

**Ideenwettbewerb
Neuwiesen-Bahnhof Winterthur**

Bericht des Preisgerichtes

Ideenwettbewerb
Neuwiesen-Bahnhof Winterthur

Bericht des Preisgerichtes

Im Oktober 1970 haben:

der *Stadtrat von Winterthur*, im Rahmen seiner Aufgabe zur städtischen Planung,
die *Schweizerischen Bundesbahnen*, im Bestreben, zu dieser Planung einen Beitrag zu leisten,

die *Gebr. Sulzer AG* und die *Schweiz. Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur*, als Grundeigentümer im Neuwiesenquartier, in der Absicht, die Überbauung ihrer Grundstücke mit der städtischen Planung zu koordinieren, und

die *Studiengesellschaft für die Überbauung des Bahnhofareales AG*, im Bestreben, die geplante Überbauung des Bahnhofareales in die städtische Planung einzufügen,

einen Ideenwettbewerb unter eingeladenen Fachleuten ausgeschrieben. Der Wettbewerb soll ein städtebauliches Leitbild für die Überbauung des Neuwiesenquartiers und des Bahnareales ergeben.

Teilnahmeberechtigt an diesem Wettbewerb waren nachfolgende 12 von den Wettbewerbsträgern ausgewählte Fachleute oder Teams, wobei je zur Hälfte Winterthurer und auswärtige Architekten berücksichtigt wurden:

Jules Bachmann, dipl. Arch. SIA/BSP, Igelweid 1, Aarau
Ulrich J. Baumgartner, Prof., dipl. Arch. BSA/SWB, Metzggasse 8, Winterthur
A. Blatter, Architekt, Wartstraße 4, Winterthur
Burckhardt Architekten SIA, Peter-Merian-Straße 34, Basel
Th. + Th. Domenig, dipl. Architekten ETH/SIA, Gäuggelistrasse 6, Chur
Guhl, Lechner, Philipp, dipl. Architekten SIA + SWB, Neptunstraße 20, Zürich und Winterthur
Klaiber, Affeltranger, Zehnder, Architekten, Metzggasse 14, Winterthur
H. Marti + H. Kast, dipl. Architekten SIA, Sophienstraße 2, Zürich
Steiger Architekten und Planer, Klausstraße 20, Zürich
P. Stutz, dipl. Arch. ETH/SIA, Seidenstraße 27, Winterthur
Suter + Suter, Architekten SIA, Engelstraße 12, Basel
Tanner + Lötscher, Architekten, Museumstraße 4, Winterthur

In der Folge haben die Herren Steiger, Architekten und Planer, Klausstraße 20, Zürich, auf eine Teilnahme verzichtet.

Für die *Durchführung* des Wettbewerbes war die Ordnung des SIA für Architekturwettbewerbe Nr. 152/1968 maßgebend, wobei der Wettbewerb als beschränkter Ideenwettbewerb im Sinne der Art. 6 und 10 der erwähnten Normen durchgeführt wurde. Durch die Teilnahme verpflichteten sich die eingeladenen Architekten und Fachleute, sich den Grundsätzen des SIA, den Bestimmungen des Wettbewerbsprogrammes und dem Entscheid des Preisgerichtes zu unterziehen.

Im *Wettbewerbsprogramm* wurden die Wettbewerbsaufgabe, die Grundlagen der Bearbeitung und die Anforderungen detailliert umschrieben. Nachdem in der neuen städtischen Bauordnung ergänzend zur Altstadt eine Geschäftshauszone im Neuwiesenquar-

tier ausgeschieden worden ist, soll der Wettbewerb für diese Zentrumserweiterung ein städtebauliches Leitbild aufzeigen. Diese Geschäftshauszone soll für die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse optimal erschlossen werden und städtebaulich möglichst eine Einheit mit dem Altstadtbereich bilden. Zusätzlich zur Planung im Neuwiesenquartier soll eine Überbauung des Bahnhofareales vorgeschlagen werden, welche nebst Parkierungsflächen auch Geschäftsflächen als Kostenträger umfassen soll. Die Geschäftsflächen sollen im übrigen namentlich auch der Schaffung der erforderlichen Beziehungen zwischen Altstadt und Zentrumserweiterung Neuwiesen dienen. In die Planung der durch die Zentrumserweiterung und die Überbauung des Bahnhofareales bedingten Erschließungsanlagen sind zusätzlich die Verkehrsanlagen einzubeziehen, die aus dem in Bearbeitung befindlichen Generalverkehrsplan hervorgegangen sind. Diese müssen den einwandfreien Verkehrsfluß in die Außenquartiere und die Region sichern.

Die *Ablieferungstermine* wurden auf den 30. April 1971, für die Modelle auf den 14. Mai 1971 angesetzt. Auf Wunsch verschiedener Teilnehmer wurden die Termine auf den 11. Mai 1971 beziehungsweise 25. Mai 1971 verschoben.

Für sämtliche Projekte, die zur Beurteilung zugelassen wurden, wird von den Wettbewerbsträgern eine feste *Entschädigung* von je Fr. 8000.– bezahlt. Für die *Prämierung* von 4 bis 6 Entwürfen standen dem Preisgericht weitere Fr. 60 000.– zur Verfügung.

In zwei *Fragenbeantwortungen* vom 20. Oktober 1970 und 18. Dezember 1970 wurden die von den Teilnehmern gestellten Fragen beantwortet.

Dem Bauamt der Stadt Winterthur wurden von den verbleibenden Teilnehmern *11 Entwürfe* und Modelle fristgerecht eingereicht und in der Reihenfolge ihres Einganges wie folgt numeriert:

1 «Eldorado»	5 «Ypsilon»	9 «Waben»
2 «Multipar»	6 «Vapo»	10 «X»
3 «Don»	7 «Ro»	11 «Pi»
4 «Walke»	8 «Downtown»	

Die *Vorprüfung* erfolgte durch die Stadtplanungsabteilung des Bauamtes. Der Bericht über das Ergebnis der Vorprüfung wurde den Preisrichtern ausgehändigt.

Das Preisgericht tagte am 15., 16. und 17. Juni 1971 an der Rudolfstraße 1 in Winterthur. Anstelle des verhinderten Preisrichters C. Paillard trat Ersatzpreisrichter E. Rüegger.

Das Preisgericht nahm Kenntnis vom Vorprüfungsbericht und den darin aufgeführten Abweichungen einzelner Projekte von Wettbewerbsbestimmungen:

In *Varianten*, die zu den Projekten Nr. 9 «Waben» und Nr. 10 «X» eingereicht wurden, ist vorgesehen, das Bahnhofgebäude abzureißen und in die Planung einzubeziehen. Gestützt auf die entsprechende ausdrückliche Fragenbeantwortung konnten diese Varianten bei der Beurteilung nicht berücksichtigt werden.

Die übrigen Abweichungen von den Wettbewerbsbestimmungen wurden als nicht wesentlich beurteilt, so daß *alle Projekte zur Beurteilung zugelassen* wurden. Die festgestellten Mängel wurden jedoch bei der weiteren Beurteilung entsprechend berücksichtigt.

Nach einem *ersten allgemeinen Rundgang* prüfte das Preisgericht in drei Gruppen die Projekte insbesondere nach folgenden Gesichtspunkten:

Gruppe 1	städtebauliche Gesamtidee städtebauliche Gliederung und Einordnung Verbindung mit der Altstadt räumliche Gestaltung des Ladenzentrums
Gruppe 2	Straßennetz und Erschließung Parkierung Fußgängerbeziehungen bautechnische Realisierbarkeit
Gruppe 3	Raumprogramm Anziehungskraft und wirtschaftliche Nutzung wirtschaftliche und rechtliche Verwirklichung Eigenständigkeit der 1. Etappe

Anschließend wurden alle Projekte vom gesamten Preisgericht eingehend besprochen und geprüft. Als Ergebnis dieser Prüfung wurden die Projekte 2, 4, 5, 8, 10 und 11 in die engere Wahl gezogen.

