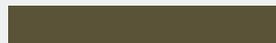
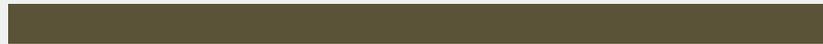




Rudolfstrasse/Neuwiesenquartier

Jurybericht



Studienauftrag Strassenraumgestaltung
Winterthur, April 2013

Inhalt

1	Ausgangslage	5
2	Beurteilungskriterien	7
3	Beurteilungsgremium	8
4	Schlussfolgerungen und Empfehlung	9
5	Genehmigung	11
6	Würdigungen und Projektdokumentationen	12

Auftraggeber

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau

Verfahrensbegleitung und Sekretariat

Monika Saxer, Verkehrsplanerin SVI/FSU, dipl. Arch. ETH/SIA

Felix Brunner, Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Metron Bern AG, Postfach 7265, Neuengrasse 43, CH-3001 Bern

T 031 380 76 80, F 031 380 76 81

felix.brunner@metron.ch, www.metron.ch

Rudolfstrasse/Neuwiesenquartier

Gegenstand des Studienauftrags war die Neuorganisation und Umgestaltung der Rudolfstrasse und der Wartstrasse sowie ein Gestaltungskonzept für das östliche Neuwiesenquartier. Gesucht waren zukunftsweisende Lösungsansätze für die Ausgestaltung der rückseitigen Bahnhofserschliessung mit einer ortsgerechten Balance zwischen vielfältigen Bedürfnissen und Nutzungsinteressen.

Obwohl es sich beim Projekt Rudolfstrasse um einen hoch beanspruchten Stadtraum mit zahlreichen Zielkonflikten handelt, sind den drei Teams klare und sich signifikant unterscheidende Projektvorschläge gelungen. Das Beurteilungsgremium hatte letztlich die Qual der Wahl zwischen drei gut ausgearbeiteten und realisierbaren Projekten.

Umschreibung der Aufgabenstellung

Mit der Realisierung des Projekts Gleisquerung Stadtmitte wird die direkte Verbindung von der Wülflingerstrasse zur Zürcherstrasse über die Rudolfstrasse für den motorisierten Verkehr unterbrochen. Infolge dessen kann die Rudolfstrasse abklassiert und zusammen mit den angrenzenden Querstrassen in eine Begegnungszone oder einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden. Gegenstand dieses Studienauftrags ist die Neuorganisation und Umgestaltung der Rudolfstrasse und der Wartstrasse sowie ein Gestaltungskonzept für das Neuwiesenquartier.

Das Umfeld des Bahnhofzugangs Rudolfstrasse soll als Bahnhofszubringer, Verkehrsraum und Aufenthaltsraum dienen. Die Herausforderung besteht darin, einen Strassenraum zu gestalten, der vielseitigen Bedürfnissen und Nutzungsinteressen unterliegt. Gestaltung und Funktionalität sind miteinander in Einklang zu bringen und damit die Bahnhofrückseite zu einer «Adresse» mit einer klar erkennbaren Identität zu machen. Das begrenzte Raumangebot erfordert eine sorgfältige Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen und ein gesamtheitliches Nutzungskonzept.

Die Rudolfstrasse als Verkehrsraum hat insbesondere den Bedürfnissen von Fuss- und Veloverkehr Rechnung zu tragen. Mit dem Erschliessungs- und Anlieferungsverkehr und eventuell einer beschränkten Anzahl Kiss+Ride-Plätzen und Taxi-Standplätzen ist jedoch auch der motorisierte Verkehr mitzudenken. Die Durchfahrt soll für den motorisierten Verkehr nur beschränkt möglich sein. Beabsichtigt ist mittels einer Begegnungszone oder eines verkehrsberuhigten Bereichs ein hohes Mass an Koexistenz. Durch geschickte Anordnung und eine gut lesbare Gestaltung sollen möglichst konfliktarme Wegebeziehungen geschaffen werden, die auch qualitätsvolle Räume für den Aufenthalt ermöglichen. Die Aufgabe bewegt sich insbesondere im Spannungsfeld zwischen Räumen für den Aufenthalt, (Velo-)Abstellplätzen und Verkehrsräumen, zwischen den Anforderungen einer Begegnungszone und «Veloschnellrouten», sowie zwischen den Bedürfnissen von Bahnkundinnen und -kunden, Gewerbetreibenden und Anwohnenden.

Mit der Erweiterung des Bahnhofparkhauses wird beabsichtigt, die öffentlichen Parkplätze in der Wartstrasse stark zu reduzieren. Dadurch ergibt sich ein grosses Aufwertungspotenzial für diesen Strassenzug.

Die übrigen Quartierstrassen des Neuwiesenquartiers sollen laufend im Zuge von Strassenunterhaltungsanierungen aufgewertet werden. Hierzu ist ein einheitlicher Gestaltungsrichtplan erforderlich.

Perimeter

Der Projektperimeter umfasst die Strassenzüge der Rudolfstrasse und der Wartstrasse. Der Ideenperimeter umfasst das Neuwiesenquartier, abgegrenzt durch die Strassenzüge der Schützenstrasse, Neuwiesenstrasse, Wülflingerstrasse und Rudolfstrasse.



Projekt- und Ideenperimeter

Zielsetzungen

- Schaffung einer klar erkennbaren Identität, die die Bahnhofrückseite zur «Adresse» macht
- übersichtliche Gestaltung des Strassenraums mit hoher Aufenthaltsqualität und Benutzbarkeit für alle Benutzergruppen
- Verbesserung der Auffindbarkeit der Zugänge zum Bahnhof und zum Bahnhofparkhaus, einladende Gestaltung der Zugänge
- attraktiver und sicherer Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze

2 | Beurteilungskriterien

Qualität des Gesamtkonzepts/Einbindung in die Umgebung

- Klarheit der Idee
- Balance zwischen den Nutzungsansprüchen

Gestalterische Qualität

- Stadträumliche Qualität der Strassenräume
- Schaffung klar erkennbarer Identität

Funktionale Qualität

- Übersichtlichkeit, Orientierung, Sicherheit
- Gesamtverkehrliche Funktionalität/betriebliche Organisation
- Ausgewogenheit der Abwägung von Nutzungsansprüchen

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

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

Die Kriteriengruppen gelten als gleichwertig.

3 | Beurteilungsgremium

Beurteilungsgremium

Sachpreisgericht

- Pearl Pedergnana, Stadträtin Departement Bau Winterthur (Vorsitz)
- Felix Feurer, SBB Infrastruktur Netzentwicklung Region Ost
- Michael Künzle, Stadtpräsident Winterthur
- Rolf Wartmann, Vertreter Grundeigentümer Rudolfstrasse/Wartstrasse
- Peter Maurer, Vertreter Bahnhof-Parkhaus Winterthur AG
- Max Reifler, Stadtingenieur Winterthur (Ersatz)

Fachpreisgericht

- Markus Bolt, Architekt, Winterthur
- Simone Hänggi, Landschaftsarchitektin, Bern
- Michael Hauser, Stadtbaumeister Winterthur (Moderation)
- Fritz Kobi, Bauingenieur / Verkehrsplaner, Münsingen
- Daniel Truniger, Architekt, Zürich
- Christian Wieland, Leiter Stadtgärtnerei Winterthur
- Oliver Strässle, Amt für Städtebau Winterthur (Ersatz)

Expertinnen und Experten, fachliche Begleitung

Experten (ohne Stimmrecht)

- Bernhard Fiedler, Pro Velo Winterthur
- Markus Frei, Stadtwerke Winterthur, öffentliche Beleuchtung
- Michael Gross, Quartierverein Neuwiesen, Winterthur
- Kathrin Hager, Fussverkehr Schweiz
- Henriette Hahnloser, Amt für Städtebau Winterthur, Denkmalpflege
- Sandro Ineichen, Amt für Städtebau Winterthur, Raum und Verkehr
- Beat Kammermann, Stadtpolizei Winterthur, Verkehrslenkung
- Heinz von Moos, Tiefbauamt Winterthur

Fachliche Begleitung und Vorprüfung (ohne Stimmrecht)

- Felix Brunner, Studienauftragsbegleitung, Metron Bern AG, Bern
- Markus Maier, Amt für Städtebau Winterthur
- Monika Saxer, Studienauftragsbegleitung, Metron Bern AG, Bern

4 | Schlussfolgerungen und Empfehlung

Schlussfolgerungen

Das Beurteilungsgremium dankt den drei Teams für ihr Engagement und die Sorgfalt ihrer Arbeit. Obwohl es sich beim Projekt Rudolfstrasse um einen hoch beanspruchten Stadtraum mit zahlreichen Zielkonflikten handelt, sind den drei Teams klare, sich signifikant unterscheidende Projektvorschläge gelungen. Gefreut hat das Beurteilungsgremium auch, dass die Rückmeldungen aus den Zwischenbesprechungen sorgfältig eingearbeitet worden sind.

