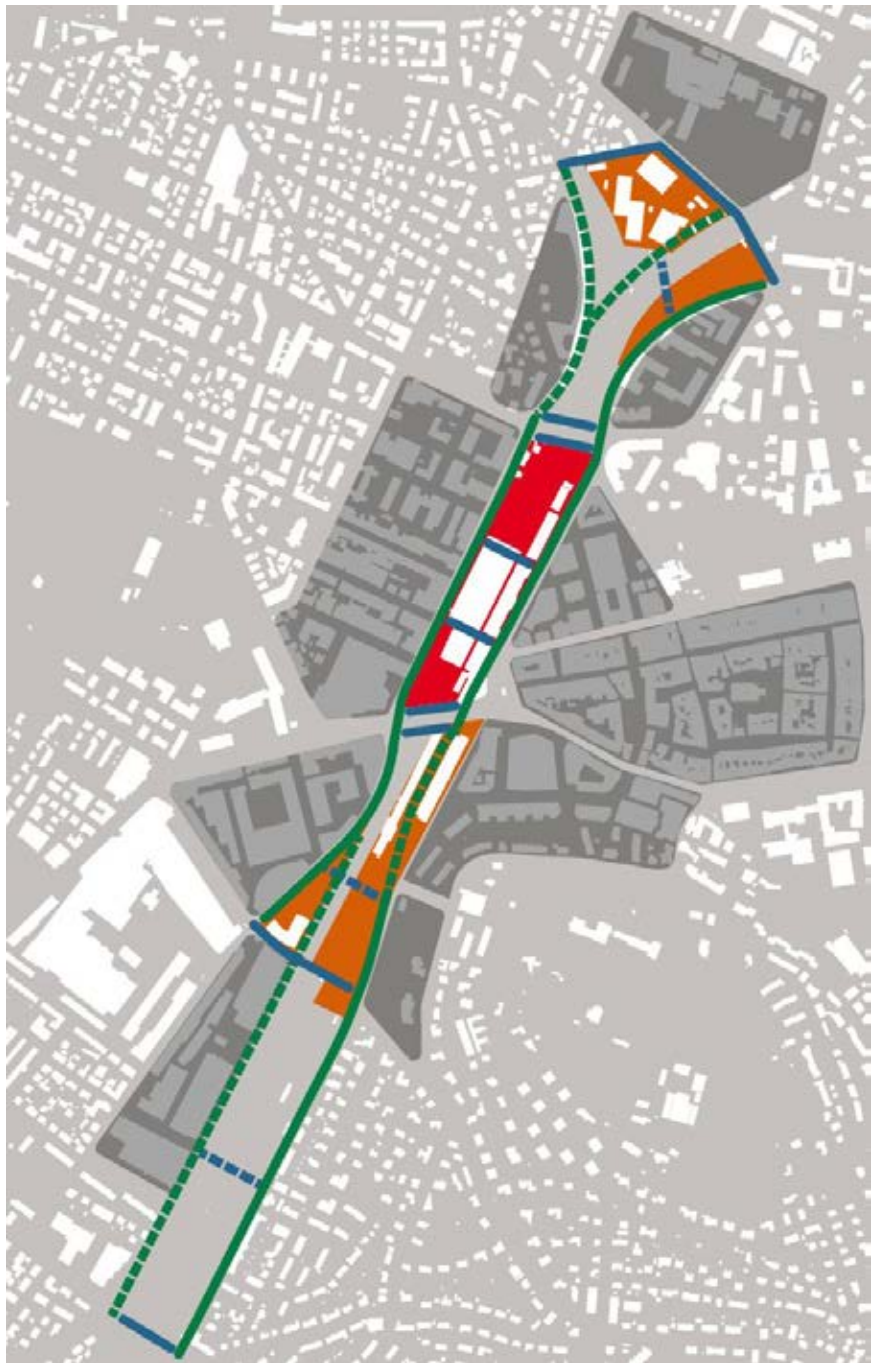


# Testplanung Gleisraum Winterthur

Gesamtbericht zum Testplanungsverfahren

Stadt Winterthur und SBB  
in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich

**27. April 2018**





**Auftraggeber****Stadt Winterthur**

Nicolas Perrez

Amt für Städtebau, Gesamtprojektleiter

**SBB AG**

Anja Krasselt

Immobilienentwicklung, Gesamtprojektleiterin

**in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich****Verfahrensbegleitung**

Beat Suter

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA

Nathalie Bohez

MSc ISCAF Architektur

Garry Müntener

BSc FHO in Landschaftsarchitektur

MSc TUM in Urbanistik

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Titelbild: Synthese Gesamtstrategie Gleisraum Winterthur



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>7</b>
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Perimeter	7
1.3	Entwicklungsziele und Aufgabenstellung Gleisraum Winterthur	9
1.4	Anliegen der Auftraggeberschaft	10
1.5	Ablauf Gesamtverfahren (VOB+STB)	10
1.6	Testplanungsverfahren	12
1.7	Ablauf der Testplanung	12
<b>2</b>	<b>Beurteilungskriterien</b>	<b>14</b>
<b>3</b>	<b>Allgemeine Bestimmungen</b>	<b>15</b>
3.1	Auftraggeberschaft	15
3.2	Verfahrensbegleitung, Organisation und Moderation	15
3.3	Verfahrensart	15
3.4	Begleitgremium	15
3.5	Planerteams und Schlüsselpersonen	16
3.6	Urheberrecht	17
3.7	Entschädigung	17
3.8	Weiterbearbeitung und Vorbefassung	17
<b>4</b>	<b>Grundlagen und Rahmenbedingungen</b>	<b>18</b>
4.1	Vorbemerkung	18
4.2	Areale und Hauptfunktionen	18
4.3	Planungen Bereich Bahnhof	22
4.4	Weitere Planungen	24
4.5	planungsrechtliche Grundlagen	24
<b>5</b>	<b>Testplanungsbeiträge</b>	<b>30</b>
5.1	Team EBP , Studie Verlegung und Optimierung Bahnanlagen	30
5.2	Team KCAP Architects & Planners / EWP AG / Stefan Rotzer	35
5.3	Team Schneider Studer Primas Architekten / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau / IBV Hüsler	40
<b>6</b>	<b>Zwischenfazit Begleitgremium</b>	<b>45</b>
6.2	synoptische Übersicht der Beiträge	50
<b>7</b>	<b>Erkenntnisse</b>	<b>56</b>
7.1	Städtebauliche Gesamtstrategie	56
7.2	Erkenntnisse zur Bahnhofentwicklung	60
7.3	Areale	62
<b>8</b>	<b>Empfehlungen</b>	<b>65</b>
<b>9</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>67</b>
9.1	Weiteres Vorgehen	70
<b>10</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>71</b>



# 1 Das Wichtigste in Kürze

## 1.1 Ausgangslage

Die SBB und die Stadt Winterthur in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich sind übereinstimmend der Ansicht, dass der Gleisraum im Zentrum Winterthurs, von Tössmühle bis zum Lindspitz, ein grosses Potential für eine stadträumliche und verkehrliche Entwicklung bietet. Aktuell wird der gesamte Gleisraum durch die SBB genutzt, grössere Brachflächen gibt es keine. Trotzdem ist die Frage für die SBB, die Stadt und den Kanton von grossem Interesse, ob, wann und wie weit sich der Raum verdichten und sich damit auch eine Wertschöpfung erzielen lässt. Gleichzeitig soll sichergestellt sein, dass der Bahnbetrieb und Personenverkehr zukunftsfähig entwickelt werden kann. An dieser Lage bietet sich eine einzigartige Chance für die Weiterentwicklung der Stadt mitten im Herzen Winterthurs.

## 1.2 Perimeter

Die Betrachtung erfolgt auf zwei "Ebenen":

- **Teams Städtebau:** Gleisraumperimeter in der Innenstadt von Winterthur
- **Team VOB:** Perimeter für Prüfung alternativer Standorte im Grossraum Winterthur, dieser Perimeter ist nicht Bestandteil der Studie Städtebau

### **Gleisraumperimeter Winterthur Zentrum**

Der Bearbeitungsperimeter im Zentrum umfasst die gesamten SBB-Bahnareale von der Tössmühle bis zum Lindspitz.

Im Gleisraumperimeter stehen drei Areale im Vordergrund. Im Norden des Hauptbahnhofs liegt das Areal Lindspitz (ca. 2.5 ha) zwischen den Gleisabzweigungen nach Schaffhausen und St.Gallen/ Romanshorn. Südlich des Hauptbahnhofs liegt das kleinere Areal Depot West (0.6 ha). Das grosse Areal gegenüber wird heute als Güterbahnhof "Vogelsang" genutzt. Der nördliche Teil (ca. 1.3 ha) erstreckt sich von der Zürcherstrasse bis zur Wylandbrücke. Ein Teil davon wird allenfalls zukünftig als Wendebahnhof genutzt werden (temporär oder allenfalls längerfristig). Der südliche Teil des Güterbahnhofs (ca. 6 ha) erstreckt sich von der Wylandbrücke bis zur Auwiesenstrasse.

Die Areale bieten möglicherweise ein grosses Potential für hochwertigen Wohnraum und Arbeitsflächen an diesem zentralen Standort.

Der Betrachtungsperimeter umfasst die angrenzenden Quartiere, Entwicklungsgebiete und Freiräume. Die städtebaulichen und sozialräumlichen Leitideen und die Freiraum- und Verkehrskonzeption sind im gesamtstädtischen Kontext aufzuzeigen.

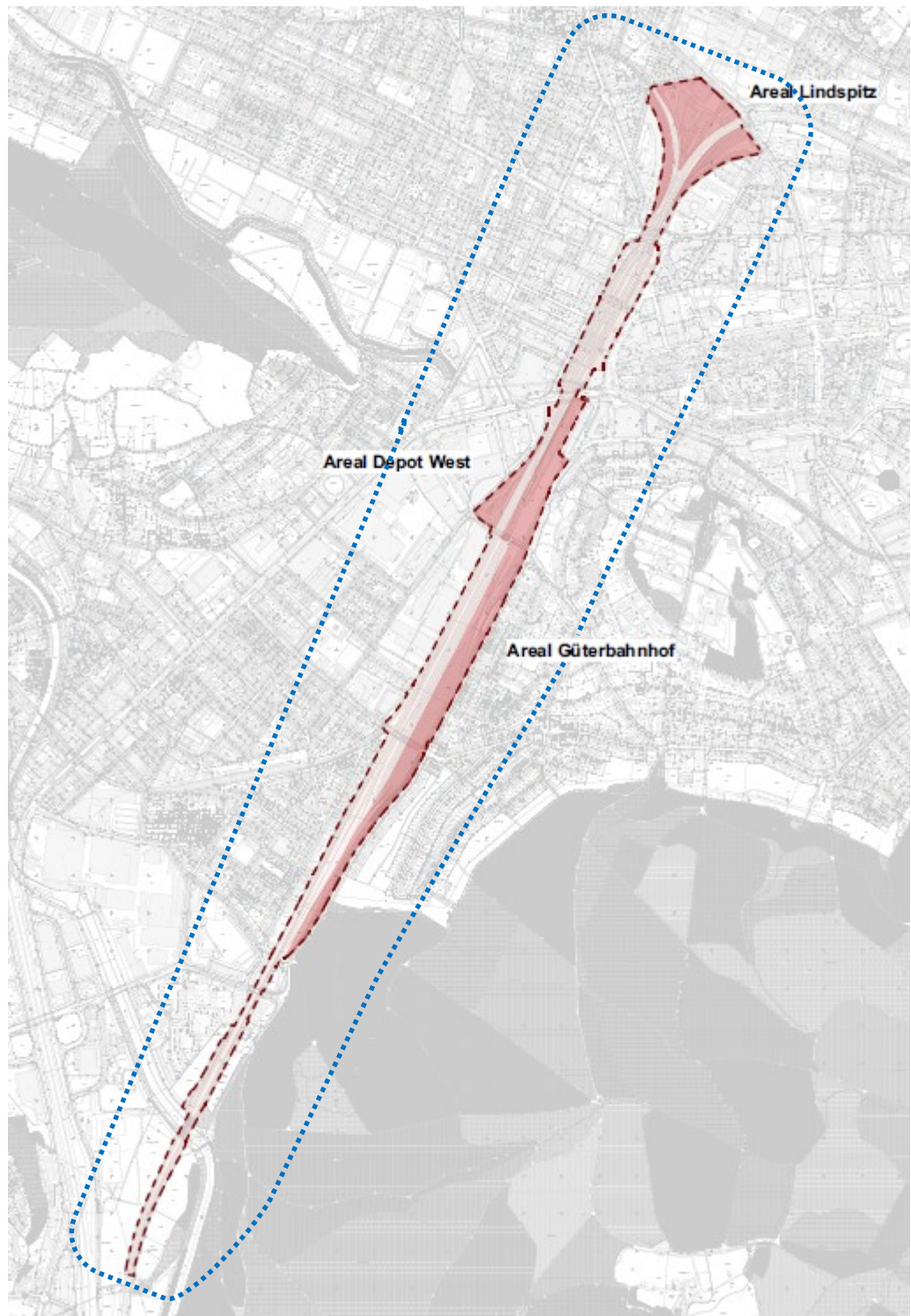


Abbildung 1: Gleisraumperimeter mit Umfeld in der Innenstadt von Winterthur



### 1.3 Entwicklungsziele und Aufgabenstellung Gleisraum Winterthur

Ziel der Testplanung ist die Schaffung eines Leitbilds für den Gesamtperimeter des Gleisraums, das mögliche Entwicklungsperspektiven zu den Themen Städtebau, Verkehr, Nutzungen und Freiräume im Gleisraum und im angrenzenden Stadtraum zwischen Tössmühle und Lindspitz mit Horizont 2050 aufzeigt.

#### **Das Leitbild (Auszug Entwicklungsvereinbarung SBB, Stadt Winterthur, Kanton Zürich)**

- charakterisiert die unterschiedlichen Teilgebiete des Gleisraums und des angrenzenden Stadtraums und zeigt Stärken und Schwächen in den Bereichen Städtebau, Nutzung, Verkehr und Freiraum auf. Darauf basierend werden anzustrebende Ziele und mögliche Entwicklungsszenarien formuliert, und Massnahmen zu deren Umsetzung erarbeitet.
- zeigt mittels eines Handlungsprogramms, wie die Massnahmen räumlich aufeinander abgestimmt sind und macht Aussagen darüber, mit welchen Planungsinstrumenten und deren Zuständigkeiten diese umgesetzt werden können und wo die Prioritäten zu setzen sind.
- zeigt Konflikte und Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Themen auf.
- soll als flexibles Führungsinstrument und als konzeptionelle Grundlage für künftige Teilrevisionen der Richt- und Nutzungsplanung sowie für Wettbewerbe im Gleisraum zwischen Tössmühle und Lindspitz dienen.
- dient als Abstimmungsinstrument zwischen SBB, der Stadt Winterthur und den übergeordneten Planungsträgern, Organisationen und kantonalen Ämtern (AfV, ARE, AWEL, FALS usw.).

Durch das Ausarbeiten unterschiedlicher Strategien sollen Antworten auf die gebietsrelevanten Fragestellungen aufgezeigt werden. Es werden Aussagen erwartet zu folgenden Fragestellungen:

- Klärung der Arealfunktionen und Einbettung im Stadtkörper
- Definition und Anordnung der Nutzungen (übergeordnete Sichtweise)
- Setzung der Nutzungsschwerpunkte und Aufwertung der Aussenräume
- städtebauliche Eignung und Dichte der Areale
- Nutzung und Potentiale für die Entwicklung attraktiver Quartiere
- Identitätsmerkmale
- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- stadtverträgliche Erschliessungslösungen, funktionale Vernetzung und Verkehrslage der Areale
- Grundlagen für die Interessenabwägung zwischen Verlagerung oder Beibehalt der Bahnnutzung im Zentrum

Von den Planungsteams werden Varianten und Konzeptvorschläge zur städtebaulichen Gesamtsituation, Nutzung, Volumensetzung, Bautypologie, Freiraumanordnung, Erschliessung und Etappierung erwartet. Sie sind aufgefordert ihre Vorschläge im Sinne der städtebaulichen Potentiale, der Relevanz für die Stadtentwicklung und der ökonomischen Aspekte zu erläutern und Empfehlungen einzubringen. Die Bearbeitung erfolgt in den Masstäben 1:1'000 (Varianten) und 1:500 (Konzept und Empfehlungen).

## 1.4 Anliegen der Auftraggeberschaft

### Anliegen SBB

SBB Immobilien möchte die innerstädtischen Bahnareale wie beispielsweise das Areal Lindspitz und den Güterbahnhof kurz- bis mittelfristig entwickeln. Die Areale bieten ein grosses Potential für hochwertigen Wohn- und Arbeitsraum an diesem zentralen Standort. Daneben ist SBB Immobilien aktiv in der Entwicklung der Verkaufs- und Arbeitsflächen im Bereich Hauptbahnhof (Areal Stellwerk, PU Nord/Esse-Areal, etc.).

SBB Infrastruktur plant, erstellt, betreibt und wartet Bahnanlagen, um so den Erfolg ihrer Kunden im Personen- und Güterverkehr zu ermöglichen.

Alle Gleisanlagen zwischen Tössmühle und Lindspitz sind - abgesehen von kleinen Ausnahmen - kurz-, mittel- und langfristig für Bahn-Nutzungen verplant. Eine Umnutzung dieser Anlagen setzt die Zustimmung von SBB Infrastruktur (und weiteren Stakeholdern) voraus. SBB Infrastruktur kann eine Zustimmung erst in Aussicht stellen, wenn eine Anlage mit Sicherheit nicht mehr für Bahn-Nutzungen benötigt wird oder wenn eine Ersatzanlage projektiert, finanziert und realisiert wird.

### Anliegen Stadt Winterthur

Die Stadt Winterthur sieht in der Entwicklung der innerstädtischen Bahnareale grosses Potential für die Stadtentwicklung im Herzen Winterthurs. Bisher lag der Fokus der Stadt auf der Verbesserung der Verbindungen, Bahnquerungen und der öffentlichen Räume im Bereich des Hauptbahnhofs. Zukünftig möchte die Stadt einerseits die Potenziale der Stadtentwicklung im Gleisraum verfügbar machen und andererseits langfristig sicherstellen dass der Bahnbetrieb und Personenverkehr zukunftsfähig entwickelt werden kann.

### Anliegen Kanton Zürich

Seitens Kanton Zürich besteht das Interesse, die verschiedenen Richtplaneinträge, die Agglomerationsprogramme und weitere Konzepte, sowie die Potentiale der Innenentwicklung, bzw. Siedlungsentwicklung zu untersuchen und langfristig zu koordinieren. Je nach Resultat der Testplanung kann diese auch Anpassungen des Richtplans begründen.

## 1.5 Ablauf Gesamtverfahren (VOB+STB)

SBB Immobilien und die Stadt Winterthur möchten die Verlegung von innerstädtischen Bahnnutzungen und die nachfolgende Entwicklung der Areale untersuchen. Für diesen Zweck wurde eine Testplanung mit einem Vorgehen mit zwei koordinierten Aufgabenstellungen durchgeführt.

In der ersten Phase Verlegung und Optimierung Bahnanlagen (VOB) hat ein spezialisiertes Team die Verlegung von zentralen Bahnanlagen, Nutzungen und Infrastrukturen ausserhalb der Stadtmitte sowie Optimierung der Bahnanlagen geprüft. Die Zwischenergebnisse wurden am Startworkshop der Testplanung vorgestellt.

In der zweiten Phase der Testplanung (STB) untersuchten zwei Teams die städtebaulichen Potentiale der Areale, welche möglicherweise frei gestellt werden können. Die beiden Teams "Städtebau", kurz STB haben sich interdisziplinär mit den Disziplinen Städtebau, Verkehr und Freiraum zusammen gesetzt.

### Abstimmung mit der Studie Verlegung und Optimierung Bahnanlagen (VOB)

Das Team VOB stand während der Bearbeitungsphase bis zum Schlussworkshop in einer Beratungsfunktion zur Verfügung und wurde zu Vertiefungs- und Überprüfungsfragen an zwei Zwischensitzungen mit den Teams STB beigezogen:

- 18. September 2017: Klärung von technischen Fragestellungen, gemeinsames Verständnis für Bahn- und Infrastrukturoptionen
- 13. Dezember 2018: technischer Austausch zu den Layouts der Bahnhofvarianten und zur etapierten Leistungssteigerung des Bahnhofs Winterthur

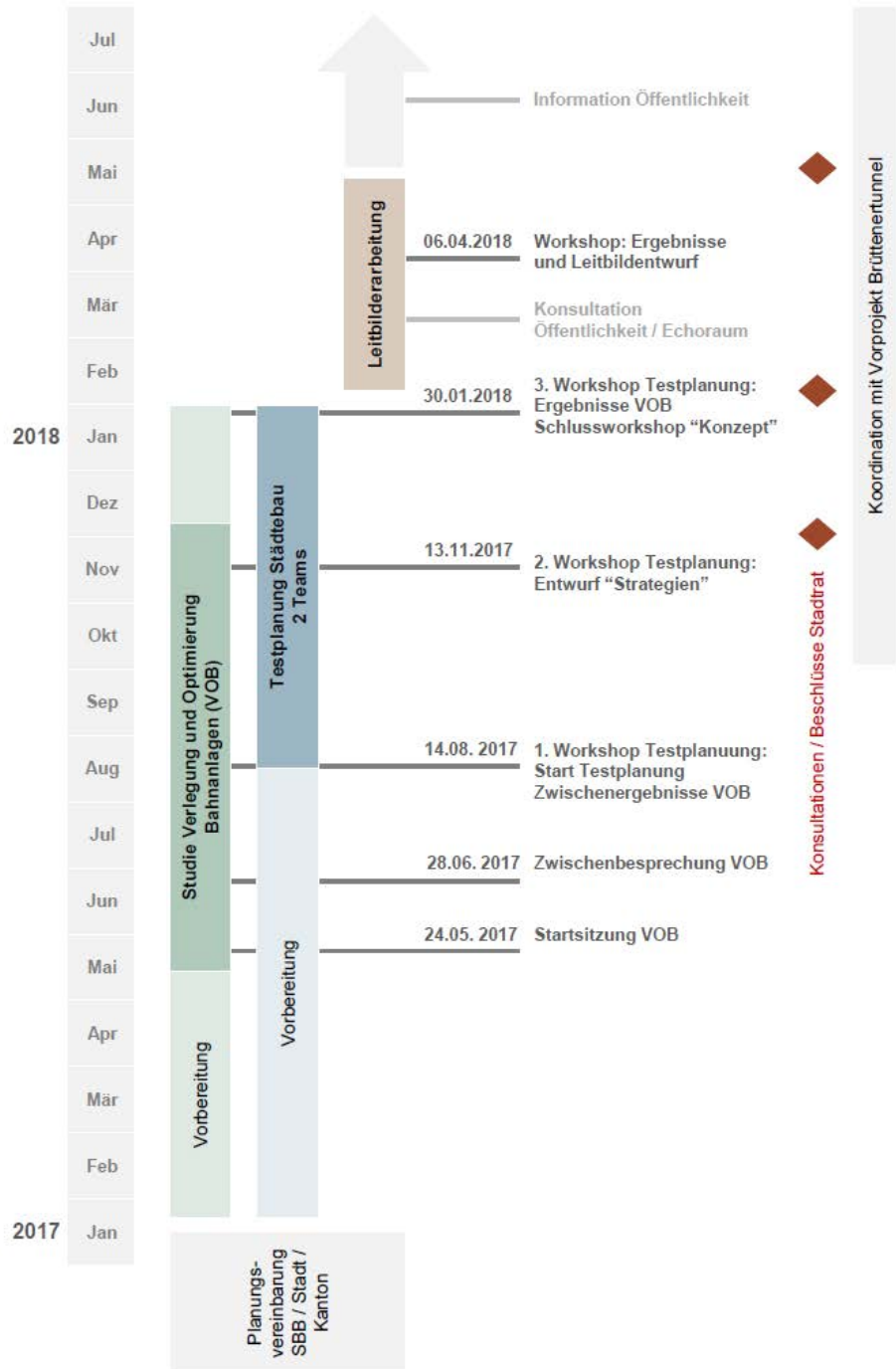


Abbildung 2: Ablauf Gesamtverfahren

## 1.6 Testplanungsverfahren

Mit der Testplanung wurden die Potentiale des Gleisraums städtebaulich untersucht. Das Verfahren wurde mit zwei interdisziplinären Teams in der Zusammensetzung Städtebau/Architektur (Lead), Freiraum und Verkehr durchgeführt und durch ein breit zusammengesetztes Begleitgremium begleitet, welches die Beiträge diskutiert und bewertet hat. Das Testplanungsverfahren diente der Gewinnung von hochwertigen, interdisziplinären, städtebaulichen Lösungsvorschlägen, dem offenen, konstruktiven Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten und dem Erkenntnisgewinn für die weiterführenden Planungen.

