

Haupt-
bahnhof
+

Testplanung
Stadtraum HB

Programm Testplanung



Stadt Winterthur



| | |
|------------------------------|---|
| Departement | Bau und Mobilität |
| Amt, Abteilung | Amt für Städtebau, Stadtplanung, Raumentwicklung Tiefbauamt, Mobilität |
| Bearbeitung bis Oktober 2024 | KEEAS AG Synergo GmbH TEAMverkehr |
| Bearbeitung ab Januar 2025 | Planwerkstadt AG ProjektForum AG |
| Version | Genehmigte Fassung vom 17.10.2025 |

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1 Einführung | 5 |
| 1.1 Ausgangslage | 5 |
| 1.2 Ziele | 5 |
| 1.3 Organisation | 6 |
| 1.3.1 Auftraggeber | 6 |
| 1.3.2 Projektleitung und Verfahrensbegleitung | 6 |
| 1.3.3 Begleitgremium | 6 |
| 1.4 Partizipation | 7 |
| 1.4.1 Organisierte Öffentlichkeit | 7 |
| 1.4.2 Breite Öffentlichkeit | 7 |
| 2 Aufgabenstellung | 8 |
| 2.1 Perimeter und stadträumliche Situation | 8 |
| 2.2 Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof | 12 |
| 2.3 Schwerpunktthemen | 13 |
| 2.4 Vertiefungsräume | 16 |
| 3 Verfahren und Beteiligte | 20 |
| 3.1 Testplanung mit Synthese | 20 |
| 3.2 Verfahrensart | 20 |
| 3.3 Ablauf und Termine | 21 |
| 3.4 Veranstalterin | 21 |
| 3.5 Projektleitung | 21 |
| 3.6 Externe Verfahrensbegleitung | 22 |
| 3.7 Begleitgremium | 22 |
| 3.8 Bearbeitungsteams | 23 |
| 3.9 Verbindlichkeit | 23 |
| 3.10 Entschädigung | 23 |
| 3.11 Weiterbearbeitung | 23 |
| 3.12 Urheberrecht | 24 |
| 3.13 Gerichtsstand und Rechtsschutz | 24 |
| 4 Bestimmungen Präqualifikation | 25 |
| 4.1 Verfahrensbestimmungen | 25 |
| 4.2 Ausschreibende Stelle | 25 |
| 4.3 Teambildung | 25 |
| 4.3.1 Teilnahmebedingungen | 25 |
| 4.3.2 Vorbefassung | 26 |
| 4.4 Termine | 26 |
| 4.5 Unterlagen | 27 |
| 4.6 Auskünfte (Frage- und Antwortrunde) | 27 |
| 4.7 Einreichung der Bewerbung | 27 |
| 4.8 Einzureichende Unterlagen | 28 |
| 4.8.1 Vollständigkeit der Unterlagen | 28 |
| 4.9 Eignungskriterien | 28 |

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 5 Bestimmungen zur Testplanung | 30 |
| 5.1 Termine | 30 |
| 5.2 Abgegebene Unterlagen | 31 |
| 5.3 Fragestellung | 31 |
| 5.4 Startworkshop | 31 |
| 5.5 Zwischenbesprechungen | 32 |
| 5.6 Check-ins | 32 |
| 5.7 Schlussbesprechung | 32 |
| 5.8 Schlussabgabe | 33 |
| 5.8.1 Einzureichende Unterlagen | 33 |
| 5.8.2 Abgabeform | 33 |
| 5.8.3 Abgabeort | 33 |
| 5.9 Vollständigkeit der Unterlagen | 34 |
| 5.10 Synthese | 34 |
| 6 Genehmigung | 35 |

1 Einführung

1.1 Ausgangslage

Der Hauptbahnhof ist der zentrale Ankunftsort von Winterthur und damit auch eine wichtige Visitenkarte der Stadt. Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums, der dynamischen Entwicklung in den Quartieren um den Bahnhof, der geplanten Kapazitätserhöhungen der Bahn (Projekt MehrSpur Zürich-Winterthur und S-Bahn 2G) und der angestrebten Zunahme des ÖV-Anteils am städtischen Gesamtverkehr, werden die Personenströme im und um den Bahnhof künftig stark zunehmen.

Um mit diesem Wachstum Schritt zu halten, muss die ÖV-Drehscheibe «Hauptbahnhof» in Bezug auf die betrieblichen Erfordernisse weiterentwickelt und ausgebaut werden. Von 2019 bis 2021 haben die Stadt und die SBB in einer kooperativen Entwicklungsplanung das [Ausbaukonzept 2045+](#) für die langfristige Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs im Zeithorizont bis nach 2050 erarbeitet. Als Ergebnis einer umfassenden Variantenbewertung resultierte eine Lösung mit den sieben heute schon bestehenden Durchgangsgleisen auf Stadtebene und einem neuen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord als strategische Stossrichtung. Zu dieser Stossrichtung gehören zwei Untervarianten des Bahnhofausbaus, welche die Grundlage für die weitere Planung bilden.

- Variante 211: Perronverbreiterungen bis zur bestehenden Interessenslinie Rudolfstrasse
- Variante 451: Perronverbreiterungen mit partieller Integration des Perrons 3 im Aufnahmegebäude

Im Zuge der Perronverbreiterung wird auch die PU Süd verbreitert und neu gestaltet.

Das Ausbaukonzept Bahnhof Winterthur 2045+ bzw. die beiden Bestvarianten werden im Dokument «Planerische Rahmenbedingungen und Grundlagen» (Grundlagenbericht) genauer beschrieben (vgl. Grundlagenbericht, Kapitel 2.1).

Mit der vorliegenden Testplanung sollen die stadträumlichen und verkehrlichen Aspekte rund um den Bahnhof untersucht werden. Die Erkenntnisse daraus sollen auch Hinweise für den definitiven Variantenentscheid zum Ausbau des Bahnhofs geben.

1.2 Ziele

Aus der Testplanung soll ein neuer Masterplan für den Stadtraum Bahnhof entwickelt werden, welcher die Vorgaben für die langfristige Weiterentwicklung der stadträumlichen und verkehrlichen Themen in Abhängigkeit der beiden Untervarianten für den Bahnhofsausbau definiert.

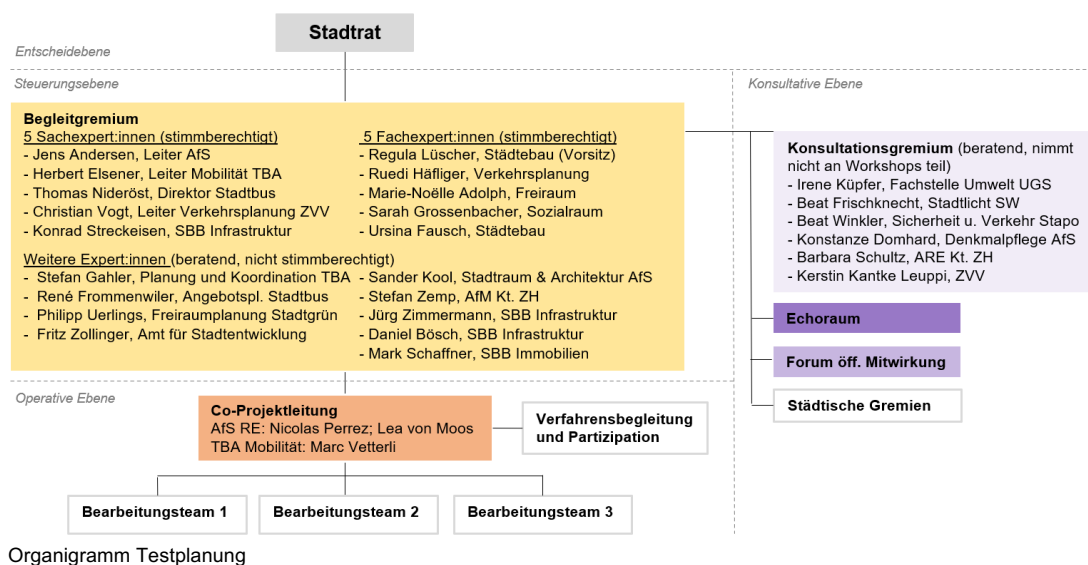
Für die Testplanung stehen folgende Ziele im Vordergrund:

- Klärung, was der Stadtraum Bahnhof benötigt, um sich als zentraler, identitätsstiftender Raum der Gesamtstadt sowie als leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe mit attraktiven örtlichen und zeitlichen Umsteigemöglichkeiten bestmöglich weiterentwickeln zu können.
- Eine Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof unter Berücksichtigung der in der Aufgabenstellung definierten Schwerpunktthemen entwickeln. Ideen sind zugunsten eines

robusten und umsetzbaren Konzepts immer auch kritisch auf die technische und finanzielle Machbarkeit zu prüfen.

- Ausgearbeitete Konzepte zu den drei Vertiefungsräumen Bahnhof- bis St. Georgenplatz, Rudolfstrasse und Personenunterführung Süd und den hierfür spezifischen Fragestellungen.
- Ein Prozess, welcher im Dialog mit den unterschiedlichen Akteur:innen sowie der (interessierten) Öffentlichkeit nach Lösungen für den zukünftigen Stadtraum Bahnhof sucht.

1.3 Organisation



Organigramm Testplanung

1.3.1 Auftraggeber

Der Stadtrat erteilt den Auftrag zur Testplanung. Er beschliesst die Meilensteine des Prozesses wie die Programmeckpunkte, die Synthese und die Empfehlungen des Begleitgremiums. Der Stadtrat empfiehlt basierend darauf gemeinsam mit den SBB eine Variante für den Bahnhofausbau. Der Entscheid dafür liegt beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

1.3.2 Projektleitung und Verfahrensbegleitung

Die Projektleitung setzt sich aus Nicolas Perrez, Lea von Moos (beide Amt für Städtebau) und Marc Vetterli (Tiefbauamt) zusammen. Die Projektleitung wird für die Verfahrensbegleitung unterstützt vom Büro Planwerkstadt. Dieses ist verantwortlich für die Organisation und Dokumentation.

1.3.3 Begleitgremium

Das Begleitgremium setzt sich zusammen aus Vertreter:innen der Stadt Winterthur der SBB und des ZVV sowie aus qualifizierten Fachleuten der massgebenden Fachgebiete. Für eine Liste der Mitglieder des Begleitgremiums, siehe Kapitel 3.7.

Das Begleitgremium verabschiedet das finale Programm zuhanden der Testplanungsteams. Es ist zu Beginn der Testplanung gemeinsam mit den Bearbeitungsteams aktiv in die Ideenfindung involviert. Im weiteren Verfahren übernimmt das Begleitgremium seine Rolle als

Expertengremium und «Diskutant» der ausgearbeiteten Ideen der Bearbeitungsteams. Der Prozess ist bewusst auf einen engen Dialog zwischen den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium angelegt.