Ein besonderer Dank geht auch an die in der Vorbereitung und der Beurteilung mitwirkenden Grundeigentümer, den Quartierverein, den Interessensvertretern für den Langsamverkehr sowie den Vertretern seitens der SBB. Nur durch das Zusammenwirken aller Beteiligten konnte eine Lösung gelingen, die die Rudolfstrasse zu einer zweiten Bahnhofs-Vorderseite macht, wovon breite Bevölkerungskreise profitieren werden.

Das Beurteilungsgremium hatte letztlich die Qual der Wahl zwischen drei gut ausgearbeiteten und realisierbaren Projekten. Die Diskussion um den Entscheid war von folgenden Fragen geprägt, wobei das Projekt des Teams manoa Landschaftsarchitekten diese am überzeugendsten beantworten konnte:

Knappen Raum gemeinsam nutzen

Gesucht war eine Verkehrslösung, die den enormen Strömen an Zufussgehenden Raum gibt, eine konfliktarme Begegnung mit Velofahrenden erlaubt und die notwendigen Zufahrten des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht. Dabei standen Lösungen im Vordergrund, die den knappen Raum nach Grundsätzen des Mischverkehrs gemeinsam nutzen, die Verkehrsströme aber geschickt entflechten und die Verkehrsträger so möglichst kreuzungsarm führen. Den Verfassenden ist es gelungen, verkehrssarme Nischen zu Aufenthaltsorten aufzuwerten und die Erdgeschosse der anstossenden Gebäude unmittelbar mit den Passantenströmen zu verknüpfen.

Unaufgeregte Identität, massvolle Nobilitierung und hohe Verwandtschaft mit den weiteren Teilprojekten im Masterplangebiet anstreben

Das Weiterbauen am öffentlichen Raum um den Bahnhof hat sich als erfolgversprechender Weg gegenüber einer expliziten und exklusiven Gestaltung in Form eines neuen «Rudolfplatzes» durchgesetzt. Schwarzbelag, Übernahme bestehender Abschlussdetails, Koordination von Rampen, Dächern und Mobiliar etc. dürften sich nicht nur als pragmatischer und kostengünstiger Weg erweisen, sondern verleihen dem ganzen Masterplangebiet letztlich die notwendige Grosszügigkeit.

Ort für die nächste Generation

Das Bahnhofsgebiet dürfte eine fortwährende Baustelle bleiben. Der Bahnhof – der viertwichtigste in der Schweiz – wird durch die SBB auch in den kommenden Jahren laufend ausgebaut und auf die Bedürfnisse der Bahnreisenden hin optimiert. Gleichzeitig geht es darum, den Westen der Stadt gut mit dem Osten zu verbinden. Deshalb ist es wichtig, mit der Aufwertung der Rudolfstrasse eine weitere Etappe im Masterplan Bahnhof abzuschliessen. Wichtiger Erfolgsfaktor wird dabei sein, ob es gelingt, eine grosse Anzahl Veloabstellplätze trotz hohen Kosten unterirdisch anzuordnen und so den knappen Raum der Rudolfstrasse zu entlasten. Der Gestaltung der Rudolfstrasse muss eine robuste Lösung zu Grunde liegen, die auch noch unbekanntere Entwicklungen aufnehmen kann.

Empfehlung für die Weiterbearbeitung

Da sämtliche Abgaben der Projekte rechtzeitig und vollständig erfolgten, steht einer Auszahlung der vereinbarten fixen Entschädigung von CHF 30'000.00 inkl. MWST pro Team nichts im Wege. Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Stadtrat, das Team manoa Landschaftsarchitekten mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

Die Weiterbearbeitung des Projekts des Teams manoa Landschaftsarchitekten ist mit den laufenden Planungen der Gleisquerung Stadtmitte (Verbindung zum Sulzer-Areal), der Personenunterführung Nord und der Veloquerung, der Erweiterung des Bahnhofparkhauses und mit der Führung der «Velo-schnellroute» im Neuwiesenquartier abzustimmen. Insbesondere die genaue Lage und die Dimension der verschiedenen Zugangsanlagen sind auszuloten.

Ausserdem sind folgende Punkte bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen:

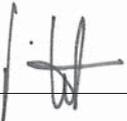
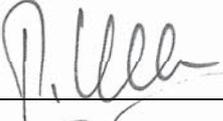
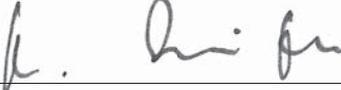
- Gestalterische Weiterentwicklung des Konzepts mit dem Ziel eines ruhigen Gesamteindrucks über alle angrenzenden Teilprojekte
- Überprüfung der Form der Treppenaufgänge aus den Personenunterführungen
- Überprüfung der Funktionalität der im Belag eingelassenen Messingstreifen (Rutschsicherheit) und Berücksichtigung der Anforderungen der Behindertengerechtigkeit wie zum Beispiel taktiler Führungselemente
- Weiterentwicklung des Beleuchtungskonzepts mit dem Ziel einer Reduktion der Anzahl unterschiedlicher Elemente und insbesondere wartungsintensiver Elemente
- Überprüfung der gestalterischen Gewichtung der Wartstrasse im Vergleich mit den anderen Seitenstrassen
- Überprüfung des Angebots an Parkplätzen in der Wartstrasse (Kurzzeit-Kundenparkplätze) und eines Haltepunktes für Reiseautos beim Hotel Wartmann sowie von Taxi-Ausstiegspunkten und/oder Standplätzen
- Weiterentwicklung des Projekts im Umgang mit privaten Parkplätzen in den Seitenstrassen
- Überprüfung der Lage und des Typs der oberirdischen Veloabstellplätze
- Überprüfung der baulichen Umsetzung der Baumgruben über der unterirdischen Veloparkierung – auch im Hinblick auf eine etappierte Realisierung der Veloparkierung

5 | Genehmigung

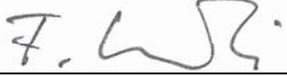
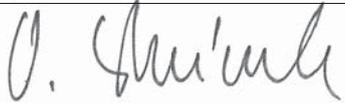
Durch das Beurteilungsgremium genehmigt und von den anwesenden Expertinnen und Experten zur Kenntnis genommen.

Winterthur, 21. März 2013

Sachpreisgericht

Felix Feuer	
Michael Künzle	
Pearl Pedergnana	
Rolf Wartmann	
Peter Maurer	
Max Reifler (Ersatz)	

Fachpreisgericht

Markus Bolt	
Simone Hänggi	
Michael Hauser	
Fritz Kobi	
Daniel Truniger	
Christian Wieland	
Oliver Strässle (Ersatz)	

6 | Würdigungen und Projekt- dokumentationen

A	Planungsteam manoa	13
B	Planungsteam Geser	23
C	Planungsteam METTLER	33

Gestaltung (öffentlicher Raum / Architektur) manoa Landschaftsarchitekten GmbH, Meilen

Schlüsselpersonen Marie-Noëlle Adolph
Georg Braunsdorf
Projektmitarbeitende Frank Gartner
Samuel Marthaler
Carolin Amman

Verkehrsplanung ewp AG, Effretikon

Schlüsselperson Stefan Hug
Projektmitarbeitender Thomas Hablützel

Bauingenieurwesen ewp AG, Winterthur

Schlüsselperson Robert Müller

Architektur Pool Architekten AG, Zürich

Schlüsselperson Philipp Hirter

Lichtplanung Hellraum GmbH, St. Gallen

Schlüsselperson Adrian Hostettler
Projektmitarbeitende Miro Amman
Patricia Golling

Visualisierungen nightnurse images gmbh, Zürich

Projektwürdigung Planungsteam manoa

Qualität des Gesamtprojekts / Einbindung in die Umgebung

Das Projekt besticht durch die geschickte Platzierung von verkehrlich notwendigen Grundelementen, die auf selbstverständliche Art in ein gestalterisches Gesamtkonzept integriert werden: Mittels versetzter Baumreihen und einem differenzierten Lichtkonzept werden die Quartierstrassen zwischen Rudolf- und Neuwiesenstrasse zu einem Geviert mit eigenständigem Charakter aufgewertet.

In der Rudolfstrasse erlaubt die konsequente Aufreihung aller Abgänge in der Strassenmitte klare Funktionszuweisungen von Velo- und Fussverkehr zu zwei Längsachsen. Der so entstehende „Bahnquai“ ist sowohl als Teilbereich des übergeordneten Leiterkonzepts wie auch als langgezogener Platz mit hoher Aufenthaltsqualität erlebbar. Die durch Dächer akzentuierten Zugänge zu beiden Personenunterführungen gliedern den Raum und unterstützen die Adressbildung des Bahnhofs. Auf dem Niveau der Personenunterführungen wird schliesslich das Ordnungsprinzip der Rudolfstrasse konsequent weitergeführt, wodurch kreuzungsfreie Verkehrswege entstehen und eine konfliktarme Abwicklung des Langsamverkehrs erwartet wird.

