

Einstufiger Studienauftrag mit Folgeauftrag im selektiven Verfahren

Stadtraum Bahnhof Grüze

Programm Präqualifikation

15. April 2025



metron



Inhalt

1	Das Wesentliche in Kürze	3
1.1	Ausgangslage und Ziel	3
1.2	Auftraggeberin und Verfahren	4
1.3	Weiterbearbeitung und Folgeauftrag	5
1.4	Termine	5
1.5	Beurteilungsgremium und Beteiligte	6
2	Aufgabe	7
2.1	Ausgangslage	7
2.2	Zielsetzung	13
2.3	Aufgabenstellung	14
2.4	Perimeter	14
2.5	Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Teilgebiete	15
2.5.1	Teilgebiet 1 Heidi-Bucher-Platz und Katharina-Hardy-Strasse	18
2.5.2	Teilgebiet 2 Bahnhofplatz Grüze Nord und Teilgebiet 2.1	21
2.5.3	Teilgebiet 3 Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung	23
2.5.4	Teilgebiet 4 Talackerstrasse	25
2.5.5	Kostenrahmen für die Umsetzung der Teilgebiete	26
3	Bestimmungen zum Verfahren	27
3.1	Auftraggeberin	27
3.2	Art des Verfahrens	27
3.3	Teilnahmeberechtigung	28
3.4	Teambildung	28
3.5	Ausschluss Vorbefassung	29
3.6	Entschädigung	29
3.7	Folgeauftrag	29
3.8	Eigentums- und Urheberrecht	32
3.9	Verfahrensbegleitung und Vorprüfung	32
3.10	Weitergabe von Informationen und Daten	32
3.11	Rechtsmittelbelehrung/anwendbares Recht/Gerichtsstand	32
4	Präqualifikation	33
4.1	Zulassungs- und Eignungskriterien	33
4.2	Abgegebene Unterlagen	35
4.3	Einzureichende Unterlagen	36
4.4	Eingabe der Bewerbungsunterlagen	37
5	Studienauftrag (Auszug)	38
5.1	Ablauf	38
5.2	Beurteilungskriterien	39
5.3	Planungsgrundlagen Studienauftrag	40
5.4	Einzureichende Unterlagen	41
6	Genehmigung	43

1 Das Wesentliche in Kürze

1.1 Ausgangslage und Ziel

Die Stadt Winterthur strebt für den öffentlichen Raum im Umfeld des Bahnhofs Grüze eine Neugestaltung an, die der Bedeutung des künftig durchmischten, städtischen Stadtgebietes entspricht. Heute ist das Gebiet durch die Bahnlinien räumlich zerschnitten, von Industrie- und Gewerbebauten sowie öffentlichen Infrastrukturanlagen geprägt, und steht gleichzeitig am Anfang einer weitreichenden Entwicklung:

- Hier entsteht mit dem Um- und Ausbau des Bahnhofs Grüze, der neuen Haltestelle Winterthur Grüze Nord und der neuen Busbrücke (Leonie-Moser-Brücke, Projekt «Querung Grüze») die zweitwichtigste Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr in Winterthur.
- Der Nahbereich des Bahnhofs wird auf Basis des Gestaltungsplans «Umfeld Grüze» bis etwa 2040 transformiert zu einem neuen, urbanen Quartier. Die Planung dazu hat auf einigen Arealen in privatem und öffentlichem Besitz bereits begonnen.
- Der Stadtraum Bahnhof Grüze wird als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr der benachbarten Quartiere und der weiteren Umgebung an Bedeutung gewinnen, auch mit der Umsetzung der städtischen Veloroute Hegi und einer kombinierten Fuss- und Veloverkehrsverbindung (kombinierte Personenunterführung «PU Kombi»).

Der öffentliche Raum nimmt als Bindeglied für all diese Vorhaben im Zuge der Transformation eine zentrale Rolle ein, indem er für die Zwischenzustände wie auch für den Endzustand ein starkes räumliches Gerüst bildet und dementsprechend neugestaltet werden soll.

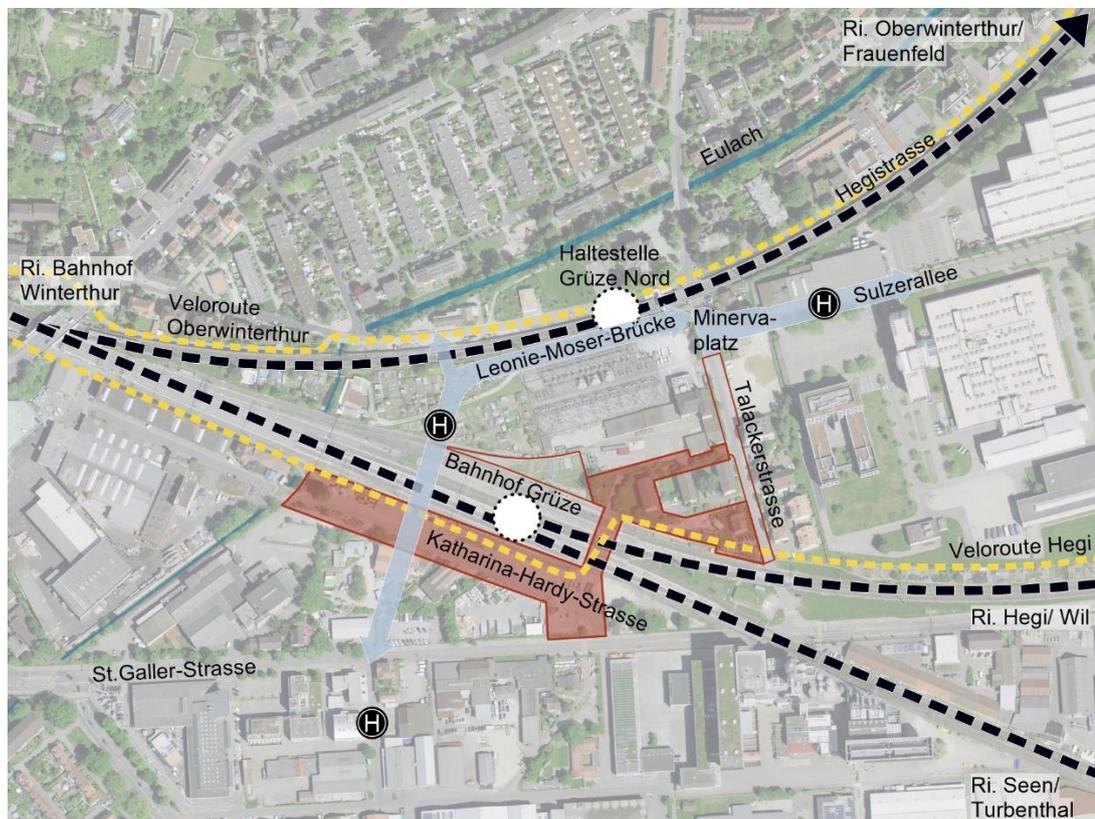


Abb. 1: Übersicht Umfeld Bahnhof Grüze mit Darstellung neue Leonie-Moser-Brücke / Minervaplatz und Perimeter Studienauftrag: Umsetzungsperimeter ■ und Ideenperimeter , (Plan: metron)

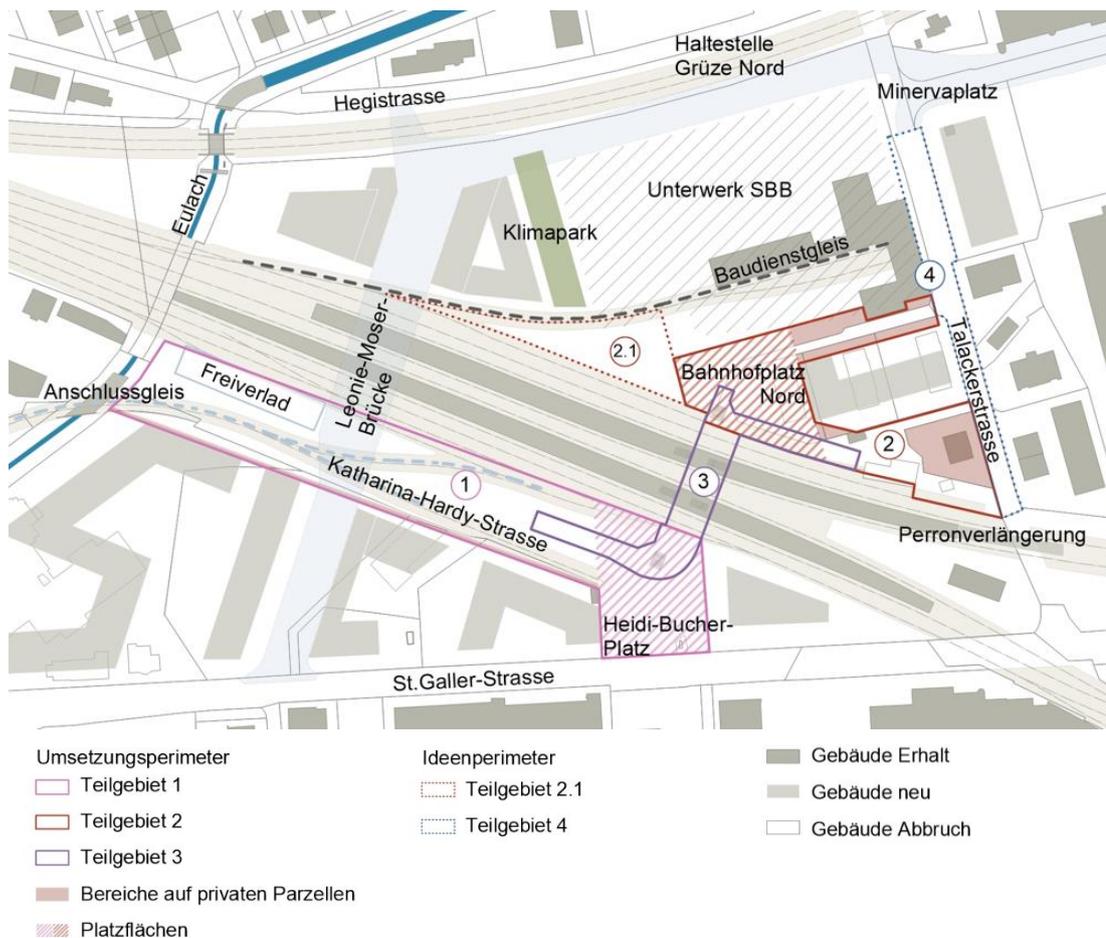


Abb. 2: Detailplan Umsetzungs- und Ideenperimeter mit Darstellung der Teilgebiete, vgl. Kap. 2.4 (Plan: metron)

Die Stadt Winterthur sucht nun ein geeignetes Planungsteam, welches einen attraktiven Lösungsvorschlag für diese Neugestaltung erarbeitet. Gefragt ist eine innovative Gestaltungsidee, die der städtebaulichen Transformation gerecht wird, den öffentlichen Raum für die verschiedenen Nutzungsansprüche aufwertet und dabei adaptierbar bleibt in Hinsicht auf zukünftige Veränderungen. Die Bedeutung des Ortes soll erkannt, seine Potenziale sollen genutzt und sichtbar gemacht werden.

Für den Umsetzungsperimeter soll ein umsetzbarer Gestaltungsvorschlag erarbeitet werden. Im Ideenperimeter soll eine Konzept- und Gestaltungsidee aufzeigen, wie der Gestaltungsvorschlag an bestehende und geplante Nutzungen, Gestaltungen und Konzepte in direkter Umgebung anknüpft.

1.2 Auftraggeberin und Verfahren

Die Stadt Winterthur lanciert gemeinsam mit der SBB einen Studienauftrag zur Gestaltung des öffentlichen Raums und der kombinierten Personenunterführung am Bahnhof Winterthur Grüze. Das Amt für Städtebau der Stadt Winterthur ist verantwortlich für die Durchführung des Verfahrens.

Vor dem Hintergrund der komplexen Anforderungen wird ein einstufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren durchgeführt. Im Rahmen einer vorgelagerten Präqualifikation werden

drei geeignete Planungsteams, bestehend aus den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Städtebau/Architektur, Verkehrsplanung/Mobilität, Bauingenieurwesen (Tiefbau/Strassenbau und Bahninfrastrukturanlagen) und BIM-Methodik für die Bearbeitung ausgewählt. Diese sollen eine überzeugende und umsetzbare Lösung für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Perimeter vorschlagen.

1.3 Weiterbearbeitung und Folgeauftrag

Der vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlene Projektvorschlag für den Umsetzungsperimeter wird von der Stadt Winterthur und der SBB als richtungweisend für die nächsten Planungs- und Projektierungsschritte übernommen.

Für das Verfassersteam des vom Beurteilungsgremium empfohlenen Projektvorschlags steht die Beauftragung zur Weiterbearbeitung des Umsetzungsperimeters (Teilgebiete 1, 2 und 3, vgl. Kap. 2.4) für die SIA Phasen 3 bis 5 (Vorprojekt bis Inbetriebnahme) in Aussicht (vorbehältlich der nötigen Kreditbewilligungen und politischen Entscheide). Für die Teilgebiete 1 und 2 liegt die Leitung beim städtischen Tiefbauamt. Für das Teilgebiet 3 ist zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch offen, ob die Weiterbearbeitung ebenfalls unter der Leitung des Tiefbauamts der Stadt Winterthur oder unter der Leitung der SBB erfolgt.

Für den Ideenteil (Teilgebiete 2.1 und 4, vgl. Kap. 2.4) besteht kein Anspruch auf Folgeaufträge, mit Abschluss des Studienverfahrens ist der Auftrag an die teilnehmenden Teams abgeschlossen. Durch die Auftraggeberin erfolgt im Anschluss an den Studienauftrag eine Synthese der eingereichten Ideen, welche als Grundlage für weitere Planungsschritte dient.

Die Teilnahme am Studienauftrag stellt keinen Ausschlussgrund von weiteren Verfahren im Perimeter dar (Vorbefassung).

1.4 Termine

Präqualifikation

Publikation Präqualifikation	16. April 2025
Eingabe Präqualifikation	03. Juni 2025
Beurteilung Präqualifikation	27. Juni 2025

Studienauftrag

Startveranstaltung / Kick Off	25. August 2025
Fragenstellung/-beantwortung	1./12. September 2025
Zwischenpräsentation	21. Oktober 2025
Schlussabgabe	12. Januar 2026
Beurteilung (2 Tage)	10./17. März 2026

1.5 Beurteilungsgremium und Beteiligte

Sachmitglieder

Herbert Elsener	Tiefbauamt, Leiter Mobilität
Sander Kool	Amt für Städtebau, Co-Leiter Stadtraum und Architektur
Konrad Streckeisen	SBB Infrastruktur, Leiter Perimeter Nord

Fachmitglieder

Dominique Ghiggi	Biologin Uni Basel und Landschaftsarchitektin MA LA ETHZ ghiggi paesaggi Landschaft & Städtebau GmbH, Zürich Fachexpertin Landschaftsarchitektur
Manuel Scholl	Dipl. Architekt ETHZ (Vorsitz) agps Architecture, Zürich Fachexperte Architektur/Städtebau
Alexandra Wicki	Dipl. Siedlungsplanerin HTL/FSU Architektin NDS ETH stadt raum verkehr Birchler und Wicki, Zürich Fachexpertin Verkehrsplanung/Mobilität
David Wyden	Dipl. Bauingenieur FH / MAS ZFH in Wirtschaftsingenieurwesen dsp Ingenieure und Planer AG, Uster Fachexperte Bauingenieurwesen

Beratende Experten und Expertinnen (nicht stimmberechtigt)

Samira Neuse	SBB Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central
Gauthier Rüegg	SBB Immobilien, Gesamtprojektleiter Anlageobjekte Entwicklung Central
Jürg Zimmermann	SBB Infrastruktur, Stv. Leiter Perimeter Nord (Sach-Ersatz SBB)
Manuel Meier	SBB Infrastruktur, Gesamtprojektleiter
Armand Bosonnet	Tiefbauamt, Leiter Projektierung und Realisierung
Stefan Hug	Tiefbauamt, Mobilität (Sach-Ersatz Stadt)
Rahel Pfister	Tiefbauamt, Schwammstadt
Philipp Uerlings	Stadtgrün Winterthur, Ökologie und Freiraumplanung (BSc Landschaftsarchitektur, Fach-Ersatz)
Birgit Kurz	Amt für Städtebau, Stadtraum und Architektur (Sach-Ersatz Stadt)

Es bleibt vorbehalten, auf Antrag des Beurteilungsgremiums weitere Expertinnen oder Experten beizuziehen. Diese werden so ausgewählt, dass sie nicht in einem Interessenkonflikt mit einem der Teilnehmenden stehen.

Weitere Beteiligte

Die betroffenen Grundeigentümerschaften von an den Umsetzungsperimeter angrenzenden Parzellen werden für den Studienauftrag einbezogen. Der Einbezug ist im Rahmen der Programmarbeitung bilateral zwischen den Grundeigentümerschaften und der Stadt Winterthur gewährleistet und im Rahmen eines Echoraums zum Ergebnis des Studienauftrags (nach der Schlussbeurteilung) vorgesehen.

