

1	Ausgangslage und Aufgabe	
	Ausgangslage	5
	Handlungsbedarf	5
	Zielsetzung und Erwartungshaltung	6
	Aufgabenstellung	6
	Beurteilungskriterien	7
2	Bestimmungen zum Wettbewerb	
	Auftraggeberin	8
	Art des Verfahrens	8
	Preisgericht	8
	Preise/Preissumme	9
	Absichtserklärung	9
3	Vorprüfung	
	Ablauf Vorprüfung	10
	Ergebnisse der Vorprüfung	10
4	Beurteilung	
	1. Rundgang	12
	2. Rundgang	13
	3. Rundgang	14
	Beschreibung der Projekte und vertiefte Vorprüfung	14
5	Rangierung und Empfehlungen	15
6	Schlussfolgerungen	16
7	Projektverfassende	17
8	Genehmigung	23
	Projekte	25

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau

Stadtgestaltung/Wettbewerbe

Inhalt/Redaktion:

Monika Saxer, Metron AG, Wettbewerbsbegleitung

Layout:

Andrea Bleichenbacher

Druck:

Strupelpeter, Winterthur

Bezugsquelle:

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau

www.staedtebau.winterthur.ch

Winterthur, November 2008

Bahnhofplatz Süd Winterthur

Der Hauptbahnhof Winterthur ist der viertwichtigste Bahnhof der Schweiz. Der Bahnhofplatz Süd gilt als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs von Winterthur und dient der Bevölkerung und den Gästen der Stadt als wichtiger Aufenthalts-, Umsteige- und Durchgangsraum. Der Platz genügt aus gestalterischer und funktioneller Sicht nicht mehr den heutigen Anforderungen und soll als massgebender Bestandteil des Masterplans Stadtraum Bahnhof neu konzipiert und umgestaltet werden.

Mit der Neugestaltung und Aufwertung des Bahnhofplatzes soll eine optimale Lösung für eine gute Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität, einer idealen Halte- und Umsteigestelle für den Busbetrieb sowie eine geschickte Führung der dichten Fussgängerströme unter Berücksichtigung des Busbetriebs erreicht werden. Damit soll der Bahnhofplatz Süd künftig als Visitenkarte der Stadt Winterthur wahrgenommen werden. Das hauptsächliche Potenzial wird in der Gestaltung einer grosszügigen Dachlösung erwartet. Das Layout und das Betriebskonzept für den Busbetrieb ist als Randbedingung vorgegeben.

1 | Ausgangslage und Aufgabe

Ausgangslage

Für das Bahnhofgebiet Winterthur wurde in den letzten Jahren ein Masterplan (Masterplan Stadtraum Bahnhof Winterthur: www.stadtraum-bahnhof.winterthur.ch) ausgearbeitet, der alle öffentlichen und privaten Projekte rund um den Bahnhofplatz zusammenfasst und koordiniert.

Der Bahnhofplatz Mitte wurde in den letzten Jahren umgestaltet. Im gleichen Sinn ist die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Nord geplant. Für die Gleisquerung zwischen Bahnhofplatz/Arch-Areal einerseits und Sulzer-Areal/Neuwiesenquartier andererseits wurde im Jahr 2005 ein Wettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, die Gesamterscheinung des Stadtraums und die wichtigen Verbindungen im Bereich der Gleisquerung aufzuwerten.

Das Projekt Arch-Areal und die Erschliessungsbereiche Archstrasse und Archplatz sollen im Zusammenhang mit dem grossflächigen Arch-Projekt realisiert werden.

Der Bahnhofplatz Süd ist das eigentliche Bindeglied zwischen diesen Teilprojekten. Der Platz (Strassenbelag) ist bautechnisch sanierungsbedürftig und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Stadt Winterthur hat zusammen mit Stadtbuss ein Konzept für den Busbetrieb und die Haltestellenanordnung beim Bahnhofplatz Süd erarbeitet, das für die nächste Generation Bestand haben soll.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf in der Gestaltung des Platzes ist augenfällig. Als Scharnier zwischen Bahnhof–Altstadt–Arch-Areal und neu auch in Richtung Sulzer-Areal fehlt es dem Platz an Ausstrahlung. Die heutige Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz Süd ist gering. Der Platz ist übermöbliert und verstellt. Die bestehende Dachkonstruktion vermag nicht mehr den ästhetischen Anforderungen zu genügen. Der Belag ist sanierungsbedürftig.

