

Studienauftrag Stadtraum Bahnhof Grüze

Bericht des Beurteilungsgremiums

Stadt Winterthur

16. April 2026



Impressum

Herausgeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau und Mobilität
Amt für Städtebau, Stadtraum und Architektur
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 der Gestaltungsidee Heidi-Bucher-Platz, Siegerprojekt «Brücken schlagen»
(© BÖE studio GmbH, Hosoya Schaefer Architects AG, B+S AG)

Inhalt

Ausgangslage	4
Aufgabe	8
Beurteilungskriterien	10
Verfahren	11
Vorprüfung	14
Beurteilung	14
Empfehlungen zur Weiterbearbeitung (Umsetzungsperimeter)	17
Synthese Ideenteil: Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte	18
Würdigung Prozess	22
Dank	22
Würdigung der Beiträge	23
Brücken schlagen	24
Gröze wächst	32
COOL CITY GRÖZE	40
Genehmigung	48

Ausgangslage

Heute ist das Gebiet um den Bahnhof Grüze durch die Bahnlinien räumlich zerschnitten, von Industrie- und Gewerbebauten sowie öffentlichen Infrastrukturanlagen geprägt. Gleichzeitig steht es am Anfang einer weitreichenden Entwicklung: Hier entsteht 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 und nicht zuletzt wird der Stadtraum Bahnhof Grüze als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr der benachbarten Quartiere und der weiteren Umgebung an Bedeutung gewinnen. 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 und im Zuge der Transformation sowohl für die Zwischenzustände als auch für den Endzustand ein starkes räumliches Gerüst bildet.

Bauliche Entwicklung

Das Gebiet ist Teil des kantonalen Zentrumsgebietes Oberwinterthur/Grüze. 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 hier die bauliche Entwicklung für die Zunahme der Bevölkerung und von Arbeitsplätzen gefördert werden.

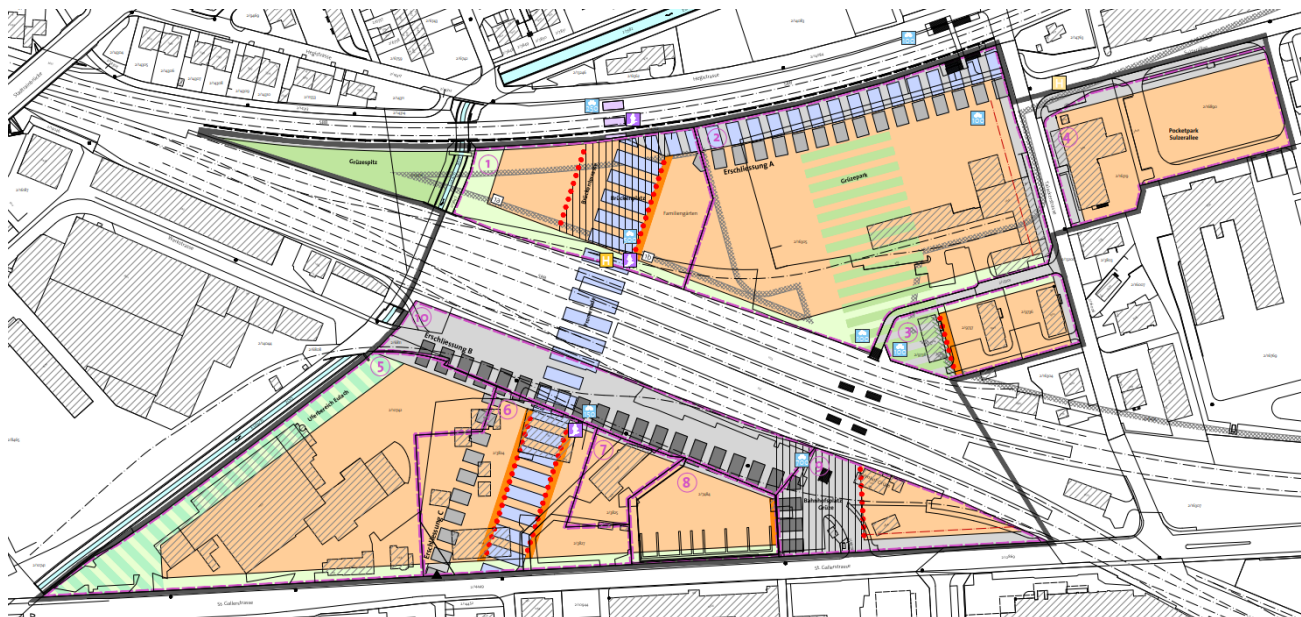
Im südlichen Einzugsgebiet des Bahnhofs Grüze liegen der Sportpark Deutweg und das Industrie- und Gewerbegebiet «Grüze Süd». Der Bahnhof Grüze ist eine wichtige Anbindung, unter anderem für sportliche Veranstaltungen sowie für die zahlreichen Arbeitsplätze. Weitere Arbeitsplätze liegen entlang der Sulzerallee, 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, welche gemäss Gestaltungsplan künftig nicht mehr über die Katharina-Hardy-Strasse erschlossen werden.



Entwicklungsgebiet Grüze+ und Einzugsgebiet des Bahnhofs Grüze (Darstellung Stadt Winterthur)

Das Stadtparlament hat 2014 dem öffentlichen Gestaltungsplan «Umfeld Grüze», im Norden des Gebietes Grüze+, zugestimmt. Dieser bildet zusammen mit dem Landumlegungs- und Erschliessungsvertrag die Grundlage für die Entwicklung des engeren Bahnhofsumfelds Grüze 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 [Baufeld 5], bzw. Hochhaus Oase und Richard-Ernst-Park [Baufeld 4]).



Gestaltungsplan mit Baufeldern 1 bis 10 (violett) und Baubereichen (orange)

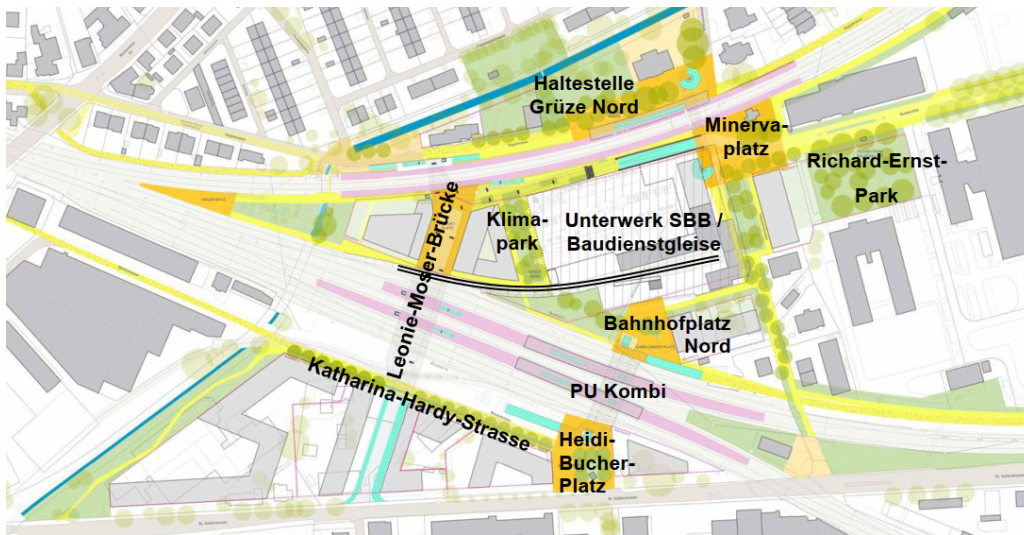
Die Entwicklung des Gebiets um den Bahnhof Grüze vollzieht sich in mehreren Etappen:

- Umbau des Bahnhofs Grüze (hindernisfreier Bahnzugang BZU2023, umgesetzt per Ende 2024)
- Leonie-Moser-Brücke und Gestaltung Minervaplatz (im Bau, bis Ende 2026)
- Umgestaltung St. Gallerstrasse und Erstellung Bustrasse bis Industriestrasse (frühestens 2028)
- «Veloroute Nr.2 (Hegi)» (Ende 2029)
- Perronverlängerung Gleis 6/7 (2035+)
- kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof Grüze (PU Kombi, voraussichtlich 2032)
- Haltestelle Winterthur Grüze Nord, inkl. Fuss- und Veloverkehrsquerung bei Talackerstrasse/Minervaplatz (2035)

Freiraumentwicklung

Für das Umfeld Bahnhof Grüze liegt seit 2022 ein übergeordnetes Freiraumkonzept vor. Dieses verfolgt das Ziel, mit dem öffentlichen Freiraum ein starkes räumliches Gerüst zu schaffen sowie eine hohe räumliche Vernetzung und Durchlässigkeit, insbesondere auf der Ebene des Fuss- und Veloverkehrs, mit Verbindungen innerhalb des Bahnhofgebiets, zwischen dem Bahnhof Grüze und der künftigen Haltestelle Winterthur Grüze Nord sowie in die angrenzenden Quartiere. Die Weg- und Strassenverbindungen sollen sicher und einladend ausgebildet sowie das Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten, insbesondere auf den Plätzen, erhöht werden.

2023 wurde das Konzept für den 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) vertieft werden.



Freiraum-Grobkonzept, 2022 (pool, Studio Vulkan, Allemann)

Verkehrliche Entwicklung

Fuss- und Veloverkehr

Bahnhofsgebiete sind Fussverkehrsgebiete. Für den künftig zweitwichtigsten Bahnhof in Winterthur bedeutet dies, dem Fussverkehr höchste Priorität einzuräumen. Sichere, sorgfältig gestaltete und durchgehende Fusswegverbindungen sind in diesem künftig stark frequentierten Stadtraum unerlässlich. 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. Somit soll ein attraktiver, zusammenhängender Freiraum für den Fussverkehr geschaffen werden. Auch die künftige «Veloroute Hegi» hat diesem Anspruch Rechnung zu tragen. Sie wird vom Stadtzentrum über den Bahnhof Grüze zum Bahnhof Hegi und weiter Richtung Elsau geführt. Zentraler Bestandteil der Veloroute ist der Bereich um den Bahnhof Grüze mit der Neugestaltung der Katharina-Hardy-Strasse und der geplanten Veloquerung in Ergänzung zur bestehenden Fussverkehrsunterführung. Diese neue kombinierte Fuss- und Veloverkehrsverbindung (PU Kombi) dient als Bahnzugang, als Quartierverbindung sowie als Verbindung der übergeordneten Fuss- und Veloverkehrsrouten.

Bahn

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.

Mitte der 2030er Jahre sollen die Perrons der Gleise 6 und 7 verlängert werden, damit 300 m lange S-Bahnzüge halten 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, wird im Rahmen von «Verkehr '45» durch das UVEK überprüft). 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.



Perrondach, Architekt Hans Hilfiker (Bild: Stadt Winterthur)

Bus

Die Leonie-Moser-Brücke verbindet die St. Gallerstrasse über die Geleise hinweg mit der Hegistrasse (Fussverkehr) und der Sulzerallee (prioritär für den Busverkehr, Veloverkehr ebenfalls zugelassen). Sie wird zur ÖV-Drehscheibe des neu entstehenden Stadtquartiers Neuhegi-Grüze und ermöglicht dessen optimale Anbindung an das Winterthurer ÖV-Netz sowie ans Stadtzentrum. Sie bildet die Grundlage für den Betrieb von direkten Busverbindungen Sulzerallee–St. Gallerstrasse–HB (ab 2027), für einen Hub zum Umsteigen von städtischen und regionalen Buslinien auf S-Bahn-Direktverbindungen von und nach Zürich sowie für eine S-Bahn-Verbindung zum HB Winterthur und damit für die Entlastung von innerstädtischen Buslinien und des Hubs HB.

Ein weiteres bedeutendes neues Infrastrukturelement für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes stellt die Bustrasse, Hannes-W.-Keller-Strasse, als südliche Verlängerung der Leonie-Moser-Brücke dar. Diese wird voraussichtlich bis 2031 realisiert und ermöglicht eine optimale Anbindung des Bahnhofs Grüze und von Neuhegi an die städtischen und regionalen Buslinien. Künftig werden alle Linien von/nach der Grüzefeldstrasse und der Rudolf-Diesel-Strasse via Bustrasse zum Bahnhof Grüze verkehren, um dann über die neue Brücke oder via St. Gallerstrasse ins Stadtzentrum weiterzufahren.



Visualisierung der Leonie-Moser-Brücke (2020, Bild Stadt Winterthur, TBA)

Aufgabe

Zielsetzung

Für den öffentlichen Stadtraum um den Bahnhof Grüze wird eine Neugestaltung angestrebt, welche der künftigen Bedeutung des Quartiers entspricht. Dafür lancierte die Stadt Winterthur in kooperativer Zusammenarbeit mit der SBB das vorliegende Studienverfahren. Mit diesem wurde ein geeignetes Planungsteam gesucht, welches einen attraktiven Lösungsvorschlag für die Neugestaltung erarbeitet und diesen vor dem Hintergrund der komplexen Rahmenbedingungen projektieren und umsetzen kann.

Ziel im Studienauftrag war 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.

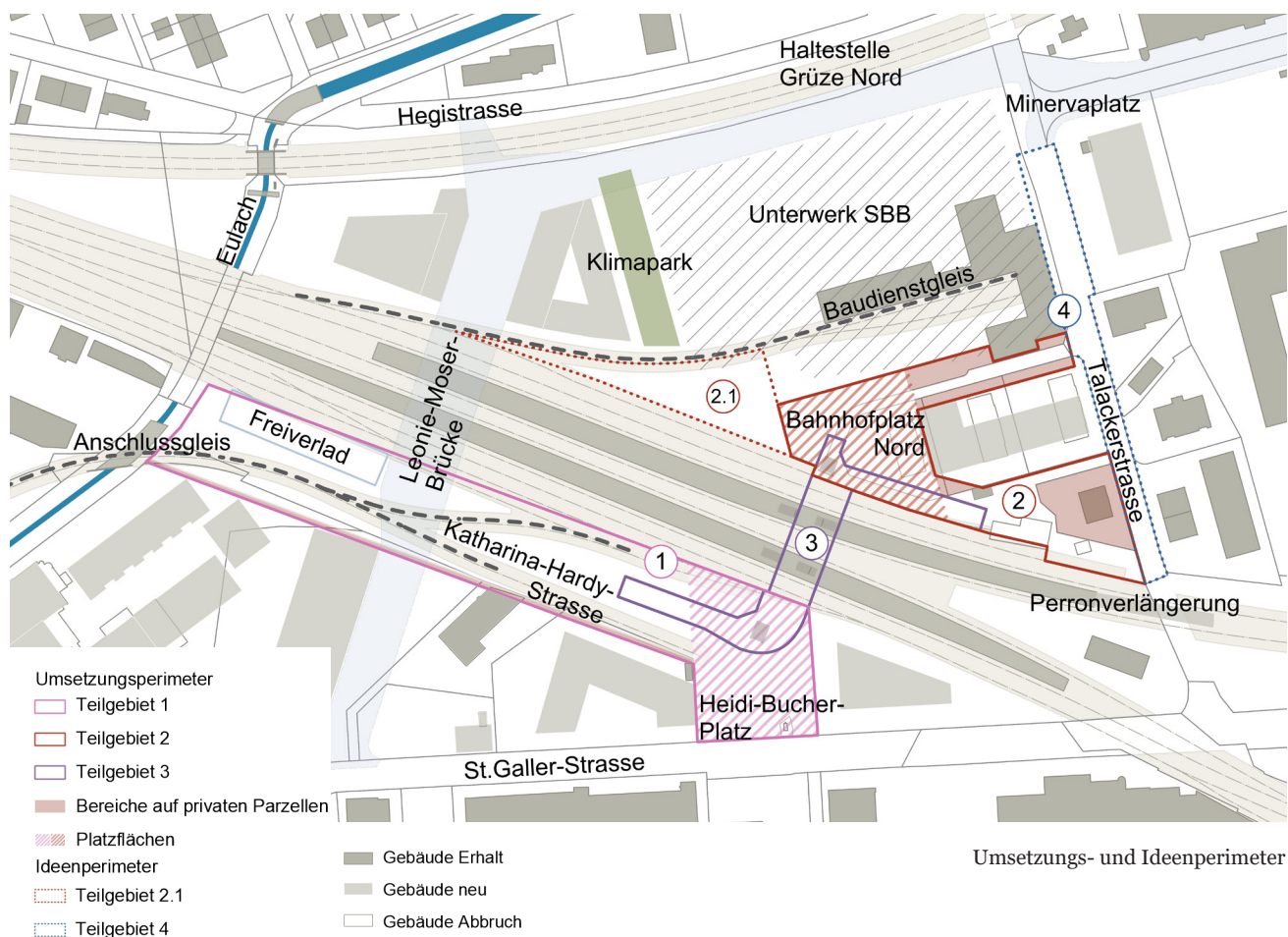
Aufgabenstellung

Die Bearbeitungsteams wurden mit der Aufgabe betraut, eine Gestaltungsidee zu entwickeln, die der städtebaulichen Transformation gerecht wird, den öffentlichen Raum für die verschiedenen Nutzungsansprüche aufwertet und dabei adaptierbar bleibt in Hinsicht auf zukünftige Veränderungen. Gesucht wurde das Zielbild für den öffentlichen Raum im «Endausbau» mit Zeithorizont um 2040, wenn 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 sollte aus funktionaler und stadträumlicher Sicht als ein Bahnhof-sareal gelesen werden, in welchem der Fussverkehr den Vortritt erhält. Das gestalterische Konzept sollte diese Lesart und die Bedeutung des zweitwichtigsten ÖV-Knotens in Winterthur unterstreichen.

Für den öffentlichen Raum im neuen Bahnhofgebiet wurde eine funktionale und stadträumliche sowie stad ökologische und -klimatische Aufwertung des heute sehr hybriden Areals erwartet. Es waren innovative Vorschläge für die Gestaltung der öffentlichen Plätze und Strassen sowie der künftigen kombinierten Personenunterführung zu erarbeiten, wobei das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzergruppen bzw. Verkehrsträger gestärkt und die Vernetzung, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert werden.

Die Aufgabenstellung erforderte Rücksicht auf die heutigen und künftigen Nutzenden, auf bestehende räumliche Qualitäten sowie auf die Charakteristik des Ortes ebenso wie eine gesamtheitliche und grossräumliche Sichtweise, Sensibilität für die Schnittstellen zu laufenden und geplanten Projekten im Perimeter und im Übergang zur weiteren Umgebung. Im Hinblick auf zukünftige Veränderungen und die etappenweise Transformation war ein flexibles und adaptierbares Konzept vorzulegen.

