



## VERFÜGUNG

vom 7. September 1998

### **Winterthur.** Privater Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof

Genehmigung (§ 2 lit. b PBG)

---

Am 6. April 1998 stimmte der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur dem privaten Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof zu. Gegen diesen Beschluss wurde gemäss Rechtskraftbescheinigungen der Kanzlei der Baurekurskommissionen vom 5. Juni 1998 und des Bezirksrates Winterthur vom 11. Juni 1998 kein Rechtsmittel eingelegt. Mit Schreiben vom 12. August 1998 ersucht das Baupolizeiamt Winterthur um Genehmigung der Vorlage.

Der Gestaltungsplan bezweckt eine architektonisch und städtebaulich gut gestaltete Überbauung des Areals zwischen dem Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofs und dem südlich davon gelegenen Warenhaus. Die Überbauung soll städtebaulich die Funktion eines Stadttors als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Stadt und Hauptbahnhof sowie als innerstädtische Verbindung mit dem Neuwiesenquartier übernehmen.

Das Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofs ist ein Schutzobjekt von kantonaler Bedeutung. Der Gestaltungsplanentwurf wurde der kantonalen Denkmalpflege-Kommission (KDK) und der kantonalen Natur- und Heimatschutz-Kommission (NHK) zur Stellungnahme zugestellt. Beide Kommissionen haben sich in ihren Gutachten positiv zum Gestaltungsplan geäußert, wobei die NHK wünschte, bei der definitiven Projektierung vor allem in Bezug auf den Anschluss des Neubaus an das Schutzobjekt wieder beigezogen zu werden.

Die Vorlage ist rechtmässig, zweckmässig und angemessen (§ 5 PBG).

Die Baudirektion v e r f ü g t :

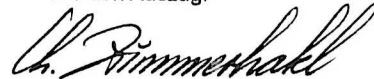
- I. Der private Gestaltungsplan Stadttor, Hauptbahnhof Winterthur, dem der Grosse Gemeinderat der Stadt Winterthur am 6. April 1998 zugestimmt hat, wird genehmigt.

- II. Das Baupolizeiamt Winterthur wird eingeladen, Dispositiv Ziffer I gemäss § 6 lit. a und § 89 PBG öffentlich bekanntzumachen.
- III. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur (für sich und zuhanden der beteiligten Grundeigentümer unter Beilage von fünf Dossiers), an die Kanzlei der Baurekurskommissionen und an das Tiefbauamt-Archiv (unter Beilage je eines Dossiers) sowie an das Amt für Raumordnung und Vermessung (unter Beilage von zwei Dossiers).

Zürich, den 7. September 1998  
981480/Obl/Zst

**ARV Amt für**  
**Raumordnung und Vermessung**

Für den Auszug:





Stadt Winterthur

Kanton Zürich

# Privater Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss PBG § 85

## Plan 1: 500

### Entwurf vom 16. Dezember 1996

(rev. vom 26. Sept. 1997)

Die Grundeigentümerinnen:

SBB Direktion Liegenschaften, Zürich

Stadt Winterthur

Schweizerische Bundesbahnen  
Direktion Liegenschaften  
Region 3 / Sektion Promotion  
Postfach 8021 Zürich

Stadt Winterthur  
Departement Finanzen

*R. Stahel*  
..... R. Stahel, Stadtrat..

Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom: **-6. APR. 1998** .....

Der Präsident: *W. Baumann* Der Sekretär: *C. C. C.*

Von der Baudirektion  
genehmigt am **-7. Sep. 1998**

BDV Nr. **1053198**

Für die Baudirektion

*A. Zimmerhald*



Planpartner AG  
Raumplanung Städtebau Gestaltung  
Klausstr. 26, Postfach, 8034 Zürich  
Tel. 01-383 28 28 Fax 01-383 92 01

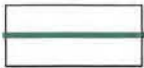


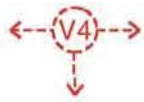










Luzius Huber  
Heinz Beiner  
Walter Goitschall  
Urs Meier

SBB Direktion Liegenschaften



Dokument: 25204/05/70930/GP  
Ebenen: 18/1-17/+Grun. dig.

Grundlage: 25204/29/1031/D




## FESTLEGUNGEN

	Perimeter Gestaltungsplan		Fussgänger Verbindung Portikus (Lage schematisch)
	Baubereich A (Haupttrakt mit Atrium)		Fussgänger Verbindung Bahnhofplatz - Halle - Hausperron (Lage schematisch)
	Baubereich B (Halle und Portikus)		Anlieferung über Bahnhofparkhaus (Lage schematisch)
	Baubereich C (Hausperron)		Personenerschliessung Bahnhof- parkhaus (Lage schematisch)
	Baubereich D (Untergeschoss Seite Bahnhofplatz)		Fussgänger Verbindung / Passarelle Bahnhofparkhaus 1.+2. Deck (Lage schematisch)
	Baubereich A, 1/3 der Fläche überbau- bar gemäss Art. 5 Abs. 3		
	Atrium (Lage schematisch)		
	Fussgänger Verbindung Bahnhofplatz - Halle - Personenunter- führung (Lage schematisch)		
	Fussgänger Verbindung Bahnhofplatz - Atrium - Personenunter- führung (Lage schematisch)		

## INFORMATION

	Bereich Bahnhofparkhaus (nicht Gegen- stand des Gestaltungsplanes)
	Anlieferung über Trottoirlifte Bahnhofplatz (Lage schematisch)

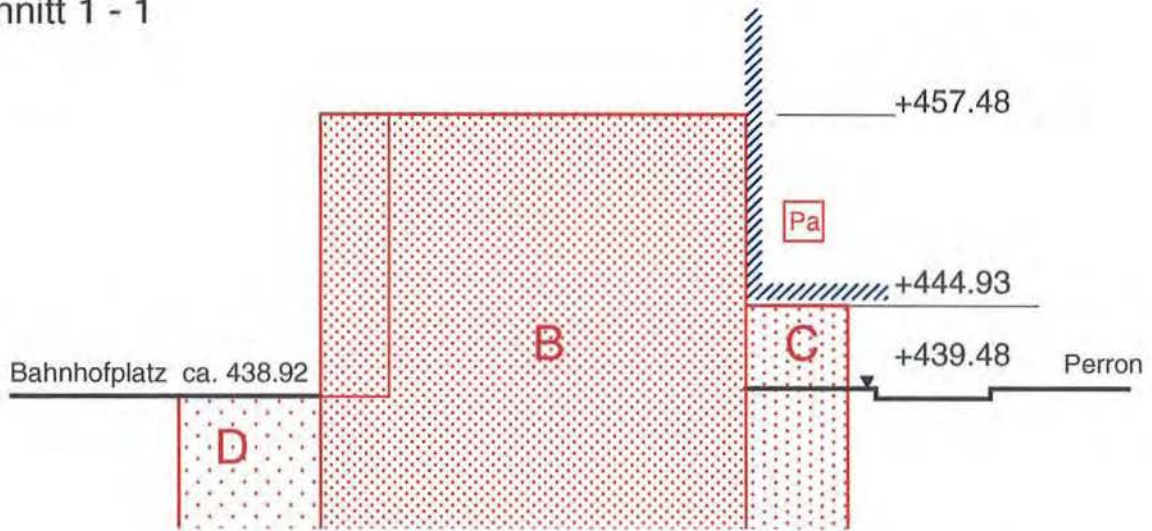
Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz:

	Personenrampe (Lage schematisch)
	Öffentliche WC-Anlage (Lage schematisch, nicht Gegenstand des Gestaltungsplanes)
	Personenerschliessung Bahnhofparkhaus (Lage schematisch)

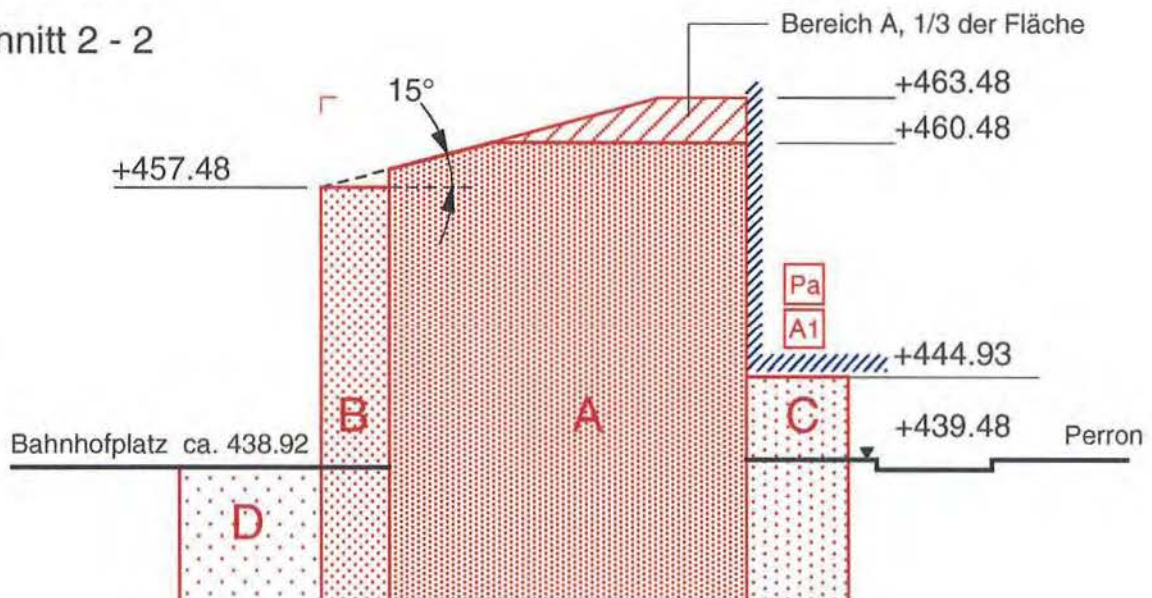


# PROFILE / PROJEKTIDEE 1: 500

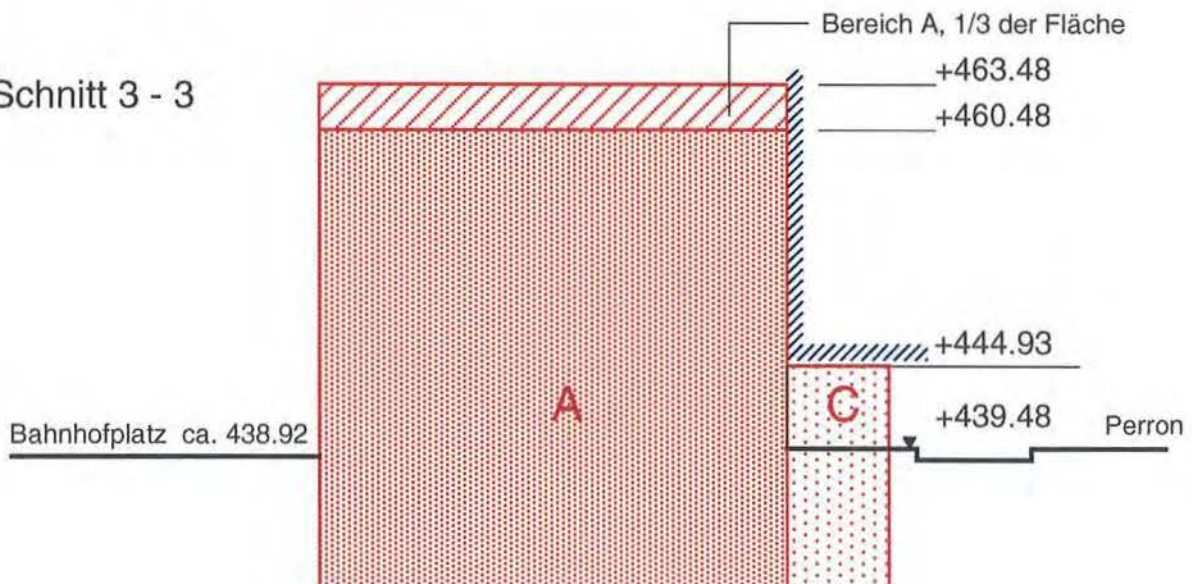
## Schnitt 1 - 1



## Schnitt 2 - 2



## Schnitt 3 - 3





Kanton Zürich

# Privater Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss PBG § 85

## Vorschriften

Entwurf vom 16. Dezember 1996

(rev. vom 26. Sept. 1997)

Die Grundeigentümerinnen:

SBB Direktion Liegenschaften, Zürich

Stadt Winterthur

Schweizerische Bundesbahnen  
Direktion Liegenschaften  
Region 3 / Sektion Promotion  
Postfach  
8021 Zürich

Stadt Winterthur  
Departement Finanzen

*R. Stahel*  
R. Stahel, Stadtrat

-6. APR. 1998

Zustimmung des Grossen Gemeinderates vom: .....

Der Präsident: *W. Baumann*

Der Sekretär: *C. C. C.*

Von der Baudirektion  
genehmigt am -7. Sep. 1998

BDV Nr. 10531/98

Für die Baudirektion

*Ch. Zimmerhald*



Planpartner AG  
Raumplanung Städtebau Gestaltung  
Klausstr. 26, Postfach, 8034 Zürich  
Tel. 01-383 28 28 Fax 01-383 92 01

Luzius Huber  
Heinz Beiner  
Walter Gottschall  
Urs Meier

SBB Direktion Liegenschaften

Dokument: 25204/05/70930/GP  
Ebenen: 9

Grundlage: 25204/29/1031/D

## Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Zweck

Dieser Gestaltungsplan bezweckt eine architektonisch und städtebaulich gut gestaltete Überbauung, eine rationelle und verkehrssichere Erschliessung sowie eine zweckmässige Nutzung des Areals. Die Überbauung hat städtebaulich die Funktion eines Stadttores als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Stadt und Hauptbahnhof sowie als innerstädtische Verbindung mit dem Neuwiesenquartier zu erfüllen.

### Art. 2 Bestandteile, Geltungsbereich

- 1 Der Gestaltungsplan setzt sich aus diesen Vorschriften und dem Plan 1 : 500 zusammen.
- 2 Der Gestaltungsplan gilt für den im Plan 1 : 500 bezeichneten Perimeter.
- 3 Soweit mit dem Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt wird, gilt die Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur.

## Planungs- und Baubestimmungen

### Art. 3 Empfindlichkeitsstufe

Für das Gestaltungsplangebiet ist die Empfindlichkeitsstufe III gemäss Art. 43 LSV massgeblich.

### Art. 4 Baubereiche

- 1 Das Gestaltungsplangebiet ist in folgende Baubereiche eingeteilt:
  - Baubereich A (Haupttrakt mit Atrium)
  - Baubereich B (Halle und Portikus)
  - Baubereich C (Hausperron)
  - Baubereich D (Untergeschoss Seite Bahnhofplatz)
- 2 Bauten und Anlagen sind nur in den dafür bestimmten Baubereichen zulässig.
- 3 Die genaue Lage des Atriums ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festzulegen.
- 4 Einzelne oberirdische Vorsprünge sowie Beschattungs- und Fluchtbalkonstruktionen der Baubereiche A - C dürfen die Baubereiche und Profile um höchstens 2 m überragen.

**Art. 5 Nutzungsmass, Gebäudeabmessungen, Geschosszahl**

- 1 Die maximalen Gebäudeabmessungen (Länge, Breite, Höhe) und das Nutzungsmass werden durch die im Plan 1 : 500 bezeichneten Baubereiche und Profile bestimmt.
- 2 Die Zahl der Voll- und Dachgeschosse wird durch die bezeichneten Profile bestimmt. In allen Baubereichen ist ein anrechenbares Untergeschoss zulässig.
- 3 Im Baubereich A darf innerhalb der bezeichneten Profile auf höchstens 1/3 der Baubereichsfläche die Kote von 460.48 m.ü.M. überschritten werden.

**Art. 6 Nutzweise**

- 1 Das Gestaltungsplangebiet ist grundsätzlich für Bahnnutzung und höchstens mässig störende Gewerbenutzung bestimmt.
- 2 Die Personenanlagen sind so freizuhalten, dass die Primärfunktion als Verkehrsfläche nicht beeinträchtigt wird.

**Art. 7 Gestaltung**

Bauten, Anlagen und Umschwung sind für sich und in ihrem Zusammenhang mit der Umgebung im ganzen und in ihren einzelnen Teilen so zu gestalten, dass eine gute städtebauliche und architektonische Gesamtwirkung erreicht wird.

**Erschliessungsbestimmungen****Art. 8 Personenanlagen**

- 1 Die Personenanlagen sind entsprechend der Bedeutung des zentralen Verknüpfungspunktes grosszügig und übersichtlich anzuordnen.
- 2 Die Fussgängerverbindungen sind wie folgt sicherzustellen:
  - Bahnhofplatz-Halle-Personenunterführung (Verbindung V1/V3): dauernd
  - Bahnhofplatz-Atrium-Personenunterführung (Verbindung V2/Atrium): während den Öffnungszeiten der Ladengeschäfte
  - Bahnhofplatz-Halle-Hausperron/Personenrampe (Verbindung V4): während den Bahnbetriebszeiten
  - Bahnhofplatz-Bahnhofparkhaus (Verbindung T1): dauernd
- 3 Die Verbindung Personenunterführung Richtung Stadtzentrum ist mit einer rollstuhlgängigen Rampe sicherzustellen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ergänzung gemäss Beschluss des Grossen Gemeinderates Winterthur vom 6. April 1998

**Art. 9 Anlieferung**

Die Anlieferung erfolgt über die Trottoirlifte beim Aufnahmegebäude und über das Bahnhofparkhaus.

