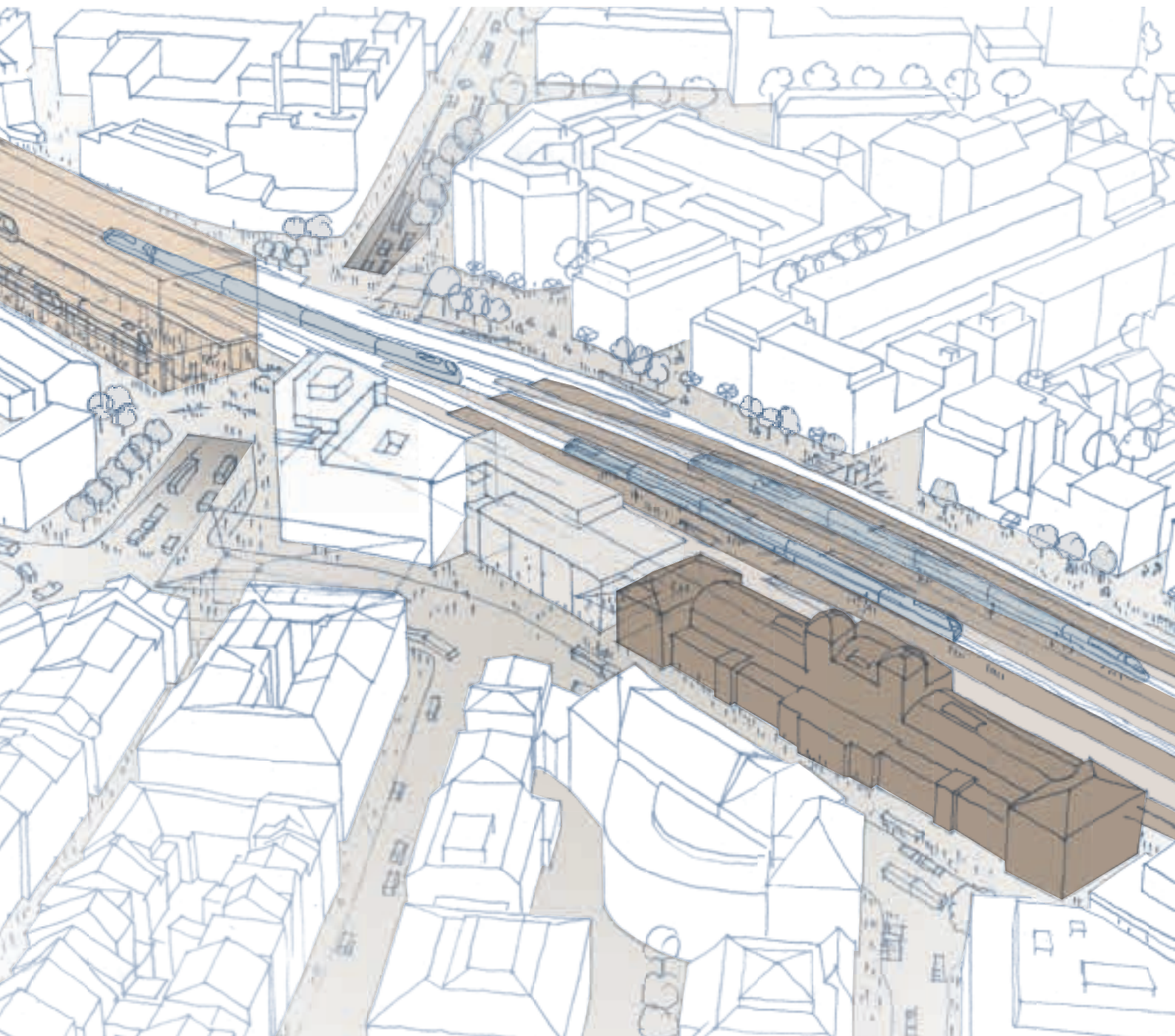


Bahnhof Winterthur 2045⁺

Leistungsfähige Bahn. Attraktiver Stadtraum. Nachhaltige Mobilität.



Entwicklungsplanung für den Bahnhof Winterthur und den umliegenden Stadtraum

**Ein so lebendiger und
von vielfältigen Nutzungen
geprägter Ort wie unser
Bahnhof Winterthur
ist ständig in Entwicklung.**

Wer oft am Bahnhof unterwegs ist, hat vielleicht den Eindruck, es werde ständig irgendwo etwas gebaut. Weshalb also erst jetzt eine Entwicklungsplanung? Die Planung, die wir Ihnen in dieser Broschüre präsentieren, blickt weit in die Zukunft. Sie beschäftigt sich mit der Frage, wie unser Bahnhof in 25 bis 30 Jahren aussehen soll, damit er den vielfältigen künftigen Bedürfnissen gerecht wird. Die Stadt Winterthur, die SBB, der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), die kantonalen Ämter für Raumentwicklung und Mobilität und das Bundesamt für Kultur haben sich in den letzten Jahren intensiv mit dieser Frage auseinandergesetzt. Jetzt können wir Lösungen aufzeigen, die aus Sicht der Stadtplanung wie auch der SBB-Entwicklungsplanung sinnvoll und umsetzbar sind. Die Ergebnisse dieses kooperativen Planungsprozesses möchten wir nun mit allen Interessierten diskutieren und weiter vertiefen. Entsprechende Kommunikationsmassnahmen sind in Planung.

Wir freuen uns, Ihnen mit dieser Broschüre unsere Überlegungen sowie mögliche Entwicklungsvarianten vorzustellen. Die präsentierten Lösungen haben eines gemeinsam: Sie ermöglichen langfristig weitere Entwicklungsschritte. Denn unser Bahnhof und unsere Stadt sind ständig in Bewegung – und dies soll auch in Zukunft so bleiben.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse und freuen uns auf eine lebendige Diskussion.

Stadt Winterthur und SBB



Der vollständige Schlussbericht kann auf der Webseite der Stadt Winterthur bezogen werden:
stadt.winterthur.ch/bahnhof2045plus

Inhaltsverzeichnis

Unser Bahnhof steht vor grossen Entwicklungsschritten	5
– Unser Ziel: Ein leistungsfähiger Bahnhof mit hoher Raum- und Nutzungsqualität	6
– Diese Herausforderungen gilt es zu meistern	10
<hr/>	
Gemeinsame Entwicklungsplanung von Stadt und SBB	13
– Die Entwicklungsplanung: Ein mehrstufiger Prozess	14
– Planerische Grundlagen	15
– Mögliche Entwicklungsvarianten	16
– Vertiefungsstudien	18
– Beurteilung der Varianten	20
<hr/>	
Das Resultat: Strategische Stossrichtung und Bestvarianten	23
– Stossrichtung und Vergleich der Varianten 211 und 451	24
– Langfristiger Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord	26
– Kopfzugang und Verbindung Bahnhof und Wendebahnhof	28
<hr/>	
Auf einen Blick	30
So geht es weiter: Öffentliche Diskussion und planerische Vertiefung	32
Eine Kooperation der Stadt Winterthur und der SBB	34



Unser Bahnhof steht vor grossen Entwicklungsschritten

Der Bahnhof Winterthur liegt im Herzen der Stadt und hat auf engstem Raum vielseitige Funktionen zu erfüllen.

Er verknüpft als Drehscheibe den Bahn-, Bus-, Auto-, Velo- und Fussverkehr. Er ist das Verbindungselement für die Stadtquartiere im Zentrum. Und er hat für Bahnreisende eine wichtige Identitätsfunktion als Ankunftsort. Für viele Menschen ist der Bahnhof Winterthur das eigentliche Gesicht unserer Stadt.

Dieser Zentrumsort steht unter grossem Entwicklungsdruck. Mit dem Bevölkerungswachstum steigt die Nachfrage nach Verkehrsangeboten in der Region und in der Stadt. Die SBB wird die Bahnlinie von Zürich nach Winterthur in den kommenden Jahrzehnten deutlich ausbauen. Das stadtinterne Busnetz und der Velo- und Fussverkehr benötigen zusätzliche Kapazität. In Bahnhofsnähe gibt es zahlreiche bauliche Entwicklungsprojekte, die stark mit dem Bahnhof verwoben sind. Und nicht zuletzt möchte die Stadt die Aufenthalts- und Erholungsqualität im Zentrum verbessern.

Um all diese Bedürfnisse zu erfüllen, benötigen wir für den Bahnhof Winterthur eine weitsichtige und gesamtheitliche Strategie. Die Stadt Winterthur und die SBB haben deshalb gemeinsam eine umfassende Entwicklungsplanung vorgenommen.

Unser Ziel: Ein leistungsfähiger Bahnhof mit hoher Raum- und Nutzungsqualität

Gemeinsam möchten die Stadt Winterthur und die SBB den Bahnhof so ausbauen, dass er den künftigen Verkehrsanforderungen gerecht wird und gleichzeitig als identitätsstiftendes und einladendes Zentrum der Stadt gestärkt wird. Folgende Faktoren stehen im Fokus.

Mittel- und langfristiger Ausbau des Bahnverkehrs

In der Wachstumsregion Zürich und Winterthur besteht eine grosse Nachfrage nach Mobilität, die weiter zunehmen wird. Die Strecke Zürich–Winterthur ist ein Kernstück des regionalen wie auch schweizweiten Bahnverkehrs. Auf der Verbindung zwischen der Ost- und der Westschweiz verkehren so viele Züge wie auf kaum einer anderen SBB-Strecke. Dieser Abschnitt hat allerdings seine Kapazitätsgrenze erreicht und behindert den notwendigen Ausbau des Bahnverkehrs.

Mit dem Projekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» wird dieser Engpass bis 2035 beseitigt. Eine Doppelspurlinie baut die Kapazität zwischen Zürich und Winterthur von heute 670 auf rund 900 Züge pro Tag aus. Die künftig erwarteten 156 000 Bahnreisenden pro Tag profitieren von mehr Zügen und Sitzplätzen, schnelleren Verbindungen und besseren Anschlüssen.

