

# Masterplan Bahnhof Töss

Stadt Winterthur

Schlussbericht

Datum 18. März 2021  
Kontakt: Mirjam Niemeyer / Tommi  
Telefon: Mäkynen 044 500 4326  
Email: zurich@helsinkizurich.com



### **Auftraggeber**

Stadt Winterthur  
Department Bau  
Amt für Städtebau

### **Projektteam**

Sander Kool, Raumentwicklung  
(Projektleitung)  
Martin Jakl, Stadtraum und  
Architektur  
Basil Dietlicher, Quartierentwicklung  
Herbert Elsener, Verkehrsplanung  
Alexander Kochan, Stadtgrün

Maja Held, kantonale Denkmalpflege  
Moritz Rosemann, SBB Infrastruktur  
Urs Honold, SBB Infrastruktur

### **Begleitgruppe**

Mathias Krebs, Krebs und Herde  
Landschaftsarchitekten  
Yvonne Ehrensperger, Tösslobby  
Rosmarie Peter, Trägerverein GZ  
Bahnhof Töss

### **Bearbeitung**

#### **Städtebau**

Mirjam Niemeyer (Projektleitung)  
Tommi Mäkynen (Stv. Projektleitung)  
Ekaterina Ageeva (Sachbearbeitung)  
Architektin MAS CAAD ETH  
Helsinki Zürich Office GmbH  
Kalkbreitestrasse 10  
CH-8003 Zürich T 044 500 43 26  
zurich@helsinkizurich.com  
[www.helsinkizurich.com](http://www.helsinkizurich.com)

#### **Verkehr**

Luca Urbani  
IBV Hüsler GmbH  
Dipl.-Ing. Verkehrsplaner  
[www.ibv-zuerich.ch](http://www.ibv-zuerich.ch)

#### **Freiraum**

Pascal Posset  
Hager Partner AG  
Dipl.-Ing. Verkehrsplaner  
[www.hager-partner.ch](http://www.hager-partner.ch)

# Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung .....	3	4 Variantenstudium.....	22
2 Ausgangslage .....	4	5 Variantenstudium Bahnhofsumfeld .....	23
2.1 Drei Flughöhen .....	4	5.1 Bahnstufunterführung im Westen (V1) .....	24
2.2 Einbettung Quartiersebene .....	5	5.2 Heutige Lage der Unterführung, Lift am Bahnhofplatz, Treppe & Lift in Böschung (V2) .....	25
2.3 Bestehende publikumswirksame Nutzungen .....	6	5.3 Heutige Lage der Unterführung, Rampe am Bahnhofplatz, Rampe im Süden (V3) .....	26
2.4 Historische Entwicklung von Töss .....	7	5.4 Unterführung mittig, Rampe an nördlicher Kante Bahnhofplatz, kompakte Rampe im Süden (V4) .....	27
2.5 Kommunalen Richtplan Verkehr: Fuss & Veloverkehr .....	8	5.5 Unterführung mittig, Rampe vor Bahnhofgebäude, kompakte Rampe im Süden (V5).....	28
2.6 Regionaler Richtplan Verkehr: Fussverkehr .....	9	5.6 Unterführung mittig, Lift am Platz, Lift im Süden (V6).....	29
2.7 Schulwegplan .....	10	5.7 Schlussfolgerungen.....	30
2.8 Alleenkonzept .....	11	6 Variantenstudium Dammbücke bis Storchenbrücke.....	31
2.9 ISOS.....	12	6.1 Rampe zur Storchenbrücke mit 6% (V1) .....	32
2.10 Inventar- und Schutzobjekte.....	13	6.2 Rampe zur Storchenbrücke mit 8%, Treppe (V2).....	33
2.11 Verdichtungspotenziale im Quartier .....	14	6.3 Grosszügige Treppe zur Storchenbrücke (V3) .....	34
2.12 Vorprojekt SBB .....	15	6.4 Schlussfolgerungen.....	35
2.13 Bahnhofplatz .....	16	7 Variantenstudium Areal Reutgasse .....	36
2.14 Anschlüsse an die Quartiere.....	17	7.1 Potenzial Areal Reutgasse .....	37
2.15 Dammbücke bis Storchenbrücke.....	18	7.2 Durchlässige Blockstruktur (V1) .....	38
2.16 Areal Reutgasse .....	19	7.3 Offene Bauweise, Erhalt Stationsstrasse (V2) .....	39
3 Ziele und Vorgaben.....	20	7.4 Offene Bauweise, Ersatz Stationsstrasse (V2) .....	40
		7.5 Schlussfolgerungen.....	41

# Inhaltsverzeichnis

8 Bestvariante .....	42
8.1 Vertiefung Zielvariante: Teilraum Bahnhofsumfeld.....	43
8.2 Vertiefung Zielvariante: Areal Reutgasse.....	50
8.3 Vertiefung: Dammbücke bis Storchenbrücke.....	51
9 Masterplan .....	52
10 Handlungsanweisungen.....	53
10.1 Teilraum Bahnhofsumfeld .....	53
10.2 Teilraum Dammbücke bis Storchenbrücke.....	54
10.3 Teilraum Areal Reutgasse.....	54
11 Grundlagen.....	55

# 1 Einleitung

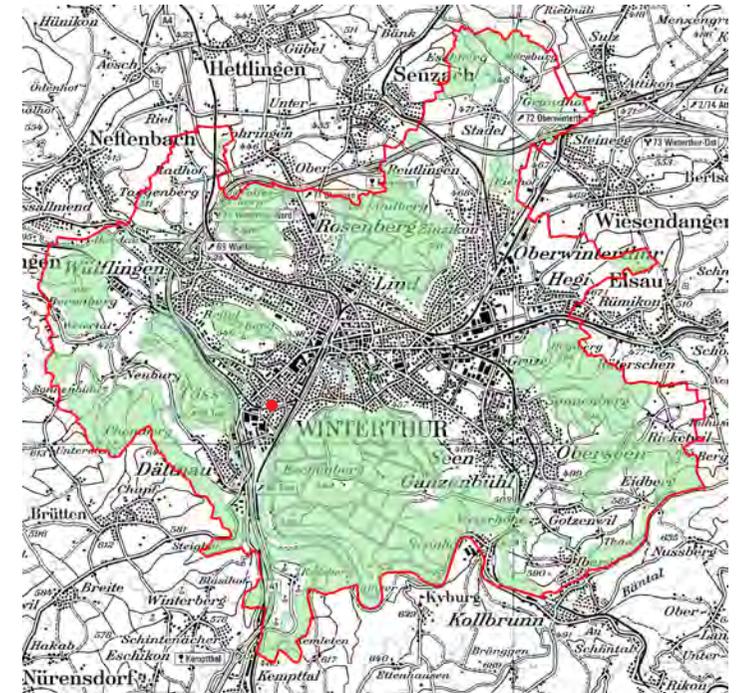
Im Kontext der Masterplanung sind einige Projekte und Grossprojekte im Umfeld des Bahnhof Töss von Bedeutung:

- Mit dem geplanten **Spurausbau der Autobahn A1** im Abschnitt Winterthur und dem von der SBB geplanten **Brüttenertunnel** sind tiefgreifende Veränderungen für den Raum Töss zu erwarten.
- Im Rahmen des Grossprojekts **Brüttenertunnel** plant die SBB, die Perronanlagen und die Personenunterführung des Bahnhofs Töss in zwei Etappen 2026-2029 und 2031-2032 (Terminstand Januar 2020) hindernisfrei auszubauen.
- In der **räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040** wird der Stadtteil Töss als Teil des urbanen Rückgrats definiert. Damit soll der Bahnhof Töss zukünftig dazu beitragen, die urbane Identität von Winterthur zu stärken und das Leben im Quartier Töss zu unterstützen.

- In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet sich mit dem **Rieterareal** ein bedeutendes Transformationsgebiet, welches in den kommenden Jahren neuen Nutzungen zugeführt werden soll und sich damit stärker öffnen wird.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände sollen im Rahmen des Bahnhofumbaus folgende Bereiche um den Bahnhof Töss und entlang der beiden Gleisufer aufgewertet werden: Die Anbindung in die Quartiere, die Zugänglichkeit der öffentlichen Aufenthaltsbereiche sowie die grüne Infrastruktur.

Dabei spielen folgende Fragen eine zentrale Rolle: Wie kann die heutige Funktion des Bahnhof Töss als Quartierszentrum und wichtiger Orientierungspunkt im Quartiersleben weiterhin gesichert werden? Wie können die angrenzenden Quartiere Tössfeld und Eichliacker unter Berücksichtigung ihrer möglichen zukünftigen Entwicklung besser angebunden werden?



Stadt Winterthur mit Bahnhof Töss (rot)



Streckenverlauf Projekt Brüttenertunnel SBB

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Drei Flughöhen

Die Masterplanung umfasst folgende Bearbeitungs- und Betrachtungsebenen:

Quartiersebene (Betrachtungsumfang)

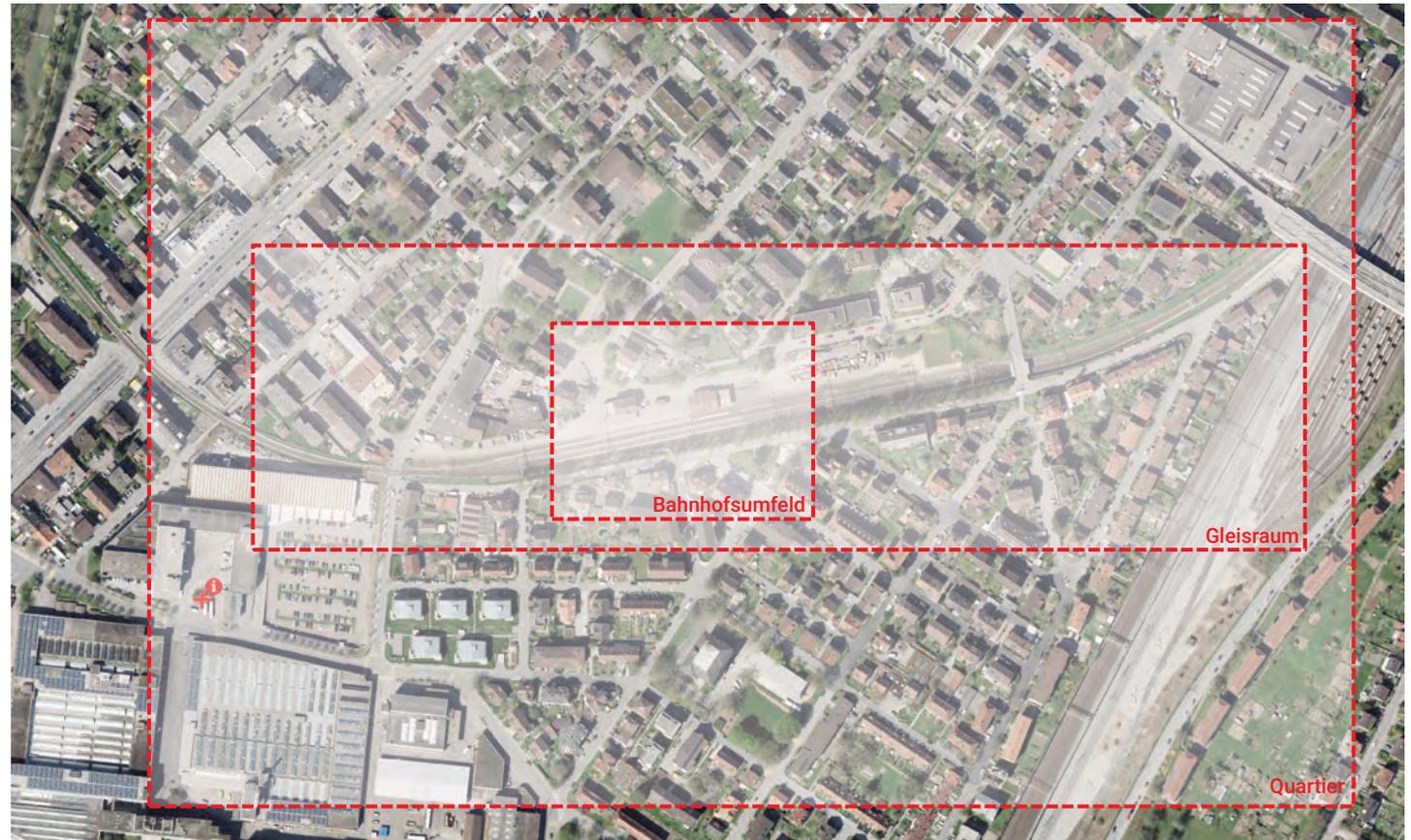
- Freiräume und Nutzungen im Quartier
- Verdichtungspotenziale
- Bezug Bahnhof Töss zu Zürcherstrasse (Zentrum Töss) und Rieterareal
- Anbindung der Quartiere auf beiden Seiten des Bahneinschnitts

Gleisraum (Bearbeitungsumfang)

- Verknüpfungen über das Gleisfeld
- Freiraum entlang der beiden Gleisufer
- Potenzial Areal Reutgasse als Impulsgeber
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Bahnhofsumfeld (Bearbeitungsumfang)

- Potenzial für quartierbezogene Nutzungen, Zielgruppen und Angebote
- Gestaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Raums / Grünraums
- Lage und Ausgestaltung der Zugänge
- Erschliessung und Parkierung
- Standort Betriebsgebäude SBB



Bearbeitungsebenen

## 2.2 Einbettung Quartiersebene

Quartiersebene (Betrachtungssperimeter)

- Sulzer Areal mit Bildungs- und Freizeitangebot
- Bahnhof Winterthur
- Historische Altstadt
- Zentrum Töss
- Naturräume (Töss, Eschenberger Wald, Ebnet, Brühlberg)



Fusswegdistanzen zu wichtigen Zentren und Freiräumen

## 2.3 Bestehende publikumswirksame Nutzungen

- Das Zentrum Töss an der Zürcherstrasse ist der wichtigste Nahversorger im Quartier
- Im direkten Bahnhofsumfeld befinden sich vereinzelt Gewerbenutzungen
- An der nördlichen Kante des Bahnhofsplatzes befindet sich ein Restaurant mit Aussenterrasse (Restaurant Bahnhof)
- Das historische Bahnhofsensemble (Bahnhofsgebäude, Aborthäuschen und Güterschuppen) wird heute als Quartierzentrum (GZ) genutzt
- Das Rieterareal südwestlich des Bahnhofs ist ein bedeutendes Transformationsgebiet der Stadt Winterthur. Zurzeit befindet sich dort der neue Hauptsitz der Rieter AG im Bau.



● Geschäft     
 ● Gastro     
 ● Sport     
 ● Service     
 ● Apotheke/Praxis     
 ● Hotel     
 H Öffentliche Haltestelle

Ist-Zustand publikumswirksame Nutzungen

## 2.4 Historische Entwicklung von Töss

Die bis zu ihrer Eingemeindung 1922 eigenständige Gemeinde Töss entstand als Strassendorf entlang der Zürcherstrasse. Mit dem Bau des Bahnhof Töss (1876) an der ursprünglich nach Basel geplanten Bahnstrecke entwickelte sich zuerst das heutige Quartier Tössfeld zwischen den Bahngleisen und der Zürcherstrasse, später dann das Eichliackerquartier zwischen Bahnhof und der Bahnstrecke Winterthur - Zürich. Das Eichliackerquartier ist von den Industriebauten und Arbeiterhäusern der Firmen Rieter und Sulzer geprägt. Historisch wichtige Bauten im Quartier Tössfeld sind neben dem Bahnhofsensemble die reformierte Kirche (1854) und das Schulhaus Tössfeld.

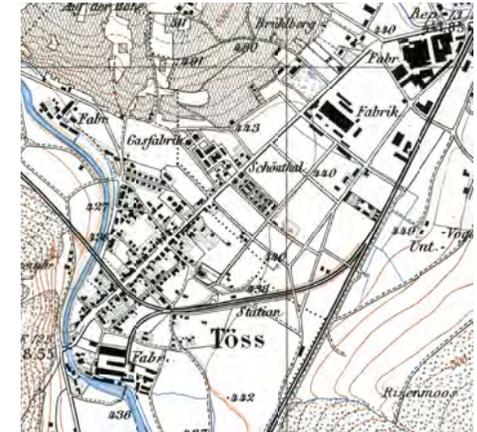
Der Bahnhof und die Industrien von Sulzer und Rieter waren entscheidende Katalysatoren der Stadtentwicklung von Töss. Die historische Bausubstanz ist im heutigen Siedlungsbild noch klar ablesbar und prägt den Charakter der Quartiere um den Bahnhof.



