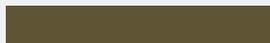
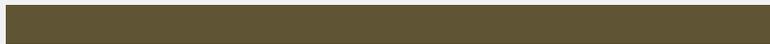




# Busdepot Grüzefeld Winterthur

## Jurybericht



Zweistufiger Gesamtleistungswettbewerb im selektiven Verfahren  
Winterthur, Dezember 2011

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	5
<b>2</b>	<b>Verfahren und Ziele</b>	6
	Verfahren	6
	Zielsetzungen	6
<b>3</b>	<b>Beurteilungsgremium</b>	7
<b>4</b>	<b>Vorprüfung</b>	8
	Erste Stufe	8
	Zweite Stufe	9
<b>5</b>	<b>Jurierung</b>	11
<b>6</b>	<b>Schlussfolgerungen</b>	12
	Schlussfolgerungen erste Stufe	12
	Schlussfolgerungen zweite Stufe	13
<b>7</b>	<b>Empfehlung und weiteres Vorgehen</b>	14
	Empfehlung und weiteres Vorgehen erste Stufe	14
	Empfehlung zweite Stufe	14
<b>8</b>	<b>Genehmigung</b>	15
<b>9</b>	<b>Projektverfassende</b>	16
	<b>Wettbewerbsbeiträge der zweiten Stufe</b>	22
	<b>Weitere Wettbewerbsbeiträge der ersten Stufe</b>	52

## **Impressum**

Herausgeberin:

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau  
Stadtgestaltung/Wettbewerbe

Inhalt/Redaktion:

Michael Boogman, Projektleiter

Layout:

Andrea Bleichenbacher

Modellfotos:

Michael Lio, Fotograf, Winterthur

Druck:

Mattenbach AG, Winterthur

Bezugsquelle:

Stadt Winterthur, Amt für Städtebau  
[www.staedtebau.winterthur.ch](http://www.staedtebau.winterthur.ch)

Winterthur, Dezember 2011

### **Erweiterung und Sanierung Busdepot Grüzefeld, Winterthur**

Der öffentliche Verkehr schreibt in Winterthur Geschichte – und das seit über 100 Jahren. Aus der ersten Tramlinie von 1898 sind 23 Buslinien in und um Winterthur entstanden – ein Netz, auf dem Stadtbus Winterthur im Jahr 2010 fast 25,5 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel gebracht hat. Stadtbus Winterthur sorgt als eines von acht marktverantwortlichen Verkehrsunternehmen des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) für den öffentlichen Nahverkehr in der Region. Mit gut 250 Mitarbeitenden legen die Busse von Stadtbus jährlich über 4,8 Millionen Fahrplankilometer zurück. Dazu stehen mehr als 80 Fahrzeuge im Einsatz.

Für die neuen Busse ist in den bestehenden Depots kein Platz vorhanden, es besteht ein zwingender Handlungsbedarf. Das veraltete Busdepot Deutweg für 33 Busse sowie der zugehörige Verwaltungsbau an der Tössfeldstrasse 86 sollen aufgehoben werden. Als Ersatz und Erweiterung ist beim Busdepot Grüzefeld ein Anbau für 64 Busse unterschiedlicher Länge geplant. Die Verwaltung soll am selben Standort als Teil des Erweiterungsbaus integriert werden. Mit der Konzentration an einem Standort können betriebliche Abläufe vereinfacht werden.

# 1 | Ausgangslage

Das Industriegebiet Grüzefeld war bis in die 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts noch Ackerland. Ab Mitte der 60er-Jahre wurde es erschlossen, wobei die Rudolf Diesel- und die Grüzefeldstrasse neu angelegt wurden. Das Gebiet gehört heute zu den attraktiven Entwicklungsgebieten für Arbeitsplätze in Winterthur. Es ist mit Bahn und Strasse sehr gut erschlossen, liegt in akzeptabler Distanz zum Stadtzentrum und weist noch einige Flächenreserven auf.

Das bestehende Busdepot im Grüzefeld wird heute primär für die Einstellung und Wartung der Trolleybusse genutzt, währenddem die Dieselbusse im alten Depot an der Tösstalstrasse 86 eingestellt werden. Im Untergeschoss des Busdepots Grüzefeld befinden sich zudem die Büros, die Ausbildungsräume und eine Werkstatt des Zivilschutzes der Stadt Winterthur.