Perimeter



Der **Umsetzungsperimeter** war in die folgenden Teilgebiete gegliedert:

- 1 Bahnhofplatz Grütze Süd: Heidi-Bucher-Platz und Katharina-Hardy-Strasse
- 2 Bahnhofplatz Nord
- 3 Erweiterung Personenunterführung inkl. Bahnzugänge (PU-Kombi)

Für diese drei Teilgebiete wurde im Rahmen des Studienauftrags ein konkreter Gestaltungsvorschlag gesucht mit dem Ziel der Projektierung und Umsetzung im Anschluss an den Studienauftrag, wobei die Umsetzung in Übergangsbereichen zu privaten Parzellen abhängig von künftigen Verhandlungen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften ist.

Folgende zusätzliche Teilgebiete bildeten den **Ideenperimeter**:

- 2.1 (Lagerfläche Baudienst SBB)
- 4 Talackerstrasse

Für diese Bereiche sollte die Konzept- und Gestaltungsidee aufzeigen, wie der Gestaltungsvorschlag an bestehende und geplante Nutzungen, Gestaltungen und Konzepte in direkter Umgebung anknüpft.

Beurteilungskriterien

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

Qualität des Gesamtkonzepts

- Klarheit der Idee
- Balance zwischen den Nutzungsansprüchen
- Schnittstellen zwischen den Teilperimetern
- Übergänge zu angrenzenden Baufeldern
- Einbindung in die Umgebung

Gestalterische Qualität

- Stadträumliche Qualität von Strassen- und Platzräumen
- Schaffung klar erkennbarer Identität
- Räumliche und atmosphärische Qualität der Unterführung

Funktionale Qualität

- Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit, Behindertengerechtigkeit
- verkehrliche Funktionalität und betriebliche Organisation
- Erfüllung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs
- Erfüllung der Bedürfnisse des Fussverkehrs
- Erfüllung der Bedürfnisse des Veloverkehrs
- Erfüllung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs
- Erfüllung der Bedürfnisse des gewerblichen und Werkverkehrs
- Umgang mit stadtökologischen und siedlungsklimatischen Aspekten
- Sorgfalt im Umgang mit bestehenden Elementen

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

- Aufwand-Nutzen-Verhältnis des Projektvorschlags (qualitative Abschätzung durch das Beurteilungsgremium)
 - Einfachheit der technischen Umsetzung
 - Betrieb und Unterhalt, Bauen unter laufendem Bahnbetrieb
 - Bauliche Machbarkeit
-

Verfahren

Auftraggeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau und Mobilität
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Die Projektleitung seitens Stadt Winterthur lag beim Amt für Städtebau.
Kontaktperson: Birgit Kurz, Abteilung Stadtraum und Architektur

Verfahrensbegleitung und Vorprüfung

Die Vorbereitung und Begleitung des Verfahrens sowie die Vorprüfung der Präqualifikation und des Studienauftrags erfolgten federführend durch:
Metron Raumentwicklung AG, Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg

Verfahrensart

Das vorliegende Verfahren unterstand dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422). Es wurde als einstufiger Studienauftrag mit vorgelagerter Präqualifikation durchgeführt. Dieses einstufige, selektive Submissionsverfahren für Planerleistungen erfolgte 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 galt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2009, subsidiär zu den gesetzlichen Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen und den Anordnungen im Programm. Die Verfahrenssprache war Deutsch.

Folgauftrag

Die Stadt Winterthur beabsichtigt, das Verfassersteam 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)

Für den Ideenteil (Teilgebiete 2.1 und 4) besteht kein Anspruch auf Folgeaufträge, mit Abschluss des Studienverfahrens ist der Auftrag an die teilnehmenden Teams abgeschlossen.

Entschädigung

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

Termine

Abgabe Programm Studienauftrag und Unterlagen	18. August 2025
Startveranstaltung / Kick Off	25. August 2025
Fragenstellung/ Beantwortung	01. / 12. September 2025
Zwischenpräsentation	21. Oktober 2025
Schlussabgabe	19. Januar 2026
Beurteilung	10. und 17. März 2026
Publikation Ergebnis / Schlussbericht	voraussichtlich im Mai 2026
Ausstellung	Termin offen

Beurteilungsgremium

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

Sachmitglieder

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

Fachmitglieder

- Dominique Ghiggi, ghiggi paesaggi Landschaft & Städtebau GmbH, Zürich
- Manuel Scholl, agps architecture ltd., Zürich, (Vorsitz)
- Alexandra Wicki, stadt raum verkehr Birchler + Wicki, Zürich
- David Wyden, dsp Ingenieure und Planer AG, Uster

beratende Experten und Expertinnen

- Gauthier Rüegg, SBB Immobilien, Gesamtprojektleiter Anlageobjekte Entwicklung Central
 - Samira Neuse, SBB Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central (*bis Zwischenpräsentation*)
 - Sabina Erny Körner, SBB Immobilien, Leiterin Arealentwicklung Ost (*ab Schlussbeurteilung*)
 - Jürg Zimmermann, SBB Infrastruktur, Stv. Leiter Perimeter Nord (Ersatz Sachmitglied SBB Infrastruktur)
 - Manuel Meier, SBB Infrastruktur, Gesamtprojektleiter
 - Armand Bosonnet, Tiefbauamt, Leiter Projektierung und Realisierung, Stadt Winterthur
 - Stefan Hug, Tiefbauamt, Mobilität, Stadt Winterthur (Ersatz Sachmitglied Stadt Winterthur)
 - Rahel Pfister, Tiefbauamt, Schwammstadt, Stadt Winterthur
 - Philipp Uerlings, Stadtgrün Winterthur, Ökologie und Freiraumplanung, Stadt Winterthur (Ersatz Fachmitglied)
 - Birgit Kurz, Amt für Städtebau, Stadtraum und Architektur, Stadt Winterthur (Ersatz Sachmitglied Stadt Winterthur)
-

Teilnehmende Teams

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Planungsteams für die Teilnahme am Studienauftrag bewerben. Das Beurteilungsgremium wählte die folgenden Teams zur Teilnahme am Studienauftrag aus:

Team BÖE

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	BÖE studio GmbH, Zürich
Städtebau/Architektur:	Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich
Verkehrsplanung/Mobilität, Bauingenieurwesen Tiefbau/ Strassenbau, Bahninfrastruktur- anlagen und BIM-Arbeitsmethodik:	B+S AG, Zürich

Team SIMA|BREER

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	SIMA BREER GmbH, Winterthur
Städtebau/Architektur:	Atelier CORSO GmbH, Zürich
Verkehrsplanung/Mobilität: Bauingenieurwesen Tiefbau/ Strassenbau und Bahninfra- strukturanlagen:	urbanista.ch AG, Zürich
BIM-Arbeitsmethodik:	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich Landscape AG, Zürich

Team Futurafrosch

Landschaftsarchitektur:	Bryum GmbH, Basel
Städtebau / Architektur: (Federführung)	Futurafrosch Architektur und Raum- entwicklung GmbH, Zürich
Verkehrsplanung / Mobilität:	Lajo AG, Zürich
Bauingenieurwesen Tiefbau/ Strassenbau, Bahninfrastruktur- anlagen und BIM-Arbeitsmethodik:	AFRY Schweiz AG, Winterthur

Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte vom 20. Januar bis 5. März 2026. Die folgenden drei Beiträge wurden eingereicht:

- «Brücken schlagen» – Team BÖE studio / Hosoya Schaefer Architects / B+S
- «Grüze wächst» – Team SIMA|BREER / Atelier CORSO / urbanista / SNZ / Landscale
- «COOL CITY GRÜZE» – Team Futurafrosch / Bryum / Lajo / AFRY Schweiz

Im Rahmen der inhaltlichen Vorprüfung wurden die Beiträge in Hinsicht auf die im Studienauftragsprogramm, in der Fragenbeantwortung und in den Empfehlungen aus der Zwischenpräsentation definierten Anforderungen vertieft geprüft. Die Ergebnisse wurden dem Beurteilungsgremium als Vorprüfungsbericht zur Verfügung gestellt.

Beurteilung

Die Beurteilung des Studienauftrags wurde an zwei Tagen, dem 10. März 2026 und dem 17. März 2026, in Winterthur durchgeführt. Das Beurteilungsgremium war an beiden Tagen beschlussfähig.

Zulassung zur Beurteilung

Die Verfahrensbegleitung präsentierte die Ergebnisse der formellen Vorprüfung. Alle drei Beiträge wurden fristgerecht und vollständig eingereicht. Sämtliche Beiträge wurden zur Beurteilung zugelassen.

Die Verfahrensbegleitung präsentierte ebenfalls zusammenfassend die wesentlichen Erkenntnisse aus der inhaltlichen Vorprüfung, mit Hinweis auf kritische Punkte, die vom Gremium im Laufe der Beurteilung diskutiert und abgewägt werden mussten.

Beurteilung Tag 1 – Fokus Umsetzungsperimeter

Informationsrundgang individuell

Zunächst sichtete das Beurteilungsgremium in einem individuellen Rundgang die drei Beiträge. In fachlichen Gruppen zu Städtebau/Freiraum, Verkehr und Tiefbau/Unterführung hatte das Gremium Gelegenheit, sich einzulesen und zu den Beiträgen auszutauschen.

Informationsrundgang im Plenum

Im ersten Plenumsrundgang stellten die Fachmitglieder des Gremiums die Projektbeiträge wertfrei aus ihrer Fachsicht dem gesamten Beurteilungsgremium vor. Die beratenden Experten und Expertinnen ergänzten wichtige Erkenntnisse aus der Vorprüfung. So erhielt das gesamte Beurteilungsgremium den gleichen Wissenstand über die jeweiligen Lösungsansätze, Qualitäten und Defizite aller drei Projektbeiträge.

Erster Beurteilungsrundgang

Unter der fachlichen Moderation von Manuel Scholl als Vorsitz diskutierte und würdigte das Beurteilungsgremium die drei Projektbeiträge mit Blick auf die definierten Beurteilungskriterien.

Zunächst standen die Qualität des Gesamtkonzepts sowie die gestalterische Qualität und deren Umsetzung innerhalb der Teilperimeter 1, 2 und 3 (Umsetzungssperimeter) im Fokus. Dabei wurden die Klarheit der übergeordneten Idee, die Balance zwischen den Nutzungsansprüchen und die Schnittstellen zwischen den Teilperimetern im Vergleich bewertet. Es wurden die stadträumlichen Qualitäten der Strassen- und Platzräume, die geschaffenen Identitäten sowie die räumlich-atmosphärische Qualität der Unterführung eingeordnet. Zudem wurden die Beiträge dahingehend diskutiert, wo sich die Gestaltungsvorschläge über den definierten Umsetzungsperimeter hinaus auf umliegende private Parzellen erstrecken und die Spielräume respektive Abhängigkeiten hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit ausgelotet.

Darauf aufbauend folgte eine vertiefte Diskussion und Würdigung der Beiträge bezüglich ihrer funktionalen Qualitäten zu Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit und Behindertengerechtigkeit, in Hinsicht auf die verkehrliche und betriebliche Organisation für ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV und Werkverkehr, zum Umgang mit stadtökologischen und siedlungsklimatischen Aspekten sowie bezogen auf die Sorgfalt im Umgang mit bestehenden Elementen.

Die Beurteilung hinsichtlich Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Beiträge erfolgte in Form einer groben qualitativen Abschätzung der Aufwand-Nutzen-Verhältnisse der einzelnen Gestaltungsvorschläge, der Einfachheit ihrer technischen Umsetzung und ihrer baulichen Machbarkeit sowie einer Einschätzung zu Betrieb und Unterhalt. Das Gremium war sich bewusst, dass diese Aspekte im Rahmen des Studienauftrags nicht abschliessend beurteilt, sondern erst im Rahmen von Weiterbearbeitung und Projektierung detailliert ausgearbeitet werden können.

Alle drei Teams hatten ihre Projektvorschläge gemäss den Empfehlungen des Gremiums aus der Zwischenpräsentation weiterentwickelt. Es zeigte sich, dass kein Projekt die vielfältigen Anforderungen im Umsetzungsperimeter vollumfänglich und konfliktfrei zu erfüllen vermochte. So wurde auch die Lösbarkeit der jeweiligen Konfliktpunkte im Rahmen einer allfälligen Weiterbearbeitung eingehend diskutiert und abgewägt.

Zweiter Beurteilungsrundgang

Mit Blick auf die vorangegangenen Erwägungen und Erkenntnisse wurde ersichtlich, dass der Projektbeitrag «Cool City Grüze» in der Gegenüberstellung aller drei Beiträge und in Hinsicht auf die definierten Anforderungen und Beurteilungskriterien wenig überzeugen konnte.

Im Quervergleich der beiden Projektvorschläge «Brücken schlagen» und «Grüze wächst» zeigte sich deutlich, dass das Verfassersteam des Beitrags «Brücken schlagen» das gesamthaft überzeugendste Konzept entwickelt hat. Der Beitrag erscheint in Hinsicht auf die Umsetzung robust und doch flexibel, die identifizierten Konfliktpunkte sind lösbar im Rahmen der weiteren Bearbeitung und Vertiefung, ohne dass die Grundidee verloren geht.

Entscheid

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, das Projekt «Brücken schlagen» des Teams BÖE studio / Hosoya Schaefer Architects / B+S zur Weiterbearbeitung und Umsetzung zu empfehlen.

Beurteilung Tag 2 – Fokus Ideenperimeter

Die Gestaltungsideen der drei Teams wurden von der Verfahrensbegleitung im Vorprüfungsbericht schematisch zusammengefasst.

Rundgang zum Teilgebiet 2.1

Das Beurteilungsgremium diskutierte die Vorschläge der drei Teams hinsichtlich ihrer jeweiligen Nutzungs- und Gestaltungsansätze, deren Einbindung in die heutige und sich künftig entwickelnde Umgebung sowie der Verbindungen für den Fussverkehr.

Die Schwerpunkte lagen dabei auf den städtebaulichen Zusammenhängen zwischen dem Umsetzungsperimeter (Bahnhofplatz Nord und Zugang zur PU Kombi) und dem nördlich des Baudienstgleises gelegenen Stadtraum (Baufeld 1 und Klimapark) sowie auf der möglichen Etappierung. Als wesentliche Rahmenbedingung wurden in die Abwägungen einbezogen:

- Die heutigen Lagerflächen auf dem Teilgebiet 2.1 und die Baudienstgleise südlich und nördlich davon müssen kurz- bis mittelfristig in Betrieb bleiben.
- Das Areal Unterwerk bleibt ebenfalls in der heutigen Form bis zum ungefähren Zeithorizont 2040 bestehen und prägt den Stadtraum bis dahin massgeblich mit. Eine Reduktion der Arealfläche sowie die «Einhausung» mindestens eines Teils der Anlage wurden geprüft.
- Die räumliche Verbindung Bahnhofplatz Nord–Talackerstrasse ist bis auf weiteres die primäre Verbindung zur Haltestelle Grüze Nord und wird auch künftig bedeutsam sein.

Rundgang zum Teilgebiet 4

Das Beurteilungsgremium diskutierte die Gestaltungsvorschläge der drei Teams für die Talackerstrasse hinsichtlich der jeweiligen Nutzungs- und Gestaltungsansätze, ihrer Einbindung in die Umgebung und in Bezug auf das jeweils vorgeschlagene Tempo- und Verkehrsregime. Ein Schwerpunkt der Diskussion lag auf der städtebaulichen Bedeutung der unterschiedlichen Situationen beidseits der Talackerstrasse: nach Westen hin bildet die Talackerstrasse den Anschluss an den öffentlichen Raum des Bahnhofplatz Nord und an die Quartierverbindung (PU-Kombi), auf der östlichen Strassenseite liegen private Parzellen mit Wohnnutzungen. Ein zweiter Diskussionsschwerpunkt lag auf der Bedeutung der Talackerstrasse als stadträumliche Achse und Verbindung für den Fussverkehr innerhalb des künftigen ausgeweiteten Bahnhofareals zwischen den Bahnlinien Richtung Frauenfeld und St. Gallen und bis zum Minervaplatz.

Synthese

Im Anschluss an die beiden Rundgänge wurden vom Beurteilungsgremium die wesentlichen Erkenntnisse aus der Diskussion und die vielversprechendsten Ansätze aus den eingereichten Ideen zusammengetragen und im Sinne einer Synthese Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte zur Entwicklung der beiden zukünftigen Stadträume formuliert.

Kontrolle und Bestätigung

Im Rückblick auf beide Beurteilungstage erfolgte abschliessend ein Kontrollrundgang. Von der Möglichkeit auf Rückkommensanträge wurde kein Gebrauch gemacht. Alle Erwägungen und getroffenen Entscheide wurden einstimmig bestätigt.

Empfehlungen zur Weiterbearbeitung (Umsetzungssperimeter)

Bei der Weiterbearbeitung und Projektierung des erfolgreichen Projekts «Brücken schlagen» sind die folgenden Aspekte zu vertiefen und Empfehlungen zu beachten:

- Die Auslagerung der MIV- und Motorrad-Parkierung aus dem Teilperimeter 1 auf die Parzelle der SBB Immobilien im Baufeld 9 muss überprüft, konkretisiert und entsprechend der ausstehenden Abklärungen zwischen Stadt und SBB angepasst werden. Der Vorschlag verspricht eine Entlastung der verschiedenen Konfliktpunkte und Sicherheitsaspekte zwischen MIV und Fussverkehr und damit einen grossen Gewinn für die räumliche Lösung auf dem Bahnhofplatz innerhalb des Perimeters.
- Die gemeinsame Führung von MIV (inkl. Anlieferung mit Lastwagen) und Veloverkehr in der Katharina-Hardy-Strasse muss präzisiert werden. Die gemeinsame Befahrbarkeit muss verbessert, die Zufahrt- und Vortrittsregelungen müssen überprüft und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Für das Wendemanöver am Freiverlad und die Erschliessung der Baufelder sind Schleppkurven für die jeweils nötigen Fahrzeugtypen nachzuweisen.
- Für den Veloverkehr ist die Verkehrssicherheit auf der Katharina-Hardy-Strasse weiter zu verbessern, indem der Querungswinkel über das Anschlussgleis optimiert wird. Nördlich der Gleisquerung ist der Verlauf der Velorampe und der Veloroute Hegi anzupassen, da eine Überschreitung des Perimeters ins Gleisfeld hinein nicht akzeptabel und ein Gleisabstand von mindestens 3.40 m ab Gleisachse für den Veloweg einzuhalten ist.
- Dass die gesamthaft geforderte Veloparkierung grossmehrheitlich unterirdisch in der PU Kombi platziert ist, wird im Grundsatz begrüsst. Für die Weiterbearbeitung muss definiert werden, ob und wie viele oberirdische Veloparkplätze integriert werden können und sollen, insbesondere im Norden des Bahnhofs.
- Für den Heidi-Bucher-Platz ist die Platzgestaltung und Materialisierung in Hinblick auf die Führung von Sehbehinderten zu konkretisieren. Eine klare, direkte und BehiG-konforme Führung für den Fussverkehr ist sicherzustellen. Der gestalterische Abschluss zur St. Gallerstrasse in Form des vorgeschlagenen baumbestandenen Grünstreifens ist mit Blick auf den logischen Weganschluss südlich der St. Gallerstrasse zu überprüfen. Für den Bahnhofplatz Nord ist die Gestaltung im westlichen und östlichen Bereich differenziert vorgeschlagen. Die Beziehungen der beiden Seiten zueinander und in die Umgebung sollen klarer aufgezeigt werden. Der Gestaltungsvorschlag ist auch in Hinblick auf die Umsetzbarkeit der Terrassierung vor dem Baufeld 3 zu konkretisieren.
- Das Bauwerk der PU erfüllt bautechnisch die Erwartungen, jedoch müssen verschiedene Elemente angepasst werden, um den geltenden Standards und Normen zu entsprechen.
- Zur Umsetzung der vorgeschlagenen PU-Lösung wird mit dem vorgeschlagenen Bauablauf die Auflösung eines Gleises für einen sehr langen Zeitraum nötig. Ein Unterbruch der Gleise 1 bis 3 ist in der Praxis jedoch nur während einer sehr kurzen Zeit möglich. Der Bauablauf muss diesbezüglich überarbeitet und optimiert werden.
- Das Regenwassermanagement muss insgesamt vertieft werden.
- Für den vorgeschlagenen Brunnen ist der Umgang mit dem Wasser ebenfalls zu präzisieren, für die Speisung sowie für das Brauchwasser.

