

FESTHALTUNGEN

Anlass mit Heimatschutz Winterthur zum Aufnahmegebäude Bahnhof - Winterthur



Bild: Andreas Mader



HEIMATSCHUTZ WINTERTHUR

Dienstag, 21. Januar 2025, 19.00 Uhr
Oxyd, Vogelsangstrasse 4, 8400 Winterthur

Bahnhofsgebäude – wie weiter?

Die geplante Verbreiterung der Perrons im HB Winterthur erfordert gemäss den von der SBB und der Stadt Winterthur postulierten Bestvarianten entweder die Verschmälerung der Rudolfstrasse oder den Umbau des denkmalgeschützten Aufnahmegebäudes von 1860.

Der Verein Unser Bahnhof und der Heimatschutz Winterthur laden zu einer Auseinandersetzung mit dem Aufnahmegebäude ein. Architekt und Journalist Werner Huber beleuchtet dessen Geschichte, während Stadtbaumeister Jens Andersen und SBB-Vertreter den Planungsstand präsentieren. Im Anschluss folgt eine Plenumsdiskussion, moderiert von Menoa Stauffer. Den Neujahrsanlass beschliessen wir im geselligen Austausch beim Apéro.

Gäste sind herzlich willkommen!
Zu den Unterlagen →



EINLADUNG

NEUJAHRSPÉRO



Foto: Andreas Mader

Das historische Bahnhofsgebäude vom Winterthurer Hauptbahnhof ist ein Denkmal von nationaler Bedeutung. Als das zentrale Gebäude der Bahninfrastruktur ist es mit deren Bedürfnissen stets mitgewachsen und hat sich gewandelt. Durch die anschliessenden Bauten wird es heute bereits herausgefordert und mit dem Ausbau sowie dem beabsichtigten Flügelbahnhof im Vogelsang zusätzlich in Frage gestellt.

Da der Umgang mit dieser identitätsstiftenden Bausubstanz relevant für mögliche Lösungsfächer der Bahnhofsentwicklung ist, möchten wir den Fokus dringlich darauf legen.

Was kann und soll dieses Bauwerk künftig leisten und darstellen?

In welchen Güterabwägungen steht es?

Solchen und weiteren Fragen möchten wir in der Veranstaltung öffentlich nachgehen. Das Bahnhofsgebäude darf nicht unreflektiert gute Lösungen für das städtische Umfeld wie auch für bahntechnische Entwicklungen verhindern. Erst in der ehrlichen und interessierten Auseinandersetzung bekommt dieses Baudenkmal eine Chance und Legitimität in der Sache und für Winterthur.

Begrüssung / Ausgangslage

Géraldine Fontana Co-Präsidentin «Unser Bahnhof Winterthur»

Felix Landolt, Präsident HSW

Historie

Werner Huber, Architekt & Publizist

Anspruch / Bestellung

Mark Schaffner, Projektleiter SBB Immobilien

Stand der Planung

Jens Andersen, Stadtbaumeister, Amt für Städtebau

STAMMTISCH – DISKUSSION

moderiert von **Menoa Stauffer**, Journalistin
Felix Landolt (HSW), Elias Leimbacher (UBW), Werner Huber,
Mark Schaffner, Jens Andersen, Jürg Zimmermann (SBB), Plenum.

LEHREN

Das Aufnahmegebäude, der Hauptbahnhof oder stimmungsvoller das Empfangsgebäude genannt, ist ein Gebäude von nationaler Bedeutung. Es verweist auf die Ursprünge der schweizerischen Demokratie und die starke liberale Beteiligung daran aus Winterthur. Jonas Furrer wurde 1848 von der Bundesversammlung zum ersten schweizerischen Bundespräsidenten gewählt.

Das Empfangsgebäude, wie es sich heute noch äusserlich zur Post hin präsentiert, ist gewissermassen eine Kopie des Bundeshauses, welches allerdings vor dem Original fertiggestellt worden ist.

Vom Ursprung an entwickelte sich dieses Haus Matrjoschka-artig Schicht um Schicht für den eigenen Bahn- und Stadtnutzen. Es ist heute ein Landmark im Winterthurer als auch im nationalen Bewusstsein. Mit einer Güterabwägung kann nicht genügend früh begonnen werden, um Ansätze und Umgänge mit und am Empfangsgebäude zu prüfen und zu diskutieren.

Denk-Mal ist die Devise! Weitere „Jahrringe“ oder Interventionen können das Haus ausgelotet stimmig und lebendig halten.

HALTUNGEN / FINDUNGEN vor, während und im Anschluss an die Veranstaltung

- . Die Identifikation ist hoch - national als auch lokal – es kann baulich weiter gebracht werden.
- . In den letzten Jahrzehnten litt die gebührende Präsenz markant (Parkdeck, Stadttor, Stellwerk)
- . Eine **Stärkung der Präsenz** in der Stadt ist mehr als angebracht und im Sinne des Denkmals (Auftakt zur Altstadt, zum Stadtgarten und Promenadengürtel, zum Neuwiesenquartier, ...).
Ein Vorspringen aus der Reihe – leichtes verschieben Richtung Post – könnte dabei helfen und wichtigen Platz für die Gleisanlage schaffen.
- . Die enthaltene städtebauliche Achse der Wartstrasse gilt es als Orientierungs-Anker zu nutzen
- . Kommerzielle Nutzungen im Gebäude dürfen nicht einschränkend wirken, solche können einfach von der unmittelbar angrenzenden Stadt (Postgebäude, Rudolfstrasse) übernommen werden.
- . Bahnhofsnahe Gebäude könnten für den Bahnbetrieb umgedeutet werden. Wie wäre es, wenn beispielsweise der „Wartmann“ zum Wartsaal umgenutzt würde?
- . Ob ein *Vor-und-Hinter-dem-Bahnhof* mitten in Winterthur weiterhin besteht, hängt von Gleisanzahl ab. **Nur mit einer geraden Anzahl Gleise ist ein ausgewogener, allseitig offener und zugänglicher Bahnhof möglich.**

- . 8 Durchgangsgleise sind ein langfristiges Optimum – von der SBB erwünscht – und somit bahn-, passagier technisch als auch aus obigen Gründen städtebaulich verfolgungswert!
- . Ein Wendebahnhof im Vogelsang auch in der Bauphase beinhaltet einerseits die Gefahr der Verzettelung und bietet andererseits die Chance der Stadtentwicklung. Eine solche ist so oder so möglich und dürfte zudem langfristig ohne Stumpen-Gleise einfacher und besser sein.
- . **Stadtbus muss zusammen mit dem ZVV dringend einen Plan erarbeiten, wie der öffentliche Verkehr am und zum Bahnhof Winterthur zu funktionieren hat!** Diese Vorgaben für den Bahnhof Winterthur sind aus der städtischen und regionalen ÖV-Strategie abzuleiten.
- . Verliert das Empfangsgebäude seine Bahnhofsnutzung, wird es gefährlich in Frage gestellt. Es sollte ganz im Sinne des Denkmals im Zentrum stehen. Im Gegensatz zu den Werkhallen auf dem Sulzerareal wo die Industrie weg gezogen ist und die Raum-Hüllen zur Umnutzung und Umdeutung zurückgelassen hat, wird am Bahnhof der Bahnbetrieb ausgebaut. Das Empfangsgebäude zentral für den Bahnbetrieb zu halten ist daher bedeutend für den Ort, die Funktion und Orientierung sowie für die Stimmung und damit verbunden die Sicherheit.
- . Der Wendebahnhof darf nicht konkurrenzieren und hat als Flügelbau aufzutreten. Dies dürfte nur mittels entschiedener Klärung der Bauten Coop (EPA) und Stadttor gelingen.
- . **So oder so wird es kompliziert! Erst mit dem nötigen Willen und Nachdruck lässt sich für Winterthur ein qualitativer und rundum optimierter Bahnhof erreichen.**

FRAGEN

- Frage der Verantwortung . **Welchem Zeithorizont sehen wir uns heute verpflichtet?**
- . Nur einem nächsten Ausbauschritt – ca. 30 Jahre – oder darüber hinaus?
 - . Was erschweren wir heute unbedarft ohne Anspruch für die Zukunft?
- Frage des Raumes . **Wie kann die Stadt vernetzt werden?**
- . Kann das Leiterprinzip mit einer Winti-High-Line zum Funktionieren gebracht werden?
Die Holmen Rudolfstrasse und Bahnhofplatz fallen heute praktisch aus!
 - . Wie spielen der Stadtgarten und der Promenadengürtel mit?
 - . Wie die Museen, das Stadttheater, der Merkurplatz und die Schützi?
 - . Wie kann die Entwicklung des Lindspitz (Gleisdreieck) prägen?
 - . Was bedeutet der bedeutsame Ausbau des Spitalareals?
- Frage der Kosten . **Werden offen die Gesamtkosten ausgewiesen und verglichen?**
d.h. werden alle Kosten die Winterthur zu tragen hat eingerechnet?

