

Studienauftrag Neugestaltung Strassenraum Lindenplatz/ Wülflingerstrasse

Bericht des Beurteilungsgremiums

Stadt Winterthur

19. Dezember 2024



Stadt Winterthur 

 metron

Impressum

Herausgeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Redaktion und Layout

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

Titelbild: Möglicher Lindenplatz, Visualisierung der Gestaltungs-idee des Siegerprojekts «Im Kern mehrere Plätze», Blickrichtung zur Wülflingerstrasse (© Studio Vulkan)

Inhalt

Einleitung	4
Verfahren	6
Beurteilungskriterien	9
Beurteilung	10
Entscheid und Empfehlungen	11
Würdigung Prozess und Ausblick	12
Dank	12
Würdigung der Beiträge	13
Im Kern mehrere Plätze	14
NEUER KERN IM ALTEN DORF	20
CROCUS	26
Genehmigung	32

Einleitung

Aufgabenstellung und Ziel

Der Lindenplatz ist Mittelpunkt und historisch gewachsenes Dorfzentrum von Wülflingen. Zugleich stellt der Bereich um den Platz einen Knotenpunkt für verschiedene Verkehrsträger dar:

- Fussverkehr: Das Gebiet um den Lindenplatz zieht mit einer Reihe von Geschäften für den täglichen Bedarf, Gastronomiebetrieben und öffentlichen Publikumsnutzungen viel Fussverkehr an und wird von übergeordneten Fusswegverbindungen sowie von Schulwegen durchquert. Der Fussverkehr soll künftig hohe Priorität haben.
- Öffentlicher Verkehr: Künftig soll eine zweite städtische Hauptbuslinie sowie ein zusätzlicher Quartierbus über den Lindenplatz verkehren und ein behindertengerechter Ausbau der Haltestellen erfolgen. Bereits heute verkehren eine Hauptbuslinie und mehrere Regionalbuslinien über den Lindenplatz. Die Wülflingerstrasse ist ausserdem ein ÖV-Hochleistungskorridor, der sich gemäss räumlicher Entwicklungsperspektive «Winterthur 2040» mit einem «Fussverkehrsteppich» überlagert.
- Veloverkehr: Über den Lindenplatz führen diverse Veloverbindungen so auch die geplante Veloroute Wülflingen.
- Motorisierter Individualverkehr: Auf der Wülflingerstrasse ist bis 2025 eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf Tempo 30 vorgesehen.

Mit dem Studienauftrag wurde eine durchgehende Gestaltungsidee für den öffentlichen Raum im Zentrum von Wülflingen gesucht. Die heutige Aufteilung des Strassenraums sollte hinterfragt und zugunsten der Aufenthaltsqualität, Funktionalität und Sicherheit neu organisiert werden. Gefragt war eine stimmige Gesamtlösung für die Neugestaltung, welche die verkehrstechnischen Erfordernisse und die Ansprüche an Aufenthalt, Stadtökologie und Siedlungsklima vereinbar macht.

Eine zentrale Rolle spielt die Aufwertung des Strassenraums als öffentlicher Raum mit einer hohen sozialräumlichen Qualität. Die klimatischen und ökologischen Aspekte sind wichtig bei der Neugestaltung, um die Aufenthaltsqualität für die Fussgänger:innen zu erhöhen. Die Funktionalität des Strassenraums muss trotzdem auch für sämtliche weiteren Verkehrsträger gewährleistet sein.

Als Ergebnis des Studienauftrags sollte ein Konzept vorliegen, auf dessen Basis die Neugestaltung des Strassenraums (vgl. Umsetzungsperiemter) ausgearbeitet und unter der Bauherrschaft des städtischen Tiefbauamtes projektiert und realisiert werden kann.

Perimeter

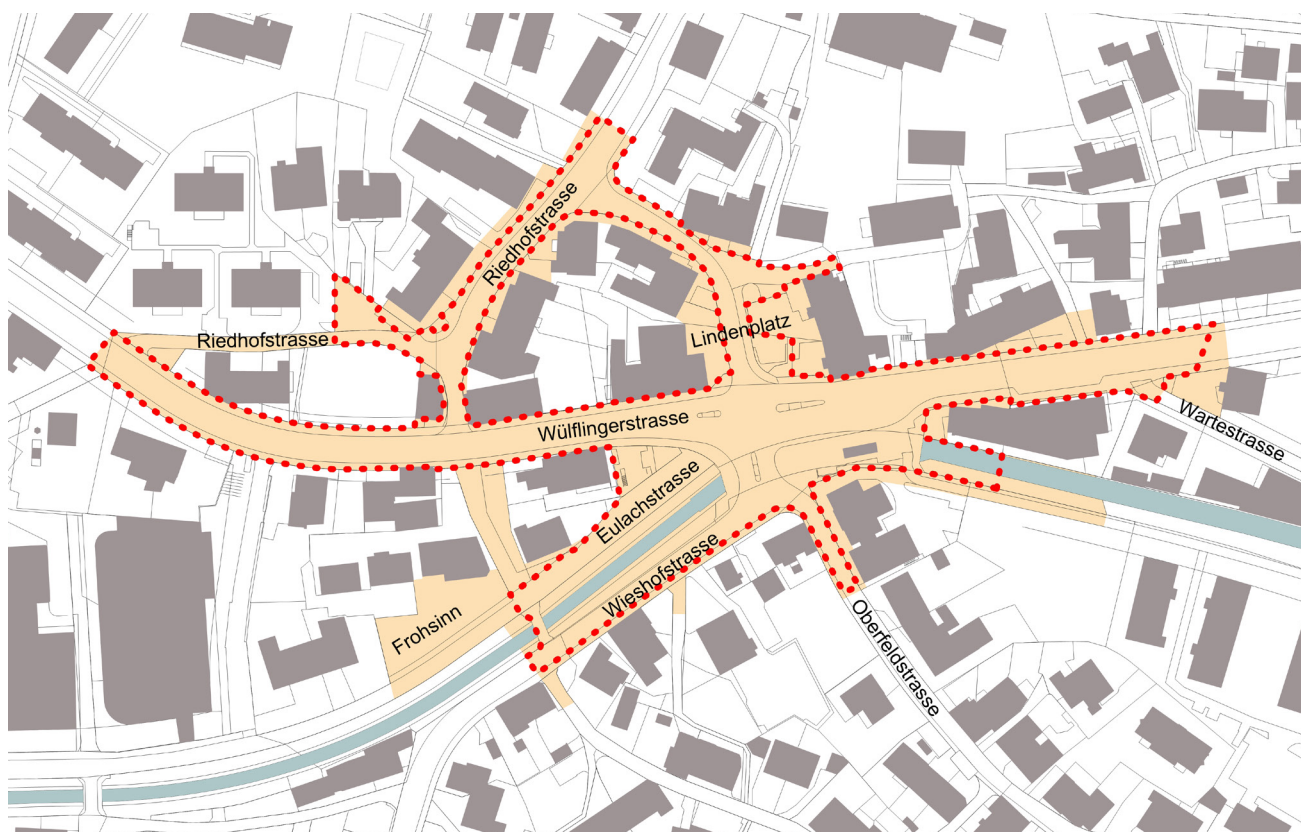
Um eine durchgehende Gestaltungsidee entwickeln zu können, wurde der zu bearbeitende Perimeter so gewählt, dass er alle an den Strassenraum angrenzenden Aussenräume beinhaltet und eine Betrachtung von Fassade zu Fassade möglich wird. Das heisst, auch die Bereiche und Vorzonen auf privatem Grund wurden in Absprache mit den betroffenen Grundeigentümer:innen im Studienauftrag mit einbezogen (vgl. Ideenperimeter), um die Möglichkeiten zur Aufwertung des gesamten öffentlich nutz- und wahrnehmbaren Raums auszuloten. So sollten durch die Bearbeitungsteams ebenfalls für die privaten Flächen Gestaltungsideen und -vorschläge entwickelt und dargestellt werden, obschon sich der Umsetzungsperimeter für das Strassenraumprojekt auf die Parzellen in städtischem Eigentum beschränkt.

Der **Umsetzungsperimeter** (rote Linie) umfasst als Perimeter für die Neugestaltung im Rahmen eines städtischen Strassenraumprojekts:

- die Strassenräume von Wülflingerstrasse und Riedhofstrasse im Zentrum von Wülflingen rund um den Lindenplatz
- die Überdeckung und das Südufer der Eulach im Bereich Lindenplatz
- das Nordufer der Eulach und die Eulachstrasse vom Lindenplatz bis zur Riedhofstrasse

Der **Ideenperimeter** (gelbe Fläche) soll Aufschluss geben über das weitere Aufwertungspotenzial in den folgenden Räumen:

- Freiraum von Fassade zu Fassade bis zur ersten Bautiefe Lindenplatz, Wülflingerstrasse und Riedhofstrasse
- Frohsinnareal (Platz) sowie Riedhofstrasse zwischen Wülflinger- und Eulachstrasse



Perimeter des Studienauftrags

Verfahren

Auftraggeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Fachliche Begleitung 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

Ansprechperson: Stefanie Liebisch

Verfahrensart

Das 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 in den Disziplinen Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Tiefbauingenieurwesen 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.

Beurteilungsgremium

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

Sachmitglieder:

- Jens Andersen, Amt für Städtebau, Stadtbaumeister Stadt Winterthur (Vorsitz)
 - Martin Joos, Tiefbauamt, Stadttingenieur Stadt Winterthur
 - Herbert Elsener, Tiefbauamt, Leiter Mobilität, Stadt Winterthur
 - Boris Flügge, Stadtgrün Winterthur, Leiter Ökologie & Freiraumplanung
 - Martin Jakl, Amt für Städtebau, Co-Leiter Stadtraum und Architektur, Stadt Winterthur (Ersatz)
-

Fachmitglieder

- Jan Stadelmann, S2L GmbH Landschaftsarchitekten BSLA SIA, Zürich
- Maria Viñé, Neuland Architektur Landschaft GmbH, Zürich
- Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- Stefanie Ledergerber, Kontextplan, Bern
- Stefanie Kraus, Lajo AG – gemeinsam planen, Zürich
- Cristina Perea, Amt für Städtebau, Projektleiterin Stadtraum und Architektur, Stadt Winterthur (Ersatz)

Weitere Expertinnen und Experten (beratend)

- Armand Bosonnet, Tiefbauamt, Leiter Projekte, Stadt Winterthur
- Stefan Gahler, Tiefbauamt, Leiter Planung und Koordination
- Marc Vetterli, Tiefbauamt, Projektleiter Verkehr
- Rahel Pfister, Tiefbauamt, Projektleiterin Schwammstadt
- Marcel Scheidegger, Stadtbuss Winterthur, Leiter Projekte
- Andrea Schregenberger, Denkmalpflege, Projektleiterin
- Jacqueline Prasser, Stadtgrün Winterthur, Projektleiterin
- Robert Kriewitz, Kanton Zürich/AWEL, Projektleiter Wasserbau
- Basil Dietlicher, Stadtentwicklung, Projektleiter Soziale Stadtentwicklung
- Alex Stahel, Metron Verkehrsplanung AG, Experte Verkehr
- Andreas Perret, privater Eigentümer, Taverne zum Hirschen
- Beatrice Bosshard, Wülflinger Forum, Ortsverein Wülflingen, Landschaftsarchitektin

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 Studio Vulkan

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	Studio Vulkan AG (Zürich)
Verkehrsplanung:	Raum8vier GmbH (Winterthur)
Tiefbauingenieurwesen:	B+S AG (Zürich)

Team Westpol

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	Westpol Landschaftsarchitektur GmbH (Basel)
Verkehrsplanung:	Schneiter Verkehrsplanung AG (Zürich)
Tiefbauingenieurwesen:	ACS-Partner AG (Zürich)

Team Uniola

Landschaftsarchitektur: (Federführung)	Uniola AG (Zürich)
Verkehrsplanung:	Basler & Hofmann AG (Zürich)
Tiefbauingenieurwesen:	Basler & Hofmann AG (Zürich)

Entschädigung

Für die auftrags- und fristgerechte Eingabe der vollständigen und beurteilbaren Beiträge wurde pro Planerteam eine pauschale Entschädigung (Honorar und Spesen) von CHF 45'000 exkl. MwSt. entrichtet. Kosten für freiwillig beigezogene Fachplaner:innen, für die Herstellung von Modellen und für Planausdrucke wurden nicht separat vergütet.