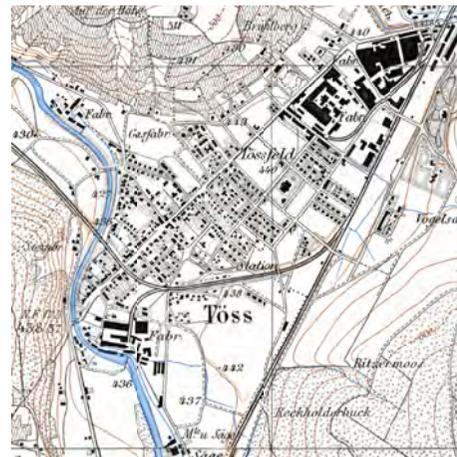
1868: Töss entwickelt sich als Strassendorf an der Zürcherstrasse



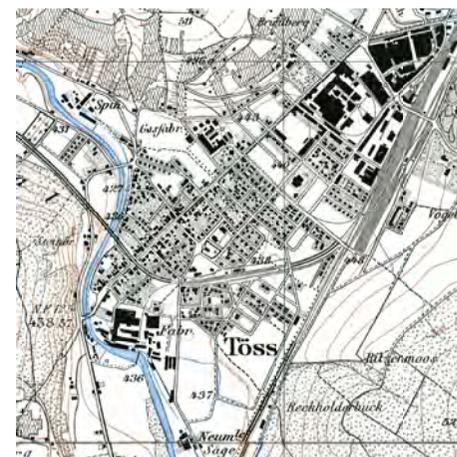
1876: Bau des Bahnhof Töss



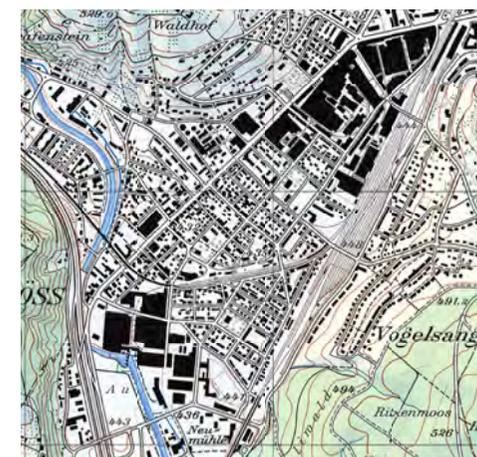
1884: Bau der reformierten Kirche Töss  
Bau der Rieter Fabrik und der Sulzer Fabrik



1900: Bau des Schulhaus Tössfeld  
Entstehung des Quartiers Tössfeld



1908: Bau des Schulhaus Eichliacker  
Entstehung des Quartiers Eichliacker



1922: Ein Siedlungskörper Töss und Winterthur  
Neubau Zentrum Töss (Einkaufszentrum)

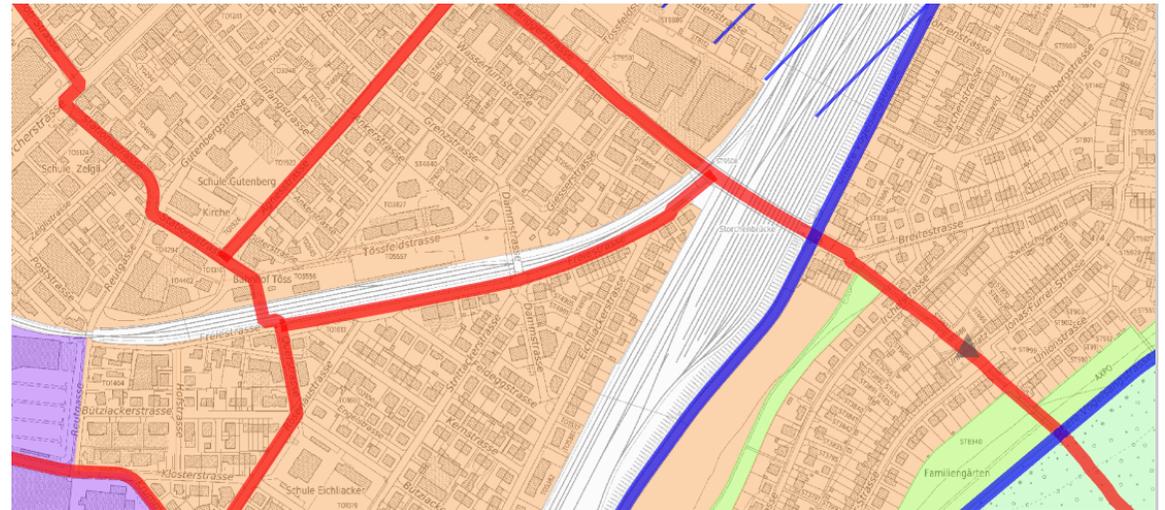
## 2.5 Kommunalen Richtplan Verkehr: Fuss & Veloverkehr

### Fussverbindungen

Im kommunalen Richtplan sind die bestehende Bahnstrossenunterführung und die Storchenbrücke als Gleisquerungen eingetragen. Eingetragen sind zudem die Freiestrasse zwischen den beiden Querungen und die Verbindung Querstrasse - Bahnhofplatz - Stationstrasse.

### Veloverbindungen

Eine bestehende regionale Radroute führt von Süden kommend über die Rosenaustrasse, die Dammstrasse und Tössfeldstrasse Richtung Bahnhof Winterthur. Diese Verbindung soll als Veloschnellroute ausgebaut werden. In Ost-West-Richtung führt eine regionale Radroute von der Storchenbrücke zur Zürcherstrasse.



Kommunaler Richtplan Fuss- und Wanderwege



Kommunaler Richtplan Radrouten

## 2.6 Regionaler Richtplan Verkehr: Fussverkehr

### Hinernisfreier Wanderweg

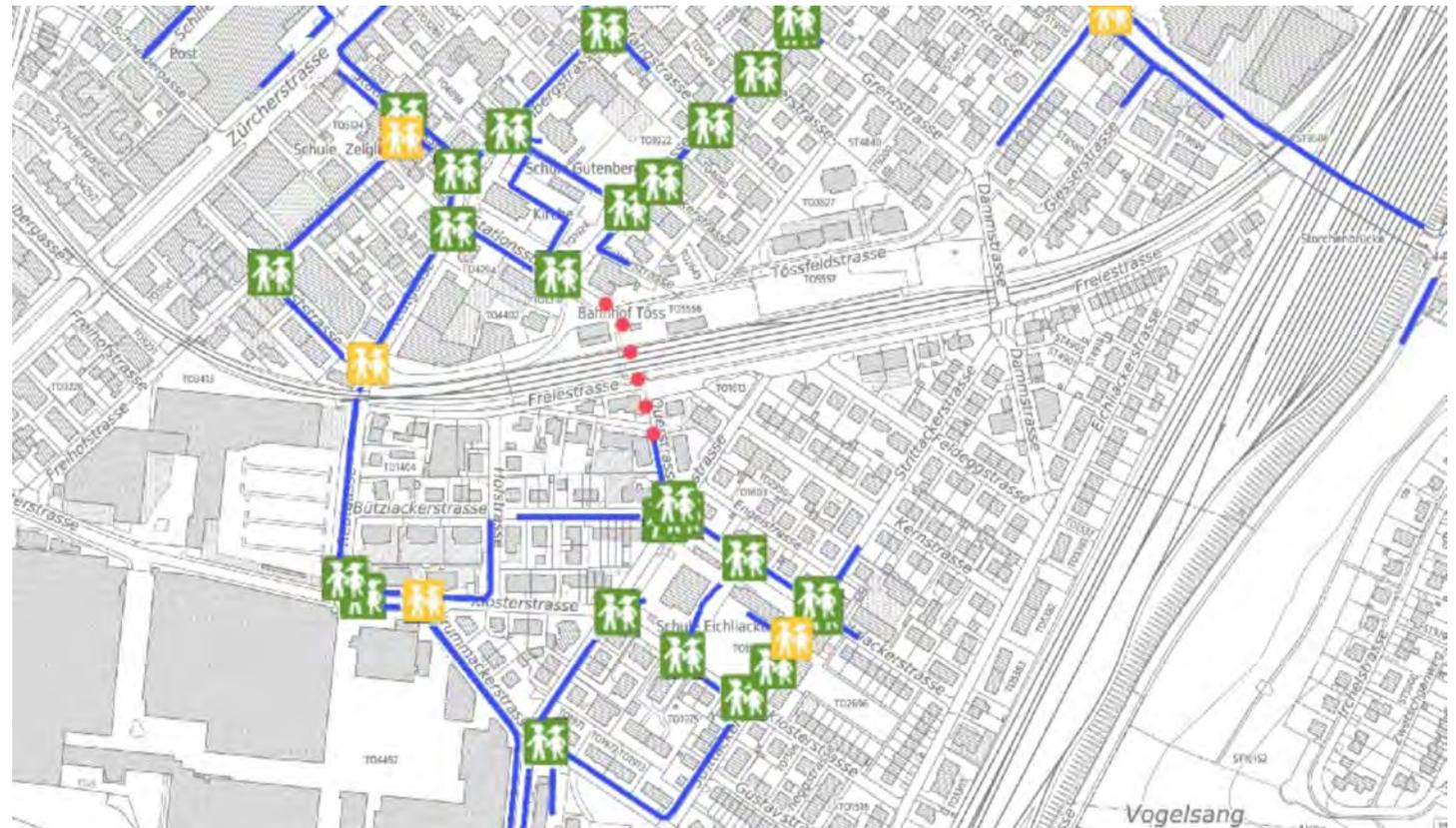
Gemäss regionalem Richtplan soll die Strecke Turbenthal - Bahnhof Winterthur mittelfristig als hindernisfreier Wanderweg ausgebaut werden (orange Signatur).



Regionaler Richtplan, Teilrevision 2019; orange: Hindernisfreier Wanderweg

## 2.7 Schulwegplan

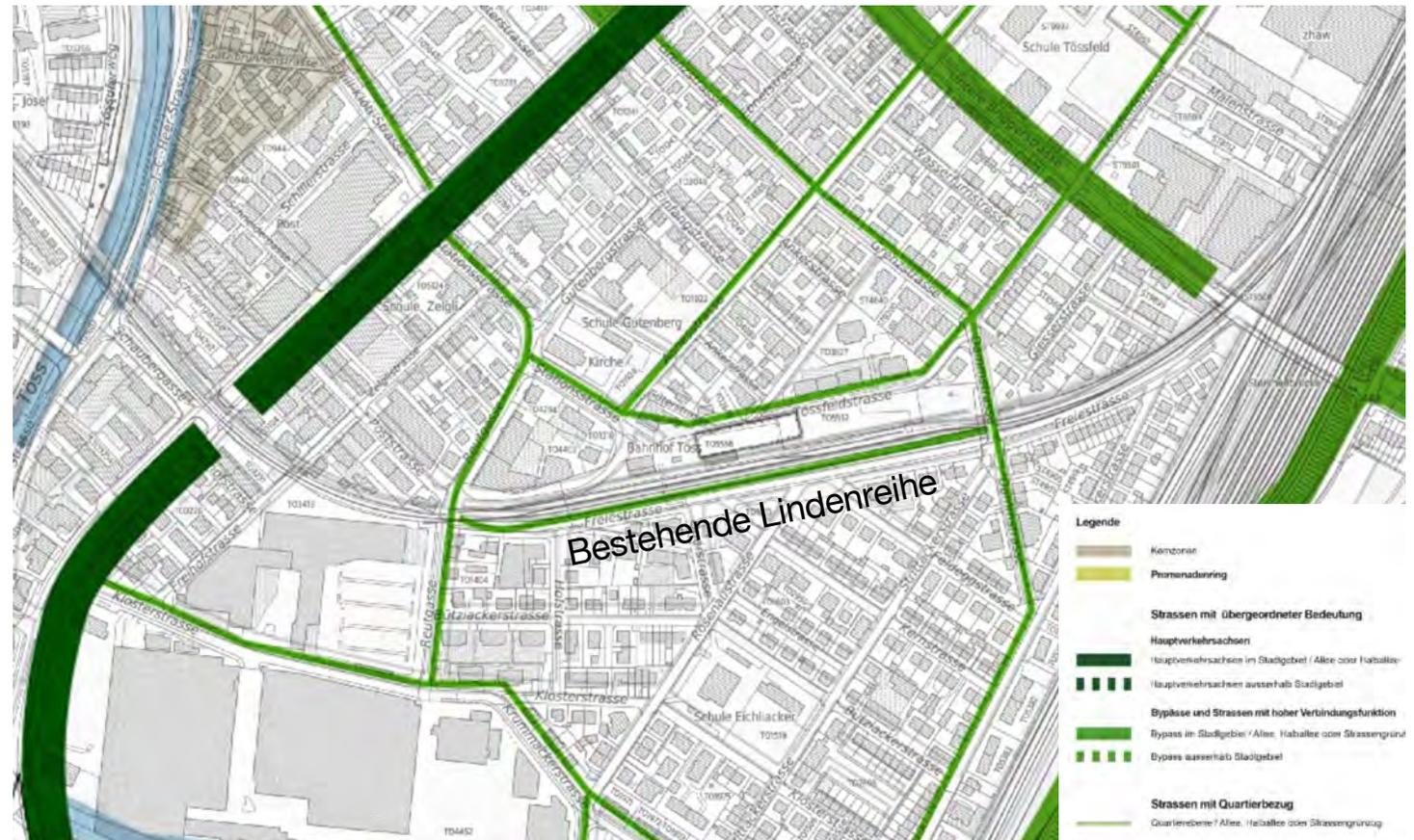
Im kommunalen Schulwegplan ist im Quartier lediglich eine Gleisquerung über die Überführung Reutgasse eingetragen. Diese Querung weist erhöhte Anforderungen auf. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob mit einer neuen, attraktiven Unterführung am Bahnhof das bestehende Schulwegnetz um einen sicheren Übergang erweitert werden kann.



Schulwegplan; blau: Schulwege; Picto gelb: Übergang mit erhöhten Anforderungen; rot: mögliche Ergänzung Übergang

## 2.8 Alleenkonzept

Das Alleenkonzept sieht im Bahnhofsumfeld und entlang des Gleisfelds Alleen, Halballéen oder eine Strassenbegrünung vor, die nördlich des Gleisfelds über den Bahnhofplatz führt und im Süden die bestehende Lindenreihe an der Freistrasse einbezieht.