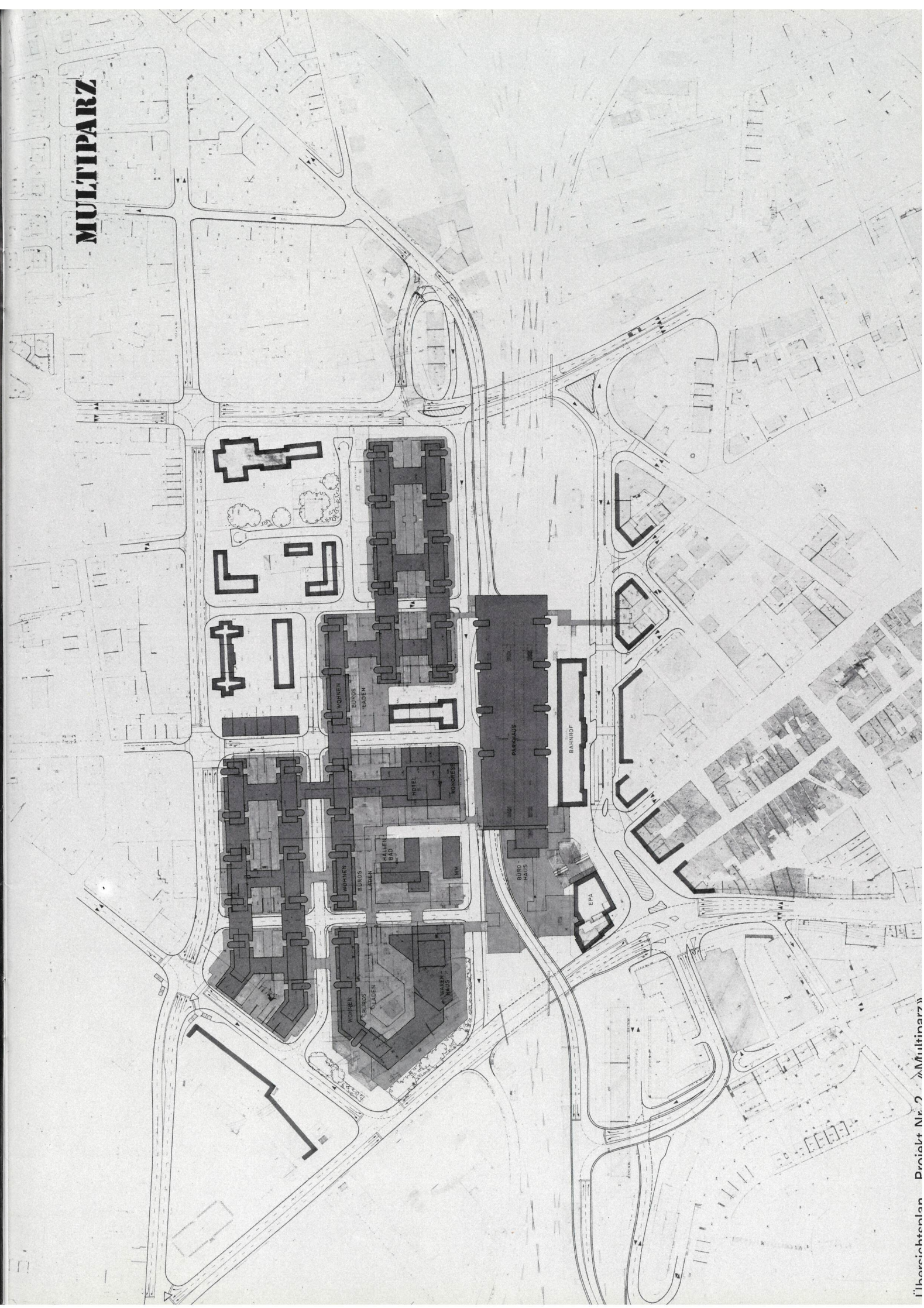
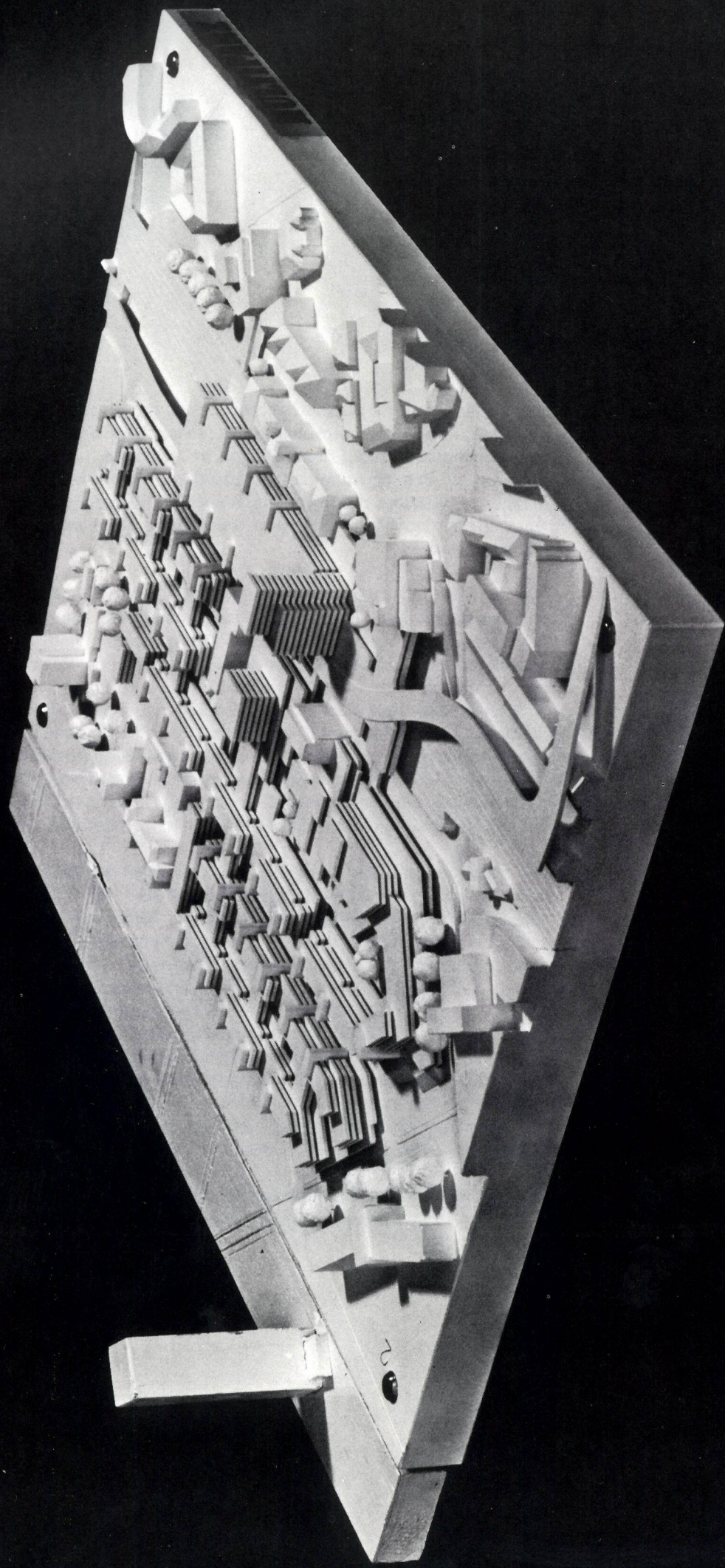
Projekt 2: « Multiparz »

Der Verfasser gliedert seine flächige Bebauung, entsprechend den heutigen Straßen-gevierten, in etappenweise relativ gut realisierbare Gruppen. Die Verbindung Altstadt–Neuwiesenquartier wird grundsätzlich in 2 Ebenen hergestellt, wobei in beiden Fällen Engpässe im Bereich Rudolfstraße entstehen. Die nahezu über das gesamte Neuwiesen-gebiet ausgedehnte obere Ladenebene ist zu weitläufig und damit zu wenig attraktiv. Der mit dem Hochhaus über den Geleisen vorgeschlagene Akzent ist an dieser Stelle nicht erwünscht.

Die Verbindung Altstadt–Neuwiesenquartier auf 2 Niveaus ist problematisch und führt zu einer starken Zersplitterung der Fußgängerströme. Die großzügig begonnene und gut gestaltete untere Ebene mit direkten Perronzugängen vermischt sich auf der Seite Neu-wiesen mit der Erschließungs- und Anlieferungsebene. Positiv präsentiert sich im Gebiet der oberen Ladenebene einzig die Abfolge Bahnhofplatz–Ladenstraße über SBB-Piazza–Schützenstraße der ersten Etappe. Hotel, Kongreßgebäude und Sportbauten liegen am richtigen Ort, sind jedoch zu wenig attraktiv mit Bahnhofgebiet und Altstadt verbunden. Die Gliederung der übrigen Hochbauten in zwei Bürogeschosse und zwei darüberliegende Wohngeschosse bringt gewisse Erschwernisse und wirkt in der Wiederholung eintönig. Städtebaulich gliedert sich das Projekt, abgesehen vom Hochhaus, problemlos in die weitere Umgebung ein und nimmt Rücksicht auf die zu belassenden Bauten.

Die neue Kerntangente übernimmt richtigerweise die im Programm vorgesehene Funk-tion, inklusive Erschließung des Parkhauses über den Bahnanlagen. Linienführung und Anschlußbauwerke sind allerdings in dieser Form und Lage kaum realisierbar. Das Er-schließungsnetz hält sich weitgehend an die bestehenden Straßen. Das zusätzliche An-lieferungssystem und die vielen Parkhauszufahrten scheinen weitgehend überflüssig und führen zu unliebsamen Knoten. Bei den Parkieranlagen im Neuwiesenquartier wird der Vorteil der etappenweisen Realisierungsmöglichkeit mit unrationeller Nutzung der Geschosse erkaufte. Das Bahnhof-Parkhaus kann schwerlich ohne gleichzeitige Erstellung der Kerntangente realisiert werden. Aus verkehrstechnischer Sicht sind die vorgeschlage-nen Fußgängerbeziehungen in Ordnung, jedoch fehlt eine direkte Verbindung vom Park-haus zu den Bahnanlagen. Ebenso fehlen sichere Verbindungen von der Ladenebene in die angrenzenden Quartiere. Aus der Sicht des Verkehrs bietet die etappenweise Reali-sierung keine besonderen Probleme.

