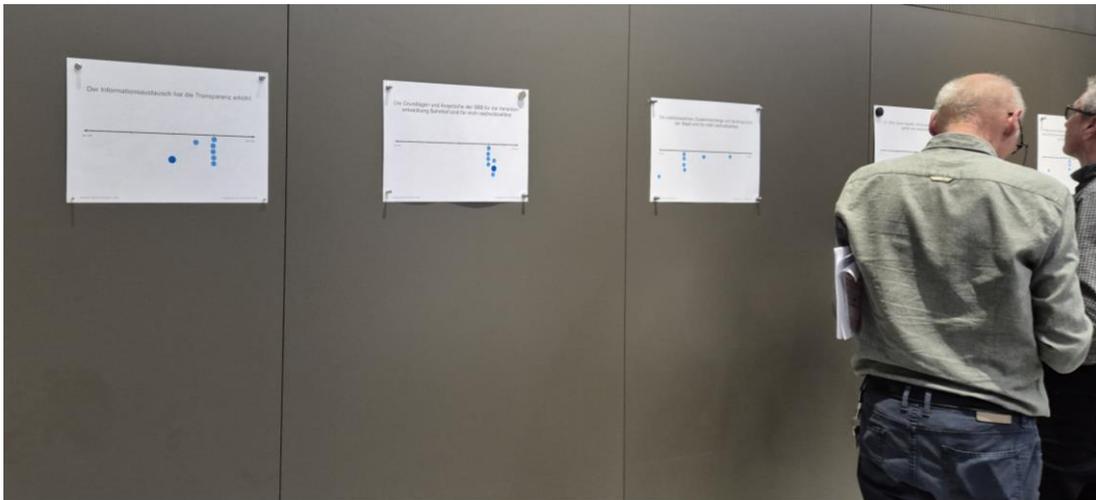


Zürich, den 22. Januar 2025

Stadtraum Bahnhof Winterthur 2045+ – Dialog

2. Dialogrunde vom 16. Dezember 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	Verteifung 1: Was braucht die Stadt?	3
3	Vertiefung 2: Was braucht der Bahnhof / die SBB?	8
4	Schlussdiskussion und Fazit	10
5	Weiteres Vorgehen	12
6	Teilnehmende Personen und Organisationen	13
7	Nachträgliche Rückmeldungen	14

1 Begrüssung und Rückblick

Jens Andersen, Amt für Städtebau, begrüsst die Teilnehmenden. Seit der Dialogrunde 1 haben zwei weitere Austausch im kleinen Kreis zum Thema «technisch-verkehrliche Fragen betreffend Bahnhofskapazitäten, Perrons und Gleisanzahl» stattgefunden.

Marc Vetterli, Tiefbauamt, ergänzt, dass spannende Inputs eingebracht und diskutiert worden sind. Die Dialogrunde 1 machte deutlich, dass die bahntechnischen Aspekte zu vertiefen sind. Der Dank geht an die SBB-Vertreter, welche die Inhalte weiter aufbereitet haben. Der Fokus von heute liegt zum einen bei den Informationen über den zusätzlichen Austausch mit den SBB. Zum anderen gibt es Fragen zum Bahnhofsausbau. In der Dialogrunde 1 sind viele interessante Themen angesprochen und diskutiert worden (z.B. Gesamtverkehr, Modalsplit, Verdichtung). Diese Themen können nicht alle in den Dialogrunden und im Rahmen der Testplanung behandelt werden.

Aus dem Plenum wird darauf hingewiesen, dass zwei parlamentarische Vorstösse zur PU-Süd und zum Kopfbahnhof Vogelsang hängig sind.

Walter Schenke stellt den heutigen Ablauf vor. In Abweichung zur Einladung wird zuerst die Frage «Was braucht die Stadt» und anschliessend die Frage «Was braucht der Bahnhof / die SBB?» behandelt. In der Schlussdiskussion wird an den in der Dialogrunde 1 geäusserten Erwartungen angeknüpft.

*Für die inhaltlichen Ausführungen der nachfolgenden Inputreferate verweisen wir auf die **beiliegenden Präsentationen bzw. Unterlagen**. Detailliert dargestellt werden nachfolgend die Fragen und Antworten sowie die Diskussionen.*

2 Vertiefung 1: Was braucht die Stadt?

Jens Andersen geht auf die **Bahnhofsentwicklung** und das städtische Umfeld ein:

- Er zeigt die unterschiedlichen Prozesse, welche die Entwicklung beeinflussen: Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 und Kommunalen Richtplan Winterthur (Verdichtungselemente, Karteneinträge rund um den Bahnhof).
- Im dynamischen Städtebau ist es fast unmöglich, dass man alles gleichzeitig zusammen planen und abgleichen kann. Das Koordinieren zwischen den Planungshorizonten ist immer ein Spagat.
- Die von der Stadt 2018 formulierten Ziele für den künftigen Bahnhof sind alle noch gültig und werden weiterhin angestrebt.
- Weitere wichtige Themen sind die Stadt der kurzen Wege, die 5-Minuten-Nachbarschaften, die Erhöhung der Nutzungsdichten, die Verbesserung der Erreichbarkeiten und der Durchlässigkeit im Bahnhofsgebiet (Unterführungen, Brücken, Fuss- und Velorouten, etc.) sowie die umliegenden Arealentwicklungsprozesse (Lindareal, Kantonsspital, Merkurplatz, etc.).
- Bei Arealentwicklungsprozessen ist es wichtig, dass die Stadt gegenüber privaten Bauherrschaften die öffentlichen Interessen einbringen und vertreten.

Marc Vetterli geht auf die **verkehrlichen Aspekte** ein, welche für die Testplanung wichtig sind:

- Es laufen diverse Planungen: Grundsätzlich hat der Fuss- und Veloverkehr im Stadtraum Bahnhof hohe Priorität. Grundlage ist das sogenannte «Leiterkonzept». Die Durchlässigkeit ist heute teilweise noch ungenügend.
- In der Testplanung müssen die Teams entsprechende Leitfragen bearbeiten. Die Rahmenbedingungen sind relativ offen definiert. Es gibt keine Denkverbote, aber die Lösungen müssen umsetzbar sein.
- Bei der laufenden Angebotsstrategie des städtischen öffentlichen Verkehrs ist Stadtbus Winterthur im Lead. Die Angebotsstrategie ist eine Randbedingung für die Testplanung. Die Teams müssen für die neuen Lösungen zum Busbahnhof eine Ahnung haben, wie viele Busse über den Bahnhofplatz fahren.

Verständnisfragen und Diskussion zu den Inputreferaten der Stadtvertreter:

- Elias Leimbacher: In der Präsentation wurde der **Planungshorizont** der Testplanung aufgezeigt. Gibt es einen Denkhorizont, welcher über die nächsten 40 Jahre hinausgeht, um auch Privaten aufzuzeigen, in welche Richtung sich Winterthur entwickelt?

Antwort Stadt: Ja, den gibt es. Dabei geht es vor allem um Megatrends und mögliche gesellschaftliche Entwicklungen. Was in 40 Jahren sein wird, ist schwierig mit heutigen Planungsinstrumenten festzuhalten.

- Anetta Steiner: Die Inhalte haben einen starken gestalterischen Aspekt. Dabei soll die Funktionalität im Fokus stehen: Es muss klar sein, was der Raum erfüllen muss. Was ist mit Verkehrsströmen? Wie viel **Fuss-/Velo-/ÖV-Verkehr** wird es geben? Die ÖV-Perspektiven fehlen noch. Der ÖV muss gesamtstädtisch, wenn nicht sogar regional geplant werden. Es braucht auch konkrete Angaben dazu, wo wie viele Veloabstellplätze notwendig sind.

Antwort Stadt: Für die Testplanung sind weitere Inputs zum Thema ÖV geplant. Bis zum Start der Testplanung wird u.a. das **Mengengerüst** auf Basis der in der neuen Angebotsstrategie geplanten Busfrequenzen vorliegen.

- Anetta Steiner: Es geht auch um die Entwicklung der Fussgänger- und Veloströme. Oft stehen ÖV und Velo im **Modalsplit** in Konkurrenz. Wenn der ÖV in Winterthur problematisch ist, sollte zumindest das Velo grosszügiger gedacht werden, da es die kostengünstigste Lösung darstellt. Modellierungen sind daher entscheidend, um die künftigen Zahlen an Velofahrenden und Fussgänger*innen abzuschätzen.

Antwort Stadt: Im **Gesamtverkehrsmodell** Kanton Zürich (GVM ZH) sind diese Zahlen erstmals explizit berücksichtigt. Viele Städte in der Schweiz beziehen diese Daten bisher (noch) nicht ein. Die Teams der Testplanung sollen gezielte Fragestellungen behandeln (vgl. Programmentwurf). Auch ohne genaue Mengenvorgaben können diese Fragen beantwortet werden.

Die Stadt treibt die Velorouten voran. Beim Fussverkehr ist die Kapazität der geplanten **Brücke** über die Gleise ein zentraler Punkt. Ein erster Schritt ist die Definition der Breite, um langfristig die Nachfrage aus den umliegenden Entwicklungsarealen abdecken zu können.

Beim ÖV ist die Frage zentral, ob alle **Busse** zwingend am Bahnhofplatz halten müssen oder ob einige am Bahnhofplatz vorbeigeführt werden können.