Alleenkonzept Stadt Winterthur

## 2.9 ISOS

0.10 Bahnhof Töss. Intaktes Ensemble gereiht entlang der Gleise, markantes Hauptgebäude, Aborthäuschen, Güterschuppen

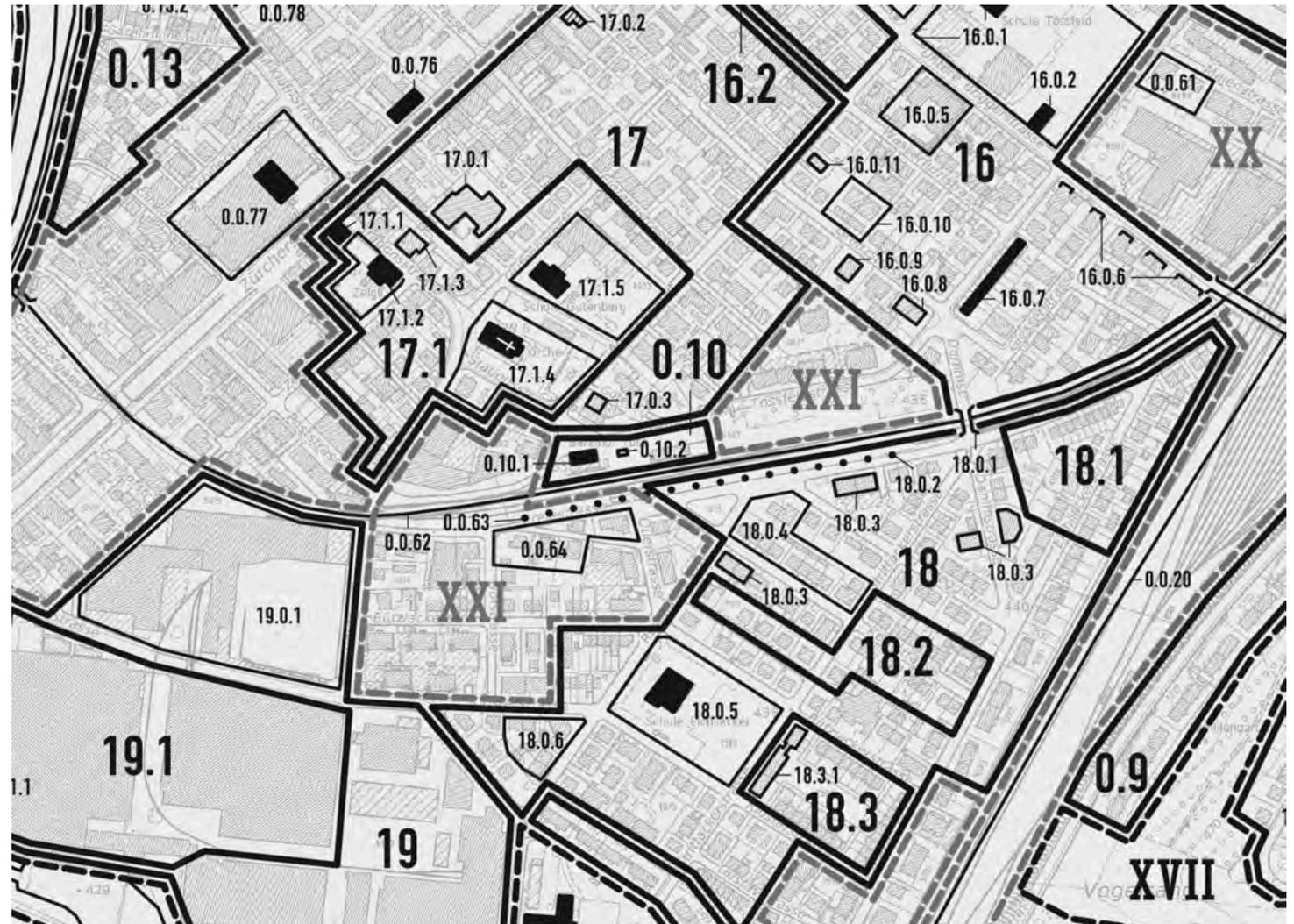
16. Quartier Tössfeld, regelmässige und dichte Reihenbildung von zwei- bis dreigeschossigen, Arbeiterhäusern

17. Erweiterung Quartier Tössfeld, rasterförmig angelegtes Strassennetz mit Kirch- und Schulareal Töss, heterogene, dichte Wohnbebauung

18. Eichliacker, triangelförmiges Wohnquartier mit Schulareal zwischen den Bahnlinien, nach Süden fortgesetztes Strassenraster

18.1 Siedlung Bahndreieck, dreigeschossige MFH, zweigeschossige, Reihen EFH

18.0.2 Lindenreihe, schirmt das Quartier von der Bahnlinie ab (auch 0.0.63)



Ausschnitt ISOS Karte Winterthur

## 2.10 Inventar- und Schutzobjekte

### Überkommunale Inventarobjekte

- Bahnhofsemble  
(Ankunftsgebäude, Aborthäuschen und Güterschuppen)
- Reformierte Kirche und Pfarrhaus  
(Architekt Johann Caspar Wolff)

### Kommunale Inventarobjekte

- Siedlung Bahndreieck an der Freiestrasse östlich Dammstrasse  
(Architekten Bridler, Jung, Völki)
- Ensemble Mehrfamilienhäuser an der Strittackerstrasse (Architekt Witzig und Begert)
- Primarschulhaus Gutenberg (Tössfeld)
- Primarschulhaus Eichliacker  
(Architekten Siegrist-Allweyer, Hermann)



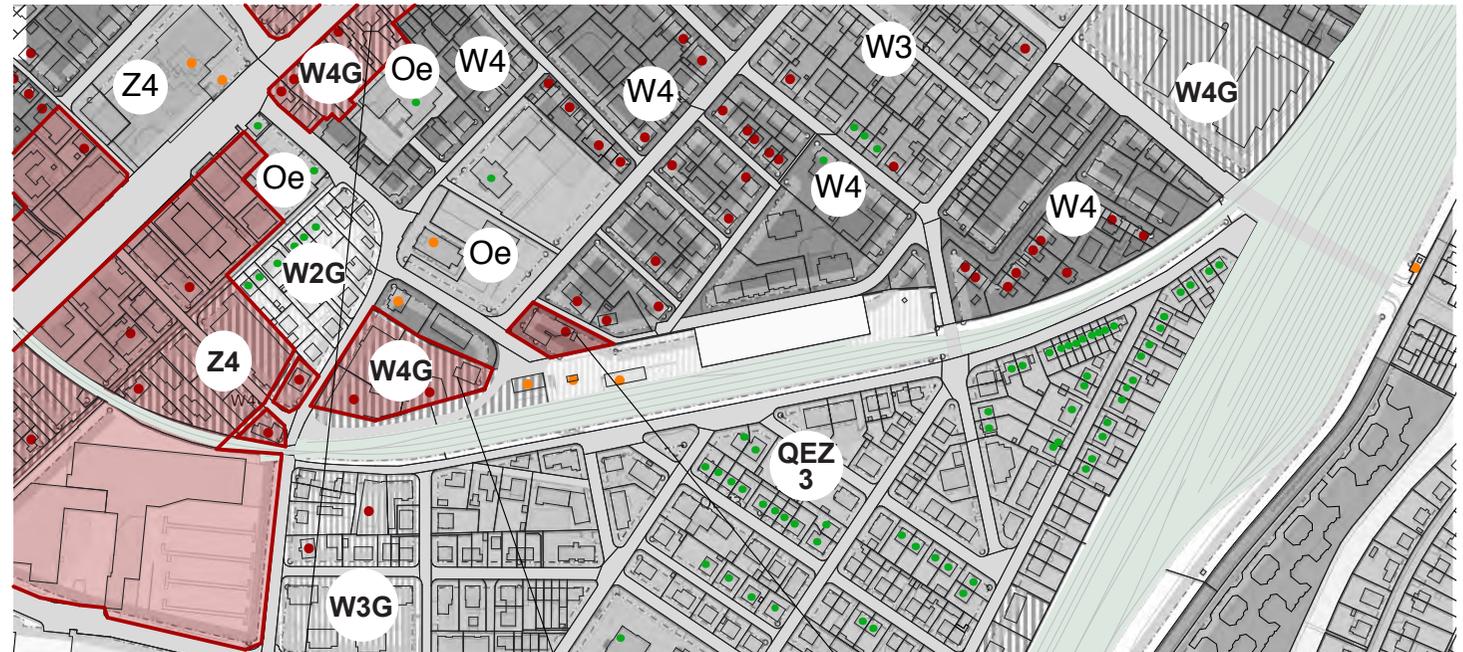
#### Inventar schutzwürdiger Bauten

- Schutzobjekt kommunal
- Inventarobjekt überkommunal
- Inventarobjekt kommunal
- Gemäss Vertrag Sulzerareal 2003 zu erhalten

## 2.11 Verdichtungspotenziale im Quartier

In den Quartieren Eichliacker und Tössfeld besteht mehrheitlich eine sehr kleinteilige Parzellenstruktur. Der Zustand der Bauten und die Tatsache, dass es im Quartier zahlreiche Erweiterungsbauten gibt, lassen vermuten, daß sich viele Gebäude in privatem Eigentum befinden. Deshalb kann das Potenzial für Nachverdichtung in den Wohnzonen des Quartiers als recht begrenzt eingeschätzt werden.

Unter den gewerblich genutzten Arealen im Quartier haben die Areale an der Zürcherstrasse Potenzial, da es dort sanierungsbedürftigen Gebäudebestand gibt. Das Areal Reutgasse am Bahnhof bietet ebenfalls aufgrund des Gebäudezustands und der Möglichkeit, einen höheren Wohnanteil als heute zu realisieren, ein Potenzial zur Umnutzung und Entwicklung. Südlich der Bahngleise befindet sich das Rieterareal, das sich bereits heute in einem Transformationsprozess befindet und sich zukünftig stärker durchmischen und damit öffnen wird.



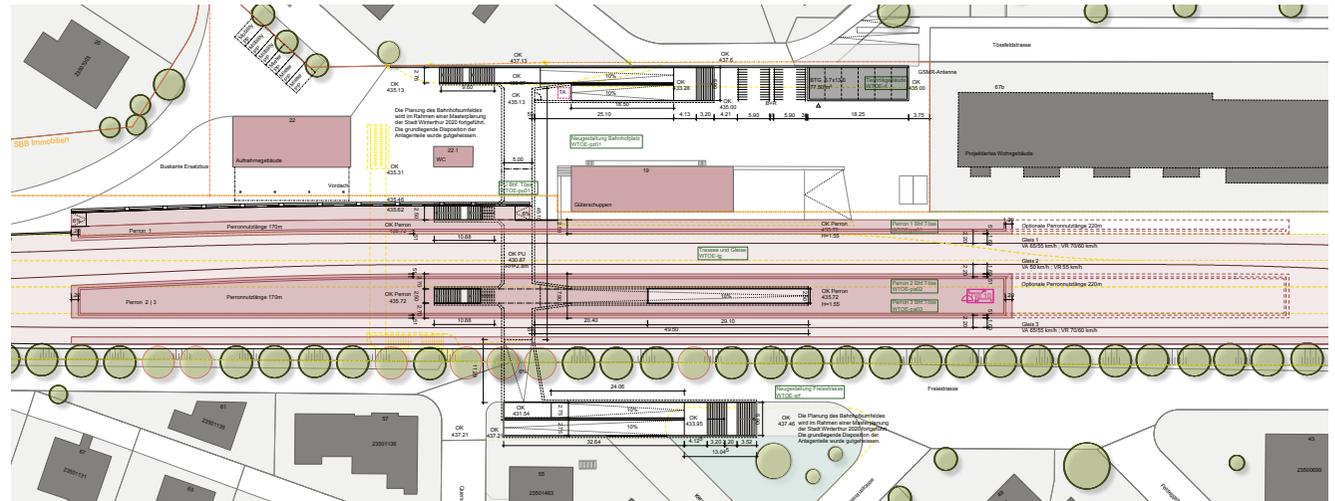
- Potenzial punktuelle Nachverdichtung
- Potenzial zur Erhöhung der Dichte
- Inventarobjekt überkommunal
- Inventarobjekt kommunal
- Schutzobjekt kommunal

## 2.12 Vorprojekt SBB

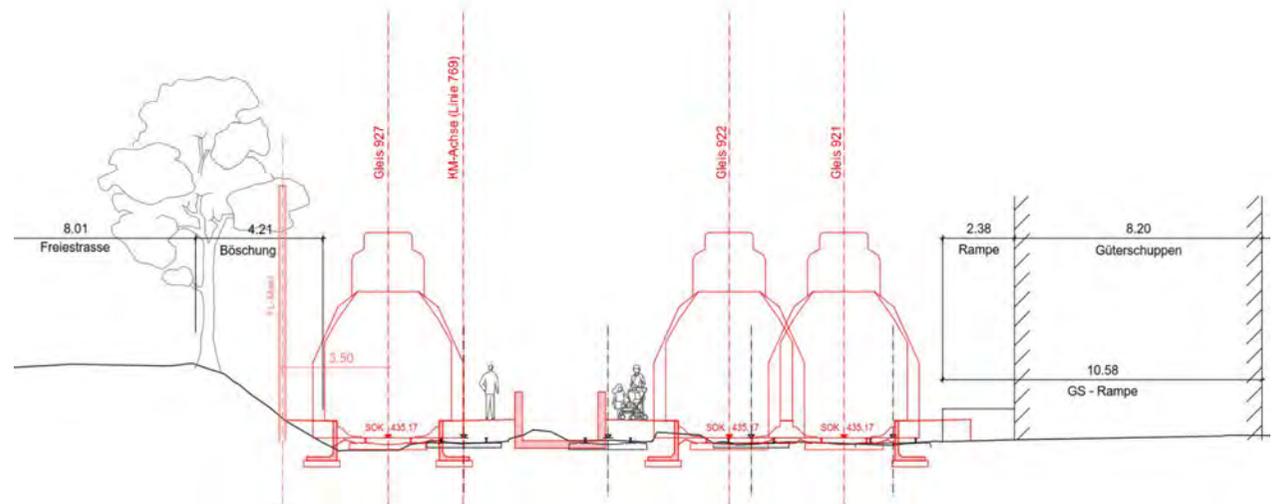
Das Vorprojekt der SBB sieht am Bahnhofplatz und an der Freistrasse Zugänge zur Unterführung mit 2-läufigen Rampen vor. Das Betriebsgebäude liegt am nord-östlichen Rand des Bahnhofplatzes. Die Retentionsfläche östlich des Neubaus “Winty” wird als Regenwasser-Rückhaltebecken für das gesamte Gleisfeld benötigt. Die Dammbücke wird real ersetzt, der Fussgängerzugang auf die Storchenbrücke wird ersetzt. Das südliche Gleis in Richtung Bahnhof Winterthur taucht ab und wird überdeckt.

### Einschätzung

- Von der Tössfeldstrasse aus gesehen versperrt das Betriebsgebäude eine wichtige Sichtbeziehung zum Bahnhofplatz
- die geplanten Rampenanlagen am Bahnhofplatz und an der Freistrasse beanspruchen enorm viel Platz und lösen damit Konflikte in dem denkmalgeschützten Kontext aus.
- Die sehr gross dimensionierte Rampe auf der Seite Freistrasse bedingt eine Sperrung der Kernstrasse.



Situationsplan Vorprojekt SBB (Weiterentwicklung Bestvariante)



Querprofil Vorprojekt SBB (Weiterentwicklung Bestvariante)

## 2.13 Bahnhofsplatz



Blick von der Stationsstrasse auf den Bahnhofplatz:  
Restaurant Bahnhof, Bahnhofsgebäude, Aborthaus



Bahnhofsgebäude mit Vordach und Aborthaus,  
heutiger Perronzugang a Niveau,  
Zugang zu Gleisunterführung von der Freistrasse (im Vordergrund)



Quartiersicht Bahnhofsgebäude und Aborthaus



Blick von der Tössfeldstrasse kommend mit  
Vorbereich vom Güterschuppen



Güterschuppen vom Gleisfeld aus gesehen



Böschung mit Sitzstufen  
vis a vis vom Güterschuppen

## 2.14 Anschlüsse an die Quartiere



Vorbereich Neubau Winty mit Zufahrt Tiefgarage,  
Retentionsfläche SBB



Retentionsfläche SBB östlich des Neubaus



Vorbereich Neubau Winty zu  
Bahnhofplatz und Gleisfeld



Potenzialfläche Aufweitung vom Strassenraum  
an der Freistrasse Ecke Querstrasse



Dreieckspark Freistrasse



Westliche Freistrasse beim Übergang Reutgasse

## 2.15 Dammbücke bis Storchenbrücke



Blick von der Dammbücke  
Richtung Storchenbrücke



Dammbücke Ecke Freiestrasse



Östliche Freiestrasse mit Vorgärten  
der Reihenhäuser Siedlung Bahndreieck



Freiestrasse Ecke Strittackerstrasse  
(Bereich projektierte Überdachung SBB)



Heutige Zugangssituation zur Rampe Storchenbrücke

## 2.16 Areal Reutgasse



Areal Reutgasse von Süden mit Gleisfeld



Anschluss zum Bahnhofplatz im Süd-Westen



Heutige Anschlusssituation an den Bahnhofplatz  
mit Bestandsbau



Nördliche Reutgasse Ecke Stationsstrasse



Reutgasse Ecke Stationsstrasse mit  
inventarisiertem reformierten Pfarrhaus

## 3 Ziele und Vorgaben

Im Rahmen der Masterplanung soll geprüft werden, wie der öffentliche Raum im direkten Bahnhofsumfeld sowie entlang der beiden Gleisufer qualitativ entwickelt werden kann. Daraus lassen sich folgende Ziele und Vorgaben für das Variantenstudium ableiten:

- Die **Lage und Dimensionierung der Zugänge** zur Bahnunterführung im Vorprojekt der SBB beeinträchtigen im Norden die städtebauliche Situation mit dem historischen Ensemble am Bahnhofplatz und die kleinteiligen Strukturen südlich der Gleise.  
> Im Rahmen des Masterplans werden die optimale Lage der Unterführung und deren Zugänge bestimmt.
- Der im Vorprojekt vorgeschlagene **Standort des Betriebsgebäudes** der

SBB versperrt den räumlichen Anschluss von der Tössfeldstrasse zum Bahnhofplatz.