Folgauftrag

Das Verfassersteam des vom Beurteilungsgremium empfohlenen Projektvorschlags wird mit der Weiterbearbeitung beauftragt. Die Stadt Winterthur beabsichtigt, den folgenden Auftrag gemäss Art. 21 Abs. 2 lit. i IVöB freihändig zu erteilen:

- Verkehrliche Vertiefungsstudie zum detaillierten Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit sowie zur Klärung von Fragen, die in der Studienauftragsphase im Bereich der Mobilität offen bleiben (geschätztes Auftragsvolumen zwischen CHF 50'000 exkl. MwSt. und CHF 70'000 exkl. MwSt.).
- Projektierung und Realisierung (Phasen 3 bis 5 gemäss SIA 112, 105 und 103) des Projektvorschlags für den Umsetzungsperimeter in Zusammenarbeit mit dem städtischen Tiefbauamt

Vorbehalten bleiben die Kreditgenehmigung und Bewilligung übergeordneter Instanzen.

Die Federführung für die Phase 3 liegt bei der Disziplin Landschaftsarchitektur (31 Vorprojekt, 32 Bauprojekt und 33 Baubewilligungsverfahren). Für die Ausschreibung und Realisierung (Phase 4 und 5) liegt die Federführung beim Ingenieurbüro. Die Gestalterische Leitung über alle Phasen liegt bei der Landschaftsarchitektur.

Termine

Abgabe Programm Studienauftrag und Unterlagen	5. April 2024
Fragenstellung/-beantwortung	16. April/30. April 2024
Zwischenpräsentation	10. Juni 2024
Schlussabgabe	30. September 2024
Beurteilung	8. November 2024
Schlussbericht	Dezember 2024
Publikation Ergebnis	Januar 2025
öffentliche Ausstellung	Februar/März 2025

Beurteilungskriterien

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

Qualität des Gesamtkonzepts/Einbindung in die Umgebung

- Klarheit der Idee
- Balance zwischen den Nutzungsansprüchen
- Umgang mit den ortsbaulichen Strukturen
- Sozialräumliche Qualitäten (Aufenthalt, Treffpunkt, Begegnung)

Gestalterische Qualität

- Stadträumliche Qualität in der Gestaltung der Freiräume, Strassen- und Platzräume
- Schaffung klar erkennbarer Identität
- Ortsspezifische/kernzonentypische Gestaltung

Funktionale Qualität

- Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit
- Gesamtverkehrliche Funktionalität/betriebliche Organisation
- Erfüllung der Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs
- Umgang mit stadtökologischen Aspekten
- Umgang mit siedlungsklimatischen Aspekten

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

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

Beurteilung

Die Beurteilung des Studienauftrags fand am 8. November 2024 in Winterthur statt.

Vorprüfung und Zulassung

Die Vorprüfung erfolgte vom 1. Oktober bis 7. November 2024. Die drei eingereichten Projekte wurden in Hinblick auf die im Studienauftragsprogramm, in der Fragenbeantwortung sowie in den Empfehlungen aus der Zwischenbesprechung formulierten Anforderungen geprüft. Alle drei Teams haben ihren Projektvorschlag fristgerecht eingereicht. Die formellen Vorgaben wurden bis auf kleinere Mängel eingehalten. Die materielle Vorprüfung umfasste insbesondere die Themen Verkehr, Aufwertung der Eulach, Umgang mit dem Bestand, Schwammstadt und Begrünung sowie stadträumliche Aspekte. Alle Ergebnisse der formellen und materiellen Vorprüfung wurden in einem nicht wertenden Vorprüfungsbericht festgehalten und dem Beurteilungsgremium abgegeben.

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

Beurteilung in Rundgängen

Im ersten Beurteilungsrundgang wurden die drei Projekte auf Basis der im Studienauftrag formulierten Beurteilungskriterien ausführlich diskutiert. In der Diskussion zeigte sich, dass die drei Vorschläge verschiedene Schwerpunkte setzen und in den einzelnen Themenbereichen unterschiedliche Qualitäten und Defizite zeigen. Infolge dieser Einordnung wurde keines der Projekte im ersten Rundgang ausgeschieden.

Im zweiten Beurteilungsrundgang wurde die Diskussion vertieft und die Beurteilung präzisiert. Dabei rückte das Projekt «CROCUS» in den Vordergrund, welches hohe gestalterische und sozialräumliche Qualitäten aufweist, dieses Versprechen jedoch in Hinsicht auf die funktionale Qualität im Umgang mit der Verkehrsproblematik nicht einzulösen vermag. Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, das Projekt «CROCUS» vom Team Westpol aufgrund des im Vergleich gesamthaft geringeren Erfüllungsgrades der Beurteilungskriterien im zweiten Rundgang auszuschneiden.

In einem dritten Beurteilungsrundgang folgte eine vertiefter Vergleich der verbleibenden beiden Projektvorschläge vom Team Studio Vulkan und vom Team Uniola mit Blick auf ihre Klarheit und Robustheit. Beide Teams haben ihre Konzepte im Sinne der Empfehlungen des Beurteilungsgremiums aus der Zwischenbeurteilung weiterentwickelt. Im Verlauf der Diskussion und im Quervergleich zeigte sich dennoch, dass das Team Studio Vulkan mit dem Projekt «Im Kern mehrere Plätze» das gesamthaft überzeugendste Konzept entwickelt hat, denn es bietet viel Innovationskraft und Potenzial für die Entwicklung, eine klare Veränderung des Erscheinungsbilds des Wülflinger Zentrums und die nötige Flexibilität, um bei der Ausarbeitung der Details auch Kompromisse eingehen zu können, was dem Entwurf eine grosse Robustheit verleiht. Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, dass das Projekt «NEUER KERN IM ALTEN DORF» vom Team Uniola in Hinsicht auf die Beurteilungskriterien insgesamt geringere Qualitäten aufweist und somit ausgeschieden werden musste.

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

Entscheid und Empfehlungen

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, das Projekt «Im Kern mehrere Plätze» des Teams Studio Vulkan/Raum8vier/B+S zur Weiterbearbeitung und Umsetzung zu empfehlen. Dabei sind verschiedene Aspekte detaillierter auszuarbeiten und die folgenden spezifischen Empfehlungen zu beachten:

- Der Ansatz der «Collage» soll für die einzelnen Plätze und Angebote präzisiert und mit einer Priorisierung hinterlegt werden. In Hinsicht auf die Materialisierung ist die Collage zu überprüfen und mit Blick auf eine an das Ortsbild angepasste Gestaltung zu überarbeiten.
- Das Gestaltungskonzept ist in Hinsicht auf die Behindertengerechtigkeit genauer auszuarbeiten, insbesondere mit Blick auf die Höhenunterschiede auf dem Platz.
- Die Positionierung der Eulachbrücke durch den Rückbau der heutigen Überdeckung ist räumlich genauer zu setzen in Hinsicht auf die funktionalen und betrieblichen Anforderungen.
- Die Positionierung und bauliche Gestaltung des orografisch rechts gelegenen Gewässerzugangs an die Eulach durch die Öffnung der heutigen Uferverbauung ist hydraulisch bzgl. Hochwassersicherheit und in Hinsicht auf die baulichen und betrieblichen Unterhaltsanforderungen zu überprüfen.
- Die Abwicklung der Verkehrsströme auf dem Knoten südlich der Eulachbrücke (Oberfeldstrasse/Wieshofstrasse) ist genauer auszuarbeiten und die Anschlüsse für die verschiedenen Verkehrsträger an die Brücke sind zu harmonisieren. Ebenso ist der Anschluss von der Brücke her nach Norden an den Fussverkehrsteppich (Begegnungszone) über die Wülflingerstrasse zu überarbeiten.
- Die Länge der Begegnungszone in der Wülflingerstrasse soll überprüft und genauer begründet werden.
- In der Wieshofstrasse ist eine siedlungsorientiertere Gestaltung mit breiteren Gehwegen anzuzielen und die Veloroute dahingehend zu überarbeiten.
- Die Querungsmöglichkeiten über die Wülflingerstrasse in den Randbereichen des Perimeters sind konkreter auszuarbeiten, insbesondere bei der Riedhofstrasse (u.a. Querungshilfen).
- Die Baumsetzungen entlang der Wülflingerstrasse sind aufzulockern und abzustimmen auf das ortsbildprägende Fassadenspiel.
- Das Angebot der privaten Parkierung am Lindenplatz ist zu prüfen. Die Parkierung muss zudem mit dem parallel durch die Stadt erarbeiteten «Parkierungskonzept Lindenplatz» abgestimmt werden.
- Die Riedhofstrasse, die Einbettung der neuen Parkfelder und die Fussverkehrsführung entlang der Riedhofstrasse sind im nächsten Schritt zu vertiefen.
- Ebenso sollen die Längsparkierung entlang der Wülflingerstrasse und die Führung des Veloverkehrs über den Lindenplatz genauer untersucht werden.
- Zum Umgang mit dem Bestand ist zu analysieren resp. genauer zu argumentieren, ob und wie einzelne ortsbildprägende Elemente und Objekte erhalten werden könnten. Es soll untersucht werden, ob der vorhandene «Pavillon» (bestehende Bushaltstelle) als Element wieder eingesetzt werden kann. Dieser Punkt betrifft auch den vorhandenen Brunnen.