Die gesamte Verwaltung von Stadtbus, die heute in einem separaten Bau beim alten Depot an der Tösstalstrasse untergebracht ist, soll neu zusammen mit der Depoterweiterung im Grüzefeld in einen entsprechenden Neubau verlegt werden. Das alte Busdepot soll nach dem Bezug des erweiterten und sanierten Gebäudes im Grüzefeld einer anderen Nutzung zugeführt werden.



©2011 Vermessungsamt Winterthur

Situation mit Projektperimeter 1:10 000

# 2 | Verfahren und Ziele

## **Verfahren**

Der Gesamtleistungswettbewerb wurde als zweistufiges, selektives Verfahren durchgeführt. Es orientierte sich an den Grundsätzen der Wettbewerbsordnungen SIA-Ordnung 142 und 143 (Ausgabe 2009).

Veranstalterin des Gesamtleistungswettbewerbs ist die Stadt Winterthur.

Für die Durchführung der Präqualifikation und des Gesamtleistungswettbewerbs ist das Departement Bau, Amt für Städtebau, Abteilung Stadtgestaltung/Wettbewerbe, federführend verantwortlich.

## **Zielsetzungen**

Mit der Durchführung des zweistufigen Verfahrens sollen folgende Zielsetzungen erreicht werden:

### **Beste Qualität zum besten Preis**

Es werden qualitativ gute Projekte zum bestmöglichen Preis erwartet. Bei der Beurteilung der Projekte werden somit sowohl die Qualität der angebotenen Neu- bzw. Erweiterungsbauten und der Umbauten im bestehenden Gebäude mit den entsprechend gewählten Konstruktionen und Materialien als auch der entsprechende Preis beurteilt.

### **Optimale betriebliche Lösung**

Von grosser Bedeutung für die Wahl des optimalen Projekts bzw. Angebots ist auch eine betrieblich einwandfreie Lösung. Dies gilt sowohl für den Betrieb des gesamten Depots mit Einfahrts- halle, Werkstatt und Fahrzeugeinstellhalle als auch für die betrieblichen Abläufe im neuen Verwaltungsbau sowie der entsprechenden Verbindungswege innerhalb und zwischen den einzelnen Gebäudeteilen.

### **Gute städtebauliche Gestaltung und Einordnung**

Es wird eine gute städtebauliche Gestaltung des Neubaus und eine gute Einordnung in die bauliche Umgebung inklusive der zugehörigen Umgebungsgestaltung erwartet.

### **Kostensicherheit**

Die Auftraggeberin wählt die Form der Totalunternehmungsausschreibung, um bereits bei der Bewilligung der erforderlichen Kredite eine hohe Kostensicherheit zu erreichen.

# 3 | Beurteilungsgremium

## **Sachpreisrichter und Sachpreisrichter**

Matthias Gfeller, Stadtrat, Vorsteher Departement Technische Betriebe (Vorsitz)

Pearl Pedernana, Stadträtin, Vorsteherin Departement Bau

Thomas Nideröst, Stadtbus, Direktor

Hans Jörg Fuhr, Bauökonom, Basel

Mario Fellner, Stadtbus (Ersatz)

## **Fachpreisrichter und Fachpreisrichter**

Michael Hauser, Amt für Städtebau, Stadtbaumeister Winterthur (Moderation)

Katrin Gügler, Amt für Städtebau, Co-Leiterin Stadtgestaltung/Wettbewerbe

Michael Küttel, Bauingenieur, Winterthur

Herbert Schmid, Architekt, Steinmann & Schmid, Basel

Andy Senn, Architekt, St. Gallen

Samuel Schwitter, Amt für Städtebau, Leiter Hochbauten (Ersatz)

## **Experten**

Ernst Nef, Stadtbus, Leiter Technik

Walter Baumann, BBS Ingenieure

Christoph Keller, BWS Bauphysik AG

Roland Jelinek, Amt für Städtebau, Projektleiter Hochbauten

Kurt Müller, Amt für Städtebau, Projektleiter Gebäudetechnik

Städtische Fachstellen (Feuerpolizei, Arbeitsinspektorat)