ANHANG

- _ Präsentation DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DES AUFNAHMEGEBÄUDES; UBW, 21. Jan. 2025 von Werner Huber, Dipl. Arch. ETH, Publizist
- _ Anlassbilder von Gian Acocella und Elias Leimbacher
- _ Artikel: Landbote, 3. Feb. 2025 *inkl. Umfrage zu Varianten (11.2.25; 350 Pers.):*

Variante 211	11 %
Variante 451	6 %
Variante Stadtperron	26 %
Variante Tiefbahnhof	56 %



DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DES AUFNAHMEGEBÄUDES

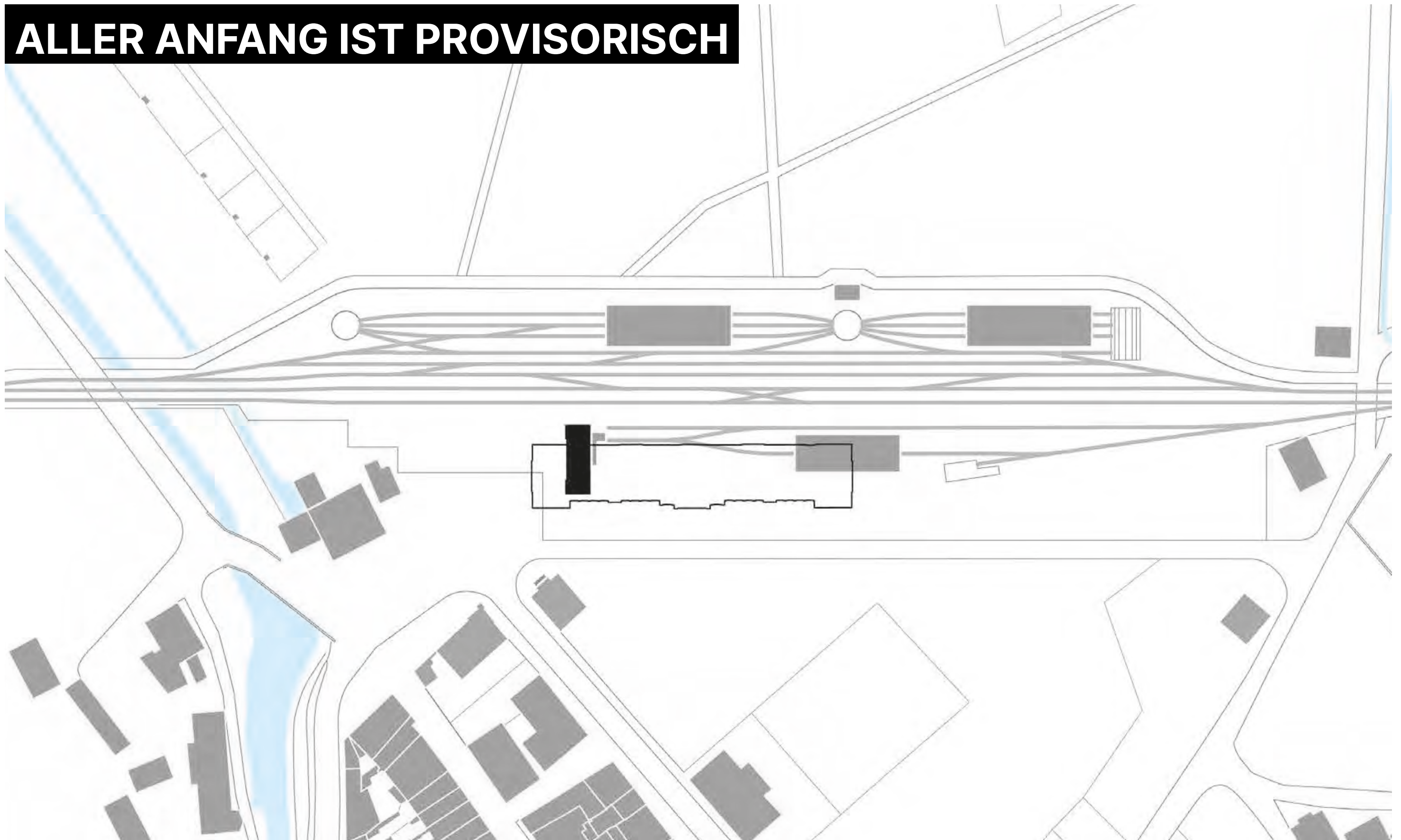
Unser Bahnhof Winterthur | 21. Januar 2025



Werner Huber
Dipl. Arch. ETH | Publizist
Agentur Baukultur GmbH

AGENTUR
BAU
KULTUR

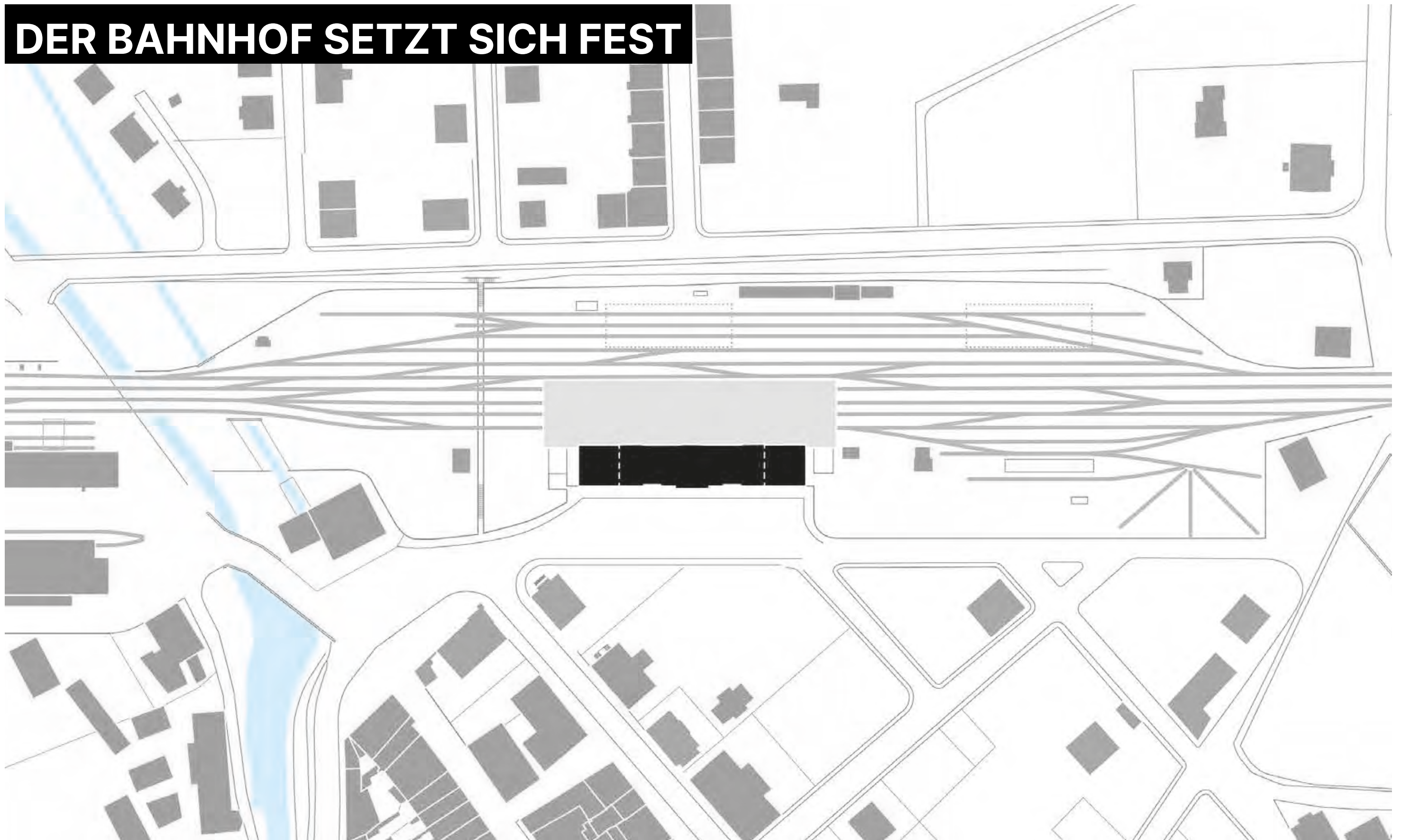
ALLER ANFANG IST PROVISORISCH





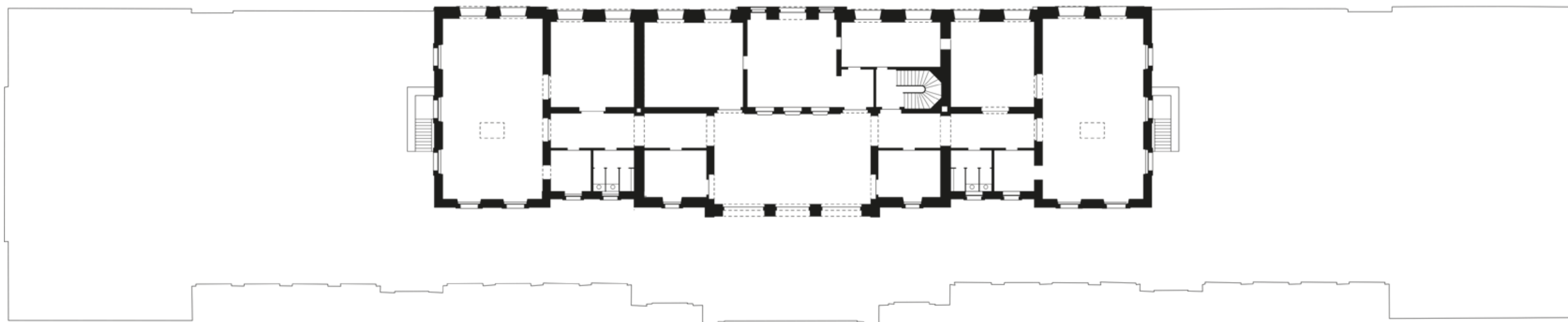
1855: Provisorisches Aufnahmegebäude (Foto 1883, Kornhauswirtschaft Zürich, kurz vor Abbruch. Winbib)

DER BAHNHOF SETZT SICH FEST





1860: Das definitive Aufnahmegebäude (Foto um 1870. Winbib)



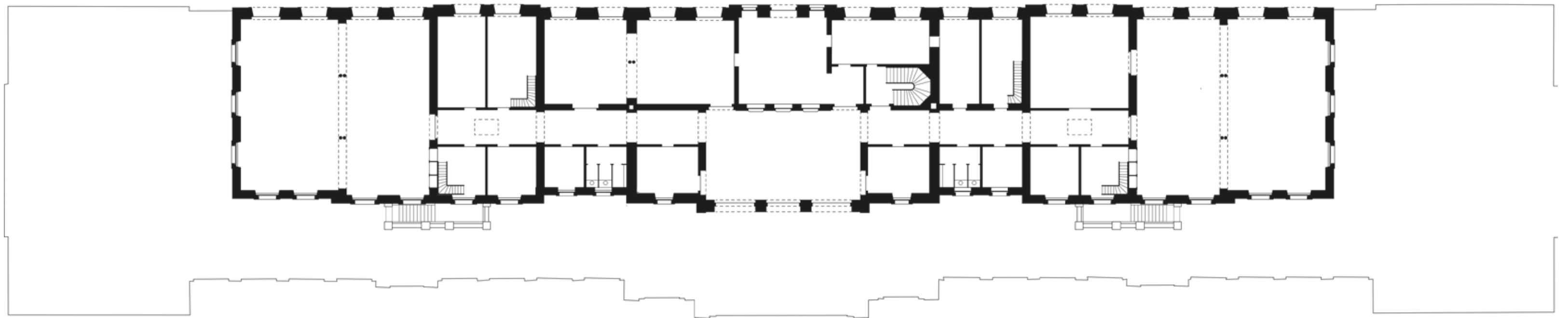
1860: Grundriss Erdgeschoss



Einsteigehalle (Foto vor 1876. Winbib)

