

An das Stadtparlament

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend HB 2050: Das Maximum aus dem Bestehenden herausholen, eingereicht von den Stadtparlamentsmitgliedern R. Diener (Grüne/AL), A. Steiner (GLP), S. Gfeller (SP), R. Perroulaz (FDP), A. Würzer (EVP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend HB 2050: Das Maximum aus dem Bestehenden herausholen wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 11. November 2024 reichten die Stadtparlamentsmitglieder Reto Diener (Grüne/AL), Annetta Steiner (GLP), Selim Gfeller (SP), Raphael Perroulaz (FDP), Alex Würzer (EVP) mit 40 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Stadtparlament am 20. Januar 2025 überwiesen wurde:

«Antrag»

Der Stadtrat wird aufgefordert, sich gegenüber der SBB sowie dem BAV in Bezug auf den HB Ausbauschnitt 2045+ folgendermassen einzusetzen:

(a) Die Best-Varianten gemäss Testplanung von 2021 sollen so überarbeitet werden, dass die Beeinträchtigung von Rudolfstrasse und/oder Aufnahmegebäude minimiert wird. Die Unterzeichnenden erachten insbesondere die Verschmälerung der Rudolfstrasse als weder mobilitäts- noch stadtverträglich.

(b) Die Überlegungen zum Kapazitätsgewinn für Passagierströme (Perron-Verbreiterung) sowie Zugläufe (Kopfbahnhof) sollen nachvollziehbarer plausibilisiert werden (rechnerische/grafisch). Die kommunale Master-Planung HB soll auf mögliche Änderungen im Gleisfeld abgestimmt werden.

Begründung

Aus der Testplanung Gleisraum zwischen der Stadt und der SBB (2021) werden zwei «Best-Varianten» weiterverfolgt (Nr. 211 und Nr. 451). Diese sehen aufgrund breiterer Perrons entweder eine massive Verschmälerung der Rudolfstrasse und/oder einen starken Eingriff ins Aufnahmegebäude vor. Zusätzlich ist neu ein Kopfbahnhof (2 bis 3 Gleise) im Raum Salzhaus geplant.

Eine unabhängige Leistungsanalyse (Anzahl Zugläufe) zeigt für den HB jedoch ein Optimierungspotential von rund 50% gegenüber dem Stand 20351, und dies ohne ein einziges, zusätzliches Gleis. Es müssten lediglich Anpassungen bei den historischen Gleis- und Weichenführungen vorgenommen werden.

Die Verbreiterung des bestehenden Gleisfeldes ist auf die neue Normbreite für Perrons von 10.5m zurückzuführen. Diese Vorgaben des BAV werden jedoch national nicht einheitlich umgesetzt, was Spielraum für Optimierungen bietet. Dadurch könnten Eingriffe im Bereich Rudolfstrasse und Aufnahmegebäude erheblich reduziert werden.

Kapazitätsverbesserungen für Passagierströme könnten auch über zusätzliche Zugänge, insbesondere Richtung Süden (Lokstadt) erzielt werden.

Der Postulatsbericht soll die erforderlichen Instrumente und Massnahmen zur Erreichung der oben genannten Ziele darlegen.»

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Hauptbahnhof (HB) Winterthur genügt den Verkehrsanforderungen, die in den kommenden Jahrzehnten gemäss heutigen Prognosen weiterwachsen werden, nicht mehr. Heute steigen im Bahnhof Winterthur täglich rund 120'000 Reisende ein und aus. In den nächsten dreissig Jahren wird sich diese Zahl gemäss Verkehrsprognosen des Bundes auf gegen 180'000 Reisende pro Tag erhöhen. Damit das Wachstum bewältigt werden kann, wird das Bahnangebot in Etappen weiter erhöht. Mit dem Projekt «MehrSpur Zürich-Winterthur 2035» mit dem Brüttenertunnel wird die heutige Kapazität von 670 auf 900 Züge pro Tag ausgebaut. Für den Bahnhof Winterthur bedeutet dies, dass die Perrons 6/7 und 8/9 spätestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Doppelspurlinie verbreitert werden müssen. Zudem werden für den weiteren Angebotsausbau langfristig zusätzliche Gleise benötigt. In einer Schriftlichen Anfrage wurde der Stadtrat unter anderem gefragt, wie er die Prognosen begründet. In der Antwort hat der Stadtrat die Prognose von 180'000 ein- und aussteigenden Reisenden am HB Winterthur bis 2050 ausführlich begründet.¹

Aus diesen Gründen haben die Stadt Winterthur und die SBB von 2019 bis 2021 gemeinsam ein Ausbaukonzept für den Bahnhof für den Zeithorizont 2045 und darüber hinaus entwickelt. In einem mehrstufigen Prozess wurde aus einem sehr breiten Variantenfächer von 33 möglichen Ausbauprodukten die aus verkehrlicher, städtebaulicher und bahnbetrieblicher Sicht beste Lösung evaluiert. Die zielführendste strategische Stossrichtung für den langfristigen Bahnhofsausbau beinhaltet die bereits heute bestehenden sieben oberirdischen Durchfahrtsgleise und einen neuen Wendebahnhof im Areal Vogelsang Nord.

Als sehr langfristige Ausbauprodukt bleibt ein Tiefbahnhof möglich. Ein viergleisiger Tiefbahnhof für die Linien nach St. Gallen/Romanshorn, ergänzend zu mindestens sechs oberirdischen Durchfahrtsgleisen würde zusätzliche Kapazitäten schaffen, die aber erst mit einem weiteren Ausbau des HBs Zürich ausgeschöpft werden könnten. Dieses Szenario würde bei einem langfristig fortdauernden Bevölkerungs- und Verkehrswachstum ins Spiel kommen.