- Annetta Steiner: Es gibt bereits Annahmen über die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen am HB Winterthur. Daraus könnte berechnet werden, wie viele davon der Fuss- und Veloverkehr und der ÖV aufnehmen muss. Daraus ergibt sich auch die Anzahl **Velos**, welche zum/vom Bahnhof fahren und welche Wege diese nutzen.

Antwort Stadt: Aus räumlicher Sicht ist es ein entscheidender Punkt, wie viele Autos auf den Strassen verbleiben. Gegebenenfalls muss der MIV weiter reduziert werden, damit die Busse verkehren können. Die genaue Anzahl Velos ist im Vergleich zum ÖV etwas weniger entscheidend, wird aber in der weiteren Planung nach Möglichkeit noch weiter konkretisiert.

- Reto Diener: Die Abhängigkeiten im Verkehrssystem wurden im Referat zu einfach dargestellt, sie sind sehr komplex. Auch lokale Systeme sind für übergeordnete Ebenen relevant. Die **Räume rund um den Bahnhof** sind eng. Es stellt sich deshalb die Frage, was wir als Stadt in diesen Räumen anbieten und mit welchen Kapazitäten dies möglich ist.

Deshalb müssen zuerst Zielvorstellungen definiert werden (z.B. Personenanzahl, welche transportiert werden kann). Es braucht Modellierungen und Verkehrsanalysen. Zuerst sollten funktionale Aspekte geklärt werden, bevor stadträumliche Probleme angegangen werden. Vorhandenen Rahmenbedingungen dürfen dabei nicht ausser Acht gelassen werden.

Antwort Stadt: Es ist korrekt, dass es **Abhängigkeiten** gibt. Diese gehen aber primär in eine Richtung: Der Ausbau des Bahnverkehrs beeinflusst den städtischen ÖV. Wir modellieren abhängig vom Angebot verschiedene Szenarien. Diese Überlegungen bilden die Rahmenbedingungen für die Testplanung. Damit kann abgeschätzt werden, wie viele Personen den Bus nutzen werden und welche Infrastrukturen dafür nötig sind.

Der Fokus des heutigen Austausches ist, ob der Bahnhofausbau mit den beiden Bestvarianten richtig ist. Die erforderlichen Zahlen betreffend städtischer ÖV werden zum Zeitpunkt der Testplanung vorhanden sein.

- Willy Ger mann: Es ist klar, dass der MIV reduziert werden muss. Dafür braucht es einen **Ausbau des ÖV** und der Veloinfrastruktur. Der HB Winterthurer verzeichnete innerhalb eines Jahres ein Wachstum von 18 % bei den Ein- und Aussteigenden. Die aktuellen Planungen reichen nicht aus, um den MIV-Anteil zu reduzieren und mehr Menschen auf den ÖV umzulenken. Dafür braucht es einen massiven Bahnhofsausbau wie auch weitere Bahnhöfe. Die Verbindung zum Busbahnhof muss ebenfalls angeschaut werden.

Grundsätzlich sind wir mit dem Ausbau des Bahnhofs zu spät. Probleme wie das Parkdeck, Baurechtsverträge und fehlende Infrastruktur verhindern die Entwicklung. Das Parkdeck ist ein MIV-Magnet und ein Korsett für die Bahn. Es ist ein «Befreiungsschlag» notwendig. Baurechtsverträge können aufgelöst werden, auch wenn dies mit Kosten verbunden ist.

Der **Busverkehr** am Bahnhof wächst massiv und benötigt neue Flächen. Eine mögliche Tangente über das Arch-Areal (Seen-Töss) für Busse wäre eine Lösung. Entscheidungsgrundlagen sind gefragt, insbesondere zur Frage, woher der Verkehr kommt, den der Bahnhof auffangen muss. Ausserdem besteht die Sorge, dass alle Pläne zeitlich nach hinten geschoben werden.

Antwort Stadt: Der Busverkehr und mögliche Massnahmen wie die Nutzung der Museumsstrasse und die Verlagerung des MIV auf die St.-Georgen-Strasse werden in der Testplanung berücksichtigt.

Antwort SBB: Die Notwendigkeit des Bahnausbaus ist unstrittig. Es wird gezeigt, wie viele Züge einfahren können, und strategische Stossrichtungen werden durch Szenarien dargestellt. Allerdings ist eine zeitliche Verschiebung des Ausbaus eine Frage der **Finanzierung** durch den Bund. Es handelt sich dabei um eine Entscheidung, die ausschließlich auf Bundesebene getroffen wird.

Antwort Stadt: In Bezug auf das Parkdeck gibt es einen Baurechtsvertrag. Für den Rückbau müssen Fristen beachtet und rechtliche Fragen geklärt werden. Das sollte aber angesichts der Langfristigkeit der Bahnhofsentwicklung lösbar sein.