## **Organisation**

Michael Boogman, Amt für Städtebau, Projektleiter Stadtgestaltung/Wettbewerbe

# 4 | Vorprüfung

Die Eingaben wurden im Amt für Städtebau unter Miteinbezug von Experten (Baupolizei, Feuerpolizei, Arbeitsinspektorat, Kostenexperten, Bauphysiker, Ingenieur der Ausschreibungsunterlagen, Stadtbus) nach folgenden Kriterien überprüft:

- Einhaltung der formellen Randbedingungen wie Vollständigkeit und Einreichungstermine
- Grundsätzliche Übereinstimmung der Planinhalte mit dem Modell
- Vergleich der Gesamtleistungsangebote, Vollständigkeit des Angebots
- Einhaltung der baupolizeilichen Randbedingungen
- Berücksichtigung der Projektierungshinweise und Hinweise zur Nachhaltigkeit
- Einhaltung der Vorgaben gemäss Ausschreibungsunterlagen
- Ökologie und Nachhaltigkeit
- Feuerpolizeiliche Randbedingungen und Randbedingungen der Arbeitsplätze
- Raumprogramm und betriebliche Funktionalität

## **Erste Stufe**

### **Einhaltung der materiellen Rahmenbedingungen**

#### *Baupolizei*

Alle Projekte haben höchstens kleinere Übertretungen, die als korrigierbar eingeschätzt wurden.

Das Projekt **Ground Control** überschreitet die Hochhausgrenze von 25 m. Für eine Bewilligung wäre ein Gestaltungsplan nötig.

#### *Feuerpolizei*

Die Verfasser des Projekts **Ground Control** haben die verschärften Anforderungen an ein Hochhaus nicht erkannt. Es erfüllt die feuerpolizeilichen Anforderungen nicht.

#### *Arbeitsinspektorat, Ökologie, Nachhaltigkeit, Raumprogramm und Betrieb*

Die Vorprüfungen ergaben in diesen Bereichen bei keinem Projekt unkorrigierbare Mängel.

#### *Grobkostenschätzung und Flächeneffizienz*

Durch die Kostenspezialisten wurden die Formfaktoren (Fassade/Geschossfläche, Fenster/Fassade) und Flächenverhältnisse (Nutzfläche/Geschossfläche) für Neubau Verwaltung und Einstellhalle verglichen. Die Kostenangaben wurden verglichen und auf ihre Plausibilität hin überprüft.

**Ground Control** und **LOGOS** weisen die höchsten Baukosten aus.

## **Empfehlung**

Die vorprüfende Stelle empfahl, alle sieben Beiträge zur Auswahl zur Weiterbearbeitung zuzulassen.

## Zweite Stufe

### Einhaltung der materiellen Rahmenbedingungen

#### *Baupolizei*

Es wurde die Einhaltung der Grenzabstände inklusive allfälliger Mehrhöhenzuschläge (PBG §270) zu den Nachbarparzellen, die Einhaltung der Baulinien entlang der Strassen und die Einhaltung der Gebäudehöhen überprüft. Die Vordächer der Erweiterung der Einstellhalle der Projekte **Nat Tate** und **Nimitz** übertreten die Baulinie analog zur bestehenden Halle. Die Projekte sollten trotzdem bewilligungsfähig sein, allenfalls mit Beseitigungsrevers. Das Projekt **VOLT** unterschreitet den Grenzabstand im Bereich des Tankstellendachs. Die in der ersten Stufe verlangte vertiefte Bearbeitung der Freiflächen ist bei allen drei Projekten erfolgt.

#### *Feuerpolizei*

Es wurden die Konstruktion (Statik, brennbare Baustoffe, Brandabschnitte), die Fluchtwege (Treppenhäuser, Anzahl, Längen), der technische Brandschutz (RWA, Sprinkler, BMA) sowie der Umgang mit Brandschutz in der Substanz überprüft.