> Lage und Ausmessung des Betriebsgebäudes SBB werden optimiert. Der Zugang zum Bahnhofplatz über die Tössfeldstrasse wird aufgewertet.

- Das **Aufnahmegebäude, der Güterschuppen und deren Aussenraum** werden heute rege als GZ genutzt und stellen einen wichtigen Orientierungspunkt im Quartier dar.  
> Der Bahnhofsumbau und die zukünftige Gestaltung des Bahnhofplatzes werden mit der Nutzung des Gemeinschaftszentrums in Einklang gebracht.
- Das **historische Ensemble am Bahnhofplatz** ist ein wichtiger, schützenswerter Zeitzeuge.

> Es wird eine denkmalpflegerisch verträgliche Lösung für den Bahnhofsumbau gefunden, die sich in das schützenswerte Ensemble einordnet.

- Das **Areal Reutgasse** grenzt direkt an den Bahnhofplatz. Auf einem Teil des Areals steht das inventarisierte Pfarrhaus der reformierten Kirche mit umliegendem Garten. Der restliche Teil ist heute gewerblich genutzt und introvertiert orientiert.  
> Es wird geprüft, welche städtebaulichen Themen eine zukünftige Entwicklung aufnehmen müsste.
- Die **Gleisquerung** beim Bahnhof Töss Richtung Querstrasse und Schulhaus Eichliacker ist im kommunalen Richtplan enthalten und muss im Rahmen des Bahnhofsumbaus hindernisfrei ausgebaut werden.

> Die Gleisquerung dient zukünftig als Bahnzugang und gleichzeitig als wichtige Quartierverbindung für den Fussverkehr zwischen Querstrasse und Bahnhofplatz.

- Die **historische Lindenreihe** an der Freiestrasse prägt den Freiraum am Gleisfeld markant und ist im ISOS eingetragen.  
> Die Lindenreihe soll zwingend erhalten und wo möglich ergänzt werden.
- Der gerade fertiggestellte Neubau “Winty” am östlichen Bahnhofplatz verfügt über eine **zum Bahnhofplatz hin orientierte Gewerbefläche** im EG, die den Platz damit zukünftig zusätzlich beleben wird. Die Freiraumgestaltung im Vorbereich des Neubaus bietet eine Fussverbindung parallel zu den Gleisen Richtung Dammbücke.

> Eine weitere Vernetzung in Richtung Dammbücke wird unter Einbezug des Retentions- und Rückhaltbeckens der SBB geprüft.

- Vor der an der Freiestrasse gelegenen kleinteiligen, im Osten grösstenteils inventarisierten Bebauung entsteht die **Überdachung des südlichen Gleises SBB**.

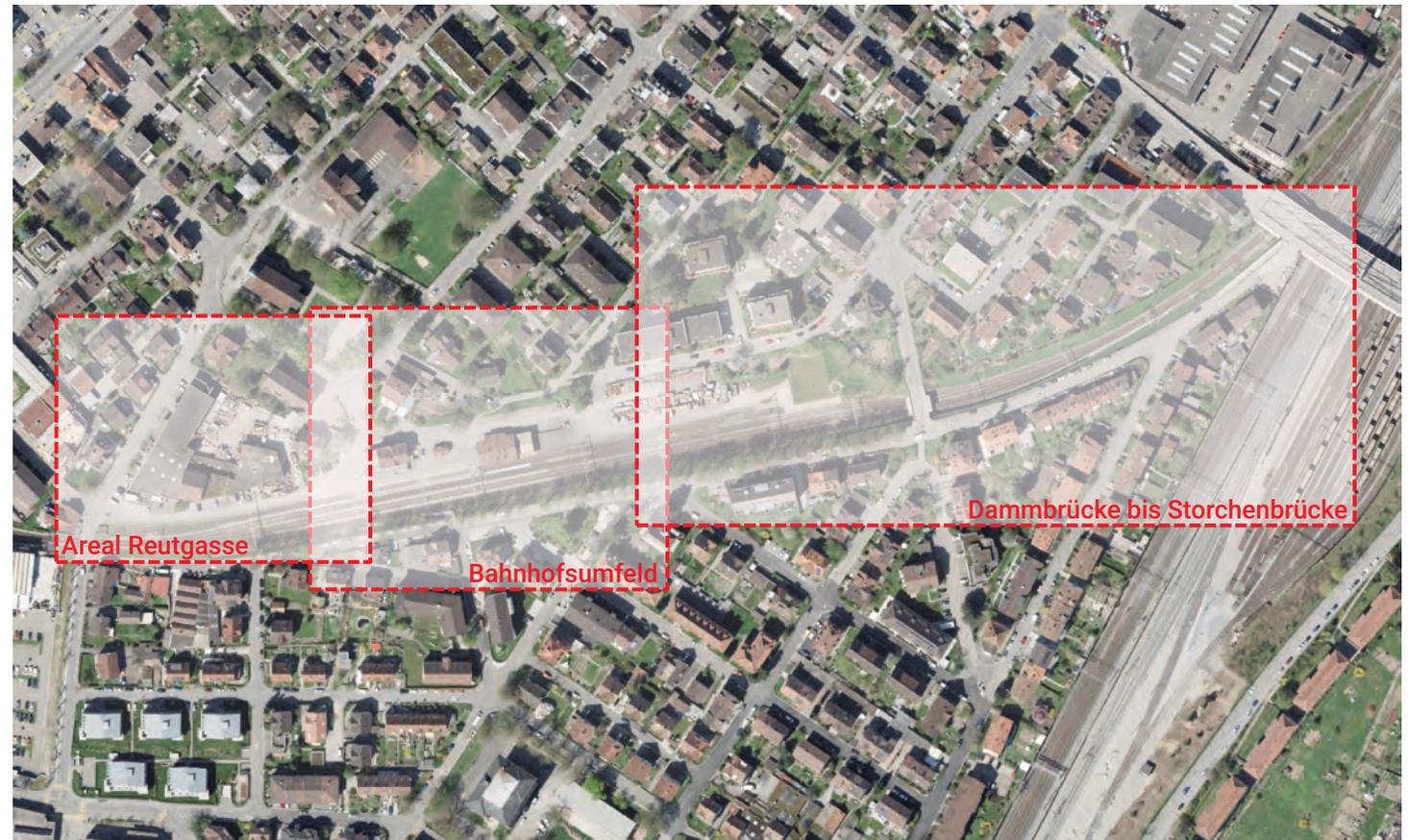
> Es wird geprüft, wie die geplante Überdachung des südlichen Gleises SBB und der Ersatz der Rampe zur Stochenbrücke zur Aufwertung des Freiraums und der Vernetzung beitragen können (Lage, Erschliessungsart, Einflüsse auf die Umgebung)

- Der **Dreieckspark mit Spielplatz** an der Freiestrasse wird als Treffpunkt im Quartier genutzt.

> Der Dreieckspark bleibt erhalten und seine Zugänge werden in der Planung berücksichtigt.

## 4 Variantenstudium

Für die Bearbeitung des Variantenstudiums wird der Gleisraum in die drei Teilbereiche Areal Reutgasse, Bahnhofsumfeld und Dammbücke bis Storchenbrücke gegliedert. Für diese Teilbereiche werden verschiedene Varianten studiert, deren Ergebnisse dann in den Masterplan einfließen



# 5 Variantenstudium Bahnhofsumfeld



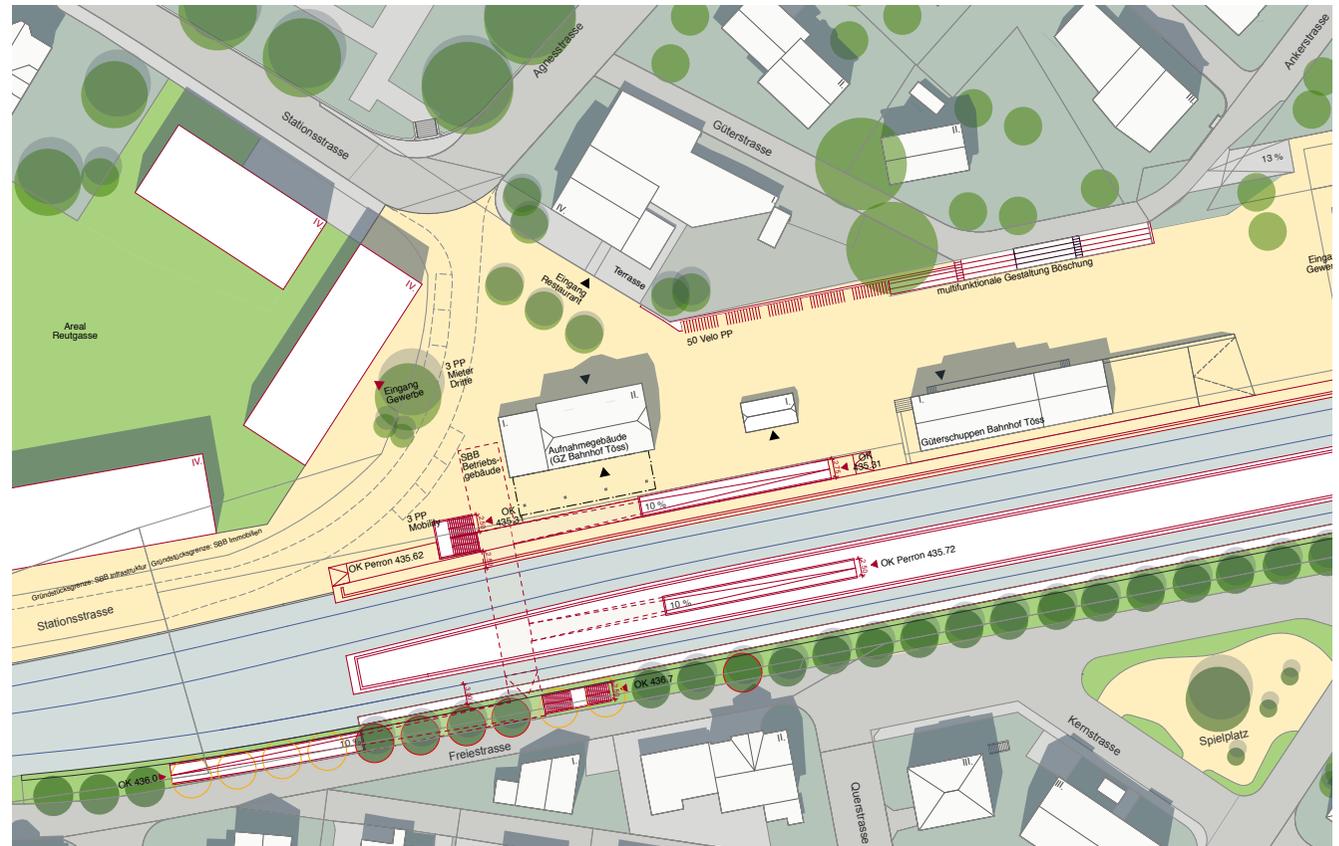
## 5.1 Bahnstufunterföhrung im Westen (V1)

### Idee

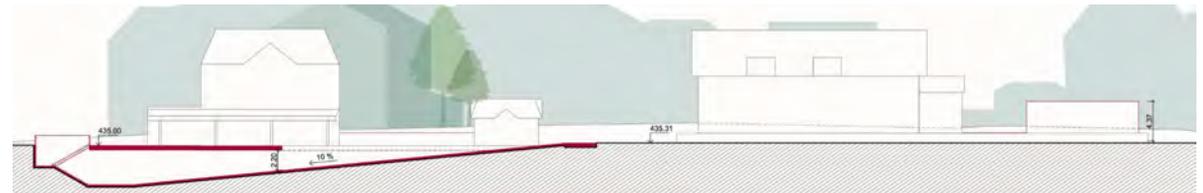
- Bezug zu neuer Entwicklung auf dem Rieter Areal nehmen
- Rampenlänge zur Freiestrasse kann aufgrund des Richtung Westen abfallenden Terrains verringert werden

### Beurteilung

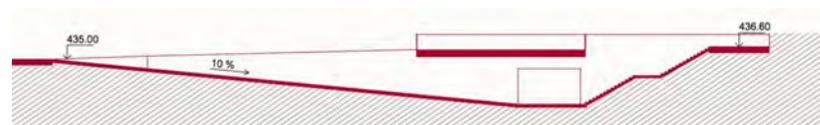
- Rampen- und Treppenzugänge liegen recht weit auseinander (schwierige Orientierung)
- Unterföhrung liegt relativ nahe an der Bahnüberföhrung im Osten
- + Kurze, kompakte Unterföhrung
- Die Anbindung an das Quartier Eichliacker liegt zu weit im Westen
- Die Anordnung von Rampe und Treppe in einem grossen Bereich der Böschung bedingt einen Verlust von Teilen der historischen Lindenreihe
- + Am Bahnhofspatz spielen die Zugänge am Stadtperron den hinteren Bereich des Bahnhofspatzes frei
- Vom Quartier Tössfeld aus kommend ist die Orientierung zu den Zugängen der Unterföhrung schwierig



Situationsplan



Schnitt Zugang Unterföhrung am Bahnhofspatz



Schnitt Zugang Unterföhrung Seite Freiestrasse

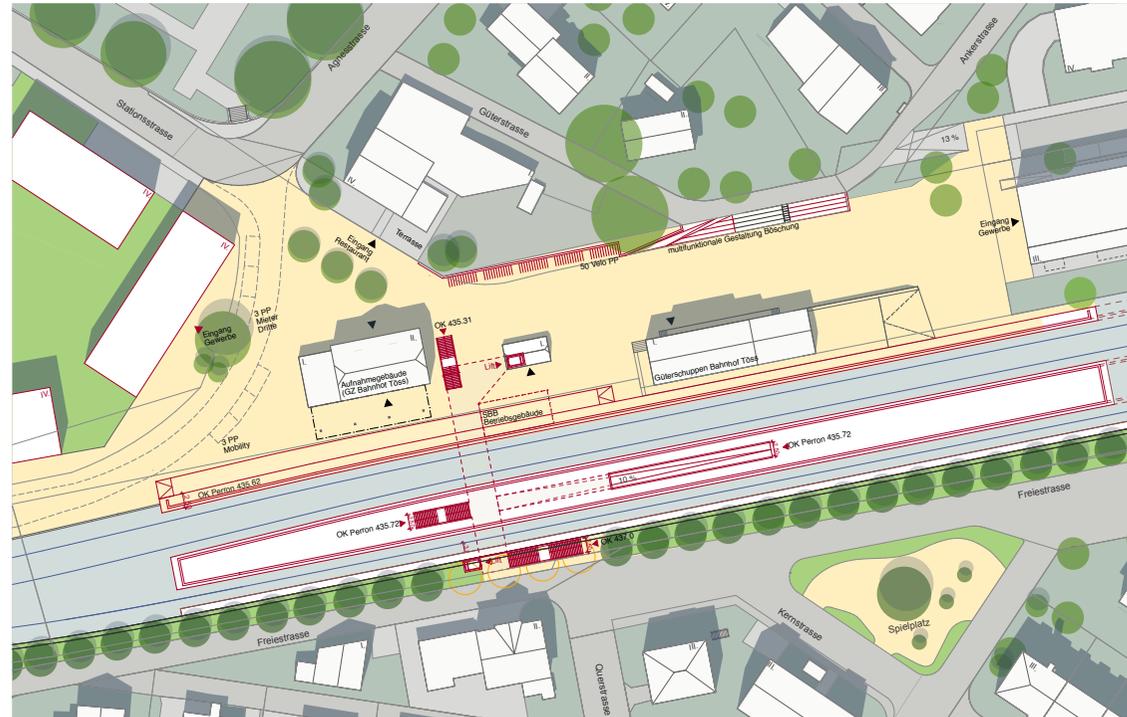
## 5.2 Heutige Lage der Unterführung, Lift am Bahnofsplatz, Treppe & Lift in Böschung (V2)

