

Testplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur

2. Echoraum vom 17. September 2025

INPUT– UNSER BAHNHOF WINTERTHUR

Aufgrund der intensiven Auseinandersetzung mit dem Stadtraum Bahnhof Winterthur und unseren öffentlichen Anlässen sowie vielen Gesprächen mit Winterthurer:innen haben wir folgende Erwartungen / Forderungen an die Testplanung:

- **Der Testplanungsperimeter darf zielführende Lösungen nicht verunmöglichen.**
- **Drei Entwicklungsstufen (2035, 2050 und 2075) müssen in Optionen aufgezeigt werden**
- **Der Stadtraum auf der Seite Rudolfstrasse / Neuwiesen hat Dringlichkeit**
- **Der Bahnhof braucht auf beiden Seiten Stadtperrons, um Orientierung und direkte Zugänge zu gewährleisten. Stadträume müssen verbunden werden und einen fließenden natürlichen Übergang ermöglichen.**
- **Vier Ebenen (*Unter-den-Gleisen, Perronhöhe, Stadt-Level* und *Über-den-Gleisen*) müssen bearbeitet und auf Plänen für alle Ebenen dargestellt werden.**
- **Der Bahnhof und die Stadt enden nicht an den Hausfassaden! Angrenzende Räume und Gebäude (auch private) müssen auf Aktivierungs- oder schlummerndes Potenzial für öffentliche Funktionen getestet werden.**
- **Ein Tiefbahnhof ist als Option in jede Konzeption zu integrieren**

Erläuterungen zu den Forderungen

Der Testplanungsperimeter darf zielführende Lösungen nicht verunmöglichen.

- An den Stadtraum Bahnhof werden (zu) viele Anforderungen gestellt. Jegliche Funktionen, die zweckmässig ausgelagert werden können, sind ein Gewinn und dienen der positiven Entfaltung.
- In der Konsequenz bedeutet dies, dass je nach Fragestellungen, welche die Teams anpacken, andere Stadträume zur Verfügung stehen müssen. Die Lösungen für den Bahnhof liegen auch in der Stadt und nicht nur am Bahnhof!
- Wenn der Perimeter z.B. durch Wülflingerstrasse und Zürcherstrasse begrenzt wird, hat es eine grenzsprengende, die Stadt steigernde High-Line - für Fuss- und Veloverkehr - als Lösungsansatz schwer.
- Die Testplanungsteams müssen ermuntert werden, ihren Betrachtungsperimeter selbst zu definieren.

Drei Entwicklungsstufen (2035, 2050 und 2075) müssen in Optionen aufgezeigt werden

- Was ist kurzfristig bis 2035 möglich?
- Was ist das langfristige Zielbild 2075 für den Stadtraum Bahnhof Winterthur?
- Aus diesen beiden Zeithorizonten ist abzuleiten, was bis 2050 erreichbar ist.
- Zentral ist dabei die Frage:
Was ist heute für die Zukunft, die wir nicht kennen aber aufgleisen, anzugehen?!
- Wir sollten möglichst viel ermöglichen und mindestens nicht unbedarft verhindern.

Der Stadtraum auf der Seite Rudolfstrasse / Neuwiesen hat Dringlichkeit

- Die Seite Neuwiesen / Rudolfstrasse braucht, unabhängig der Anzahl Gleise, einen Befreiungsschlag aus der Enge und der Überlagerung von Funktionen und Anforderungen, die nicht zusammen gehen.
- Wie wird der Fuss- und Veloverkehr künftig geführt? Mit dem Wegfall des Parkhauses über dem Bahnhof braucht es für den MIV keine Zufahrt mehr von der Wülflingerstrasse her. Wäre eine Querung Wülflingerstrasse analog zur Querung Neuwiesen / Kesselhaus abgestimmt mit dem geplanten Holzhochhaus «SH zwei4» denkbar? Auch hier geht es darum, die verschiedenen Ebenen geschickt miteinander zu verknüpfen.
- Wie sollen Stadionbesucher vom und zum Bahnhof gelangen oder wie sind die Eulachhallen zu erreichen?
- Auf der Altstadtseite ist das Aufnahmegebäude konkret anzugehen und weiterzuentwickeln, d.h. es soll so behandelt werden, dass es wieder als Bahnhof zentral präsent sein und wirken kann.
- Auf der Bahnhofplatz-Seite stellen sich primär funktionale Fragen. Dafür steht ausreichend Raum zur Verfügung.
- Hier stellt sich aus stadträumlicher Sicht die bedeutende Frage, welches Potenzial mit einem Hochhaus anstelle von EPA/COOP-StadtTor für die Orientierung in der Stadt sowie die Entwicklung des Bahnhofes erzielbar wäre. Dabei soll nicht vergessen werden, welchen bedeutenden Beitrag ein solches Vorhaben zur Finanzierung der Bahnhofsentwicklung beitragen kann.