Synthese Ideenteil: Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte

Teilgebiet 2.1



Es wird bekräftigt, dass künftig eine **Fussverkehrsverbindung zwischen dem Klimapark, den Baufeldern 1a+b und dem Bahnhofplatz Nord bzw. in die PU** wichtig ist.

Gleichzeitig wird klar, dass eine Verbindung für den Veloverkehr hier nicht zielführend ist.

Die Fussverkehrsverbindung muss etappengerecht entwickelt werden:



- Zunächst besteht wenig Gestaltungsspielraum für das Teilgebiet, da die **Lagerflächen** und Baudienstgleise weiter in Betrieb bleiben müssen.

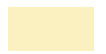


- Für die Phase der **Zwischennutzungen** auf den Baufeldern 1a+b wird eine solche Verbindung jedoch als nicht verhältnismässig eingestuft, sofern das Baudienstgleis mit einem Brückenbauwerk überwunden werden muss: Wenn auch keine Fahrleitungen zu berücksichtigen sind, so wäre doch eine gewisse Höhe zu überwinden, was mit BehiG-konformer Gefälleausbildung ein sehr grosses und langes Rampenbauwerk zur Folge hätte. Für den Zielzustand der Baufelder 1 a+b mit einer neuen Bebauung ist die Verbindung wichtig und zielführend. Die Feinvernetzung im gesamten Bahnhofsgelände nördlich der Gleise und letztlich auch auf die Leonie-Moser-Brücke würde so deutlich verbessert.



- Mit der Überbauung auf dem Baufeld 1 soll gemäss Gestaltungsplan eine **Verbindung von der Stadtebene auf die Leonie-Moser-Brücke** vorgesehen werden. Diese kann im Gebäude integriert sein.
- Eine Herausforderung für die Fusswegverbindung stellt die Führung innerhalb des definierten Perimeters dar: Alle drei Teams zeigen aus dem jeweiligen Ansatz heraus plausibel auf, dass eine gewisse Inanspruchnahme des Baudienstareals nördlich des Bahnhofplatzes nötig wäre, um eine gute Verbindung zu erzielen. Es muss genauer geprüft und ausgearbeitet werden, ob eine flexiblere Lösung für den Weganschluss auch ohne grosse Abhängigkeiten von der Entwicklung auf Baufeld 2 (Areal Unterwerk und Baudienst SBB) möglich wäre. Hierzu sind weiterhin enge Abstimmungen zwischen Stadt und SBB und ebenfalls die präzise Abstimmung mit der Etappierung wichtig.

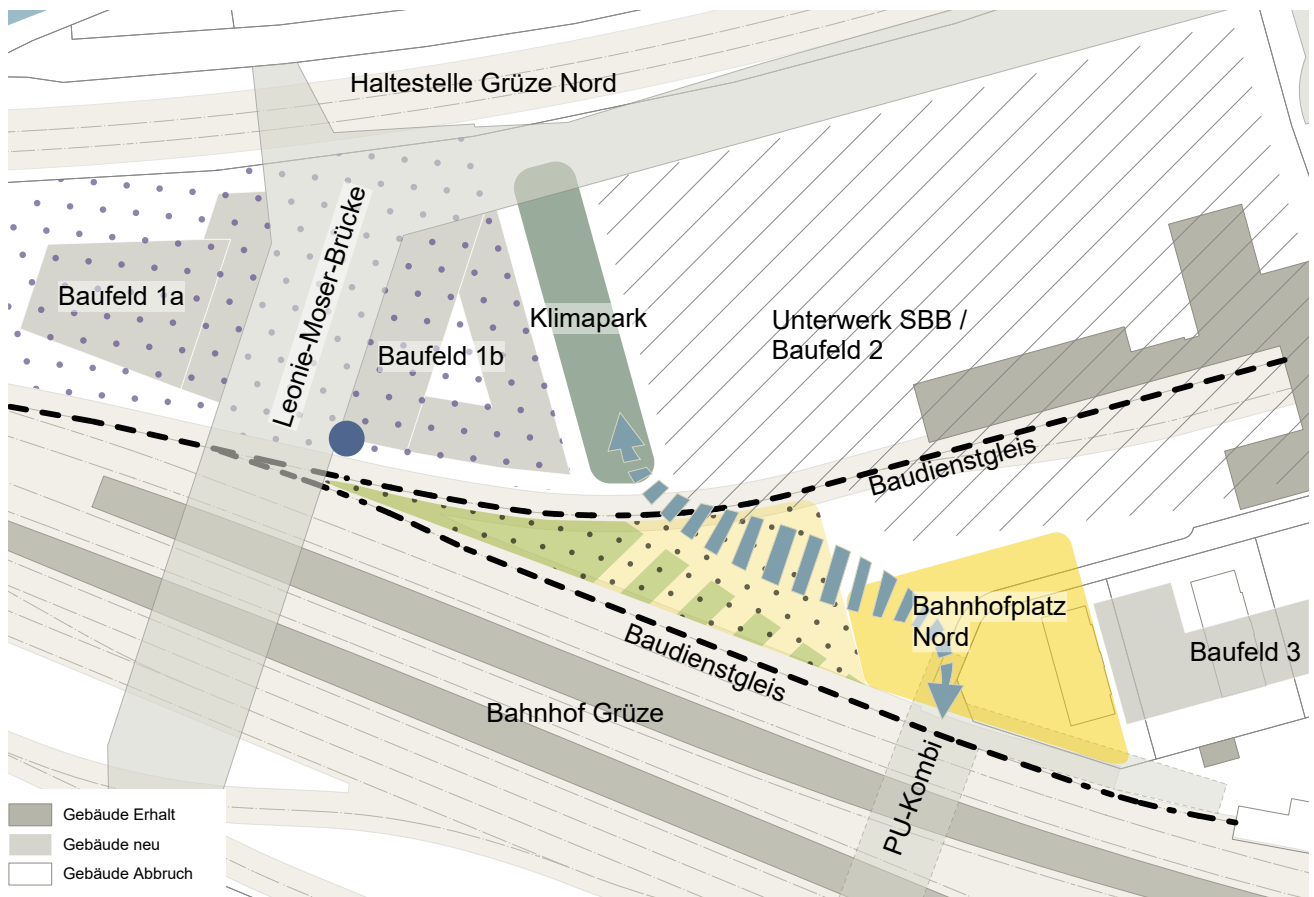
Das Gebiet ist angepasst an die Gestaltung und Nutzung des Bahnhofplatzes einerseits und im Übergang zum Klimapark andererseits zu entwickeln. So ist eine Kombination anzustreben:



- Dem Bahnhofplatz zugewandt sind **Freiraumnutzungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten** zu bevorzugen.



- Eine rein extensive Gestaltung und Begrünung des gesamten Teilgebietes wird nicht empfohlen, eine **ökologische Aufwertung** soll aber Bestandteil sein.



Syntheseplan Teilgebiet 2.1

Teilgebiet 4

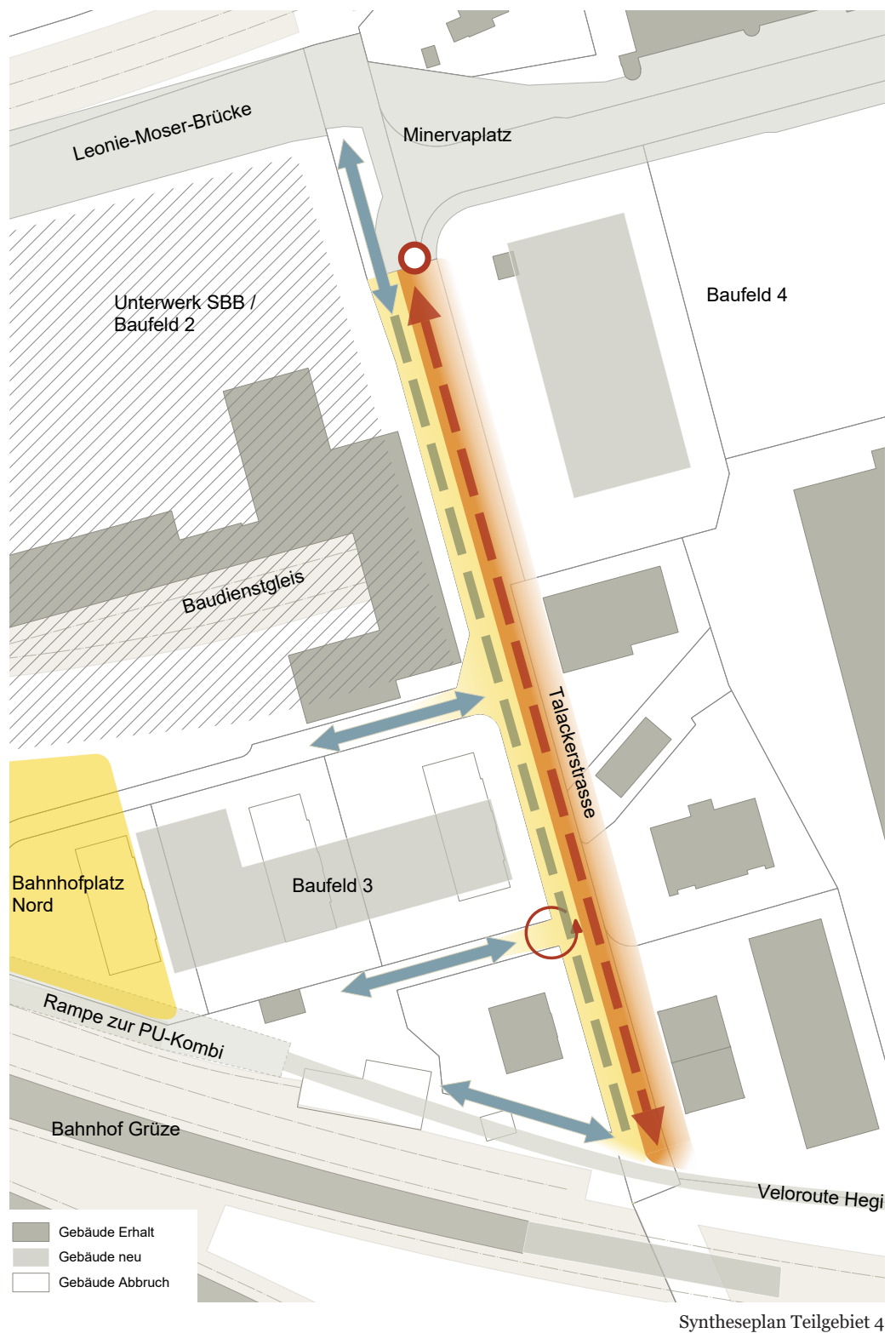
Für das künftige Verkehrs- und Temporegime in der Talackerstrasse werden folgende Erkenntnisse festgehalten:

- ■ ■ – Eine Verkehrsführung im **Mischverkehr** ist ausreichend aufgrund der zu erwartenden tiefen Frequenzen und des geringen Konfliktpotentials. Eine Begegnungszone ist nicht zwingend.
- – Die Ausweisung eines **Fahrverbots** (ausser Zubringer) erscheint zielführend.
- ↻ – Eine **Wendemöglichkeit** muss eingeplant werden, sofern der Bahnübergang Talackerstrasse infolge der Perronverlängerung geschlossen wird.
- ➡ – Eine hohe Durchlässigkeit für den Fussverkehr zwischen Talackerstrasse und Zugang zur PU/Bahnhofplatz Nord soll über möglichst mehrere Querverbindungen erreicht werden, um eine **gute Feinvernetzung für den Fussverkehr** im Bahnhofsumfeld zu gewährleisten. Ein separates Trottoir in der Talackerstrasse ist jedoch nicht nötig und auch nicht erwünscht. Stattdessen ist eine informelle Trennung und Zonierung für den Fussverkehr von Velo/MIV über die Gestaltung zu entwickeln.

Zur stadträumlichen Bedeutung und gestalterischen Ausbildung werden folgende Erkenntnisse festgehalten:

- ■ ■ – Dem städtebaulichen Kontext der **unterschiedlichen Strassenseiten** (östlich und westlich) soll über die Gestaltung der Achse Ausdruck verliehen werden. Dabei soll die westliche Seite dem öffentlichen Bahnhofsumfeld entsprechen, ein Angebot von Aufenthaltsflächen erscheint hier sinnvoll. Die östliche Seite hingegen grenzt vorwiegend an private Grundstücke, sodass der Spielraum der Stadt begrenzt und eine gestalterische Zurückhaltung sinnvoll ist.
- ■ ■ – Die Talackerstrasse soll als eine **räumliche Achse** im Quartier ablesbar sein, ohne eine gestalterische Aufteilung in einen nördlichen und südlichen Abschnitt. Die Abzweigung(en) zum Bahnhof sollen gut erkennbar sein, aber selbstverständlich und zurückhaltend wirken. Die Achse soll einen eigenen Charakter haben und sich von Gestaltung und Materialisierung am Minerva-Platz abheben. Die **Gestaltung von entsiegelten und begrünten Bereichen** sowie die **Bepflanzung mit Bäumen** sind genauer zu konzipieren und dabei auf die Nutzungen, die nötige Fahrbahnbreite, auf die räumliche Gesamtwirkung als Achse und in Hinsicht auf die beiden Seiten Ost und West abzustimmen.

–



Würdigung Prozess

Im Stadtraum um den Bahnhof Grüze kommt eine Fülle von Ansprüchen, Herausforderungen und Erwartungen an den öffentlichen Raum zusammen. Die umfangreichen Vorbereitungen zum vorliegenden Studienverfahren zwischen der Stadt Winterthur und der SBB haben sich klar ausgezahlt. So konnten die komplexen Zusammenhänge zwischen der künftigen PU-Kombi und der umgebenden Stadtebene genauer geklärt und damit ein deutlicher Erkenntnisgewinn für die Umsetzung der beiden Teilprojekte erzielt werden.

Der Studienauftrag wird aus Sicht von Stadt und SBB als Erfolg gewertet. Er liefert ein tragfähiges Konzept, auf dem nun aufgebaut werden kann. Die bisherige Zusammenarbeit wurde von beiden Seiten sehr geschätzt, und es besteht grosse Zuversicht für die kommende gemeinsame Lösung der Detailfragen zur Umsetzung des Siegerprojekts, welches die nötige Kraft besitzt, um – trotz der noch ungelösten Details – die zahlreichen Anforderungen an den öffentlichen Raum im künftigen Umfeld des Bahnhofs Grüze zusammenzubringen. Die Stadt Winterthur und die SBB beabsichtigen, den konstruktiven Austausch fortzusetzen und nahtlos auf die Projektierung hinzuarbeiten.

Der Dialog mit den Teams erwies sich als sehr wertvoll. Die gemeinsame Begehung mit den Teams an der Startveranstaltung wie auch das Spiegeln der Lösungsansätze an der Zwischenpräsentation waren wichtige Voraussetzungen, um die zum Teil heute noch unklaren Rahmenbedingungen zur Entwicklung der umliegenden Baufelder und des weiteren Stadtraums richtig einordnen zu können. Auch der Weg über die vorgelagerte Präqualifikation zur Auswahl von drei geeigneten Planerteams war sehr zielführend, um die Beurteilung der anspruchsvollen Aufgabe in der nötigen Tiefe bei gleichzeitig vertretbarem Aufwand bewerkstelligen zu können.

Dank

Die Stadt Winterthur als Auftraggeberin, die SBB als Planungspartnerin und das gesamte Beurteilungsgremium bedanken sich bei allen drei teilnehmenden Teams, die mit grossem Engagement wertvolle Projektvorschläge und Entwicklungsideen für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Umfeld des Bahnhofs Grüze geschaffen haben.

Ebenfalls dankt die Stadt Winterthur dem gesamten Beurteilungsgremium für die konstruktiven Diskussionen und insbesondere den Fachmitgliedern für das Einbringen ihrer Erfahrung, ihres Wissens und ihrer engagierten Arbeit.