2 Aufgabe

2.1 Ausgangslage

Bauliche Entwicklung des Zentrumsgebietes

Das Gebiet rund um den Bahnhof Grüze ist Teil des kantonalen Zentrumsgebietes Oberwinterthur/Grüze und steht heute am Anfang einer längeren und weitreichenden Transformation. Gemäss der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 stellt die Gebietsentwicklung [«Grüze+»](#) einen von sechs Schwerpunkträumen der Stadt Winterthur dar. Aufgrund der sehr guten öffentlichen Infrastrukturen soll insbesondere hier die bauliche Entwicklung für die Zunahme der Bevölkerung und von Arbeitsplätzen gefördert werden.

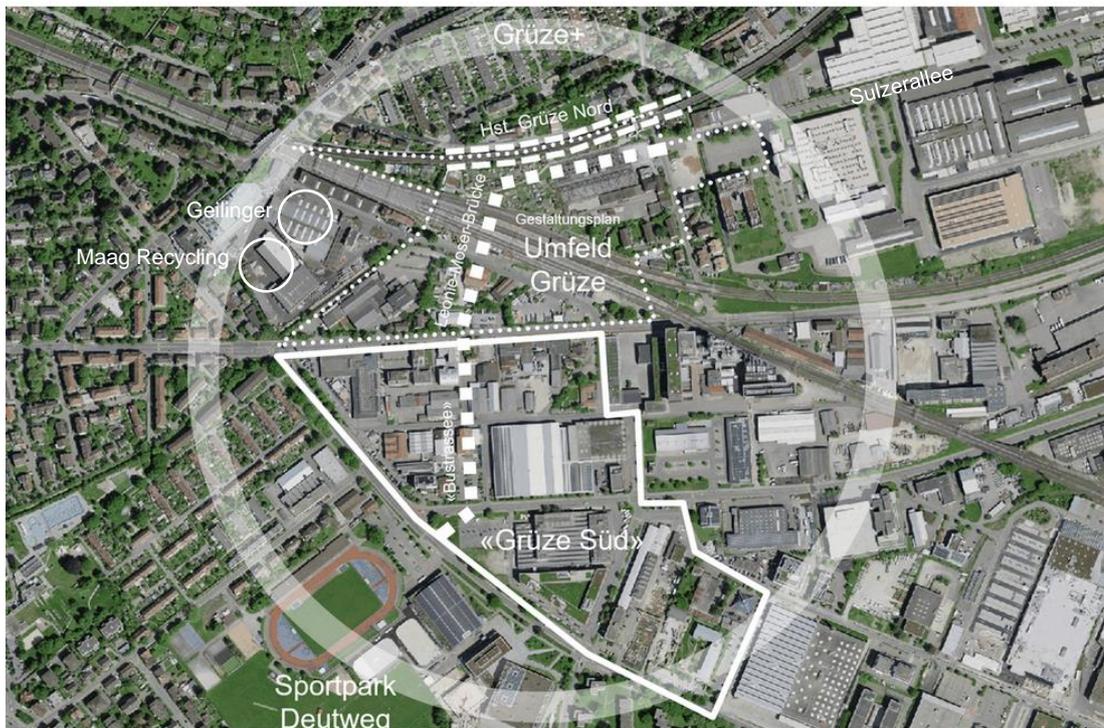


Abb. 3: Entwicklungsgebiet Grüze+ und Einzugsgebiet des Bahnhofs Grüze (Darstellung Stadt Winterthur)

Im südlichen Einzugsgebiet des Bahnhofs Grüze liegen der Sportpark Deütweg und das Industrie- und Gewerbegebiet «Grüze Süd». Der Bahnhof Grüze ist eine wichtige Anbindung, unter anderem für sportliche Veranstaltungen sowie für die zahlreichen Arbeitsplätze. Weitere Arbeitsplätze liegen entlang der Sulzerallee, die das Gebiet Grüze mit Neuhegi verbindet. Im Norden und Westen liegen kleinteilige und durchgrünte Wohngebiete. In der direkten Nachbarschaft, westlich der Eulach, befindet sich der Standort der Firmen Geilinger AG und Maag Recycling AG (vgl. Abb. 3).

Die Entwicklung des Gebietes um den Bahnhof Grüze vollzieht sich in mehreren Etappen:

- Umbau des Bahnhofs Grüze (hindernisfreier Bahnzugang BZU2023, umgesetzt per Ende 2024)
- Leonie-Moser-Brücke bis Ende 2026
- Ausbau St. Gallerstrasse (Ende 2028¹)

¹ Jahreszahlen (Inbetriebnahme) werden aktuell überprüft.

- «Veloroute Nr.2 (Hegi)» (Ende 2029¹)
- Perronverlängerung Gleis 6/7 (2035+¹)
- kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof Grütze (2032¹)
- Haltestelle Winterthur Grütze Nord, inkl. Fuss- und Veloverkehrsquerung bei Talackerstrasse/Minervaplatz (2035¹)



Abb. 4: Übersicht Entwicklungen im Umfeld Grütze (Plan Afs, Grundlage AV-Daten)

Das Stadtparlament hat 2014 dem öffentlichen Gestaltungsplan Umfeld Grütze, im Norden des Gebietes Grütze+, zugestimmt. Der Gestaltungsplan bildet zusammen mit dem Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag die Grundlage für die Entwicklung des engeren Bahnhofsumfelds Grütze zu einem dichtbebauten Quartier mit einem Schwerpunkt auf Dienstleistungs- und Wohnnutzung. Rund 1'000 Einwohner:innen und 1'500 Arbeitsplätze werden bis ca. 2040 hier Platz finden. Die ersten Planungen und Projekte sind bereits vorangeschritten (Areal der historischen Gelatinefabrik, bzw. Hochhaus Oase und Richard-Ernst-Park).

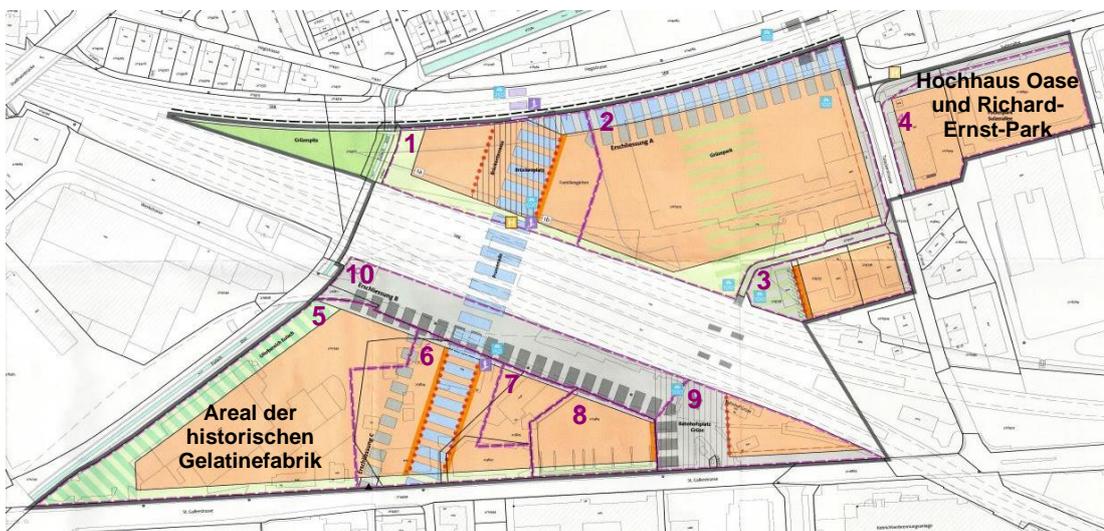


Abb. 5: Gestaltungsplan mit Baufeldern 1 bis 10 (■) und Baubereichen (■)

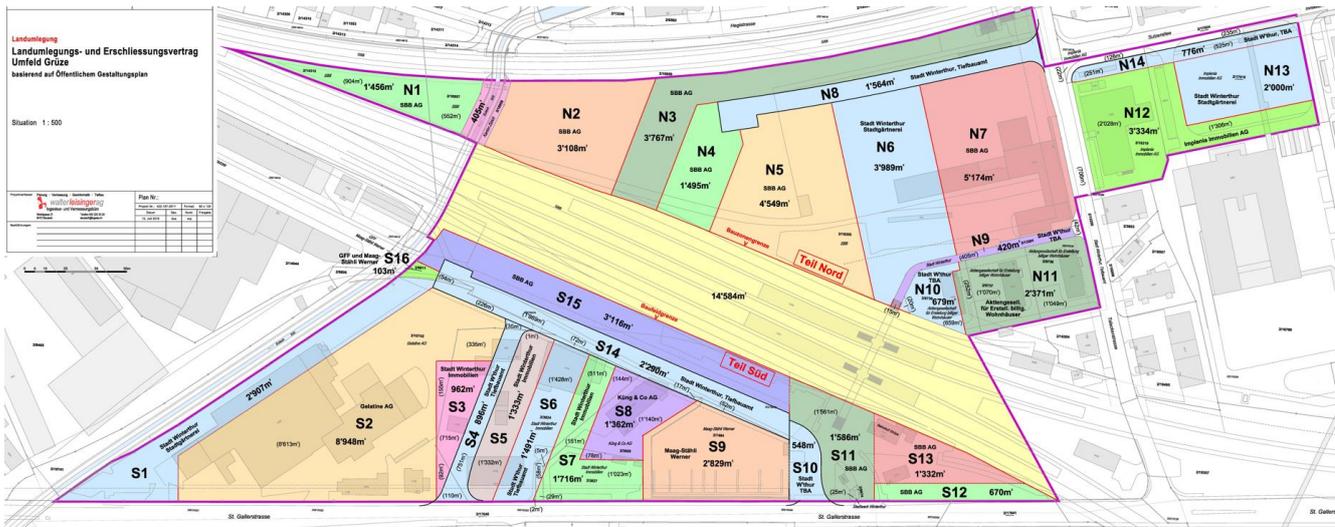


Abb. 6: künftige rechtsverbindliche Eigentumsgrenzen gemäss Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag zum Gestaltungsplan Umfeld Grütze (Plangrundlage wird mit dem definitiven Programm Studienauftrag für die Bearbeitung abgegeben) Die Eigentumsgrenzen sind rechtsverbindlich, stellen jedoch keine Grenzen für die Gestaltungsvorschläge dar.

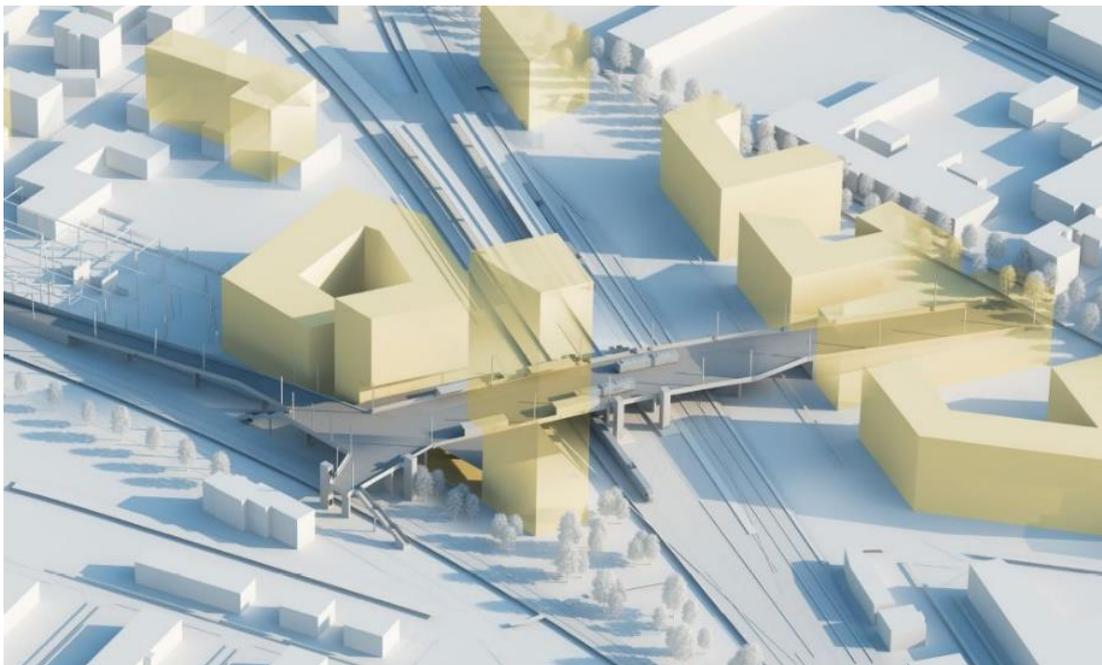


Abb. 7: Visualisierung der künftigen baulichen Entwicklung um den Bahnhof Grütze mit Leonie-Moser-Brücke und den möglichen, maximalen Bauvolumina auf den umliegenden Baufeldern (Grundlage Gestaltungsplan Umfeld Grütze 2014)

Freiraum als starkes Gerüst

Der öffentliche Raum bzw. der Stadtraum ist das Bindeglied für die verschiedenen öffentlichen und privaten Projekte. Im Zuge der Transformation zu einem neuen, urbanen Quartier kommt ihm eine zentrale Bedeutung zu, indem er sowohl für die Zwischenzustände als auch für den Endzustand ein starkes räumliches Gerüst bilden soll. Dieses Gerüst wird durch eine hohe räumliche Vernetzung und Durchlässigkeit im und um das Bahnhofgebiet Grütze geprägt, in erster Linie auf der Ebene des Fuss- und Veloverkehrs.

So müssen Weg- und Strassenverbindungen sicher und einladend ausgebildet sowie das Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere auf den Plätzen, erhöht werden. Dieses Ziel verfolgt das Freiraumkonzept, welches für das Umfeld Bahnhof Grüze 2021/22 erarbeitet wurde.

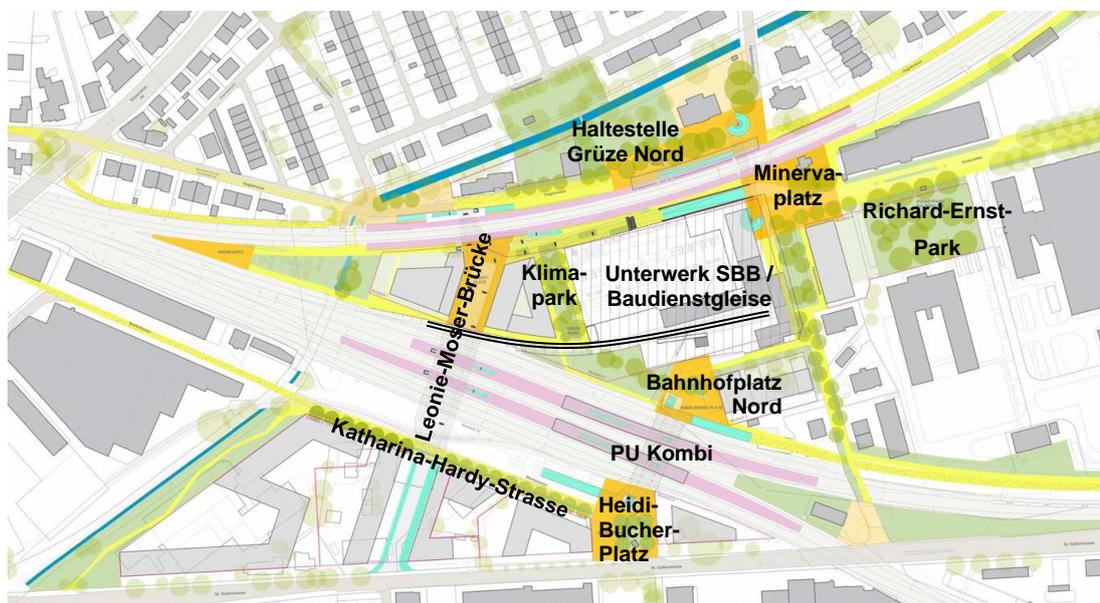


Abb. 8: Freiraum-Grobkonzept, 2022 (pool, Studio Vulkan, Allemann)

Es zeigt das angestrebte Freiraumgerüst mit Plätzen, Parks und Wegverbindungen auf und versteht den Stadtraum Bahnhof Grüze als Teil eines weiträumig gefassten Freiraumnetzes mit Verbindungen innerhalb des Bahnhofgebiets, zwischen dem Bahnhof Grüze und der künftigen Haltestelle Winterthur Grüze Nord sowie in die angrenzenden Quartiere.

Dieser Stadtraum soll eine neue Urbanität erhalten und durch mehr Fuss- und Veloverbindungen durchlässiger werden, auch wenn die Durchgängigkeit durch den Betrieb der Baudienste der SBB (Baudienstgleise) vom Bahnhofplatz gegen Westen und gegen Nordwesten noch eingeschränkt ist. Vorschläge zur Herstellung dieser Durchlässigkeit werden im Rahmen des Ideenteils zum vorliegenden Verfahren gesucht (vgl. Ideenperimeter Kap. 2.4).

Das Freiraumkonzept wurde 2023 für den Bereich Minervaplatz vertieft, welcher im Rahmen des Baus der Leonie-Moser-Brücke bis Ende 2026 realisiert wird. Die Teile «Bahnhofplatz Nord», «Heidi-Bucher-Platz» und «Katharina-Hardy-Strasse» sollen nun, im Zusammenhang mit der Erweiterung der Personenunterführung für den Veloverkehr (neue PU Kombi), im Rahmen des vorliegenden Studienauftrags vertieft werden (vgl. Umsetzungsperimeter Kap. 2.4).