2. Strategische Stossrichtung für den Bahnhof 2045+²

Für die künftig notwendige Verbreiterung der Perrons 6/7 und 8/9 und die damit verbundene Verschiebung von Gleisen im Bereich des heutigen Bahnhofs kristallisierten sich zwei Varianten als machbar heraus:

- Variante 211: Die Verbreiterung um bis zu 6.5 Metern erfolgt in Richtung Rudolfstrasse. Vorzüge dieser Variante sind: keine Eingriffe ins denkmalgeschützte Bahnhofgebäude, Erhalt der Wendegleise 1 und 2, kostengünstigste Variante mit weniger Einschränkungen für den Bahnbetrieb während der Bauzeit. Dagegen sprechen die Verschmälerung der Rudolfstrasse mit entsprechenden funktionalen und verkehrlichen Einschränkungen, u.a. die Verlegung der Velohaupttrasse in die Neuwiesenstrasse.

¹ Schriftliche Anfrage betreffend «Bahnhof Winterthur 2045+» - Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung Hauptbahnhof (Parl.-Nr. 2023-13 vom 19. April 2023)

² SR.21.755-1 vom 29. September 2021

- Variante 451: Die Verbreiterung um bis zu sieben Metern erfolgt in Richtung Bahnhofplatz und bedingt einen Eingriff ins heutige Bahnhofgebäude, wobei das Perron des Gleises 3 je zur Hälfte in das historische Bahnhofgebäude und das Stadttor integriert wird. Die bestehenden Arkaden im Erdgeschoss würden geöffnet, damit der äussere Bereich des Perrons 3 durch diese Arkaden führen kann. Mit dieser Öffnung könnte das Aufnahmegebäude in seiner bahnbetrieblichen Funktion sogar gestärkt und mehr belebt werden. Die Variante wurde mit der Denkmalpflege der SBB abgestimmt und als grundsätzlich machbar beurteilt. Für diese Variante spricht, dass partiell nur eine Verbreiterung von bis zu 3.20 Metern in Richtung Rudolfstrasse notwendig ist. Nachteile dieser Variante sind: Der benötigte Raum im historischen Bahnhofgebäude und beim Gebäude Stadttor, deutlich höhere Kosten, die doppelt so lange Bauzeit und der Verlust des heutigen Wendegleises 2 auf der Nordseite.

Der Stadtrat unterstützt den bedarfsorientierten Ausbau der Kapazitäten im Bahnhof Winterthur gemäss der Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur 2045+. Beide Varianten bieten eine hohe Flexibilität für den weiteren langfristigen Bahnhofneubau, auch über diesen Zeitraum hinaus. SBB und Stadtrat haben an der Medienkonferenz am 5. Oktober 2021 über die Entwicklungsplanung und die strategische Stossrichtung informiert.³ Gleichzeitig wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt und der Schlussbericht veröffentlicht. Die Kommission Stadtbau des Stadtparlaments wurde orientiert.

3. Erkenntnisse für Testplanung

Die beiden Varianten wurden von einem interdisziplinären Team konzeptionell und städtebaulich weiter vertieft. Dabei sind folgende Erkenntnisse für die vorliegende Testplanung besonders relevant:

- Neue Zugangsrampen zur Personenunterführung (PU) Süd von Seiten Kesselhausplatz und Salzhausplatz haben bei beiden Varianten ein hohes Potenzial, den Publikumsverkehr zu entlasten.
- Die Verbreiterung der PU Süd mit den neuen Zugangsrampen und grosszügigeren Hauptzügen soll zur Aufwertung und Attraktivierung dieser bedeutenden Quartierverbindung beitragen.
- Die stadträumliche und funktionale Aufwertung des Bahnhofplatzes im Bereich zwischen Stadttor, Coop City und Salzhausplatz ist ein wichtiges Thema für die weitere Vertiefung. Der Bahnhofplatz soll künftig ein hochwertiger, gut funktionierender Aufenthalts- und Zirkulationsraum sein und grosszügigen Zugang zur PU Süd bieten.

³ <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/stadtkanzlei/kommunikation-stadt-winterthur/medienmitteilungen-stadt-winterthur/bahnhof-winterthur-2045-sieben-durchgangsgleise-und-ein-neuer-wendebahnhof-vogelsang-nord>



Abb. 1 Im Rahmen des Ausbaukonzepts Bahnhof 2045+ wäre auch ein freier Bahnhofplatz mit grosszügigem Zugang zur PU Süd anstelle des Gebäudes Stadttor denkbar (dargestellt ist die Situation mit der Variante 451). (Aus: Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur, Schlussbericht, Stadt Winterthur und SBB, 30. September 2021)

Für die Arealentwicklung Vogelsang Nord haben die Stadt Winterthur und die SBB im Zusammenhang mit dem neuen Wendebahnhof ebenfalls verschiedene Varianten untersucht. Dabei zeigte sich, dass ein Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord eine geeignete Lösung darstellt. Er bringt aus städtebaulicher und bahnbetrieblicher Sicht viele Chancen und Vorteile:

- Nutzen als Wendebahnhof für S-Bahn-Linien, die hier enden.
- Neue Brücke für Fussgänger:innen in Richtung Sulzerareal.
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten an zentralster Lage, zum Beispiel mit einer Überbauung über dem Wendebahnhof. Im ersten Geschoss können der Zugang zur Brücke für Fussgänger:innen und direkte Zugänge auf die Perrons integriert werden.
- Mögliche Umnutzung der denkmalgeschützten Lokremise im gegenüberliegenden Areal Depot West auf Seite Sulzerareal als Kultur- und Freiraum.
- Erhalt der schutzwürdigen Gebäudezeile mit Salzhaus, Kaufhaus und Kornhaus mit ihren Kultur Nutzungen und hohem Identitätswert für das Areal.