- Andi Lutz: Das Bahnsystem von Winterthur bietet grosses Potenzial für eine **Stadtbahn**. Es fehlt jedoch ein Bahnhof im Süden von Winterthur. Ein solcher würde es ermöglichen, direkt von der Grüze nach Winterthur Süd oder von Oberwinterthur nach Töss zu fahren. Damit könnte das Angebot verdichtet und der innerstädtische Verkehr attraktiver gemacht werden. Der Süden Winterthurs bleibt aktuell unterversorgt.

Antwort Stadt: Im Süden Winterthurs ist mit dem Masterplan Winterthur Süd langfristig die S-Bahn-Haltestelle Winterthur Süd geplant.

- Paul Stopper: Ein funktionierendes **ÖV-System** muss in sich stimmig sein. In der Verkehrsplanung von Winterthur wurden bereits mögliche neue Stationen untersucht. Der Hauptbahnhof dient momentan als einziger Feinverteiler, was problematisch ist.

Ausserdem sollte der Richtplan berücksichtigt werden, in welchem der **Lindbergtunnel** festgesetzt ist. Auch das Bussystem in Winterthur ist zu stark vom MIV abhängig. Es braucht bessere Lösungen im städtischen Strassennetz, um den Busverkehr zu priorisieren und Umsteigemöglichkeiten ausserhalb des Zentrums zu schaffen.

Antwort SBB: Die **Stadtbahnhöfe** sind ein zentraler Bestandteil der ÖV-Strategie. Der grösste Teil des Verkehrs kommt aus Zürich. Die S-Bahnen müssen den innerstädtischen Verkehr aufnehmen können. Zusätzliche tangentielle Verbindungen sind jedoch für den Hauptbahnhof nicht umsetzbar. Zukünftig neue Bahnhöfe sind aus Sicht SBB nur Grüze Nord (Umsetzung im AS 2035) und Winterthur Süd (Realisierungshorizont noch offen).

- Andreas Geering: Es gibt Vorstösse für eine Stadtbahn, aber das Hauptproblem ist die fehlende Feinerschliessung bei den Stadtbahnhöfen.

Antwort Stadt: Das ist ein wichtiger Punkt. Wir wollen dies in der Angebotsstrategie prüfen.

- Benno Singer und Elias Leimbacher: Die Fragen an die Testplanungsteams sind richtig. Bei der **Fussgängerbrücke** stellen wir uns die Frage, ob das aktuelle Bild, die Visualisierung der schmalen Fussgängerbrücke richtig ist. Besser wäre es zuerst grundsätzliche Fragen zur Vernetzung rund um den Bahnhof (z.B. Lindareal) zu stellen. Das Place-Making soll im Areal stattfinden und nicht an einer Kreuzung.

Antwort Stadt: Es findet ein Wettbewerb statt, um die Geometrie der Brücke zu klären. Der aktuelle Entwurf stellt lediglich eine erste **Machbarkeitsstudie** dar. Rahmenbedingungen wie Statik und mögliche «Linienführungen» spielen hier eine Rolle. Ob die Brücke zusätzlich Funktionen für den Veloverkehr übernehmen kann, ist noch offen.

Elias Leimbacher und Benno Singer, Verein Unser Bahnhof, erläutern die **Variante «Stadtperrons»**:

- Variante 140 sollte nochmals geprüft werden (acht Gleise, kein Wendebahnhof). Sie kann optimiert werden. Die frühere Bewertung wird in Zweifel gezogen.
- Eine gerade Anzahl Gleise ist städtebaulich wichtig, ansonsten gibt es ein «vor» und ein «hinter» dem Bahnhof. Mit einem Geleise im Aufnahmegebäude gewinnt man 4.20m zugunsten der Rudolfstrasse.
- Mit dem Wendebahnhof Vogelsang gibt es eine Verlagerung nach Süden, die Entwicklungsgebiete sind aber im Norden. Ein provisorischer Wendebahnhof während der Bauzeit ist denkbar. Nachher ist dieser gemäss Netznutzungskonzept nicht mehr nötig. Der Denkmalschutz spielt nicht nur beim Aufnahmegebäude eine Rolle, sondern auch auf dem Vogelsangareal.
- Der Verein Unser Bahnhof fordert mehr Transparenz in Bezug auf die Variantenauswahl.
- Zudem: Sie schlagen vor, dass lokale Interessenvertretungen im Beurteilungsgremium der Testplanung mitwirken.

