

# FESTHALTUNGEN

Anlass

***Learning from ...*** Masterplan Stadtraum Bahnhof 2009



Der Masterplan Stadtraum Bahnhof 2009 ist mittlerweile Realität – eine Entwicklung, die vor über zwanzig Jahren ihren Anfang nahm. Nun steht mit dem Bahnhof 2045+ wiederum ein Schritt an, der eine langfristige Perspektive erfordert.

Städte befinden sich in einem kontinuierlichen Veränderungsprozess. Der Blick zurück zeigt uns, wie die Projekte tatsächlich umgesetzt wurden und wir wissen auch, wie sich die Rahmenbedingungen im Laufe der Zeit verändert haben. Daraus ergibt sich die Frage: Was können wir aus den unterschiedlichen Perspektiven für zukünftige Entwicklungen lernen?

Welche Aspekte müssen Teil nachhaltiger Lösungen sein?

Wie gelingt es, offen für neue Erkenntnisse zu bleiben?

Wie kann frühzeitige Partizipation den grösstmöglichen Einfluss und die höchste Akzeptanz sichern?

Nach einem kurzen Einführungsreferat besuchen wir in Gruppen die umgesetzten Projekte und diskutieren anschliessend, welche Erkenntnisse wir für die Zukunft und unser heutiges Handeln gewinnen können.

### *Programm*

*Samstag, 1. November 2025 11 - 15 Uhr*

*11:00 Uhr*

*Treffpunkt – Begrüssung auf Salzhausplatz (über der Zürcherstrasse)*

*Input von Beat Suter – langjähriger Planungsfachmann (Raumplaner bei Metron AG)*

*ca. 12:00 Uhr*

*Rundgang in Gruppen mit Fokus auf folgende Orte – das „Leiterprinzip“ aufgreifend:*

*„Holm Bahnhofplatz“*

*„Sprosse Zürcherstrasse“*

*„Sprossen Unterführungen“*

*„Sprosse Wülflingerstrasse“*

*„Holm Neuwiesen“*

*13:30 Uhr*

*Plenumsdiskussion: Austausch und Festhalten der relevanten Erkenntnisse*

*ca. 14:30 Uhr*

*Ausklang bei Apéro*

## **LEHREN - HALTUNGEN – FINDUNGEN – ASPEKTE aus Rundgang und Diskussion**

Zusammengetragen vom UBW-Vorstand

### GRUNDSÄTZLICHES

- Der Masterplan Stadtraum Bahnhof 2009 ist grundsätzlich ein gelungener Wurf – er macht Appetit auf mehr.
- Das Gebiet Wülflingerstrasse – St. Georgen-Gebiet steht in der Entwicklung zurück.
- Strassenräume werden in dieser Zeit attraktiver.
- Die Nachbarschaft beginnt mitzuziehen. Beispiel „Neuwiesen“ (Siska).
- Eindrücklicher SR-Beschluss 16.11.2005: Streichung der Rudolfstrasse aus dem Verkehrsplan → Neues Verkehrsregime.
- **Zur Finanzierung:** Die Stadt wird nie zu viel Geld haben - sie kann es aber „**schürfen**“: Mit Widmungssteigerungen und Mehrwertabschöpfungen zum Win-Win für Private wie die Gesellschaft.

### LEITERKONZEPT

- Das Leiterkonzept ist in seinen Sprossen vorhanden, bei den Holmen jedoch dringend umzusetzen. Die Rudolfstrasse ist ansprechend, aber gefährdet!
- Ein **Bekenntnis und Update des Leiterkonzeptes** wäre an der Zeit.
- Das Leiterprinzip gilt für Fuss- und Veloverkehr. Ein **ebenso starkes Konzeptbild für ÖV + MIV fehlt**.
- Das **Bewusstsein für Justierungen und Umbauten** gefördert und gestärkt werden.
- **Anschlüsse über die Holme hinaus** aufgreifen - die Rudolfstrasse zeigt dazu erste Ansätze.

### BAHNHOFPLATZ

- Der heutige **Bahnhofplatz ist sowohl Qualität als auch Problem**. Den Koexistenzen mit deren Qualitäten gilt es allgemein Sorge zu tragen – bzw. sie sind konstruktiv aufzugreifen.
- Der **Bahnhof sucht seine Mitte und Präsenz** – diese hängt ab von **Gleisorganisation** (Lage und Geometrie) sowie vom **Busbahnhof**.
- Der Bahnhofplatz bedarf der **Klärung der Objekte im öffentlichen Raum**, der Entwicklung und Anwendung von **Leitbildern** sowie der regelmässigen Überprüfung und Entschlackung unter der Priorität der **Förderung des öffentlichen Raumes**.