Das Testplanungsverfahren ist in Anwendung der Norm SIA 143, Ausgabe 2009, Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge, sofern sich nichts Abweichendes aus dem vorliegenden Programm ergibt, erfolgt. Dabei handelte es sich um eine Ideenstudie ohne Folgeauftrag gemäss Art. 3.2 SIA 143.

Die Studien dienen als Grundlage für die Erstellung des Leitbilds und allfälliger Planungsverfahren der Stadt. Die Teams erklären sich einverstanden, dass ihre Beiträge als Grundlagen beigezogen, genutzt und weiter verwendet werden können. Das Verfahren ist so angelegt, dass die Teams der Testplanung später nicht von der Teilnahme an Wettbewerben ausgeschlossen sind.

## 1.7 Ablauf der Testplanung

Während des Testplanungsverfahrens fanden eine Startveranstaltung, eine Zwischenpräsentation und eine Schlusspräsentation statt.

### 1.7.1 Startworkshop "Input" (14. August 2017)

- Vorstellung der beteiligten
- Präsentation Zwischenergebnisse VOB
- Fragenbeantwortung : Erläuterung der Programm

### 1.7.2 Zwischenworkshop "Strategie" (13. November 2017)

- Feedback der Fachexperten
- Beurteilung des Begleitgremiums
- Zwischenerkenntnisse und Vorgehen für die weitere Bearbeitung

### 1.7.3 Schlussworkshop "Konzept" (30. Januar 2018)

- Präsentation Fazit und Empfehlungen VOB
- Vorstellung der Konzepte STB
- Beratung und Feedback in Anwesenheit der Teams
- Feedback der Fachexperten
- Beurteilung des Begleitgremiums
- Sammeln der Erkenntnisse und der Vorgaben für das angestrebte Leitbild

### 1.7.4 Syntheseworkshop und Leitbildentwurf (06. April 2018)

- vergleichende Auswertung der Beiträge
- Erkenntnisse und Empfehlungen im Schlussbericht, Verabschiedung
- Leitbildentwurf

### **1.7.5 Konsultation Öffentlichkeit / Echoraum**

Die Ergebnisse der Testplanung werden an einer öffentlichen Veranstaltung voraussichtlich Mitte 2018 präsentiert und diskutiert. Die Erkenntnisse aus diesem Echoraum werden in dem Leitbild mit Entwicklungsempfehlungen einfließen. Ende 2018 wird die Öffentlichkeit über das finalisierte Leitbild an einer weiteren Veranstaltung informiert.

## 2 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Testplanung erfolgt im gegenseitigen Dialog und integral innerhalb des gesamten Begleitgremiums mit folgenden Kriterien:

### **Gesamtstrategie**

- Idee, Vision und Nutzungsstrategie
- Umsetzbarkeit und Etappierbarkeit
- Langfristige Funktionalität Personen- und Güterverkehr / Logistik über alle Etappen
- Einbezug der Erkenntnisse aus dem VOB-Verfahren
- Beitrag zu den Entwicklungszielen der Stadt gem. Zukunftsbild Winterthur 2030
- Qualitätsgewinn öffentlicher Räume

### **Mobilität**

- Funktionalität MIV / ÖV / Fuss- und Veloverkehr
- Erschliessung und Parkierung, Anbindung an das umgebende Verkehrsnetz
- Potenziale für nachhaltiges Mobilitätskonzept
- Ein- und Anbindung an umliegende Strukturen

### **Städtebau und Architektur**

- Volumensetzungen, Dichten und Höhen
- Stadtraumbildung
- Zusammenspiel von Gebäude und Umfeld
- Umgang mit Geschichte und Identität

### **Nutzung und Wirtschaftlichkeit**

- Nutzungsarten und deren Verteilung
- Finanzierbarkeit und Realisierungschancen
- Bezug der Erdgeschossnutzungen zu Erschliessung und Freiraum
- Qualitative und quantitative Nutzung

### **Freiraum und Stadtklima**

- Typologie und Anordnung der Freiräume und Strassenräume und Funktionszuordnung
- Verbindung zum Umfeld und Sichtbeziehungen
- Öffentlichkeitsgrade: öffentliche, private und halbprivate Freiräume
- Gewährleistung der Stadtdurchlüftung

## 3 Allgemeine Bestimmungen

### 3.1 Auftraggeberschaft

<b>Auftraggeberschaft</b>	Stadt Winterthur SBB AG In Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich
---------------------------	---

### 3.2 Verfahrensbegleitung, Organisation und Moderation

<b>Planungsbüro</b>	Metron Raumentwicklung AG Stahlrain 2, 5201 Brugg 056 460 91 11
---------------------	---

Organisation und Sekretariat	Nathalie Bohez nathalie.bohez@metron.ch 056 460 92 38
------------------------------	---

Moderation	Beat Suter beat.suter@metron.ch 056 460 92 01
------------	---

### 3.3 Verfahrensart

Die vorliegende Testplanung ist ein Studienauftragsverfahren bzw. genauer eine "Ideenstudie ohne substantiellen Folgeauftrag" gemäss Art. 3.2 SIA 143. Die Teams wurden direkt angefragt. Die Testplanung wird durch ein breit abgestütztes Begleitgremium begleitet, welches sich aus Fach- und Sachmitgliedern zusammensetzt.

Die Studien dienen als Grundlage für das später folgende Leitbild, die Entwicklungsvereinbarung zwischen Stadt Winterthur, SBB und Kanton Zürich (Mandat Metron) und die weitere Projektentwicklung. Die Teams erklären sich einverstanden, dass ihre Beiträge als Grundlage für die folgenden Planungsschritte beigezogen und genutzt werden.

### 3.4 Begleitgremium

Das Begleitgremium der Testplanung nimmt an allen Workshops teil. Es setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

#### SachexpertInnen

Stadt Winterthur	Michael Künzle, Stadtpräsident Josef Lisibach, Vertretung Stadtrat Jens Andersen, Stadtbaumeister Mark Würth, Leiter Stadtentwicklung Peter Gasser, Stadtingenieur
SBB	Susanne Zenker, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Stefan Gahler, Leiter Infrastrukturplanung Region Ost
Kanton Zürich	Markus Traber, Leiter Amt für Verkehr Wilhelm Natrup, Leiter Amt für Raumentwicklung

**Fachexperten**

Architektur & Städtebau	Harry Gugger, Architekt Rainer Klostermann, Architekt
Freiraum	Matthias Krebs, Landschaftsarchitekt
Verkehr & Ökonomie	Markus Maibach, Ökonom/Verkehrsexperte

**Gesamtprojektleitung (Ersatz, nicht-stimmberechtigt)**

Stadt Winterthur	Nicolas Perrez, Gesamtprojektleiter Amt für Städtebau
SBB	Anja Krasselt, Gesamtprojektleiterin Immobilienentwicklung

**Fachstellen (nicht-stimmberechtigt, beratende Funktion)**

SBB	Jürg Zimmerman, Netzentwicklung Region Ost
Stadt Winterthur	Michael Boogman, Amt für Städtebau Fritz Zollinger, Stadtentwicklung Raffael Noesberg, Gesamtleiter Verkehr Stefan Gasser, Leiter Denkmalpflege Boris Flügge, Stadtgrün Stefan Gerber, Stadtbus
Kanton Zürich	Wilfried Anreiter, Amt für Verkehr Lucas Schloeth, Amt für Raumentwicklung

**3.5 Planerteams und Schlüsselpersonen**

Zur Teilnahme an der Testplanung wurden die folgenden drei Teams selektioniert:

**Teams**

---

*Verlegung und Optimierung Bahnanlagen*

---

**Ernst Basler+Partner**

**Matthias Hofer  
Salem Blum**

<i>Architektur/Städtebau (Lead)</i>	<i>Freiraum</i>	<i>Verkehr</i>
<b>KCAP Architekten</b>	Rotzler Landschaftsarchitekten	EWP Raum- und Verkehrsplanung
<b>Anouk Kuitenbrouwer</b>	Stefan Rotzler	Phillip Lenzi
<b>Schneider Studer Primas Architekten</b>	Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH	IBV – Hüsler AG
<b>Urs Primas</b>	Lorenz Eugster	Lucas Urbani

---



### **3.6 Urheberrecht**

Bei den eingereichten Arbeiten verbleibt das Urheberpersönlichkeitsrecht in jedem Fall bei den Verfassenden. Das Resultat der vom Beurteilungsgremium empfohlenen Varianten können von den Auftraggebern als Grundlage für die Weiterbearbeitung sowie als Grundlage für Wettbewerbsverfahren weiterverwendet werden und veröffentlicht werden. Die Auftraggeber sind berechtigt, die Planung selber, oder unter Beizug Dritter, weiterzubearbeiten und abzuändern. Die eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeber über. Weitere Ansprüche aus SIA 143 Art. 27 werden wegbedungen. Durch die Abgabe einer Studienarbeit anerkennen die Planungsteams diese Regeln.

Auftraggeberschaft und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Beiträge unter Namensnennung der Auftraggeber und des Projektverfassenden. Das Recht zur Erstveröffentlichung liegt bei der Auftraggeberschaft.

Die Firma verpflichtet sich, zum Zeitpunkt der Abgabe der Arbeitsergebnisse bzw. bei der Abgabe ihrer Werke über sämtliche Immaterialgüterrechte an sämtlichen, vertraglich geschuldeten Werken zu verfügen. Sie sichert zu, dass keine Rechte Dritter, insbesondere Immaterialgüterrechte und lauterkeitsrechtliche Ansprüche Dritter, verletzt werden. Werden die Auftraggeber nach Abgabe des Werkes von Dritten insbesondere wegen Verletzung von immaterialgüterrechtlichen Ansprüchen belangt, so verpflichtet sich die Firma, die Auftraggeber von hiermit verbundenen Kosten zu befreien und die Auftraggeber vollumfänglich schadlos zu halten.

### **3.7 Entschädigung**

Die feste Entschädigung pro Gesamtteam beträgt CHF 65'000.- exkl. MwSt. und inkl. Nebenkosten. Die Zahlung des entsprechenden Honorars erfolgt bei Vorliegen der jeweiligen Ergebnisse und Leistungen.

### **3.8 Weiterbearbeitung und Vorbefassung**

Mit der Abgabe der einzureichenden Arbeiten und der Schlusspräsentation ist das Verfahren der Testplanung für die Planerteams abgeschlossen. Für die teilnehmenden Teams besteht kein Anspruch auf Folgeaufträge. Sofern sich zeigen sollte, dass nachfolgende Vertiefungsarbeiten erforderlich sind, können die Teams damit beauftragt werden. Die Ergebnisse dieser Testplanung werden veröffentlicht und in Planungsinstrumente übertragen, welche bei späteren Verfahren eine transparente und verbindliche Grundlage darstellen.

Für ein dieser Testplanung nachfolgendes Konkurrenzverfahren gilt die Teilnahme an der Testplanung nicht als Ausschlusskriterium im Sinne der Vorbefassung. Es steht den eingeladenen Teams somit frei, sich im Rahmen von Präqualifikationen für allfällige, nachfolgende Konkurrenzverfahren zu bewerben.

<sup>1</sup> Erläuterung: die Verletzung von immaterialgüterrechtlichen Ansprüchen erfolgt z. B. durch die Nutzung von Bildern oder Fotos, für welche der Nutzende keine Rechte hat.

## 4 Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 4.1 Vorbemerkung

Im Rahmen des VOB-Verfahrens wurde geprüft, ob eine Verlegung in den Grossraum Winterthur oder eine Optimierung der heute innerstädtischen Bahnnutzungen vor Ort machbar und sinnvoll ist. Die wichtigsten Erkenntnisse und Rahmenbedingungen für die Testplanung werden am Startworkshop thematisiert:

- Bewertung der Nutzungsanforderungen von SBB Infrastruktur mit arealinternen und betrieblichen Abhängigkeiten
- Prüfung von Optimierungspotenzialen
- Definition von Nutzungen die für eine Optimierung oder Verlegung in Frage kommen
- Identifikation, Evaluation und Vergleich potenzieller Ersatzstandorte
- gesamtheitliche Optimierungsstrategie

Im folgenden Abschnitt werden die Areale und die bestehenden Hauptfunktionen grob beschrieben. Seitens SBB Infrastruktur bestehen Überlegungen zur Weiterentwicklung und Ergänzung der Funktionen. Diese werden vom Team VOB in die Optimierungs-/Verlegungsmassnahmen integriert und an dieser Stelle nicht detaillierter aufgelistet.

### 4.2 Areale und Hauptfunktionen

#### 4.2.1 Areal Lindspitz

Das Areal wird nördlich durch die Lindstrasse begrenzt, die Erschliessung erfolgt über die Rundstrasse. Die historischen Güterschuppen sind nicht im Inventar aufgenommen.

#### **Abstellungen Personenverkehr**

Die kurz- und mittelfristige Abstellung für den Personenverkehr im Bereich Hauptbahnhof Winterthur findet hauptsächlich auf den angrenzenden Abstellanlagen statt. Sie zeichnen sich durch die Nähe zum Bahnhof und die direkte Erreichbarkeit von den Perrons aus, wodurch die Streckengleise möglichst wenig belastet werden.

#### **Interventionszentrum**

Das Interventionszentrum Winterthur dient als Zentrale für sämtliche Einsätze im Rayon Winterthur. Die Standortanforderungen sind dementsprechend hoch. Das Interventionszentrum umfasst Gebäude, Gleisanlagen für den Lösch- und Rettungszug sowie Parkplätze und Erschliessungsbereiche für die strassenseitige Equipe. Zukünftig wird auch der Brüttenertunnel in den Rayon Winterthur integriert.

#### **Nutzungen Dritter**

Ein grosser Teil des Areals wird bereits von Dritten genutzt. In der nördlichen Ecke wird ein Parkhaus für das Kantonsspital genutzt (rechtsgültiger privater Gestaltungsplan "Spitalparking"). Diese Fläche ist im Baurecht bis 2038 abgegeben.

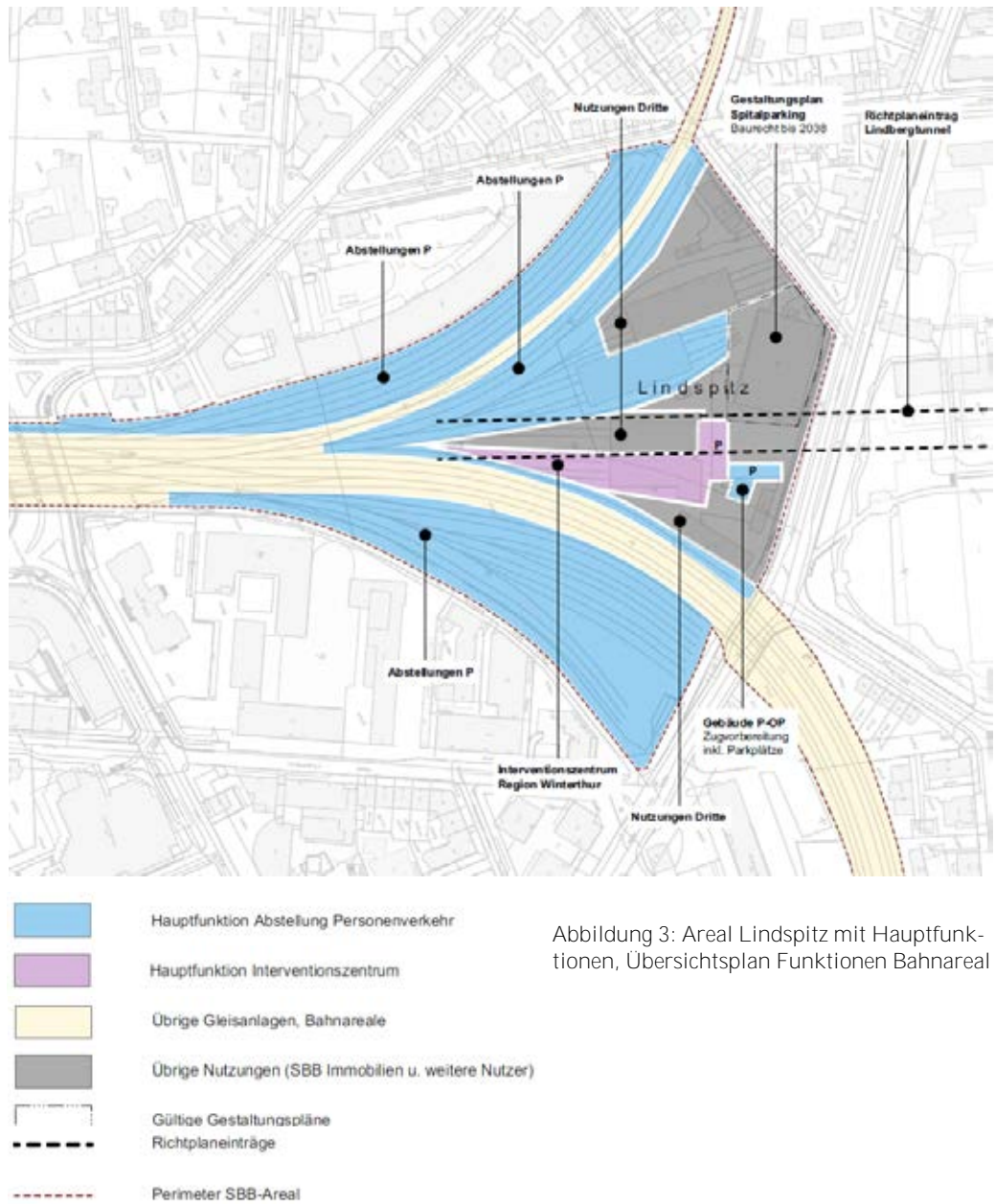


Abbildung 3: Areal Lindspitz mit Hauptfunktionen, Übersichtsplan Funktionen Bahnareal

#### 4.2.2 Areal Depot West

Das Depot West befindet sich südlich des Hauptbahnhofs zwischen Sulzer-Areal und Gleisraum. Es wird mehrheitlich vom Fachbereich Instandhaltung für die Abstellung und Lagerung genutzt. Die bestehenden Güterschuppen auf der Südseite sind im Inventar der Stadt Winterthur aufgenommen.

#### Instandhaltungszentrum Infrastruktur

Der Bereich Instandhaltung unterhält, repariert, erneuert und baut Bahnanlagen von SBB Infrastruktur. Er ist in Winterthur zur Zeit an verschiedenen Standorten angesiedelt (Vogelsang, Depot West, Grütze, etc.) und umfasst Gleisanlagen, Gebäude, Lager-, Erschliessungs- und Verladeflächen für den Standort Winterthur. Im Zuge von Ausbauprojekten werden bedarfsweise weitere Anlagen zugemietet.

## Abstellungen Personenverkehr

siehe Kap. 4.2.1



### 4.2.3 Areal Güterbahnhof

Das grosse Güterbahnhofsareal liegt dem Breite-Vogelsang-Quartier vorgelagert zwischen der Unteren Vogelsangstrasse und den Streckengleisen. Es wird von einer Vielzahl unterschiedlicher Funktionen belegt und umfasst grossflächige Gleisanlagen, Anlieferungsflächen und weitere Nutzungen.

#### Formationsbahnhof

Der Formationsbahnhof im Areal Güterbahnhof "Vogelsang" dient primär der Feinverteilung für den Raum Winterthur und ist an alle wichtigen Gleisäste direkt angebunden. Die Abnehmer liegen mehrheitlich in der Stadt Winterthur (KVA, Toggenburger, Coop, etc.). Zwischen dem Formationsbahnhof, dem Freiverlad, dem Instandhaltungszentrum und den Abstellungen Güterverkehr bestehen betriebliche Synergien.

#### Freiverlad

Der Freiverlad für die Region Winterthur befindet sich im Güterbahnhof. Es werden mehrheitlich Baumaterialien, Zement, Holz, lange Gegenstände und landwirtschaftliche Güter verladen.

#### Abstellungen Güterverkehr

Im Güterbahnhof "Vogelsang" liegt eine zentrale Abstellung für den Güterverkehr im Raum Winterthur. Die Anlagen dienen projektbezogen auch als Abstellbereich bei Bauvorhaben.

#### Abstellungen Personenverkehr

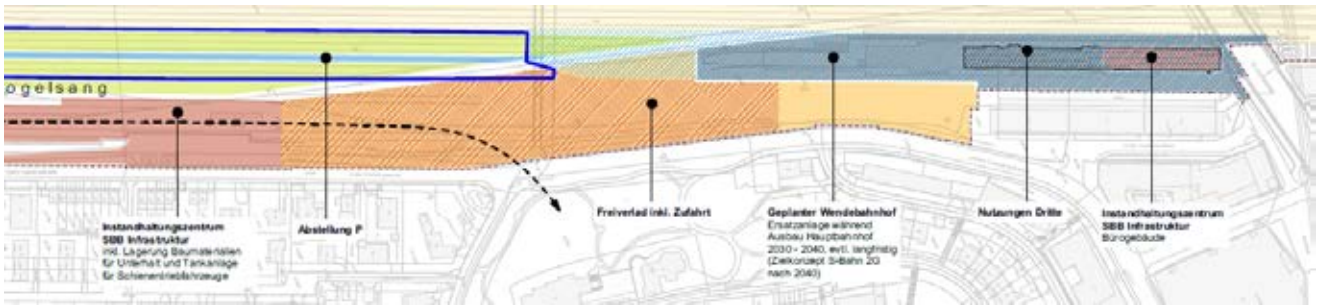
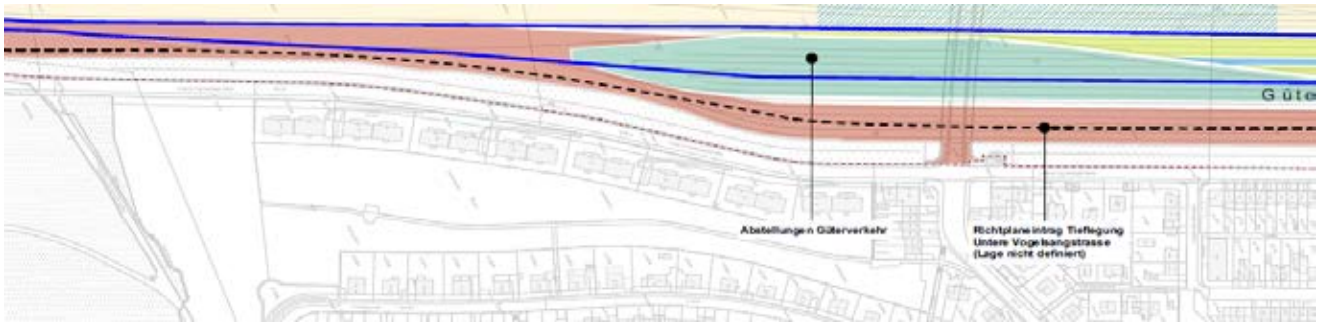
siehe Kap. 4.2.1

#### Instandhaltungszentrum Infrastruktur

siehe Kap. 4.2.2

#### Nutzungen Dritter

Ein grosser Teil des Güterschuppens und der angrenzenden Erschliessungs- und Parkierungsflächen werden durch Dritte genutzt.



- Hauptfunktion Formationsbahnhof Güterverkehr
- Hauptfunktion Freiverlad
- Hauptfunktion Abstellung Güterverkehr
- Hauptfunktion Abstellung Personenverkehr
- Hauptfunktion Instandhaltungszentrum
- Überlagerung Instandhaltungszentrum / Freiverlad
- Ausbauvorhaben SBB (ungefähre Lage)
- Übrige Gleisanlagen, Bahnareale
- Inventarisierte Bauten
- Richtplaneinträge
- Perimeter SBB-Areal
- Zusätzlicher Raumbedarf  
Entflechtungsmassnahmen Brüttenertunnel

Abbildung 5: Güterbahnhof (oben: Ausschnitt Süd, unten: Ausschnitt Nord) mit Hauptfunktionen, Übersichtsplan Funktionen Bahnareal

#### 4.2.4 Mögliche zukünftige Funktionen

Seitens verschiedener SBB Fachbereiche werden in Strategien und Konzepten zukünftige Bahnnutzungen für den Raum Winterthur genannt. Diese zukünftigen Anforderungen werden im Rahmen der Testplanung vom Team VOB geprüft und es gilt die Empfehlungen in den städtebaulichen Lösungen zu berücksichtigen.

#### 4.3 Planungen Bereich Bahnhof

Im Bereich Hauptbahnhof sind verschiedene Planungen im Gang oder bereits umgesetzt. Der vom Stadtrat in Auftrag gegebene Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur koordiniert die verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben. Folgende sechs Teilprojekte sind Bestandteil des Masterplans:

- Gleisquerung Stadtmitte (realisiert)
- Aufwertung und Begegnungszone Rudolfstrasse (ab 2018)
- Verkehrskonzept Neuwiesen
- Bahnhofplatz Süd (Busbahnhof)
- Personenunterführung und Veloquerung Nord (Realisierung bis 2022)



Abbildung 6: Übersicht Planungen Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur

Neben den bereits realisierten Massnahmen wird das Logistikzentrum Esse-Areal in Zusammenhang mit der Veloquerung Nord von der SBB bis 2022 realisiert.

