

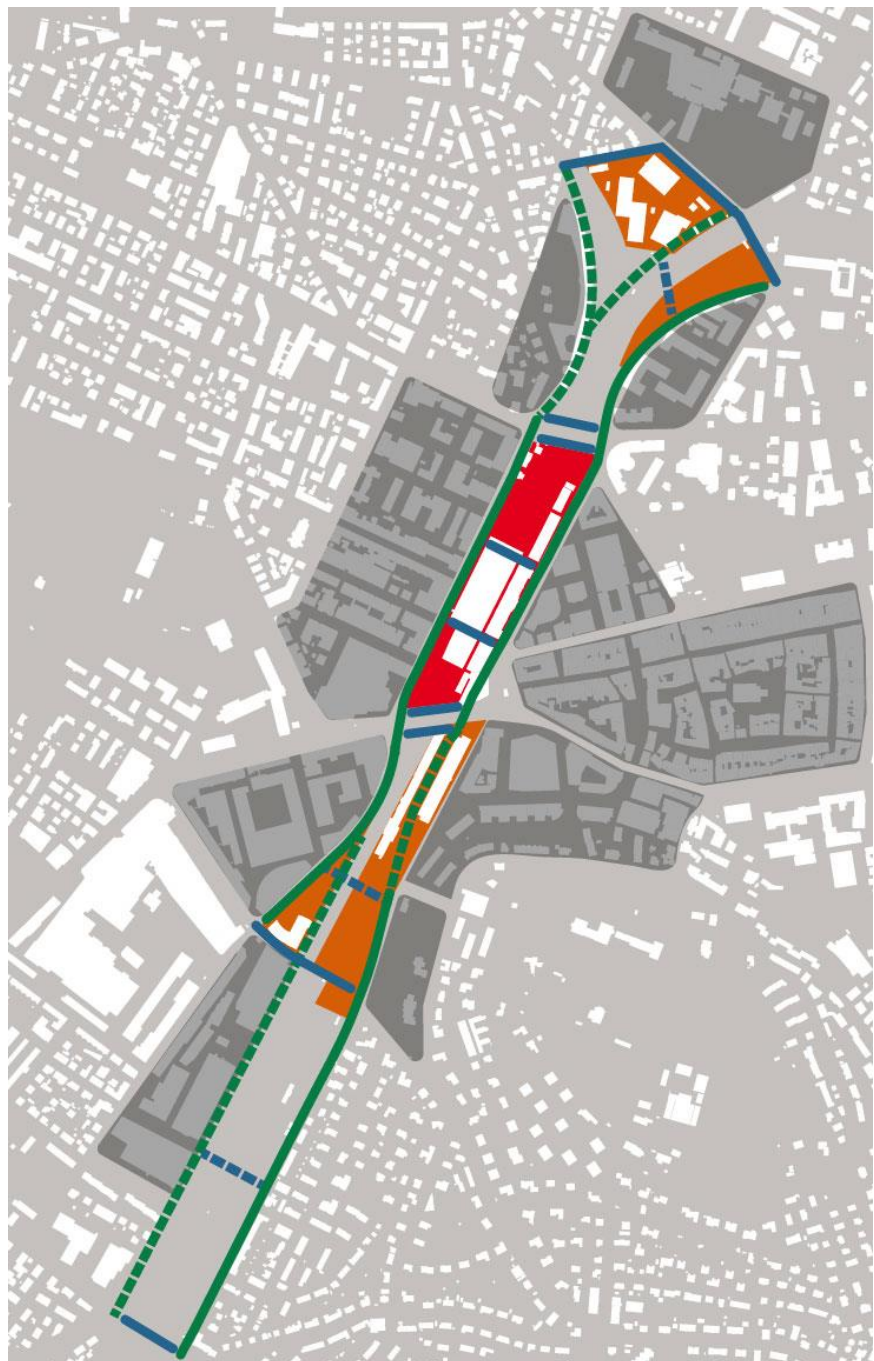


Testplanung Gleisraum Winterthur

Synthesebericht zum Testplanungsverfahren

Stadt Winterthur und SBB
in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich

27. April 2018



Auftraggeber

Stadt Winterthur

Nicolas Perrez

Amt für Städtebau, Gesamtprojektleiter

nicolas.perrez@win.ch

T 052 267 54 67

SBB AG

Anja Krasselt

Immobilienentwicklung, Gesamtprojektleiterin

anja.krasselt@sbb.ch

T 079 352 12 88

in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich

Verfahrensbegleitung Metron

Beat Suter

Nathalie Bohez

Garry Müntener

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

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.

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 zukünftig voraussichtlich 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.

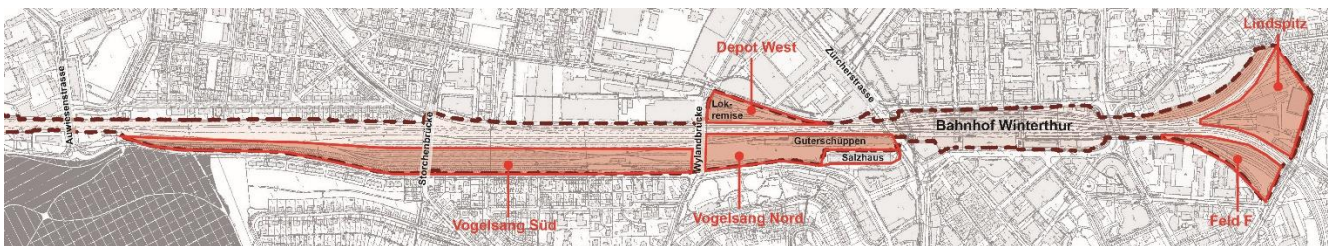


Abbildung 1: Übersicht der potenziell zur Verfügung stehenden Flächen, Grafik Metron

1.2 Entwicklungsziele und Aufgabenstellung Gleisraum Winterthur

Ziel der Testplanung ist das Entwickeln einer Strategie für den Gesamtperimeter des Gleisraums, welche mögliche Lösungsstrategien zu den Themen Städtebau, Verkehr, Nutzungen und Freiräume im Gleisraum und im angrenzenden Stadtraum zwischen Tössmühle und Lindspitz mit Horizont 2050 aufzeigt.

1.3 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.

1.4 Ablauf der Testplanung

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 flossen in die zweite Phase ein.

In der zweiten Phase der Testplanung untersuchten zwei Teams die städtebaulichen Potentiale der Areale, welche möglicherweise freigestellt werden können. Die beiden Teams haben sich interdisziplinär mit den Disziplinen Städtebau, Verkehr und Freiraum zusammengesetzt. Während des Testplanungsverfahrens fanden eine Startveranstaltung, eine Zwischenpräsentation und eine Schlusspräsentation statt.

1.5 Begleitgremium

Das Begleitgremium der Testplanung nahm 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, Stadtbuss
Kanton Zürich	Wilfried Anreiter, Amt für Verkehr Lucas Schloeth, Amt für Raumentwicklung

1.6 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>
-------------------------------------	-----------------	----------------

KCAP Architekten	Rotzler Landschaftsarchitekten	EWP Raum- und Verkehrsplanung
Anouk Kuitenbrouwer	Stefan Rotzler	Phillip Lenzi

Schneider Studer Primas Architekten	Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH	IBV – Hüsler AG
--	--	-----------------

Urs Primas	Lorenz Eugster	Lucas Urbani
-------------------	----------------	--------------

2 Erkenntnisse der Testplanung

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.

2.1 Städtebauliche Gesamtstrategie

2.1.1 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 Bahnhofsentwicklung und den Arealentwicklungen auf den Arealen Lindspitz und Vogelsang Nord zu prüfen.