**Art. 10 Wärmeversorgung**

Die Wärmeversorgung hat entweder mittels Nutzung von Abwärme bzw. erneuerbaren Energieträgern oder aber mittels Erdgas, allenfalls in Kombination mit Heizöl (Zweistoffeuerung), zu erfolgen.

**Schlussbestimmungen**

**Art. 11 Inkrafttreten**

Der Gestaltungsplan tritt mit der Publikation der Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich in Kraft.



Stadt Winterthur

Kanton Zürich

# Privater Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss PBG § 85

## Planungsbericht

Entwurf vom 16. Dezember 1996

(rev. vom 26. Sept. 1997)

Die Grundeigentümerinnen:

SBB Direktion Liegenschaften, Zürich

Stadt Winterthur

Schweizerische Bundesbahnen  
Direktion Liegenschaften  
Region 3 / Sektion Promotion  
Postfach  
8021 Zürich

Stadt Winterthur  
Departement Finanzen

R. Stahel, Stadtrat



Planpartner AG  
Raumplanung Städtebau Gestaltung  
Klausstr. 26, Postfach, 8034 Zürich  
Tel. 01-383 28 28 Fax 01-383 92 01

Luzius Huber  
Heinz Beiner  
Walter Gottschall  
Urs Meier

SBB Direktion Liegenschaften

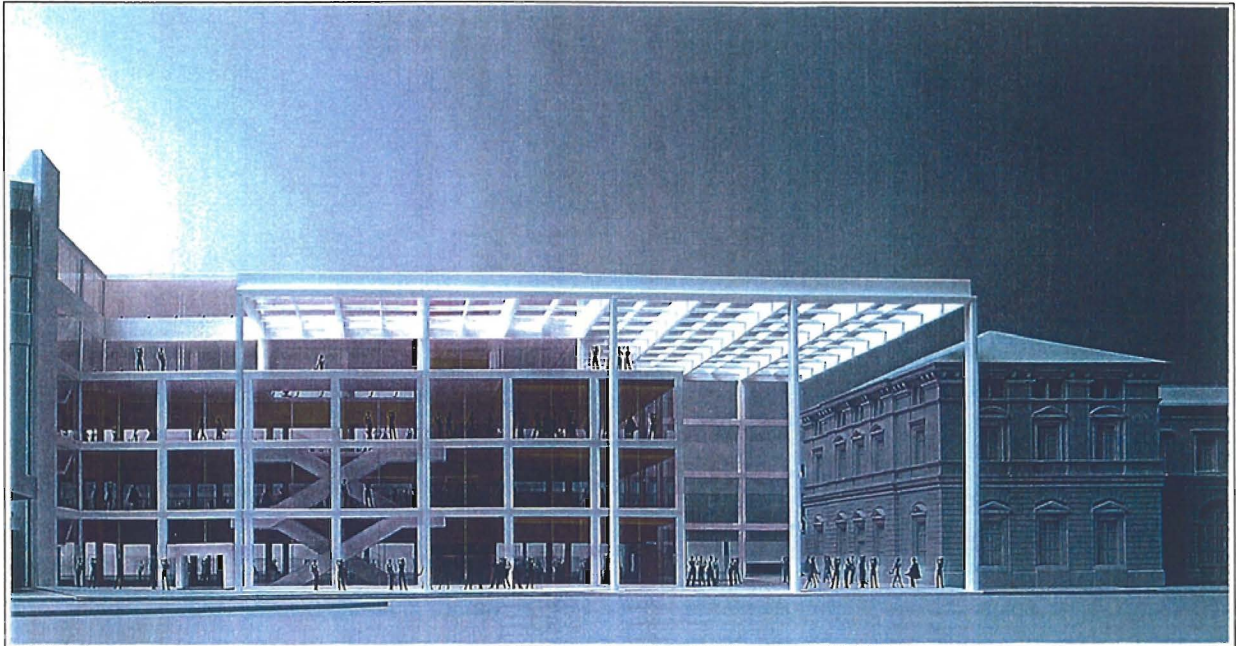
Dokument: 25204/05/70930/GP  
Ebenen: 9

Grundlage: 25204/29/1031/D

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>O. ZUSAMMENFASSUNG.....</b>	<b>2</b>
<b>1. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION .....</b>	<b>4</b>
1.1 Einleitung	4
1.2 Übergeordnetes Recht	4
1.3 Rahmen-, Richt- und Nutzungsplanung	4
1.4 Konkurrenzverfahren als Grundlage für den Gestaltungsplan	4
1.5 Privater Gestaltungsplan mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss	5
<b>2. KONZEPT .....</b>	<b>6</b>
2.1 Städtebaulich-architektonische Anforderungen	6
2.2 Projektidee	6
<b>3. NUTZUNG / ERSCHLIESSUNG .....</b>	<b>7</b>
3.1 Bauliche Dichte / Gebäudemantellinien	7
3.2 Nutzweise, Gestaltung des öffentlichen Raumes	8
3.3 Erschliessung	8
<b>4. UMWELT.....</b>	<b>11</b>
4.1 Lärmschutz	11
4.2 Abfall	11
4.3 Entwässerung	11
4.4 Altlasten	11
<b>BEILAGE 1.....</b>	<b>13</b>
Projektidee	
<b>BEILAGE 2.....</b>	<b>14</b>
Öffentlicher Raum im Unter- und Erdgeschoss (alt/neu)	
<b>BEILAGE 3.....</b>	<b>15</b>
Berechnung der Lärmimmissionen bezüglich Bahnlärm	

## O. ZUSAMMENFASSUNG



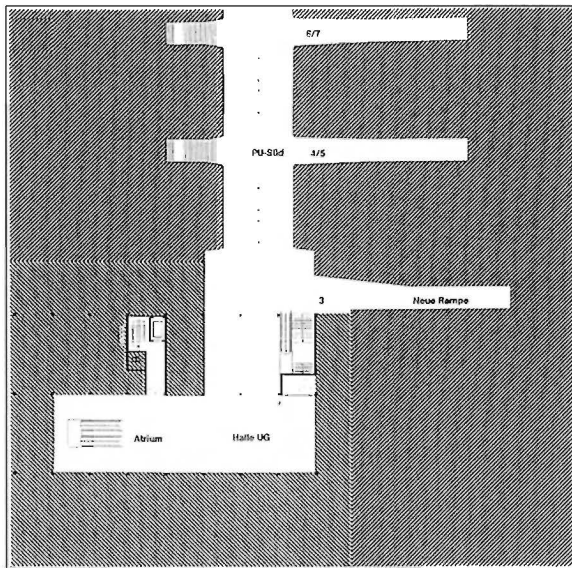
Modellaufnahme Stadttor, Vorprojekt, 26. Sept. 1997

Es ist Ziel des Projekts "Stadttor", mit einer städtebaulich und kommerziell attraktiven Überbauung zwischen dem Aufnahmegebäude und dem Warenhaus EPA ein Winterthurer Portal zu realisieren und den Bahnhofplatz aufzuwerten. Der heutige Zustand kann dem Ort nicht gerecht werden, weshalb sowohl die SBB wie auch die Stadt Winterthur einer Neugestaltung vorrangige Priorität einräumen.

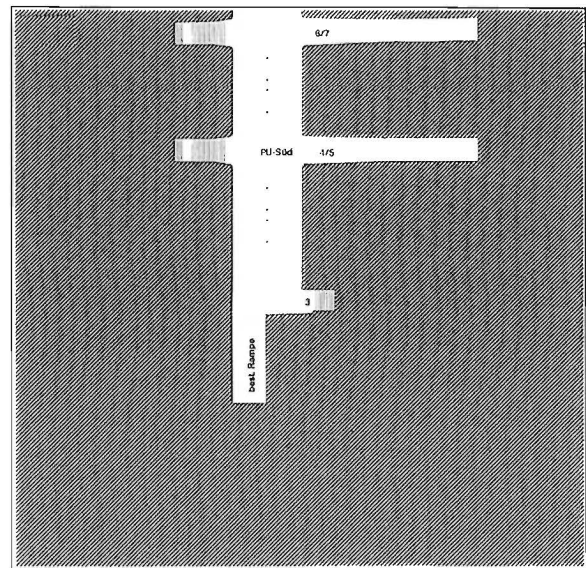
Das Areal Stadttor liegt hauptsächlich in der Zentrumszone Z6 und teilweise in der Reservezone R. Mit einem privaten Gestaltungsplan kann das Areal im Sinne der Stadtentwicklung Winterthur strukturiert und anschliessend nach kantonalem Recht bewilligt werden. Die engen räumlichen Verhältnisse stellen hohe Anforderungen.

Zur Erlangung eines optimalen Projekts hat die SBB einen zweistufigen Studienauftrag an mehrere Büros erteilt. Anschliessend wurde das Projekt Oliver Schwarz Architekten weiterbearbeitet. Aufgrund der Ideen des Konkurrenzverfahrens und der Weiterbearbeitung legt der Gestaltungsplan die Randbedingungen für eine künftige Überbauung fest:

- Das "Stadttor" soll als eigenständiger Bau begriffen werden, welcher im Sinne einer Collage die Bauten am Bahnhofplatz verbindet und als Tor- und Hallenbau den Übergang zwischen der Stadt und dem Bahnhof sowie die Verbindung zum Neuwiesenquartier markiert und betont.
- Es sind ungefähr 6'-7'000 m<sup>2</sup> gewerbliche Nutzungen zulässig (Ladengeschäfte, Dienstleistung, Büros, Praxen, Schulung, Erholung und Freizeit, etc.), welche flexibel der Nachfrage angepasst werden können. Entsprechend der vorzüglichen Passantenlage wird die Anordnung von bis zu vier Ladengeschossen angestrebt, welche über ein Atrium miteinander verknüpft sein sollen.



Untergeschossneu



Untergeschoss alt

- Mit der Kombination Halle/Atrium/Portikus können die öffentlich zugänglichen Flächen gegenüber heute wesentlich vergrössert und attraktiver gestaltet werden, wobei der Flächengewinn im Untergeschoss besonders gross ist.
- Der Weg zur Personenunterführung-Süd (PU-Süd) erfolgt durch die Halle (mit Haupttreppe und Rolltreppe aufwärts) und über einen zweiten Weg durch das Atrium (mit Rolltreppen). Mit der neuen Personenrampe auf dem Hausperron und der aufgewerteten Zentralhalle im Aufnahmegebäude sowie dem durchgehenden Lift von der PU-Süd bis zum Bahnhofparkhaus stehen ergänzend weitere Wege zur Verfügung. Damit kann die Kapazität ungefähr verdoppelt werden.

Die Absenkung der PU-Süd ist Voraussetzung für eine spätere Sanierung der Eisenbahnbrücke und schafft grosszügige Raumverhältnisse. Sie schmälert jedoch den Komfort der Haupttreppe wegen der grösseren Höhendifferenz zwischen dem Bahnhofplatz und der Personenunterführung. Deshalb soll zusätzlich zur Haupttreppe eine Rolltreppe aufwärts erstellt werden.

- Die gestalterische Lösung für den Übergang zum Aufnahmegebäude ist mit der Baubewilligung im Detail zu lösen. Der Gestaltungsplan schafft dafür einen zweckmässigen Anordnungsspielraum.
- Der Gestaltungsplanperimeter ist vollumfänglich mit öffentlichem Verkehr erschlossen. Die Anlieferung erfolgt über Trottoirlifte beim Aufnahmegebäude und über eine Anlieferung auf dem Bahnhofparkhaus.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es auf dem Areal Stadttor möglichst viel öffentlichen Raum und möglichst viele kommerzielle Flächen anzuordnen gilt. Ohne vorzügliche kommerzielle Nutzungen kann der öffentliche Raum nicht finanziert werden.

## 1. PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

### 1.1 Einleitung

Das Areal "Stadttor" liegt in Winterthur Stadtmitte zwischen dem Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes und dem Warenhaus EPA. Ziel ist, an dieser ausserordentlich zentralen Lage eine städtebaulich und kommerziell attraktive Überbauung zu realisieren. Die engen räumlichen Verhältnisse und die anspruchsvollen Randbedingungen stellen hohe gestalterische und funktionale Anforderungen.

### 1.2 Übergeordnetes Recht

Das Areal "Stadttor" liegt im kantonalen Zentrumsgebiet. Ziel der Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich ist es, die bauliche Entwicklung im Einzugsbereich der S-Bahn-Knoten bevorzugt zu behandeln.

### 1.3 Rahmen-, Richt- und Nutzungsplanung

Der heutige Zustand (eingeschossige Ladenschuppen, Jonas Furrer Galerie, WC-Anlage, enge Platzverhältnisse zur Personenunterführung-Süd) kann dem Ort nicht gerecht werden, weshalb sowohl die SBB wie auch die Stadt Winterthur einer Neugestaltung vorrangige Priorität einräumen. Zusammen mit der laufenden Sanierung des Aufnahmegebäudes und der angestrebten Neuordnung des Bahnhofplatzes kann die Überbauung Stadttor als eigentliches Winterthurer Portal wesentlich zur Aufwertung des Bahnhofbereichs beitragen.

Das Areal Stadttor liegt laut BZO 1986 mehrheitlich in der Zentrumszone Z6 und teilweise in der Reservezone R. Die Reservezone wurde nicht aus Gründen der Kapazität, sondern zur Sicherstellung der Mitsprache der Stadt festgelegt.

Nichtbahnbetriebliche Nutzungen bedürfen im Bereich der Reservezone einer Sondernutzungsplanung, einer Zonenplanänderung oder einem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren<sup>1</sup>. Für den gegebenen Fall wurde das Instrument des sog. "privaten Gestaltungsplanes" gewählt, welcher der Zustimmung des Grossen Gemeinderates bedarf, vom Regierungsrat zu genehmigen ist und die Umzonung in eine Bauzone bewirkt.

### 1.4 Konkurrenzverfahren als Grundlage für den Gestaltungsplan

Auf der Grundlage der Rahmenpläne "Winterthur Stadtmitte", "Winterthur Bahn Areal" und "Winterthur SBB" hat die SBB Kreisdirektion III einen zweistufigen Studienauftrag an 7 Büros (1. Stufe, Oktober 1995) bzw. 4 Büros (2. Stufe, März 1996) erteilt. Anschliessend wurde das Projekt Oliver Schwarz Architekten weiterbearbeitet. Aufgrund der Ideen des Konkurrenzverfahrens und der Weiterbearbeitung legt der Gestaltungsplan die Randbedingungen für eine künftige Überbauung fest.

---

## 1.5 Privater Gestaltungsplan mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss § 85 PBG

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst die zur Überbauung vorgesehenen Teile von Kat.-Nr. 7985 (Eigentum der SBB, Teilbereich zwischen Bahnhofplatz und Hausperron) und Kat.-Nr. 7986 (Eigentum der Stadt Winterthur, Teilbereich Seite Bahnhofplatz<sup>1</sup>).

Soweit der Gestaltungsplan nichts anderes bestimmt, gelten die Bestimmungen der Zentrumszone Z6 der Bau- und Zonenordnung der Stadt Winterthur. Diese Festlegung erlaubt zweckmässig einfache Vorschriften. Vorgehendes kantonales Recht und Bundesrecht bleiben vorbehalten.

Folgende Bauten und Anlagen sind nicht Gegenstand des Gestaltungsplanes:

- Die Anlagen auf dem Hausperron werden mit dem Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahngesetz genehmigt (Absenkung Personenunterführung-Süd, Personenrampe, WC-Anlage, Personenerschliessung Bahnhofparkhaus T2).
- Die gemeinsam mit dem Aufnahmegebäude genutzte Anlieferung A2 (Trottoirlifte Bahnhofplatz mit unterirdischer Verteilung) liegt in der Zentrumszone Z6 und soll in einem separaten Verfahren - mutmasslich im Rahmen der laufenden Sanierung Aufnahmegebäude - bewilligt und erstellt werden.
- Der Bereich des bestehenden Bahnhofparkhauses ist vom Gestaltungsplanperimeter ausgenommen (siehe Situation und Profile im Plan 1:500). Hingegen sind die Anlieferung A1 und die Zulässigkeit einer Passarelle auf dem Parkhaus im Gestaltungsplan festgelegt.<sup>2</sup>
- Die Gestaltung des Bahnhofplatzes.

---

<sup>1</sup> Gemäss Konzession (Stadt / SBB)

<sup>2</sup> Gemäss nachbarlicher Vereinbarung (Neue Warenhaus AG / SBB)

## 2. KONZEPT

### 2.1 Städtebaulich-architektonische Anforderungen

Das Stadttor soll als eigenständiger Bau begriffen werden, der die anschließenden grossen Bauvolumen des Aufnahmegebäudes und des Warenhauses EPA im Sinne einer Collage verbindet und damit zu einer ganzheitlichen Kette von verschiedenartigen, aber in gewissem Sinne auch gleichwertigen Bauten führt. Gleichzeitig soll diese Überbauung als Tor- und Hallenbau den Übergang zwischen der Stadt und dem Bahnhof sowie der Stadtverbindung zum Neuwiesenquartier markieren und betonen. Entsprechend der Bedeutung dieses zentralen Verknüpfungspunktes ist eine grosszügige Gesamtwirkung anzustreben. Die öffentlich zugänglichen Flächen für Passanten, Kunden und Wartende sollen mit dem Projekt Stadttor wesentlich vergrössert und attraktiver gestaltet werden (siehe auch Kap. 3.3).