### Ausbau Hauptbahnhof

Seitens SBB kommt im Rahmen der 4. Leistungssteigerung S-Bahn Zürich die gleisseitige Leistungssteigerung Bahnhof Winterthur hinzu. Mittelfristig (2030 - 2040) planen die SBB folgende möglichen Massnahmen:

- Verbreiterung Mittelperrons 6/7 und 8/9 und im Zuge dessen Inanspruchnahme der Interessenlinie Rudolphstrasse
- Wendebahnhof als Ersatz für die wegfallenden Gleise und Perrons während des möglichen Ausbaus des Bahnhofs Winterthur

Die aktuelle Planung der SBB sieht vor, im Ausbausschritt 2030 den Brüttenertunnel und im darauf folgenden Ausbausschritt die Perronverbreiterungen zu realisieren. Diesbezüglich bestehen aber noch Unwägbarkeiten.

Zur Abwicklung der prognostizierten Anzahl Reisenden sind im Bahnhof Winterthur ein oder mehrere zusätzliche Gleise mit Perronkanten notwendig. SBB Infrastruktur prüft zurzeit mehrere Varianten, wie ein oder mehrere zusätzliche Gleise am Bahnhof Winterthur realisiert werden können. Ein Stossrichtungsentscheid ist noch nicht gefallen.

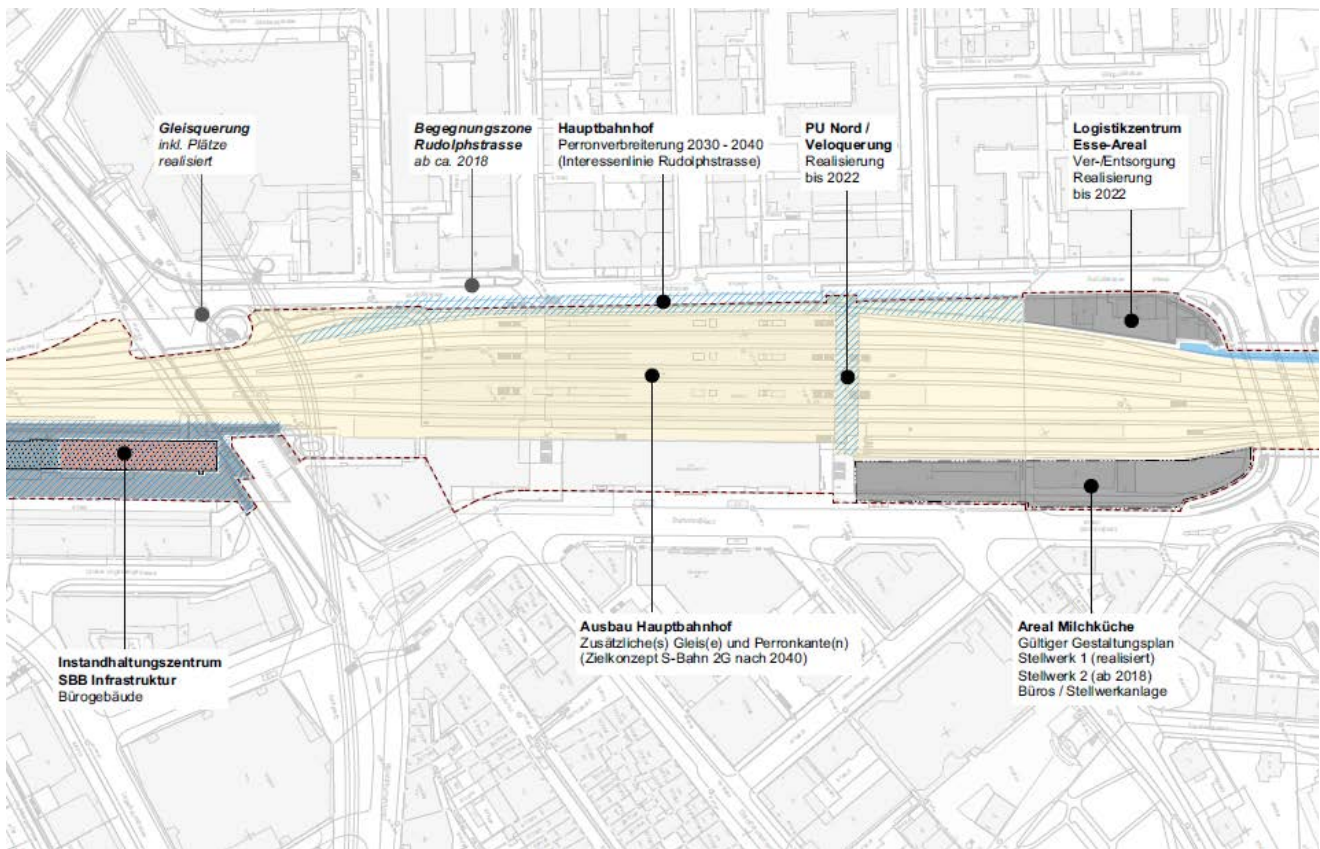


Abbildung 7: Ausbauvorhaben SBB, Übersichtsplan Funktionen Bahnareal

#### 4.4 Weitere Planungen

##### **SBB-Planung Brüttenertunnel mit Entflechtungen Tössmühle bis Winterthur**

Im Rahmen einer möglichen Realisierung des Brüttenertunnels im Rahmen der STEP 2030/2035 werden im Gleisraum Winterthur verschiedene Entflechtungsmassnahmen vorgenommen. Im Bereich Neumühle ist eine Brücke zur Entflechtung der S-Bahnen Richtung Zürich geplant. Auf Höhe Storchenbrücke ist zur Richtungsentflechtung St. Gallen und Romanshorn sowie für den Abzweiger Bülach eine Gleisunterquerung geplant.



Abbildung 8: Angebots- und Infrastrukturausbau schritte zwischen Tössmühle und Winterthur Hauptbahnhof

#### 4.5 planungsrechtliche Grundlagen

Mehrere Einträge in den planungsrechtlichen Grundlagen würden eine Entwicklung der Bahnareale erschweren oder verzögern. Es ist Aufgabe des VOB-Verfahrens, zu klären, ob gewisse Einträge überprüft werden müssen. Es handelt sich insbesondere um folgende Einträge:

- Richtplaneintrag Lindbergtunnel
- Richtplaneintrag "Tieferlegung Untere Vogelsangstrasse"
- Richtplaneintrag Station Töss-Försterhaus

Es gilt die strategischen VOB Empfehlungen zu den Richtplaneinträgen in den städtebaulichen Gesamtkonzepten mit zu berücksichtigen.



#### 4.5.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan weist eine Reihe an Rahmenbedingungen für den Bearbeitungsraum aus, welche vom Team VOB überprüft und qualifiziert werden:

1. Lindbergtunnel
2. Güterumschlag Zentrum Winterthur
3. Tieflegung Untere Vogelsangstrasse (Hauptverkehrsstrasse)  
Neubau von 2-streifiger Strasse in Tieflage mit Umnutzung Zürcherstrasse
4. Station Töss-Försterhaus
5. Brüttenertunnel
6. geplante Standorte für Güterumschlag (zu prüfen als Alternative für Güterumschlag Zentrum Winterthur; der Standort Grüze wurde im Zuge der Planung des Entwicklungsschwerpunkts Grüze von der Stadt als ungeeignet befunden.)

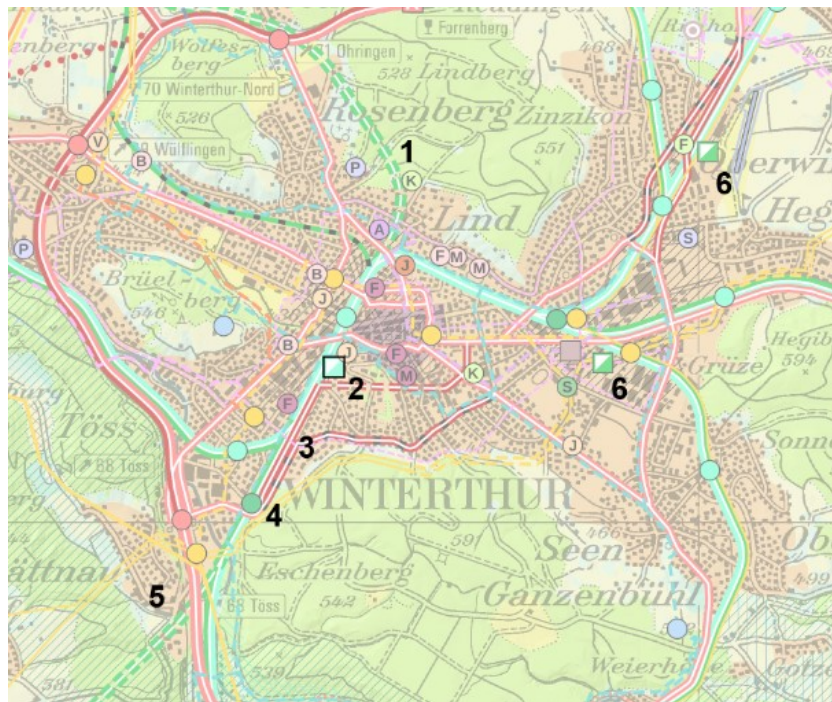


Abbildung 9: Kantonaler Richtplan, Ausschnitt Winterthur

#### 4.5.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan entspricht in seinen Inhalten dem kantonalen Richtplan. Zusätzlich zum kantonalen Richtplan sind im Bereich der Güterumschlagplätze Grüze und Oberwinterthur Anschlussgleise dargestellt.

### 4.5.3 Agglomerationsprogramme 1. - 3. Generation Winterthur und Umgebung, Zukunftsbild Winterthur und Umgebung

Das Zukunftsbild der Region Winterthur und Umgebung ist eine Weiterentwicklung des regionalen Raumordnungskonzeptes (Regio-ROK) und beinhaltet eine Perspektive bis ins Jahr 2040. Es zeigt zusätzlich zum Regio-ROK auf, in welchen Gebieten Massnahmen ergriffen werden müssen, um die Entwicklung in die gewünschte Richtung zu steuern. Relevant sind die Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation.

Der nördliche Teil des Bearbeitungsperimeters Innenstadt sowie der Bearbeitungsperimeter Grüze liegen in jenem Bereich, in dem gemäss Zukunftsbild ein Entwicklungsschwerpunkt gefördert werden soll und in dem eine sehr hohe bauliche Dichte angestrebt wird. Die Bereiche um den Hauptbahnhof sowie um den Bahnhof Grüze werden als urbanes Zentrum definiert. Der Bereich um den Bahnhof Töss gilt als Sub-/Quartierzentrum.

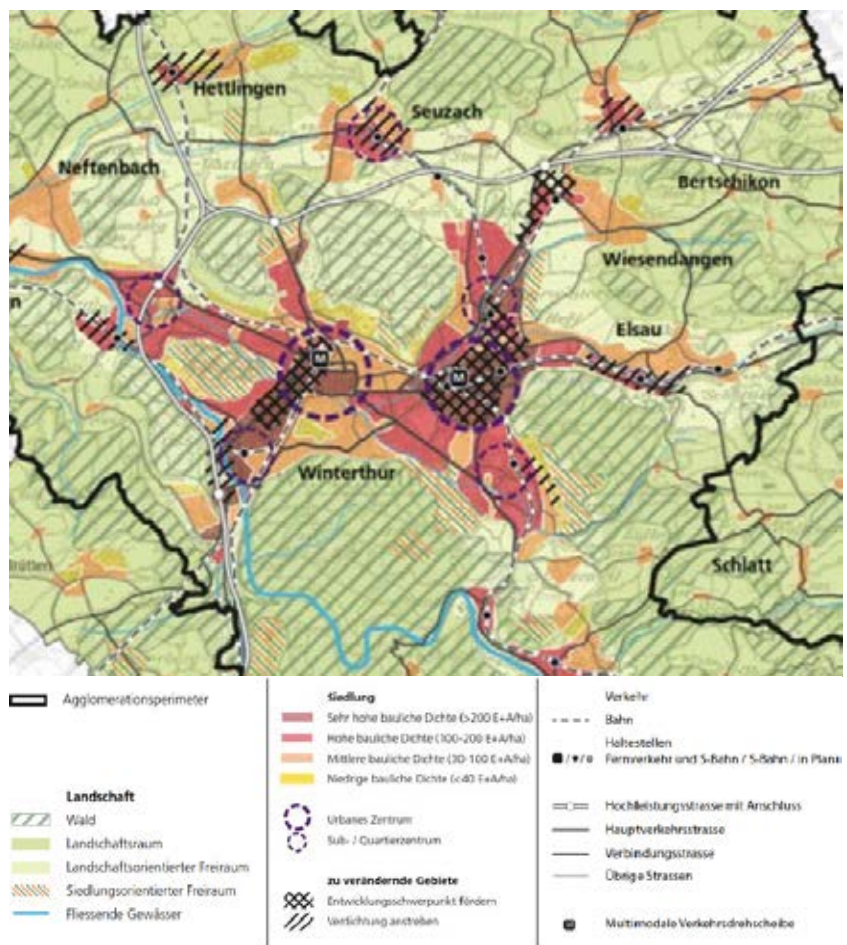


Abbildung 10: Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung 3. Generation, Zukunftsbild

#### 4.5.4 Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Das städtische Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2011 legt in einer Prinzipskizze die wichtigsten Eckpfeiler der künftigen Siedlungsstruktur von Winterthur im Jahr 2030 fest:

1. Winterthur verfügt über zwei sich ergänzende urbane Zentren, Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze
2. Starke Quartierzentren ergänzen die beiden urbanen Zentren
3. überregionalen Entwicklungsachsen zeigen die enge Verflechtung Winterthurs innerhalb des Metropolitanraums Zürich
4. Urban Boulevards / quatierveträgliche gestaltete Achsen verbinden die urbane Zentren und Quartierzentren als wichtiges verkehrliches und städtebauliches Grundgerüst der Stadt
5. konzentrierte stadtverträgliche Entwicklungsschwerpunkte, primär erschlossen über ÖV und LV
6. qualitativ hochwertige bauliche Verdichtung
7. Grünen Ring von attraktiven Landschaftsräumen und urbanen Grünräumen im Stadtbild

Im Zentrum von Winterthur ist ein urbanes Zentrum mit Arbeitsplatz-, Freizeit- und Bildungsnutzungen vorgesehen. Die verkehrsbezogenen Konzepte des sGVK für das Zentrum, z.B. die Teilstrategie öffentlicher Verkehr, bauen auf den übergeordneten Planungen auf. Sie bezeichnen mögliche neue Bahnhaltstellen als mittelfristige Massnahmen (Haltestelle Försterhaus, Idee Haltestelle im Bereich Güterbahnhof).



Abbildung 11: Städtisches Gesamtverkehrskonzept, Plan "Entwicklungsräume mit überkommunaler Ausstrahlung"

#### 4.5.5 Zonenplan Stadt Winterthur

Im Zonenplan sind gewisse Bahnareale im Bearbeitungsperimeter bereits als Bauzonen ausgeschieden. Das Lindareal (1), Bahnfussweg (2), Stellwerkmeister-Areal (3), und DreieckAreal (6) sind im Zonenplan als Zentrumszone 3 und 4 ausgeschieden, obwohl sie noch mit Bahnnutzungen belegt sind. Der Güterbahnhof und Gleisraum sind als Reservezone ausgeschieden. Diese Einzonungen werden in der Studie VOB überprüft und sind im städtebaulichen Gesamtkonzept mit zu untersuchen.

#### Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht

Für folgende bezeichnete Gebiete sind gemäss der Bau- und Zonenordnung, Art. 2a Gestaltungspläne aufzustellen welche die Sicherung öffentlichen Interessen bezwecken:

- **Lindareal (1):** Sicherung der erhöhten städtebaulichen Anforderungen zwischen Hochhaus, Banane und Spital, Sichtbeziehungen über das Gleisfeld, Stadtdurchlüftung, Korridor Lindbergtunnel, zweckmässige Erschliessung, Gestaltungsplan Spitalparking in Zusammenhang mit dem Richtplaneintrag Lindbergtunnel
- **Bahnfussweg (2):** Sicherung öffentlicher Interessen gemäss Umfeldplanung
- **Stellwerkmeister-Areal (3):** der Gestaltungsplan Milchkühe liegt zur Sicherung der Umfeldplanung vor
- **Milchküche-Areal (4):** bestehender Gestaltungsplan "Areal Milchküche"
- **Stadttor (5):** bestehender Gestaltungsplan "Stadttor Hauptbahnhof"
- **Dreieck-Areal (6):** Sicherung der Sichtbezüge über das Gleisfeld zum Sulzerareal, Einbezug bestehender Strukturen (Lokremise, Anschlussgleis Sulzerareal Werk 1), Anlage eines öffentlichen Platzes

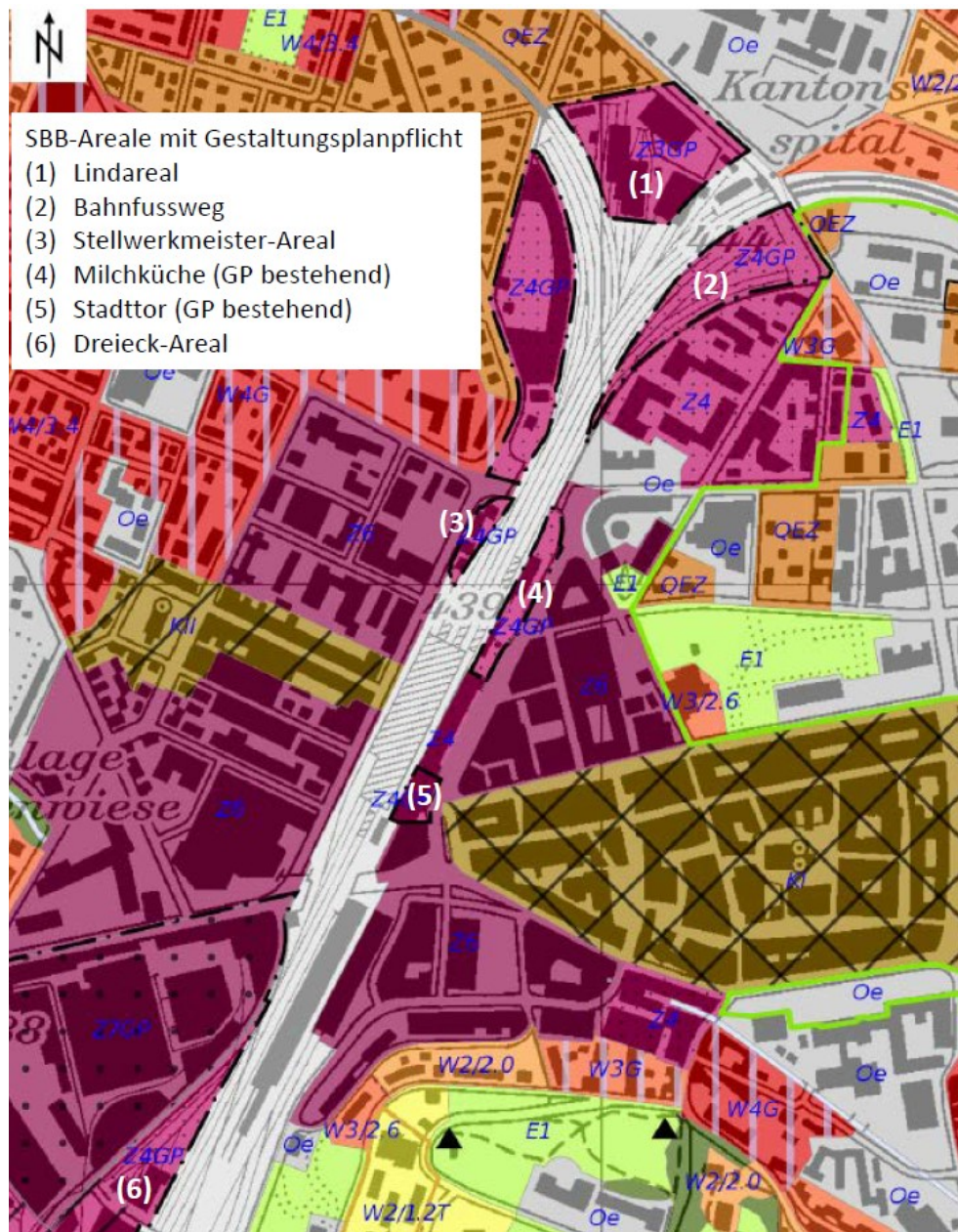


Abbildung 12: Zonenplan, Ausschnitt Lindspitz bis Güterbahnhof mit Gestaltungsplanpflichtgebiete

#### 4.5.6 Inventar schutzwürdiger Bauten

Im Inventar schutzwürdiger Bauten ist auf den betroffenen Arealen nur der Güterschuppen im Güterbahnhof "Vogelsang" aufgeführt. Im Rahmen des Verfahrens ist dieser Eintrag zu überprüfen. Der geplante Bau eines Wendebahnhofs setzt voraus, dass der Güterschuppen zugunsten der Bahnanlage zurückgebaut werden kann.

Da die Erfassung und Abklärung der Schutzwürdigkeit von sämtlichen Bauten auf SBB-Arealen erst im Gange ist, kann die Schutzwürdigkeit aller weiteren Bauten auf den Bahnarealen nicht abschliessend geklärt werden. Es muss damit gerechnet werden, dass weitere Bauten als schutzwürdig eingestuft werden. Der Aspekt einer potentiellen Schutzwürdigkeit von Bauten muss in der Bearbeitung berücksichtigt werden.

## 5 Testplanungsbeiträge

### 5.1 Team EBP , Studie Verlegung und Optimierung Bahnanlagen

#### 5.1.1 Aufgabenstellung

EBP hat für die Studie VOB die bestehenden Bahnnutzungen und ihre Abhängigkeiten in Bezug auf eine Optimierung und/oder Verlegung analysiert. Alternative Standorte wurden hierfür untersucht und bewertet. Die langfristigen Ausbauvarianten für den Bahnhof Winterthur wurden ebenfalls vertieft und verglichen. Die Erkenntnisse wurden in einem Gesamtfazit formuliert. Nachfolgend werden die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst.

#### Planerische Vorgaben

Das Projekt Brüttenertunnel mit seinen Entflechtungsbauwerken (ab 2035) wurde als Rahmenbedingung berücksichtigt. Die Perronverbreiterungen der Gleise 6/7 und 8/9 (ab 2040) wurden gestützt auf die Bewertung seitens SBB Infrastruktur als zwingender Ausbauschritt einbezogen. Die kantonalen Richtplaneinträge zum Strassenverkehr, öffentlichen Verkehr und Güterverkehr wurden als raumplanerische Vorgaben einbezogen.

#### 5.1.2 Ersatzstandorte

Um eine städtebauliche Entwicklung zu ermöglichen, sind Funktionen aus dem inneren Gleiskorridor auf das ausserhalb des Bahnhofs liegende Areal zu verlagern. Die Mehrfachnutzung der Bahnareale bzw. Überlagerung der Funktionen wurde untersucht, ist aber wegen überschneidender betrieblicher Bedürfnisse (Nacht- und Tagesbetrieb) nicht machbar.

Die Funktionen Abstellungen Personenverkehr und das Interventionszentrum sind zwingend in Bahnhofsnähe zu behalten. Der Freiverlad, Abstellungen Güterverkehr, Instandhaltungszentrum und Abstellungen Dritter können grundsätzlich verlagert werden. Die Verlagerung vom Formationsbahnhof Güterverkehr ist aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung schwer umsetzbar.

Eine Auswertung der möglichen Ersatzstandorte und -flächen hat allerdings ergeben, dass diese im Bereich von Landwirtschaftszonen (teilweise auch Fruchtfolgeflächen) liegen. Einzig am Standort Tössmühle wurde eine in der Reservezone liegende Fläche identifiziert, die flächenmässig für die Übernahme von gewissen Funktionen geeignet wäre. Die schienenseitige Anbindung und betriebliche Erreichbarkeit sind jedoch schwierig zu realisieren. Alle Standortabklärungen werden im Bericht EBP (2018-02-23\_Gleisraum Winterthur VOB\_Schlussbericht EBP\_Anhang) dokumentiert.