Gestalterische Qualität

Im Endausbau werden die beiden Bahnhofszugänge zu den Personenunterführungen die gleiche Wertigkeit haben. Sie erfahren dadurch eine willkommene Akzentuierung – zudem lassen sich Treppen für den Fussverkehr auf selbstverständliche Weise von Rampen, die dem Veloverkehr vorbehalten sind, unterscheiden. Die Belagszeichnungen mit Messingstreifen unterstreichen die Bedeutung der Rudolfstrasse als öffentlicher Raum.

In der Detailgestaltung und der Einführung neuen Stadtmobiliars (Sitzgelegenheiten, Pflanztrögen und Wasserspiel) vermag das Projekt noch nicht zu überzeugen. Gut gelöst sind die Übergänge ins Quartier und der Einbezug von vertrauten Nachbarerelemente wie der Asphaltbelag und der Staketenzaun entlang der Bahn. Ebenfalls hervorgehoben wird die Qualität der grosszügigen Aufenthaltsbereiche, die zwischen den Verkehrsachsen eingeführt werden.

Kontrovers diskutiert wird die Gestaltung der Wartstrasse, deren Bedeutung gegenüber der übrigen Quartierstrassen eher durch Weglassen als durch eine eigene gestalterische Idee hervorgehoben wird. Das vorgeschlagene Verkehrsregime ohne Durchgangsverkehr böte gegebenenfalls die Chance zu einer etwas weitergehenden gestalterischen Differenzierung.

Funktionale Qualität

Die Einbindung des Langsamverkehrs ins Leiterkonzept und ein als Spange ausgebildetes Einbahnregime für den motorisierten Individualverkehr bilden die Grundlage des künftigen Quartierverkehrs. Überlagert wird die Verkehrsführung durch ein differenziertes Geschwindigkeitsregime mit der Rudolfstrasse als Begegnungszone und den übrigen Quartierstrassen als Tempo 30 Zone.

Dieser Ansatz überzeugt in konzeptioneller Hinsicht wie auch in Bezug auf die Lösungsvorschläge einzelner Kreuzungspunkte. Noch wenig benutzerfreundlich ist die Lage von Kiss & Ride Parkplätzen in der Paulstrasse respektive der Gertrudstrasse und der Verzicht auf Taxistandplätze in der Nähe der Bahnhofszugänge.

Geschickt gelöst sind die Veloführungen im Bereich der nördlichen Personenunterführung und der Rampe des Bahnhofparkhauses. Elegant ist insbesondere die Platzierung der gedeckten Zufahrtsrampe unter der Rampe zum Bahnhofparkhaus. Gute Lösungsvorschläge werden auch aufgezeigt für die Platzierung weiterer Infrastrukturelemente wie den Liften zu den Personenunterführungen, der Anlieferung der Personenunterführung Nord sowie für Unterflurcontainer in jeder Seitenstrasse.

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

Für die Etappierung der Veloabstellplätze wird ein schlüssiges, modular aufgebautes Konzept mit ungedeckten oberirdischen Abstellplätzen und doppelstöckigen unterirdischen Velostationen entwickelt. Im Gesamtausbau ist die vollständige Verlegung aller Abstellplätze in den Untergrund allerdings mit hohen Kosten verbunden. Die für die Etappe 3 vorgeschlagenen Abstellanlagen in den Seitenstrassen als Ersatz für wegfallende Stationen sind eher utopisch.

Die konsequente Berücksichtigung des Interessenperimeters SBB ist in wirtschaftlicher und realisierungstechnischer Hinsicht begrüssenswert. Dagegen ist der vorgeschlagene Abbruch des Max-Bill-Hauses ohne Not zu hinterfragen – zumal die verkehrliche Gesamtsituation dadurch keine wesentliche Verbesserung erfährt.

In der Rudolfstrasse kann sich die neue Baumallee parallel zum heutigen Baumbestand etablieren. Nach dem Wegfall der bisherigen Lindenreihe ist die aufgelockerte neue Baumreihe von grossem Wert für die Identitätsbildung des Quartiers.

Das Kunstlichtkonzept verspricht einen hellen und freundlichen Raum. Die grosse Leuchtviefalt sowie die wartungsintensiven Elemente wie die beleuchteten Wasserfontänen werden hinterfragt.

Fazit

Insgesamt stellt der Entwurf im Konzept wie auch in vielen Detaillösungen eine attraktive und robuste Grundlage für die künftige etappenweise Quartierentwicklung dar. Dank einer sorgfältigen Analyse des Bestands gelingen überzeugende Interventionen, die einen zukunftsweisenden und hochgradig öffentlichen Stadtraum definieren.

Projektpläne Planungsteam manoa





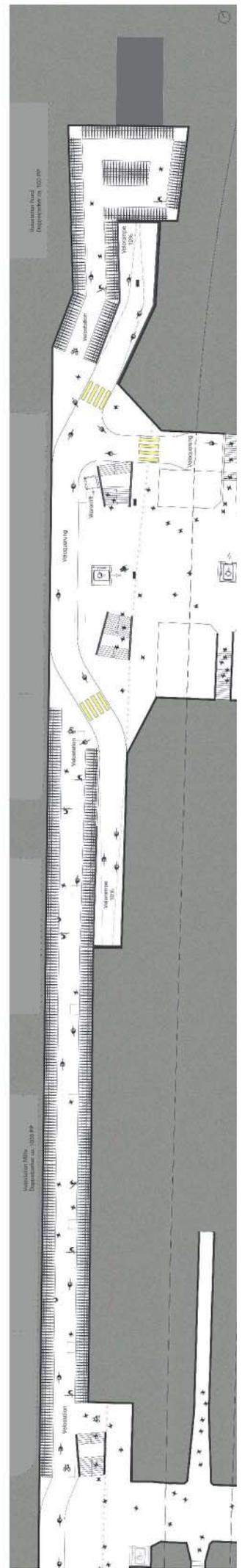
Studienauftrag Strassenraumgestaltung Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier

Sachverständiger **WVA**

mauerland/urban/interior/ericht/maier
hacker/ericht/urban/interior/ericht/maier
post/ericht/urban/interior/ericht/maier



Struktur an der PV Solar mit beidseitigen Aufhängen und Fussgängerzone 2. Erweiterung/Verbreiterung, N 1. 400



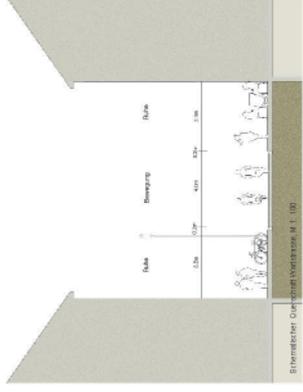


Studienauftrag Strassenraumgestaltung Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier



maior Lucerna, baharın İtalyan Dışişleri, Weber
Heinrich, Dinkel, G. Oden
post / Architekten, Zürich

Hintergrund
Für die Optimierung der Freizeitalternativen
ist eine Diversifikation des Angebotsspektrums
diesem Freizeitalternativen Quartier
wünschenswert. Für die Realisierung der
Freizeitalternativen Quartiers
ist ein sanftes, zweigeschossiges
Bauwerk notwendig, das die
Freizeitalternativen Quartiers
verbessert.



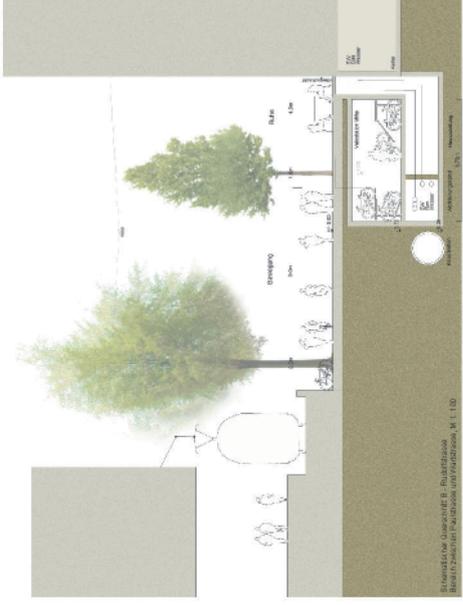
Stromerlicher Querschnitt (links), 1:100



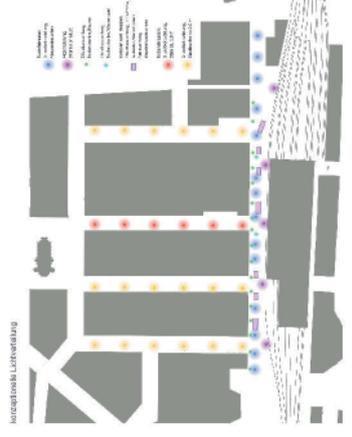
Stromerlicher Querschnitt E. Rudolfstrasse
Realisationsbereich, 1:100



Kontextbereich Bereich Gebäude, Realisationsbereich, Realisationsbereich



Stromerlicher Querschnitt E. Rudolfstrasse
Realisationsbereich, 1:100



Neuwiesenquartier

Gestaltung (öffentlicher Raum / Architektur) Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Schlüsselperson

Andreas Geser

Projektmitarbeitende

Melanie Hengsberger

Nadine Tonet

Verkehrsplanung

Basler & Hoffmann, Ingenieure, Planer und Berater AG, Zürich

Schlüsselperson

Ulrike Huwer

Projektmitarbeitende

Fabiana Kappeler

Architektur

Franco Pajarola, Zürich

Schlüsselperson

Franco Pajarola

Lichtplanung

LightDesignIngeneering AG, D - Stuttgart

Schlüsselperson

Prof. Uwe Belzner

Projektmitarbeitende

Sarinya Jentsch

Projektwürdigung Planungsteam Geser

Qualität des Gesamtprojekts / Einbindung in die Umgebung

Das Team interpretiert die Rudolfstrasse als platzartigen, mit Bäumen durchsetzten Raum. Die Zugangsanlagen sind so plaziert, dass sich zwei unterschiedliche Bewegungsräume ausbilden: Für Zufussgehende entlang der Fassaden und für Velofahrende entlang der Bahnanlage.

