

Agitationen

Hauptbahnhof Winterthur

MITWIRKUNG AM REGIONALEN RICHTPLAN
MIT DEM VEREIN «Unser Bahnhof Winterthur», MÄRZ 2023

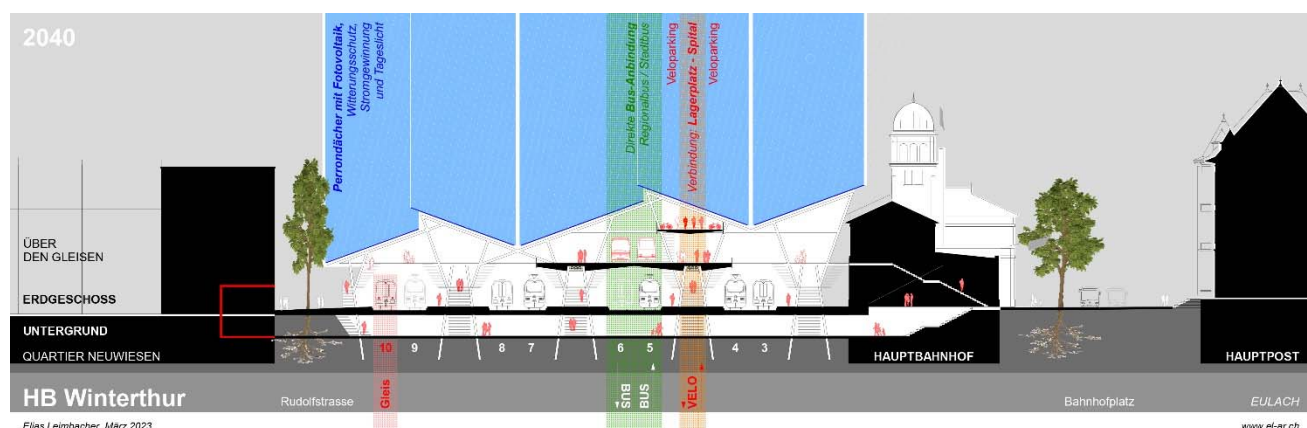
ÜBER DEN GLEISEN

Der Verein *Unser Bahnhof Winterthur* bringt Nachfolgendes zum Regionalen Richtplan im Rahmen der öffentlichen Auflage ein. Damit setzen wir uns gemäss unserem Vereinszweck dafür ein, dass sich eine weitsichtige Stadtentwicklung durchsetzen kann, welche die Bedürfnisse aller Stadtbewohner*innen berücksichtigt.

Der städtische Raum über den Gleisen birgt bedeutendes, günstiges Potential für den Knoten Hauptbahnhof und dadurch für das zentrale Quartier, welches Winterthur zu verbinden und anzubinden hat. Dieser Raum darf nicht ohne Gesamtkonzept – nach dem Parkdeck – erneut unbedarft, einengend oder blockierend überbaut werden.

Bereits Jahrzehnte verstellt nun das Parkdeck diesen Ort und zwingt der Stadt immer mehr unsägliche Kompromisse und unbedarfte Bauwerke auf. Das Ende des Parkdeckes ist aufgrund von Sicherheitsanforderungen und dem Bahnausbau absehbar. Aufgrund der schlechten Erfahrung mit diesem darf es sich nun aber nicht noch weiter manifestieren, indem es diese Stelle in den Köpfen blockiert und so die Stadt auch in Abwesenheit weiter negativ prägt.

Für und bei den notwendigen kommenden Ausbauten gilt es, umfassender und vernetzter an die Stadt- und Quartierverbindungen zu denken. Der aufliegende Eintrag beim Gleisdreieck ist gut gemeint, greift aber zu kurz und steht gar längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten im Weg. Verführt durch die flache Plandarstellung, bekommen die Stadtebenen nicht die zur Entfaltung und vielfältigen Nutzung nötige Aufmerksamkeit. Für eine zukünftige gut funktionierende Stadt muss der Fokus auf übergeordneten Stadt- und Wegverbindungen gewichtet erhalten sein. Beim Bahnhof und dem Gleisdreieck, als sich neu entwickelnder Ort, ist dies zwingend. Dabei gilt es auch die Wachsamkeit auf den orientierenden und stimmungsprägenden Charakter von Infrastrukturbauten zu haben. Die Stadt gewinnt dadurch entscheidend an Resilienz.