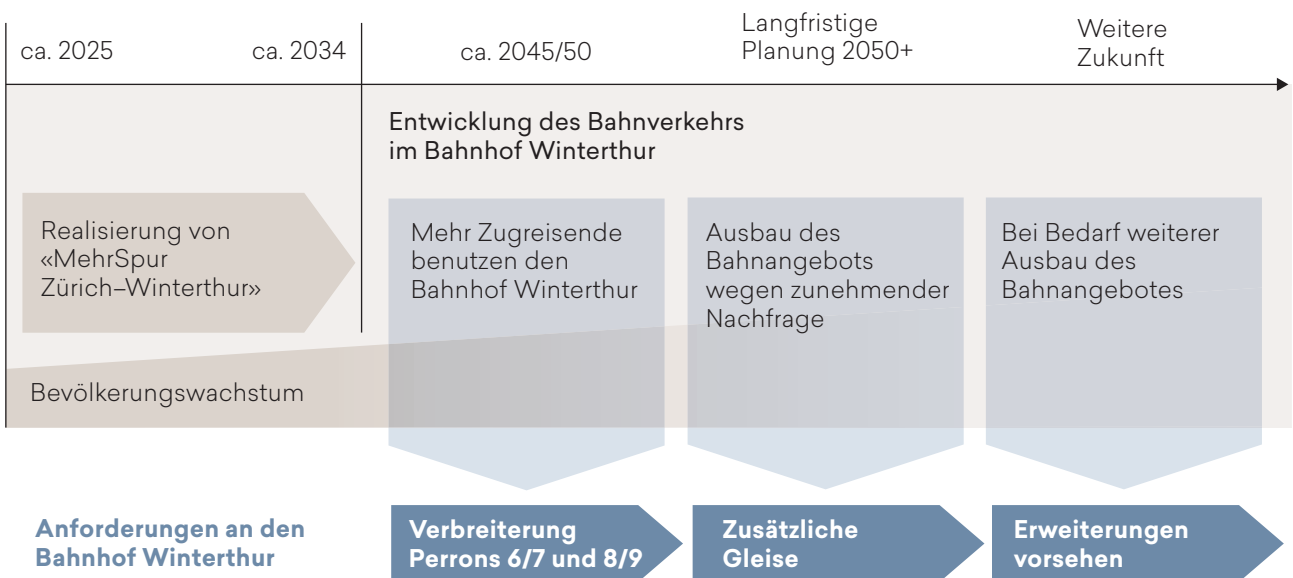
Was bedeutet das für den Bahnhof Winterthur?

Um die Zunahme des Verkehrs aufzufangen, müssen im Bahnhof Winterthur die Perrons 6/7 und 8/9 bis etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Doppelspurlinie verbreitert werden. Danach kann das Bahnangebot weiterhin der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden. Aus diesem Grund sind langfristig zusätzliche Gleise erforderlich. Aber auch mit Blick in die weitere Zukunft rechnet der Bund mit einer steigenden Nachfrage nach Bahnangeboten. Deshalb muss die SBB so planen, dass Ausbauten möglich bleiben.

Etappenweiser Entwicklungsbedarf

Aufgrund des Bevölkerungswachstums prognostiziert der Bund, dass die Nachfrage nach Bahnangeboten in den kommenden Jahrzehnten etappenweise zunehmen wird.. Deshalb müssen die Kapazitäten im Bahnhof Win-

terthur schrittweise erweitert werden. Der Bau der neuen Doppelspurlinie «MehrSpur Zürich–Winterthur» ermöglicht diesen Ausbau.



Verbesserung der Mobilität in der Stadt

Die Stadt Winterthur wächst. Der innerstädtische Verkehr benötigt bereits heute mehr Kapazität, und mit Blick auf die geplanten Entwicklungen auf verschiedenen Arealen im Zentrum wird diese Dringlichkeit in den kommenden Jahren noch zunehmen.

Der Stadtraum soll aber nicht in erster Linie für den Verkehr, sondern für die Menschen gestaltet werden. Damit Winterthur eine stadtverträgliche Mobilität sicherstellen kann und das Zentrum gut erreichbar bleibt, müssen insbesondere «platzsparende» Verkehrsträger wie Bus-, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing-Angebote (z. B. Mobility und Leihvelos) im Zentrum gestärkt werden. Nur so können auf demselben Raum mehr Personen transportiert werden. Kurze Wege sollen helfen, unnötigen Verkehr zu vermeiden. Und die Verkehrsräume sollen so gestaltet sein, dass die Lebens- und Wohnqualität steigt.

Was bedeutet das für den Bahnhof Winterthur?

Der Bahnhof und sein Umfeld spielen für die Förderung der stadtgerechten Mobilität eine zentrale Rolle. Es gilt, den Bahnhof im Sinne eines Mobilitätshubs weiterzuentwickeln. Dazu gehören leistungsfähige Busanbindungen, attraktive Fussverbindungen in die angrenzenden Quartiere, ein sicheres und einladendes Veloweg-Netz, sinnvoll gelegene Parking-Standorte für Velos, Taxis und Sharing-Angebote sowie Autozufahrten (Kiss&Ride). Hierbei muss weiterhin ausreichend Raum für die gesamtstädtische Güterversorgung entlang des Gleiskorridors sichergestellt werden. Diese Ziele hält die «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» fest (siehe Seite 9).

Mit dem Masterplan «Stadtraum Bahnhof Winterthur» wurden verschiedene Räume um den Bahnhof aufgewertet, so zum Beispiel der 2016 fertiggestellte Salzhausplatz. In Zukunft sollen weitere Räume um den Bahnhof neu gestaltet werden.



Stärkung der stadträumlichen Identität

Der Bahnhof ist ein Herzstück der Identität von Winterthur. Dazu zählen neben dem historischen Bahnhofgebäude die umgebenden Plätze und Strassen als zentrale Aufenthaltsorte. Im Rahmen des Masterplans «Stadtraum Bahnhof Winterthur» wurde das Gebiet in den vergangenen Jahren deutlich aufgewertet. So entstanden der Kesselhaus- und der Salzhausplatz mit der neu gestalteten Gleisquerung Süd und die erweiterte Personenunterführung Nord mit der neuen Veloquerung. Die Rudolfstrasse und die Wartstrasse werden voraussichtlich bis 2023/24 als Begegnungszonen gestaltet. Vieles ist aber noch nicht zufriedenstellend – so zum Beispiel das Parkdeck über den Gleisen, die eng wirkende Personenunterführung Süd, der hochfrequentierte Bahnhofplatz und die beengte Eingangssituation beim Stadttor. Mit steigenden Personenfrequenzen werden sich diese Probleme weiter zuspitzen.

Was bedeutet das für den Bahnhof Winterthur?

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs, die für die Kapazitätserweiterung nötig ist, sollen städtebauliche Aspekte hinterfragt und neu gedacht werden. Wie können die Aufenthaltsqualität des Bahnhofs, seine städtebauliche Wirkung und seine Funktion als identitätsstiftendes Gesicht der Stadt verbessert werden? Der künftige Bahnhof soll von allen Seiten her hochwertige und funktionierende Zugänge aufweisen und es braucht grosszügigere Quartierverbindungen. Es gilt, ganzheitliche Lösungen zu finden.

Vernetzung in alle Himmelsrichtungen

Nicht nur der Bahnhof selbst steht vor grossen Entwicklungsschritten. Auch rundherum stehen bauliche Veränderungen an – etwa im Sulzerareal, dem Esse- und dem Lindareal, beim Kantonsspital oder an der Schaffhauserstrasse. Mit diesen Entwicklungen ist eine markante Zunahme der Fussgängerströme insbesondere von Norden und Süden her absehbar. Die kopfseitigen Zugänge zum Bahnhof gewinnen damit an Bedeutung.

Was bedeutet das für den Bahnhof Winterthur?

Der künftige Bahnhof braucht eine vierseitige Ausrichtung mit möglichst direkten Zugängen aus dem Stadtraum. Für den Fuss- und Veloverkehr ist insbesondere eine Vernetzung der bestehenden Quartiere über die Gleise wichtig. Dies soll erreicht werden über neue Brücken im Bereich der Unteren Vogelsangstrasse und vom Lindareal in Richtung Bahnhof sowie über den Ausbau der Personenunterführung Süd. Ein gutes Zusammenspiel zwischen privaten Projekten und Bauvorhaben der Stadt und der SBB ist sehr wichtig.

Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040

Der im Sommer 2021 publizierte Bericht «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» hält verschiedene Leitlinien fest, die für die Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Winterthur und des Gleiskorridors wegweisend sind.

Um die Entwicklungen entlang des Gleiskorridors und rund um den Bahnhof besser koordinieren und lenken zu können, hat Winterthur diese Bereiche in einem Schwerpunktraum zusammengefasst. Ziel ist, die privaten Projekte mit den öffentlichen und denjenigen der SBB zu koordinieren und so ein gutes Zusammenspiel zwischen öffentlichen und privaten Räumen zu garantieren.



Schwerpunktum Gleiskorridor und Hauptbahnhof aus «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040»

Diese Herausforderungen gilt es zu meistern

Grossräumige Entwicklungen im Stadtzentrum bringen stets Herausforderungen mit sich. Der gestaltbare Raum ist beschränkt und wird von verschiedenen Bedürfnissen und Rahmenbedingungen tangiert. Folgende Themen gilt es besonders zu berücksichtigen.



Begrenzter Raum

Die Räume beidseits des Bahnhofs stehen unter hohem Nutzungsdruck. Auf der einen Seite verläuft die Rudolfstrasse, die bis 2022 neu gestaltet wird. Auf der anderen Seite befinden sich der Bahnhofplatz sowie mehrere Gebäude – darunter das historische und denkmalgeschützte Bahnhofgebäude. Eine horizontale Erweiterung des Bahnhofs bedeutet somit eine Beschneidung der angrenzenden Nutzungen und eine Umgestaltung dieser Räume. Alternativ könnte der Bahnhof in der Vertikalen erweitert werden mit einem Tief- oder Hochbahnhof. Als weitere Option ist es denkbar, den Bahnhof auf einem nahgelegenen Areal zu erweitern. Alle diese Varianten gilt es bezüglich Vor- und Nachteile zu prüfen.



Entwicklung unter Betrieb

Der Bahnhof Winterthur ist einer der grössten Bahnhöfe der Schweiz. Der Bahnbetrieb ist hoch komplex. Um ihn auch während eines mehrjährigen Umbaus aufrechtzuerhalten, müssen Ersatzmassnahmen geplant werden. Die Entwicklungsplanung muss alle diese Massnahmen aufeinander abstimmen.



Langer Planungshorizont

Die Entwicklungsplanung blickt auf einen Zeithorizont bis 2045 und darüber hinaus. Die Prognose der Verkehrsnachfrage birgt Unsicherheiten, und es soll auf keinen Fall auf Vorrat gebaut werden. Aus diesem Grund wird die Entwicklung in Etappen geplant. Wie können wir die Infrastruktur Schritt für Schritt der steigenden Nachfrage entsprechend ausbauen? Die Planungen benötigen Flexibilität und sollen weitere Ausbauten erlauben, die künftig nötig sein könnten.





7 Durchgangsgleise im Bahnhof

Mit dem Ausbauschnitt 2035 des Bundes profitieren die Stadtbahnhöfe nördlich und östlich von Winterthur von zusätzlichen und direkten halbstündlichen Verbindungen in Richtung Zürich. Hierfür sind in Winterthur sieben Durchgangsgleise erforderlich, wie sie bereits heute bestehen. Um dieses Bahnangebot auch nach der Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 gewährleisten zu können, darf die Anzahl der Durchgangsgleise nicht reduziert werden.



Denkmal- und Ortsbildschutz

Das historische Bahnhofgebäude von Winterthur ist ein Denkmal nationaler Bedeutung. Umnutzungen und Umbauten müssen denkmalpflegerisch verträglich sein und sollen die Ensemblewirkung der Gebäude erhalten. Auch beim Güterschuppen auf dem Areal Vogelsang Nord, der als kantonales Inventarobjekt erfasst ist, sind entsprechende Aspekte zu berücksichtigen. Diese Vorgaben setzen der Entwicklungsplanung Grenzen.