Würdigung Prozess und Ausblick

Im Raum um den Lindenplatz kommt eine Fülle von Ansprüchen, Herausforderungen und Erwartungen an den öffentlichen Raum zusammen. Insbesondere seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt und seine Rolle als Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität für das Quartierleben stehen sich hier gegenüber. Vor dieser Ausgangslage war es das Ziel der Stadt Winterthur, über ein qualitätssicherndes Verfahren unter Einbezug externer Fachleute, privater Grundeigentümer:innen und Quartiervertretungen, eine starke und robuste Gestaltungsidee für das Wülflinger Zentrum zu erhalten, welche auch möglichen Anpassungen im Rahmen der Projektierung standhält und nicht an Kraft verliert.

In der Auseinandersetzung mit den teils divergierenden Herausforderungen hat sich das gewählte Studienauftragsverfahren mit einer Zwischenbesprechung für diesen ersten Planungsschritt bewährt. Es ermöglichte einen wichtigen Austausch zur Entwicklung und Konkretisierung verschiedener Konzeptansätze vor dem Hintergrund der komplexen örtlichen Anforderungen und lieferte schlussendlich einen wertvollen Beitrag im Diskurs zum Umgang mit den komplexen Anforderungen im Perimeter und mit den hohen und unterschiedlichen Ansprüchen an den knappen öffentlichen Raum allgemein.

Der erfolgreiche Abschluss des Studienauftrags bildet gleichzeitig den Startpunkt zur Vertiefung und Projektierung der Umgestaltung sowie für den dazu nötigen Aushandlungsprozess, um die privaten und öffentlichen Interessen genauer auszutarieren und soweit wie möglich in Einklang zu bringen. Die Stadt Winterthur ist sich dieser Verantwortung bewusst. Es gilt sowohl die privaten Grundeigentümer:innen wie auch die örtlichen Gewerbetreibenden weiterhin in den Prozess einzubinden, zugunsten eines grösstmöglichen Mehrwerts für die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Raums in Wülflingen.

Dank

Die Stadt Winterthur als Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium bedanken sich bei den Teilnehmenden, die mit ihrem grossem Engagement wertvolle Lösungsansätze und Gestaltungsideen zur Aufwertung des Zentrums von Wülflingen geschaffen haben.

Ebenfalls dankt die Stadt Winterthur dem gesamten Beurteilungsgremium für die fruchtbaren Diskussionen und insbesondere den Fachmitgliedern für das Einbringen ihrer Erfahrung, ihres Wissens und ihrer engagierten Arbeit sowie den beratenden Expert:innen aus dem Quartier für die Bereitschaft zur Mitarbeit, das Einbringen ihrer Ortskenntnis und die konstruktive Kritik am Prozess.

Würdigung der Beiträge

Im Kern mehrere Plätze	14
NEUER KERN IM ALTEN DORF	20
CROCUS	26

Im Kern mehrere Plätze

Empfehlung zur Weiterbearbeitung



Visualisierung der Gestaltungsidee für den Lindenplatz

Landschaftsarchitektur

Studio Vulkan Land-
schaftsarchitektur AG,
Zürich

Dominik Bueckers
Johanna Joecker
Zoe Auberson
Ines Kraus
Flora Klein
Angelica Franzoni

Verkehrsplanung

Raum8vier GmbH,
Winterthur

Thomas Spörri
Mattia DeVirgilio

Tiefbauingenieurwesen

B + S AG,
Zürich

Konrad Bähler
Matthias Schauwecker
Daniel Brown



Situationsplan

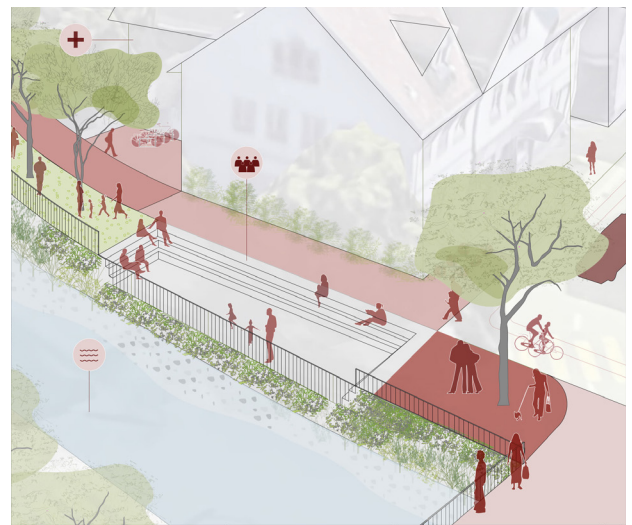
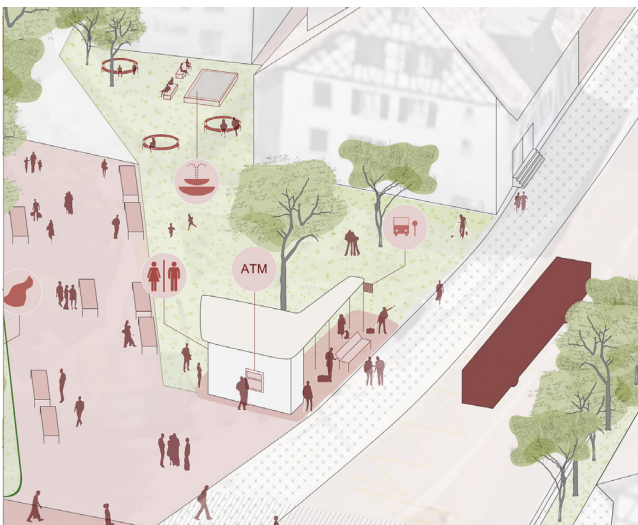
Freiraum und Eulach

Das Konzept beruht auf der Weiterschreibung einer dörflichen Vielfalt, sowohl räumlich wie auch in der Materialisierung. Durch das Auszeichnen zahlreicher verschiedener Orte, die sich sowohl in der Nutzung wie auch in der Gestaltung unterscheiden, entsteht eine interessante stadträumliche Collage mit dem grossen Potenzial, in Wülflingen qualitätsvolle Orte für die Bevölkerung zu schaffen und gleichzeitig eine hohe Flexibilität zu haben. Auch wenn einzelne Orte wie der Marktplatz oder der Platz vor dem Bären sowohl bezüglich Nutzung wie auch Gestaltung noch nicht überzeugen, so gelingt es den Projektverfassenden gerade auch durch eine intelligente Verkehrsführung, die Orte für eine qualitätsvolle Entwicklung freizuspielen.

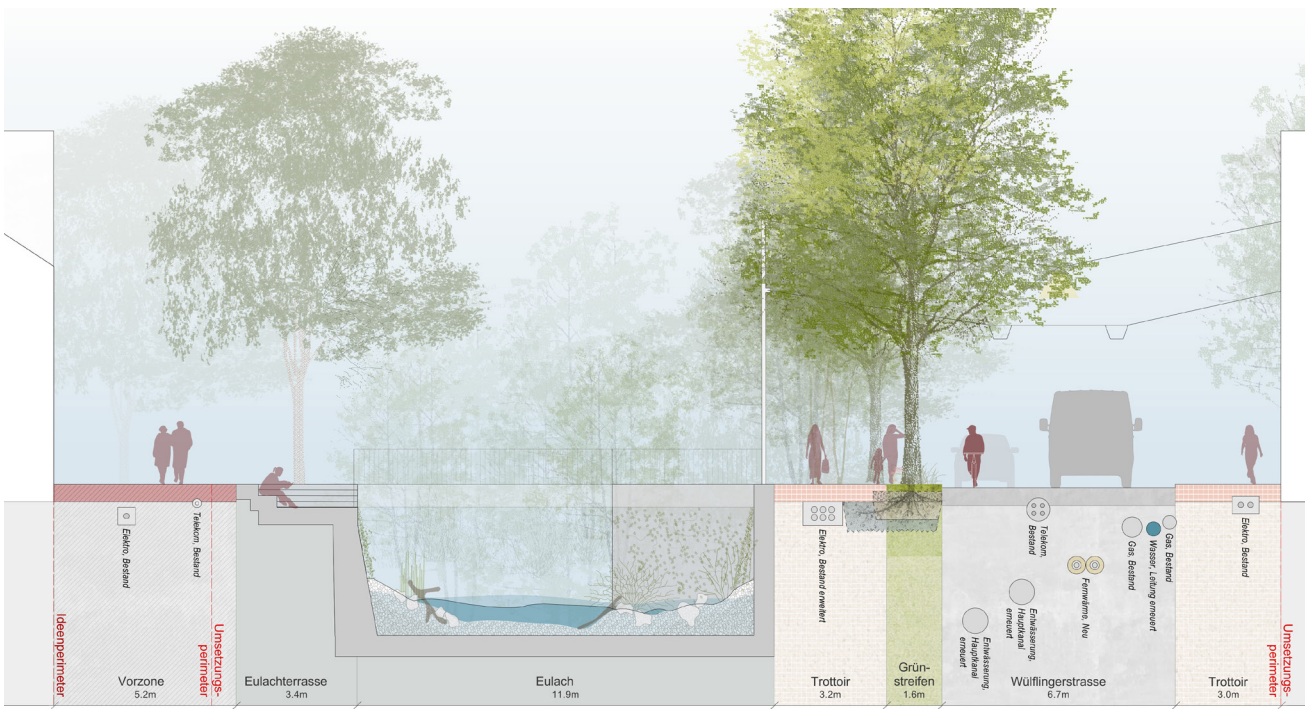
Aus fachlicher Sicht besonders zu überzeugen vermag die angestrebte Atmosphäre des Lindenplatzes und der stadträumliche Sprung über die Wülflingerstrasse sowie über die Eulach hinweg nach Süden. Diese Lesart schafft ein Gesamtkonzept, in welchem wiederum eine Vielzahl unterschiedlicher Orte entstehen kann. Insbesondere im Bereich der Eulach entsteht ein interessantes Nebeneinander von kleinen Orten mit den Eulachstufen als schöne Geste zum Gewässer hin. Der Ansatz mit einem möglichst geringen Eingriff und dem Erhalt der heutigen Brückenwiderlager als Seitenwände des Gewässers ist aus Sicht der Nachhaltigkeit sehr begrüssenswert. Auch der Ansatz, die Wülflingerstrasse als möglichst begrünte Achse auszuzeichnen, ist richtig, jedoch erscheint das räumlich-gestalterische Konzept im Kontext der historischen Bauten noch unklar.

Der Collagencharakter zieht sich auch in der Materialisierung weiter. Die sehr hohe Materialvielfalt in den öffentlichen Räumen überfordert den historischen Kontext und wirkt oftmals eher fragmentierend. Der Umgang mit den privaten Vorzonen hingegen wird aus fachlicher Sicht sehr geschätzt. Durch die Entwicklung von Spielregeln entsteht ein Instrumentarium, welches sowohl mit der Verschiedenartigkeit der Vorzonen umgeht als auch eine hohe zeitliche Flexibilität aufweist.