### Idee

- Unterführung an der heutigen Lage
- Am Bahnofsplatz anstatt einer Rampe ein Lift, der ins Aborthäuschen integriert ist
- Im Süden ist der Zugang in die Böschung integriert

### Beurteilung

- + Adressierung der Treppe am Bahnofsplatz gut
- Integration Lift in Aborthäuschen denkmalpflegerisch nicht gewünscht
- + Position der Treppe am Bahnofsplatz gut
- + Kurze, kompakte Unterführung
- Integration von Treppenanlage und Lift in den Grünstreifen bedingt Verlust von Teilen historischer Lindenallee



Situationsplan

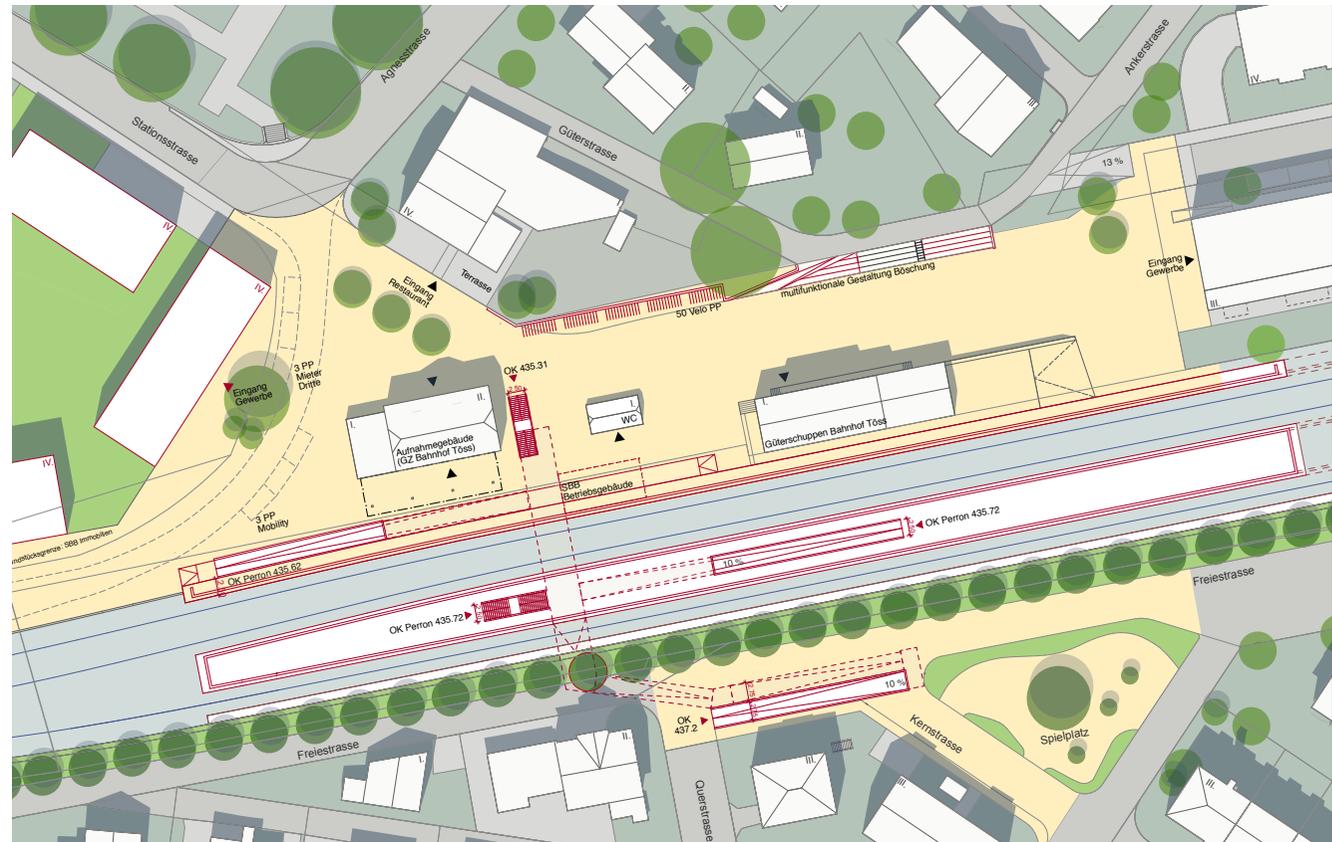
### 5.3 Heutige Lage der Unterführung, Rampe am Bahnplatz, Rampe im Süden (V3)

#### Idee

- Unterführung an der heutigen Lage
- Rampe vor dem Bahnhofsgebäude am Bahnplatz
- Zugang im Süden südlich der Freiestrasse mit einfacher Rampe im Bereich der Aufweitung des Strassenraums

#### Beurteilung

- + Adressierung der Treppe am Bahnplatz gut
- Rampenöffnung mit Absturzsicherung vor dem Vordach des Ankunftsgebäudes ist denkmalpflegerisch schwierig einzuordnen
- Lange, komplexe Unterführung (schlechte Orientierung, Angstraum)
- Einbettung in den Kontext schwierig: Rampenanlage im Süden bedingt Sperrung Kernstrasse



Situationsplan

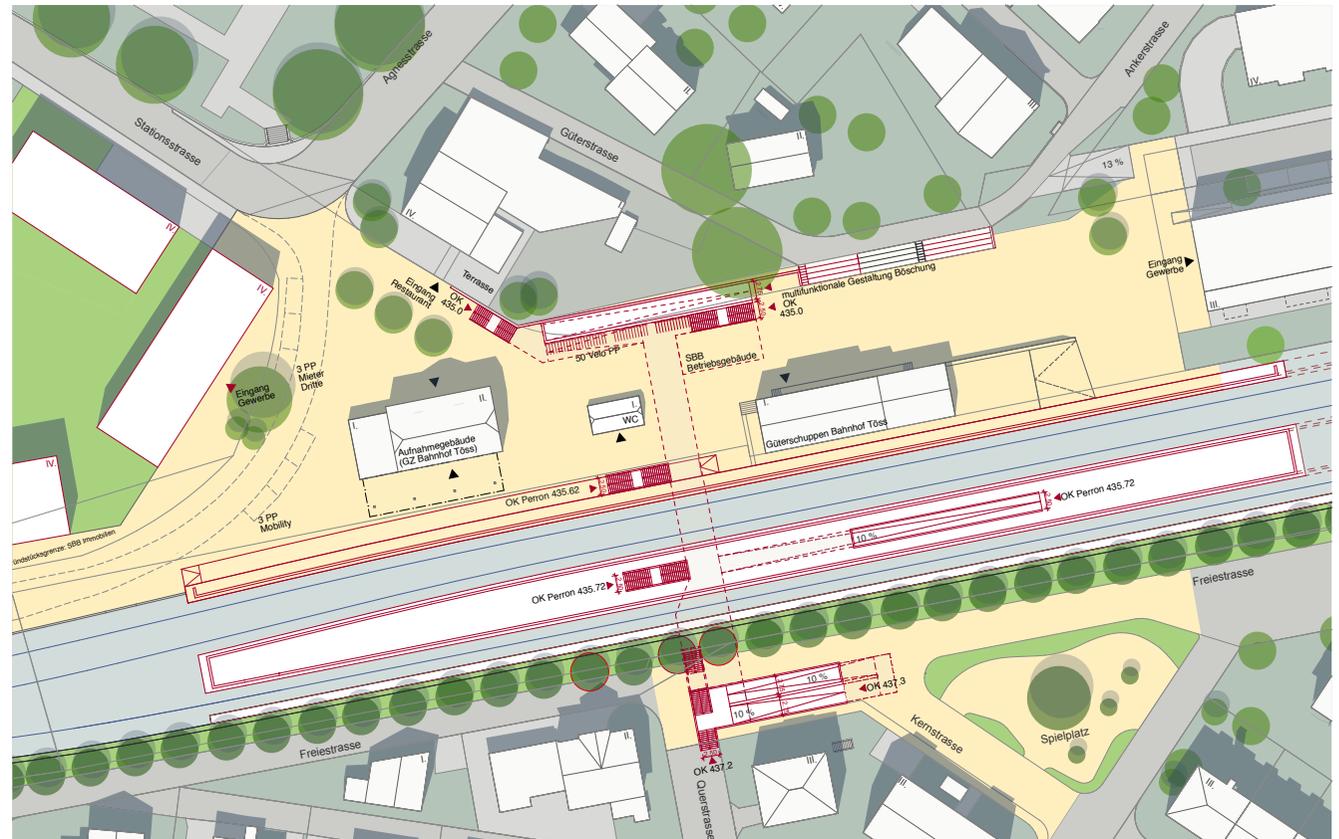
## 5.4 Unterführung mittig, Rampe an nördlicher Kante Bahnhofsplatz, kompakte Rampe im Süden (V4)

### Idee

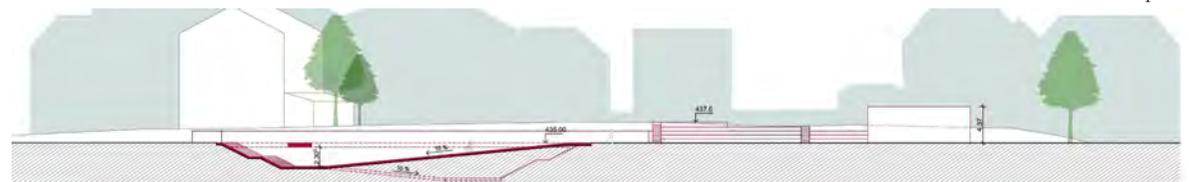
- Zentrale, mittige Position der Unterführung
- Rampenanlage an der nördlichen Kante des Bahnhofsplatzes (entfernt vom Bahnhofsensemble)
- Möglichst kompakte Rampenanlage im Süden um Kernstrasse nicht sperren zu müssen

### Beurteilung

- Grosses Bauwerk das in die nördliche Platzkante integriert werden muss
- Treppe parallel zum Stadtperron vom Bahnhofsplatz schafft Nutzungskonflikte mit dem GZ
- Sehr lange Unterführung (Angstrraum)
- Kopfsituation im Süden mit komplexer Rampenanlage (3-fach gewandelt)
- + Keine Sperrung Kernstrasse nötig
- + Die Treppe zur Querstrasse führt auf Höhe Mittelpodest Rampe Tageslicht nach unten



Situationsplan



Schnitt Zugang Unterführung am Bahnhofsplatz

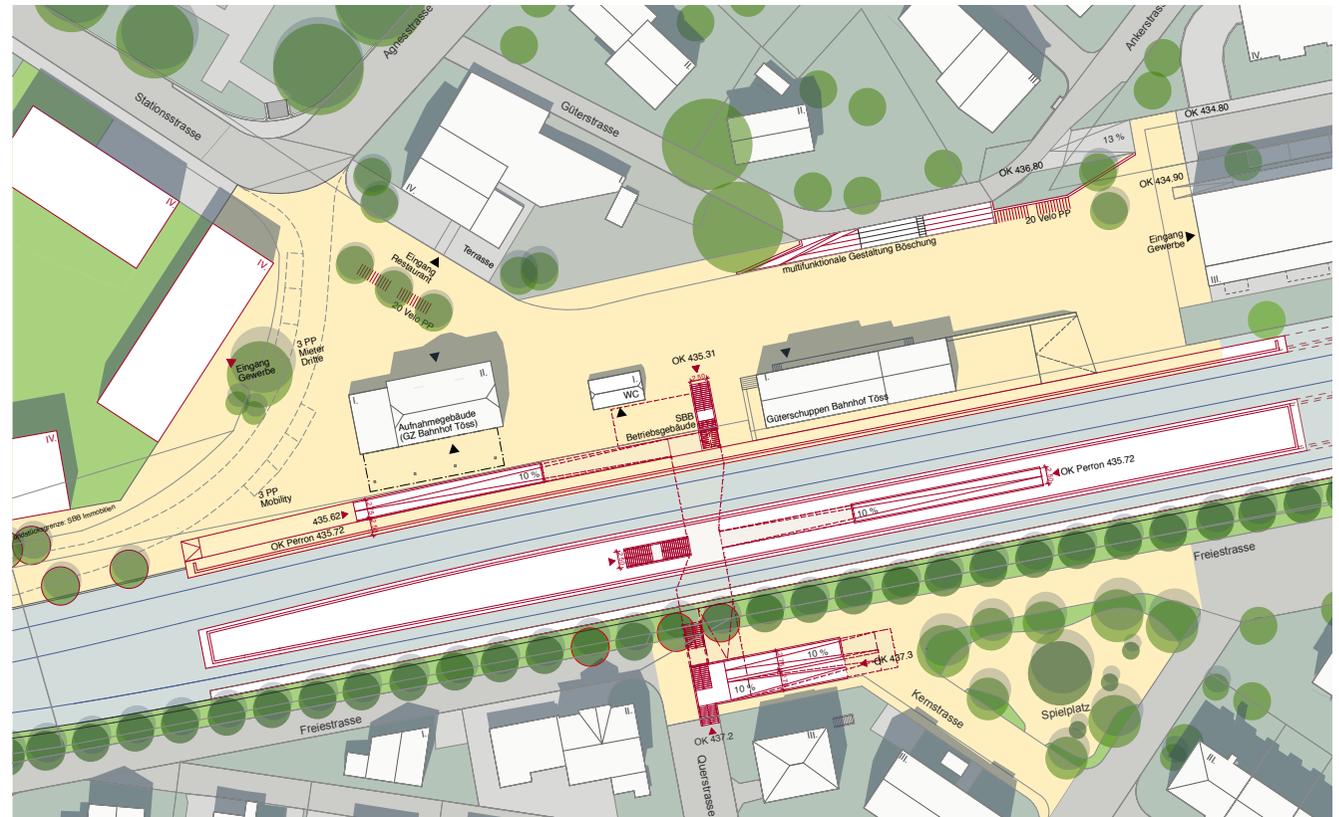
## 5.5 Unterführung mittig, Rampe vor Bahnhofsgebäude, kompakte Rampe im Süden (V5)

### Idee

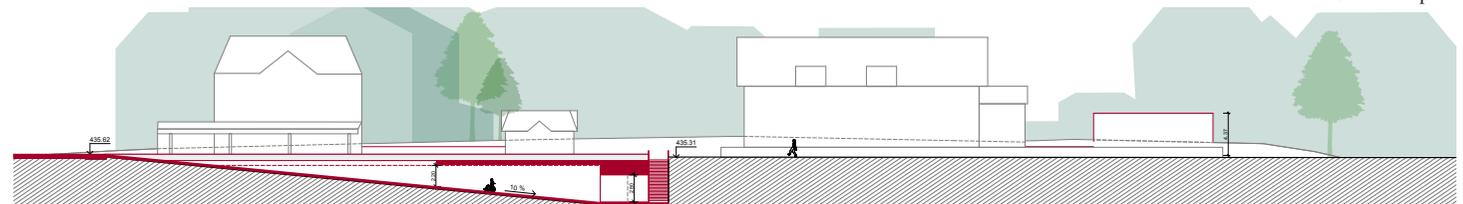
- Zentrale, mittige Position der Unterführung
- Rampenanlage am Bahnhofsplatz direkt am Stadtperron

### Beurteilung

- Rampenöffnung mit Absturzsicherung vor dem Vordach des Ankunftsgebäudes ist denkmalpflegerisch schwierig einzuordnen
- Der charakteristische, direkte Zusammenhang zwischen Ankunftsgebäude und Gleisen bzw. Perron wird negiert
- + Gute Adressierung der Treppe am Bahnhofsplatz
- + Kurze Unterführung
- Kopfsituation im Süden mit komplexer Rampenanlage (3-fach gewandelt)
- + Die Treppe zur Querstrasse führt auf Höhe Mittelpodest der Rampe
- Tageslicht nach unten