Gestalterische Qualität

Die neue Identität der Rudolfstrasse soll durch eine freie, lockere Baumpflanzung gestärkt werden – ein vielversprechender Gedanke, der sich aber im schmalen Strassenraum zu wenig überzeugend umsetzen lässt. Die vielen Einschränkungen aus unterirdischen Bauwerken und die allzu differenzierte Baumauswahl nehmen dem sympathischen Konzept seine Kraft und Ausstrahlung. Ein langgestrecktes Velodach gibt diesem Strassenraum ein gleisseitiges Rückgrat, begrenzt damit aber auch die wünschbare Durchsicht ins Bahnareal. Irritierend ist auch die sehr unterschiedliche Wertung der beiden Personenunterführungen. Während der neue Zugang Nord mit aufgesetzten Glaskuben stark akzentuiert ist, bleibt der südliche Zugang zurückhaltend und wird durch die Baumpflanzungen überspielt.

Das Lichtkonzept ist sorgfältig dargestellt. Die Nebenstrassen sind durch ein einfaches System von Seilpendelleuchten angemessen ausgeleuchtet. In der Rudolfstrasse wird dagegen ein wahres Feuerwerk von spannenden Einzelideen entzündet. Es gelingt aber zu wenig, daraus ein tragfähiges, den nächtlichen Strassenraum prägendes Gestaltungskonzept zu entwickeln.

Funktionale Qualität

Das vorgesehene Verkehrskonzept hält die Rudolfstrasse soweit wie möglich frei für Zufussgehende und Velos. Die Wart- und die Paulstrasse sind als Velostrassen ausgestaltet. Für den Autoverkehr wird das Quartier ausschliesslich von der Neuwiesenstrasse her erschlossen. Das ganze Quartier ist als Begegnungszone signalisiert. Ein im Grundsatz überzeugendes Konzept, das in der Ausformulierung aber leider nicht dieselbe Klarheit erreicht. Auf der Rudolfstrasse werden zwar den Zufussgehenden (entlang der Fassaden) und dem Veloverkehr (entlang der Bahn) klar getrennte Zonen zugeordnet. Im Bereich des Zugangs zur Personenunterführung Nord sind aber Konflikte voraussehbar. Einerseits ist der Raum zwischen dem Aufgang der Personenunterführung und dem Gleisfeld für eine Velodurchfahrt in beiden Richtungen zu eng. Andererseits wird der Nord-Süd-Veloverkehr kaum eine Durchfahrt durch das Untergeschoss akzeptieren, sondern dürfte eher den intensiven Fussgängerstrom zwischen dem Aufgang der Personenunterführung und dem Konkordiegebäude auf gefährliche Art kreuzen. Wenig praktikabel sind die doppelstöckigen Veloabstellplätze entlang der Bahn. Die Erfahrungen in der Münzgasse haben gezeigt, dass Doppelstock-Abstellanlagen wegen der aufwändigen Bedienung besser für betreute Velostationen geeignet sind.

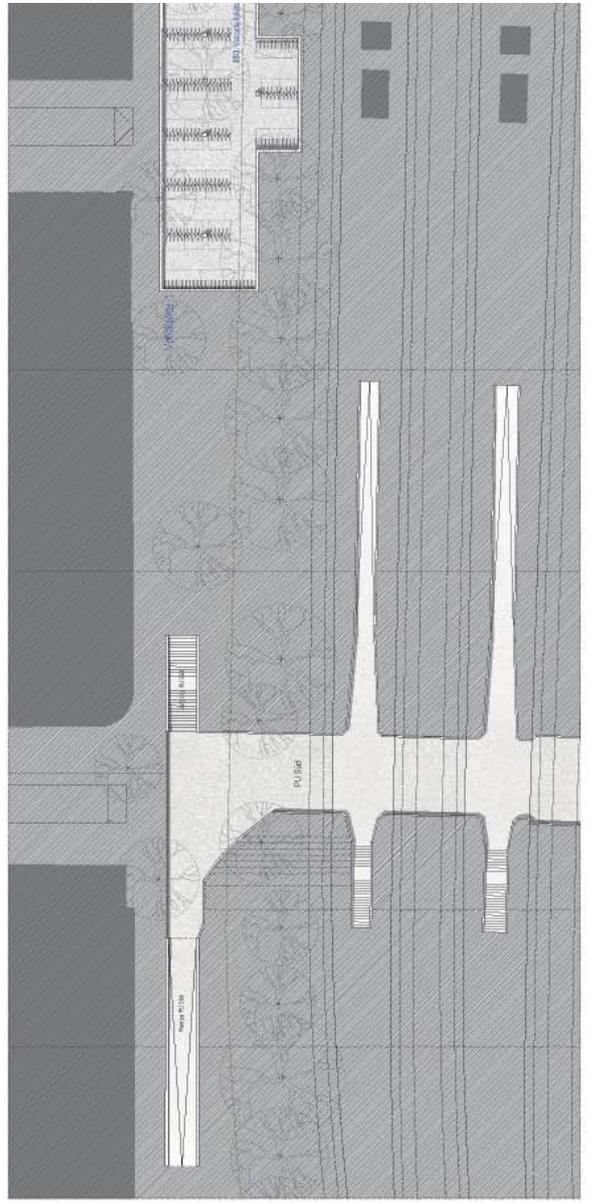
Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

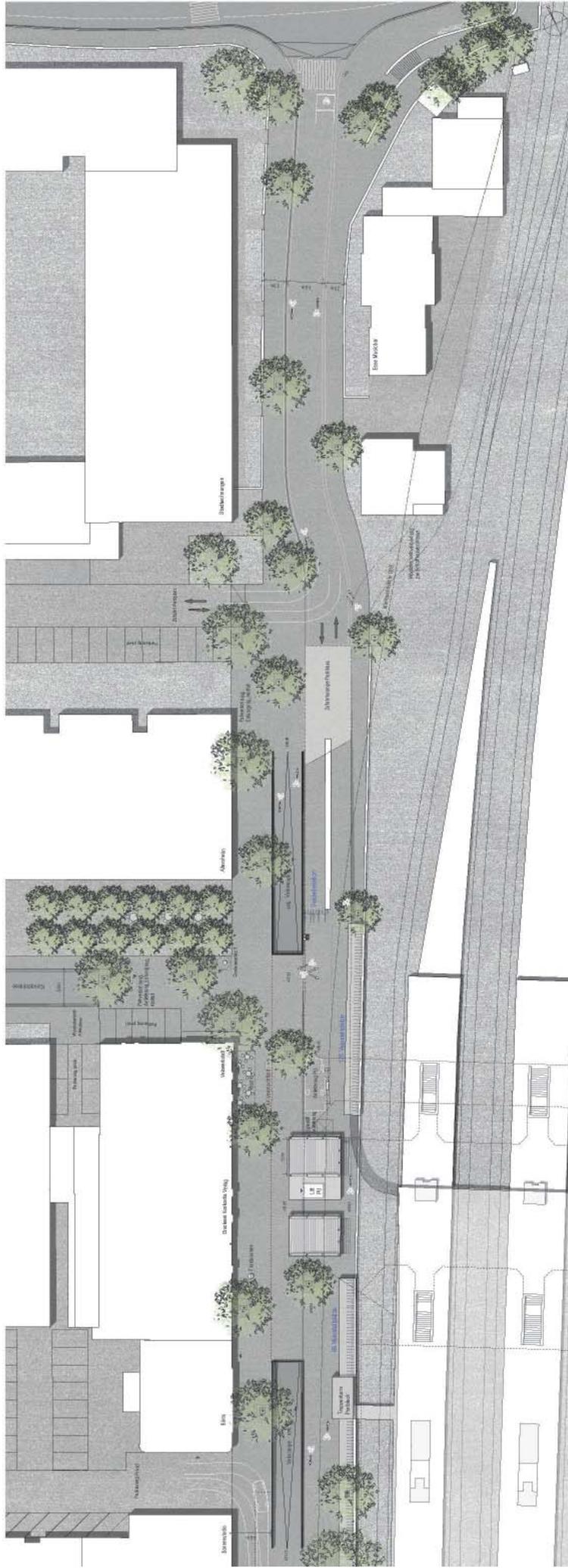
Für die Realisierung bietet der Vorschlag insgesamt eine plausible Ausgangslage. Auch eine Umsetzung in Etappen scheint grundsätzlich möglich. Einschränkungen bestehen durch die Inanspruchnahme des Interessenperimeters SBB. Die in diesem Bereich vorgesehenen ebenerdigen Veloabstellplätze können zu einem späteren Zeitpunkt zwar nach Westen verschoben werden. Die für das Projekt kennzeichnende Trennung von Fuss- und Veloverkehr wird dann aber nicht mehr gewährleistet sein. Auch der Zugang zur Personenunterführung Nord wird bei der vom Team aufgezeigten Platzierung näher am Konkordia-gebäude kaum mehr funktionieren – dazu erscheint der dem Strom Zufussgehender noch verbleibende Raum deutlich zu eng.