Die doppelt geführte Übergangszone und die weitläufige obere Ladenebene sind un-wirtschaftlich und daher nicht existenzfähig.



Projekt 4: «Walke»

Der Verfasser führt den Fußgänger vom Bahnhofplatz durch die bestehende, einbündig durch Läden ergänzte, abgewinkelte Unterführung in ein 3geschossiges, im Sinne einer Markthalle konzipiertes Einkaufszentrum. Seine zentral gelegene, offene Halle hat ebenerdige Zugänge von Schützenstraße und Neuwiesenstraße. Mit Ausnahme einer erdgeschossigen Erweiterung beschränkt sich dieses Einkaufszentrum bewußt auf die erste Etappe. Die relativ feinmaßstäbliche Bebauung der weiteren Etappen nimmt realistisch Rücksicht auf die Grundeigentumsverhältnisse, wobei die ursprünglichen O-W-Fahrstraßen als Fußgängerbereiche ausgebildet werden. Die vorgeschlagenen Hochhausakzente sind richtig gesetzt.

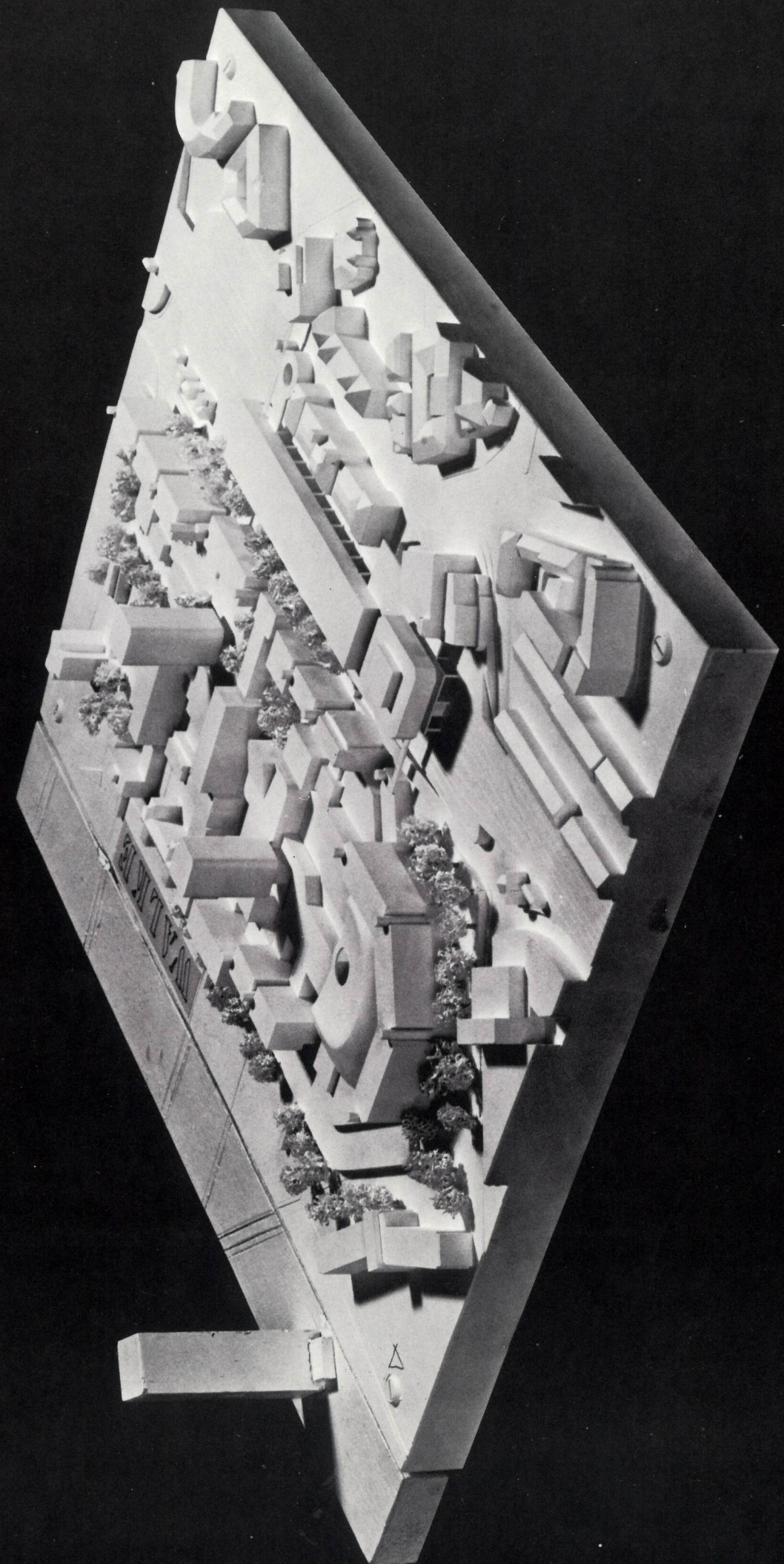
Der Anknüpfungsbereich der Untergeschoßpassage im Gebiet Altstadt/Bahnhofplatz ist augenfällig und großzügig, die Passage verliert aber an Attraktivität durch die Abwinkelung und die einseitig fehlende Dotierung mit Läden. Die anschließende, offen und bequem in den erdgeschossigen Ladenbereich führende Rampe ist positiv zu bewerten. Die großen Ladenflächen lassen sich beliebig und gut gliedern. Die starke Büronutzung im südlichen Abschluß ergibt eine willkommene renditemäßige Risikoverteilung. Nicht befriedigen kann die schmale Passerelle aus dem Bereich der EPA über die Bahnhofbauten ins 2. Obergeschoß des Ladenzentrums. Die Parkieranlage an der Schützenstraße steht in guter Beziehung zum Einkaufszentrum, wobei jedoch die Fußgängerverbindungen nicht ausgewiesen sind.