Situationsplan



Schnitt Zugang Unterführung am Bahnhofsplatz

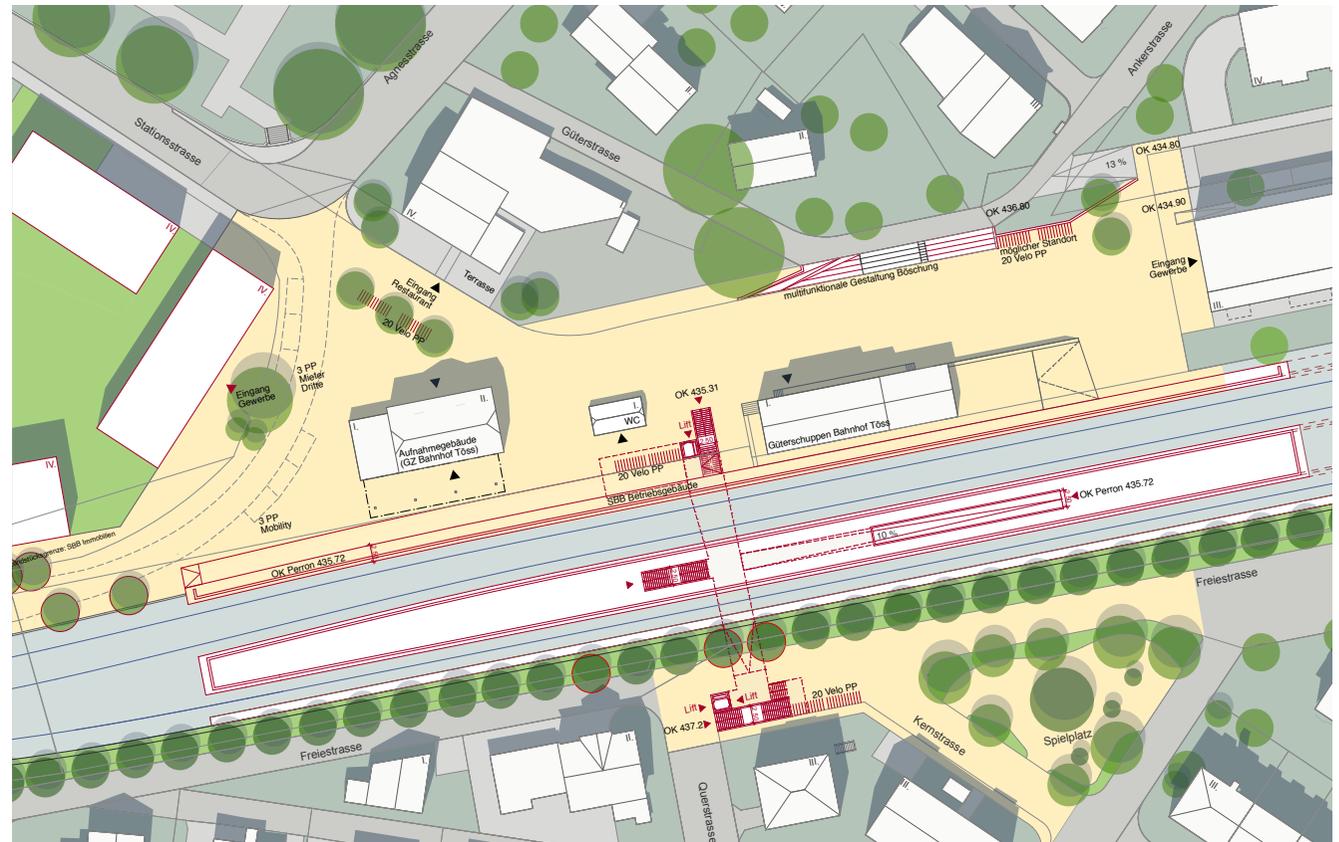
## 5.6 Unterführung mittig, Lift am Platz, Lift im Süden (V6)

### Idee

- Südlicher Zugang in Bereich der Aufweitung der Freiestrasse bedingt Lage der Unterführung
- Am Bahnhofplatz und im Süden kompakte Lösung mit Treppe und Lift um möglichst wenig in die Situation einzugreifen

### Beurteilung

- + Adressierung von Treppe und Lift am Bahnhofplatz gut
- + Kurze, kompakte und geometrisch einfache Unterführung
- + Lage der Kopfsituation im Süden gut (Anschluss Querstrasse und Kernstrasse)
- + Keine Sperrung Kernstrasse nötig
- + Zusätzlicher Raum für Velostellplätze bei Zugang Freiestrasse
- + Punktuell begrenzter Eingriff in das schützenswerte Ensemble

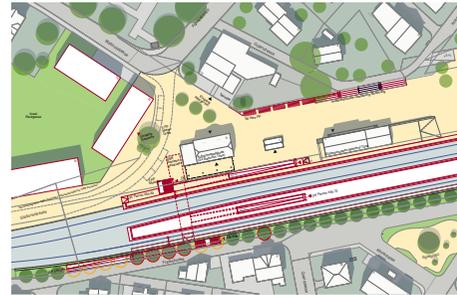


Situationsplan

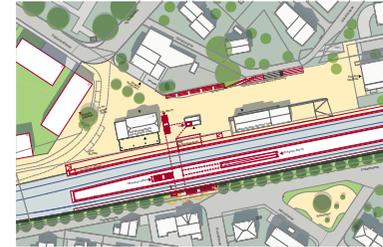
## 5.7 Schlussfolgerungen

Die Variante 6 bietet die besten Lösungsansätze:

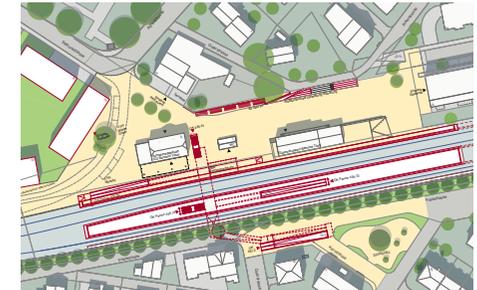
- Möglichst kurze Unterführung
- Die Aufweitung des Strassenraums bei der Freiestrasse Ecke Querstrasse bietet die Möglichkeit, die Zugänge zu platzieren und gibt damit die Lage der Unterführung vor.
- Mittige Position des Zugangs zur Unterführung am Bahnhofsplatz bietet eine gute Orientierung
- Geringstmöglicher Eingriff durch Lift im sensiblen Kontext des Bahnhofsplatzes mit dem historischen Ensemble
- Erhalt der historischen Lindenreihe
- Möglichst kompakte Lösung mit Lift für den Zugang zur Unterführung in den sehr engen Platzverhältnissen im Bereich Zugang Freiestrasse



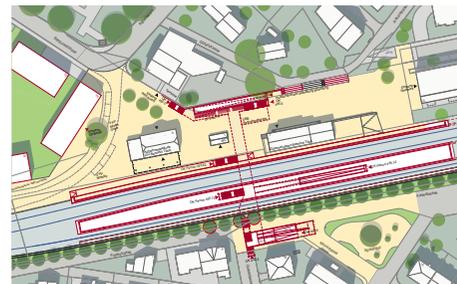
Unterführung im Westen (V1)



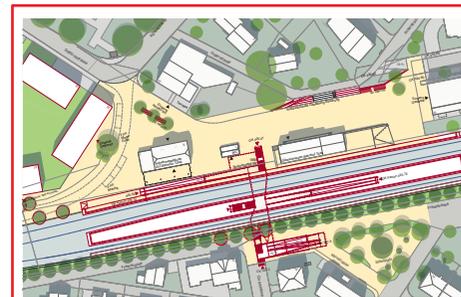
Heutige Lage der Unterführung, Lift am Bahnhofsplatz, Treppe und Lift in Böschung (V2)



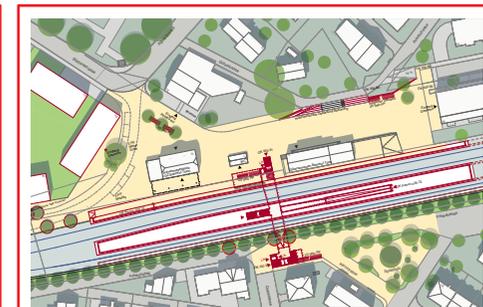
Heutige Lage der Unterführung, Rampe am Bahnhofsplatz, Rampe im Süden (V3)



Unterführung mittig, Rampe an nördlicher Kante Bahnhofsplatz, kompakte Rampe im Süden (V4)



Unterführung mittig, Rampe vor Bahnhofsgebäude, kompakte Rampe im Süden (V5)



Unterführung mittig, Lift am Platz, Lift im Süden (V6)

Das Bundesamt für Verkehr BAV hat die Variante 6 im Rahmen des Programms BZU23 auf die Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG geprüft und verlangt auf der Nordseite eine Rampe (wie z.B. in Variante 5). Auf der Südseite kann eine Kombination aus Treppe und Lift gemäss Variante 6 realisiert werden. Aus denkmalpflegerischer und stadträumlicher Sicht ist eine Rampe vor dem Aufnahmegebäude problematisch. Der direkte und charakteristische Zusammenhang zwischen dem schützenswerten Ankunftsgebäude und den Gleisen bzw. seinem Gleiszugang wird durchbrochen. Als bewilligungsfähige und im Süden räumlich überzeugendste Lösung wird daher die Kombination aus Variante 6 im Süden und Variante 5 im Norden weiterverfolgt.

6 Variantenstudium  
Dammbrücke bis  
Storchenbrücke



## 6.1 Rampe zur Storchenbrücke mit 6% (V1)

### Idee

- Komfortables Steigungsverhältnis

### Beurteilung

- + Überdachung südliches Gleis SBB in dem seitens SBB geplanten Abschnitt
- + Rampe mit 6% für Velo- und Rollstuhlfahrende gut befahrbar
- Restliche Fläche der Überdachung kaum nutzbar
- Schlechte Anbindung des Areals unterhalb der Storchenbrücke (abgelegen, unter der Rampe)



Situationsplan

## 6.2 Rampe zur Storchenbrücke mit 8%, Treppe (V2)

### Idee

- Rampenlänge so bemessen, daß Anschluss an Eichliackerstrasse gewährleistet ist

### Beurteilung

- + Überdachung SBB in dem seitens SBB geplanten Abschnitt
- + Rampe mit 8% ermöglicht eine gute Anbindung an die Eichliackerstrasse
- + Zusätzliche Treppe von der Storchenbrücke aktiviert den Platz am Ende der Freiestrasse



Situationsplan

### 6.3 Grosszügige Treppe zur Storchenbrücke (V3)

#### Idee

- Anstatt einer Rampe eine Treppe, Velo- und hindernisfreie Verbindung über Dammbücke
- Überdachung SBB auf dem seitens SBB geplanten Abschnitt

#### Beurteilung

- + Treppe aktiviert Areal unterhalb der Storchenbrücke
- + Kompakte Erschliessung ermöglicht Nutzung der Überdachung



Situationsplan

## 6.4 Schlussfolgerungen

Die Varianten 2 und 3 bieten beide gute Lösungsansätze:

- Eine Steigung von 8% ermöglicht einen angemessenen Komfort und zugleich eine gute Anbindung an die Eichliackerstrasse
- Eine Treppenanlage ermöglicht die Aktivierung des städtischen Areals unterhalb der Storchenbrücke
- Die Positionierung der Rampe an der nördlichen Kante der neuen Überdachung schafft eine bessere Anbindung des neu geschaffenen Freiraums unterhalb der Brücke



Rampe 6%  
komfortables Steigungsverhältnis (V1)



Rampe 8%  
Anschluss Eichliackerstrasse (V2)



Grosszügige  
Treppenanlage (V3)

# 7 Variantenstudium Areal Reutgasse



## 7.1 Potenzial Areal Reutgasse

- Einziges Areal im direkten Bahnhofsumfeld mit Entwicklungspotenzial
- Das Areal hat eine Scharnierfunktion zwischen Kirchenplatz, Zürcherstrasse, Rieter Areal und Bahnhof Töss
- An der Stationsstrasse befindet sich das reformierte Pfarrhaus, welches ein überkommunales Inventarobjekt ist
- Heute überwiegend gewerblich genutzt
- Widmung im Bauzonenplan (W4G) ermöglicht auch eine Wohnnutzung
- Potenzial für Nutzungsänderung und Nachverdichtung
- Heute im Süden geschlossene Bauweise, im Norden offene Bauweise



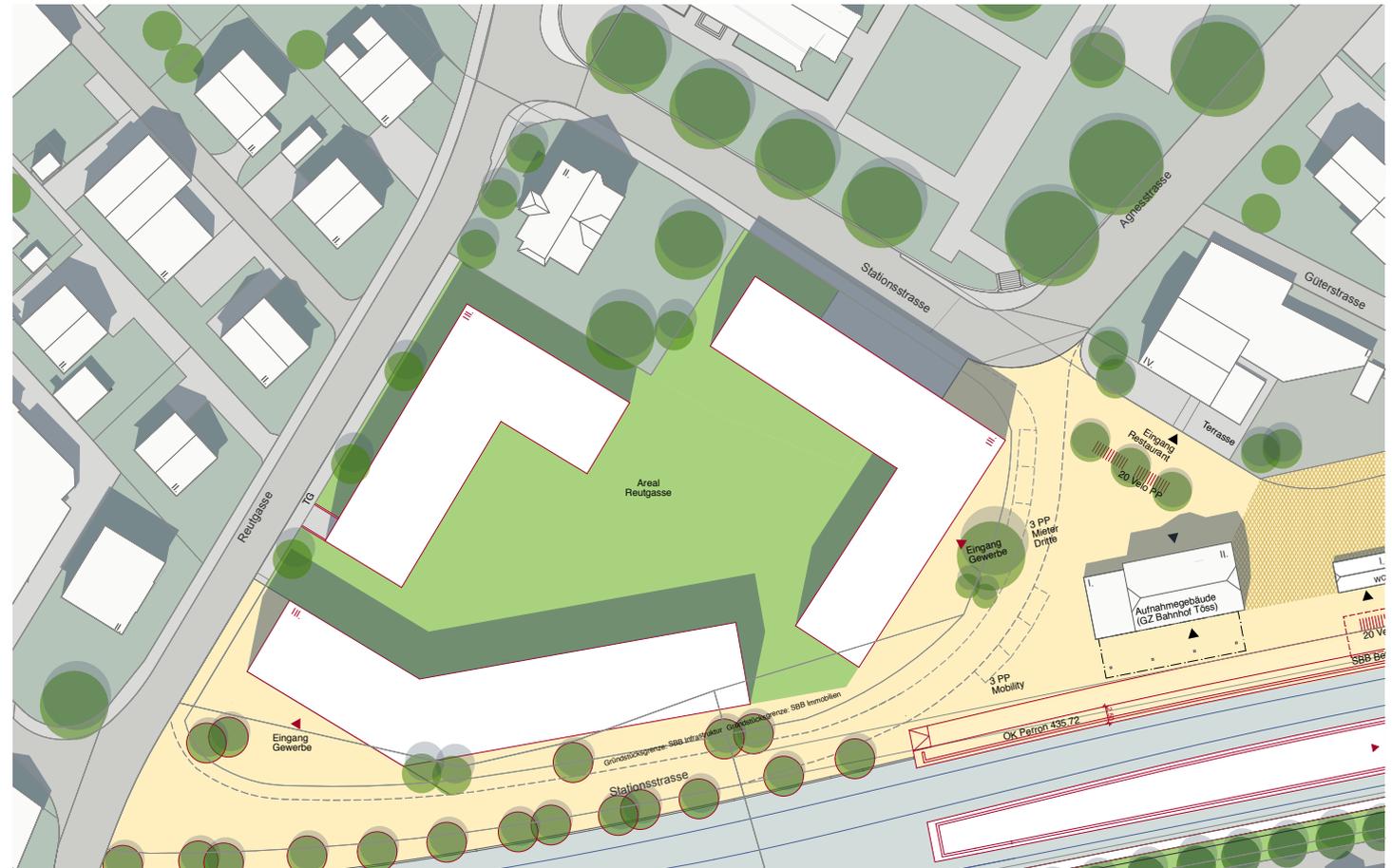
## 7.2 Durchlässige Blockstruktur (V1)

### Idee

- Grosser Innenhof, der von drei langgestreckten Baukörpern gefasst wird
- Dreigeschossige Baukörper nehmen Bezug zu den Gebäudehöhen in der Umgebung
- Ausbildung von Vorbereichen (Potenzial Gewerbenutzung) zum Bahnhofsplatz und zur Überführung Reutgasse (Rieterareal)

### Beurteilung

- Gute Abschirmung gegen den Bahnlärm von Süden
- Die städtebauliche Körnung mit langen Fassaden zur Stationsstrasse wirkt im kleinteiligen Kontext fremd