Fazit

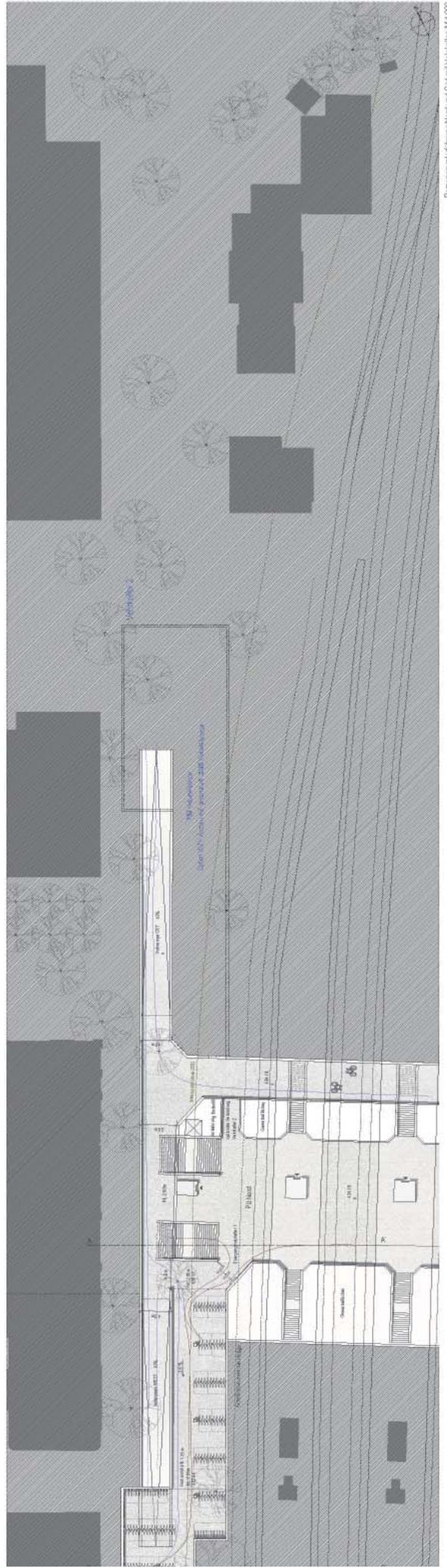
Der Vorschlag fasziniert durch seine konzeptionelle Klarheit. Die Idee, der Rudolfstrasse mit einer charakteristischen «Aufforstung» eine im Stadtgefüge einzigartige Ausstrahlung zu geben, ist vielversprechend. Bei vertiefter Betrachtung zeigt das Projekt aber auch Schwachpunkte. Das straffe Konzept wird durch die vielfältigen Randbedingungen empfindlich geschwächt.

Projektpläne Planungsteam Geser

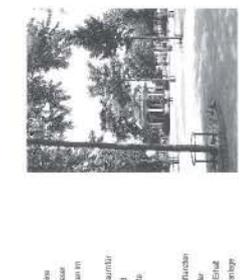




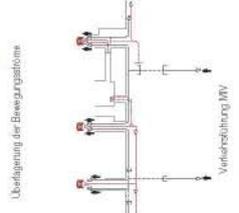
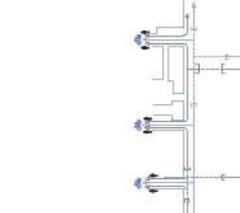
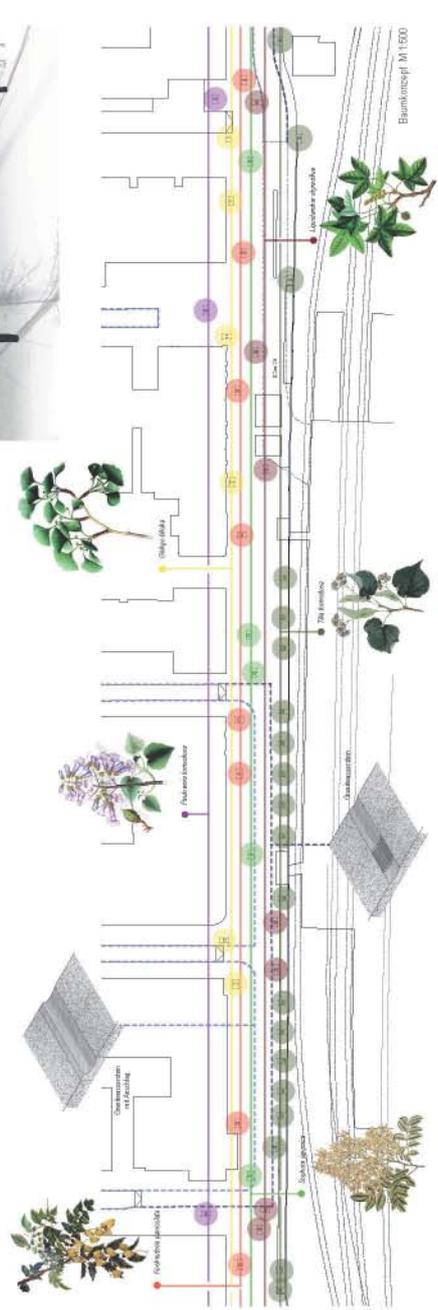
Situation Platzebene M1:200



Planimetrieführung Hand und Süd mit Veblietter M1:200



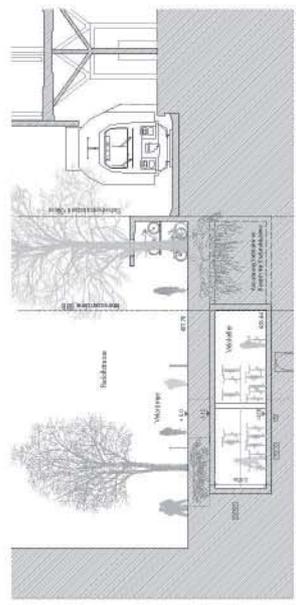
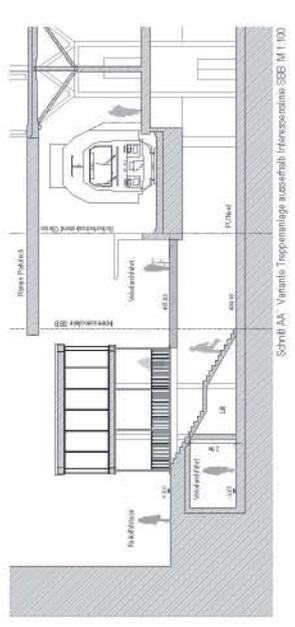
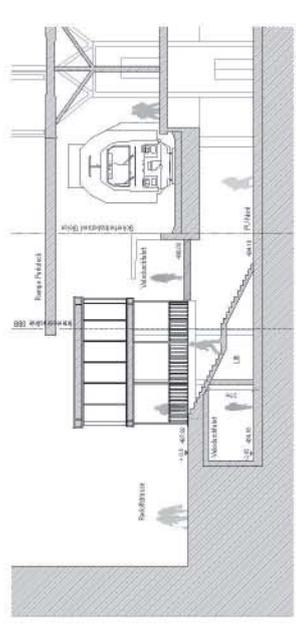
Landschaft
Die Landschaft im Umfeld des Neuwesenquartiers wird durch die Zusammenfügen der angrenzenden Quartiersbereiche in eine Baugruppenanordnung, aus dem Mischen und dem Durchdringen bestehender Strukturen hervorgeht. Ein Viertel, das sich um die Gestaltung im Bereich der Rudolfsstrasse auf der Hauptachse konzentriert und die bestehende Struktur einer Block-Quartiersstruktur einfließen lässt, um die Quartiersstruktur zu stärken. Die Gestaltung der Rudolfsstrasse wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst und wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst.



