

Winterthur/Zürich, den 5. Dezember 2024

Stadtraum Bahnhof Winterthur 2045+ - Dialog

Erste Dialogrunde vom 13. November 2024



Ergebnisbericht

Walter Schenkel, Nathalie Heiniger
synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
schenkel@synergo.ch, T: 043 960 77 33

Inhaltsverzeichnis

1	Begrüssung	3
2	Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+	3
3	Testplanung Stadtraum Bahnhof	4
4	Inputs Gäste	5
5	Dialog im Plenum	8
6	Weiteres Vorgehen	11
7	Teilnehmende Personen und Organisationen	12
8	Nachträgliche Rückmeldungen	13

1 Begrüssung

Jens Andersen, Amt für Städtebau, begrüsst die Teilnehmenden. Projektverantwortliche und Teilnehmende stellen sich kurz vor.

Walter Schenkel erläutert **Ablauf und Ziele** der beiden Dialogrunden. Seitens Projektleitung stehen folgende Erwartungen im Vordergrund:

- Transparenz, Offenheit und Nachvollziehbarkeit betreffend Grundlagen.
- Identifikation von Themen für die 2. Dialogrunde.

Die Teilnehmenden äussern folgende **Erwartungen** an die Dialogrunden:

- Es stellt sich die Grundsatzfrage: Dient die Infrastruktur der Stadt oder die Stadt der Infrastruktur?
- Was wollen wir als Winterthurer*innen? Für was setzen wir uns gegenüber dem Bund bzw. den SBB und den Kanton ein? → Neue Lösungen und Denkweisen.
- Stärkere Gewichtung der stadträumlichen Gegebenheiten als dies bei der heutigen Planung der Fall ist.
- Wie gross ist der geplante Fächer? Was ist die Funktion der SBB? Nicht nur den Fokus auf den Bahnhof legen, sondern «von aussen nach innen denken».
- Hören und verstehen der verschiedenen Interessen und Argumente in dieser Runde. Nicht zwingend ein Akzeptieren. Es gibt unterschiedliche Ansprüche.
- Hören der Ansprüche / Zwänge der SBB, um dem enormen Wachstum gerecht zu werden.
- Wichtiges Thema Heimatschutz: Es muss immer hinterfragt werden, ob noch genug «Geschichte» vorhanden ist.
- Gewisse Ergebnisse sollen dazu führen, dass der Richtplan hinterfragt wird.
- Die Inputs der Dialogrunde sollen nicht nur an den zwei Bestvarianten gemessen werden.

*Für die nachfolgenden Inputreferate verweisen wir auf die **vorgängig verschickten Präsentationen bzw. Unterlagen**. Ausführlich dargestellt werden hingegen die Fragen und Antworten sowie die Diskussionen.*

2 Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+

Nicolas Perrez, Amt für Städtebau, und Jürg Zimmermann, SBB, erläutern das Ausbaukonzept Bahnhof 2045+. Schwerpunkte sind der bisherige Prozess, der Variantenfächer und die Variantenauswahl sowie der Wendebahnhof.

Für Details siehe vorgängig verschickte Präsentation.

Verständnisfragen und Diskussion

- Paul Stopper: Zwar bin ich nicht grundsätzlich Befürworter von einem Tiefbahnhof, aber von EBP wurde die Variante eines sogenannten *Reiterbahnhofs* untersucht. Diese Lösung sieht vor, den Bahnhof nur eine Ebene tiefer zu legen, um die Strassenunterführungen auf ihrem bisherigen Niveau zu belassen. Können Sie zu dieser Reiterlösung noch etwas sagen? Sollte der Variantenfächer damit ergänzt werden?

