

Studienauftrag Neugestaltung Strassenraum Sulzerareal

Bericht des Beurteilungsgremiums

Stadt Winterthur

5. Februar 2024



Stadt Winterthur 

 metron

Impressum

Herausgeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Visualisierung Siegerprojekt FIL VERT, Knoten Zur Kesselschmiede/Portierplatz
(© Studio Vulkan)

Inhalt

Einleitung	4
Verfahren	6
Beurteilungskriterien	9
Aufgabenstellung und Anforderungen	10
Beurteilung	11
Würdigung der Beiträge	13
FIL VERT	14
BLUE IN GREEN	20
KLARE KANTE	26
SUPERSULZER	32
Genehmigung	38

Einleitung

Ausgangslage

Die Stadt Winterthur beabsichtigt die Neugestaltung des öffentlichen Strassenraumes im Bereich von Jägerstrasse, Zur Kesselschmiede, Wylandstrasse, Pionierstrasse und Bahnmeisterweg im Sulzerareal. Dieses hat sich vom ehemals wichtigen Industriestandort zum vielseitigen Stadtteil entwickelt. Mit dem Bau des Areals «Lokstadt» wird ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Transformation des Sulzerareals realisiert. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Erschliessung des gesamten Areals wurde für den zentralen Strassenraum ein Verkehrskonzept erarbeitet, das eine Neugestaltung des Strassenraums und somit eine grundlegende Neugestaltung des öffentlichen Raums ermöglicht.

Gesucht wurde daher ein innovativer Gestaltungsvorschlag für die Neugestaltung, der dem städtebaulichen und industriegeschichtlichen Kontext entspricht, den Strassenraum für die verschiedenen Nutzenden neu ordnet, zu einer stadttökologischen und siedlungsklimatischen Aufwertung beiträgt und dabei im Hinblick auf zukünftige Veränderungen adaptierbar bleibt. Die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger soll unter der Wahrung der Funktionalität für alle Verkehrsträger erhöht werden.

Perimeter

Der **Projektperimeter** umfasst die Strassenräume Jägerstrasse, Zur Kesselschmiede, Wylandstrasse, Pionierstrasse und Bahnmeisterweg von Fassade zu Fassade. Sie bilden den Umsetzungsperimeter zur Neugestaltung im Rahmen eines städtischen Strassenprojekts.

Der **Ideenperimeter** soll Aufschluss über das Gesamtkonzept und das weitere Aufwertungspotenzial (im Rahmen separater Projekte) in den folgenden Räumen geben:

- Tössfeldstrasse in südlicher Verlängerung der Strasse «Zur Kesselschmiede»
 - Umgebung Portierhaus / Zugang Nord zum Lagerplatz
 - Vorplatz am Kreuzungspunkt Pionierstrasse – Zur Kesselschmiede
 - Teil der Agnesstrasse bis zur Fahrverbotsmarkierung
 - Übergangsbereich von der Strasse «Zur Kesselschmiede» zur Halle 53
-

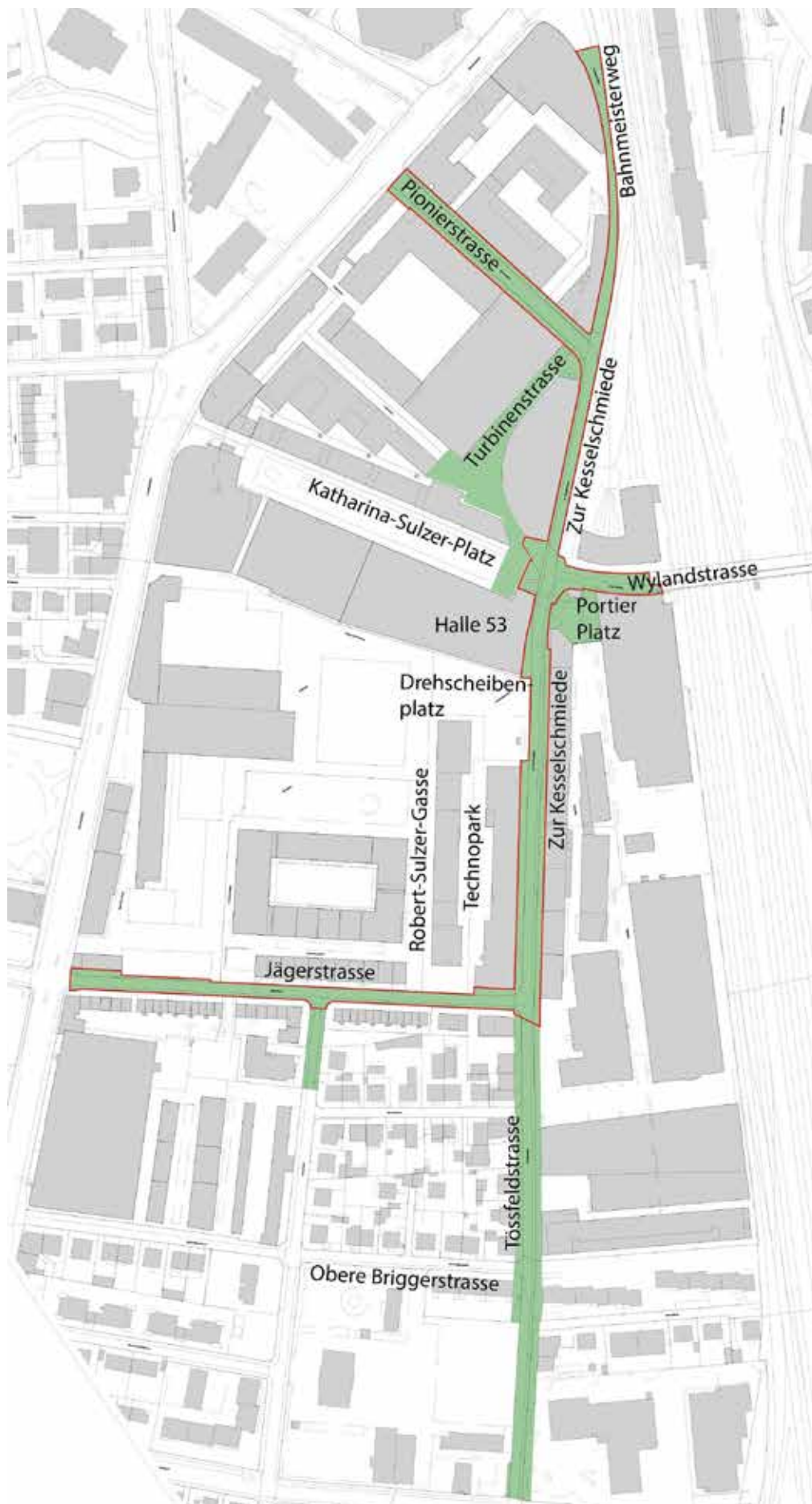


Abbildung 1: Übersicht Perimeter

Verfahren

Auftraggeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Fachliche Begleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Begleitung sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Studienauftrags erfolgten federführend durch die Metron Raumentwicklung AG, Brugg.

Verfahrensart

Die Auftraggeberschaft erachtete es als zielführend, aufgrund der Komplexität der Aufgabe einen direkten Dialog mit den Teams zu ermöglichen. Daher wurde ein Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt. Grundlagen waren das WTO-GPA-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und das Binnenmarktgesetz, die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 (IVöB, Art. 12, Abs. 1 lit. b und Abs. 3) und die Submissionsverordnung vom 23. Juli 2003 des Kanton Zürich (ZH). Subsidiär galt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009. Die Verfahrenssprache war deutsch.

Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Auftraggeberin folgendes Beurteilungsgremium ein.