Verkehr
Die Rudolfsstrasse ist ein zentraler Verkehrsstrahl und verbindet die Quartiere Neuwesen und den angrenzenden Quartiersbereiche miteinander. Ziel der planerischen Abschnürung ist, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Rudolfsstrasse wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst und wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst.

Verfügbarkeit der Bewegungsmittel
Die Rudolfsstrasse ist ein zentraler Verkehrsstrahl und verbindet die Quartiere Neuwesen und den angrenzenden Quartiersbereiche miteinander. Ziel der planerischen Abschnürung ist, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Rudolfsstrasse wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst und wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst.

Verkehrsmittel
Die Rudolfsstrasse ist ein zentraler Verkehrsstrahl und verbindet die Quartiere Neuwesen und den angrenzenden Quartiersbereiche miteinander. Ziel der planerischen Abschnürung ist, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Rudolfsstrasse wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst und wird durch die Gestaltung der angrenzenden Quartiersbereiche beeinflusst.



C | Planungsteam METTLER

Gestaltung (öffentlicher Raum / Architektur) METTLER Landschaftsarchitektur, Gossau

Schlüsselperson

Rita Mettler

Projektmitarbeitende

Alexander Schattovich

Anke Seifert

Helge Kickert

Jakob Kastner

Marek Langner

Michael Girwert

Jakub Wozny

Gestaltung (öffentlicher Raum / Architektur) Atelier Bottlang AG, St. Gallen

Schlüsselperson

Bruno Bottlang

Verkehrsplanung

Markus Hartmann Verkehrsplanung, Herisau

Schlüsselperson

Markus Hartmann

Bauingenieurwesen

Wagner & Brühwiler AG, Gossau

Schlüsselperson

Markus Brühwiler

Lichtplanung

conceptlicht at, A - Mils/Innsbruck

Schlüsselperson

Manfred Draxl

Projektmitarbeitende

Tina Schneider

Projektwürdigung Planungsteam METTLER

Qualität des Gesamtkonzeptes / Einbindung in die Umgebung

Auf Grund einer sorgfältigen Analyse zur städtebaulichen Entwicklung des Neuwiesenquartieres kommt das Team zu einer Gewichtung der Strassenzüge, die neben der Rudolfstrasse die Wartstrasse als Rückgrat des Quartiers bezeichnet. Die beiden Strassenzüge bilden die Figur eines T. Aus der Analyse resultiert ein gesamtheitliches und identitätsstiftendes Gestaltungskonzept.

Die Rudolfstrasse wird als Platz zwischen Gebäudefassaden und Bahnanlage gelesen. Der Vorschlag setzt auf Aufräumen und Klären der öffentlichen Freiflächen. Auf eine Zonierung für Velo, motorisierten Verkehr und Zufussgehende wird verzichtet. Auch wenn dieses Bild beeindruckt, wird bezweifelt, dass dies an einem Ort mit enorm hohen Fuss- und Veloverkehrsströmen konfliktfrei funktioniert.

Gestalterische Qualität

Die Lesart der Rudolfstrasse als Platz zeichnet sich auch im Belag ab. Auf Absätze wird bewusst verzichtet und Baumpflanzungen werden im engen Stadtraum keine vorgenommen. Die Materialisierung aus Betonplatten mit einem unregelmässigen Fugenbild findet sich in der Rudolf- und Wartstrasse sowie im unterirdischen Veloparking. Dieser Link in das Untergeschoss wird vom Beurteilungsgremium positiv bewertet. Der Umgang mit der Wartstrasse wird begrüsst, ist aber in der vorgeschlagenen Materialisierung zu dominant und steht im konzeptionellen Widerspruch mit dem Verkehrsregime, welches in der Wartstrasse den motorisierten Verkehr zulässt. Die vorgeschlagene Materialisierung mit Betonplatten lässt Übergänge entstehen, die stadträumlich nicht überzeugen können.

Auf der gestalterischen Ebene ist der Vorschlag gut durchdacht. So wird etwa ein Geländer mit Blumenmuster als Abschluss zur Bahn und ein gebändertes Sitzelement aus Holz für die Rudolfstrasse entwickelt. Die Elemente bilden zusammen ein abgestimmtes Bild für den öffentlichen Raum. Hingegen wird eine prägende Idee für die Zugänge der Personenunterführungen vermisst. Die zurückhaltende Gestaltung trägt wenig zur Auffindbarkeit der Zugänge bei.

Die übrigen Seitenstrassen werden zurückhaltend mit Baumreihen ausgebildet. Die Gewichtung der Strassenzüge mit dem T der Rudolf- und der Wartstrasse als Hauptachsen wird auch im Beleuchtungskonzept aufgenommen.

Funktionale Qualitäten

Das markante T ist auch die Grundlage für das Erschliessungskonzept. Zentrale Bedeutung sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den Veloverkehr hat die Wartstrasse, wobei der Veloverkehr auf allen Strassen und in allen Richtungen zugelassen ist. Die Nutzung der Flächen lehnt sich an das «von Fassade zu Fassade Konzept» an. Angestrebt wird eine hohe Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden, was durch das Signalisieren einer Begegnungszone im gesamten Ideenperimeter unterstützt wird. Mit Ausnahme der Taxis ist nur quartierbezogener motorisierter Verkehr zugelassen. Die bahnbezogenen Veloabstellplätze sind in drei unterirdischen Modulen im Bahnhofsbereich und die quartierbezogenen Abstellplätze entlang der Quartierstrassen vorgesehen.

In seiner Grundhaltung ist das Konzept quartiergerecht. Bezüglich der Ausgestaltung ergeben sich aber Fragezeichen. Das «von Fassade zu Fassade Konzept» ohne das Ausscheiden funktionaler Räume kann trotz angestrebter Koexistenz je nach Tageszeit zu unterschiedlichen Dominanzansprüchen entweder der Velos oder des Fussverkehrs führen. Gerade für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden stehen dabei keine geschützten Bereiche zur Verfügung. Dies zeigt sich auch in der Wartstrasse, wo ein Widerspruch zwischen Verkehrsregime und Gestaltung besteht. Die Zufahrt zu den Veloanlagen aus Richtung Sulzer-Areal ist umständlich. Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs im Untergeschoss bei der Personenunterführung Nord ist sehr geschickt, jene bei der Personenunterführung Süd dagegen dürfte kaum zufriedenstellend funktionieren und sehr konfliktrichtig sein. Interessant ist die direkte Zufahrt zu den Velo-abstellanlagen aus der Gleisquerung. Die Lage der Taxiplätze in der Paulstrasse ist wenig kundenfreundlich.

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

Der Betonbelag dürfte im Gesamtbudget, obwohl deutlich teurer als andere Beläge, kaum ins Gewicht fallen. Hingegen werden nachträgliche Eingriffe, z.B. Sanierungen oder Neubau von Werkleitungen und zusätzliche Möblierung, problematisch. Die hohe Beständigkeit scheint im Bezug auf die effektiven Belastungen übertrieben.