Verkehrliche Entwicklung Bahn und Bus

Heute ist das Gebiet um den Bahnhof Grüze nicht nur durch verschiedene Industrie- und Gewerbebauten sowie öffentliche Infrastrukturanlagen (Kehrichtverbrennung, Baudienst und Unterwerk SBB) charakterisiert, es wird auch durch die Bahnlinien räumlich stark zerschnitten. Schon Mitte der 1850er-Jahre führte die Eisenbahnstrecke von Zürich nach Romanshorn und St. Gallen über Winterthur Grüze. Im Gebiet Grüze/Oberwinterthur teilen sich die Ostschweizer Linien.

Der Bahnhof Grüze ist bekannt durch die bemerkenswerte Gestaltung der Perrons, insbesondere der Perrondächer und deren Stützen mit der integrierten Bahnhofsuhr. Sie wurden von Hans Hilfiker Mitte der 1950er-Jahre entworfen und stehen unter Denkmalschutz.



Abb. 9: Perrondach, Architekt Hans Hilfiker (Bild: Stadt Winterthur)

Mitte der 2030er Jahre werden die Perrons der Gleise 6 und 7 verlängert, damit 300 m lange S-Bahnzüge anhalten können. In diesem Zusammenhang wird auch untersucht, ob der Bahnübergang an der Talackerstrasse Süd aufgehoben werden kann.

Im Rahmen des Ausbaus 2035 plant die SBB ausserdem die zusätzliche Haltestelle Grüze Nord (Bahnlinie Richtung Frauenfeld, zwischen HB Winterthur und Bahnhof Oberwinterthur). Sie ist eine wichtige Voraussetzung für den Aufbau der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Grüze als Ergänzung und zur Entlastung des Hauptbahnhofs Winterthur. In diesem Zusammenhang ist wahrscheinlich, dass der Bahnübergang an der Talackerstrasse Nord gänzlich aufgehoben wird.



Abb. 10: Visualisierung der Leonie-Moser-Brücke (2020, Bild TBA Winterthur)

Aktuell ist die neue Busbrücke, Leonie-Moser-Brücke, im Bau (bis Ende 2026). Sie verbindet die St. Gallerstrasse über die Geleise hinweg mit der Hegistrasse (Fussverkehr) und der Sulzerallee (prioritär für den Busverkehr, Veloverkehr ebenfalls zugelassen.).

MIV-Erschliessung

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr zum Bahnhof Grüze erfolgt in Zukunft über die St.Gallerstrasse. Für den Bahnhofplatz Nord ist keine MIV-Erschliessung vorgesehen. Mit dem Bau der Querung Grüze (Leonie-Moser-Brücke) wird der Bahnübergang an der Talackerstrasse Nord aufgehoben. Wird aufgrund der Perronverlängerung durch die SBB auch der Bahnübergang Talackerstrasse Süd aufgehoben, dann besteht die MIV-Erschliessung ausschliesslich via Sulzerallee / Seenerstrasse. Weitere Informationen sind den Angaben im Kap. 2.5 zu entnehmen.

Entwicklung Fuss- und Veloverkehr

Vom Stadtzentrum über den Bahnhof Grüze zum Bahnhof Hegi und weiter Richtung Elsau führt zukünftig die Veloroute Hegi. Grundlage bildet die Studie «Gesamtkonzeption Veloschnellroute 2» vom 7. Juli 2021. Zentraler Bestandteil der Veloroute Hegi ist der Bereich um den Bahnhof Grüze mit der geplanten Veloquerung (vgl. Kap. 2.5.3 Teilgebiet 3) und der Neugestaltung der Katharina-Hardy-Strasse. Für den Abschnitt zwischen Bahnhof Hegi und Bahnhof Grüze (Solarstrasse bis Talackerstrasse) wird zurzeit durch das Tiefbauamt der Stadt Winterthur ein Projekt erarbeitet.

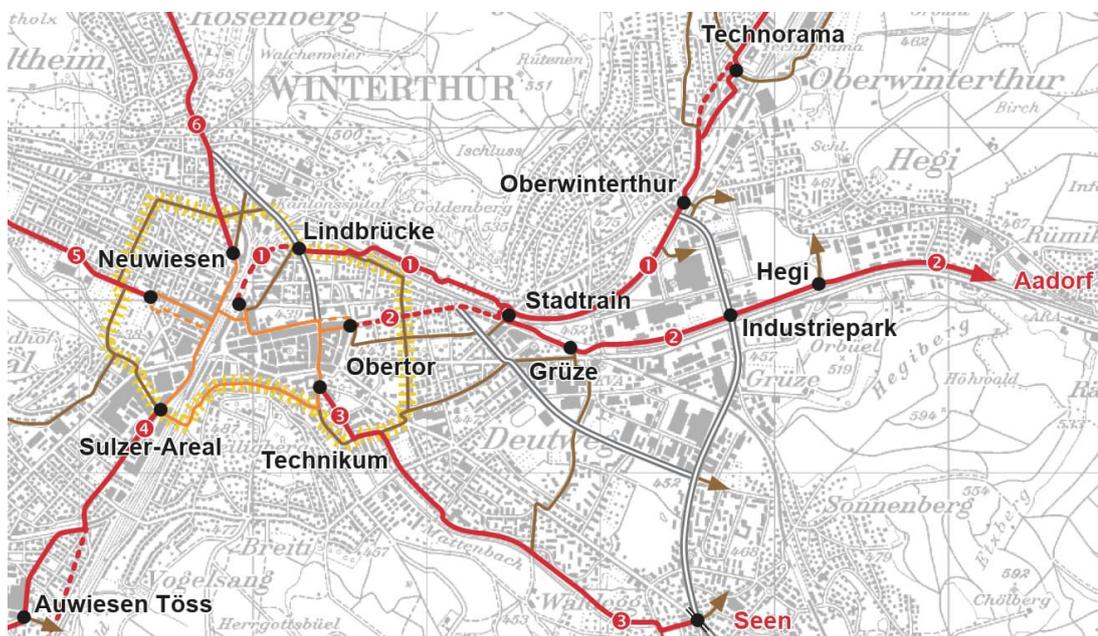


Abb. 11: Velorouten um das Gebiet Bahnhof Grüze: Veloroute Hegi [2] vom Stadtzentrum stadtauswärts Richtung Elsau und Veloroute Oberwinterthur [1] (Planausschnitt Netzplan Veloschnellrouten, Stadt Winterthur, 2020)

Im [kommunalen Richtplan](#) sind neue Verbindungen und Querungen über die Gleise (Leonie-Moser-Brücke) für den Bus-, Fuss- und Veloverkehr eingetragen. Am Bahnhof Grüze dient die neue kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung (PU Kombi) als Bahnzugang, für den Fuss- und Veloverkehr als Quartierverbindung sowie als Verbindung der übergeordneten Fuss- und Veloverkehrsrouten.

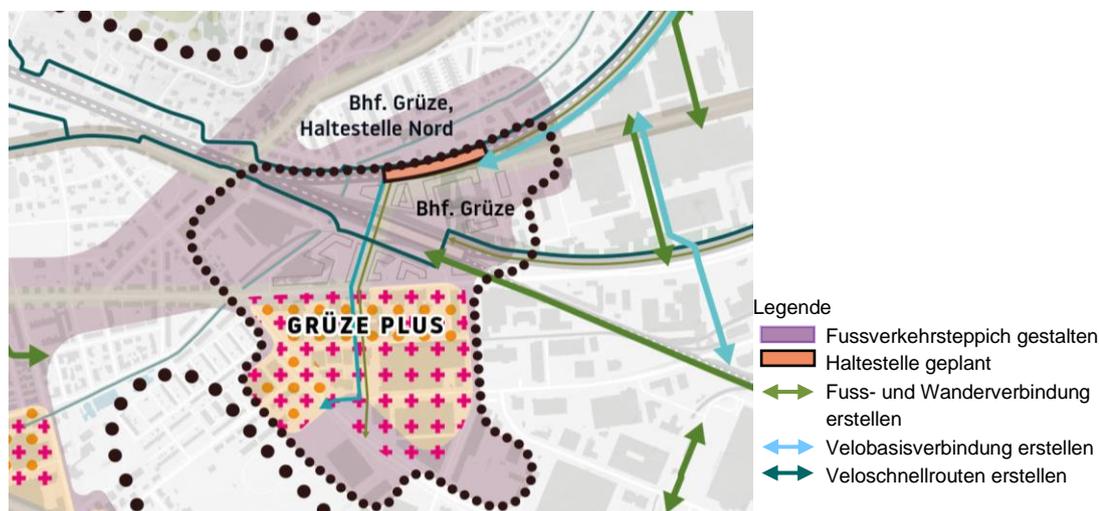


Abb 12: Ausschnitt kommunaler Richtplan Verkehr Winterthur (2024, *noch in parlamentarischer Beratung*), Gesamtplan

Zwischen der Katharina Hardy-Strasse und der St.Gallerstrasse entstehen Fusswegverbindungen entlang der Eulach, entlang der Leonie-Moser-Brücke und am Heidi-Bucher-Platz. Weitere Verbindungen dienen der lokalen Erschliessung der Baufelder von beiden Seiten.

2.2 Zielsetzung

Für den Stadtraum um den Bahnhof Grüze wird eine Neugestaltung des öffentlichen Raums angestrebt, welche der künftigen Bedeutung des Quartiers entspricht. Ziel des Studienauftrags ist es, in Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Bahnhofgebietes und auf die Entstehung neuer Nutzungen im definierten Perimeter einen einladenden und zeitgemässen Ort zu schaffen. Das neue Bahnhofgebiet soll eine Identität erhalten, die einerseits dessen Geschichte und andererseits der Entwicklung zu einem neu genutzten, durchmischten Stadtgebiet entspricht.

Es ist ein gestalterisches Konzept für den öffentlichen Raum Bahnhof Grüze im Hinblick auf den «Endausbau» mit Zeithorizont um 2040 zu entwerfen. Gesucht wird das Zielbild für diesen Zeitpunkt, zu dem die bauliche Entwicklung (Freiraum, Infrastruktur, Wohn- und Gewerbebauten) weit fortgeschritten ist.

Das Gebiet zwischen Bahnhof Grüze, der geplanten Haltestelle Winterthur Grüze Nord und der Leonie-Moser-Brücke (im Bau) soll aus funktionaler und stadträumlicher Sicht als **ein** Bahnhofsareal gelesen werden, in welchem der Fussverkehr den Vortritt erhält. Die Neugestaltung des öffentlichen Raumes soll diese Lesart und die Bedeutung des zweitwichtigsten ÖV-Knotens in Winterthur unterstreichen.

2.3 Aufgabenstellung

Für den öffentlichen Raum im neuen Bahnhofgebiet wird eine funktionale und stadträumliche sowie stadtoökologische und -klimatische Aufwertung des heute sehr hybriden Areals erwartet. Gesucht werden innovative Vorschläge für die Gestaltung der öffentlichen Räume wie Plätze und Strassen sowie der künftigen kombinierten Personenunterführung. Dabei soll das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzergruppen bzw. Verkehrsträger gestärkt und die Vernetzung, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden.

Es gilt das räumliche und gestalterische Potenzial auszuloten, welches sich bis zum Zeithorizont um 2040 eröffnet. Dabei erfordert die Aufgabenstellung Rücksicht auf die heutigen und künftigen Nutzenden, auf bestehende räumliche Qualitäten sowie auf die Charakteristik des Ortes. Sie erfordert eine gesamtheitliche und grossräumliche Sichtweise (Schnittstellen zu laufenden und geplanten Projekten im Perimeter des Bahnhofgebietes und Übergang zur weiteren Umgebung) und berücksichtigt die etappenweise Transformation. Im Hinblick auf zukünftige Veränderungen ist ein flexibles und adaptierbares Konzept zu erarbeiten.

Die planungsrechtlichen Grundlagen für die Gestaltung des öffentlichen Raums und für die privaten Bauvorhaben auf den angrenzenden Baufeldern 1 bis 10 bilden der Gestaltungsplan «Umfeld Grüze» und der zugehörige Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag.

2.4 Perimeter

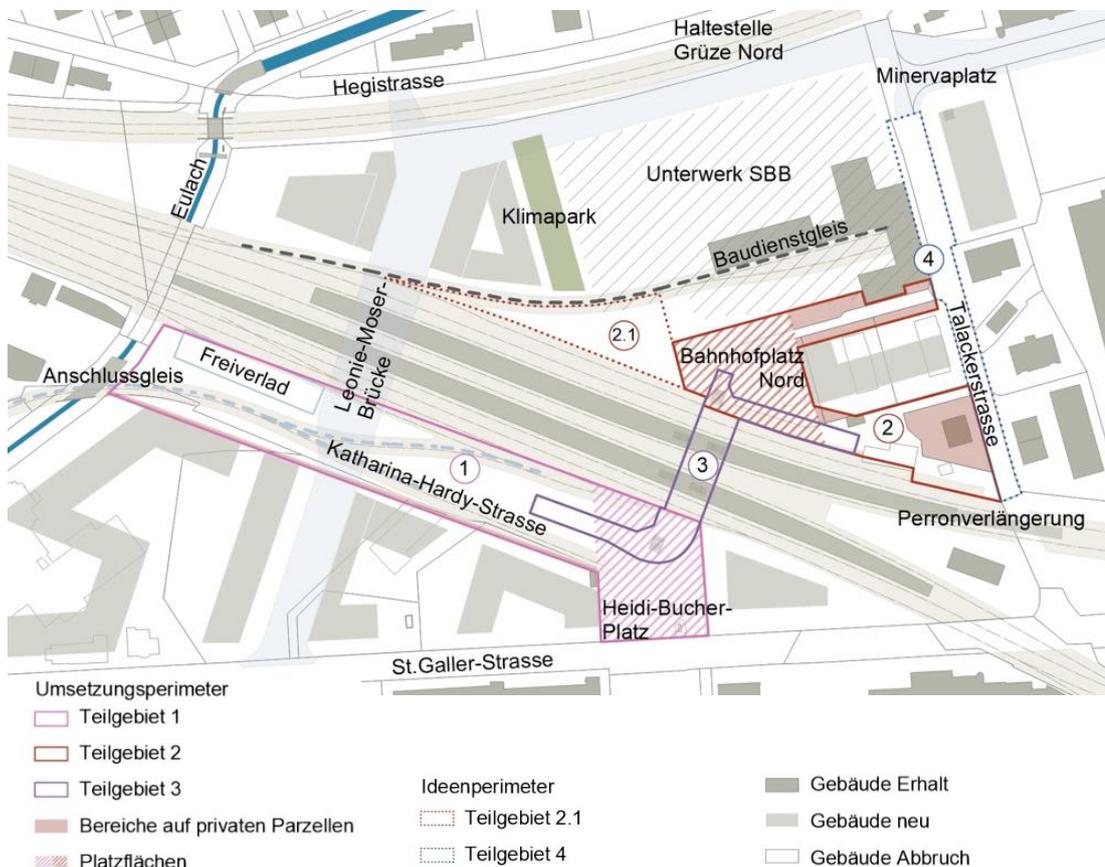


Abb. 13: Umsetzungs- und Ideenperimeter mit Darstellung der Teilgebiete (Plan: metron, Basis bilden die Bestimmungen des Gestaltungsplans Umfeld Grüze und die künftigen Eigentumsverhältnisse gemäss Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag zum Gestaltungsplan)

Der Perimeter ist in die folgenden Teilgebiete gegliedert:

- 1 Bahnhofplatz Grüze Süd: Heidi-Bucher-Platz und Katharina-Hardy-Strasse (~8'100 m²)
- 2 Bahnhofplatz Nord (~3'900 m²) mit Ideenteil 2.1
- 3 Erweiterung Personenunterführung inkl. Bahnzugänge
- 4 Talackerstrasse (Ideenteil)

Die Teilgebiete unterscheiden sich betreffend Besitz, Verantwortlichkeit (für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt), zeitliche Umsetzung und Abhängigkeiten zu Projekten auf den angrenzenden Baubereichen bzw. Baufeldern. Diese werden im Kapitel 2.5 genauer erläutert.

Das Studienverfahren dient dazu für den öffentlichen Raum attraktive und die Gebietsentwicklung stärkende Gestaltungsvorschläge zu entwickeln. Im Fokus stehen dabei der Bahnhofplatz Grüze Süd (1, Heidi-Bucher-Platz) mit der ehemaligen Werkstrasse südlich entlang des Gleisfelds (neu Katharina-Hardy-Strasse), der Bahnhofplatz Nord (2) sowie die Erweiterung der bestehenden Fussgängerunterführung zu einer kombinierten Fuss- und Veloverkehrsverbindung (3) inklusive deren Anbindung an die Bahnhofplätze Süd und Nord, in Form von Treppen- und Rampenaufgängen bzw. Lifts. Diese drei Teilgebiete bilden den Umsetzungsperimeter. Für sie wird im Rahmen des Studienauftrags ein konkreter Gestaltungsvorschlag gesucht mit dem Ziel der Projektierung und Umsetzung im Anschluss an den Studienauftrag (vgl. Kap. 3.7 Folgeauftrag), wobei die Umsetzung in Übergangsbereichen zu privaten Parzellen abhängig von künftigen Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümern ist. Die Teilgebiete 2.1 und 4 (Talackerstrasse) liegen im Ideenperimeter, für den eine Gestaltungsidee zur Einbindung in die Nutzungen, Gestaltungen und Konzepte in direkter Umgebung erwartet wird.