Idee-Prinzipschnitt Ost – West HB Winterthur für eine die Stadt vernetzende, ertüchtigende und aufwertende «High-Line»

Wir sehen derzeit eine Verbindungsebene – eine Art *High-Line*, auf der Höhe des Kantonsspitals abgehend - als potenter Bypass für übergeordnete Wege und zur Entlastung des Hauptbahnhofes durch direkte qualitativ hochwertige Erschliessungen der Perrons. Mit dieser «Winti-High-Line» könnten entflechtende Wege in der Stadt angeboten werden. Busse könnten direkt von den Gleisen erreicht werden und so den Bahnhofplatz bei effizienten Umsteigedistanzen entlasten. Velos liessen sich fast bei den Zügen abstellen ohne die Rudolfstrasse zu überstellen. Das anerkannte «Leiter-Prinzip» erhielte einen effektiven mittleren «Holm» der die Kapazität des Bahnhofes und der Stadt entscheidend ertüchtigte.

Die Leistungsfähigkeit des Luftraumes über den Gleisen - als Rückgrat zum Rückgrat - ist erstaunlich und von grosser Bedeutung für die Umsetzung des Leitbildes 2040.

Wir hoffen auf die Beachtung unserer Punkte und Gedanken. Durch deren Aufnahme erwarten wir eine umfassendere Auseinandersetzung am und um den gesamten Hauptbahnhof Winterthur im Sinne der Stadt und der Region.

Freundliche Grüsse



Rudolf Gehring
— Präsident

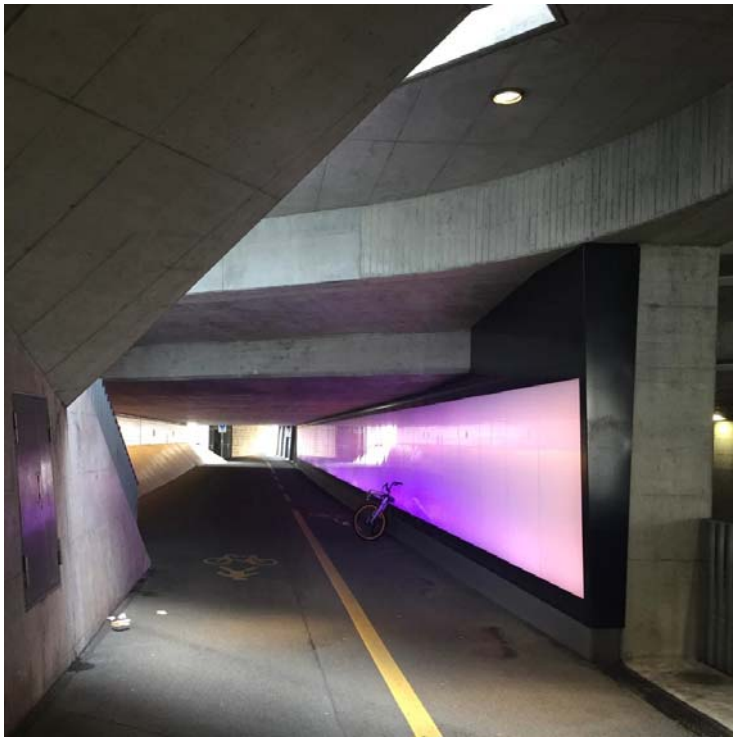


Elias Leimbacher
— Vorstand



Benno Singer
— Vorstand

Verein «Unser Bahnhof Winterthur» - Steinberggasse 51 - 8400 Winterthur www.unser-bahnhof-winterthur.ch



LESERBRIEF: DER LANDBOTE 24. MÄRZ 2023

Velopendler nach Strecke optimieren

Besten Dank für das Berichten über die Bewältigungsversuche der leidigen Veloberge am HB. Wie beschrieben dürfte die tiefe Auslastung der Velostationen um den Hauptbahnhof sowohl saisonal, wie monetär als auch in der Auffindbarkeit begründet liegen. Leider ist in Ihrem Artikel der Aspekt der fehlenden effizienten Einbindung in die individuellen Wege nicht erwähnt. Vermutlich ist dieser Gesichtspunkt der Entscheidende und gleichzeitig der allgemein leider unbedachte.