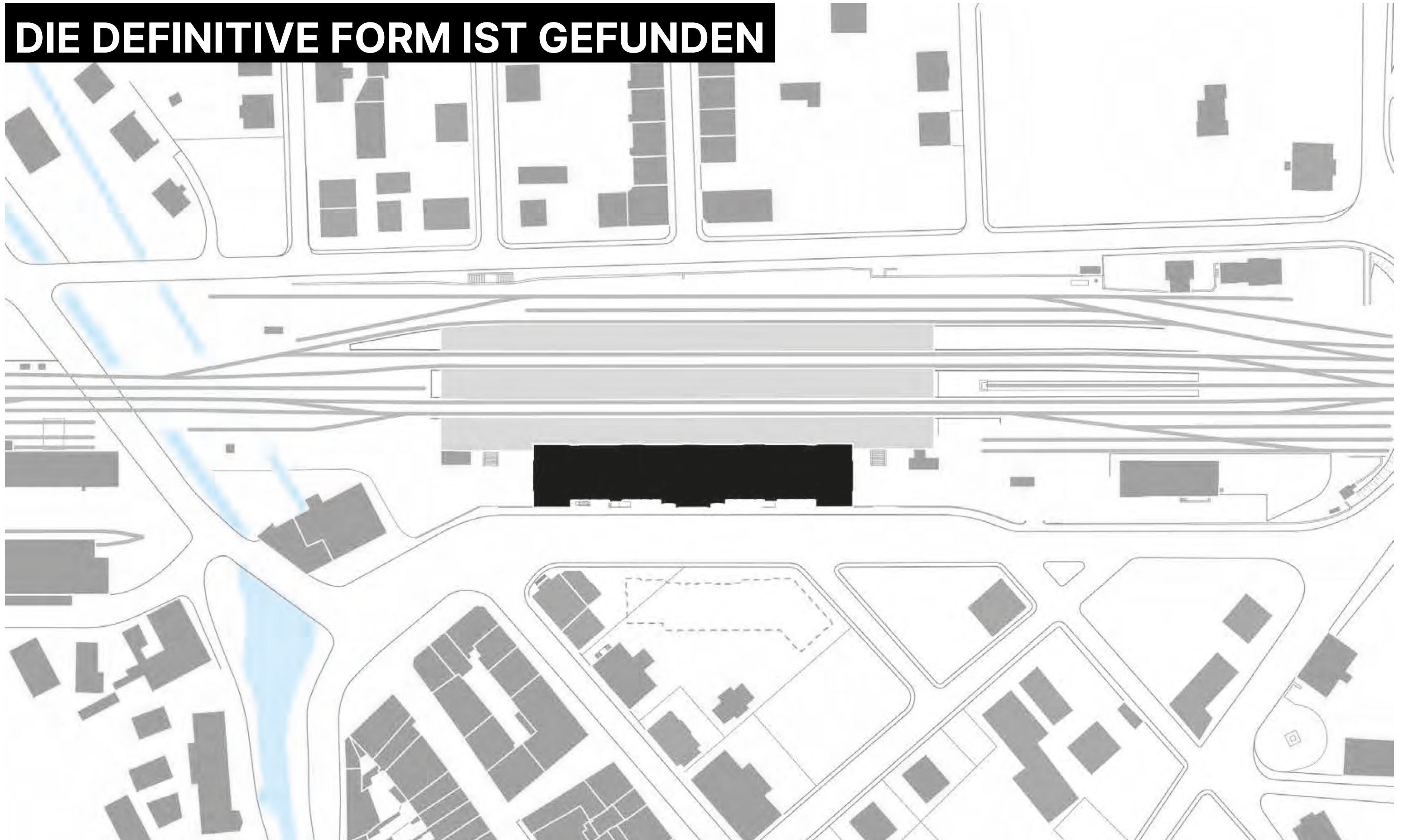


1876: Erweiterung um je vier Achsen (Foto1890. Winbib)



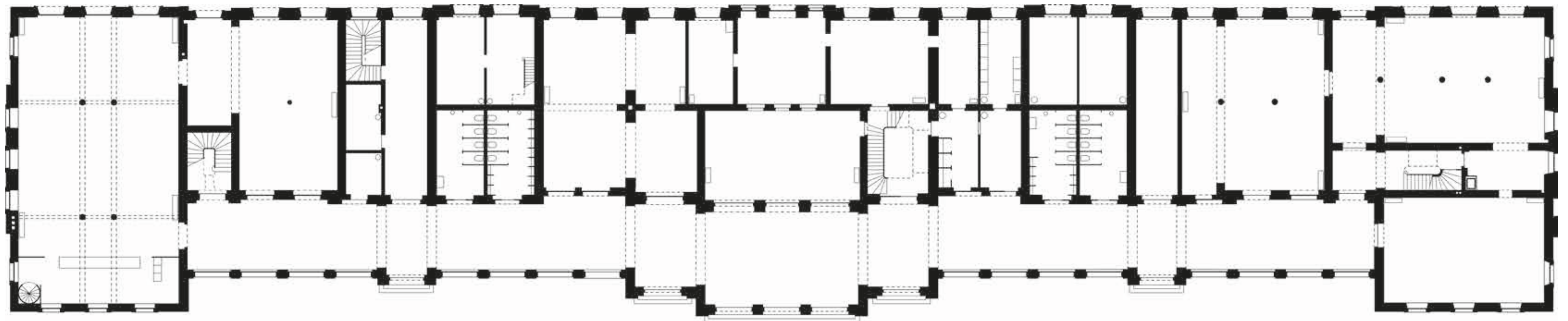
1876: Grundriss Erdgeschoss

DIE DEFINITIVE FORM IST GEFUNDEN

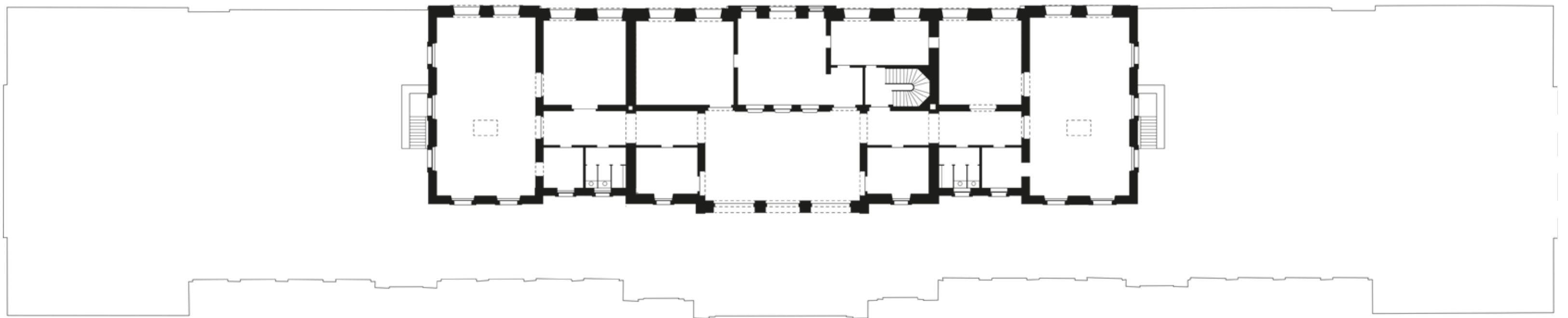




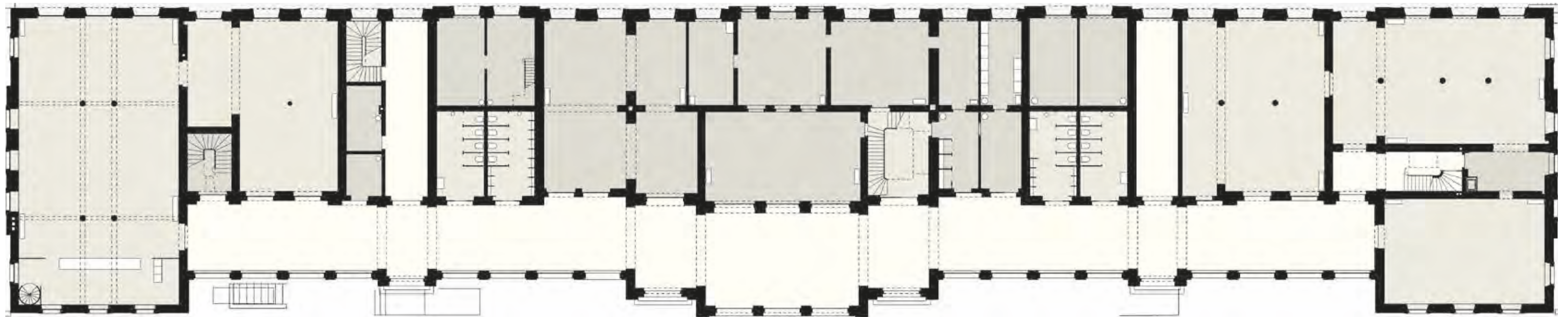
1895 hatte das Aufnahmegebäude seine definitive Form gefunden (Foto 1933. Winbib)