Sachexperten und Sachexpertinnen (4 stimmberechtigte Mitglieder):

Armand Bosonnet	Tiefbauamt, Leiter Projekte, Stadt Winterthur
Stefan Hug	Tiefbauamt, Leiter Verkehr a.i., Stadt Winterthur
Christoph Gafner	Tiefbauamt, Projektleiter Projekte, Stadt Winterthur (Ersatz)
Martin Jakl	Amt für Städtebau, Co-Leiter Stadtraum und Architektur, Stadt Winterthur
Christa Meier	Stadträtin, Vorsteherin Departement Bau und Mobilität (Vorsitz)

Fachexperten und Fachexpertinnen (5 stimmberechtigte Mitglieder):

Ursina Fausch	Fachexpertin Städtebau/Stadtraum, Zürich (Moderation)
Beatrice Friedli	Fachexpertin Landschaftsarchitektur, Bern
Philipp Karg	Stadtgrün Winterthur, Leiter Freiraumplanung
Matthias Krebs	Fachexperte Landschaftsarchitektur, Winterthur
Cristina Perea	Amt für Städtebau, Projektleiterin Stadtraum und Architektur, Stadt Winterthur (Ersatz)
Alexandra Wicki	Fachexpertin Verkehr, Zürich

Weitere Experten und Expertinnen (beratende Funktion, nicht stimmberechtigt):

Markus Bellwald	Projektsteuerung Lagerplatz / Stiftung Abendrot
Ramona Elsässer	Vertretung Anrainer, Auwiesen Immobilien AG
Tariq Azimi	Vertretung Anrainer, Auwiesen Immobilien AG
Stefan Gahler	Tiefbauamt, Leiter Planung u. Koordination, Stadt Winterthur
Rico Meier	Stadtwerk, Stadt Winterthur
Hanspeter Räsamen	Tiefbauamt, Projektleiter Projekte, Stadt Winterthur
Fiona Scherkamp	Vertretung Anrainer, Turidomus, Pensimo Managment AG
Birgit Rothen	Rothen Architekten, Vertretung Projekt Halle 53

Teilnehmende Teams

Im Rahmen der öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation wurden durch das Beurteilungsgremium aus 14 eingegangenen Bewerbungen die folgenden vier Planungsteams zur Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt:

Team Futurafrosch

Städtebau/Stadtplanung (Federführung):	Futurafrosch - Architektur und Raumentwicklung GmbH, Zürich
Landschaftsarchitektur:	DnD Landschaftsplanung ZT KG, Wien
Verkehrsplanung:	Kontextplan AG, Bern
Bauingenieurwesen:	AFRY Schweiz AG, Zürich

Team raderschall

Landschaftsarchitektur (Federführung):	raderschallpartner ag landschaftsarchitekten, Meilen
Verkehrsplanung:	Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich
Bauingenieurwesen:	Hunziker Betatech AG, Winterthur

Team SIMA|BREER

Landschaftsarchitektur (Federführung):	SIMA BREER Landschaftsarchitektur, Winterthur
Verkehrsplanung:	Raum8vier GmbH, Winterthur
Bauingenieurwesen:	F. Preisig AG, Winterthur

Team Studio Vulkan

Landschaftsarchitektur (Federführung):	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG, Zürich
Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen:	B + S AG, Zürich

Entschädigung

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Beiträge wurde pro Team eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 30'000 exkl. MwSt. entrichtet.

Folgauftrag

Die Stadt Winterthur beabsichtigt dem vom Beurteilungsgremium empfohlenen Planungsteam den folgenden Auftrag gemäss §10 Abs. 1 lit. i SVO freihändig zu erteilen: Realisierung (Phasen 3 bis 5 gemäss SIA 112, 105 und 103) des Projektvorschlags für den Projektperimeter in Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt.

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und die Bewilligung übergeordneter Instanzen. Die beteiligten Planungsbüros der Pflichtdisziplinen Landschaftsarchitektur oder Städtebau/Stadtplanung, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen werden direkt beauftragt (Abschluss von Einzelverträgen).

Termine

- Start / Versand Programm Studienauftrag	Mitte Juni
- Startveranstaltung	27. Juni 2023
- Fragenstellung/-beantwortung	3. Juli/17. Juli 2023
- Zwischenpräsentation	25. August 2023
- Schlussabgabe	15. November 2023
- Beurteilung	12. Dezember 2023
- Publikation Ergebnis / Schlussbericht	Ende Februar 2024
- Öffentliche Ausstellung	Februar/März 2024



Abbildung 2: Impression der Startveranstaltung mit Begehung des Perimeters

Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung der Vorschläge kamen die folgenden Kriterien zur Anwendung:

Qualität des Gesamtkonzepts/Einbindung in die Umgebung

- Klarheit der Idee
- Balance zwischen den Nutzungsansprüchen

Gestalterische Qualität

- Stadträumliche Qualität der Strassenräume
- Schaffung einer klar erkennbaren Identität

Funktionale Qualität

- Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit
- Gesamtverkehrliche Funktionalität / Betriebliche Organisation
- Umgang mit stadtökologischen und siedlungsklimatischen Aspekten
- Ausgewogenheit der Abwägung von Nutzungsansprüchen

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

- Mögliche Etappierbarkeit
- Überzeugendes Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten (Qualitative Abschätzung durch das Beurteilungsgremium)
- Einfachheit der technischen Umsetzung
- Betrieb und Unterhalt

Aufgabenstellung und Anforderungen

Gesucht wurde eine durchgehende Gestaltungsidee für die Strassen- und Platzräume von Fassade zu Fassade, welche die wichtige Stellung des Sulzerareals in Winterthur räumlich unterstützt und auf die spezifischen Anforderungen der unterschiedlichen Abschnitte des Strassenraums eingeht. Die klassische Aufteilung des Strassenraums sollte hinterfragt und zugunsten der Aufenthaltsqualität, Funktionalität und Sicherheit neu organisiert werden. Gefragt war eine innovative Neugestaltung, die dem städtebaulichen und industriegeschichtlichen Kontext entspricht, zu einer stadtökologischen und siedlungsklimatischen Aufwertung beiträgt und dabei im Hinblick auf zukünftige Veränderungen in der Nutzung adaptierbar bleibt.



Abbildung 3: Blick in die Pionierstrasse heute

Eine zentrale Rolle spielt die ökologische Aufwertung des Strassenraums gemäss den Anforderungen des Rahmenplans Stadtklima. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrenden spielen in Zukunft die Hauptrolle im öffentlichen Raum, wobei die Funktionalität des Strassenraums auch für sämtliche weiteren Verkehrsträger gewährleistet sein muss. In diesem Sinne war es Teil der Aufgabe, ausgehend von der gestalterischen Idee eine Haltung zum künftigen Verkehrsregime im Perimeter zu entwickeln. Zudem galt es, die verschiedenen Anknüpfungspunkte zu privaten Platzflächen (Katharina-Sulzer-Platz und Portierplatz) einzubeziehen.

Wichtige verkehrliche Anforderungen an die Bearbeitung der Aufgabe stellten die Auseinandersetzung mit dem Verkehrsregime im Areal und die Entwicklung eines überzeugenden Lösungsvorschlags im Umgang mit der geplanten Veloroute Töss dar.

Als Ergebnis des Studienauftrags sollte ein Konzept vorliegen, auf dessen Basis die Neugestaltung des Strassenraums ausgearbeitet und in Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt projektiert und realisiert werden kann.

Beurteilung

Die Beurteilung des Studienauftrags fand am 12. Dezember 2023 in Winterthur statt.

Vorprüfung und Zulassung

Die Vorprüfung erfolgte vom 15. November bis 8. Dezember 2023. Die vier eingereichten Projekte wurden in Hinblick auf die im Studienauftragsprogramm, in der Fragenbeantwortung sowie in den Empfehlungen aus der Zwischenbesprechung formulierten Anforderungen geprüft. Alle vier Teams haben ihren Projektvorschlag fristgerecht bei der Abgabestelle eingereicht. Die formellen Vorgaben wurden bei allen Eingaben bis auf kleinere Mängel eingehalten. Alle formalen Mängel sind im Vorprüfungsbericht detailliert festgehalten. Die materielle Vorprüfung umfasste insbesondere die Themen Fuss- und Veloverkehr, Erschliessung und Anlieferung, Umgang mit dem Bestand sowie Schwammstadt und Begrünung. Alle Ergebnisse der formellen und materiellen Vorprüfung wurden in einem nicht wertenden Bericht festgehalten und dem Beurteilungsgremium abgegeben.

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, alle vier eingereichten Projekte zur Beurteilung zuzulassen, da alle Projekte prüf- und beurteilbar waren.

Beurteilung in Rundgängen

Im Fokus der Diskussion standen zunächst die Qualität des Gesamtkonzepts und die Einbindung in die Umgebung sowie die gestalterische Grundhaltung und Qualität. Im ersten Rundgang wurde jedes Projekt ausführlich diskutiert und hinsichtlich der im Studienauftragsprogramm formulierten Beurteilungskriterien gemeinsam bewertet. Im Verlauf dieser Diskussion zeigte sich, dass die Projekte SUPERSULZER vom Team Futurafrosch und KLARE KANTE vom Team Sima Breer im Quervergleich und in Hinsicht auf die definierten Anforderungen und Beurteilungskriterien nicht überzeugen konnten. Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig die beiden Projekte aufgrund des im Vergleich geringeren Erfüllungsgrades der Beurteilungskriterien im ersten Rundgang auszuschneiden.