Abb. 2 Die Illustration zeigt die mit dem künftigen Wendebahnhof untersuchten Entwicklungspotenziale im Areal Vogelsang Nord. Die möglichen Baubereiche über den Wendegleisen und über dem Freierlade-Bereich sind rot punktiert umrandet. (Aus: Entwicklungsplanung Bahnhof Winterthur, Schlussbericht, Stadt Winterthur und SBB, 30. September 2021)

4. Testplanung Stadtraum HB als Basis für neuen Masterplan

Mit dem Ausbau des Bahnhofs muss auch der Stadtraum rund um den Bahnhof weiterentwickelt werden. Dies soll im Rahmen einer Testplanung geklärt werden. Ziel ist es, auf Grundlage der Testplanung einen Masterplan für das Umfeld des Hauptbahnhofs zu entwickeln. Mehrere interdisziplinäre Planungsteams werden die Entwicklungspotenziale und die verkehrlichen Herausforderungen prüfen. Im Dialog werden unterschiedliche Lösungsansätze zum Stadtraum Bahnhof Winterthur entworfen, diskutiert und weiterentwickelt. Das Verfahren ermöglicht eine gesamtheitliche Betrachtungsweise und soll kreative, aber gleichzeitig umsetzbare Lösungsansätze hervorbringen.

Im Fokus stehen dabei der Bahnhof- und der St. Georgenplatz, die Rudolfstrasse und die südliche Bahnunterführung PU Süd, die erneuert und vergrössert werden muss. Das Ziel ist eine Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof unter Berücksichtigung der relevanten Themenbereiche wie Gestaltung der öffentlichen Räume für mehr Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Klimaanpassung, die Neuorganisation der Bushaltestellen, gute Lösungen für Fuss- und Veloverkehr und die Einordnung der übrigen Verkehrsträger.

Die Erkenntnisse aus der Testplanung Stadtraum HB werden auch eine Entscheidungsgrundlage für den definitiven Variantenentscheid zum Ausbau des Bahnhofs darstellen.

Nicht Teil dieser Testplanung ist das Areal des künftigen Kopfbahnhofs Vogelsang Nord. Dieses wird von SBB und Stadt in einer separaten Testplanung bearbeitet.

Die Testplanung, die zum neuen Masterplan für den Stadtraum Bahnhof⁴ führen soll, wird 2026 durchgeführt. Der Stadtrat hat zur Durchführung und Begleitung dieses Verfahrens einen Kredit von 780'000 Franken⁵ genehmigt. Damit die Testplanung breit abgestützt ist und die Bedürfnisse der Bevölkerung und der vielfältigen Nutzenden berücksichtigt werden, wird die Testplanung von einem partizipativen Prozess begleitet. Rund 40 Quartierorganisationen, Interessensverbände, Vertreter:innen der Politik sowie Grundeigentümerschaften werden bei der Gestaltung des Programms und der Diskussion der Zwischen- und Schlussergebnisse beigezogen. Ein erster Echo-raum zur Präzisierung des Auftrags hat im Februar 2024 stattgefunden. Ein zweiter findet im September 2025 statt. Für die breitere Bevölkerung werden unter anderem ein elektronisches Informations- und Mitwirkungsportal und zusätzliche Veranstaltungen angeboten. Die Kommission Stadtbau wurde am 6. Januar 2025 über das Vorgehen und Programm der Testplanung informiert.

5. Weitere Untersuchungen zum Bahnhofausbau im Rahmen von Dialogrunden mit Bahnhofakteur:innen

Für den Stadtrat ist es wichtig, dass die Testplanung zum Stadtraum HB möglichst auf einem breiten Konsens hinsichtlich der zentralen Stossrichtung zum Bahnhofausbau aufbauen kann. Wie aber die öffentliche Diskussion in den Medien und an einem von Verein «Unser Bahnhof Winterthur» (UBW) organisierten «Stammtisch» vom 6. Juni 2024 zum Hauptbahnhof 2050 zeigte, gehen die Meinungen zu den Ausbauvarianten des Bahnhofs Winterthur in der Öffentlichkeit auseinander.

Aus diesem Grund organisierte die Stadt im November und Dezember 2024 zwei moderierte Dialogrunden (Beilage 1 und Beilage 2) mit den Akteur:innen, die sich mit dem Bahnhofausbau

⁴ Die Vorlage Rahmenkredit Masterplan Stadtraum Bahnhof wurde in der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 angenommen und seither wurden die Teilprojekte Gleisunterquerung Rudolfstrasse mit den neuen Plätzen Salzhaus und Kesselhaus, der Busbahnhof, die Personen- und Velounterführung Nord und die Rudolfstrasse realisiert.

⁵ SR.24.699-1 vom 23. Oktober 2024

schon eingehender beschäftigt und sich dazu auch schon öffentlich geäußert hatten. Mit dabei waren auch Vertreter der SBB und Verfasser des vorliegenden Postulats. Dabei ging es um die Klärung grundsätzlicher Fragen zum langfristigen Bahnhofsbau. Das Ausbaukonzept Bahnhof 2045+ wurde vertieft beleuchtet und Ideen und Lösungsvorschläge der Teilnehmenden eingehend diskutiert.

6. Beurteilung der Leistungsanalyse von Andreas Lutz

Im Rahmen dieser Dialogrunden wurden auch die dem Postulat beiliegende Leistungsanalyse von Andreas Lutz⁶ vertieft behandelt. Diese beinhaltet die These, dass der künftige Bahnhof auch ohne Wendebahnhof und mit sieben Durchfahrtsgleisen genügend Kapazitäten für den künftigen Bahnverkehr aufweise. Mit einer effizienten Organisation des Bahnbetriebs könne der Bahnhof leistungsfähiger gemacht werden. In seiner Analyse stellt Andreas Lutz auch die von den SBB für den künftigen Bahnhof als notwendig erachteten Mindestbreiten für die Perrons in Frage. In schmaleren Perrons von nur 9.60 Metern statt 10.50 Metern Breite sieht er das Potenzial für eine Bahnhofsentwicklung, welche das Aufnahmegebäude und die Rudolfstrasse nicht tangiert.