1.4 Partizipation

Im Rahmen eines Partizipationsprozesses begleitend zum Testplanungsverfahren wird die Öffentlichkeit informiert und angehört. Die Entscheidungskompetenzen jedoch liegen bei der Stadt Winterthur und den SBB. Die Form und der Zeitpunkt der Partizipationsangebote werden im Partizipationskonzept definiert, welches den Bearbeitungsteams vor dem Start des Verfahrens abgegeben wird.

1.4.1 Organisierte Öffentlichkeit

Während der Programmerarbeitung für die Testplanung wurde ein Echoraum konstituiert. Er besteht aus rund 40 Interessenorganisationen, Vereinen und Verbänden sowie politischen Parteien. Der Echoraum hat an einem ersten Workshop im Februar 2024 die Ausgangslage und die Aufgaben für die Testplanung diskutiert. Die Anliegen und Bedürfnisse wurden systematisch in einem Ergebnisbericht erfasst und im Entwurf des Testplanungsprogramms weitgehend integriert. In einem zweiten Echoraum im September 2025 brachten die Mitglieder des Echoraums eigene Lösungsideen zuhanden der Testplanung ein. Während der Testplanung wird der Echoraum vorgängig zu den Zwischen- und der Schlussbesprechung über die Arbeitsstände informiert. Dabei werden die Zwischen- und Schlussergebnisse diskutiert und Empfehlungen an die Bearbeitungsteams formuliert. Sämtliche Ergebnisberichte des Echoraums werden den Bearbeitungsteams zusammen mit den Rückmeldungen aus dem Begleitgremium zeitnah zur Verfügung gestellt.

1.4.2 Breite Öffentlichkeit

Online-Umfrage

Die nicht-organisierte Öffentlichkeit – das heisst die gesamtstädtische Bevölkerung, aber auch Pendlerinnen und Pendler oder Studierende – wird für eine Bedürfnisanalyse befragt und kann sich zu den Resultaten der Testplanung äussern. Eine Online-Umfrage bei Bahnhofnutzenden (inkl. Präsenz vor Ort) wird im Herbst 2025 vor dem Start der Testplanung durchgeführt. Die Ergebnisse der Online-Umfrage werden den Bearbeitungsteams vor dem Start des Verfahrens abgegeben.

Plattform für Information

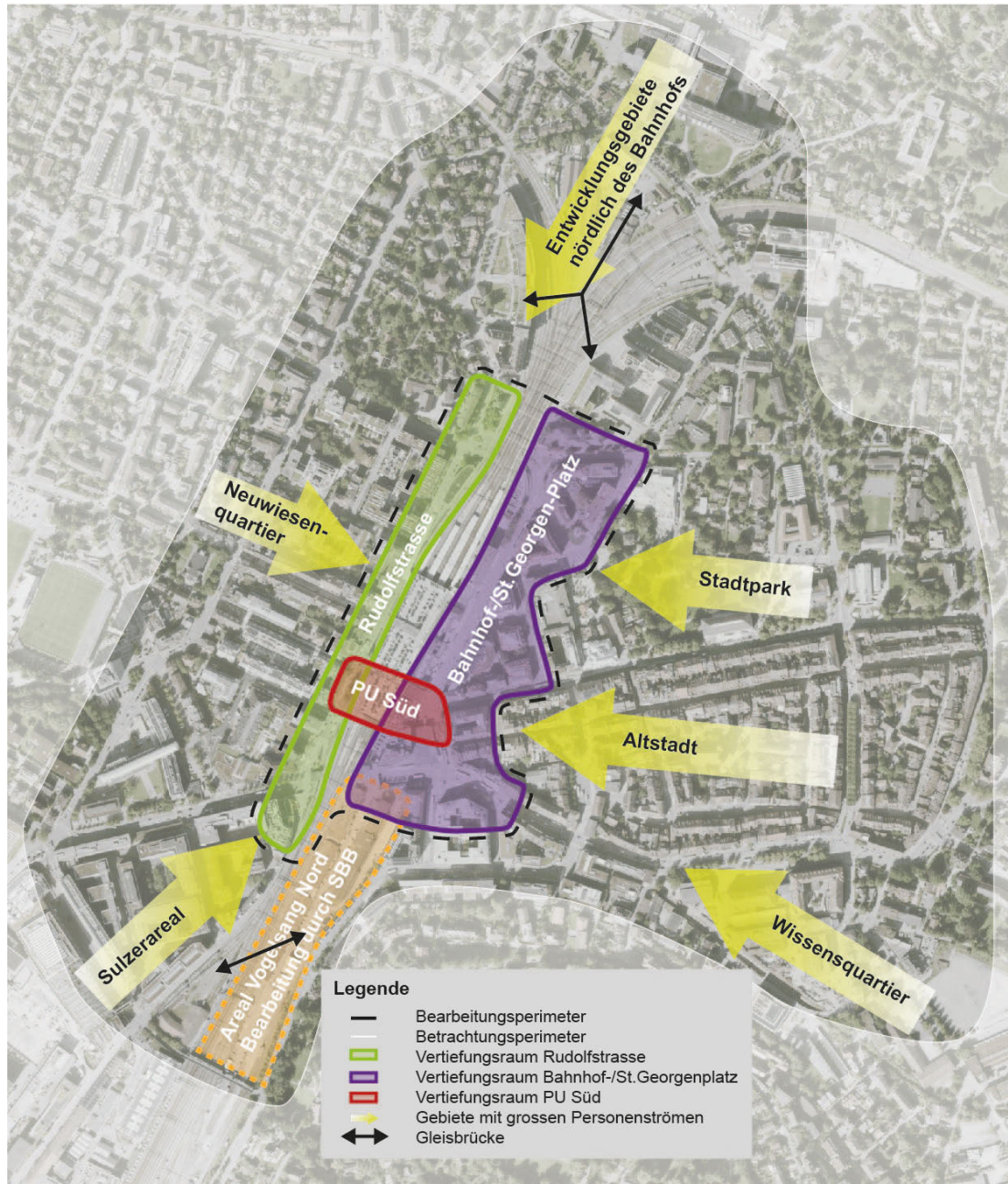
Vor und während des Verfahrens wird die Quartier- und Stadtbevölkerung sowie die weiteren Anspruchsgruppen, aktiv und transparent über die städtische WinLab Co-Kreationsplattform unter bzw. die Projektwebseite unter dem Link <https://stadt.winterthur.ch/Testplanung-Stadt-raum-HB> über den Verlauf der Testplanung informiert.

Schlussveranstaltungen

Die Resultate der Testplanung werden an mehreren öffentlichen Schlussveranstaltungen der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. In diesem Rahmen erhält die Bevölkerung die Möglichkeit, Rückmeldungen zu den Ergebnissen zu formulieren, welche dann in die Synthese der Testplanung einfließen werden.

2 Aufgabenstellung

2.1 Perimeter und stadträumliche Situation



Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter (Stadt Winterthur 2025)

Der Perimeter Stadtraum Bahnhof Winterthur umfasst die drei Vertiefungsräume Bahnhofplatz bis St.-Georgen-Platz (violett), Rudolfstrasse (grün) und die Personenunterführung (PU) Süd (rot). Die gelben Pfeile deuten die wichtigsten angrenzenden Quartiere und Entwicklungsareale an, von denen aus mit wachsenden Personenströmen zu rechnen ist.

Zusammen mit den Nahtstellen zum Lindareal und zum Areal Vogelsang Nord, inkl. geplante Brückenverbindungen (siehe Grundlagenbericht und Einträge im kommunalen Richtplan zum Schwerpunktraum Hauptbahnhof) gehören sie zum Betrachtungsperimeter. Diese angrenzenden Stadträume sind für gute Lösungen im Bearbeitungsperimeter mitzudenken. Das Areal Vogelsang Nord wird in einer separaten Testplanung von den SBB in Zusammenarbeit mit der Stadt Winterthur geplant und ist daher nicht im Bearbeitungsperimeter.



Strukturplan zum Umfeld Bahnhof mit der heutigen Situation, den wichtigsten Raumnutzungen, aktuellen Bauprojekten und den wichtigsten Qualitäten und Defiziten im Raum

Vertiefungsraum Bahnhofplatz bis St.-Georgenplatz

Der Vertiefungsraum Bahnhofplatz bis St.-Georgen-Platz ist heute stark vom ÖV geprägt: Fast alle Buslinien verkehren über den Bahnhofplatz. Die Technikumstrasse am Rande des Vertiefungsraums entfaltet eine starke Trennwirkung. Die Bushaltekanten der Hauptlinien sind direkt angrenzend beim sogenannten «Pilzdach» konzentriert. Dies ist für die ÖV-Umsteiger:innen vorteilhaft, führt aber bei einem weiteren Wachstum des Busverkehrs zu grossen Herausforderungen. Der Zugang zu den Bushaltekanten beim Pilzdach und in die Altstadt erfolgt über den zentralen Platz vor dem Stadttor: Dies führt dazu, dass dieser Raum

sehr stark beansprucht wird. Bei der Bevölkerung wird die Verkehrssituation an dieser Stelle häufig als «chaotisch» und unsicher wahrgenommen.

Der Vorplatz beim Stadttor mit der Treppe zur PU Süd bildet den Hauptzugang zum Bahnhof. Dieser sehr stark frequentierte Bereich stösst in den Hauptverkehrszeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Das Gebäude Stadttor limitiert diesen Raum, obwohl es mit seiner Rolltreppe ins Untergeschoss auch eine Verbindung zur PU Süd herstellt. Auch das monolithisch im Raum stehende Coop-City-Gebäude verbindet sich nur wenig mit dem Stadtraum. Es ist nur von Seite des Bahnhofplatzes zugänglich, die Fassaden sind Richtung Salzhausplatz und Gleise geschlossen.

Der St.-Georgen-Platz ist heute in erster Linie ein Verkehrsknoten und wenig mit dem Bahnhofplatz vernetzt. Es fehlt gänzlich an Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Unterführung Wüflingerstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Von dieser Unterführung führen direkte Treppenzugänge zu den Perrons 2/3 und 4/5. Zu übrigen Perrons fehlen Zugänge seitens Wüflingerstrasse.