Würdigung der Beiträge

Brücken schlagen

Gröze wächst

COOL CITY GRÖZE

Brücken schlagen

Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Blick auf den neu gestalteten Heidi-Bucher-Platz

Landschaftsarchitektur:
BÖE studio GmbH, Zürich

Johannes Heine
Dafni Filipa
Raúl Chillón Marco
Kim-Mailin Sulzberg

Städtebau /Architektur:
Hosoya Schaefer
Architects AG, Zürich

Mélanie Jeannet
Markus Schaefer
Eleana Schmetterer
Lukas Scheunemann

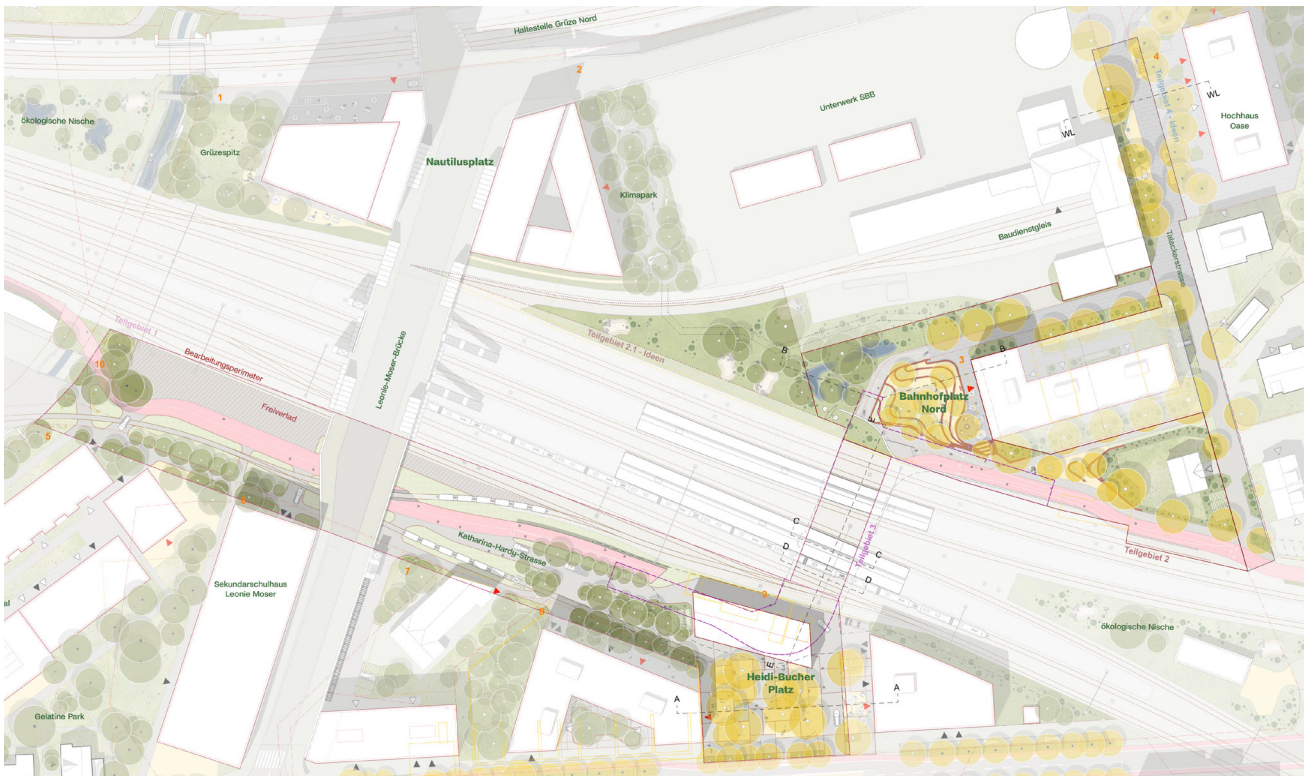
**Verkehrsplanung/Mobilität,
Tiefbau/Strassenbau,
Bahninfrastrukturanlagen,
BIM-Arbeitsmethodik:**
B+S AG, Zürich

Daniel Brown
Matthias Schauwecker
Claudia Postolka
Marina Maksan
Dorothea Federer
Stefan Schöni
Matthias Müller

Gesamtkonzept, Städtebau und Architektur

Das Projekt setzt einen starken Fokus auf eine kontinuierliche Raumfolge mit hoher Erkennbarkeit von der St. Galler-Strasse und dem Heidi-Bucher-Platz im Süden über die ausgeweitete Personenunterführung zum Bahnhofplatz Nord und bis zur Talackerstrasse hin. Damit wird diese verbindende Spange der verzweigenden Bahnlinien auch als Quartierverbindung zwischen Grütze, Neuhegi und Oberwinterthur stadträumlich gestärkt. Das Team bildet die beiden Bahnhofplätze unterschiedlich aus. Im Süden nimmt eine grosszügige, überdachte Öffnung sowohl Fussgängertreppe wie -rampe auf und bringt Tageslicht auf die Ebene der Unterführung. Das schirmende Dach, die Baumgruppe und die Gestaltung der Platzfläche charakterisieren den Heidi-Bucher-Platz. Auf der Nordseite wird mit grossflächigem Absenken der Topografie von der Fussgängerrampe bis zur Velorampe der Zugang zur Personenunterführung und zur Velogarage freigelegt; die langgezogene Kante entlang der Geleise als baulich prägnantes Element sowie die Terrassierung der Freiflächen bilden die identitätsstiftenden Elemente. Während auf der Nordseite eine klare architektonische Markanz erzeugt wird, wirkt auf der Südseite das Dach zwar sehr elegant, der Bahnhofzugang tritt aber aus den verschiedenen Zugangsperspektiven eher zurückhaltend in Erscheinung.

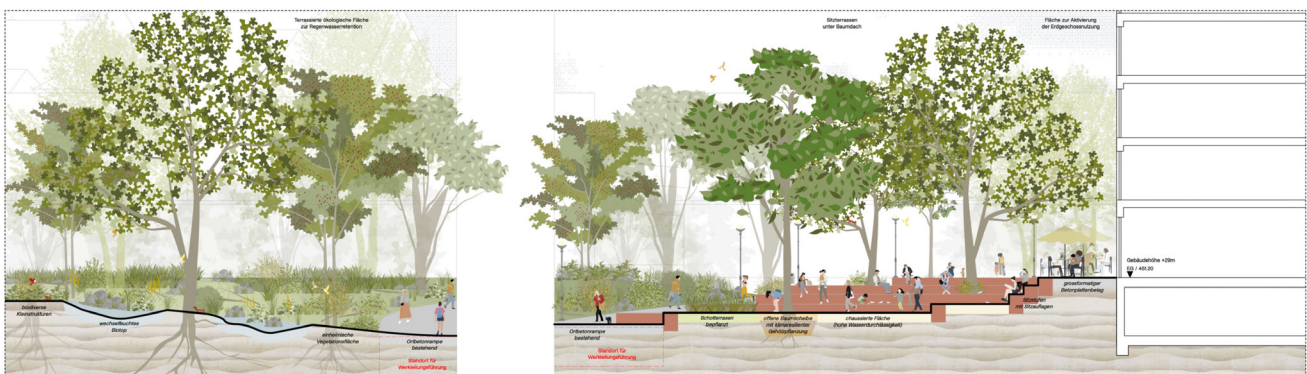
Die Linienführung der Katharina-Hardy-Strasse östlich und nördlich um den Heidi-Bucher-Platz herum, das Auslagern der Kurzzeit-Parkplätze auf das Baufeld 9 sowie die durchgehende Wegfläche entlang der Baufelder 6 bis 8 bilden ein gutes Grundprinzip für die verschiedenen Nutzungsansprüche mit entsprechendem Flexibilitätsbedarf. Bezüglich der konkreten stadträumlichen Ausprägungen ist in diesem Bereich eine Abstimmung mit den angrenzenden Baufeldern notwendig.



Übergeordnetes Stadtraumkonzept Gesamtperimeter



Schnitt Heidi-Bucher-Platz

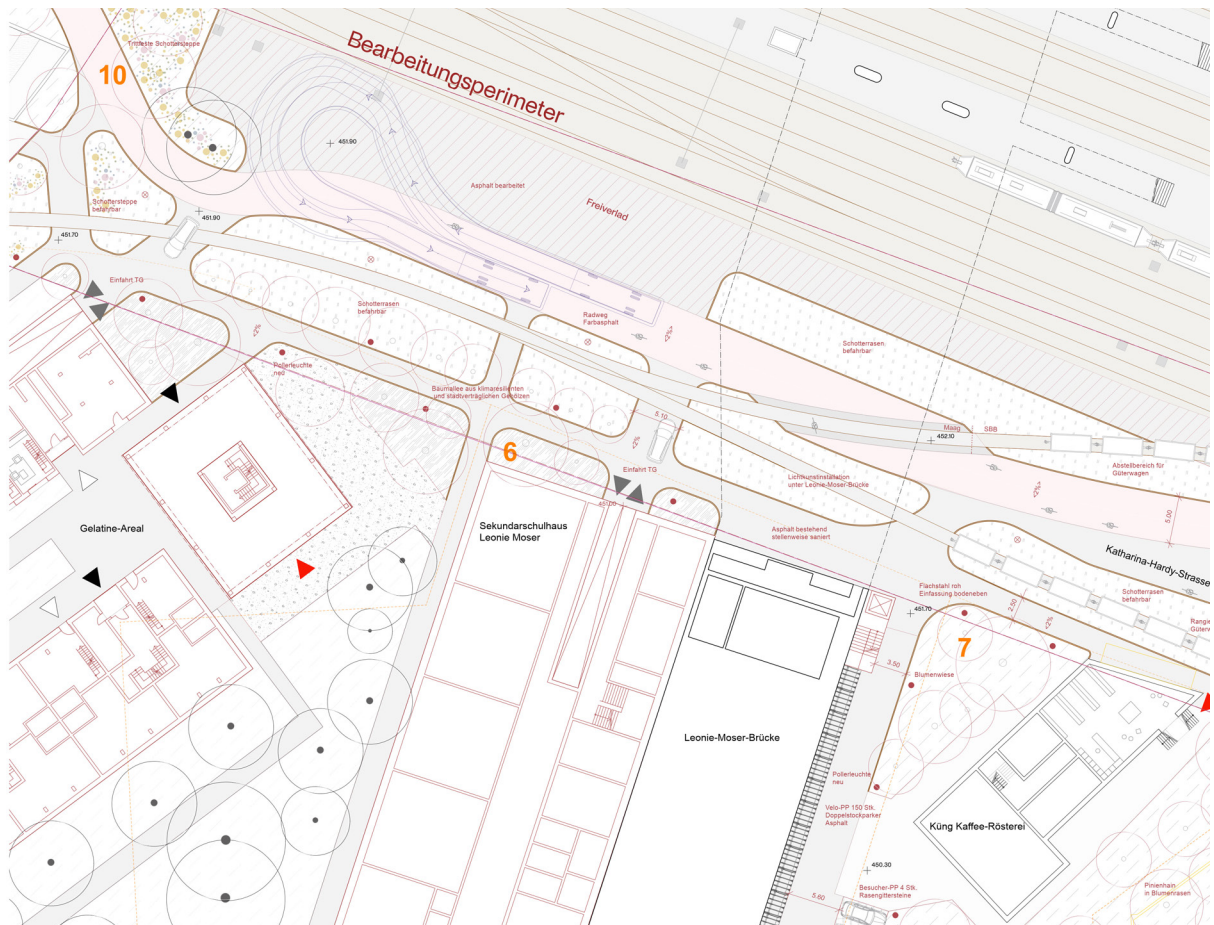


Schnitt Bahnhof Platz Nord

Während die Vorschläge im Ideenperimeter Talackerstrasse die Massnahmen des Projekts passend erweitern, wirkt der Vorschlag im Ideenperimeter 2.1 weniger überzeugend. Eine zukünftige Wegbeziehung zum Klimapark und zu den Hochhäusern an der Leonie-Moser-Brücke soll ohne Inanspruchnahme der Parzelle Unterwerk/Baudienst SBB ermöglicht werden.

Freiraumgestaltung, Umsetzung der Idee

Die vorgeschlagene kontinuierliche, urbane Raumabfolge im heute zersplitterten Industriegebiet hebt sich durch ihre Materialisierung und Vegetation bewusst von den bestehenden Grünräumen ab. Entsprechend ihrer Lage und Funktion im neuen Stadtraum weisen die beiden neuen Plätze einen jeweils eigenen Charakter auf.



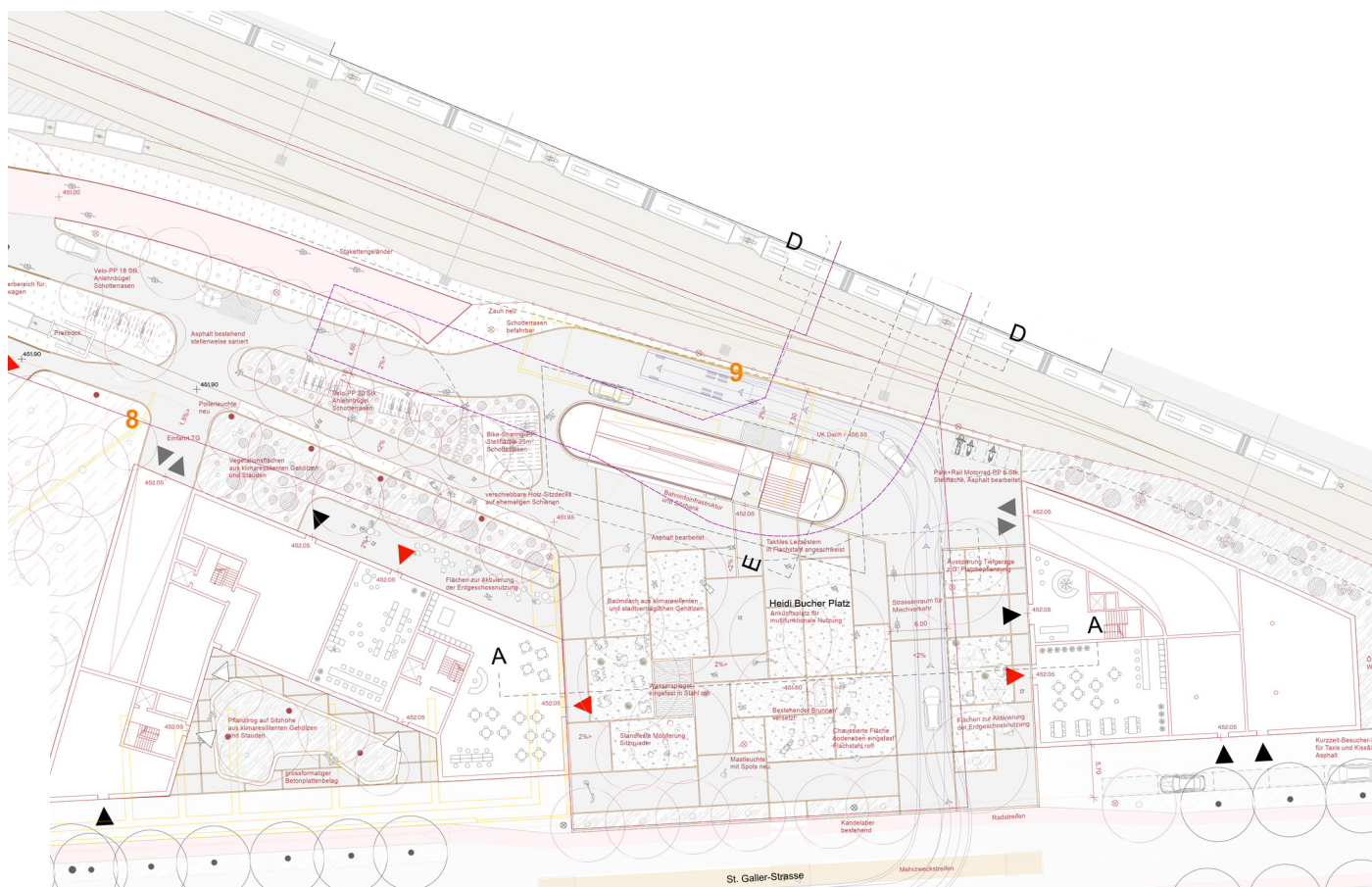
Planausschnitt Teilgebiet 1 (Katharina-Hardy-Strasse und Heidi-Bucher-Platz)

Der Heidi-Bucher-Platz bildet den Haupteingang des Bahnhofs Grüze. Als multifunktionaler Bahnhofplatz wird er durch einen heterogenen, aus unterschiedlichen Flächen strukturierten Teppich gefasst und so wirkungsvoll vom Verkehr abgetrennt. Sitzmöglichkeiten unter Bäumen sowie unter dem eleganten Dach des neuen Bauwerks versprechen eine hohe Aufenthaltsqualität.

Der Bahnhofplatz Nord ist durch die neue abfallende Topografie und die benachbarten Grünräume geprägt; er übernimmt die Funktion eines begrünt und verspielten Quartierplatzes. Mäandrierende Terrassierungen schaffen räumliche Offenheit und nutzbare Flächen, die auf der rechten Seite der Rampe als Kiesflächen unter einem Baumdach und auf der linken Seite als nicht begehbbare, wechselfeuchte Biotope ausgestaltet sind. Diese Zweiteilung ist konzeptionell interessant, lässt den Raum jedoch etwas kleinteilig erscheinen und den nutzbaren Platz gedrungen wirken.

Die Katharina-Hardy-Strasse fungiert als «Scharnier» zwischen dem Heidi-Bucher-Platz, der Brückenebene und dem Grünraum entlang der Eulach. In Form von Schotterterrassenflächen und Baumgruppen werden Elemente der Geleise und des Flussraums aufgenommen, die den spezifischen Charakter des Ortes bewahren. Diese einfache und anpassungsfähige Gestaltung wird angesichts der städtebaulichen Entwicklungen begrüsst.

In Anbetracht der vielen Funktionen, die im Freiraum gewährleistet werden müssen, verspricht das Projekt typologische Klarheit, hohe Aufenthaltsqualität und ein angemessenes Verhältnis zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen.



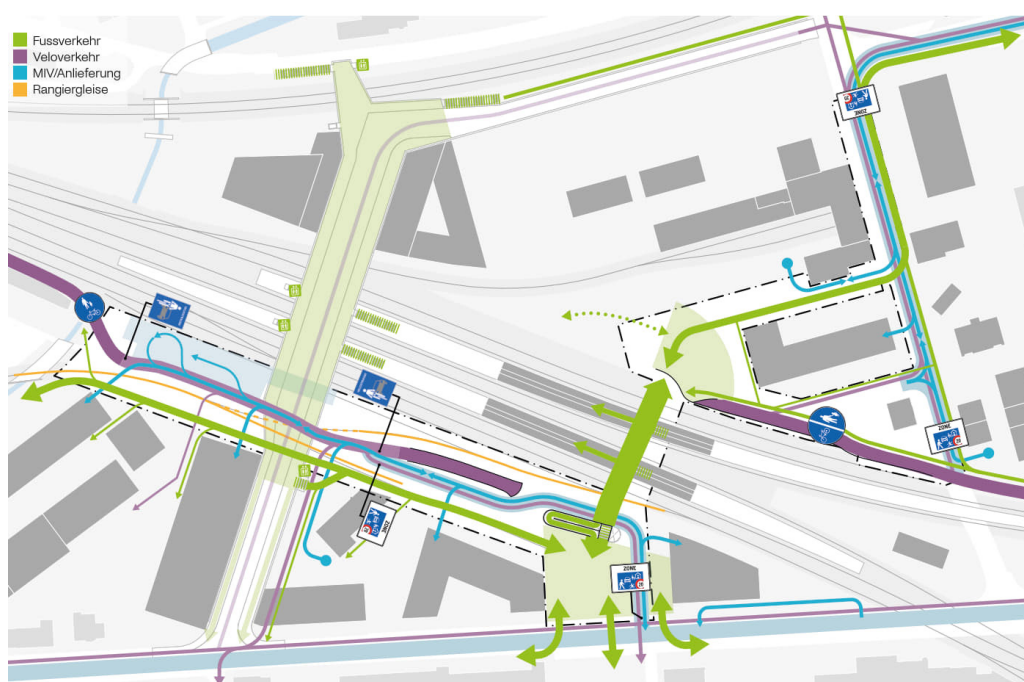
Verkehrskonzept

Im Bereich des Heidi-Bucher-Platzes und der Katharina-Hardy-Strasse erfolgt eine differenzierte Führung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der MIV wird beim Heidi-Bucher-Platz im Osten und hinter dem Zugang zur Personenunterführung angeordnet. Dadurch entsteht ein grosszügiger Platzbereich im Übergang zur St. Gallerstrasse der dem Fussverkehr vorbehalten ist. Der Fussverkehr wird in der Katharina-Hardy-Strasse weiter auf der Wunschlinie entlang den Baufeldern geführt. Die Zufahrt zur neuen Velounterführung ist längs der Gleisanlage ganz im Norden angeordnet. Nachfolgend wird die Veloroute der Verkehrsbelastung entsprechend im Mischverkehr mit der Erschliessung der Baufelder durch die Katharina-Hardy-Strasse geführt. Die Querung der Industriegleise ist dabei berücksichtigt und grosszügig ausgestaltet. In der weiteren Bearbeitung ist zu klären, welche weiteren Massnahmen in Bezug auf die Sturzgefahr für Velo- und Motorradfahrende erforderlich sind.