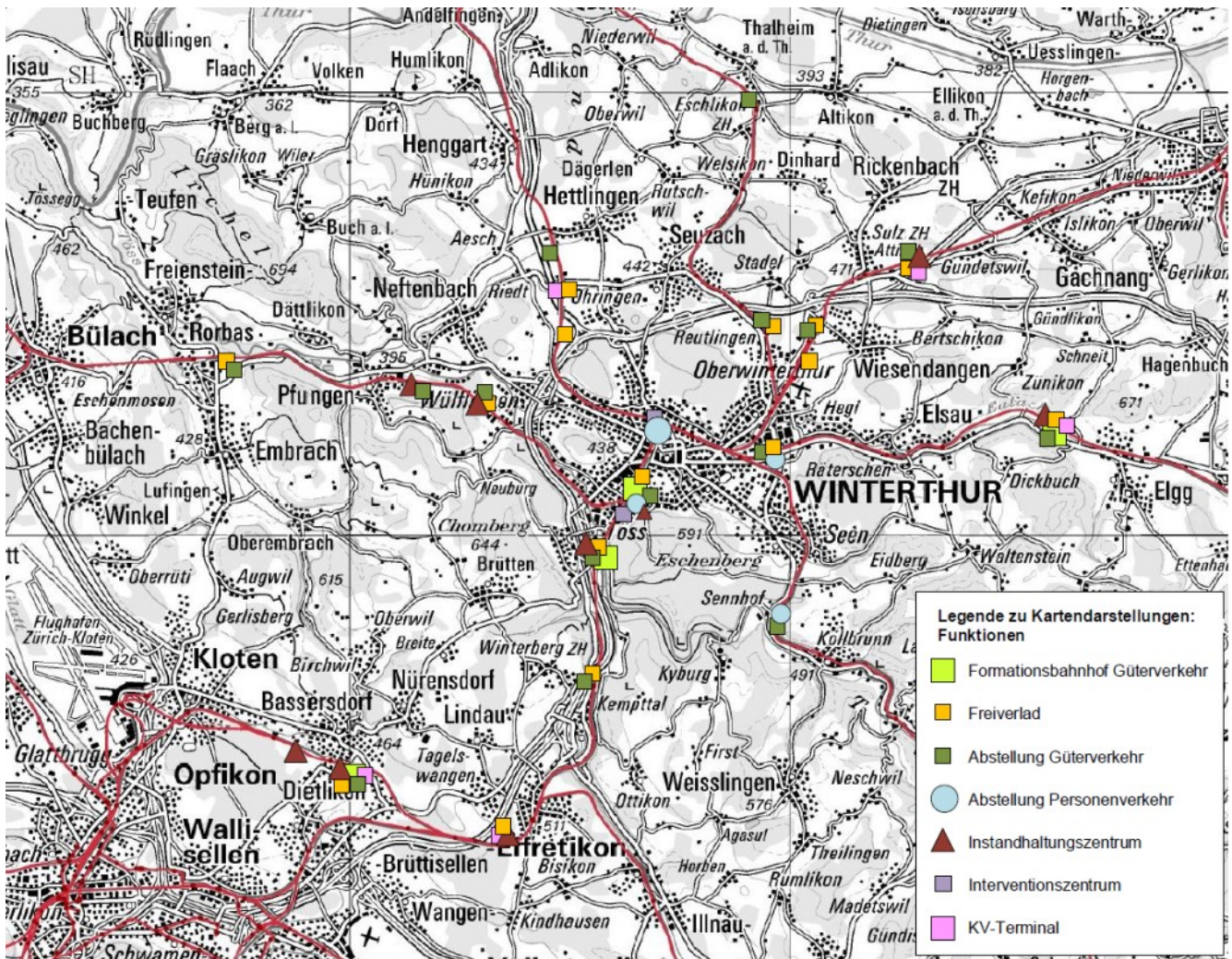


Abbildung 13: Übersicht identifizierte Ersatzstandorte Studie VOB

### 5.1.3 Gesamtstrategien und potenziell zur Verfügung stehende Flächen

Team EBP stellt drei mögliche Gesamtstrategien für die Verlegung von Funktionen bzw. Optimierung von Anlagennutzungen vor:

1. Bestandsnahe Umsetzung
2. Konzentration Winterthur Süd / Tössmühle
3. Verlagerungen aus dem Zentrum an andere Standorte

Je nach Anzahl und Art der in Winterthur verbleibenden Funktionen stehen unterschiedliche Flächen für die Arealentwicklung zur Verfügung (vgl. Kap. 4.2).

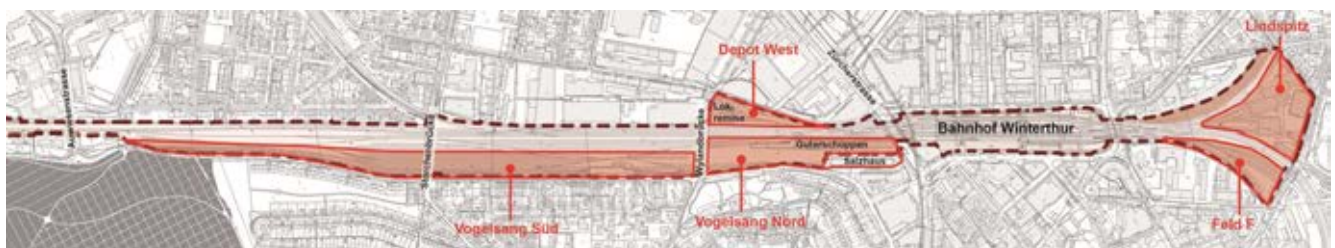


Abbildung 14: Übersicht der potenziell zur Verfügung stehenden Flächen, Metron

**Areal Lindspitz:** Bereits heute teilweise Drittnutzung (Parking, Vermietung); durch Verlegung des Interventionszentrums in das Gebiet Vogelsang im Zusammenhang mit dem Brüttenertunnel kann das Potential noch grösser werden.

**Areal Nord, Feld F:** Dieses Areal muss weiterhin für die Abstellung der Personenzüge verwendet werden. Möglich ist eine Überdeckung; allerdings ist der Aufwand erheblich und die Platzierung von Stützen wurde noch nicht untersucht.

**Areal Depot West beim Sulzer Areal:** Unter Berücksichtigung der 3 Abstellgleise für die Personenzüge ist eine bauliche Nutzung möglich; das Areal ist jedoch für eine intensivere Nutzung nicht ausreichend erschlossen.

#### **Areal Vogelsang Nord (Salzhaus bis Wylandbrücke):**

Im Zusammenhang mit dem Wendebahnhof wird der Raum stark verändert. Zwischen Wendebahnhof und Unterer Vogelsangstrasse zeichnet sich ein interessantes Potential ab. Der Freiverlad und die Erschliessung des Güterbahnhofs müssten angepasst werden.

#### **Areal Vogelsang Süd (Wylandbrücke bis Auwiesenstrasse):**

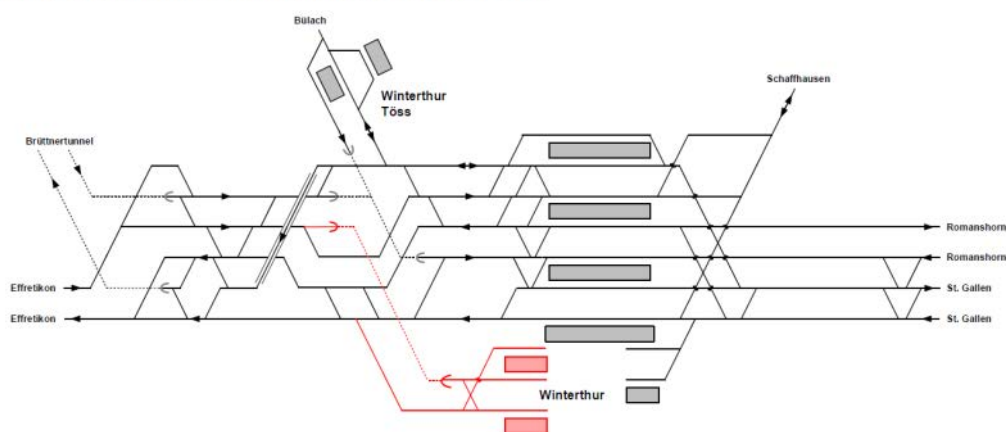
Eine Verlegung an einen Alternativstandort wie Oberwinterthur oder einen regionalen Standort ist theoretisch möglich aber ohne Zweifel sehr schwierig (planerisch, politisch, ökonomisch). Eine Überbauung auf einer Überdeckung ist ebenfalls grundsätzlich möglich - auch mit sehr grossem Aufwand.

### **5.1.4 Vertiefung von Bahnhofvarianten**

EBP hat für die folgenden Bahnhofsvarianten die Layouts mit entsprechenden Rampenbauwerken und Längen ausgearbeitet:

- Wendebahnhof Süd (als Provisorium und als Dauer-Lösung)
- Durchgangsgleis 1
- viergleisiger unterirdischer Bahnhof
- Reiterbahnhof (unterirdischer Bahnhof)

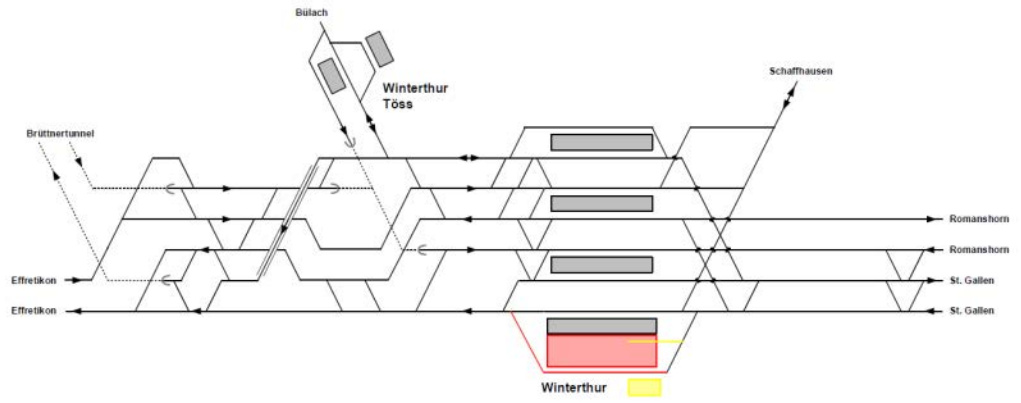
#### **Langfristiger Zustand mit Wendebahnhof Süd**



Nebengleise nicht dargestellt

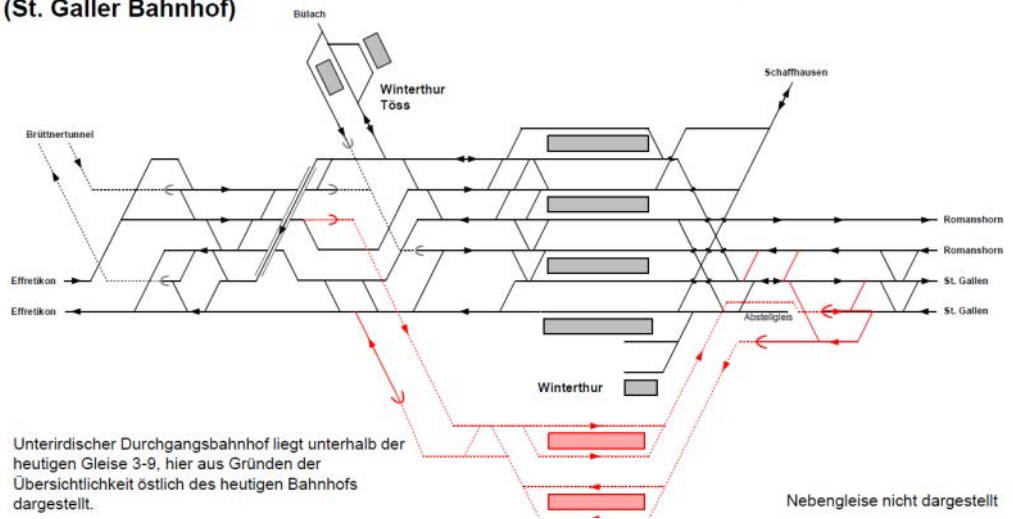


### Langfristiger Zustand mit neuem Durchgangsgleis 1



Nebengleise nicht dargestellt

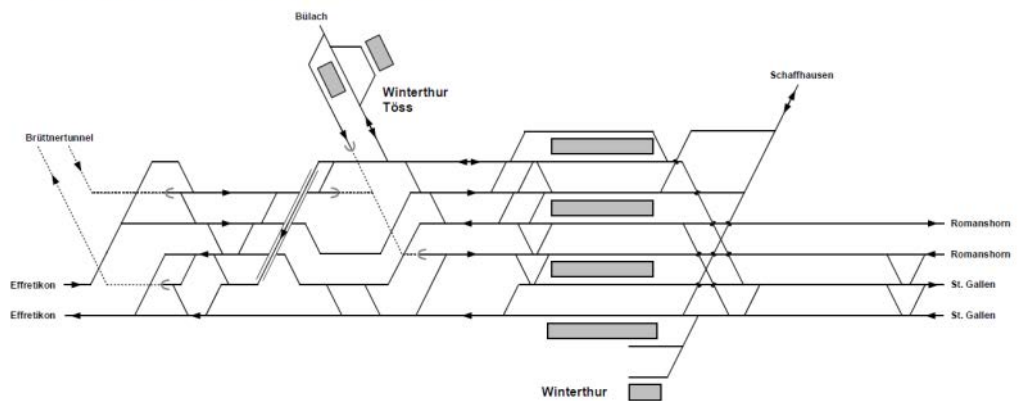
### Langfristiger Zustand mit viergleisigem unterirdischem Durchgangsbahnhof (St. Galler Bahnhof)



Unterirdischer Durchgangsbahnhof liegt unterhalb der heutigen Gleise 3-9, hier aus Gründen der Übersichtlichkeit östlich des heutigen Bahnhofs dargestellt.

Nebengleise nicht dargestellt

### Langfristiger Zustand mit Projekt „Reiterbahnhof“



Beim Projekt «Reiterbahnhof» ändert sich die Konfiguration der Gleisanlagen nicht, jedoch wird die Höhenlage der Gleise angepasst.

Nebengleise nicht dargestellt

Abbildung 15: Bahnhofvarianten, Studie VOB

### 5.1.5 Leistungssteigerung Bahnhof Winterthur

Die Leistungssteigerung des Bahnhofes Winterthur kann als etappierte Entwicklung mit folgenden Schritten beschrieben werden:

**Phase 0**                    **Brüttenertunnel und Entflechtungsmassnahmen**

(Kapazitätssteigerung Bahnhof)

**Phase I**                    **Perronverbreiterung der bestehenden Gleise 6/7 und 8/9,**

als Folge davon eine Reduktion des Querschnitts der Rudolfstrasse, Handlungsbedarf beim Freiraum, Verkehrskonzept und bei der städtebaulichen Situation an der Rudolfstrasse.

**Wendebahnhof Süd als Provisorium;** Ein Wendebahnhof ist für die Bauphase der Perronverbreiterung zumindest als Provisorium zwingend erforderlich.

**Phase II:**                    **Definitiver Wendebahnhof Süd** (betrieblich suboptimal)

oder:

**durchgehendes Gleis 1** (grosse bahnbetriebliche Vorteile für die Kapazitätssteigerung / andererseits grosse Nachteile durch Konflikt mit Bestandesbauten am Bahnhofplatz, v.a. Aufnahmegebäude).

Beide Optionen dienen der Abdeckung der heute prognostizierten Kapazitätssteigerung (S-Bahn 2 G).

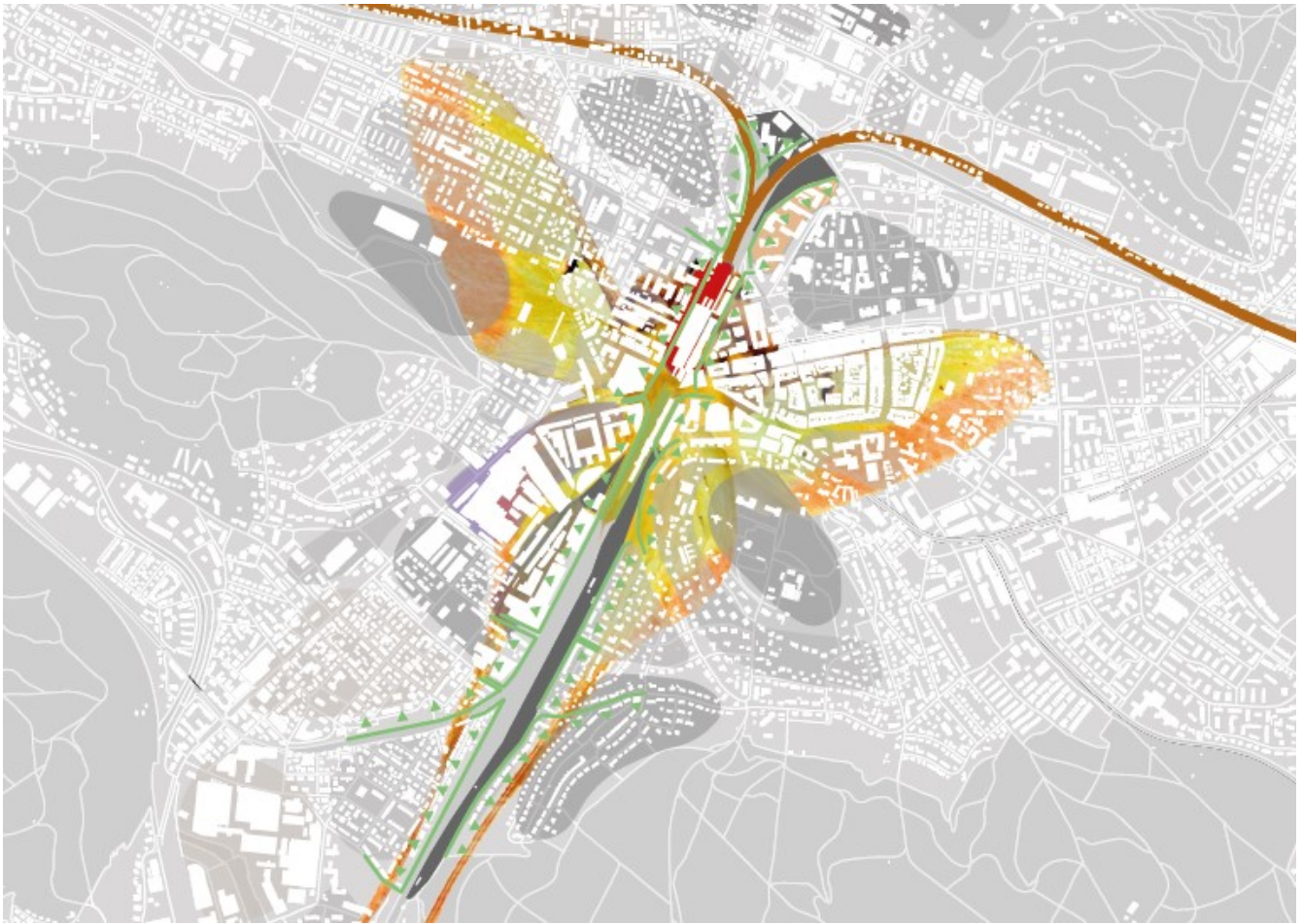
Darüber hinaus:

**4-5-gleisigen Tiefbahnhof:** bei entsprechend langfristiger Nachfragesteigerung aus der Ostschweiz besteht grundsätzlich auch die Option für einen 4 bis 5-gleisigen Tiefbahnhof.

Aus heutiger Sicht ist dieser Bedarf gestützt auf Prognosen der SBB nicht ausgewiesen. Die Investitionen (Kosten in Milliardenhöhe) wären kaum zu begründen (fehlende Kosten-Nutzen Plausibilität).

## 5.2 Team KCAP Architects & Planners / EWP AG / Stefan Rotzer

### 5.2.1 Gesamtstrategie "Schmetterling"



Der Gleisraum und der Bahnhof werden als zentraler Körper im Stadtteilgefüge gelesen. Die Stadtteile Neuwiesen und Sulzer auf der Westseite und Altstadt und Vogelsang auf der Ostseite liegen wie Flügel am Gleisraum. Daraus leitet sich die Metapher eines Schmetterlings ab. Das Gebiet Lindspitz ist in diesem Bild der Schmetterlingskopf. Der Vorschlag setzt die Nutzungen der Bahnareale auf differenzierte Weise in Verbindung mit den angrenzenden Stadtteilen. Dadurch wird der zentrale Gleisraum und der Bahnhof das räumliche Zentrum eines vielfältig genutzten Zentrums ("Zentrum als Campus: Bildung/Gesundheit/Arbeitsplatzgebiet/Versorgung und Einkauf").



Abbildung 16: Gesamtstrategie KCAP

### **Erkenntnisse aus dem Zwischenworkshop**

Die Strategie aus dem Zwischenworkshop wurde weiter verfolgt und gezielt präzisiert. Schwerpunkte der Weiterbearbeitung waren die Entwicklung des Bahnhofs, die Vertiefung der Nutzungen und Wirtschaftlichkeit der Teilareale sowie städtebauliche Präzisionen.

### **Erschliessung und Freiraum**

Die Leitidee der Schmetterlings Figur betont als Gesamtstrategie die Zentralität des Gleisraums. Mit den Arealen Lindspitz, Vogelsang Nord (Salzhaus bis Wylandbrücke) und dem Einbezug des Areals Depot West erfolgt eine linear angeordnete Intensivierung des Gleiskorridors. Als zusätzliche Verbindung über den Gleisraum wird eine Verbindung über die Theaterstrasse zum Lindspitzareal vorgeschlagen. Die Rudolfstrasse wird im Querschnitt reduziert. Die historische Interpretation des Areals Depot West als Scharnier zwischen dem Gleisraum und dem Sulzerareal spricht für eine zurückhaltende Nutzung mit den Bestandesbauten.

### **Nutzung & Wirtschaftlichkeit**

Die beiden zentralen Areale sollen im Kontext der angrenzenden Nutzungen der Lösung der Stadtmitte als "Campus" weiter entwickelt werden. Die beiden Areale "Lindspitz" und "Kopf Vogelsang" sollen u.a. für Nutzungen im Zusammenhang mit der Hochschule und dem Spital zur Verfügung stehen. Weitere Nutzungen sind Arbeiten und Wohnen. Im Umfeld des Wendebahnhofs sollen Erdgeschossnutzungen zu einem belebten Charakter beitragen. Wirtschaftlich sind die beiden Areale unterschiedlich ausgerichtet: das Lindspitzareal mit der aufwändigen Überdeckung muss mit einer hohen Dichte entwickelt werden, das Areal beim Wendebahnhof muss mit diesem zusammen als Teil der provisorischen oder dauerhaften Bahnhofserweiterung verstanden werden. Das Areal Depot West kann als öffentlicher Kulturraum ohne teure Bebauung genutzt werden und erfordert wenige Investitionen. Aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit wird auf eine Entwicklung im Areal Vogelsang Süd verzichtet, das Areal ist langfristig als strategische Reserve zu betrachten.

### **Entwicklung Bahnhof Winterthur**

Das Kernstück der Entwicklung bildet der Bahnhof. Der Austausch im Dezember hat die Kenntnisse der Zusammenhänge und der Varianten deutlich erhöht. Somit ist es nun möglich eine prägnante Strategie vorzuschlagen.

Es wurde seitens Team VOB und SBB Infrastruktur nachvollziehbar aufgezeigt, dass die Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 für den Zustand der S-Bahn Konzept 2G erforderlich ist (Prognosen, Personenhydraulik, Vorschriften, Sicherheit). Zudem wurde aufgezeigt, dass für diese Bauphase ein provisorischer Wendebahnhof Süd erforderlich ist. Im Weiteren wurde dargelegt, dass aus betrieblicher Sicht ein zusätzliches durchgehendes Gleis Vorteile gegenüber einem dauerhaften Wendebahnhof ergibt. Aus diesen Argumenten wird vorgeschlagen, direkt auf ein durchgehendes Gleis 1 hinzusteuern, bzw. diese Variante konsequent zu untersuchen. Durch die fehlende Zeit konnte das in der vorliegenden Studie allerdings noch nicht geleistet werden.

Der in der Studie dargestellte Bahnhofquerschnitt umfasst einerseits die Perronverbreiterung und die damit verbundene Verschmälerung der Rudolfstrasse auf der Neuwiesenseite. Andererseits ist der Wendebahnhof als 1. Etappe und das Durchgangsgleis als zweite Etappe einbezogen. Das Durchgangsgleis 1 bedingt einen Teilabbruch des Aufnahmegebäudes oder eine teilweise Auskernung - der Eingriff ist so oder so erheblich. Auch das Stadttor muss beseitigt werden; das Epa-Gebäude kann erhalten werden. Der Perronzugang zum neuen Durchgangsgleis 1 erfolgt von einem Mittelperron 2/3.

Das Parkingdeck wird durch einen Mobilitätshub über den Gleisen abgelöst. Hier können Angebote wie Sharing-Konzepte für Autos und Velos platziert werden.