Verständnisfragen und Diskussion betreffend Input des Vereins Unser Bahnhof:

- Stadt: Es kann heute keine Antwort zu den vorgeschlagenen 8-gleisigen Varianten gegeben werden. Diese muss zuerst geprüft werden.
- D. Boesch: Beim Stadtperron «Rudolfstrasse» sind die **Höhenunterschiede** von bis zu 2 Meter zu beachten.
Zudem fehlt dem **Aufnahmegebäude** bei der Variante «Stadtperron» eine wichtige tragende Achse. In diesem Fall müsste das Aufnahmegebäude rückgebaut werden oder man müsste es anheben.
- E. Leimbacher: Gibt es zum Aufnahmegebäude Gutachten über den **Denkmalschutz** und bezüglich der Statik?
Antwort SBB: Ja, es gibt eine Studie, welche die statischen Auswirkungen für alle Varianten der letzten Planungsphase untersucht hat (siehe Unterlagen auf der Homepage der Stadt). Auch wurden in der letzten Phase die denkmalpflegerischen Aspekte mit dem Bundesamt für Kultur, der kantonalen Denkmalpflege und der städtischen Denkmalpflege diskutiert. Diese kamen zum Schluss, dass nur max. Variante 451 möglich ist. Alle anderen Variante hätten einen zu grossen Eingriff ins Aufnahmegebäude zur Folge.

3 Vertiefung 2: Was braucht der Bahnhof / die SBB?

D. Boesch, SBB, erläutert die Sicht der SBB mit Fokus **Anzahl Gleise und Wendebahnhof**:

- Winterthur ist aus Angebotssicht nicht «der Nabel der Welt». Zürich diktiert den Bahnverkehr in Winterthur. Langfristig können zwischen Zürich und Winterthur 34 Züge pro Stunde und Richtung verkehren.
- Betreffend Anzahl notwendiger Perrongleise müssen die fahrplanstrukturellen Zusammenhänge betrachtet werden. Die Verkehrsmengen sind gegeben, aber mit der Fahrplanstruktur kann «gespielt» werden.
- Der Bahnhof Winterthur muss bis zu 38 Züge (34 von Zürich, 4 von Bülach) abwickeln können, sofern die Verkehrsprognosen eintreffen. Dafür braucht es acht Durchfahrtsgleise, vier Richtung Wil und je zwei Richtung Frauenfeld und Richtung Schaffhausen. Bei der Reduktion auf sieben Durchfahrtsgleise braucht es den dreigleisigen Wendebahnhof.
- Die Auswirkungen auf das städtische System sind bei der Variante mit Wendebahnhof nicht so gross. Es gibt immer noch genügend S-Bahnen, welche an den Stadtbahnhöfen östlich des Hauptbahnhofs halten. Angebotsseitig sind die beiden Ausbauplanvarianten faktisch identisch und haben die gleiche Qualität.
- Aus Sicht SBB ist die eher periphere Lage des Wendebahnhofs zulässig, weil es kaum Umsteiger Bahn-Bahn geben wird. Der Grossteil der Passagiere der dort endenden S-Bahnen haben ihre Ziele innerhalb der Stadt Winterthur.
- Solange in Zürich über keine weitere Durchmesserlinie nachgedacht wird, ist ein Tiefbahnhof in Winterthur kein Thema.
- Nicht zur Diskussion stehen Varianten, in denen der Güterverkehr rausgenommen und umgeleitet werden. Die langfristigen Güterverkehrsmengen sind zu gering für eine eigenständige Infrastruktur.
- In Sachen Perronbreiten sind die Zugänge zu den Unterführungen die Engpässe. Für Auf-/Abgänge müssen die Perrons genügend breit sein, sonst ist es zu gefährlich. Auch sind keine Perronauf-/abgänge an den Perronenden möglich, weil die Gleise nicht parallel geradeaus verlaufen (Lichttraumprofile).
- Die SBB sind noch nicht am Projektieren der übernächsten Ausbauschritte. Zukünftige Prognosen werden massgebend sein. Die Perronbreite von 10.50m ist für Winterthur ein tragfähiger Konsens. Das Parkdeck muss auf jeden Fall weg, die erforderlichen Stützen würden Perronbreiten von mindestens 12.50m benötigen.
- Zum Hinweis betreffend Lindbergtunnel: Die Rampe gemäss Vorschlag von Paul Stopper braucht zu viel Platz. Das Portal käme erst nach der Lindstrasse zu liegen. Zudem würden bei der Variante von Paul Stopper auch die Perrons 8 und 9 vom Fernverkehr angefahren, was Perronlängen von 420 m erfordern würde. Das ist stadträumlich nicht umsetzbar.
- P. Stopper ist nicht überzeugt, schlägt aber vor, diese Frage bilateral nochmals anzuschauen.