In einem zweiten Beurteilungsrundgang folgte eine vertiefte Diskussion und Beurteilung der beiden Projektvorschläge FIL VERT vom Team Studio Vulkan und BLUE IN GREEN vom Team Raderschall mit Blick auf die definierten Beurteilungskriterien und Fokus auf die funktionalen Qualitäten und die Umsetzbarkeit. Die beiden Projektvorschläge zeigen gegensätzliche Gestaltungsprinzipien, aber jeweils eine klare Haltung zur räumlichen und gestalterischen Weiterentwicklung des Strassenraums im Sulzerareal. Beide Teams haben ihre Konzepte im Sinne der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums aus der Zwischenbeurteilung weiterentwickelt. Jedoch konnte das Team Raderschall im finalen Konzept die funktionalen Herausforderungen des Knotens am Portierplatz und verschiedene Fragen zur technischen Umsetzung nicht überzeugend lösen. Offen bleibt, ob das Festhalten am Koexistenzprinzip in der Führung von Fuss- und Veloverkehr über den Portierplatz auch bei künftig noch steigenden Frequenzen die richtige Haltung darstellt.

Im Quervergleich zeigte sich deutlich, dass das Team Studio Vulkan mit dem Projekt FIL VERT das gesamthafte überzeugendste Konzept entwickelt hat. Der Lösungsansatz schafft Klarheit und Orientierung, die stringente Einfachheit der Idee gegenüber den ortsspezifischen Herausforderungen verleiht dem Entwurf eine grosse Robustheit. Dank der sorgfältigen Auseinandersetzung mit den Querschnitten und dem Untergrund konnte das Konzept überzeugen.

Nach einer Pause wurden die Diskussionen nochmals reflektiert und die Bewertungen aller Beiträge sowie die bisherigen Beschlüsse einstimmig bestätigt.

Entscheid und Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium beschliesst einstimmig, das Projekt FIL VERT vom Team Studio Vulkan zur Weiterbearbeitung und zur Umsetzung zu empfehlen.

Dabei sind die folgenden spezifischen Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zu beachten:

- Die überzeugende Klarheit des Prinzips im Perimeter erfordert aus Sicht des Fachgremiums eine Prüfung aus der weiteren Umgebung heraus. Dabei ist die Baumreihe als raumwirksames Objekt in der Mitte der Hauptachse beizubehalten und weiterzuentwickeln.
- In seiner Funktion für Wasserhaushalt und Stadtklima muss das Element des «fil vert» weiter ausdetailliert werden.
- Die Materialisierung der Beläge, insbesondere der Veloroute, soll im Hinblick auf die räumliche Wirkung überprüft und in Abstimmung mit den städtischen Vorgaben präzisiert werden.
- Die Querschnitte der Strassenräume sind hinsichtlich ihrer Funktionalität und der massgeblichen Begegnungsfälle zu präzisieren. Insbesondere in der Pionierstrasse scheint eine Prüfung hinsichtlich der Dimensionierung der Fahrbahnen sinnvoll. Im Bereich Kesselschmiede Süd sind die Gebäudevorzonen (Parzelle Technopark) zu klären.
- Am Knoten um den Portierplatz als verkehrliche Schlüsselstelle soll der Umgang mit dem mittleren Band hinsichtlich Belagswechsel, Dimensionierung der Streifen, Bremsung und Versatz Veloverkehr geschärft werden.
- Ebenso sind der Anfangs- und Endpunkt der vorgeschlagenen Veloroute im Detail zu vertiefen und hinsichtlich ihrer Funktionalität im Zusammenspiel mit dem Fussverkehr zu prüfen.

Dank

Die Stadt Winterthur als Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium bedanken sich bei den Teilnehmenden, die mit grossem Engagement die vorliegende Bandbreite an wertvollen Lösungsansätzen und Gestaltungsideen geschaffen haben. Das gewählte Dialogverfahren mit einer Zwischenbesprechung hat sich in diesem Planungsschritt bewährt und ermöglichte einen wichtigen Austausch zur Weiterentwicklung der Konzeptansätze vor dem Hintergrund der komplexen örtlichen Anforderungen. Der Prozess lieferte einen wertvollen Beitrag im Diskurs zum Umgang mit den hohen und unterschiedlichen Ansprüchen an den knappen öffentlichen Raum.

Die Stadt Winterthur dankt auch dem gesamten Beurteilungsgremium für die konstruktiven Diskussionen und insbesondere den Fachexperten und Fachexpertinnen für das Einbringen ihrer Erfahrung und ihres Wissens sowie für ihre engagierte Arbeit.

Mit dem erfolgreichen Abschluss des Studienauftrags «Neugestaltung Strassenraum Sulzerareal» konnte ein wichtiger Meilenstein für die Weiterentwicklung des öffentlichen Raums in diesem wichtigen Stadtraum erreicht werden.

Würdigung der Beiträge

FIL VERT	14
BLUE IN GREEN	20
KLARE KANTE	26
SUPERSULZER	32

FIL VERT

Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Landschaftsarchitektur

Studio Vulkan Land-
schaftsarchitektur AG,
Zürich

Lukas Schweingruber
Johanna Joecker
Zoe Auberson
Rahel Lütolf

Verkehrsplanung

B + S AG,
Zürich

Matthias Schauwecker
Christian Schellenberg

Bauingenieurwesen

B + S AG,
Zürich

Konrad Bähler

Detailplan Portierplatz



Situationsplan Projekt- und Ideenperimeter

Der Entwurf schält auf überzeugende Weise eine klare Hierarchie der Strassenräume im orthogonalen Kontext von Sulzerareal und Tössfeldquartier heraus, mit der Tössfeldstrasse als durchgehende Hauptachse und untergeordneten Seitenstrassen. Die Hauptachse führt mit farblich hervorgehobener Veloroute bis zum Kesselhausplatz und wird von einem mittig angeordneten, grünen Band mit Bäumen begleitet. Dieses Element des «fil vert» ist räumlich markant und eigenständig formuliert und geschickt in die örtlichen Gegebenheiten eingepasst.

Fuss- und Veloverkehr werden über die ganze Länge getrennt und konsequent ohne Überlagerungen geführt. Dieser Lösungsansatz schafft Klarheit und Orientierung und sorgt für eine grosse Robustheit des Entwurfs. Er ist flexibel in der situativen Anwendung bezüglich Fussgängerquerungen, Kreuzungen und Notzufahrten. Die stringente Klarheit des Prinzips wirft dabei die Frage auf, wie lang das grüne Band über den Perimeter hinausgezogen werden kann, bzw. inwieweit im Quartier ein Anfangs- und Endpunkt der Veloroute formuliert werden kann oder soll. Kritisch beurteilt wird die farblich und materiell stark kontrastierende Belagswahl unter dem Aspekt, wie sich diese in den gesamtstädtischen Kontext einordnet.

Das grüne Band mit Schwammstadtkörper (fil vert) bildet das Kernelement und das räumliche Rückgrat des Entwurfs. Die bepflanzte Sickerrigole mit örtlichen Baumrosten hat grosses Potential für Wasserhaushalt und Stadtklima in der angestrebten Schwammstadt und schafft ein innovatives «Raumbild» für eine zukunftsgerichtete Klima- und Verkehrsstrategie. Auch aufgrund der sorgfältigen Auseinandersetzung mit den Querschnitten und dem Untergrund kann das Konzept überzeugen. Mit dem gewählten Ansatz werden die Werkleitungen nur geringfügig tangiert und aufwändige Trasse-Umlegungen sind nicht notwendig. Die Werkleitungen liegen künftig unter der Veloroute, damit bleibt der Wurzelraum frei für optimales Baumwachstum und Versickerung.





Schnittansicht Zur Kesselschmiede / Tössfeldstrasse / Bahnmeisterweg



Detailplan Zur Kesselschmiede / Tössfeldstrasse / Bahnmeisterweg

Beim Portierplatz als verkehrlicher Schlüsselstelle werden Veloroute und grünes Band konsequent durchgezogen. Zusammen mit dem neu auf der Nordostseite durchgehenden Gehweg kann dieser konfliktträchtige Knoten entschärft werden.

