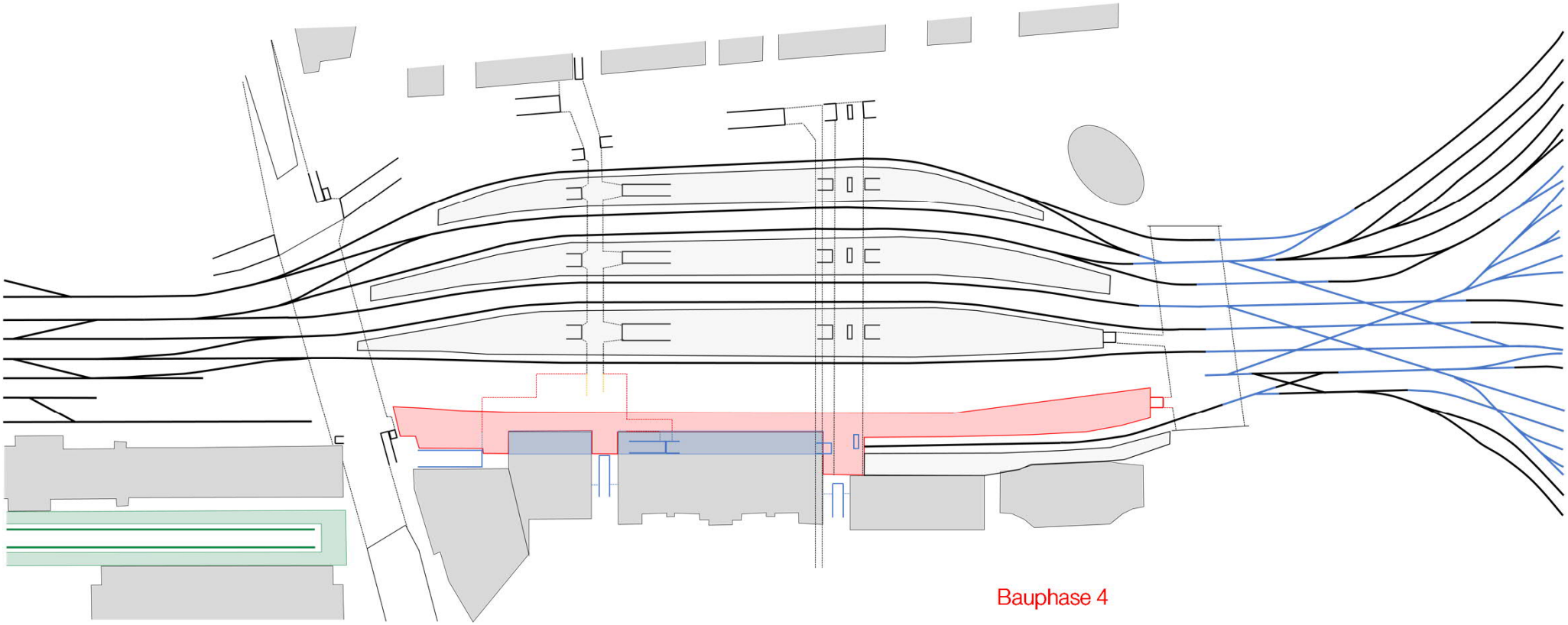


Bauphase 3

- Rückbau Gleise 2 und 3
- Rückbau Perron 3

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 4.

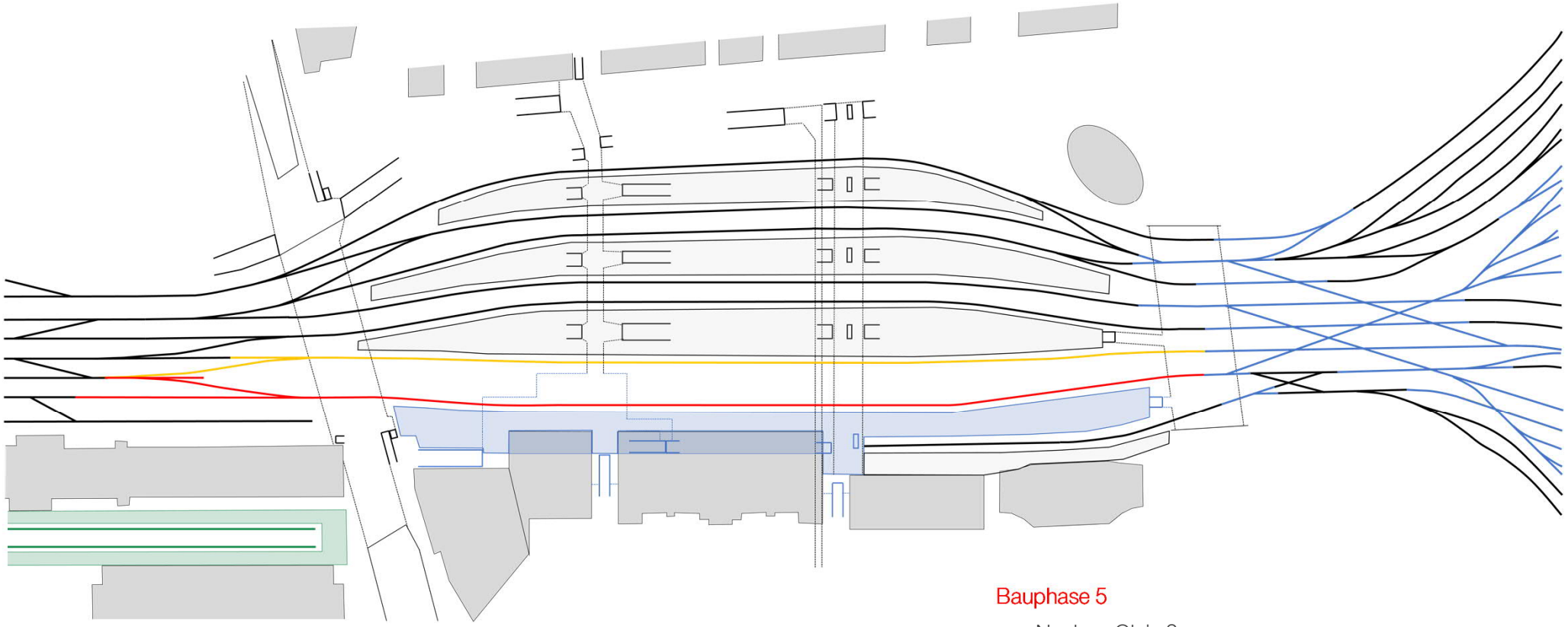


Bauphase 4

- Neubau Perron 3
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 3
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise 3 und 4 neu

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 5.

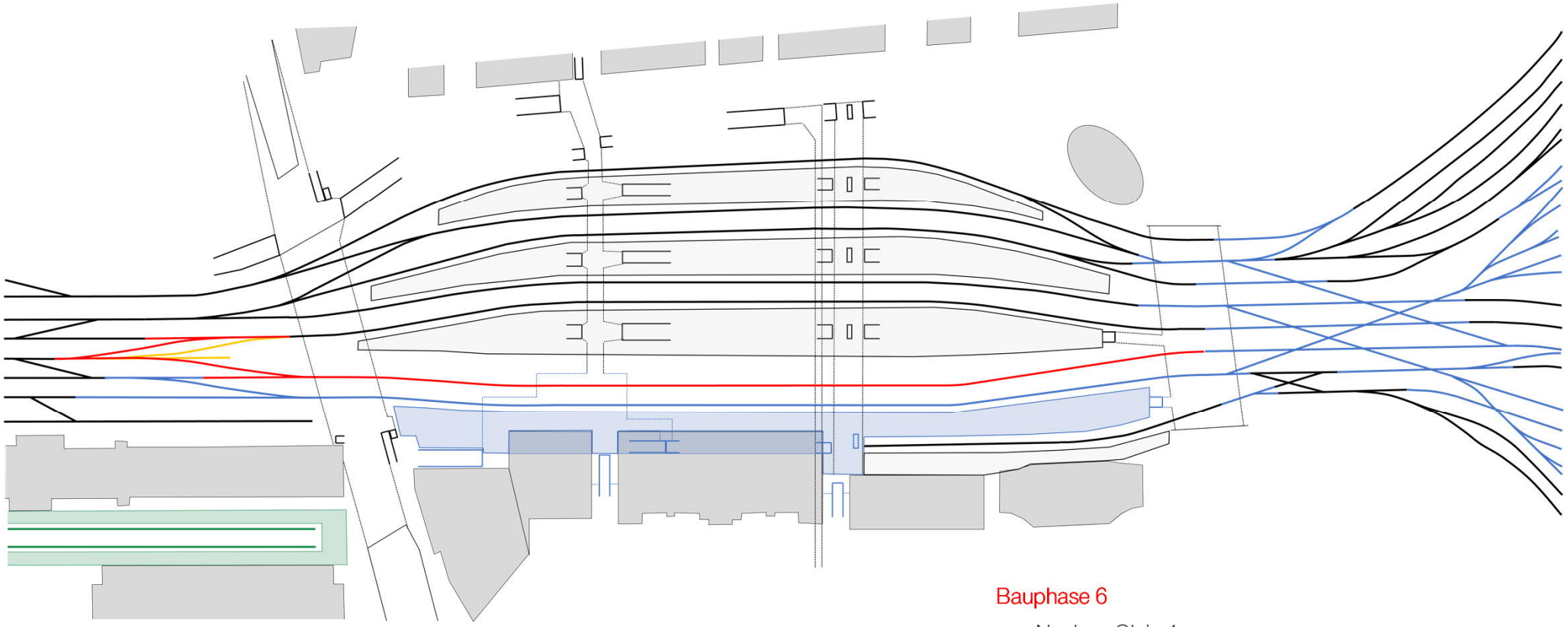


Bauphase 5

- Neubau Gleis 3
- Rückbau Gleis 4

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 6.