2.5 Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Teilgebiete

Die Infrastrukturbauten werden bis ca. 2035 mit der Erstellung der S-Bahn-Haltestelle Winterthur Grüze Nord an der Bahnlinie Richtung Frauenfeld abgeschlossen sein. Es ist aktuell vorgesehen die Katharina-Hardy-Strasse bis 2029 und die Bahnhofplätze am Bahnhof Grüze bis 2032 fertigzustellen.

Für die angrenzenden Baufelder, für welche noch keine Projekte vorliegen, werden Annahmen getroffen. Bisher wurden für die beiden Baufelder 4 und 5 Konkurrenzverfahren durchgeführt. Der jeweilige Planungsstand der Baufelder wird mit entsprechenden Beilagen im definitiven Programm zum Studienauftrag genauer beschrieben werden.

Aufgabe im vorliegenden Verfahrens ist es, für die verschiedenen Teilräume des Stadtraums um den Bahnhof sowie für die Erweiterung der Personenunterführung für den Veloverkehr einen umsetzbaren Gestaltungsvorschlag aufzuzeigen (keine Varianten). Für alle begehbaren und befahrbaren Plätze und Strassen innerhalb des Umsetzungsperimeters ist das Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime zu definieren. Für alle öffentlichen Räume werden die Stärkung von Identität sowie eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität angestrebt. Es werden zudem ortsgerechte und innovative Vorschläge zur Aufwertung der stadtoökologischen und siedlungsklimatischen Situation erwartet (Thema Schwammstadt etc.).

Für die beiden Bahnhofplätze und deren Übergänge in die erweiterte Personenunterführung (neue PU Kombi) gelten folgende Vorgaben:

- Bahnhofgebiete sind primär Fussverkehrsgebiete.
- Die beiden Bahnhofplätze am Bahnhof Grüze (Heidi-Bucher-Platz und Bahnhofplatz Nord) sind Ankunfts- und Abreiseort für Bahnreisende und prägende Stadträume für das Zentrumsgebiet. Sie werden als gleichwertig eingestuft.
- Die Umgestaltung der Bahnhofsumgebung berücksichtigt die geschützten Perrondächer von Hans Hilfiker. Die kantonale Denkmalpflege definiert das Weiterbauen am Bahndenkmal folgendermassen:

«Im Hinblick auf die Gebietsentwicklung rund um den Bahnhof Grüze sind die neuen Bauten, Anlagen und Freiräume so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung im Zusammenhang mit dem historischen Bestand erreicht wird und dessen städtebauliche und architektonische Qualitäten gewahrt bleiben. Die neuen Anlagen sollen unter Rücksicht auf das Schutzobjekt entwickelt werden und sich möglichst selbstverständlich neben dem Denkmal einfügen, gleichzeitig als zeitgemässe Elemente von hoher gestalterischer Qualität erkennbar sein.

Zur Sicherstellung eines verbesserten behindertengerechten Bahnzugangs wurde die bauzeitliche PU inklusive Treppenanlagen 2023/ 2024 rückgebaut und durch eine neue PU inklusive Treppen sowie einem barrierefreien Zugang zu den Perrons mittels Rampen ersetzt. Die PU, Treppen- und Rampenanlagen sind somit nicht mehr Teil der wertvollen Bausubstanz des Denkmals. Insbesondere die Perronaufgänge bleiben aber für die Wirkung des Schutzobjekts prägend. Bezüglich der geplanten PU-Erweiterung im Bereich der für die Wirkung des Schutzobjekts wesentlichen Umgebung ist dementsprechend besondere Sorgfalt geboten. Die Veränderungen sollen im Charakter dem Bestand angemessen sein und die Erscheinung der Gesamtanlage muss gewahrt bleiben. Zudem darf die geplante Ergänzung keine nachteiligen Auswirkungen auf das Bauwerk bzw. die wertvolle Bausubstanz (Perrondächer und Stützen) des Schutzobjekts haben.»

- Auf beiden Bahnhofplätzen sind die nötigen Flächen für die Infrastrukturen und Kundeninformationselemente für die Bahnkunden vorzusehen.
- Insgesamt sollen rund um den Bahnhof Grüze (Baufelder 2, 3, 6, 9, 10 und PU Kombi, ohne Haltestelle Grüze Nord) 1050 Veloabstellplätze (SBB und Stadt Winterthur, in Etappen bis 2040) angeboten werden. Nordseitig sind 200 Velo-PP (oberirdisch), südseitig 850 Velo-PP (davon 350 oberirdisch) geplant (vgl. Abb. 14 unten).

Als Zielwert für das Studienverfahren gilt: ca. 50% oberirdisch, bzw. frei zugänglich und unbewacht (550 Velo-PP) und ca. 50% unterirdisch bzw. bewacht, als Velostation (500 Velo-PP, untergebracht in der kombinierten Personenunterführung und im Untergeschoss des Neubaus auf Baufeld 9)

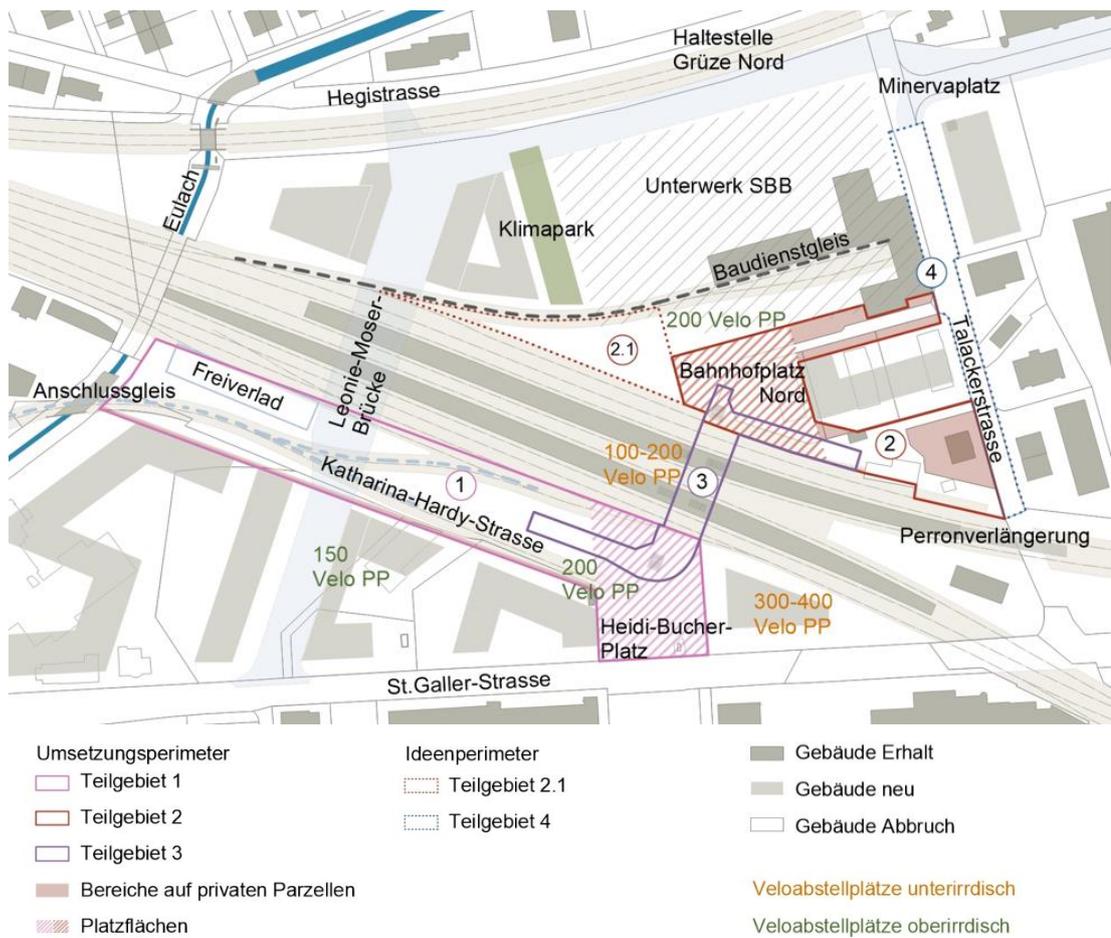


Abb. 14: Darstellung Verteilung Veloabstellplätze über den Perimeter und angrenzende Bereiche (Plan: metron)



2.5.1 Teilgebiet 1 Heidi-Bucher-Platz und Katharina-Hardy-Strasse

Im Teilgebiet 1 sind die Katharina-Hardy-Strasse (Baufeld 10) und der Heidi-Bucher-Platz (Teil des Baufeldes 9) zusammengefasst. Für den zusammenhängenden Stadtraum ist die Gestaltung inkl. Vorschlag zum Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime aufzuzeigen.



Abb. 15: Ausschnitt Teilgebiet 1 und Darstellung der örtlichen Rahmenbedingungen (Plan: metron)

2.5.1.1 Heidi-Bucher-Platz (Teil des Baufelds 9)

Der Heidi-Bucher-Platz ist der südliche Zugang zum Bahnhof Grüze. Er weist gemäss Gestaltungsplan mindestens 2'000m² auf und leitet von der St. Gallerstrasse über auf die Katharina-Hardy-Strasse, zum Baubereich des Baufelds 9 (Tiefgarage) sowie zur PU Kombi.

Die kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung (PU Kombi) ist gleichzeitig Bahnzugang sowie Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr, darüber hinaus ein wichtiges Verbindungsstück der kommunalen und regionalen Velorouten.

Im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) wurde der Bahnhof Grüze bis Ende 2024 umgebaut. Neu gebaut wurden die Personenunterführung (Fussverkehr), die Perron- sowie die Bahnzugänge auf der Nord- und Südseite. Bei der Erweiterung der Personenunterführung für den Veloverkehr zur neuen PU Kombi (vgl. Teilgebiet 3 unter Kap. 2.5.3) sind Zugänge mit Treppen- und Rampenanlagen, Lift sowie ausreichenden Erschliessungsflächen (unter Berücksichtigung der Kapazitätsanforderungen zum künftigen Angebotsausbau) vorzusehen. Die Rampenanlagen sind baulich in einen Fussgänger- und Velobereich zu unterteilen.

Am Heidi-Bucher-Platz (ehemals Bahnhofplatz Süd) soll eine attraktive Ankunftssituation entstehen. Diese wird unterstrichen durch ein grosszügiges Vordach, welches den Zugang zur Unterführung kennzeichnet. Auf dem Bahnhofplatz sind ungedeckte, gedeckte und ver-

schattete Aufenthaltsbereiche vorzusehen. Gemäss Gestaltungsplan wird das Erdgeschoss des künftigen Gebäudes auf Baufeld 9 auf die Platzsituation reagieren (publikumsorientierte Nutzung), das Gebäude auf Baufeld 8 muss im Platzbereich auf die Baufeldgrenze gestellt werden (Mantellinie). Heute steht ein Brunnen auf dem Bahnhofplatz. Es ist zu prüfen, ob dieser an diesem Ort erhalten oder umplatziert werden kann.

Der Fussverkehr hat grundsätzlich Vortritt. Auf eine intuitive Verkehrsführung und einen «selbsterklärenden» Strassenraum (im Sinne der Hauptpersonenströme) ist zu achten. Die Einmündung in die St. Gallerstrasse bzw. deren Querschnitt wird im Betriebs- und Gestaltungskonzept Grüze+ / St. Gallerstrasse aufgezeigt. Die Geometrien von Fahrbereich und Einlenker ab St. Gallerstrasse sind richtungsweisend und können (bei Flächengleichheit) angepasst werden. Zudem schliessen am Bahnhofplatz die Velohauptverbindungen via St. Gallerstrasse und via Scheideggstrasse an. Die Talackerstrasse ist als Velonebenverbindung klassiert und über die Leonie-Moser-Brücke entsteht eine kommunale Veloverbindung.

Der Bahnhof Grüze stellt auch für das südlich der St. Galler Strasse gelegene Industrie- und Gewerbegebiet einen wichtigen Anknüpfungspunkt dar. Der räumliche und funktionale Übergang über die St. Gallerstrasse soll im Platzbereich mit einem Mehrzweckstreifen erleichtert werden.

2.5.1.2 Katharina-Hardy-Strasse (Baufeld 10)

Die Katharina-Hardy-Strasse wird heute durch den Werkverkehr bestimmt. Sie soll weitere Funktionen aufnehmen und aufgewertet werden. Sie soll fuss- und veloverkehrsfreundlicher gestaltet werden.

Der Strassenraum muss den Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen berücksichtigen. Dazu muss die Strasse nicht durchgehend zweispurig sein. bzw. lässt sich dieser Begegnungsfall punktuell abwickeln.

Der Verkehrssicherheit ist, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, besondere Aufmerksamkeit zu schenken (GP Art. 57). Linienführung, Dimensionierung und Gestaltung sind für alle Verkehrsmittel entsprechend aufzuzeigen.

Fussverkehr

Die Fussverbindung zwischen Bahnhof und Eulach soll mit dem Um- und Ausbau der Strasse gestärkt und attraktiver gestaltet werden, Aufenthaltsflächen sind zu prüfen.

Die Verbindung zu den Bushaltestellen auf der Leonie- Moser-Brücke wird mit einem Treppen-/Liffturm auf Baufeld 6 wird ermöglicht.

Die Verbindung über die Eulach den Gleisen entlang in Richtung Römerstrasse bleibt erhalten (Dynamoweg).

Weitere wichtige Fusswegbeziehungen betreffen die Verbindung entlang der Eulach zur Arealentwicklung Gelatine (auch Veloverkehr zugelassen) sowie vom Bahnhof zum vorgesehenen neuen Schulhaus im Bereich der Rampe Süd der Leonie-Moser-Brücke.

Veloverkehr

Der Veloverkehr entlang der geplanten städtischen Veloroute Hegi wird ab Stadtzentrum bis Ende Dynamoweg und über den Bahnhof Grüze (via PU Kombi) weiter Richtung Bahnhof Hegi geführt werden. Auf der Katharina-Hardy-Strasse können die üblichen Bedingungen einer Veloroute durch die querende Gleisanlage (Anschlussgleis Maag/Geilinger) nicht vollum-

fänglich erfüllt werden, jedoch dient sie der Verbindung der Anschlüsse stadtein- und -auswärts. Die Veloführung kann, falls nötig und sinnvoll sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen zur Verkehrsdrehscheibe sowie den Parkierungen MIV, mit Ausnahme im Bereich des Freiverlads auch über SBB Land erfolgen.

Motorisierter Individualverkehr

Die Katharina-Hardy-Strasse führt ab St. Gallerstrasse über den Heidi-Bucher-Platz künftig als rückwärtige (und einzige) MIV-Erschliessung zu den Baufeldern 5 bis 8. Die Strasse endet als Sackgasse vor der Eulach.

Werk-/ Lastwagenverkehr

Künftig ist die Werkzufahrt zu den Firmenarealen Maag Recycling AG und Geilinger AG über die Eulachbrücke nicht mehr möglich. Lastwagen befahren die Strasse weiterhin im Zusammenhang mit dem Freiverlad, für den Güterumschlag von der Schiene auf die Strasse. Dieser bedingt das Wenden von Lastfahrzeugen und eine entsprechende Dimensionierung der Strasse. Für Wendemanöver der Lastwagen können Landflächen von Stadt und SBB genutzt werden. Auch Kehrlichfahrzeuge (Entsorgung Baufelder 5 bis 8) können diese Flächen nutzen.

Die Firma Maag Recycling AG hat ihren Hauptsitz westlich der Eulach. Sie nutzt ein Anschlussgleis an das SBB-Netz. Diese Gleisverbindung über die Eulach soll erhalten bleiben. Der heutige Güterumschlag der Firma Maag Recycling AG zwischen ihrem Stammareal und dem Baufeld 8 wird gemäss Gestaltungsplan aufgehoben. Das Kopfgleis in der Achse der Katharina-Hardy-Strasse, wird auf 40m ab Weichenende zum Anschlussgleis verkürzt und steht zu Rangierzwecken weiterhin zur Verfügung. Wenn mehrere geladene Bahnwagen rangiert werden, ist ein schnelles Bremsen durch das Zugfahrzeug nicht möglich. Bei Rangiermanövern muss die gesamte Fläche auf geeignete Weise gesichert werden, um Konflikte, insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr zu verhindern. Dafür sind geeignete Lösungsansätze aufzuzeigen.

Weitere Hinweise zum Werkverkehr folgen mit dem definitiven Programm Studienauftrag.

Veloparkierung

Für das Teilgebiet 1 sind oberirdisch auf Baufeld 9 und/oder 10, im Bereich Katharina-Hardy-Strasse/Heidi-Bucher-Platz, 200 Velo PP aufzuzeigen.

Weitere 150 Velo-PP sind auf dem schmalen Landstreifen auf Baufeld 6 (Eigentum Stadt Winterthur), zusammen mit einer vertikalen Erschliessung (Treppe und Lift)² auf die Busbrücke vorgesehen. Die Veloabstellplätze und der Treppen-/Liftturm auf Baufeld 6 sind nicht Bestandteil des Studienauftrags.

Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Aufgrund der sehr guten Lage am ÖV-Knoten Grüze wird die Anzahl Autoabstellplätze minimal gehalten.