Darstellung unterschiedlicher Räume im Perimeter: Riedhofstrasse, Lindenplatz, Eulachterrasse und Marktplace (von oben links nach unten rechts)



Schnitt durch die Eulachterrasse, Eulach und die Wülflingerstrasse

Stadtraum und Nutzungen

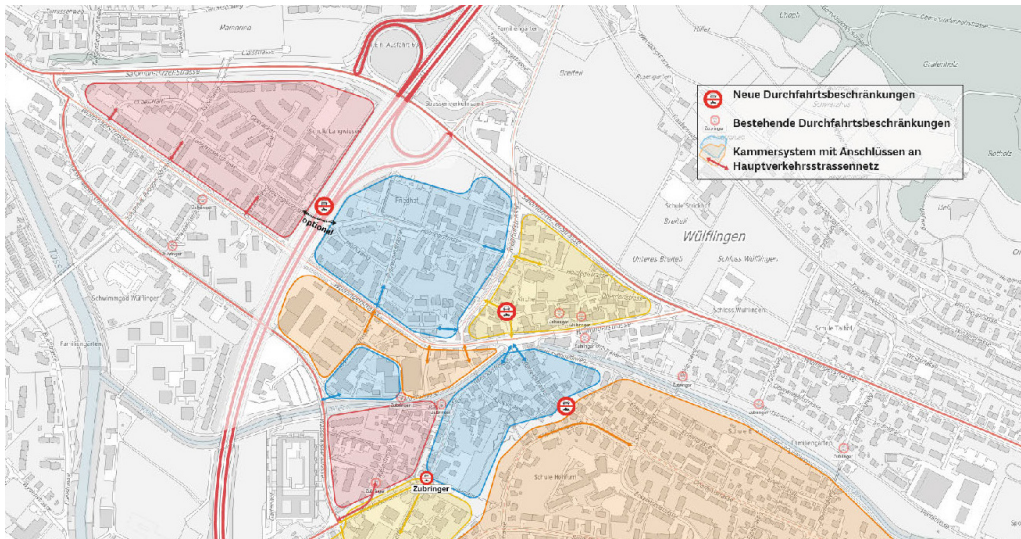
Mit dem Titel des Beitrags «Im Kern mehrere Plätze» verweist das Team auf die Vielfalt des Ortes. Das Zentrum von Wülflingen besteht aus Sicht des Teams nicht nur aus dem Lindenplatz, sondern wird geprägt von einer Vielzahl von Plätzen und Stadträumen mit verschiedenen Nutzungs- und Aufenthaltsangeboten. Damit wird sowohl auf die Vielschichtigkeit des Zentrums als auch auf die Kleinteiligkeit des gewachsenen, dörflichen Kontexts – mit kleinen Vorplätzen, Gebäudeversätzen, Strassenecken und Nischen – reagiert. Die sehr unterschiedlichen Mikrolagen werden gestalterisch ausgezeichnet, womit auf besondere ortsbauliche Eigenheiten eingegangen wird. So ist die Idee eines verkehrsfreien Eulachufers (Abschnitt der Eulachstrasse zwischen Lindenplatz und Frohsinn) bestechend. Gleichzeitig bietet dieser Ansatz auch eine passende Antwort auf die vielen privaten Freiflächen, die im Teamvorschlag in einem System von Spielregeln und Gestaltungsprinzipien unabhängig umgestaltet werden können.

Das Gremium schätzt diese ortsbezogene, differenzierte Sichtweise, gleichzeitig stellt sich die Frage, ob die Fülle an Interventionen für den Ort nicht zu opulent ist, auch weil die dörfliche Gebäudekulisse selbst schon sehr vielseitig ist. Die vorgeschlagene Collage der Materialisierung ist zwar auf die vielen Einzelräume abgestimmt, sie lässt aber auch eine gewisse Einheitlichkeit vermissen.

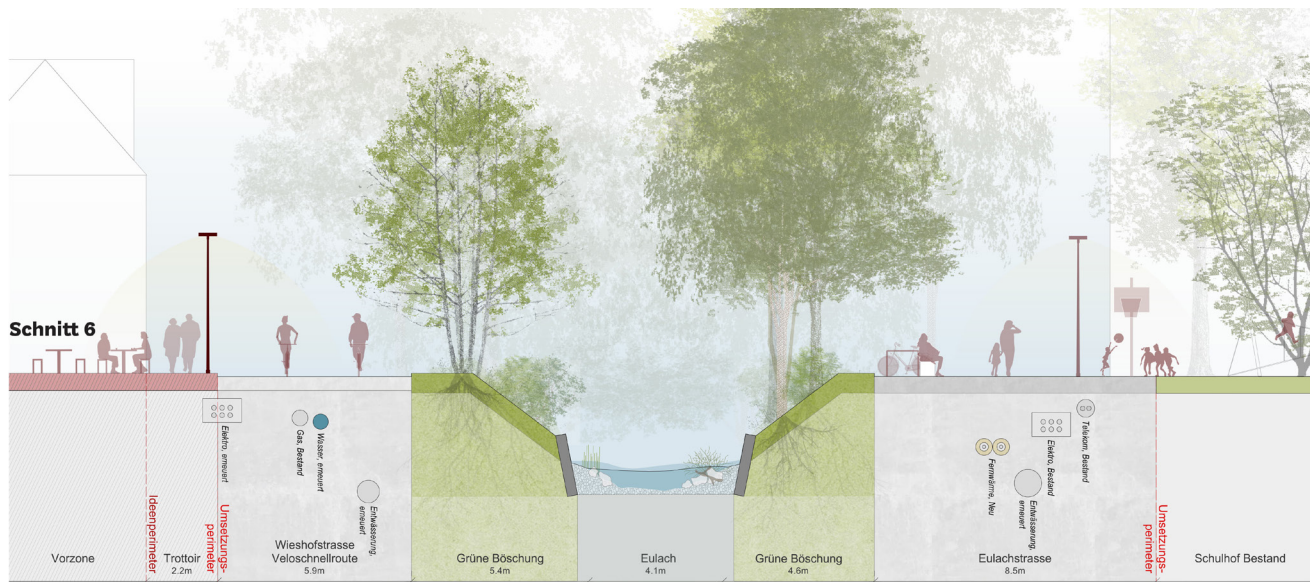
Lobenswert ist die Lesart des Lindenplatzes. Aus Sicht des Teams erstreckt sich der Platz von der Kirche bis zur Eulach. In der Gestaltung kommt diese Lesart zwar nicht überall konsequent zum Tragen, sie verspricht aber eine starke, gesamtheitliche Aufwertung des Ortes. Zudem wird auch die Wülflingerstrasse Bestandteil des Platzes, was für die Begründung einer mutigen Verkehrslösung – Zentrumsabschnitt als Begegnungszone – hilfreich ist.



Situation am Lindenplatz



Darstellung Erschliessungs- und Kammersystem



Schnitt durch die Wieshofstrasse, Eulach und Eulachstrasse



Schnitt durch den Lindenplatz

Verkehr

Das grossräumig betrachtete Verkehrsregime mit dem Kammersystem besticht durch seine Klarheit und bietet viele Vorteile. Die Fahrverbotszone reduziert die Zu-/Wegfahrten über die Oberfeld-/Wieshofstrasse und entlastet somit den südlichen Bereich des Zentrums. Der räumlichen Lesart des Lindenplatzes über die Wülflingerstrasse hinweg wird durch die Anordnung einer Begegnungszone auch betrieblich Rechnung getragen. Der Vortritt für den Fussverkehr verdeutlicht die Kernzone und die Querbeziehungen auf dem Platz und trägt zur Stärkung der Wülflingerstrasse und des Lindenplatzes als Quartierzentrum bei. Die Betonung der Begegnungszone mittels Horizontalversatz wird begrüsst. Gleichzeitig bestehen aber gewisse Vorbehalte bezüglich der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs in diesem Bereich.

Die Linienführung für den neuen Quartierbus ist ein neuer Ansatz, der den Vorteil hat, die enge Abbiegesituation am Knoten Riedhof-/Wülflingerstrasse zu umgehen, und bietet die Möglichkeit, die Haltestelle Lindenplatz an einem Standort auf der Wülflingerstrasse zu konzentrieren.

Die schmal konzipierte Fahrbahn der Wülflingerstrasse zugunsten breiter Seitenbereiche wird begrüsst. Eine Anordnung der Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel ist jedoch insbesondere bei der vorhandenen Verkehrsmenge eher kritisch zu beurteilen. Erste Ansätze zur Führung des Veloverkehrs zwischen Wart-/Wülflinger-/Eulachstrasse sind mit der Mittelinsel auf der Wülflingerstrasse vorhanden, insgesamt ist aber die sichere Längsführung entlang der parkierenden Fahrzeuge und das Abbiegen in die Eulachstrasse noch nicht ganz durchdacht. Dagegen besticht die neue Routenführung der Veloroute Wülflingen ab der Oberfeldstrasse über die Wieshofstrasse und die neue Brücke in die Eulachstrasse. Dies ermöglicht eine Entflechtung der Verkehrsströme, die allerdings im Bereich Eulachbrücke/Oberfeld-/Wieshofstrasse hinsichtlich Klarheit und Sicherheit aller Verkehrsträger zu optimieren ist.

Durch die flächige Querungsmöglichkeit über die Wülflingerstrasse kann der Lindenplatz den Fussverkehr auf der gesamten Breite aufnehmen und über den Platz leiten. Ungelöst sind noch die Längsfahrbeziehungen des MIV, hier ist die Situation zu klären.

Die Parkfelder auf dem Lindenplatz sind in der Zahl und der geometrischen Ausgestaltung eher knapp bemessen und nur bedingt befahrbar. Die versetzte Anordnung der Parkfelder und die Gestaltung in den angrenzenden Quartierstrassen begünstigen eine geschwindigkeitsreduzierte Fahrweise und erhöhen den Durchfahrtswiderstand.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf die Werkleitungen hat in dieser Projektstufe verständlicherweise noch nicht stattgefunden, die Angaben sind aber ausreichend, um einen Eindruck über die künftige unterirdische Lage und Anordnung zu gewinnen.