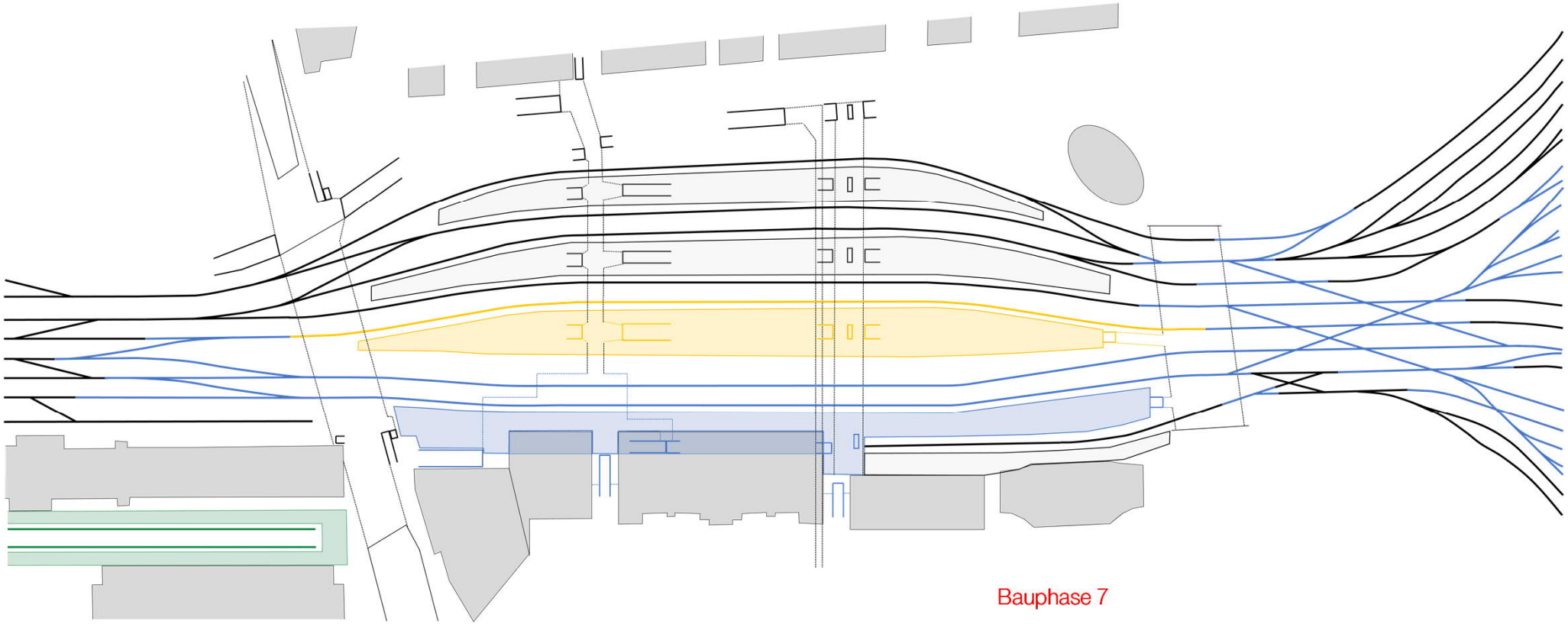


Bauphase 6

- Neubau Gleis 4
- Anpassungen Zufahrt West zu Gleisen 4 und 5

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 7.

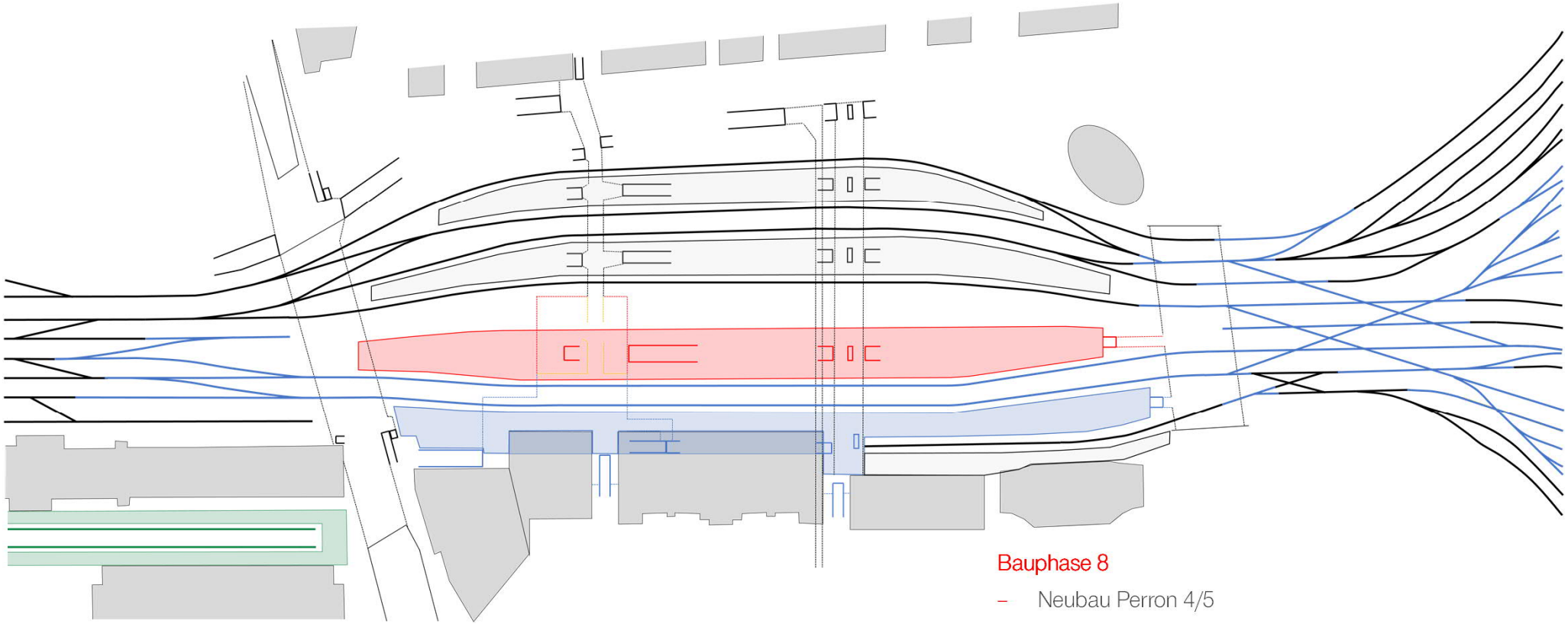


Bauphase 7

- Rückbau Gleis 5
- Rückbau Perron 4/5

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 8.

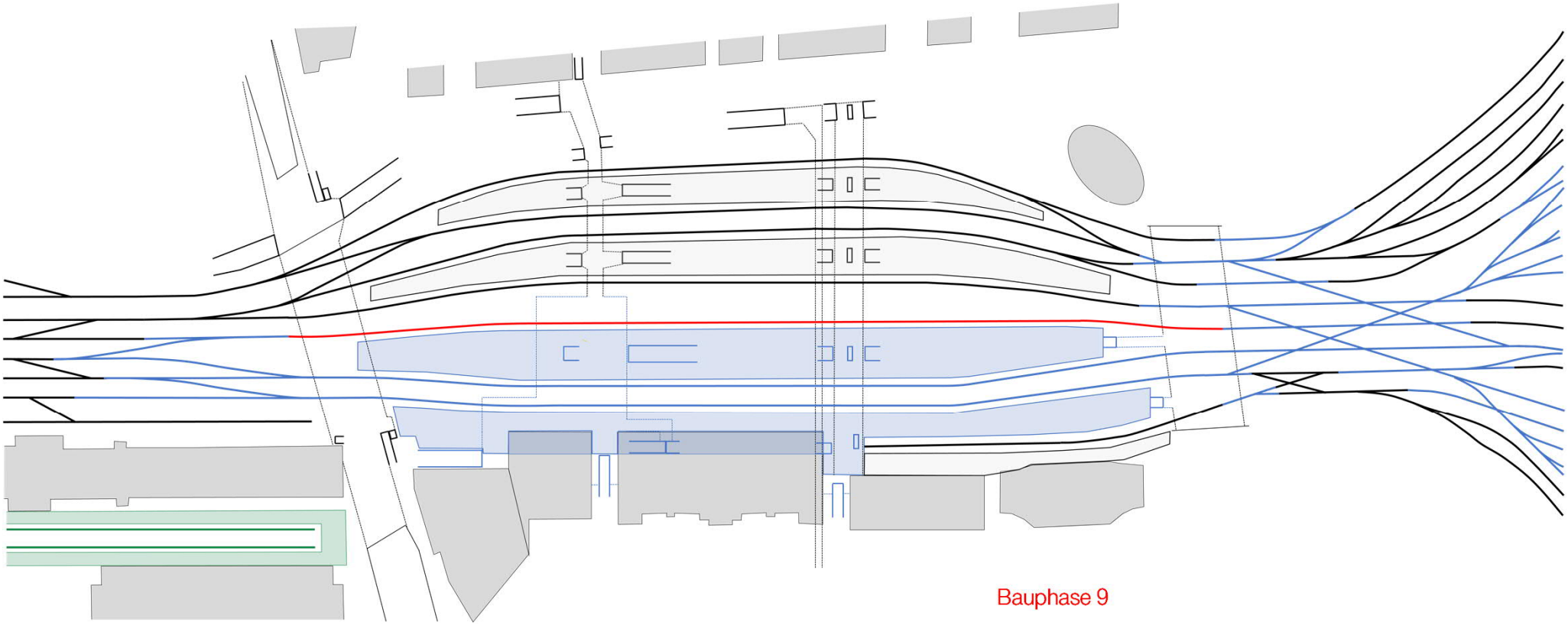


Bauphase 8

- Neubau Perron 4/5
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 4/5
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise 5 und 6 neu
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 4/5

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 9.