Das Projekt **VOLT** geht mit sinnvollen Massnahmen auf den Brandschutz ein. Beim Brandschutzkonzept sind noch einige Präzisierungen notwendig. Das Konzept des Projekts **Nimitz** erfordert im Altbau einige ergänzende Massnahmen, ist ansonsten aber gut verfasst. Auch das Projekt **Nat Tate** geht gut auf den Brandschutz ein, allerdings ist im Neubau der Brandschutz der Stahlkonstruktion aufwendig und nachweispflichtig.

#### *Arbeitsinspektorat*

Die Überprüfung hinsichtlich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz gemäss Wegleitung 3 und 4 zum Arbeitsgesetz zeigte, dass alle drei Projekte den Ansprüchen genügen. Kleine Anpassungen zur Optimierung wären möglich.

#### *Ökologie, Nachhaltigkeit*

Für Neubau Verwaltung und neue Fahrzeugeinstellhalle wurden überprüft:

- Verhältnis Aufwand/Nutzen
- Kompaktheit
- U-Werte, Wärmebrücken, Energiebilanz
- Sonnenenergienutzung, sommerlicher Wärmeschutz/passive Sonnenenergienutzung
- Materialwahl, Gesundheit und Bauökologie
- Gebrauchstauglichkeit

Das bestehende Gebäude wurde nach folgenden Kriterien überprüft:

- Verhältnis Aufwand/Nutzen
- U-Werte, interne Wärmeflüsse, Wärmebrücken, Energiebilanz
- Materialwahl, Gesundheit und Bauökologie
- Gebrauchstauglichkeit

Das Projekt **Nat Tate** ist nicht sehr kompakt konstruiert, ansonsten aber ziemlich ausgereift. Die Detailkonstruktion des Projekts **VOLT** wirft noch einige Fragezeichen auf.

### *Raumprogramm und Betrieb*

Vertreter von Stadtbuss haben die Funktionalität im Betrieb nach folgenden Stichworten überprüft:

- Erfüllung von Raumprogramm
- Raumbeziehungen (logistische Wege Personen)
- Logistische Wege Busse
- Befahrbarkeit mit Bussen (Schleppkurvenaspekt)
- Arealfunktion (Parkplätze, Tankstelle, Spenglerei, Fahrzeug-Puffer )
- Werkstatt (Büro, Lager, Fahrzeug-Reparaturfläche)
- Depot Arbeitsplatzqualität (Mechaniker, Reiniger, Büro)
- Depot Fahrzeug-Abstelllayout: Funktionalität, Variabilität

Das Projekt **Nimitz** hat das Raumprogramm optimal umgesetzt. Kleinere Anpassungen zur weiteren Optimierung sind möglich. Auch das Projekt **Nat Tate** hat die Raumbeziehungen gut realisiert, lediglich die Flächen-Umdispositionen im 2. Untergeschoss erfordern eine Absprache mit dem Zivilschutz. Das Raumprogramm von **VOLT** entspricht weitgehend den Vorgaben. Kleinere erforderliche Präzisierungen sollten mit einfachen Anpassungen realisierbar sein.

### *Kosten*

Die Angebote der drei Totalunternehmungen liegen weit auseinander, wobei die Angebote bei den einzelnen Teilobjekten wiederum sehr unterschiedlich ausfallen. Das Team **VOLT** macht das günstigste Angebot.

**Nat Tate** und **Nimitz** liegen mit dem Konzept der Aufsattelung der Verwaltung auf das bestehende Gebäude, das tiefere Eingriffe in die Bausubstanz des bestehenden Gebäudes bedingt, deutlich höher und nahe beieinander.

Bei der Sanierung und den Anpassungen im bestehenden Gebäude gibt es grosse Kostendifferenzen zwischen den drei Teams im Bereich der Haustechnik, insbesondere in den Bereichen Elektroanlagen (BKP 23) und Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen (BKP 24).

**Nat Tate** bietet im Bereich der haustechnischen Anlagen Lösungen an, welche die Anforderungen der Ausschreibung übersteigen.

Die Kostentreue gegenüber der Grobkostenschätzung der 1. Bearbeitungsstufe ist nur beim Projekt **VOLT** gegeben. Alle drei Projekte haben Preissteigerungen in beiden Teilobjekten, insbesondere auch im Bereich der Honorare.

### **Empfehlung**

Die vorprüfende Stelle empfahl, alle drei Beiträge zur Auswahl zuzulassen.