Antwort Stadt/SBB: Die Analyse 2017 mit SBB und EBP zeigt diverse Nachteile der Variante Reiterbahnhof. Eine vollständige Führung der Güterzüge wäre mit dieser Lösung nicht realisierbar, was die betriebliche Funktionalität des Bahnhofs erheblich einschränkt. Auch die Abstellgleise wären nicht mehr erreichbar. Diese Flächen müssten ersetzt werden, was im Umfeld Winterthur sehr schwierig ist. Darüber hinaus wurden keine bahnbetrieblichen Vorteile identifiziert. Der bauliche Eingriff und die Kosten wären sehr hoch. Insgesamt wurde der Eingriff in den Stadtkörper bzw. die städtebaulichen Auswirkungen als nicht vertretbar beurteilt. Weitere Informationen zu Bauzeit und Kosten sind in den Zusatzfolien der Präsentation ersichtlich.

- Elias Leimbacher: Wie spielt der Lindbergtunnel beziehungsweise der Richtplan in die Planung mit hinein?

Antwort SBB: Der Lindbergtunnel wäre eine mögliche Fortsetzung mit zwei Gleisen in Richtung Schaffhausen. Der Lindbergtunnel ist im kantonalen Richtplan als langfristige Vorsorgemassnahme enthalten. Dies allein löst noch keine konkreten Planungen aus. Von Seiten SBB gibt es derzeit keine Planungen für den Lindbergtunnel. Aus verkehrsplannerischer Sicht bestehen zudem keine zwingenden Anforderungen an einen durchgehenden Doppelspurausbau zwischen Winterthur und Andelfingen. Bei Bedarf wird die heutige Doppelspur von Hettlingen bis an den Stadtrand von Winterthur verlängert. Im Stadtraum Winterthur ist ein oberirdischer Ausbau auf Doppelspur ziemlich unrealistisch. Er wird auch mit sehr hohen Nachfrageprognosen kaum je notwendig.

- Felix Grunder: Was ist für Park & Ride in Winterthur zukünftig vorgesehen? Welche Überlegungen gibt es dazu?

Antwort Stadt: Park & Ride hat grundsätzlich seine Berechtigung, allerdings nicht mehr im direkten Stadtgebiet rund um den Bahnhof und in der Stadt. Dafür fehlt der notwendige Platz. Stattdessen sollen Autofahrer*innen die P&R-Angebote beispielsweise im Weinland oder in Hettlingen nutzen.

3 Testplanung Stadtraum Bahnhof

Lea von Moos, Amt für Städtebau, und Marc Vetterli, Tiefbauamt, erläutern Vorgehen und Inhalte der Testplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur. Der Bahnhof ist mehr als nur Gleisanlagen. Es ist ein Ankunftsort, ein Bewegungsort und ein Stadtraum. Mit der Testplanung sollen viele offene Fragen geklärt werden. Aus stadträumlicher Sicht soll der Raum rund um den Bahnhof aufgewertet werden. Dabei ist auch das Thema öffentlicher Verkehr bzw. Stadtbus zentral. Wie können die anspruchsvollen verkehrlichen Aspekte mit der Aufwertung des Stadtraums verknüpft werden?

Für Details siehe vorgängig verschickte Präsentation.

Verständnisfragen und Diskussion

- Benno Singer: Können Sie noch einige Worte zum geplanten Forum im Rahmen der geplanten Partizipation sagen? Wie viel Information und wie viel Mitwirkung wird es geben?

Antwort Stadt: Eine abschliessende Antwort gibt es derzeit nicht, da die Auswahl des Büros für die Prozessbegleitung der Testplanung noch nicht geschehen ist. Das mandatierte Büro wird die Form der Partizipation gemeinsam mit der Stadt Winterthur ausarbeiten. Verschiedene Formate sind möglich, darunter Online-Plattformen, Ausstellungen und weitere Ansätze. Die breite Öffentlichkeit wird sicher einbezogen – neben dem bereits bekannten Echoraum.

- Andreas Lutz: Warum liegt der Fokus nicht auf der PU-Nord, obwohl dort viele Hochhäuser geplant sind und das Gebiet künftig an Bedeutung gewinnen wird? Auch die Anbindung an den Bus ist wichtig.