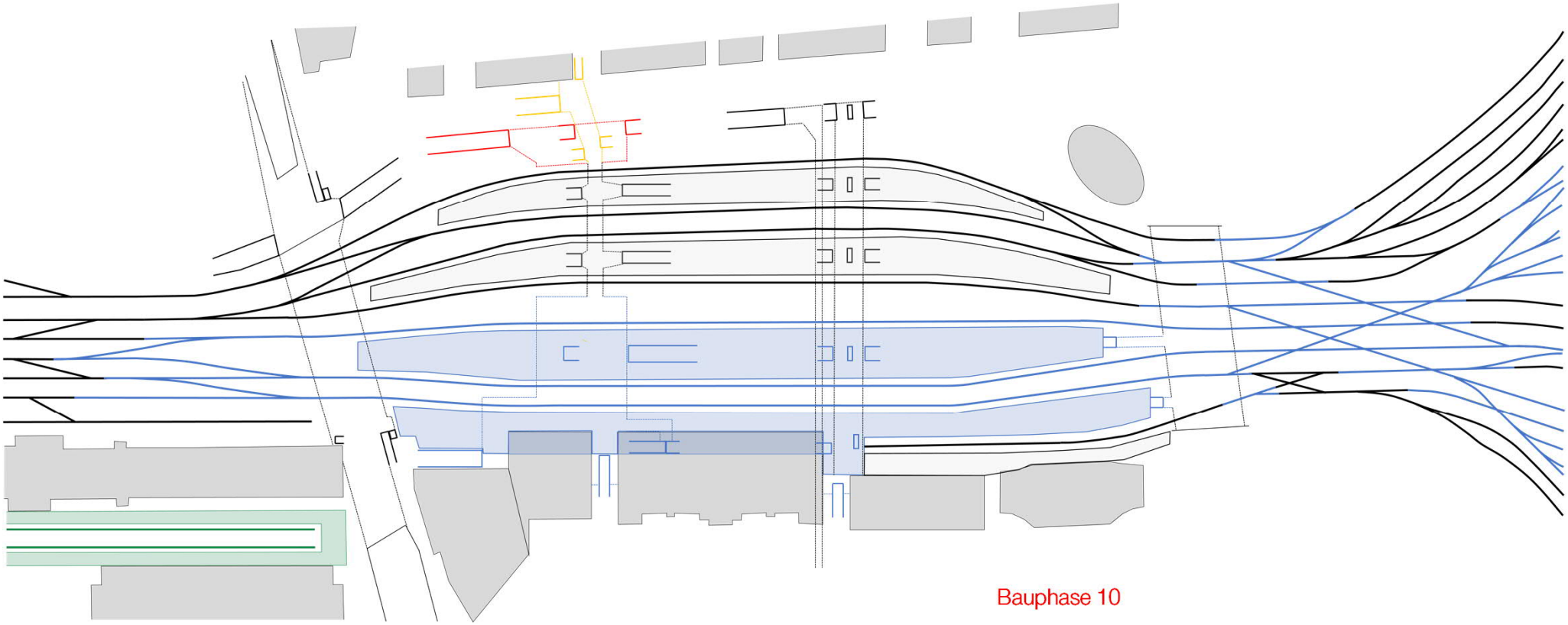


Bauphase 9

- Neubau Gleis 5

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 10.

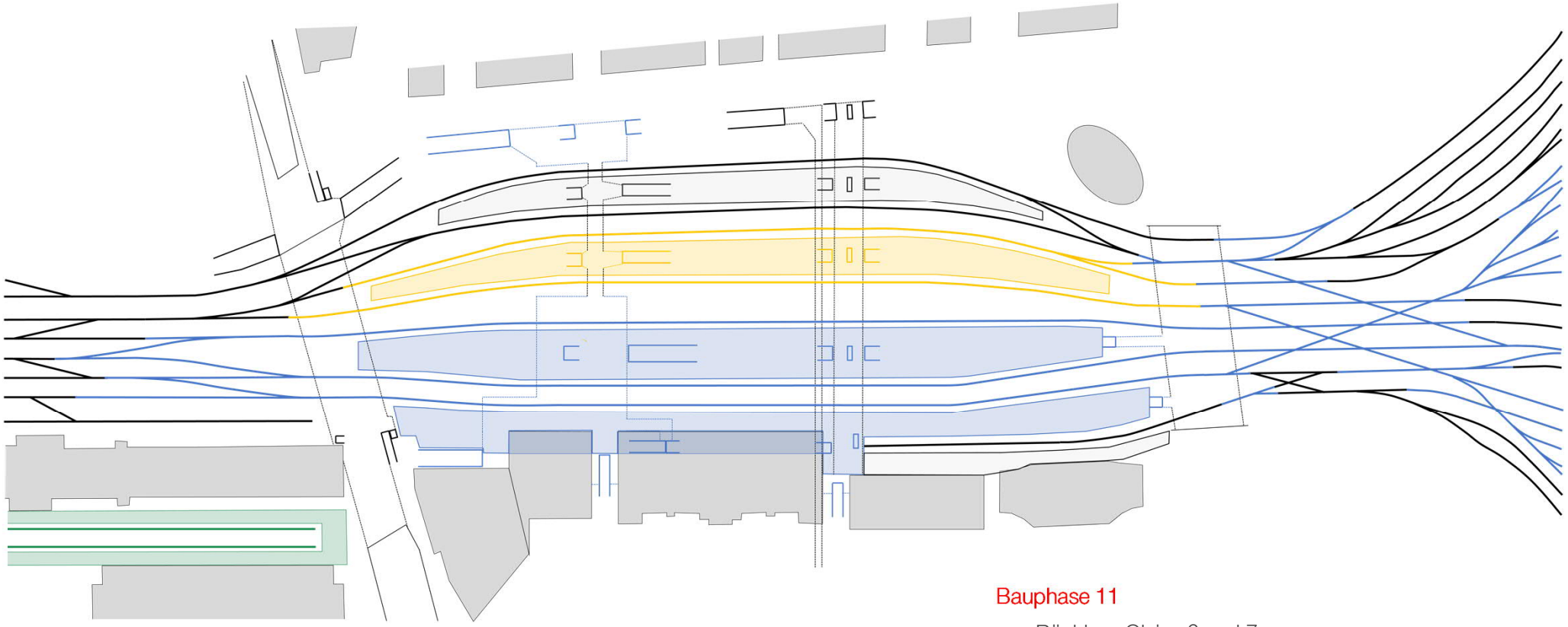


Bauphase 10

- Neubau PU Süd im Bereich Rudolfstrasse inklusive Kopfzugang
- Neubau PU Süd im Bereich von neuem Gleis 9

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 11.

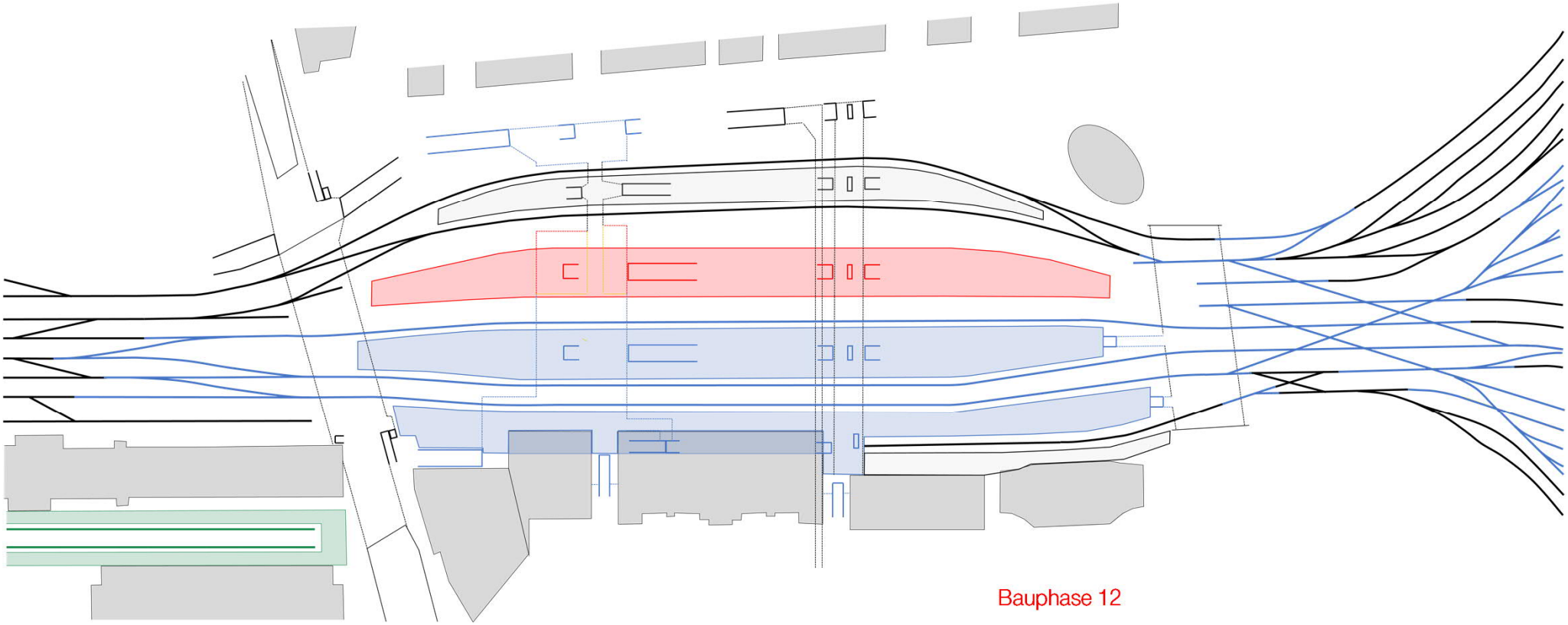


Bauphase 11

- Rückbau Gleise 6 und 7
- Rückbau Perron 6/7

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 12.

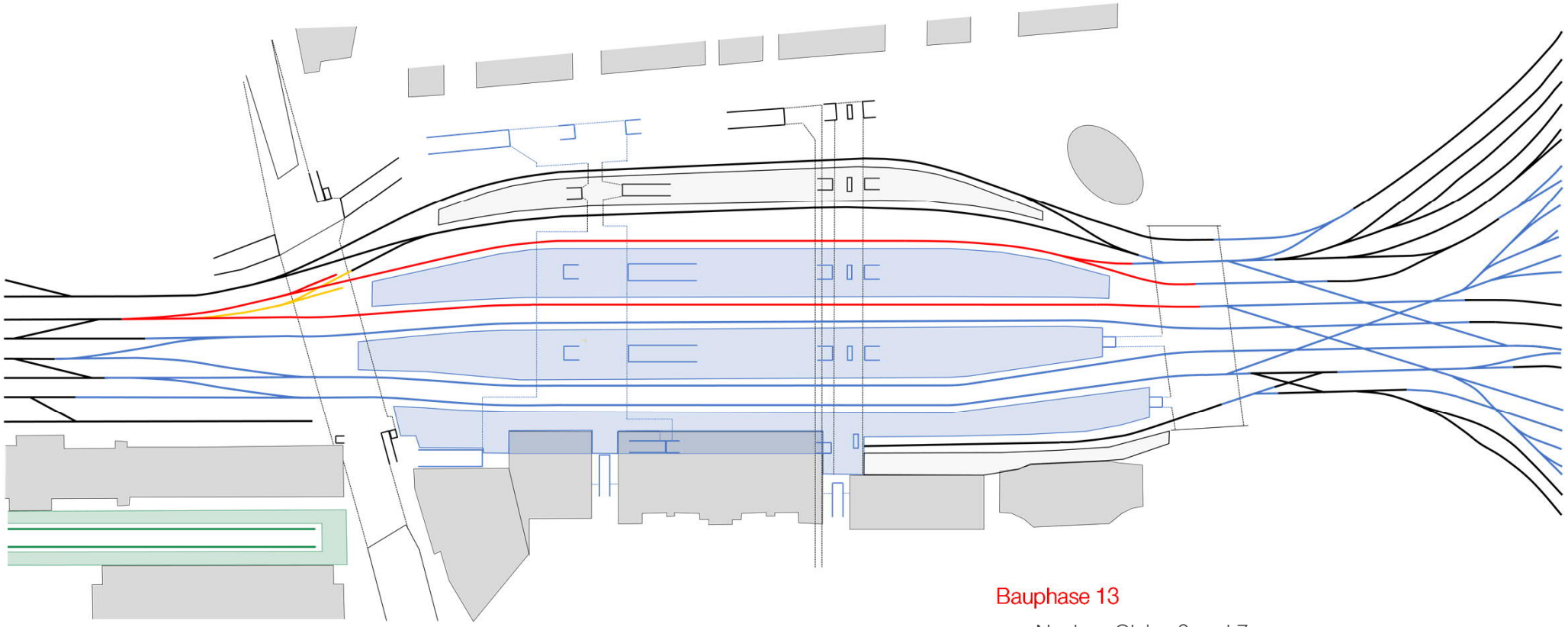


Bauphase 12

- Neubau Perron 6/7
- Neubau PU Süd im Bereich Gleise und Perron 6/7
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 6/7

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 13.