Drohnenaufnahme in der Achse Bahnhofplatz bis St.-Georgenplatz

Die zwischen dem Bahnhof- und St.-Georgen-Platz liegende neue PU Nord hat an Bedeutung gewonnen, aufgrund der Konzentration der Busse beim «Pilzdach» und dem Zugang zur Altstadt hat die PU Süd aber nach wie vor eine wesentlich grössere Bedeutung. Für Velos ist der Bahnhofplatz heute nicht durchgängig befahrbar. Die nächste Nord-Süd-Verbindung für Velos auf der Ostseite des Bahnhofs führt über den Neumarkt. Diese ist aber zeitweise aufgrund von Anlässen (z.B. Weihnachtsmarkt) nicht oder nur eingeschränkt befahrbar, was dann für den Veloverkehr grössere Umwege zur Folge hat.

Vertiefungsraum Rudolfstrasse

Die Rudolfstrasse war lange Zeit die «Rückseite» des Bahnhofs. Mit der Umsetzung des ersten Masterplans Stadtraum HB von 2006 (vgl. Grundlagenbericht, Kapitel 2.5) hat die Rudolfstrasse und das direkt angrenzende Neuwiesenquartier ein neues Gesicht erhalten. Die Rudolfstrasse wurde aufgewertet und ist heute dem Fuss- und Veloverkehr vorenthalten.

Eine Velohauptroute führt in Nord-Süd-Richtung über die Rudolfstrasse. Aufgrund der hohen Menge an Fussgänger:innen und Velofahrer:innen im Mischverkehr kommt es jedoch bereits heute zu Konflikten. Insbesondere beim Kesselhausplatz und dem Bahnmeisterweg bestehen Engstellen, welche sich mit der weiteren Zunahme dieser Verkehrsströme verschärfen werden. Auch stadtklimatisch bestehen an der Rudolfstrasse Defizite.

Mit der 2014 fertiggestellten neugestalteten Gleisquerung Zürcherstrasse sind mit dem Salzhäuser- und dem Kesselhausplatz auf beiden Seiten des Gleises neue Freiräume entstanden. Die Brunnen und Sitzmauern auf diesen Plätzen haben sich zu sehr beliebten Aufenthaltsorten für Jung und Alt entwickelt. Aus heutiger Sicht fehlt es aber an genügend Schattenplätzen und Vegetation rund um den Bahnhof.



Verkehrsberuhigte Rudolfstrasse als Begegnungszone (Bild: Georg Aerni)

Vertiefungsraum Personenunterführung (PU) Süd

Die PU Süd ist heute für den Fussverkehr die wichtigste Querverbindung: Neben dem Zugang zu den Bahnperons dient sie auch als Quartierverbindung. Das 2024 abgeschlossene «Facelifting» hat die Unterführung zwar aufgewertet, die Platzverhältnisse sind jedoch nach wie vor eng und ein Ausbau ist notwendig. Insbesondere auf der Seite Bahnhofplatz sind die Auf- und Abgänge nicht optimal angeordnet und es fehlt ein starker, repräsentativer Zugang in den Stadtraum.

2.2 Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof

Der Stadtraum Bahnhof nimmt für die Stadt Winterthur unterschiedlichste Funktionen wahr:

- Er ist der Hauptankunftsort, die Visitenkarte der Stadt und der Auftakt zur Altstadt.
- Er ist die wichtigste multimodale Verkehrsdrehscheibe von Stadt und Region. Er ist Ort des Umsteigens.
- Er bildet das Bindeglied zwischen verschiedenen Quartieren bzw. Gebieten wie der Altstadt, dem Neuwiesenquartier, dem Museumsquartier, dem «Wissensquartier» und dem Entwicklungsgebiet Bahnhof Nord. In diesen Gebieten finden in den nächsten Jahren grössere bauliche Entwicklungen und Nutzungstransformationen statt.
- Er vereint unterschiedliche, sich teilweise überlagernde Nutzungen (Ankunft und Abfahrt, Aufenthaltsraum, Versorgung, Erlebnisraum etc.).

Für diese Funktionen und Nutzungen stehen beschränkte räumliche Kapazitäten zur Verfügung.

Aufgabe Gesamtstrategie

- Die Teams sind gefordert in einem ersten Schritt eine eigene Lesung des Stadtraumes vorzunehmen und zu präsentieren. Diese soll auf den vorhandenen Grundlagen basieren. Eine zentrale Frage dabei ist, für welche Funktionen und Nutzungen im Bahnhofsumfeld genügend Raum vorhanden ist und wofür ggf. Raum freigespielt werden muss.
- Aufbauend auf der Interpretation des Stadtraums ist eine stadt-, sozial- und verkehrsräumliche Gesamtstrategie für den Stadtraum Bahnhof zu entwickeln. Diese soll aufzeigen, welche Identitäten, Funktionen, Nutzungen und Qualitäten der Ankunftsraum in der Stadt Winterthur beidseits der Gleise entfaltet. Die Gesamtstrategie soll zudem machbar aufzeigen, wie die verschiedenen Teilräume zusammenspielen, wie sie gestaltet sind und wie die Übergänge zu den angrenzenden Stadträumen funktionieren.
- Die Gesamtstrategie soll langfristig eine schrittweise Entwicklung mit qualitätsvollen Zwischenständen ermöglichen. Die Strategie ist in zwei Varianten für beide Szenarien zur Entwicklung des Gleisraumes (Variante 211 mit Erweiterung Richtung Rudolfstrasse und Variante 451 mit Erweiterung Richtung Bahnhofgebäude) aufzuzeigen. Die Vor- und Nachteile beider Varianten sind aus Sicht der Gesamtstrategie zu beleuchten.
- Die Aufwärtskompatibilität hin zum langfristig möglichen Tiefbahnhof mit vier unterirdischen Gleisen und mindestens 6 oberirdischen Durchfahrtsgleisen muss sichergestellt bleiben (vgl. Grundlagenbericht, Kapitel 2.1.1). Es ist aufzuzeigen, welche Bereiche nach dem Ausbauschnitt 2045+ wieder angepasst und/oder freigespielt werden müssten bzw. könnten und wie ein qualitätsvolles Weiterbauen bis hin zum Tiefbahnhof möglich ist.
- Der Stadt Winterthur und der SBB ist es ein grosses Anliegen, dass die Gesamtstrategie im Sinne einer robusten Grundlage nach der Testplanung zu einem umsetzbaren Masterplan weiterentwickelt werden kann. Die Teams sollen innovative Ideen entwickeln, diese aber immer auch im Hinblick auf die grundsätzliche Machbarkeit (technisch, finanziell) und schrittweise Realisierung prüfen.

2.3 Schwerpunktthemen

Die nachfolgenden Schwerpunktthemen und Leitfragen sind für die zu erarbeitende Gesamtstrategie begleitend.

Nutzung und Gestaltung öffentlicher Räume mit hoher Gewichtung identitätsstiftender, stadträumlicher, sozialer und stadtklimatischer Aspekte

Der Bahnhofsbereich umfasst u.a. die Zugänge zum Bahnhof und die Bushaltestellen. Menschen kommen hierher, um zu reisen, sich zu verpflegen, etwas zu erleben oder um von einem Quartier in das andere zu gelangen. Als Ankunftsort übernimmt er repräsentative Funktionen und dient für unterschiedlichste Anspruchsgruppen als Orientierungs- und Sozialraum (Transit-, Begegnungs-, Verweilraum, etc.). Der Stadtraum Bahnhof ist durch verschiedene wichtige Identitätselemente geprägt wie z.B. den Bezug zum Sulzerareal mit seiner Industriegeschichte, die Sichtachsen zu den begrünten Hügeln oder die Inszenierung der repräsentativen 19. Jh.-Bauten (u.a. Bahnhof- und Postgebäude). Darüber hinaus prägen neuzeitliche Entwicklungen wie die Verdichtung entlang der Rudolfstrasse und im Neuwiesenquartier und die Kulturmeile (u.a. Salzhaus) den Stadtraum Bahnhof.

In der neuen Freiraumstrategie der Stadt Winterthur von 2025 wird für das Bahnhofsumfeld das Ziel formuliert, die urbanen öffentlichen Räume punktuell zu begrünen. Der Bahnhofplatz soll als Freiraumachse aufgewertet werden und der Kesselhausplatz soll in seiner Bedeutung weiter gestärkt werden. Entlang der Rudolfstrasse ist eine durchgehende Allee, teilweise zweireihig, das Ziel. Auch entlang der Wülflinger- und St. Georgenstrasse, der Zürcher- und Technikumstrasse, der Stadthausstrasse und Museumsstrasse sollen durchgehende Alleen geschaffen werden.

Die Parkieranlage über den Gleisen muss zurückgebaut werden, um die neue Gleisgeometrie mit den breiteren Perrons umsetzen zu können. Ein Neubau der Parkieranlage zum Erhalt der MIV-Parkplätze wird aus diversen Gründen (Kosten-Nutzen-Verhältnis, Verkehrserzeugung, Zufahrt, usw.) ausgeschlossen.

Der Raum über den Gleisen soll neu gedacht werden. Der Raumbedarf für die Perrons gemäss Varianten 211 und 451 (welcher durch Stützen eingeschränkt würde) muss dabei zwingend respektiert werden. Naheliegender wäre z.B. eine architektonisch hochwertig gestaltete Perronüberdachung als identitätsstiftendes Element, die auch den ideellen und visuellen Bezug zwischen den beiden Stadträumen der Rudolfstrasse und des Bahnhof-/St. Georgenplatzes fördern würde.

Auch weitergehende Lösungen sind denkbar. Das tragfähige Kosten-Nutzen-Verhältnis und die plausible Machbarkeit (inkl. vertikalem und horizontalem Raumbedarf z.B. für Stützen, Auf- und Abgänge) solcher Lösungen müssen jedoch überzeugend nachgewiesen werden.

Leitfragen:

- Welche Anforderungen soll der öffentliche Raum hinsichtlich der gewünschten Funktionen zukünftig erfüllen (z.B. gute Orientierung, optimale Umsteigebeziehungen, hohe Sicherheit, sozialräumliche Qualitäten mit Verweil- und Aufenthaltszonen, angenehmes Stadtklima, hohe Freiraumqualität etc.)?
- Welche Anforderungen ergeben sich aus der Perspektive öffentlicher Raum an das zukünftige Nutzungsprogramm insbesondere im Bereich EG-Nutzungen und wie können diese umgekehrt den öffentlichen Raum in seiner Funktion stärken?

- Wie soll der öffentliche Raum zukünftig in den verschiedenen Stadträumen um den Bahnhof gestaltet sein (z.B. gestalterisches Gesamtkonzept oder bewusst unterschiedliche Gestaltung der Teilräume)?
- Welche Funktionen übernehmen das UG und die von hier zugänglichen öffentlichen Räume? Wie kann diese Ebene qualitativ in die Gesamtstruktur eingebettet werden und ggf. auch den öffentlichen Raum auf Ebene EG entlasten?
- Welche konzeptionellen Überlegungen zur neuen Funktion und Gestaltung des Raums über den Gleisen werden vorgeschlagen?
- Wie können trotz der enormen Dichte an Funktionen und Nutzungen Massnahmen zur Begrünung, Hitzeminderung und zum Regenwassermanagement, sowie ggf. Massnahmen zur Förderung der Biodiversität integriert werden?