Visualisierung der Eulachterrasse und der Wülflingerstrasse

NEUER KERN IM ALTEN DORF



Landschaftsarchitektur

Uniola AG,
Zürich

Monika Schenk
Nina Ziegler
Karol Kruk
Celine Sauer
Dominik Furter
Lennard Sundermann

Verkehrsplanung

Basler & Hofmann AG,
Zürich

Ulrike Huwer
Silvan Nigg
Sergio Eguidazu
Elias Staudinger

Tiefbauingenieurwesen

Basler & Hofmann AG,
Zürich

Marc Fleury
Handrik De Bock

Visualisierung der Gestaltungsidee für den Lindenplatz



Situationsplan Lindenplatz

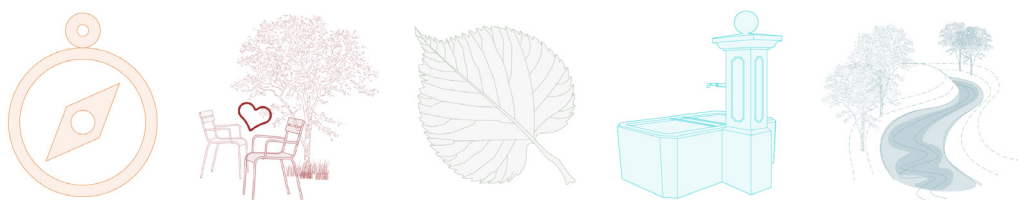
Freiraum und Eulach

Das klare stadträumliche Konzept mit der Dorfspange als Verbindung des Lindenplatzes und des neu ausgezeichneten Frohsinnplatzes als Pendant zum ruhigen, grünen Eulachraum wird konsequent gestalterisch umgesetzt. Der Lindenplatz wird sehr sorgfältig und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Aspekte ausformuliert. Obwohl das Zusammenspiel der formalen Belagsgestaltung mit der topografischen Stufung nicht ganz ersichtlich wird und der Platz – auch durch die Vorzonen der Gastronomie im Osten – etwas fragmentiert wird, so entstehen doch mehrere atmosphärisch qualitätsvolle Aufenthaltsorte auf dem Platz. Auch der Frohsinnplatz überzeugt grundsätzlich, obwohl dieser primär von Verkehrsnutzungen belegt ist. Weniger zu überzeugen vermag die Dorfspange. Einerseits entstehen Zweifel bezüglich der Kraft der flächigen Gestaltung von Fassade zu Fassade: Sollten diverse Grundeigentümerschaften nicht motiviert werden können diese Gestaltung umzusetzen, entsteht ein ungewollter Flickenteppich. Andererseits vermag die Spange als Verbindungsraum der beiden Plätze auch funktional und stadträumlich nicht zu überzeugen. Die sinnhafteste Verbindung dieser beiden Orte wäre nördlich der Eulach. Dieser Bereich ist jedoch durch die Veloroute stark verkehrlich geprägt und auch der Knoten zur Wülflingerstrasse mit der Bushaltestelle wirkt sehr gedrängt. Das räumliche Potenzial dieser Achse wird leider nicht erkannt. Die eindeutige Haltung zur Eulach als grünes Band wird im übergeordneten Kontext begrüsst, gleichzeitig wirkt sie an der Schnittstelle mit der Wülflingerstrasse stadträumlich fragmentierend. Die breite Brücke über die Eulach wirkt durch die starke verkehrliche Prägung der Fragmentierung nur bedingt entgegen. Der Aufenthaltsbereich südlich der Eulach entlang der Wieshofstrasse wird sehr begrüsst, jedoch scheint dieser Bereich wenig in das Gesamtgefüge eingebunden.

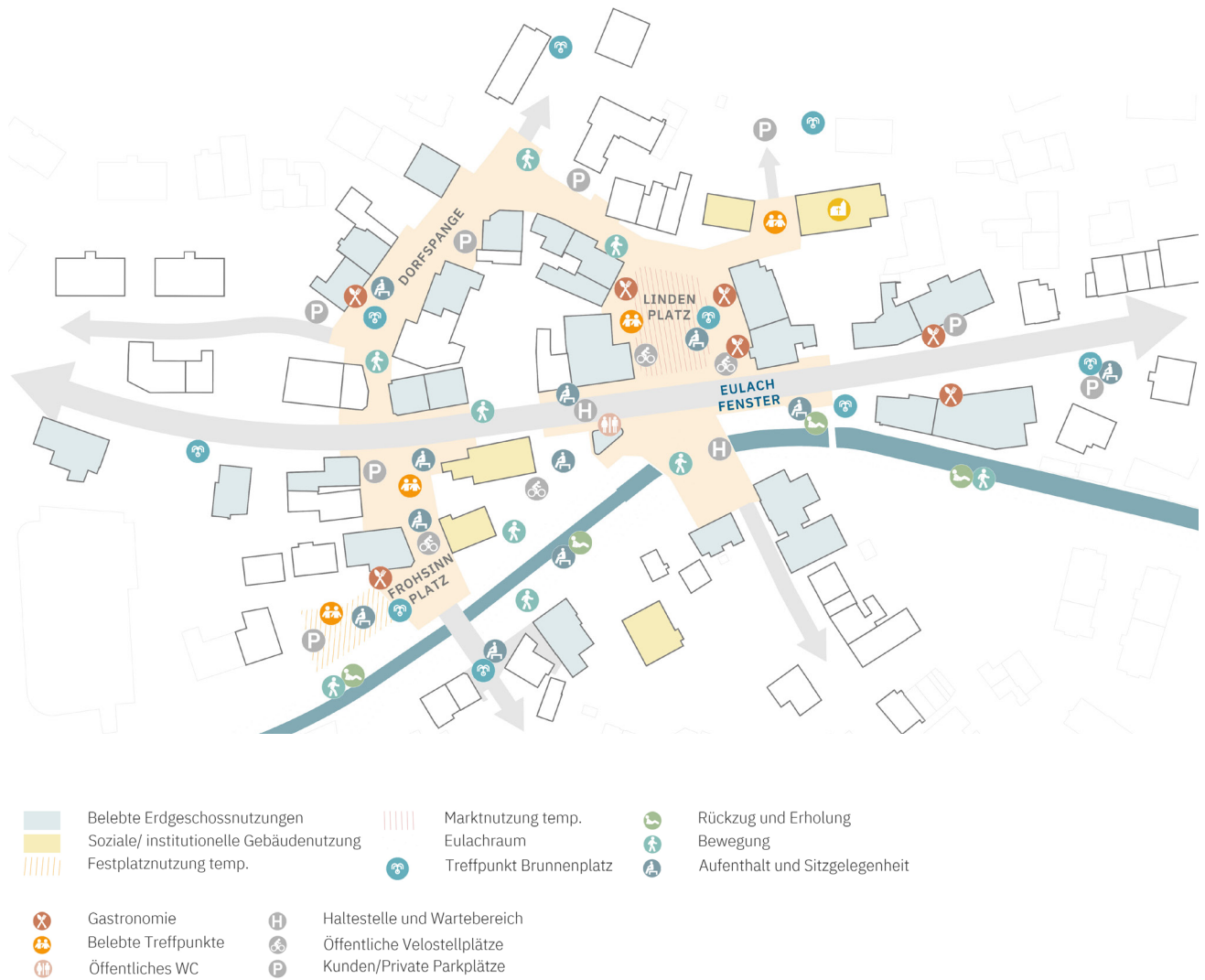
Das klare und über den Perimeter hinausreichende Gestaltungskonzept für die Wülflingerstrasse und die kleinen Plätze überzeugt. Der lange Bereich der Wülflingerstrasse im Zentrum ohne Bäume und Grünflächen unterstützt zwar die Lesbarkeit der historisch gewachsenen Gebäudestruktur, ist jedoch aus stadtklimatischer und ökologischer Sicht wenig qualitativ.

Stadtraum und Nutzungen

Im Beitrag fällt die klare stadträumliche Gliederung von Lindenplatz, Wülflingerstrasse und Eulach auf. Die Räume sind abgestimmt auf den spezifischen, ortsbaulichen Kontext und haben unterschiedlichen Funktionen, Charaktere und Nutzungsschwerpunkte. Dennoch sind sie räumlich und gestalterisch aufeinander abgestimmt, was in der Übersicht ein harmonisches Gesamtbild erzeugt. Das sorgfältig ausformulierte Bepflanzungs- und Gestaltungskonzept nimmt Bezug zum Ortsbild. Wichtige Sichtbezüge zur Kirche



Darstellungen zu den Schwerpunkten des Teams



bleiben erhalten, besondere Dorfansichten werden inszeniert und gepflegt, bestehende Bäume werden in eine neue Struktur integriert, der «Kirchgarten» wird in die Freiraumstruktur eingebunden.

Dennoch sind gewisse räumliche Ausformulierungen unverständlich. So ist unklar, weshalb die Nordseite des Platzes (resp. der Kirchplatz und die Zufahrt zur Kirche) gestalterisch bewusst vom Lindenplatz abgesetzt ist, obwohl eine zusammenhängende Lesart städtebaulich konsequent wäre. Auch das Brückenbauwerk und die Führung der Veloroute erscheinen als räumliche Störung. Der Bezug zur ortsprägenden, raumbildenden Bebauung entlang der Wieshofstrasse und zum südlichen Zentrumsteil geht verloren. Hier fehlt die Sensibilität zum Ortsbild. Zudem wird die Eulachstrasse – als ruhige, direkte Verbindung zwischen Linden- und Frohsinnplatz – zum Verkehrsraum. Kontrovers ist schliesslich die Mittelzone in der Wülflingerstrasse: Sie ist zwar eine Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr, führt aber gleichzeitig zu einem breiten, etwas dominanten Verkehrsraum im zentralsten Teil des Zentrums.

Der Beitrag schafft vor allem für die Nordseite des Zentrums verschiedene stadträumliche Mehrwerte und Qualitäten. Er verpasst es aber leider, die Chancen und Potenziale der Südseite auch zu erkennen.

Verkehr

Die Wülflingerstrasse bildet die zwischen Lindenplatz und Eulach eingebettete verkehrliche Hauptschlagader. Ein ausgedehnter Mehrzweckstreifen kennzeichnet den eigentlichen Zentrumsbereich. Mittig wird er als Querungs- und Abbiegehilfe zwar gut genutzt, in den Seitenbereichen überwiegt jedoch die Trennwirkung den Nutzen. Bei den Querungsstellen auf Höhe Wartstrasse und Riedhofstrasse stehen Querungshilfen zur Verfügung. Dazwischen wird die Wülflingerstrasse im Querschnitt verengt. Dadurch entsteht eine klare Kammerung, aber auch ein etwas unruhiger Strassenkörper.