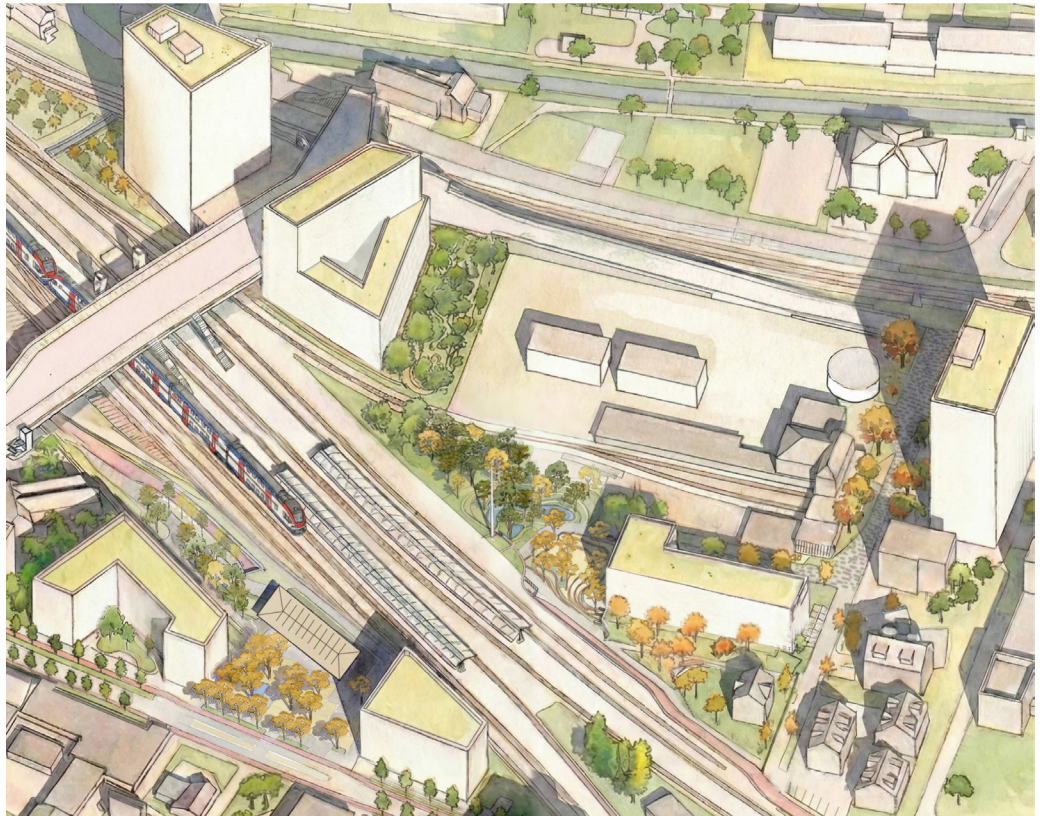
Mit dieser geschickten Zonierung können allfällige Konflikte zwischen Fussverkehr, Veloverkehr und dem motorisierten Verkehr auf selbstverständliche Weise minimiert werden. Jedoch ist der Übergang von der untergeordneten MIV-Erschliessung zur Veloroute durch die grosszügige Dimensionierung in Bezug auf die Verkehrsführung und Vortrittsverhältnisse zu wenig verständlich. Kurzzeitparkplätze sind mit einer separaten Ein- und Ausfahrt entlang der St. Gallerstrasse vorgesehen. Diese Anordnung wird begrüsst, weil damit der Heidi-Bucher-Platz und die Katharina-Hardy-Strasse entlastet werden können.

Die Anforderungen in Bezug auf hindernisfreien Zugang zur Bahnanlage und zu den angrenzenden Baufeldern sind stufengerecht gelöst. Jedoch erschwert die vorgeschlagene Gestaltung auf dem Heidi-Bucher-Platz die Orientierung für Menschen mit Sehbeeinträchtigung.

Der nördliche Bahnzugang mit der Anbindung an die Talackerstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr funktional gut gelöst. Die Wegführung darf jedoch das Abstellgleis der SBB nicht tangieren.



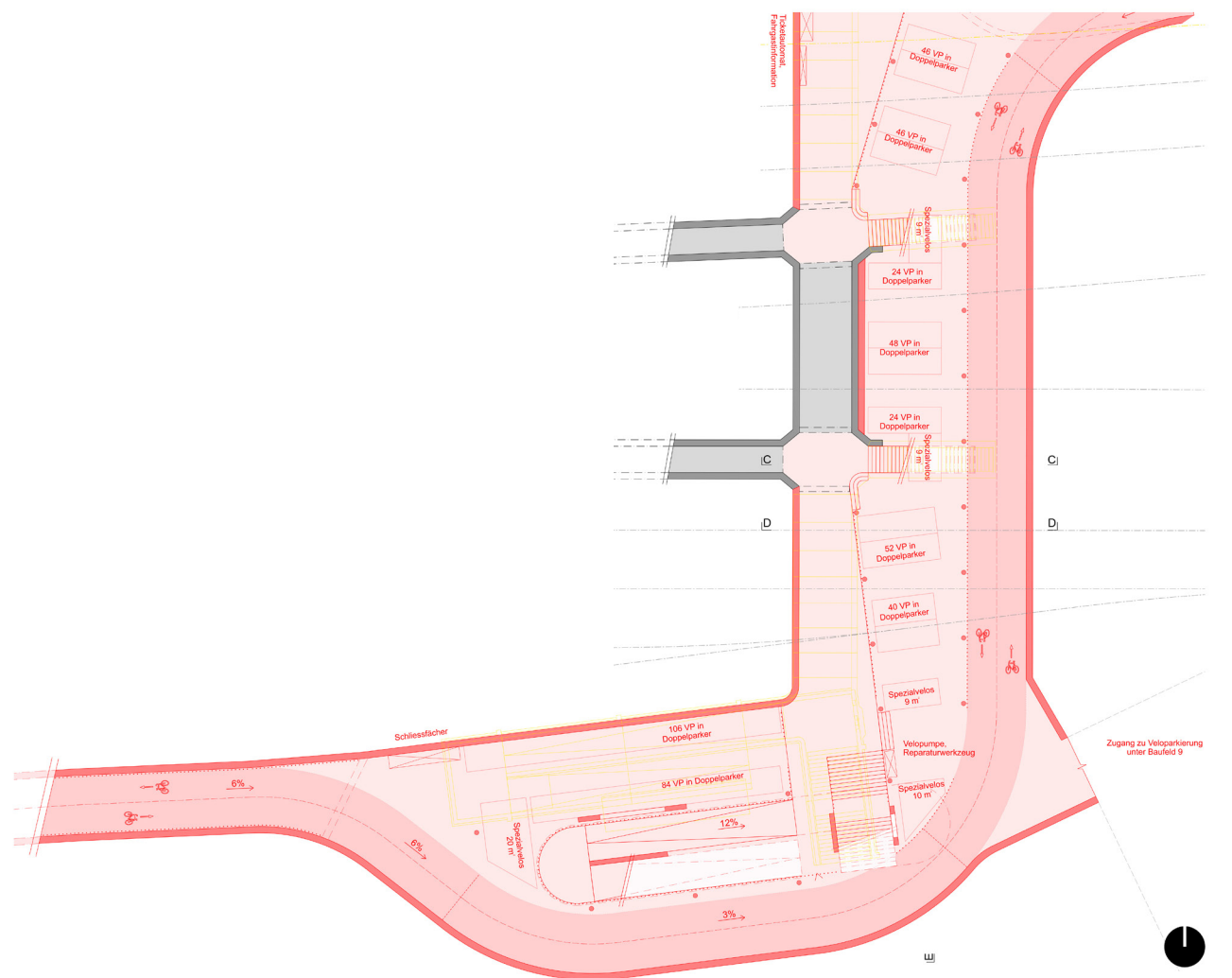
Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime für das gesamte Bahnhofgebiet



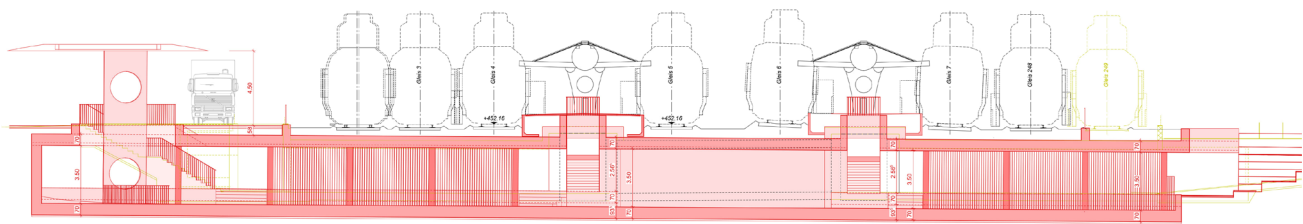
Darstellung neu gestalteter Stadtraum Bahnhof Gröze, Vogelperspektive



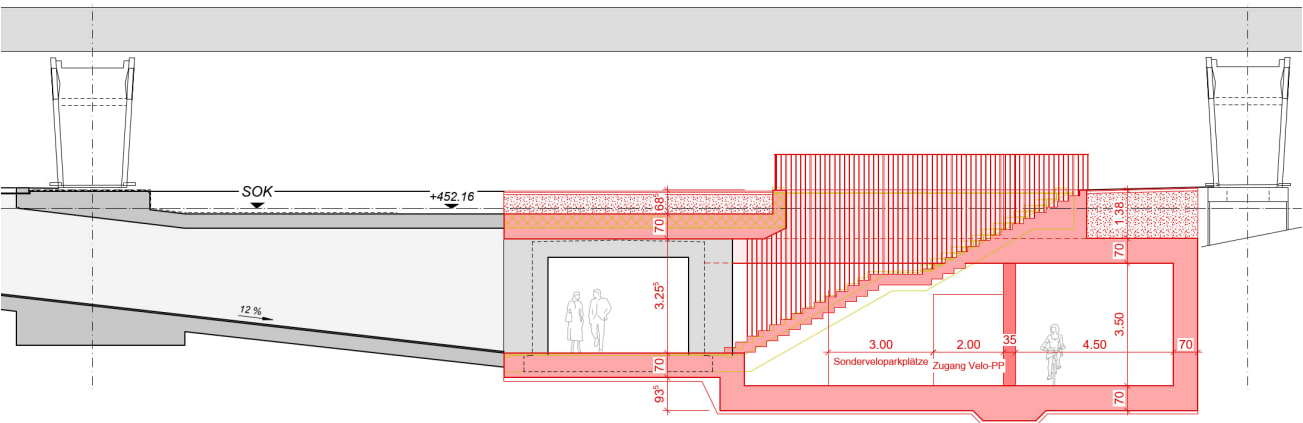
Blick zum Eingang PU Bahnhofplatz Nord



Situationsplan PU-Kombi



Längsschnitt E-E' der PU-Kombi



Querschnitt der PU-Kombi

Umsetzung der kombinierten Personenunterführung

Der Vorschlag für die PU Kombi orientiert sich geometrisch und hinsichtlich ihrer konstruktiven Ausbildung an der vorliegenden Machbarkeitsstudie und entwickelt diese abgestimmt auf das Gesamtkonzept weiter. So werden alle Wände aus Fertigbetonelementen aufgehoben und zugunsten von trichterförmigen Zugangsbereichen durch Stützen ersetzt. Die offene Gestaltung an den Zugängen ermöglicht den Eintritt von Tageslicht, was Orientierung gibt. Die Stützen und raumhohen Staketen gliedern die einzelnen Räume nach ihren Funktionen und ermöglichen trotzdem einsehbare Räume.

Zwischen der Fuss- und Veloverkehrsführung wird ein offener Raum gebildet, der für perronnahe Veloabstellplätze zur Verfügung steht. Zusätzlich werden im südseitigen Bereich anstelle der bestehenden zweiläufigen Fussgängerrampe weitere Veloabstellplätze angeboten. Velofahrende können sowohl ungehindert die Bahnlinie queren als auch die insgesamt rund 500 Veloabstellplätze in unmittelbarer Perronnähe erreichen. Zufussgehende werden auf kurzen und verständlichen Achsen konfliktfrei auf der Wunschlinie geführt. Der hindernisfreie Zugang wird beidseits durch Rampen gewährleistet. Auf der Südseite ist aus Komfortgründen die Anordnung eines Lifts zu prüfen.

Die Konstruktion erfüllt die Anforderungen hinsichtlich konstruktiver Ausbildung und Dauerhaftigkeit. Der Anschluss der neu zu erstellenden Bereiche an den erhaltenen Bestand ist sorgfältig zu planen. Der Bauvorgang wird nachvollziehbar dargestellt und zeigt die anspruchsvolle Realisierung unter Bahnbetrieb, ist jedoch so zu optimieren, dass die Unterbrechung der Gleise 1 bis 3 auf wenige Tage beschränkt werden kann.

Fazit

Der Vorschlag überzeugt durch die Prägnanz des Gesamtkonzepts ebenso wie durch die Kohärenz der vorgeschlagenen Massnahmen auf verschiedenen Massstäben. Die gelungene Verbindung der Stadtebene mit der Ebene der Personenunterführung mittels der grosszügig gestalteten PU-Zugänge sowie die räumliche Qualität der PU mit erhöhtem Angebot an Veloabstellplätzen werden als Mehrwerte sehr geschätzt. Das Projekt stellt eine gute Grundlage dar, um Funktionalität, räumliche Qualität und Erkennbarkeit des Ortes auch in weiteren Planungsschritten hochhalten und gut aufeinander abstimmen zu können.

Grüze wächst



Blick auf den neu gestalteten Heidi-Bucher-Platz und den PU-Zugang

Landschaftsarchitektur:
SIMA I BREER GmbH,
Winterthur

Rolf Heinrich Breer
Vanesse Mariacher
Tanja Oehninger

Städtebau /Architektur:
Atelier CORSO GmbH,
Zürich

Clara Kessler
Bastian Woudenberg

Verkehrsplanung/Mobilität:
urbanista.ch AG, Zürich

Thomas Hug-Di Lena
Pierre Scheidemann

**Tiefbau/Strassenbau,
Bahninfrastrukturanlagen:**

SNZ Ingenieure und
Planer AG, Zürich

Yael Katzenstein

BIM-Arbeitsmethodik:
Landscape AG, Zürich

Oliver Glenn Portner
Joel Steger
Lukas Schmid

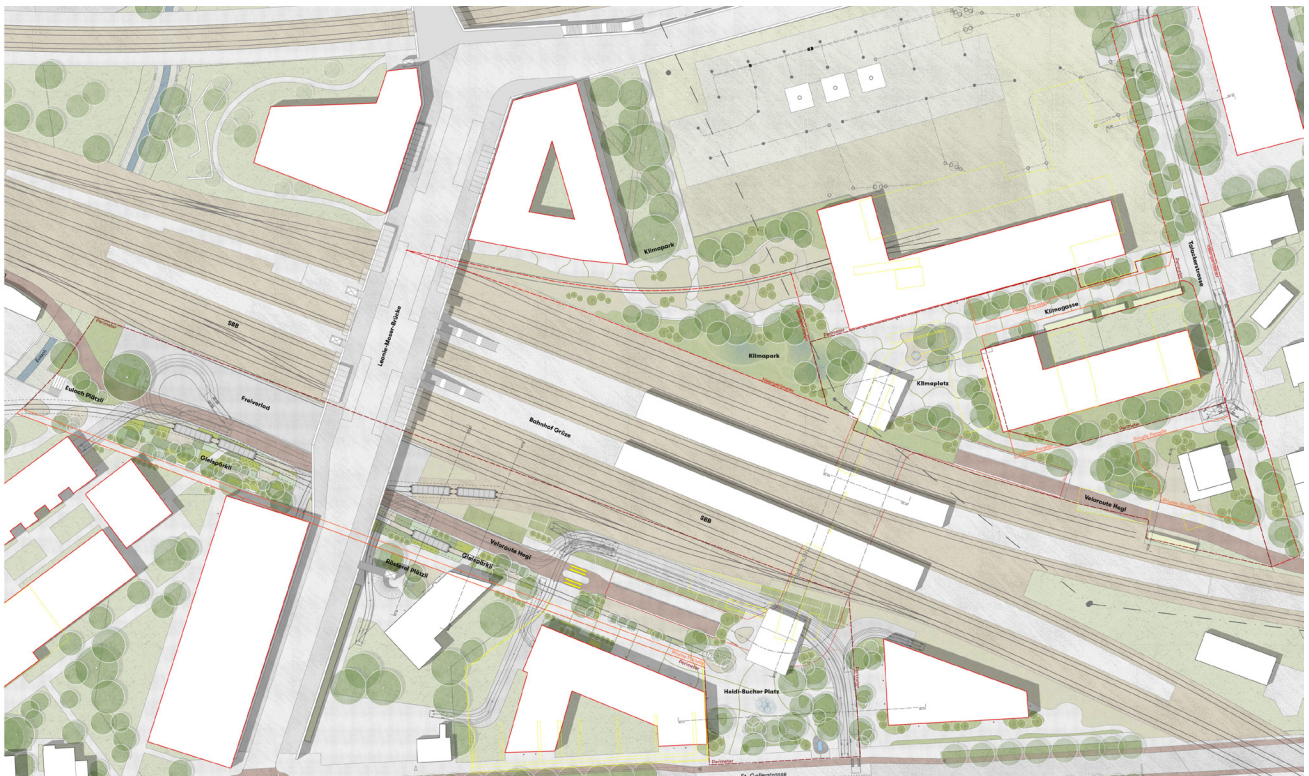
Gesamtkonzept, Städtebau und Architektur

Das Projekt etabliert mit durchgängigen Massnahmen den ganzen Projekt- und Ideenperimeter als zusammenhängenden Stadtraum. Heidi-Bucher-Platz und Bahnhofplatz Nord werden gleichartig gestaltet. Neben der Kontinuität der landschaftsarchitektonischen Gestaltung sind die zwei gleichwertigen Dächer über den PU-Zugängen auf ebennem Stadtniveau sowie die axiale Anordnung der Veloroute wesentliche Merkmale des Projektvorschlags.