Ein frei geformtes Baumdach beim Portiergebäude schafft einen räumlichen Querbezug zum Katharina-Sulzer-Platz vis-à-vis. Die Dichte und die Ausdehnung der Baumsetzungen werden kontrovers diskutiert, insbesondere inwieweit diese die Präsenz des ikonenhaften und identitätsstiftenden Portiergebäudes schwächen und ob der beliebte Treffpunkt in der Abendsonne nicht zu stark verschattet wird.

Für die seitlich einmündenden Querstrassen wurden präzise und überzeugende Strassenportraits ausgearbeitet. Die Jägerstrasse wird als untergeordnete Quartierstrasse an der Schnittstelle zwischen Industrieareal und Arbeiterquartier gestaltet und auf unprätentiöse Weise durch örtliche Baumsetzungen entschleunigt. Der Pionierstrasse wird dagegen die Rolle einer «klassischen» Stadtstrasse mit einer gerichteten Baumallee zugewiesen. Diese stadträumliche Interpretation kann gut nachvollzogen werden. In der vorgeschlagenen Gestaltung wirkt der Strassenraum jedoch noch zu stark auf den Fahrverkehr ausgerichtet: Die Fahrbahn wirkt überdimensioniert und die Gebäudevorfazaden weisen nur eine beschränkte Aufenthaltsqualität auf.



Visualisierung Zur Kesselschmiede / Portierplatz



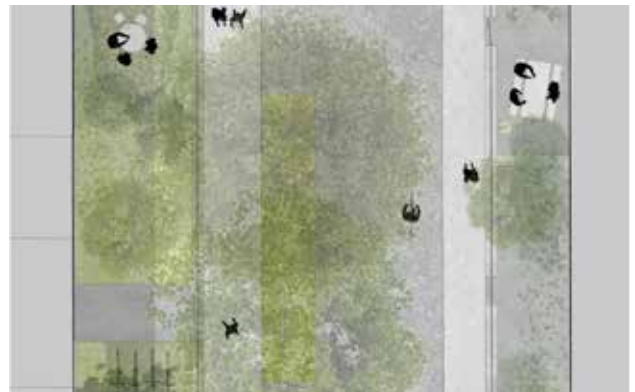
Schnittansicht Pionierstrasse



Schnittansicht Jägerstrasse



Detailplan Pionierstrasse



Detailplan Jägerstrasse

Das Vegetationskonzept mit vielfältigen und differenziert ausgearbeiteten Pflanzengesellschaften für die unterschiedlichen Standorte und Versickerungsanforderungen ist tragfähig und schafft ökologische Mehrwerte im multicodierten Stadtraum. Einzig der «gärtnerische Ansatz» mit fruchttragenden Arten in der Jägerstrasse vermag aus funktionaler Sicht nicht zu überzeugen: Obst pflücken im Strassenverkehr scheint aus Sicherheitsüberlegungen wenig sinnvoll.

Im ganzen Strassenabschnitt «Zur Kesselschmiede» wird die Gestaltung auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Der motorisierte Verkehr ist nur abschnittsweise für Zubringer und die Anlieferung gestattet. Ergänzend dazu ist in der Jägerstrasse, angrenzend «Zur Kesselschmiede», eine Begegnungszone vorgesehen. Entlang der Strasse «Zur Kesselschmiede» erfolgt die Fusswegführung neu auf der ganzen Länge auf der bahnabgewandten Westseite. Durch die konsequente Trennung des Fuss- und Veloverkehrs und dank der Unterstützung durch die Gestaltung kann für beide Nutzergruppen ein attraktives Angebot geschaffen werden, Konflikte können minimiert werden. Die zahlreichen punktuellen seitlichen Einengungen vermögen demgegenüber nicht ganz zu überzeugen.

Das Projekt liefert ein gesamthaft überzeugendes Konzept für den Ort. Es fügt sich schlüssig in die industriegeschichtlich bedeutsame stadträumliche Situation des Sulzerareal und des gründerzeitlichen Arbeiterquartiers ein. Der ebenso intelligente wie pragmatische Entwurf ist von grosser Klarheit und markanter Raum- und Grünwirkung. Er vereint Funktionalität und übersichtliche Verkehrsführung mit den Anforderungen von Stadtklima und Ökologie und stellt einen wertvollen Beitrag für eine lebenswerte Stadt dar.



Schnittansicht Zur Kesselschmiede, Höhe Portierplatz

BLUE IN GREEN



Detailplan Portierplatz

Landschaftsarchitektur

raderschallpartner ag,
Meilen

Sibylle Aubort Rader-
schall
Elise Matter
Karin Schlager
Regula Luder
Sonja Müller

Verkehrsplanung

Schneiter Verkehrspla-
nung AG,
Zürich

Marc Schneiter
Iwan Strub
Elinor Schärer
Christian Olaya

Bauingenieurwesen

Hunziker Betatech AG,
Winterthur

Christian Allgäuer
Simon Matter

Lichtgestaltung

lichtgestaltende ingenie-
re vogtpartner,
Winterthur

Christian Vogt



Situationsplan Projekt- und Ideenperimeter

Das Projekt basiert auf einer fundiert dargelegten Grundhaltung zur Transformation des historisch wertvollen Stadtraumes. Seine Vergangenheit als Zentrum der Schweizerischen Maschinenindustrie und seine Zukunft als Arbeits- und Wohnort werden aus einem differenzierten Umgang mit dem Bestand und seiner historischen Bedeutung und Präsenz im Stadtraum entwickelt. Als zentrale Fragestellung wird die Entsiegelung des Bodens identifiziert. Dessen Versiegelung galt bis heute als prägendes Element. Also auch für die erste Transformationsphase, die von der qualitätsvollen Gestaltung «harter» Freiräume ausgezeichnet ist.

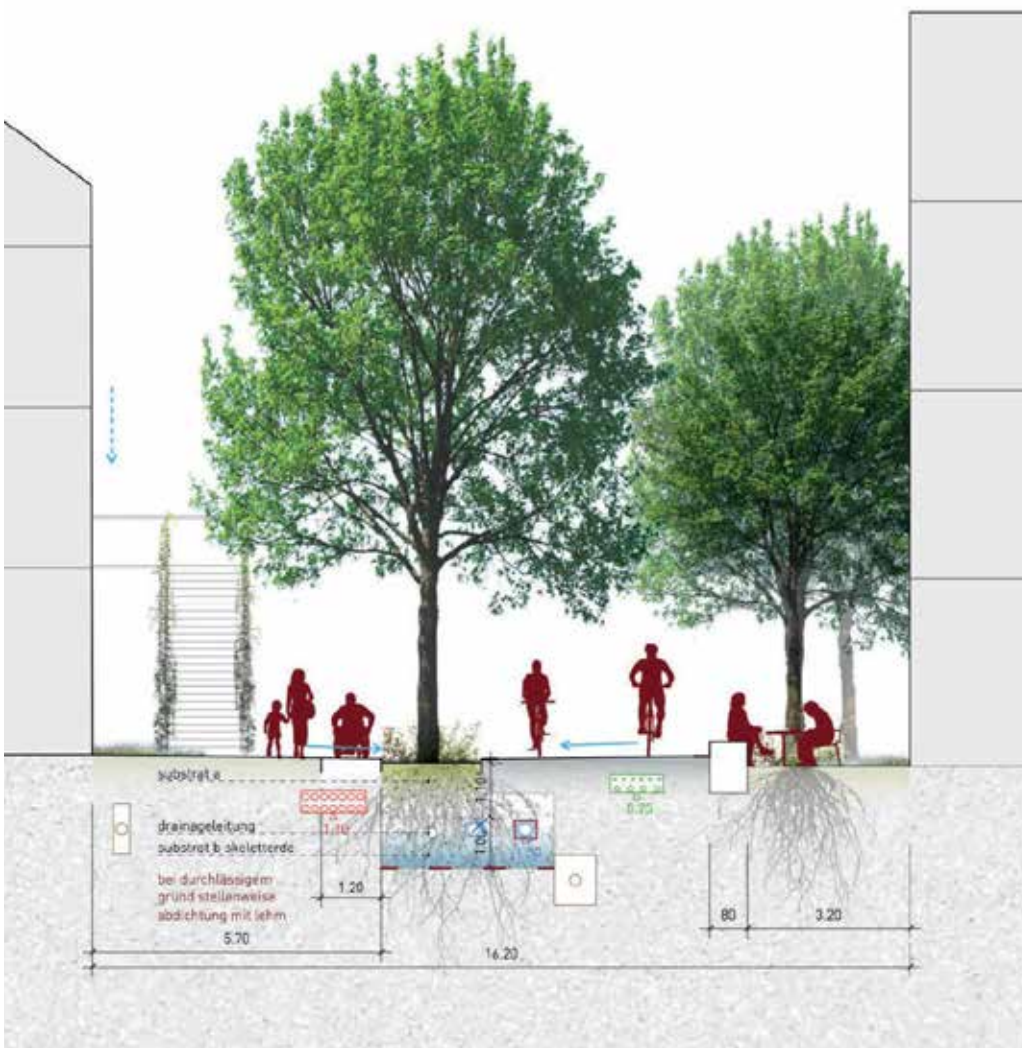
Die Antwort des Teams wird auf allen Ebenen des Projektes schlüssig dargelegt. Die starke Morphologie des Areals soll auch weiterhin als primäre Raumstruktur wirken. Die Neugestaltung der Freiräume und deren Entsiegelung und Bepflanzung mit Bäumen baut auf einem detaillierten und differenziert ausgearbeiteten Materialkonzept auf, das Bezug auf die Herkunft des Areals nimmt.