Der Bahnhofplatz Süd ist der am stärksten frequentierte Raum im Bereich des Bahnhofs Winterthur. Hier treffen eine hohe Anzahl von Bussen, wartenden Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs und querenden Personen zwischen Bahnhof und Altstadt aufeinander. Obwohl das Prinzip der Koexistenz von Busverkehr und Fussgängerströmen trotz der hohen Frequenzen gut funktioniert, gibt es Konflikte und Unsicherheiten in der Platzbenutzung.

Im Hinblick auf eine bessere Anbindung des Arch- und des Sulzer-Areals sind verstärkte Fussgängerströme zu erwarten. Die Orientierung zur Gleisquerung und zum Arch-Areal erhält damit einen höheren Stellenwert.

Zielsetzung und Erwartungshaltung

Mit der Neugestaltung verfolgt die Stadt Winterthur das Ziel einer attraktiven Aufwertung des Platzes als Stadt- und Verkehrsraum, als Bindeglied der Stadtentwicklungsareale und als Visitenkarte der Stadtentwicklung:

- Städtebauliche und stadträumliche Aufwertung durch eine umfassende Neugestaltung im Spannungsfeld der Ansprüche an einen multifunktionalen Stadtplatz und an die zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs
- Gute Voraussetzung für einen attraktiven und optimal funktionierenden Busbetrieb ohne zusätzliche Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs auf der Zürcher- und Technikumstrasse
- Hohe Aufenthaltsqualität für die Passanten und Fahrgäste, wozu insbesondere eine attraktive Überdachung der Wartebereiche, eine funktionale und gut gestaltete Möblierung sowie ein ausgezeichnetes Informationssystem gehören
- Gute Orientierung zu den zentralen Stadtentwicklungsarealen Sulzer-Areal und Arch-Areal sowie Einbezug der attraktiveren Fussgängerverbindungen, welche durch die benachbarten Projekte Gleisquerung und Bahnhofplatz Mitte/Nord verfolgt werden
- Neue, optimal platzierte und architektonisch gut gestaltete Mobilitätszentrale von Stadtbus Winterthur
- Umgestaltung und Aufwertung der Unterführung zwischen Bahnhofplatz und Arch-Areal sowie geschickter Einbezug der Betriebsräume im Untergeschoss

Aufgabenstellung

Die Stadt Winterthur verfolgt mit dem Masterplan Stadtraum Bahnhof eine umfassende Aufwertung der wichtigen Räume und Verbindungen im Stadtzentrum rund um den Bahnhof. Der Bahnhofplatz Süd bildet in dieser Aufwertung einen absoluten Brennpunkt: gelegen zwischen Altstadt und Bahnhof, Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, Aufenthalts-, Umsteige- und Durchgangsraum für die Bevölkerung, Beschäftigte und Gäste der Stadt.

Mit einer Neugestaltung verfolgt die Stadt Winterthur das Ziel einer attraktiven Aufwertung des Platzes als Stadt- und Verkehrsraum, Bindeglied der Stadtentwicklungsareale und als Visitenkarte der Stadtentwicklung.

Die konkreten Aufwertungsmassnahmen umfassen die Platzgestaltung, eine neue Dachgestaltung des Bushofs, die Anordnung einer neuen Mobilitätszentrale von Stadtbus Winterthur, die Verbesserung der Fussgängerbindung zum Arch-Areal und die verbesserte Anordnung der Haltekanten.

Die neue Platzgestaltung muss komplexe Anforderungen erfüllen: eine optimale Halte- und Umsteigestelle für den intensiven Betrieb von Stadtbus Winterthur, eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität trotz der vielfältigen Nutzungsansprüche an den Platz und eine gute Orientierung und Führung der Fussgängerströme, welche nirgendwo in der Stadt so dicht sind wie hier.

Beurteilungskriterien

Die Beurteilung des Gesamtkonzepts erfolgt nach den Zielsetzungen mit folgenden Kriterien:

- Städtebau und Gestaltung
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit

Die Reihenfolge der Kriterien entspricht keiner Wertung. Das Preisgericht wird aufgrund der aufgeführten Beurteilungskriterien eine Gesamtwertung vornehmen.

2 | Bestimmungen zum Wettbewerb

Auftraggeberin

Auftraggeberin war die Stadt Winterthur, vertreten durch das Departement Bau. Die Projektleitung lag beim Amt für Städtebau.

Art des Verfahrens

Das Verfahren wurde als offenes Verfahren im Staatsvertragsbereich gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. a der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie gemäss Submissionsverordnung des Kantons Zürich (SVO) vom 23. Juli 2003 durchgeführt. Ergänzend kam die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 1998, zur Anwendung. Der Gerichtsstand ist Winterthur.