Diese Thesen wurden von zwei Fachleuten der SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Ost, vertieft untersucht (Beilage 3) und mit Andreas Lutz und weiteren Teilnehmenden der Dialogrunden sowie der städtischen Projektleitung der Testplanung Stadtraum HB gemeinsam reflektiert. Dabei zeigte sich, dass aufgrund verschiedener fahrplanstruktureller Zusammenhänge ein Betrieb mit nur sieben Durchfahrtsgleisen und ohne Wendebahnhof nicht umsetzbar ist:

- Die nachfragegerechte Verteilung der im Bahnknoten Zürich maximal möglichen Verkehrsmengen in die verschiedenen Hauptkorridore ist bestimmend für den Bahnverkehr in Winterthur. Langfristig können zwischen Zürich und Winterthur 34 Züge pro Stunde und Richtung verkehren.
- Der Bahnhof Winterthur muss bis zu 38 Züge (34 von Zürich, vier von Bülach) abwickeln können, sofern die langfristigen Verkehrsprognosen eintreffen werden. Dafür braucht es – unter Berücksichtigung des Fahrplans – entweder acht Durchfahrtsgleise, vier Richtung Wil und je zwei Richtung Frauenfeld und Richtung Schaffhausen. Oder es braucht neben sieben Durchfahrtsgleisen zusätzlich einen dreigleisigen Wendebahnhof.
- Angebotsseitig sind die beiden Stossrichtungen mit acht Durchfahrtsgleisen oder mit sieben Durchfahrtsgleisen und Wendebahnhof faktisch identisch. Auch mit einem Wendebahnhof können genügend S-Bahnlinien Richtung Norden und Osten durchgebunden werden.
- Die Lage des Wendebahnhofs ist kein grosser Nachteil, weil es nur wenige Umsteigende Bahn-Bahn geben wird. Faktisch wird voraussichtlich nur eine S-Bahnlinie im Viertelstundentakt im neuen Wendebahnhof halten – die heutige S7, welche via Kloten nach Zürich fährt. Ab dem STEP⁷-Ausbau schritt 2035 (MehrSpur Zürich-Winterthur) gibt es für alle Verbindungen aus den verschiedenen Korridoren von Zürich her in die Bahnkorridore nördlich und östlich von Winterthur direkte S-Bahnlinien, die das heutige Umsteigen in Winterthur überflüssig machen.
- Es wird daher schätzungsweise nur ein untergeordneter Anteil aller Bahnpassagiere des Hauptbahnhofs Winterthur am künftigen Wendebahnhof ein- und aussteigen. Und der Grossteil dieser Passagiere haben ihre Ziele innerhalb der Stadt Winterthur.

⁶ Eine Analyse der bahnseitigen Situation, Andreas Lutz, August 2024

⁷ Strategisches Entwicklungsprogramm (<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme/ausbauschnitt-2035.html>)

6.1 Geplante Ausbauschritte für Bahn-Angebotskonzept

Heutiges Angebotskonzept 4. Teilergänzungen:

- Sechs durchgebundene S-Bahnen von Zürich nach Turbenthal, Wil SG, Weinfelden, Seuzach und Schaffhausen
- Vier wendende S-Bahnen von Zürich
- Zwei wendende S-Bahnen von Bülach
- Sechs wendende S-Bahnen aus dem Tösstal, von Wil SG, Weinfelden, Stein am Rhein und Schaffhausen

Angebotskonzept 2035:

- 12 durchgebundene S-Bahnen von Zürich nach Turbenthal, Wil SG, Frauenfeld, Seuzach und Schaffhausen
- Zwei durchgebundene S-Bahnen von Bülach nach Stein am Rhein
- Zwei wendende S-Bahnen aus dem Tösstal

Diese Angebotsmenge kann mit den heutigen sieben Durchfahr Gleisen in Winterthur gefahren werden. Dazu braucht es noch keinen Wendebahnhof Vogelsang. Die Durchbindungen in Winterthur verdoppeln sich von heute sechs auf zwölf S-Bahnen von Zürich her.

Weiterentwicklung bis zur ZVV-Vision 2G⁸ (auf diese bezieht sich die strategische Stossrichtung Bahnhof 2045+):

- Maximale Verkehrsmengen mit den heutigen sieben Durchfahr Gleisen
- 16 durchgebundene S-Bahnen von Zürich nach Turbenthal, Wil SG, Frauenfeld, Seuzach und Schaffhausen
- Vier durchgebundene S-Bahnen von Bülach nach Stein am Rhein und Andelfingen
- Zwei wendende S-Bahnen aus dem Tösstal

Damit sind die sieben Durchfahr Gleise ausgelastet. Weitere vier S-Bahnen von Zürich her müssen in Winterthur im Wendebahnhof Vogelsang wenden.

Für diesen langfristigen Zeithorizont genügen die 16 durchgebundenen S-Bahnen, um die prognostizierte Nachfrage östlich von Winterthur aufnehmen zu können. Die Durchbindung aller 20 S-Bahnen ist nachfrageseitig nicht notwendig.

6.2 Fazit zum Bahnangebot mit sieben Durchfahr Gleisen und Wendebahnhof:

- Mit sieben Durchfahr Gleisen und einem dreigleisigen Wendebahnhof Vogelsang können die nach Masterplan SBB (S-Bahn 2G) möglichen Zugläufe umgesetzt werden.
- Es werden in Zukunft in Winterthur auch mit dem Wendebahnhof deutlich mehr Züge durchgebunden als heute. 14 S-Bahnen können pro Stunde und Richtung nach Grüze sowie Grüze Nord und weiter Richtung Oberwinterthur, Hegi und Seen durchgebunden werden.
- Mit der Durchbindung von Bülach Richtung Oberwinterthur-Stein am Rhein wird auch eine Direktverbindung ab Oberwinterthur ins untere Tösstal geschaffen.
- Im Wendebahnhof Vogelsang wird die S-Bahn aus Zürich mit Halt in Effretikon (analog heutiger S7) mit künftig 15'-Takt halten.