Da die Freiräume in Zukunft sehr viel mehr als bisher und Verschiedenes mit unterschiedlichen Anforderungen leisten müssen, setzt der Entwurf auf Koexistenz statt auf Hierarchisierung und Trennung.

Die Hauptachse wird in drei Abschnitte gegliedert. Der zentrale Abschnitt um den Drehscheibenplatz und den Portierplatz bietet einen interessanten städtebaulichen Ansatz, die Referenzierung der Gestaltungselemente wirkt aber teilweise etwas vordergründig und weniger überzeugend als die Herleitung des Konzeptes. Die funktionalen Herausforderungen des Knotens am Portierplatz können nicht überzeugend gelöst werden. Der Entwurf bleibt stark vom Verhalten der Nutzerschaft abhängig und es ist fraglich, ob die Beibehaltung des Koexistenzprinzips bei künftig noch steigenden Fuss- und Velofrequenzen die richtige Antwort bezüglich Wegführung und Sicherheit darstellt.

Die Querschnitte der verschiedenen Strassenräume sind sorgfältig ausgearbeitet, offenbaren aber Defizite im Umgang mit den Werkleitungen, was insbesondere in der Pionierstrasse ins Gewicht fällt.





Schnitt Kesselschmiede Süd



Visualisierung Kesselschmiede Süd

Das Verkehrsregime stützt sich auf die Grundlagenstudie und sieht ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr in der Strasse «Zur Kesselschmiede» vor. Die Anlieferung soll möglich bleiben, aber zeitlich eingeschränkt werden. Die Veloroute wird in der Tempo-30-Zone im Mischverkehr bis zum Drehscheibenplatz geführt. Ab dieser Stelle bis zum Bahnmeisterweg wird der Fussverkehr stärker gewichtet und soll mit einer Fussgänger- oder Begegnungszone vortrittsberechtigt sein. Der Drehscheibenplatz, der Pionierplatz und der Bahnmeisterweg sind konsequent flächig gestaltet. Im Abschnitt der Cityhalle ergibt sich durch die vorgesehene Baumreihe eine Aufteilung des Strassenraumes. Das Verkehrsregime und die Gestaltung sind hier gut aufeinander abgestimmt.

Die offene Gestaltung im Bereich Drehscheibenplatz und Portierplatz ohne Fussverkehrsführung vermag jedoch nicht zu überzeugen. Bereits heute zeigt sich, dass bei grossem Veloverkehrsaufkommen und gleichzeitigem Nebeneinanderfahren das Queren für den Fussverkehr trotz Vortrittsrecht kaum möglich ist. Dies wird mit der vorgeschlagenen Gestaltung eher akzentuiert. Zudem erfordern die Baumreihe mit den eher unübersichtlichen Baumscheiben und die Industriegleise insbesondere bei nasser Fahrbahn grosse Aufmerksamkeit von den Velofahrenden, so dass es an dieser wichtigen Querungsstelle zu zusätzlichen Konflikten mit dem Fussverkehr kommen kann.



Visualisierung Drehscheibenplatz

In der Pionierstrasse wird der Strassenraum durch eine mittige Baumreihe gegliedert. Der motorisierte Verkehr und der Veloverkehr werden seitlich davon geführt. Die Gestaltungen der Pionierstrasse und der Strasse «Zur Kesselschmiede» im Bereich des Technoparks führen zu schmalen Gehwegflächen für den Fussverkehr. Diese werden dem grossen Fussverkehrsaufkommen trotz der begehbaren Chaussierung zu wenig gerecht.

Das Projekt basiert auf einem schlüssigen Gesamtkonzept und ist gekonnt umgesetzt. Es interpretiert den historisch bedeutsamen Stadtraum und die Übergänge zum Wohnquartier selbstverständlich und mit detailliert dargelegten Überlegungen auf allen Ebenen der Aufgabe. Hervorzuheben ist die fundierte Herleitung des Materialkonzeptes. Dem situativ auf die einzelnen Abschnitte bezogenen Konzept fehlt jedoch eine identitätsstiftende Bildhaftigkeit. Der Beitrag zeigt zudem die Grenzen des Koexistenzprinzips im knappen Raum auf. Bezogen auf die verkehrliche Funktionalität bleiben die nutzungsbedingten Problemstellungen teilweise ungelöst.



Schnittansicht Portierplatz, Blickrichtung Norden

KLARE KANTE



**Landschaftsarchitektur/
Stadtplanung**

SIMA|Breer,
Winterthur
Rolf Breer
Lea Jaud
Vanessa Mariacher

Verkehrsplanung

Raum8vier GmbH,
Winterthur
Thomas Spörri
Mattia De Virgilio

Bauingenieurwesen

F. Preisig AG,
Winterthur
Ulrich Hermann
Christian Etter

Detailplan Portierplatz



Situationsplan Projekt- und Ideenperimeter

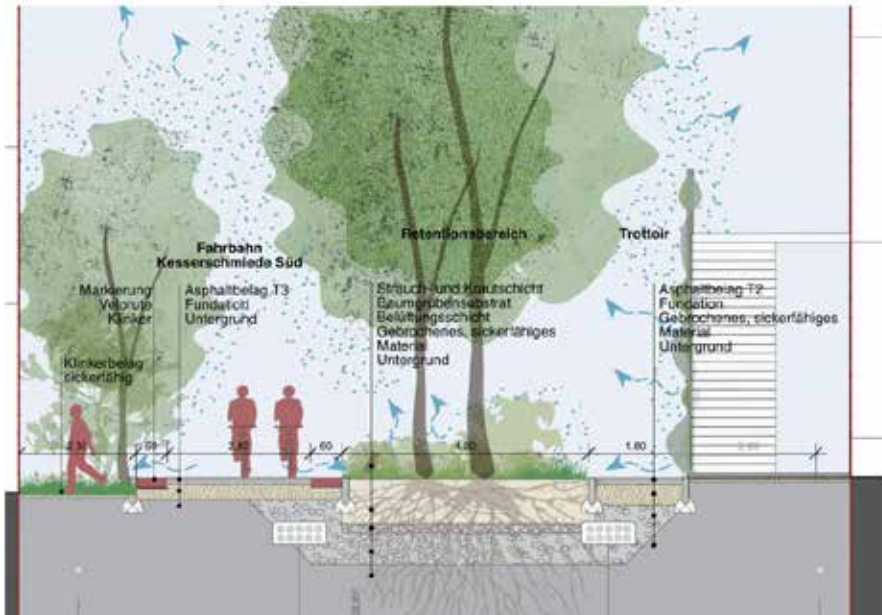
Es ist das Ziel der Projektverfassenden, die Strassenräume im Sulzerareal in Zukunft so zu entwickeln und zu gestalten, dass sie mehr als nur Verbindungsräume werden. Die Erschliessungsspanne wird entsprechend der Lage und Bedeutung im städtischen Kontext in verschiedene Abschnitte unterteilt und ortsspezifisch beplant. Baumreihen und eine Pergola begleiten diese Abschnitte, Plätze akzentuieren sie.