Situationsplan

### 7.3 Offene Bauweise, Erhalt Stationsstrasse (V2)

#### Idee

- Grosser Innenhof, der von fünf freistehenden Baukörpern gefasst wird
- viergeschossige Baukörper, Bestandsgebäude an Stationsstrasse dreigeschossig
- Ausbildung von Vorbereichen (Potenzial Gewerbenutzung) zum Bahnhofplatz und zur Überführung Reutgasse (Rieterareal)

#### Beurteilung

- Höhere Bauten ermöglichen grössere Durchlässigkeit
- Die Körnung nimmt Bezug auf den Kontext
- Struktur ermöglicht einen späteren Ersatz des Gebäudes Stationsstrasse 12



Situationsplan

## 7.4 Offene Bauweise, Ersatz Stationsstrasse (V2)

### Idee

- Gleiche Setzung, Ersatz des Bestandsgebäudes (Untervariante)
- viergeschossige Baukörper am Bahnhofplatz, zum Gleisfeld hin und an der Stationsstrasse
- Ausbildung von Vorbereichen (Potenzial Gewerbenutzung) zum Bahnhofplatz und zur Überführung Reutgasse (Rieterareal)

### Beurteilung

- Ermöglicht eine niedrigere Bebauung zum EFH Quartier nördliche Reutgasse
- Höhere Bauten ermöglichen grössere Durchlässigkeit
- Die Körnung nimmt Bezug auf den Kontext



Situationsplan

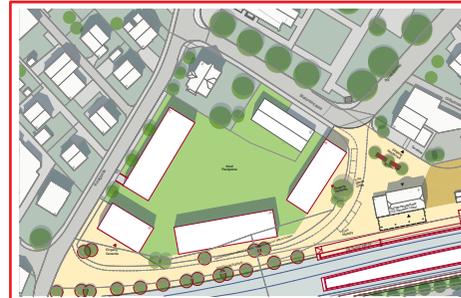
## 7.5 Schlussfolgerungen

Die Varianten 2 und 3 bieten gute Lösungsansätze:

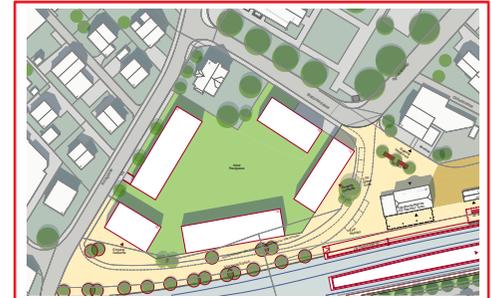
- Die offene Bauweise nimmt Bezug auf die umgebende Bebauung
- Die Körnung und Orientierung der Baukörper mit Ausrichtung der Stirnseiten zum Pfarrhaus nimmt Rücksicht auf den inventarisierten Bau
- Die Raumkanten zum Platz und zur Überführung Reutgasse verknüpfen das Areal mit den angrenzenden Stadträumen und bieten Potenziale für aktive Erdgeschosse.



Durchlässige  
Blockstruktur (V1)



Offene Baueise  
Erhalt Stationsstrasse (V2)



Offene Baueise  
Ersatz Stationsstrasse (V3)

## 8 Bestvariante

Die Bestvariante setzt sich aus der Variante 5 und 6 zum Bahnhofsumfeld, den Varianten 2 und 3 zur Storchenbrücke und der Variante 3 zum Areal Reutgasse zusammen. Die wichtigsten Merkmale im Gesamtbild sind:

- Erhalt und Reparieren der historischen Lindenreihe, Weiterschreiben der Strassenbegrünung Richtung Osten
- Zugang zur Unterführung im Süden generiert Wunschlinie nach Norden, möglichst kurze Unterführung, Lift als Antwort auf die engen Raumverhältnisse auf der Südseite
- Positionierung des SBB Betriebsgebäudes im UG, von der Unterführung erschlossen
- Aktivierung des Grundstücks unterhalb der Storchenbrücke
- Zugang zur Storchenbrücke über Treppe und Rampe



Situation in der Gesamtsicht



## Zonierung

Eingangssituationen Ost, West und Süd

- Gut ersichtlich
- Klare Orientierung
- Ankommen am Bahnhof

Bahnhofsplatz

- Zusammenhängende Platzgestaltung

Aktionsfläche

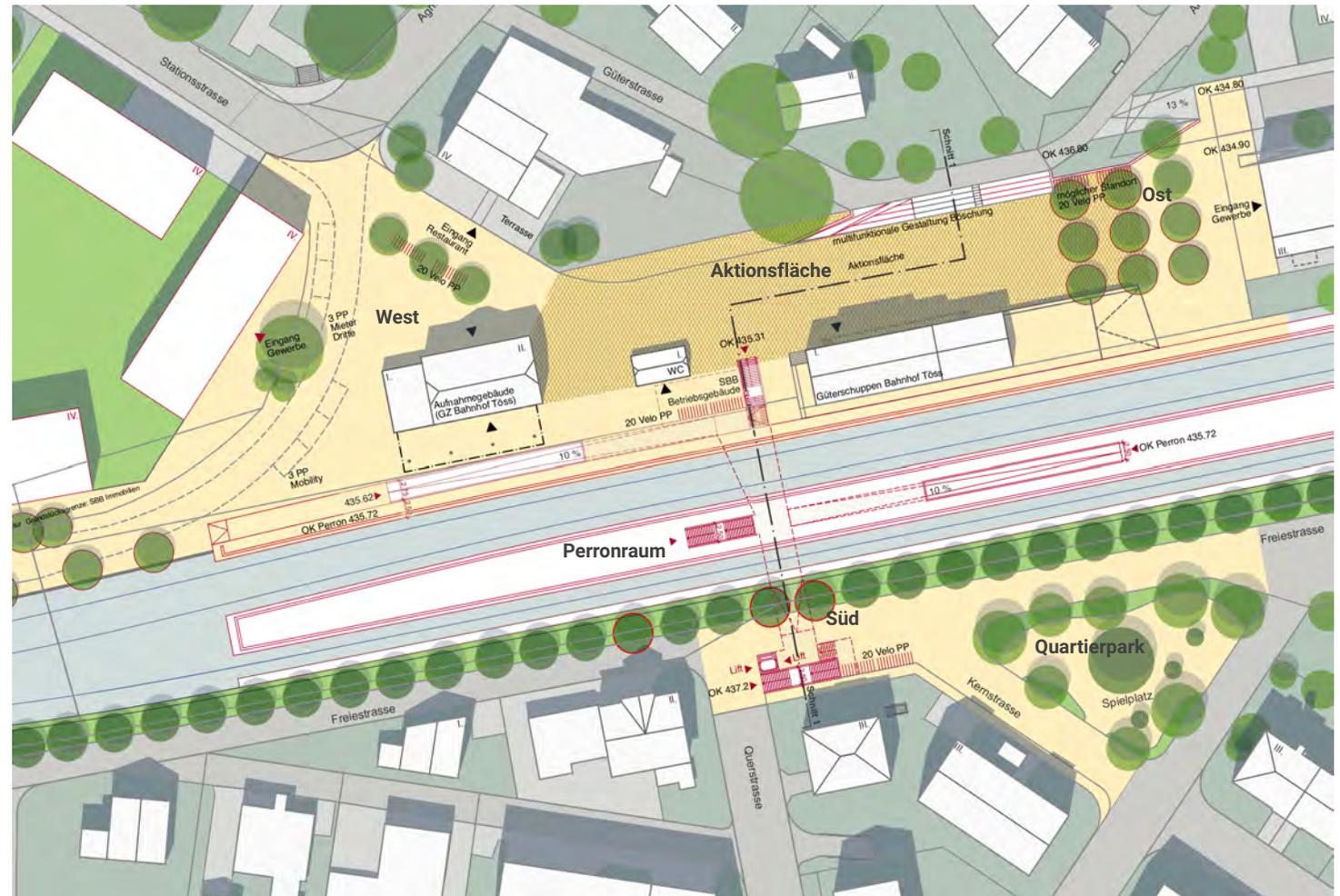
- Aussenbereich für GZ und Güterschuppen

Perronraum

- Kompakte Funktionsfläche
- Ausgestaltung des Niveau-Unterschieds beim Stadtperron als durchgängige Stufe
- Scharnier zum Quartier Eichliacker

Quartierspark

- Quartiersbezogener, grüner Freiraum mit Spielfläche



Situation

## Eingangssituation Ost

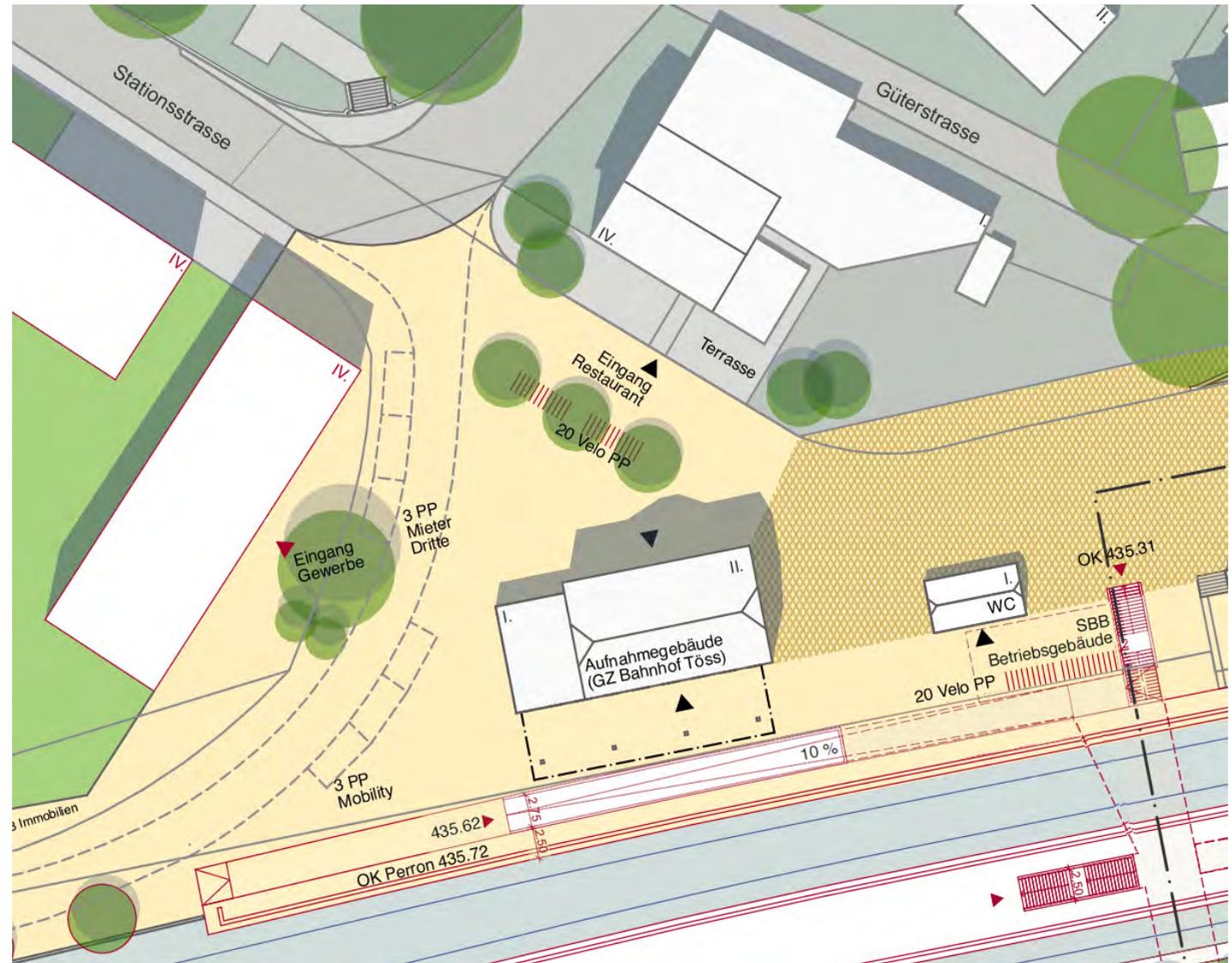
- Verbreiterung der Fussverbindung (Treppe) vom Bahnhofplatz zur Güterstrasse in Kombination mit einer Sitztreppe
- Verbreiterung der Anschlusssituation zur Tössfeldstrasse
- 20 Velostellplätze
- Anbindung Gewerbenutzung im EG im Neubau Winty
- Potenzial für eine Verlängerung der Fusswegverbindung südlich des Neubaus Winty entlang der Bahngleise bis zur Dammbücke



Situation

## Eingangssituation West

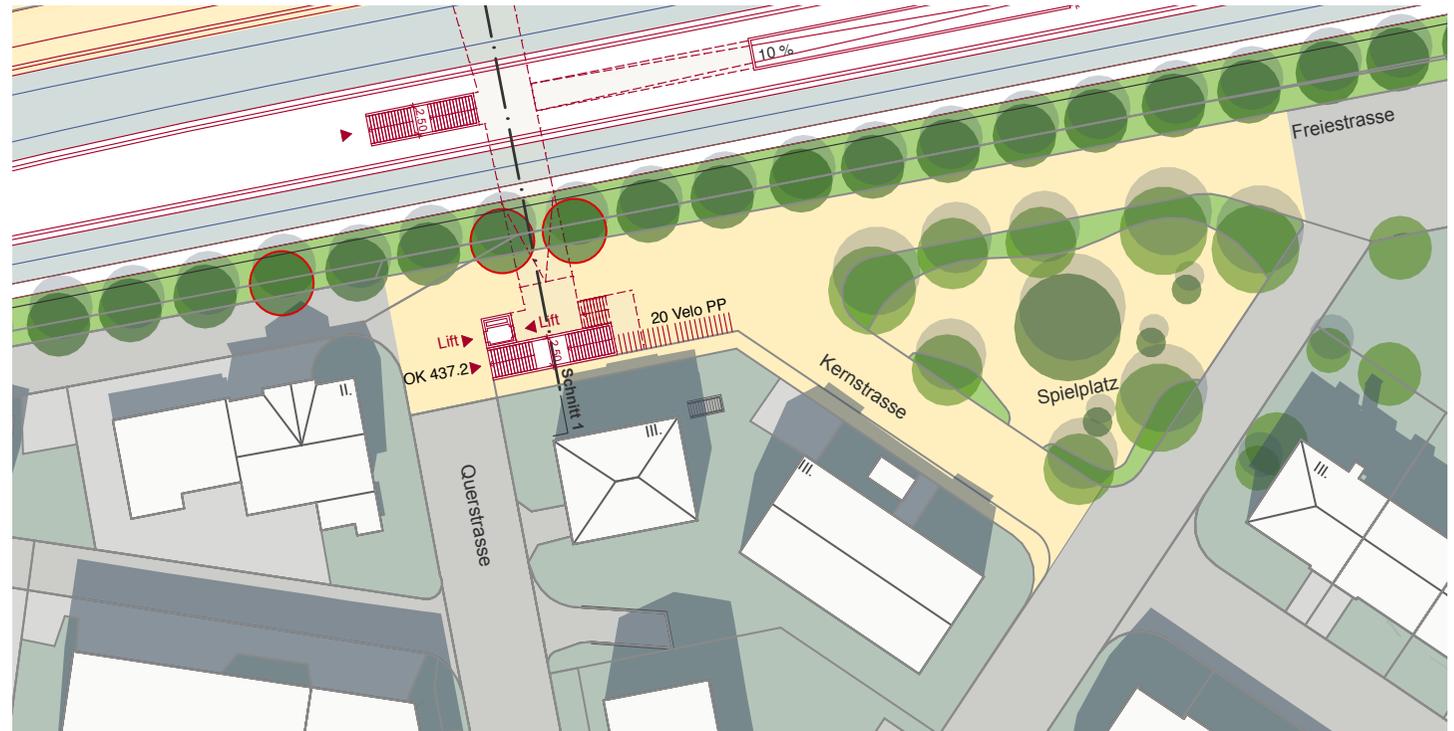
- Bahnhofsvorfahrt von der Stationsstrasse Nord und Süd
- Stellplätze (3 Mobility, 3 Dritte)
- 20 Veloabstellplätze vor Restaurant und 20 Veloabstellplätze bei der Unterführung
- Gestalterische Einbindung der Terrasse des Restaurants
- Ersatzneubau Areal Reutgasse definiert Platzkante und aktiviert den Platz
- Rücksichtsvoller Umgang auf umliegende Schutzobjekte (Bahnhofsgebäude)