Verhältnismässigkeit der Kosten

Die zu erwartenden Kosten für die Entwicklung des Bahnhofs sind ein wichtiges Kriterium für die Wahl einer umsetzbaren Lösung. Zum einen müssen sie den verkehrlichen und stadträumlichen Mehrwert widerspiegeln. Zum anderen sollen sie zu dem Zeitpunkt anfallen, wenn tatsächlich Erweiterungsbedarf besteht. Der Bund, in dessen Zuständigkeit die Finanzierung von Bahnausbauprojekten liegt, spricht in erster Linie Geld für Ausbauprojekte, für die der verkehrliche Bedarf ausgewiesen ist. Dies spricht für Lösungen, die in Etappen umsetzbar sind.



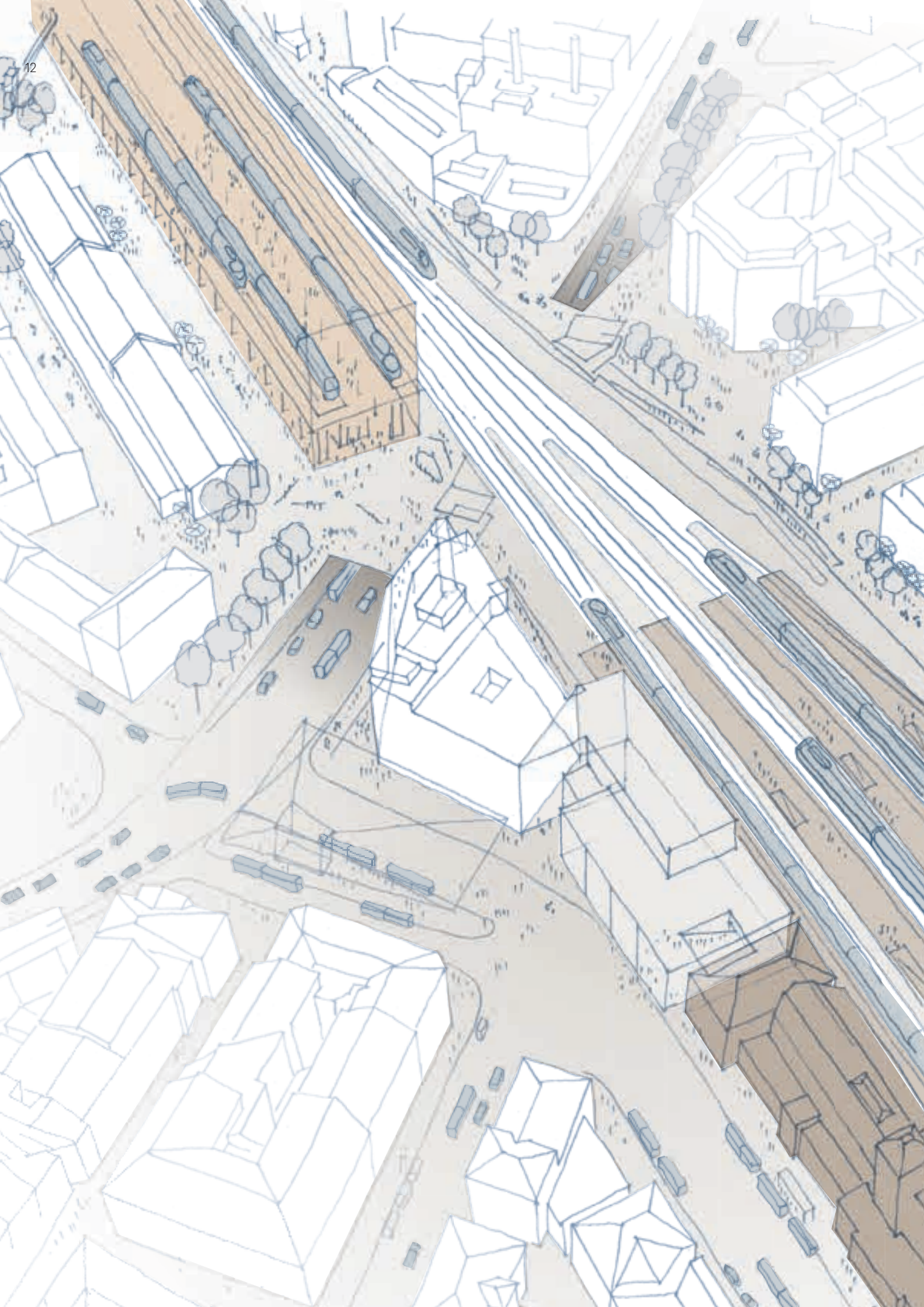
Gleiskorridor als Kaltluftschneise

Der Gleiskorridor dient auch als Durchlüftungskorridor und ist eine wichtige Kaltluftschneise, welche die Innenstadt im Sommer nachts mit kühler Luft aus den umliegenden bewaldeten Hügeln versorgt. Dies zeigen die kantonalen Klimaanalysekarten und der Rahmenplan Stadtklima Winterthur. Es ist deshalb wichtig, dass die Luft auch beim künftigen Bahnhof möglichst ungehindert durchströmen kann.



Neukonzeption Busbahnhof

Die heutige Organisation des Busbahnhofs mit vier Doppelhaltestellen vor dem Untertor ist nicht kompatibel mit der Angebotsstrategie Stadtbus 2045/50, die den Einsatz von Doppelgelenkbussen, die gleichzeitige Nutzung der Kante von zwei bzw. drei Buslinien sowie eine Haltestelle an der Technikumstrasse vorsieht. Mit den steigenden Passagierzahlen stossen die Haltekanten zudem zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze. Deshalb braucht es für die Umsetzung der neuen Angebotsstrategie auch eine Neukonzeption des Busbahnhofs.



Gemeinsame Entwicklungsplanung von Stadt und SBB

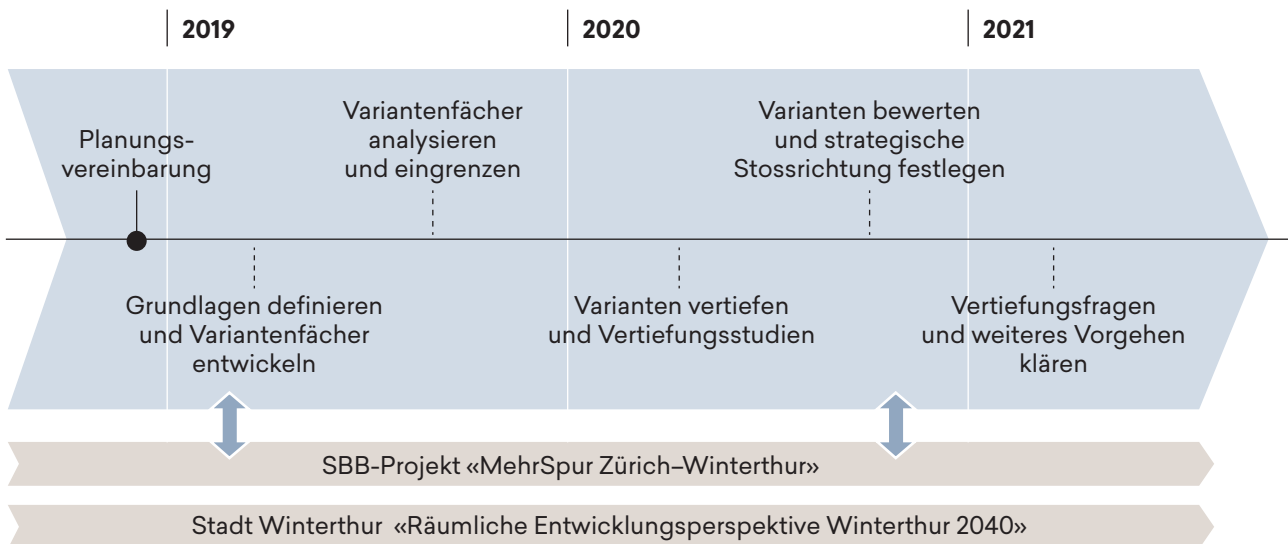
Die Stadt Winterthur und die SBB haben von 2019 bis 2021 gemeinsam eine Entwicklungsplanung für den Bahnhof und seine Umgebung erarbeitet.

Ihr Ziel ist eine strategische Stossrichtung, die aus betrieblicher, stadträumlicher und verkehrlicher Sicht überzeugt.

Die Planung blickt auf einen Zeithorizont bis 2045 und darüber hinaus. Sie berücksichtigt alle relevanten planerischen Grundlagen sowie die laufenden und geplanten Bauprojekte am Bahnhof und in Bahnhofsnähe. Dieses Vorgehen ermöglicht eine breit abgestimmte, sinnvolle und realistische Entwicklung des Bahnhofsrums.

Die Entwicklungsplanung: Ein mehrstufiger Prozess

Mit der Entwicklungsplanung soll für den Bahnhofsräum das Ausbaukonzept gefunden werden, das die langfristigen Anforderungen der Stadt und der SBB am besten erfüllt. Dank einem mehrstufigen Planungsprozess können alle Möglichkeiten erkannt, geprüft und verglichen werden.



Kooperative und stufengerechte Planung

Schritt für Schritt haben die Stadt Winterthur und die SBB in kooperativer Planung die möglichen Varianten der Bahnhofsentwicklung erfasst und eingegrenzt. Planerische Fragestellungen wurden von einer Fachbegleitgruppe mit Personen aus allen relevanten Planungsdisziplinen erör-

tert. Genehmigungen wurden durch eine Projektsteuerung erteilt, denen Personen aus Stadt, SBB und Kanton angehören. Eine Auflistung der Gremien findet sich auf den Seiten 34 und 35.

Planerische Grundlagen

Die Entwicklungsplanung stützt sich auf eine Reihe von Grundlagen. Diese bestehenden Konzepte und Pläne von Stadt, SBB, Bund und Kanton sollen in der strategischen Stossrichtung abgebildet werden.

Angebotskonzepte der Bahn

Um die steigende Nachfrage nach Bahnangeboten zu decken, wollen der Bund, die SBB und der ZVV das Schweizer Bahnnetz kundenorientiert und wirtschaftlich ausbauen. Die Entwicklungsplanung muss die Angebotskonzepte zum Ausbauschnitt 2035 sowie der Zürcher S-Bahn der zweiten Generation berücksichtigen und sollte auch etwaige spätere Ausbauten ermöglichen.

Kantonaler Richtplan

Als behördenverbindliches Steuerungsinstrument stimmt der kantonale Richtplan wichtige raumwirksame Planungen aufeinander ab. Für den Bahnhofraum in Winterthur ist insbesondere eine mögliche Realisierung des Bahntunnels Lindberg in Richtung Schaffhausen relevant, mit der die Weiterentwicklung des Bahnhofs kompatibel sein muss. Zudem gibt der Richtplan vor, dass der Güterbahnhof Winterthur über ausreichend Raum für seine Umschlagfunktion verfügen muss.

