

Agitationsprojekt

Bahnhof Winterthur

Die zukünftige Stadt beginnt heute

Begnügt sich Winterthur mit einer Park+Ride-Provinz oder werden die Säumnisse und Entwicklungen im Besonderen um die Bahnhöfe und die Autobahn gemeinsam, mit Weitblick und Nachdruck angegangen?

Es liegt heute bei uns - denen Winterthur am Herzen liegt - sich für Winti einzusetzen ...

LESERBRIEF: DER LANDBOTE 7/DEZEMBER 2019

Mehr Einsatz für die zukünftige Stadt

Der Artikel zur neuen Velostation bei der Bahnunterführung Wülfingerstrasse endet mit dem Zitat: „Um den Bahnhof ist es sehr eng.“ Das ist so. Weitere Bauwerke - auch wenn diese Veloabstellflächen enthalten - machen es noch enger. Velos scheinen in Winterthur den Status heiliger Kühe zu geniessen. Als Velofahrer freut mich das, nur darf es für andere Sachverhalte und deren Auswirkungen nicht blind machen.



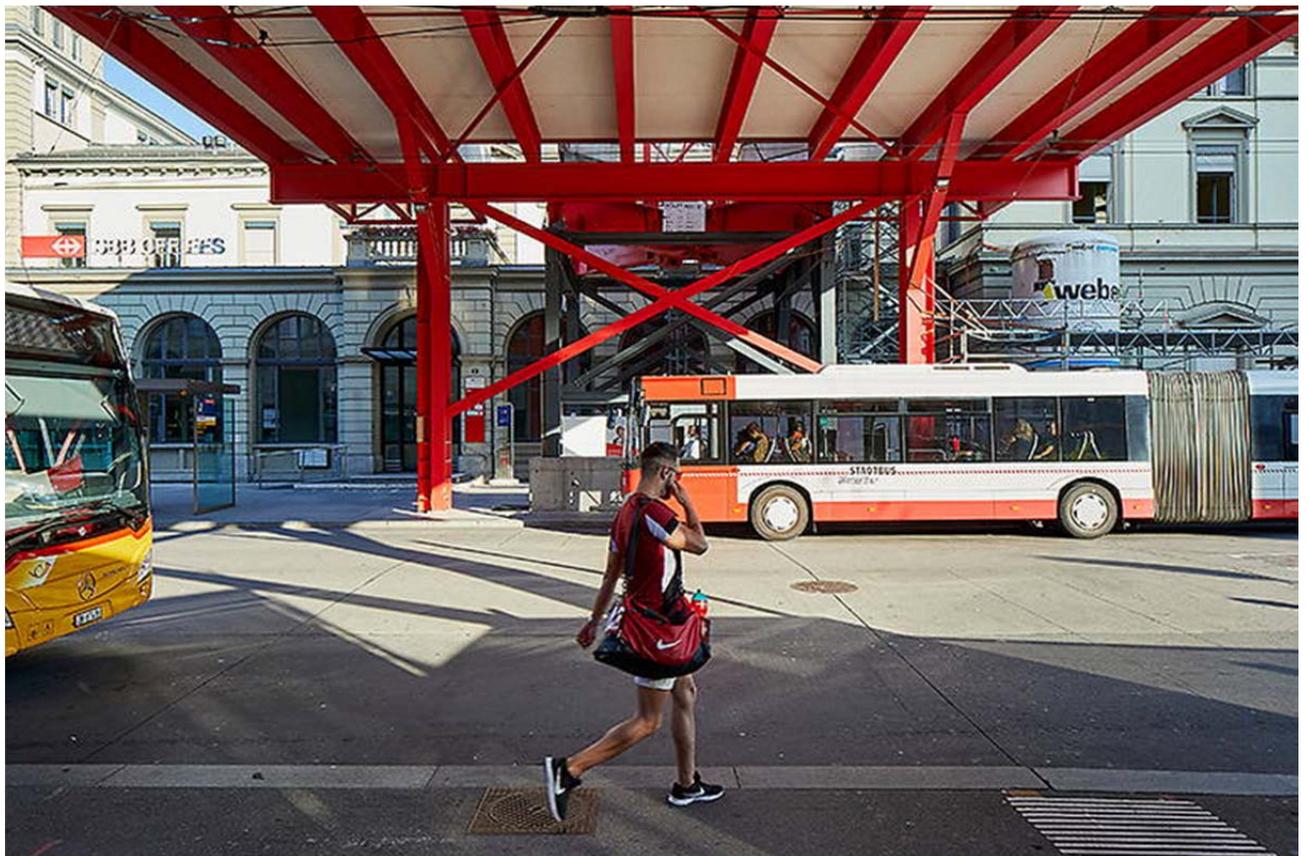
Winterthur Gleiskorridor | Bild: Andreas Mader

Die sehr diskutablen Aspekte zur Entwicklung und Gestaltung der im Artikel beschriebenen Velostation klammere ich hier aus und konzentriere mich auf Grundsätzliches.

Die Bauten *Stellwerk 1*, das geplante *Stellwerk 2* und nun die neue angekündigte Velostation anstelle der *ESSE-Bar* sind im Grundsatz nicht von und für die Stadt Winterthur sondern für und durch die SBB Immobilien gebaut oder geplant. Die Abteilungen (Divisionen) SBB Personenverkehr, SBB Infrastruktur oder SBB Cargo brauchen diese Gebäude aus meiner Sicht nicht zwingend. Sie enthalten - neben den betörenden Velostationen - Wohnungen, Büroflächen und Anlieferung/Entsorgung für die neuen im Bau befindlichen Läden unter den Geleisen, welche durchaus als Konkurrenz zur Altstadt gesehen werden können. Die unmittelbar an den Bahnhof angrenzende Stadt wäre sehr wohl geeignet solche Nutzungen aufzunehmen und würde damit besser befähigt eine folgerichtige breitere Urbanisierung entstehen zu lassen.