6.3 Untersuchung der benötigten Perronbreiten

Die beiden Mittelperrons 6/7 und 8/9 müssen aufgrund des erwarteten Passagierwachstums im Zeithorizont 2050 verbreitert werden.

⁸ <https://www.zvv.ch/de/ueber-uns/infrastrukturprojekte/in-planung/s-bahn-2g.html>

Die künftig erforderliche Perronbreite von 10.50 Metern wurde von den SBB spezifisch für die Perronanlagen des Bahnhofs Winterthur für den Prognosehorizont 2050 ermittelt. Dies unter Berücksichtigung des Fassungsvermögens der Züge und der erwarteten maximalen Anzahl Passagiere, die sich gleichzeitig am Perron aufhalten und ein- und aussteigen. Die massgebenden Zugfolgen und die zugscharfen Ein- und Aussteigerquoten sind bahnhofspezifisch. Sie können nicht auf andere Bahnhöfe, wie beispielsweise Oerlikon übertragen werden. Jeder Bahnhof hat seine eigenen Charakteristika für die Bestimmung der massgebenden Gefährdungsbilder und die daraus resultierende Dimensionierung.

Sicherheitsrelevant für die Perronbreiten sind die Engstellen im Bereich der Perronzugänge (Rampe, Treppen und Lift). Dort müssen die Perrons genügend breit sein, als Staufläche für die Passagiere, sonst kann es dort zu gefährlichen Situationen kommen. Aus diesem Grund sind auch keine Perronauf-/abgänge an den Perronenden möglich, weil die Gleise in Winterthur nicht parallel geradeaus verlaufen und darum die Perrons an den Enden schmaler werden.

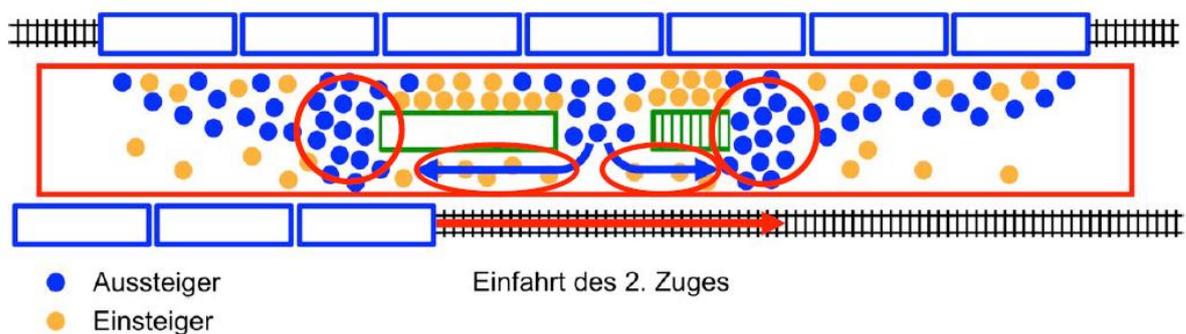


Abb. 3 Gefährdungsbild auf Perron während der Einfahrt eines 2. Zuges: Sicherheitsrelevant ist die gegenüberliegende Perronseite.

Die auftretenden Spitzen sind abhängig von Angebot und Fahrplanstruktur. Veränderte Durchbindungen beeinflussen die Anzahl Umsteiger:innen. Dichtere Takte führen in der Regel zu einer Glättung der maximalen Spitzen innerhalb der Spitzenstunde. Die höchsten Belastungsspitzen werden zu den Hauptverkehrszeiten bei zwei haltenden Doppelstock-S-Bahnen aus Zürich erreicht (analog heute S11/12). Die maximale Anzahl Passagiere pro Zug wird sich zukünftig nicht wesentlich verändern, aber die Gleichzeitigkeit von zwei vollen Zügen am Perron wird aufgrund der Verkehrszunahme häufiger.

Die ermittelten Perronbreiten von 10.50 Metern weisen keine Sicherheitsreserven auf. Es handelt sich um einen auch im Sinne der Raumoptimierung ermittelten Kompromiss. Falls die Perrons nicht in dieser Mindestbreite ausgebaut würden, ergäben sich Einschränkungen in der gleichzeitig möglichen Nutzung der beiden Perronkanten an den Mittelperrons. Die angebotsseitigen Kapazitäten würden spürbar reduziert. Solche Restriktionen können den Verzicht von Zügen in der Hauptverkehrszeit und vorzeitiges Wenden von Zügen in Grüze (Linie Tösstal) und Oberwinterthur (Linie Stein am Rhein) beinhalten.

In diesem Zusammenhang ist auch das heutige Parkdeck relevant. Es muss künftig auf jeden Fall zurückgebaut werden, weil das heutige Stützenraster nicht mehr mit den verschobenen Perrons übereinstimmen wird und weil die erforderlichen Stützen für ein neues Parkdeck gemäss den geltenden Sicherheitsvorgaben Perronbreiten von rund 12.50 Metern benötigen würden.

7. Weitere im Rahmen der Dialogrunden untersuchte Aspekte

Der Lindbergtunnel bleibt weiterhin möglich.

Das Ausbaukonzept Bahnhof 2045+ und die Entwicklung Lindareal sind kompatibel mit dem

existierenden kantonalen Richtplaneintrag. Eine Zufahrt zu einem künftigen Lindbergtunnel kann über eine Rampe westlich entlang des Lindareals erfolgen.