Besonders wer mit dem Velo auf den Zug geht, optimiert seinen ganzen Weg zum Zielort. Dabei beeinflusst die dortige Strecke diese in Winterthur. Laufmeter und damit zeitliche Längen werden besonders von Pendelnden optimiert. Attraktiv gelegene und eingebundene Velostationen lassen das zu. Bewirken sie Zusatzschlaufen oder bedienen nur wenige Richtungen oder Unterführungen haben sie es schwerer. Gibt es beispielsweise nur einen Zugang müssen Hin- und Rückwege akzeptiert werden, denn es können nicht alle ihr Velo gleich beim Eingang abstellen. Mehrere Zufahrten und Abgänge würden zudem, besonders in Stosszeiten, solche als Nadelöhre wirkende Stellen entlasten. Der neuen Station Rudolfstrasse nützte es entscheidend wenn sie auch an die zweite, die südliche und eigentliche Hauptunterführung angeschlossen wäre.

Die Beschilderungsmassnahmen zeigen wie zwanghaft konstruiert die Wege sind, denn wären diese in der Logik der Abläufe bräuchte es keine Tafeln und Steuerungsmassnahmen. Gäbe es beispielsweise im Süden, von der Unterführung Zürcherstrasse, direkte Aufgänge zu den Perrons, könnte da sogar die geschlossene Parkieranlage unter dem Kesselhausplatz eingebunden und die Pendelströme entlastend genutzt werden.

Am Hauptbahnhof braucht es eine konsequente Strategie zur Vielfalt und Umsetzung der Vernetzung der Stadt. Das isolierte Denken in Einzelbauwerken können wir uns für die Zukunft nicht mehr leisten. Die Mittel für die beschriebene zusätzliche Stelle bei der Stadtpolizei zur Erzwingung der Velostationsnutzung wären beim Amt für Städtebau konstruktiver und bedeutend wertschöpfender - eingesetzt. Die künftige Resilienz von Winterthur planen wir heute, insbesondere am Hauptbahnhof.

(Leicht gekürzte Version vom Landboten: *Besten Dank für das Berichten über die Bewältigungsversuche der leidigen Veloberge am HB. Wie beschrieben dürfte die tiefe Auslastung der Velostationen um den Hauptbahnhof sowohl saisonal wie monetär als auch in der Auffindbarkeit begründet liegen. Leider ist in Ihrem Artikel der Aspekt der fehlenden effizienten Einbindung in die individuellen Wege nicht erwähnt. Vermutlich ist dieser Gesichtspunkt der entscheidende und gleichzeitig der allgemein leider unbedachte. Besonders wer mit dem Velo auf den Zug geht, optimiert seinen ganzen Weg zum Zielort. Attraktiv gelegene und eingebundene Velostationen lassen das zu. Bewirken sie Zusatzschlaufen oder bedienen nur wenige Richtungen oder Unterführungen, haben sie es schwerer. Gibt es beispielsweise nur einen Zugang, müssen Hin- und Rückwege akzeptiert werden, denn es können nicht alle ihr Velo gleich beim Eingang abstellen. Mehrere Zufahrten und Abgänge würden zudem, besonders in Stosszeiten, solche als Nadelöhre wirkende Stellen entlasten. Die Beschilderungsmassnahmen zeigen, wie zwanghaft konstruiert die Wege sind, denn wären diese in der Logik der Abläufe, bräuchte es keine Tafeln und Steuerungsmassnahmen. Gäbe es beispielsweise im Süden der Unterführung Zürcherstrasse direkte Aufgänge zu den Perrons, könnte da sogar die geschlossene Parkierungsanlage unter dem Kesselhausplatz eingebunden, die Pendlerströme entlastend, genutzt werden. Am Hauptbahnhof braucht es eine konsequente Strategie zur Vielfalt und Umsetzung der Vernetzung der Stadt. Das isolierte Denken in Einzelbauwerken können wir uns für die Zukunft nicht mehr leisten. Die Mittel für die beschriebene zusätzliche Stelle bei der Stadtpolizei zur Erzwingung der Velostationsnutzung wären beim Amt für Städtebau konstruktiver und bedeutend wertschöpfender eingesetzt.)*

Elias Leimbacher, Vorstand Verein «Unser 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.