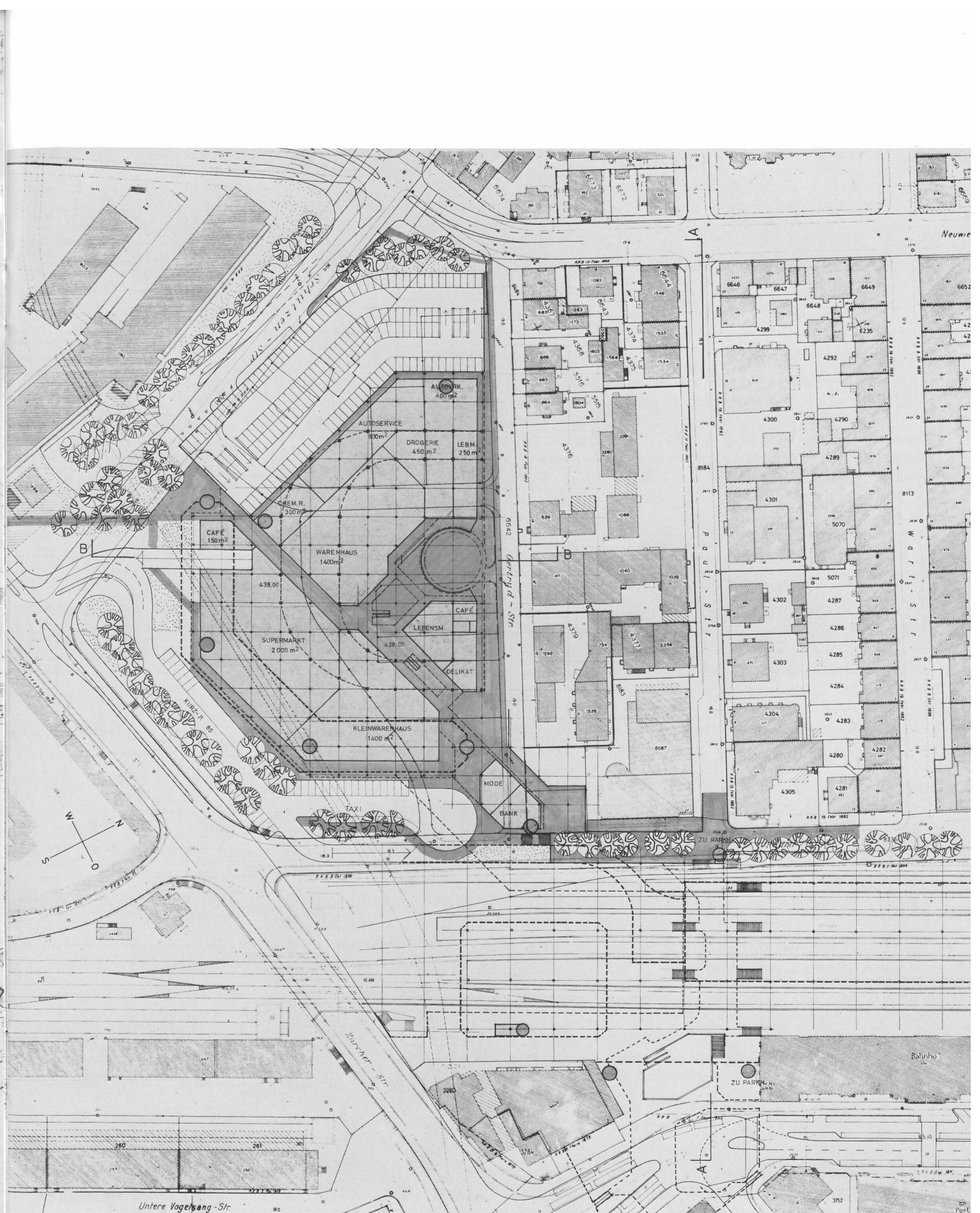
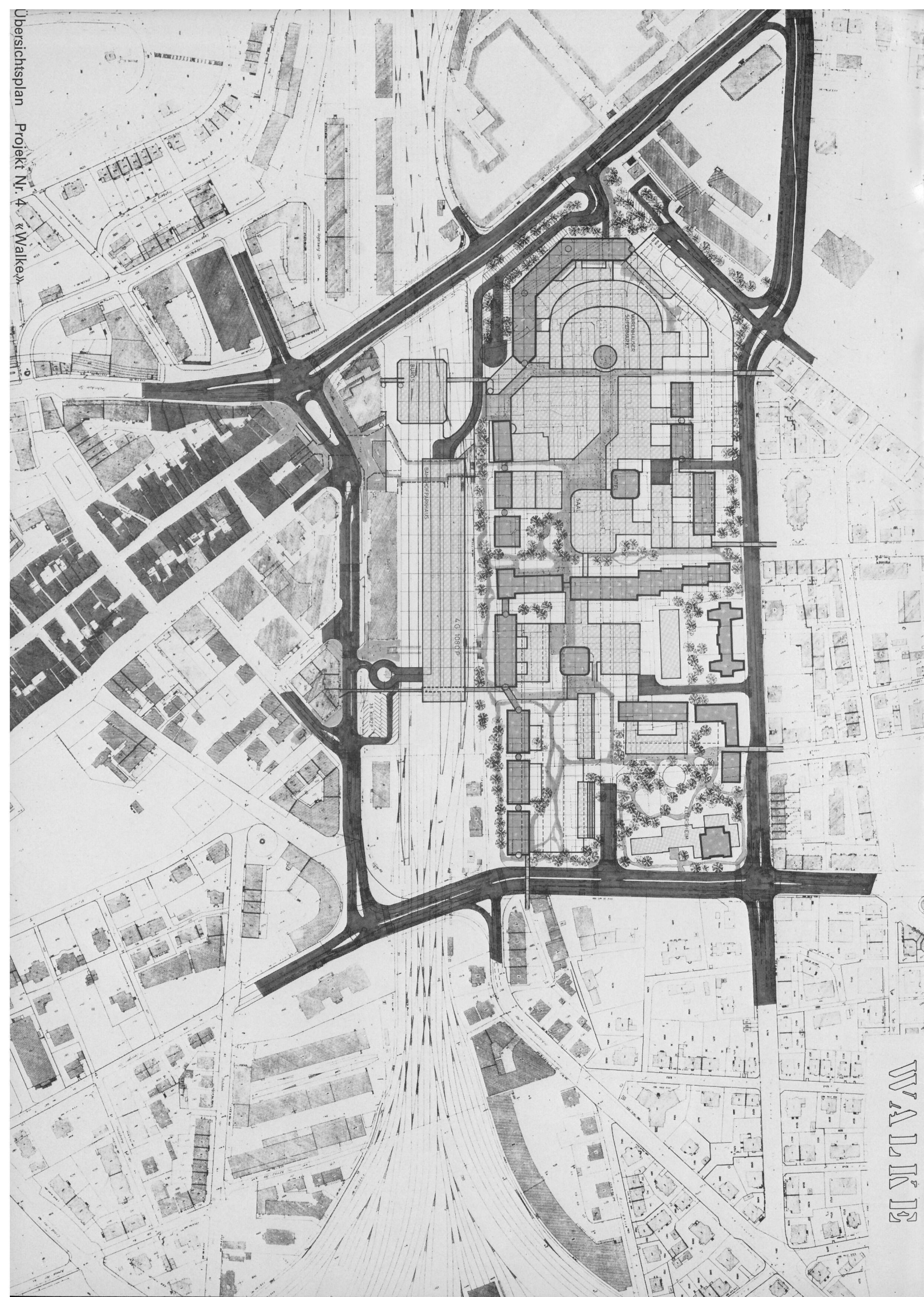
Der Verfasser hat dem übergeordneten Straßensystem zu wenig Beachtung geschenkt. Weder die Linienführung mit Anschlüssen noch die Funktion der «hochliegenden Verbindungsstraße» sind ausgewiesen. Die Rudolfstraße wird aufgehoben, sodaß die Erschließung nur über die Neuwiesen- und Zürcherstraße erfolgen kann. Das Stichstraßensystem ist für die innere Erschließung ungenügend. Der Anlieferungstunnel ist interessant, seine Ausfahrt jedoch schlecht gelöst.

Die Zufahrt zum Bahnhofparkhaus über den heutigen Bahnhofplatz ist unerwünscht. Die Bahnhofvorfahrt auf der Westseite ist zu weit vom Bahnhof entfernt. Die Verflechtung Kurzparkplätze/Zufahrt Parkhaus ist unzweckmäßig.

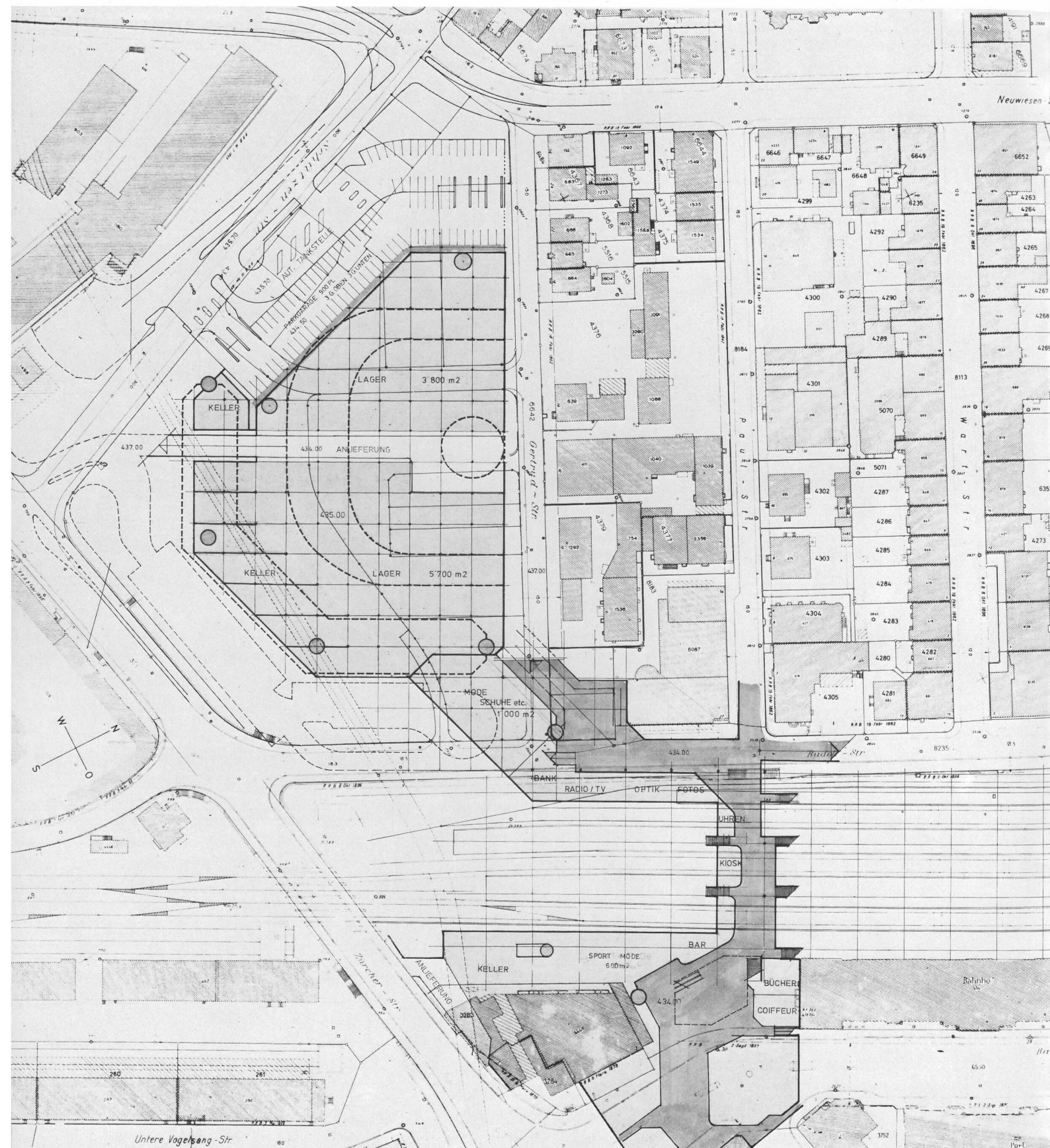
Die Fußgänger Verbindung von den Bahnsteigen zum Parkhaus über den Geleisen fehlt.