Situation

## Zugangssituation im Süden

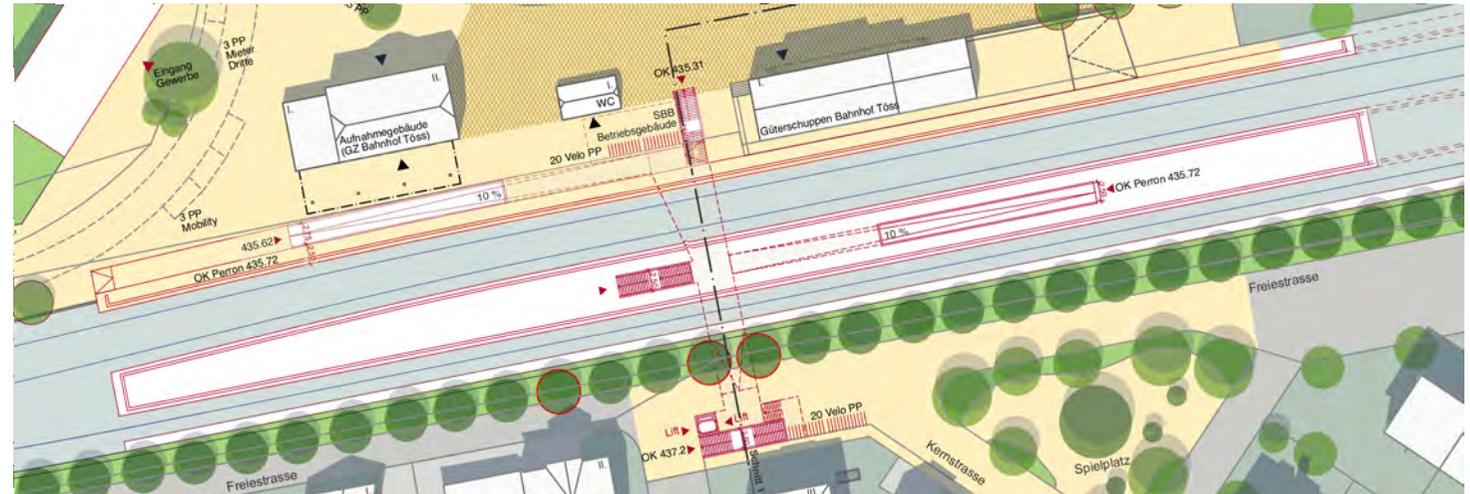
- Platzartig gestalteter Bereich im Abschnitt Freiestrasse / Kernstrasse, Dreieckspark und Querstrasse
- 20 Velostellplätze beim Zugang zur Unterführung auf Seite Zugang von der Kernstrasse
- Zugang zur Unterführung via Treppe von der Querstrasse aus
- Erhalt und Vervollständigen der Lindenreihe an Stelle des heutigen Übergangs
- Dreieckspark als grüne Freirauminsel mit Spielplatz bietet Potenzial für mehr Bäume



Situation

## Perronraum

- Dimensionierung und Position von Treppen, Perrons und Rampensteigungen nach Vorgaben SBB
- Stadtperron am Bahnhof (nördliche Perronkante) vom Platzniveau durch 2 Stufen räumlich abgetrennt (Niveauunterschied ca. 30cm), anstatt einer Absturzsicherung (Geländer)



Situation

## Aktionsfläche GZ

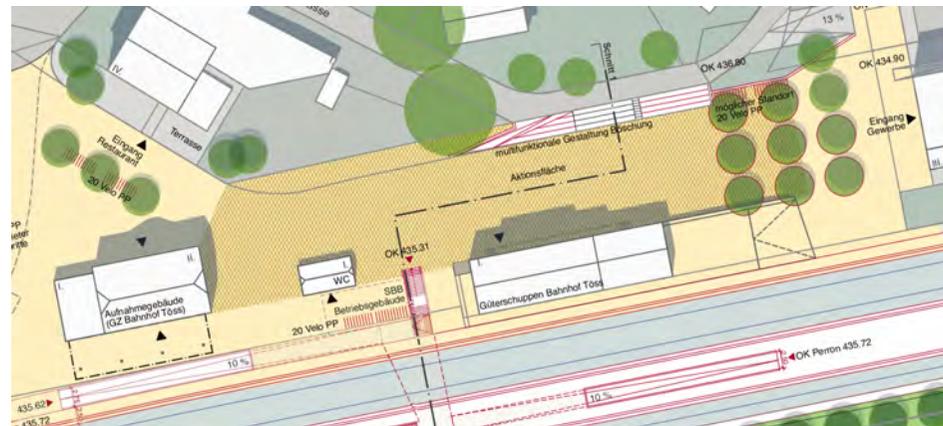
- Multifunktional gestaltete Fläche, die sich zwischen Güterschuppen, Aborthäuschen und Ankunftsgebäude aufspannt.
- Nutzung für Quartiersanlässe, Veranstaltungen, Quartierfeste, Konzerte, Flohmarkt, WM Bar etc.
- Gestaltete Böschung vis a vis des Güterschuppens bietet Nutzung als Tribüne für Veranstaltungen und verbindet mit dem Quartier



Konzerte



Flohmarkt



Situation



Quartierfest

## 8.2 Vertiefung Zielvariante: Areal Reutgasse

### Städtebauliche Struktur

- Körnung vermittelt zwischen den verschiedenen Massstäben, die im Kontext präsent sind
- Durch einen geeigneten Abstand und die Gebäudeausrichtung der Neubauten wird Schutzwürdigkeit des reformierten Pfarrhauses und dessen Umgebung unter städtebaulichen Gesichtspunkten respektiert
- Bildung von zwei klaren Raumkanten zum Bahnhofplatz und zur Reutgasse bei der Überführung
- Gleiche Orientierung des südlichen Baukörpers wie beim Neubau Winty parallel zum Gleisfeld
- Potenzial für aktive Erdgeschossnutzungen, die sich zum Bahnhof und zum Bahnhofübergang Reutgasse orientieren.



Situation

### 8.3 Vertiefung: Dammbücke bis Storchenbrücke

#### Abschnitt Freiestrasse Siedlung Bahndreieck

- Strassenbegleitende, lockere Baumpflanzung an der südlichen Kante der Freiestrasse

#### Überdachung südliches Gleis SBB

- Extensive Begrünung
- Die Überdachung kann als “Stadtbalkon” genutzt werden, der ein zusätzliches Freiraumangebot mit Aufenthaltsqualitäten im Quartier schafft

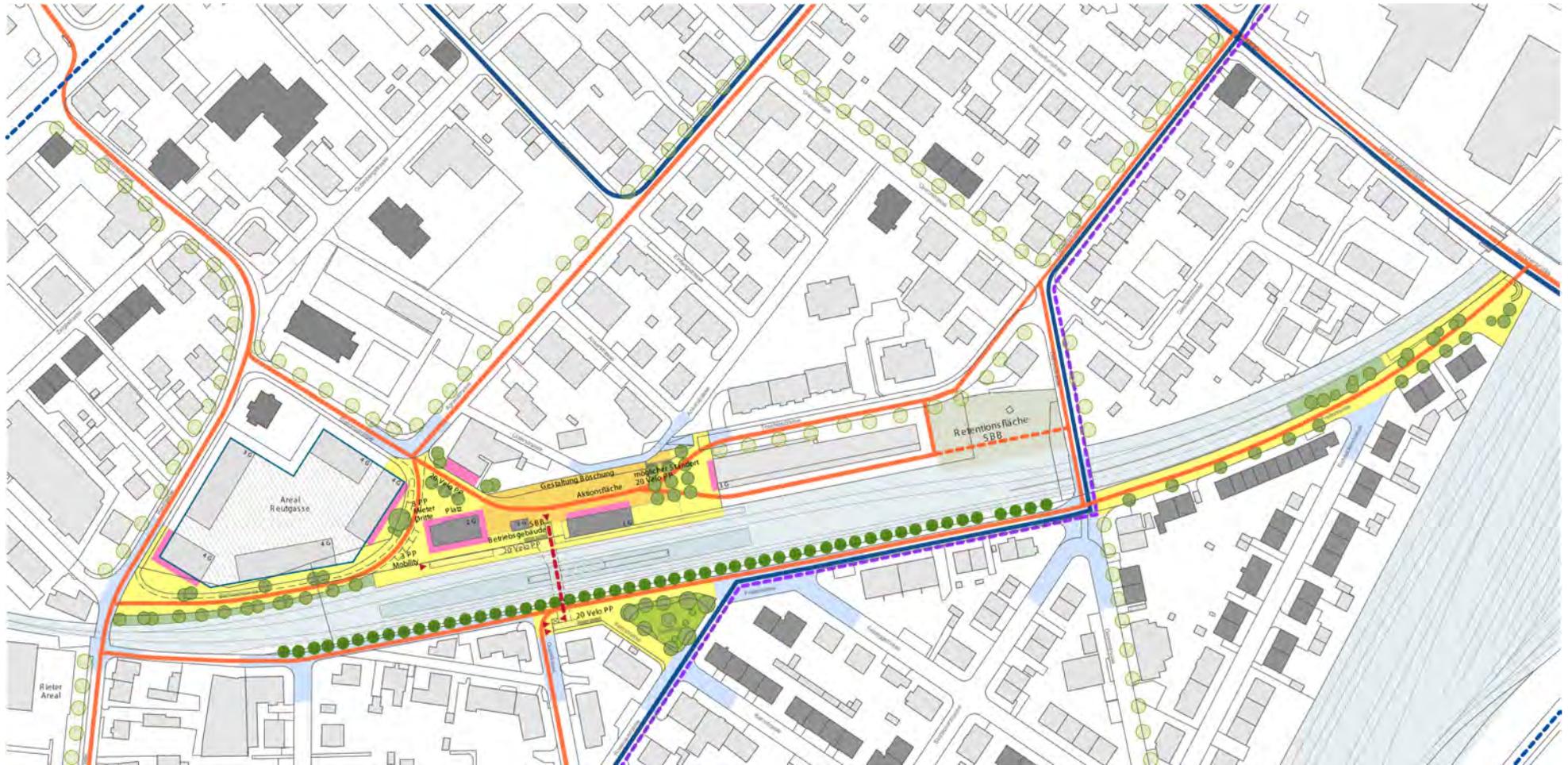
#### Kopfsituation bei Storchenbrücke

- Die Rampenlänge und -Steigung ermöglicht einen Anschluss an die Eichliackerstrasse
- Die Treppe aktiviert das darunterliegende Grundstück am Kopf
- Öffnung des heute nicht zugänglichen städtischen Grundstücks
- zusätzliches Flächenangebot könnte vom GZ Bahnhof Töss bespielt werden



Situation

# 9 Masterplan



**Legende**

- |                                         |                                             |                                         |                                      |                               |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| Platz-/Strassenraumgestaltung           | Inventarobjekte (überkommunal und kommunal) | Öffentlicher Grünraum                   | wichtige Fussverbindung              | bestehende regionale Radroute |
| Aktionsfläche                           | Neubau Perimeter                            | Lindenreihe                             | optionale Fussverbindung             | geplante regionale Radroute   |
| Retentionsfläche SBB                    | Anbindung ins Quartier                      | Bäume im Umgebung                       | Fussgänger-Unterführung              | geplante Veloschnellroute     |
| Publikumsorientierung mit Adressbildung |                                             | Bäume im öffentlichen Raum und Grünraum | Haupt-Zugangspunkte Unterführung SBB |                               |

# 10 Handlungsanweisungen

## 10.1 Teilraum Bahnhofsumfeld

- |                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktive und sichere Verbindungen des Bahnhofs in die Quartiere für den Fuss- und Radverkehr sichern. Abstellplätze gemäss Verortung im Masterplan prüfen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorgfältige Gestaltung der neuen Perron-Anlage und deren Zugänge zur Personenunterführung unter Berücksichtigung der Sichtbarkeit und des geschützten Bahnhofsensembles.</li> </ul> | <p>vis a vis des Güterschuppens unter Berücksichtigung verschiedener Funktionen wie Sitzstufen zur Nutzung als Tribüne, Treppe und Rampe zum Anschluss an die Ankerstrasse</p>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Begegnungszone oder Sperrung der Freiestrasse im Bereich des Zugangs zur Unterführung und des Quartiersplatzes (im Rahmen des weiteren Prozesses Projektierung der SBB zu prüfen)</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Bahnhofsumfelds als Treffpunkt und Begegnungsort</li> </ul>                                                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärken der denkmalgeschützten Gebäude in ihrer Wirkung im städtebaulichen Kontext durch eine Aufwertung des Aussenraums</li> </ul>                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung der Aktionsfläche und der Böschung unter Einbezug der Quartierbevölkerung und im Hinblick auf die Nutzung des Gemeinschaftszentrums (Möblierung, Beschattung, Beleuchtung)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterirdische Anordnung des Betriebsgebäude SBB</li> </ul>                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung des Zugangs Freiestrasse als attraktiven, öffentlichen Raum</li> </ul>                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung des Niveau-Unterschieds vom Stadtperrons als durchgängige Stufe</li> </ul>                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Platzierung der oberirdischen Mobility-Parkplätze und der Dritttutzer-Parkplätze in Abstimmung mit dem Aussenraumkonzept (vgl. Verortung im Masterplan)</li> </ul>                               |                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgängige Platzgestaltung des Bahnhofsplatzes unter erhöhten gestalterischen Anforderungen (Material, Gestalt), zurückhaltende Baumsetzung</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung der Böschung an der nördlichen Kante des Bahnhofsplatzes</li> </ul>                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                       |

## 10.2 Teilraum Dammbrücke bis Storchenbrücke

- Zugang zur Storchenbrücke mit Rampe und Treppe gewähren
- Positionierung einer Rampe an der nördlichen Kante der Gleis-Eindeckung
- Schaffen von Aufenthaltsqualitäten und Begrünung auf der Eindeckung SBB
- Öffnung und Gestaltung des städtischen Areals unterhalb der Storchenbrücke als öffentlicher Freiraum (ev. Nutzung durch das GZ Töss)
- Strassenbegleitende, lockere Baumpflanzung an der südlichen Seite der Freiestrasse

## 10.3 Teilraum Areal Reutgasse

- Sicherung wichtiger Raumkanten und EG-Nutzungen zum Bahnhofplatz und zur Reutgasse über die Nutzungsplanung oder mit Baulinien (vgl. Masterplan)
- In den Erdgeschossen am Bahnhofplatz sind publikumswirksame Nutzungen anzuordnen, welche starke Bezüge zum Bahnhofplatz schaffen
- Rücksichtnahme auf ISOS und Inventarobjekte

## 11 Grundlagen

### **Planungen SBB**

- STEP AS Brüttenertunnel Abschnitt Winterthur, Vorprojekt SBB - Bahnhofplatz, Dezember 2019
- STEP AS Brüttenertunnel Abschnitt Winterthur, Vorprojekt SBB - Eindeckung Ast Toess, Dezember 2019
- STEP AS Brüttenertunnel Abschnitt Winterthur, Vorprojekt SBB - Moeblierungsplan, November 2019
- STEP AS Brüttenertunnel Abschnitt Winterthur, Vorprojekt SBB - Situationsplan, November 2019
- Bericht Entscheid Bestvariante SBB, September 2018

### **Denkmalschutz**

- ISOS 5791 Winterthur
- Inventar schutzwürdiger Bauten, Stadt Winterthur
- Bericht Denkmalpflege Bahnhof Töss Winterthur. März 2006

### **Verkehr und Freiraum**

- Kommunalen Richtplan Verkehr
- Alleenkonzept

### **Planungen**

- Projektskizze Masterplan, Januar 2020
- Arbeitspapier Grobanalyse, Januar 2020
- Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040, Synthesebericht Testplanung, Mai 2019
- Gesamtbericht Testplanung Gleisraum Winterthur, Stadt Winterthur und SBB, April 2018
- Winterthur Töss, Testplanung Zürcherstrasse, Bericht des Begleitgremium, Mai 2008

### **Weitere**

- Historische Karten (map geo admin)
- BZO Stadt Winterthur
- Projekt Neubau "Winty" Tössfeldstrasse