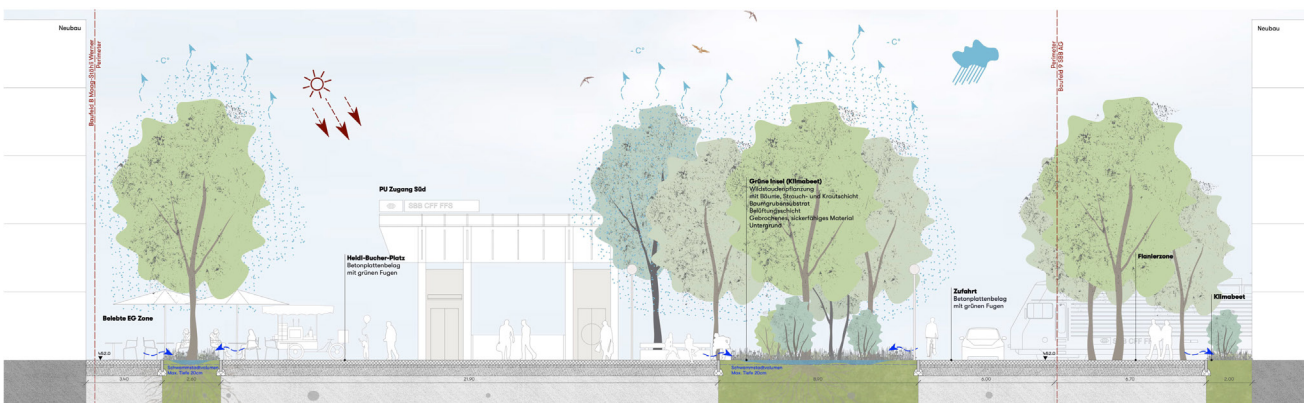
Die beiden Dächer in markanter Formsprache stärken in Ergänzung der denkmalgeschützten Perrondächer die Erkennbarkeit der Bahnstation. Sie sind eingebettet in stark parkartige Freiräume, was ihre Sichtbarkeit von den umgebenden Strassenräumen her und ihre stadträumliche Wirkung etwas schwächt. Der Einsatz der landschaftsarchitektonischen Elemente erwirkt nicht ausreichend den gewünschten Charakter der Bahnhofzugänge.

Die vorgeschlagene konzentrierte Anordnung der Treppenzugänge in Kombination mit je einem Lift unterstützt mit geringem Flächenbedarf das Prinzip der kontinuierlichen Stadtebene, führt allerdings zu einigen Nachteilen. Die parallel zu den Geleisen angeordneten Fussgängerrampen werden funktional isoliert, die Enden der PU-Unterführung wirken eng und dunkel. Kompensatorische Massnahmen zur Aufwertung der Personenunterführung sind nicht ersichtlich.

Die Linienführung der Katharina-Hardy-Strasse östlich und nördlich des Heidi-Bucher-Platzes sowie die durchgehende Wegfläche entlang der Baufelder 6 bis 8 bilden ein gutes Grundprinzip zur Erschliessung der Baufelder mit entsprechendem Flexibilitätsbedarf. Der Verkehrsknoten vor der Velorampe muss dafür allerdings sehr viel leisten.



Übergeordnetes Stadtraumkonzept Gesamtperimeter



Schnitt Heidi-Bucher-Platz

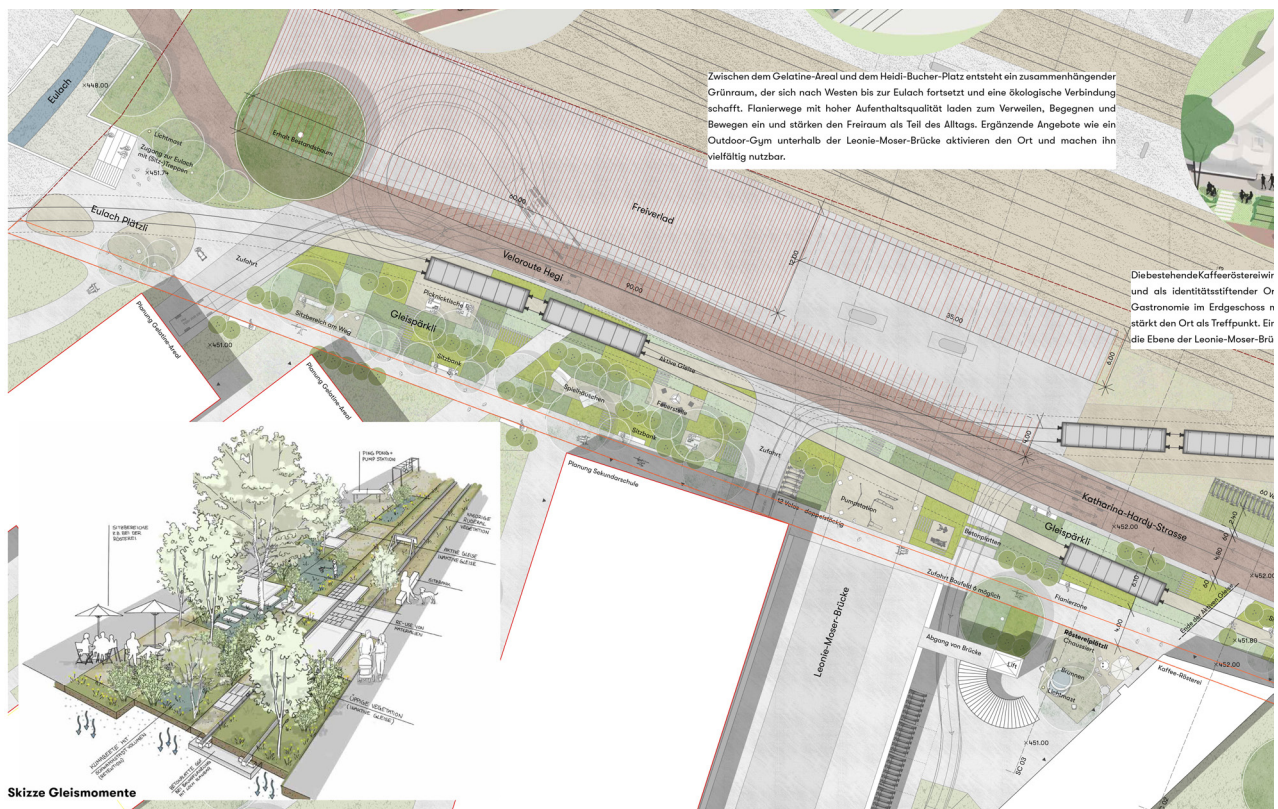


Schnitt Bahnhofplatz Nord

In den beiden Ideenperimetern werden die Massnahmen des Projektperimeters sinnvoll erweitert. Da sich auf der Parzelle Unterwerk/Baudienst SBB die Gebäude- und Nutzungsanordnung erst langfristig klären werden, sind im Projektperimeter Anpassungen zwar zu ermöglichen, nicht aber zu antizipieren.

Freiraumgestaltung, Umsetzung der Idee

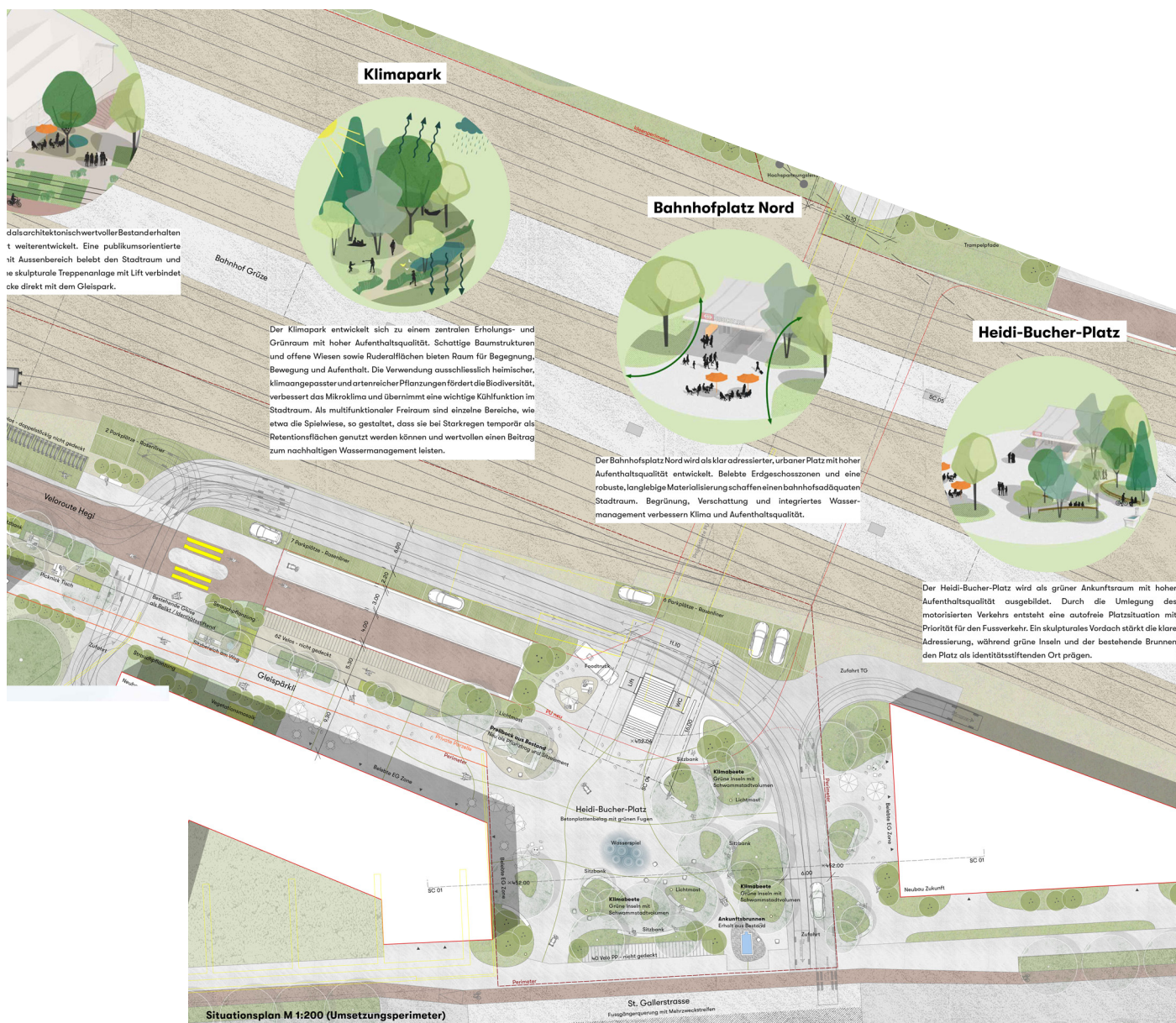
Der Entwurf verfolgt das Ziel, durch einen kontinuierlichen Grünraum von der Eulach bis zum Minervaplatz einen zusammenhängenden Stadtraum zu schaffen. Diese grüne Klammer soll den Stadtraum mittels unterschiedlicher Freiraumtypen strukturieren, was jedoch in der räumlichen Umsetzung nicht durchgehend überzeugt. Die quartierverbindende Nord-Süd-Achse wird durch die grosszügige Gestaltung der zwei Bahnhofplätze markiert, wobei grossformatige Betonplatten mit begrünten Fugen und Baumgruppen das Bild prägen. Die beiden markanten Dächer fungieren als Orientierungspunkte, lassen jedoch die nötige Sensibilität vermissen: Sie nehmen zu wenig Bezug auf die denkmalgeschützten Perrondächer und den industriellen Kontext, wirken im umliegenden Raum fremd und vermögen es nicht, der historischen Identität des Ortes gerecht zu werden.



Planausschnitt Teilgebiet 1 (Katharina-Hardy-Strasse und Heidi-Bucher-Platz)

Die Plätze werden von üppigen Vegetationsflächen gefasst, die den Auftakt zu den benachbarten Räumen bilden. Während am Heidi-Bucher-Platz grüne Inseln zum Mosaik der «Gleispärkli» überleiten, führt am Bahnhofplatz Nord ein mäandrierender Rahmen zum Klimapark. Diese gestalterischen Mittel – mal inselartig, mal geschwungen – wirken für diese zentrale Lage jedoch zu schwach und beliebig; es entstehen keine charaktervollen Orte.

Im Kontrast dazu überzeugt die differenzierte Gestaltung der Katharina-Hardy-Strasse als identitätsstiftender Freiraum. Fraglich bleibt jedoch, ob das stimmungsvolle Bild aus Vegetation und Reuse-Elementen mit den baulichen Anforderungen des Anschlussgleises vereinbar ist. Zwar werden die Schwammstadt-Interventionen und das Baumkonzept ausdrücklich gewürdigt, doch können diese ökologischen Qualitäten die gestalterischen Defizite an den zentralen Bahnhofplätzen letztlich nicht kompensieren.



Verkehrskonzept

Beim Heidi-Bucher-Platz entsteht mit der Führung des motorisierten Verkehrs entlang des östlichen Baufeldes und nördlich des Bahnzugangs ein grosszügiger Platz und Fussverkehrsbereich. In der Katharina-Hardy-Strasse wird der Fussverkehr jedoch entlang der Gebäude teils auf Privatgrund weitergeführt. Die Veloroute wird in der Katharina-Hardy-Strasse im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt und ist prominent als rotes Band gestaltet. Sie wird geradlinig in die Unterführung geleitet und mit einem Fussweg ergänzt. Die Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist dabei funktional gut gelöst, wirkt aber im vorliegenden Kontext sehr technisch.

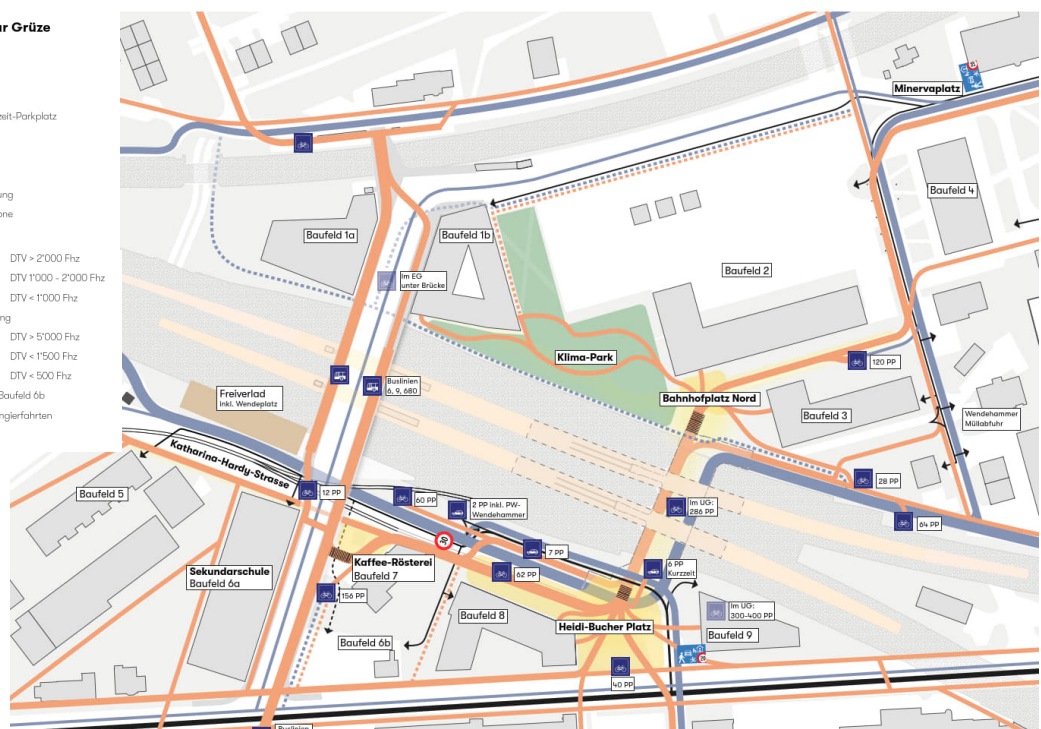
Die erforderlichen Kurzzeitparkplätze sind nördlich der neuen Velorampe angeordnet. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sind diese sehr unübersichtlich und für das Wenden entstehen zusätzliche Fahrten auf dem Areal. Damit wird deutlich, dass die Zufahrtssituation und die Platzverhältnisse in der Katharina-Hardy-Strasse zur Anordnung der Parkplätze im Perimeter kaum geeignet sind.

Beim nördlichen Bahnzugang entsteht auf der Stadtebene ein neuer Platz und ein dichtes Fusswegnetz. Dieser Ansatz wäre langfristig spannend für die Adressierung von allfälligen weiteren Nutzungen, überzeugt im heutigen Kontext jedoch zu wenig.