1895: Grundriss Erdgeschoss



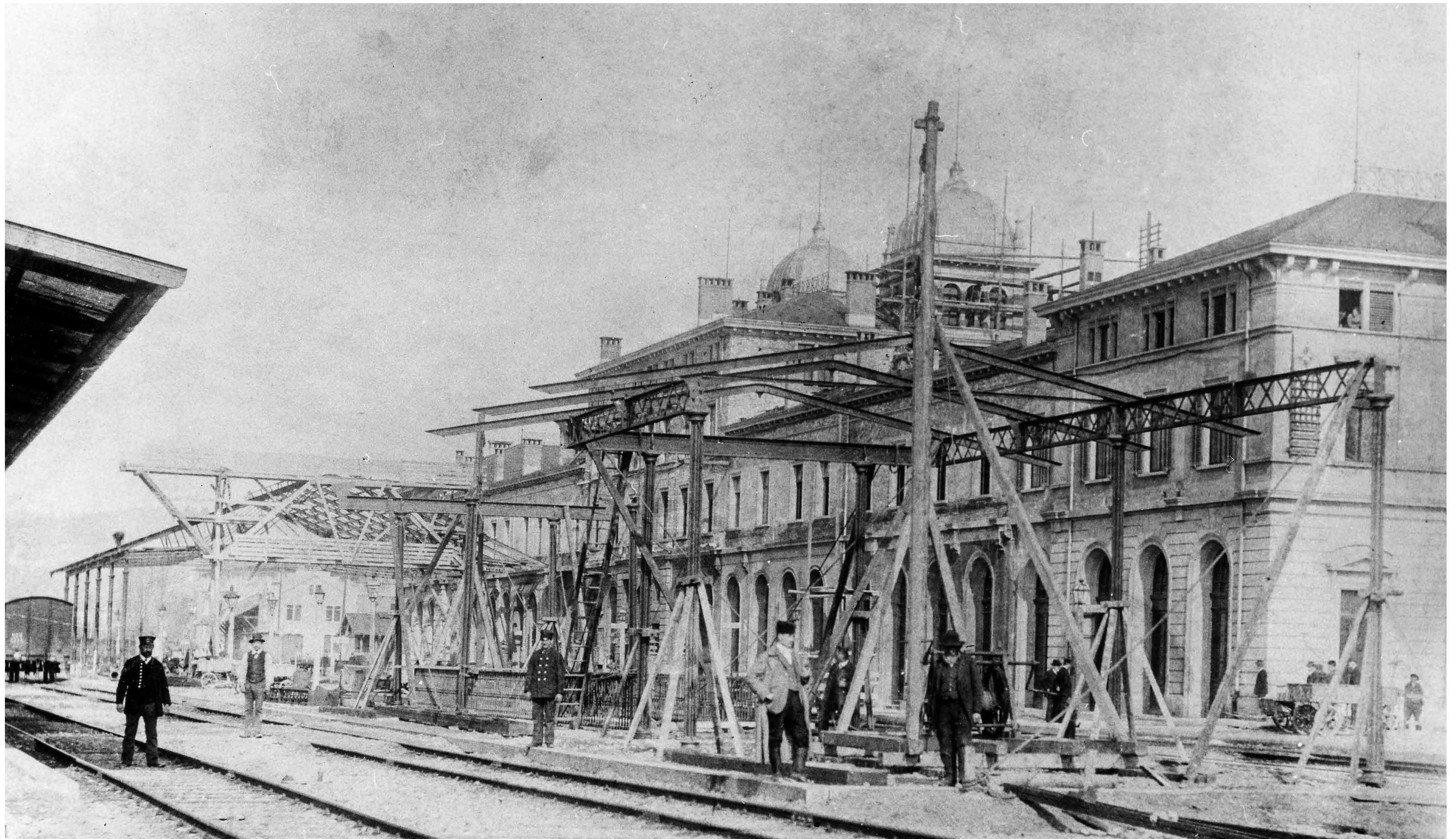
... 1895



1895: Struktur und Funktionsschema



Schalterhalle (Foto 1944. SBB-Historic)



Perrons und Perrondächer ersetzen die Einsteigehalle (Foto 1895. Winbib)

DIE ZEIT DER SCHLEICHENDEN VERÄNDERUNGEN





Über die Jahre verändert sich das Äussere kaum (Foto 1985. Werner Huber)



Gepäckexpedition im südlichen Teil der Vorhalle (Foto 1983. Werner Huber)



Durchgang und Kiosk an Gleis 1 (Foto 1985. Werner Huber)



Durchgang vom Gleis 1 zur Schalterhalle (Foto 1985. Werner Huber)



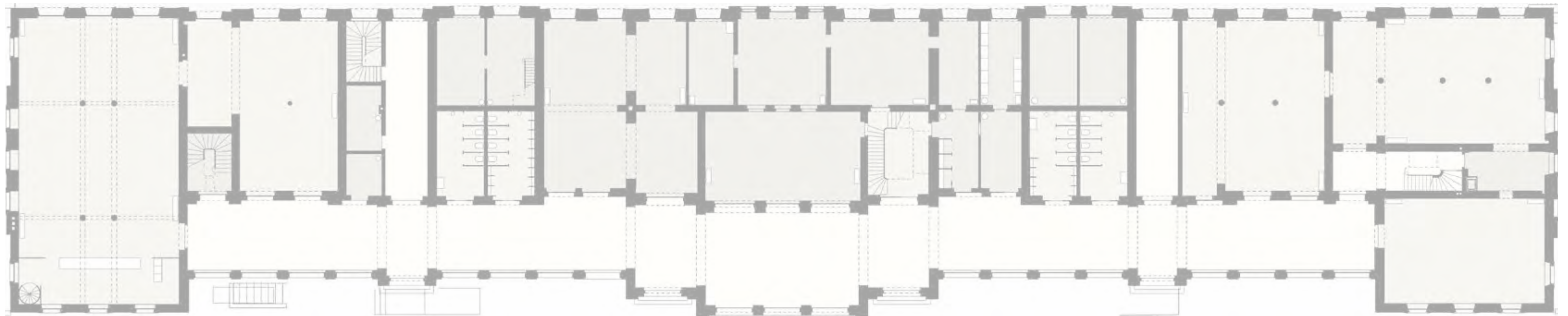
Schliessflächen an Gleis 1 (Foto 1986. Werner Huber)



Bahnhofbuffet 1. Klasse «Jonas-Furrer-Galerie» (Foto 1982. Werner Huber)



Gleis 1 mit Bahnhofbuffet 1. Klasse (Foto 1985. Werner Huber)



1960: Grundriss Erdgeschoss



Schalterhalle (Foto 1983. Werner Huber)

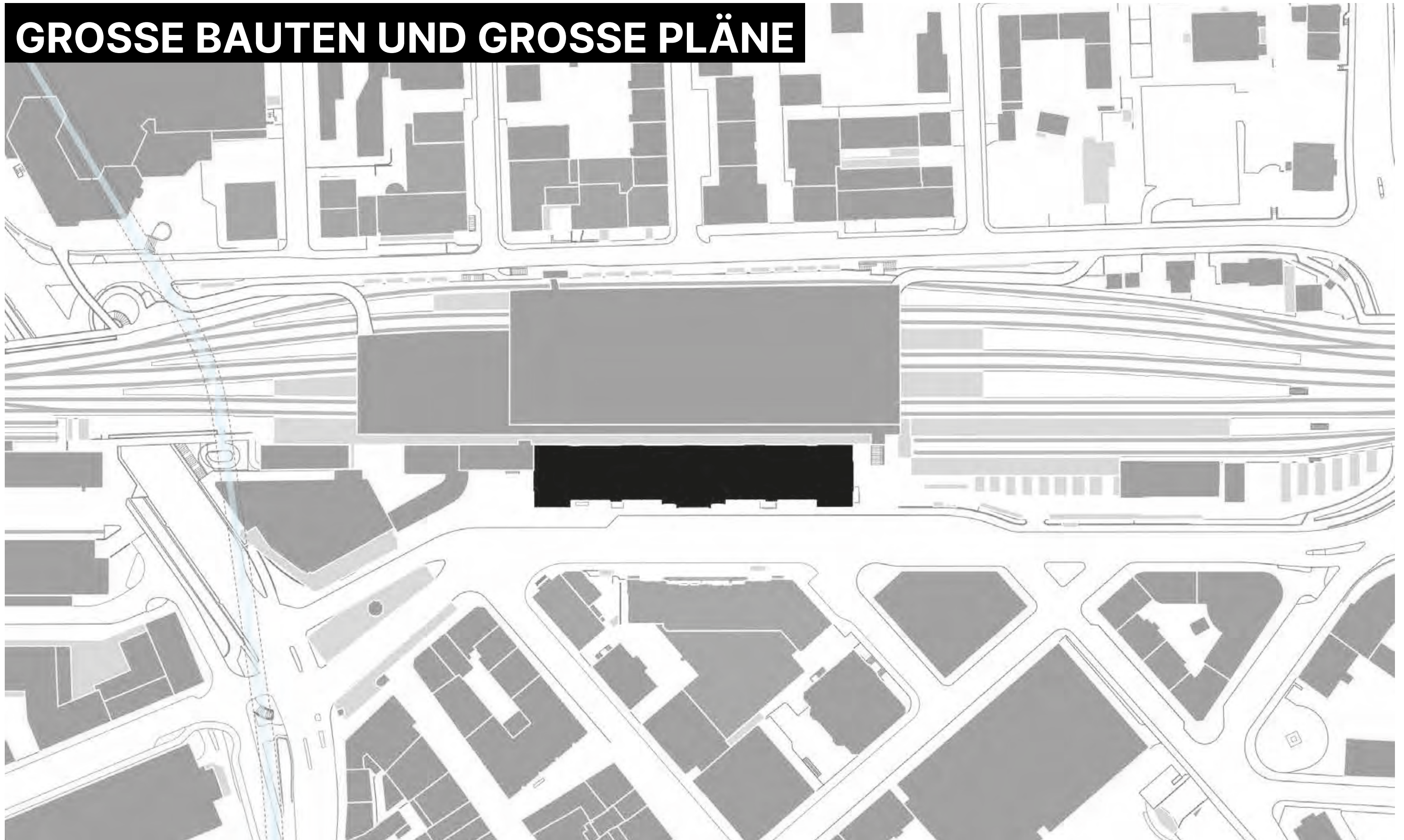


Wartsaal (Foto 1986. Werner Huber)



Bahnhofbuffet 2. Klasse «Restaurant Loki» (Foto 1985. Werner Huber)

GROSSE BAUTEN UND GROSSE PLÄNE





Perrondächer ein Jahr vor dem Abbruch (Foto 1984. Werner Huber)