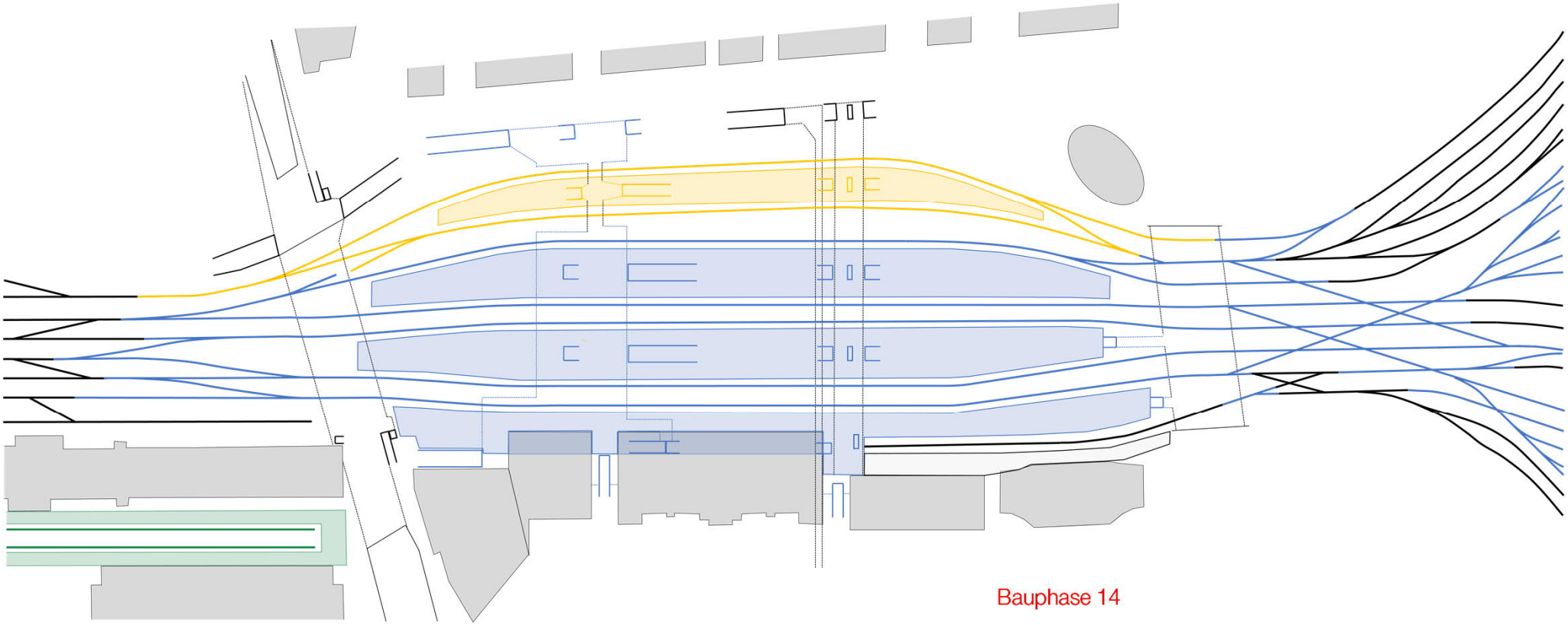


Bauphase 13

- Neubau Gleise 6 und 7

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 14.

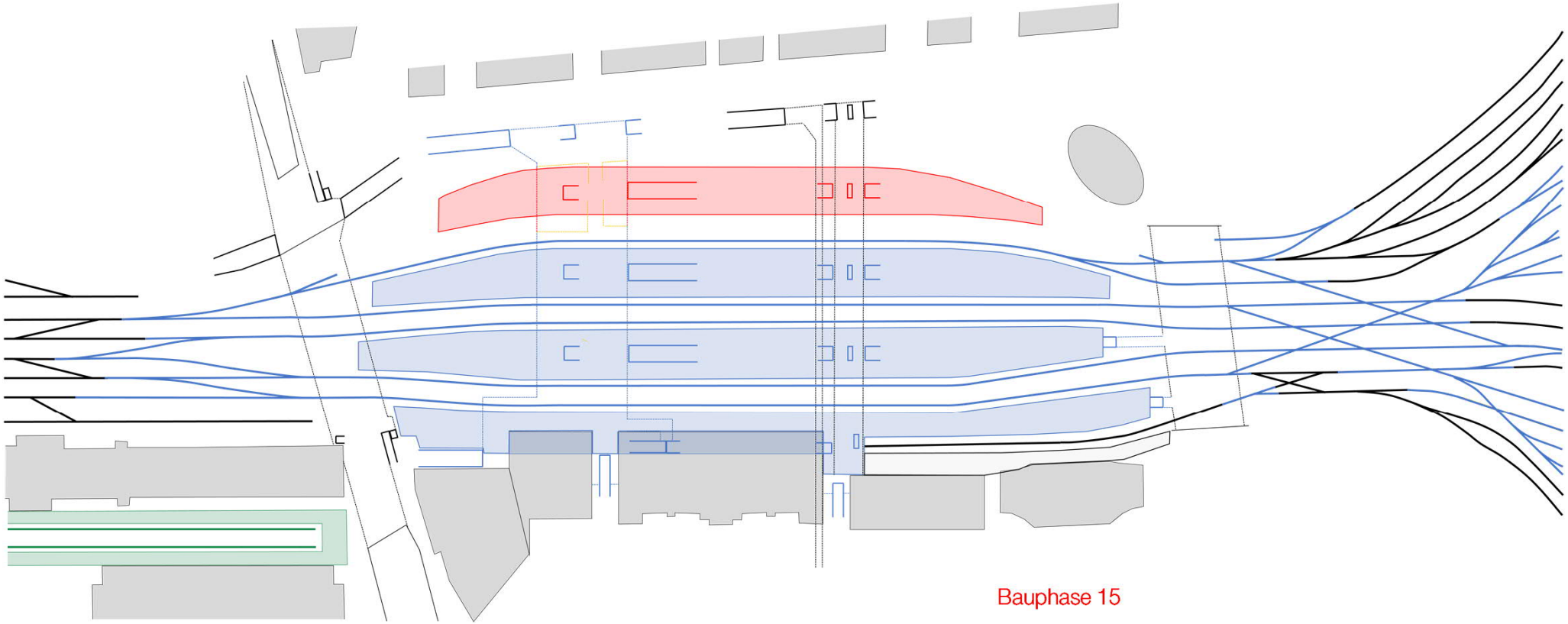


Bauphase 14

- Rückbau Gleise 8 und 9
- Rückbau Perron 8/9

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 15.

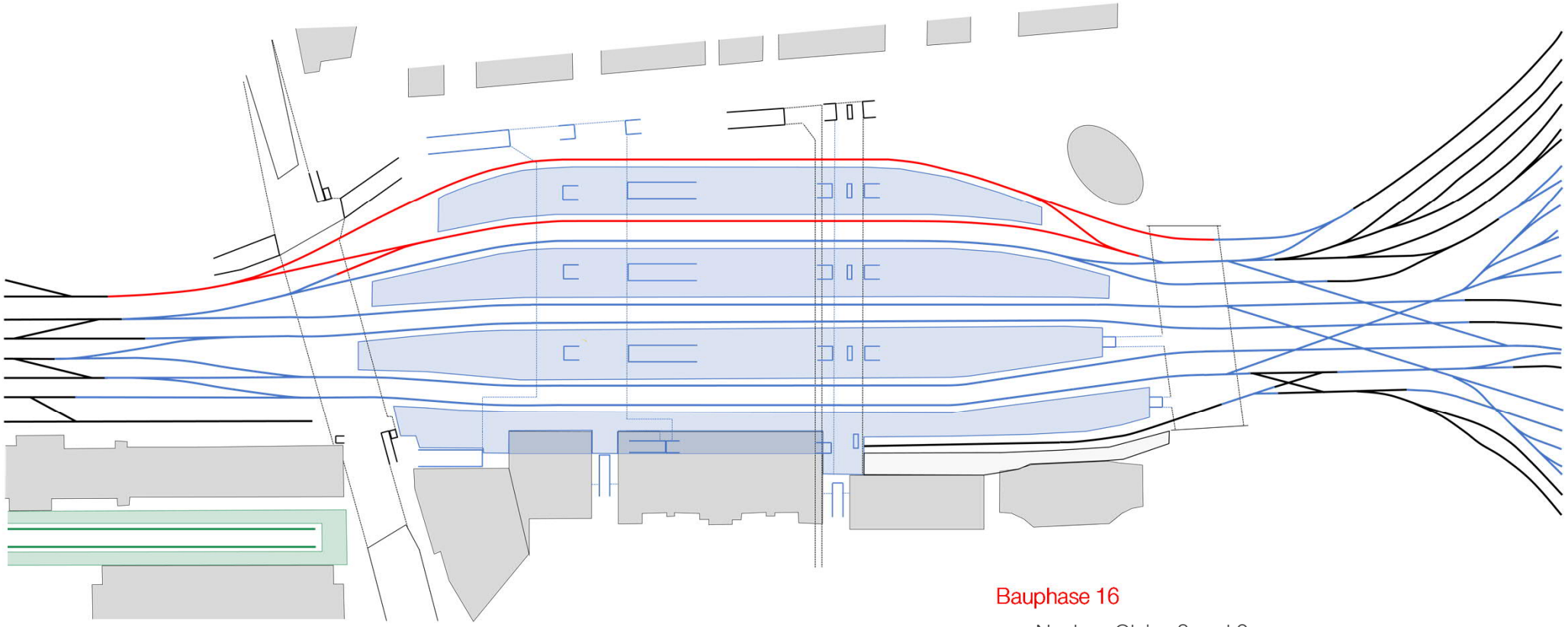


Bauphase 15

- Neubau Perron 8/9
- Neubau PU Süd im Bereich Perron 8/9 und Gleis 8
- Neubau Zugänge PU Nord auf Perron 8/9

C2 – Internal

Variante 451, Überblick Bauphase 16.