Die bestehenden Bauten haben bis zum Zeitpunkt einer Neuüberbauung Bestandesgarantie. Der Gestaltungsplan enthält keine Etappierungsvorschriften, weil nur eine vollständige Überbauung die städtebaulichen Anforderungen erfüllen kann und dafür die bestehenden Bauten (Jonas Furrer Galerie, eingeschossige Ladenschuppen, WC-Anlage, alter Luftschuttkeller) abzubauen sind.

### 2.2 Projektidee

Die dem Gestaltungsplan zugrunde liegende Projektidee - Vorprojekt Oliver Schwarz Architekten, 26. Sept. 1997 - hat Richtliniencharakter und dient der Baubehörde als Beurteilungsgrundlage im Baubewilligungsverfahren. Im Rahmen der Vorschriften sind grundsätzlich auch andere Projekte zulässig.

Die Projektidee ist in der Beilage 1 im Anhang dieses Berichts aufgeführt. Sie wird als genehmigungsfähig beurteilt unter Vorbehalt einer guten Detaillösung für den Anschluss an das Aufnahmegebäude. Im Rahmen des Bauprojektes gilt es zu achten, dass die Transparenz zwischen der Halle und dem Atrium nicht verloren geht (oder sogar noch verbessert werden kann).

### 3. NUTZUNG / ERSCHLIESSUNG

#### 3.1 Bauliche Dichte / Gebäudemantellinien

Die Ausnützung wird mit den Baubereichen und Profilen, der Beschränkung auf ein anrechenbares Untergeschoss und den Anforderungen an die Erschliessungsqualität hinreichend definiert:

- Die Baubereiche und Profile erlauben einen angemessenen Anordnungsspielraum für die Bauvolumen und die zulässigen Nutzflächen unter Berücksichtigung der angestrebten gestalterischen Ordnung.
- Die maximal mögliche Baumasse über Terrain laut Gebäudemantellinien ist geringer als die laut Vergleichsprojekt zulässige Baumasse für die Regelbauweise in der Zentrumszone Z6.
- Es ist mit einer massgebenden Nutzfläche laut PBG in Unter-, Voll- und Dachgeschossen von ungefähr 6'000 - 7'000 m<sup>2</sup> zu rechnen. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind laut PBG nicht an die massgebende Nutzfläche anzurechnen.

Die Geschosszahl wird durch die Profile hinreichend definiert; d.h. die Geschosszahl ist innerhalb des zulässigen Gebäudemantels frei. Die Profile gelten vorbehältlich einschränkender Bedingungen aufgrund nachbarlicher Vereinbarungen.

Zusätzlich zum anrechenbaren Untergeschoss sind weitere nicht anrechenbare Untergeschosse zulässig. Insbesondere ist es vorgesehen, im zweiten Untergeschoss die Anlieferung von den Trottoirliften und teilweise auch vom Bahnhofparkhaus einzuführen sowie Lager- und Technikräume anzuordnen.

Die maximalen Gebäudelängen und -breiten sind mit den Baubereichen definiert. In und zwischen den Baubereichen sowie zu den benachbarten Gebäuden sind die Abstände frei und die geschlossene Bauweise zulässig.

Die Baubereiche und Profile entsprechen den Anforderungen von Zentrumszonen (Ausrichtung der Stellung der Gebäude auf Verkehrsbaulinien bzw. Gebäudefluchen). Die Baulinie des Bahnhofplatzes dient der Sicherstellung des Platzraumes. Unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Leitungsführung (siehe auch Kap. 3.3.d) erlaubt der Gestaltungsplan unter Terrain eine Untergeschossnutzung im Trottoir- und Platzrandbereich zum Bahnhofplatz.

### 3.2 Nutzweise, Gestaltung des öffentlichen Raumes

Der Gestaltungsplan soll eine zweckmässige und ausreichend flexible Nutzung des Areals sowie den Betrieb des Bahnhofes und der städtischen Querung erlauben.

Das Projekt Stadttor bringt die "Marktgasse" näher zu den Passantenströmen von Bahn, Bus und Parkhaus. Dies stärkt die Winterthurer Innenstadt gegenüber den expandierenden Einkaufsmöglichkeiten "auf der grünen Wiese".

Entsprechend der Funktion als zentraler Verknüpfungspunkt sind grosszügige öffentliche Räume zu erstellen.

Die Nutzweise ist im Einzelnen wie folgt definiert:

- Die Verteilung zwischen den gewerblichen Nutzungen (Ladengeschäfte, Dienstleistung, Büros, Praxen, Schulung, Erholung und Freizeit, etc.) ist frei und soll jederzeit der Nachfrage angepasst werden können. Entsprechend der vorzüglichen Passantenlage wird die Anordnung von bis zu vier Ladengeschossen angestrebt, welche über ein Atrium miteinander verknüpft sein sollen.

Die Grösse der bezeichneten Atriumsfläche im Gestaltungsplan richtet sich nach der Projektidee, abzüglich einem Anordnungsspielraum von 50 cm. Das Atrium soll während den Öffnungszeiten der Ladengeschäfte für die Öffentlichkeit zugänglich gehalten werden.

- Auf die Zulassung von Wohnungsbau wird bewusst verzichtet, weil dieser zusätzliche Erschliessungs-, Ausrüstungs- und Lärmschutzanforderungen bedingen würde, was die zentralörtlichen Einrichtungen unerwünscht behindern würde.
- Die massgebenden Nutzungen sollen überwiegend im Untergeschoss in den Baubereichen A, B, C und D sowie über Terrain im Baubereich A angeordnet werden. Die Personenanlagen dürfen in ihrer Primärfunktion durch mobile Verkaufnutzungen etc. nicht beeinträchtigt werden.
- Es ist vorgesehen, ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters im südlichen Bereich des Hausperrons eine öffentliche WC-Anlage zu erstellen.

### 3.3 Erschliessung

Das Areal ist vorzüglich mit öffentlichem Verkehr erschlossen und stösst an den autofreien Bahnhofplatz sowie an das Bahnhofparkhaus an. Im Gestaltungsplanperimeter haben Fussgänger/-innen Priorität.

Die Sicherstellung der Personenströme und der Verkehrsabwicklung auf dem Bahnhofplatz während der Bauphase ist Sache der Baubewilligung.

**a) Personenanlagen:**

- Der Portikus schafft eine repräsentative und einprägsame Portalzone zum Bahnhofplatz. Der Weg zur Personenunterführung-Süd (PU-Süd) erfolgt durch die Halle (mit Haupttreppe und Rolltreppe aufwärts) und über einen zweiten Weg durch das Atrium (mit Rolltreppen). Das Atrium mit einer Rolltreppenanlage in Laufrichtung der Passanten ist während den Öffnungszeiten der Läden zugänglich. Es wird angestrebt, diesen Teil des Atriums täglich von 6 - 22 Uhr offen zu halten. Mit der Personenrampe und der aufgewerteten Zentralhalle im Aufnahmegebäude steht ergänzend ein dritter Weg zur Verfügung.

Die Hauptwege von der PU-Süd durch die Halle bzw. durch das Atrium sowie der Durchgang auf das Hausperron sollen in der Regel das Achsmass von 4,5 m (bzw. ein Nettomass von mind. 4,0 m) nicht unterschreiten.

Diese neue Wegführung erlaubt insgesamt ungefähr eine Verdoppelung der Personenkapazität gegenüber der heutigen Situation. Zudem steht namentlich im Untergeschoss eine wesentlich grössere Fläche zur Verfügung, welche auch als Warteraum, Treffpunkt etc. genutzt werden kann (vgl. Beilage 2: Öffentlicher Raum im Unter- und Erdgeschoss, alt/neu).

- Die Absenkung der PU-Süd ist Voraussetzung für eine spätere Sanierung der Eisenbahnbrücke und für wirtschaftliche Raumhöhen für Läden im Untergeschoss. Dies schafft grössere Höhendifferenzen und erfordert eine Verlegung der Personenrampe, welche neu parallel zu den Gleisen auf dem Hausperron angeordnet werden soll. Mechanische Beförderungsanlagen (Rolltreppe im Atrium, durchgehende Liftanlage von der Personenunterführung bis zum Parkhaus) ergänzen die Haupttreppe und die Personenrampe.
- Die Bahnhofhalle hat eine Mindestbreite von 14,5 m und erlaubt einen guten Durchblick auf die Perronanlagen mit einem Durchgang zum Hausperron und zur Personenrampe. Die heute engen räumlichen Verhältnisse im Untergeschoss werden aufgewertet, indem die PU-Süd im Übergang zur Halle und zum Atrium ausgeweitet wird. Bei einem allfälligen Ausbau der PU-Süd zu einem heute nicht bekannten Zeitpunkt wäre ein zweckmässiger Anschluss an das Projekt Stadttor möglich.
- Das Bahnhofparkhaus ist wie bisher über zwei Treppenlagen - eine davon mit Lift - vom Hausperron her zugänglich. Während den Öffnungszeiten der Läden wird zusätzlich über die Rolltreppe eine attraktive Verbindung zwischen Parkhaus und Bahnhofplatz zur Verfügung stehen. Damit kann das Parkhaus besser in die Gesamtanlage integriert werden. Laut Gestaltungsplan ist die Erstellung einer Passarelle zwischen dem Erschliessungskern (T1) und dem 2. Parkhausdeck zulässig.<sup>1</sup>
- Im Gestaltungsplanperimeter werden aus Gründen der Priorität für Fussgänger keine Anlagen für Velos vorgesehen.

<sup>1</sup> Gemäss nachbarlicher Vereinbarung (Bahnhofparkhaus AG / SBB)

**b) Anlieferung:**

- Die Anlieferung erfolgt über Trottoirlifte beim Aufnahmegebäude mit einer unterirdischen Verteilung (ausserhalb Gestaltungsplanperimeter) sowie über eine Anlieferung über das Bahnhofparkhaus<sup>1</sup> (nur leichte Transportfahrzeuge). Die genaue Lage und die Bewirtschaftung legt die Baubewilligung fest.

**c) Parkierung:**

- Der Gestaltungsplanperimeter ist vollumfänglich mit öffentlichem Verkehr erschlossen. Der private Verkehr erfolgt über das Parkhaus.
- Aufgrund der vorzüglichen Erschliessung mit öffentlichem Verkehr und dem bestehenden Bahnhofparkhaus wird auf die Festlegung einer Pflichtparkierung verzichtet.

Gemäss Praxis der Abstellplatzverordnung 1986 sind 20 - 45 Parkplätze zulässig, welche auf freiwilliger Basis auf dem Bahnhofparkhaus oder in der näheren Umgebung sichergestellt werden dürfen.<sup>2</sup>

- Im Bereich des Hauptbahnhofs Winterthur müssen insgesamt genügend Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Im Gestaltungsplanperimeter sind keine Veloabstellplätze vorzusehen. Längs dem Warenhaus EPA steht in unmittelbarer Nähe eine grössere Veloabstellplatzanlage zur Verfügung.<sup>3</sup>

**d) Leitungen:**

- Die bestehenden Leitungen sind in den Materialien zum Gestaltungsplan (Kap. 3) ersichtlich. Die in diesem Plan dargestellten Anschlüsse müssen gewährleistet sein (siehe auch Konzession). Im Baubewilligungsverfahren wird aufgrund der technischen Verhältnisse eine Lösung gesucht.

---

<sup>1</sup> Gemäss nachbarlicher Vereinbarung (Bahnhofparkhaus AG / SBB)

<sup>2</sup> Zulässige Parkplätze (Reduktionsfaktor 20-40%; 6'-7'000 m<sup>2</sup> Nutzfläche, 1 PP/60 m<sup>2</sup> Nutzfläche):  
20-40% x 6'-7'000 m<sup>2</sup> : 60 m<sup>2</sup> = 20 - 45 Parkplätze

<sup>3</sup> Die Veloabstellplatzanlage zwischen EPA und Hausperron ist wegen der Option für Kopfgleise nicht dauerhaft gesichert. Falls Kopfgleise erstellt würden, gälte es dannzumal eine Verlegung zu prüfen.

## 4. UMWELT

### 4.1 Lärmschutz

Das Gebiet wird der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet, weil es sich bei den zulässigen Nutzungen um mässig störende Betriebe handelt.

Bahnseitig betragen die Normverkehrsemissionen tags 78,1 dB(A) bzw. nachts 73,2 dB(A) gemäss Schreiben Bau III-Ib-U/Ke vom 15. Mai 1996 (siehe Beilage 3 im Anhang). Die entsprechenden Anforderungen für die anliegenden Ladengeschäfte sind im Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen. In den Geschossen oberhalb des Bahnhofparkdecks sind keine Massnahmen notwendig, weil die Nutzungen vom Bahnlärm abgeschirmt sind.

Strassenseitig liegen weder vom Bahnhofplatz (kein motorisierter Individualverkehr, lärmarme Bustechnologie) noch vom Parkhaus (Langsamverkehr, keine kritische Verkehrsmenge) relevante Emmissionslasten vor.

### 4.2 Abfall

Die Abfallbewirtschaftung ist zusammen mit der Baubewilligung zu regeln.

### 4.3 Entwässerung

Der Gestaltungsplanperimeterfläche beträgt ungefähr 2'500 m<sup>2</sup>. Diese Fläche ist heute vollständig versiegelt und wird mit Ausnahme des Hinterhofes entweder als öffentlicher Raum oder für Gebäude genutzt. Mit dem Projekt Stadttor wird die gesamte Fläche als öffentlicher Raum oder Gebäude genutzt. Aufgrund der sehr intensiven Nutzung des öffentlichen Raumes bestehen keine Möglichkeiten für durchlässige Beläge. Eine Versickerung unter dem 2. Untergeschoss ist nicht sinnvoll. Von einer Versickerung unter dem angrenzenden Gleisfeld ist abzusehen, weil sich die Streckengleise dazu nicht eignen (u.a. Oelzüge).

Von der Möglichkeit einer Dachbegrünung zur Verzögerung des Regenwasserablaufes ist ebenfalls abgesehen, weil nur eine sehr kleine Fläche dafür überhaupt in Frage käme und dies nicht zum Charakter des Projektes Stadttor passt (zentralörtlicher Bau, transparente Halle) .

Zusammenfassend wird festgestellt, dass eine Versickerung/Retention keine Lösung für diesen Ort darstellt und das gesamte Wasser dem bestehenden Mischsystem zuzuführen ist.

### 4.4 Altlasten

Die Altlastenverdachtsfläche Nr. I.136 (ehem. Öeltank) ist bewertet gemäss Regel Nr. 14. Erst bei Vorliegen eines Bauvorhabens sind weitere Massnahmen durchzuführen.

Die SBB beabsichtigt, die Altlastenuntersuchung im Rahmen des Bauprojektes durchzuführen. Aufgrund der äusserst beengten Raumverhältnisse und der geringen potentiellen Altlastenmasse im Verhältnis zur Projektgrösse

sind grundsätzlich keine Projektänderungen aufgrund der Altlastenuntersuchung möglich, weshalb in diesem speziellen Fall eine Untersuchung bereits vor der Genehmigung nicht notwendig erscheint.

## BEILAGE 1

### Projektidee

- Oliver Schwarz Architekten, Vorprojekt, 26. Sept. 1997

**Neubau Stadttor Winterthur Hauptbahnhof****1. Städtebauliche Idee**

Das Stadttor ist ein eigenständiger Bau, der die anschliessenden grossen Bauvolumen verbindet und damit die Bahnhofplatzbebauung zu einer ganzheitlichen Kette von verschiedenartigen und in gewissem Sinne gleichwertigen Bauten führt.

Der Uebergang von der Stadt zum Bahnhof und zum Neuwiesenquartier wird durch zwei Treppenanlagen und einem breit angelegten Hallenbau als grosszügiger Verknüpfungspunkt hergestellt. Die Passage im Untergeschoss und das Atrium mit Rolltreppen über vier Geschosse erweitern die Personenunterführung Süd als wichtige Fussgänger Verbindung Richtung Marktgasse.

Mit der Ausrichtung der Neubaukörper auf das bestehende Aufnahmegebäude orientiert sich das Stadttor mit seiner Front zur Altstadt.

**2. Architektonische Idee**

Der Neubau ist in drei Volumen gegliedert:

**A. Haupttrakt Ladenbau**

Dieser Baukörper übernimmt als Via à vis zum bestehenden Aufnahmegebäude dessen Traufhöhe. Der Zwischenraum bildet die Bahnhofhalle mit der offenen Haupttreppe zur Personenunterführung.

**B. Hallendach und Portikus**

Dieser offene und überdeckte Raum bildet als Schlüsselbau den Uebergang von der Stadt zum Bahnhof. Die Stirnseiten des bestehenden Aufnahmegebäude und der Haupttrakt mit den Läden werden als gleichwertige Baukörper vom Portikusbau umrahmt und freigestellt. Als freistehender Solitärbau relativiert er die wuchtige Höhe des Epgebäudes. Durch die Einrahmung ohne Berührung des Südkopfes des Aufnahmegebäude wird dessen Gleichgewicht bezüglich der zentrale Symmetrieachse erhalten.

**C. Dachaufbau**

Dieser Baukörper leitet die Gebäudehöhe der Epa hinter den Traufensichtwinkel des Portikus ab. Die Höhe der Epa wird übernommen und auf die Geleise Seite geführt.

Der Rücksprung des Dachaufbaues zum Haupttrakt auf der Seite Bahnhofplatz und Halle erzeugt das notwendige Luftvolumen unter dem Glasdach und ermöglicht die konstante Trauflinienführung des Haupttraktes in Beziehung zum Aufnahmegebäude.