Die Jury hat am 14. und 21. April 2011 die sieben Projekte der ersten Stufe beurteilt und drei Eingaben zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen. Die zweite Stufe wurde nicht mehr anonym durchgeführt. Mit einer Startsituation und einer Zwischenbesprechung wurde die weitere Bearbeitung vom Beurteilungsgremium begleitet. Die Abgabe der drei Arbeiten der zweiten Stufe erfolgte am 30. September 2011. Am 25. Oktober 2011 fand mit den drei Anbietenden je eine Klärung der Angebote statt. Damit wurden die Vollständigkeit der Angebote im Sinne der Ausschreibung und somit auch die Vergleichbarkeit sichergestellt.

Die Jury tagte am Samstag, 29. Oktober 2011, im Veranstaltungssaal an der Technikumstrasse 81 in Winterthur.

Zu Beginn des Jurierungstags nahm die Jury Kenntnis vom Ergebnis der Vorprüfung.

Die Jury folgte, nach der Prüfung der festgestellten formellen und materiellen Verstösse, einstimmig dem Antrag der Vorprüfung, alle drei Projekte zur Beurteilung und Zuschlagserteilung zuzulassen.

In einem Rundgang wurden dem Preisgericht die verschiedenen Projekte vorgestellt und erklärt. Die positive Entwicklung der Projekte wurde gewürdigt. Alle drei Projekte haben einen Stand erreicht, der realisierbar wäre. Aufgrund der grossen Preisdifferenz kam die Jury nach ausgiebiger Besprechung aller drei Projekte der zweiten Stufe einstimmig zum Schluss, das Projekt **VOLT** zur Weiterbearbeitung zu empfehlen.

# 6 | Schlussfolgerungen

## Schlussfolgerungen erste Stufe

Das Beurteilungsgremium dankt allen teilnehmenden Totalunternehmern und Planerteams für ihre sorgfältige und umfassende Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen Aufgabe.

Die Idee, die beiden bestehenden Depotstandorte durch Erweiterung des Depots Grüzefeld auf einen Ort zu reduzieren und auf diese Weise signifikante betriebliche Vereinfachungen zu erreichen, hat zu einem spannenden Gesamtleistungsverfahren geführt. Das erweiterte Depot dürfte zu einem neuen Wahrzeichen im Gebiet werden.

Die sieben präqualifizierten, am Gesamtleistungswettbewerb teilnehmenden Teams haben in der ersten Stufe ein überraschend breites Spektrum an möglichen Lösungsansätzen bezüglich des Umgangs mit dem Depotlayout, der Anordnung der Büro- und Aufenthaltsräume und dem architektonischen Dialog mit der sehr sorgfältig gestalteten und bis heute überraschend gut erhaltenen Halle aufgezeigt:

- Hochhaus: Das Team **Ground Control** dürfte mit dem mutigen, aber auch etwas forcierten Hochhaus-Ansatz die ambitionierten Kosten- und Terminziele kaum erreichen, zumal ein Hochhaus einen Gestaltungsplan und aufwendige zusätzliche Brandschutzmassnahmen notwendig macht. Trotzdem hat die Idee, mit dem Verwaltungstrakt ein Hochhaus zu formulieren, die Diskussion über die Funktion, aber auch die Bedeutung des neuen «Headquarters» von Stadtbus für deren Betriebsidentität bereichert.
- Integration: Zwei Teams, **VOLT** und **LOGOS**, haben die bestehende Depothalle durch eine weitere Halle ergänzt und den Verwaltungstrakt seitlich in das neue Volumen integriert. Beiden Lösungen ist der enge Kontakt zwischen Werkstatt, Abstellhalle und Büro gemein, was für Alltag und Betriebskultur sehr vorteilhaft ist. Das Team **VOLT** verzichtet darauf, das alte Busdepot mit einer neuen Hülle einzukleiden. Dies lässt eine gelassene architektonische und nicht zuletzt eine kostengünstige Lösung erwarten.
- Zwei Adressen: Das Team **Mein Name sei Diesel, Rudolf Diesel** setzt auf eine zweite Adresse an der Rudolf Diesel-Strasse. Dem Vorteil einer unverstellten und flexiblen Zufahrt entlang der Grüzefeldstrasse stehen innerbetriebliche Nachteile im Depotbereich und das Fehlen eines Halle und Büros verbindenden «Stallgeruchs» gegenüber.
- Vertikale Schichtung: Drei Teams, **Nimitz, Nat Tate** und **SOLARIS**, setzen den Verwaltungstrakt auf den Hallenbau. Daraus resultiert eine im Betrieb hochflexible Halle mit maximaler Torabwicklung, die sich später auch noch erweitern liesse. Darüber hinaus bestechen die beiden Beiträge **Nimitz** und **Nat Tate** durch ihre statische Logik und gekonnte formale Reduktion, die sowohl eine hohe Identität wie auch eine kostengünstige Erstellung erwarten lassen.