Leiterkonzept und Masterplan «Stadtraum Bahnhof Winterthur»

In den 1990er-Jahren hat die Stadt für das Stadtzentrum das sogenannte Leiterkonzept formuliert, das eine Stärkung der Längs- und Querverbindungen zum Gleisraum beabsichtigt. Auf dieser Basis wurde für den Stadtraum Bahnhof von 2010 bis 2013 ein Masterplan erarbeitet. Dieser koordiniert die öffentlichen und privaten Bauvorhaben im Bahnhofgebiet und stellt sicher, dass der Raum städtebaulich und betrieblich aufgewertet wird. Auf dem gesamten Bahnhofareal soll eine attraktive, lebendige Begegnungszone entstehen, die sich nach allen Seiten öffnet und die Stadtteile Altstadt, Sulzerareal, Neuwiesenquartier und Archeareal verbindet. Im Rahmen des Masterplans sind der Kesselhausplatz und der Salzhausplatz, die Gleisquerung Süd und die erweiterte Personenunterführung Nord mit der neuen Veloquerung entstanden. Die Rudolfstrasse wird bis 2023 neu gestaltet.

Testplanung Gleisraum

Von 2017 bis 2018 haben SBB, Stadt und Kanton gemeinsam eine Testplanung zum Gleisraum SBB von der Tössmühle bis zum Lindareal durchgeführt. Dabei wurden die Abhängigkeiten zwischen bahnseitigen und stadträumlichen Aspekten analysiert und Fragen zu den umliegenden Stadtteilen, zu den Arealentwicklungen und zur Einbettung in die Gesamtstadt geklärt. Als Ergebnis der Testplanung liegen Empfehlungen, Erkenntnisse und eine Syntheseskizze vor. Die Stossrichtungen wurden in der Entwicklungsplanung vertieft untersucht.

Mögliche Entwicklungsvarianten

Damit der Bahnhof Winterthur breitere Perrons und zusätzliche Gleise erhalten kann, benötigt er mehr Raum. Die Erweiterung ist in verschiedene Richtungen denkbar. Im Rahmen der Entwicklungsplanung wurden fünf Möglichkeiten geprüft.

1 Hochbahnhof

Über den heutigen Gleisen könnte ein zusätzlicher Hochbahnhof erstellt werden. Dies würde grossräumige Rampenbauwerke bedingen, um die Gleise auf das höhere Niveau zu führen. Der Hochbahnhof ist als Durchgangsbahnhof mit zwei oder vier Gleisen oder als Wendebahnhof mit drei Wendegleisen denkbar.

2 Tiefbahnhof

Unterirdisch könnte ein zwei- oder viergleisiger Durchgangsbahnhof oder ein Wendebahnhof mit drei Gleisen erstellt werden.

3 Verbreiterung Richtung Rudolfstrasse

Für eine Erweiterung nach Westen müsste die Rudolfstrasse verschmälert werden. Sie würde dadurch in ihren Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt.

4 Verbreiterung Richtung Bahnhofgebäude

Bei einer Erweiterung nach Osten müsste das historische und denkmalgeschützte Bahnhofgebäude baulich angepasst werden, damit ein zusätzliches Gleis oder Perron in dieses Gebäude verschoben werden kann.

5 Erweiterung auf dem Areal Vogelsang Nord

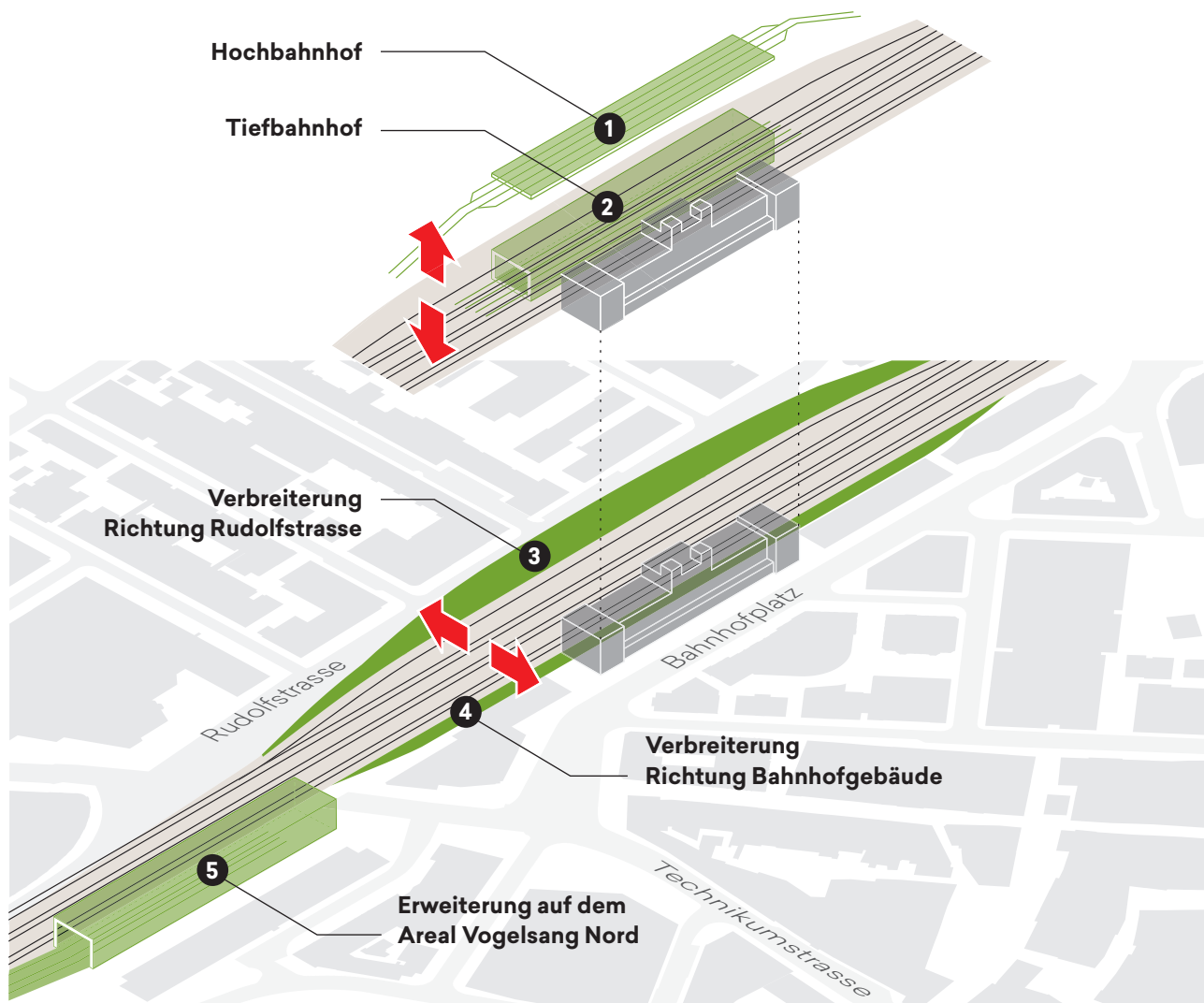
Das Areal Vogelsang Nord beim heutigen Güterbahnhof ist eine geeignete Fläche für einen temporären Wendebahnhof während den Erweiterungsmaßnahmen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung wurde geprüft, ob das Areal auch als langfristiger Wendebahnhof in Frage kommt. Zu klären galt es insbesondere, wie dies mit dem Güterschuppen und Kopfbau am Salzhausplatz vereinbart werden kann, die denkmalgeschützt sind, ob die Umsteigedistanzen zum bestehenden Bahnhof zumutbar sind und ob die Funktionen des Güterverkehrs gewährleistet bleiben.

Grosse Unterschiede im Aufwand

Die fünf Varianten unterscheiden sich sehr stark bezüglich Bauzeit und Kosten. Die grob geschätzten Kosten bewegen sich zwischen 450 Millionen und 5 Milliarden Franken. Die Finanzierung müsste über einen nächsten Ausbauschnitt des Bundes erfolgen. Die Bauzeiten bewegen sich zwischen vier und zwölf Jahren.

Weitere Entwicklungsszenarien

Weitere Ideen wie der Bau einer neuen Bahnlinie zur Umfahrung des Bahnhofs Winterthur oder die Verschiebung des gesamten Bahnhofs in den Bereich des heutigen Güterbahnhofs mussten verworfen werden. Sie führen zu einem ineffizienten ÖV-System, sind raumplanerisch kaum umsetzbar und lassen sich nicht mit vertretbaren finanziellen Mitteln umsetzen.



Gruppierung der Varianten nach Anzahl Durchgangsgleise

Die fünf Entwicklungsmöglichkeiten nach Osten, Westen, in die Höhe, in die Tiefe oder mit einem neuen Areal lassen sich zu 33 Varianten kombinieren. Für die nähere

Betrachtung wurden diese in drei Gruppen aufgeteilt mit sechs, sieben (wie heute) oder acht Durchgangsgleisen im Bahnhof.

Sechs Durchgangsgleise mit ergänzendem Hoch- oder Tiefbahnhof

Würde ein Hoch- oder Tiefbahnhof mit vier Gleisen erstellt, könnte die Anzahl Durchgangsgleise auf der heutigen Perron-Ebene von sieben auf sechs reduziert werden. Die Perrons 6/7 und 8 müssten verbreitert werden (das Gleis 9 fällt weg). Diese Varianten haben den schmalsten Bahnhofquerschnitt.

Sieben Durchgangsgleise mit ergänzendem Wende- oder Durchgangsbahnhof

Varianten mit unverändert sieben Durchgangsgleisen weisen durch die notwendigen Verbreiterungen der Perrons 6/7 und 8/9 einen größeren Querschnitt aus als heute. Sie sind nur in Kombination mit einem Wendebahnhof (auf dem Areal Vogelsang Nord oder als Hoch-/Tiefbahnhof) oder einem zweigleisigen Durchgangsbahnhof (Hoch-/Tiefbahnhof) möglich.

Acht Durchgangsgleise mit horizontaler Erweiterung

Varianten mit einem Ausbau des Bahnhofs von sieben auf acht Durchgangsgleise haben den breitesten Querschnitt. Sie sind nur mit starken Eingriffen auf Seite Rudolfstrasse oder auf Seite Bahnhofgebäude möglich.

Vertiefungsstudien

Für eine fundierte Bewertung der möglichen Ausbauvarianten wurden acht Themenfelder vertieft untersucht.

Potenzial des Areals Vogelsang

Das Areal Vogelsang weist grosses städtebauliches Potenzial auf und ermöglicht unterschiedliche Entwicklungen. Auch mit einem Wendebahnhof kann die denkmalgeschützte Gebäudezeile Salzhaus erhalten bleiben und die Kombination mit dem Freiverlad und dem Güterumschlag ist möglich. Für den Fussverkehr ist eine gute Anbindung des Areals an die Personenunterführung Süd (neue Zugangsrampe), an das Sulzerareal (neue Brücke) und an die obere Ebene der Unteren Vogelstrasse wichtig.