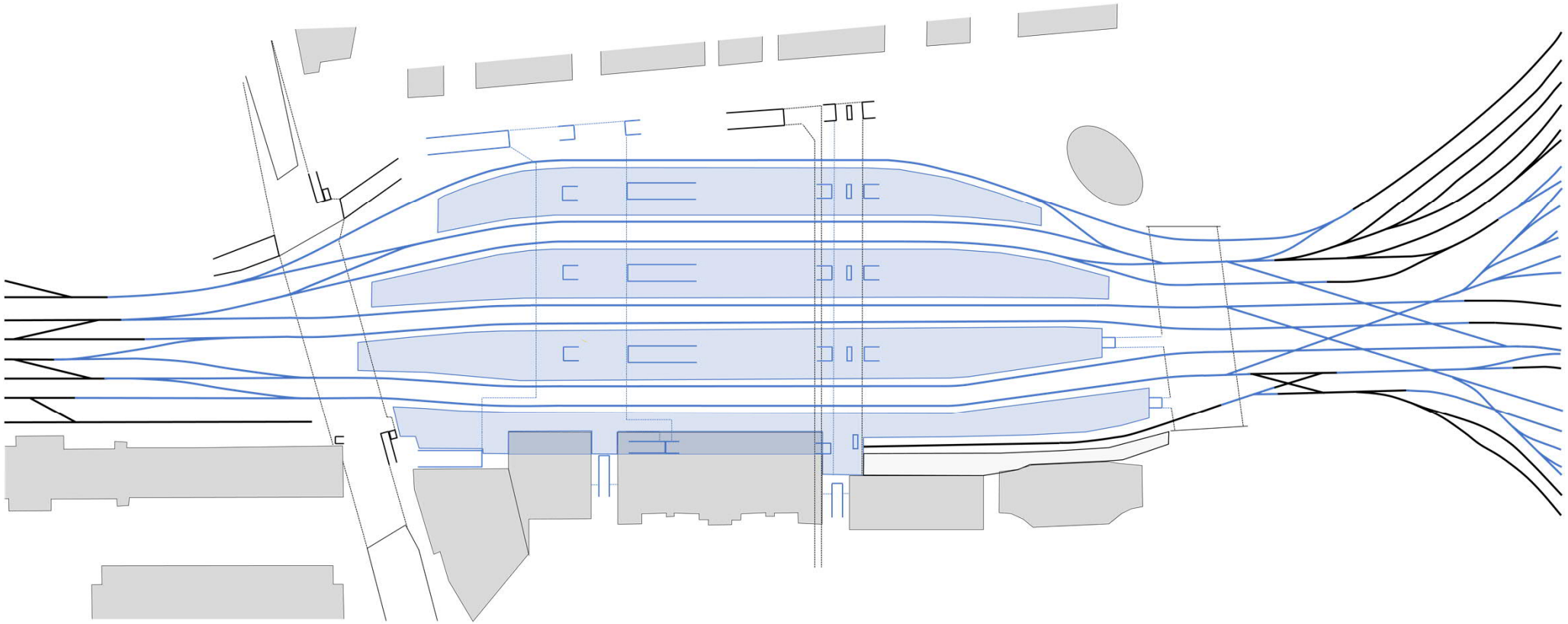


Bauphase 16

- Neubau Gleise 8 und 9

C2 – Internal

Variante 451.
Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.



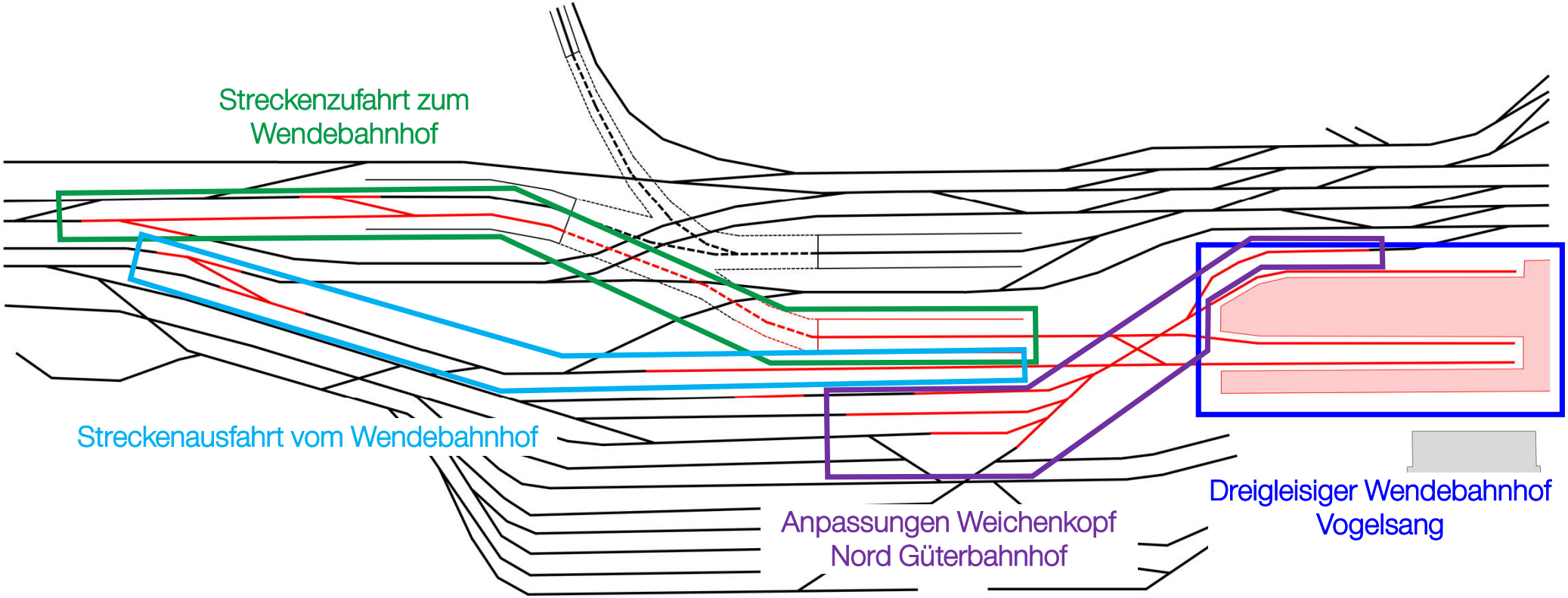
C2 – Internal

Zeithorizont H3 Definitiver Wendebahnhof Vogelsang.

Bauphasen Wendebahnhof.

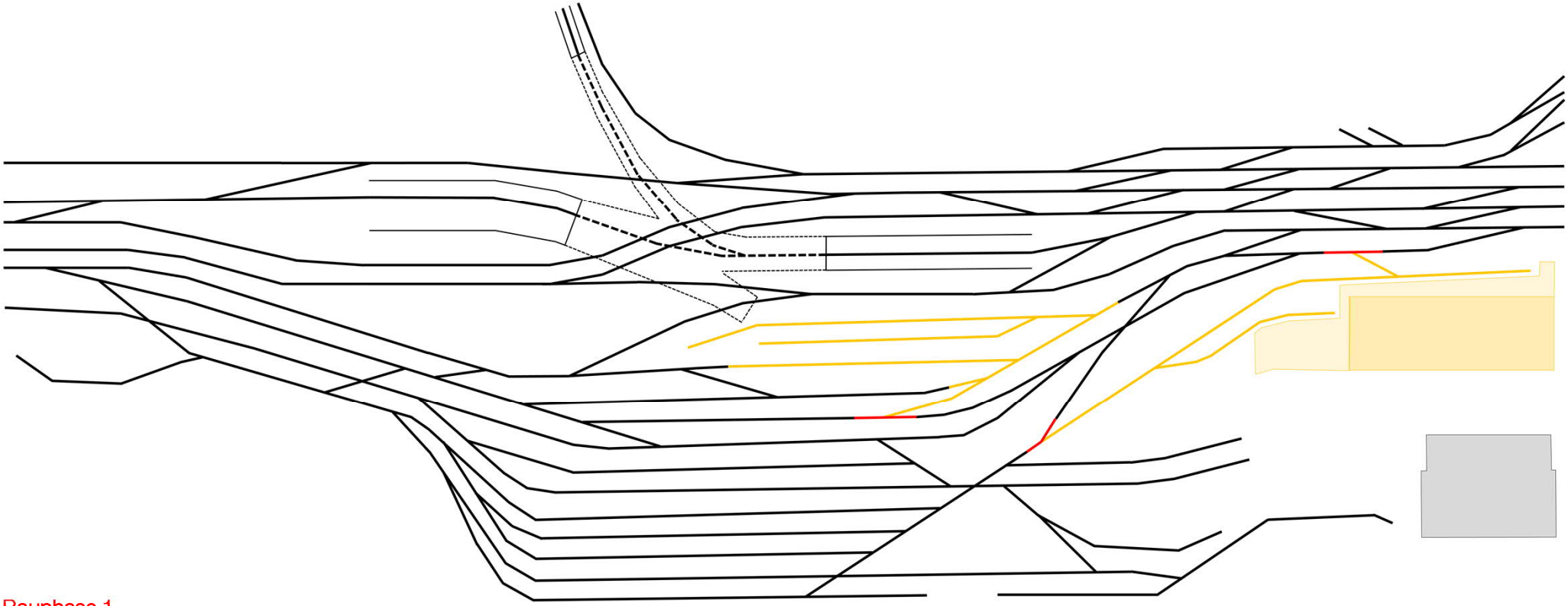
C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang.
Überblick Ausbauten Horizont H3.