Zusammenspiel aller Mobilitätsformen

Damit mit dem prognostizierten Wachstum die Mobilität weiterhin sichergestellt werden kann, strebt die Stadt Winterthur eine Verlagerung vom MIV hin zum ÖV und Fuss- und Veloverkehr an. Diese flächeneffizienten Mobilitätsformen sind im Stadtraum Bahnhof bereits heute entscheidend. Der MIV konzentriert sich heute auf den Hauptachsen an den Rändern des Bearbeitungsperimeters und wird bis spätestens 2026 mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Langfristig soll in Winterthur das «Kammer-Prinzip» umgesetzt werden: Durchfahrten durch das Stadtzentrum werden reduziert und so neue Spielräume für den öffentlichen Verkehr sowie den Velo- und Fussverkehr (inkl. Mikromobilität) geschaffen. Die Verbindungen zu den Quartieren und Entwicklungsarealen im Bahnhofsumfeld sind auch zukünftig zentral, damit der Bahnhofsumfeld seine Scharnierfunktion wahrnehmen kann. Zukünftig sollen im Bearbeitungsperimeter eine angemessene Anzahl von Kurzzeitparkplätzen für «Kiss & Ride», Car-sharing-Parkplätze, Parkplätze für das Betriebspersonal der SBB und Parkplätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie von Warteplätzen für Taxis und perspektivisch auch für autonome Fahrzeuge bereitgestellt werden.

Leitfragen:

- Wie sieht das Zusammenspiel der unterschiedlichen Mobilitätsformen im Bahnhofsumfeld zukünftig aus? Wie soll mit den begrenzten räumlichen Kapazitäten umgegangen werden? Wo gibt es Potenzial für die Entflechtung des Mischverkehrs? Wo braucht es ggf. eine Priorisierung einzelner Verkehrsträger und wie sieht diese aus?
- Wie soll zukünftig der Fussverkehr im Stadtraum Bahnhof zu den Perrons und zwischen den Quartieren auf allen Ebenen (EG, UG und OG) sicher geführt werden? Wie können damit verbunden die Unterführungen und Zugänge aus dem Stadtraum zum Bahnhof gestaltet und in ihrer Lage optimiert werden? Braucht es ggf. neue Verbindungen?
- Welche Funktion übernehmen die verschiedenen bestehenden und geplanten Verbindungen in die Quartiere (PU Süd, PU Nord, Unterführungen Zürcherstrasse und Wülflingerstrasse, neue Brücken Lindareal und Vogelsang, etc.)?
- Wo lassen sich durch eine Reduktion des MIV stadträumliche und verkehrsplanerische Potentiale entwickeln? Welche Achsen sollen langfristig unter der Prämisse des Kammer-Prinzips verkehrsberuhigt werden?
- Wie wird der Veloverkehr im gesamten Bahnhofsumfeld inkl. Zu- und Wegfahrt organisiert, um eine gute Durchlässigkeit und gute Verbindungen zum Bahnhof sicherzustellen? Wie kann die Zufahrt zu heutigen und zukünftigen Velounterführungen sichergestellt werden?
- Unabhängig von den Gleisbauvarianten ist der sehr enge Querschnitt beim Bahnmeisterweg ein limitierender Faktor für den Fuss- und Veloverkehr von und zum

Sulzerareal. Was ergeben sich daraus für Rückschlüsse auf die Verkehrsführung auf der Rudolfstrasse?

- Welche neuen Lösungen ergeben sich im Stadtraum Bahnhof durch den Zweirichtungsverkehr auf der Museum- und St.-Georgen-Strasse?
- Wie kann die City Logistik /Anlieferung / Ver- und Entsorgung des Bahnhofs und des anässigen Gewerbes sichergestellt werden? Von wo und wie erfolgen die Zu- und Wegfahrten? Wie können dabei die Erkenntnisse aus der Logistikstudie zur Anlieferung des Bahnhofs optimal berücksichtigt werden (vgl. Grundlagenbericht Kapitel 4.5.6)?
- Wo können zukünftig im Bearbeitungssperimeter Kurzzeitparkplätze für «Kiss & Ride» und für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Warteplätze für Taxis und zwingend notwendige Parkplätze für Betriebspersonal der SBB angeordnet werden?

Neuorganisation Bushaltestellen (Einbindung der Bushaltestellen und Zufahrten in den Stadtraum)

Aktuell steigen am Bahnhof Winterthur 60'000 Fahrgäste täglich zwischen Bus-Bahn-Bus um. Im Zeitraum 2045+ ist mit über 100'000 Umsteigebewegungen täglich zu rechnen. Der Bedarf an optimierten Haltekanten ist offensichtlich und die Anforderungen seitens Stadtbuss und SBB an komfortable und barrierefreie Umsteigebeziehungen sind hoch. Ein neuer Busbahnhof über den Gleisen oder unterirdisch wird u.a. aufgrund des fehlenden Platzes für Zufahrtsrampen ausgeschlossen. Im Vorfeld zur Testplanung wurde ein erster Entwurf der aktualisierten Angebotsstrategie von Stadtbuss erarbeitet, welcher die Rahmenbedingungen für den Busverkehr am Bahnhof klärt. Damit sind wichtige Rahmenbedingungen, wie z.B. die Anzahl notwendiger Haltekanten bereits definiert. Diese sind zwingend zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 4.4 im Grundlagenbericht und Faktenblatt Angebotsstrategie Winterthur 2040/50 Anforderungen Bahnhofplatz).

Leitfragen:

- Wie können die Busse möglichst konfliktfrei rund um den Bahnhof geführt und insbesondere die Situation auf dem Bahnhofplatz verbessert werden? Welche Spielräume ergeben sich durch die Nutzung der Museumstrasse als Busachse und durch die Umsetzung des Kammer-Prinzips?
- Welche Haltestellenkonzeption ermöglicht gleichzeitig betriebliche Vorteile, funktionierende, attraktive Umsteigebeziehungen und einen attraktiven Stadtraum? Wo sollen die Busse zukünftig halten? Sind mehr Haltestellen, z.B. in der Technikum- oder der Wülflingerstrasse sinnvoll?
- Wie können die Umsteigebeziehungen zwischen Bus-Bahn und Bus-Bus möglichst konfliktfrei, gut auffindbar und sicher gestaltet werden?

Veloparkierung

Die Stadt Winterthur möchte das Umsteigen auf das Velo fördern. Am Bahnhof ist deshalb für Pendelnde, Besuchende und weitere Nutzende ein attraktives Veloparkierungsangebot zu schaffen. Gemäss städtischer Strategie sollen bis spätestens 2045 rund 10'000 Plätze zur Verfügung stehen, d.h. ca. 4'000 mehr als heute. Diese sollen in Velostationen angeordnet werden, um den öffentlichen Raum zu entlasten.

Leitfragen:

- Wo und wie sollen die geforderten zusätzlichen Veloabstellplätze angeordnet werden? Wo können Velostationen realisiert werden, wo braucht es ggf. zusätzliche oberirdische

Abstellplätze? Wie können die Abstellplätze gut und komfortabel erschlossen und genutzt werden?

- Welche bestehenden Abstellanlagen müssen optimiert werden?
- Wie gelangen die Velos möglichst konfliktfrei zu den Velostationen? Wie können die Zufahrten zu den Velostationen angeordnet werden, um die heute bereits hochbelasteten Räume zu entlasten?

2.4 Vertiefungsräume

In einem zweiten Schritt sollen die Teams folgende Vertiefungsräume bearbeiten:

- Bahnhofplatz bis St.-Georgen-Platz
- Rudolfstrasse
- PU Süd

Der Vertiefungsraum Areal Vogelsang Nord wird in einer separaten Testplanung bearbeitet. Die Teams sollen aber die Schnittstellen mitemdenken, insbesondere den Salzhausplatz und die Personenströme von und zu diesem Areal resp. dem neuen Wendebahnhof.



Zoom-in auf die Vertiefungsräume (Quelle: Stadt Winterthur 2025)

Im Anschluss an die 2. Zwischenbesprechung wird entschieden, wie die Teams an den Vertiefungsräumen weiterarbeiten (vgl. Kapitel 5.5).

Bahnhofplatz bis St.-Georgen-Platz

Der Bahnhofplatz subsumiert die höchste Komplexität an sich überlagernden Funktionen und Nutzungen. Dadurch akzentuieren sich auch Defizite u.a. in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität. Diese werden mit dem Ausbau der Kapazitäten für den Busverkehr und den deutlich wachsenden Personenströmen noch zunehmen. Unklar ist

auch die Integration des St.-Georgen-Platzes, der sich heute vor allem als Verkehrsknoten präsentiert.

Leitfragen:

- Welcher Konzeptansatz wird für die stadträumliche, funktionale und qualitative Aufwertung des Bahnhofsplatzes und seiner Ränder vorgeschlagen? Wie kann der Bahnhofsplatz zukünftig auch sozialräumliche Funktionen im städtischen Kontext wahrnehmen?
- Wie können die Eingangsbereiche zum Bahnhof (u.a. Bahnhofsgebäude, Stadttor, PU Süd) als Visitenkarte, Treffpunkt etc. funktional eingebettet und gestaltet werden? Welche Unterschiede entstehen durch die beiden Varianten der Perronverbreiterungen (211 und 451)?
- Wo und wie sollen die Bushaltekanten ausgestaltet und angeordnet werden (z.B. mittellange Halteinseln, Flieskantente etc.), um den begrenzten Platz möglichst effizient zu nutzen?
- Wie kann die Durchlässigkeit für Velos auf Seite Bahnhofplatz / Altstadt verbessert werden? Kann der Bahnhofplatz für Velos durchgängig gemacht werden?
- Wie kann der Aussenbereich der verschiedenen Gebäude am Bahnhof wie Bahnhofsgebäude, Postgebäude, Stadttor oder auch Coop City öffentlich genutzt werden?
- Wie kann das Coop-City-Gebäude funktional und gestalterisch besser in den umgebenden Stadtraum eingebunden werden? Braucht es ggf. Anpassungen des Gebäudebestands Stadttor und Coop City zugunsten einer höheren Durchlässigkeit im Ober- und Untergeschoss (bei grösseren Eingriffen gute Begründung erforderlich)?
- Wie werden die öffentlichen Räume und Perronzugänge im Untergeschoss in das Gesamtkonzept eingebunden?
- Wie soll die Nahtstelle zum Areal Vogelsang Nord und der Übergangsbereich Technikumstrasse gestaltet werden, damit die Umsteigebeziehungen zwischen Busbahnhof und dem zukünftigen Wendebahnhof auf dem Areal Vogelsang Nord möglichst gut funktionieren? Welche Anforderungen ergeben sich aus den gewonnenen Erkenntnissen für die weitere Planung des Areals Vogelsang Nord?
- Wie kann der St.-Georgen-Platz besser ins Gesamtkonzept eingebunden und aufgewertet werden? Bietet er Potenzial, um den Bahnhofplatz zu ergänzen oder sogar zu entlasten?
- Wie kann die Unterführung Wülflingerstrasse für Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden?
- Wie können für den Bahnhofsplatz Optimierungen bezüglich City Logistik / Anlieferung / Ver- und Entsorgung umgesetzt werden (vgl. Logistikstudie SBB vom 29.04.2025 im Grundlagenbericht Kapitel 4.5.6)? Kann beispielsweise die bestehende Anlieferung des Coop-Gebäudes erweitert und auch zur Anlieferung von Stadttor, PU Süd und Aufnahmegebäude genutzt werden?