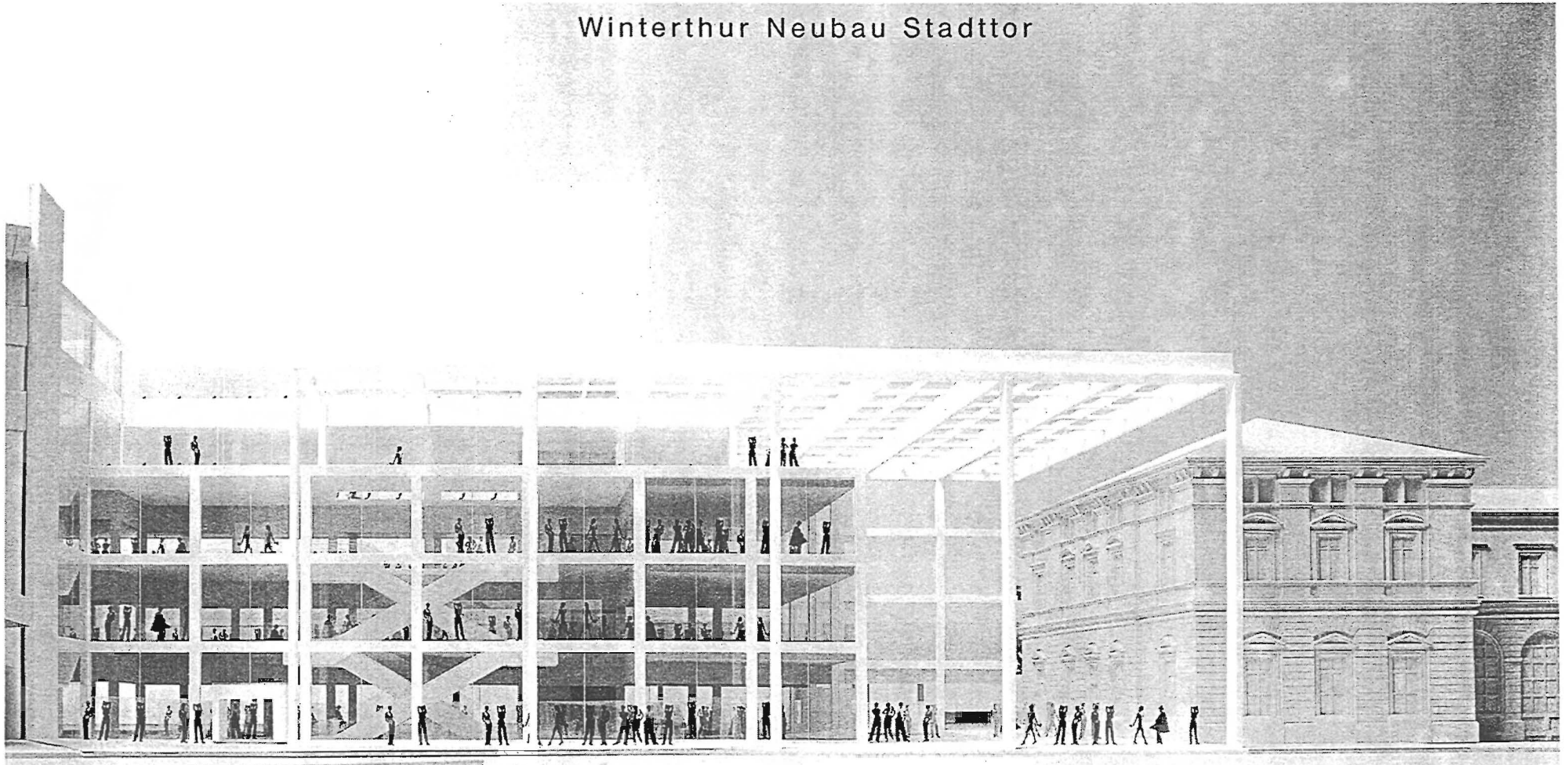
**3. Architektonischer Ausdruck**

Das Gebäude versteht sich als öffentlich zugängliches Raumgitter. Die hohe Transparenz der Bauvolumen unterstützen diesen Ausdruck.

Durch die homogene Ausformung der Konstruktion sind die drei Hauptvolumen der Neubaues zu einem Gebäude zusammengefasst. Die Konzeption der tragenden Fassade des Haupttraktes ist eine Analogie zur Lochfassade des Aufnahmegebäudes.

Die Analogie zum Aufnahmegebäude setzt sich in der Schichtung der Raumfolgen in der Tiefe fort. Das Atrium ist die grosszügige Zirkulationszone über vier Geschosse und lässt den Blick frei auf die innere Ladenfront. Diese bildet die eigentliche Stadtfassade und bindet das Atrium als Teil des öffentlichen Raumes in den Bahnhofplatz ein.

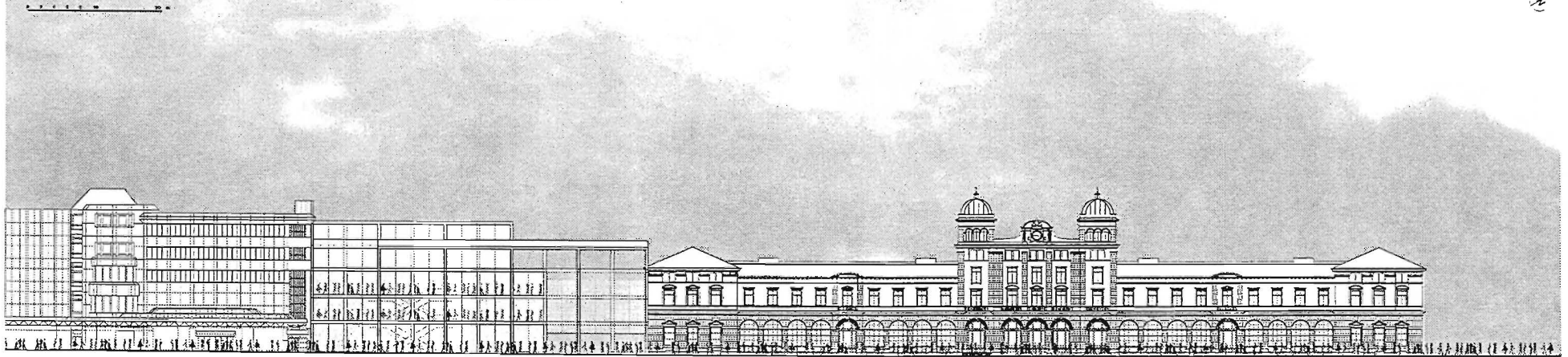
Winterthur Neubau Stadttor



Vorprojekt 26. September 97

**Oliver Schwarz Architekten** ETH SIA BSA

Quellenstrasse 27 CH-8005 Zürich Tel. 01/273 22 84 Fax 01/273 22 85



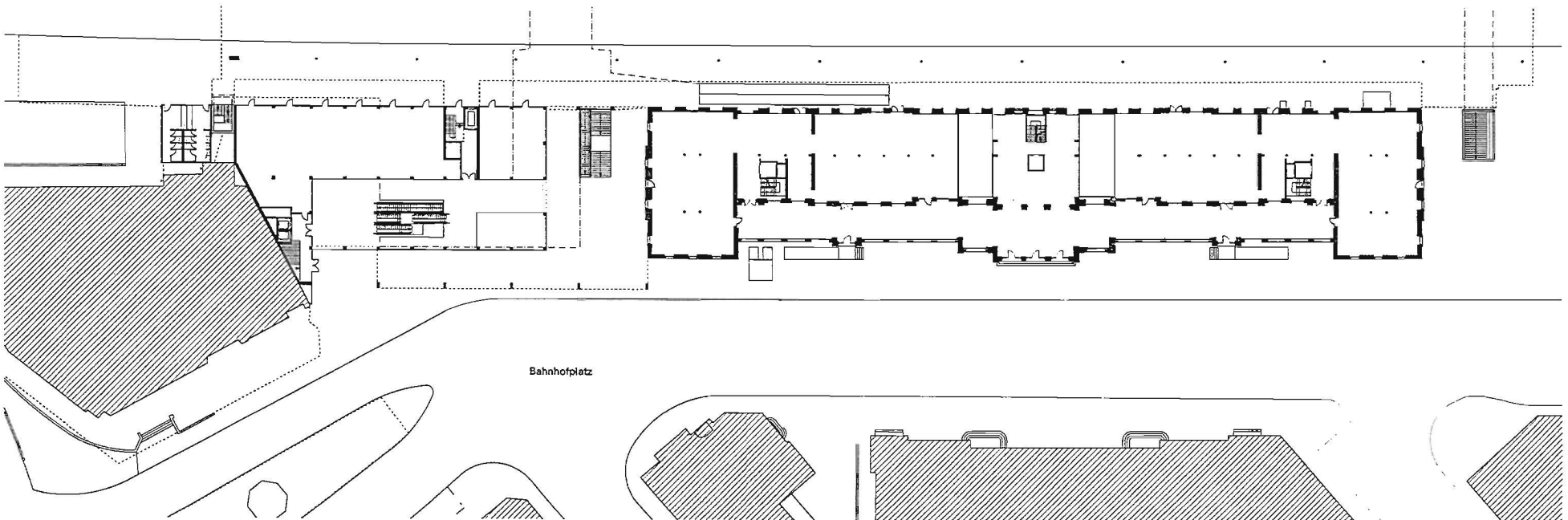
Warenhaus EPA

Neubau Stadttor Winterthur

Aufnahmegebäude

Personenunterführung Süd

Personenunterführung Nord



Bahnhofplatz

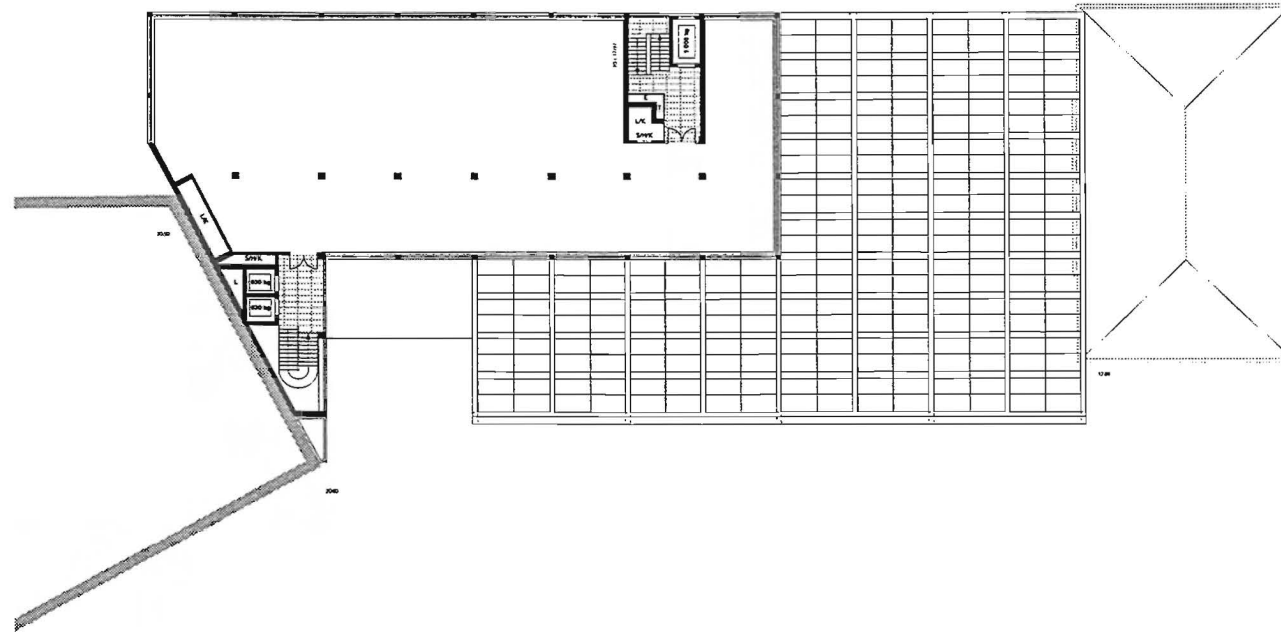
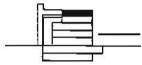
städtischer Zusammenhang in Ansicht und Grundriss



Flächen  
 Bruttogeschossfläche (ohne Halle) 716 m<sup>2</sup>  
 Büros 592 m<sup>2</sup>  
 Vertikalschliessung 113 m<sup>2</sup>  
 Halle 767 m<sup>2</sup>

16.20 = 455.27

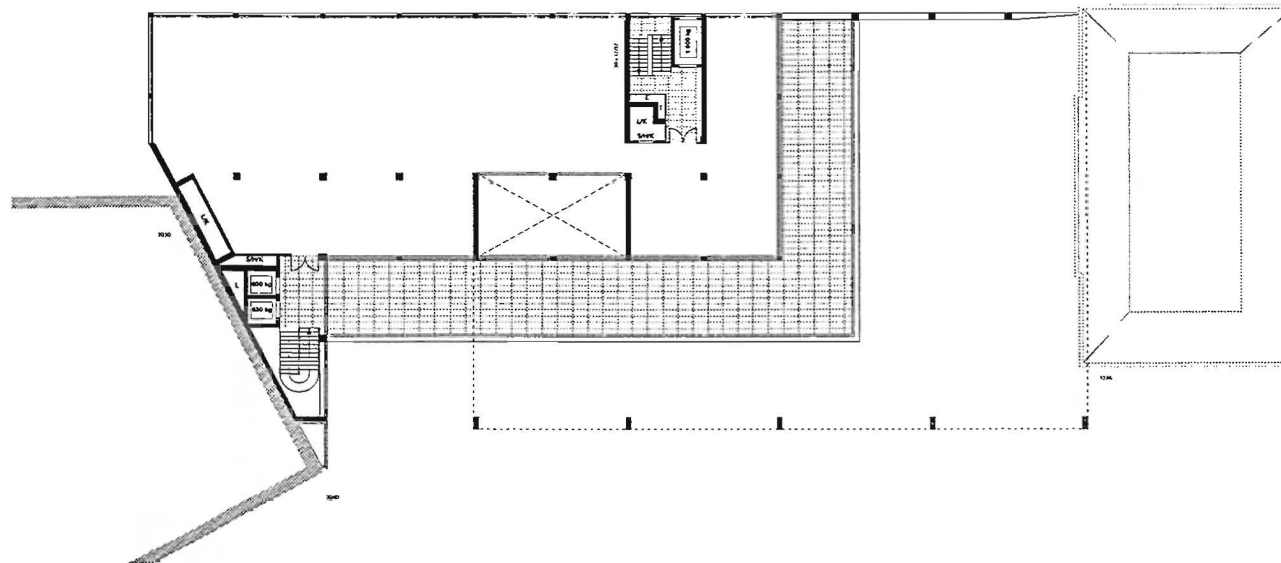
**4. Obergeschoss**



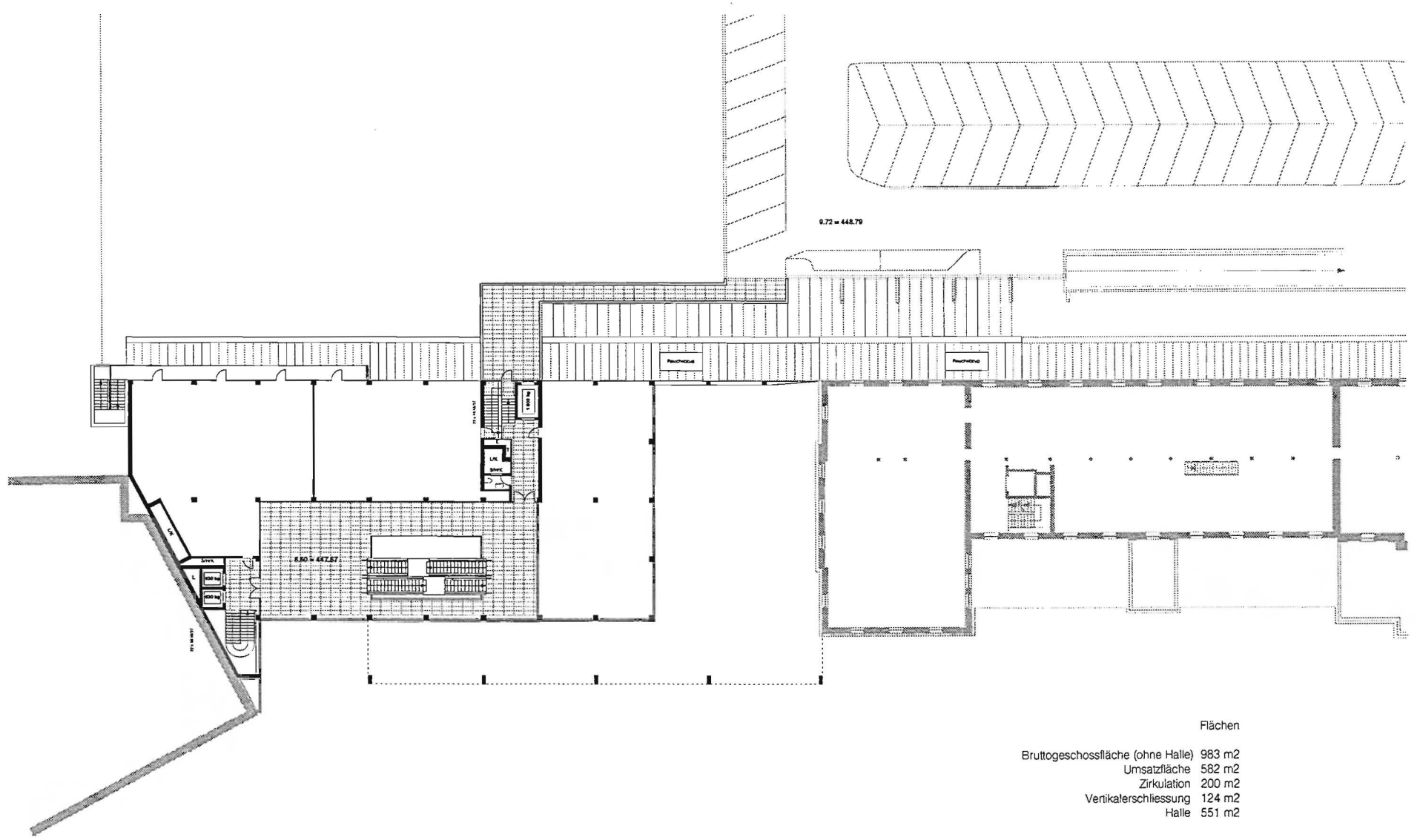
Flächen  
 Bruttogeschossfläche (ohne Halle) 716 m<sup>2</sup>  
 Büros 531 m<sup>2</sup>  
 Vertikalschliessung 113 m<sup>2</sup>  
 Halle 767 m<sup>2</sup>