Vier Bausteine, klimaoptimiertes Stadtgrün, sensibles Wassermanagement, lebendige Stadträume und eine angepasste Mobilität, sollen in diesen einzelnen Abschnitten unterschiedlich intensiv angewendet werden. Um diese Bausteine und die unterschiedlichen Raumsequenzen zusammenzubinden, wird das Element der «Klaren Kante» eingeführt und je nach Sequenz unterschiedlich ausgebildet. Das in der Regel rote Klinkerband markiert den Strassenquerschnitt sowie die Grün- und Aufenthaltsräume, begleitet die Veloroute oder dient als wasserführendes Element, welches das Regenwasser in unterschiedliche Schwammstadtbeete leitet.

Das Grundkonzept erscheint schlüssig. Der Rahmenplan mit den Sequenzen, den Bausteinen und dem Element der Klaren Kante ist ein tragfähiges Instrument. Jedoch kann das Konzept bei der konkreten Umsetzung nicht überzeugen. So sind die Sequenzen zwar gut gewählt und die eingespannten Plätze, Portierplatz, Pionierplatz und Bahnmeisterplatz, ebenso. Die Gestaltung der bahnseitig platzierten Pergola, der grünen Welle, wirkt jedoch episodisch. Die Herleitung der durchgehenden Wellenform ist nicht schlüssig und erscheint als Element nicht zeitgemäss.

Der gestalterische Vorschlag für die Pionierstrasse wird gewürdigt. Beim Bahnmeisterweg setzt sich die Gestaltung jedoch zu wenig von den anderen Strassenquerschnitten ab. Eine radikalere Ausformulierung des Flanierwegs in einen grünen, parkähnlichen Weg hätte das Konzept verdeutlicht.





Schnitt Kesselschmiede Süd



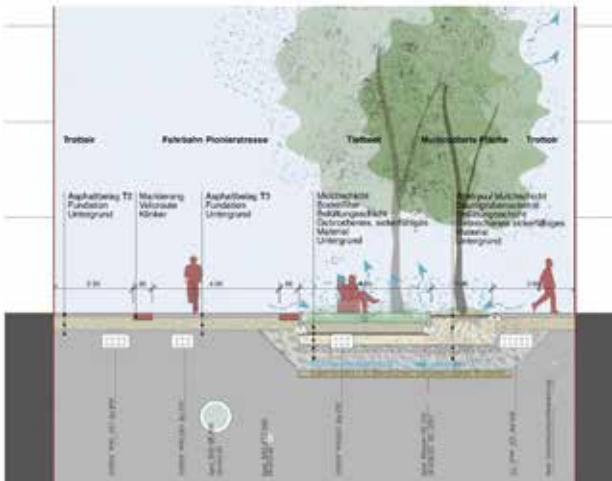
Detailplan Kesselschmiede Süd

Der Vorschlag zeichnet sich durch einen fast zu grossen Gestaltungswillen aus. Dies zeigt sich ausgeprägt im Klinkerband und in den üppigen Grünbereichen, welche den einzelnen Strassenabschnitten in ihren verschiedenen Variationen eine fast liebevolle Gestaltungssprache geben. Der Stadtökologie und dem Klima werden im Konzept eine grosse Bedeutung beigemessen. Jedoch bleibt das Baum- und Vegetationskonzept zu vage. Die Vorschläge für die siedlungsklimatischen Aspekte mit den Tiefbeeten und der Bewässerung der Bäume sind gute Ansätze.

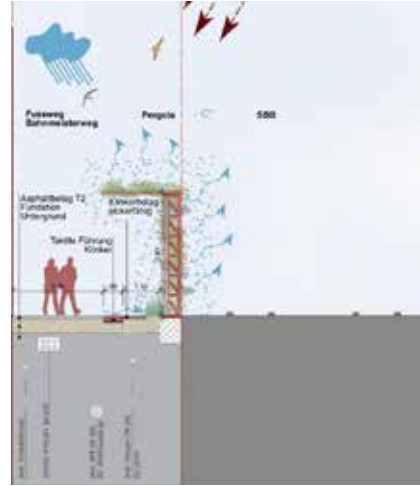
Die Ausgewogenheit der verschiedenen Nutzungsansprüche ist nicht abschliessend belegt, da durch die Umlegung der Veloroute die Koexistenz von schnellen Velos, Fussgängerinnen und Fussgängern im Abschnitt Bahnmeisterweg nicht nachgewiesen wurde.