C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 1.

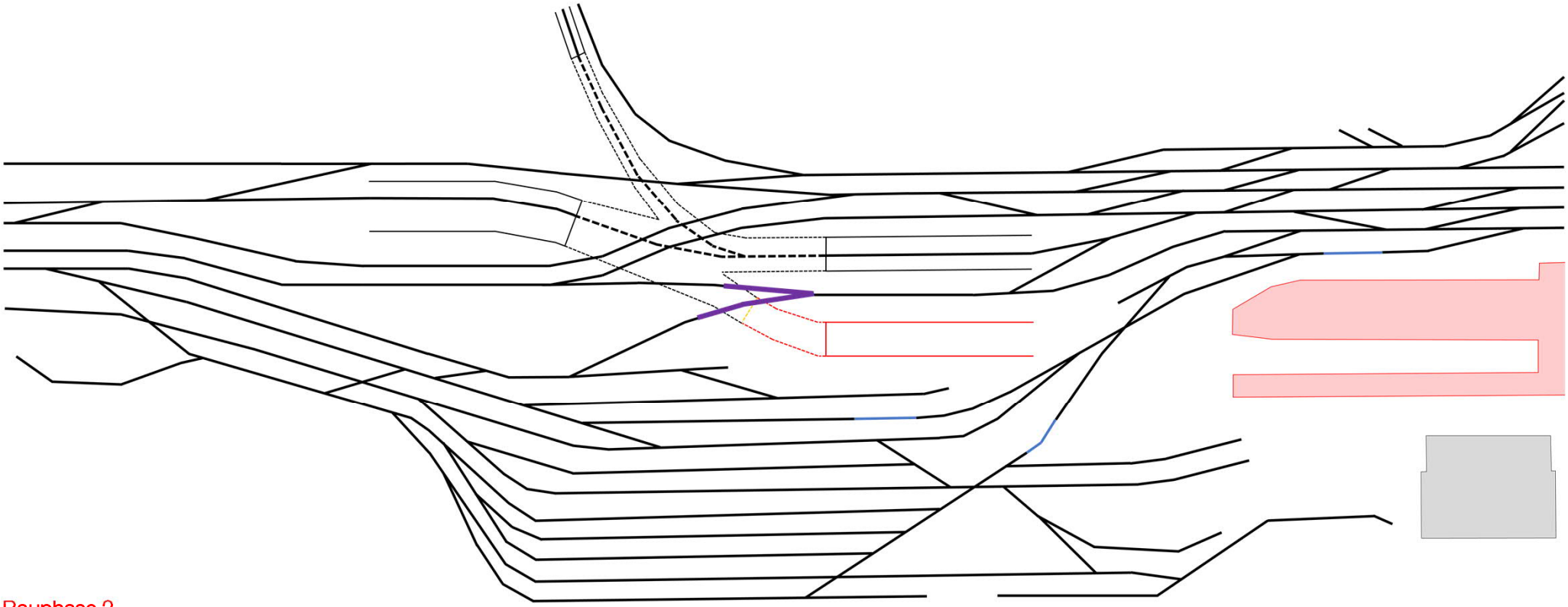


Bauphase 1

- Abbruch Güterschuppen und Rampe
- Abbruch Rampengleise 677 und 678/698
- Abbruch Gleise 640–642

C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 2.

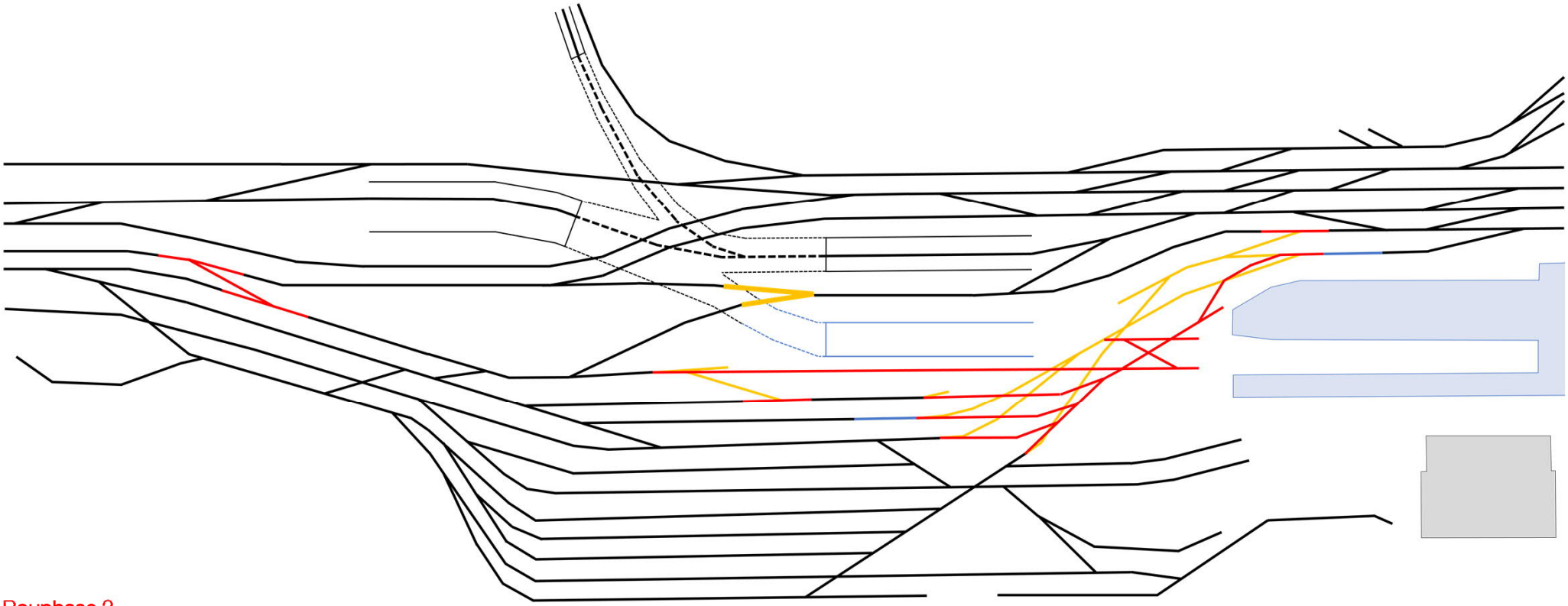


Bauphase 2

- Neubau Perronanlagen Wendebahnhof
- Neubau Verlängerung Tagbautunnel und Rampe Zufahrt Wendebahnhof

C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 3.

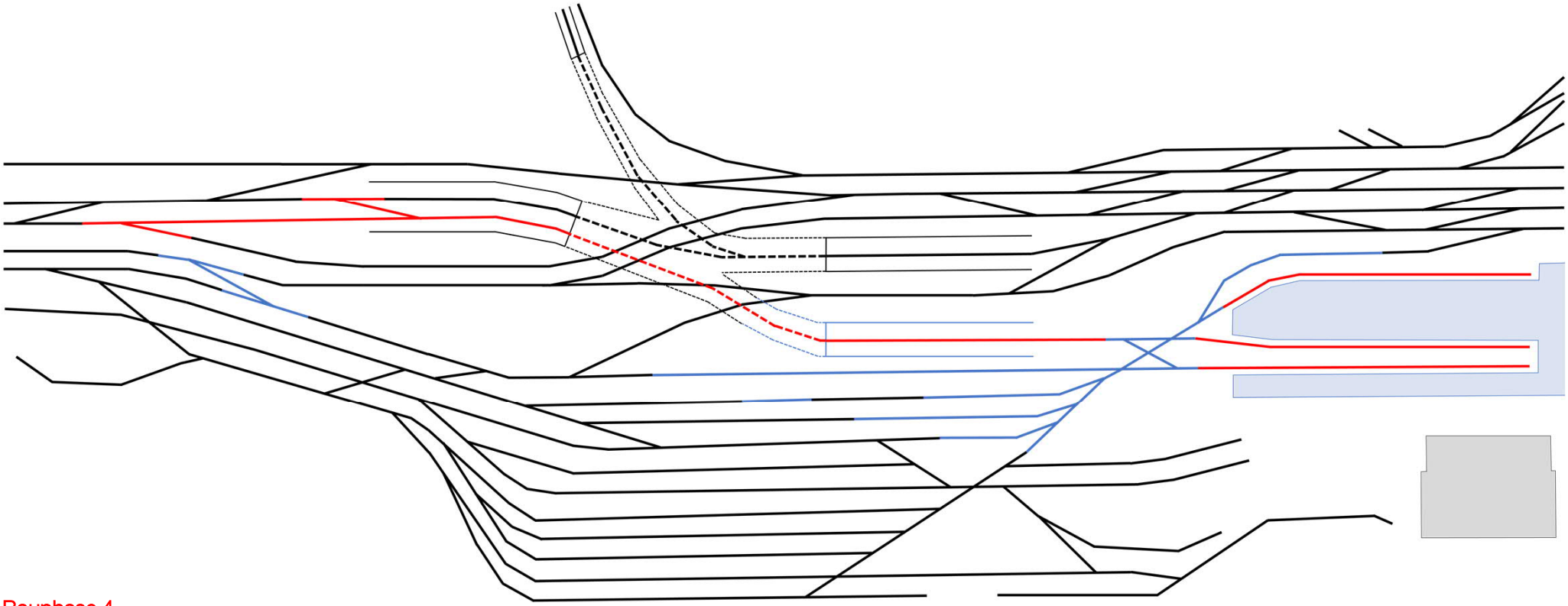


Bauphase 3

- Neubau Weichenkopf Nord Güterbahnhof
- Neubau Gleise Streckenausfahrt Wendebahnhof

C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang, Bauphase 4.