Parkplätze für Velos

Das mit dem langfristigen Ausbau des Bahnhofs angestrebte Angebot von 10 000 Veloabstellplätzen kann erreicht werden mit zusätzlichen zentralen Velostationen im Bereich der Rudolfstrasse, der Personenunterführung Süd und beim Areal Vogelsang sowie mit weiteren dezentralen oberirdischen Abstellplatzanlagen.

Veloführung an der Rudolfstrasse

Bei einer Erweiterung des Bahnhofs in Richtung Rudolfstrasse müsste die Strasse verschmälert und die Velohauptroute auf die Neuwiesenstrasse verlegt werden. Allerdings ist die Konzeption schwierig und die Attraktivität für Velofahrende fraglich.

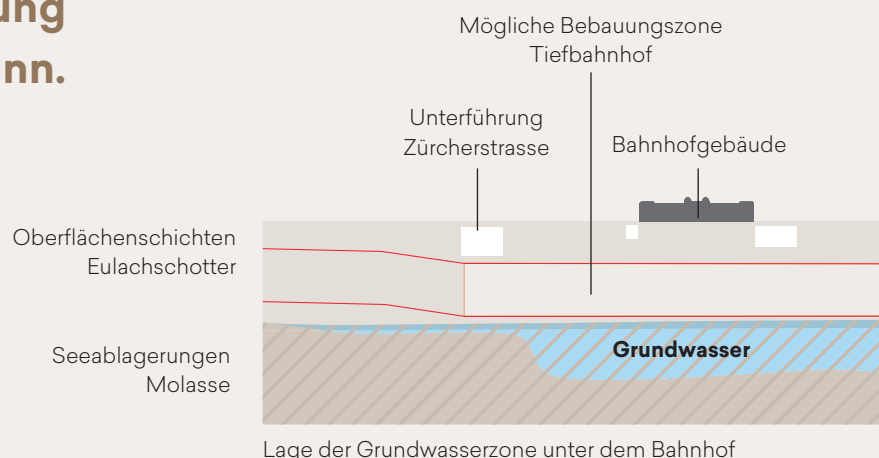
Stadtbus am Bahnhof

Alle relevanten Szenarien für die Bushaltestellen und Buslinienführungen am Bahnhof sind mit den Ausbauvarianten der Entwicklungsplanung kompatibel. Der Variantenentscheid zum Busbahnhof kann daher unabhängig vom Bahnhofausbau getroffen werden.

Grundwasser und Gewässerschutz

Eine Untersuchung im Auftrag der SBB weist nach, dass für Entwicklungsvarianten mit einem Tiefbahnhof keine grundwasserrechtlichen Hindernisse zu erwarten sind und dass nach heutiger Gesetzgebung bezüglich Gewässerschutz ein Tiefbahnhof realisiert werden kann. Allerdings ist während der Bauzeit mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen.

Das Areal Vogelsang Nord bietet grosses städtebauliches Potenzial, das im Rahmen der Bahnhofsentwicklung aktiviert werden kann.



Das heutige Auto-Parkdeck über den Gleisen lässt sich nicht mit der notwendigen Erweiterung vereinbaren.

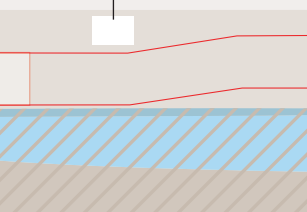
Auto-Parkdeck über den Gleisen

Der Erhalt des heutigen Parkdecks lässt sich nicht mit den langfristig notwendigen Perron-Verbreiterungen und Gleisverschiebungen vereinbaren. Als Ersatz sind dezentrale Parkierungslösungen und eine noch stärkere Priorisierung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs im Zentrum angedacht. Die Bedürfnisse von Taxis und Car-Sharing werden dabei berücksichtigt. Der Rückbau des heutigen Parkdecks ist vor Beginn der Bauarbeiten für die Perron-Verbreiterung vorgesehen.

Neue Bahnhofzugänge

Untersuchungen zeigen, dass die Rudolfstrasse bei einer Verschmälerung nicht mehr alle heutigen Funktionen übernehmen kann. Zudem wird beim Coop und mit einem allfälligen Wendebahnhof auch beim Areal Vogelsang Nord der Fussverkehr zunehmen. Um diese Räume zu entlasten, wurde unter anderem das Potenzial von neuen Kopfzugängen untersucht für eine möglichst kurze Anbindung von Sulzerareal und Vogelsang an die Personenunterführung Süd.

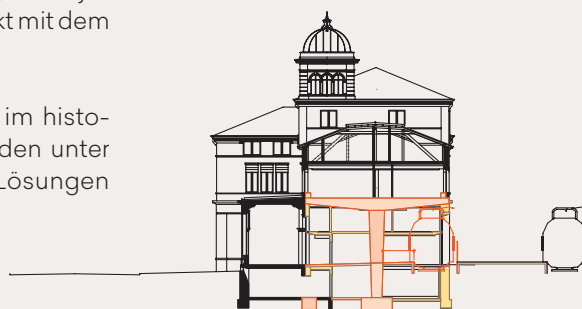
Unterführung
Wülflingerstrasse



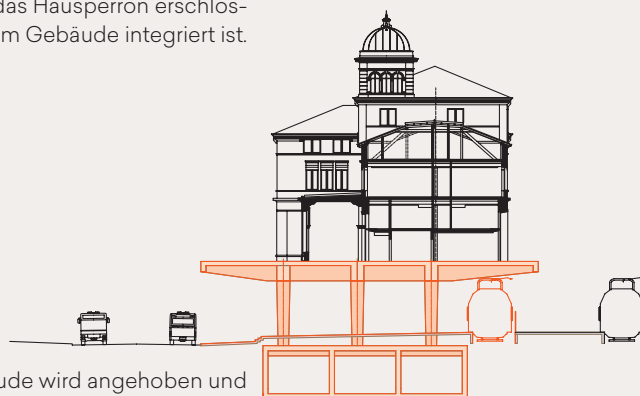
Historisches Bahnhofgebäude

Ein neues Gleis durch das historische Bahnhofgebäude ist aus baulicher und statischer Sicht zwar möglich, steht jedoch in grundlegendem Konflikt mit dem Denkmalschutz.

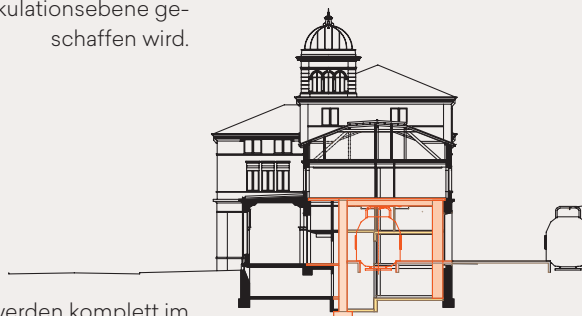
Zur Integration eines Gleises im historischen Bahnhofgebäude wurden unter anderem folgende bauliche Lösungen geprüft:



Die Westfassade des Bahnhofgebäudes wird durchgehend geöffnet und das neue Gleis wird über das Hausperron erschlossen, das im Gebäude integriert ist.



Das Gebäude wird angehoben und steht auf drei Stützenreihen. Das Hausperron liegt unterhalb des Gebäudes, wo eine neue Zirkulationsebene geschaffen wird.



Perron und Gleis werden komplett im Bahnhofgebäude integriert. Die Westfassade kann in ihrer Grundstruktur erhalten bleiben.

Beurteilung der Varianten

Expertinnen und Experten aus den Bereichen Bahninfrastruktur, Städtebau, Verkehrsplanung, Denkmalpflege, Immobilien und Landschaftsarchitektur haben die 33 Varianten anhand festgelegter Kriterien bewertet. Im Folgenden fassen wir die wichtigsten Argumente zusammen.

Varianten mit 6 Durchgangsgleisen

und einem viergleisigen Hoch- oder Tiefbahnhof

Diese Varianten benötigen keine Eingriffe ins Bahnhofgebäude. Die Rudolfstrasse könnte sogar leicht verbreitert werden, weil das Gleis 9 aufgegeben würde. Damit zu jeder Zeit ausreichend Gleiskapazitäten zur Verfügung stehen, müsste aber gleichzeitig mit dem Rückbau des Gleises 9 und der notwendigen Perron-Verbreiterung ein Hoch- oder Tiefbahnhof mit vier Durchgangsgleisen gebaut werden.

Ein viergleisiger Hochbahnhof beeinträchtigt mit den langen Rampenbauwerken das Stadtbild und den Durchlüftungskorridor stark. Der Tiefbahnhof schneidet diesbezüglich deutlich besser ab. Beide Varianten verursachen aber Kosten in Milliardenhöhe und sind mit massiven Einschränkungen während der Bauzeit verbunden.

Hoch- und Tiefbahnhöfe mit vier Gleisen haben zudem einen weiteren deutlichen Nachteil: Da sie nicht etappiert umgesetzt werden können, schaffen sie hohe Bahnkapazitäten, die aus verkehrlicher Sicht über Jahrzehnte noch gar nicht benötigt werden. Eine Finanzierung im Rahmen der Ausbauschritte des Bundes ist deshalb sehr ungewiss, da für andere grosse Ausbauprojekte im vergleichbaren Zeitrahmen eine deutlich grössere Notwendigkeit besteht.

Die Aspekte der Aufenthalts- und Raumqualität wurden gleich stark gewichtet wie die Anforderungen des Bahnbetriebs.

Varianten mit 7 Durchgangsgleisen

und einem Wendebahnhof Vogelsang Nord

Mit dem Bau eines Wendebahnhofs auf dem Areal Vogelsang Nord könnte die städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes initiiert werden. Eine Fussgängerbrücke zum Sulzerareal würde die Quartiervernetzung verbessern. Der denkmalgeschützte Güterschuppen müsste allerdings abgebrochen werden.

Kritisch beurteilt wird der längere Umsteigeweg zwischen Wendebahnhof und Bahnhof, wovon rund drei Prozent der

Bahn

- Optimiertes Verkehrsregime
- Effiziente Produktion Personenverkehr
- Zweckmässige Produktion Güterverkehr und Instandhaltung Infrastruktur
- Benutzerfreundliche Publikumsanlagen

Städtische Mobilität

- Attraktivität für Fussgänger und Umsteigende
- Hochwertige Veloinfrastruktur
- Effizienter Busbetrieb
- Berücksichtigung übrige Verkehrsformen

Beurteilungskriterien

Quartiere und Stadträume

- Stadtraum Seite Bahnhofplatz und Seite Rudolfstrasse
- Berücksichtigung Leiterkonzept und Quartierstrukturen
- Hohe Klimaverträglichkeit und geringe ökologische Auswirkungen
- Potenzial für Stadt- und Arealentwicklung
- Denkmalschutz und Stadtbild

Wirtschaftlichkeit und Umsetzung

- Geringe Investitions- und Folgekosten Bahn
- Geringe Investitions- und Folgekosten Stadt
- Geringe bauliche Eingriffe und Flächenbeanspruchungen
- Gute Etappierungsmöglichkeiten und geringe Baueinschränkungen

Für die Bewertung der Varianten haben Stadt und SBB einen umfassenden Kriterienkatalog formuliert.