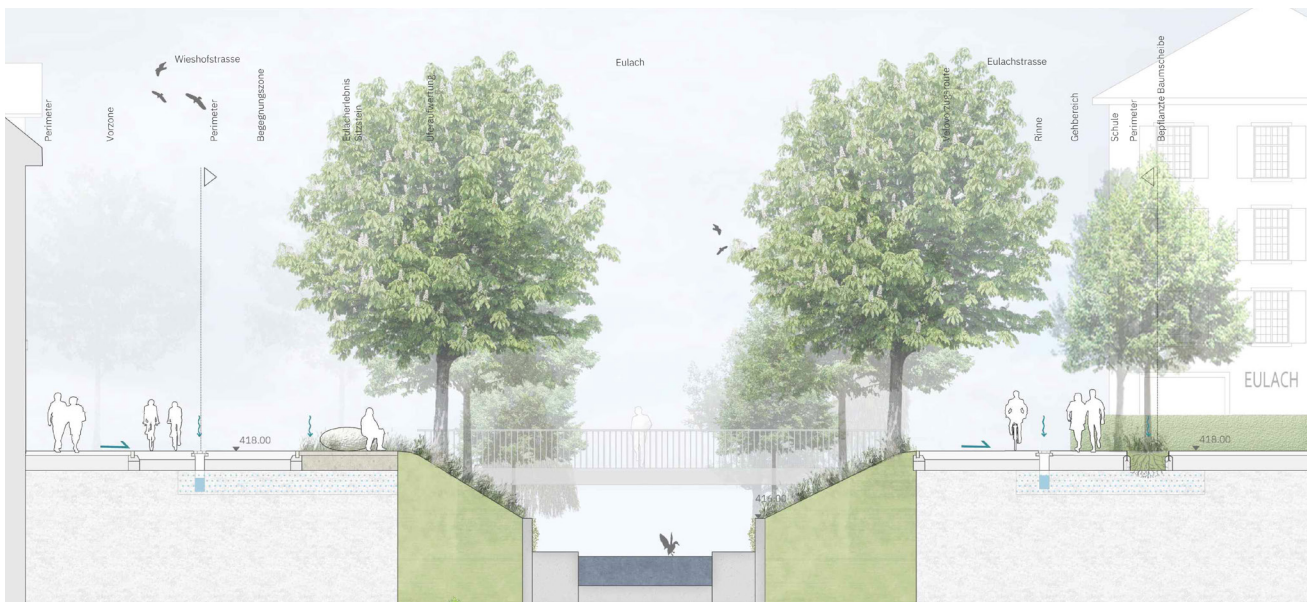
Die gebündelte Anordnung der Bushaltestellen wird begrüsst, in Fahrtrichtung stadtauswärts fehlt jedoch der geforderte Witterungsschutz. Die Führung des Quartierbusses über den Lindenplatz wird kritisch beurteilt, weil dadurch keine Bündelung der Bushaltestellen möglich ist. Die Haltestelle auf der Eulachbrücke wirkt räumlich und betrieblich eher störend.



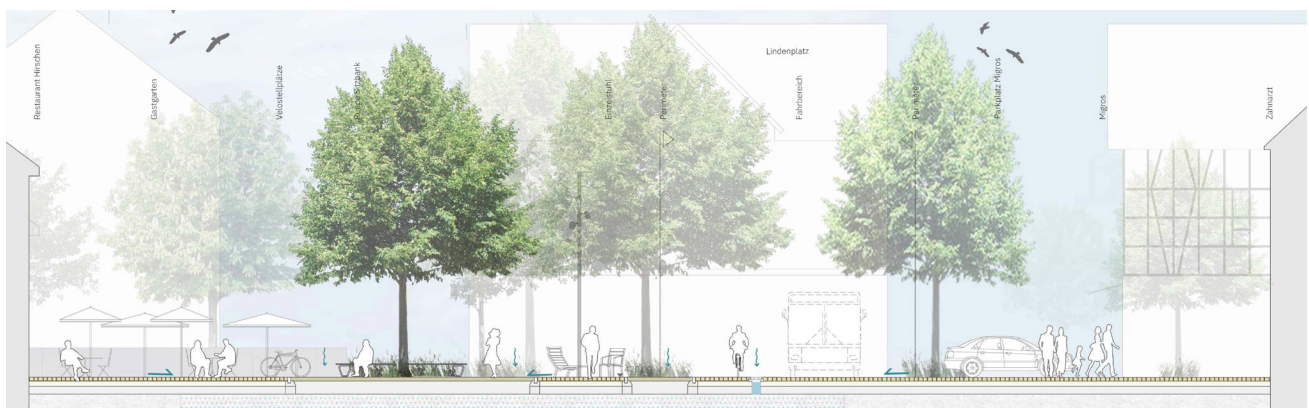
Situation am Lindenplatz



Schnitt durch den Lindenplatz, die Wülfingerstrasse und die Eulach



Schnitt durch die Wieshofstrasse, die Eulach und Eulachstrasse



Schnitt durch den Lindenplatz

Die Fahrbahn über den Lindenplatz, welche lediglich für den Quartierbus und die Zufahrt zu den Parkplätzen vor der Migros benötigt wird, prägt den Platz stark. Insgesamt werden durch die vorgeschlagene Platzgestaltung die Fussverkehrsströme tendenziell in die Randbereiche des Platzes geleitet. Die gebündelte Anordnung von Parkplätzen im Norden des Lindenplatzes ist geschickt gelöst. Auch die platzartige Gestaltung der Riedhofstrasse als Begegnungszone überzeugt verkehrlich, wird aber in der Umsetzung, insbesondere im Zusammenspiel mit den Seitenbereichen, als schwierig beurteilt.

Kritisch wird hingegen die Verkehrsfläche südlich des Lindenplatzes gesehen. Die Verflechtung der Velo- und Fussgängerströme im Bereich Wülflingerstrasse/Eulachstrasse/Eulachbrücke, kombiniert mit der Bushaltestelle und der wohl stark frequentierten Fussgängerquerungsstelle über die Wülflingerstrasse ist nicht zufriedenstellend gelöst. Gleiches gilt für den Knotenbereich südlich der Eulachbrücke. Nicht verständlich ist u. a. auch die Veloführung zwischen Oberfeldstrasse und Lindenplatz. Insgesamt beansprucht die vorgeschlagene Lösung viel Verkehrsfläche auf Höhe der Eulachbrücke, ohne dass dadurch eine klare Verkehrsführung gewährleistet werden kann.



Visualisierung der Wülflingerstrasse

CROCUS



Landschaftsarchitektur

Westpol Landschafts-
architektur GmbH,
Basel

Aster Sittoni
Anna Müller
Francesca Gobetti
Andy Schönholzer

Verkehrsplanung

Schneiter Verkehrs-
planung AG,
Zürich

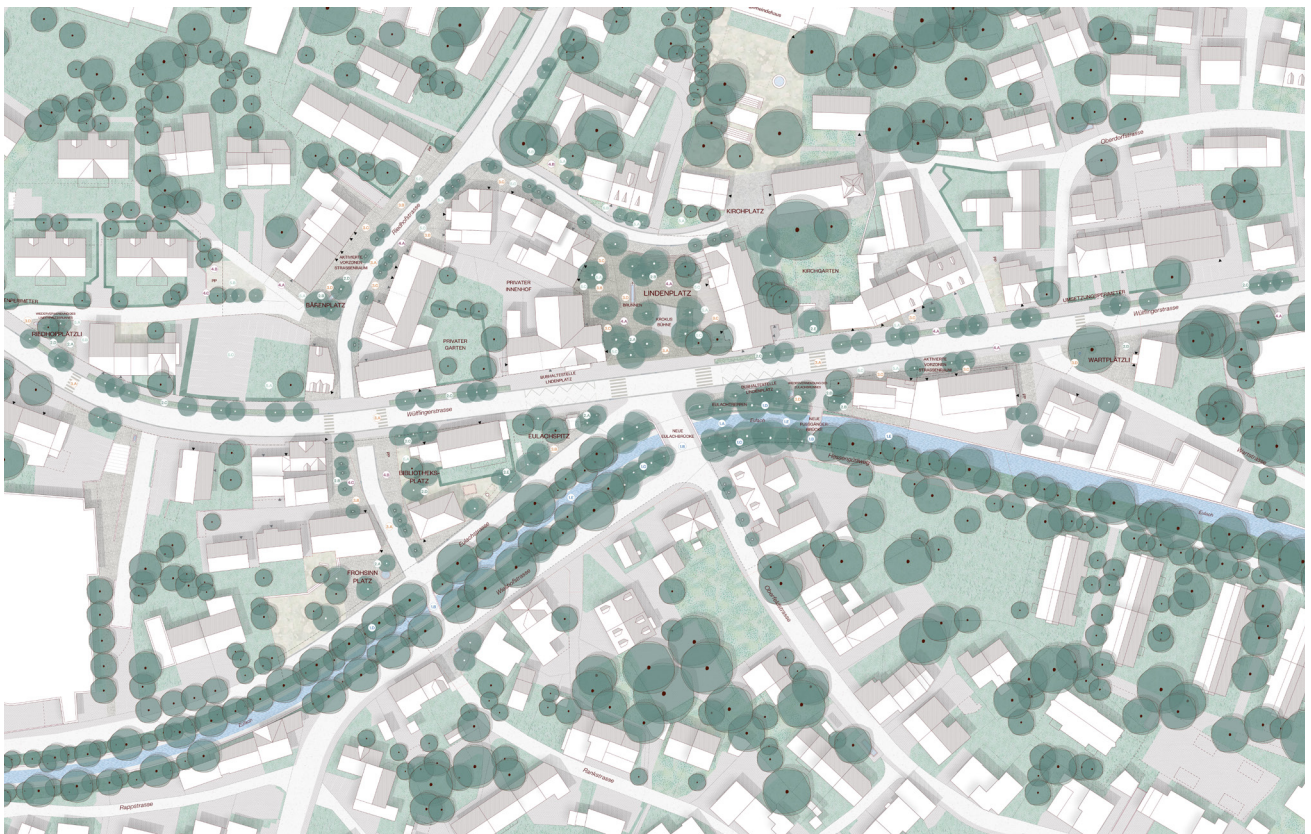
Marc Schneiter
Iwan Strub
Christian Olaya