12.60 = 451.67

**3. Obergeschoss**



0 2 4 6 8 10 20 m



Flächen

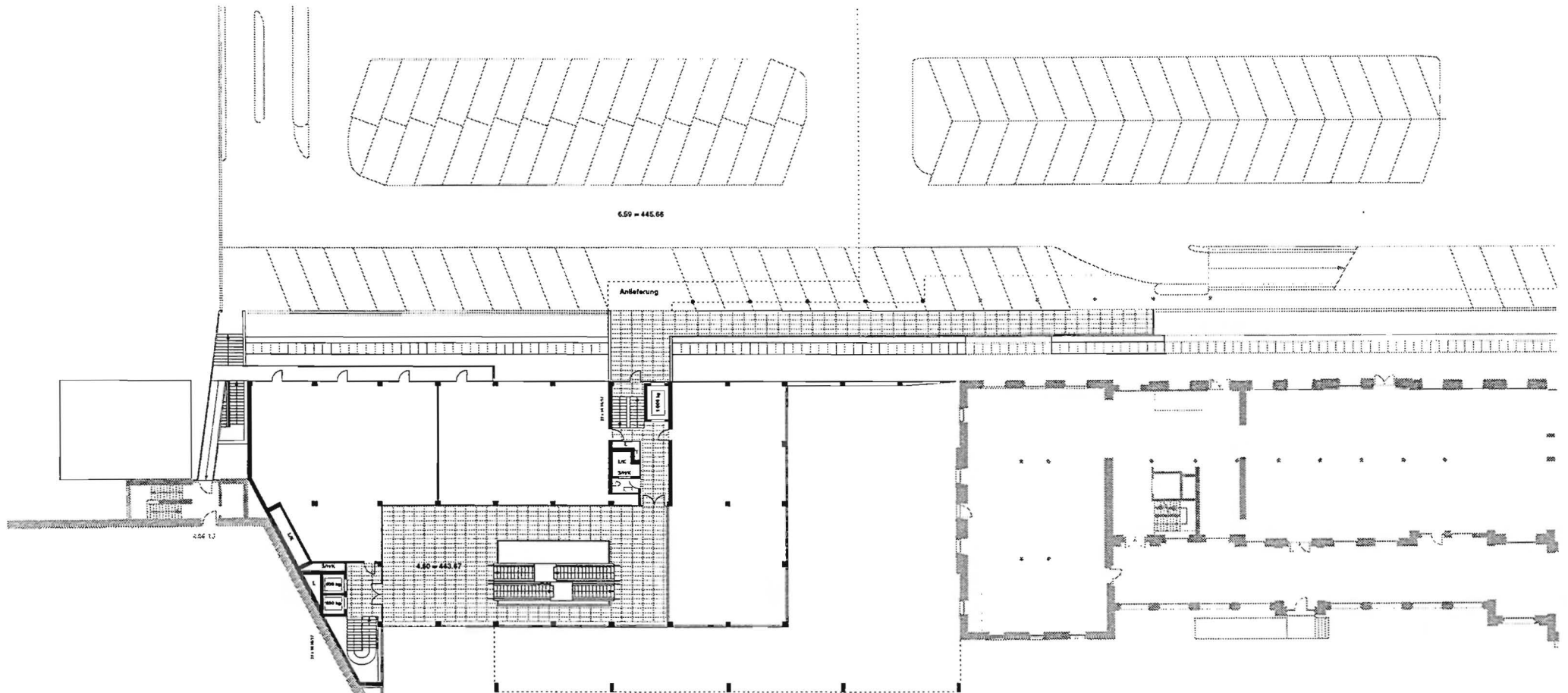
Bruttogeschossfläche (ohne Halle)	983 m <sup>2</sup>
Umsatzfläche	582 m <sup>2</sup>
Zirkulation	200 m <sup>2</sup>
Vertikalschliessung	124 m <sup>2</sup>
Halle	551 m <sup>2</sup>

8.80 = 447.67

**2. Obergeschoss**



0 2 4 6 8 10 20 m



Flächen

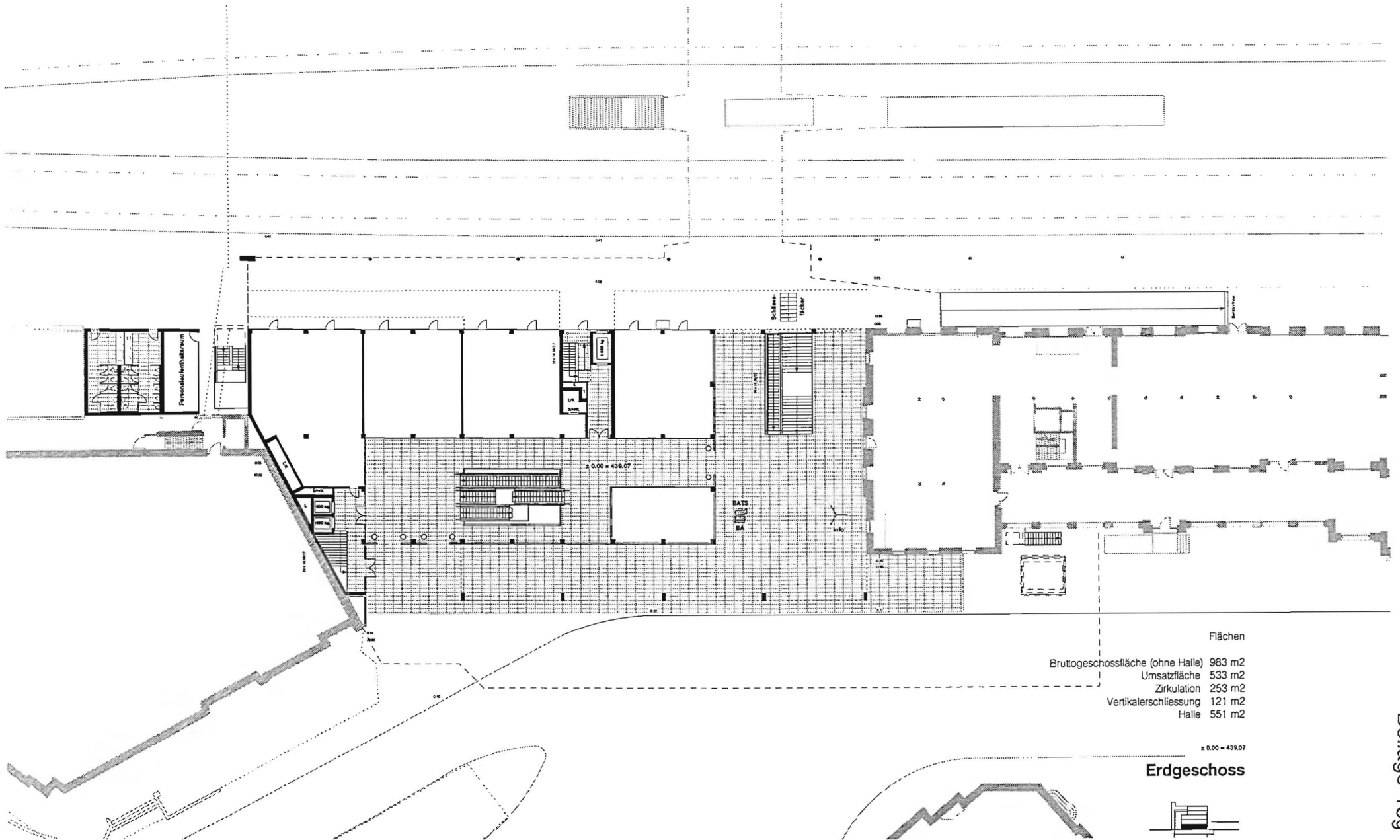
Bruttogeschossfläche (ohne Halle)	983 m <sup>2</sup>
Umsatzfläche	582 m <sup>2</sup>
Zirkulation	200 m <sup>2</sup>
Vertikalschliessung	124 m <sup>2</sup>
Halle	551 m <sup>2</sup>

4.80 = 443.67

**1. Obergeschoss**



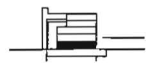
0 2 4 6 8 10 20 m



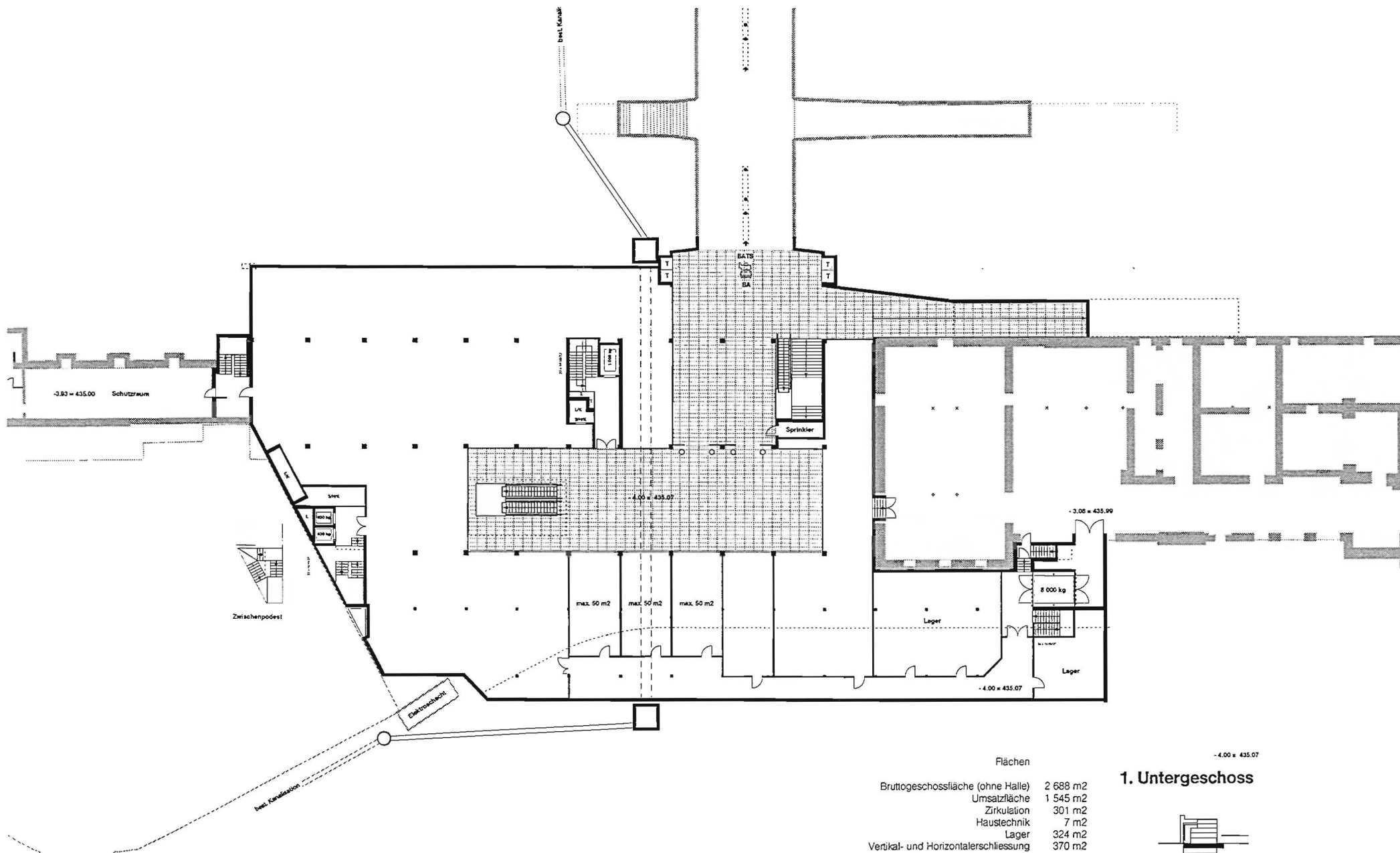
Flächen	
Bruttogeschossfläche (ohne Halle)	983 m <sup>2</sup>
Umsatzfläche	533 m <sup>2</sup>
Zirkulation	253 m <sup>2</sup>
Vertikalerschliessung	121 m <sup>2</sup>
Halle	551 m <sup>2</sup>

± 0.00 = 439.07

**Erdgeschoss**

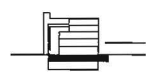


0 2 4 6 8 10 20 m



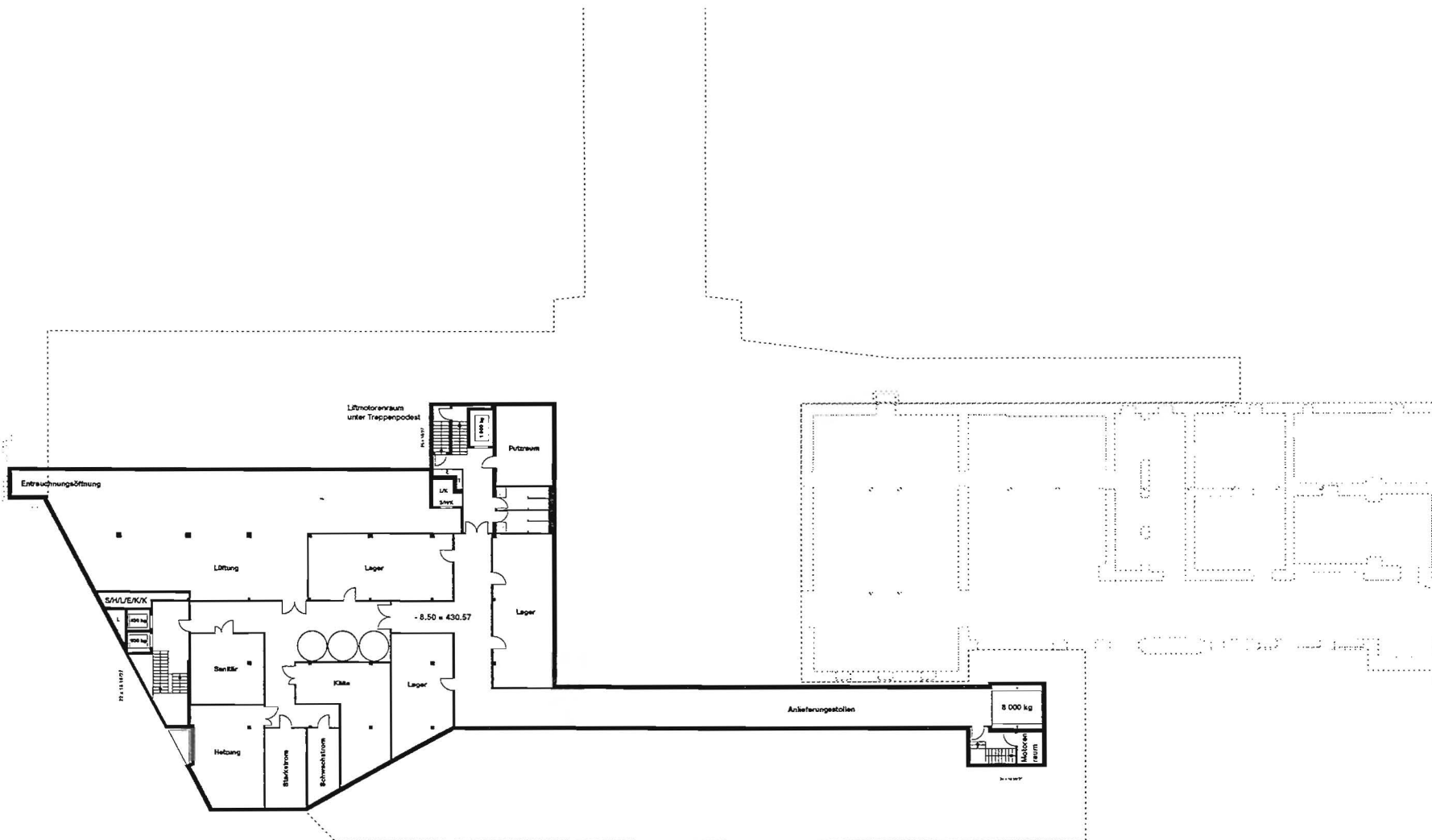
Flächen	
Bruttogeschossfläche (ohne Halle)	2 688 m <sup>2</sup>
Umsatzfläche	1 545 m <sup>2</sup>
Zirkulation	301 m <sup>2</sup>
Haustechnik	7 m <sup>2</sup>
Lager	324 m <sup>2</sup>
Vertikal- und Horizontalerschliessung	370 m <sup>2</sup>