Abbildung 2: Leiterkonzept Gleisraum, Grafik Metron

2.1.2 Klärung der Bahnhofsentwicklung

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. Auch die vom

Team VOB zusätzlich untersuchten Varianten von Hoch- und Tieflagen des Bahnhofs ergaben noch keine favorisierbare Lösung. 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.

2.1.3 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.



Abbildung 3: Handlungsräume und Entwicklungspotentiale im Gleisraum, Grafik Metron

2.2 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, schmälere 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 bahnseitig 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.

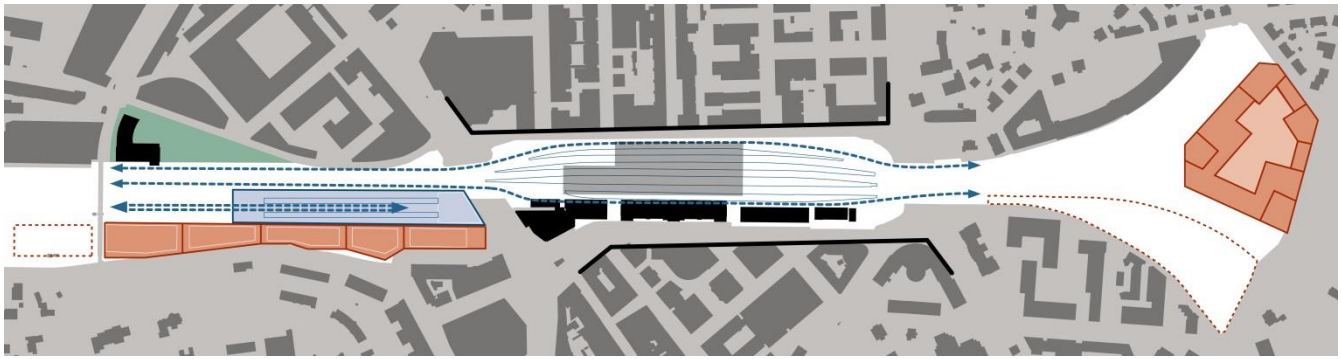
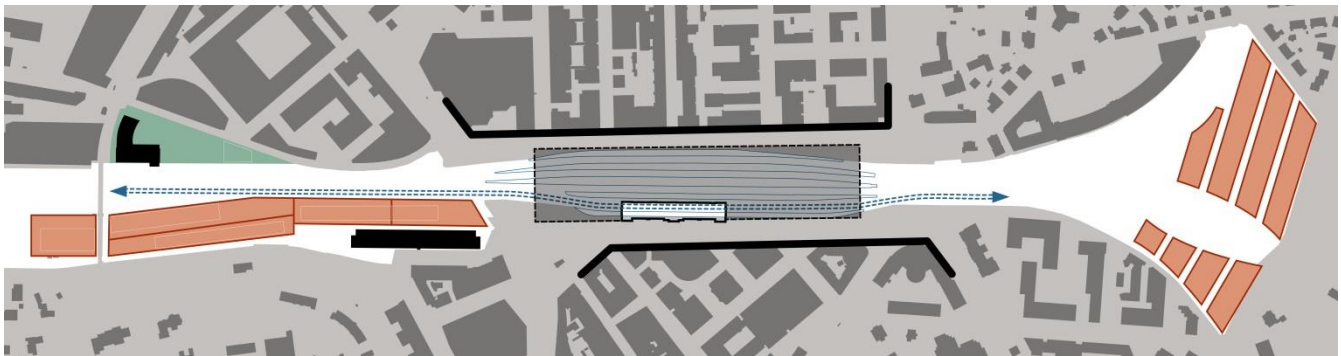


Abbildung 4: Schema Bahnhof Strategie und mögliche Baufelder KCAP, Grafik Metron



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

Abbildung 5: Schema Bahnhof Strategie und mögliche Baufelder SSP, Grafik Metron

2.3 Areale

2.3.1 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 in Zusammenhang mit den Anforderung der SBB Infrastruktur zu betrachten (SBB).