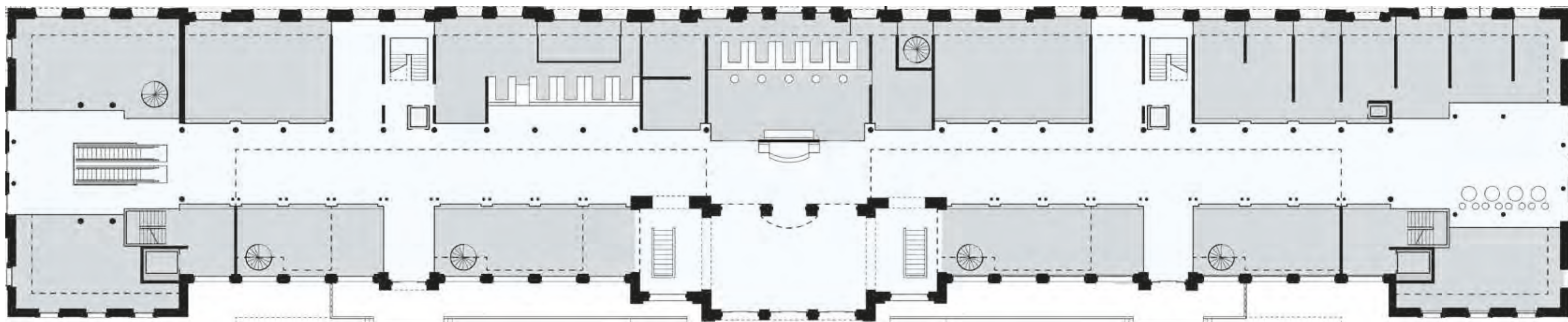
Freier Blick von hinten (Foto 1986. Werner Huber)



Die letzten Sonnenstrahlen für lange Zeit (Foto 1986. Werner Huber)

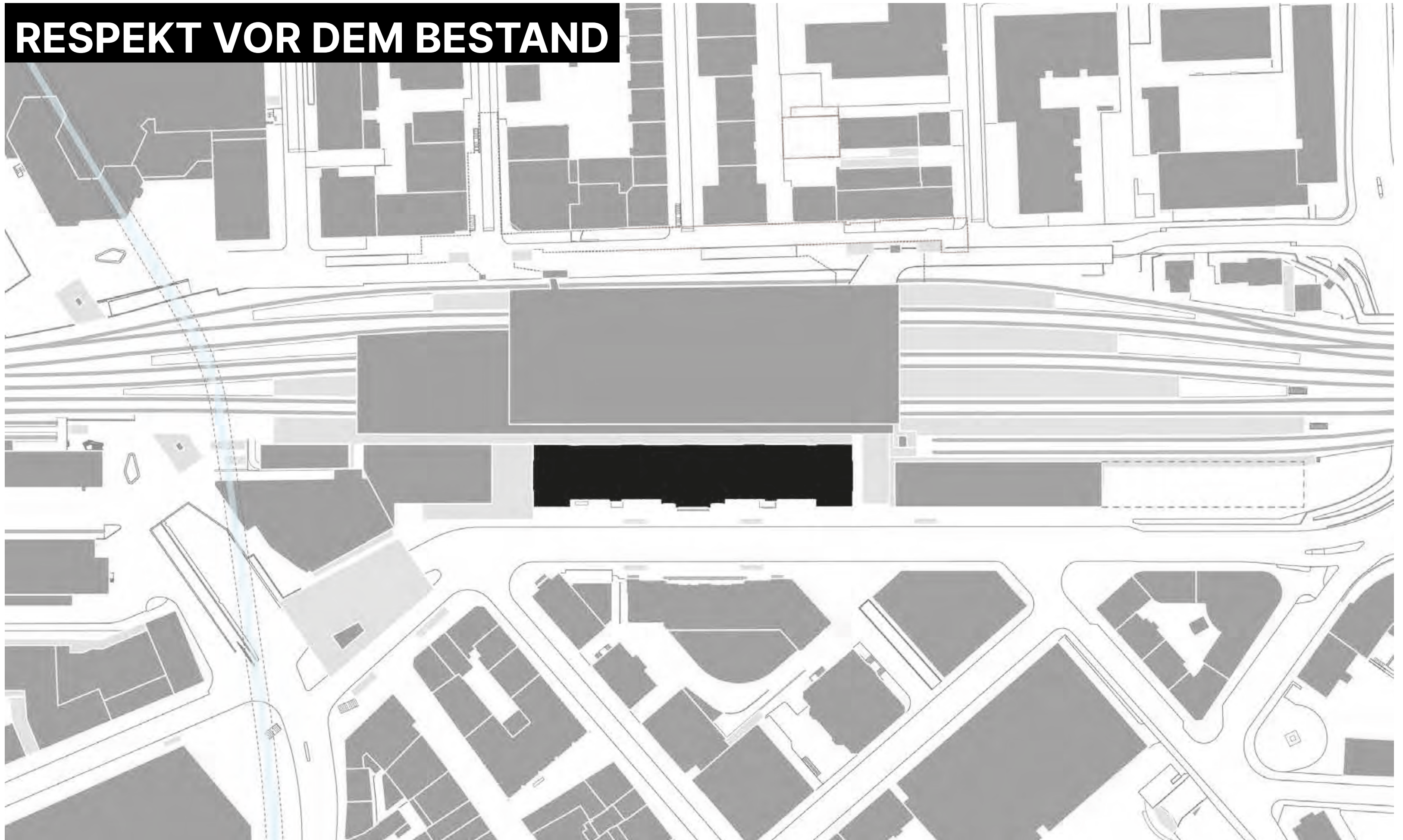


Immerhin eine kraftvolle Konstruktion (Foto 1986. Werner Huber)



1986: Ein hochfliegender Plan

RESPEKT VOR DEM BESTAND





Das Aufnahmegebäude wird saniert und umgebaut (Foto 1996. Werner Huber)



Bauarbeiten für das «Stadttor» (Foto 1999. Werner Huber)



Winterthurs neue Empfangshalle (Foto 2000. Werner Huber)



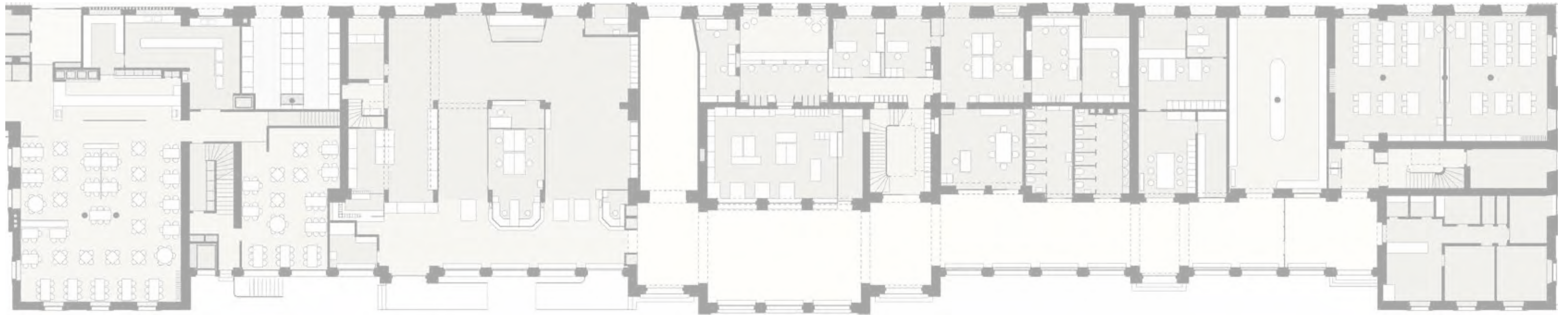
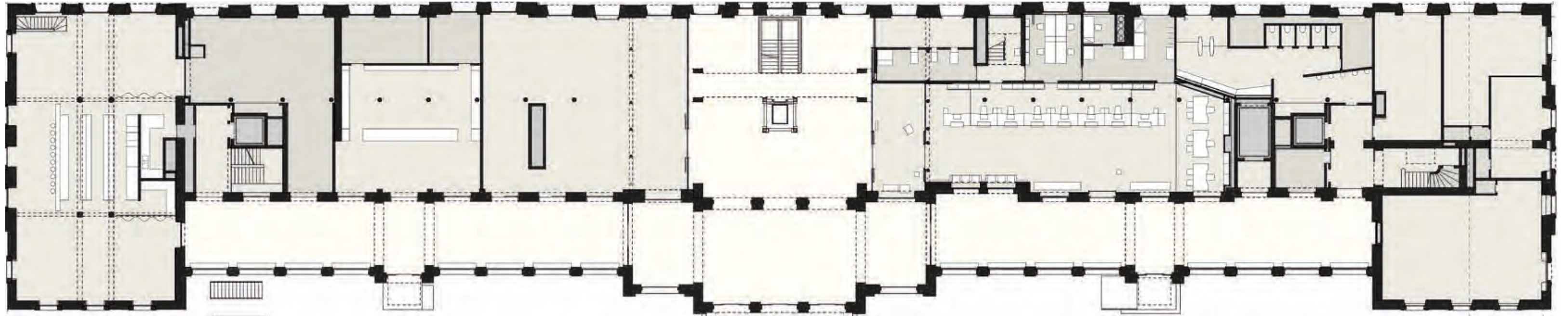
Sorgfältige Sanierung des Bestands (Foto 1999. Werner Huber)