Tiefbauingenieurwesen

ACS-Partner AG,
Zürich

Sabrina Honegger
Artan Ajdini
Awania Amar
Martin Sutter

Visualisierung der Gestaltungsidee für den Lindenplatz



Situationsplan Umsetzungs- und Ideenperimeter

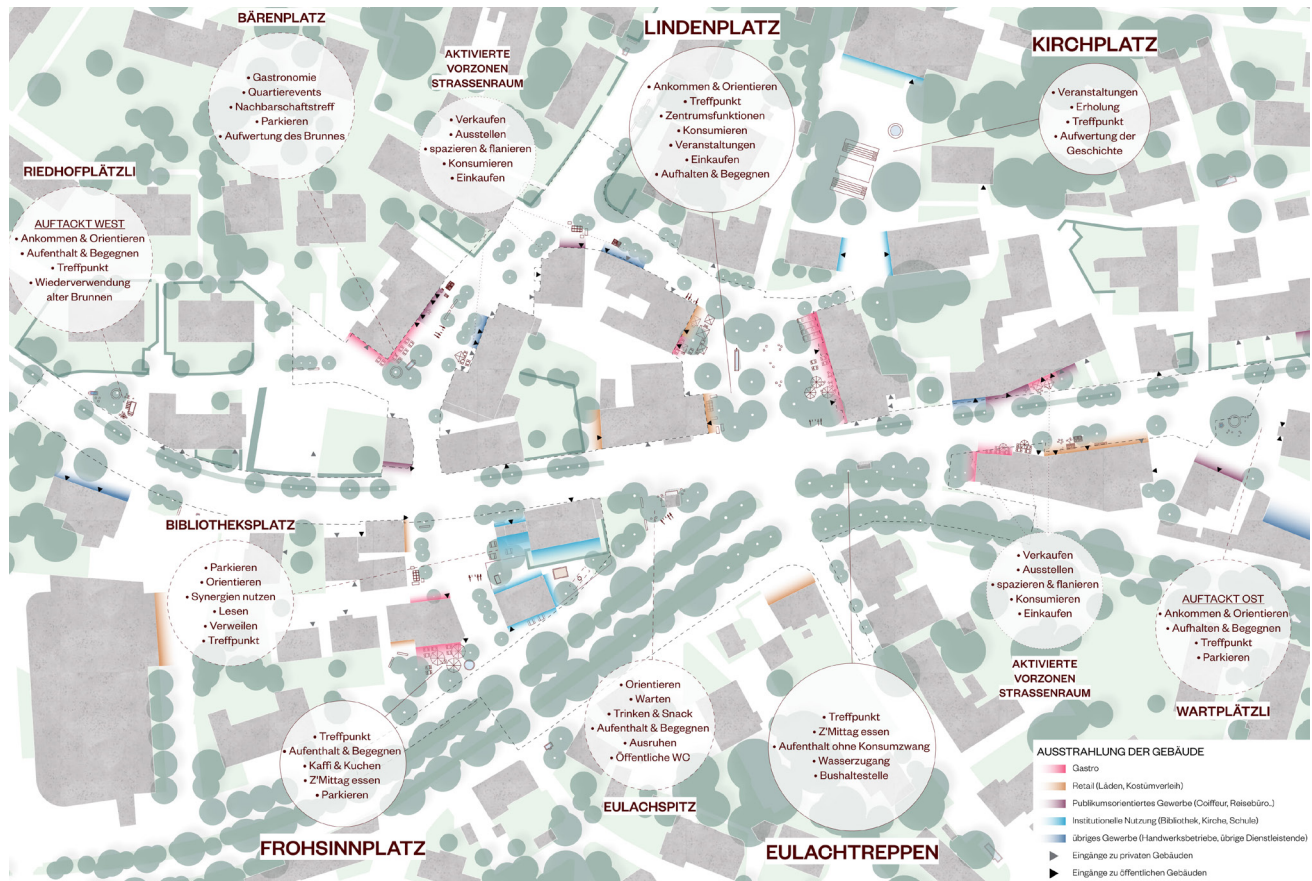
Freiraum

Das Projekt Krokus besticht auf den ersten Blick durch seine sensible Integration in den ortsbaulichen Kontext, indem es auf die klassische Gestaltungssprache von Dorf- und Altstadtkernen eingeht. Die konsequente Materialisierung in Natursteinpflasterung der Häuservorzone sowie der zahlreichen Vorplatz- und Platzsituationen und die Gestaltung von Fassade zu Fassade bringt eine wohltuende Ruhe in diesen neuralgischen und mit Infrastrukturen dicht besetzten Ortskern. Insbesondere die grosszügige Raumwirkung des Lindenplatzes ist sehr ansprechend. Sie beruht jedoch auf der Vision des Lindenplatzes als autofreier Platz ohne Parkierung. Dies ist zwar grundsätzlich erstrebenswert für einen lebendigen Zentrumsplatz, innerhalb des angestrebten Zeithorizonts aber nicht realistisch durchsetzbar. Man vermisst ausserdem eine gestalterische Geste der Querung, um den Lindenplatz mit dem südlichen Bereich über die Wülflingerstrasse hinaus markanter zu verbinden. Die Frage, wie die Qualität der Strassenräume bei der auf eine einheitliche Gestaltung zielenden Strategie trotz der unterschiedlichen Entwicklungs-Zeithorizonte garantiert werden kann, bleibt offen, erst recht, wenn nicht alle Privatbesitzer mitziehen.

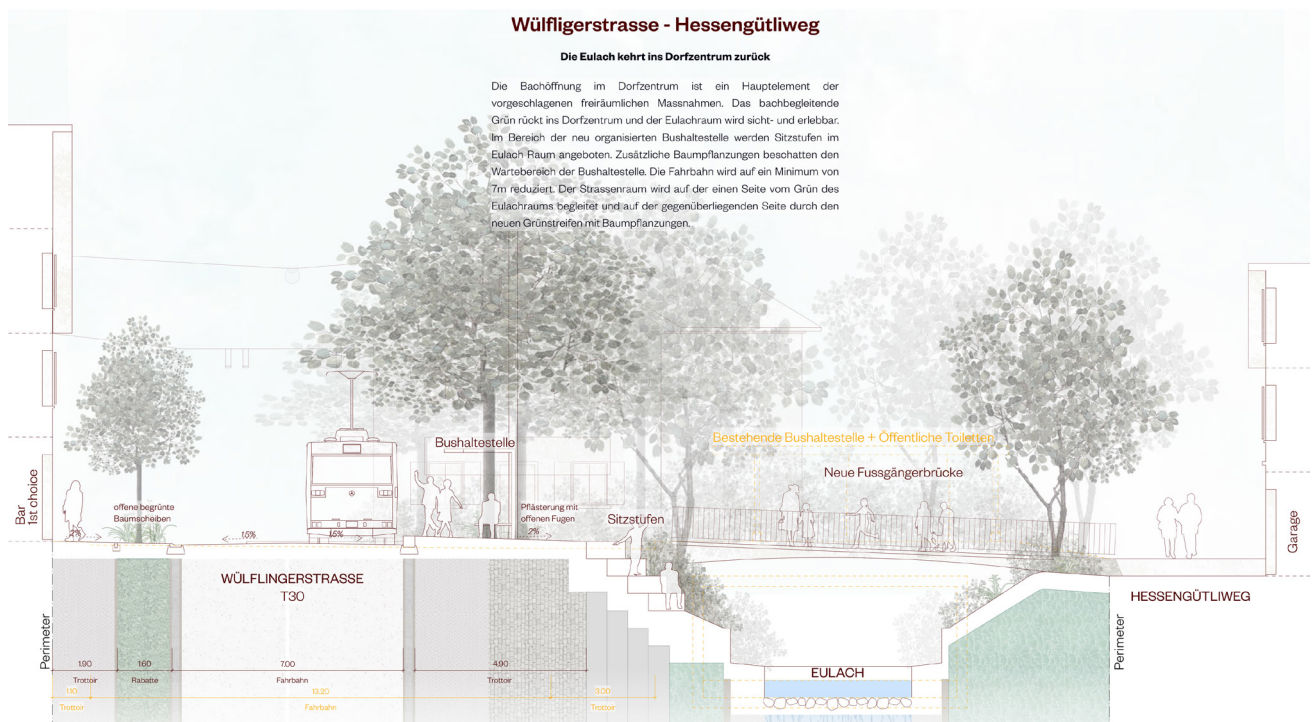
Im Umgang mit dem Eulachraum scheint das Potenzial nicht vollständig ausgeschöpft worden zu sein. So wird der Flussraum westlich der neuen Eulachbrücke von der Eulachstrasse und der Wieshofstrasse von möglichen Aufenthaltsräumen wie dem Frohsinnplatz oder dem Eulachspitz getrennt. Die vorgeschlagene Massnahme zur Steigerung der Erlebbarkeit der Eulach in Form einer sehr steilen Sitzstufenlandschaft hinter der Bushaltestelle und der Veloroute vermag hingegen aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit nicht zu überzeugen.



Darstellung des Raums an der Eulach am Lindenplatz



Schema des Nutzungskonzepts



Schnitt durch die Eulach, Wülflingerstrasse und Hessengütlweg

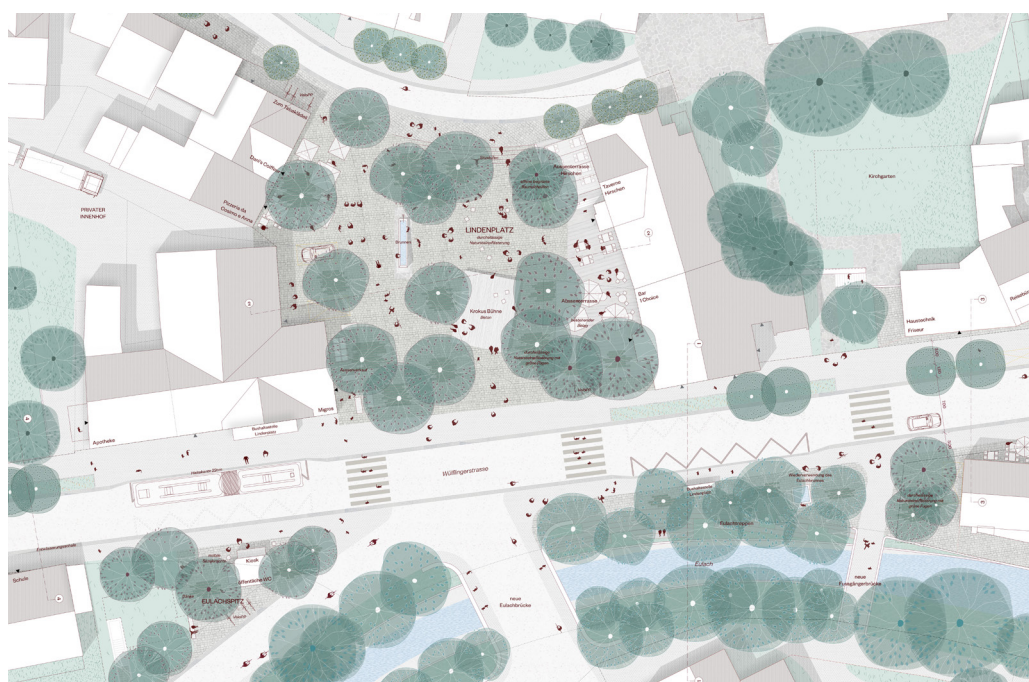
Auch wenn der Beitrag sich rücksichtsvoll in das Ortsbild integriert, so bleiben viele Problemstellungen wie z. B. die der Klima-Resilienz infolge des hohen Versiegelungsgrads ungelöst. Man vermisst robuste und innovative Strukturansätze, die einerseits Alternativen zu konventionellen Strassenführungen aufzeigen wie auch andererseits flexibel auf die diversen Herausforderungen und Entwicklungsetappen reagieren können.

Stadtraum und Nutzungen

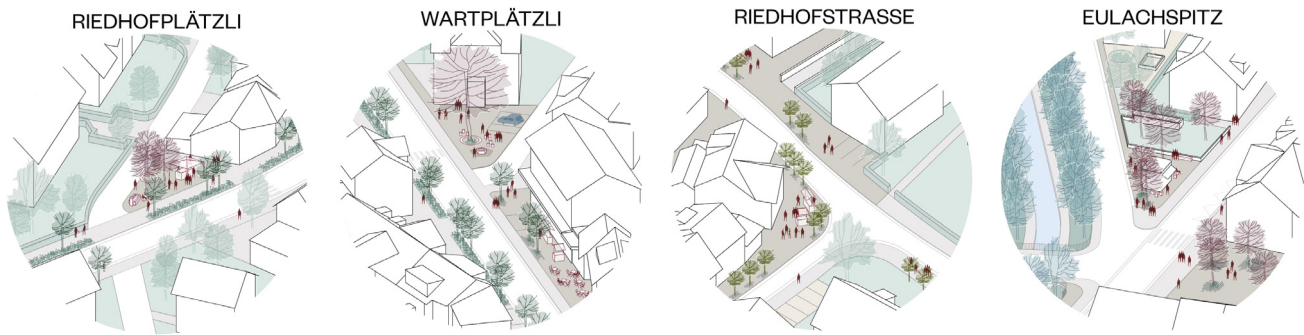
Grundidee ist die Wiederherstellung des ursprünglichen Charakters als Dorf. Dafür schlägt das Team eine durchgehende, einheitliche, zusammenhängende Gestaltung im gesamten Zentrumsgebiet vor, mit einer Natursteinpflasterung als dominanter Belagsart. Es entsteht eine angenehme, ruhige Grundlage für die vielseitige, kleinteilige, historische Bebauungsstruktur. Gleichzeitig stellt sich die Frage, ob die Eigenheiten der einzelnen Stadträume mit der ähnlichen Gestaltung zum Tragen kommen. Dabei fällt auf, dass Verkehrsführung, Nutzung und Gestaltung oft nicht kongruent sind. So scheint der Lindenplatz mit der vorgeschlagenen Bepflanzung, Materialisierung und Möblierung auf den ersten Blick verkehrsfrei, er wird aber durch eine wichtige Veloroute gequert.