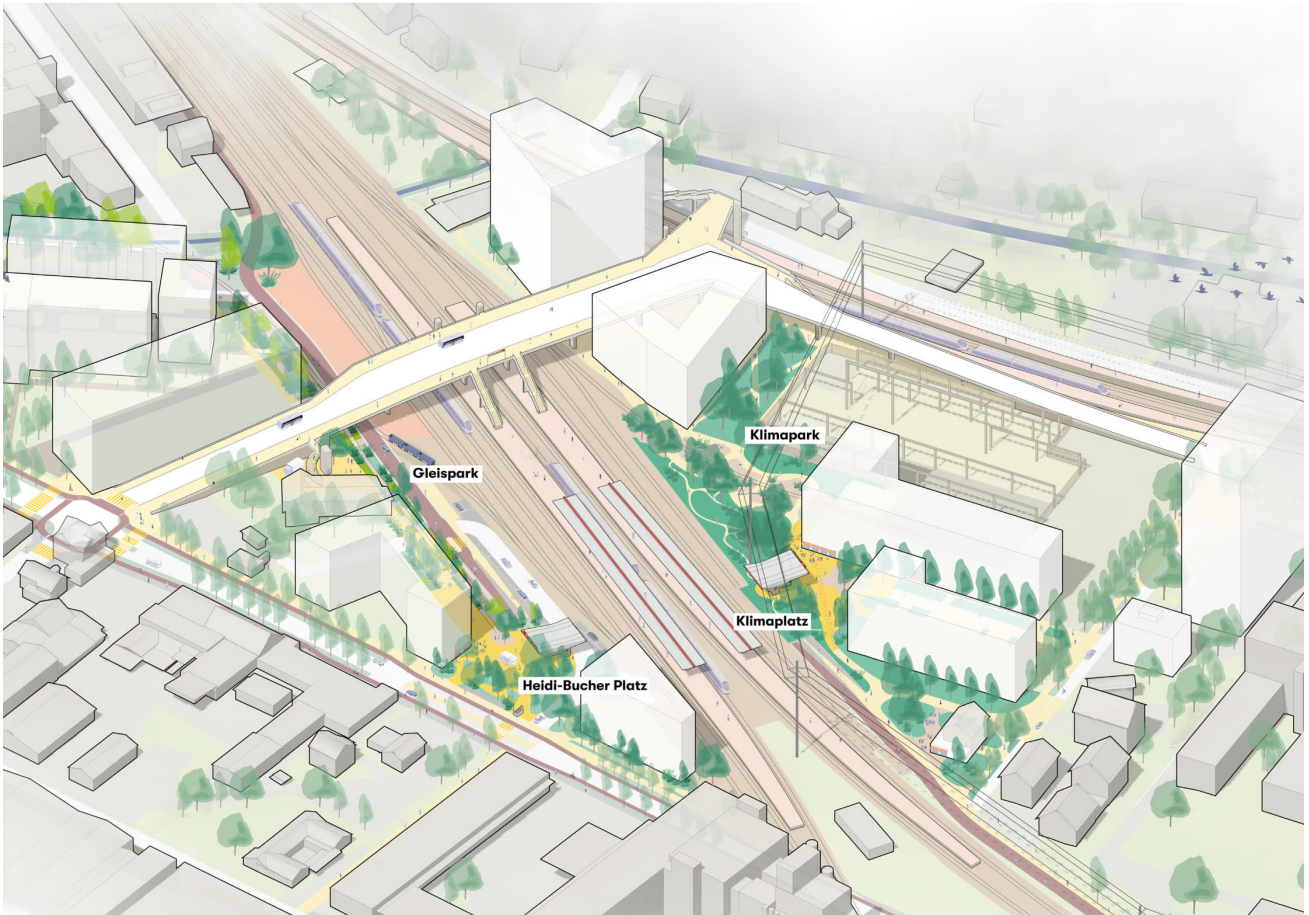
Die Anforderungen in Bezug auf hindernisfreien Zugang zur Bahnanlage und zu den angrenzenden Baufeldern sind stufengerecht gelöst.

Mobilitätskonzept Bahnhof Winterthur Grütze
Planungshorizont 2040 – Legende

	ÖV:	Bushaltestelle
	Veloverkehr:	Öffentliche Abstellanlage
	MIV:	Öffentlicher Parkplatz / Kurzzeit-Parkplatz
	Fussverkehr:	Grosser Personenstrom
	Fussverkehr:	Mittlerer Personenstrom
	Fussverkehr:	Kleiner Personenstrom
	Fussverkehr:	Pot. künftige Arealdurchwegung
	Fussverkehr:	Platzsituation / Fussgängerzone
	Fussverkehr:	Perron
	Veloverkehr:	Grosses Verkehrsvolumen DTV > 2'000 Fhz
	Veloverkehr:	Mittleres Verkehrsvolumen DTV 1'000 - 2'000 Fhz
	Veloverkehr:	Kleines Verkehrsvolumen DTV < 1'000 Fhz
	Veloverkehr:	Pot. künftige Anreicherungsschliessung
	MIV:	Grosses Verkehrsvolumen DTV > 5'000 Fhz
	MIV:	Kleines Verkehrsvolumen DTV < 1'500 Fhz
	MIV:	Erschliessung Baufeld DTV < 500 Fhz
	MIV:	Rückfallebene Erschliessung Baufeld öb
	Eisenbahn:	Anschlussgleis inkl. Güter-Rangierfahrten
	Eisenbahn:	Freierviad



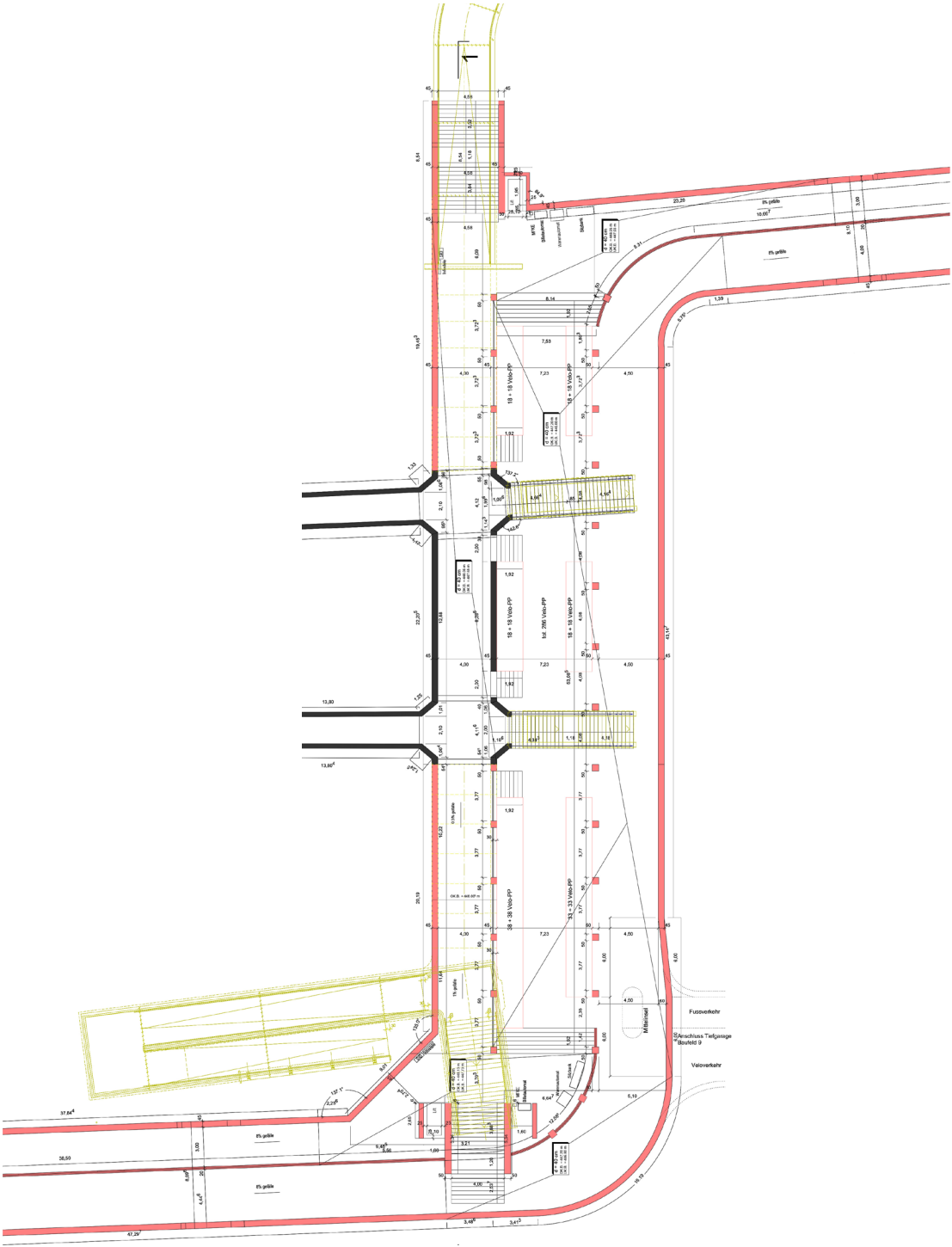
Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime für das gesamte Bahnhofgebiet



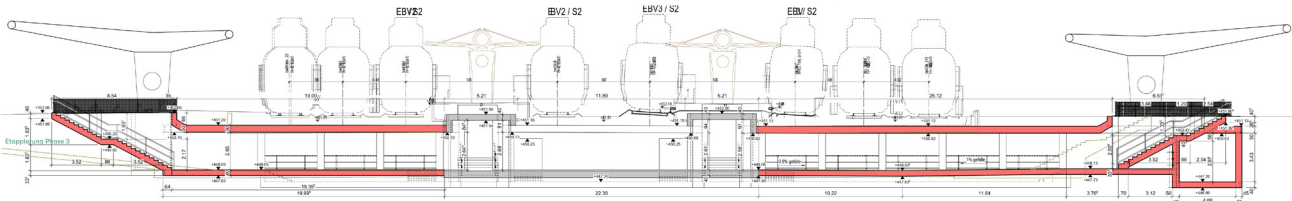
Darstellung neu gestalteter Stadtraum Bahnhof Grütze, Vogelperspektive



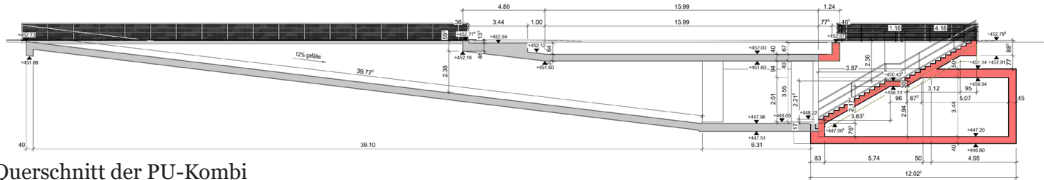
Blick in die neu gestaltete Katharina-Hardy-Strasse



Situationsplan PU-Kombi



Längsschnitt der PU-Kombi



Querschnitt der PU-Kombi

Umsetzung der kombinierten Personenunterführung

Der Projektvorschlag übernimmt die Machbarkeitsstudie im Bereich der Unterführung und präzisiert sie. Der Fokus liegt auf der Integration der Platzanbindungen mit Treppen und Liften, damit diese möglichst grosszügig gestaltet werden können. So bleibt die Unterführung grossflächig gedeckt. Der natürliche Lichteinfall erfolgt über die Treppen und Rampen. Der Innenraum der Unterführung wird sehr offen gestaltet.

Zufussgehende finden direkte und klare Wege zu ihren Zielen vor. Billettautomaten und Fahrgastinformationen sind verborgen im Innern der Personenunterführung vorgesehen. Die zentral angeordneten Veloabstellanlagen können an verschiedenen Stellen direkt erreicht werden. Eine räumliche Abgrenzung ist nicht vorgesehen.

Die bestehende Personenunterführung wird im Bereich der Aufgänge zu den Perrons belassen, jedoch wird die konstruktive Ausbildung des Anschlusses von neuen baulichen Elementen nicht aufgezeigt. Der Bauvorgang unter Bahnbetrieb und Verkehr wird nicht konkret beschrieben.

Fazit

Der Vorschlag besticht durch die Kohärenz der vorgeschlagenen Massnahmen über das ganze Planungsgebiet und stellt eine solide Grundlage dar, um Funktionalität und räumliche Qualität auch in weiteren Planungsschritten hochhalten zu können. Während die freiräumlichen und verkehrlichen Grundsätze überzeugen, wirken die Einebnung der Zugänge auf Stadtniveau sowie die punktuellen Vertikalverbindungen in ihren Konsequenzen für die fussläufige Erschliessung und insbesondere für die Raumwirkung in der Personenunterführung jedoch nachteilig.

COOL CITY GRÜZE



Blick auf den neu gestalteten Heidi-Bucher-Platz und den PU-Zugang

Landschaftsarchitektur:

Bryum GmbH, Basel

Hanna Wabbel

Lena Braungart

Jana Stoll

Michael Oser

Daniel Wolf

Sabrina Heuschkel

Jens Thiele

Städtebau /Architektur:

FuturaFrosch Architektur und
Raumentwicklung GmbH,
Zürich

Ana Marija Pinto

Kornelia Gysel

Veronica Volz

Verkehrsplanung/Mobilität:

Lajo AG, Zürich

Stefan Riedi

Dominik Baldinger

Sven Arnold

Tiefbau/Strassenbau, Bahninfrastrukturanlagen, BIM-Arbeitsmethodik:

AFRY Schweiz AG, Winterthur

Patrick Witke

Reto Lechmann

Colin MacDonald

Gesamtkonzept, Städtebau und Architektur

Prägendes Erkennungsmerkmal des Projektvorschlags sind die beiden grosszügigen Baumkörper nördlich und südlich des Bahnhofs. Unter diesen Baumkörpern wird eine weitgehend unversiegelte Stadtlandschaft vorgeschlagen, über die ein Netz von geradlinigen Wegen gelegt wird.

Die beiden Bahnhofsvorbereiche werden unterschiedlich ausgebildet. Auf der Nordseite verbindet eine breite, geneigte Ebene mit seitlichen Treppenflanken das Stadtniveau und die Personenunterführung, während die Velorampe davon losgelöst östlich abgeht. Im Süden überdeckt eine langgezogene Holzstruktur die nach Westen aufsteigende Velo- und Fussgängerrampe, einen Aufenthaltsraum sowie die Fussgängertreppe und den Lift am Heidi-Bucher-Platz. Der bewusst landschaftliche und wenig urbane Charakter der Räume wurde kritisch diskutiert, insbesondere dem südlichen Zugang fehlt die gewünschte Präsenz und architektonische Prägnanz.

Interessant ist die vorgeschlagene Ausweitung der Unterführung durch Verlagerung der Veloquerung unter die Stützenreihe. Dies schafft zusätzlichen Raum für die Veloparkierung und zwei funktional vorteilhafte separierte Zufahrtsbereiche. Allerdings wird an den Stellen, wo die verschiedenen Wege im Übergang zum Stadtraum zusammenkommen, eine qualitätsvolle räumliche Gestalt vermisst. Die räumliche Verbindung zwischen Fuss- und Veloverkehrsunterführung und die gewünschte Grosszügigkeit bleiben trotz des grossen Flächenangebots im Veloparking aus.

Die Linienführung der Katharina-Hardy-Strasse ausserhalb des Perimeters über das Baufeld 9 wird als projektkritisch erachtet. Zudem wirkt sich die Umfahrung der langen Rampe zur Erschliessung der Baufelder 6 bis 8 ebenso wie die spärlichen – unter anderem auch der Inanspruchnahme der Baufelder zur Ausbildung der Baumkörper geschuldeten – Erschliessungsmöglichkeiten dieser Baufelder nachteilig aus.

Das Ausweiten der Projektelemente auf die beiden Ideenperimeter erscheint in sich schlüssig. Der Vorschlag entlang der Talackerstrasse erbringt jedoch wenig Mehrwert und die Inanspruchnahme der Parzelle Unterwerk/Baudienst SBB kann nicht vorweggenommen werden.

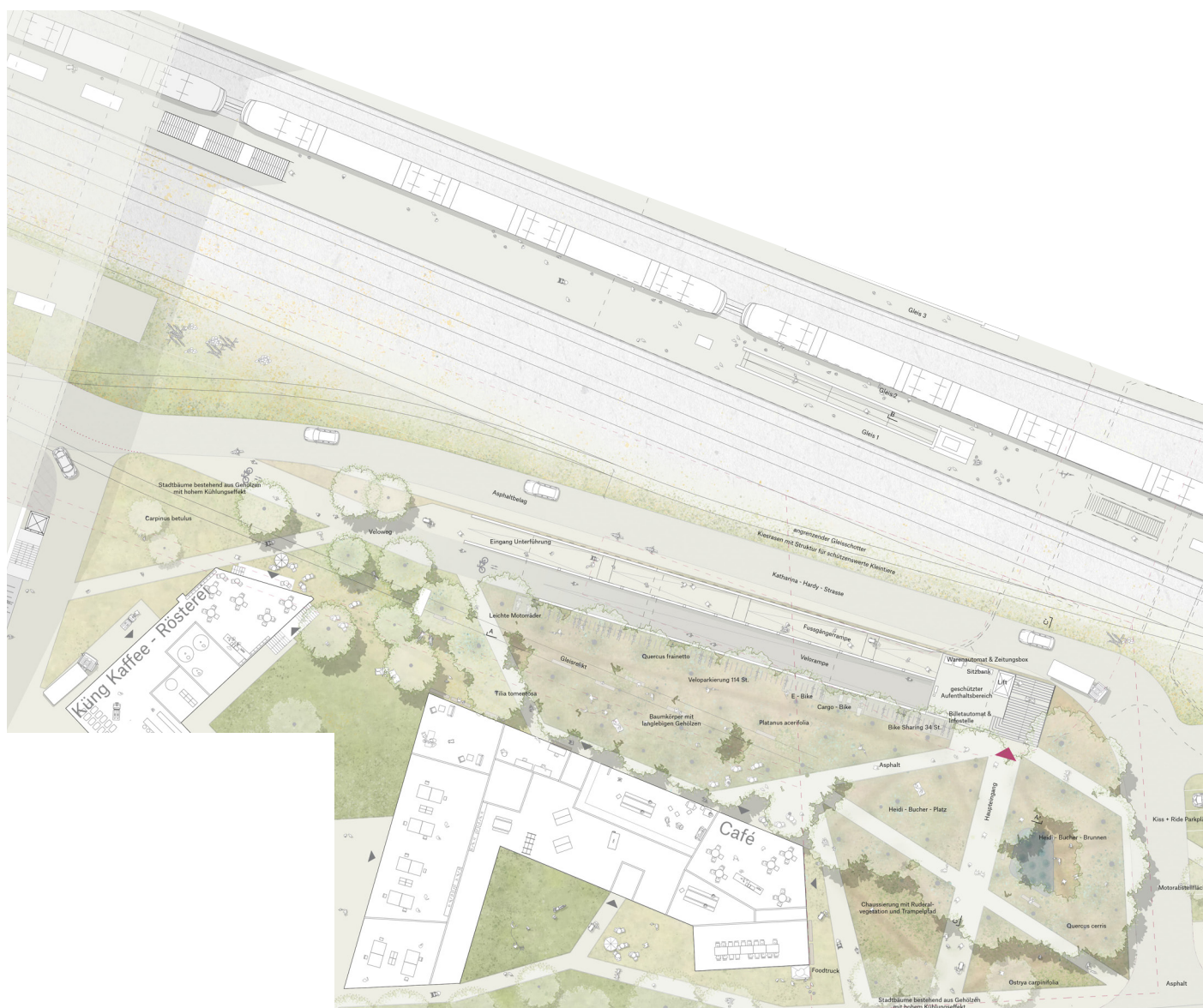


Planausschnitt Teilgebiet 1 (Katharina-Hardy-Strasse und Heidi-Bucher-Platz)

Freiraumgestaltung, Umsetzung der Idee

Der Vorschlag setzt auf durchgängige Massnahmen zur Hitzeminderung, um den Stadtraum klimafreundlich und atmosphärisch neu zu prägen. Im Zentrum stehen die Entsiegelung von Asphaltflächen zugunsten grüner, chaussierter Oberflächen sowie ein robustes Baumkonzept, das die Plätze nördlich und südlich des Bahnhofs langfristig definieren soll. Während die Strategie, durch zwei markante Baumkörper eine identitätsstiftende Zentralität zu schaffen, überzeugt, mangelt es an der baulichen Konsequenz: Die Prinzipien der Schwammstadt bleiben vage, was angesichts der Projektziele kritisch bewertet wird.