2.3.2 Depot-West-Areal

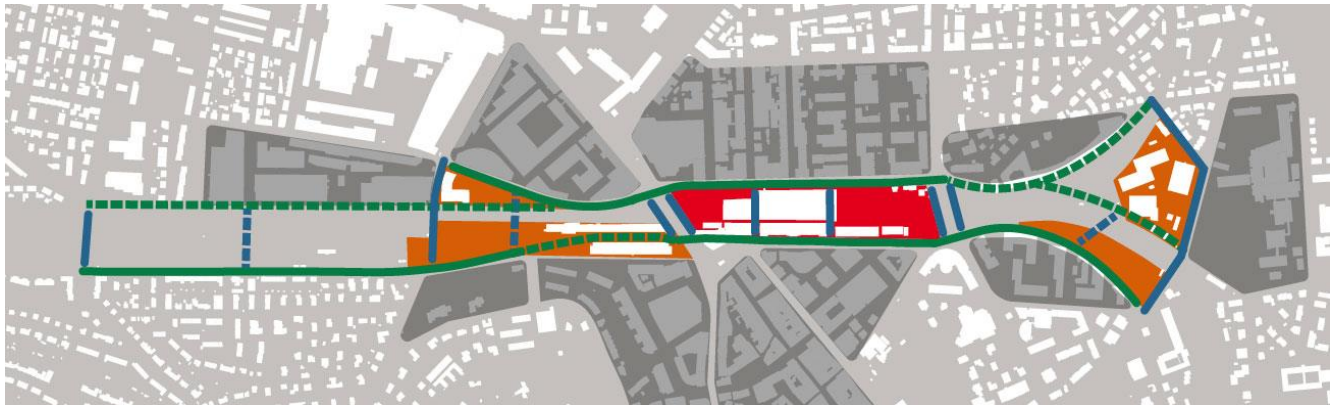
- Das Areal soll als historisches Scharnier mit den bestehenden Bauten, einem aufgewerteten Freiraum, massvollen Ergänzungsnutzungen und Zusatzbauten entwickelt werden. Die zurückhaltende Nutzung entspricht der beschränkten Erschliessung. Die Aufenthaltsqualität und die Fussgängerbeziehungen im und entlang 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.

2.3.3 Vogelsang Nord, Salzhaus bis Wylandbrücke

- Die Arealentwicklung steht in direktem Zusammenhang mit der Frage Wendebahnhof (Provisorium oder Dauerlösung) sowie den für den Bahnhofsusbau 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 sind einzubeziehen. Ebenso ist 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 strassenseitig 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).

2.3.4 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 Stadtteile

Abbildung 6: Syntheseskizze städtebauliche Gesamtstrategie Gleisraum, Grafik Metron

3 Empfehlungen

Bekanntnis zu einer integralen Gesamtstrategie

1. Die Fragen der Bahnhof- und der Stadtentwicklung 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 durch die Stadt 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 Umsteigeorte auf den Bus, die Anordnung und Dimensionierung von Parkieranlagen und die Beziehungen zu weiteren Bahnhaltstellen 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 bahnsseitige 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.

4 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 weitere Untersuchungen erforderlich sind. Das Begleitgremium hat sich deshalb entschieden, 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 wie folgt beschrieben werden:

Entwicklungsthemen	Zwischenergebnisse	Handlungsbedarf
<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>