Der Bahnhof braucht auf beiden Seiten Stadtperrons, um Orientierung und direkte Zugänge zu gewährleisten. Stadträume müssen verbunden werden und einen fließenden natürlichen Übergang ermöglichen.

- Eine Vernetzung von Stadt und Bahnhof ist nötig, indem auf der Seite Rudolfstrasse - wie heute schon auf der Seite Bahnhofplatz/Aufnahmegebäude - ein direkt zugängliches Stadtperron als Teil des Bahnhofes sowie der Stadt erstellt wird. Am Bahnhof Stadelhofen lässt sich dies seit über 30 Jahren beispielhaft erleben!
- Auf der Seite des Aufnahmegebäudes sind die Stadt- und die Perronebene identisch. Ganz anders sieht die Seite Rudolfstrasse aus. Hier sollen die Möglichkeiten ausgelotet werden, wie die beiden Ebenen geschickt verbunden werden können (Absenken Perron-Niveau, Anheben Stadtebene, etc.).
- Mit Stadtperrons wachsen Stadt und Bahnhof zusammen und die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit wird erhöht. Sie sind Orientierungspunkte zum Bahnhof hin und vom Bahnhof weg.

Vier Ebenen (*Unter-den-Gleisen, Perronhöhe, Stadt-Level und Über-den-Gleisen*) müssen bearbeitet und auf Plänen für alle Ebenen dargestellt werden.

- Unter den Gleisen geht es um Unterführungen und Vernetzung, allenfalls auch um Plätze wie in Baden (Cordulaplatz) oder Stockholm (Sergels-torg).
- Das Leiter-Prinzip ist anzuwenden. Dazu gilt es festzustellen, dass heute nur noch Sprossen vorhanden sind. Die Holmen sind entscheidend beeinträchtigt und verlangen nach dringender Bearbeitung und Ergänzung - früher oder später über oder unter den Gleisen.
- Die Entfernung des heutigen Parkdecks ist wichtig. Die negativen stadträumlichen Implikationen des Parkdecks dürfen aber nicht dazu führen, dass die Ebene über den Gleisen eine Tabuzone wird. Gerade die Testplanung soll prüfen, welches Potenzial über den Gleisen, insbesondere in einer High-Line für den Fuss- und Veloverkehr, steckt.

Der Bahnhof und die Stadt enden nicht an den Hausfassaden! Angrenzende Räume und Gebäude (auch private) müssen auf Aktivierungs- oder schlummerndes Potenzial für öffentliche Funktionen getestet werden.

Hier sind mindestens drei Aktivierungsstufen denkbar:

- Zugänge, Rampen, Aufzüge etc. aus dem Strassenraum in die Gebäude verlagern.
- Falls dadurch nicht genug Raum geschaffen werden kann, sind Fussgängerarkaden zu prüfen.
- So oder so ist der Rück- oder Umbau ausgewählter Gebäude jetzt zu prüfen und ins Auge zu fassen. Ziel sind Win-Win-Situationen auf den privaten Grundstücken: Öffentliche Infrastrukturen für die Allgemeinheit und attraktivere Standortqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten für die Grundeigentümer.

Dabei handelt es sich um einen langfristigen Prozess. Die Entwicklung dazu ist in Stufen darzustellen und optional zu denken wie auch zu ermöglichen.

Hinweis: Bei diesem Punkt geht es genauso, wenn nicht relevanter, um die Resilienz und Nachhaltigkeit unserer Stadt. Er geht mindestens in die Reihe der aktuellen Investitionen wie Wärmenetze, Sicherung von Kaltluftkorridoren, Baumpflanzungen, CO₂-Berechnungen, etc.

Ein Tiefbahnhof ist als Option in jede Konzeption zu integrieren.

- Egal wann die Option Tiefbahnhof umgesetzt werden soll, soll sie jederzeit möglich gehalten werden. Es gilt sie heute planerisch auszuloten und mit nötigen Richtplaneinträgen zu sichern.
- Durch eine heutige prinzipielle Konzeption wird erst ermöglicht, den richtigen Zeitpunkt für eine bauliche Umsetzung zu erfassen; Murks-Lösungen werden dadurch eher vermieden oder früher erkannt!
- Mit einem Tiefbahnhof bestehen oberirdisch genug Gleise, um alle S-Bahnen von Süden über den HB nach Norden und Osten durchzubinden. Winterthur erhält endlich eine Stadtbahn mit Direktverbindungen innerhalb der Stadt.
- Der Sackbahnhof Vogelsang widerspricht diesem Ziel. Mit dieser Bahninfrastruktur wird bei gewissen S-Bahnen das Wenden erzwungen.

***Was wir heute tun oder nicht tun, prägt die Zukunft.
Wir stellen uns dieser Verantwortung.***