Verlegung Güterverkehr oder separates Gleis für den Güterverkehr ist nicht umsetzbar. Eine Güterumfahrlinie um Winterthur herum hat zu wenig Verkehrspotenzial. Die vier Güterzüge pro Stunde und Richtung können mit den vorhandenen Zielbildern ohne zusätzlichen Ausbaubedarf aufgenommen werden. Ein zusätzliches perronloses Gleis für den Güterverkehr im Hauptbahnhof Winterthur macht keinen Sinn, weil die Güterzüge viertelstündlich andere Gleise benützen müssen, um von/nach Frauenfeld und Gossau SG verkehren zu können

Zeitliche Dringlichkeit der Umsetzung:

Die dringlichen Themen müssen jetzt mit der Testplanung und dem nachfolgenden Masterplan angepackt werden. Massgebend für die Timeline ist insbesondere das Grossprojekt MehrSpur Zürich-Winterthur und die weitere Nachfrageentwicklung. Gewisse Realisierungsschritte, zum Beispiel der Bau des Wendebahnhofes, können aufgrund der baulichen und betrieblichen Abhängigkeiten erst nach Umsetzung von MehrSpur Zürich-Winterthur umgesetzt werden. Die Testplanung soll aufzeigen, ob gewisse Massnahmen, wie zum Beispiel der (Teil-)Ausbau der PU Süd, schon früher und etappiert umgesetzt werden könnten.

8. Untersuchung der achtgleisigen Stadtperronvarianten von Verein UBW

Im Rahmen der Dialogrunden brachte der Verein UBW zwei zusätzliche Varianten mit acht Durchfahrtsgleisen ein. Bei acht Gleisen ergeben sich auf beiden Seiten des Bahnhofs Aussenperrons. Diese können als sogenannte «Stadtperrons» direkt an den Stadtraum angebunden werden. Möglich wären zwei gleichwertige Seiten und nicht mehr das heutige «vor» und «hinter» dem Bahnhof. Beispiele dafür sind der Hauptbahnhof Zürich und der Bahnhof Oerlikon.

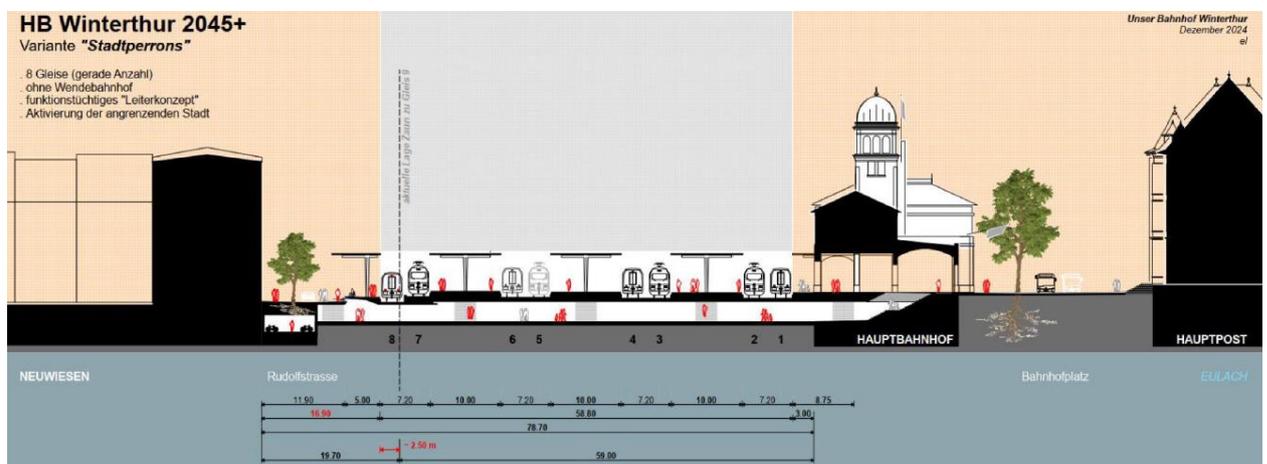


Abb. 4 In der ersten Variante «Stadtperrons» des Vereins Unser Bahnhof Winterthur liegt das äussere Gleis auf Seite Bahnhofplatz ausserhalb des Aufnahmegebäudes. Entsprechend nimmt der achtgleisige Bahnkörper mehr Raum Richtung Rudolfstrasse in Anspruch. (Grafik: UBW).

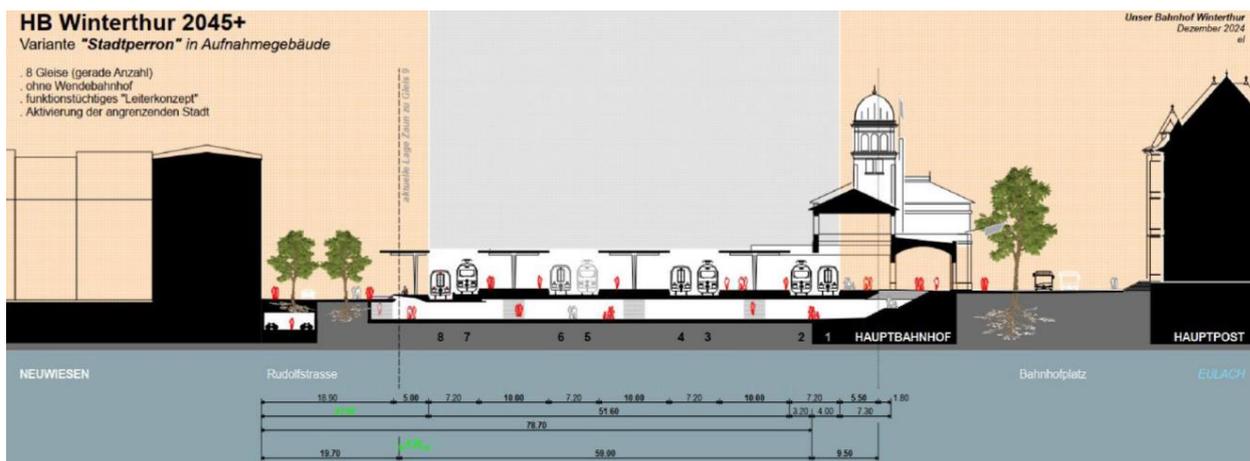


Abb. 5 In der zweiten Variante «Stadtperrons» rücken die Gleise mehr Richtung Aufnahmegebäude, ein Gleis liegt ganz im Aufnahmegebäude (Grafik: UBW).