1. Untergeschoss





2



- 8.50 = 430.57

Flächen	
Bruttogeschosfläche (ohne Halle)	1 150 m <sup>2</sup>
Haustechnik	475 m <sup>2</sup>
WC und Nebenräume	47 m <sup>2</sup>
Lager	166 m <sup>2</sup>
Vertikal- und Horizontalerschliessung	373 m <sup>2</sup>

## 2. Untergeschoss



## BEILAGE 2

### Öffentlicher Raum im Unter- und Erdgeschoss (alt/neu)

- Oliver Schwarz Architekten, Vorprojekt, 26. Sept. 1997

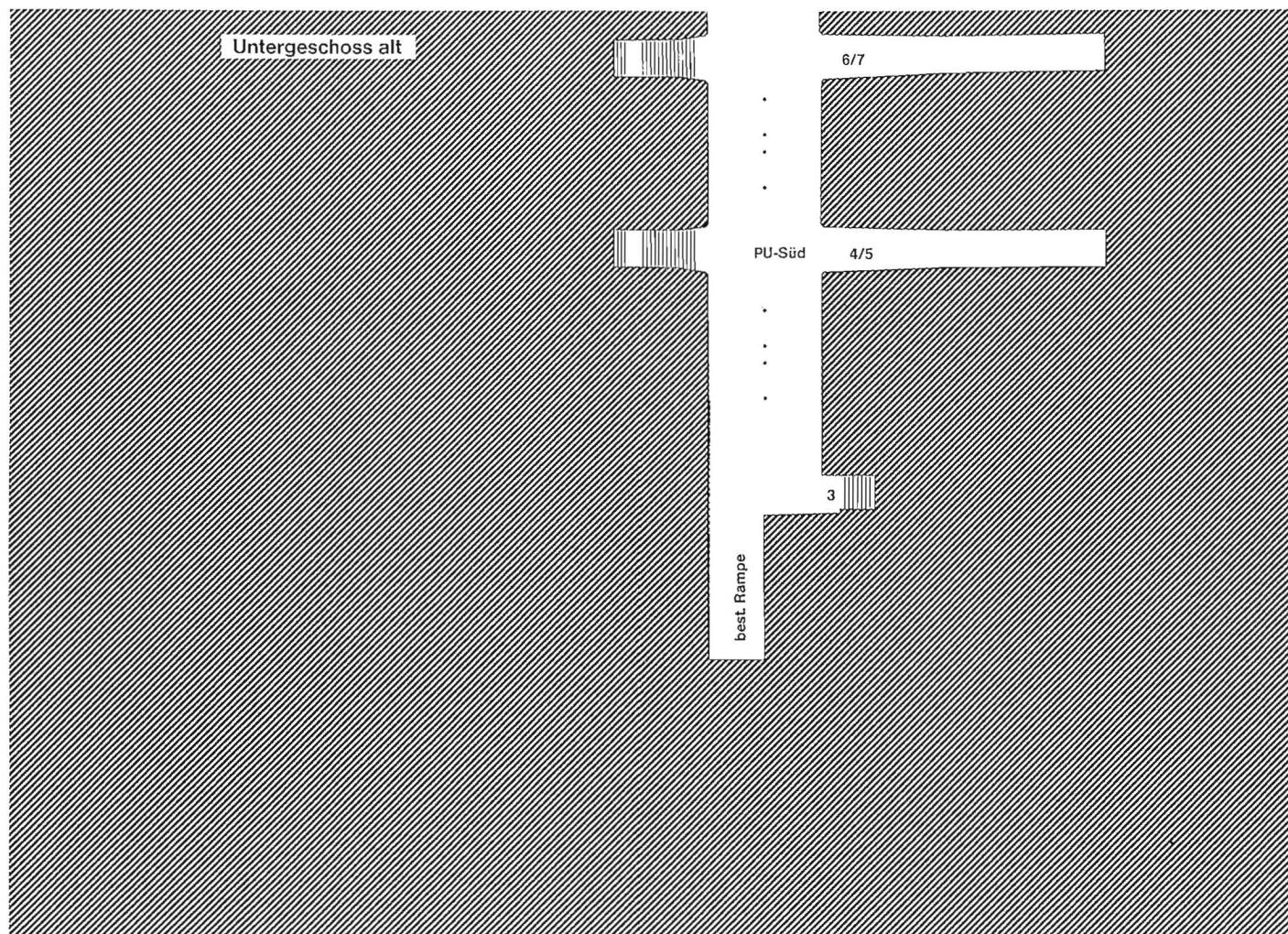
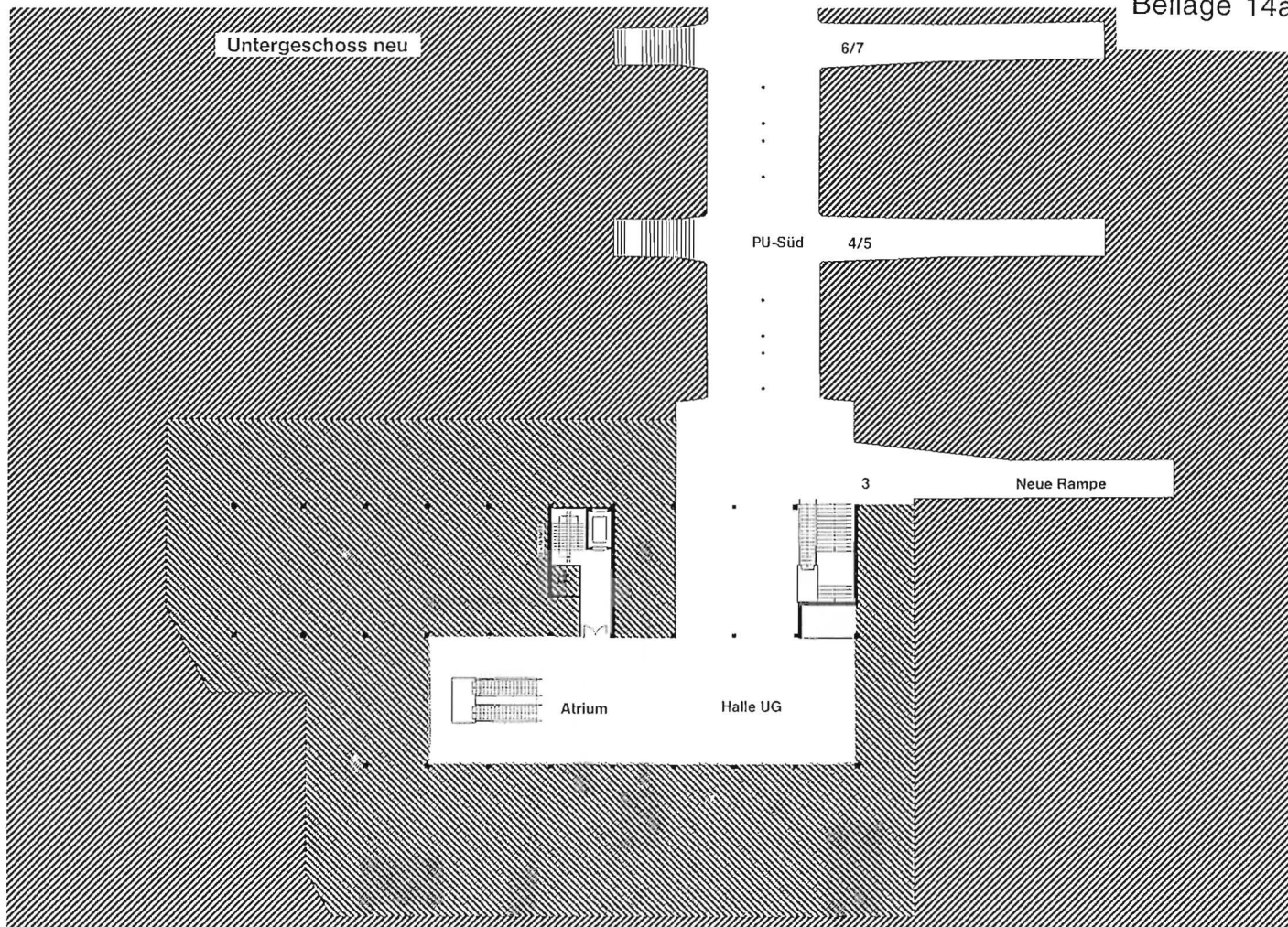
### Hinweise zu den nachstehenden Abbildungen:

#### Untergeschoss alt/neu

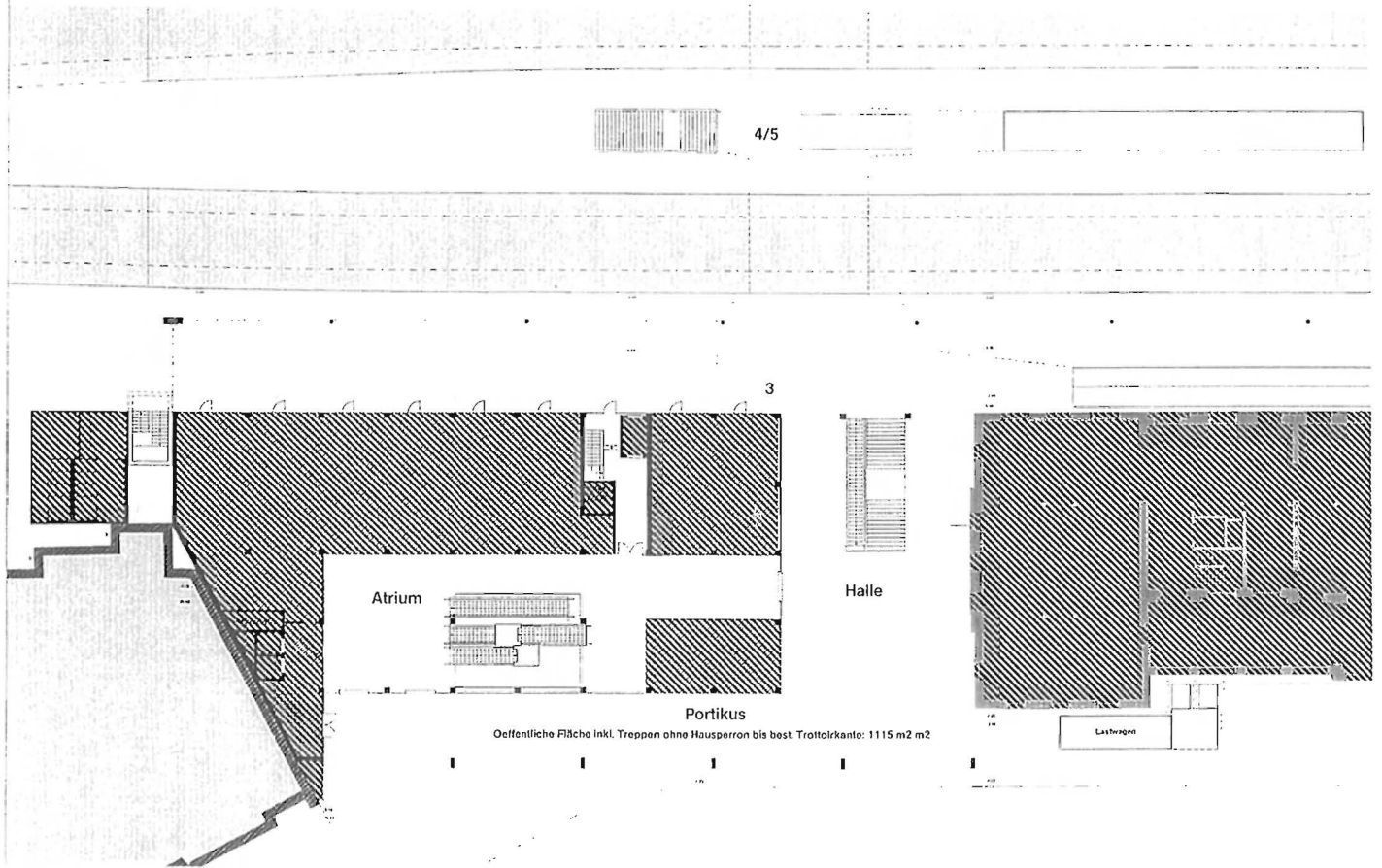
- Der heutige Querschnitt Richtung Bahnhofplatz (bestehende Rampe) ist räumlich eng, kapazitätsmässig aber gemäss Rahmenplan SBB Winterthur für die Bahn 2000 ausreichend.
- Neu wird im Untergeschoss in Ergänzung zur Haupttreppe und Rolltreppe (aufwärts) eine grosszügige öffentliche Fläche (Halle UG + Atrium UG) sowie eine Rampe (zu Hausperron und Halle Aufnahmegebäude) und eine Liftanlage vorgesehen. Mit der Verbindung über die Rolltreppe im Atrium wird eine zusätzliche komfortable Höhenüberwindung angeboten.
- **Fazit:** Das Projekt Stadttor erlaubt eine erhebliche Ausweitung des öffentlichen Raumes und steigert die Kapazität.

#### Erdgeschoss alt/neu

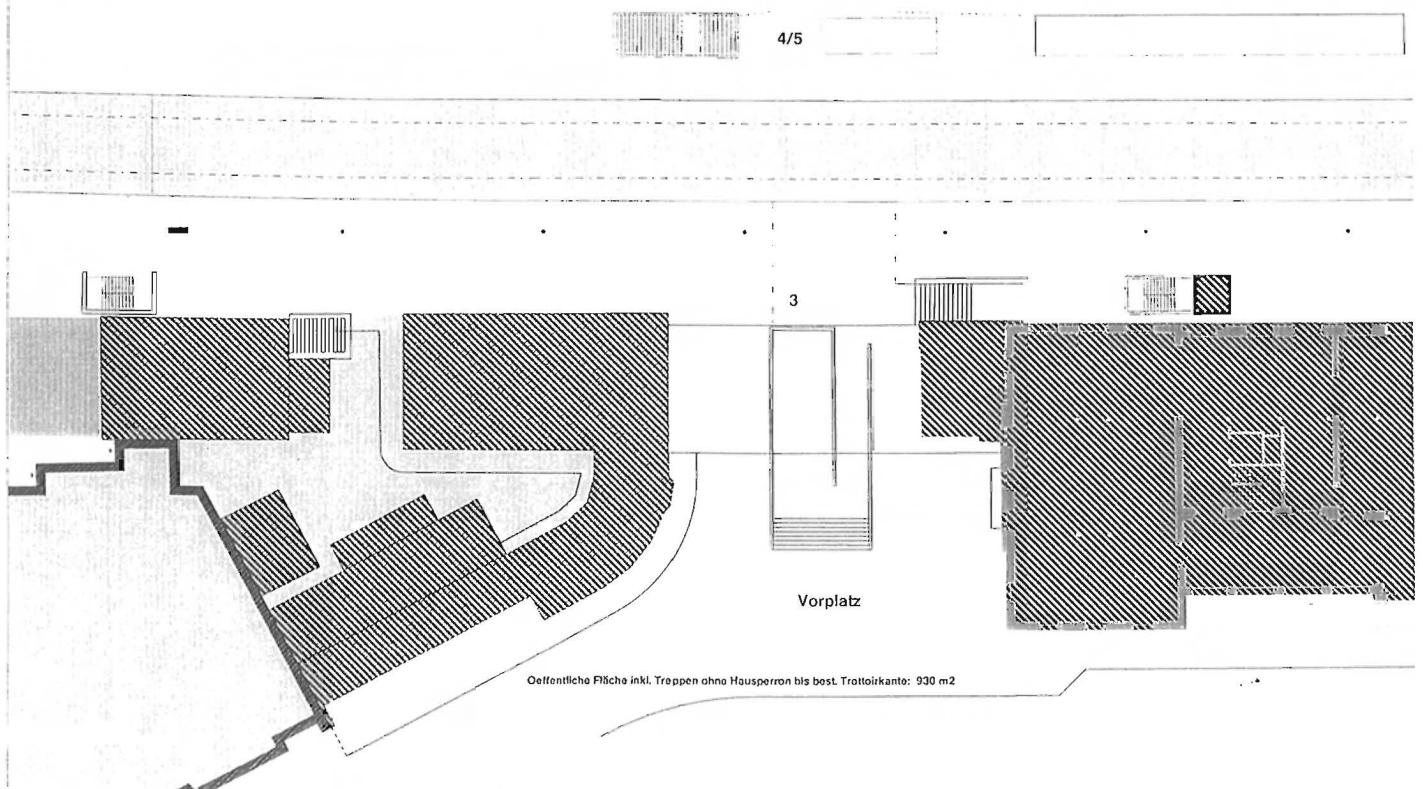
- Die heutige Anlage ist teilweise durch die Jonas Furrer Galerie überdeckt. Die öffentliche Fläche beträgt 930 m<sup>2</sup> (ohne Hausperron, bis Trottoirkante).
- Mit der geplanten Neugestaltung wird der Vorplatz grossflächig überdeckt. Die öffentliche Fläche beträgt 1'115 m<sup>2</sup> (ohne Hausperron, bis Trottoirkante). Neu werden zwei Hauptverbindungen zur PU-Süd angeboten. Auch der Weg über die Rampe und die 'Halle Aufnahmegebäude' wird aufgewertet.
- **Fazit:** Der öffentliche Raum kann etwas vergrössert werden. Atrium, Portikus und Halle schaffen eine repräsentative Wirkung und vielfältige Wegbeziehungen.