Grundsätzlich ist die Gestaltung von Fassade zu Fassade gedacht, mit Einbezug der vielen privaten Vorplätze, die fast durchgehend gepflastert werden. Mit der sehr vielseitigen Grundeigentümerstruktur und kleinteiligen Parzellierung scheint dies unrealistisch und für den Ort nicht passend. Gleichzeitig wird das Zentrum sehr grossräumig gelesen. Die Gestaltung suggeriert im gesamten Zentrumsgebiet lebendige Stadträume mit aktiven Erdgeschossnutzungen, jedoch gibt es – auch in Zukunft – viele ruhige Orte, teilweise mit Wohnnutzungen im Erdgeschoss.

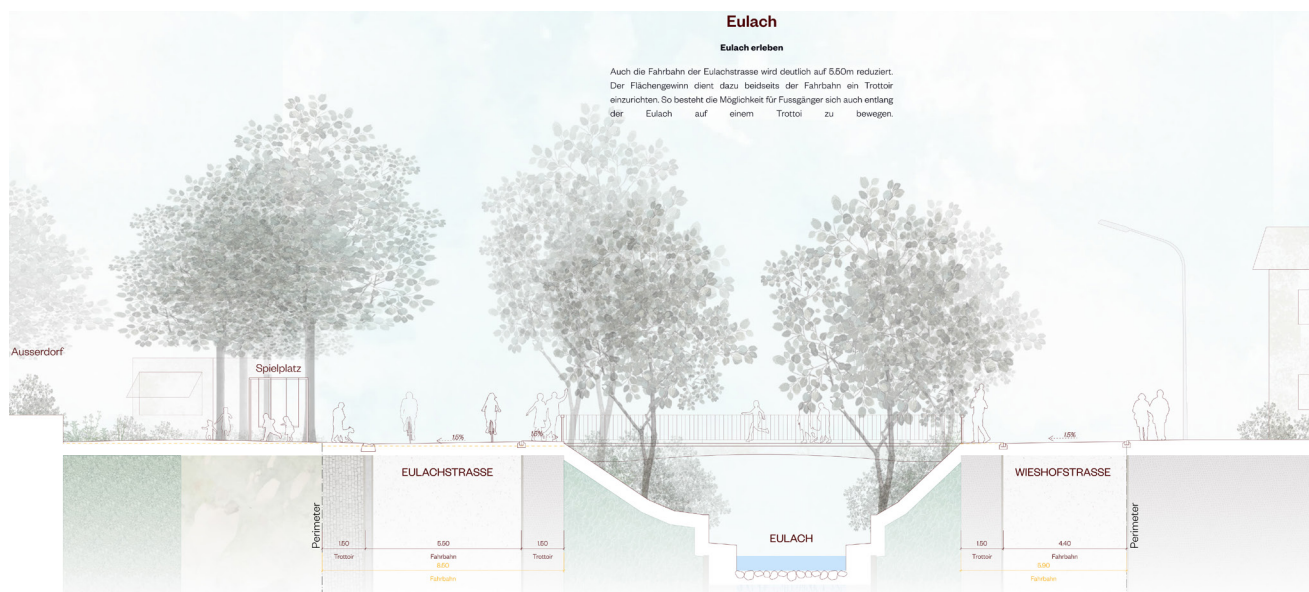
Das Projekt behandelt Wülflingen in erster Linie als altes, historisches Dorf. Der Ort hat sich aber stark verwandelt und ist heute ein dynamischer, vielschichtiger Stadtteil Winterthurs. Das historische Ortsbild ist zwar von grosser Bedeutung, dennoch hätte sich das Gremium für die Umgestaltung eine etwas modernere Interpretation des Begriffs «Dorfzentrum» gewünscht.



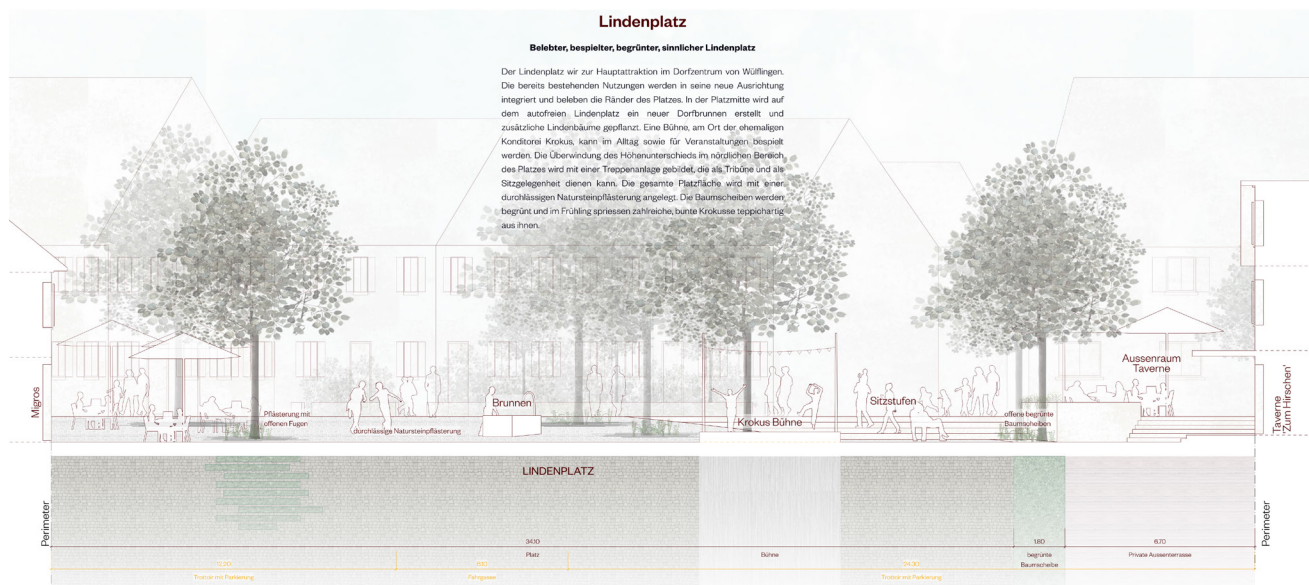
Situationsplan Lindenplatz



Darstellungen der unterschiedlichen Nutzungen und Räume im Projekt



Schnitt durch die Eulach, Eulachstrasse und Wieshofstrasse



Schnitt durch den Lindenplatz

Verkehr

Der Vorschlag «CROCUS» sieht für die Wülflingerstrasse einen Querschnitt von 7 m mit einer Tempo-30-Streckensignalisation vor. Für die Fussgängerquerungen werden zahlreiche Fussgängerstreifen platziert – hinsichtlich der Bedeutung dieses wichtigen Bus-Korridors anzahlmässig sicherlich kritisch. Bei den Fussgängerstreifen fehlen Querungshilfen (u. a. auch bei der Einmündung Wartstrasse, welche eine weitere wichtige Veloverbindung bildet) und aus Sicht Veloverkehr wird die Breite der Fahrbahn ungünstig beurteilt.

Die versetzte Anordnung der Haltekanten ist nicht verständlich, da der Quartierbus in Richtung Süden keine Anbindung an den Lindenplatz erhält. Gleichzeitig ist die Lage der Haltekanten nahe am Fussgängerstreifen ohne Mehrzweckstreifen/Querungshilfe aufgrund der nicht eingehaltenen Sichtweiten nicht machbar. Die Ausgestaltung von «Mini-Busbuchten» ist nicht nachvollziehbar und aufgrund des Überschleppens der Busse nicht hindernisfrei. Der Witterungsschutz stadteinwärts ist klein, stadtauswärts überzeugt die Einbettung des gedeckten Wartebereichs direkt an die Fassade der Migros nicht. Die Linienführung des Quartierbusses über die Wieshofstrasse (statt wie vorgesehen über die Oberfeldstrasse) ist nicht nachvollziehbar.

Der Lindenplatz wird konsequent als Platz ausgestaltet. Fuss- und Veloverkehr können den Platz flächig queren, was einen grossen Mehrwert als Ort der Vernetzung, der Begegnung und des Verweilens darstellt. Die Anforderungen an die Verfügbarkeit einer gewissen Anzahl Parkplätze im Bereich des Lindenplatzes ist nicht erfüllt.

Die Ausgestaltung und Organisation der Verkehrsflächen südlich der Wülflingerstrasse sind zu wenig klar: Die Durchsetzung einer Zubringerdienst-Regelung ist in der Praxis sehr schwierig. Entsprechend findet auf der ausgewiesenen Fläche eine komplexe Verflechtung von MIV, Quartierbus, Veloroute, weiteren Veloverbindungen und diversen Fussverkehrswunschlinien statt. Aus den Plänen und Schemen ist nicht ersichtlich, wie hierbei die Verkehrssicherheit (u. a. auch für Velofahrende von 8–88 Jahren), die Orientierung und gleichzeitig auch eine atmosphärische Aufwertung dieses Raums gewährleistet werden können.



Visualisierung der Wülflingerstrasse

Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde vom Beurteilungsgremium im Dezember 2024 genehmigt.

Sachmitglieder

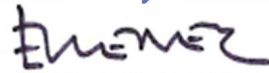
Jens Andersen



Martin Joos



Herbert Elsener

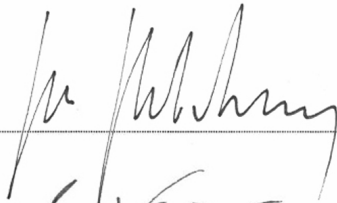


Boris Flügge

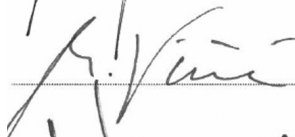


Fachmitglieder

Jan Stadelmann



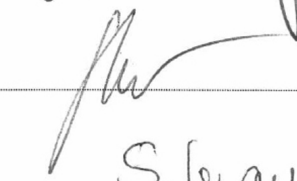
Maria Viñé



Han van de Wetering



Stefanie Ledergerber



Stefanie Kraus



metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11