Antwort Stadt: Die Planungsteams erstellen umfassende Konzepte, die alle Bereiche des Bahnhofs berücksichtigen. Die PU-Nord wird dabei mitgedacht. Allerdings liegt der Schwerpunkt auf der PU-Süd, da hier ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Die PU-Nord wurde erst kürzlich ausgebaut. Wichtig werden v.a. die Zugänge und künftigen Anforderungen an die PU-Nord sein.

4 Inputs Gäste

Benno Singer & Elias Leimbacher erläutern ihre vorbereitete Präsentation. Sie plädieren für eine städtebauliche Betrachtung, die über den festgelegten Testplanungssperimeter hinausgeht. Auch die Erschliessung durch Velo- und Fusswege ist ein zentrales Thema. Die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Projekten und Planungen der Stadt sollten besser dargestellt werden. Im kommenden Prozess sollte auch die Politik besser eingebunden werden. Sie unterstreichen die Bedeutung der Ziele, welche 2018 formuliert worden sind.

Für Details siehe vorgängig verschickte Präsentation.

Andreas Lutz erläutert seine vorbereitete Präsentation. Aufgrund seiner Analyse sei der Wendebahnhof auch mit sieben Geleisen im Hauptbahnhof nicht notwendig. Mit einer effizienten Organisation des Bahnbetriebs könne der Bahnhof leistungsfähiger gemacht werden. Bei der Ausbauvariante, welche die Rudolfstrasse betrifft, sieht er viele Fragezeichen.

Für Details siehe vorgängig verschickte Präsentation.

Willy Germann erläutert sein vorbereitetes Faktenblatt. Er plädiert für mehr Verdichtung, insbesondere rund um den Hauptbahnhof (Arbeitsplätze) und die Stadtbahnhöfe. Angesichts des prognostizierten starken Wachstums in Winterthur müsse der MIV massiv reduziert und der öffentliche Verkehr massiv ausgebaut werden. Mit einem achten Geleise können die Stadtbahnhöfe tangential besser vernetzt werden. Auch der Modalsplit beim Güterverkehr in die Ostschweiz müsse zugunsten der Schiene verbessert werden. Er unterstützt die rasche Entfernung des Parkdecks sowie den Wendebahnhof.

Für Details siehe vorgängig verschicktes Faktenblatt.

Verständnisfragen und Diskussion

Kommentare zu Benno Singer und Elias Leimbacher:

- Marc Vetterli: Wenn gesagt wird, «mehr vom Stadtraum her denken», bedeutet dies für euch, dass die Varianten V211 und V451 gesetzt sind?
Benno Singer und Elias Leimbacher: Es ist wichtig, nochmals über die beiden Varianten V211 und V451 zu sprechen. Dabei sollte sichergestellt werden, dass nicht alles ausschliesslich an diesen beiden Varianten gemessen oder hinterfragt wird. Es gilt, die Nutzung von Synergien zwischen Bahnhof und Stadtraum stärker in den Fokus zu rücken.
Zudem ist es bei der Raumoptimierung entscheidend, den Bahnhof sowohl aus der Perspektive eines Ankommenden als auch eines Abreisenden zu betrachten. Bei einer Lösung mit acht Gleisen könnten zwei Stadtperrons entstehen, was eine bessere Integration in den Stadtraum ermöglicht. Eine Grundlösung mit sieben Gleisen hingegen würde später kaum Spielraum für Anpassungen oder Verbesserungen bieten.
- Benno Singer und Elias Leimbacher: Die Erklärungen der Durchführung des Variantenvergleichs werden geschätzt. Jedoch bleiben weiterhin Fragen offen: z.B. zum ungewichteten System oder der Anzahl verwendeter Kriterien. Es wird darauf verwiesen, dass das verwendete 3-Punkte-System relativ knapp und weniger tragfähig erscheint als beispielsweise die vom ASTRA verwendete Methodik. Deshalb wäre es wünschenswert, noch tiefer in die Variantenbewertung reinzusehen, um die Methodik besser zu verstehen.
Antwort Stadt: Es wird angemerkt, dass das ASTRA mit seinen Bewertungskriterien keine städtischen Interessen miteinbezieht. Die Bahnhofausbau-Varianten wurden an einem umfangreichen und gemeinsam von Stadt und SBB definierten Katalog von Kriterien gemessen, die gleichermassen stadträumlichen Kriterien, wie die Anforderungen des Bahnbetriebs berücksichtigten.
- Benno Singer und Elias Leimbacher: Es wird hervorgehoben, dass es aber eine bewusste Entscheidung war, nicht überall gleich viele Kriterien anzuwenden.
Antwort Stadt: Wichtig ist, dass die qualitative Bewertung mit Ampelsystem transparent dokumentiert und offen einsehbar ist auf der städtischen Webseite. Die Bewertung ist nicht messerscharf, sondern das Ergebnis intensiver Diskussionen.
- Benno Singer und Elias Leimbacher: Es geht keinesfalls darum, der Stadt Vorwürfe zu machen. Nur dank der komplexen Vorarbeit besteht nun die Möglichkeit, gezielt zu reagieren. Das Ziel aller Beteiligten ist es, gemeinsam eine gute Lösung für den Hauptbahnhof zu finden. Der Fokus liegt darauf, Verbesserungsvorschläge in das Projekt einzubringen. Dabei wurde beispielsweise bei den Themen Hoch- / Tiefbahnhof und ebenerdige Lösungen bewusst darauf geachtet, dass die Ansätze bodenständig bleiben. Deshalb stehen diese Themen aktuell nicht im Vordergrund.
- Benno Singer und Elias Leimbacher: Das Team pool Architekten, Studio Vulkan und Basler&Hofmann hat das Projekt begleitet. Haben die einzelnen Büros jeweils einen Input zu ihrem Fachgebiet gemacht oder handelte es sich um einen abgestimmten Input?
Antwort Stadt: Die Bewertungen sind öffentlich auf der Homepage zugänglich (<https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/wir-planen-fuer-sie/schwerpunktraeume/stadtraum-hb/bahnhof2045plus>). Die verschiedenen Varianten wurden als Gesamtdarstellung von allen Teams gemeinsam erarbeitet. Bei spezifischen Themenbereichen gab es jedoch auch vertiefte Arbeiten, bei denen einzelne Büros mehr geleistet haben. Diese Zusammenarbeit war themenabhängig und flexibel gestaltet. Der Schlussbericht ist letztlich ein gemeinsames Produkt, das aus der Arbeit aller Beteiligten hervorgegangen ist.

Kommentare zu Andreas Lutz:

- Frage: Wurde auch gerechnet, ob mit einem Wendebahnhof ein Bahnhof mit sechs Gleisen ausreichen würde?

Andreas Lutz: Nein, das wurde nicht berechnet.

- Nicolas Perrez: Welches Mengengerüst wurde in der Analyse von A. Lutz hinterlegt? Für die strategische Stossrichtung 2045+ war der Ausbauschritt gemäss Konzept S-Bahn 2G massgebend, die nach der Umsetzung von MehrSpur Zürich-Winterthur erfolgen wird.

Andreas Lutz: Es wurde die maximale Leistungsfähigkeit der vorhandenen Gleise betrachtet, ohne dass ein Fahrplan hinterlegt wurde.