## Schlussfolgerungen zweite Stufe

Das Beurteilungsgremium dankt allen teilnehmenden Teams für ihre engagierte Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen und arbeitsintensiven Aufgabe.

Das zweistufige Gesamtleistungsverfahren hat sich insgesamt bewährt und eine eindeutige Empfehlung hervorgebracht. Es zeigt sich aber, dass Gesamtleistungsverfahren neben einer sorgfältigen, sehr detaillierten Vorbereitung durch die Ausschreiberin sowie einem intensiven und geistreichen Einsatz der Teilnehmenden immer auch Glück brauchen, um zu einem Ergebnis zu führen. Obwohl sich die Aufgabe, ein Busdepot zu erweitern, funktional ausgezeichnet beschreiben lässt, hat die Komplexität von Neu- und Altbau sowie die Gleichzeitigkeit von Projektidee und Kostenermittlung nur knapp und glücklicherweise zu einem im Beurteilungsgremium konsensfähigen – weil allen Dimensionen der Nachhaltigkeit genügenden – Ergebnis geführt.

In der ersten Stufe haben die teilnehmenden Teams überraschend vielfältige betriebliche und architektonische Antworten auf die gestellte Aufgabe gegeben. Dies hat dem Beurteilungsgremium erlaubt, drei sehr unterschiedliche, aber in sich gleichermaßen schlüssige und kostenmässig sich im Rahmen befindliche Beiträge zur Weiterbearbeitung zu empfehlen:

- Das Projekt **VOLT** schlägt vor, ein im Ausdruck eigenständiges, einer zeitgenössischen Architektursprache verpflichtetes neues Busdepot neben das bestehende zu bauen und die Verwaltung in das Volumen zu integrieren.
- Das Projekt **Nat Tate** schlägt eine im Ausdruck dem Bestand identische Erweiterung des bestehenden Busdepots vor und will die Verwaltung in einer Art Wolkenbügel auf das Depot setzen.
- Das Projekt **Nimitz** erweitert das bestehende Depot in wenig spektakulärer Weise und konzentriert die Verwaltung in einer Art Flughafen-Tower auf dem Dach.

In der zweiten Bearbeitung gelang es allen oben genannten Teams, die Projekte zu vertiefen, die Kritik aufzunehmen und die betrieblichen Mängel weitestgehend auszumerzen. Leider entfernten sich zwei der drei Projekte signifikant von ihrer in der ersten Stufe genannten Kostenprognose sowohl für den Neubau als auch für die Erneuerung des bestehenden Depots. Die beiden Teams verlassen somit auch den von der Stadt Winterthur avisierten Kostenrahmen deutlich, was eine Jurierung auch nach qualitativen Kriterien in der zweiten Stufe weitgehend obsolet machte.

# 7 | Empfehlung und weiteres Vorgehen

## **Empfehlung und weiteres Vorgehen erste Stufe**

Das Preisgericht empfahl dem Stadtrat von Winterthur unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung und der Kritikpunkte aus der Beurteilung folgende drei Teams zur Einladung für die zweite Stufe:

**VOLT**

**Nat Tate**

**Nimitz**

Der Stadtrat ist der Empfehlung gefolgt. Die vorgesehene fixe Entschädigung für die erste Stufe über CHF 10 000.– inkl. MwSt. wurde sämtlichen sieben Teams ausgerichtet. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) wurde über den Zwischenstand des Verfahrens informiert.