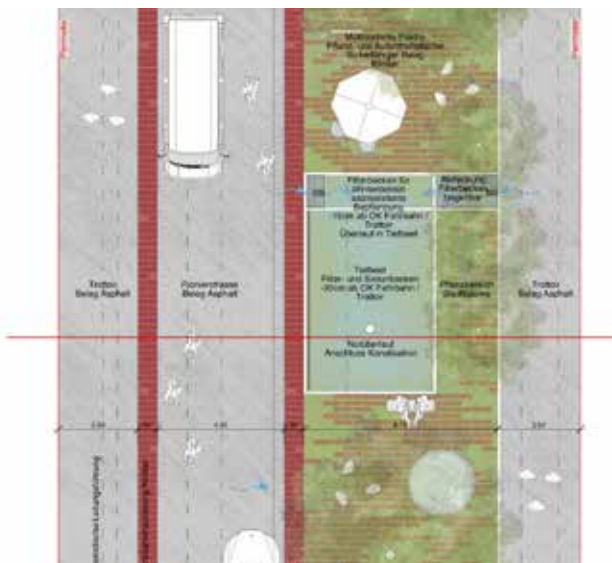
Visualisierung Portierplatz



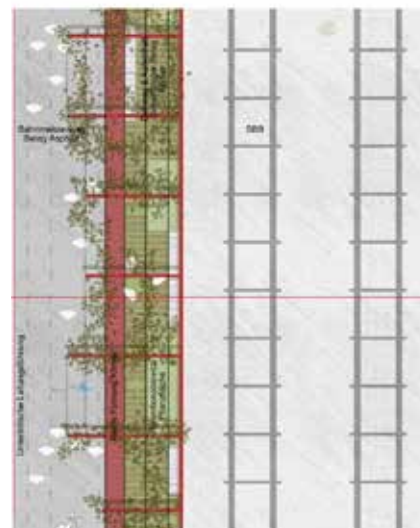
Schnittansicht Pionierstrasse



Schnittansicht Bahnmeisterweg



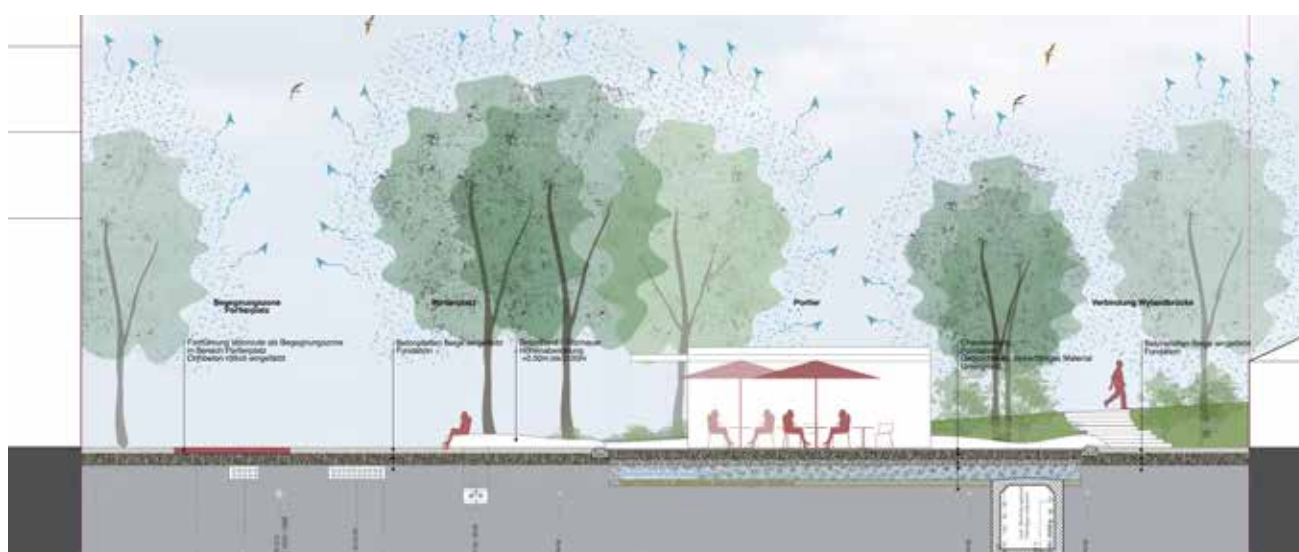
Detailplan Pionierstrasse



Detailplan Bahnmeisterweg

Das Verkehrsregime stützt sich auf die Grundlagenstudie und sieht ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr in der Strasse «Zur Kesselschmiede» vor, die Anlieferung bleibt möglich. Ergänzend dazu soll in der Strasse «Zur Kesselschmiede» und der Jägerstrasse eine Begegnungszone eingeführt werden. Wie bisher verläuft die Veloroute bis zum Bahnmeisterweg über die Strasse «Zur Kesselschmiede». Anschliessend wird sie über die Pionierstrasse und die Schützenstrasse zum Bahnhof geführt, um den Bahnmeisterweg entlasten und Retentionsflächen realisieren zu können. Trotz der Aufwertung des Bahnmeisterwegs und der Verdeutlichung der Linienführung mit einem Klinkerband überzeugt die neue Linienführung nicht. Diese würde eine deutliche Priorisierung des Veloverkehrs beim stark belasteten Knoten Zürcherstrasse erfordern und kann kaum umgesetzt werden. Dieser neue Konfliktpunkt und der grosse Umweg auf dieser wichtigen übergeordneten Veloroute sind ein zu grosser Widerspruch zur Zielsetzung einer attraktiven Velostadt.

Insgesamt stellt der Vorschlag eine deutliche Weiterentwicklung der Projektidee aus der Zwischenpräsentation dar und zeigt einen grossen Eingriffs- und Gestaltungswillen. Jedoch bezweifelt die Jury, dass die fast schon liebliche Ausformulierung der Strassenräume eine adäquate Antwort für das Sulzerareal ist.



Schnittansicht Portierplatz

SUPERSULZER



Landschaftsarchitektur
Futurafrosch – Architektur
und Raumentwicklung
GmbH,
Zürich

Kornelia Gysel
Ana Marija Pinto
Veronica Volz

DnD Landschaftsplanung,
Wien

Anna Detzelhofer
Tanja Neumayer
Christian Richter

Verkehrsplanung

Kontextplan AG,
Bern

Milena Moser
Milagros Fuentes

Bauingenieurwesen

AFRY Schweiz AG,
Zürich

Detailplan Portierplatz Markus Lerchenberger



Situationsplan Projekt- und Ideenperimeter

Die übergeordnete Entwurfsidee setzt auf eine Raumabfolge im Sinne einer «Perlenkette». Die «Perlen» werden durch Aufweitungen und Plätze gebildet, die als Katalysatoren das vielschichtige Raumerlebnis fördern sollen, was die Identifikation mit dem Ort stärkt und die Orientierung erleichtert. Diese stadträumliche Lesart eines heute durchgehenden Verkehrsraums ist eine reizvolle Idee. Der sorgfältige Umgang mit der Materialisierung lässt einen hochwertigen und stimmungsvollen Stadtraum erwarten. Die vorgeschlagene atmosphärische Wirkung ist gut vorstellbar. Die Zeichnung der Wegführung wird durch die sorgfältig ausgearbeitete Materialisierung ergänzt.

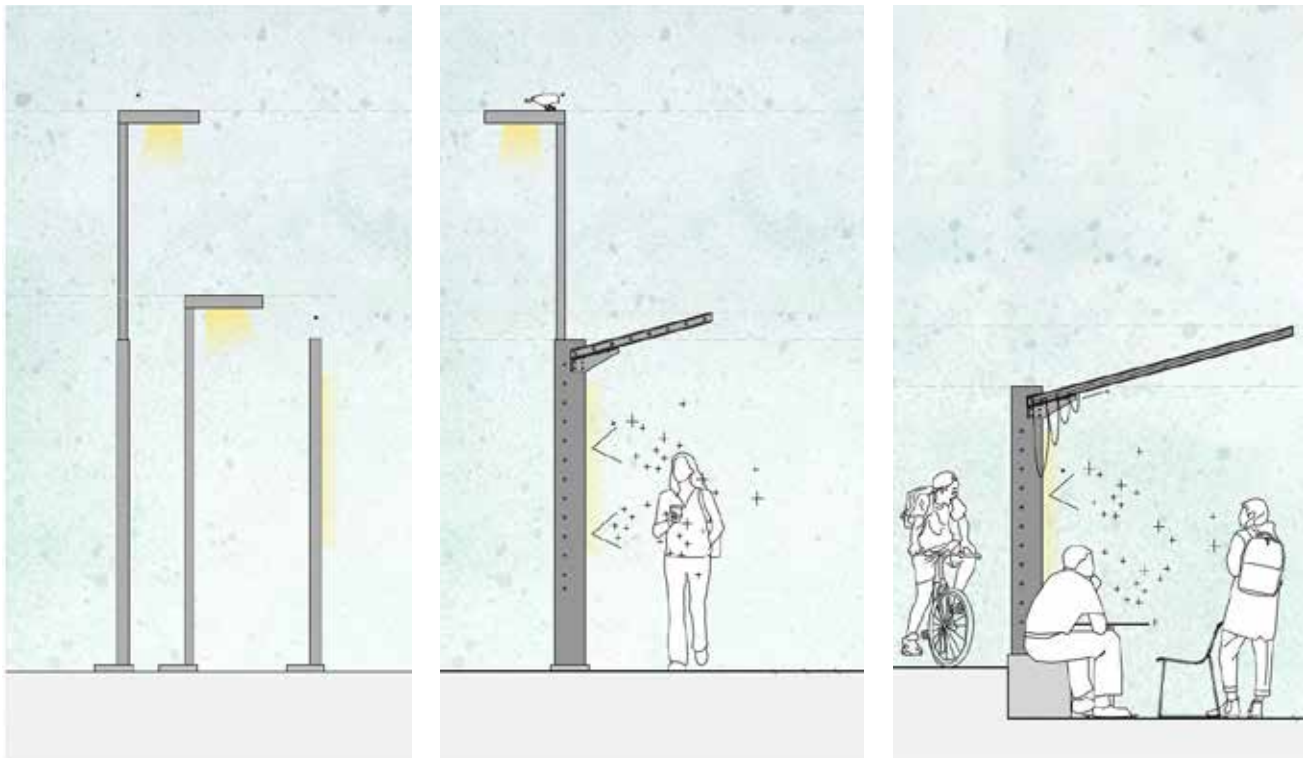
Die aufgezeigte Gestaltungslösung kann das übergeordnete konzeptionelle Versprechen jedoch nicht einhalten. Aus der sorgfältigen Analyse heraus wird das Gebiet am Übergang vom Industrie- zum gemischten Zentrumsgebiet als städtebauliches Palimpsest gelesen, was zu vielfältigen und spannungsvollen öffentlichen Räume geführt hat. Die neuen «Perlen» stehen nun als Aufenthaltsflächen in Konkurrenz zu den bestehenden öffentlichen Räumen innerhalb der einzelnen Arealteile, können sich aber nicht mit einer prägnanten individuellen Identität behaupten. Sie werden in ihrer stadträumlichen Wirksamkeit überschätzt und bleiben trotz der aufwändigen Materialisierung einfache Zwischenräume oder verkehrliche Kreuzungsstellen. Die Prägnanz der stringenten Bewegungsachse durch das Quartier wird eher geschwächt und der Strassenraum letztlich stark fragmentiert.

Das Vegetationskonzept sieht Mittel- und Grossbaumarten vor, die biodiversitätsfördernd, klimaaktiv und -generativ sowie erlebnisreich wirken sollen. Ein grosser Teil der vorgeschlagenen Standorte entlang der Veloroute wird allerdings als «nicht gesichert» bzw. «konfliktbehaftet» deklariert. So bleibt die Absicht in einer gewissen Vagheit hängen.