Entwicklungsthemen	Zwischenergebnisse	Handlungsbedarf
<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>	<p>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.</p> <p>Das Areal Depot West hat einen hohen Wert für die umliegenden Stadtquartiere. Es soll auf bahn- und industriell-kulturelle Nutzungen und Freiräume ausgerichtet werden.</p>	<p>Das Areal Vogelsang Nord muss zusammen mit der Entwicklung des Bahnhofs entwickelt werden. Abhängigkeiten bestehen zum Wendebahnhof und zu zusätzlichen Durchgangsgleisen.</p> <p>Entwicklung eines Freiraum- und Nutzungskonzepts mit Einbezug der angrenzenden Quartierstrukturen und der gegenüberliegenden Arealentwicklung Vogelsang Nord.</p>
<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>	<p>Das "Leiterkonzept" soll als Strategie weiterverfolgt werden. Auswirkungen ergeben sich durch das angestrebte Entwicklungskonzept für den Bahnhof.</p> <p>Das Ziel einer besseren Anbindung des Lindspitz-Areals ist in die weitere Arealentwicklung mitzunehmen.</p> <p>Der mögliche Wendebahnhof erfordert neue Wegbeziehungen und Anknüpfungspunkte und kann als Chance genutzt werden.</p>	<p>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.</p> <p>Die stadträumliche Anbindung der Arealentwicklungen Lindspitz, Vogelsang Nord und Depot West an die angrenzenden Quartiere ist von Seiten Stadt zu vertiefen.</p>
<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.

Entwicklungsthemen	Zwischenergebnisse	Handlungsbedarf
<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.
<i>Abstimmung zwischen SBB, Stadt und Kanton</i>	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>