Mit der Teilnahme am Projektwettbewerb anerkennen alle Beteiligten die SIA-Ordnung 142, das vorliegende Wettbewerbsprogramm, die Fragenbeantwortung und die Entscheide des Preisgerichts in Ermessensfragen.

Preisgericht

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

- Walter Bossert, Stadtrat, Departement Bau (Vorsitz)
- Matthias Gfeller, Stadtrat, Departement Technische Betriebe
- Thomas Nideröst, Direktor Stadtbuss
- Peter Lötscher, Swiss Life, Zürich, und Peter Meier, Coop, Schafisheim (eine gemeinsame Stimme)
- Max Reifler, Stadttingenieur, Tiefbauamt (Ersatz)

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

- Michael Hauser, Stadtbaumeister, Amt für Städtebau (Moderation)
- Eraldo Consolascio, Architekt, Erlenbach
- Martin Deuring, Bauingenieur, Winterthur
- Pascale Guignard, Architektin, Zürich
- Barbara Schudel, Architektin, Bern
- Oliver Strässle, Amt für Städtebau (Ersatz)

Expertinnen und Experten

- Reto Abderhalden, Stadtbuss
- Beat Kammermann, Stadtpolizei/Verkehrslenkung
- Markus Mettler, Halter AG, Zürich
- Heinz von Moos, PL Masterplan Stadtraum Bahnhof
- Ueli Rüschi, Verkehrsplanung
- Fridolin Störi, Baupolizei
- Mark Würth, Stadtentwicklung
- Katrin Zehnder, Amt für Städtebau/Denkmalpflege

Wettbewerbsorganisation/Wettbewerbsbegleitung

- Monika Saxer, Stefan Pfiffner, Metron Bern AG, Bern
- Beat Suter, Metron Raumentwicklung AG, Brugg

Der Beizug weiterer Expertinnen und Experten durch das Preisgericht blieb vorbehalten.

Preise/Preissumme

Für Preise und eventuelle Ankäufe wurde eine Gesamtpreissumme von CHF 100 000 (inkl. MwSt.) ausgesetzt.

Absichtserklärung

Die Auftraggeberin beabsichtigt – die Kreditsprechung und Baubewilligung durch übergeordnete Instanzen vorbehalten –, das vom Preisgericht empfohlene Projekt zu realisieren und das entsprechende Team freihändig gemäss § 10 Abs. 1 lit. i SVO mit der Projektierung des Projekts/Teilprojekts zu beauftragen.

Für die Gesamtleitung, das Projektmanagement sowie die Projektierung und Ausführung der Werkleitungen und des Unterbaus hat die Auftraggeberin das Ingenieurbüro Grünenfelder+ Keller AG, Winterthur, beauftragt. Dieses Büro war von einer Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen.

Das Urheberrecht verbleibt bei der Autorenschaft, während die Unterlagen der prämierten und allenfalls angekauften Eingaben in den Besitz der Auftraggeberin übergehen.

Eine Publikation der Projekte durch die Auftraggeberin erfolgt unter vollständiger Angabe der Autorenschaft, ein spezielles Einverständnis ist nicht erforderlich.

3 | Vorprüfung

Ablauf Vorprüfung

Die Projekte wurden im Rahmen einer Vorprüfung gemäss den im Wettbewerbsprogramm gestellten Anforderungen und Randbedingungen wertungsfrei geprüft. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden in einem Bericht zusammengestellt und den Mitgliedern des Preisgerichts zu Beginn des ersten Jurytags zur Verfügung gestellt.

Die vier Projekte der engeren Wahl wurden bezüglich Statik, Fahrleitungen, Wirtschaftlichkeit und Überdachung einer detaillierten Prüfung unterzogen. Die Ergebnisse wurden am Anfang des dritten Jurytags den Anwesenden präsentiert bzw. abgegeben.

Ergebnisse der Vorprüfung

Formelle Vorprüfung

30 Projekte wurden termingerecht und anonym dem Amt für Städtebau zugestellt. Ein Projekt wurde zu spät eingereicht. Alle Modelle wurden termingerecht zugestellt.

Bei der formellen Vorprüfung wurden folgende Verstösse festgestellt:

- Die Projekte **TÜRBAND 64.1**, **Mittendrin** und **XYLO** weisen kein Untergeschoss aus
- Das Projekt **XYLO** weist keine genügend aussagekräftige Visualisierung aus

Diese Verstösse sowie weitere kleinere Verstösse betreffend Ausrichtung der Grundlage, Vermasung etc. verschaffen keinem der teilnehmenden Teams Vorteile gegenüber anderen Projekten.