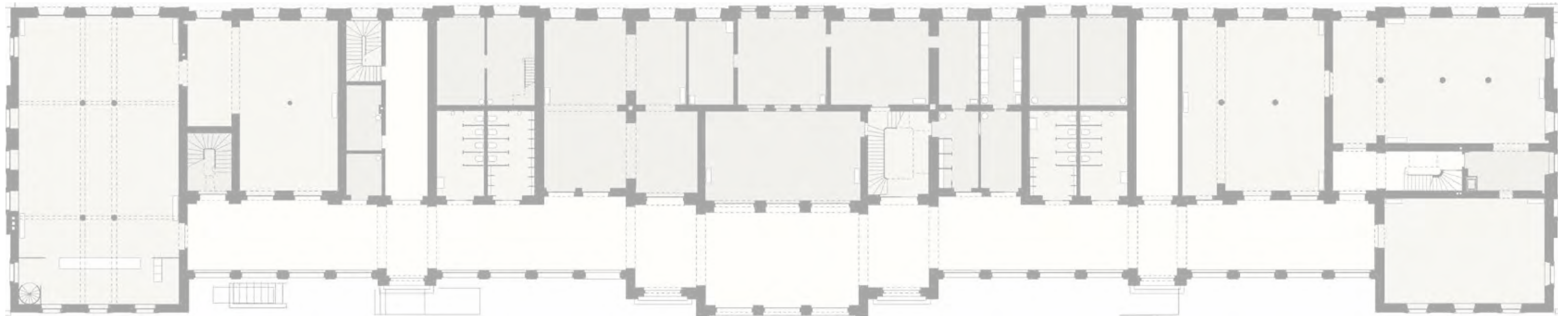
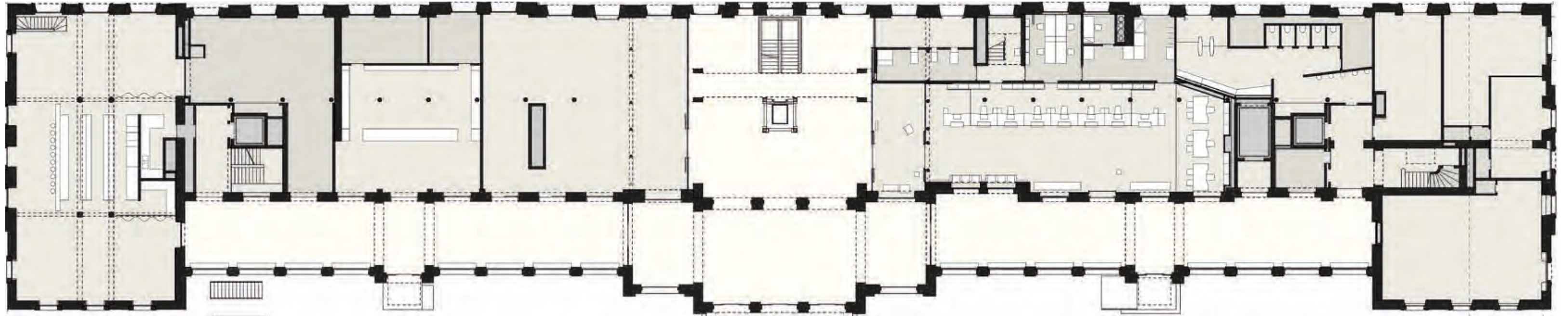
Behutsame Ergänzung des Fehlenden (Foto 1999. Werner Huber)



Endlich eine Bahnhofshalle – doch wozu? (Foto 2015. Werner Huber)

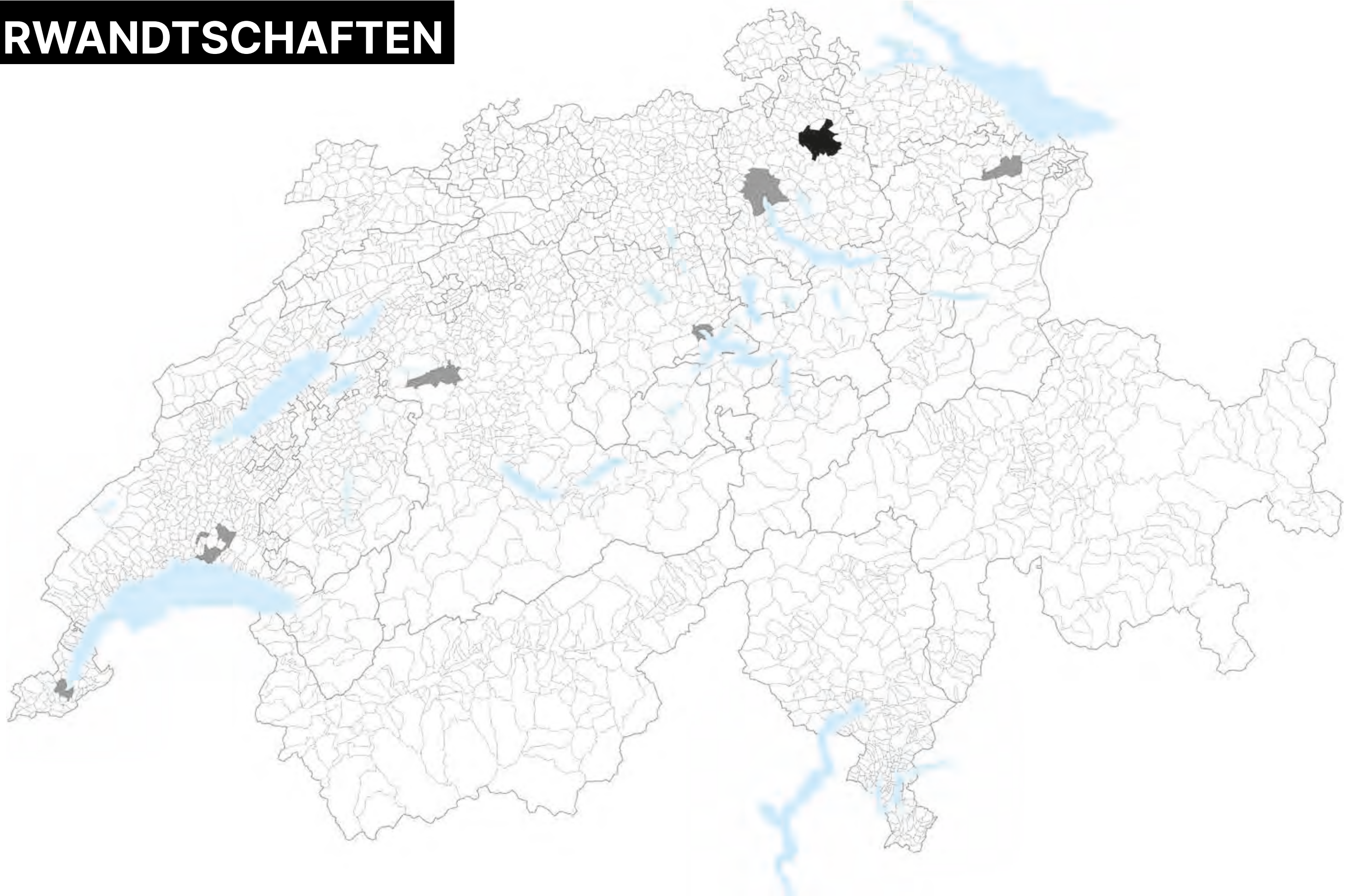


1999: Erdgeschoss im Vergleich zu 1960



1999: Erdgeschoss im Vergleich zu 1895

VERWANDTSCHAFTEN





Zürich Hauptbahnhof (Foto 2015. Werner Huber)



Basel SBB (Foto 2021. Werner Huber)



Lausanne (Foto 2002. Werner Huber)



Genève Cornavin (Foto 2023. Werner Huber)



Bern (Foto 2008. Werner Huber)



Luzern (Foto 1991. Werner Huber)



Bahnhof? (Foto 2018. Werner Huber)



Bahnhof! (Foto 2018. Werner Huber)

DANKE FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT



Werner Huber
Dipl. Arch. ETH | Publizist
Agentur Baukultur GmbH

AGENTUR
BAU
KULTUR



Der Landbote

ZRZ
Zürcher Regionalzeitungen

TAGBLATT VON WINTERTHUR UND UMGEBUNG

EM-Gold für Lukas Britschgi

Mit dem Triumph an der Eiskunstlauf-EM katapultiert er sich in neue Sphären.

22

FC Winterthur taucht in Yverdon

Gleich mit 0:3 verliert der FCW sein Sechs-Punkte-Spiel bei Yverdon-Sport.

5



Wein vom eigenen Rebberg

Das Landhotel Hirschen in Trüllikon serviert Genuss aus dem Piemont.

2

Doch ein achttes Gleis für den Bahnhof Winterthur?

Ausbau Um der steigenden Zahl von Pendlern zwischen Winterthur und Zürich gerecht zu werden, läuft die Planung für einen Umbau des Bahnhofs. Der Druck auf den Stadtrat steigt, nochmals über die Bücher zu gehen.

Till Hirsekorn

In zehn Jahren werden pro Tag etwa 40'000 Pendlerinnen und Pendler mehr über den Bahnhof Winterthurs reisen. Damit es nicht zum Kollaps bei der wichtigsten Drehscheibe Winterthurs kommt, braucht es bauliche Ein-

schnitte. Welches die beste Lösung ist, darüber sind sich nicht alle einig. Bis 2035 müssen sich das Amt für Städtebau und die SBB definitiv festlegen. Im Rennen - soviel ist schon länger bekannt - sind zwei Varianten mit nach wie vor sieben Durchgangsgleisen. Dazu käme ein Wende-

bahnhof. Dort, wo sich heute die SBB-Güterschuppen und der Musikclub Bolero befinden. Der Verein «Unser Bahnhof Winterthur», in dem sich Verkehrsplaner und Architektinnen zusammengeschlossen haben, wollen nun eine andere Idee pushen. Sie sind der Meinung, dass die

beste Lösung ein zusätzliches, achttes Gleis sei. Eine Option, welche die Stadt und die SBB verworfen hatten. Unter anderem weil der Raumbedarf und die Eingriffe auf beiden Seiten der Gleise sehr gross wären - was Kritiker bezweifeln. Dass mit einem Gleis mehr ein deutlich ef-

fizienterer Bahnbetrieb möglich wäre, räumten auch Stadt und SBB ein. Nach Gesprächen am runden Tisch, habe man sich nun entschieden, die Option «noch einmal ernsthaft und gründlich zu prüfen», sagte Stadtbaumeister Jens Andersen kürzlich an einem Podium. **Seite 3**

Eintrittspreise für Badi in Rickenbach werden erhöht

Rickenbach Der Gemeinderat Rickenbach hat die Eintrittspreise für das Schwimmbad Grafenwisen erhöht. In der kommenden Saison zahlen Kinder und Erwachsene je einen Franken mehr Eintritt. Grund dafür ist das Defizit der Badi, das letzte Saison 315'000 Franken betrug. Die höheren Kosten sind laut Gemeindegemeinschaft Beat Mauweiler unter anderem auch auf mehr Personal und höhere Energiepreise zurückzuführen. Nach den Rekordjahren 2022 und 2023 gingen die Eintritte in der letzten Saison um über ein Viertel zurück. Mit den erhöhten Eintrittspreisen will die Gemeinde Rickenbach das Defizit nun um 15'000 bis 20'000 Franken reduzieren. (red) **Seite 3**

Neue Regierung in Belgien

Bart De Wever will als Premier das Land von seinen Schulden befreien.