Eine stufenweise Realisierung ist wegen des wenig flexiblen Verkehrssystems und der dazu notwendigen Unterbrechung der Rudolfstraße unmöglich.





Hauptladengeschöß erste Realisierungsetappe (auf Erdgeschoßhöhe)



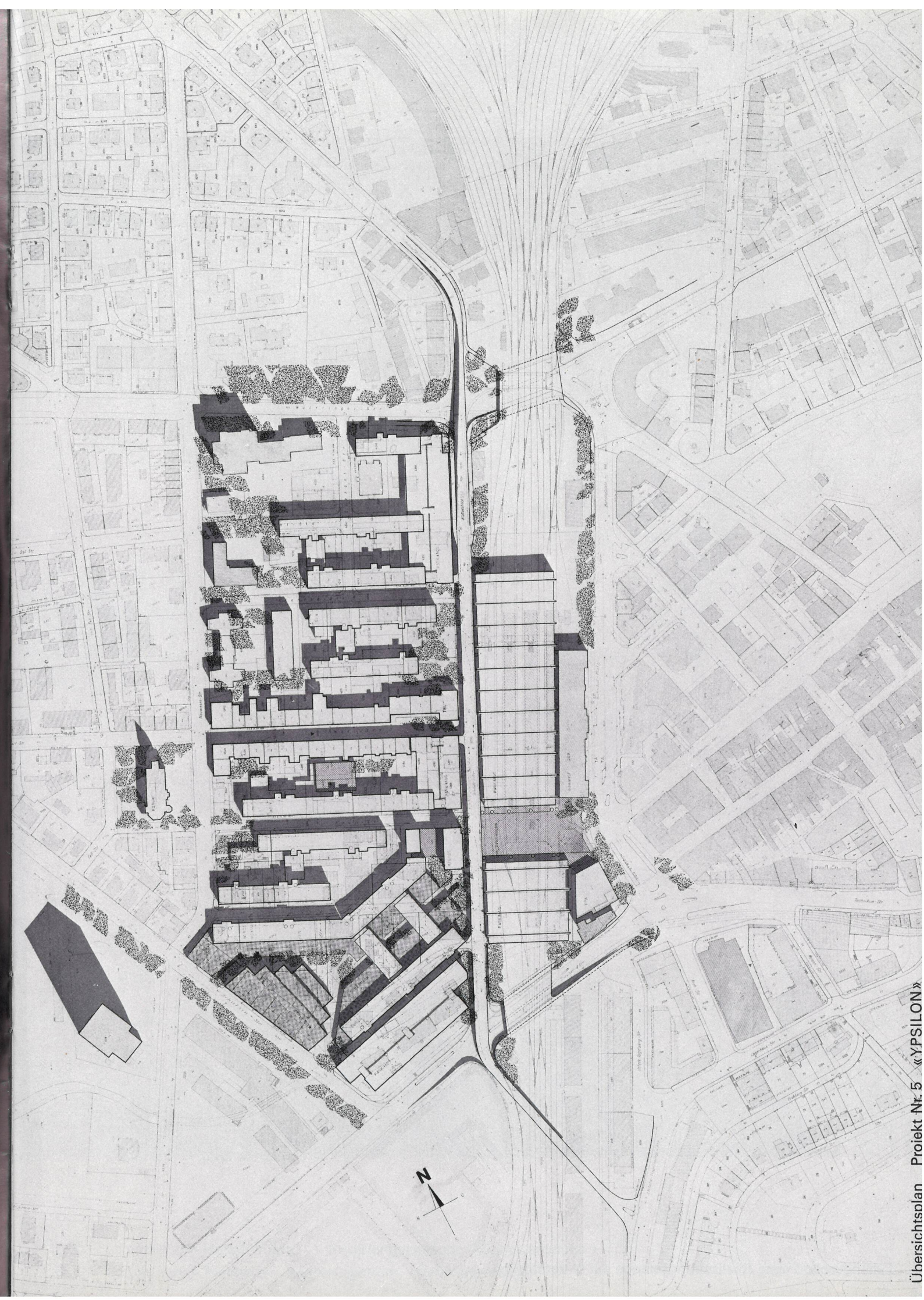
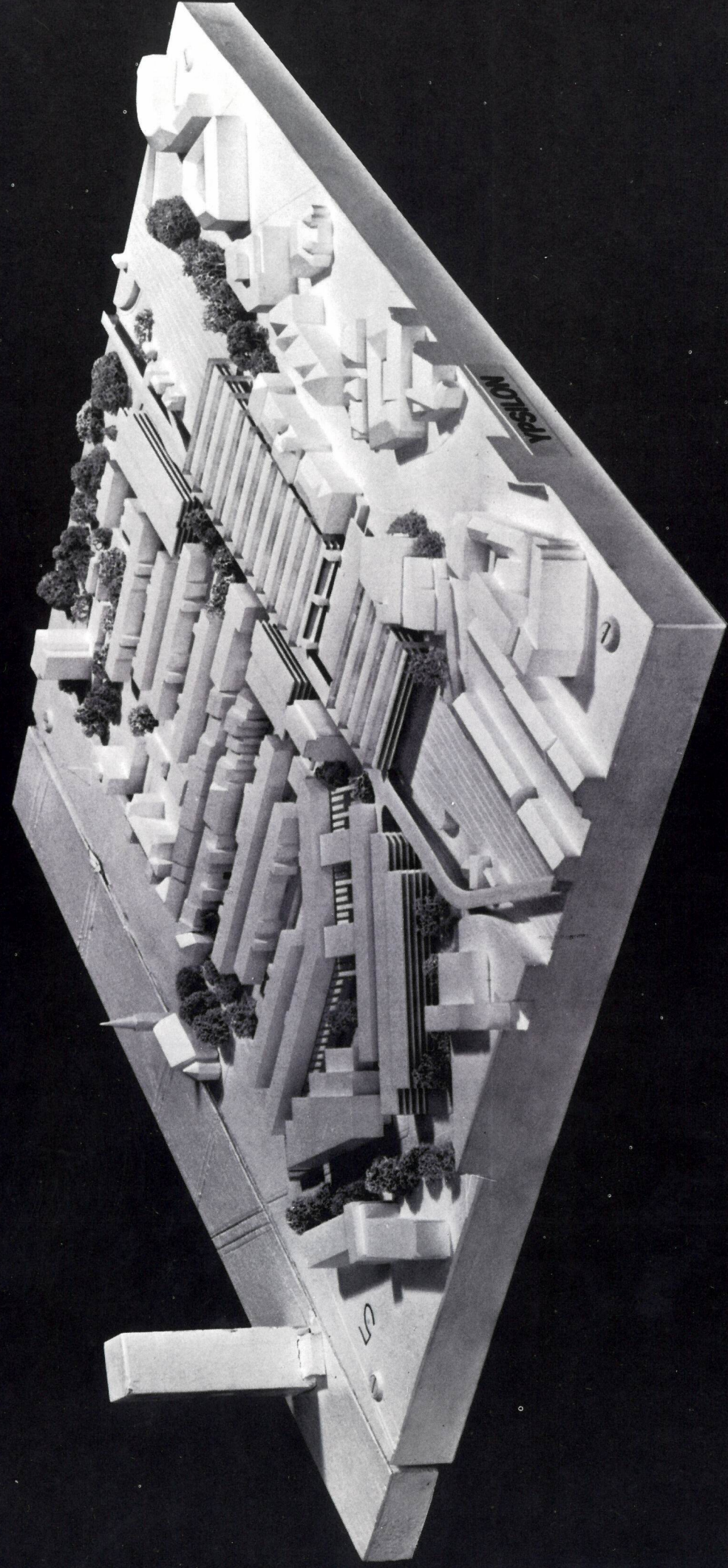
Projekt 5: «Ypsilon»