Erdgeschoss neu



Erdgeschoss alt



## **BEILAGE 3**

### **Berechnung der Lärmimmissionen bezüglich Bahnlärm:**

- Berechnungen durch SBB Kreisdirektion III, Bau III-Ib-U, 15. Mai 1996

Bau III-Ib-U/Ke

Zürich, 15. Mai 1996

LN III-P  
Hr Greuter**Winterthur: Zwischentrakt bei PU Süd  
Berechnung der Lärmimmissionen bzgl. Bahnlärm**

---

Die Normverkehrsemissionen (Beurteilungspegel Lr in 1 m Abstand gemäss Lärmschutzverordnung) liegen heute tags bei 78.1 dB(A) resp. nachts bei 73.2 dB(A) (siehe Beilage). Die zukünftigen (Zeithorizont 2005) Emissionen werden tendenziell tiefer prognostiziert.

Für die Immissionsberechnung bei der parallel zu den Gleisen verlaufenden Fassade wurden folgenden Annahmen getroffen:

- Die Emissionen wurden auf die 4 am nächsten gelegenen Gleise aufgeteilt (effektiv sind es 7 Gleise). –
- Der mittlere Abstand der 4 Gleise beträgt ca. 20m, was eine Abstandsreduktion von 13 dB(A) ergibt.

Somit ergeben sich für die am exponiertesten gelegenen Fassade tags Immissionen von 65 dB(A). Die effektiven Immissionen werden eher tiefer liegen, da die Parameter für die Berechnungen grosszügig gewählt wurden (mögliche Reduktion durch Perron wurde nicht berücksichtigt; die gesamten Emissionen wurden auf die 4 am nächsten gelegenen Gleise verteilt; Emissionen mit max. möglicher Geschwindigkeit).

Somit werden sowohl die Immissionsgrenzwerte für Büroräume resp. Ladenlokale (IGW tags = 70 dB(A)) als auch die Planungswerte (PW tags = 65 dB(A)) beim geplanten Zwischentrakt an der bahnseitigen Fassade eingehalten.

**Fazit**

Gemäss Lärmschutzverordnung sind für die Realisierung des Zwischentrakts keine Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

BAUABTEILUNG KREIS III  
Ingenieurbau/Umwelt

R. Keller

P6930506

LBK-EK

Emissionen  
Kategorien

SEK0506

07.05.1996 / 15.39.26

	Kategorie	Veff Km/h	tags (6-22)		nachts (22-6)	
			Züge	Leq, z	Züge	Leq, z
Horizont: 1995.V01	D	50	7.00	60.6	3.00	59.9
	EC/IC	57	40.00	68.2	1.00	53.0
	FG	50	4.76	68.4	1.79	67.1
Winterthur West (Abz Winterthur	NAG	50	4.29	62.2	5.71	66.4
	NG	50	2.86	62.3	2.14	64.1
25951.000	R	57	41.00	72.3	7.00	67.7
<->	SB	57	176.00	74.0	34.00	69.8
26141.752	SZ	57	53.00	76.2	8.00	71.0
Summe der Teilemission				80.1		76.2
Korrekturwert 'Fahrbahn'	F=			3.0		3.0
korrigierte Gesamtemissionen	Leq, e=			83.1		79.2
Anzahl Züge			328.91		62.64	
Korrekturwert (gemäss. LSV)	K1=			-5.0		-6.0
Beurteilungspegel (Lr in 1 m)	Lr, e=			78.1		73.2

F2-Details Fahrbahnkorrekturen F7=Prev F8=Next Scroll: PAGE More:

Legende:

D	Dienstzug
EC/IC	Eurocity/Intercity
FG	Ferngüterzüge im Transit
HGV	Hochgeschwindigkeitszug SBB
ICE	Hochgeschwindigkeitszug DB
NAG	Nebenaufgabenzüge
NG	Güterzüge im Nahbereich
R	Regionalzüge
RLS	Rollende Landstrasse
SB	Regionalzüge im S-Bahn - Bereich
SZ	Schnellzüge
UKV	Unbegleiteter Kombiverkehr



Stadt Winterthur

Kanton Zürich

# Privater Gestaltungsplan Stadttor, Winterthur Hauptbahnhof

mit öffentlich-rechtlicher Wirkung gemäss PBG § 85

## Materialien zum Planungsbericht

Entwurf vom 16. Dezember 1996

(rev. vom 26. Sept. 1997)

Die Grundeigentümerinnen:  
SBB Direktion Liegenschaften, Zürich  
Stadt Winterthur

Schweizerische Bundesbahnen  
Direktion Liegenschaften  
Region 3 / Sektion Promotion  
Postfach  
8021-Zürich.....

Stadt Winterthur  
Departement Finanzen

*R. Stahel*  
R. Stahel, Stadtrat



Planpartner AG  
Raumplanung Städtebau Gestaltung  
Klausstr. 26, Postfach, 8034 Zürich  
Tel. 01-383 28 28 Fax 01-383 92 01

Luzius Huber  
Heinz Beiner  
Walter Gottschall  
Urs Meier

SBB Direktion Liegenschaften

Dokument: 25204/05/70930/GP  
Ebenen: 9

Grundlage:

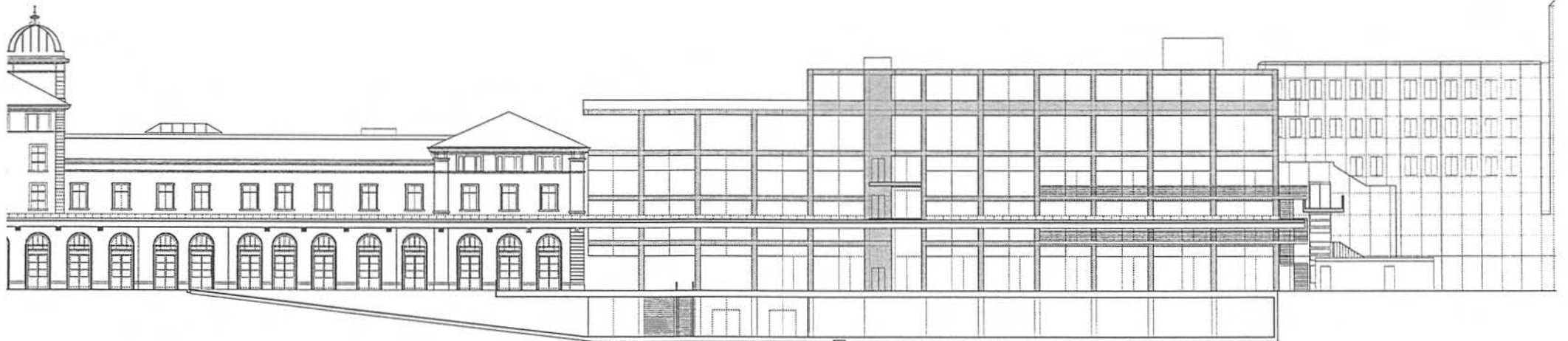
## INHALTSVERZEICHNIS

1. PROJEKTIDEE .....	2
2. VERGLEICH PROFIL GESTALTUNGSPLAN / PROJEKTIDEE.....	3
3. BESTEHENDE TECHNISCHE ERSCHLIESSUNG .....	4

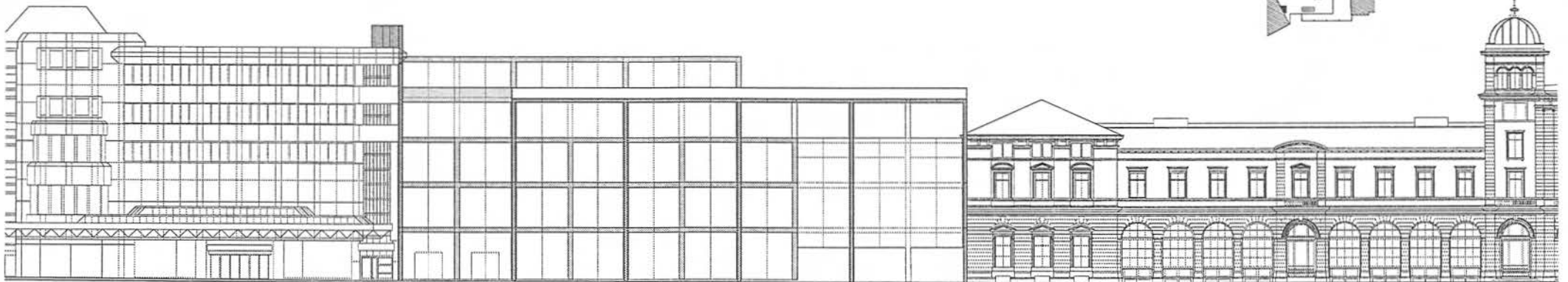
## 1. PROJEKTIDEE

Oliver Schwarz Architekten, Vorprojekt, 26. Sept. 1997

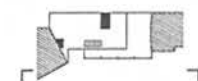
0 2 4 6 8 10 20 m



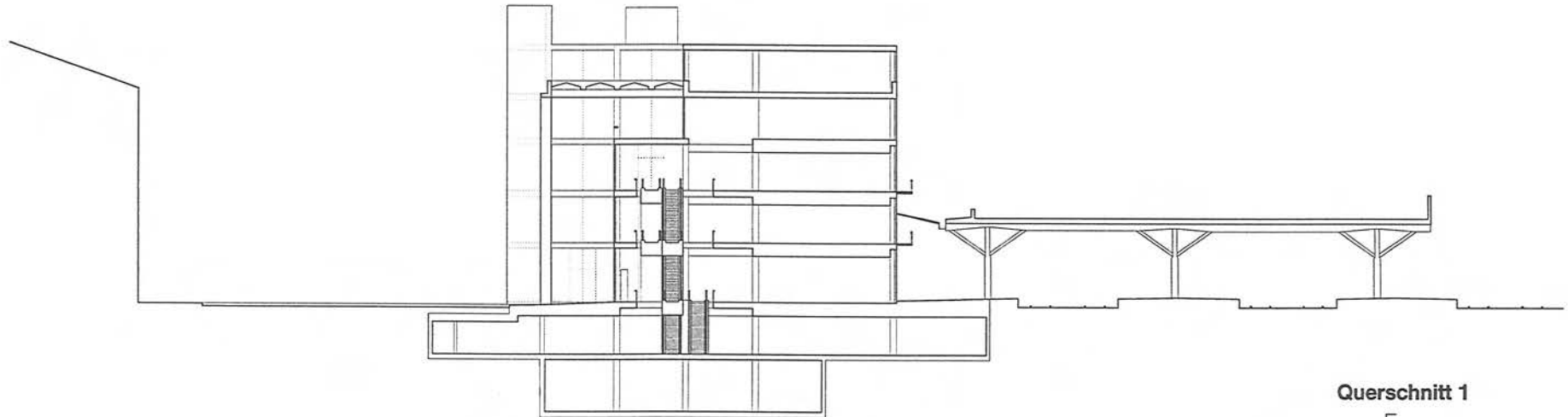
Fassade Hausperron



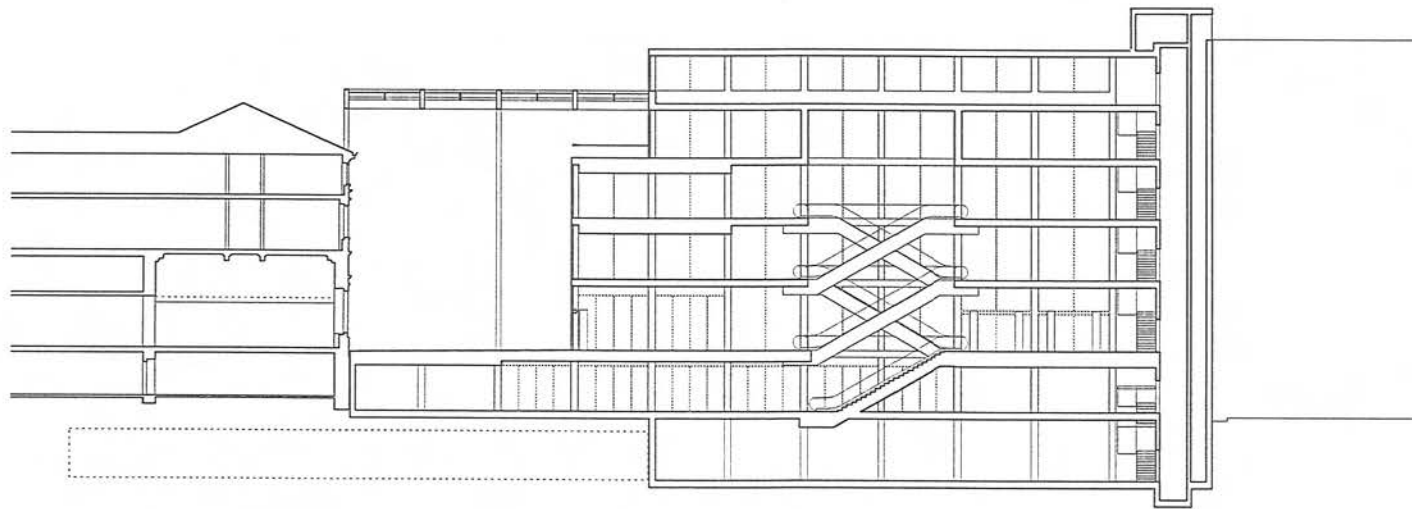
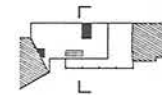
Fassade Stadt



0 2 4 6 8 10 20 m

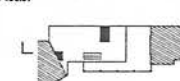


Querschnitt 1

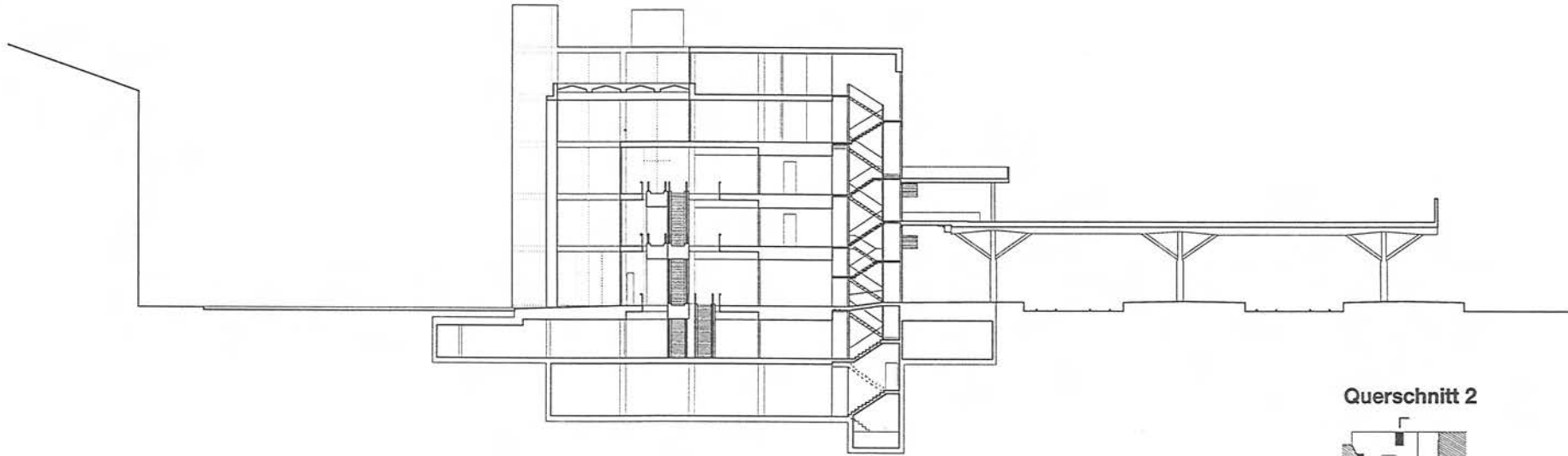


	+ 19.80 = 458.87
Büro	+ 16.20 = 455.27
Büro	+ 12.00 = 451.67
	2. Parkdeck + 9.72 = 448.79
Verkauf	+ 8.00 = 447.67
	1. Parkdeck + 5.59 = 445.66
Verkauf	+ 4.00 = 443.67
Verkauf	± 0.00 = 439.07
Verkauf	- 4.00 = 435.07