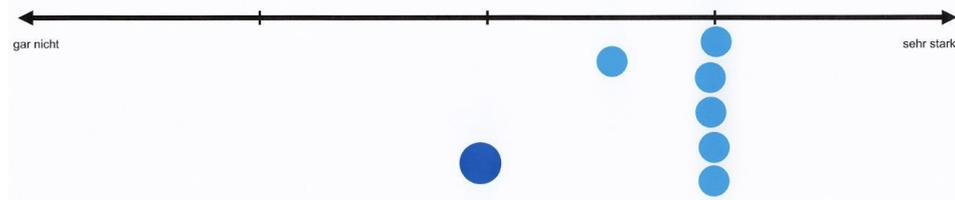
Verständnisfragen und Diskussion betreffend Input SBB und weitere Aspekte:

- Willy Ger mann: Der Ausbau kommt deutlich zu spät. Da es sich um die Jahre 2040ff handelt, sollte man einen **Tiefbahnhof** ins Auge fassen, der die Ostschweiz besser anbindet. In diesem Zusammenhang könnte auch der **Lindbergtunnel** neu bewertet werden.
Bereits jetzt besteht ein dringender Bedarf an einer Angebotssteigerung, da die Nachfrage explodiert. Die Vernetzung mit dem Busbahnhof ist essenziell. Simulationen zeigen, dass der Busbahnhof zu klein ist und gefährliche Situationen entstehen. Es sind Sofortmassnahmen notwendig, wie die Planung zur Verbreiterung der südlichen Unterführung und deren Verlängerung bis unter den Busbahnhof. Auch die Nutzung des Untergeschosses unter dem Busbahnhof wurde bereits diskutiert (für Details siehe verschicktes Faktenblatt und nachträgliche Rückmeldung).
- Willy Ger mann: Es gilt zu überlegen, wie **Tangenten** auf die Schiene verlegt werden können. Auch mehr Güterverkehr muss auf die Schiene verlagert werden. Eine Einhausung würde Chancen für mehr Grün ermöglichen.
- Antwort Stadt: Der Busbahnhof und die UG-Nutzungen werden in der Testplanung behandelt.
- Benno Singer: Die Ausführungen der SBB haben verdeutlicht, dass sieben Gleise nicht ausreichen. Der Verein Unser Bahnhof Winterthur hat sich deshalb auf die Variante mit sieben Gleisen und Wendebahnhof oder acht Gleise fokussiert. Die **Variante mit acht Gleisen** sollte in der Testplanung geprüft werden.
Antwort Stadt: Die gezeigte Präsentation ist sehr interessant, die Anregungen werden aufgenommen und qualifiziert geprüft.
- Auf die Frage, warum der **Gleisraum** des Bahnhofs nicht mehr überbaut werden sollte, antworten die SBB, dass aufgrund künftiger Anforderungen bahntechnische Flexibilität gefordert ist. Insbesondere würden die Perrons infolge der notwendigen Stützenreihen breiter, was wie angesprochen kaum möglich sein wird.
Beim **Wendebahnhof** sieht dies anders aus, dort könnte gleichzeitig mit dem bahntechnischen Ausbau eine städtebauliche Entwicklung über dem Gleisraum stattfinden.

4 Schlussdiskussion und Fazit

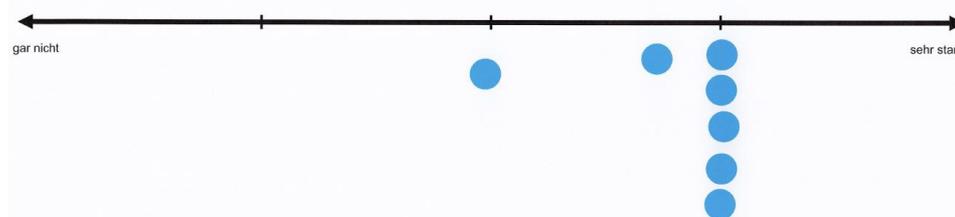
Abschliessend werden die in Dialogrunde 1 formulierten Erwartungen durch die Teilnehmenden reflektiert und mit Hilfe von Klebepunkten beurteilt (gemäss Skala «gar nicht» bis sehr stark»).

«Der Informationsaustausch hat die Transparenz erhöht.»



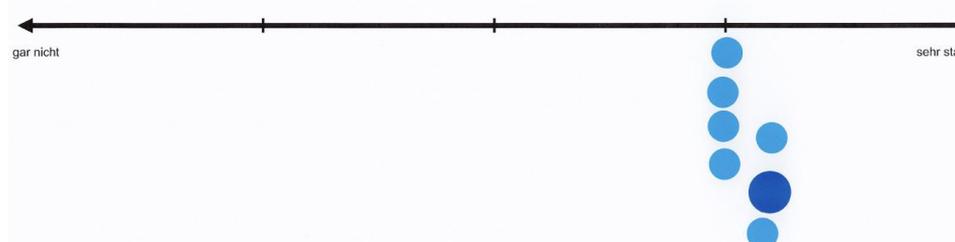
Die Mehrheit der Teilnehmenden (5 von 7) stimmen dieser Aussage eher zu.