Die achtgleisigen Ausbauvarianten wurden bereits von Stadt, SBB und Kanton im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhof 2045+ geprüft. Aus bahnbetrieblicher Sicht wären acht Durchfahrtsgleise optimal. Einen zusätzlichen Wendebahnhof bräuchte es dann nicht. Die Problematik von acht Durchfahrtsgleisen liegt im sehr grossen Raumbedarf dieser Lösung, weshalb sie im Rahmen der Variantenevaluation verworfen wurden.

Wesentliche Merkmale der vom Verein vorgeschlagenen Lösungen liegen in einer raumsparenden Konzeption, sie weisen zum Beispiel schmalere Perrons auf, als von den SBB künftig vorgesehen. Und durch die Absenkung des äusseren Gleises und Aussenperrons soll ein ebenerdiger Übergang zur Rudolfstrasse ermöglicht werden. Auf Seite Rudolfstrasse gibt es heute einen Niveausprung von 1.43 bis 1.88 Meter zwischen Perron und Strassenraum.

Im Auftrag der Stadt überprüfte das Planungsbüro Metron (Beilage 4) diese Varianten in Zusammenarbeit mit den SBB. Die Untersuchungsergebnisse wurden von den Projektverantwortlichen der Stadt und SBB zusammen mit den Beteiligten des Vereins UBW und den Postulant:innen an einem Workshop am 7. Mai 2025 diskutiert.

8.1 Ergebnisse der Untersuchungen

Auswirkungen von acht Durchfahrtsgleisen:

- Der Raumbedarf ist grösser als von UBW angenommen. So sind zum Beispiel schmalere Perrons aus Sicherheitsgründen nicht realistisch. Der Raumbedarf ist gleich wie bei den bereits im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhof 2045+ geprüften Varianten mit acht Durchfahrtsgleisen.
- Bei den achtgleisigen Varianten, wo die Gleise ins Aufnahmegebäude geschoben werden, resultiert ein vollständiger Abbruch des Aufnahmegebäudes oder die Eingriffe sind derart gross, dass dessen verbleibende Identität in Frage gestellt werden muss.
- Die achtgleisigen Varianten, welche das Aufnahmegebäude schonen, beanspruchen praktisch die ganze Rudolfstrasse.

Umsetzbarkeit Stadtperrons:

- Mit einem auf Seite Rudolfstrasse ebenerdig abgesenkten Stadtperron funktioniert die Gleiseinbindung nicht mehr. Aufgrund der Weichenanordnung müssten auch die benachbarten Perrons abgesenkt werden.
- Die beiden Strassenunterführungen Zürcherstrasse und Wülflingerstrasse sind auf die heutigen Schienenoberkanten von 439.00 Meter über Meer respektive 439.10 Meter über Meer ausgelegt und weisen in der statischen Konstruktion keinen Spielraum auf. Sie müssten um mehr als einen Meter abgesenkt werden. Daraus würden längere Rampen aus den beiden

Strassenunterführungen resultieren. Dies hätte grosse Auswirkungen auf den Stadtraum und die Verkehrseinbindung (zum Beispiel wäre die direkte Zufahrt von der Unterführung zum Bahnhofplatz für Stadtbuss nicht mehr möglich).

- Infolge der Absenkung des Stadtperrons müssten auch die beiden PU Nord und Süd abgesenkt werden, mit entsprechend längeren Treppen zu den Perrons und zur Rudolfstrasse.
- Machbar wäre ein leicht abgesenktes Aussenperron (Absenkung um ca. 65 Zentimeter) mit Treppe zur Rudolfstrasse, welche wiederum einen zusätzlichen Raumbedarf hat.
- Ein Aussenperron zur Rudolfstrasse wäre auch mit sieben Durchgangsgleisen und zwei Halbperrons für die Gleise 8 und 9 umsetzbar, entweder mit längsseitigen Aussentreppe oder quer zur Rudolfstrasse liegenden Zugangstreppen. Diese Lösungen benötigen deutlich mehr Raum als eine siebengleisige Lösung ohne Aussenperrons.
- Der Querschnitt der Rudolfstrasse würde sich mit einer solchen Aussenperron-Variante an der engsten Stelle auf 8.10 Meter gegenüber 13.60 Meter mit der platzsparendsten Variante 451 reduzieren.

8.2 Fazit zu den Stadtperronvarianten

Die vertieft geprüften achtgleisigen Ausbauvarianten bringen erhebliche Eingriffe in den Stadtraum mit sich, sowohl beim Bahnhofplatz als auch entlang der Rudolfstrasse. Sie sind mit hohen Umsetzungsrisiken verbunden. Betroffen sind insbesondere inventarisierte Bauten wie das Aufnahmegebäude als Baudenkmal von nationaler Bedeutung sowie privates Grundeigentum. Auch die von UBW vorgeschlagenen Stadtperronvarianten mit acht Gleisen weisen vergleichbare Herausforderungen hinsichtlich Machbarkeit, rechtlicher Hürden und Akzeptanz auf.