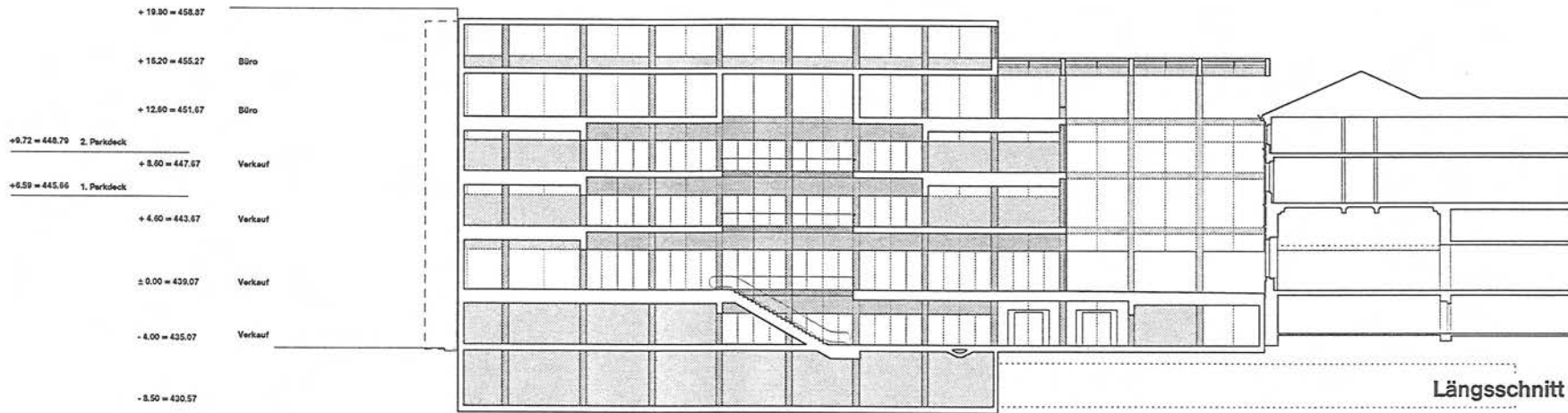
Längsschnitt 2



0 2 4 6 8 10 20 m



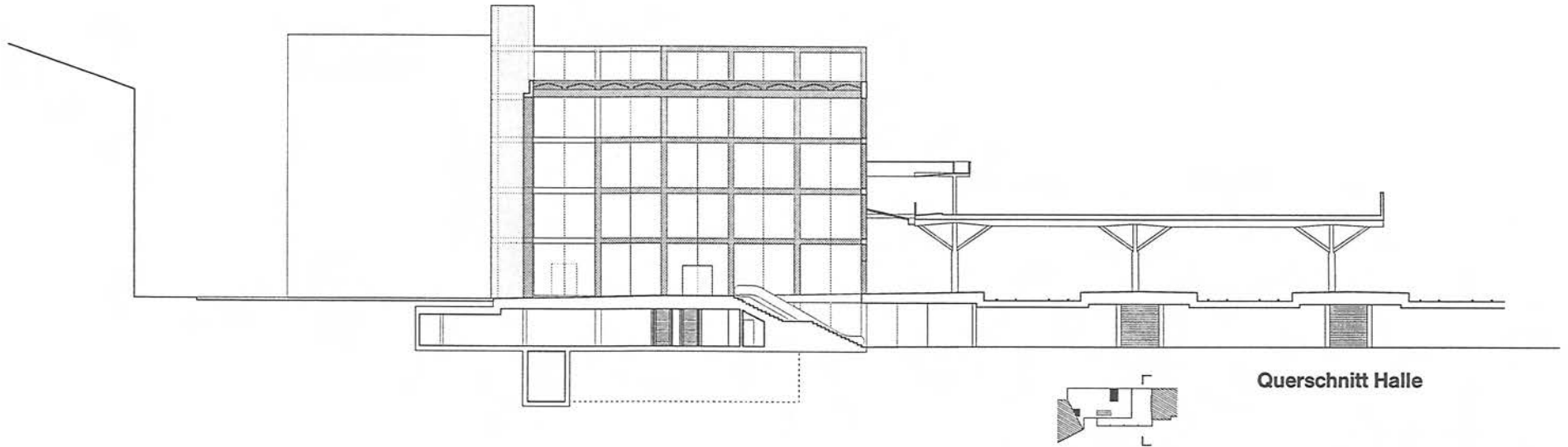
Querschnitt 2



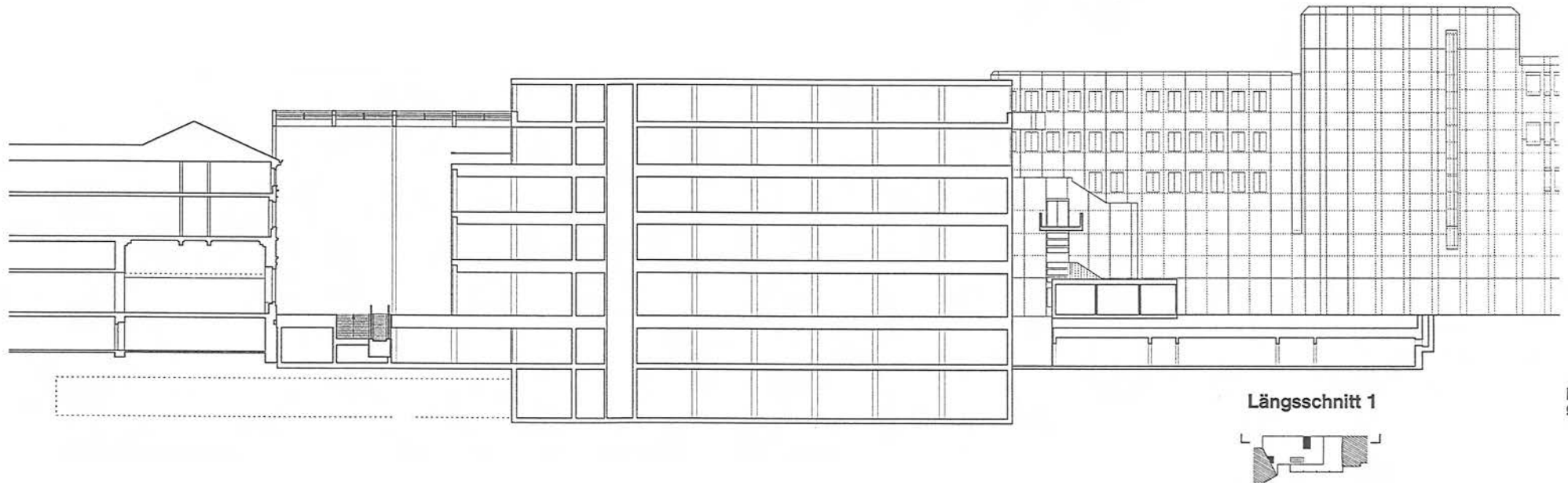
Längsschnitt 3



0 2 4 6 8 10 20 m



Querschnitt Halle

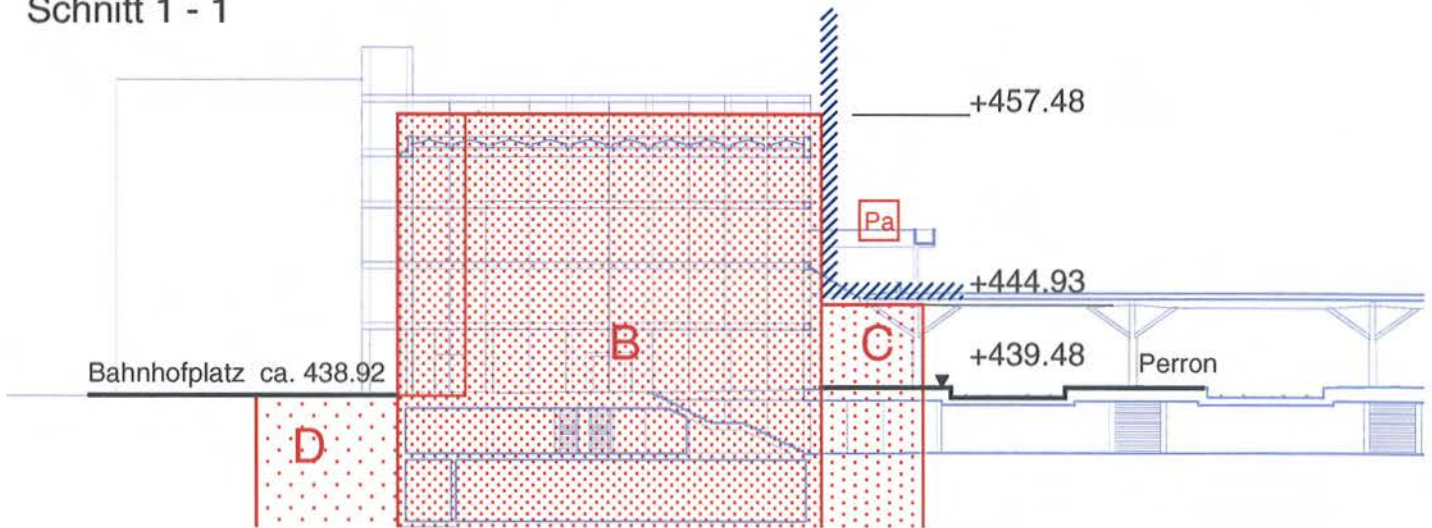


Längsschnitt 1

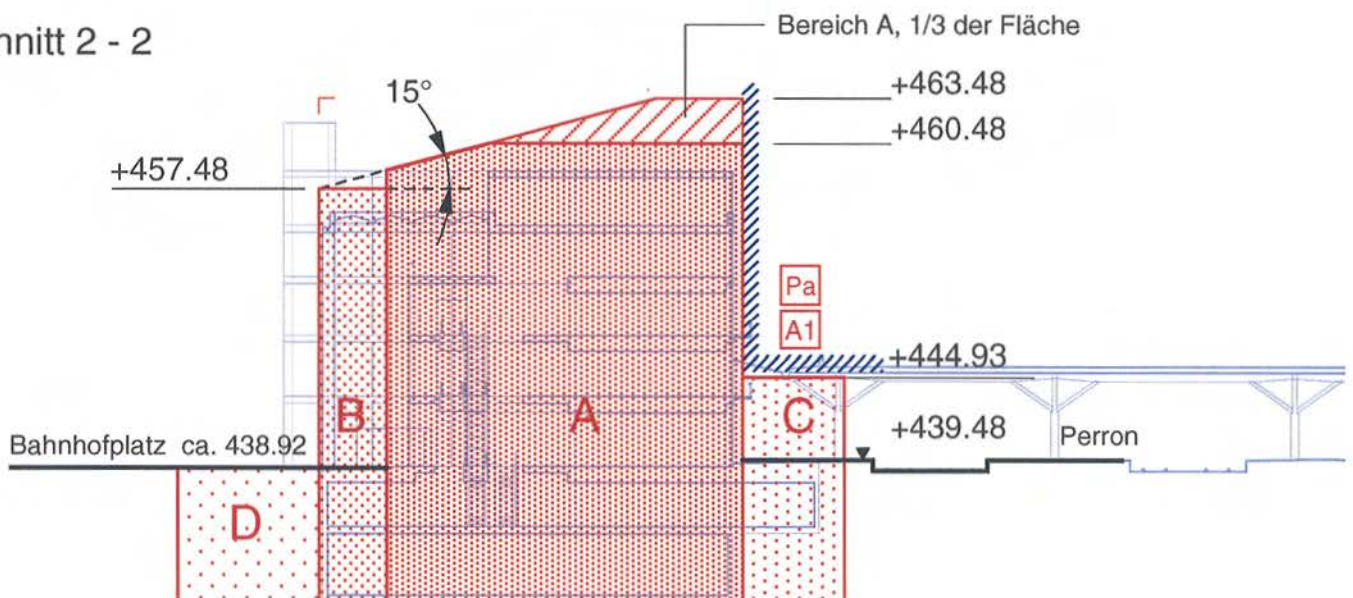


## 2. VERGLEICH PROFIL GESTALTUNGSPLAN / PROJEKTIDEE

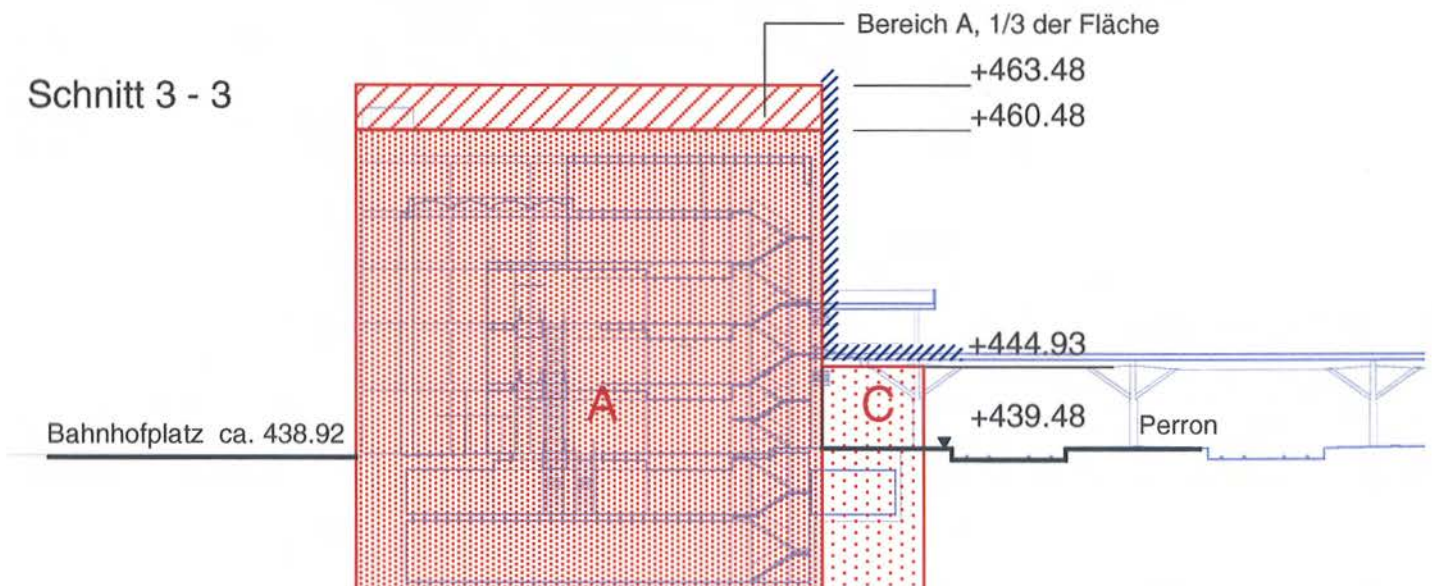
Schnitt 1 - 1



Schnitt 2 - 2



Schnitt 3 - 3

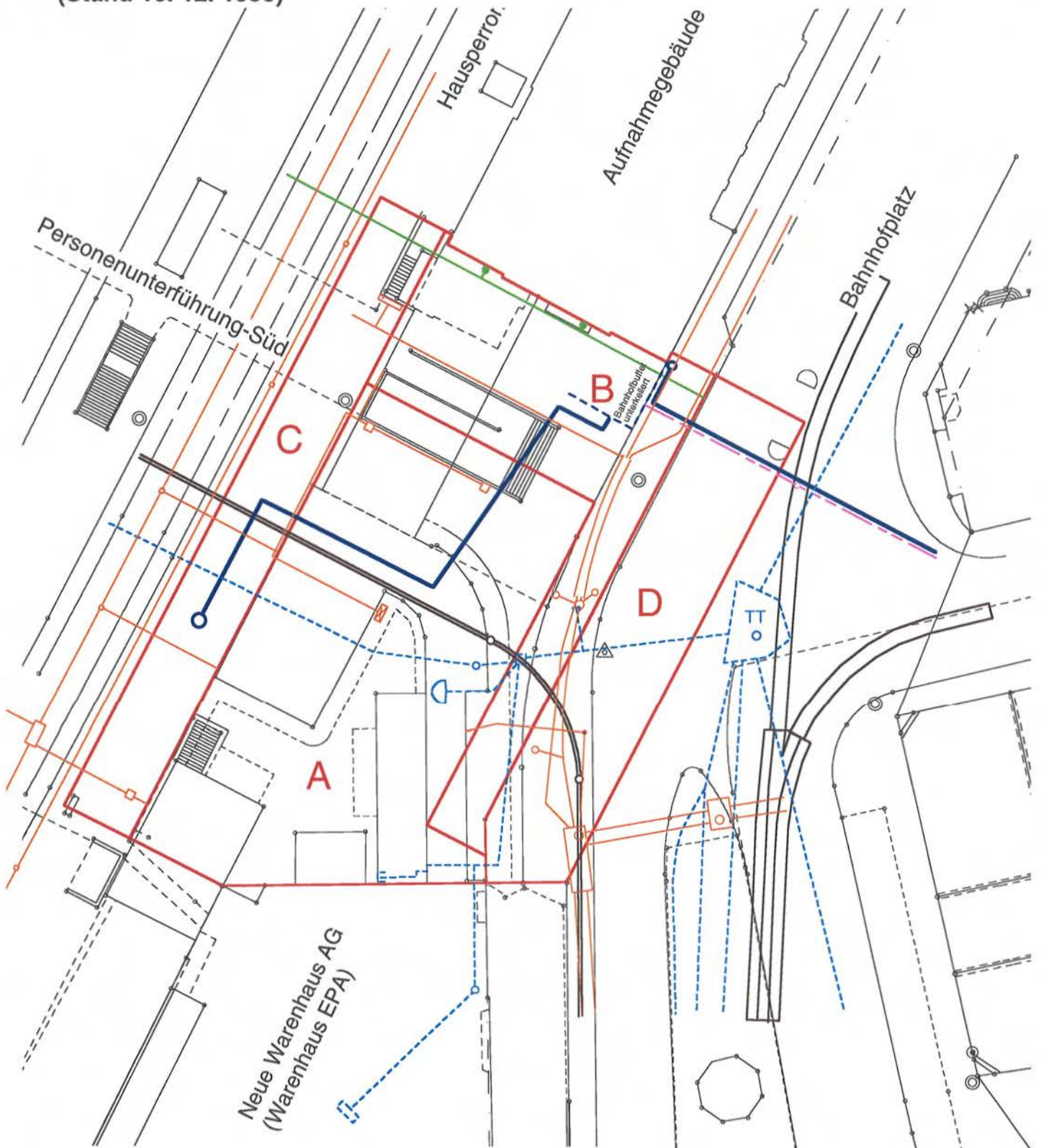


### **3. BESTEHENDE TECHNISCHE LEITUNGEN**


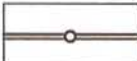




(Elektro, Wasser, Gas, Schmutzwasser, Blitzschutz, Telefon TT)

**BESTEHENDE TECHNISCHE LEITUNGEN 1: 500**  
 (Stand 16. 12. 1996)

4a



**Legende**

	Elektro		Schmutzwasser
	Wasser		Blitzschutz
	Gas		Telefon (TT)