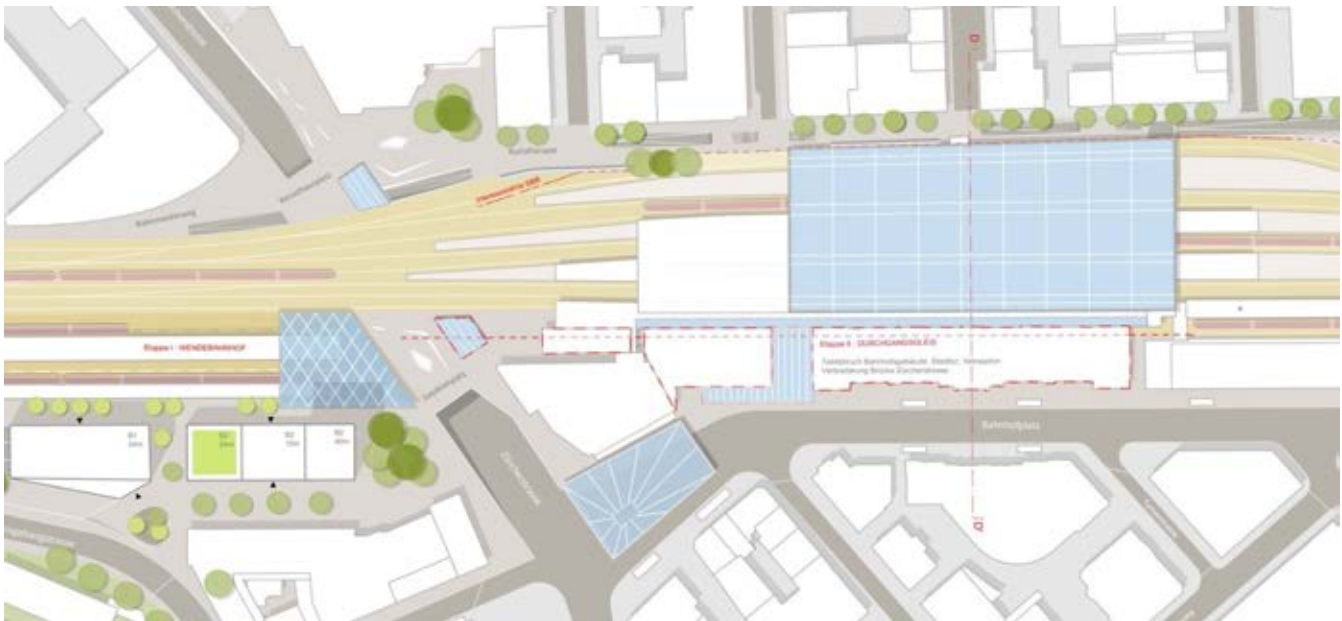


Abbildung 17: Bahnhoflösung KCAP

### **Wendebahnhof**

Der Wendebahnhof wird zusammen mit der Nutzung des Vogelsangareals nördlich der Wylandbrücke betrachtet. Es wird aufgezeigt, dass der Wendebahnhof das Potential dieser Arealentwicklung positiv unterstützen kann und die Perronanlage ein attraktives städtebauliches Umfeld gewinnen kann. Der Vorschlag wird als Diskussionsbeitrag zur Frage verstanden, welche Chancen und Probleme sich durch die Varianten Durchgangsgleis und Wendebahnhof ergeben. Es braucht dazu noch weitere Untersuchungen.

### **Areal Lindspitz (74'000 m<sup>2</sup>)**

Das Areal hat eine innerstädtische strategische Position und lässt eine hochwertige ambitionierte Planung mit Hochhäusern zu. Der vorgeschlagene hybride Superblock „Forum“ kann mit urbanen Mischnutzungen bespielt werden. Synergien mit der Spitalerweiterung, Gesundheit und Pflege, sind bei der weiteren Entwicklung des Areals zu untersuchen. Die Adressierung des Lindspitzareals hat gewisse Abhängigkeiten mit der Erschliessung des Spitals über die Lindstrasse, muss jedoch eigenständig funktionieren. Das Areal wird mit einer Passarelle zum Bahnhofweg und zur Theaterstrasse verbunden. Das Areal wird als Überbauung mit unterschiedlichen Gebäudehöhen und -tiefen vorgeschlagen. Umlaufend ist ein Sockelgeschoss angeordnet. In einigen Teilen dieses Sockelgeschosses sind Abstellgleise angeordnet. Damit bleibt auch die Option des Lindbergtunnels theoretisch gewahrt. Die Investitionen des Deckels erfordern auch die hohe bauliche Nutzung.



Abbildung 18: Visualisierung Areal Lindspitz, KCAP

### **Areal Depot West (1'500 m<sup>2</sup> Bestand Lokremise)**

Das Depot ist ein wichtiges historisches Scharnier mit einem starken Bezug zur Industriegeschichte. Die Lokremise mit dem Aussenraum ist in Zusammenhang mit der schützenswerten Stadtfassade des Sulzerareals zu erhalten. Die Lesbarkeit wird in Form eines öffentlichen Kulturraums mit der Integration eines "Open Air" Eisenbahn Museums gesichert.



Abbildung 19: Visualisierung Areal Depot West, KCAP

**Areal Vogelsang Nord, Salzhaus bis Wylandbrücke: (42'900 m<sup>2</sup>)**

Auf diesem Areal wird eine Bebauung in 5 Baufeldern vorgeschlagen. Das Salz-, Lager- und Kornhaus wird zugunsten einer dichteren Nutzung in zwei Baufeldern mit höheren Neubauten ersetzt (10-12 Geschosse, gemischte Nutzung mit Wohnen). Auf dem SBB Areal werden 3 Baufelder mit niedriger Nutzung angeordnet (3 - 5 Geschosse, gewerbliche Nutzung). Die Begründung dafür liegt im Schutzzumfang des Heiligbergs und der Wahrnehmbarkeit der beiden Seiten des Gleiskorridors. Das nördlichste Baufeld grenzt an den Salzhausplatz, welcher eine wichtige Orientierungsfunktion für den Langsamverkehr einnimmt und mit dem höheren Kopfgebäude einen städtebaulichen Akzent setzt. Bebauung und Wendebahnhof bilden eine linear angeordnete Einheit und sollen gemeinsam einen neuen Charakter in diesem Areal schaffen.



Abbildung 20: Visualisierung Areal Vogelsang Nord, KCAP

**Areal Güterbahnhof Vogelsang Süd, Wylandbrücke bis Auwiesenstrasse: (keine bauliche Nutzung)**

Nachdem das Team im Zwischenworkshop eine gewerblich genutzte Gleisüberbebauung vorgeschlagen hatte, wurde diese in der Beurteilung in Frage gestellt. Die wirtschaftliche Überprüfung ergab, dass sich die Gleisüberdeckung tatsächlich kaum rechnet. Die grossflächige Überdeckung schafft eine sehr teure Baufläche. Eine Entwicklung auf dem Areal Vogelsang Süd scheint unter den städtebaulichen und bahnbetrieblichen Voraussetzungen (niedrige Dichte Familienquartier Vogelsang, Lärmproblematik, Randlage, Überdeckung, hohe Kosten und raumplanerische Herausforderungen für Auslagerung der Bahninfrastrukturen) nicht gegeben zu sein. In der Folge wird auf dem südlich der Wylandbrücke liegenden Areal keine bauliche Nutzung vorgeschlagen. Das Areal kann weiterhin für die Bahninfrastruktur genutzt werden. Somit entfällt auch der Bedarf für eine teure Verlegung der Bahnanlagen. Das Areal kann auch als strategische Reserve für langfristige, heute nicht absehbare Bedürfnisse interpretiert werden.

### 5.3 Team Schneider Studer Primas Architekten / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau / IBV Hüsler

#### 5.3.1 Gesamtstrategie "Leiterkonzept"



Das Team verfolgt den Ansatz, die Arealentwicklungen entlang dem Gleisraum über beidseitige Freiraumachsen sowie Querungen zu verbinden und zu aktivieren. Das Leiterkonzept mit "Holmen und Sprossen" erhöht die Zentralität, stärkt die Nord-Süd Verbindungen und Gleisquerungen, verkürzt die Wege und schafft Erkennbarkeit mit vitalen Lindenreihen als wiederkehrende Segmente. Der Bahnhof wird freigespielt und die Perrons öffnen sich beidseitig zur Stadt. Der Bahnhofraum und der Querschnitt sollen den Stadtkörper nicht weiter einnehmen, sondern er soll befreit werden. Dadurch entstehen eine ganz neue Wahrnehmung des Stadtraums und ein neuer Bahnhoftypus mit 8 Durchgangsgleisen.



Abbildung 21: Gesamtstrategie SSP



### **Erkenntnisse aus dem Zwischenworkshop**

Folgende Erkenntnisse im Sinne von No-Go's wurden erläutert:

1. Eine Verschiebung der Zufahrtsgleisachsen im Bereich Güterbahnhof ist aus betrieblicher Sicht nicht möglich
2. Ein Seitenwechsel der Funktionen des Güterbahnhofs ist nicht möglich wegen des Konflikts mit dem Brüttenertunnel
3. Eine Verschiebung der Abstellgleise aus Lindspitz/Feld F Richtung Süden ist bahnbetrieblich nicht möglich
4. der Reiterbahnhof ist qualifiziert zu verwerfen (Kostenfolgen, Rampenwerke, Längsneigungen)
5. Hochhausstandorte am Gleisraum könnten aus denkmalpflegerischen Gründen schwierig sein, eine Hochhausstrategie ist übergeordnet zu evaluieren.

### **Erschliessung und Freiraum**

Der Gleiskorridor soll als Verbindungsraum mit der Fortsetzung des Leiterkonzepts mit den umliegenden Stadträumen vernetzt werden; die Zentralität des Gleiskorridors soll durch eine neue Verbindung von der Rudolfstrasse ins Lindspitzareal erhöht werden (F/V Verbindung über den Gleiskorridor). Die vorgeschlagene LV Verbindung bzw. Wunschlinie zwischen der Rudolfstrasse und dem Lindspitz ist von übergeordneter Bedeutung. Mit der Gesamtüberdeckung des Lindspitz-Areals und des seitlichen Feld F soll ein zentraler Stadtteil mit einem grosszügigen öffentlichen elliptischen Platz entstehen (Abspiegelung von der Gleisgeometrie).

### **Nutzung & Wirtschaftlichkeit**

Die zur Verfügung stehenden Areale (Lindspitz, Vogelsang Nord) sollen gemischt genutzt werden, insb. mit einem markanten Anteil Arbeiten (40% Wohnen, 45% Arbeiten in den Bereichen Gesundheit/Produktion/Dienstleistung, 10% Bildung und 5% Publikumsnutzungen). Das Areal Vogelsang Nord ist durch seine Zentralität besonders geeignet für einen hohen Wohnanteil. Im Bahnhofumfeld werden im UG kommerzielle Nutzungen angeordnet. Entlang den Unterführungen und Perronzugängen werden grossflächige Nutzflächen ausgebaut. Das Depot West kann als historischer Freiraum genutzt werden. Eine erweiterte Nutzung mit einer beschränkten Gebäudestellung ist hier möglich. Aufgrund des Aufwandes einer Güterbahnverlegung im Areal Vogelsang Süd wird mit Ausnahme des Kopfgebäudes südlich der Wylandbrücke auf die Nutzung des Areals Vogelsang Süd verzichtet. Die Abstimmung mit dem Freiverlad muss weiter untersucht werden.

### **Entwicklung Bahnhof Winterthur**

Das Team schlägt einen neuen Bahnhoftypus vor, der auf der Stadtebene ausschliesslich die Perronanlagen zwischen dem Bahnhofplatz (Postgebäude) und der Rudolfstrasse hat. Beide Bahnhofseiten (Rudolfstrasse und Bahnhofplatz) dienen dem Ankommen und Weiterreisen, so werden auch auf der verbreiterten Rudolfstrasse Busshaltstellen vorgesehen. Konkret werden auf Seite Bahnhofplatz zwei neue Durchgangsgleise platziert und die Zeile der bestehenden Bauten mit dem Bahnhofgebäude, dem Stadttor, des Epa-Gebäudes und dem nördlichen Milchküche-Neubau wird weitgehend abgebrochen. Durch das historische Bahnhofgebäude werden zwei neue Gleise geführt (Zug fährt durch Gebäudehülle), in den darüber liegenden Geschossen sind noch Bahnnutzungen denkbar. Gleichzeitig wird an der Rudolfstrasse das Gleis 9 zugunsten einer breiteren Promenade zurück gebaut. In der Summe entstehen somit ein zusätzliches Gleis und eine Verschiebung der Perronanlagen in Richtung Bahnhofplatz. Das Parkhaus über den Gleisen wird abgebrochen und ein neues Dach verkörpert den Bahnhof. Unter den Gleisen wird eine Ladenpassage als unterirdischer öffentlicher

Raum mit einem neuen Parkhaus vorgeschlagen. Der Vorschlag ist kompatibel mit der geplanten Personenunterführung Nord (aktuell im Ausbau).

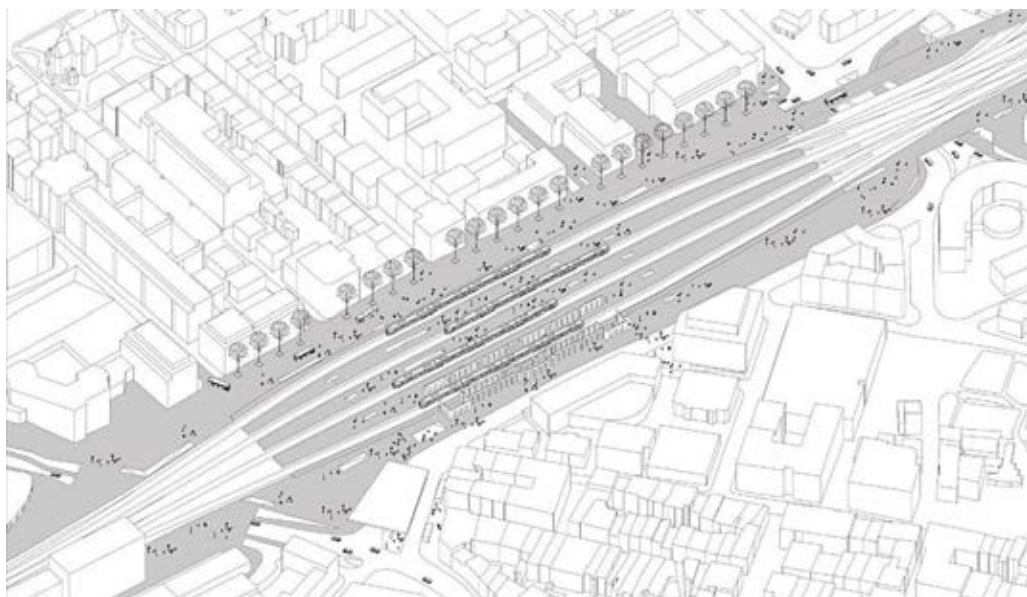


Abbildung 22: Erdgeschoss Bahnhoflösung Winterthur, Perronkanten, SSP

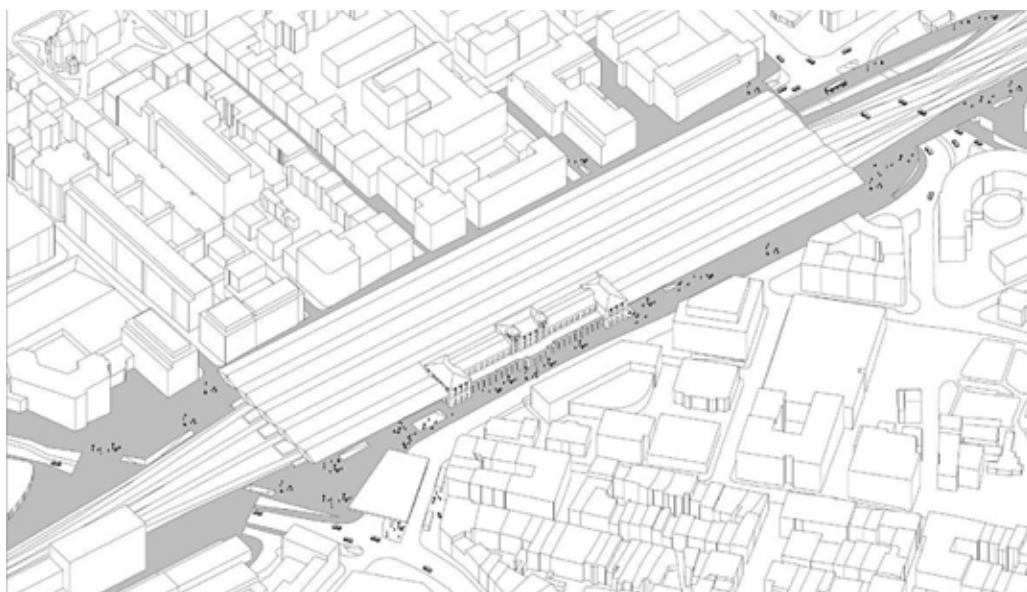


Abbildung 23: Bahnhoflösung Dachsituation SSP

### **Areal Lindspitz (71'300 m<sup>2</sup> GF) und Areal Feld F (23'900 m<sup>2</sup> GF)**

Es wird eine Überdeckung mit einem neuen dichten und zentralen Stadtquartier und mit einem grosszügigen öffentlichen elliptischen Platz vorgeschlagen. Im Sockelgeschoss ist es möglich, den Lindbergtunnel in Kombination mit einem allfälligen zukünftigen Ausbau eines Tiefbahnhofes offen zu halten. Die vorgeschlagene Gebäudehöhe variiert zwischen 18 und 25 m über dem Gleisdeckel. Es ist sinnvoll die Entwicklung mit dem „Masterplan Spital“ und der derzeit diesbezüglich laufenden Testplanung abzustimmen, synergetische Nutzungen im Bereich Gesundheit sind plausibel. Die Entwicklungen des Lindspitzes und des Feldes F sind als Ensemble zu entwickeln und zu finanzieren.

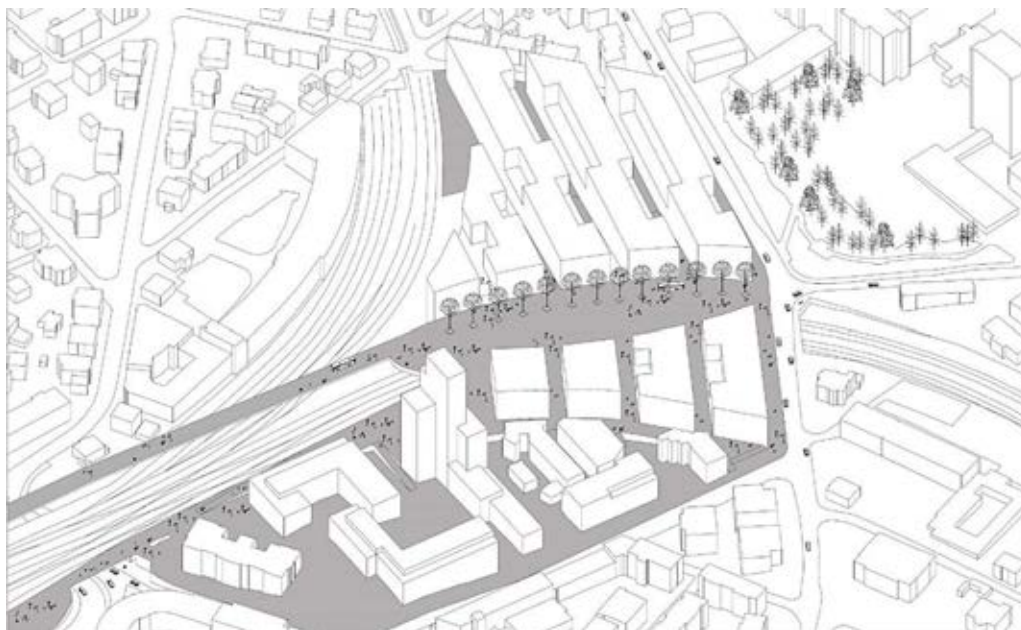


Abbildung 24: Visualisierung Areal Lindspitz und Feld F, SSP

#### **Areal Depot West (4'900 m<sup>2</sup> GF)**

Es wird empfohlen, die historische Fassade des Sulzer-Areals zu berücksichtigen. Das Areal ist wichtig um die tangentielle Freiraumverbindung für den Langsamverkehr zu gewährleisten. Es wird daher ein schmales Gebäude mit einem minimalen Fussabdruck vorgeschlagen.

#### **Areal Vogelsang Nord, Salzhaus bis Wylandbrücke: (36'000 m<sup>2</sup> GF)**

Das Areal eignet sich wegen seiner Zentralität gut für Mischnutzungen mit hohem Wohnanteil, auf die Lärmthematik ist mit geeigneten Typologien zu reagieren. Schmale Wohntypologien mit einem vergleichbaren Fussabdruck des Salzhauses werden vorgeschlagen. Der Vorschlag zeigt das Potential bei einem Verzicht auf einen Wendebahnhof auf und die daraus entstehende grössere Arealtiefe erlaubt freiere Baufeldanordnungen. Hierdurch entsteht eine neue Platzfolge zwischen dem Salzhaus und der Wylandbrücke. Es entsteht ein neues Gegenüber und eine bessere Anbindung zum Sulzer-Areal. Die Option der tiefergelegten Unteren Vogelsangstrasse (RP Eintrag) wäre nur in Verbindung mit einem Heiligbergtunnel sinnvoll. Ein oberirdischer Anschlussbereich wird als problematisch für die Arealentwicklung angesehen. Ein Gebäude wird auch südlich der Wylandbrücke vorgeschlagen.

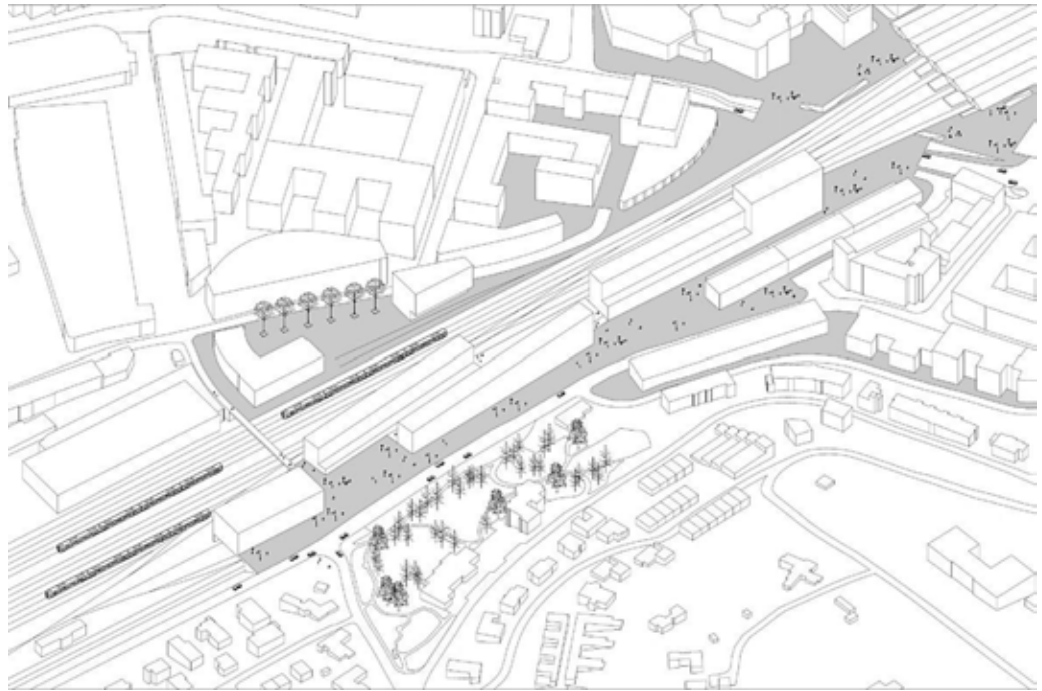


Abbildung 25: Visualisierung Areal Depot West und Vogelsang Nord, SSP

**Areal Vogelsang Süd, Wylandbrücke bis Auwiesenstrasse: (Kopfgebäude, 10'000 m<sup>2</sup>)**

Südlich der Wylandbrücke wird eine Überbauung mit einem Kopfgebäude vorgeschlagen. Dieses Baufeld kann zusammen mit dem Areal Vogelsang Nord untersucht werden. Die Anordnung tangiert auf jeden Fall den Freiverlad, da jedoch mit dem Wendebahnhof ohnehin der gesamte Raum untersucht werden muss, könnte diese Option auch einbezogen werden.