Rudolfstrasse

Das Quartier Neuwiesen bildet eine klare Stadtkante zum Bahnhof und ist in einem klaren Raster strukturiert. Diese Grundstruktur ist durch Baulinien sowie denkmal- und ortsbildpflegerische Auflagen gesichert. Entlang der Rudolfstrasse sind die Bau- und Eigentumsstrukturen deutlich kleinteiliger als auf der Ostseite des Bahnhofs. Der öffentliche Raum konzentriert sich heute auf die Rudolfstrasse sowie den Kesselhausplatz. Insbesondere mit der Variante 211 (Perronverbreiterungen Richtung Rudolfstrasse) wird dieser heute bereits enge öffentliche Raum noch weiter eingeschränkt. Bereits heute ist das Fuss- und

Veloverkehrsaufkommen in der Rudolfstrasse sehr hoch, so dass der Mischverkehr langfristig nicht mehr funktionieren dürfte. Da heute das Gleis 8 kein Aussenperron hat, entsteht zwischen Rudolfstrasse und Bahnhof eine grössere Trennwirkung und der Zugang zum Bahnhof kann nur durch die Unterführungen erfolgen. Es wäre denkbar, diese Trennwirkung mit dem Bau eines Stadtperrons zu reduzieren und so die Rudolfstrasse stadträumlich noch enger mit dem Bahnhof zu vernetzen. Ein solches Stadtperron würde jedoch zusätzlichen Platz benötigen. Die Idee kann aufgegriffen werden, wo ein Potenzial gesehen wird. Weitere Angaben dazu finden sich im Grundlagenbericht im Kapitel 2.2.

Leitfragen:

- Wie kann mit dem steigenden Nutzungsdruck und der Verschmälerung der Rudolfstrasse (v.a. Variante 211) umgegangen werden?
- Welche gestalterisch-funktionalen Anforderungen stellen sich an die Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Raum (Vorbereiche)?
- Braucht es ggf. punktuell und unter Berücksichtigung von ortsbaulicher und denkmalpflegerischer Schutzvorgaben Ausweitungen des Strassenraums und Durchbrüche der bestehenden Bebauung, um «Ankunftsraum» für einen «Bahnhofplatz West» zu schaffen?
- Hätte ein Stadtperron mit Aussentreppe ein stadträumliches Potenzial für die Rudolfstrasse?
- Wie funktioniert zukünftig der Veloverkehr auf Seite Neuwiesenquartier, insbesondere bei der Gleisbauvariante 211 mit verschmälerter Rudolfstrasse?
- Wie kann der Velo- und Fussverkehr sowie City Logistik / Anlieferung auf Seite Neuwiesenquartier möglichst konfliktfrei organisiert werden, insbesondere bei der Variante 211 der Bahnhofserweiterung?
- Kann die Integration von Auf- und Abgängen zu den Personenunterführungen und Velostationen in Gebäuden an der Rudolfstrasse den öffentlichen Raum entlasten?

PU Süd

Die PU Süd und die PU Nord bilden die beiden wichtigsten Querungsmöglichkeiten des Gleisraums für den Fussverkehr und die wichtigsten Perronzugänge. Die PU Nord wurde vor kurzem aufgewertet und aufgeweitet. Die PU Süd wird jedoch den wachsenden Personenströmen nicht mehr gerecht. Ihre Verknüpfung mit dem Gebäude Stadttor ist nicht optimal und es fehlen weitere unterirdischen Anbindungen. Sie soll daher zukünftig ausgebaut werden, um die Hauptpersonenströme aus den südlichen Quartieren aufzunehmen, als Quartierverbindung zu funktionieren und eine sichere und komfortable Querung sowie Verknüpfungen mit dem Umfeld zu ermöglichen. Die von den SBB bereits definierten Rahmenbedingungen für den Ausbau sind zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 2.2 im Grundlagenbericht).

Leitfragen:

- Wie kann die PU Süd optimal in den Stadtraum Bahnhof zwischen Bahnhofplatz und die Rudolfstrasse eingebunden werden, so dass diese die Gesamtstrategie unterstützt? Wie sind die Auf-/Abgänge anzuordnen? Welches Potenzial gibt es für Rolltreppen und Lifte?
- Wie kann die PU Süd gut an den neuen Wendebahnhof Vogelsang sowie die Bushaltekanten angebunden werden?
- Welches Potenzial birgt die PU Süd für zusätzliche Funktionen wie Aufenthaltsraum oder Verkaufsflächen, ohne dass die Erschliessungsfunktion eingeschränkt wird? Wie kann die Ver- und Entsorgung dieser neuen Flächen erfolgen?

- Wäre in Verbindung mit der PU Süd eine ergänzende Velostation möglich/sinnvoll? Wie wäre diese möglichst konfliktfrei erschlossen und welche Kapazitäten hätte diese?
- Welches Potenzial bietet die unterirdische Verlängerung der PU Süd zu den Bushaltekanten, zur Altstadt, zum Archplatz, zum Coop-City-Gebäude, zum Bahnhofgebäude oder zum Gebäude Neuwiesen? Können der Bahnhofplatz und die Rudolfstrasse so von Personenströmen entlastet werden? Wie können bei einer solchen Lösung die Auf- und Abgänge in den Stadtraum integriert werden? Gibt es hier Lösungsansätze, die mit einem vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis (insb. für Verlegung grosser Werkleitungen) umsetzbar sind?
- Gibt es Möglichkeiten für frühere Ausbautappen der PU Süd, um den schnell wachsenden Personenströmen und gestiegenen Anforderungen schon vor einem Bahnhofsausbau und der damit verbundenen Verbreiterung von Perrons und Perronzugängen Rechnung zu tragen?

3 Verfahren und Beteiligte

3.1 Testplanung mit Synthese

Für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Winterthur wird eine Testplanung mit anschließender Synthese durchgeführt. Die Testplanung lebt vom Zusammenspiel von hochwertigen, interdisziplinären Lösungsansätzen und dem intensiven Dialog zwischen dem Begleitgremium und den Bearbeitungsteams. Der Dialog findet in einem Startworkshop, zwei Zwischenbesprechungen, individuellen Check-ins mit den Bearbeitungsteams sowie in einer Schlusspräsentation statt. Im Zusammenhang mit der Testplanung erfolgt der Einbezug einer breiten sowie der organisierten Öffentlichkeit. Anliegen sollen frühzeitig abgeholt und Rückmeldungen zu den Arbeitsständen der Zwischenbesprechungen abgeholt werden.

Die Testplanung hat den Anspruch, kreative und gleichzeitig umsetzbare Lösungsansätze für die Entwicklung des Stadtraums Bahnhof Winterthur zu testen. Dabei ist insbesondere zu Beginn des Verfahrens mit einem ganztägigen Workshop ein enger Austausch zwischen dem Begleitgremium und den Bearbeitungsteams geplant, um das vorhandene Wissen bestmöglich einzubinden und allen die Möglichkeit zu geben, ihre Ideen und ihr kreatives Potential aktiv einzubringen. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis der Aufgabenstellung, der Bedürfnisse und der Rahmenbedingungen und vor allem einen möglichst breiten Variantenfächer an Ideen zu generieren für das anschliessende qualifizierte Testen und Verwerfen durch die Bearbeitungsteams.

Aufgrund des der Testplanung vorangegangenen langjährigen Planungsprozesses und der hohen Komplexität der Aufgabenstellung liegen bereits einige Grundlagen vor, auf welche sich die Teams abstützen können (vgl. dazu den ausführlichen Grundlagenbericht).

Die Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Begleitgremiums werden nach Abschluss der Testplanung in Form einer Synthese (Plan und Bericht) durch die Veranstalterin und die Verfahrensbegleitung erarbeitet.

3.2 Verfahrensart

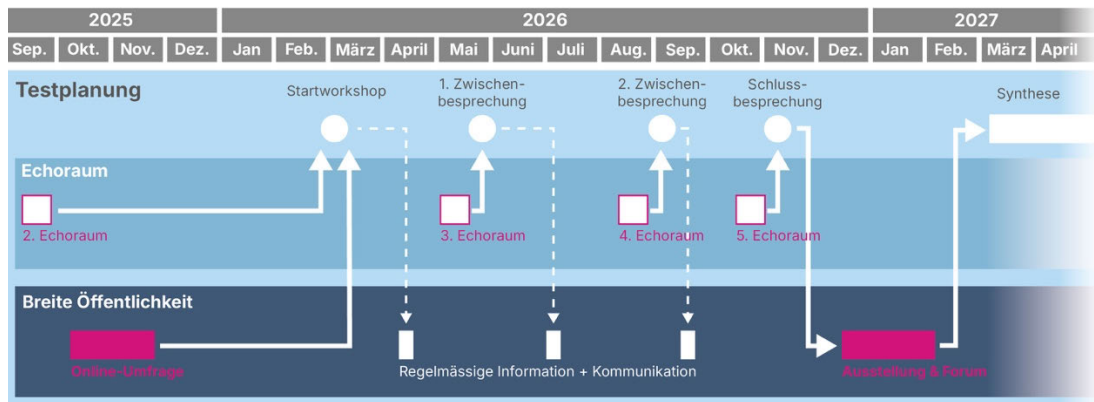
Das Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und dem Binnenmarktgesetz. Es wird gemäss Art. 22 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) als Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt.

Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2025, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen. Die Testplanung wird in deutscher Sprache geführt.

Das Verfahren wird nicht anonym durchgeführt. Die Erarbeitung der Beiträge der Testplanung erfolgt im Dialog.