Infolge der um 5 Tage verspäteten Eingabe und der damit vorhandenen Bevorteilung in der Bearbeitungszeit beantragen die Vorprüfenden beim Preisgericht, das Projekt **Lichtkubus** von der Beurteilung auszuschliessen.

Materielle Vorprüfung

Bei mehreren Projekten wurden gröbere Verstösse bezüglich der Randbedingungen Verkehrsführung ÖV und mIV festgehalten:

- Bei den Projekten **semper idem** und **TÜRBAND 64.1** ist die Anforderung der störungsfreien Aus-/Einfahrt auf/aus der Technikumstrasse nicht erfüllt
- Beim Projekt **TÜRBAND 64.1** funktioniert aufgrund zweier schmaler Fahrgassen das ÖV-Betriebskonzept nicht
- Beim Projekt **semper idem** kann die Leistungsfähigkeit der Technikumstrasse mit der vorgeschlagenen Begegnungszone nicht aufrechterhalten werden
- Das Projekt **Abfahrt 14.53** weist im weiteren Umfeld des Perimeters grobe Verstösse auf. Die Arch-Erschliessung ist nicht sichergestellt. Der motorisierte Individualverkehr aus dem Raum Arch und Lagerhausstrasse in Richtung Zürcherstrasse wird zu grösseren Umwegen gezwungen (inkl. Taxi, Anlieferung)

Bei mehreren Projekten wurden die technischen Vorgaben bezüglich Dachgestaltung, überdachte Wartebereiche und Fahrleitungen nicht eingehalten:

- Mehrere Teams haben mangelnde Aussagen zu Pylonen, Masten, Dachkonstruktion und den Befestigungsmöglichkeiten der Fahrleitungen
- Größere Verstöße weisen die Projekte **quadratur**, **Mittendrin**, **LEON** und **Copulae** auf

Die Vorprüfenden stellen den Antrag, die Projekte **semper idem**, **TÜRBAND 64.1**, **Abfahrt 14.53** zur Beurteilung zuzulassen, weisen aber darauf hin, dass sie als **Ankauf** behandelt werden müssen, da sie gegen die verkehrlichen Randbedingungen verstossen. Bei den Projekten **quadratur**, **Mittendrin**, **LEON** und **Copulae** sind mehrere technische Vorgaben nicht eingehalten. Die Vorprüfenden schlagen vor, auch diese Projekte zur Beurteilung zuzulassen und im Falle einer Rangierung als **Ankauf** zu behandeln. Alle weiteren Projekte sind ebenfalls zur Beurteilung zuzulassen.

Die zweite Vorprüfung zeigte auf, dass die Projekte der engeren Wahl statisch und bezüglich Fahrleitungen grundsätzlich realisierbar sind.

4 | Beurteilung

Das Preisgericht tagte am Donnerstag, 23. Oktober 2008, Freitag, 24. Oktober 2008 und Freitag, 31. Oktober 2008, im Veranstaltungssaal an der Technikumstrasse 81 in Winterthur.

Zu Beginn des ersten Jurierungstags nahm das Preisgericht Kenntnis vom Ergebnis der Vorprüfung.

Das Preisgericht folgte einstimmig dem Antrag der Vorprüfung und schloss das Projekt 31, **Lichtkubus**, von der Beurteilung aus. Nach der Prüfung der festgestellten materiellen Verstösse entschied das Preisgericht, alle übrigen Projekte zur Beurteilung, Rangierung und Preiserteilung zuzulassen.

In verschiedenen Rundgängen und einem Kontrollrundgang ermittelte das Preisgericht die rangierten und prämierten Projekte. Zwischen den Rundgängen wurde der Bahnhofplatz gemeinsam besichtigt.