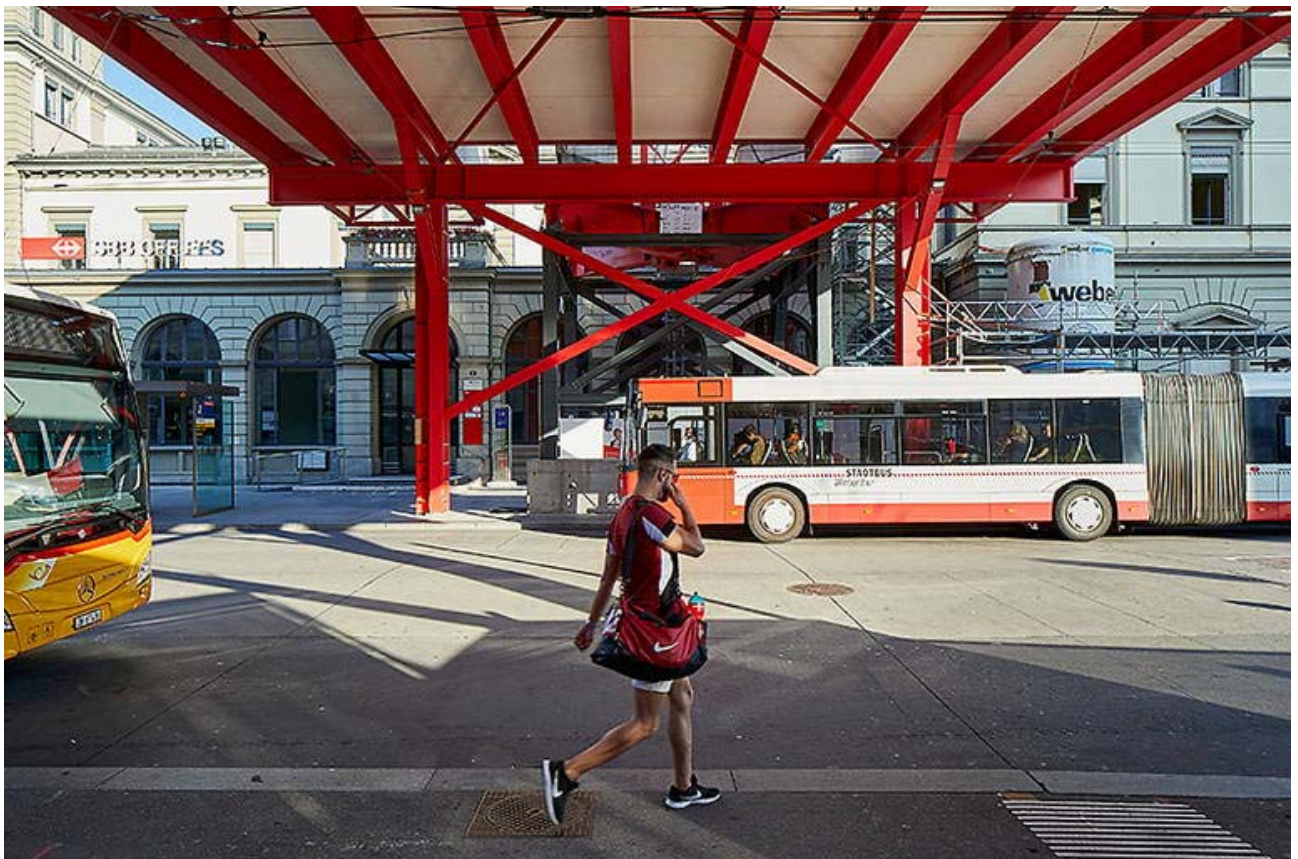
Winterthur Gleiskorridor | Bild: Andreas Mader

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.