Seite 16

Wirtschaftskrise in Kroatien

Die Bürger reagieren mit einem Boykott auf die steigenden Lebensmittelpreise.

Seite 16

Auf Schienen

Autor Daniel Glattauer über sein neustes Buch, das in einem Zug spielt.

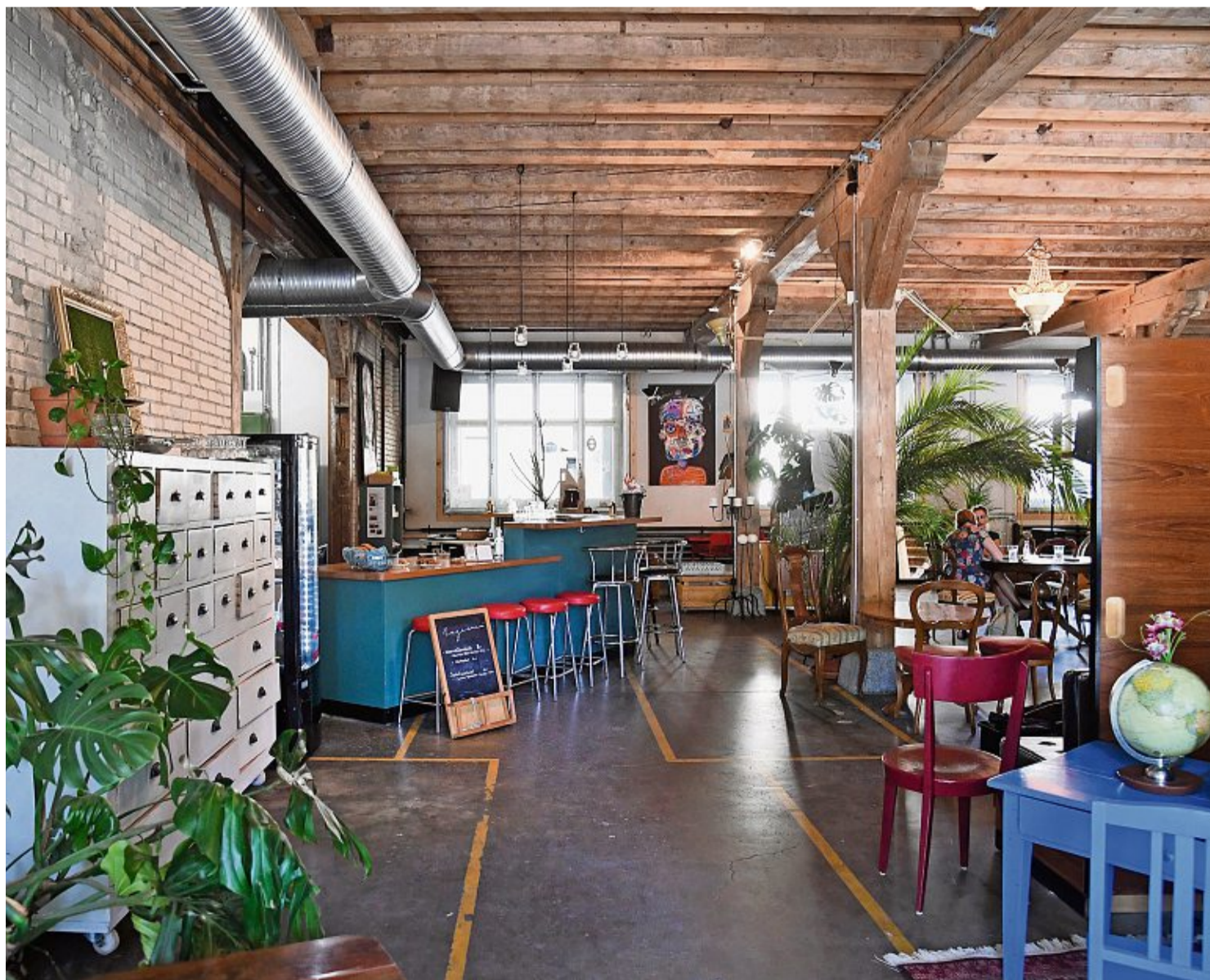
Seite 19

Vor der Ski-WM in Österreich

Vier Skilegenden reden über die Krise im österreichischen Skisport.

Seite 21

Die schönsten Familienkafis in der Region



Gastronomie Für die Eltern ist es oft eine Lotterie: Sind die Kinder in diesem Restaurant oder Café überhaupt willkommen? Wir zeigen sechs Lokale in Winterthur und Umgebung, die sogar Spielbereiche für die Kleinen eingerichtet haben - etwa das Kafi Rauke im Zeughausareal in Winterthur. (red) **Seite 2** Foto: Madeleine Schoder

Abstellgleis für Frühfranzösisch

Bildung Ein neuer Vorstoss im Zürcher Kantonsparlament sieht vor, Französisch erst ab der Sekundarstufe zu lehren anstatt schon in der Primarschule. Die Änderung zielt darauf ab, den Bildungsdruck zu reduzieren und das Lernniveau zu verbessern. Der Vorstoss hat gute Chancen, da er von mehreren Parteien unterstützt wird. Ist es das Ende des umstrittenen Frühfranzösisch? (red) **Seite 7**

Bundesrat im Dilemma

Untersuchung Der Nachrichtendienst des Bundes warnt schon seit Jahren vor der Bespitzelung von Minderheiten und Oppositionellen durch den chinesischen Staat - auch in der Schweiz. Nun hat der Bundesrat diese Praxis erstmals umfassend dokumentieren lassen. Laut mehreren Quellen aus der Verwaltung tut er sich aber schwer mit dem eindeutigen Resultat der Studie. Der Bericht über die Situation der Tibeter und Uiguren in der Schweiz sollte längst veröffentlicht sein. Doch das Geschäft wurde mehrmals verschoben. Offenbar will der Bundesrat China nicht verärgern. Wohl auch, weil bald neue Verhandlungen mit China anstehen. (red) **Seite 13**



Der Landbote Technoparkstrasse 5, 8401 Winterthur
Abo-Service 044 404 64 88, contact.landbote.ch
Inserate 044 248 40 30, inserate@landbote.ch



Redaktion 052 266 99 00, redaktion@landbote.ch
Leserbriefe leserbriefe@landbote.ch
Lesen Sie uns auch in der App oder auf der Website landbote.ch

TV/Radio	10	Anzeigen	
Rätsel	11	Traueranzeigen	8
Sport	5, 21	Eulach-/Fahrzeugmarkt	4

Neue Idee für den Grossumbau des Bahnhofs wieder auf dem Tapet

Zusätzliches Gleis für den Bahnhof Winterthur Wie soll der HB für die Zukunft fit gemacht werden? Von mehreren Seiten steigt der Druck auf Stadt und SBB, nochmals über die Bücher zu gehen.

Till Hirsekorn

Der Bahnhof ist und bleibt Winterthurs wichtigste Drehscheibe für den Pendlerverkehr. Mit dem Brüttener Tunnel und dem Projekt Mehrspur steigt die Anzahl Fahrten allein zwischen Winterthur und Zürich in zehn Jahren von 670 auf 900. Und damit auf 156'000 Pendlerinnen und Pendler pro Tag, über 40'000 mehr als heute.

Welche baulichen Einschnitte braucht es, damit der HB das Passagierwachstum mittelfristig schlucken kann und ein Kollaps ausbleibt?

Derzeit läuft beim Amt für Städtebau die «planerische Vertiefung». Es gilt bis spätestens 2035 einen definitiven Entscheid zu treffen: Variante Rudolfstrasse? Oder Variante Hauptgebäude? Beide sähen weiterhin sieben Durchgangsgleise vor. Dazu einen neuen Wendebahnhof. Dort, wo heute die SBB-Güterschuppen und der Musikclub Bolero stehen.

Das kann nicht der Weisheit letzter Schluss sein, findet man beim Verein «Unser Bahnhof Winterthur» (UBW). Dort haben sich Verkehrsplaner, Architekten und Gastronomen zusammengesetzt, um sich einzubringen.

Beim UBW lobbyiert man eifrig für eine Lösung, die Stadt und SBB bereits verworfen hatten: die Option eines achten zusätzlichen Gleises mit «Stadtperron» und direktem Anschluss an die Rudolfstrasse.

Wie viel Platz braucht ein zusätzliches Gleis?

Stadt und SBB haben von der 8-Gleis-Variante abgesehen. Unter anderem weil die Eingriffe auf beiden Seiten der Gleise offenbar sehr stark wären, der «Raumbedarf immens», wie es in der Projekt-Broschüre «Bahnhof Winterthur 2045» heisst. Darin räumt man allerdings auch ein, dass mit einem achten Gleis ein deutlich effizienterer Bahnbetrieb möglich wäre.

Die Idee eines zusätzlichen Gleises hat es nun wieder auf den Zettel von Stadt und SBB geschafft. Das bestätigte Stadtbau- und Verkehrsplaner Jens Andersen am Rande eines Podiums, das der Verein UBW kürzlich zum Thema organisierte. Nach mehreren Gesprächen am runden Tisch mit Behörden, Fachleuten, Interessierten und den SBB, so Andersen, habe man sich von «guten Argumenten» überzeugen lassen, die Option «noch einmal ernsthaft und gründlich» zu prüfen. Eine starke Stimme bei «Unser Bahnhof Winterthur» ist Elias Leimbacher. Der Architekt sitzt im Vereinsvorstand. Er hat mitgeholfen, zwei achtgleisige Varianten zu berechnen. Gemäss seinen Skizzen könnte die Rudolfstrasse auch mit acht Gleisen eine Flaniermeile bleiben. Sie wäre immer noch bis zu 20 Meter breit. Ein Teil davon entfielen auch auf das neue «Stadtperron».