- SBB: Das Thema Perronbreiten sprengt den Rahmen dieser Diskussion. Die von Andreas Lutz aufgezeigte Anordnung der Perrons entspricht ungefähr der Variante 451. Zurzeit wird für Winterthur eine Breite von ca. 10.50 m als Richtwert betrachtet, welcher für eine Bewilligung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) notwendig wäre. Es handelt sich dabei nicht um eine schweizweite Norm, sondern um einen bahnhofspezifischen Wert. Diese Masse basieren auf der prognostizierten Anzahl von Ein- und Aussteigenden pro Zug in Winterthur. Es ist wichtig, den Bahnhof entsprechend zu dimensionieren. Die Breite von 10.50 m enthält gewisse Reserven, die im notwendigen Sicherheitsnachweis für die Publikumsanlagen vom Gesetzgeber bewusst berücksichtigt wurden. In Winterthur ist die SBB noch nicht am Projektieren. Ob eine Breite von 9.60 m, wie von A. Lutz aufgezeigt, in Zukunft ausreichen wird, lässt sich erst beurteilen, wenn der Bahnhofausbau konkret projiziert wird und die dazumalig zu berücksichtigenden Verkehrsprognosen vorliegen. Heute bereits eine Breite von 9.60 m in Aussicht zu stellen, wäre planerisch fahrlässig.

Ein Vergleich mit anderen Bahnhöfen ist nur bedingt sinnvoll. Der Bahnhof Oerlikon beispielsweise weist eine andere Verkehrscharakteristik im Netz auf. Während sich in Winterthur oft ein ganzer Zug entleert, ist dies in Oerlikon nie der Fall. Die bahnhofspezifischen Ein- und Aussteigerquoten pro Zug haben einen grossen Einfluss auf die notwendigen Perronbreiten.

Allgemein sind die gezeigten Kapazitätswerte von A. Lutz sehr theoretisch. Sie können in dieser Form nicht auf den Bahnhof Winterthur angewendet werden. Es ist eine konkrete Fahrplanstrukturplanung notwendig, um die effektiv erforderlichen Kapazitäten berechnen zu können.

Vorschlag: Separates Treffen und/oder in Dialogrunde 2 vertiefen.

- Felix Landolt: Ich finde die gezeigten Berechnungen sehr interessant, aber wie bereits angedeutet, sind die Zahlen relativierbar. Ist es korrekt, dass bei Variante 451 kein Gleis durch das Bahnhofsgebäude führt, sondern nur ein Perron?
- Antwort Stadt: Ja, ein Teil des Perrons 3 kommt im Aufnahmegebäude zu liegen, aber kein Gleis.

Kommentar zu Willy Germann:

- Jens Andersen: Im kommunalen Richtplan und bei der Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) ist eine Verdichtung schwerpunktmässig um vier Bahnhöfe, also im Bereich einer guten bis sehr guten ÖV-Erschliessung, geplant.

5 Dialog im Plenum

Mit Blick auf die angestrebte Triage der Themen werden weitere Aspekte diskutiert.