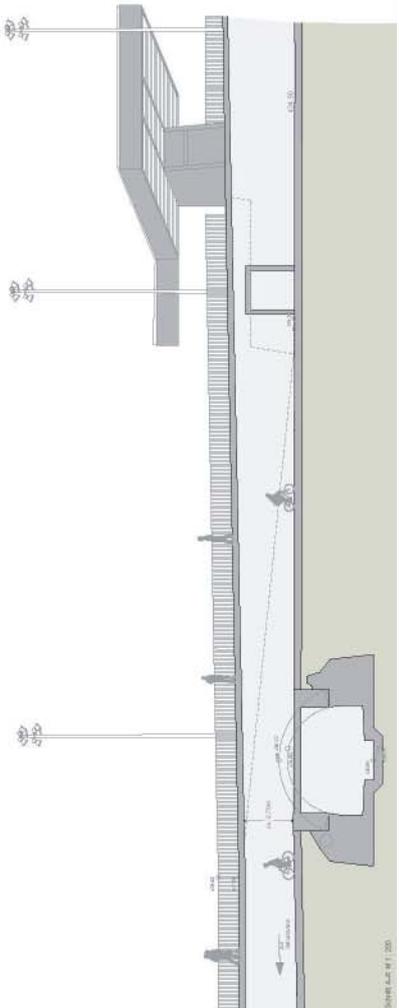
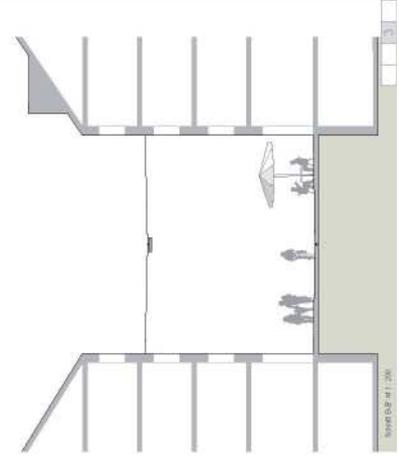
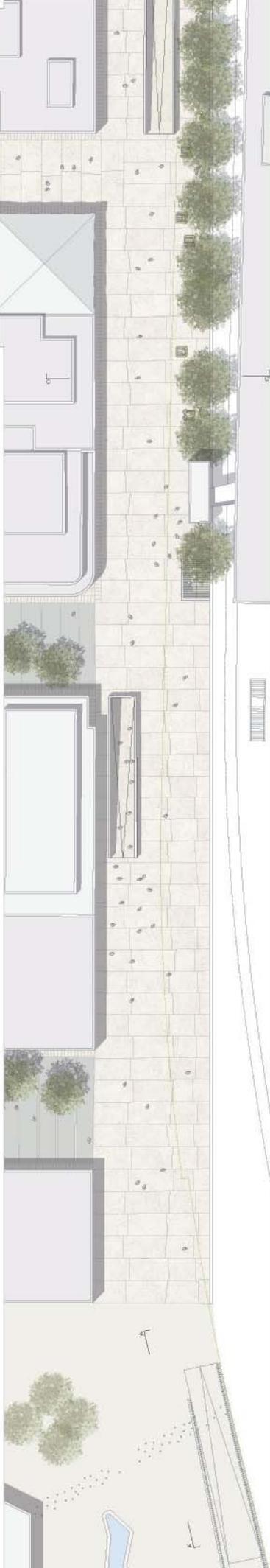
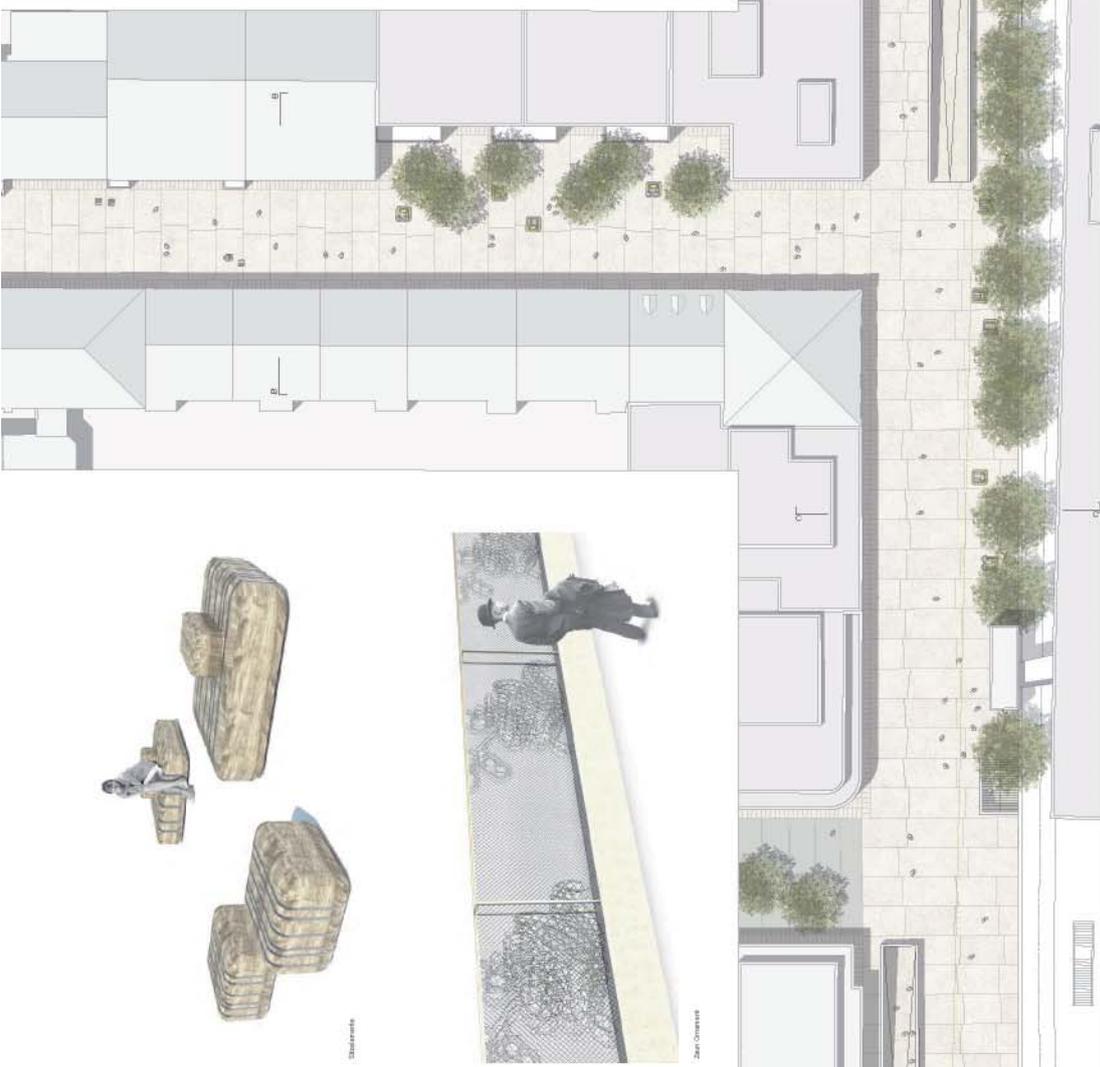
Der mittlere Teil (Modul B) des Veloparkings als erste Etappe ist realistisch. Die Module A und C liegen teilweise innerhalb des Interessenperimeters SBB und müssen kostensteigernd auf entsprechende Lasten ausgebildet werden. Da die gesamten Veloabstellplätze unterirdisch angeboten werden, sind hohe Realisierungskosten zu erwarten.

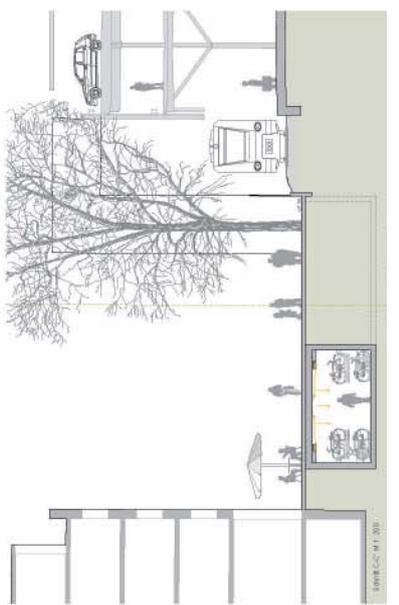
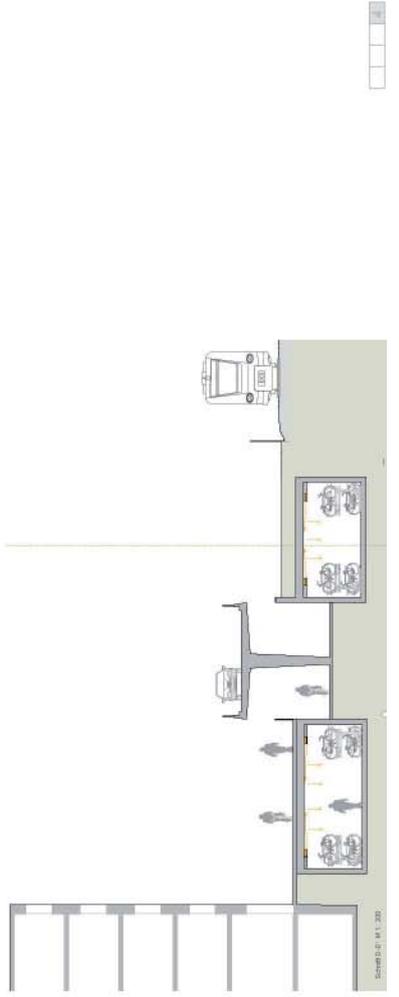
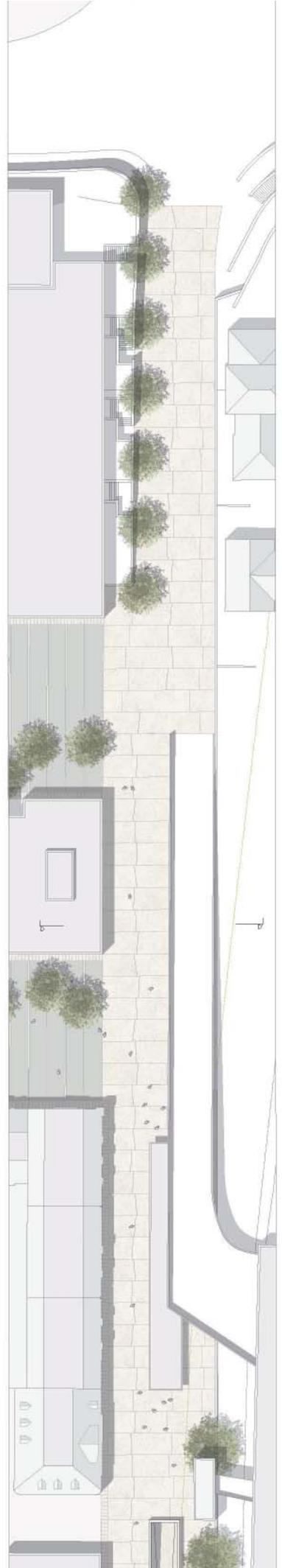
Fazit