4.1 Darstellung Handlungsbedarf

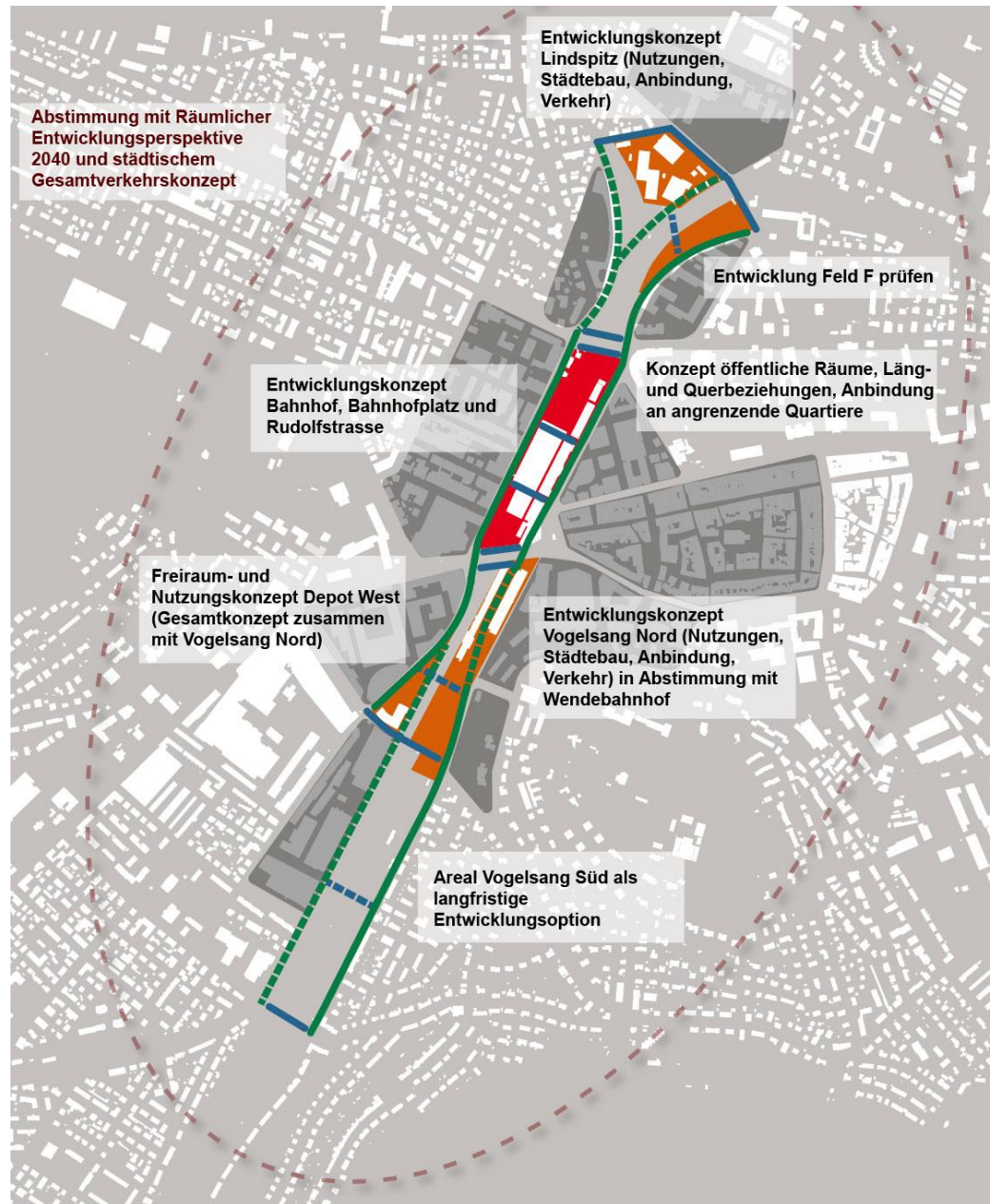


Abbildung 7: Handlungsbedarf Gleisraum Winterthur

4.2 Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse der Testplanung zeigen eindrücklich die miteinander eng verbunden 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.

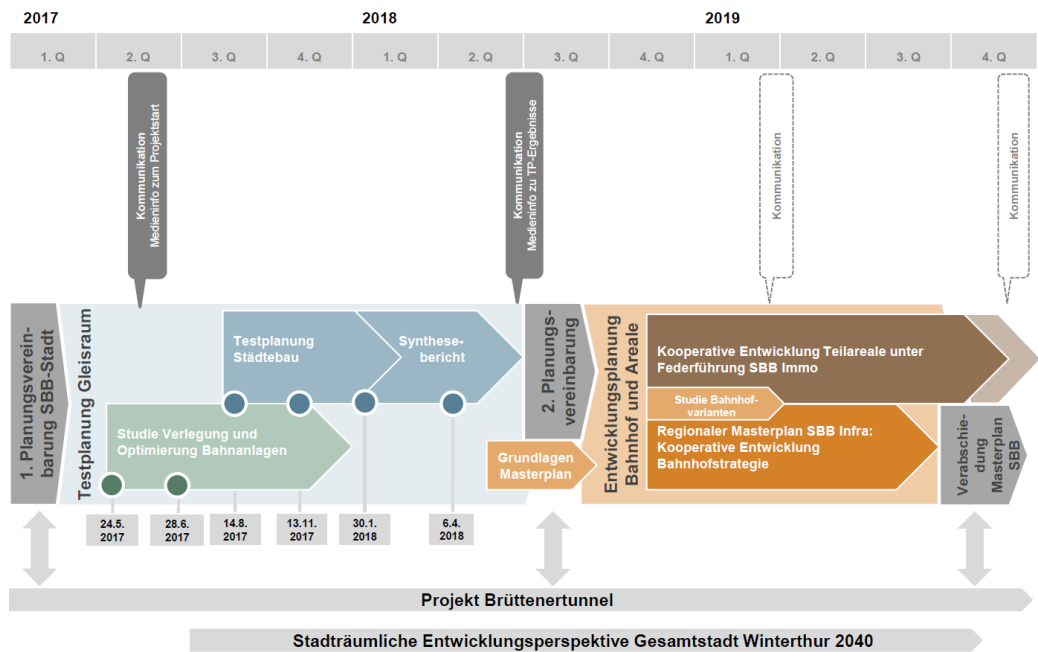


Abbildung 8: Prozessplan

4.3 Genehmigung

Das Begleitgremium der Testplanung hat die Ergebnisse der Testplanung und die Synthese an der Sitzung vom 6. April 2018 beraten. Das Gremium stimmt diesem Synthesericht und den darin enthaltenen Erkenntnissen und Empfehlungen mit Verabschiedung zu.

Winterthur, 27. April 2018