- Elia Leimbacher: Wird der Sackbahnhof für die Bauphasen zwingend benötigt?
Antwort Stadt: Ja, für die Bauphasen wird ein Bauprovisorium benötigt. Dies war beispielsweise auch bei den grossen Erweiterungen im Züricher Hauptbahnhof der Fall. Sollte das langfristige Ziel jedoch ein Wendebahnhof sein, könnten Synergien genutzt werden. In diesem Fall könnte der Wendebahnhof direkt als Bestandteil des Zielsystems gebaut werden, anstatt ihn nur als Provisorium einzurichten.
- Paul Stopper: Die Diskussion über die Perronbreite in Winterthur hat sich über Jahre hinweg entwickelt. Zwar ist eine solche Breite nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber sie basiert auf praktischen Erfahrungen. Ein wesentlicher Unterschied zu Bahnhöfen wie Oerlikon ist, dass in Winterthur keine Züge durchfahren – hier entleeren sich die Züge vollständig. Daher steht nicht die Kapazität, sondern die Sicherheit im Vordergrund. Bei der heutigen Perronlänge sind zwei Abgänge eindeutig zu wenig, vor allem wenn man die aktuellen Nutzungskonflikte, u.a. durch nicht notwendige Nutzungen, auf den Perrons berücksichtigt.
Die Perronbreiten müssen den künftigen Entwicklungen gerecht werden, das ist lösbar (z.B. beim Aufnahmegebäude). Hingegen ist es keine Option, die Rudolfstrasse weiter zu verschmälern. Momentan streiten wir über ein Thema, das bahnbetrieblich nicht zwingend notwendig ist. Es gab in der Vergangenheit keine Unfälle oder schwerwiegende Konflikte.
Was den Durchgangsbahnhof betrifft: Ein Sackbahnhof als Provisorium wäre temporär möglich, doch als dauerhafte Lösung muss er sorgfältig geprüft werden. Eventuell könnte man innerstädtisch noch Potenziale durch Vorbahnhöfe ausschöpfen. Es wäre sicherlich hilfreich, dieses Thema in kleineren Gruppen zu vertiefen. Es erscheint übertrieben, so lange über eine Perronbreite von 10.50 m zu diskutieren, wenn dieses Thema derzeit kein Problem darstellt.
- Annetta Steiner: Es geht um ein Grundproblem von Winterthur. Die Stadt Winterthur hat keine klare Strategie im öffentlichen Verkehr für 2050. Es ist unklar, welche Bahnhöfe welche Funktionen übernehmen sollen und wie der Busverkehr organisiert wird. Die Ziele und Aufgaben der Bahnhöfe sind nicht eindeutig definiert. Dieses Grundproblem muss zuerst angegangen und geklärt werden, bevor weiterführende Planungen und Entscheidungen getroffen werden können.
- Benno Singer: Es stellt sich die Frage, was am Bahnhof zwingend vorhanden sein muss. Welche Linien sollen am Hauptbahnhof halten und welche woanders? Wie wird dies in die Bus-/ÖV-Strategie aufgenommen?
Antwort Stadt: Es wird derzeit eine Angebotsstrategie für den städtischen ÖV erarbeitet. Das Tiefbauamt Winterthur hat Grundlagen betreffend Nachfrage erarbeitet. Diese Strategie umfasst auch das bekannte Bahnangebot. Wir bewegen uns also nicht im Dunkeln, sondern arbeiten auf soliden Grundlagen. Von den zehn Bahnhöfen in Winterthur haben wir die wichtigsten bereits auf dem Plan. Wir entwickeln verschiedene Angebotsszenarien. Eine Auslegeordnung wird aktuell erstellt. Wir befinden uns noch in der Phase der Analyse und haben noch keine Bestvariante festgelegt. Das Bahnangebot sowie die Nachfrage und die SBB-Prognosen betreffend Bahnleistung sind bereits hinterlegt. Wie sich die verschiedenen Angebote und Linien im Detail verteilen, wird derzeit noch konkretisiert.

Die Teilnehmenden schreiben auf Karten ihre Anliegen auf. Die Verteilung der Stichworte auf «wird andersweitig bearbeitet», «im Dialog weiter vertiefen» und «kein Handlungsspielraum» wird diskutiert.



Abbildung: Triage der Themen

Anderweitig bearbeiten

Themen, die in anderen Planungsprozessen bearbeitet werden (z.B. Testplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur) oder entsprechend einzuspeisen sind:

Planungsverfahren

- Es braucht eine Kümmerin, einen Kümmerer für die Entwicklung Bahnhof und Stadtraum. Wer ist das seitens Stadt? Wer ist das seitens SBB (z.B. Lindareal IMMO als Bauherr).
- Jury der Testplanung mit prominenten Winterthurer*innen mit guten Lokalkenntnissen besetzen (Kritik diesbezüglich am Prozess Lindareal).
- Weitere wichtige Inputs für die Testplanung: Was ist politisch gewünscht? Was hat Priorität?

Stadträumliche Aspekte

- Stadtraum / Funktion des Bahnhofplatzes klären.
- Coop City durch Hochhaus substituieren
→ EG und UG durchlässig.
- Parkdeck weg.
- Auswirkung Bahnhofsausbau auf Stadtstruktur:
über den derzeit engen Planungsperimeter hinausdenken.
- Grundsätzliche Verkehrsvermeidung: höhere Dichten an Bahnhöfen.
- Rudolfstrasse: Funktion / Gestaltung Stadtraum in Testplanung klären, ggf. stadträumliches NoGo.
- Stadt in Stadt bei ÖV-Hub HB mit mehr Arbeitsplätzen.