1. Rundgang

Durch Mehrheitsentscheide des Preisgerichts schieden folgende Projekte im ersten Rundgang aus:

1	Spiel der Glas- und Lichtmodule
---	---------------------------------

4	babette
---	---------

6	quadratur
---	-----------

13	CIERVO
----	--------

14	FEUERVOGEL
----	------------

20	Waldvogel
----	-----------

22	Abfahrt 14.53
----	---------------

24	unpaarig gefiedert
----	--------------------

26	LEON
----	------

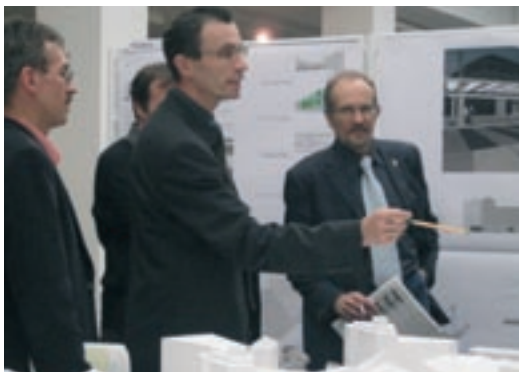
28	Copulae
----	---------

30	XYLO
----	------

2. Rundgang

Durch Mehrheitsentscheide des Preisgerichts schieden folgende Projekte im zweiten Rundgang aus:

2	linie 7.7
5	semper idem
7	EULACH
8	TÜRBAND 64.1
10	Zebra
11	ALICE (IN DEN STÄDTEN)
12	BRÜCKENSCHLAG
15	HUB
17	Air
21	Cuore
25	COLUMBUSSI



3. Rundgang

Durch Mehrheitsentscheide des Preisgerichts schieden folgende Projekte im dritten Rundgang aus:

3	SQUAMATA
9	Mittendrin
27	KÖNIGIN DER NACHT
29	clayon

Die Projekte Nr. 16, 18, 19 und 23 wurden zur Beurteilung in die engere Wahl mitgenommen.

Beschreibung der Projekte und vertiefte Vorprüfung

Die Projekte der engeren Wahl wurden auf den 31. Oktober 2008 durch die Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter beschrieben. Die Ergebnisse der zweiten Vorprüfung und die Beschriebe der Projekte Nr. 16, 18, 19 und 23 wurden dem Preisgericht zu Beginn des letzten Jurytags vorgestellt und diskutiert. Die Beschriebe wurden aufgrund der Diskussion überarbeitet und einstimmig angenommen.

Anschliessend wurden die Projekte anhand der Beurteilungskriterien nochmals eingehend diskutiert und es wurde eine Rangfolge festgelegt.



5 | Rangierung und Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt dem Stadtrat von Winterthur folgende Rangierung, Preiserteilung und Aufteilung des Preisgelds:

1. Rang/1. Preis	Projekt Nr. 19	in between	CHF 34 000 (inkl. MwSt.)
2. Rang/2. Preis	Projekt Nr. 16	Lounge	CHF 32 000 (inkl. MwSt.)
3. Rang/3. Preis	Projekt Nr. 18	SCRAT	CHF 18 000 (inkl. MwSt.)
4. Rang/4. Preis	Projekt Nr. 23	noguchi	CHF 16 000 (inkl. MwSt.)

Das Preisgericht empfiehlt das Projekt 1. Preis/1. Rang, Nr. 19, **in between**, zur Weiterbearbeitung. Nachfolgende Punkte sind im Rahmen des Vorprojekts zu klären:

- Aufzeigen des Fahrleitungskonzepts einschliesslich Aufhängung in Abstimmung auf die Höhe des Dachs
- Funktionale Feinabstimmung im Einvernehmen mit Stadtbuss
- Abstimmen des neuen Eingangsbereichs für Coop im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer
- Aufzeigen der Platzbeläge in Abstimmung u. a. mit dem Bahnhofplatz Mitte und dem Arch-Areal
- Abstimmung der Nachtsituation mit «Stadtlicht»
- Weiterentwicklung von Konstruktion und Materialisierung. Es wird empfohlen, ein 1:1-Modell zu erstellen
- Weitere Hinweise aus der Vorprüfung sind zu beachten

Sollte das Projekt in wesentlichen Punkten von der Wettbewerbseingabe abweichen, ist es dem Preisgericht erneut vorzulegen.

6 | Schlussfolgerungen

Das Beurteilungsgremium dankt allen teilnehmenden Teams für ihre Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen Aufgabe. Die rege Teilnahme an diesem offenen Projektwettbewerb verdeutlicht die Attraktivität des Verfahrens. Voraussetzung war ein vorgegebenes Verkehrslayout und damit eine auf klare Fragen reduzierte Aufgabenstellung. Die eingegangenen Beiträge der Teilnehmenden haben aufgezeigt, dass trotzdem ein überraschend grosses Spektrum an Lösungsansätzen möglich ist.