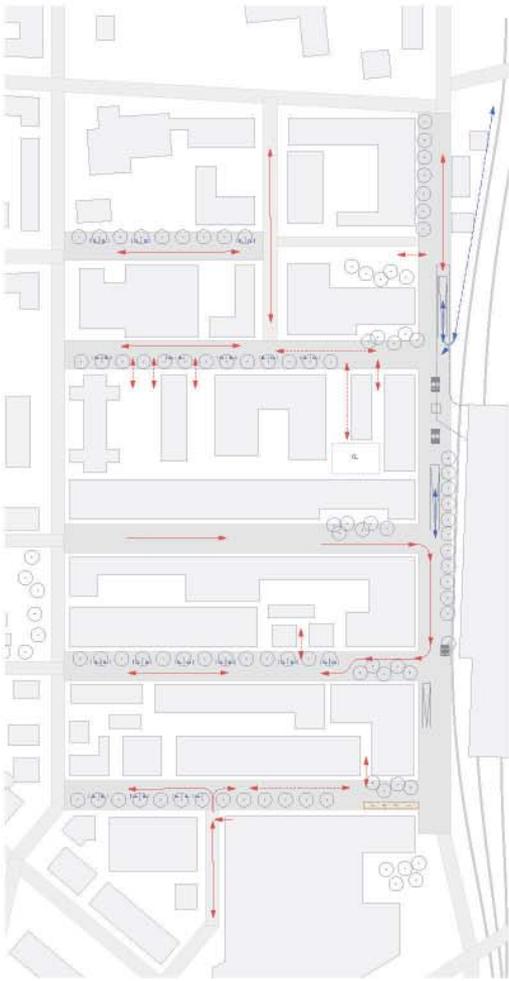
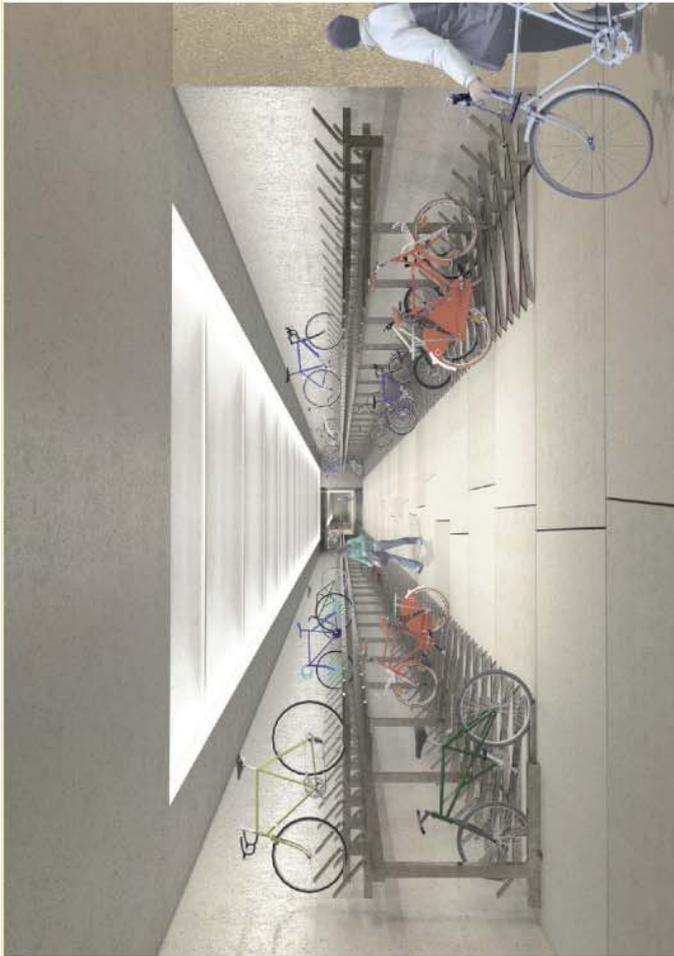
Es handelt sich um einen Vorschlag mit einer klaren und markanten Gestaltungsidee. Die Auszeichnung in der Materialisierung und die spezielle Gestaltung des Stadtmobiliars führen zu einer hohen Identitätsbildung. Der «Rudolfplatz» ist das ebenbürdige Vis-à-vis zum historischen Aufnahmegebäude auf der anderen Bahnseite.

Das Konzept eines offenen Platzes erzeugt ein starkes Bild eines öffentlichen Raumes, vermag jedoch in der Rudolfstrasse die komplexen Verkehrsströme zu wenig zu lenken.

Projektpläne Planungsteam METTLER







Stadtbauamt

Wiederherstellung des öffentlichen Verkehrs

Die Planung umfasst die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in das städtische Verkehrsnetz. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Dies wird durch die Schaffung von Radwegen und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht. Die Planung umfasst die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in das städtische Verkehrsnetz. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Dies wird durch die Schaffung von Radwegen und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht.

Wiederherstellung des öffentlichen Verkehrs

Die Planung umfasst die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in das städtische Verkehrsnetz. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Dies wird durch die Schaffung von Radwegen und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht.

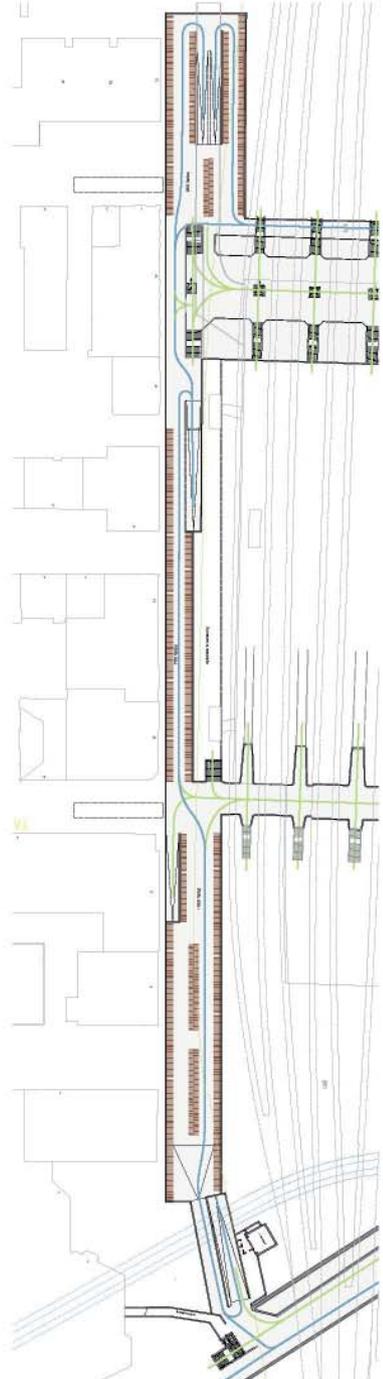
Wiederherstellung des öffentlichen Verkehrs

Die Planung umfasst die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in das städtische Verkehrsnetz. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Dies wird durch die Schaffung von Radwegen und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht.

Die Planung umfasst die Integration der öffentlichen Verkehrsmittel in das städtische Verkehrsnetz. Ziel ist es, die Mobilität der Bürger zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Dies wird durch die Schaffung von Radwegen und die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht.



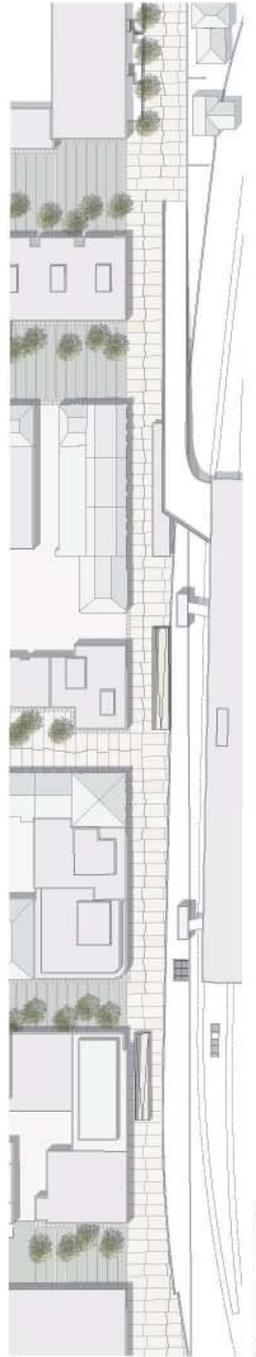
Stadtbauamt



Stadtbauamt



Stadtbauamt



Stadtbauamt