Auf den Baufeldern 9 und 10 sind oberirdisch max. 10 Kurzzeit-PP (Taxi, Kiss&Ride, Car-sharing, Kurzzeitparkplätze, max. 15') vorzusehen. Es ist zu überprüfen, ob im Baufeld 10 zusätzlich 3 bis 5 Kurzzeit-PP (für die Nutzenden der publikumsorientierten EG-Nutzungen der Baufelder 5, 6, 7, 8 und 9) möglich sind.

² Die Verbindung der Stadtebene mit der Leonie-Moser-Brücke ist als Komfortzugang zu verstehen, weil der obere Lift-Austritt auf der Busbrücke im Rampenbereich mit einer Steigung von mehr als 9% liegt.

Weitere Hinweise

Das Baufeld 10 ist hinsichtlich künftigem Landeigentum in den Fahrbahnbereich (Stadt Winterthur) und die Fläche für Freiverlad und die Parkierung Velo/MIV (SBB) aufgeteilt. Der Gestaltungsvorschlag soll das gesamte Baufeld umfassen.

Der Landstreifen (gemäss Gestaltungsplan: «allgemeine Umgebungsfläche befestigt») zwischen Baubereichs- und Baufeldgrenze im Bereich der privaten Baufelder 5 bis 8 (vgl. Abbildung 15, rote Fläche «Bereiche auf privaten Parzellen») liegt ebenfalls im Umsetzungsperimeter. Die Fläche ist nicht Teil des öffentlichen Raumes und die Umsetzung kann nur vorbehältlich der Einigung mit den privaten Grundeigentümern erfolgen. Es wird trotzdem ein Gestaltungsvorschlag zu dieser Fläche als Übergang zwischen öffentlichem Raum und privatem Grund erwartet.

Gemäss Gestaltungsplan Art. 67 ist folgender Grundsatz festgehalten: «Soweit nicht anders geregelt, sind sämtliche Parkplätze für Bewohner/innen und Beschäftigte in Sammelgaragen anzuordnen.» Dies gilt für alle Arten von privaten Parkplätzen, auch Velos. Unter Umständen könnten im genannten Landstreifen Veloabstellplätze für Kundinnen und Kunden, Besucherinnen und Besucher der Nutzungen innerhalb der Baufelder angeordnet werden.

2.5.2 Teilgebiet 2 Bahnhofplatz Grüze Nord und Teilgebiet 2.1

Das Teilgebiet 2 (Umsetzungsperimeter) umfasst den Bahnhofplatz Nord, innerhalb des Baufelds 3, sowie die Wegverbindungen zur Talackerstrasse.

Das Teilgebiet 2.1 (Ideenperimeter) umfasst den Bereich, der westlich an den Bahnhofplatz Nord anschliesst und sich in einem Dreieck zwischen den Gleisen bis unter die Leonie-Moser-Brücke erstreckt.

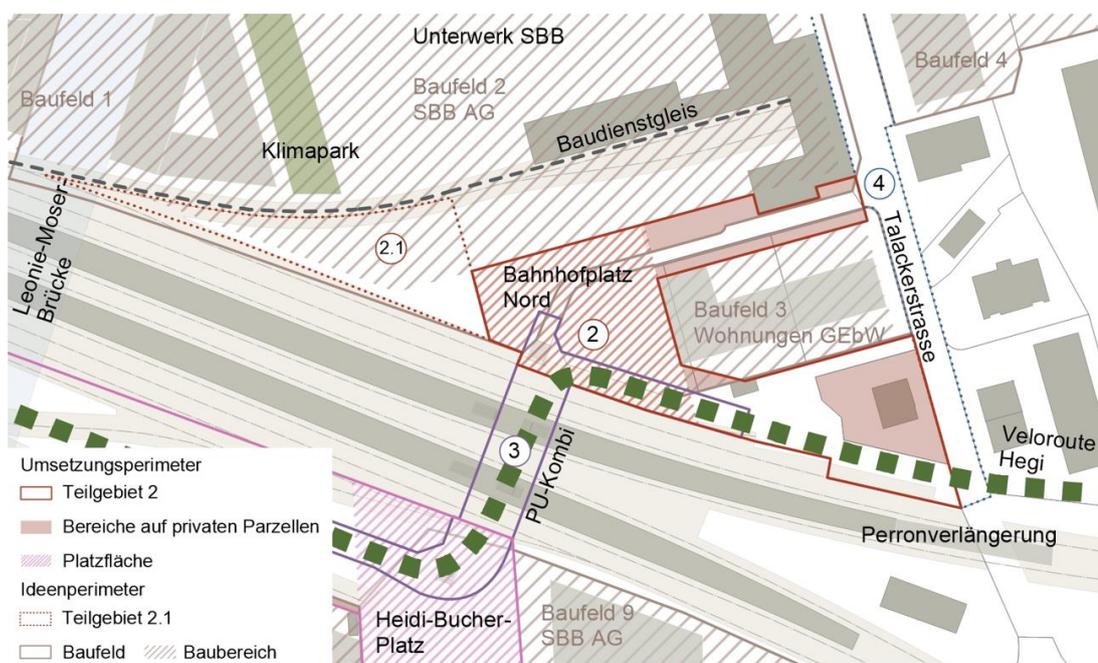


Abb. 16: Ausschnitt Teilgebiete 2 und 2.1 mit Darstellung der örtlichen Rahmenbedingungen (Plan: metron)

Das Teilgebiet 2 im Umsetzungsperimeter beinhaltet die nördlichen Bahnzugänge und die Parkieranlagen für 200 Velos. Beidseitig des Bahnhofs wird eine attraktive Empfangssituation erwartet. Dazu gehört die klare Erkennbarkeit der Abgänge in die PU Kombi mit einer entsprechenden architektonischen Ausbildung. Ob auch für den Bahnhofplatz Nord ein Vordach zur PU Kombi vorgesehen werden soll, ist zu prüfen (vgl. Kap. 2.5 Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung für die vier Teilgebiete, Weiterbauen am Baudenkmal). Bahninfrastruktur (z.B. Kundeninformationselemente) ist entsprechend der Vorgaben der SBB zu überdecken.

Der Bahnhofplatz Nord kann gemäss Gestaltungsplan erst im vollen Umfang gebaut werden, wenn die Gesellschaft zur Erstellung billiger Wohnungen GEbW auf Baufeld 3 eine neue Überbauung realisiert. Daher ist von einer etappierten Umsetzung des Bahnhofplatz Nord auszugehen. Dieser Etappierungsschritt wird im Rahmen der Weiterbearbeitung des Siegerprojekts im Auftrag des städtischen Tiefbauamts erfolgen.

Die neue Überbauung der GEbW muss innerhalb eines verkleinerten Baubereichs umgesetzt werden und der Neubau muss eine zwingende Mantellinie zum Platz einhalten sowie ein Erdgeschoss für publikumsorientierte Nutzungen vorsehen. Die Dimensionierung und Gestaltung des Bahnhofplatzes sind auf diesen künftigen Zustand auszurichten.

Die heutige Wegverbindung ab Talackerstrasse zum Bahnhofplatz Nord (OB13201, nördlich Baufeld 3) ist im Besitz der Stadt Winterthur und wird auch künftig die Hauptverbindung zum Bahnhofplatz bleiben. Die städtische Veloroute Hegi, führt über eine Rampe, am südlichen Rand des Bahnhofplatzes Nord und südlich des Baufelds 3, Richtung Talackerstrasse und weiter nach Hegi.

Der Bahnhofplatz selbst ist für den MIV nicht befahrbar, Ausnahme ist die Zufahrt für Anlieferung und Notfalldienste (Feuerwehr, Ambulanz, Polizei).

Der Bahnhofplatz Nord ist auch Teil des Baufelds 2. Das Unterwerk sowie die Baudienste der SBB auf Baufeld 2 werden über grosse Teile und über längere Zeit noch bestehen bleiben. Somit ist die Umsetzung des Klimaparks, wie er im Gestaltungsplan als «Grüzepark» positioniert und dimensioniert wurde, nicht möglich. Der Klimapark kann jedoch weiter westlich, zwischen Baufeld 1b und Baufeld 2, liegen (s. Abb. 6 Freiraumkonzept).

Eine Fussverkehrsverbindung vom Bahnhof Grüze zur geplanten Haltestelle Winterthur Grüze Nord (ab 2035) sowie eine Zufahrt zum Baufeld 1a+b (mindestens Notdienste, Anlieferung, Taxi, etc.) sind für die Entwicklung des Bahnhofumfelds anzustreben. In welcher Form die Verbindungen nord- und westwärts unter den einschränkenden Bedingungen durch das Gleis des SBB-Baudienstes³ umgesetzt werden können, muss zum gegebenen Zeitpunkt geprüft werden. Zwischen Bahnhof Grüze und der Haltestelle Grüze Nord bleibt die Talackerstrasse (abgesehen von der Leonie-Moser-Brücke) vorerst die primäre Verbindung. Im Rahmen des vorliegenden Studienauftrags werden dennoch konzeptionelle Vorschläge und Ideen zu einem Anschluss gegen Westen und Norden für den Fussverkehr erwartet (Ideenperimeter Teilgebiet 2.1).

³ Die bestehenden Gleisanlagen der SBB Baudienste werden ganztägig befahren und können nicht durch Wegverbindungen überquert werden. Derzeit wird im Rahmen von zwei Studien die Redimensionierung des Unterwerks als auch des SBB-Baudienstes geprüft.

2.5.3 Teilgebiet 3 Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung

Teilgebiet 3 umfasst den Veloteil der kombinierten Fuss- und Veloverkehrsverbindung inkl. Bahnzugänge und Erschliessungsflächen, welche SBB und Stadt gemeinsam planen (Realisierung ca. 2032).

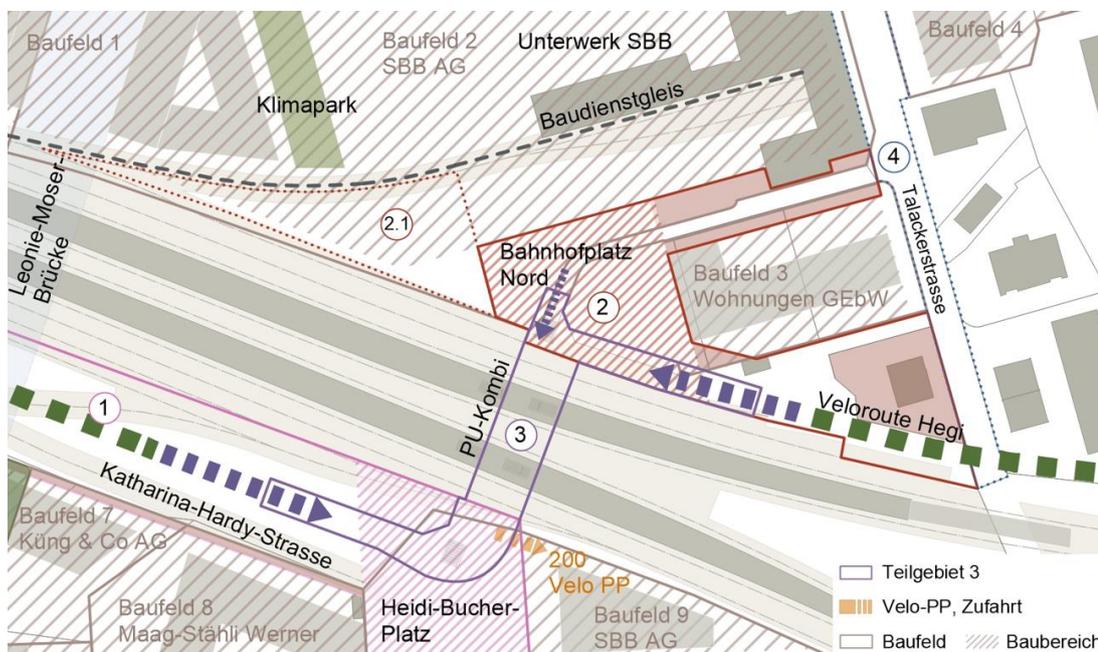


Abb. 17: Ausschnitt Teilgebiet 3 mit Darstellung der örtlichen Rahmenbedingungen (Plan: metron)

Die PU Kombi stellt zum einen den Bahnzugang, zum anderen die Quartierverbindung sicher. Die Bahnzugänge und die Erschliessungsflächen bilden die Schnittmenge zwischen der PU Kombi und den Bahnhofplätzen.

- Ausgangslage Stand Ende 2024
Die kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung sowie die Bahnzugänge wurden bis Ende 2024 gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG hindernisfrei umgebaut (BZU23).
- Grundlage Machbarkeitsstudie «Erweiterung Bestand»
Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden Varianten untersucht, wie eine Erweiterung bzw. ein Umbau der Ende 2024 fertiggestellten Anlage aussehen könnte. Die Variante «Erweiterung Bestand» (vgl. Abb. 18/19 sowie Unterlage H) erwies sich für alle Beteiligten als machbar und realistisch; sie bildet die Grundlage für dieses Verfahren.
- Ziel ist eine grosszügige und übersichtliche, kombinierte Fuss- und Velounterführung
Aufgabe im Studienauftrag ist – auf Grundlage der Machbarkeitsstudie – ein vertiefter Gestaltungsvorschlag für die Verbreiterung der Unterführung für den Veloverkehr und die Veloparkierung sowie für die Zugänge (Treppen, Rampen, Lift), die auf die Neugestaltung der Bahnhofplätze ausgerichtet sind.

Im Studienauftrag sind die Fussgängerunterführung (Lage, Geometrie und Masse gemäss Projekt BZU2023, wird dem definitiven Programm zum Studienauftrag abgegeben) sowie deren Aufgänge (Treppen/ Rampen) zu den Perrons zwingend beizubehalten. Für die Erweiterung der Personenunterführung gilt die Machbarkeitsstudie «Erweiterung Bestand» orientierend, ein Abweichen des Gestaltungsvorschlags von der Studie ist jedoch zu begründen.

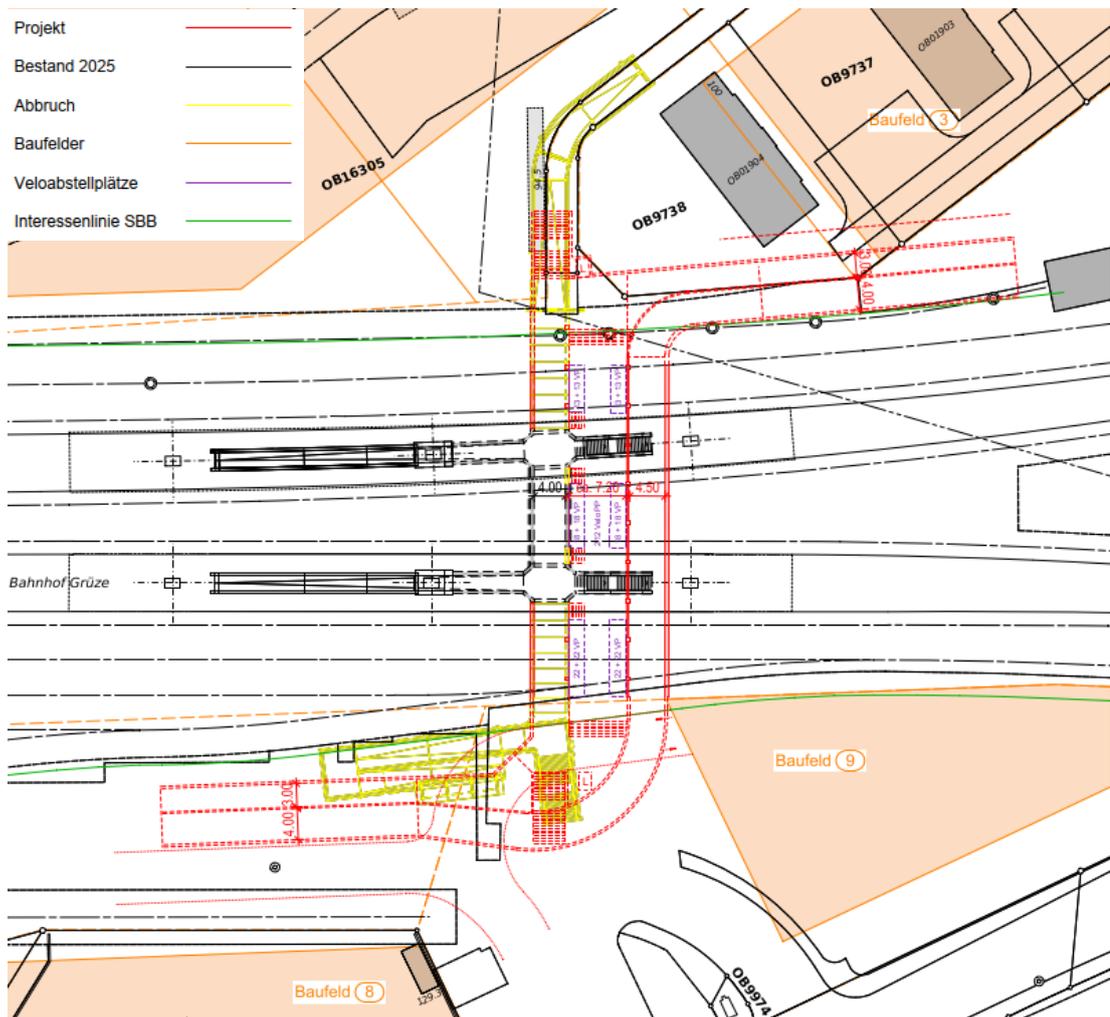


Abb. 18: Situation «Erweiterung Bestand» gemäss Machbarkeitsstudie Bahnhof Grüze (Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung)

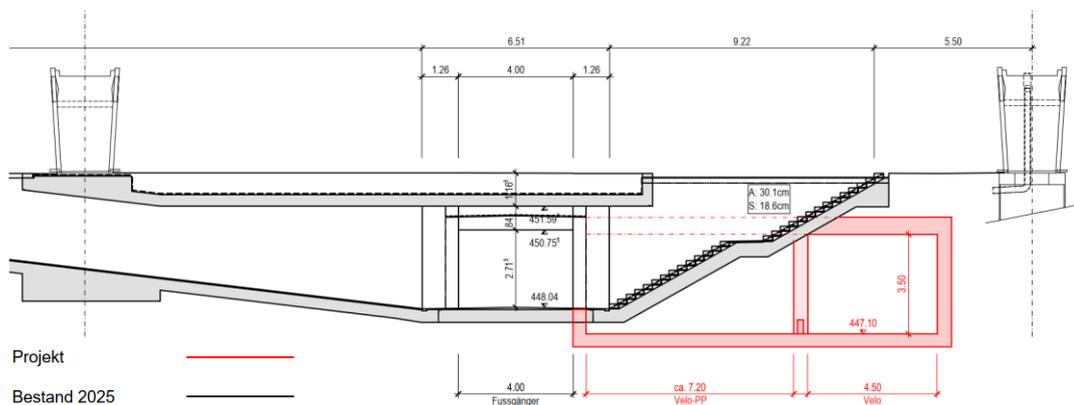


Abb. 19: Schnitt «Erweiterung Bestand» gemäss Machbarkeitsstudie Bahnhof Grüze (Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung)

Für die Erweiterung soll aufgezeigt werden, wie die räumliche Verbindung zwischen Fuss- und Velounterführung erreicht und wie die gesamte PU Kombi hinsichtlich des Umgangs mit dem Niveaueversatz, der Organisation der Veloabstellplätze (VAP) sowie der Aufgänge zu

den neuen Bahnhofsplätzen hin (Treppen, Rampen und Lift) gestaltet werden kann. Ebenso ist die sichere und zweckmässige Anbindung des Baufelds 9 sicherzustellen.