Muss wirklich alles im Bahnhof abgehandelt werden? Wäre es nicht an der Zeit mehr Platz in der Stadt zu suchen und den Zügen und Bahnreisenden den so dringend nötigen Raum zu geben? Könnte die Hauptpost - neben Papeterie - nicht auch noch Bahnhof sein?

Zugänge, Abgänge und Rampen können und sollten in angrenzenden Gebäuden angebracht werden, ebenso Velostationen.



Winterthur Bahnhofplatz | Bild: Andreas Mader

Solche Vorhaben/Eingriffe geschehen nicht von heute auf morgen, müssen aber heute angegangen werden, damit sie übermorgen sein und positiv wirken können. Die Bevölkerung von Winterthur mit ihren Delegierten im Parlament und im Stadtrat sind dringend aufgefordert, sich für ihre Stadt einzusetzen und am Bahnhof erst „Stadt“ - anstelle von

gelieferter *Park+Ride-Provinz* - einzufordern. Ich bin überzeugt, die SBB macht mit - die Ansprüche müssen aber von uns kommen, ansonsten macht jede Division nur das Beste in ihrem jeweiligen Bereich. Der Bahnhof ist zuerst Winterthur. Winterthur ist daher in der Pflicht - auch im Sinne der Bahn - die Divisionen der SBB zu deren und unserem Vorteil zu koordinieren. Dies erfordert heute klare Ansagen und öffentliche Haltungen:

- Das „Leiterprinzip“ als qualitatives Geflecht von öffentlichen Räumen muss dringend umgesetzt werden!
- Es braucht auf allen Seiten der Geleise hindernisfreie Verbindungen und direkte Bezüge in die Stadt, am besten mit freien, der Orientierung förderlichen Plätzen in alle vier (Altstadt – Lind – Wülflingen/Veltheim – Töss) Richtungen.
- Der neue Kesselhausplatz vor dem Zentrum Neuwiesen als Vorbote solcher Plätze wird hoffentlich durch „Velohaufen“ nicht noch weiter degradiert.
- Das brachliegende Potential der städtischen Nachbarschaft muss ausgeschöpft werden, um der Bahninfrastruktur zur nötigen Luft und dem dringlichen Raum zu verhelfen.



Winterthur Stadttor | Bild: Andreas Mader

Die Formel *Velostation + Baum = Städtebau + Klimaschutz*, wie bei der ESSE-Velostation angewendet, ist nun hoffentlich als unzulänglich demaskiert. Winterthur braucht keine weiteren „Feigen-Blatt“-Bäume sondern, ein weitsichtiges Anpacken im Zentrum. Ich freue mich auf die ersten Vorstösse im Parlament und die Bereitstellung der Mittel dafür.

REPLIK: HOCHPARTERRE MAI 2019

Grosse Kelle für Winterthur



Wie wäre es mit einem langen Hochhaus über den Gleisen, das sich parallel zu diesen erstreckt - sowie einer ‚High-Line-Plattform‘ - einer vernetzenden Ebene, die vom Spital (Gleisdreieck) bis zum Lagerplatz reicht und Perrons, Stadtteile und das Hochhaus verbindet? Städtebaulich ist der Bahnhof durch die Bewegungen der Personen- und Verkehrsmittel erkennbar, als fassbares Bauwerk tritt er jedoch einzig auf dem Bahnhofplatz in Erscheinung. Auf Erdgeschoss-Ebene ist der Platz ausgeschöpft. In der Tiefe behindern Eulach, Infrastrukturleitungen und aufwändige Bauweisen wirkungsvolle Stadtverknüpfungen. Unterführungen bleibt die mauslochartige Wirkung inhärent. Die Raumreserve befindet sich im Luftraum über den Gleisen. Mit den zunehmenden Personenfrequenzen gilt es, die Dichte-Erfahrungen in Zügen und Zugängen räumlich auszugleichen. Freie Stadt-Plätze, über welche sich Blicke in die Weite entspannen können und die übergeordnete stadträumliche Bezüge erkennbar machen, sind dringlich und werden wichtiger. Die Konzentration heutiger und weiterer Volumen und Nutzungen in einem effizienten kompakten Baukörper über den Gleisen liesse die Gestaltung vier qualitativer Plätze, anstelle von Coop/Stadttor, Stellwerk 1&2 und ESSE in Ergänzung zum Kesselhaus-Platz zu. Das Potential über den Schienen ist erstaunlich und bedeutend. Eine ‚High-Line-Plattform‘ als Rückgrat des Bahnhofs und der Stadtvernetzung ermöglicht wichtige zusätzliche qualitative Flächen - sogar eine Schnellvelo-Route vom Spital zum Lagerplatz-Areal über und durch den Hauptbahnhof wird denkbar. Bei allen Eingriffen sollte die Leistungsfähigkeit der bestehenden, den Bahnhof umgebenden Gebäude nicht vergessen werden. Die Nähe der Stadt bietet die grosse Chance den Bahnhof zu entlasten. Auch Erschliessungen könnten in und durch benachbarte Gebäude erfolgen. Für die Bewältigung der Gleiskapazitäten wäre es angebracht, wie an den Stadtwerkstätten vom Forum Architektur Winterthur angedacht, sich um Linienführungs-Alternativen um die Stadt zu bemühen.