«Ich habe (neue) Aspekte, Interessen und Argumente gehört und verstanden.»



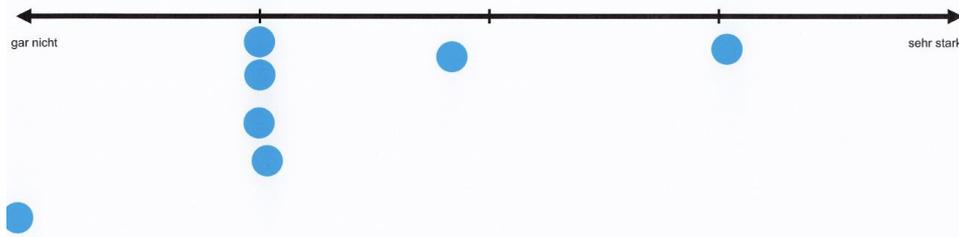
Die Mehrheit der Teilnehmenden (5 von 7) stimmen dieser Aussage eher zu.

«Die Grundlagen und Ansprüche der SBB für die Variantenentwicklung Bahnhof sind für mich nachvollziehbar.»



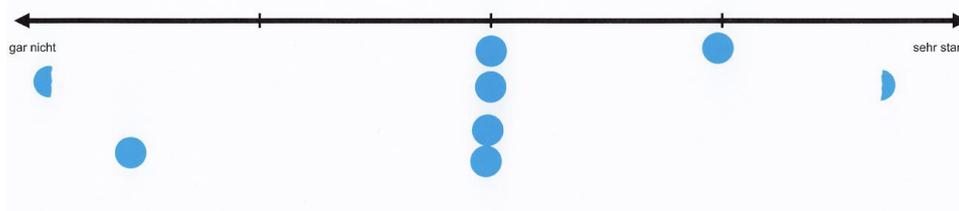
Alle Teilnehmenden stimmen dieser Aussage eher zu.

«Die städtebaulichen Zusammenhänge und die Ansprüche der Stadt sind für mich nachvollziehbar.»



Die Mehrheit der Teilnehmenden (4 von 7) stimmt dieser Aussage eher nicht zu.

«Aufgrund der Diskussionen in den beiden Dialogrunden kann ich die kommenden Planungsschritte, insbesondere die Testplanung, mittragen.»



Die Mehrheit Teilnehmenden (4 von 7) steht dieser Aussage neutral gegenüber. Einige Teilnehmende machen Ihre Bewertung davon abhängig, wie die Inputs aus den Dialogrunden berücksichtigt werden.

«Mit Blick auf die kommenden Planungsschritte möchte ich noch folgenden (neuen) Aspekt mitgeben.»

- Ausbau zu spät. Zwischenhorizont Wendebahnhof neben Tangente (Bus) Seen/Töss.
- Befreiungsschlag Velo (Highline).
- Zeitnahe Aufwertung der PU-Süd (d.h. vor 2045).
- Zeitnahe Verbreiterung der Perrons (d.h. vor 2045).
- Das Angebot steuert den Modalsplit.

W. Schenkel nimmt eine kurze **Interpretation** vor:

- Die Dialogrunden haben eindeutig mehr Transparenz erbracht, das ist ein sehr positives und wichtiges Resultat. Insbesondere die Beiträge der SBB haben das Verständnis und die Nachvollziehbarkeit der Ausbauvarianten erhöht.
- Die stadträumlichen Aspekte bleiben komplex und sind teilweise noch nicht geklärt. Die Erläuterungen konnten einerseits wichtige Zusammenhänge aufzeigen. Andererseits ist deutlich geworden, dass die Kommunikation gegenüber der breiten Öffentlichkeit in diesen Fragen sehr wichtig sein wird.
- Die weiteren Hinweise werden mitgenommen und nach Möglichkeit in der Testplanung berücksichtigt.

5 Weiteres Vorgehen

Nicolas Perrez, Amt für Städtebau, zeigt sich beeindruckt von den vielen Inputs und neuen Aspekten. Der heutige Workshop wird ausgewertet. Der Umgang mit den Resultaten wird genau geprüft. Nach Möglichkeit werden die Erkenntnisse in die Testplanung einfließen. Sie werden auch für die späteren Kommunikations- und Partizipations-schritte wichtig sein.

Die Teilnehmenden erhalten den Ergebnisbericht der heutigen Dialogveranstaltung im Januar 2025 zugestellt.

Das Projektteam bedankt sich für die engagierten Diskussionen, die Inputs und die geleisteten Vorarbeiten.