Das Preisgericht hatte die Chance, sich mit den verschiedenen Lösungen ausgiebig auseinanderzusetzen und die vielversprechendsten Wettbewerbsbeiträge kontrovers zu diskutieren:

- Vollständige Überdeckung: Mit diesem Ansatz hat sich etwa das Projekt Nr. 18, **SCRAT**, auf hohem Niveau auseinandergesetzt. Das Projekt hat fasziniert, weil es den Bedürfnissen von Stadtbus und dem Wunsch nach einem starken baulichen Zeichen gleichermaßen Rechnung trägt. Allerdings stösst diese Lösung an städtebauliche Grenzen, da sie Altstadt und Bahnhofgebiet über Gebühr verwischt und damit die gerade in einer Grossstadt wichtigen Teilidentitäten und die Lesbarkeit der historisch gewachsenen Strukturen mindert
- «Perron»-Lösung: Dieser aus den Bushaltekanten abgeleitete Ansatz mit drei parallel zueinander stehenden Dächern ist u. a. im Projekt Nr. 23, **noguchi**, zeitgemäss ausgearbeitet. Die Lösung führt für die Fahrgäste von Stadtbus einen hohen Komfort herbei, fokussiert allerdings allzu einseitig: Durch die parallelen Dächer wird der Platz stark gerichtet und erinnert allzu sehr an eine Perronsituation in Bahnhöfen, was der allseitig ausgerichteten Situation vor Ort wenig Rechnung trägt
- «Neue Leere»: Dieser sehr manifeste Lösungsansatz wurde vom Projekt Nr. 16, **Lounge**, konsequent verfolgt, indem der öffentliche Raum zwischen Bahnhof, Altstadt und umliegenden Quartieren baulich leer gelassen und lediglich möbliert wird, was an den Zustand des Orts um 1950 erinnert. Das Projekt hat in der Debatte zu Grundsatzdiskussionen angeregt. Es ist unbestritten, dass der Ansatz abstrakt betrachtet die grösste Spannung aufweist, indem der öffentliche Raum konsequent unbebaut bleibt. Unterschätzt haben die Verfassernden, dass dieser Ort funktional stark bestimmt ist und sich zwischen dem klar gefassten Bahnhofplatz mit Post- und Aufnahmegebäude auf der einen und der Technikumstrasse auf der anderen Seite räumlich verliert
- Dach und Stadt in Wechselwirkung: Dieser Ansatz hat u. a. das Projekt Nr. 19, **in between**, auf hohem Niveau verwirklicht. Die Verfassernden tragen dem Umstand Rechnung, dass der Busbahnhof gleichzeitig auch Stadtplatz, wichtige Verbindung von Marktgasse und Bahnhof, Blickachse und Verbindung zwischen Stadttor und dem neuen Arch-Areal, Tor zum Coop und Treffpunkt sowie Ort des Verweilens ist. Dabei ist das Abrücken von der Altstadt und die in der Folge unbebaute Verbindung zwischen Marktgasse und Bahnhof eine folgerichtige und städtebaulich wichtige Konsequenz. Indem die Verfassernden die Funktionen geschickt zusammenfassen und überlagern sowie Standort und Geometrie sorgfältig wählen, gelingt ihnen an diesem räumlich dispersen Ort eine grosszügige städtebaulich-architektonische ausgewogene Aussage. Es entsteht ein wirtlicher Ort des Wartens und Zirkulierens

7 | Projektverfassende

Nach Durchführung der Beurteilung und Unterzeichnung des Berichts wurden die Verfasser-couverts in der Reihenfolge der Rangierung und anschliessend in der numerischen Reihenfolge geöffnet und die Teilnahmeberechtigung überprüft.

Die vier prämierten Wettbewerbsbeiträge

1. Rang/1. Preis	Projekt Nr. 19: in between
Architektur	Stutz+Bolt+Partner Architekten, Winterthur Dario Oechsli
Bauingenieurwesen	Dr. Schwartz Consulting AG, Zug Dr. Joseph Schwartz
Visualisierungen	DesignRaum GmbH, Winterthur

2. Rang/2. Preis	Projekt Nr. 16: Lounge
Architektur/Städtebau	Dürig AG, Zürich Jean-Pierre Dürig, Joanna Domagalski, Gian Paolo Ermolli
Bauingenieurwesen	MWV Bauingenieure AG, Baden Ljupko Peric
Landschaftsarchitektur	Topotek 1, Berlin Martin Rein-Cano, Julie Köpper