Andere Planungen

- Lindareal: Wann wird das enger in den Prozess einbezogen?
- SBB-Historic beim Lindareal behalten und weniger überbauen.

Bahnhof

- Fussgänger-/Passagierströme nehmen zu, deshalb müsste eine dritte Querung HB untersucht werden.

Nachträgliche Antwort Stadt: Schon heute hat es je fünf Ab-/Aufgänge (Lifte eingerechnet) pro Perron im Abstand von max. 80 Metern. Eine dritte Querung ist kaum machbar und auch nicht nötig.

- Umsteigevarianten/-szenarien untersuchen: von Bahn zu Bahn, von Bahn auf Bus, von Bus zu Bus.

Im Dialog weitervertiefen

Themen, die in der zweiten Dialogrunde zu vertiefen sind:

Bahnhof

- Perronbreiten vertiefen, beispielsweise welche Perronzugänge für eine Perronbreite von 9.60 m notwendig wären.
- Bauliche Normen (SBB / Perronbreiten) in Frage stellen, ggf. mit schmalere Perrons rechnen.
- Kapazitätsbetrachtung Bahnhof.
- «Stadtperrons»: bei gerader Geleiseanzahl fließender Übergang in Stadtraum (siehe HB Zürich).
- Wendebahnhof vs. 8. Gleis.
- Güterverkehr auf Schiene → 8. Gleis.
- Stadtbahn-Tangenten → 8. Gleis.

Gesamtverkehr

- Fuss- und Veloverkehr rund um den HB: Fächer nochmals öffnen (Holmen, Querungen, Beziehungen Lindareal bis Vogelsang, Highline).
- Organisation und Koordination städtischer ÖV, SBB, Haltestellen (S-Bahn Winterthur), ggf. neue Haltestellen → Verbindungen im gesamten Stadtgebiet.
- Auslagerung von Funktionen, Zusammenspiel mit Stadtbahnhöfen.
- ÖV-Strategie 2050 mit Ziel MIV-Halbierung aus Vogelperspektive top-down und nicht bottom-up-Ansatz: Was brauchen und was haben wir?

Weiteres

- Gemeinsame Definition der «Bestellung» durch die Stadt: Was wollen wir als WinterthurerInnen? Was ermöglichen wir und was wollen wir verhindern? Nicht nur von Seiten Infrastruktur betrachten. Klare Anweisungen sind nötig.
- Diskussion über Fristen: 2045 = kurzfristig!
- Verkehrsprognosen, grundsätzliche Verkehrsreduktion, Zusammenhänge mit Richtplanung, Dichten, Arbeitsplätze, ÖV-Ausbau.

Kein Handlungsspielraum

Fragen ohne Handlungsspielraum bzw. nicht im Einflussbereich der Stadt:

- Varianten Reiterbahnhof, Tief- und Hochbahnhof.

Themen für zweite Dialogrunde

Die Diskussion im Plenum sowie die anschliessende Auswertung führt zu folgenden Fragen und Themen, welche in der zweiten Dialogrunde zu vertiefen sind (*Vorschlag*):

- **Fokus SBB:** Was braucht der Bahnhof / die SBB? Bahnhofskapazitäten aus technischer Sicht, Anzahl Gleise, Perronbreiten, Zugänge zu Perrons, Beitrag Wendebahnhof, Bedarf Personen/Güterverkehr, Prognosen.
- **Fokus Stadt:** Was braucht die Stadt? Raumbedarf und Anbindung Fuss-/Veloverkehr, Qualitäten Stadtraum, Vernetzung über den Perimeter hinaus.
 - 1) Städtebau / Stadtraum: Vision / Ziele Stadt für Bahnhof und Umfeld, Synergien/Abhängigkeiten zu weiteren Planungen, Verdichtungsgebiete.
 - 2) Mobilität: ÖV-Strategie Gesamtstadt, Funktion/Kapazitäten Stadtbahnhöfe, MIV-Reduktion.