Im mittleren Bereich der PU Kombi können zwischen 100 und 200 VeloPP untergebracht werden. Diese Veloparkierung ist in Anordnung und Anzahl aufzuzeigen.

In der Machbarkeitsstudie zur Velostation Baufeld 9 wurde geprüft, ob ein Veloparking im UG innerhalb des Baubereichs von Baufeld 9 (Eigentum SBB Immobilien) möglich wäre. Hier können zwischen 300 und 400 Veloabstellplätze angeordnet werden. Es führt ein direkter, unterirdischer Zugang von der PU in die Velostation. Die Velostation selbst muss nicht dargestellt werden.

2.5.4 Teilgebiet 4 Talackerstrasse

Das Teilgebiet 4 umfasst das südliche Ende der Talackerstrasse (ab Minervaplatz Richtung St. Gallerstrasse). Sie stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Bahnhofgebiets Grüze dar, zwischen dem heutigen Bahnhof Grüze und der künftigen Haltestelle Grüze Nord, aber auch eine übergeordnete Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr.

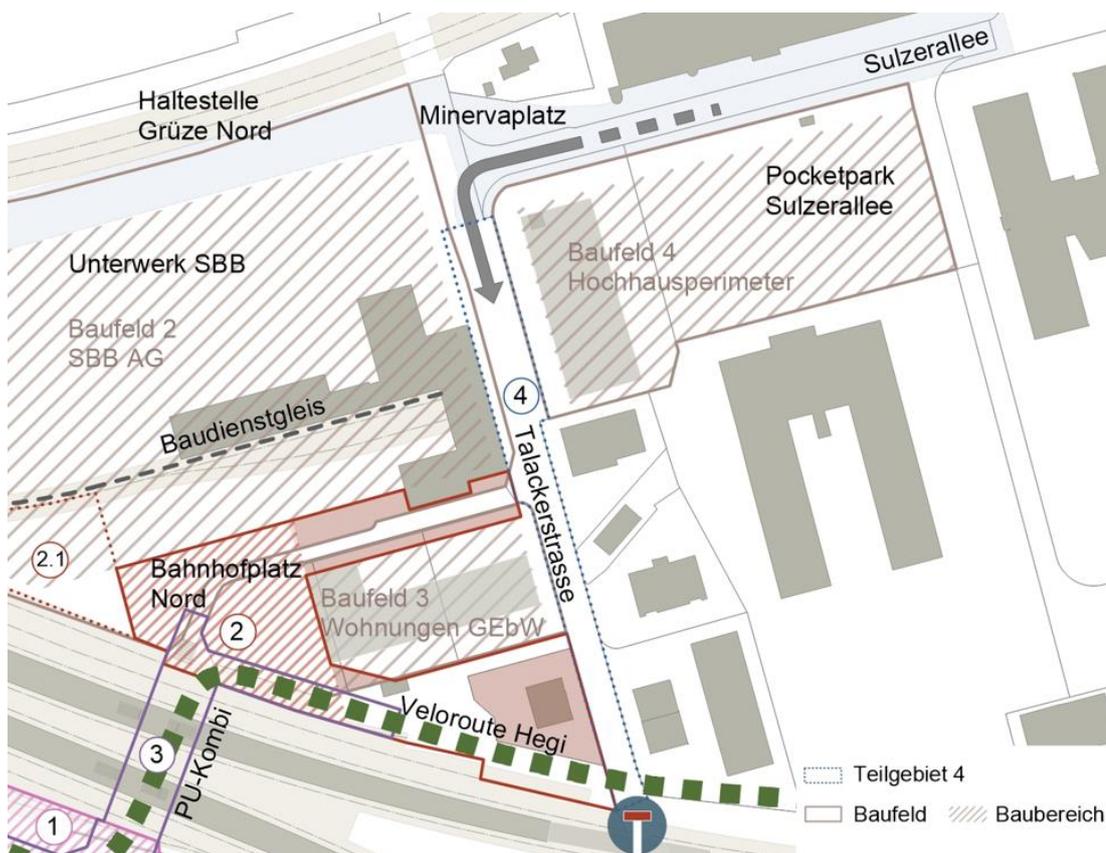


Abb. 20: Ausschnitt Teilgebiet 4 mit Darstellung der örtlichen Rahmenbedingungen (Plan: metron)

Die Zufahrt für den MIV in die Talackerstrasse erfolgt von Norden über die Sulzerallee. So werden das Unterwerk der SBB, zahlreiche kleinere private Liegenschaften sowie das Bau-feld 3 und der Bahnhofplatz Nord (Bahnzugang und Notzufahrten) erschlossen. Die Tala-ckerstrasse ist ausserdem die Adresse für das neue Hochhaus auf Bau-feld 4. Die Hau-pter-schliessung für das Hochhaus erfolgt direkt ab Sulzerallee über eine private Zufahrtsstrasse (Tiefgaragenzufahrt, Anlieferung, Notzufahrt). Taxis oder Privatfahrzeuge dürfen Fahrgäste

am Haupteingang an der Talackerstrasse abholen bzw. aussteigen lassen. Im Rahmen des Studienauftrags sind Ideen zu entwickeln, wie die Talackerstrasse gestaltet werden kann, wenn die SBB – wie geplant – die bestehenden Perronanlagen am Bahnhof Grütze gegen Osten verlängern wird, so dass der Bahnübergang am Südende der Talackerstrasse aufgehoben werden muss und diese in einer Sackgasse enden würde. Unter dieser Voraussetzung wird eine geeignete Wendemöglichkeit (für Lastwagen ohne Anhänger, z.B. Kehrichtfahrzeuge) benötigt. Es ist eine geeignete Wendemöglichkeit zu definieren, die eventuell mit der Anlieferung auf dem Baufeld 3 kombiniert werden kann.

Es gilt, das gestalterische Potenzial dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung im Bahnhofgebiet auszuloten und ein entsprechendes Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime vorzuschlagen. Der Minervaplatz ist nicht Bestandteil der Aufgabe. Der Bahnübergang Talackerstrasse Nord wurde für den MIV geschlossen und wird aktuell nur für den Fuss- und Veloverkehr und als Ausnahmetransportroute genutzt. Mit der vorgesehenen Perronverlängerung der SBB muss auch der Bahnübergang Talackerstrasse Süd aufgehoben werden (sofern die Ausnahmetransportroute verlegt werden kann, noch offen zum Zeitpunkt des Studienauftrags). Im Zuge von Perronverlängerung und Haltestelle Grütze Nord würden somit künftig wahrscheinlich beide Bahnübergänge der Talackerstrasse gänzlich geschlossen werden.

2.5.5 Kostenrahmen für die Umsetzung der Teilgebiete

Der Kostenrahmen zur Umsetzung der Teilgebiete 1 und 2 (Bahnhofplätze und Katharina-Hardy-Strasse) beträgt rund 6 bis 8 Mio. Franken (Genauigkeit +/- 30%).

Ausserdem wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Teilgebiet 3 die Kosten für den Bau der Erweiterung der Unterführung grob auf ca. 36 Mio. Franken geschätzt wurden (Genauigkeit: +/- 50%).

Diese Angaben bilden den von der Stadt Winterthur und der SBB angestrebten Rahmen für die Realisierung des Projekts im Umsetzungssperimeter und dienen den teilnehmenden Teams zur Orientierung in Hinsicht auf die mögliche Weiterbearbeitung. Es wird jedoch keine Kostenschätzung im Rahmen des Studienauftrags erwartet.

Für die Teilgebiete 2.1 und 4 gibt es zum Zeitpunkt des Studienauftrags noch keine Kostangaben.

3 Bestimmungen zum Verfahren

3.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin ist die Stadt Winterthur, für die Phase Studienauftrag vertreten durch das Amt für Städtebau.

Stadt Winterthur
Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Als Auftraggeberin für den Folgeauftrag wird die Stadt Winterthur vertreten durch das Tiefbauamt und steht in enger Zusammenarbeit mit der SBB.

Stadt Winterthur	SBB AG
Departement Bau und Mobilität	Infrastruktur
Tiefbauamt	Netzdesign, Anlagen und Technologie-Region Ost
Pionierstrasse 7	Vulkanplatz 11
8403 Winterthur	8048 Zürich

3.2 Art des Verfahrens

Das vorliegende Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422). Es wird als einstufiger Studienauftrag mit vorgelagerter Präqualifikation durchgeführt. Dieses einstufige, selektive Submissionsverfahren für Planerleistungen erfolgt in Anwendung der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2019 (IVöB, Art. 22) und des Gesetzes über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (BeiG IVöB, LS 720.1). Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den gesetzlichen Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen und den Anordnungen in diesem Programm. Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Alle Unterlagen, die eingereicht werden, müssen in deutscher Sprache abgefasst werden.

Sowohl die Präqualifikationsphase als auch die darauffolgende Studienauftragsphase werden nicht anonym durchgeführt.

Studienauftrag

Die zur Teilnahme am Studienauftrag ausgewählten Planungsteams haben einen Projektvorschlag für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes zu erarbeiten (vgl. Kap. 2 Aufgabe). Mit der Teilnahme am Studienauftrag verpflichten sich die Teilnehmenden und die Auftraggeberin zur Einhaltung der massgebenden Vorgaben aus dem Programm, den Sitzungsprotokollen und der Fragenbeantwortung sowie zur Berücksichtigung der Erkenntnisse der Zwischenbesprechung und zur Anerkennung der Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

Die Auftraggeberin behält sich die Möglichkeit vor, das Programm aufgrund der Erkenntnisse aus der Fragenbeantwortung und aus der Zwischenbesprechung im Sinne der Auftragsklärung zu präzisieren.

3.3 Teilnahmeberechtigung

Die Teilnahme am Präqualifikationsverfahren steht allen Planungsbüros mit Sitz oder Niederlassung in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das Beschaffungswesen offen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Von der Teilnahme am Verfahren ausgeschlossen ist gemäss SIA-Ordnung 143, Artikel 12.2, wer eine nicht zulässige Verbindung zu einem Mitglied des Beurteilungsgremiums hat. Nicht zugelassen ist insbesondere, wer bei der Auftraggeberin oder einem Mitglied des Beurteilungsgremiums (inkl. Experten und Expertinnen) angestellt ist, wer mit einem Mitglied des Beurteilungsgremiums nahe verwandt ist oder in einem engen beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis steht.

Mit der Einreichung der Bewerbung wird die Veranstalterin ermächtigt, die Richtigkeit der Angaben der Bewerbenden zu überprüfen und Auskünfte einzuholen. Die Teilnahmebedingungen müssen mit dem Tag der Eingabe der Präqualifikationsunterlagen erfüllt sein.

3.4 Teambildung

In Hinsicht auf den in Aussicht gestellten Folgeauftrag wird im Rahmen der Präqualifikation eine Teambildung aus Fachbüros und Fachpersonen folgender Disziplinen verlangt:

- Landschaftsarchitektur
- Städtebau/Architektur
- Verkehrsplanung/Mobilität
- Bauingenieurwesen Tiefbau/Strassenbau
- Bauingenieurwesen Bahninfrastrukturanlagen (Fachspezialisten Gesamtleitung, Projektgenieur Ingenieurbau, Bauphasenplanung und Chefbauleitung)
- BIM-Arbeitsmethodik (im Rahmen des Studienauftrags wird kein BIM-Modell erwartet, sondern erst im Rahmen der Weiterbearbeitung, vgl. Kap. 3.7 Folgeauftrag).

Bei entsprechender Eignung können verschiedene Fachbereiche durch das gleiche Büro abgedeckt werden. Für den Studienauftrag liegt die Federführung im Planungsteam gegenüber der Auftraggeberin bei der Disziplin Landschaftsarchitektur oder Städtebau/Architektur und ist im Teilnahmeantrag zur Präqualifikation auszuweisen.

Die Bildung von Bietergemeinschaften ist zugelassen. Doppel- und Mehrfachteilnahmen von Planungsbüros in mehreren Planungsteams sind jedoch nicht zulässig und führen zum Ausschluss der betroffenen Teams.

Der allfällige Beizug weiterer Disziplinen (z.B. Lichtdesign o.ä.) im Laufe des Verfahrens wird den Teilnehmenden freigestellt. Diese sind in der Bewerbung nicht anzuführen und deren Beizug führt für die Auftraggeberin zu keiner Verpflichtung.

Alle beteiligten Planungsbüros und sämtliche nötigen Schlüsselpersonen gemäss den Funktionsbeschrieben Bauingenieurwesen Bahninfrastruktur (vgl. Kap. 4.2 [E]) müssen zwingend bei der Schlussabgabe deklariert werden (separates Formular Verfasserangaben), inkl. Deklaration der Schlüsselpersonen/Fachspezialisten Architektur/Bahnzugang und Elektroplanung (vgl. [E.5] und [E.6] gem. Kap. 4.2) notwendig.

3.5 Ausschluss Vorbefassung

Planungsbüros, welche an Vorarbeiten und/oder der Erarbeitung der im Studienauftrag unter Kap. 5.3 aufgeführten Studien beteiligt waren und nicht anderweitig in das vorliegende Verfahren involviert sind, sind zur Teilnahme am Verfahren berechtigt (vorausgesetzt, dass während des Studienverfahrens keine laufenden Aufträge im Zusammenhang mit den erwähnten Studien besteht). Namentlich zugelassen sind:

- Grünenfelder & Lorenz AG, Bauingenieure und Planer, St. Gallen
- pool Architekten, Zürich
- Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, Zürich
- Joris Allemann, Urbanistik&Mobilität

Mit dem hier vorliegenden Studienauftrag werden den präqualifizierten Teilnehmenden die Unterlagen und Ergebnisse abgegeben, welche die genannten Büros im Rahmen von Vorarbeiten erarbeitet haben.

3.6 Entschädigung

Für die Einreichung der Bewerbungsunterlagen im Rahmen der Präqualifikation wird keine Entschädigung ausgerichtet.

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Beiträge wird pro Planerteam eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 65'000 inkl. MwSt. (Honorar und Spesen) entrichtet. Von der Entschädigungssumme sind CHF 55'000 für die Bearbeitung der Projektstudie (Umsetzungssperimeter) und CHF 10'000 für die Bearbeitung des Ideenteils bestimmt.

Kosten für freiwillig beigezogene Fachplaner, für die Herstellung von allfälligen Arbeitsmodellen und für Planausdrucke werden nicht separat vergütet.

Mit der Bezahlung der obengenannten Entschädigung gilt der Auftrag als abgeschlossen. Vertiefungsarbeiten im Anschluss an den Studienauftrag werden separat vergütet.