3. Rang/3. Preis	Projekt Nr. 18: SCRAT
Bauingenieurwesen	Locher AG Zürich, Ingenieure, Zürich Oliver Gehring
Architektur/Städtebau	atelier ww, Architekten SIA AG, Zürich Tibor Joanelly, Thuy Duong Du, Patrick Schöll, Adrien Leduc
Landschaftsarchitektur	asp Landschaftsarchitekten AG, Zürich Gerwin Engel
Lichtplanung	Reflexion AG, Zürich Claudia Widmer
Fahrleitung	Paul Keller AG, Dübendorf René Kopp
Verkehrsplanung	Enz+Partner AG, Zürich Robert Enz

4. Rang/4. PreisProjekt Nr. 23: **noguchi**

Architektur/Städtebau	dform Architekten, Zürich Alice Hucker, Holger Schurk
Architektur/Städtebau	urbaNplus, Zürich Stefan Kurath
Bauingenieurwesen	ACS Partner AG, Zürich Matteo Cogliatti
Lichtplanung	Schacke&Partner, Zürich Janet Schacke
Verkehrs- und Raumplanung	Jürg Dietiker, ZHAW, Winterthur

Weitere Wettbewerbsbeiträge

Projekt Nr. 1: **Spiel der Glas- und Lichtmodule**

Architektur	Vogelplan Architekten, Darmstadt Christian Vogel
Verkehrsplanung	Planungsbüro Prof. von Mörner+Jünger, Darmstadt Harald Jünger

Projekt Nr. 2: **linie 7.7**

Architektur	Pool 2 Architekten, Kassel Tore Pape
Architektur	Daniel Goldberg, London
Bauingenieurwesen	Reitz und Pristl, Kassel
Verkehrsplanung	Ambrosius Blanke, Bochum

Projekt Nr. 3: **SQUAMATA**

Architektur/Städtebau	Vetter Schmid Architekten, Zürich Lukas Schmid, Tobias Vetter
Bauingenieurwesen	Thomas Boyle Bauingenieure BE MSCE SIA, Zürich Thomas Boyle, Matthias Schierig
Lichtplanung	Mettler+Partner AG, Zürich Tobias Gsell
Visualisierung	Stefan Roggo, Bremgarten

Projekt Nr. 4: **babette**

Städtebau	Benno Agreiter, dipl. Architekt ETH, Zürich
Architektur	Christian Hertweck, Mannheim
Landschaftsarchitektur	voila Landschaftsarchitektur, Karlsruhe Stella Friede

	Projekt Nr. 5: semper idem
Architektur	Christoph Sauter, St. Moritz Alexander Seidel, Dennis Neu, Dagmara Zukowska
Bauingenieurwesen	Edy Toscano Engineering&Consulting, St. Moritz Moreno Giudicetti
	Projekt Nr. 6: quadratur
Architektur	Christophe Kobler, Studio Kobler, Lancy/Genf
	Projekt Nr. 7: EULACH
Architektur	AV1 Architekten, Kaiserslautern
Landschaftsarchitektur	Mettler Landschaftsarchitektur, Gossau
	Projekt Nr. 8: TÜRBAND 64.1
Architektur	balzani architekten, Brig
	Projekt Nr. 9: Mittendrin
Architektur	Froelich&Hsu Architekten ETH BSA SIA, Zürich Martin Hsu & Adrian Froelich, Marcel Frei, Jonas Winkler
Bauingenieurwesen	mund ganz + partner ag, dipl. Bauingenieure ETH/SIA, Brugg Beat Ganz
	Projekt Nr. 10: Zebra
Architektur	Hurst Song Architekten, Zürich Alex Hurst, Suzanne Song, Julia Zuk
	Projekt Nr. 11: ALICE (IN DEN STÄDTEN)
Architektur	Müller&Truniger, dipl. Architekten ETH SIA, Zürich Andreas E. Müller, Daniel Truniger, Cornelius Rechsteiner, Andrea Landolt
Bauingenieurwesen	Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich Urs Marti, Günter Zöggeler
Landschaftsarchitektur	Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich Christoph Schubert, Sandro Balliana
Verkehrsplanung	Stadt Raum Verkehr, Birchler + Wicki, Zürich Markus Birchler

	Projekt Nr. 12: BRÜCKENSCHLAG
Architektur/Städtebau	marchwell, dipl. Architekten ETH SIA, Zürich Valentino Marchisella & Caspar Wellmann, Corinne Liebi
Bauingenieurwesen	Ernst Basler Partner AG, Zürich Christoph Haas
Verkehrsplanung	B+S AG, Bern Walter Schaufelberger

	Projekt Nr. 13: CIERVO
Architektur	oos ag, Zürich
Lichtplanung	Lichtkompetenz GmbH, Zürich