## **Empfehlung zweite Stufe**

Das Beurteilungsgremium empfiehlt dem Stadtrat von Winterthur einstimmig, dem Team **VOLT** den Zuschlag zu erteilen. Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV, der die Infrastruktur finanzieren wird, wurde über die eingegangenen Angebote und den Zuschlagsentscheid informiert. Das Projekt besticht durch eine gute betriebliche Funktionalität und Effizienz sowie eine hohe konstruktive Sorgfalt, weist einen der Aufgabe und dem Ort angemessenen architektonischen Ausdruck auf und lässt moderate Kosten sowohl in der Erstellung als auch im Betrieb erwarten.

Für die vollständige Einreichung der verlangten Unterlagen erhalten die Anbietenden der zweiten Stufe, die den Zuschlag nicht erhalten, eine pauschale Entschädigung von je CHF 50 000.–. Für das siegreiche Team wird eine pauschale Entschädigung von CHF 80 000.– ausgerichtet. Diese Entschädigung gilt bei der Umsetzung des Projekts als erste Teilzahlung.

# 8 | Genehmigung

Winterthur, im Juni 2010, das Beurteilungsgremium:

## Sachpreisrichter und Sachpreisrichter

Matthias Gfeller (Vorsitz)

M. Gfeller

Pearl Pedergnana

P. Pedergnana

Thomas Nideröst

T. Nideröst

Hans Jörg Fuhr

H. J. Fuhr

Mario Fellner (Ersatz)

M. Fellner

## Fachpreisrichter und Fachpreisrichter

Michael Hauser (Moderation)

M. Hauser

Katrin Gügler

K. Gügler

Michael Küttel

M. Küttel

Herbert Schmid

H. Schmid

Andy Senn

A. Senn

Samuel Schwitter (Ersatz)

S. Schwitter

# 9 | Projektverfassende

Zweite Stufe

---

## Zuschlagsempfehlung

Projekt Nr. 5: **VOLT**

Totalunternehmung	Baltensperger AG, Seuzach
Architektur	BDE Architekten GmbH, Winterthur Matthias Lattmann
Bauingenieurwesen	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
Elektroplanung	puk gmbh, Ingenieurbüro für Elektrotechnik, Winterthur
HLKS-Ingenieurwesen	Hunziker Partner AG, Winterthur

---

Projekt Nr. 1: **Nat Tate**

Totalunternehmung	Halter AG, Zürich
Architektur	Frank Kabilka, Giancarlo Barbato E2A Eckert Eckert Architekten AG, Zürich Piet Eckert, Wim Eckert, Sebastian Lippok, Simon Broniatowski
Bauingenieurwesen	Walther Mory Maier Bauingenieure AG, Münchenstein Gilbert Santini
Elektroplanung	Hefti Hess Martignoni AG, Zürich Markus Venetz
HLKS-Ingenieurwesen	Advens AG, Winterthur Roman Hinder, Tapan Zala
Bauphysik	Gartenmann Engineering AG, Zürich Ueli Berger, Christian André Müller
Nachhaltigkeit	Halter AG, Zürich Christian Erb
Elektro-Fahrleitungstechnik	Kummler+Matter AG, Zürich Doreen Wilhelm

---

Projekt Nr. 6: **Nimitz**

Totalunternehmung	ARIGON Generalunternehmung AG, Zürich
Architektur	atelier ww Architekten SIA AG, Zürich
Bauingenieurwesen	Dr. Deuring+Oehninger AG, Winterthur
Elektroplanung	Herzog Kull Group, Schlieren
HLKS-Ingenieurwesen/ Bauphysik	PGMM Schweiz AG, Winterthur
Verkehrswege	Enz&Partner GmbH, Zürich
Geologie	Dr. Heinrich Jäckli AG, Winterthur