6 Teilnehmende Personen und Organisationen

Die nachfolgende Liste umfasst die Personen bzw. Organisationen, welche an einer oder beiden Dialogrunden teilgenommen haben.

Nachname	Vorname	Organisation / Funktion
<i>Meinungsmacher*innen</i>		
Diener	Reto	Stadtparlamentarier Grüne
Geering	Andreas	Stadtparlamentarier Mitte
Germann	Willy	Publizist, Alt-Kantonsrat Mitte
Grunder	Florian	Heimatschutz Winterthur (<i>nur 1. Runde</i>)
Landolt	Felix	Heimatschutz Winterthur (<i>nur 1. Runde</i>)
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, SBB 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
Elmer	Florian	Praktikant, Amt für Städtebau
Schenkel	Walter	Prozessunterstützung, synergo GmbH
Heiniger	Nathalie	Prozessunterstützung, synergo GmbH
Boesch	Daniel	SBB Infrastruktur
Streckeisen	Konrad	SBB Infrastruktur
Zimmermann	Jürg	SBB Infrastruktur

7 Nachträgliche Rückmeldungen

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit weitere Anliegen nachträglich einzubringen.
Rückmeldung von Willy Germann (siehe auch vorgängig verschicktes Faktenblatt).

Ziele:

- Mehr Raum für ÖV-Ausbauten als Voraussetzung für Reduktion MIV (Pkm).
- Verkehrsvermeidung (Feinverteiler) Siedlungsentwicklung in Fussdistanz HB.

Forderungen, Anregungen:

Korrektur der Prognosen von BAV und SBB, Anpassung Angebotsplanung.

- Viel zu tiefe Wachstumsprognosen von HB: 1,5 %/J. Tatsächliches Wachstum liegt bei 18%. Ähnlich beim Busbahnhof.
- Bereits 90'000 Ein-/Ausstiege pro Jahr. Chaos und sehr gefährliche Umsteigebeziehungen sind absehbar!

Ausbau erst ab 2040 erfolgt viel zu spät! Zwischenhorizont nötig.

- Wenn Ausbau erst ab 2045: Als Reisezeitverkürzung nach St. Gallen direkt Tiefbahnhof in Tunnel bis Schneit planen.
- Optionen für Lindbergtunnel und selbstfahrende Züge.

Ausbau HB vor Ausbau Autobahn, mehr Zwangsmobilität MIV vermeiden.

- Wenn schon Autobahnausbau: besserer Modalsplit für Güterverkehr durch Bypass prüfen.
- Kurzer Bypass Zürich-Bülach.

Wendebahnhof gleichzeitig mit MSZW eröffnen (Fahrplan-Zwischenhorizont).

- Vermeidung von späterer Anpassung der Gleisgeometrie mit sehr hohen Kosten.

Erweiterung Busbahnhof auf Archareal als Anbindung an Wendebahnhof.

- Neue Hochbauten mit EG für Fussgängerströme. Laufbänder.
- Bus: "Halbtangente" Seen- Arch- Vogelsang- Töss anstelle Breitunnel.

Entmischung Fussgänger-Bus: rasch Unterführung Süd weiterführen.

- Unter Busbahnhof/Bahnhofplatz bis Archplatz, Shopville.

Entlastung HB: Aufwertung andere Stadtbahnhöfe u.a. durch Anbindung an.

- Anbindung an weitere Buslinien, Zusatzgleis Grüze-N. Verlegung Unterwerk.

Abklärungen, unter welchen Bedingungen das Parkdeck vorzeitig ersetzt werden kann (Dichte-Kompensation).

Anstelle Studien unrealistisches Tram: Studie zu Tangenten.

- Auf Schiene mit ausreichenden Abstellgleisen auf städtischen und regionalen Bahnhöfen. Ohne 9. Gleise aber wahrscheinlich zu wenig Kapazitäten im HB.

Wegen absehbarer Überforderung von Feinverteiler (Velo und Bus) ab HB.

- Verkehrsvermeidung durch massive Verdichtung mit sehr vielen Arbeitsplätzen in Fussdistanz zu HB/Busbahnhof.
- Höhere Dichte durch Abbrüche ermöglichen: Vogelsang, Stadt in Stadt.

Einhausungen anstelle von Stegen: Weichenschutz, Velorouten, Grünflächen.

Attraktivitätssteigerung Bus/Postauto zur MIV-Reduktion auf Strassennetz.

- Kürzere Umlaufzeiten, LSA-Bevorzugung, bessere Vernetzungen
- Verkehrsdrehscheiben an Peripherie (Reutlingen, Sennhof, Wiesendangen u.a.).
- Pilot Bevorzugung ÖV, Werk- und Wirtschaftsverkehr, Nutzung Aggloprogramme.