In dem unter Kapitel 4 beschriebenen Auswahlverfahren (Präqualifikation) wählt das Begleitgremium drei Bearbeitungsteams für die Teilnahme an der Testplanung aus. Die Bestimmungen für die Bearbeitung der Testplanung befinden sich in Kapitel 5.

3.3 Ablauf und Termine



Ablauf der Testplanung, inkl. der Gefässe der Partizipation mit Echoraum und breiter Öffentlichkeit

Die wichtigsten Termine finden wie folgt statt:

- Startworkshop: 06.03.2026, ganztägig (alle Schlüsselpersonen des Teams)
- Echoraum 3: 19.05.2026, abends (2 Personen pro Team)
- 1. Zwischenbesprechung: 20.05.2026, ganztägig (alle Schlüsselpersonen)
- Echoraum 4: 31.08.2026, abends (2 Personen pro Team)
- 2. Zwischenbesprechung: 01.09.2026, ganztägig (alle Schlüsselpersonen)
- Schlussabgabe: 28.10.2026
- Echoraum 5: 03.11.2026, abends (2 Personen pro Team)
- Schlussbesprechung: 04.11.2026, ganztägig (alle Schlüsselpersonen)

3.4 Veranstalterin

Veranstalterin der Testplanung ist die Stadt Winterthur, vertreten durch das Amt für Städtebau, Hauptabteilung Stadtplanung, Abteilung Raumentwicklung.

Amt für Städtebau
 Stadtplanung, Raumentwicklung
 Pionierstrasse 7
 8403 Winterthur

Am Verfahren wirken weitere Fachstellen der Stadt Winterthur sowie die SBB, der Kanton Zürich und der ZVV mit.

3.5 Projektleitung

Die Projektleitung teilen sich das Amt für Städtebau und das Tiefbauamt.

Projektleitung Amt für Städtebau:

- Lea von Moos, lea.vonmoos@win.ch
- Nicolas Perrez, nicolas.perrez@win.ch

Projektleitung Tiefbauamt:

- Marc Vetterli, marc.vetterli@win.ch

3.6 Externe Verfahrensbegleitung

Bei der Organisation und Durchführung des Verfahrens wird die Veranstalterin durch das Büro Planwerkstadt begleitet.

Planwerkstadt AG
Raumplanung · Prozesse · Städtebau
Binzstrasse 39
8045 Zürich
Telefonwahl: 044 456 20 10

Projektleitung / Ansprechpersonen für Bearbeitungsteams:

- Philip Knecht, p.knecht@planwerkstadt.ch
- Simon Ammon, s.ammon@planwerkstadt.ch

Verantwortlich für die Organisation des Partizipationsprozesses (z.B. die Veranstaltungen mit dem Echoraum) ist das Büro ProjektForum.

ProjektForum AG
Partizipation und Prozessgestaltung
Neubrückstrasse 78/80
3012 Bern

Projektleitung:

- Corinne Schwegler, corinne.schwegler@projektforum.ch
- Andy Limacher, andy.limacher@projektforum.ch

3.7 Begleitgremium

Das Begleitgremium setzt sich wie folgt zusammen:

Begleitgremium Sachebene:

- Jens Andersen, Leiter AfS (Sitzungsleitung)
- Herbert Elsener, Leiter Mobilität TBA
- Thomas Nideröst, Direktor Stadtbuss
- Christian Vogt, Leiter Verkehrsplanung ZVV
- Konrad Streckeisen, SBB Infrastruktur

Begleitgremium Fachebene:

- Regula Lüscher, Städtebau (Vorsitz)
- Ursina Fausch, Städtebau
- Ruedi Häfliger, Verkehr
- Marie-Noëlle Adolph, Freiraum
- Sarah Grossenbacher, Sozialraum

Weitere Expert:innen von Stadt, Kanton, SBB (nicht stimmberechtigt):

- Stefan Gahler, Leiter Planung und Koordination, Tiefbauamt
- Sander Kool, Stadtraum & Architektur, Amt für Städtebau
- René Frommenwiler, Leiter Angebotsplanung, Stadtbuss
- Philipp Uerlings, Freiraumplanung Stadtgrün
- Fritz Zollinger, Amt für Stadtentwicklung
- Stefan Zemp, Amt für Mobilität ZH
- Mark Schaffner, SBB Immobilien
- Jürg Zimmermann, SBB Infrastruktur
- Daniel Boesch, SBB Infrastruktur

Ein gesamthafes Organigramm der Testplanung findet sich auf S. 8 des Programms.

3.8 Bearbeitungsteams

Die interdisziplinären Bearbeitungsteams müssen sehr gute Kenntnisse in den Fachbereichen Städtebau / Architektur, Verkehrs- und Mobilitätsplanung, Freiraum und Landschaftsarchitektur, sowie sozialräumliche Expertise aufweisen.

In allen Bereichen sollte auch ein ökonomisches und bautechnisches Grundwissen vorhanden sein. Weitere Expertinnen und Experten können nach eigenem Ermessen beigezogen werden. Welche Disziplin die Federführung im Bearbeitungsteam übernimmt, ist den Teams überlassen.

Die Anforderungen und Bestimmungen für die Präqualifikation zur Bestimmung der drei an der Testplanung teilnehmenden Bearbeitungsteams sind in Kapitel 4 beschrieben.

3.9 Verbindlichkeit

Die Bestimmungen des vorliegenden Programms sind für die Veranstalterin, das Begleitgremium, die Bearbeitungsteams und die Verfahrensbeteiligten verbindlich.

Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden das Verfahren, das vorliegende Programm, die Ergebnisse der Fragebeantwortung sowie die Rückmeldungen des Begleitgremiums als verbindlich.

3.10 Entschädigung

Die Teilnahme an der Präqualifikation wird nicht entschädigt. Für die vollständige und termingerechte Abgabe einer dem Programm der Testplanung entsprechenden Arbeit erhält jedes Bearbeitungsteam eine Entschädigung von pauschal CHF 145 000.– (inkl. Nebenkosten und inkl. MwSt.).

3.11 Weiterbearbeitung

Mit der Bezahlung der pauschalen Entschädigung gilt der Auftrag als abgeschlossen. Ein Folgeauftrag wird nicht in Aussicht gestellt.

Das Verfahren ist so angelegt, dass die Bearbeitungsteams später nicht von der Teilnahme an Wettbewerben ausgeschlossen sind.

3.12 Urheberrecht

Das Urheberrecht an den Eingaben verbleibt bei den Verfassenden. Sämtliche eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Veranstalterin über. Verfassende und die Veranstalterin besitzen nach Abschluss des Verfahrens das Recht der Veröffentlichung, wobei die Veranstalterin und Verfassende zu nennen sind. Die Veranstalterin bestimmt, wann das Verfahren abgeschlossen ist und die Veröffentlichung erfolgen kann.

Die Ergebnisse aus der Testplanung können durch die Veranstalterin für die weitere Planung verwendet werden. Diese ist frei, die Resultate zu interpretieren, zu kombinieren und sämtliche Inhalte für die weitere Bearbeitung der Planung zu gebrauchen.

3.13 Gerichtsstand und Rechtsschutz

Der Gerichtsstand ist Winterthur. Anwendbar ist schweizerisches Recht.

Der Rechtsschutz richtet sich nach den Bestimmungen von Art. 51 ff. IVöB.

4 Bestimmungen Präqualifikation

4.1 Verfahrensbestimmungen

Im Rahmen der einstufigen Präqualifikation wählt das Begleitgremium drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams aus, die anschliessend durch Verfügung des Departements Bau und Mobilität der Stadt Winterthur zur Teilnahme an der Testplanung zugelassen werden.

Die sich bewerbenden Teams weisen ihre Eignung zur Teilnahme gemäss den Angaben im vorliegenden Programm und abgestimmt auf die nachstehend aufgeführten Kriterien nach. Die eingereichten Dokumente dienen ausschliesslich der Information des Begleitgremiums.

Die Komplexität der Aufgabenstellung erfordert eine umfassende Prüfung und Bewertung der Bewerbungen. Die Bewerbungen werden anhand von Eignungskriterien beurteilt.

4.2 Ausschreibende Stelle

Ausgeschrieben wird das Auswahlverfahren durch die Veranstalterin der Testplanung, das Amt für Städtebau. Gegen diese Ausschreibung kann innert 20 Tagen, von der Publikation an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen, sie muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Die angefochtene Ausschreibung ist beizulegen. Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

4.3 Teambildung

Gesucht sind Teams, welche jeweils die folgenden Fachdisziplinen abdecken:

- Städtebau und Architektur
- Verkehrs- und Mobilitätsplanung
- Freiraum und Landschaftsarchitektur
- Sozialraum

In allen Bereichen sollte auch ein ökonomisches und bautechnisches Grundwissen vorhanden sein. Weitere Expertinnen und Experten können nach eigenem Ermessen beigezogen werden. Die Federführung im Bearbeitungsteam ist mit der Bewerbung zu deklarieren.

Mehrfachbeteiligungen sind für die Federführung bzw. für die Fachdisziplinen Städtebau und Architektur, Verkehrs- und Mobilitätsplanung und Freiraum und Landschaftsarchitektur nicht zulässig.

4.3.1 Teilnahmebedingungen

Bewerben können sich Anbietende von Planungsleistungen mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

An der Präqualifikation darf nicht teilnehmen,

- wer bei der Veranstalterin, einem Mitglied des Begleitgremiums oder einer Expertin oder einem Experten (vgl. Kapitel 3.7) angestellt ist;
- wer mit einem Mitglied des Begleitgremiums oder einer Expertin oder eines Experten (vgl. Kapitel 3.7) nahe verwandt ist oder in einem beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis steht.

Die Verantwortung dafür, beim Vorliegen besonderer Beziehungen nicht teilzunehmen, liegt bei den Bewerbenden. Zusätzlich ist auch jedes Mitglied im Begleitgremium gefordert, mögliche Konflikte bekannt zu machen.

Herr Ruedi Häfliger, Mitarbeiter der Metron Verkehrsplanung AG bis zum 31.12.2025 und Mitglied des Begleitgremiums tritt für die Selektion der drei qualifizierten Bewerbenden in den Ausstand. Bei einem begründeten schriftlichen Einwand an beschaffungswesen@win.ch innert 10 Tage ab Publikation vorliegender Ausschreibung behält sich die Vergabestelle vor, die Firma Metron AG von der Teilnahme am Verfahren auszuschliessen. Erfolgt innerhalb dieser Frist kein Einwand, ist die Firma Metron AG zum Verfahren zugelassen.

4.3.2 Vorbefassung

Die Verfassenden der im Grundlagenbericht in Kapitel 9 aufgeführten Dokumente sind teilnahmeberechtigt. Die genannten Planungsgrundlagen stehen allen Teilnehmenden zur Verfügung.