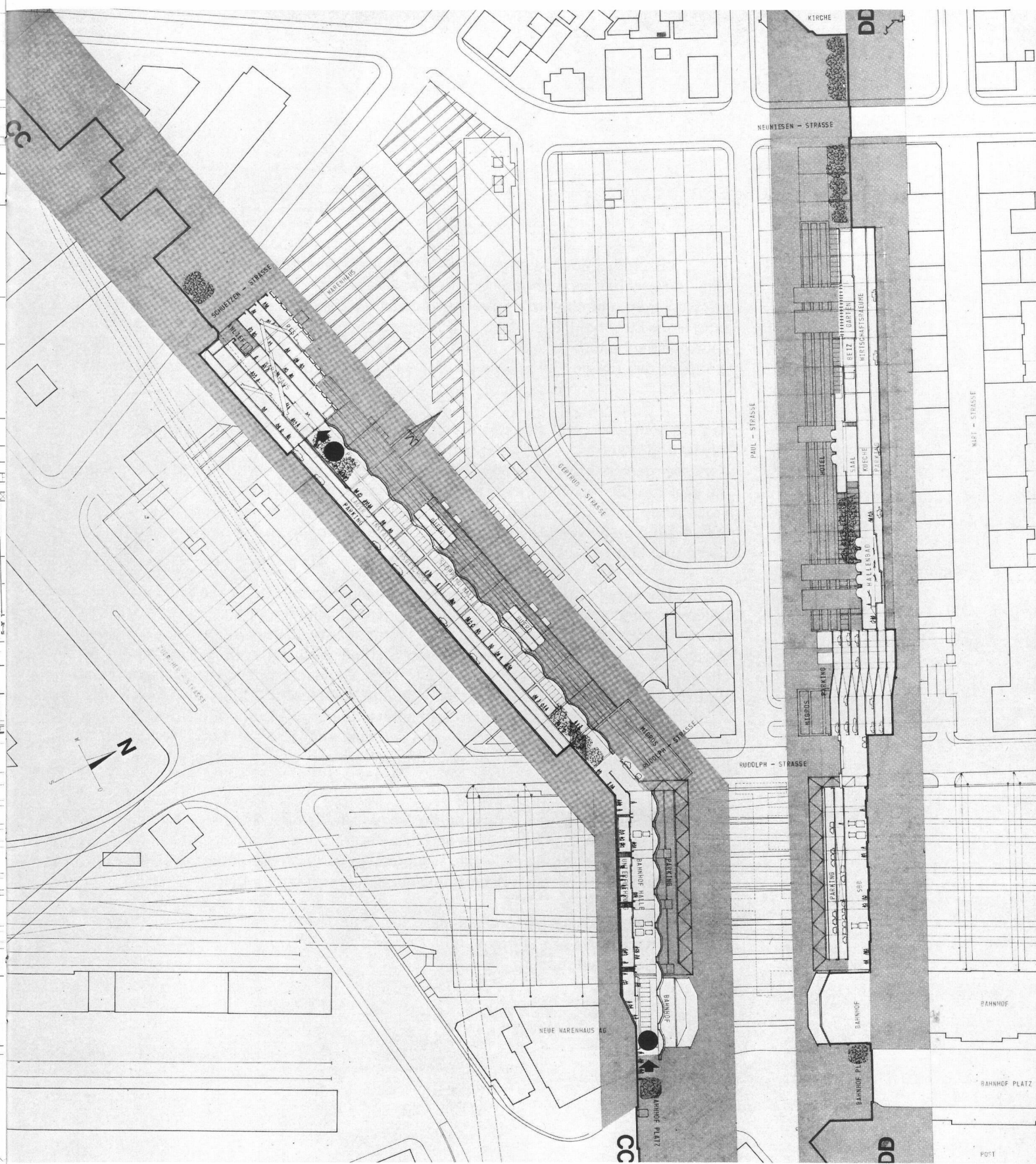
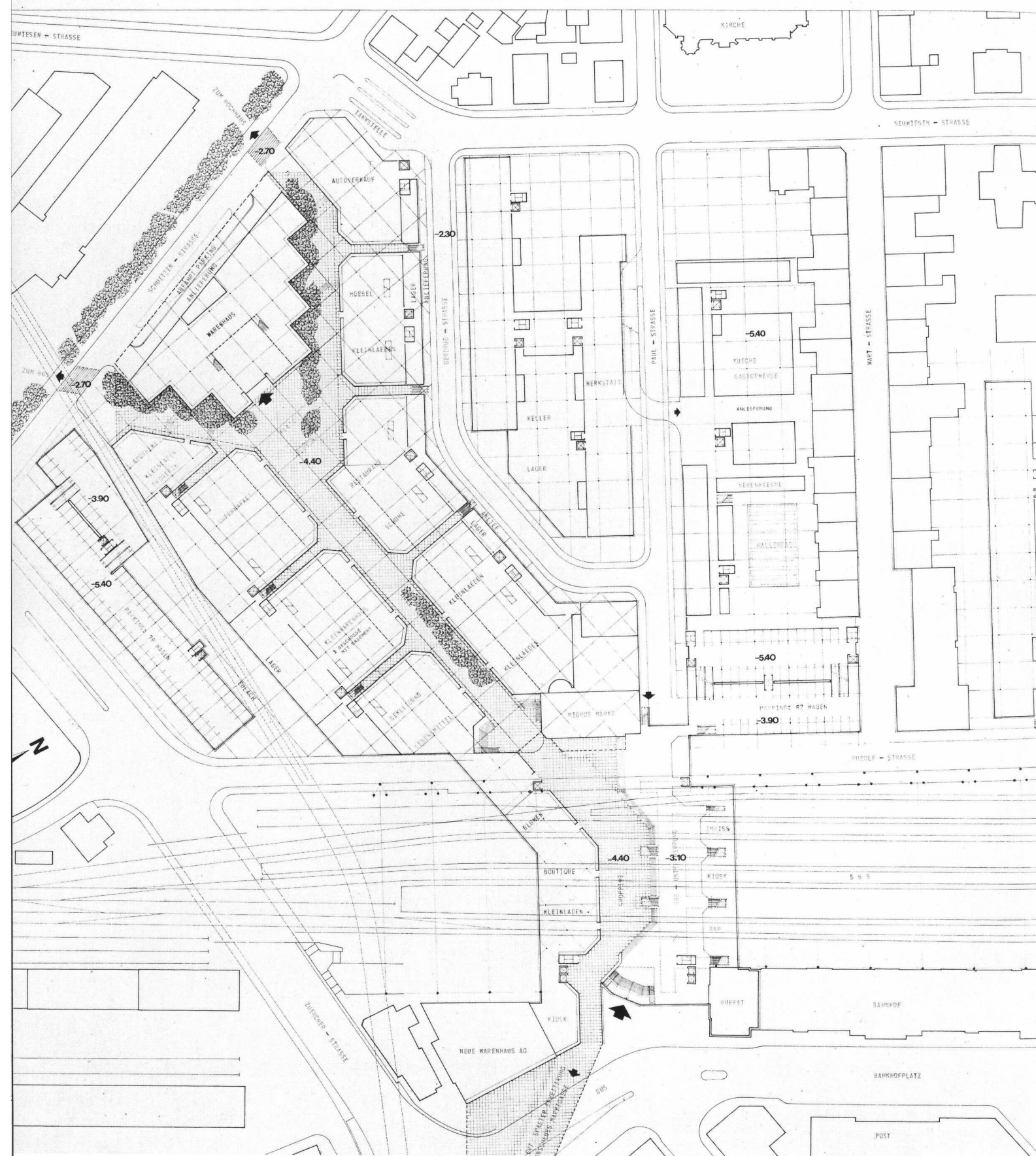
Das vorliegende Projekt gewährleistet die angestrebte Verbindung zwischen Altstadt und Neuwiesen auf einer einzigen Ebene, welche den zwischen Bahnhofplatz und Schützenstraße bestehenden Höhenunterschied geschickt ausnützt. Die Ausrichtung auf wirtschaftliche Überlegungen verbindet sich mit einer, namentlich im Bereich der ersten Etappe städtebaulich ansprechenden Lösung. Die klare Gliederung der Nutzung erlaubt eine eindeutige architektonische Rechnung, sondern läßt sogar die Möglichkeit offen, bestehende Bauten an der Wartstraße einzubeziehen. Es vermeidet insbesondere, die Altstadt durch gegensätzliche Akzente zu konkurrenzieren. Die so erreichte Maßstäblichkeit erleichtert überdies eine spätere schrittweise Überbauung, deren Anschluß an die erste Etappe indessen namentlich hinsichtlich der Fußgängerverbindungen noch verbesserungsfähig scheint.

Die Tangenten sind geschickt angelegt. Die Anschlüsse der westlichen an die südliche und die nördliche Kerntangente sind jedoch unvollständig vorgesehen. Die innere Erschließung ist organisch gelöst, jedoch wirkt die Möglichkeit, spätere Sackgassen einzubeziehen, problematisch. Abgesehen von Einzelheiten überzeugt auch die Zufahrt zu den Parkhäusern über die über der Rudolfstraße gelegene Hochstraße. Das System der Verkehrswege läßt sich mit Ausnahme der erwähnten Hochstraße – und damit der Zufahrten in die Parkhäuser – stufenweise verwirklichen.

Die Wettbewerbsidee besteht namentlich im Bereiche der ersten Etappe durch die Möglichkeit zu wirtschaftlicher Bewerbung, wobei auf Provisorien für die Überbauung weitgehend verzichtet werden kann. Die erforderliche Attraktivität wird namentlich erreicht durch eine anziehende Gestaltung der eigentlichen Unterführung, mit Trennung der Käufer und der Reisenden sowie durch eine folgerichtig auf einer einzigen Ebene bis zur Schützenstraße durchgezogenen und zweckmäßig angeordneten Ladenstraße. Wirtschaftlich vorteilhaft ist auch die Zusammenfassung der Bewerbungsmöglichkeiten in Baukörpern, die einer einheitlichen Nutzung dienen und das konstruktiv gut ausgedachte, kostenmäßig vertretbare Bahnhofsparkhaus, welches ohne Stützen zwischen den Geleisen auskommt.

Neuwiesen- und Bahnhofteil der ersten Etappe können weitgehend unabhängig voneinander überbaut werden. Weder der Überbauung im Bereiche dieser ersten Etappe noch der für folgende Etappen vorgeschlagenen Überbauung dürften wesentliche baurechtliche Bedenken entgegenstehen. Die als realisierbar beurteilte Idee des Projektes kann somit gesamthaft als wertvolle Grundlage für die weitere Planung beurteilt werden.