3.7 Folgeauftrag

Die Stadt Winterthur beabsichtigt, das Verfasserteam des vom Beurteilungsgremium empfohlenen Projektvorschlags für den Umsetzungssperimeter mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen und dafür den Auftrag zu folgenden Teilprojekten gemäss Art. 21 Abs. 2 lit. i IVöB freihändig zu erteilen:

- Projektierung und Realisierung (Phasen 3 bis 5 gemäss SIA 112, 105 und 103) des Projektvorschlags für die Teilgebiete 1 und 2 unter Federführung des städtischen Tiefbauamts und in Zusammenarbeit mit der SBB.
- Projektierung und Realisierung (Phasen 3 bis 5 gemäss SIA 112 und 103) des Projektvorschlags für das Teilgebiet 3 (Federführung/Bauherrschaft durch Stadt Winterthur oder SBB, noch offen)

Die Schnittstellen der beiden Teilprojekte – in Form der Aufgänge aus der PU Kombi auf die beiden Bahnhofsplätze – müssen mit dem Projektvorschlag im Rahmen des Studienauftrags überzeugend gelöst werden. Die Bereiche Freiraum, Architektur, Verkehr und Ingenieurbau sind als Einheit zu betrachten und es wird ein gesamtheitlicher Projektvorschlag gesucht, der alle Aspekte abdeckt. Sollte kein Team eine über beide Teilprojekte überzeugende Lösung vorlegen, behält sich die Auftraggeberin eine separat entschädigte Bereinigung mehrerer Projekte in Konkurrenz im Anschluss an den Studienauftrag resp. eine Vergabe der Teilprojekte an zwei unterschiedliche Teams vor.

Für den Ideenteil (Teilgebiete 2.1 und 4, vgl. Kap. 2.4) besteht kein Anspruch auf Folgeaufträge, mit Abschluss des Studienverfahrens ist der Auftrag an die teilnehmenden Teams abgeschlossen. Die Auftraggeberin behält sich aber die Möglichkeit vor, ein einzelnes Team im Rahmen der Synthesearbeit zu beauftragen (separate Entschädigung).

Weiterbeauftragung durch die Stadt Winterthur

Die Stadt Winterthur (Tiefbauamt) ist die Auftraggeberin für die beiden Bahnhofplätze inkl. der zugehörigen öffentlichen Räume (Freiraumgestaltung und Strassenprojekte über die Teilgebiete 1 und 2). Die beteiligten Planungsbüros der Pflichtdisziplinen Landschaftsarchitektur, Städtebau/Architektur, Verkehrsplanung/Mobilität und Bauingenieurwesen (Tiefbau/Strassenbau) werden direkt beauftragt. Freiwillig beigezogene Fachplaner können, sofern sie einen wesentlichen Beitrag zum Projektvorschlag leisten oder als Miturheber des Projektvorschlags auftreten, vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung und Ergänzung des Planungsteams empfohlen und durch die Auftraggeberin zur Offertstellung eingeladen und direkt beauftragt werden.

In Abhängigkeit von den Resultaten des Studienauftrags behält sich die Auftraggeberin vor:

- eine eventuelle, entschädigte Überarbeitung und Vertiefung mehrerer Teilaspekte im Anschluss an den Studienauftrag,
- eine separat entschädigte Verstärkung des Teams zu verlangen,
- eine etappenweise Realisierung der Teilgebiete 1, 2 und 3

Vorbehalten bleiben zudem die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen. Aus finanziellen, technischen oder rechtlichen Gründen können nach jeder Projektphase Unterbrüche oder Verzögerungen auftreten. Dies berechtigt die Anbieter nicht zu finanziellen Nachforderungen.

Gleiches gilt bei der Beauftragung des empfohlenen Planerteams inkl. der Teammitglieder Bauingenieurwesen/Bahninfrastrukturanlagen, sofern die Stadt Winterthur ebenfalls Auftraggeberin über das Teilprojekt zur PU Kombi (Teilgebiet 3) auftreten sollte. In jedem Fall erfolgen die Projektierung und Realisierung über alle Teilgebiete in enger Abstimmung und Zusammenarbeit von Stadt und SBB, dies bedingt ebenfalls die Planung und Umsetzung des Teilprojekts mit der BIM-Methode gemäss den unten ausgeführten Bestimmungen.

Weiterbeauftragung durch die SBB

Sofern die SBB nach dem Studienauftrag als Auftraggeberin gegenüber dem empfohlenen Planerteam für das Teilprojekt zur Erweiterung der Personenunterführung (PU Kombi, Teilgebiet 3) auftritt, beabsichtigt sie die Erarbeitung des Projekts über sämtliche Leistungsphasen voraussichtlich als Generalplanermandat in Auftrag zu geben. Die Beauftragung bezieht sich auf das empfohlene Planungsteam bestehend aus den Pflichtdisziplinen (alle Teammitglieder gemäss Kap. 3.4 und den Funktionsbeschrieben gem. Kap.4.2, Unterlagen E.1-E.6). Weitere beigezogene Fachspezialisten können aus ihrer Beteiligung am Studienauftrag keinen Anspruch auf eine Beauftragung ableiten. Eine Ergänzung des Teams durch die Beauftragung weiterer notwendiger Fachspezialisten für die Umsetzung bleibt vorbehalten. Die Federführung liegt ab Phase 3 beim Teammitglied Bauingenieurwesen Bahninfrastrukturanlagen und die Gestalterische Leitung über alle Phasen beim Teammitglied Landschaftsarchitektur resp. Städtebau/Architektur.

Die SBB sieht vor, mindestens das Teilprojekt zur PU Kombi (Teilgebiet 3) ab Phase 3 mit der BIM-Methode (Building Information Modeling) zu planen und zu realisieren. Das Bearbeitungsteam verpflichtet sich, die dazu notwendigen Kompetenzen für die Weiterbeauftragung bereitzustellen. Zur Information über die notwendigen Anforderungen liegt der BIM-Leistungskatalog den PQ-Unterlagen bei (vgl. Kap.4.2, Unterlage F). Mit der Teilnahme am Studienauftrag bestätigen die Planungsteams (Fachbereich Bauingenieurwesen Bahninfrastrukturanlagen) entsprechende Fachkenntnisse und Erfahrung vorweisen zu können, um im Falle einer Beauftragung das Projekt mit der BIM-Methode weiterzuführen, oder dies durch eine Verstärkung mit weiteren Fachdisziplinen (z.B. BIM-Koordinator etc.) zu gewährleisten. Für den Studienauftrag selbst wird kein BIM-Modell erwartet.

Vertrags- und Honorarmodalitäten

Mit der Teilnahme am Studienauftrag erklären sich die Planungsteams mit den genannten Bedingungen zur Weiterbearbeitung und Honorierung einverstanden. Sie erklären sich bereit, für die Weiterbearbeitung und Realisierung des Vorhabens mit einem Generalunternehmer zusammenzuarbeiten sowie ihr Angebot auch gegenüber Dritten gelten zu lassen, insbesondere gegenüber einem Generalunternehmer.

Die Weiterbearbeitung steht insbesondere unter der Voraussetzung einer Einigung über das Honorar. Die konkrete Honorarberechnung (Faktoren für die Honorarberechnung nach Baukosten oder nach Zeitaufwand mit Kostendach) und die weiteren Vertragsmodalitäten werden zum Zeitpunkt der Vertragsschliessung zwischen den Vertragsparteien ausgehandelt und festgelegt. Für die Weiterbearbeitung der aufgeführten Phasen wird mit einem mittleren Stundenansatz von Fr. 135.- /h gerechnet.

Als Basis für die Honorierung der erbrachten Leistungen dienen die Ordnungen SIA 103 und SIA 105, jeweils gültige Fassung. Es gelten als Verhandlungsbasis folgende Konditionen:

- Grundleistungen gemäss SIA Ordnungen 103 und 105 (jeweils gültige Fassung) und den allgemeinen Bedingungen des KBOB
- Besonders zu vereinbarende Leistungen nach effektivem Zeitaufwand gemäss zu vereinbarendem mittleren Stundenansatz
- Es gelten die aufwandbestimmenden Baukosten.

Die Baukosten für die Umsetzung der Teilgebiete 1, 2 und 3 liegen in einer ersten sehr groben Schätzung vor (vgl. Kap.2.5.5) und müssen nach dem Studienverfahren überprüft und konkretisiert werden. Im Rahmen des Studienauftrags wird von den Teilnehmenden keine Kostenschätzung erwartet.

3.8 Eigentums- und Urheberrecht

Das Urheberrecht an den eingereichten Arbeiten verbleibt bei den Teilnehmenden des Studienauftrags. Die eingereichten Unterlagen gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über. Auftraggeberin und Teilnehmende besitzen das Recht auf Veröffentlichung der Arbeiten unter Namensnennung der Auftraggeberin und der Projektverfassenden. Ausgenommen bleibt das Recht auf Erstveröffentlichung, das bei der Auftraggeberin liegt.

Für die Ergebnisse des Ideenteils gilt: Mit der Teilnahme am vorliegenden Studienauftrag stellen die Teams Ihre Resultate zum Ideenperimeter für die Weiterverwendung im Rahmen einer Synthese zur Verfügung. Auftraggeberschaft und beauftragte Dritte können die Studienergebnisse zum Ideenteil für weitere Planungsschritte ohne zusätzliche Entschädigung frei verwenden.

3.9 Verfahrensbegleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Studienauftrags erfolgen federführend durch:

Metron Raumentwicklung AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg

Tel: +41 56 460 91 11

E-Mail: bhfgueze@metron.ch

Ansprechpersonen: Stefanie Liebisch, Adeline Grass, Hannah Tompkin

3.10 Weitergabe von Informationen und Daten

Eine Weitergabe von Informationen, Daten, Unterlagen etc., welche den Teilnehmenden im Zusammenhang mit dem Studienauftrag abgegeben werden, an Dritte ist ohne ausdrückliche Zustimmung der Auftraggeberin nicht erlaubt. Die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit ist grundsätzlich Sache der Auftraggeberin.

3.11 Rechtsmittelbelehrung/anwendbares Recht/Gerichtsstand

Gegen diese Ausschreibung kann innert 20 Tagen nach Eröffnung beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, Postfach, 8090 Zürich, schriftlich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel einzureichen und hat die Begehren und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten. Sowohl auf dieses Verfahren als auch auf den abzuschliessenden Vertrag ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Als Gerichtsstand wird Winterthur bestimmt.

4 Präqualifikation

Vorliegendes Verfahren wird öffentlich auf SIMAP ausgeschrieben und sämtliche teilnahmeberechtigte Interessierte können einen Antrag auf Teilnahme (Bewerbung Präqualifikation) einreichen. Für die erfolgreiche Umsetzung des geplanten Vorhabens setzt die Auftraggeberin entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten der teilnehmenden Planungsbüros voraus. Diese haben ihre fachliche, technische und organisatorische Leistungsfähigkeit sowie ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten darzulegen.

Im Rahmen des Präqualifikationsverfahrens wählt das Beurteilungsgremium anhand der definierten Zulassungs- und Eignungskriterien drei Teams aus, die zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen werden. Zudem werden vom Beurteilungsgremium ein bis zwei Ersatzteams bestimmt, die im Falle eines Rückzugs eines ausgewählten Teams nachrücken.

4.1 Zulassungs- und Eignungskriterien

Zulassung

Bewerbende, die eines der untenstehenden Kriterien nicht erfüllen, werden vom Verfahren ausgeschlossen.

- Vollständigkeit der Unterlagen
- Termingerechte Einreichung der Unterlagen
- Vollständig ausgefüllte und unterschriebene Selbstdeklarationen
- Erfüllung der Teilnahmeberechtigung (vgl. insb. Kap. 3.3 und 3.4)
- Wohn- und Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO - Übereinkommens, soweit dieser Gegenrecht gewährt.

Eignung

Die Auftraggeberin setzt entsprechende Erfahrung und Fachkompetenz sowie die personellen Kapazitäten aller Teammitglieder voraus. Es werden Teams gesucht mit Erfahrung in der Bearbeitung von komplexen interdisziplinären Aufgaben. Die Eignung der Bewerbenden wird nach den folgenden Kriterien qualitativ bewertet:

Kriterium	Gewichtung	Beurteilungsgrundlage
Teammitglied Landschaftsarchitektur	15%	Formular [B.1] Referenzen [3.1]
— Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur		
— Qualifikation und Referenzen der Firma über Gestaltungsaufgaben im öffentlichen Raum, projektierte oder ausgeführte Projekte		
— Gestalterische und funktionale Qualität der Referenzen mit Bezug zur Aufgabenstellung (Komplexität, Projektumfang, Behandlung aktueller Planungsthemen wie Stadtklima/Schwammstadt)		

Teammitglied Städtebau/Architektur	10%	Formular [B.2]
<ul style="list-style-type: none"> — Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur — Qualifikation und Referenz der Firma über Gestaltungsaufgaben im öffentlichen Raum (projektierte oder ausgeführte Projekte) — Städtebauliche/architektonische Qualität der Referenz mit Bezug zur Aufgabenstellung (Komplexität, Umfang) 		Referenz [3.2]
Teammitglied Verkehrsplanung/Mobilität	10%	Formular [B.3]
<ul style="list-style-type: none"> — Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur — Qualifikation und Referenz der Firma — verkehrsplanerische Qualität der Referenz mit Bezug zur Aufgabenstellung (Komplexität) 		Referenz [3.3]
Teammitglied Bauingenieurwesen Tiefbau/Strassenbau	15%	Formular [B.4]
<ul style="list-style-type: none"> — Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur — Qualifikation und Referenzen der Firma über Strassenprojekte (projektierte oder ausgeführte Projekte) — Qualität der Referenzen mit Bezug zur Aufgabenstellung (Komplexität, Umfang, Behandlung aktueller Planungsthemen wie Stadtklima/Schwammstadt) 		Referenzen [3.4]
Teammitglieder Bauingenieurwesen Bahninfrastrukturanlagen	16%	Formular [B.5]
<ul style="list-style-type: none"> — Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur der Firma — Qualifikation und Referenz für jede vorgesehene Schlüsselperson. Als Schlüsselperson gelten: Gesamtleitung, Projektingenieur Ingenieurbau, Bauphasenplanung und Chefbauleitung. <p>Es sind folgende Nachweise je Schlüsselperson zu erbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aufzeigen der Befähigung mit Angaben zur Ausbildung und Berufserfahrung — Projektreferenz über die Planung und Ausführung von Bahnhofsunterführungen für den Fuss- und Veloverkehr mit Bezug zur Aufgabenstellung (Komplexität, Projektumfang, Bausumme, Bauen unter Betrieb). Die angegebene Projektreferenz soll im Wesentlichen die Funktion, die Aufgabenschwerpunkte, Vergleichbarkeit und die gemachten praktischen und technischen Erfahrungen aufzeigen. Die Referenzen dürfen nicht älter als 10 Jahre sein und müssen die SIA-Teilphasen 31 – 53 abdecken. Die Ausführung muss zu einem wesentlichen Teil realisiert worden sein. Es muss klar beschrieben sein, welchen Leistungsumfang die Schlüsselperson verantwortet hat. 		Referenzen [3.5]

Teammitglied BIM-Arbeitsmethodik	9%	Formular [B.6]
<ul style="list-style-type: none"> — Ressourcen und Mitarbeitendenstruktur der Firma — Qualifikation und Referenz der Schlüsselperson «BIM-Koordination» <p>Es sind nachfolgende Nachweise zu erbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aufzeigen der Befähigung mit Angaben zur Ausbildung und Berufserfahrung — Projektreferenz, welche die Erfahrung mit der BIM-Methodik in einer vergleichbaren Aufgabenstellung aufzeigt. Die angegebene Projektreferenz soll im Wesentlichen die Funktion, die Aufgabenschwerpunkte, Vergleichbarkeit und die gemachten praktischen und technischen Erfahrungen aufzeigen. Die Projektreferenzen müssen mindestens die SIA-Teilphasen 31 und 32 abdecken. Es muss klar beschrieben sein, welchen Leistungsumfang die Schlüsselperson verantwortet hat. 		Referenz [3.6]
Kompetenz und Erfahrung Team	25%	Erläuterung [4]
<p>Organisationsstruktur des Planungsteams und Zusammenspiel der einzelnen Disziplinen/Teammitglieder, Erfahrung in der Zusammenarbeit und Koordination, Aussagen zum Umgang mit Schnittstellen Freiraum–Verkehr–Ingenieurbau (Strassenbau und Bahnbau)</p> <p>Aussagen zu Kosten- und Termineinhaltung in den Referenzprojekten</p>		

4.2 Abgegebene Unterlagen

- [A] Programm Präqualifikation (PDF- Dokument)
- [B] Eingabeformular Präqualifikation (Excel-Dokument)
 - [B.0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme
 - [B.1] Teammitglied Landschaftsarchitektur
 - [B.2] Teammitglied Städtebau/Architektur
 - [B.3] Teammitglied Verkehrsplanung/Mobilität
 - [B.4] Teammitglied Bauingenieurwesen Tiefbau/Strassenbau
 - [B.5] Teammitglied Bauingenieurwesen Bahninfrastruktur
 - [B.6] Teammitglied BIM-Arbeitsmethodik
 - [B.7] weitere Teammitglieder (bei Bedarf)
- [C] Selbstdeklaration Anbieterin (Word-Dokument)
- [D] Selbstdeklaration gem. Art. 29c der Verordnung über Massnahmen im Zusammenhang mit der Situation in der Ukraine (SR 946.231.176.72) (PDF-Dokument)
- [E] Funktionsbeschriebe Bauingenieurwesen Bahninfrastruktur, SBB (PDF-Dokumente)
 - [E.1] Leistungsbeschrieb Gesamtleitung
 - [E.2] Leistungsbeschrieb Ingenieurbau Projektingenieur
 - [E.3] Leistungsbeschrieb Chefbauleitung
 - [E.4] Leistungsbeschrieb Bauphasenplanung

- [E.5] Leistungsbeschreibung Bahnzugang/Architektur
- [E.6] Leistungsbeschreibung Technische Anlagen/Elektroplanung
- [E.7] Standardprojektorganisation Generalplaner
- [F] BIM-Leistungskatalog SBB (PDF-Dokument)
- [G] Projekt- und Leistungsbeschreibung des städtischen Tiefbauamtes (PDF-Dokument)
- [H] Studie Bahnhof Grüze zur Kombinierten Fuss- und Veloverkehrsverbindung, Machbarkeitsuntersuchung «Erweiterung Bestand», Situation und Schnitt

Die Unterlagen können mit der Publikation ab dem 16. April 2025 online von folgender Homepage heruntergeladen werden: www.metron.ch/datentransfer

4.3 Einzureichende Unterlagen

Eine Bewerbung hat die folgenden Unterlagen sowie die vollständig ausgefüllten und rechtsverbindlich unterzeichneten Eingabeformulare inkl. Beilagen zu enthalten:

1. Vollständig ausgefülltes Eingabeformular Präqualifikation [B], bestehend aus:
 - [B.0] Deckblatt / Antrag auf Teilnahme
 - [B.1] Teammitglied Landschaftsarchitektur
 - [B.2] Teammitglied Städtebau/Architektur
 - [B.3] Teammitglied Verkehrsplanung/Mobilität
 - [B.4] Teammitglied Bauingenieur Tiefbau/Strassenbau
 - [B.5] Teammitglieder Bauingenieur Bahninfrastrukturanlagen
 - [B.6] Teammitglied BIM-Arbeitsmethodik
 - [B.7] Weitere Teammitglieder (bei Bedarf)

Die Unterlage muss sowohl in Papierform (mit Firmenstempel/rechtgültiger Unterschrift) wie auch digital als Excel-Datei abgegeben werden. Alle Angaben sind zwingend in einer einzigen Excel-Datei (vgl. Originaldatei) einzureichen.

2. Vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Selbstdeklarationen [C] und [D] von allen Teammitgliedern.
Die Unterlagen müssen sowohl in Papierform (mit Firmenstempel/rechtgültiger Unterschrift) wie auch digital als Scan/PDF abgegeben werden.

3. Dokumentation der insgesamt 11 Referenzen des Planungsteams (analog den Referenzangaben im Eingabeformular B.1–B.6)
 - [3.1] 2 Firmen-Referenzen Landschaftsarchitektur
 - [3.2] 1 Firmen-Referenz Städtebau/Architektur
 - [3.3] 1 Firmen-Referenz Verkehrsplanung/Mobilität
 - [3.4] 2 Firmen-Referenzen Bauingenieur Tiefbau/Strassenbau
 - [3.5] 4 Referenzen der Schlüsselpersonen Bauingenieur Bahninfrastruktur:
je eine Referenz pro Schlüsselperson Gesamtleitung, Projektingenieur Ingenieurbau, Bauphasenplanung und Chefbauleitung
 - [3.6] 1 Referenz der Schlüsselperson BIM-Arbeitsmethodik

Die Unterlagen sind sowohl in Papierform wie auch digital im pdf-Format abzugeben: je 1 A3-Blatt pro Referenz, einseitig bedruckt, Querformat.

4. Erläuterung Kompetenz und Erfahrung Team:
Das Planungsteam stellt sich ergänzend in einer Dokumentation zur Organisation und Aufstellung, zur Kompetenz und Zusammenarbeit in Hinsicht auf die mögliche Weiterbearbeitung des Folgeauftrags vor.
Darstellung auf 1 A3-Blatt, einseitig bedruckt, Querformat. Zusätzliche Referenzprojekte zu den geforderten gemäss [3.1]–[3.6] dürfen nicht enthalten sein.
Die Unterlage muss in Papierform wie auch digital als Pdf-Datei abgegeben werden.

Weitere Unterlagen oder zusätzliche Referenzen werden nicht zur Beurteilung zugelassen. Alle geforderten Unterlagen sind in digitaler Form und in Papierform einzeln (nicht gebunden oder geheftet) gemäss den Vorgaben in Kap. 4.4 einzureichen.

4.4 Eingabe der Bewerbungsunterlagen

Die verlangten Bewerbungsunterlagen müssen verschlossen und mit dem Vermerk «Präqualifikation Studienauftrag Umfeld Bahnhof Grüze» bis spätestens am 3. Juni 2025 an folgender Adresse eingereicht werden:

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2, Postfach
5201 Brugg

Die Dossiers können bis 16 Uhr am Empfang abgegeben werden. Für per Post eingereichte Bewerbungen ist das Datum des Poststempels massgebend. Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Unterlagen liegt bei den Bewerbenden. Eine Fristverlängerung ist ausgeschlossen.

Alle Bewerbungsunterlagen müssen auch digital (im Originalformat Excel, im PDF-Format mit maximal 20 MB Dateigrösse pro Einzeldatei) abgegeben werden und sind ebenfalls fristgerecht per E-Mail einzureichen an:

bhfgueze@metron.ch

Bewerbungen, die zu spät eintreffen, keine oder ungenügende bzw. unrichtige Angaben enthalten oder nicht vollständig sind, werden als ungültig vom Verfahren ausgeschlossen.

5 Studienauftrag (Auszug)

Die im Rahmen der Präqualifikation selektionierten Planungsteams werden nach Ablauf der Beschwerdefrist zum Studienauftrag eingeladen und erhalten an der Startveranstaltung ein definitives Programm Studienauftrag und alle für die Bearbeitung der Aufgabenstellung notwendigen Grundlagen. Die Angaben und Ausführungen unter Kap. 2 sind provisorisch und können mit dem definitiven Programm Studienauftrag präzisiert werden.

5.1 Ablauf

Startveranstaltung, 25. August 2025

- Bereitstellung Programm und Grundlagen zum Download an federführende Teammitglieder
- Es findet eine gemeinsame Begehung des Perimeters statt.

Fragenstellung und -beantwortung, September 2025

- Fragen zu Programm und Aufgabe bis 1. September 2025 per E-Mail an bhfgrueze@metron.ch
- Beantwortung durch das Beurteilungsgremium bis 12. September 2025 (integrierender Bestandteil des Programms)
- Zustellung per E-Mail an federführende Teammitglieder

Zwischenpräsentation, 21. Oktober 2025

- Präsentation Arbeitsstand im Sinne eines Werkstattberichts
- Zweck der Zwischenbesprechung ist es, das gemeinsame Verständnis der Aufgabe zu schärfen und die Lösungsansätze zu reflektieren.
- Einladung mit Ort und Ablauf folgt ca. eine Woche vorab
- Zustellung Protokoll mit Empfehlungen für die Weiterbearbeitung nachgängig per E-Mail an federführende Teammitglieder (projektbezogene Empfehlungen jeweils einzeln, allgemeingültige Empfehlungen zuhanden aller Teams)

Schlussabgabe, 12. Januar 2026

Die Bearbeitungsdauer gemäss Anhang A der SIA-Wegleitung Programme (www.sia.ch/142i) wird auch bei einer allfälligen Anpassung der Termine eingehalten.

- Abgabe in Papierform und digital gemäss Kap. 5.4

Beurteilung, 10. und 17. März 2026

- Benachrichtigung der federführenden Teammitglieder im Nachgang
- Der Beurteilung folgt eine Synthesephase zur Aufbereitung der Erkenntnisse für den Ideenteil (Teilgebiete 4 und 2.1).

Schlussbericht / Publikation und Ausstellung, ab Juni 2026

- Dokumentation zu Verfahren und Ergebnissen inkl. Beurteilung Umsetzungsteil mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung und Synthese zum Ideenteil
- Zustellung Schlussbericht an federführende Teammitglieder
- Öffentliche Ausstellung der Beiträge

5.2 Beurteilungskriterien

Zur Beurteilung der Vorschläge gelangen die folgenden Kriterien zur Anwendung (Reihenfolge ohne Gewichtung)

	Teilgebiete 1 + 2/2.1	Teilgebiet 3	Teilgebiet 4
Qualität des Gesamtkonzepts			
— Klarheit der Idee	X	X	X
— Balance zwischen den Nutzungsansprüchen	X	X	X
— Schnittstellen zwischen den Teilperimetern	X	X	X
— Übergänge zu angrenzenden Baufeldern	X	X	X
— Einbindung in die Umgebung	X		X
Gestalterische Qualität			
— Stadträumliche Qualität von Strassen- und Platzräumen	X		X
— Schaffung klar erkennbarer Identität	X	X	X
— Räumliche und atmosphärische Qualität der Unterführung		X	
Funktionale Qualität			
— Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit, Behindertengerechtigkeit	X	X	X
— verkehrliche Funktionalität und betriebliche Organisation	X	X	X
— Erfüllung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs		X	
— Erfüllung der Bedürfnisse des Fussverkehrs	X	X	X
— Erfüllung der Bedürfnisse des Veloverkehrs	X	X	X
— Erfüllung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs	X		X
— Erfüllung der Bedürfnisse des gewerblichen und Werkverkehrs	X (1)		
— Umgang mit stadtoökologischen und siedlungsklimatischen Aspekten	X		X
— Sorgfalt im Umgang mit bestehenden Elementen		X	
Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit			
— Aufwand-Nutzen-Verhältnis des Projektvorschlags (qualitative Abschätzung durch das Beurteilungsgremium)	X	X	
— Einfachheit der technischen Umsetzung	X		
— Betrieb und Unterhalt, Bauen unter laufendem Bahnbetrieb	X	X	
— Bauliche Machbarkeit	X	X	

Eine weitere Präzisierung der Beurteilungskriterien kann im Rahmen des definitiven Programms zum Studienauftrag vorgenommen werden.

5.3 Planungsgrundlagen Studienauftrag

Stand Präqualifikation, die Liste wird im Studienauftragsprogramm konkretisiert.

- [1] Programm Studienauftrag
- [2] Zusammenstellung Anforderungen / «Raumprogramm»
- [3] Plangrundlagen
 - a) Übersichtsplan Umfeld Grüze
 - b) Bearbeitungs-Perimeter und Teilgebiete
 - c) AV-Daten, Höhenkurven und Leitungskataster
 - d) Orthofoto
 - e) Werkleitungskataster
 - f) Darstellung bestehende/neue Gebäude im Endzustand
- [4] Weitere Grundlagen
 - g) Gestaltungsplan Umfeld Grüze und Erläuterungsbericht
 - h) Eigentumsverhältnisse (gemäss Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag)
 - i) Freiraumkonzept Umfeld Bahnhof Grüze (Bericht und Plan, 2022)
 - j) Gestaltungskonzept Minervaplatz (2023)
 - k) Rahmenbedingungen Katharina Hardy Strasse/ Heidi-Bucher-Platz
 - l) Veloroute Hegi (ehemalige Veloschnellroute Nr. 2) [Richtplan](#) und Kurzbericht [Gesamtkonzeption Veloschnellroute 2](#) (2021)
 - m) Zusammenstellung Velo-PP (2020, TBA)
 - n) Lage und Dimension Freiverlad
 - o) Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK 2023) Grüze, St. Gallerstrasse
 - p) Bauprojekt Bahnhof Grüze (BZU23, mit Bahnzugang und Personenunterführung Fussverkehr)
 - q) Studie Bahnhof Grüze (Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung), Erweiterung Bestand, Situation und Schnitt
 - r) Machbarkeitsstudie Velostation Baufeld 9
 - s) Planungsgrundlagen SBB (Zugangsnormen, Anforderungen Freiverlad etc.)
 - t) Studie Bahnhofplätze Grüze 2020
 - u) Vorprojekt Hochhaus Oase/ Quartierpark (Richard-Ernst-Park)
 - v) Machbarkeitsstudie Schulhaus Gelatine
 - w) Ergebnis Studienverfahren Gelatine Areal
 - x) Vorprojekt Veloroute Hegi
 - y) Bahnhof Grüze - Fuss- und Veloverkehrskonzept und Veloquerung (2012)
- [5] Formular Verfasserangaben
- [6] Layoutvorgaben Schlussabgabe

5.4 Einzureichende Unterlagen

Zwischenpräsentation

An der Zwischenpräsentation werden die Arbeitsstände von den teilnehmenden Teams vorgestellt und es werden seitens des Beurteilungsgremiums Hinweise für die weitere Bearbeitung an die Teams gerichtet.

Zweck der Zwischenbesprechung ist es, das gemeinsame Verständnis der Aufgabe zu schärfen und die Lösungsansätze zu reflektieren. Dafür sind folgende Inhalte zu erarbeiten und zu präsentieren:

- Analyse in freier Form
- Entwurf Übergeordnetes Stadtraumkonzept Gesamtperimeter
- Entwurf Gestaltungskonzept Gesamtperimeter Massstab 1:1'000
- Vertiefungen zu den Teilgebieten 1, 2 und 3, Massstab 1:500
- Schemata zu Erschliessung, Funktionalität/Nutzungen, Materialisierung/ Ausstattung, Vegetation und Wasser, Freiraumtypen, Umgang mit Werkleitungen (konzeptionelle Aussagen und Schnitte)

Ein Entwurf des Freiraumkonzepts und die Vertiefungen zum Umsetzungsperimeter sind als Papierexemplare an die Präsentation mitzubringen. Für die Präsentation stehen Beamer und Stellwände zur Verfügung. Sämtliche präsentierten Dokumente (Präsentation und Pläne) sind am Vorabend digital als PDF-Dateien einzureichen via Datenupload (pro Pdf-Dokument maximal 20 MB Dateigrösse, Upload-Link folgt).

Schlussabgabe

- Analyse in freier Form
- Übergeordnetes Stadtraumkonzept Gesamtperimeter, Situationsplan im Massstab 1:500
- Gestaltungskonzept Umsetzungsperimeter Teilgebiete 1 und 2: Situationsplan im Massstab 1:200, Schnitte im Massstab 1:100 und einfache räumliche Darstellungen (Skizze, Collage o.ä. aber keine fotorealistische Visualisierung)
- Darstellung Ingenieurbau Teilgebiet 3: Situationspläne und Schnitte mit Bemassung, Massstab 1:100
- Schemata zu Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime, Erschliessung und Parkierung
- Schemata zu Freiraumtypen, Funktionalität und Nutzungen, Materialisierung und Ausstattung, Vegetation und Wasser, Beleuchtung, Umgang mit Werkleitungen (konzeptionelle Aussagen und Schnitte)
- konzeptionelle Auseinandersetzung zum Umgang mit der Etappierung und dem Kostenrahmen in Form von Schemadarstellungen und Erläuterungen
- weitere für das Verständnis wichtige Darstellungen nach Bedarf (Details o.ä.)
- nötige textliche Erläuterungen
- ausgefülltes Formular Verfasserangaben

Formvorschriften Schlussabgabe:

- Situationspläne sind mit einem Nordpfeil und einem grafischen Massstab zu versehen.
- Sämtliche oben genannten Darstellungen und Erläuterungen sind auf maximal **5** Plakaten DIN A0 Querformat wie folgt darzustellen:

A0 1 Situation Gesamt- perimeter M1:500	A0 2 Situation Umsetzungsperimeter M1:200	A0 3	A0 4 Schnitte und Details, Teilgebiet 3 M1:100	A0 5 Weitere Schnitte, Darstellungen, Erläuterungen
---	---	--------------------	--	--

Varianten sind nicht zulässig. Die Abgabepläne sind ungefaltet einzureichen. Zusätzlich abgegebene, nicht geforderte Unterlagen werden nicht zur Beurteilung zugelassen.

Alle Plakate sind ebenfalls als Verkleinerungen im Format A3 einzureichen.

Alle Bestandteile/Unterlagen sind zu versehen mit:

- Stadt Winterthur
- Studienauftrag Stadtraum Bahnhof Grüze
- einem Projekttitel
- der Bezeichnung des Teams

Alle Unterlagen sind auch digital als PDF-Dateien einzureichen (maximal 20 MB Dateigrösse pro Einzeldatei, Link für Datenupload folgt).

Das ausgefüllte Formular Verfasserangaben ist zudem im Original mit Unterschrift einzureichen.

Für die Einreichung der Schlussabgabe gelten voraussichtlich die Bedingungen analog zur Eingabe der Bewerbungsunterlagen (vgl. Kap.4.4).

6 Genehmigung

Das vorliegende Programm wurde vom Beurteilungsgremium am 11. März 2025 diskutiert und anschliessend schriftlich genehmigt.

Sachmitglieder

Herbert Elsener



Sander Kool

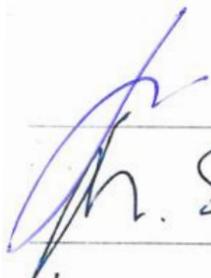


Konrad Streckeisen

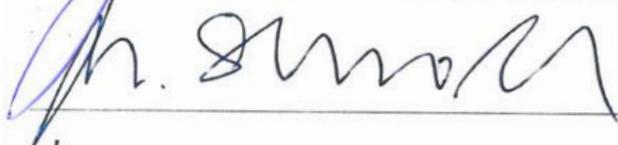


Fachmitglieder

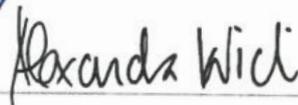
Dominique Ghiggi



Manuel Scholl (Vorsitz)



Alexandra Wicki



David Wyden



Programmgenehmigung SIA

Die Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge SIA 143, Ausgabe 2009. Die Honorarvorgaben im Programm sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 143.

Departement Bau und Mobilität

Amt für Städtebau

Stadtraum und Architektur

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

www.stadt.winterthur.ch/staedtebau

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11

metron