Zudem verliert der Entwurf unter den Baumkronen an Substanz. Die stark begrünten, chaussierten Flächen auf dem Heidi-Bucher-Platz und die hölzernen Treppeanlagen im Norden werden den ganzjährigen, funktionalen Anforderungen eines Bahnhofplatzes kaum gerecht. Der Ansatz einer bedürfnisorientierten Begrünung ist zwar reizvoll, bleibt in der gestalterischen Formulierung jedoch unspezifisch. So wirken die Interventionen und temporären Holzelemente nebensächlich für diesen komplexen Stadtraum.



Verkehrskonzept

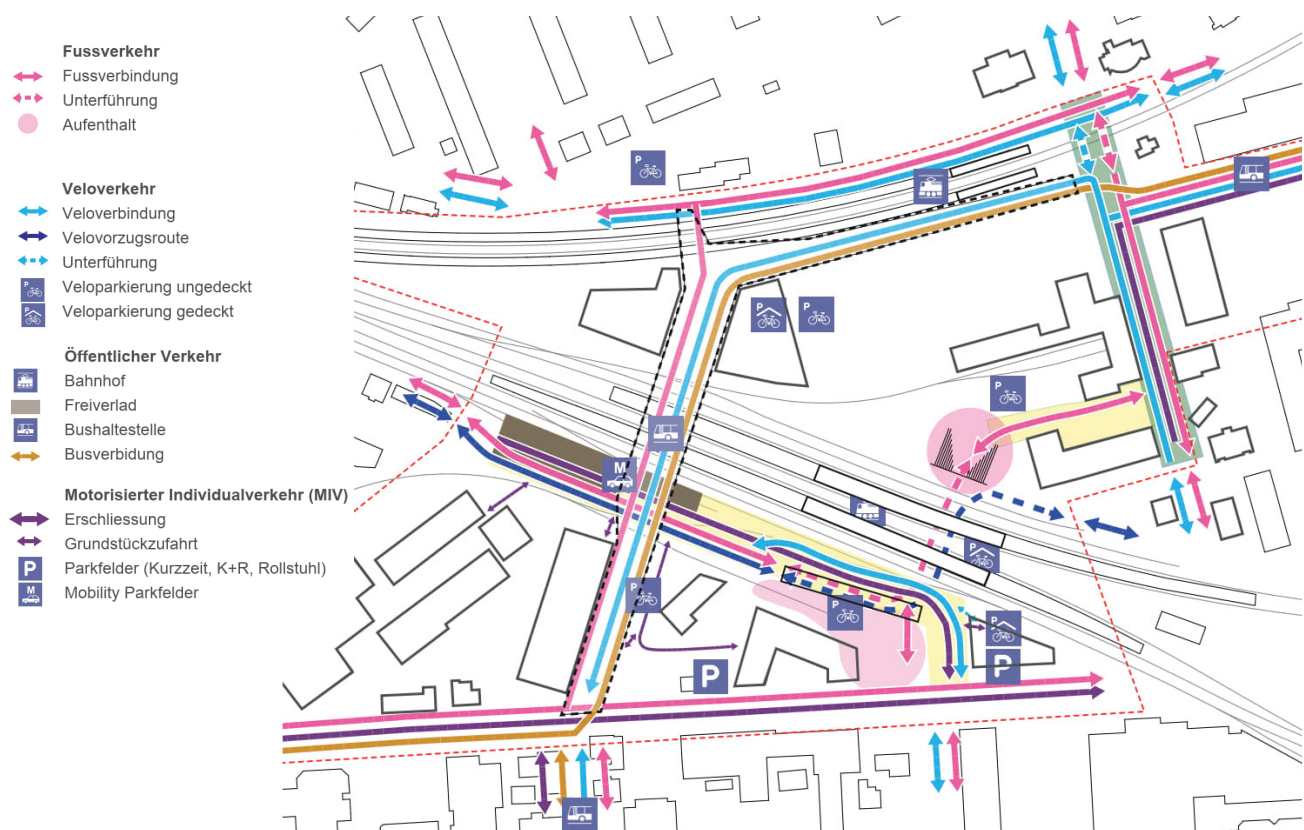
Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt teils östlich ausserhalb des Perimeters und nördlich des Bahnzugangs teilweise innerhalb der Interessenlinie der SBB. Dadurch entsteht zwar eine grosszügige Platzfläche, aber auch grosse Unsicherheit in Hinsicht auf die Machbarkeit.

Der Fussverkehr wird im Bereich zwischen Heidi-Bucher-Platz und Leonie-Moser-Brücke auf diagonalen Wegabschnitten und teils auf Privatgrund geführt. Die Anknüpfungspunkte und die Orientierung sind dabei wenig verständlich und erfüllen nur bedingt die Wunschlinien des Fussverkehrs. Zudem wird so der Zugang für die Anlieferung zum Baufeld 8 unnötig eingeschränkt.

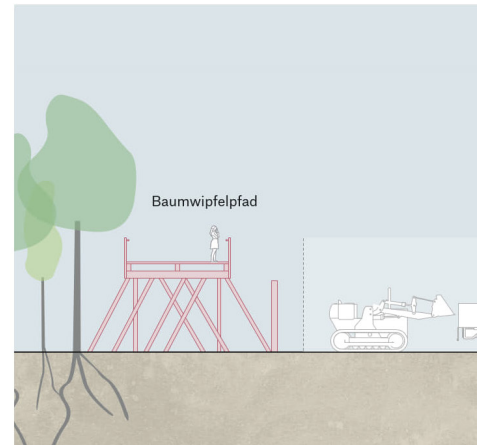
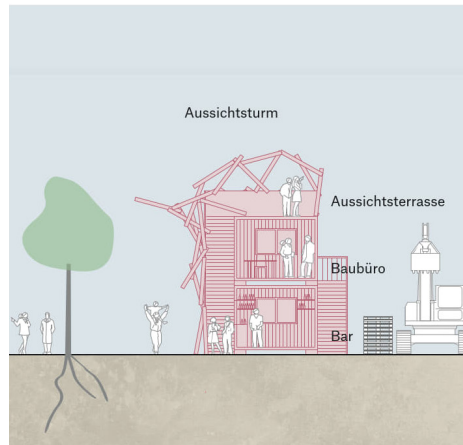
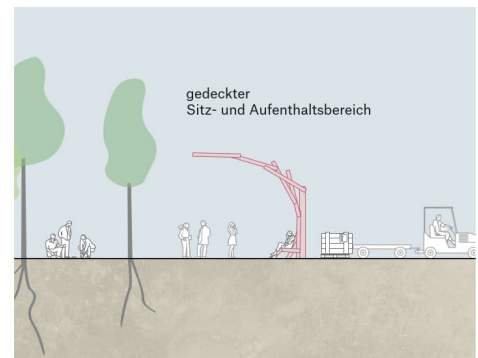
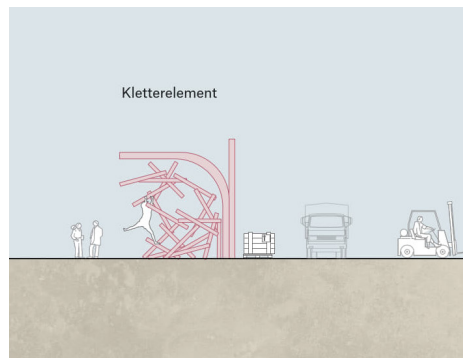
In der Katharina-Hardy-Strasse wird der Veloverkehr zusammen mit der Erschliessung der Baufelder folgerichtig im Mischverkehr geführt. Jedoch wird die Bedeutung der Veloroute als wichtige übergeordnete Verbindung durch die Priorisierung des motorisierten Verkehrs geschmälert. Die erforderlichen Kurzzeitparkplätze sind mit einer separaten Ein- und Ausfahrt entlang der St. Gallerstrasse angeordnet. So können der Heidi-Bucher-Platz und die Katharina-Hardy-Strasse entlastet werden.

Beim nördlichen Bahnzugang werden die beiden bestehenden Verbindungen Richtung Talackerstrasse für den Fussverkehr gestärkt. Auf eine Verbindung entlang der Velorampe wird jedoch verzichtet. Der Anschluss zur geplanten übergeordneten Fusswegverbindung entlang der Bahn ist dadurch wenig prominent.

Interessant ist der Vorschlag für die provisorischen Nutzungen und die Wegverbindungen über die SBB Baudienstgleise. Weil diese jedoch im Konflikt zur Nutzung der Baudienstanlage der SBB stehen und in der Umsetzung sehr aufwändig wären, ist die Realisierbarkeit sehr fraglich.



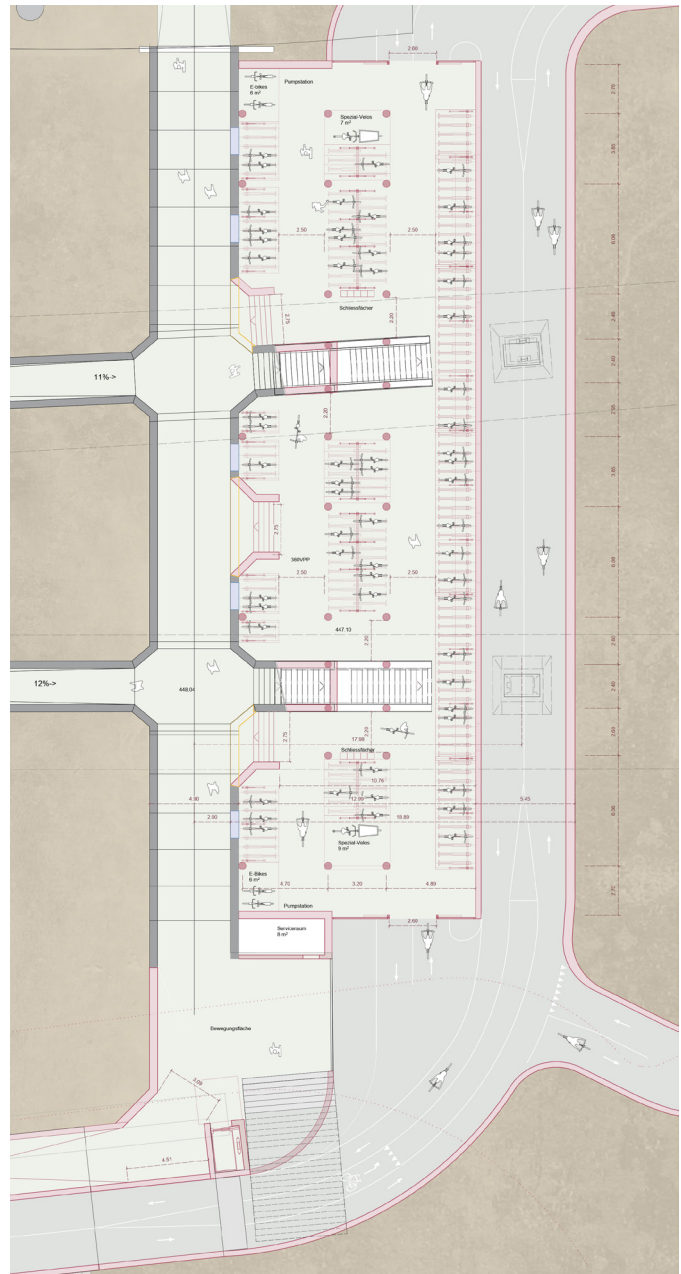
Verkehrsregime für das gesamte Bahnhofgebiet



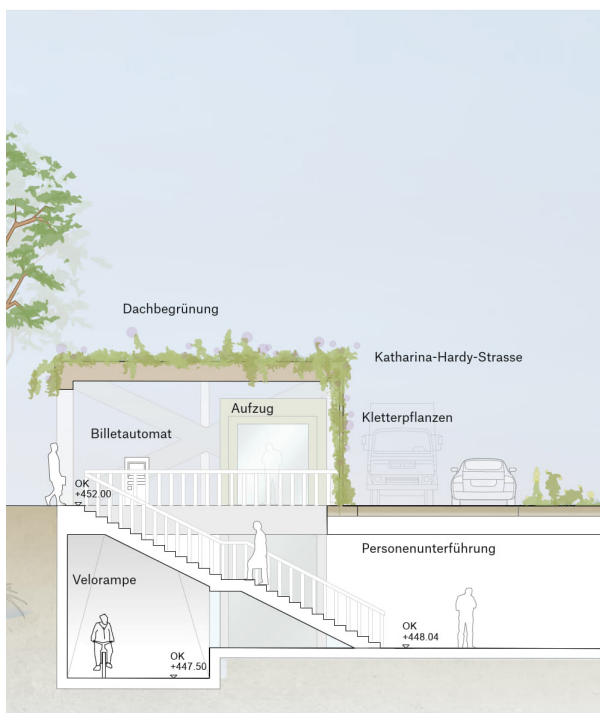
Exemplarische Darstellungen der temporären Gestaltungselemente



Blick zum Eingang PU Bahnhofplatz Nord



Situationsplan der PU-Kombi



Längsschnitt Zugang PU-Kombi

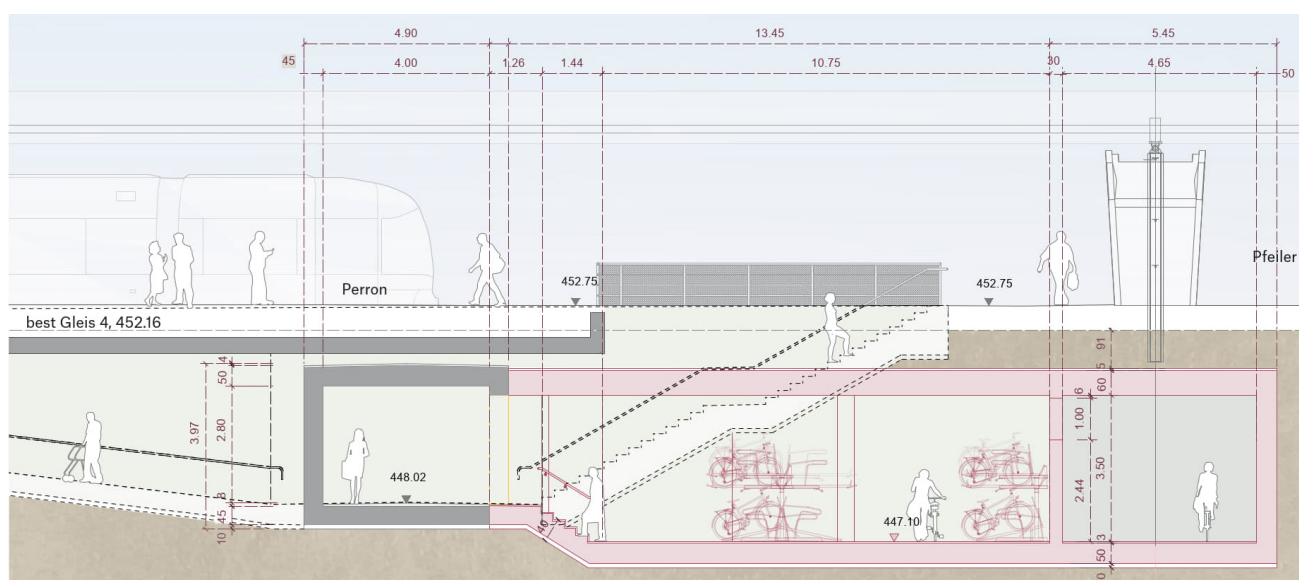
Umsetzung der kombinierten Personenunterführung

Der Beitrag zeigt den grösstmöglichen Erhalt der kürzlich erstellten Personenunterführung und gleichzeitig die grösste Gesamtbreite für die neue PU-Kombi. Die Veloführung wird als eigenständige Unterführung zentrisch unter die Stützen der beiden denkmalgeschützten Perrondächer angeordnet. Dies ermöglicht die Ausführung als Kombination in Fertigbauteil- und Ortsbetonbauweise zusammen mit der Abfangung der Perrondächer, wie bereits bei der Personenunterführung erfolgreich umgesetzt.

So entsteht zwischen Fuss- und Veloverkehrsverbindung eine räumlich abgetrennte, grosszügige Veloabstellanlage, die von Osten oder Süden über grosse Vorzonen erreicht und bei Bedarf abgeschlossen werden kann. Diese Konstruktionsweise führt zu einem langen, wenig einladenden Velotunnel. Drei Öffnungen ermöglichen den bahnseitigen Zugang zur Veloabstellanlage und die Verbindung in die bestehende Personenunterführung. Die Umsetzung der Öffnungen in den Fertigelementen, die Sicherstellung der Dichtheit wie auch die konstruktive Durchbildung der Anschlüsse vom Neubaubereich an den Bestand werden nicht konkretisiert.

Fazit

Das Projekt setzt konsequent die Idee der klimaresilienten Stadtlandschaft um und schafft damit einigen ökologischen und atmosphärischen Mehrwert. Allerdings mag dies die vielzähligen Mankos auf funktionaler, verkehrlicher, ökonomischer und städtebaulicher Ebene nicht zu kompensieren.



Querschnitt der PU-Kombi

Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium im April 2026 genehmigt.

Sachmitglieder

Herbert Elsener



Sander Kool

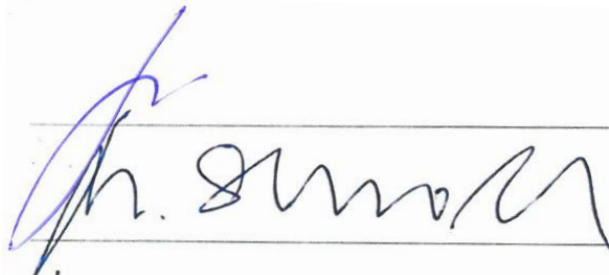


Konrad Streckeisen



Fachmitglieder

Dominique Ghiggi



Manuel Scholl



Alexandra Wicki



David Wyden

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11