Bahnreisenden betroffen wären. Die Wege in die Altstadt und zum Bus wären hingegen nicht bedeutend länger. Positiv bewertet wird, dass der Wendebahnhof ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist und ohne grössere Einschränkungen im Bahnbetrieb gebaut werden kann. Die Variante ist zudem aufwärtskompatibel mit einem allfällig später notwendigen unterirdischen Durchgangsbahnhof.

und einem zweigleisigen Hoch- oder Tiefbahnhof

Für diese Variante spricht, dass der Güterschuppen erhalten bleibt. Diesem Vorteil stehen allerdings zahlreiche Nachteile gegenüber. Die Entwicklung des Areals Vogel-sang wird nicht initiiert, die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit werden nur knapp erreicht und die Varianten mit Hochbahnhof und entsprechenden Rampenbau-

werken beeinträchtigen den Durchlüftungskorridor und das Stadtbild. Auch bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis scheiden diese Varianten schlecht ab. Die Varianten mit Tiefbahnhof schonen zwar das Stadtbild, sind aber sehr teuer und nicht aufwärtskompatibel mit einem allenfalls später notwendigen viergleisigen Tiefbahnhof.

und einem Wendebahnhof in Hoch- oder Tieflage beim Bahnhof

Auch diese Varianten zeigen ein schlechtes Kosten-Nutzenverhältnis. Zudem werden sie bezüglich des Bahnbetriebs schlecht beurteilt. Die städtebaulichen Nachteile der Hochlage sind etwas weniger stark ausgeprägt als bei den anderen Varianten mit Hochbahnhof, da die Rampenbauwerke nur in Richtung Zürich notwendig sind.

Varianten mit 8 Durchgangsgleisen im Bahnhof

Ein Ausbau des Bahnhofs auf acht Durchgangsgleise bringt deutliche Vorteile für den Bahnbetrieb, weil er mehr Flexibilität erlaubt und die Abstell- und Unterhaltsanlagen in Oberwinterthur gut erreichbar sind. Weil diese Varianten keinen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord benötigen, könnte der denkmalgeschützte Güterschuppen erhalten bleiben. Gleichzeitig würde aber auch die städtebauliche Entwicklung des Areals wegfallen.

Grosse Nachteile dieser Varianten sind der immense Raumbedarf für das zusätzliche Gleis und die Verbreiterung der Perrons und die damit verbundenen baulichen

**Für einen nachhaltigen
und nachfrageorientierten
künftigen Ausbau des
Bahnhofs Winterthur soll ein
viergleisiger Tiefbahnhof als
Option erhalten bleiben.**

Eingriffe im Umfeld des Bahnhofs. Bei einer Ausdehnung in Richtung Rudolfstrasse würde diese massiv verschmälert und in ihrer Funktion beschnitten. Eine Ausdehnung in Richtung Bahnhofgebäude wäre aus denkmalpflegerischer Sicht nicht vertretbar.

Tiefbahnhof als langfristige Option

Auch wenn ein viergleisiger Tiefbahnhof in mittelfristiger Perspektive als zu teuer bewertet wurde, so konnte doch festgehalten werden, dass er langfristig – sobald der Bedarf nachgewiesen ist – eine gute Option für Winterthur ist. Deshalb sollen Entwicklungsvarianten bevorzugt werden, die eine spätere Umsetzung eines viergleisigen Tiefbahnhofs nicht verhindern.

Wendebahnhof ist temporär notwendig

Bei allen Varianten braucht es während den Umbauarbeiten mit Gleissperrungen einen zumindest temporären Wendebahnhof. Dieser benötigt zwei Gleise und kann ohne Abbruch des Güterschuppens realisiert werden. Ein solches Provisorium ist jedoch nicht aufwärtskompatibel mit einem langfristigen Wendebahnhof. Bei vorgezogener Realisierung eines langfristigen dreigleisigen Wendebahnhofs könnte in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege auf ein Provisorium verzichtet werden, was im Interesse der Stadtentwicklung wäre.

Das Resultat: Eine strategische Stossrichtung mit zwei Bestvarianten

Zwei Varianten erfüllen die Anforderungen an die Erweiterung am besten. Beide sehen weiterhin sieben Durchgangsgleise im Bahnhof und einen ergänzenden Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord vor. Diese beiden Varianten werden in der Planung weiterverfolgt. Die Entscheidung für eine Variante erfolgt spätestens 2035.

Die strategische Stossrichtung

Aufgrund der Beurteilung der Varianten und der Erkenntnisse aus den Vertiefungsstudien hat die Projektsteuerung für die weitere Planung eine strategische Stossrichtung mit zwei Bestvarianten festgelegt. Dem Gremium gehören eine Vertreterin und ein Vertreter des Stadtrates Winterthur sowie Expertinnen und Experten der Stadt Winterthur, der SBB und des Kantons Zürich an.

Die strategische Stossrichtung sieht einen Bahnhof mit wie bisher sieben Durchgangsgleisen und einem Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord vor. Diese Lösung hat in der Beurteilung die beste Bewertung erreicht und soll nun weiter vertieft werden.

Zwei Bestvarianten

Um ausreichend Raum für die Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 zu schaffen, kommen zwei Varianten in Frage, welche die städtebaulichen und bahnbetrieblichen Anforderungen am besten erfüllen.

Variante 211: Die Durchgangsgleise 7 bis 9 werden um 4 bis 6,50 Meter in Richtung Rudolfstrasse verschoben. Die Rudolfstrasse wird entsprechend verschmälert.

Variante 451: Alle sieben Durchgangsgleise werden um bis zu 7 Meter in Richtung Bahnhofgebäude verschoben. Das Perron des Gleises 3 wird je zur Hälfte in das historische Bahnhofgebäude und in das Stadttor integriert.

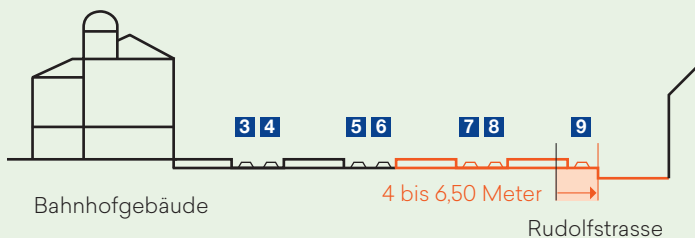
Beide Varianten bieten hohe Flexibilität für den langfristigen Bahnhofausbau – auch über den Zeithorizont der Entwicklungsplanung hinaus. Im Fall einer weiter ansteigenden Nachfrage nach Bahnangeboten könnte ein Tiefbahnhof mit vier Durchgangsgleisen gebaut werden.

Strategische Stossrichtung

- Weiterhin sieben Durchgangsgleise im Bahnhof
- Erweiterung des Bahnhofs zur Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9
- Langfristiger Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord mit drei Gleisen

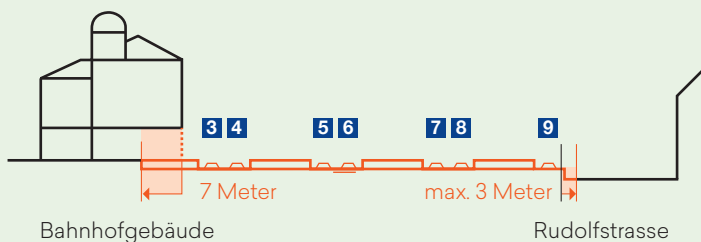
Zwei Bestvarianten

Variante 211



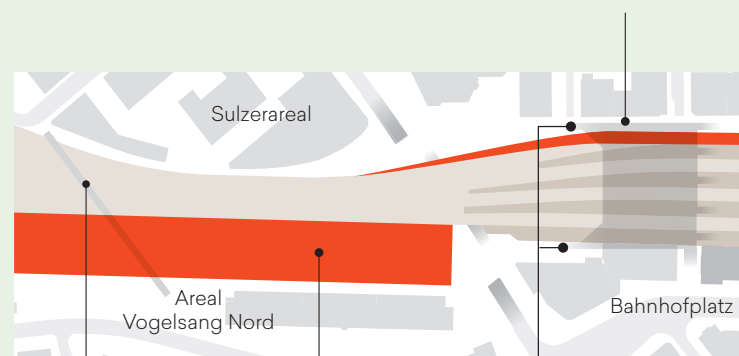
Die Durchgangsgleise 7 bis 9 werden 4 bis 6,50 Meter in Richtung Rudolfstrasse verschoben.

Variante 451



Alle sieben Durchgangsgleise werden bis zu 7 Meter in Richtung Bahnhofgebäude verschoben. Das Perron 3 wird zur Hälfte in das Bahnhofgebäude und das Stadttor integriert.

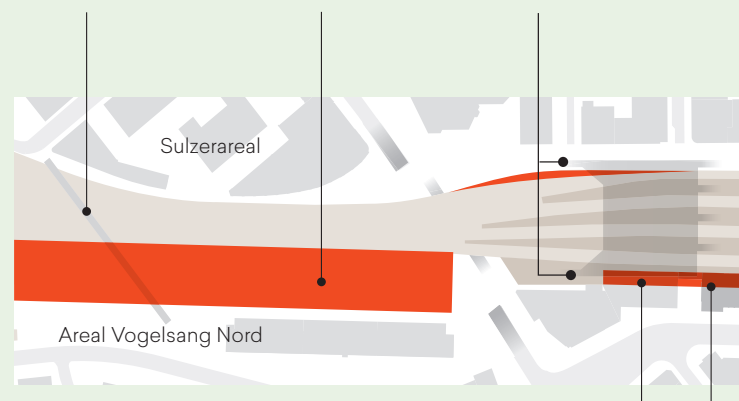
Verlegung Velohaupttroute in Neuwiesenstrasse



Fussgängerbrücke Quartierverbindung

Wendebahnhof

Zugänge zur Personenunterführung Süd



— Ausdehnungs- und
— Bebauungszonen

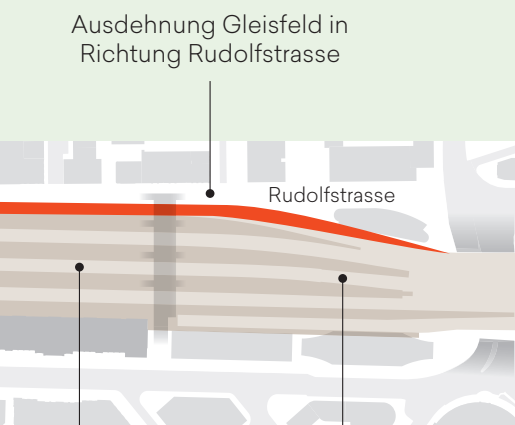
Eingriffe in Stadttor und Bahnhofgebäude

Vorzüge der Stossrichtung

- Grosses städtebauliches Potenzial des Wendebahnhofs Vogelsang
- Neue Quartierverbindung dank Fussgängerbrücke Vogelsang
- Aufwärtskompatibilität mit einem möglichen viergleisigen Tiefbahnhof
- Entlastung der Rudolfstrasse durch neue Zugänge zur Personenunterführung Süd