Ansicht Mobiliar / Vertikale Elemente



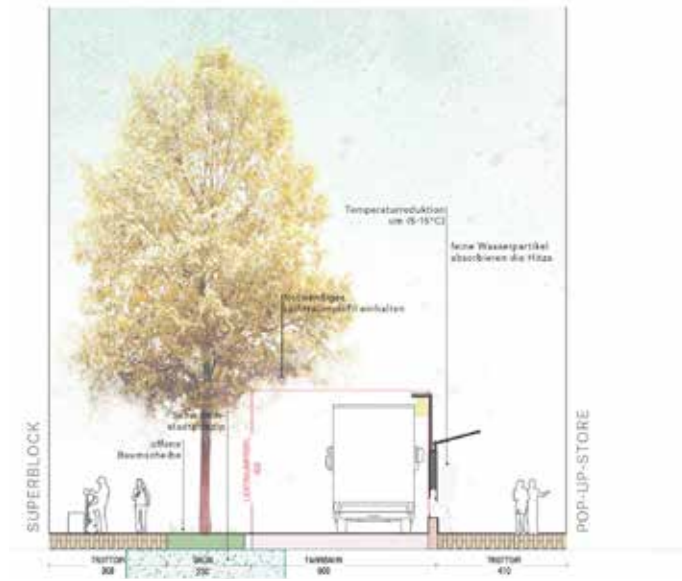
Schnitt Mobiliar / Vertikale Elemente

Die Entwässerung der versiegelten Bereiche erfolgt in einen Schwammstadtkörper mittels Auffangschächten oder direkt über eine bepflanzte Filterschicht. Mit begehbaren und teilweise versickerungsoffenen Baumscheiben wird die Alltagstauglichkeit sichergestellt. Wo keine Bäume gepflanzt werden können, sind Kletterpflanzen und begrünte Elemente vorgesehen. Auf die technische Machbarkeit in Abstimmung mit den bestehenden Werkleitungen wird im Text verwiesen, ohne sie konkret aufzuzeigen. Es wird eine Absicht angedeutet, auf deren Umsetzbarkeit aber nicht weiter eingegangen wird.

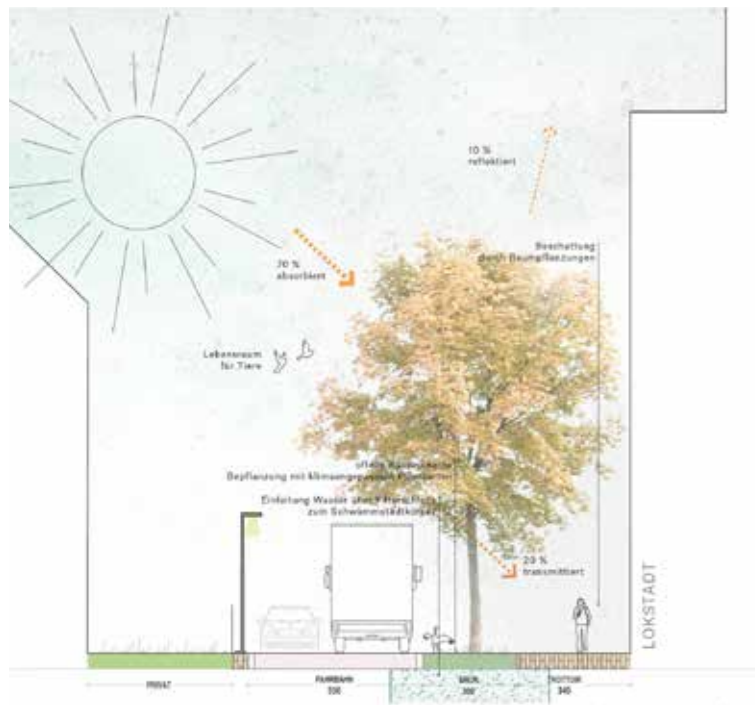
Ein wichtiger Aspekt des Entwurfes ist die Einführung eines für den Ort entworfenen Stadtmobiliars, das unterschiedlich eingesetzt werden kann. Die vorgeschlagenen Möbel sind in sich stimmige Objekte und als Stadtmöbel gut nutzbar. In der Materialisierung lehnen sie sich an das bestehende industrielle Umfeld an. Der räumliche Umgang mit den Möbeln wirkt im Entwurf etwas zufällig, wodurch ihnen die Rechtfertigung für den konstruktiven Mehraufwand fehlt.



Visualisierung Portierplatz



Schnitt Pionierstrasse

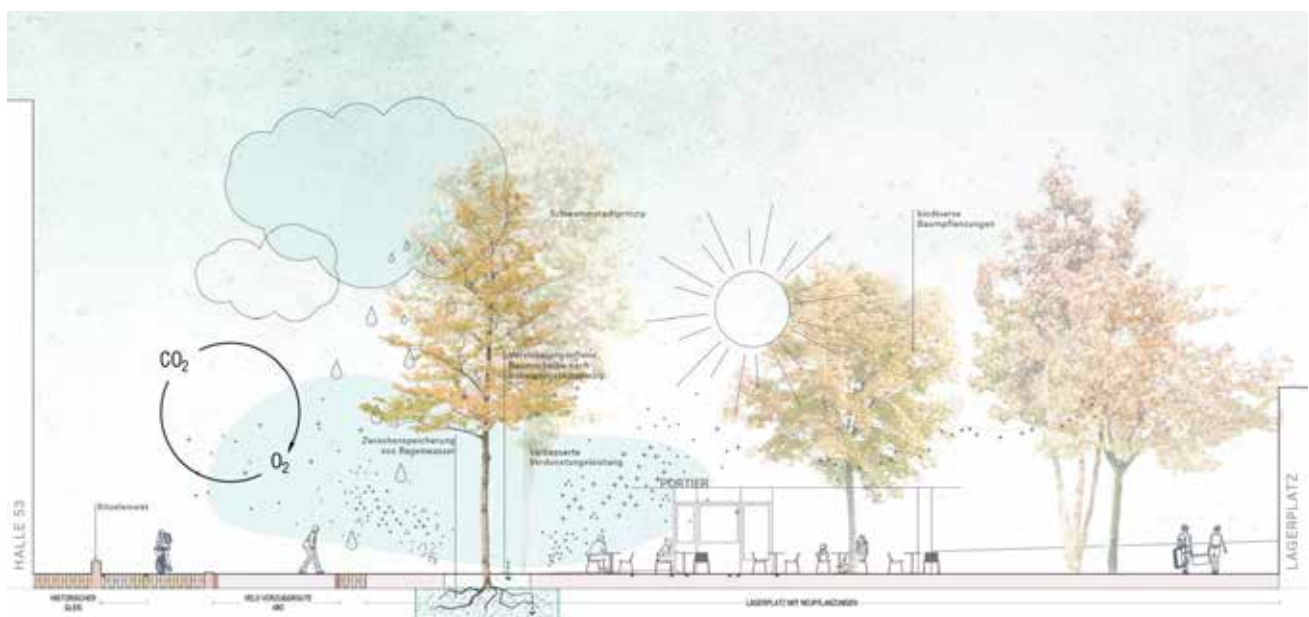


Schnitt Jägerstrasse

Das Verkehrsregime stützt sich auf die Grundlagenstudie und sieht ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr in der Strasse «Zur Kesselschmiede» vor, die Anlieferung bleibt weiterhin möglich. Ergänzend dazu werden die Strasse «Zur Kesselschmiede» nördlich und südlich des Portierplatzes sowie der Bahnmeisterweg zur Begegnungszone, der Portierplatz wird zur Fussgängerzone. Die Veloroute wird grundsätzlich bis zum Kesselhausplatz geführt. Auf der ganzen Länge ist eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr vorgesehen, diese wird jeweils auf den Plätzen mit Mischverkehr unterbrochen. Beim Bahnmeisterweg ist trotz der engen Platzverhältnisse ein separates Angebot für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Diese Flächenzuteilung in Kombination mit den vertikalen Beschattungselementen wird dem grossen Fuss- und Veloverkehrsaufkommen nicht gerecht.

Insgesamt wirken die zahlreichen Wechsel des Verkehrsregimes, die zum Teil abrupten seitlichen Versätze sowie die Abfolge der Platzsituationen mit Mischverkehrsflächen sehr unruhig und sind aus Sicht des Veloverkehrs wenig attraktiv. In der Konsequenz steht die starke Trennung vom Fuss- und Veloverkehr im Widerspruch zu den vorgesehenen Begegnungszonen.

Das Projekt weist eine hohe Dichte an guten Ideen und wertvollen Ansätzen auf. Es zeigt einen gekonnten Umgang mit Farbe und Materialisierung. Jedoch kann die übergeordnete Idee nicht mit der nötigen Konsequenz auf die konkreten Orte übertragen werden.



Schnitt Portierplatz

Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium im Februar 2024 genehmigt.

Sachexperten und -expertinnen

Armand Bosonnet



Stefan Hug



Martin Jakl



Christa Meier



Fachexperten und -expertinnen

Ursina Fausch



Beatrice Friedli



Philipp Karg



Matthias Krebs



Alexandra Wicki



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11