Projekt 8: «Downtown»

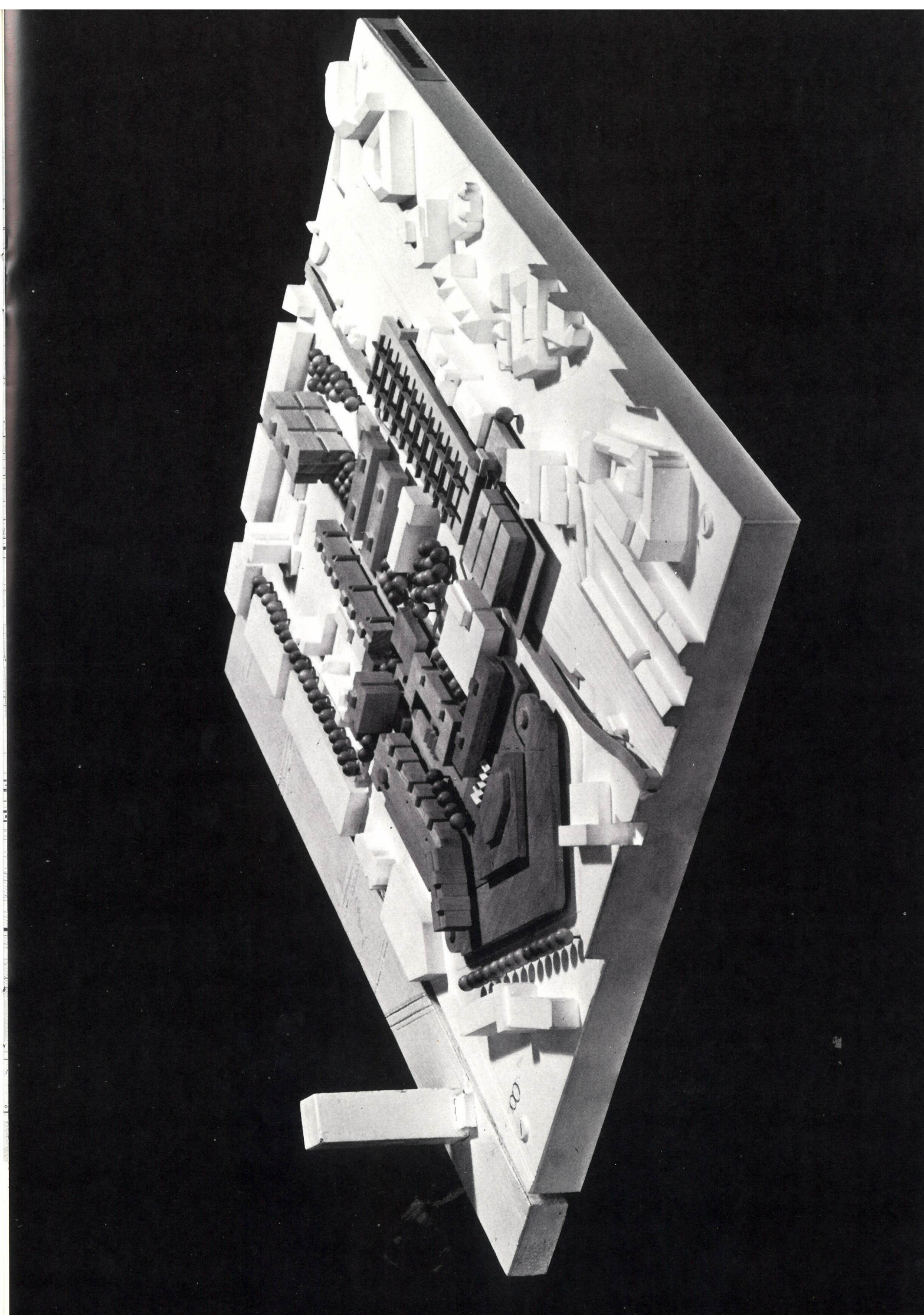
Eine großzügige Ladenpassage unter dem Bahnhofareal führt in das zentrale, 2geschossige und geschlossene Shoppingcenter, welches auf drei Seiten zweckmäßig mit Parkierungsanlagen umfaßt wird. Hervorzuheben ist die bewußte und auch gelungene Gestaltung eines Bahnhofplatzes West in Kombination mit Hotel, Hallenbad und Saal. Die Einkaufsgelegenheiten befinden sich ausschließlich auf dem südlichen Teil des Areals, während das übrige Gebiet lediglich sekundären Büro- und Wohnbauten vorbehalten bleibt.

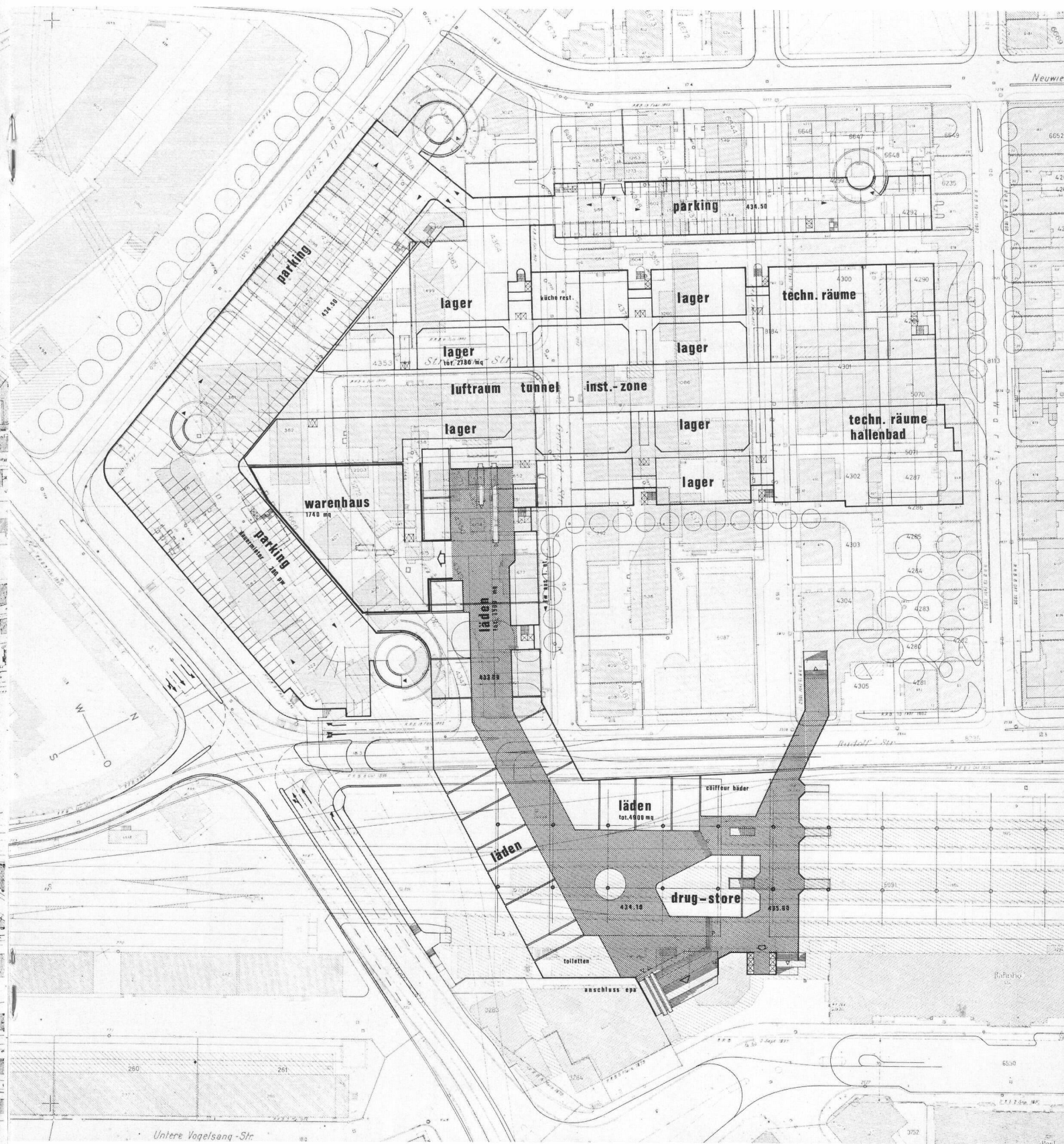
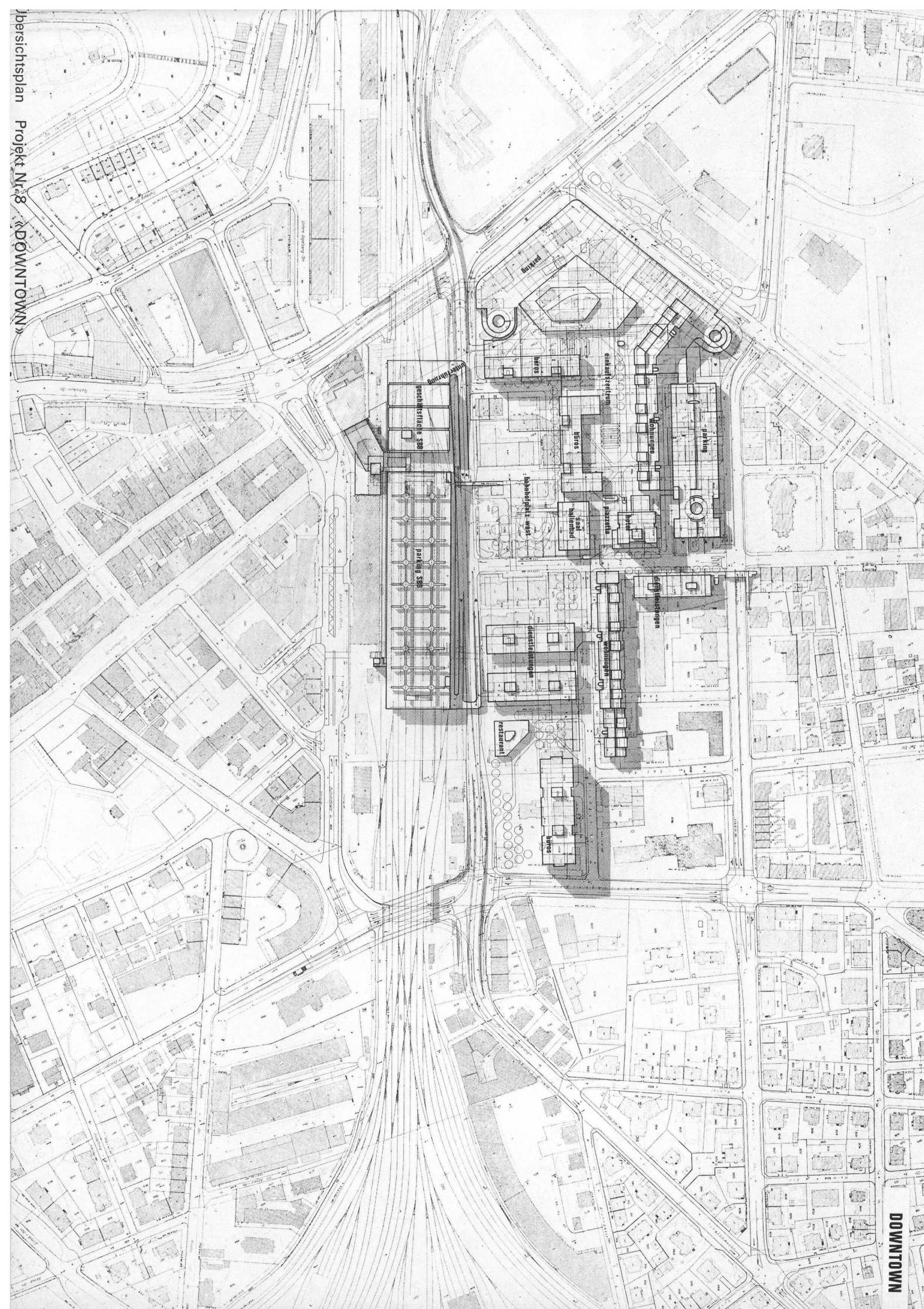
Auf die bequemen und attraktiven Verbindungen vom Bahnhofplatz, von der Schützenstraße und vom neu zu schaffenden Bahnhofplatz West zum Einkaufszentrum legt der Verfasser ganz besonderen Wert. Die ebenerdigen Zugänge von der Schützenstraße und die großzügige Gestaltung der Ladenpassage unter dem SBB-Areal sind besonders hervorzuheben. Das Projekt zeigt im allgemeinen eine sorgfältig abgewogene kubische Gestaltung mit maßvollen Akzenten und guten Beziehungen zu den anschließenden Quartieren und den zu belassenden Bauten.