4.4 Termine

Für die Durchführung der Submission gilt folgender Terminplan:

| Ablauf | Termin |
|---|-----------------------|
| Publikation Testplanung (Simap, Espazium) | 20.10.2025 |
| Einreichung schriftliche Fragen auf Simap | 03.11.2025, 16.00 Uhr |
| Veröffentlichung Fragenbeantwortung auf Simap | 12.11.2025 |
| Bewerbungen einreichen | 28.11.2025, 16.00 Uhr |
| Bewertung der Bewerbungen und Empfehlung für Planungsteams | 15.01.2026 |
| Publikation Ergebnisse auf Simap | 22.01.2026 |
| Versand Unterlagen Testplanung (siehe 5.2)* | 22.01.2026 |

* Der Versand der Unterlagen und damit der Start der Testplanung erfolgen vorbehaltlich der zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch offenen zur Kenntnisnahme der Postulatsantwort zum Bahnhofsraum.

4.5 Unterlagen

Für die Bewerbung stehen folgende Ausschreibungsunterlagen unter Simap als Download zur Verfügung.

- A1 Programm Testplanung
- A2 Planerische Rahmenbedingungen und Grundlagen (Entwurfsstand Oktober 2025)
- A3 Formular zum Bearbeitungsteam / Selbstdeklaration
- A4 Formular mit Angaben zu den Schlüsselpersonen
- A5 Formular mit Angaben zu den Referenzen der Büros

4.6 Auskünfte (Frage- und Antwortrunde)

Alle an der Ausschreibung teilnehmenden Teams haben vor Abgabe der Bewerbung die Möglichkeit, allfällige Unklarheiten in den Ausschreibungsunterlagen im nachfolgend umschriebenen Rahmen zu klären.

Fragen zur Ausschreibung sind auf Simap einzureichen, Termine siehe 4.4. Fragen, welche nicht fristgerecht eingereicht werden, werden nicht berücksichtigt. Bei Fragen zum vorliegenden Pflichtenheft ist die Kapitelnummer anzugeben. Um die Gleichbehandlung bezüglich der Informationen zu gewährleisten, werden alle Fragen gesammelt und die Antworten in anonymisierter Form auf Simap veröffentlicht.

Während des gesamten Vergabeverfahrens werden keine weiteren telefonischen, schriftlichen oder mündlichen Auskünfte erteilt.

4.7 Einreichung der Bewerbung

Die Bewerbungsunterlagen sind in einem verschlossenen Umschlag in einfacher Form mit dem Vermerk «Präqualifikation Testplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur» bis am 28. November 2025 bei folgender Adresse einzureichen:

Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau / Stadtplanung, Raumentwicklung
Nicolas Perrez
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Massgebend ist der Poststempel (Firmenfrankaturen gelten nicht als Poststempel) oder Strichcode-Beleg einer schweizerischen Poststelle. Zu spät versendete Bewerbungen können nicht berücksichtigt werden und werden gestützt auf Anhang A Art. 44 Abs. 1 lit. b Beitrittsgesetz IVöB ausgeschlossen.

Die Dokumente sind zudem bis zur selben Frist digital (Mail mit Download-Link, an verfahrensbegleitung@planwerkstadt.ch) einzureichen.

4.8 Einzureichende Unterlagen

Für die Präqualifikation haben die Bearbeitungsteams folgende Bewerbungsunterlagen einzureichen:

Motivationsschreiben mit Zugang zur Aufgabe:

- Max. 2 Seiten im Format DIN-A4 oder alternativ 1 Seite im Format DIN-A3 zur Motivation des Bearbeitungsteams, sich dieser Aufgabe zu stellen.

Angaben zu den Schlüsselpersonen:

- Angaben zu den Schlüsselpersonen: Pro Team sind 4 Schlüsselpersonen (je eine pro Fachrichtung) anzugeben. Pro Schlüsselperson ist je ein persönliches Referenzprojekt mit Bezug zur gestellten Aufgabe (Formular A4) anzugeben. Die Referenz kann mit der Büroreferenz identisch sein; auch Referenzen ehemaliger Arbeitgeber:innen sind zulässig und entsprechend auszuweisen.

Angaben zu den Büros:

- Angaben zu den Büros Städtebau / Architektur, Verkehr / Mobilität, Freiraum / Landschaftsarchitektur, und Sozialraum (Formular A3).
- Pro Bearbeitungsteam sind 2 Referenzprojekte aus dem Bereich Städtebau / Architektur und 2 Referenzprojekte aus dem Bereich Verkehr / Mobilität mit vergleichbarer Aufgabenstellung zur vorliegenden Testplanung abzugeben (Formular A5, zusätzlich pro Projekt max. 1 Seite im Format DIN-A3).
- Pro Bearbeitungsteam ist je 1 Referenzprojekt aus den Bereichen Freiraum / Landschaftsarchitektur und Sozialraum mit vergleichbarer Aufgabenstellung zur vorliegenden Testplanung abzugeben (Formular A5, zusätzlich pro Projekt max. 1 Seite im Format DIN-A3).

Rechtsgültig unterzeichneter Fragebogen mit Angaben durch alle Unternehmungen eines Bearbeitungsteams (Selbstdeklaration).

4.8.1 Vollständigkeit der Unterlagen

Die Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen erfolgt durch die Veranstalterin. Bei Unklarheiten behält sich die Veranstalterin vor, das Bearbeitungsteam zu kontaktieren.

4.9 Eignungskriterien

Die Auswahl der drei Bearbeitungsteams für die Testplanung erfolgt durch das Begleitemium nach folgenden Kriterien:

1. Motivationsschreiben mit Zugang zur Aufgabe (Gewichtung: 30%)

Das Motivationsschreiben wird anhand der Auseinandersetzungen mit der Aufgabenstellung, den Herausforderungen vor Ort, der Erläuterung der Motivation und Eignung des Bearbeitungsteams sowie des Gesamteindrucks bewertet. Ausgearbeitete Lösungsvorschläge oder Vorgehensvorschläge werden nicht erwartet.

2. Erfahrung und Qualifikationen der Schlüsselpersonen, fachlich und Dialogfähigkeit (40%)

Erfahrung und Qualifikation der Schlüsselpersonen werden je Schlüsselperson anhand folgender Kriterien gleichmässig bewertet:

- Angaben über die Schlüsselpersonen
- Erfahrung mit vergleichbaren Aufgabenstellungen hinsichtlich Komplexität der jeweiligen Fachdisziplin (bspw. Planung im städtischen Raum, ähnliches Ausmass des Planungssperimeters)
- Erfahrung der Schlüsselpersonen mit vergleichbaren Prozessen und Rollen (bspw. Präsentationsfähigkeit, Dialogfähigkeit, Teilnahme an Diskussionen im Plenum, laienverständliches Erläutern)

3. Qualität der eingereichten Referenzprojekte (30%)

Die Qualität der Referenzprojekte (und Prozesse) werden je Fachdisziplin gesamtheitlich anhand folgender Kriterien bewertet:

- Gesamteindruck Referenzen
- Ähnliches Ausmass des Planungssperimeters
- Vergleichbare Massstäblichkeit
- Vergleichbare Komplexität der Herausforderung
- Planung im städtischen Kontext
- Wenn möglich im Bahnhofsumfeld
- Wenn möglich, mit einem Bezug zu Themen des Ortsbild- und Denkmalschutzes
- Ähnlicher Prozess und ähnliche Rolle

Fachdisziplinen die 2 Referenzprojekte einreichen müssen, können solche mit unterschiedlichem Fokus einreichen. Der Gesamteindruck fliesst in die Bewertung aller Referenzen ein.

Referenz 1 – Fokus fachlicher Bezug

- Gesamteindruck Referenz
- Ähnliches Ausmass des Planungssperimeters
- Vergleichbare Massstäblichkeit
- Vergleichbare Komplexität der Herausforderung
- Planung im städtischen Kontext
- Wenn möglich im Bahnhofsumfeld
- Wenn möglich, mit einem Bezug zu Themen des Ortsbild- und Denkmalschutzes

Referenz 2 – Fokus Prozessbezug (fachlicher Bezug erwünscht, jedoch nicht zwingend)

- Gesamteindruck Referenz
- Ähnlicher Prozess und ähnliche Rolle
- Vergleichbare Massstäblichkeit
- Wenn möglich im städtischen Kontext

5 Bestimmungen zur Testplanung

5.1 Termine

| Anlass | Termin | Ergebnis |
|---|--|--|
| Ausgabe Unterlagen | 22.01.2026 | Definitiver Grundlagenbericht, Weitere Studien |
| Startworkshop | 06.03.2026 (ganztägig) | Inputs an die Teams, Testen und spiegeln von ersten Ideen |
| Fragenstellung | bis 13.03.2026 | per Mail an s.ammon@planwerkstadt.ch |
| Fragenbeantwortung | bis 01.04.2026 (voraussichtlich) | Lea.vonMoos@win.ch |
| Optional Check-in | Nach Bedarf, Termin in gegenseitiger Ab- sprache | Weiterer Austausch zwischen Team mit Projektleitung und Expert:innen |
| Abgabe 1. Zwischenbe- sprechung | 13.05.2026 | Abgabe Vorabzug per Download-Link |
| Echoraum 3 | 19.05.2026, 17.00 – 20.00 Uhr | Spiegeln der Zwischenergebnisse |
| 1. Zwischenbesprechung | 20.05.2026 (ganztägig) | Diskussion Szenarien für Gesamtstrategie |
| Rückmeldung zur 1. Zwischenbesprechung | bis 12.06.2026 (voraussichtlich) | Formulierung Empfehlung für Weiterbearbeitung |
| Optional Check-in | Nach Bedarf, Termin in gegenseitiger Ab- sprache | Weiterer Austausch zwischen Team mit Projektleitung und Expert:innen |
| Abgabe 2. Zwischenbe- sprechung | 25.08.2026 | Abgabe Vorabzug per Download-Link |
| Echoraum 4 | 31.08.2026 17.00 – 20.00 Uhr | Spiegeln der Zwischenergebnisse |
| 2. Zwischenbesprechung | 01.09.2026 (ganztägig) | Diskussion Szenarien für Vertiefungsräume |
| Rückmeldung zur 2. Zwischenbesprechung | bis 17.09.2026 (voraussichtlich) | Formulierung Empfehlung für Weiterbearbeitung |
| Schlussabgabe | 28.10.2026 | Abgabe Vorabzug per Download-Link |
| Echoraum 5 | 03.11.2026, 17.00 – 20.00 Uhr | Spiegeln der Schlussergebnisse |
| Schlussbesprechung | 04.11.2026 (ganztägig) | Schlusspräsentation Diskussion Schlussabgeben, Formulierung Erkenntnisse Testplanung |

5.2 Abgegebene Unterlagen

Folgende Unterlagen werden den ausgewählten Teams abgegeben:

- Programm Testplanung
- Planerische Rahmenbedingungen und Grundlagen
- Ergebnisbericht Echoraum vom 17.09.2025

5.3 Fragestellung

Die Teams stellen ihre Fragen spätestens zwei Wochen nach dem Startworkshop per Mail an das verfahrensbegleitende Büro und die Projektleitung. Die Antworten werden allen Teams schriftlich zur Verfügung gestellt. Während des gesamten Verfahrens besteht die Möglichkeit, weitere Fragen zu stellen.