Kritische Aspekte

- Längerer Umsteigeweg zwischen Wendebahnhof und Bahnhof, wovon rund drei Prozent der Bahnreisenden betroffen wären
- Abbruch des denkmalgeschützten Güterschuppens



Vorzüge der Variante 211

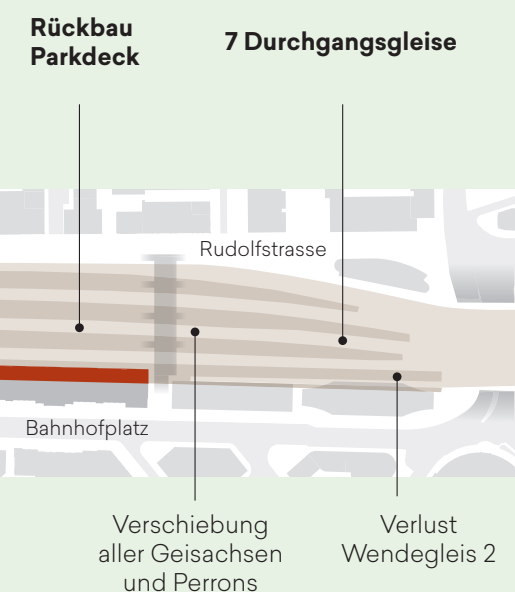
- Kein Eingriff in das denkmalgeschützte Bahnhofgebäude
- Wendegleise 1 und 2 bleiben erhalten
- Kostengünstigste Variante
- Kurze Bauzeit von 4 bis 5 Jahren
- Wenige Einschränkungen für Bahnbetrieb und Reisende

Kritische Aspekte

- Die Verbreiterung auf Seite Rudolfstrasse schränkt deren Funktionalität als Stadt- und Aufenthaltsraum ein.
- Die Velohauptroute muss in die Neuwiesenstrasse verlegt werden.

Geschätzte Kosten

im mittleren dreistelligen Millionenbereich



Vorzüge der Variante 451

- Nur wenige Eingriffe in die Rudolfstrasse nötig. Ihre Funktion als Stadt- und Aufenthaltsraum bleibt erhalten.

Kritische Aspekte

- Das Perron 3 beansprucht Raum im historischen Bahnhofgebäude und im Stadttor. Eingriffe am geschützten Gebäude notwendig. Nutzflächen in den Gebäuden gehen verloren.
- Der knappe Raum zwischen Gleis 3 und den Gebäuden Coop und Stadttor wird verschärft.
- Lange Bauzeit von zehn Jahren mit Einschränkungen für Bahnbetrieb und Reisende, da alle Gleise und Perronzugänge verschoben werden.
- Verlust des Wendegleises 2

Geschätzte Kosten

im hohen dreistelligen Millionenbereich

Langfristiger Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord

Die Variantenvergleiche und Vertiefungsstudien zeigen, dass ein langfristiger Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord eine geeignete Lösung ist für die Erwei-

terung des Bahnhofs. Er bringt aus städtebaulicher und bahnbetrieblicher Sicht viele Vorteile und hat eine gute Kosten-Nutzen-Bilanz.

1 Überbauung Wendebahnhof

Eine ergänzende Überbauung über dem Wendebahnhof aktiviert das städtebauliche Potenzial des Areals. Das erste Geschoss könnte als Verteilebene und Zugang zu den Perrons dienen und zur neuen Fussgängerbrücke zum Sulzerareal und zur Vogelsangstrasse führen. Der denkmalgeschützte Güterschuppen muss abgebrochen werden.

2 Fussgängerbrücke

Eine Fussgängerbrücke in Richtung Sulzerareal verbessert die Quartierverbindung. Sie verlagert die Personenströme und entlastet die Engstelle beim Bahnmeisterweg und Kesselhaus. Eine Anbindung an die Untere Vogelsangstrasse wäre möglich.

3 Kultur- und Freiraum Depot West

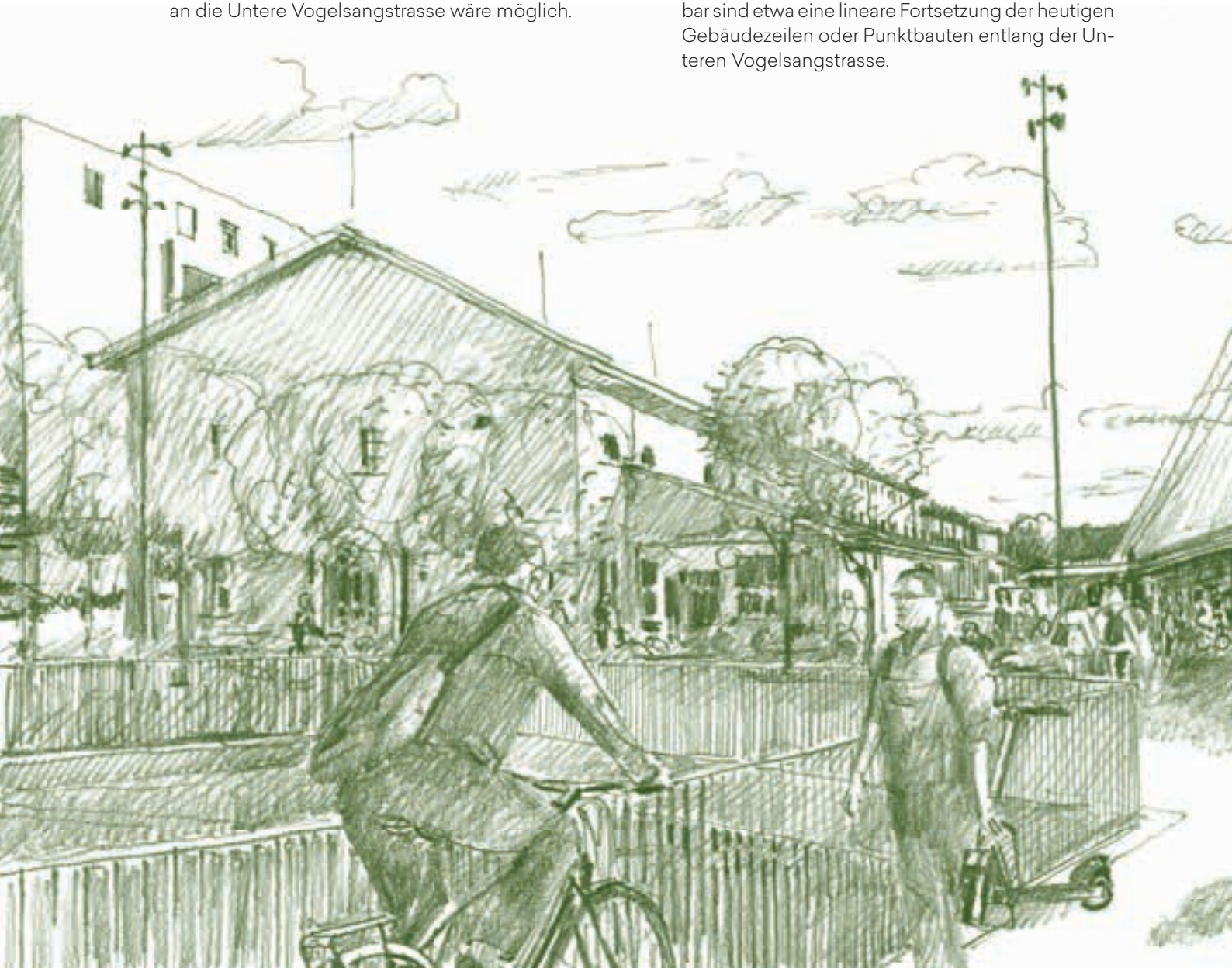
Die denkmalgeschützte Lokremise könnte als attraktiver Kulturort und Freiraum umgenutzt werden, wenn für die heutigen Nutzungen der SBB ein Ersatzstandort gefunden werden kann.

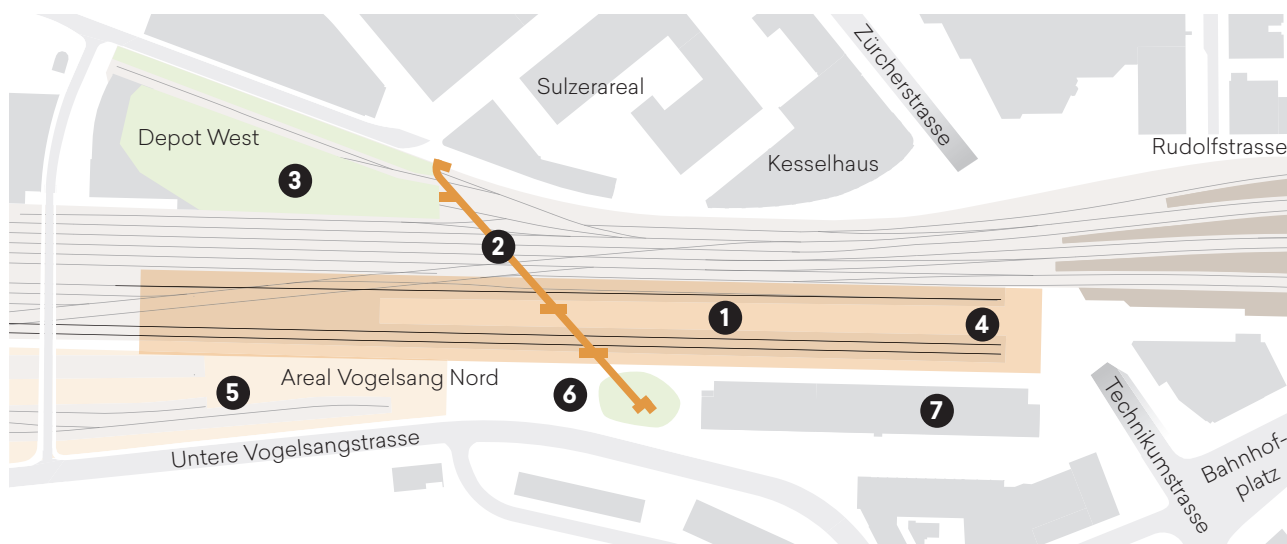
4 Drei Wendegleise für die S-Bahn

Der Wendebahnhof könnte für weniger stark ausgelastete S-Bahn-Linien, die in Winterthur enden, genutzt werden.

5 Weitere mögliche Bebauungszone

Es wurden Szenarien skizziert, um die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten auszuloten. Denkbar sind etwa eine lineare Fortsetzung der heutigen Gebäudezeilen oder Punktbauten entlang der Unteren Vogelsangstrasse.





6 Neuer Arealplatz

Südlich des Salzhauses, bei der Arealzufahrt von der Unteren Vogelsangstrasse, ist ein gestalteter Freiraum mit Zugang zur neuen Fussgängerbrücke denkbar.

7 Salzhaus

Die geschützte Gebäudezeile aus Salzhaus, Kaufhaus und Kornhaus bleibt als starker Identitätsanker erhalten.