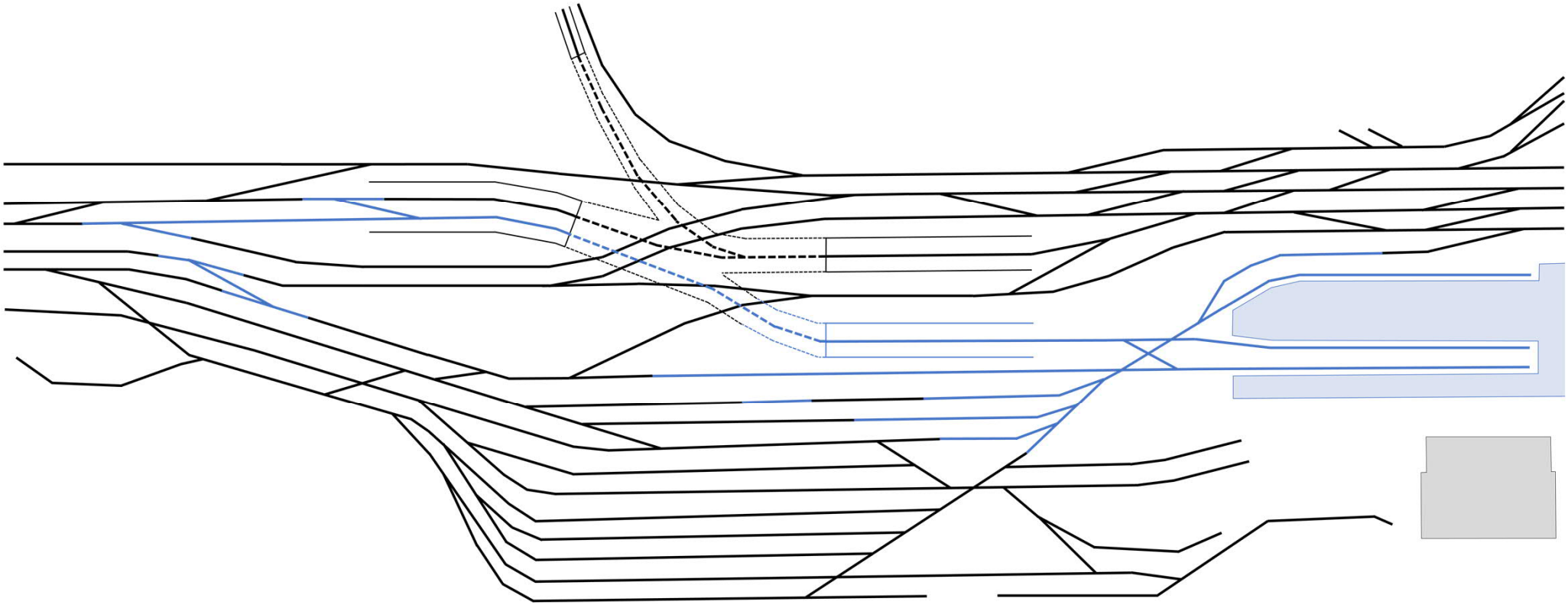


Bauphase 4

- Neubau Perrongleise Wendebahnhof
- Neubau Gleise Streckenzufahrt Wendebahnhof

C2 – Internal

Definitiver Wendebahnhof Vogelsang.
Anlage nach Fertigstellung der Ausbauten.



C2 – Internal

Bewertungstabelle

Stand 12.05.2021 / Ergebnis Bewertung Kerngruppe vom 21.04.2021 / Konsolidierung Projektleitung vom 12.05.2021