5.4 Startworkshop

Um den Teams zu Beginn der Testplanung möglichst viel vorhandenes Wissen über diesen komplexen Stadtraum mitzugeben, aber auch erste Ideen gemeinsam mit dem Begleitgremium zu testen, ist ein ganztägiger Startworkshop vorgesehen. Dieser setzt voraus, dass die Teams die Aufgabenstellung und Grundlagen bereits im Voraus studiert haben. Bis zum Startworkshop sollen die Teams eine erste Analyse und Lesung des Raums (vgl. Kapitel 2.2 und 2.3) in Skizzenform vorbereiten und an den Workshop mitbringen.

Die durch die Präqualifikation ausgewählten Teams erhalten mit der Bestätigung ein detailliertes Programm sowie die Vorbereitungsaufgabe für den Startworkshop. Im Folgenden wird ein möglicher Ablauf für diesen Workshop skizziert.

Möglicher Ablauf

Vormittags findet als Einstieg in die Testplanung ein Rundgang durch den Stadtraum Bahnhof Winterthur mit verschiedenen Inputs von städtischen Fachstellen und weiteren Akteuren des Bahnhofraums statt. Im Anschluss beginnen die Teams zusammen mit dem Begleitgremium Ideen für die Gesamtstrategie des Stadtraums Bahnhof Winterthur zu generieren, diskutieren und spiegeln. Dabei werden sie durch eine Methode des Design Thinkings¹ angeleitet, bei der es darum geht, zu Verstehen / Analysieren (1), das Problem / die Aufgabe zu definieren (2), Ideen zu generieren (3) und evaluieren (4), sowie zu entscheiden, welche Ideen weiterverfolgt und weiterentwickelt werden (5).

Die Mitglieder des Begleitgremiums werden den Bearbeitungsteams zugeteilt und werden für den Workshop so aktiver und kreativer Teil der Teams. Dies impliziert eine aktive Vorbereitung (v.a. Grundlagenstudium) aller Teilnehmenden.

¹ Design Thinking ist ein Ansatz, der zum Lösen von Problemen und zur Entwicklung neuer Ideen führen soll. Ziel ist dabei, Lösungen zu finden, die einerseits aus Anwender- oder Nutzersicht überzeugend, andererseits markt- und produktorientiert sind.

Am Nachmittag arbeiten die Teams weiter und präsentieren danach die generierten Ideen im Plenum. Gemeinsam wird entschieden, welche dieser oder ggf. weiterführender Ideen / Varianten von den Teams weiterentwickelt und getestet werden sollen.

5.5 Zwischenbesprechungen

Die Zwischenbesprechungen (je einen Tag) dienen dem weiteren Austausch der teilnehmenden Bearbeitungsteams mit dem Begleitgremium. Das Begleitgremium übernimmt die Rolle des Kommentierens an den Zwischenpräsentationen, nimmt Stellung zu den diskutierten Zwischenergebnissen und formuliert die schriftlichen Aufträge an die Teams für die jeweils nächste Bearbeitungsphase. Nichtsdestotrotz soll auch in diesen Zwischenbesprechungen das gemeinsame Weiterdenken und der Dialog im Fokus stehen. Der detaillierte Ablauf der beiden Zwischenbesprechungen wird jeweils vorgängig bekannt gegeben. Den Beteiligten des Echoraums (organisierte Öffentlichkeit) wird die Möglichkeit gegeben, ohne aktive Rolle als Zuhörer:innen an den Zwischenbesprechungen teilzunehmen.

1. Zwischenbesprechung «Gesamtstrategie»

Die Bearbeitungsteams stellen ihre Gesamtstrategie mit Lösungsansätzen zu den Schwerpunktthemen gemäss Kapitel 2.3 vor. Im Anschluss an die Zwischenbesprechung wird entschieden, wie die Teams an den Vertiefungsräumen weiterarbeiten. Die Vertiefungsräume werden für beide Ausbauvarianten des Bahnhofs weiterbearbeitet.

2. Zwischenbesprechung «Vertiefungsräume»

Die Bearbeitungsteams stellen die ausgearbeiteten Lösungsansätze zu den Fragestellungen in den Vertiefungsräumen gemäss Kapitel 2.4 für beide Ausbauvarianten des Bahnhofs vor.

5.6 Check-ins

Wird durch die Teams, das Begleitgremium oder das Projektteam nach dem Startworkshop oder einer der Zwischenbesprechungen das Bedürfnis für einen weiteren Austausch während der Bearbeitungsphase geäussert, z. B. zu einem spezifischen Thema oder Fragestellung, steht dies als Option offen. An solchen informellen Check-ins würde die Projektleitung und/oder ein Teil des Begleitgremiums das Bearbeitungsteam besuchen und die Fragen gemeinsam weiter vertiefen.

5.7 Schlussbesprechung

Die Bearbeitungsteams präsentieren ihre Lösungsansätze an der Schlussbesprechung (1/2 Tag). Im Anschluss an die Präsentationen der Bearbeitungsteams werden die Ergebnisse im Zuge der Erarbeitung der Schlusssynthese im Begleitgremium besprochen. Wie bei den Zwischenbesprechungen wird auch hier den Beteiligten des Echoraums (organisierte Öffentlichkeit) die Möglichkeit geboten, ohne aktive Rolle als Zuhörer:innen teilzunehmen.

5.8 Schlussabgabe

5.8.1 Einzureichende Unterlagen

Die Schlussabgabe erfolgt ca. eine Woche vor der Schlussbesprechung. Bei der Schlussabgabe sind – abgesehen von anderen Vorgaben, die in den Zwischenpräsentation nach Bedarf definiert werden – mindestens folgende Produkte / Dokumente abzugeben. Der Ausdruck von Plänen und die Präsentation können direkt an die Schlussbesprechung mitgebracht werden.

Pläne (bei Bedarf auf den unterschiedlichen Ebenen UG, EG, OG)

- Räumliche Gesamtstrategie, Situation im Massstab 1:1'000.
- Bearbeitete Vertiefungsräume, Situation im geeigneten Massstab.
- Darstellung der Nutzungs-, Bebauungs- und Freiraumstruktur, Verkehrsführung / Mobilität, sozialräumliche und ökologische/stadtklimatische Qualitäten in geeigneter Darstellungsform (Schemas, Tabellen, Visualisierungen in Skizzenform, etc.) und geeignetem Massstab.
- Etappierung z. B. in Form von Diagrammen, Bildern, Plänen, etc. («Drehbuch» zur mittel- und langfristigen Entwicklung des Gebiets) und Darlegung, ob es Zwangspunkte gibt und wie flexibel das Konzept ist.

Schlusspräsentation und Erläuterungsbericht:

- Schlusspräsentation
- Kurzbericht mit Erläuterungen zur Gesamtstrategie und den bearbeiteten Vertiefungsräumen.

5.8.2 Abgabeform

Pläne:

- Plansatz für Gesamtstrategie und bearbeitete Vertiefungsräume (Format: DIN-A0)
- Verkleinerungen aller Pläne (Format: DIN-A3)

Schlusspräsentation und Erläuterungsbericht:

- Schlusspräsentation
- Erläuterungsbericht: Dieser soll die zum Verständnis der Pläne der Gesamtstrategie und Vertiefungsräume notwendigen Aussagen enthalten und im Umfang max. 14 Seiten im Format DIN-A4 / 7 Seiten im Format DIN-A3 umfassen.

Digitale Dateien:

- Sämtliche Pläne als PDF-Dateien und als DXF/DWG-Originaldatei
- Sämtliche Textdateien und Präsentation als PDF-Dateien

5.8.3 Abgabeort

Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau
Stadtplanung, Raumentwicklung
Nicolas Perrez
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

5.9 Vollständigkeit der Unterlagen

Die Prüfung auf Vollständigkeit der Unterlagen erfolgt durch die Veranstalterin. Bei Unklarheiten behält sich die Veranstalterin vor, das Bearbeitungsteam zu kontaktieren. Die Entschädigung in der Höhe von CHF 145 000.– (inkl. Nebenkosten und inkl. MwSt.) wird ausgerichtet, wenn alle verlangten Unterlagen bei der Veranstalterin eingetroffen sind.

5.10 Synthese

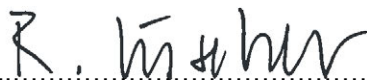
Die Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Begleitgremiums werden in Form einer Synthese (Plan und Bericht) durch die Veranstalterin und die Verfahrensbegleitung erarbeitet. Die Synthese wird den teilnehmenden Bearbeitungsteams schriftlich durch die Veranstalterin zugestellt.

6 Genehmigung

Das Programm ist für die Veranstalterin, die Teilnehmenden sowie das Begleitgremium verbindlich. Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teilnehmenden das im vorliegenden Programm festgehaltene Verfahren. Das vorliegende Programm wurde von der Veranstalterin auf Antrag des Begleitgremiums genehmigt.

Das Begleitgremium, Winterthur, 14.10.2025

Regula Lüscher (Vorsitz)


.....

Ursina Fausch


.....


Ruedi Häfliger


.....

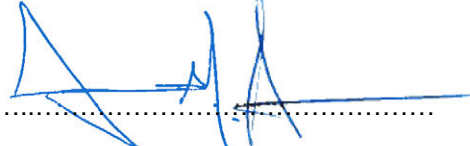
Marie-Noëlle Adolph


.....

Sarah Grossenbacher


.....

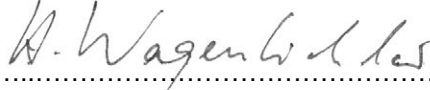
Jens Andersen


.....

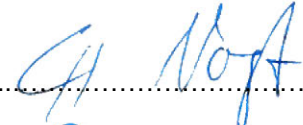
Herbert Elsener


.....

i.V. Herbert Wagenbichler
für Thomas Nideröst


.....

Christian Vogt


.....

Konrad Streckeisen


.....

Stadt Winterthur 

Departement Bau und Mobilität

Amt für Städtebau

Stadtplanung, Raumentwicklung

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

www.stadt.winterthur.ch/staedtebau

Winterthur, 17. Oktober 2025