## 6 Zwischenfazit Begleitgremium

In einem ersten Rundgang wurden die drei Beiträge durch das Begleitgremium beurteilt, zuerst durch die Fachexperten und anschliessend durch alle weiteren Mitglieder des Gremiums (Stadt, SBB Immobilien, SBB Infrastruktur). Der Rundgang verfolgte das Ziel, die Beiträge aus verschiedenen Aspekten zu beleuchten und zu bewerten (erfolgsversprechende und kritische Lösungsansätze). Die zentralen Punkte der Rundgänge können folgendermassen zusammengefasst werden:

### 6.1.1 Beitrag Team EBP

#### **Bahnhof Winterthur**

- Der Beitrag liefert einen wertvollen Überblick über die notwendige Leistungsfähigkeit des Bahnhofsknotens Winterthur und die daraus entstehenden Abhängigkeiten (Brüttenertunnel, Wendebahnhof, Verbreiterung Perrons, Verlegung Bahnfunktionen etc.).
- Der Brüttenertunnel und das Konzept S-Bahn 2G sind als Treiber der betrieblichen Entwicklung auszumachen. Die Abstimmung mit dem Projekt Brüttenertunnel ist zwingend weiterzuführen.
- Der Bahnhof muss als urbaner Mobilitätshub weiter gedacht werden, dabei sind die schnellen Umsteigebeziehungen und die Kundenzufriedenheit bzgl. Dienstleistungs- und Verkaufsangebote mitzudenken.
- Weitere Vertiefungsfragen betreffen die zukünftigen Mobilitätsanforderungen am Bahnhof (Integration Abstellplätze Velos /Parkdeckalternativen /usw.). Auch die Perronverbreiterung ist in Zusammenhang mit dem Stützenraster des Parkhauses zu plausibilisieren.
- Ein Ausbauschritt am Bahnhof ist unausweichlich, die Varianten der Bahnhofentwicklung können noch nicht abschliessend selektioniert werden.
- Die Perronverbreiterungen, die Varianten provisorischer oder definitiver Wendebahnhof und Durchgangsgleis sind weiter zu untersuchen.
- Als Zwischenstand kann die Variante "Reiterbahnhof" (vgl. Abb.16) qualifiziert verworfen werden (fehlende Machbarkeit durch die gesamthaft erforderliche Tieferlegung des Gleiskörpers; massiver Einschnitt in den Stadtkörper). Die Variante einer Tieferlegung ist aus heutiger Sicht nicht wirtschaftlich und kann nicht auf den Zeithorizont 2040 umgesetzt werden.
- Für die Stadt und SBB ist es wichtig, nachhaltige etablierte Dauerlösungen für den Bahnhof zu suchen, in diesem Sinne sind Provisorien bzw. Providurien nach Möglichkeit zu vermeiden.

#### **Ersatzstandorte**

- Die Prüfung der Ersatzflächen hat aufgezeigt wie schwierig die Verlegung der Bahnfunktionen ist. Die Verlegung der Bahnfunktionen müsste durch die Arealentwicklung, bzw. Immobilienentwicklung begründet und wirtschaftlich plausibel sein.

#### **potenziell zur Verfügung stehende Flächen im Gleisraum**

- KCAP und SPP haben aufgezeigt, dass im Lindspitz und im Bereich Vogelsang Nord; Salzhaus bis Wylandbrücke eine klare Zentrumskonzentration und Verdichtung stattfindet, die wirtschaftlich und städtebaulich plausibel ist.
- Die Langsamverkehrsverbindungen/ Gleisquerungen sind in diesem Bereich besonders mitzudenken.
- Der RP Eintrag Lindbergtunnel scheint mit einer Überdeckung des Lindspitzareals kompatibel zu sein.

Die Studie hat die komplexen Fragestellungen und Abhängigkeiten untersucht und dargelegt. Die Folgerungen müssen nun mit der städtebaulichen Sicht gespiegelt werden.



Abbildung 26: Variante Reiterbahnhof mit Auswirkungen der Tieferlegung des Gleiskörpers, Studie VOB

### 6.1.2 Beitrag Team KCAP

#### Gesamtkonzept

- Die Leitidee der Schmetterlings Figur betont als Gesamtstrategie die Zentralität des Gleisraums (analog zum Leiterkonzept) und wird als plausibler und pragmatischer Ansatz gewürdigt.
- Mit den Arealen Lindspitz, Vogelsang Nord (Salzhaus bis Wylandbrücke) und dem Einbezug des Areals Depot West erfolgt eine linear angeordnete Intensivierung des Gleiskorridors durch Zusatznutzungen.

#### Nutzungen

- Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Teams zur Frage Gleisarealnutzung sind wertvoll. Die Folgerungen sind für den Bearbeitungsstand der Studie plausibel:
  - Überbauung und hohe Mischnutzung Lindspitz-Areal (Gewerbe, Dienstleistung, Gesundheit, Logistik, Parking, Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen, Longstay, Unterhaltung)
  - Freispielung Areal Vogelsang Nord und Nutzung mit Wendebahnhof (Dienstleistung, Gewerbe, Wohnen, öffentliche Nutzungen)
  - Die Nutzungsdurchmischung entspricht gesamthaft 30% Wohnen, 40% Dienstleistung, 30% weitere Nutzungen

#### Bahnhof Winterthur

- Das Konzept zeigt die Zusammenhänge und Konflikte der Optionen Wendebahnhof und durchgehendes Gleis 1 auf.
- Das angedeutete durchgehende Gleis 1 würde den Wendebahnhof als Dauerlösung ausschliessen. Dieser Zustand konnte noch nicht konsequent untersucht werden. Es zeichnet sich jedoch ab, dass mit dem Durchgangsgleis 1 die Entwicklung im Areal Vogelsang/Freiverlad anders gelöst werden müsste: die Bebauung kann sich nicht als Zeile auf den Wendebahnhof ausrichten (vgl. dazu Vorschlag SSP).
- Das Bahnhofgebäude und der Güterschuppen würden beim Durchgangsgleis 1 tangiert. Der Wendebahnhof würde den Güterschuppen betreffen. Eine Abwägung zum Denkmalschutz ist erforderlich.
- Die aufgezeigte Reduktion der Rudolfstrasse wird als kritisch beurteilt. Sie erfordert eine Neuinterpretation der Rudolfstrasse, diese wird nicht mehr als "Strasse" sondern als "Weg" wahrgenommen. Kontrovers diskutiert werden die Höhe des Gleises und die damit verbundene Abschlussmauer. Der Querschnitt, die Funktion und Gestaltung müssen in folgenden Schritten weiter untersucht werden.

#### Lindspitz

- Die dichte Entwicklung auf dem Areal Lindspitz als Solitär, mit vereinzelt Hochhäusern und starker städtebaulicher Geste ist durchaus möglich. Die Wirkung des solitären, dominanten Ensembles in der Gleisachse und mit Hochhäusern wird kontrovers diskutiert.
- Zusätzlich zu den dargestellten Varianten wird die etappierte Entwicklung vom Rand mit Berücksichtigung der Bestandesbauten als Option eingebracht in der Diskussion.
- Die Insellösung auf dem Lindspitzareal schafft eine Hofsituation und reagiert positiv auf die Lärmproblematik. Das Nutzungsmass und die Überdeckung stehen in einer plausiblen Relation und sind wirtschaftlich plausibel.

#### Depot West

- Das Areal Depot West wird mit den Bestandesbauten und als Freiraum zurückhaltend und lagegerecht genutzt. Die historische Interpretation als Scharnier zwischen

dem Gleisraum und dem Sulzerareal begründet eine zurückhaltende Nutzung, welche unterstützt wird.

### **Vogelsang Nord**

- Der dargestellte Wendebahnhof bildet den Auslöser für eine Nutzung des Raums Salzhaus und Freiverlad. Die Zeilenbebauung und der Wendebahnhof bilden eine Einheit. Nördlich des Salzhauses entsteht ein Platz als Kupplungsstück zwischen den beiden Bahnhofbereichen. Der Wendebahnhof wird somit als Dauerlösung dargestellt.
- Das Kopfgebäude Zürcherstrasse und der neue Salzhausplatz werden als wichtiger Fokusraum für den Bahnhofkomplex erkannt. Der Vorschlag für eine Akzentuierung mit einem Hochhaus und Abbruch des Salzhauses ist konsequent. Die Platzbildung geht von einem Wendebahnhof als Dauerlösung aus (Platz, Kopfgebäude, Zeilenbebauung parallel zu Perronanlage des Wendebahnhofs bilden ein Ensemble). Die Verbindung des Wendebahnhofes mit der Neubauzeile zeigt ein hohes gemeinsames Entwicklungspotential auf.

## **6.1.3 Beitrag Team Schneider Studer Primas**

### **Gesamtkonzept**

- Das Leiterkonzept wurde stringent und umsichtig weiter entwickelt, sowohl die "Holmen" als auch die zusätzlichen "Sprossen" können die funktionale Vernetzung im Zentrum verbessern und die Zentralität erhöhen. Es stellt sich die Frage, welche Querverbindungen über den Gleisraum zu priorisieren sind. Auch die Verbindung zwischen dem Kantonsspital und Lindspitz (über die Lindstrasse) muss mitgedacht werden.
- Die vorgeschlagene LV Verbindung zwischen der Rudolfstrasse und dem Lindspitz ist von übergeordneter Bedeutung. Wie weit diese Verbindung einer Wunschlinie entspricht müsste weiter untersucht werden. Es stellt sich die Frage, ob die südlichste Gleisquerung (Vogelsang-Areal) erforderlich ist.
- Der Vorschlag von bewusst in der Höhe beschränkten Baufeldern entspricht der Haltung, einer gleichmässigen Stadtsilhouette in Kombination mit dem Leiterkonzept. Somit werden in diesem Konzept zusätzliche Akzentuierungen vermieden. Es stellt sich die Frage, wie sich diese Haltung mit den bestehenden und den geplanten Hochhausstandorten verträgt. Eine gesamthafte Betrachtung der Höhenentwicklung ist angezeigt.
- Der Brüttenertunnel wurde im Unterschied zum Entwurf der Zwischenbesprechung als zentrale Rahmenbedingung in der Gesamtstrategie berücksichtigt.

### **Nutzungen**

- Die Nutzungsdurchmischung (40% Wohnen, 50% Arbeiten) ist insgesamt plausibel, entspricht jedoch nicht den Erwartungen der SBB, welche einen Wohnanteil von bis zu 70% anstrebt.
- Der Verzicht auf die Nutzung des Areals Vogelsang Süd, mit Ausnahme des Kopfgebäudes südlich der Wylandbrücke, ist aufgrund des Aufwandes einer Güterbahnverlegung oder einer Überdeckung plausibel.

### **Bahnhof Winterthur**

- Der radikale Vorschlag einer Neuinterpretation des Bahnhofs als offene Perronanlage zwischen Bahnhofplatz und Rudolfstrasse und der damit verbundene weitgehende Abbruch der Bahnzeile mit Epa-Gebäude, Stadttor, Stellwerk-Milchküche und der Neuinterpretation des Aufnahmegebäudes, wird kontrovers beurteilt. Einer-



seits löst der Befreiungsschlag eine Faszination aus. Andererseits wird der Lösungsansatz als sehr folgeschweren Eingriff bewertet.

- Die vorgeschlagene neue Gesamtbahnhofanlage entspricht mit dem erweiterten Untergeschoss, der neuen Perronanlage, der Verschiebung um eine, bzw. zwei Gleisachsen von der Rudolfstrasse zum Bahnhofplatz, dem Abbruch und Teilersatz des Parkings und dem Verzicht auf die Bauten der Bahnhofzeile einem mehr oder weniger neuen Bahnhof.
- Der Vorschlag einer Auskernung des historischen, geschützten und identitätsstiftenden Bahnhofgebäudes als Perroneinhausung kann einerseits als Erinnerungsobjekt gelesen werden (Beispiel Bahnhoftor in Luzern). Andererseits verdeutlicht diese Idee auch den Verlust an Bahnhofgebäude, Nutzungen und städtebaulichem Ensemble bei einer radikalen Umsetzung zusätzlicher Durchgangsgleise.
- Die vorgeschlagene UG Passage mit Verkaufsflächen / Parkhaus ist eine aufwändige Option, es stellt sich die Frage der Machbarkeit und der vielen Abhängigkeiten (Bauen unter den Gleisen während Bahnhofbetrieb, PU Nord, Abbau Parkhaus).

### **Lindspitz**

- Die Gesamtüberdeckung des Lindspitz-Areals, des Gleiskorridors und des seitlichen Areals F mit Baufeldern sowie dem grossen elliptischen Platz stellt ein umfangreiches Grossvorhaben dar. Dieses scheint trotz hoher Dichte schwierig finanzierbar. Es wird bezweifelt ob der Platz die nötige öffentliche Ausstrahlung herbeiführen und die notwendige Frequenz erzielen kann, um belebt zu werden. Zudem tritt er damit in Konkurrenz zur Altstadt und zieht voraussichtlich Kaufpotenzial ab. Nicht zuletzt ist mit hohen Kosten für die Erstellung zu rechnen, die nicht über ein Immobilienprojekt refinanzierbar sind.
- Die kammartige Baustruktur auf dem Lindspitz wird kontrovers diskutiert. Alternativen wären sicher möglich und könnten besser auf die unterschiedlichen Seiten des Areals reagieren.

### **Depot West**

- Der Erhalt des historischen Freiraums auf dem Depot West wird als richtiger Ansatz beurteilt.
- Die Raumfolgen beidseitig des Gleiskorridors sind sehr stimmig, es stellt sich grundsätzlich und auch in Zusammenhang mit dem Vogelsang Nord die Frage ob nicht zu viele gleichwertige Freiflächen entstehen (Problematik der EG Nutzungen und der Bespielung).

### **Vogelsang Nord**

- Der Vorschlag für das Areal Vogelsang Nord zeigt das Potential bei einem Verzicht auf einen Wendebahnhof auf und die daraus entstehende grössere Arealtiefe erlaubt freiere Baufeldanordnungen. Die vorgeschlagenen schmalen Wohntypologien berücksichtigen die Lärmproblematik, sind aber für Mischnutzungen eher unflexibel. Die gewählte städtebauliche Typologie steht im Widerspruch zur geforderten Nutzungsflexibilität. Es entsteht ein neues Gegenüber und eine bessere Anbindung zum Sulzer-Areal. Die vorgeschlagene Dichte und Wohnnutzung ist plausibel, die Etappierung ist zu vertiefen.
- Das Kopfgebäude südlich der Wylandbrücke ist ein prüfenswerter Vorschlag. Die Abstimmung mit den Bahnnutzungen muss weiter untersucht werden.

## 6.2 synoptische Übersicht der Beiträge

### Gesamtplan

KCAP



SSP



### Freiräume

KCAP



SSP

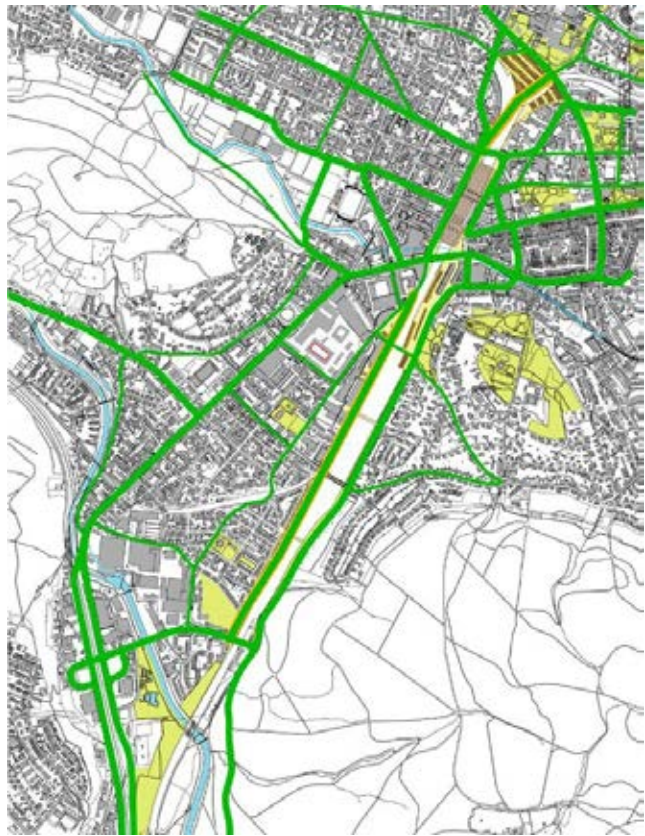


### Langsamverkehr

KCAP



SSP

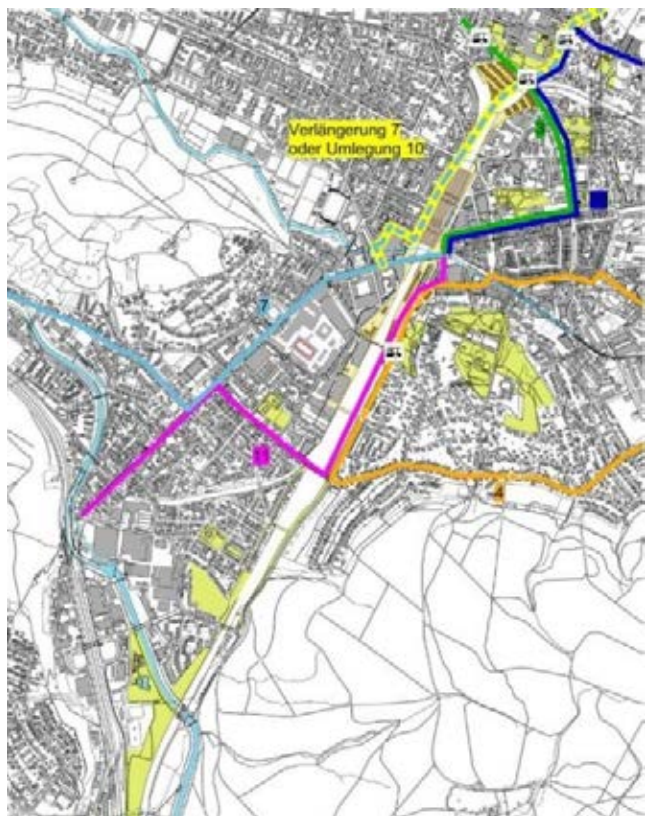


### Öffentlicher Verkehr

KCAP



SSP

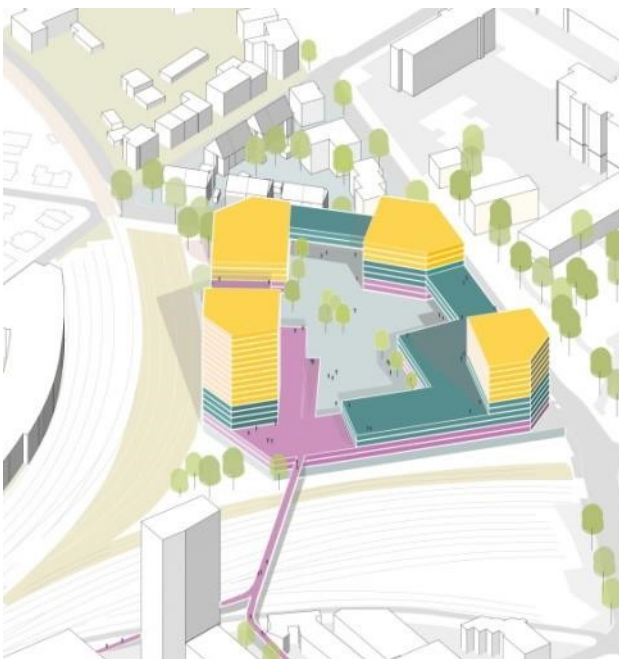


### 6.2.1 Lindspitz-Areal + Feld F

KCAP



SSP



### 6.2.2 Depot West und Vogelsang-Areal Nord (Salzhaus bis Wylandbrücke)

KCAP

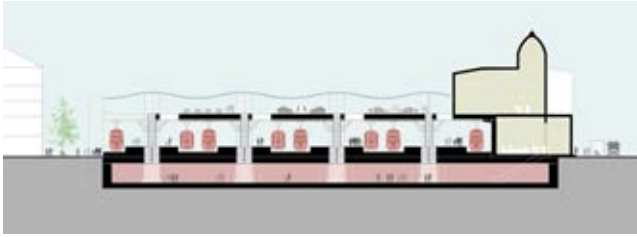


SSP

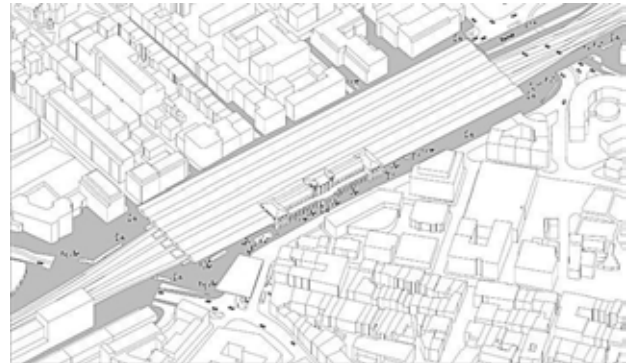
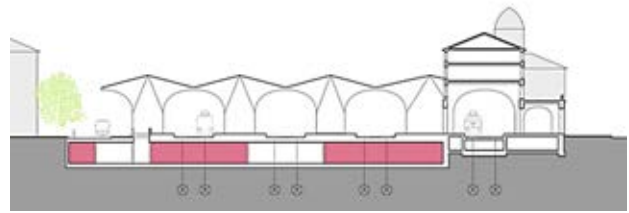


### 6.2.3 Bahnhof Winterthur

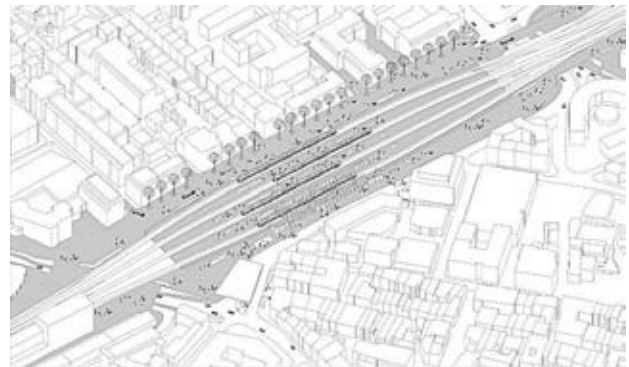
#### KCAP



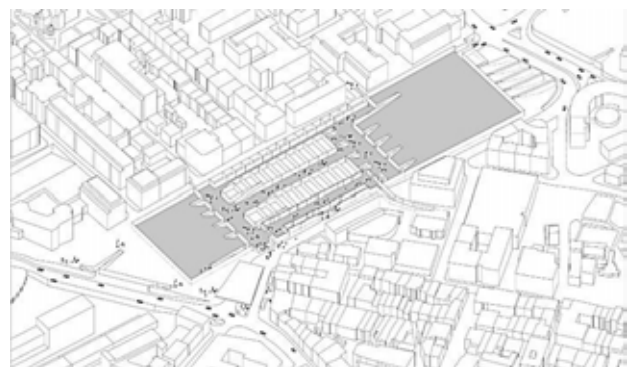
#### SSP



Bahnhof Winterthur


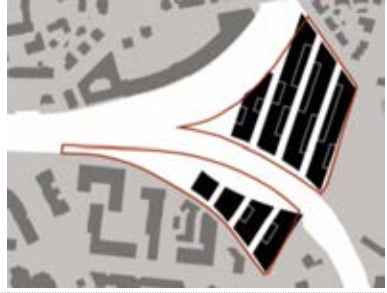




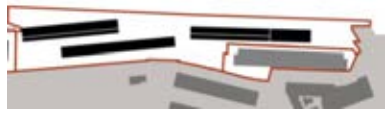


Perronkanten Bahnhof Winterthur



Verkaufsflächen UG Bahnhof Winterthur

**6.2.4 Quervergleich Kennwerte GF und AZ**

	KCAP	SSP
<b>Lindspitz und Feld F</b>		
<b>Lindspitz</b> Arealfläche 19'400 m <sup>2</sup>	GF 73'800 m <sup>2</sup> AZ 3.8	GF 71'300 m <sup>2</sup> AZ 3.7
<b>Feld F</b> Arealfläche 13'100 m <sup>2</sup>	Keine Entwicklung	GF 23'900 m <sup>2</sup> AZ 1.8
<b>Depot West</b> Arealfläche 6'500 m <sup>2</sup>		
	Bestand GF 1'500 m <sup>2</sup> AZ 0.2	Bestand + Neubau GF 4'900 m <sup>2</sup> AZ 0.8
<b>Salzhaus</b> Arealfläche 5'000 m <sup>2</sup>		
	Neu GF 19'300 m <sup>2</sup> AZ 3.9	Bestand GF 5'600 m <sup>2</sup> AZ 1.1
<b>Vogelsang Nord</b> Arealfläche 23'000 m <sup>2</sup>		
	GF 23'500 m <sup>2</sup> AZ 1.0	GF 36'000 m <sup>2</sup> AZ 1.6
<b>Vogelsang Süd</b> Arealfläche 42'700 m <sup>2</sup>		
	Keine Entwicklung langfristige Reserve	GF 10'000 m <sup>2</sup> AZ 0.2
<b>GF Flächen Total (oberirdisch)</b>	<b>118'000 m<sup>2</sup></b>	<b>152'000 m<sup>2</sup></b>