	Projekt Nr. 14: FEUERVOGEL
Architektur	Vrendli und Arnold Amsler, Architekt BSA/SIA, Winterthur Kathrin Schmidt, Cornelius Schumacher
Bauingenieurwesen	bonomo engineer, Rüdlingen Reto Bonomo

	Projekt Nr. 15: HUB
Architektur/Städtebau	BDE ARCHITEKTEN GMBH, FH SIA BRUNNSCHWEILER, DENZLER, ERB, Winterthur Thomas Huber, Natalia Nogueira
Bauingenieurwesen	DSP Ingenieure & Planer AG, Uster Bruno Patt
Verkehrsplanung	ewp AG, Winterthur Robert Müller

	Projekt Nr. 17: Air
Architektur	Rietmann Andreas, dipl. architekt ethz, Winterthur

	Projekt Nr. 20: Waldvogel
Architektur/Städtebau	Kgruppe, Basel Samuel Finkbeiner

	Projekt Nr. 21: Cuore
Architektur/Städtebau	P&B Partner Architekten AG, Winterthur Stefan Piotrowski, Yves Heusel, Sonia Engel
Bauingenieurwesen	Schnewlin&Küttel AG, Winterthur Michael Küttel
Verkehrsplanung	TEAMverkehr, Winterthur Otto Hintermeister

	Projekt Nr. 22: Abfahrt 14.53
Architektur	Matthias Frei, dipl. Ingenieur ETH/Architekt Bellwald Architekten AG, Winterthur Markus Bellwald, Sandra Bänninger Ochsner, Rahel Lehner, Daphne Geeler
Bauingenieurwesen/Wasserbau	Staubli, Kurath&Partner AG, Zürich Josef Kurath
Verkehrsplanung	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich Armin Jordi
Visualisierung	X-Frame, Ennetbaden Marcel Schaufelberger

	Projekt Nr. 24: unpaarig gefiedert
Architektur/Städtebau	Drexler Guinand Jauslin Architekten AG, Zürich Marc Guinand, Daniel Jauslin, Hans Drexler, Ines Henny
Bauingenieurwesen/ Verkehrsplanung	Wälli Ingenieure AG, Arbon Max Bosshard
Landschaftsarchitektur/ Städtebau/Lichtplanung	Planikum GmbH Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, Zürich Florian Glowatz-Frei

	Projekt Nr. 25: COLUMBUSSI
Architektur	Johann Frei, dipl. Architekt ETH/SIA, Winterthur Marlise Baechinger-Risch, Hans Knuchel, Nina Schlegel, Alesch Wenger
Bauingenieurwesen	Felix Schlegel, dipl. Bauingenieur HTL/SIA, Winterthur

	Projekt Nr. 26: LEON
Architektur/Städtebau	J. Tabacznik & C. Werro, Architekturbüro SIA, Winterthur

Projekt Nr. 27: **KÖNIGIN DER NACHT**

Architektur	KilgaPopp Architekten HTL/SIA/Reg A, Winterthur Daniel Tylmann, Monika Kilga, Stephan Popp
Landschaftsarchitektur	100 Landschaftsarchitektur, Berlin Thilo Folkerts
Energie und Photovoltaik	Enecolo AG, Mönchaltorf Toni Schmid, Jochen Rasmussen

Projekt Nr. 28: **Copulae**

Städtebau	Brunner+, Frauenfeld Felix Brunner
-----------	---------------------------------------

Projekt Nr. 29: **clayon**

Architektur	Penzel Architektur GmbH, Zürich Claudia Loewe, Cordula Hieke, Fabian Bisig
Bauingenieurwesen	VALIER AG, Bauingenieure, Chur Martin Valier
Fahrleitung	ELBAS Schweiz AG, Zürich Jürg Häberling

Projekt Nr. 30: **XYLO**

Architektur/Bauingenieurwesen	AGEBO AG, Winterthur Erhard Hirt, Peter Schmid
-------------------------------	---

Winterthur, im November 2008, das Beurteilungsgremium:

Preisrichterinnen und Preisrichter

Walter Bossert (Vorsitz)

W. Bossert

Matthias Gfeller

M. Gfeller

Thomas Nideröst

T. Nideröst

Peter Löttscher

P. Löttscher

Max Reifler (Ersatz)

M. Reifler

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Michael Hauser (Moderation)

M. Hauser

Eraldo Consolascio

E. Consolascio

Martin Deuring

M. Deuring

Pascale Guignard

P. Guignard

Barbara Schudel

B. Schudel

Oliver Strässle (Ersatz)

O. Strässle