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

			7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Ausweitung bis Interessenlinie Rudolfstrasse, Seite AG wie heute **211 Wendebahnhof Vogelsang** **langfristig**	**7 Durchgangsgleise auf Stadtebene / Rudolfstrasse leicht reduzierte Breite, mit Perron im AG** **451 Wendebahnhof Vogelsang** **langfristig**
A Bahn	**A1 Optimiertes Verkehrsregime**	A11	Fahrwegmöglichkeiten in alle Korridore bei beiden Varianten gleich gut.	Fahrwegmöglichkeiten in alle Korridore bei beiden Varianten gleich gut.
		A12	Mit den Gleisen 1 und 2 ist die Flexibilität für neue Angebotskonzepte Richtung Tösstal/Wil, bzw. in Randstunden und während Bauarbeiten wie heute vorhanden.	Mit dem Wegfall von Gleis 2 ist die Flexibilität für neue Angebotskonzepte Richtung Tösstal/Wil, bzw. in Randstunden und während Bauarbeiten gegenüber heute eingeschränkt (je nach Fahrplanstruktur Wenden in Grüze notwendig).
		A13	Durchbindungsmöglichkeiten von Zürich her Richtung Osten für S-Bahnen bei beiden Varianten gleich gut.	Durchbindungsmöglichkeiten von Zürich her Richtung Osten für S-Bahnen bei beiden Varianten gleich gut.
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	A21	Möglichkeiten für Stärken/Schwächen mit Gleisen 1 und 2 gut.	Möglichkeiten für Stärken/Schwächen ohne Gleis 2 eingeschränkt.
		A22	Abstellanlagen in Winterthur bleiben gut erreichbar. Einschränkungen im Wendebahnhof für beide Varianten identisch. Direkte Gleisanbindung aus Abstellgleisen Feld F (Gl. 503 bis 514) in sechs Gleise (1 bis 6).	Abstellanlagen in Winterthur bleiben gut erreichbar. Einschränkungen im Wendebahnhof für beide Varianten identisch. Direkte Gleisanbindung aus Abstellgleisen Feld F (Gl. 503 bis 514) in fünf Gleise (1, 3 bis 6). Gleis 2 fehlt als Gleis für (Nacht-)Abstellungen.
		A23	Varianten bezüglich Erreichbarkeit aus Wendebahnhof identisch. Aus den Gleisen 1-9 gute Erreichbarkeit der Anlagen in Oberwinterthur.	Varianten bezüglich Erreichbarkeit aus Wendebahnhof identisch. Erreichbarkeit der Anlagen in Oberwinterthur grundsätzlich gut, allerdings fehlt Gleis 2 als Annahme- und Startgleis für Leermaterialzüge von/nach den Anlagen in Oberwinterthur.
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	A31	Verfügbare Flächen für Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur bei beiden Varianten gleich gut.	Verfügbare Flächen für Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur bei beiden Varianten gleich gut.
		A32	Erreichbarkeit Güterverkehr in beiden Varianten gleich eingeschränkt.	Erreichbarkeit Güterverkehr in beiden Varianten gleich eingeschränkt.
		A32	Erreichbarkeit Instandhaltung Infrastruktur in beiden Varianten gleich gut.	Erreichbarkeit Instandhaltung Infrastruktur in beiden Varianten gleich gut.
		A34	Potenzielle Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich vorhanden.	Potenzielle Konflikte bei der strassenseitigen Erreichbarkeit im Bereich Einfahrt/Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich vorhanden.
		A35	Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich gross.	Behinderungen zwischen P, G und Instandhaltung im Bereich Zufahrt Wendebahnhof bei beiden Varianten gleich gross.
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	A41	Kurze Wege vom Perron bis zu Perronzugang bei beiden Varianten gleich gut.	Kurze Wege vom Perron bis zu Perronzugang bei beiden Varianten gleich gut.
		A42	Direkte Wege von Perronzugang bis Stadtraum gut, Kopfzugänge Salzhausplatz und Kesselhausplatz in beiden Varianten als Rampen vorhanden.	Direkte Wege von Perronzugang bis Stadtraum gut, Kopfzugänge Salzhausplatz und Kesselhausplatz in beiden Varianten als Rampen vorhanden.
		A43	Aussenperron Gleis 3 vorhanden.	Aussenperron Gleis 3 teilweise in AG und Stadttor.
		A44	Kurze Wege von Perron zu Perron für Umsteiger Bahn-Bahn bei beiden Varianten gleich eingeschränkt (längere Distanz Wendebahnhof-Durchgangsgleise).	Kurze Wege von Perron zu Perron für Umsteiger Bahn-Bahn bei beiden Varianten gleich eingeschränkt (längere Distanz Wendebahnhof-Durchgangsgleise).
B Städtische Mobilität	**B1 Funktionalitäten für Fussgänger und Umsteigende**	B11	Umsteigebeziehungen Bahn-Bus sind bei beiden Varianten gleich.	Umsteigebeziehungen Bahn-Bus sind bei beiden Varianten gleich.
		B12	Umsteigebeziehungen Bahn-übrige Verkehrsträger, z.B. Taxi, bei beiden Varianten gleich.	Umsteigebeziehungen Bahn-übrige Verkehrsträger, z.B. Taxi, bei beiden Varianten gleich.
		B13	Funktionalität und Sicherheit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleichwertig.	Funktionalität und Sicherheit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleichwertig.
		B14	Erkennbarkeit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleich.	Erkennbarkeit der Zugänge ist bei beiden Varianten gleich.
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	B21	Auf Seite Rudolfstrasse sind unterird. Velo-PP in Kombination mit der PU-Süd denkbar, z.B. auf Höhe Paulstrasse. Es besteht jedoch kaum Spielraum für Zufahrtsrampe. Oberird. sind auf der Rudolfstr. keine PP mehr möglich. Es besteht Potenzial für zusätzliche Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang.	Auf Seite Rudolfstrasse sind unterird. Velo-PP in Kombination mit der PU-Süd denkbar, z.B. auf Höhe Paulstrasse. Eine Zufahrtsrampe wäre vom Kesselhausplatz her möglich. Kleiner Spielraum für oberird. PP in der Rudolfstrasse bleibt bestehen. Es besteht Potenzial für zusätzliche Velo-PP beim Wendebahnhof Vogelsang.
		B22	Durch notwendige Verlegung der Velohauptroute auf Neuwiesenstr. ist Anbindung erschwert.	Potenzial für Anbindung an Velorouten u. Anknüpfungspunkte/Zugänge gleich gut wie heute.
		B23	Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglichkeiten für rel. perronnahe Velo-PP. Neue Möglichkeiten ergeben sich auch mit unterird. Velo-PP im Bereich der PU Süd. Im Bereich Rudolfstr. wird direkte Anbindung durch fehlende oberird. Velo-PP eingeschränkt.	Beim Wendebahnhof ergeben sich neue Möglickeiten für rel. perronnahe Velo-PP. Neue Möglichkeiten ergeben sich auch mit unterird. Velo-PP im Bereich der PU Süd. Ansonsten bleibt Potenzial ähnlich schwierig wie heute.
	B3 Effizienter Busbetrieb	B31	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B32	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B33	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B34	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
		B35	gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bhf	gewisse Einschränkung aufgrund disperserer FG-Führung zw. den beiden Bhf
		B36	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus	keine Einschränkung des Variantenspektrums gem. VS Bus
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	B41	zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich	zusätzliche Flächen im Bahnhofbereich möglich
C Quartiere und Stadträume	**C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz**	C11	Bestehende städtebauliche Qualitäten auf Seite Bahnhofplatz werden nicht tangiert	Bestehende städtebauliche Qualitäten auf Seite Bahnhofplatz werden nicht tangiert.
		C12	Aufenthaltsqualität und Funktionalität Stadtraum und Vorzonen bleiben gleich wie heute. Heute schon enge Situation beim Stadttor akzentuiert sich jedoch mit zunehmendem Publikumsverkehr.	Mit den engeren Perronvorbereichen entlang des Coopgebäudes und insb. beim Zugang Stadttor verlieren diese Räume an Aufenthaltsqualität und die Funktionalität wird mit steigenden Publikumsverkehr kritisch.
		C13	Adresswirkung und Qualität Bahnhofzugänge bleibt unverändert, mit wachsendem Publikumsverkehr ist die Situation beim Stadtor aber qualitativ nicht mehr ausreichend. Positiv ist neuer Kopfzugang zur PU Süd vom Salzhausplatz.	Mit wachsendem Publikumsverkehr wird die Adresswirkung und Qualität des verschmälterten Aufenthaltsbereichs und Hauptbahnhofzugangs beim Stadttor ungenügend. Positiv ist neuer Kopfzugang zur PU Süd vom Salzhausplatz.
		C14	Bahnhofplatz und angrenzende Räume werden nicht tangiert und können verkehrliche Funktionen unverändert erfüllen. Spielraum für Anordnung Haltekanten am Bahnhofplatz bleibt gleich. Neuer Kopfzugang vom Salzhausplatz zur PU Süd dient der Entlastung der zunehmenden Publikumsströme.	Situation beim Bahnhofplatz mit Zugang zu Bushaltestellen und Spielraum für Anordnung Haltekanten bleibt gleich. Die mit dem Wendebahnhof stärker frequentierte Verbindungsachse zum Gleis 1 entlang Perrons 3 wird enger. Ein grosser Teil der Publikumsströme kann jedoch mit der neuen Kopfzugang vom Salzhausplatz direkt zur PU Süd geleitet werden.
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	C21	Stark eingeschränkter städtebaulicher Gestaltungsspielraum für Rudolfstrasse.	Gestaltungsspielraum für städtebauliche Qualität bleibt etwa gleich wie heute, ausser im 2-3 m schmäleren Bereich zw. Getrud- und Paulstrasse.
		C22	Stark eingeschränkte Aufenthaltsqualität und Funktionalität der Vorzonen insbesondere auch für die Geschäfte und Gastronomiebetriebe.	Bestehende Aufenthaltsqualität und Funktionalität Vorzonen bleibt mehrheitlich vergleichbar wie heute, ausser im Bereich zw. Getrud- und Paulstrasse, wo es um 2-3 m enger wird.
		C23	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.	Bestehende Stadtfassade wird nicht tangiert.
		C24	Engere Rudolfstrasse vermindert Adresswirkung. Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.	Durch wegfallendes Parkdeck entstehen neue Blickachsen und lichtvollere Zugänge. Postiv ist neuer Kopfzugang Kesselhausplatz.
		C25	Stärker eingeschränkter Spielraum für verkehrliche Funktionen auf Rudolfstrasse wird durch neuen Kopfzugang etwas entlastet. Dieser beansprucht aber auch Raum an der engesten Stelle. Velodurchfahrt ist nicht mehr möglich und Anlieferung ist stark eingeschränkt.	Die verkehrlichen Funktionen für Fuss- und Veloverkehr bleiben erhalten. Der neue Kopfzugang entlastet den Fussgängerstrom, er beansprucht aber auch Raum an der engsten Stelle.
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	C31	Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neue Kopfzugänge Süd.	Neue Fussgängerbrücke Vogelsang und neuen Kopfzugänge Süd.
		C32	Längsverbindung Rudolfstrasse wird geschwächt.	Gestaltungsspielraum für Längsverbindungen bleibt gleich wie heute.
		C33	Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.	Mit Wendebahnhof entsteht Potenzial für neue Quartierverknüpfungen mit Heiligberg und Sulzerareal.
		C34	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.	Das Potenzial für soziale / gemeinschaftliche Nutzungen ist bei allen Varianten ähnlich.
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	C41	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.	Durchlüftungskorridor wird mit Rückbau Parkdeck geöffnet.
		C42		
		C43		
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	C51	Anzahl nutzbare Flächen für Areal- und Immobilienentwicklung (SBB, Stadt, Dritte) bei beiden Varianten identisch.	Anzahl nutzbare Flächen für Areal- und Immobilienentwicklung (SBB, Stadt, Dritte) bei beiden Varianten identisch.
		C52	Entwicklungspotenzial Areal Vogelsang Nord bei beiden Varianten identisch.	Entwicklungspotenzial Areal Vogelsang Nord bei beiden Varianten identisch.
		C53	Entwicklungspotenzial Lindareal bei beiden Varianten identisch.	Entwicklungspotenzial Lindareal bei beiden Varianten identisch.
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	C61	Keine Eingriffe im AG	Perron im AG löst erhebliche Eingriffe im AG aus. Trotz des Flächenverlustes an vermietbarer Fläche bieten sich Chancen für eine innere, qualitätvollere Neuorganisation. Architektonisch bleibt die Wirkung der Türenöffnungen im EG fraglich.
		C62	Eingriffstiefe Güterschuppen (Abbruch) und Ensemble Güterschuppen/Salzhaus bei beiden Varianten identisch.	Eingriffstiefe Güterschuppen (Abbruch) und Ensemble Güterschuppen/Salzhaus bei beiden Varianten identisch.
		C63	Bei beiden Varianten keine denkmalpfegerischen Eingriffe in der Rudofstrasse.	Bei beiden Varianten keine denkmalpfegerischen Eingriffe in der Rudofstrasse.
		C64	Einfluss Bahnbauten auf Stadtbild in beiden Varianten identisch.	Einfluss Bahnbauten auf Stadtbild in beiden Varianten identisch.
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	**D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn**	D11	Vertiefte Globalkostenschätzung: Perronverbreiterungen Gleise 6-9 150 Mio., neue PU Süd inklusive Kopfzugänge 95 Mio., definitiver Wendebahnhof 205 Mio., Total 450 Mio.	Vertiefte Globalkostenschätzung: Perronneubau Gleise 3-9 inklusive Anpassungen in AG und Stadttor 600 Mio., neue PU Süd inklusive Kopfzugänge 95 Mio., definitiver Wendebahnhof 205 Mio., Total 900 Mio.
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	D21	Anpassungen an Rudolfstrasse notwendig.	Mit den neuen Zugängen sind auch Anpassungen an der Rudolfstrasse notwendig.
		D22	Im Bereich Salzhausplatz gibt es bei beiden Varianten nur geringfügige Anpassungen.	Im Bereich Salzhausplatz gibt es bei beiden Varianten nur geringfügige Anpassungen.
		D23	Verlegung Velohauptroute notwendig.	Bahnhofausbau induziert keine über das Mass des Wachstums (z.B. mehr Velo-PP) hinausgehende Anpassung der Veloinfrastruktur.
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	D31	Abbruch Güterschuppen, jedoch keine Eingriffe bei AG, Stadttor und Stellwerk 1 und 2.	Abbruch Güterschuppen und Eingriffe in AG und Stadttor
		D32	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen Privater
		D33	Fläche bis Interessenlinie Rudolfstrase beansprucht, Verlegung Veloroute notwendig	keine Eingriffe in Gebäude und Nutzungen der Stadt
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	D41	Etappierungsmöglichkeiten (STEP-Ausbauschritte, Aufwärtskompatibilitäten) bei beiden Varianten gleich gut.	Etappierungsmöglichkeiten (STEP-Ausbauschritte, Aufwärtskompatibilitäten) bei beiden Varianten gleich gut.
		D42	Bauzeit Perronverbreiterungen Gleise 6-9, neue PU Süd: 4-5 Jahre, betriebliche Einschränkungen im Bahnverkehr und für Ein-, Aus und Umsteiger mittel, Einschränkungen in den Bahnhofnutzungen gering. Da an den betroffenen Perronkanten nur S-Bahnen verkehren, sind die betrieblichen Einschränkungen mit dem (provisorischen) Wendebahnhof beherrschbar.	Bauzeit Perronneubau Gleise 3-9, neue PU Süd: 10 Jahre, betriebliche Einschränkungen im Bahnverkehr und für Ein-/Aus- und Umsteiger erheblich, Einschränkungen in den Bahnhofnutzungen erheblich (AG, Stadttor und PU Nord). Kritisch ist vor allem der Umbau der Gleise 3 bis 6, da dort auch Fernverkehrs- und Güterzüge betroffen sind, welche nicht über den Wendebahnhof verkehren können. Es ist mit Auswirkungen im Güterverkehr und im Personenverkehr für die Kantone TG und SG zu rechnen.
		D43	Kommerzielle Nutzungen im AG und Stadttor wie heute, Potenzial in neuer PU Süd.	Einschränkungen kommerzielle Nutzungen im AG und Stadttor (EG und UG) gegenüber heute erheblich, Potenzial in neuer PU Süd.
		D44	Städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadträumen bei beiden Varianten in sämtlichen Zwischenphasen identisch.	Städtebauliche Qualität und Aufenthaltsqualität in den angrenzenden Stadträumen bei beiden Varianten in sämtlichen Zwischenphasen identisch.
		D45	Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Reisende in sämtlichen Zwischenphasen identisch.	Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Reisende in sämtlichen Zwischenphasen identisch.

Bewertungstabelle

Stand 30.10.2020 / Ergebnis Workshop Fachbegleitgruppe

1 = schlecht
2 = mittel
3 = gut
4 = für alle Bahnhofsvarianten gleich umsetzbar (Variante neutral)

		211	451
A Bahn	A1 Optimiertes Verkehrsregime	3	1
	A2 Effiziente Produktion Personenverkehr	3	2
	A3 Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur	4	4
	A4 Benutzerfreundliche Publikumsanlagen	3	2
B Städtische Mobilität	B1 Funktionalitäten für Fussgänger und Umsteigende	4	4
	B2 Hochwertige Veloinfrastruktur	2	3
	B3 Effizienter Busbetrieb	4	4
	B4 Berücksichtigung übrige Verkehrsformen	4	4
C Quartiere und Stadträume	C1 Hochwertiger Stadtraum Seite Bahnhofplatz	2	1
	C2 Hochwertiger Stadtraum Seite Rudolfstrasse	1	3
	C3 Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen	1	3
	C4 Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen	4	4
	C5 Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung	4	4
	C6 Berücksichtigung Denkmalschutz und Stadtbild (ISOS)	3	2
D Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsrisiken	D1 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Bahn	3	1
	D2 Geringe Investitions- und Investitionsfolgekosten Stadt	2	3
	D3 Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen	2	3
	D4 Gute Etappierungsmöglicheiten und geringe Baueinschränkung	3	1