Blick vom Bahnhof Winterthur auf den Salzhausplatz und das Areal Vogelsang Nord mit dem möglichen Wendebahnhof





Lebendiger Stadtraum zwischen Bahnhof und Wendebahnhof

Der Wendebahnhof und eine ergänzende Überbauung können das städtebauliche Potenzial des Areals Vogelsang Nord aktivieren und die Verbindungen zwischen dem Bahnhof und den südlichen Quartieren aufwerten. Im unmittelbaren Zentrum von Winterthur werden die Aufenthaltsqualität gesteigert und neue Räume für verschiedene Nutzungen geschaffen.

Auf einen Blick

Die strategische Stossrichtung sieht wie heute sieben Durchgangsgleise vor und einen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord.

Diese Lösung erfüllt die Kriterien hinsichtlich Bahnbetrieb und städtebauliche Qualität am besten und ist in zwei Bestvarianten umsetzbar.

Die zwei Bestvarianten sind nachhaltige Lösungen für die Entwicklung des Bahnhofs.

Sie schaffen die nötigen Bahnkapazitäten auf effiziente Weise, mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis und zur richtigen Zeit. Zudem sind sie mit vergleichsweise wenigen betrieblichen Einschränkungen während der Bauarbeiten umsetzbar.

Zur Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 ist eine Erweiterung des Bahnhofs in Richtung Rudolfstrasse oder Bahnhofplatz denkbar.

Die erste Lösung würde die Funktionalität der Rudolfstrasse als Stadtraum und als Aufenthaltsraum einschränken. Bei einer Erweiterung in Richtung Bahnhofgebäude und Stadttor müssten beide Gebäude bezüglich Statik und Nutzung angepasst werden.

Ein Wendebahnhof ist für den zeitgerechten Ausbau der Bahnkapazitäten zielführender als ein Tiefbahnhof.

Varianten mit Tiefbahnhof würden grosse Kapazitäten schaffen, die noch gar nicht benötigt würden. Eine Finanzierung durch den Bund wäre deshalb äusserst ungewiss.

Ein Wendebahnhof aktiviert mit einer ergänzenden Überbauung das städtebauliche Potenzial des Areals Vogelsang Nord und verbessert die Quartiervernetzung.

Ein Tiefbahnhof ist weiterhin möglich.

Die Stossrichtung ist aufwärtstkompatibel. Falls ein weiterer Ausbau zu einem späteren Zeitpunkt notwendig würde, kann der Tiefbahnhof später realisiert werden.

Ein Hochbahnhof ist weder aus Sicht der Kosten-Nutzen-Bilanz noch aus bahnbetrieblicher Sicht sinnvoll.

Mit seinen raumgreifenden Rampenbauwerken beeinträchtigt er zudem stark das Stadtbild und das Stadtklima.

Ein Ausbau des Bahnhofs von sieben auf acht Durchgangsgleise hätte zu grosse Eingriffe in die benachbarten Räume – Rudolfstrasse, Bahnhofgebäude und Stadttor – zur Folge.

Bei einer Reduktion auf sechs Durchgangsgleise müsste zeitgleich ein Hoch- oder Tiefbahnhof realisiert werden.

Nur so stünden zu jeder Zeit ausreichend Gleiskapazitäten zur Verfügung. Es würden mit sehr hohen Kosten grosse Kapazitäten geschaffen, die über Jahrzehnte noch nicht genutzt würden.

Das heutige Parkdeck kann bei keiner Variante bestehen bleiben.

Es ist nicht mit den langfristig notwendigen Perron-Verbreiterungen und Gleisverschiebungen kompatibel.

Ein Wendebahnhof ist temporär notwendig und langfristig sinnvoll.

Während den Umbauarbeiten mit Gleissperrungen braucht es ihn, um die Kapazität zu erhalten. Bei einer vorgezogenen Realisierung eines langfristigen Wendebahnhofs könnte auf ein solches Provisorium verzichtet werden.

So geht es weiter: Öffentliche Diskussion und planerische Vertiefung



Einbezug der Bevölkerung

Die Erkenntnisse der Entwicklungsplanung bilden eine fundierte Basis für eine öffentliche Diskussion über die Bahnhofsentwicklung. Damit die Bevölkerung von Winterthur und weitere Interessenskreise ihre Anforderungen und Wünsche einbringen können, planen die Stadt und die SBB verschiedene Mitwirkungsformen. Dabei steht eine Frage im Fokus: Welche städtebaulichen Massnahmen sind im Raum Bahnhof notwendig und wünschenswert, damit der Ausbau mehr Lebensqualität und Nutzungsmöglichkeiten mit sich bringt?

1 Personenunterführung Süd

Entwickeln der Funktionalität der Personenunterführung im Perimeter unter den Gleisen und Perrons sowie Klärung von Lage, Gestaltung und räumlichem Spielraum der Kopf- und Perronzugänge.

2 Areal Vogelsang Nord

Testplanung für die Arealentwicklung in Kombination mit dem Wendebahnhof inklusive zusätzlicher Fusswegquerung.



2022

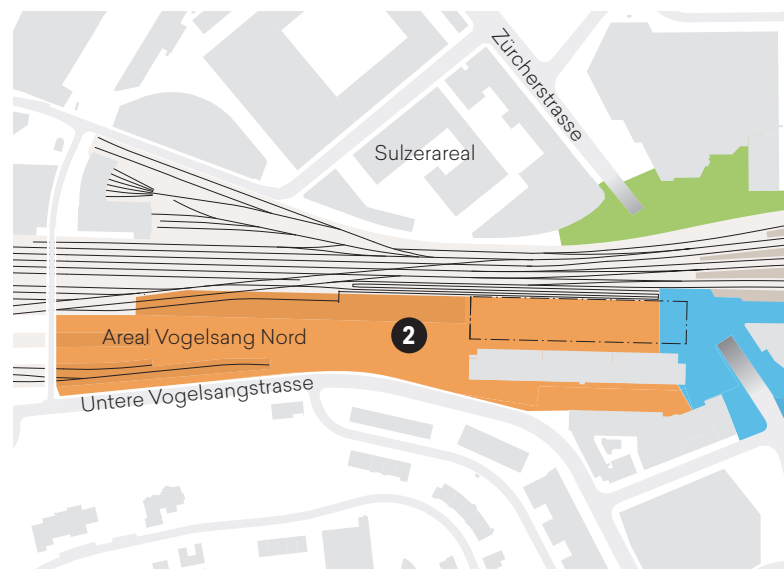
Personenunterführung Süd

Bahnhofplatz

Rudolfstrasse

Areal Vogelsang

Die Arbeitspakete im Überblick



Bevor eine definitive Entscheidung für eine Erweiterungsvariante gefällt wird, werden städtebauliche Aspekte der Bahnhofsentwicklung öffentlich diskutiert und verschiedene Planungsthemen vertieft angeschaut.

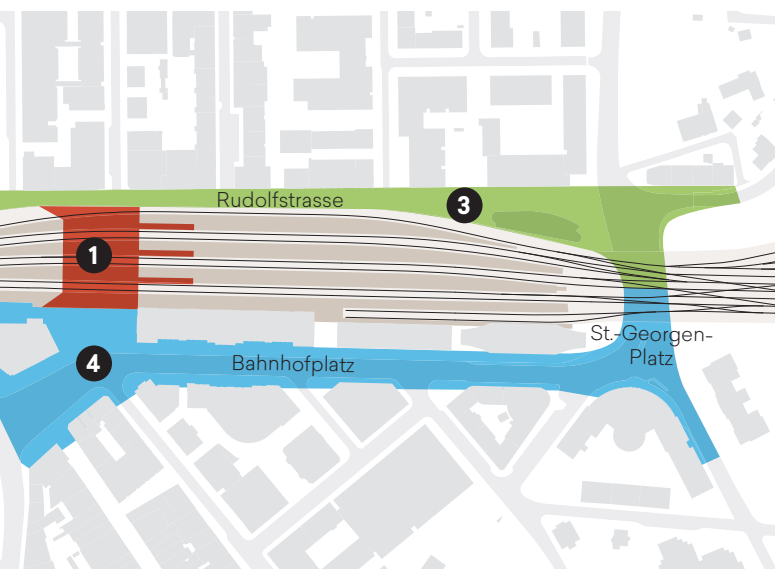


Variantenentscheid

2035

Planerische Vertiefung

Gemäss aktueller Planung muss bis spätestens 2035 eine definitive Entscheidung für eine Entwicklungsvariante gefällt werden, damit rechtzeitig mit den Vorprojekten gestartet werden kann. Für diesen Entscheid sind Vertiefungen in vier Bereichen nötig.



- 3 Rudolfstrasse**
Anforderungen an Funktion und Gestaltung der Rudolfstrasse unter Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehr, Anlieferung, Veloparkierung und optimaler Lage des künftigen Kopfzuganges zur Personenunterführung Süd.
- 4 Bahnhofplatz**
Konzept für die stadträumliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofplatzes zwischen Altstadt, Stadttor, Coop und Salzhausplatz mit Anbindung zur Personenunterführung Süd einschliesslich Kopfzugang. Neukonzeption von Busbahnhof und innerstädtischer Verkehrsführung. Aufwertung St.-Georgen-Platz mit verbessertem Zugang zum Bahnhof.

Eine Kooperation der Stadt Winterthur und der SBB

Die Entwicklungsplanung für den Bahnhof und seine Umgebung haben die Stadt Winterthur und die SBB in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich erarbeitet. Sie wurden dabei von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Infrastruktur, Städtebau, Verkehrsplanung, Denkmalpflege, Immobilien und Landschaftsarchitektur unterstützt.

Auftraggeberschaft

Stadt Winterthur und SBB AG
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

Stadt Winterthur

Jens Andersen	Leiter Amt für Städtebau
Fritz Zollinger	Stadtentwicklung
Michael Boogman	Amt für Städtebau

SBB AG

Daniel Boesch	Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost
Anja Krasselt	Immobilien, Anlageobjekte Entwicklung Urban

Team Städtebau

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

Projektsupport

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

Impressum

Herausgeber

Stadt Winterthur und SBB AG

Bearbeitung

Nicolas Perrez, Jürg Zimmermann,
Jens Andersen

Konzeption, Gestaltung und Redaktion

Designport GmbH, Zürich
David Bienz, Christian Salis, Janine Haas

Zeichnungen

sh-ift, Schaffhausen – Christian Wäckerlin

Fotoaufnahmen

Timon Furrer, St. Gallen (S. 4)
Dominic Marc Wehrli, La Chaux-de-Fonds (S. 8)

Grafiken

Designport GmbH, Zürich
Weissgrund AG, Zürich (S. 9)
F. Preisig AG (S. 19)

© Oktober 2021 Stadt Winterthur und SBB AG

Alle Rechte vorbehalten; kein Teil dieses Werkes darf in irgendeiner Form ohne vorherige schriftliche Genehmigung der Herausgeber und der Autoren reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Weitere Informationen

Hier finden Sie aktuelle Informationen zur Entwicklungsplanung sowie den Schlussbericht:
stadt.winterthur.ch/bahnhof2045plus



Kontakt

Amt für Städtebau Winterthur

052 267 54 62
afs@win.ch

SBB AG

Netzentwicklung Region Ost
netzentwicklung.ost@sbb.ch