---

Erste Stufe

---

<b>Einladung zur zweiten Stufe</b>	Projekt Nr. 1: <b>Nat Tate</b>
Totalunternehmung	Halter AG, Zürich Frank Kabilka, Giancarlo Barbato
Architektur	E2A Eckert Eckert Architekten AG, Zürich Piet Eckert, Wim Eckert, Sebastian Lippok, Simon Broniatowski
Bauingenieurwesen	Walther Mory Maier Bauingenieure AG, Münchenstein Gilbert Santini
Elektroplanung	Hefli Hess Martignoni AG, Zürich Markus Venetz
HLKS-Ingenieurwesen	Advens AG, Winterthur Roman Hinder, Tapan Zala
Bauphysik	Gartenmann Engineering AG, Zürich Ueli Berger, Christian André Müller
Nachhaltigkeit	Halter AG, Zürich Christian Erb
Elektro-Fahrleitungstechnik	Kummler+Matter AG, Zürich Doreen Wilhelm

---

<b>Einladung zur zweiten Stufe</b>	Projekt Nr. 5: <b>VOLT</b>
Totalunternehmung	Baltensperger AG, Seuzach
Architektur	BDE Architekten GmbH, Winterthur Matthias Lattmann
Bauingenieurwesen	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
Elektroplanung	puk gmbh, Ingenieurbüro für Elektrotechnik, Winterthur
HLKS-Ingenieurwesen	B&G Ingenieure AG, Winterthur

---

<b>Einladung zur zweiten Stufe</b>	Projekt Nr. 6: <b>Nimitz</b>
Totalunternehmung	ARIGON Generalunternehmung AG, Zürich
Architektur	atelier ww Architekten SIA AG, Zürich
Bauingenieurwesen	Dr. Deuring+Oehninger AG, Winterthur
Elektroplanung	Herzog Kull Group, Schlieren
HLKS-Ingenieurwesen/ Bauphysik	PGMM Schweiz AG, Winterthur
Verkehrswege	Enz&Partner GmbH, Zürich
Geologie	Dr. Heinrich Jäckli AG, Winterthur

---

Weitere Teilnehmende der ersten Stufe

---

Projekt Nr. 2: **Ground Control**

Totalunternehmung	ERNE AG Holzbau, Laufenburg Patrick Suter
Architektur	Hornberger Architekten AG, Zürich Roland Meier, Thomas Vermeulen
Bauingenieurwesen	MWV Bauingenieure AG, Baden Ljupko Peric
Elektroplanung	EBM, Münchenstein 1 Paul Vetter
HLKS-Ingenieurwesen	Häusler Ingenieure AG, Langenthal Peter Burkhard
Bauphysik	BAKUS Bauphysik&Akustik GmbH, Zürich Michael Herrmann

---

Projekt Nr. 3: **LOGOS**

Totalunternehmung	STRABAG AG, Zürich
Architektur	MIRRA ARCHITEKTEN, Zürich
Bauingenieurwesen	Franz Bitterli AG, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, Hunzenschwil
Verkehrsplanung	Franz Bitterli AG, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, Reinach
Holzbauingenieurwesen	Makiol+Wiederkehr, Beinwil am See
HLKSE-Ingenieurwesen	3-Plan Haustechnik AG, Winterthur
Bauphysik	Braune Roth AG, Binz

---

Projekt Nr. 4: **Mein Name sei Diesel, Rudolf Diesel**

Totalunternehmung	Implenia Development AG, Dietlikon Bernhard Rosner
Architektur	P&B Partner Architekten AG, Winterthur Stefan Piotrowski, Deborah Eggel
Bauingenieurwesen	Urech Bärtschi Maurer AG, Zürich Andrin Urech
Elektroplanung	Thomas Lüem Partner AG, Dietikon Reto Mayer
HLKKS-Ingenieurwesen	Leimgruber Fischer Schaub AG, Ennetbaden Markus Gilli, Edwin Schoor
Bauphysik	Zehnder&Kälin AG, Winterthur Richard Zehnder
Nachhaltigkeit	Reuss Engineering AG, Winterthur Andreas Pfeiffer

---

---

Projekt Nr. 7: **SOLARIS**

Totalunternehmung	Losinger Construction AG, Zürich
Architektur	ERNST&HUMBEL, Zürich
Bauingenieurwesen	Ernst Basler&Partner AG, Zürich
Elektroplanung	Enerpeak Engineering AG, Dübendorf
HLKK-Ingenieurwesen	Getec AG, Zürich
Sanitärplanung	Neukom Engineering AG, Adliswil
Bauphysik	Grolimund&Partner AG, Zürich

---