Übersicht der Flächenkennwerte (Abgabe am Schlussworkshop 30.01.2018)

Bereinigung der Kenndaten für die angegebenen Areale gemäss Tabelle, Metron, 14.03.2018

## 7 Erkenntnisse

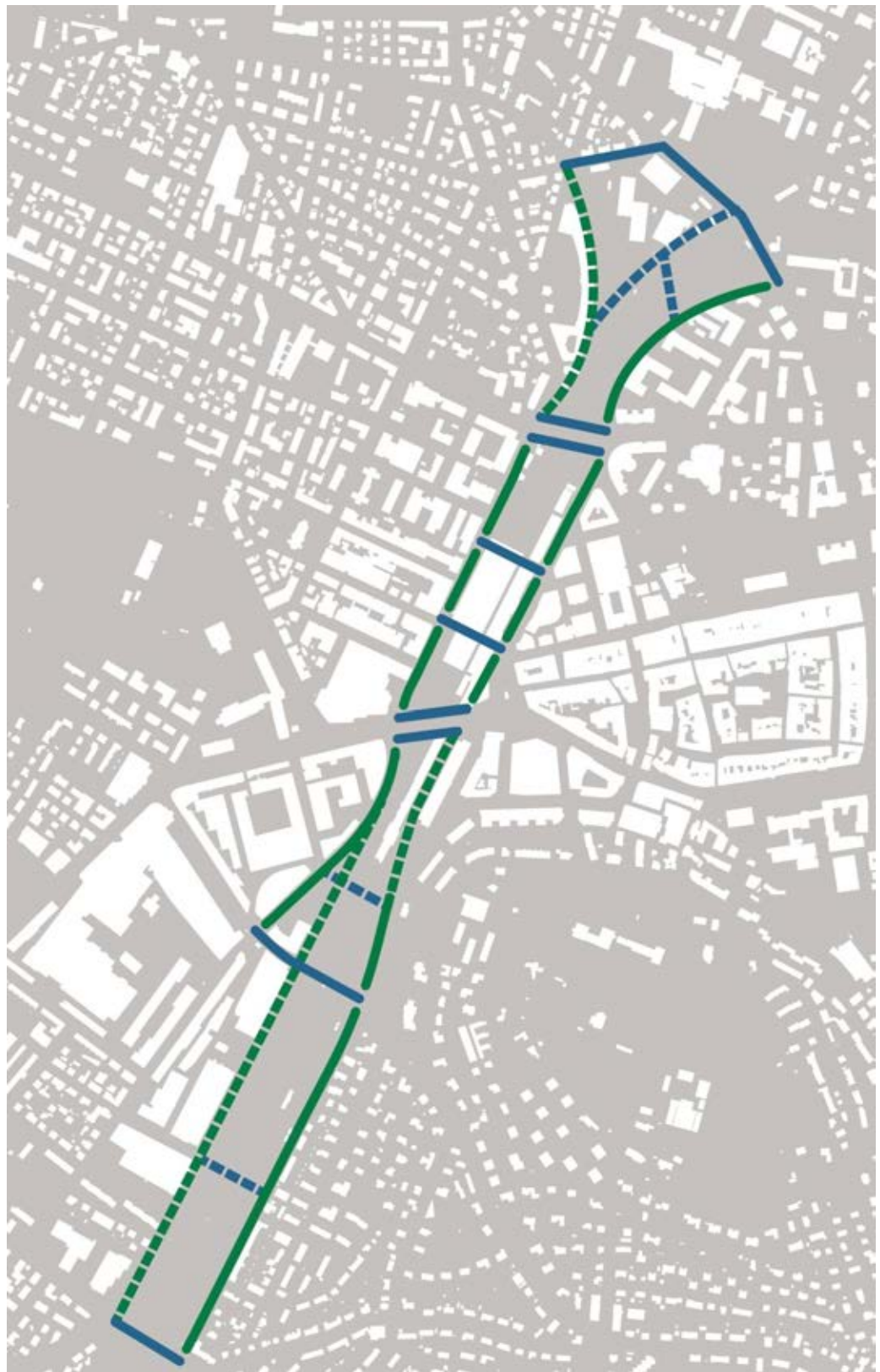
Das Verfahren der Testplanung mit der Interaktion der Teams und des Begleitgremiums erlaubte eine Annäherung an die komplexen Entwicklungsfragen im Gleiskorridor Winterthur. Die Workshops mit dem Begleitgremium und die Zwischensitzungen mit den Teams haben dazu geführt, dass die hohe Komplexität zwischen den bahnseitigen und den städtebaulichen Untersuchungen durchdrungen werden konnte. Ein gemeinsames Verständnis seitens Stadt, SBB Immobilien, SBB Infrastruktur und Vertretern des Kantons konnte durch das Testplanungsverfahren aufgebaut werden. Für die Festlegung einer gemeinsamen Strategie sind hingegen weitere Untersuchungen erforderlich. Die formulierten Erkenntnisse sind somit keine Schlussresultate sondern verstehen sich als Empfehlungen für die nachfolgenden Planungen zum Gleisraum Winterthur und die weiteren Folgeplanungen.

### **7.1 Städtebauliche Gesamtstrategie**

#### **7.1.1 Strategie Leiterkonzept in Beziehung zu Stadtteilen**

Der Gleisraum wird weiterhin als offener Gleiskorridor mit starken Beziehungen zu den angrenzenden Quartieren und den Korridor begleitenden Längs- und Querbeziehungen gelesen. Das sogenannte Leiterkonzept mit den beidseitigen Holmen als Längsverbindungen und den Sprossen als Querbeziehungen (Unter- und Überführungen, Brücken) soll als Orientierungs- und Vernetzungssystem weiter verfolgt werden. Zusätzliche Querungen sind insbesondere mit der Bahnhofentwicklung und den Arealentwicklungen auf den Arealen Lindspitz und Vogelsang Nord zu prüfen.





- Längsverbindung
- Querverbindung
- - - Längsverbindung zu prüfen
- - - Querverbindung zu prüfen

Abbildung 27: Leiterkonzept Gleisraum

### **7.1.2 Klärung der Bahnhofentwicklung**

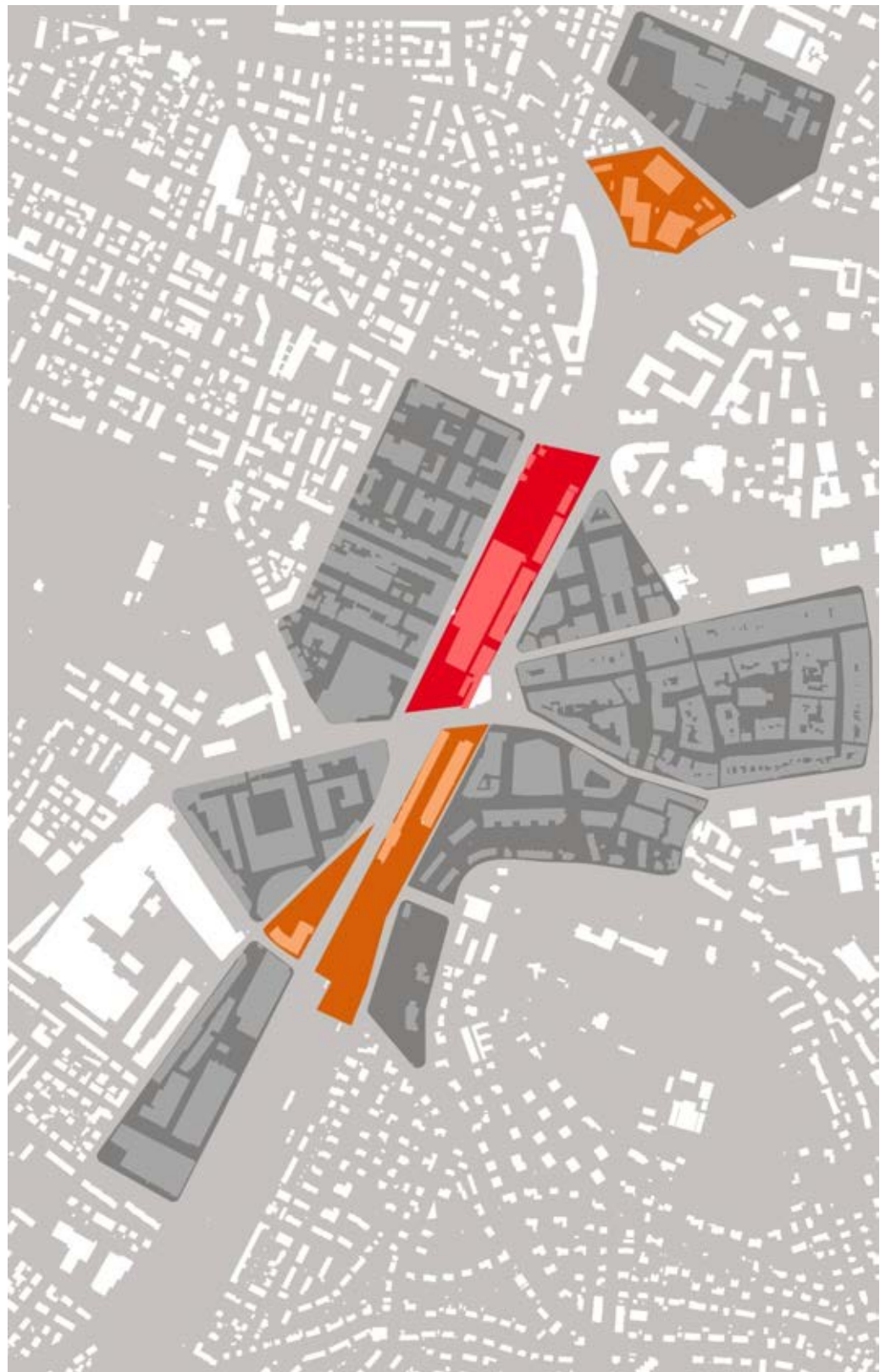
Aufgrund des prognostizierten Wachstums muss der Bahnhof ausgebaut und seine Kapazität deutlich erhöht werden. Aus der Testplanung lassen sich zwei unterschiedliche Strategien erkennen: eine mehr oder weniger "organische" Entwicklung mit pragmatischen Teilschritten oder eine "umfassende" Neukonzeption. Die unterschiedlichen Optionen für Massnahmen der Leistungssteigerung des Bahnhofs und deren Integration in den Stadtraum können noch nicht abschliessend bewertet werden. Es bestehen grosse Abhängigkeiten zwischen städtebaulichen und bahnseitigen Massnahmen und auch die aufgezeigten Optionen der Arealentwicklung stehen in starker Abhängigkeit zum zukünftigen Bahnhof. Die Klärung der Strategie der Bahnhofentwicklung und des betroffenen Stadtraums muss somit im Zentrum der folgenden Planungsschritte stehen. Diese Untersuchungen müssen sowohl die Aspekte des Bahnbetriebs als auch der Stadtentwicklung einschliessen. Ziel ist ein überzeugendes Bahnhofskonzept, welches der Rolle als fünftgrösster Bahnhof der Schweiz gerecht wird und aus interdisziplinärer Sicht die betrieblichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse optimal abdeckt.

### **7.1.3 Arealentwicklungen nördlich und südlich des Bahnhofs**

Die Testplanung zeigt auf, dass die Areale Lindspitz und Vogelsang Nord interessante und vielversprechende Möglichkeiten der Stadtentwicklung aufweisen. Die Areale Vogelsang Süd und Feld F werden hingegen - soweit zeitlich absehbar - weiterhin für die Bahnanlagen genutzt, da sich weder ausreichende Optimierungsmöglichkeiten als auch wirtschaftlich vertretbare Verlegungs- oder Überdeckungsmöglichkeiten abzeichnen.

Ergänzend zum zentralen Bahnhofgebiet ergeben sich somit zwei Handlungsräume:

- Arealentwicklung auf dem Lindspitzareal mit weiteren Studien zu Fragen der Nutzung, Höhenentwicklung, Einbezug bestehender historischer Bauten, Bezug zum Kantonsspital, Erschliessung und Orientierung.
- Beidseitige Entwicklung auf den Arealen Vogelsang Nord und Depot West in Abstimmung mit der Frage des Wendebahnhofs, der Bahnhofentwicklung und dem Einbezug einer zusätzlichen Querung zwischen Sulzer Areal und optionalem Wendebahnhof.



- Entwicklung Bahnhof Winterthur
- Areale mit Entwicklungspotential (Lindspitz, Vogelsand Nord, Depot West, Feld F)
- Angrenzende Stadteile

Abbildung 28: Handlungsräume und Entwicklungspotentiale im Gleisraum

## 7.2 Erkenntnisse zur Bahnhofentwicklung

Die Herausforderungen und die Komplexität der Bahnhofentwicklung sind durch die Testplanung sehr greifbar geworden. Eine allseitige Abstimmung der Ansprüche und Lösungsmöglichkeiten ist erforderlich. Die Testplanung zeigt eindrücklich die Abhängigkeiten zwischen Bahnhoflayout, Städtebau und Stadtentwicklung. Seitens SBB wird die Planung mit dem Instrument "Regionaler Masterplan Infrastruktur (SBB)" weiter verfolgt. In diese Planung sollen auch die Aspekte des Städtebaus und der Stadtentwicklung einfließen. Ein koordiniertes und integrales Vorgehen der Partner SBB und Stadt ist für das Begleitgremium unerlässlich.

- Es liegen unterschiedliche Lösungsansätze mit unterschiedlicher Eingriffstiefe vor. Die aufgezeigten städtebaulichen Strategien unterscheiden sich insbesondere im Umgang mit der Zeile der Bahnhofbauten am Bahnhofplatz und der Behandlung der Rudolfstrasse. Das Team KCAP versucht die Querschnittserweiterung des Bahnhofs mit minimalen Eingriffen auf beiden Seiten einzufügen (ein zusätzliches Durchgangsgleis und Wendebahnhof, schmalere Rudolfstrasse). Das Team SSP verbreitert den Bahnhof, schafft beidseitig grosszügige Vorplätze und eliminiert dafür die Bauten in der Bahnhofzeile (Auskernung Bahnhofgebäude, Beseitigung der Bauten Stadttor, Coop und Stellwerk). Beide Vorschläge stellen noch keinen überzeugenden und schlüssigen Lösungsansatz dar und haben erhebliche Auswirkungen auf den Stadtkörper. Das Lösungsspektrum muss somit weiter untersucht werden.
- Eine Vertiefung der Etappierungsfrage (durchgehendes Gleis / Wendebahnhof / Verbreiterung der Perrons / Provisorien) ist erforderlich, sowohl aus bahnbetrieblicher als auch städtebaulicher Sicht.
- Der Querschnitt, die Funktion und Gestaltung der Rudolfstrasse müssen vertieft werden. Zu beachten ist, dass mit dem Ausbau der PU Nord der neue Querschnitt bereits in einer ersten Etappe umgesetzt wird. Die Fragen der Baulinie und der Freiraumsituation müssen genauer untersucht werden.
- Die untersuchten Optionen der Zusatzgleise, sei dies von einem Gleis (KCAP) oder zwei Gleisen, inkl. Verlagerung des Bahnhofs um eine Achse (SSP) haben erhebliche Auswirkungen auf das geschützte Aufnahmegebäude und die weiteren Bauten in der Bahnhofzeile. Zudem hat die Verlagerung des Gleiskörpers um eine Achse (SSP) Auswirkungen auf den gesamten Gleiskorridor, welche noch nicht abschätzbar sind. Hier gilt es, eine Gesamtlösung zu finden, welche sowohl bahnsseitig als auch städtebaulich überzeugt. Die Testplanungsbeiträge konnten dieses Ziel noch nicht erreichen.
- In engem Zusammenhang mit dem Bahnhof stehen auch die verkehrlichen Herausforderungen hinsichtlich eines zukünftigen "Mobilitätshubs" (Umsteigemöglichkeiten, Sharingangebote, Parkierung, Fussgänger- und Velobeziehungen, Kundendienste, Drittnutzungen usw.). Das Parkdeck in seiner heutigen Form steht im Konflikt zu den Erweiterungsoptionen des Bahnhofs, Anpassungen oder Ersatzlösungen sind angezeigt. Auch diese Anforderungen müssen in die Folgeplanung aufgenommen werden.
- Die Bahnhofentwicklung muss mit dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt (ÖV, Fussgänger, Veloverkehr, MIV) und dem System der weiteren Bahnhaltstellen abgestimmt werden. Das prognostizierte Verkehrswachstum der Bahn muss auch durch den Stadtverkehr aufgenommen werden. Die dazu erforderlichen betrieblichen und räumlichen Anforderungen müssen parallel durch die Stadt unter Einbezug des Kantons untersucht und in den Planungsprozess des Bahnhofs eingebracht werden.

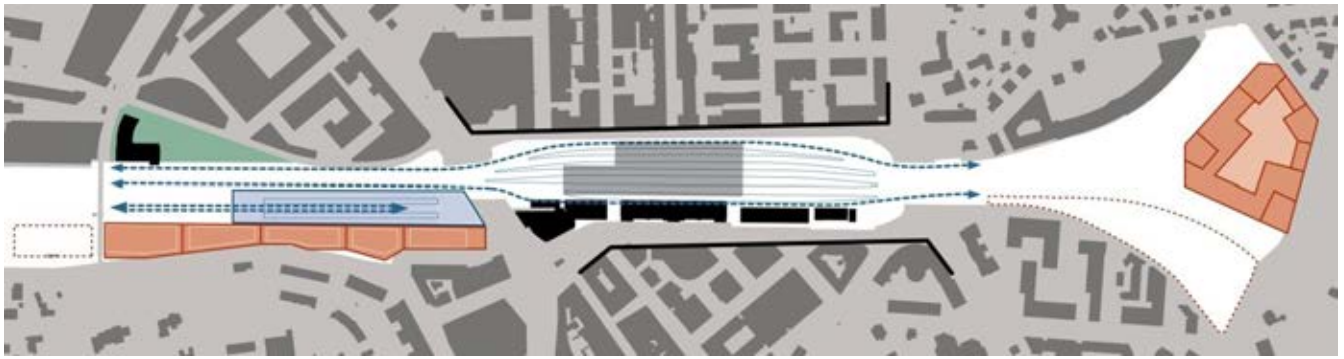


Abbildung 29: Schema Bahnhof Strategie und mögliche Baufelder KCAP

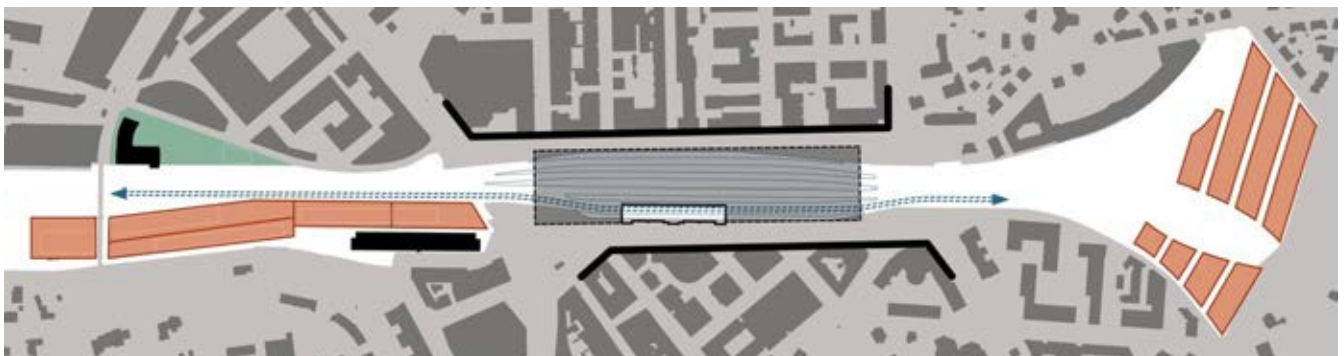


Abbildung 30: Schema Bahnhof Strategie und mögliche Baufelder SSP

- Baufelder Lindspitz / Vogelsang Nord
- Aufwertung Freiraum Depot West
- Entwicklung Bahnhof Winterthur
- Untergeschoss Bahnhof
- Dachgeschoss Bahnhof
- Städtebauliche Kanten

### 7.3 Areale

#### 7.3.1 Lindspitz-Areal

- Die Entwicklung des Areals ist plausibel; die Dichte und Grössenordnung und die städtebauliche Strategie kann noch nicht abschliessend beurteilt werden. Zwischen Überdeckung und hoher Nutzungsdichte wurde der Zusammenhang aufgezeigt.
- Eine alternative Entwicklung von den Rändern mit Einbezug der Bestandesbauten scheint möglich und soll in einer nächsten Phase vertieft werden. Dabei sind die anstehenden Schutzabklärungen für die beiden historischen Depotbauten einzubeziehen.
- Eine städtebauliche Akzentuierung mit Hochhäusern ist grundsätzlich möglich; sie muss aber in eine übergeordnete Gesamtstrategie eingebettet werden.
- Mögliche Synergien mit dem Kantonsspital sollen weiter verfolgt werden. Eine Orientierung, Erschliessung und Adressierung zur Lindstrasse ist zu prüfen.
- Mit der weiteren Arealentwicklung ist auch die Frage der Einbindung in das Leiterkonzept zu vertiefen. Die vorgeschlagenen Optionen von Überquerungen des Gleiskorridors zur Rudolfstrasse und/oder zum Bahnfussweg hängen einerseits mit der Arealentwicklung zusammen, andererseits werden sie als grossräumige Vernetzungen vorgeschlagen.
- Die Immobilienentwicklung ist im Zusammenhang mit den Anforderungen der SBB Infrastruktur zu betrachten (SBB).

#### 7.3.2 Depot-West-Areal

- Das Areal soll als historisches Scharnier mit den bestehenden Bauten, einem aufgewerteten Freiraum, massvollen Ergänzungsnutzungen und Zusatzbauten entwickelt werden. Die zurückhaltende Nutzung entspricht der beschränkten Erschliessung. Die Aufenthaltsqualität und die Fussgängerbeziehungen im und entlang des Areals stehen hier im Vordergrund.
- Die Freihaltung der historischen Industriefassade des Sulzer-Areals und der Erhalt der Lokremise als identitätsstiftendes Denkmalschutzobjekt sind wichtig. Sie stehen in direkter Beziehung zum gegenüberliegenden Areal Vogelsang Nord und dessen Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten. Die Verlegung der Nutzungen der SBB Instandhaltung ist zu prüfen.
- Eine zusätzliche Querung zwischen Wylandbrücke und Zürcherstrasse soll weiter verfolgt werden. Diese soll die beiden Seiten verbinden und den direkten Zugang zum Wendebahnhof ermöglichen.