### ANBINDUNG BAHNHOF NORD UND EINBINDUNG DES BAHNHOFES IN DIE STADT

- Der Bahnhofzugang Nord hinkt der Entwicklung hinterher - **Wie sollen die angrenzenden Entwicklungsgebiete anschliessen?**
- Der **Anschluss Rudolfstrasse-Wülflingerstrasse sollte analog zum Kesselhausplatz** behandelt werden (Aufhebung der Zufahrt zur Rudolfstrasse).
- Der **Promenadengürtel mit Stadtgarten** könnte bis zum Bahnhof reichen oder von diesem ausgehen - abhängig je nach anstehender Manor-Sanierung und Behandlung der Turnerstrasse.
- Die Personenunterführung (**PU**) -**Nord muss besser in die Stadt eingebunden werden** – eventuell lässt sich diese **mit der PU-Süd vereinigen/ zusammenführen**.

- Langfristig ist eine **Öffnung auf beide Gleisseiten zentral**: Ohne beidseitige Stadtperron bleibt ein *Vor und Hinter dem Bahnhof* in der Wahrnehmung bestehen.  
→ Dabei wäre ein **Stadtperron Rudolfstrasse** städtebaulich relevanter als das heutige Gleis 3, da es die räumliche Wahrnehmung mehr ausbalancieren könnte. **Gleis – Perron 3 ist zudem heute durch Bauwerke stark verstellt und gilt es zu befreien.**

#### NUTZUNGEN, LESBARKEIT, EBENEN

- **Pragmatisches Betrachten kultivieren:**
  - . Bewegungs- und Nutzungsverhalten je nach Wetter.
  - . Dem Verhalten der Nutzenden je nach Distanz zum „Hindernis“ (Bahnhof) Beachtung geben.
  - . Kein „sich mit der rechten Hand über den Kopf am linken Ohr kratzen“
  - . **Bahnhofnutzende** – auch diesen nur passierend - **unterscheiden** nach Wohn-/Start-Lage.
- **Nutzungen ausloten:**
  - . Was ist da passiert?
  - . Welche Angebote gibt es? ...welche sind anzustreben?
  - . **Welche Sozialräume gibt es? ... welche sind anzustreben?**
- **Planungsobjekte sind stets auf Wirkung, Vieldeutigkeit und Transformierbarkeit** zu prüfen und herausfordern.
- Die SBB braucht für den reinen Bahnbetrieb im Grunde nur noch die Gleise mit Perron.  
**Wofür soll das Aufnahmegebäude künftig dienen oder stehen?**  
Ähnliches gilt für die Post vis-à-vis? Mögliche Nutzungen: Schule, öffentl. Dienstleistungen, etc.
- Der **barrierefreien Nutzung** durch Stadtbevölkerung oder Pendelnde ist **mehr Gewicht beizumessen**. (Beispiel: Warum gibt es heute nur Billetautomaten auf Perron-Gleis 3? Diese sollten in den Unterführungen stehen. In der PU-Nord wäre dafür ausreichend Platz – Platz, der ja bereits mehrfach für temporäre Installationen gereicht hat.)
- Der **Umgang mit Wegen, Ebenen und Höhenlagen** bietet weiterhin grosses Potenzial – für Winterthur und den Bahnhof.
- **Vertragsverhältnisse** (Grenzen der Auftragslose) sollten nicht sichtbar sein – die Gestaltung muss selbst „argumentieren“.
- Die **Lesbarkeit der angrenzenden Stadt** soll mehrfach möglich sein – dadurch entsteht Raum für Überlagerungen und Wahrnehmungsgrösse.
- **Entflechtungen** sollen ermöglicht und angestrebt werden, jedoch **ohne zu isolieren**  
→ Organisation mit *stimulierenden Überschneidungen*; *Konfliktansprüche am Bahnhof* sind zu minimieren.

#### ANHANG

- \_ Präsentation: Beat Suter
- \_ Anlassbilder von Benno Singer, Elias Leimbacher
- \_ Artikel: Landbote