Ein ebenerdiges Stadtperron auf der Seite der Rudolfstrasse ist baulich und betrieblich nicht umsetzbar. Möglich wäre lediglich ein leicht abgesenktes Aussenperron mit Zugangstreppen, was zusätzlichen Raum beansprucht. In einer siebengleisigen Lösung liesse sich ein solcher Perron nur als seitlicher Halbperron realisieren, ebenfalls mit erhöhtem Platzbedarf. Trotz technischer Einschränkungen wird die stadträumliche Anbindung an die Rudolfstrasse als interessante Idee eingeschätzt.

9. Schlussfolgerungen

Aus den Vertiefungsstudien zum vorliegenden Postulat und zu den Stadtperronvarianten und aufgrund der Dialogrunden mit Bahnhofakteur:innen und der Diskussionsrunde mit den Postulant:innen und dem Verein UBW zieht der Stadtrat die folgenden Schlussfolgerungen:

Für den Bahnbetrieb braucht es künftig mindestens sieben Gleise mit Wendebahnhof.

Für den Ausbauschnitt im Zeithorizont 2045+ gemäss Masterplan SBB und Konzept 2G braucht es acht Durchfahrtsgleise oder sieben Gleise mit Wendebahnhof. Nur mit sieben Gleisen und ohne Wendebahnhof kann das langfristig anvisierte Angebotskonzept nicht umgesetzt werden.

Der Platz für einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof fehlt.

Ein Bahnhof mit acht Durchgangsgleisen wäre nur mit massiven Eingriffen in die Rudolfstrasse und/oder das Aufnahmegebäude und je nach Variante auch in die übrige Gebäudezeile mit Stellwerk, Coop City und Stadttor beim Bahnhofplatz umsetzbar. Die Vertiefungsstudie von Metron (Beilage 4) bestätigt die Beurteilung aus der bisherigen Entwicklungsplanung Bahnhof. Die Eingriffe in den Stadtkörper wären insgesamt zu gravierend und die Umsetzungsrisiken zu hoch.

Ein Bahnhof mit sieben Durchfahrtsgleisen und Wendebahnhof ist die stadtverträglichste Lösung.

Ein siebengleisiger Durchgangsbahnhof mit Wendebahnhof ist vergleichsweise raumschonend, mit den geringsten Eingriffen in den Stadtkörper, umsetzbar. Und der neue Wendebahnhof eröffnet neue Entwicklungsmöglichkeiten im Areal Vogelsang, welche ohne den Wendebahnhof aus Gründen des Denkmalschutzes nicht vorhanden wären.

Ein Tiefbahnhof muss langfristig möglich bleiben.

Es braucht eine langfristige Ausbaustrategie über den Horizont 2045+ respektive Masterplan SBB/2G hinaus. Dafür wäre ein viergleisiger Tiefbahnhof mit mindestens sechs oberirdischen Durchgangsgleisen die beste Lösung. Ein Tiefbahnhof im Zeithorizont 2045+ ist aus Gründen der Etappierbarkeit und Finanzierbarkeit aber nicht realistisch. Er bietet auch keine bahnbetrieblichen Vorteile bzw. schafft sogar Überkapazitäten. Für eine sinnvolle Nutzung des Tiefbahnhofes bräuchte es zuerst einen zusätzlichen Ausbau des HB Zürich. Für diese langfristige Ausbauoption muss die Aufwärtskompatibilität hin zum Tiefbahnhof mit dem nächsten Ausbauschritt aber sichergestellt werden. Dieses für die Stadt qualitätsvolle Weiterbauen bis dahin ist mit der Testplanung Stadtraum HB aufzuzeigen.

Die Idee eines Stadtperrons auf Seite Rudolfstrasse kann in der Testplanung vertieft werden.

Die räumliche Anbindung der Rudolfstrasse mit einem Aussenperron ist aus stadträumlicher Sicht eine spannende Idee. Ein durchgängiger Stadtboden kann hier wegen des Höhenversatzes aber nicht erreicht werden. Und das Aussenperron ist beim siebengleisigen Bahnhof nur mit einem aussenliegenden Halbperron umsetzbar (was wiederum mehr Platz benötigt). Ausserdem benötigt die notwendige Aussentreppe zusätzlichen Raum in der Rudolfstrasse. Die Frage nach dem stadträumlichen Potenzial eines Stadtperrons kann momentan nicht abschliessend beurteilt werden. Es bedürfte einer räumlichen und thematischen Gesamtbetrachtung. Die Planungsteams sollen diese Idee im Rahmen der Testplanung dort weiterentwickeln können, wo sie ein Potenzial sehen.

Basierend auf diesen Schlussfolgerungen soll die Testplanung Stadtraum HB im Herbst 2025 starten. Die anstehende partizipativ begleitete Testplanung zum Stadtraum HB dient dazu, Lösungen auszuloten und gemeinsam eine Haltung zu entwickeln, wie der Stadtraum rund um den Bahnhof zukünftig genutzt und gestaltet werden soll. Es ist unrealistisch, bereits zum heutigen Zeitpunkt alle Rahmenbedingungen zu klären. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass es immer auch eine rollende Planung sein wird, in die neue Erkenntnisse und sich verändernde Rahmenbedingungen einfließen müssen. Umso wichtiger ist es, in der Testplanung eine robuste Gesamtstrategie zu entwerfen, die als gemeinsames Zielbild verankert werden kann.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

1. Bericht zu Dialogrunden Bahnhof 2045+ vom 13. November 2024
2. Bericht zu Dialogrunden Bahnhof 2045+ vom 16. Dezember 2024
3. Grobbeurteilung der Analysen von Andreas Lutz u. Paul Stopper. Jürg Zimmermann, Daniel Boesch, SBB, 16. Dezember 2024
4. Resultate der vertieften Abklärungen Postulat HB 2050 und Stadtperronvarianten, Schlussdokumentation SBB und Metron, 4. Juli 2025