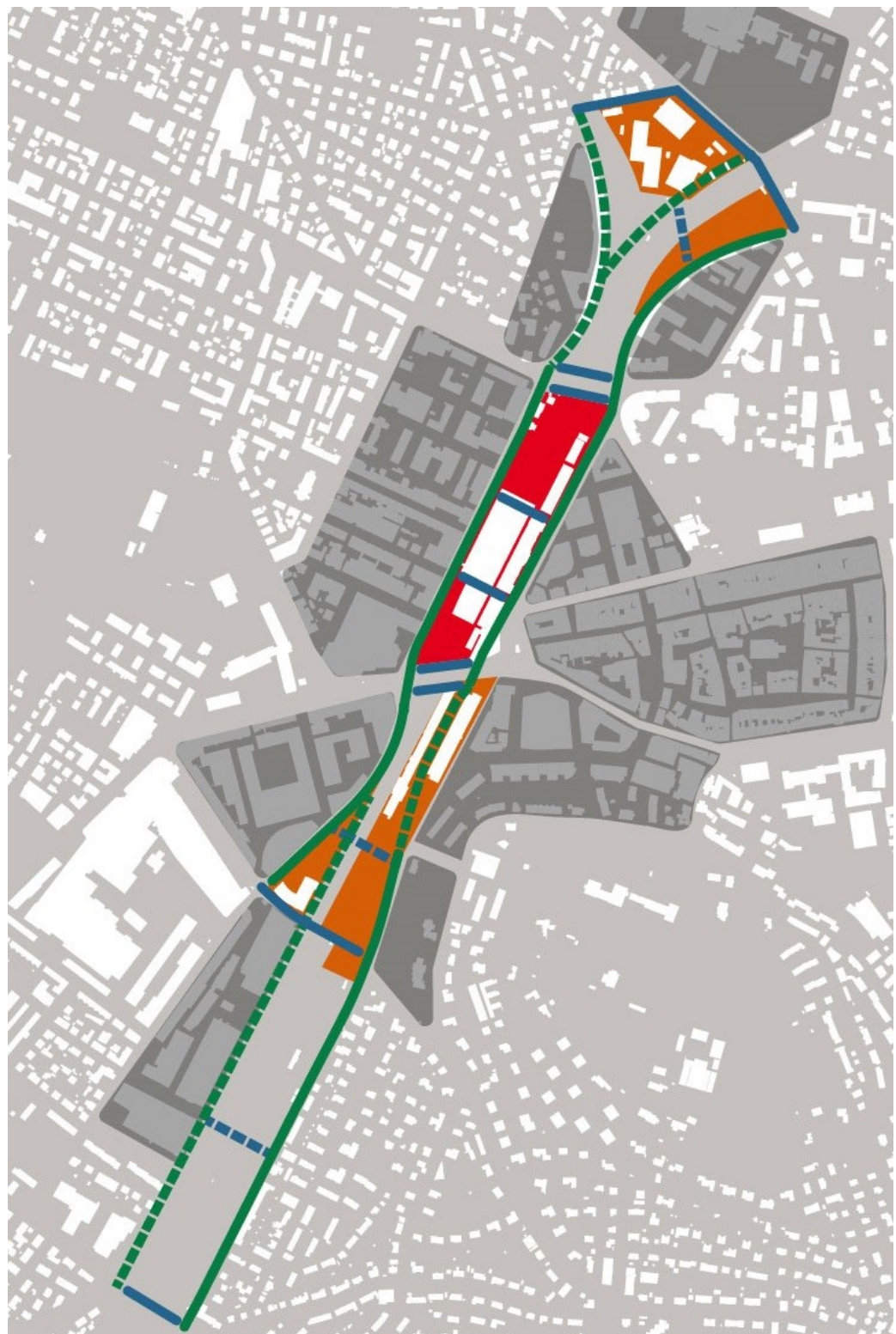
#### 7.3.3 Vogelsang Nord, Salzhaus bis Wylandbrücke

- Die Arealentwicklung steht in direktem Zusammenhang mit der Frage Wendebahnhof (Provisorium oder Dauerlösung) sowie den für den Bahnhofsausbau notwendigen Installationsflächen. Eine bauliche Nutzung konnte überzeugend aufgezeigt werden.
- Die Verlegung des Freiverlads ist dafür eine zwingende Bedingung und muss in den Folgeplanungen weiter untersucht werden. Die Voraussetzung für die Verlagerung bzw. die Streichung eines bestehenden Standorts aus dem Richtplan ist dann erfüllt, wenn eine insgesamt gleichwertige Lösung (strassenseitige Transportdistanzen im Vor- und Nachlauf, Bündelungseffekte etc.) ermöglicht wird.
- Die Fragen der Stellung des Salzhauses und der Vorschlag eines höheren Ersatzneubaus sollen in die weiteren Planungen mitgenommen werden und die Inventarabklärungen

- rungen sind einzubeziehen. Ebenso ist die die Neupositionierung des Salzhausplatzes als Kuppelung zum Bahnhof in die Prüfung des Wendebahnhofs mitzunehmen.
- Die empfohlene zusätzliche Sprosse zum Depot West Areal stellt eine vielversprechende Möglichkeit dar, den Wendebahnhof als Teil des Leiterkonzepts einzubinden. Der Wendebahnhof könnte damit auch als wichtige Längsverbindung entlang des Gleiskorridors funktionieren (Ergänzung Holmen).
  - Mit der Arealentwicklung muss auch die Erschliessung geklärt werden. Die strassen-seitig gute Erschliessung erlaubt die Prüfung eines zentralen Parkings, welches das Parkdeck auf dem Bahnhof ablösen könnte und nach den Grundsätzen des städtischen Gesamtverkehrskonzepts auszulegen wäre. Die strassenseitige Erschliessung des Güterareals Vogelsang Süd ist weiterhin sicher zu stellen.
  - Die Freiraumsituation muss topografisch und flächenmässig vertieft werden. Sie hängt jedoch von noch unklaren Vorgaben der Arealentwicklung ab und kann erst geklärt werden, wenn die Fragen des Wendebahnhofs geklärt sind. Zudem sind die Rahmenbedingungen des Quartiers Heiligberg und Rosenberg zu berücksichtigen (Aussichtsschutz, Ortsbild, Servitute).

### **7.3.4 Vogelsang Süd, Wylandbrücke bis Auwiesenstrasse**

- Die Testplanung kommt zur Erkenntnis, dass das Areal auf absehbare Zeit weiterhin für den Güterverkehr und weitere Bahnanlagen genutzt werden soll. Auch durch den Brüttenertunnel und seine Auswirkungen auf den Gleiskorridor ist es sinnvoll das Gleisareal der Bahnnutzung vorzubehalten. Sofern die SBB neue Güterverkehrskonzepte einführt, kann die Situation neu beurteilt werden.
- Weder die untersuchten Verlegungsvarianten noch eine Gleisüberbauung ergeben wirtschaftlich tragbare oder raumplanerisch sinnvolle Lösungen. Hinzu kommt, dass die städtebaulichen Untersuchungen zeigen, dass eine bauliche Nutzung des Areals infolge der Lage am Hangfuss des Vogelsangquartiers in der Höhe zu beschränken wäre.
- Die Option eines Gebäudes am Brückenkopf südlich der Wylandbrücke soll hingegen mitgenommen werden. Die Frage der Freispielung eines entsprechenden Baufeldes ist im Zusammenhang mit dem Freiverlad weiter zu untersuchen.



- Längsverbindung
- Querverbindung
- Längsverbindung zu prüfen
- Querverbindung zu prüfen
- Entwicklung Bahnhof Winterthur
- Areale mit Entwicklungspotential (Lindspitz, Vogelsand Nord, Depot West, Feld F)
- Angrenzende Stadteile

Abbildung 31: Syntheseskizze städtebauliche Gesamtstrategie Gleisraum



## 8 Empfehlungen

### **Bekennnis zu einer integralen Gesamtstrategie**

1. Die Fragen der Bahnhof-, der Stadt- und der Stadtverkehrsentwicklung sind untrennbar miteinander verbunden und müssen im weiteren Vorgehen integral verfolgt werden. Bahnhof, Gleiskorridor, Längs- und Querbeziehungen, umliegende Stadträume, Zentrumsgebiete und Quartiere bilden ein eng verwobenes Gesamtsystem. Entsprechend ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Ziel eines gemeinsam getragenen, überzeugenden und hochwertigen Entwicklungskonzepts unerlässlich.
2. Mit ergänzten Längsverbindungen und weiteren Gleisquerungen sollen die beiden Seiten des Gleiskorridors im Zusammenhang mit den Bahnhof- und Arealentwicklungen eng vernetzt und in Beziehung gesetzt werden. Das bisher verfolgte "Leiterkonzept" soll auch zukünftig weiter verfolgt werden ("Leiterkonzept" mit beidseitigen Längsverbindungen als Holmen und den Gleisquerungen als Sprossen).
3. Die Beziehungen und Anforderungen der angrenzenden Stadtteile, Freiräume, Verkehrsanlagen und Nutzungen hinsichtlich der Bahnhofentwicklung sind aufzubereiten und in den Prozess der Bahnhofplanung einzubringen. Dazu gehören auch Vorgaben zur Hochhausthematik. Die Wechselwirkungen mit den angrenzenden Quartieren sind vertieft zu untersuchen.
4. Die Interessen der Bahnentwicklung und der Arealentwicklungen sind differenziert mit den Interessen des Denkmalschutzes abzustimmen. Die laufenden Inventarabklärungen sind einzubeziehen.

### **Bahnhofentwicklung**

5. Eine enge Zusammenarbeit zwischen SBB und Stadt und der Einbezug des Kantons sollen auch für das Planungsinstrument "Regionaler Masterplan Infrastruktur/ Bahnhof Winterthur" fortgesetzt werden. Der Variantenfächer der Testplanung mit unterschiedlichen Bahnhoflayouts, Betriebskonzepten sowie deren städtebauliche Auswirkungen sind darin zu vertiefen und gesamthaft zu bewerten.
6. Die Kapazitätssteigerung des Bahnhofs muss mit der Gesamtverkehrsplanung der Stadt (städtisches Gesamtverkehrskonzept) abgestimmt werden. Fragen wie die erforderliche Leistungssteigerung im städtischen ÖV, die erforderlichen Umsteigerorte auf den Bus, die Anordnung und Dimensionierung von Parkieranlagen und die Beziehungen zu weiteren Bahnhaltestellen müssen begleitend zur Bahnhofentwicklung aufgearbeitet werden. Die Anforderungen an einen zukunftsweisenden "Mobilitätshub" sind zu präzisieren und in den Masterplan einzubeziehen.

### **Entwicklung Lindspitz-Areal**

7. Die Testplanung bestätigt die Möglichkeit für eine Arealentwicklung. Die Fragestellungen zu Strategie, Nutzung, Dichte, Volumetrie, Erschliessung, Einbezug der Bestandesbauten, Etappierung, Synergien mit dem Kantonsspital und Verbindungen über den Gleisraum sind weiter zu untersuchen.

### **Entwicklung Feld F**

8. Das gegenüber liegende Areal Feld F wird hinsichtlich seiner bahnbetrieblichen Nutzung untersucht werden. Es soll bis auf Weiteres der Bahnnutzung vorbehalten bleiben.

### **Entwicklung Areale Vogelsang Nord und Depot West**

9. Die beidseitig des Gleisraums liegenden Areale stehen in einer engen Beziehung und sollen als Ganzes weiter entwickelt werden. Das Areal Vogelsang Nord stellt ein wichtiges Potential für eine Arealentwicklung dar, eine bauliche Nutzung und Verdichtung ist möglich, Abhängigkeiten bestehen insbesondere zur Bahnhofentwicklung (Wendebahnhof, Installationsflächen für Bauphasen). Das Areal Depot West soll hingegen zurückhaltend als Freiraum und historisch geprägter Ort entwickelt werden. Kleinere Ergänzungen durch kulturelle Nutzungen sind möglich, die Lokremise soll erhalten und integriert werden.
10. Eine zusätzliche Querung wird für die Vernetzung zwischen dem Sulzer Areal, dem möglichen Wendebahnhof und einem verdichteten Areal Vogelsang Nord als grosse Chance gewertet und weiter verfolgt werden.
11. Bahnseitig sind Ersatzlösungen für den Freiverlad im Areal Vogelsang Nord und der Instandhaltung im Areal Depot West zu verfolgen. Eine Ersatzlösung für den Freiverlad stellt für die Arealentwicklung eine entscheidende Voraussetzung dar.
12. Die denkmalpflegerischen Fragen betreffen beide Areale und müssen auch hier mit Einbezug der laufenden Inventarabklärungen sorgfältig in die Bahnhof- und Arealentwicklung einbezogen werden. Die Neupositionierung des Salzhausplatzes und der Einbezug des Salzhauses soll in den Variantenfächer mitgenommen werden.

### **Vogelsang Süd-Areal**

13. Die bahnbetriebliche Nutzung auf dem Areal Vogelsang Süd wurde durch die Testplanung bestätigt. Der bahnseitige Bedarf ist weiterhin vorhanden, und weder eine Verlegung noch eine Überdeckung sind wirtschaftlich vertretbar. Sollte sich die Güterverkehrsstrategie der Bahn wesentlich ändern, kann die Situation neu beurteilt werden.

### **Überprüfung der Richtplaneinträge**

14. Aufgrund der Testplanung wird empfohlen, den bestehenden Eintrag einer geplanten Bahnstation Försterhaus zu streichen. Diese ist aus betrieblicher Sicht und bezüglich Stadtentwicklung nicht erforderlich und lässt sich nicht nachhaltig umsetzen. Die weiteren Richtplaneinträge (Lindbergtunnel, Tieferlegung Untere Vogelsangstrasse, Güterumschlag Winterthur Zentrum) fliessen in die Folgeplanungen ein.

## 9 Umsetzung

Die Ergebnisse der Testplanung schaffen ein gemeinsames Verständnis der Entwicklungsaufgabe. Sie bilden einen Zwischenschritt auf dem Weg zu einem integralen Gesamtkonzept der Bahnhof- und Gleiskorridorentwicklung. Die Testplanung hat gezeigt, dass für die Festlegung einer gemeinsamen Strategie beziehungsweise eines Leitbildes weitere Untersuchungen erforderlich sind. Das Begleitgremium hat sich deshalb entschieden, anstatt eines Leitbildes die folgenden Entwicklungsthemen und Handlungsbedarfe zu definieren. Im nächsten Schritt soll in Kooperation von SBB und der Stadt Winterthur eine Planungsvereinbarung für die Folgephasen erarbeitet werden.

Die auf die Testplanung folgende Planungsvereinbarung für die Folgephasen soll folgende Aspekte beschreiben:

- Charakteristik der Teilgebiete und Szenarien für deren Entwicklung
- Massnahmen und Zeitplan der weiteren Umsetzung
- Konflikte und Abhängigkeiten der verschiedenen Themen
- Grundlagen für künftige Teilrevisionen der Richt- und Nutzungsplanung und der Projektentwicklung
- Abstimmung zwischen SBB, Stadt und kantonalen Ämtern

Für das weitere Vorgehen kann der Planungsbedarf anhand der Anforderungen an die angestrebte Entwicklungsperspektive beschrieben werden:

<b>Entwicklungsthemen</b>	<b>Zwischenergebnisse</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
<i>Entwicklung des Gleisraums als Teil einer räumlichen Gesamtstrategie für Winterthur</i>	Die Auswirkungen des zukünftigen Bahnausbaus, der Entwicklung des Bahnhofs sowie der Arealentwicklungen sind erheblich und haben eine gesamtstädtische Bedeutung.	<p>Eine enge Abstimmung der Entwicklung des Gleisraums mit der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, dem städtischen Gesamtverkehrskonzept und den weiteren übergeordneten Planungen ist entscheidend.</p> <p>Die Entwicklung des Hauptbahnhofs ist im Zusammenhang mit dem gesamten S-Bahn- und ÖV-Netz und in Relation zu den weiteren Bahnhöfen und ÖV-Hubs in Winterthur zu sehen.</p>
<i>Entwicklung Bahnhof Winterthur, Zeithorizont 2050</i>	<p>Zusammenhänge der Ausbauschnitte aus betrieblicher Sicht sind dargelegt.</p> <p>Auswirkungen auf Stadtraum sind erheblich.</p>	<p>Erarbeitung eines aus betrieblicher, stadträumlicher und ökonomischer Sicht überzeugenden Ausbaukonzepts des Bahnhofs und des städtebaulichen Umfelds</p> <p>Winterthur braucht ein positiv bewertetes Entwicklungskonzept für den Bahnhof - sowohl betrieblich-funktional, wirtschaftlich als auch städtebaulich.</p> <p>Die Auswirkungen des bahnseitigen Ausbaus auf die Ankunftsorte Bahnhofplatz und Rudolfstrasse sowie auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr müssen weiter untersucht werden.</p>

<b>Entwicklungsthemen</b>	<b>Zwischenergebnisse</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
<i>Arealentwicklung Lindspitz</i>	Die Studien zeigen ein hohes Potential für die Stadt- und Immobilienentwicklung auf dem Areal Lindspitz. Die Entwicklung des Areals kann weiterverfolgt werden.	Das Lindspitz-Areal kann weitgehend losgelöst von der Bahnhoffrage entwickelt werden. Die Nutzungen und die städtebauliche Lösung müssen weiter untersucht werden.
<i>Arealentwicklung Feld F</i>	Das Areal Feld F kann nur mit sehr hohen Investitionen überdeckt werden. Eine wirtschaftliche Nutzung ist zur Zeit nicht nachgewiesen. Falls die Abstellgleise nicht mehr erforderlich sind, ist eine Arealentwicklung erneut zu prüfen.	Im Zusammenhang mit der Bahnhofentwicklung sollen die bahnbetrieblichen Nutzungen auf dem Feld F geprüft werden. Darauf basierend kann das Entwicklungspotential beurteilt werden.
<i>Arealentwicklung Vogelsang Nord und Entwicklung Depot West</i>	Die Studien zeigen ein hohes Potential für die Stadt- und Immobilienentwicklung auf dem Areal Vogelsang Nord. Es besteht ein enger Zusammenhang mit dem Wendebahnhof und der Denkmalpflege.  Das Areal Depot West hat einen hohen Wert für die umliegenden Stadtquartiere. Es soll auf bahn- und industriell-kulturelle Nutzungen und Freiräume ausgerichtet werden.	Das Areal Vogelsang Nord muss zusammen mit der Entwicklung des Bahnhofs entwickelt werden. Abhängigkeiten bestehen zum Wendebahnhof und zu zusätzlichen Durchgangsgleisen.  Entwicklung eines Freiraum- und Nutzungskonzepts mit Einbezug der angrenzenden Quartierstrukturen und der gegenüberliegenden Arealentwicklung Vogelsang Nord.
<i>Vogelsang Süd: Langfristige Entwicklungsoptionen</i>	Das Areal Vogelsang Süd steht durch die betrieblichen Nutzungen auf absehbare Zeit nicht für eine Immobiliennutzung zur Verfügung.	Das Areal Vogelsang Süd ist als langfristige Option planerisch zu gewährleisten. Eine Abstimmung mit dem Richtplaneintrag der Unteren Vogelsangstrasse ist zu empfehlen.
<i>Längs- und Querbeziehungen</i>	Das "Leiterkonzept" soll als Strategie weiterverfolgt werden. Auswirkungen ergeben sich durch das angestrebte Entwicklungskonzept für den Bahnhof.  Das Ziel einer besseren Anbindung des Lindspitz-Areals ist in die weitere Arealentwicklung mitzunehmen.  Der mögliche Wendebahnhof erfordert neue Wegbeziehungen und Anknüpfungspunkte und kann als Chance genutzt werden.	Mit dem Entwicklungskonzept Bahnhof Winterthur müssen auch die Längs- und Querbeziehungen sowie die flankierenden öffentlichen Räume einbezogen werden. Ein ausgebauter Bahnhof Winterthur muss attraktive Wege, Verbindungen und öffentliche Räume umfassen.  Die stadträumliche Anbindung der Arealentwicklungen Lindspitz, Vogelsang Nord und Depot West an die angrenzenden Quartiere ist von Seiten Stadt zu vertiefen.
<i>Bahnhofplatz und kommerzielle Bahnhofnutzungen</i>	Die betrieblichen Anforderungen können zu umfangreichen und städtebaulich sehr kritischen Eingriffen führen.	Die Beziehung von Altstadt, Stadtzentrum, Bahnhofplatz und Bahnhof ist elementar für die weitere Stadtentwicklung und muss in der Bahnhofentwicklung einen zentralen Stellenwert einnehmen.
<i>Grundlagen für künftige Teilrevisionen der Richt- und Nutzungsplanung</i>	Die Areale mit hohem Entwicklungspotential sind bekannt.	Auf Stufe Richt- und Nutzungsplanung ist die Ausrichtung der Areale zu überprüfen.

<b>Entwicklungsthemen</b>	<b>Zwischenergebnisse</b>	<b>Handlungsbedarf</b>
<b>Abstimmung zwischen SBB, Stadt und Kanton</b>	Die Komplexität der Bahnhof- und Gleisraumentwicklung ist sehr hoch. Aspekte des Verkehrs, der Stadtentwicklung, der Stadträume und der Denkmalpflege sind betroffen.	<p>Prioritär muss das Entwicklungskonzept 2050 für den Bahnhof geklärt werden.</p> <p>Eine enge Zusammenarbeit ist zwingend.</p> <p>Die Bahnhofentwicklung betrifft die ganze Stadt, das Entwicklungskonzept muss eine hohe Akzeptanz gewinnen.</p> <p>Der Richtplaneintrag Haltestelle Försterhaus soll gestrichen werden. Die weiteren Richtplaneinträge (Lindbergtunnel, Tieferlegung Untere Vogelsangstrasse, Güterumschlag Winterthur Zentrum) fliessen in die Folgeplanungen ein.</p>

### 9.1 Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Testplanung zeigen eindrücklich die miteinander eng verbundenen Herausforderungen der Bahnhof- und Stadtentwicklung auf. Stadt, SBB und Kanton sind sich einig, dass die Zusammenarbeit in der weiteren Planung unerlässlich und fortzusetzen ist.

Die Kapazitätssteigerung des Bahnhofs und deren Integration in das städtebauliche Umfeld müssen integral weiter verfolgt werden. Ausgehend von einem abgestimmten Konzept für die Bahnhofentwicklung können auch die Arealentwicklungen weiter verfolgt werden. Voraussichtlich erst nach Vorliegen dieser Arealstrategien können die weiteren Planungsschritte wie Richt- und Nutzungsplanung angegangen werden.

Stadt und SBB beabsichtigen als konkreten nächsten Schritt in einer gemeinsamen Planungsvereinbarung für die Folgephasen die Erkenntnisse der Testplanung und das Vorgehen zu konsolidieren, das koordinierte Vorgehen zu präzisieren und die Folgeplanungen umgehend auszulösen.

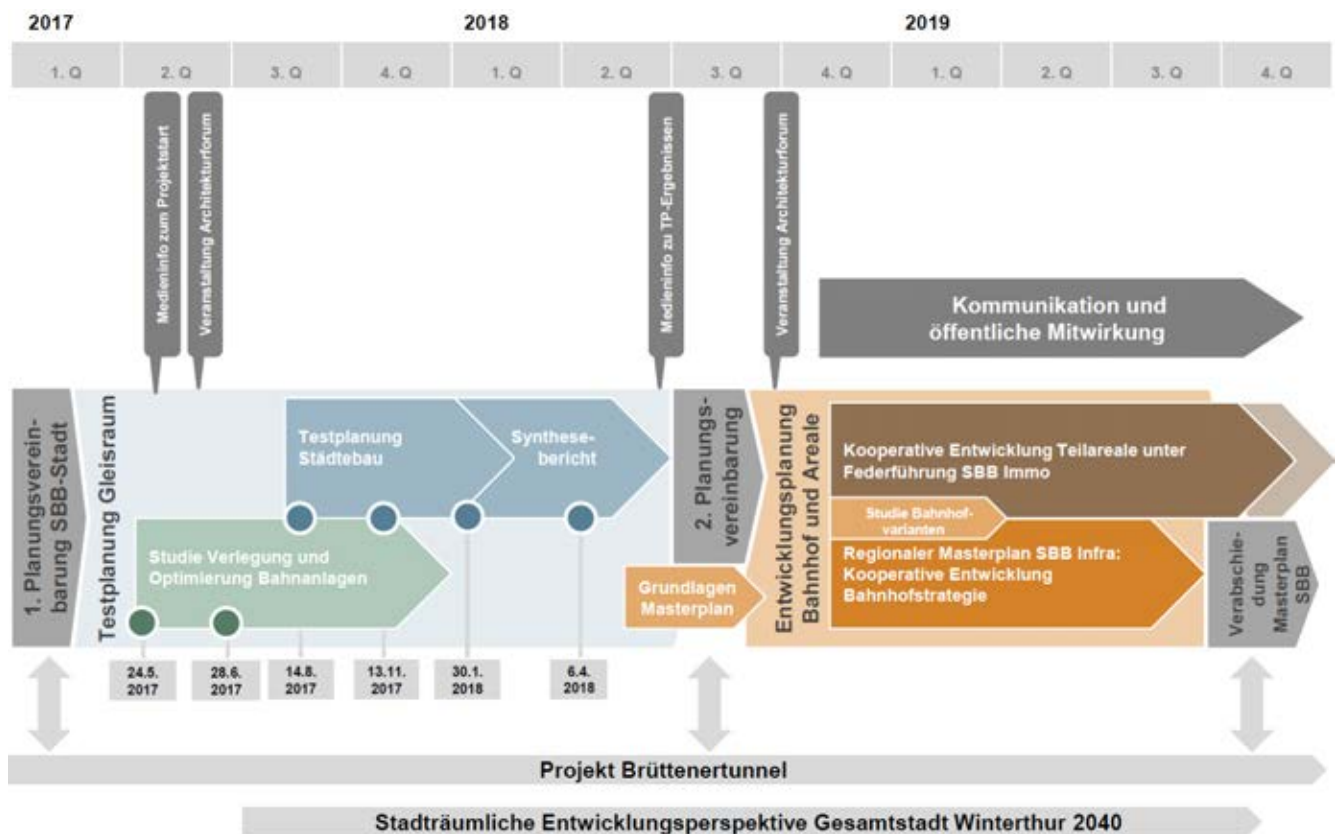


Abbildung 32: Prozessplan

# 10 Genehmigung

Der vorliegende Synthesebericht wurde durch die Fachexperten und Gesamtprojektleitung an der Sitzung vom 06. April 2018 beraten, anschliessend bereinigt und auf dem Korrespondenzweg verabschiedet.

Winterthur, 27. April 2018

## SachexpertInnen

Michael Künzle



Josef Lisibach



Jens Andersen



Mark Würth



Peter Gasser



Susanne Zenker



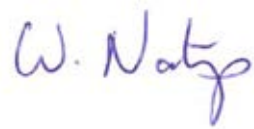
Stefan Gahler



Markus Traber



Wilhelm Natrup



**Fachexperten**

Harry Guggen



Rainer Klostermann



Matthias Krebs



Markus Maibach





**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**