6 Weiteres Vorgehen

Nicolas Perrez, Amt für Städtebau, gibt einen Ausblick zum weiteren Vorgehen. Der heutige Workshop wird ausgewertet. Die Inputs werden in der zweiten Dialogrunde vom 16. Dezember 2024 vertieft.

Weitere Rückmeldungen können an Nathalie Heiniger, heiniger@synergo.ch, gerichtet werden.

Es findet ein separater Austausch im kleinen Kreis zum Thema technisch-verkehrliche Fragen betreffend Bahnhofskapazitäten, Perrons und Gleisanzahl» statt.

Die Teilnehmenden erhalten den Ergebnisbericht der heutigen Dialogveranstaltung im Vorfeld des zweiten Workshops zugestellt.

Das Projektteam bedankt sich für die angeregte Beteiligung.

7 Teilnehmende Personen und Organisationen

Die nachfolgende Liste umfasst die teilnehmenden Personen bzw. Organisationen. Ein paar wenige Organisationen haben sich kurzfristig entschuldigt, andere Angeschriebene haben sich nicht angemeldet.

Nachname	Vorname	Organisation / Funktion
<i>Meinungsmacher*innen</i>		
Diener	Reto	Stadtparlamentarier Grüne
Germann	Willy	Publizist, Alt-Kantonsrat Mitte
Grunder	Florian	Vorstand Heimatschutz Winterthur
Landolt	Felix	Präsident Heimatschutz Winterthur
Leimbacher	Elias	Verein «Unser Bahnhof Winterthur» und Forum Architektur Winterthur
Lutz	Andreas	VCS Regionalgruppe Winterthur
Singer	Benno	Verein «Unser Bahnhof Winterthur»
Steiner	Annetta	Stadtparlamentarierin GLP
Stopper	Paul	Vorstand VCS Zürich

Verwaltung und Prozessunterstützung

Andersen	Jens	Stadtbaumeister, Amt für Städtebau
Perrez	Nicolas	Abteilung Raumentwicklung, Amt für Städtebau
von Moos	Lea	Abteilung Raumentwicklung, Amt für Städtebau
Vetterli	Marc	Abteilung Mobilität, Tiefbauamt
Elsener	Herbert	Leiter Abteilung Mobilität, Tiefbauamt
Gerber	Stefan	Leiter Angebotsplanung Stadtbuss
Elmer	Florian	Praktikant, Amt für Städtebau
Schenkel	Walter	Prozessunterstützung, synergo GmbH
Heiniger	Nathalie	Prozessunterstützung, synergo GmbH

8 Nachträgliche Rückmeldungen

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, weitere Anliegen nachträglich einzubringen. Sämtliche Präsentationen bzw. Unterlagen haben die Teilnehmenden im Vorfeld der ersten Dialogrunde zugestellt bekommen.

Rückmeldung von Willy Germann:

- Es geht vordringlich um kurz- und mittelfristige Kapazitätserweiterungen als Voraussetzung dafür, das alarmierende MIV-Wachstum der Stadt zu bremsen. Gemäss der Verteilung der Vorschläge an den Stellwänden wäre dies aber kein Thema für die zweite Dialogrunde, wo offenbar wiederum städtebauliche Anliegen dominieren würden. Von Verkehrsvermeidung, also vor allem der Vermeidung von bereits überlastetem Feinverteilerverkehr mit Bus und Velo leider keine Spur.
- Nötig wären vorerst weitere Entscheidungsgrundlagen vor allem von den SBB und von Stadtbus (Angebotsplanung) für kurzfristige und mittelfristige Angebotserweiterungen vor MSZW.
- Die bisherige Evaluation mit dem Wendebahnhof finde ich gut. Sie geht allerdings von viel zu tiefen Prognosen aus. Trotz Gleisoptimierung braucht es wahrscheinlich 2 zusätzliche Durchgangsgleise.