Ein entscheidender Vorteil, der mit «Stadtperrons» hinzukäme: dass sich der HB mit einem ebenerdigen direkt zugänglichen



Wie soll das altherwürdige Bahnhofsgebäude künftig genutzt werden? Mit oder ohne Perron, das durch einen Teil der Halle führt? Foto: Madeleine Schoder

«Stadtperron» auch zum Neuwiesenquartier hin öffnen würde. Der heutige Zaun wäre weg. «Dann gäbe kein «vor und hinter dem Bahnhof» mehr, sondern echte Zugänge auf beide Seiten», sagt Leimbacher.

Allerdings gäbe es auch Abstriche. Zum Beispiel fielen die Veloparkplätze entlang des Gleises 9 weg. Relativ radikal wären zudem die Einschnitte ins Bahnhofsgebäude (siehe Grafik). Oder aber: Man verschiebt das gesamte Gebäude in Richtung Bahnhofplatz – was für Leimbacher durchaus prüfenswert wäre: «In Oerlikon wurde auch ein Gebäude verschoben. Warum nicht auch hier?»

Doch es gibt einen weiteren Knackpunkt: Die 8-Gleis-Variante wäre nur mit maximal zehn Meter breiten Perrons möglich, was knapp unter dem SBB-Richtwert läge. «Verhandlungssache», meint Leimbacher wiederum und verweist erneut auf den Bahnhof Oerlikon mit seinen neuen 9-Meter-Perrons.

Hauptgebäude als reine Fassade?

Klar umstritten wäre ein komplett «perronisiertes» Bahnhofsgebäude. Dieses ist im kantonalen Schutzinventar gelistet. Am gut besuchten Podium, zu dem

der Verein UBW und der Heimatschutz kürzlich im Kunstraum Oxyd luden, stand der Umgang mit dem altherwürdigen Bau im Fokus der Diskussion. Fazit: Es durch eine komplette Entkernung zur reinen Fassade ohne eigentliche Funktion zu degradieren, könne definitiv keine Option sein. «Es gäbe sicherlich gangbare Kompromisse», sagt Leimbacher.

Spätestens 2035 müssen sich Stadt und SBB auf eine Variante festlegen. Es bleibt also noch Zeit. Doch Leimbacher will dranbleiben. Wenn man jetzt nicht eine fundierte Grundlage für vielfältige Varianten erarbeite, verbaue man sich städteplanerisch den Spielraum für die Zukunft. «Und das rund um den HB. Mitten im Herzen der Stadt. Dort, wo sie pulsiert.»

Die Ausgangslage: Zwei Varianten im Fokus

Die Krux am Bahnhof ist: Die Perrons sind mit ihren 7,5 bis 8,6 Metern zu schmal. Die SBB planen aktuell mit Perronbreiten von 10,5 Metern. Grundsätzlich stellt sich die Frage: In welche Richtung soll der HB wachsen für breitere Perrons 6/7 und 8/9?

Nach Westen in Richtung Rudolfstrasse? Oder nach Osten in Richtung Bahnhofplatz? Auf

beiden Seiten ist der Platz knapp. Hier die schmale Rudolfstrasse, an der sich Velos und Fussgänger aneinander vorbeizwängen. Da das Perron 3 mit dem Stadttor, dem alten Bahnhofsgebäude und davor den langen Doppelgelenkbussen, die auf dem Bahnhofplatz ein- und ausrollen.

Welcher Eingriff macht städtebaulich und betrieblich mehr Sinn? Beziehungsweise: Welcher Eingriff schmerzt weniger? Diese Frage muss die Stadt ausloten.

2021 haben Stadt und SBB sich auf zwei «Bestvarianten» festgelegt. «Variante 211» sieht vor, die Durchgangsgleise 7 bis 9 um bis zu 6,5 Meter in Richtung Rudolfstrasse zu verlegen. Die Vorteile: Die Kosten wären tief, die Bauzeiten kurz und es bräuchte keine Eingriffe in den historischen Bahnhof. Die Nachteile liegen auf der Hand. Die Situation der Rudolfstrasse als Nadelöhr würde sich derart zuspitzen, dass Velos auf die Neuwiesenstrasse ausweichen müssten.

Pros und Kontras gibt es auch für die zweite Bestvariante, Nummer 451. Ein Teil des Perrons 3 müsste ins denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude (Baujahr 1860) und unters Stadttor verlegt werden.

Geschätzte zehn Jahre betrüge die Bauzeit, Teil beider Varianten ist ein neuer Sackbahnhof mit drei Gleisen auf dem Areal Vogelsang. Dort wo heute die SBB-Güterschuppen mit der Ausgangsmeile rund um den Club Bolero stehen. Bei beiden Bestvarianten soll der Parkhausdeckel verschwinden. So weit zur Testplanung.

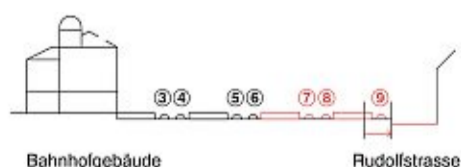
Auch Politik hält Finger drauf

Nicht nur der Verein «Unser Bahnhof Winterthur» macht Druck. Auch die Politik hält beim Bahnhof den Finger drauf. Kürzlich wurde im Stadtparlament ein Postulat mit deutlicher Mehrheit von 48 zu 5 Stimmen überwiesen. Darin wird der Stadtrat aufgefordert, aktiv zu werden. Er solle bei den SBB und dem Bundesamt für Verkehr darauf hinwirken, dass diese die beiden Bestvarianten nochmals gründlich checken. Vor allem, um die frisch aufgewertete Rudolfstrasse zu schonen.

Die Idee eines andockenden achten «Stadtperrons» tauchte in den Voten im Parlament ebenfalls als denkbare Alternative auf. Aber auch die mit Abstand teuerste Variante eines Tiefbahnhofs.

Nun sind das Amt für Städtebau und die SBB wieder am Zug.

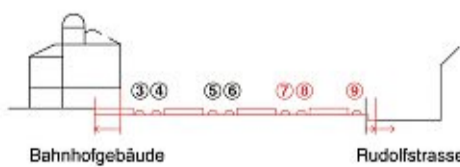
Variante 211



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

Tabella: vif

Variante 451



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

Tabella: vif

Eintrittspreise steigen, weil Badi mehr Minus macht

Rickenbach In der letzten Saison betrug das Defizit der Badi 315'000 Franken. Nun hat der Gemeinderat reagiert.

Auf die neue Saison hin erhöht der Gemeinderat Rickenbach die Eintrittspreise für das Schwimmbad Grafenwisen. Kinder zahlen neu für einen Tageseintritt oder ein Zehnerabo ein Drittel mehr. Konkret: 4 statt 3 Franken, zehn Eintritte gibts für 36 statt 27 Franken.

Bei den Erwachsenen ist die Preissteigerung mit knapp 17 Prozent weniger stark. Sie zahlen neu nicht mehr 6, sondern 7 Franken, ein Zehnerabo kostet nun 63 Franken, vorher waren es 54.

Diese Preise sind identisch mit jenen der Badi im Nachbardorf Wiesendangen. Vergleicht man die Tageseintritte für Kinder, bilden die 4 Franken in der Region die obere Grenze. Für dasselbe Geld kommt man also auch ins grössere Schwimmbad in Seuzach.

Rekorde bei Besucherzahlen

Die kleinste Preissteigerung gibt es in Rickenbach bei den Saisonabos im Vorverkauf. Diese steigen bei Kindern und Erwachsenen um je 14 Prozent an und kosten neu 40 (bisher 35) beziehungsweise 80 Franken (bisher 70). Die unterschiedlich starken Erhöhungen animieren also, das Saisonabo schon möglichst früh zu kaufen. Das ist wenig überraschend, sind doch die Einnahmen einer Badi jeweils stark vom Wetter abhängig.

In den Jahren 2022 und 2023 verzeichnete die Badi mit knapp 22'000 und über 23'000 Eintritten Rekordwerte. Das lag einerseits an den warmen Sommern, andererseits auch am Umbau der Badi Frauenfeld, der mittlerweile abgeschlossen ist. Diese vielen Eintritte federten das jährliche Defizit zuletzt etwas ab. Es lag trotz gestiegener Betriebskosten jeweils bei unter einer Viertelmillion Franken.

«Investitionen stehen an»

Im letzten Sommer, der verhalten startete, gingen die Einnahmen aus den Eintritten jedoch um über ein Viertel zurück, das Defizit für 2024 wuchs auf knapp 315'000 Franken an. Der Gemeinderat begründet den Preisanstieg denn auch mit dem gestiegenen Aufwand für den Schwimmbadbetrieb. Seit 2021 sei dieser um rund 86'000 Franken angestiegen. Mittlerweile beträgt er fast 410'000 Franken. Zuletzt waren die Eintrittspreise per Jahr 2006 erhöht worden.

Die höheren Kosten sind laut Gemeindeschreiber Beat Maugeweiler unter anderem auf höhere Energiepreise, mehr Personal, neue Gartenstühle, einen Pumpenausfall im letzten Sommer sowie auf die Umrüstung des Schliesssystems zurückzuführen. «Zudem stehen Investitionen in die Schwimmbadtechnik und die Becken an.» Die Badi stammt aus dem Jahr 1964 und kostete damals 450'000 Franken. In den Jahren 1984/85 und 2008 wurde sie für insgesamt fast drei Millionen Franken saniert.

Durch die höheren Eintrittspreise rechnet die Gemeinde mit rund 15 Prozent mehr Einnahmen. Damit soll das jährliche Defizit um 15'000 bis 20'000 Franken reduziert werden können.

Jonas Gabrieli

Welche Variante fänden Sie die schlaueste?

Die einfachste. Grosszügig erweitern auf die Rudolfstrasse. Mit Sackbahnhof (Variante 211).

 **11%**

Die etwas aufwendigere. Mit Perrons im Bahnhofsgebäude und Wendebahnhof (Variante 451).

 **6%**

Die «Stadtperron»-Lösung mit einem zusätzlichen Gleis entlang der Rudolfstrasse.

 **26%**

Die teuerste Variante: ein Tiefbahnhof.

 **56%**

350 Personen haben an dieser nicht repräsentativen Befragung teilgenommen.

LB 11/2/2025