Der Verfasser bringt für die neue Kerntangente eine geschickte Lösung à niveau mit sehr guten Anschlüssen an die N- und S-Kerntangenten; allerdings realisiert er sie unter Inanspruchnahme von Geleiseareal. Die neue Kerntangente übernimmt hier eine Vielzahl von Erschließungsfunktionen. Mit sehr wenig Straßen wird das Neuwiesenquartier hinreichend und verkehrstechnisch richtig erschlossen. Zu beanstanden sind die ungenügenden Verflechtungstrecken in der Rudolfstraße. Der Anlieferungstunnel ergibt sich aus der Anordnung des Einkaufszentrums. Alle wünschbaren Verbindungen des Fußgängersystems mit dem öffentlichen Verkehr und den Parkierungsanlagen sind einwandfrei ausgewiesen. Der etappenweisen Realisierung stehen aus verkehrstechnischer Sicht keine Hindernisse entgegen.

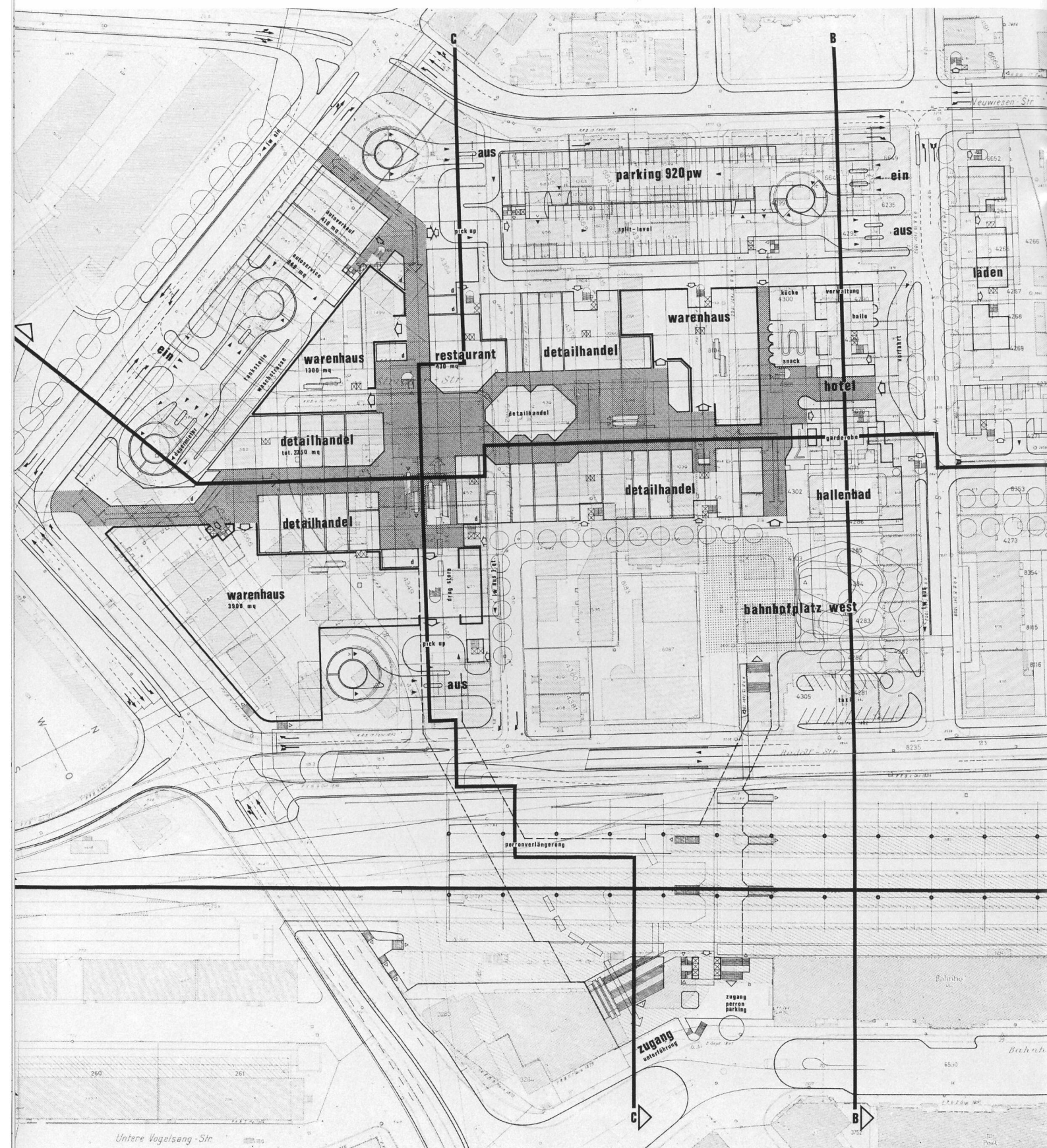
Bahnhofüberdachung und 1. Etappe im Neuwiesenquartier können zusammen erstellt werden. Eine erste Etappe ist selbst im Einkaufszentrum ausführbar und lebensfähig. Die bautechnisch etwas problematische, weiträumige Ladenstraße unter der Geleisezone ist eine Voraussetzung für die Existenzfähigkeit des Einkaufszentrums.

Die Verteilung der Einkaufszone auf mehr als eine Ebene mit allerdings guten Verbindungen ist wirtschaftlich etwas fragwürdig. Die erste Etappe weist wenig zusätzliche kostentragende Nutzung auf.





1. Untergeschoß erste Realisierungsetappe mit Unterführung

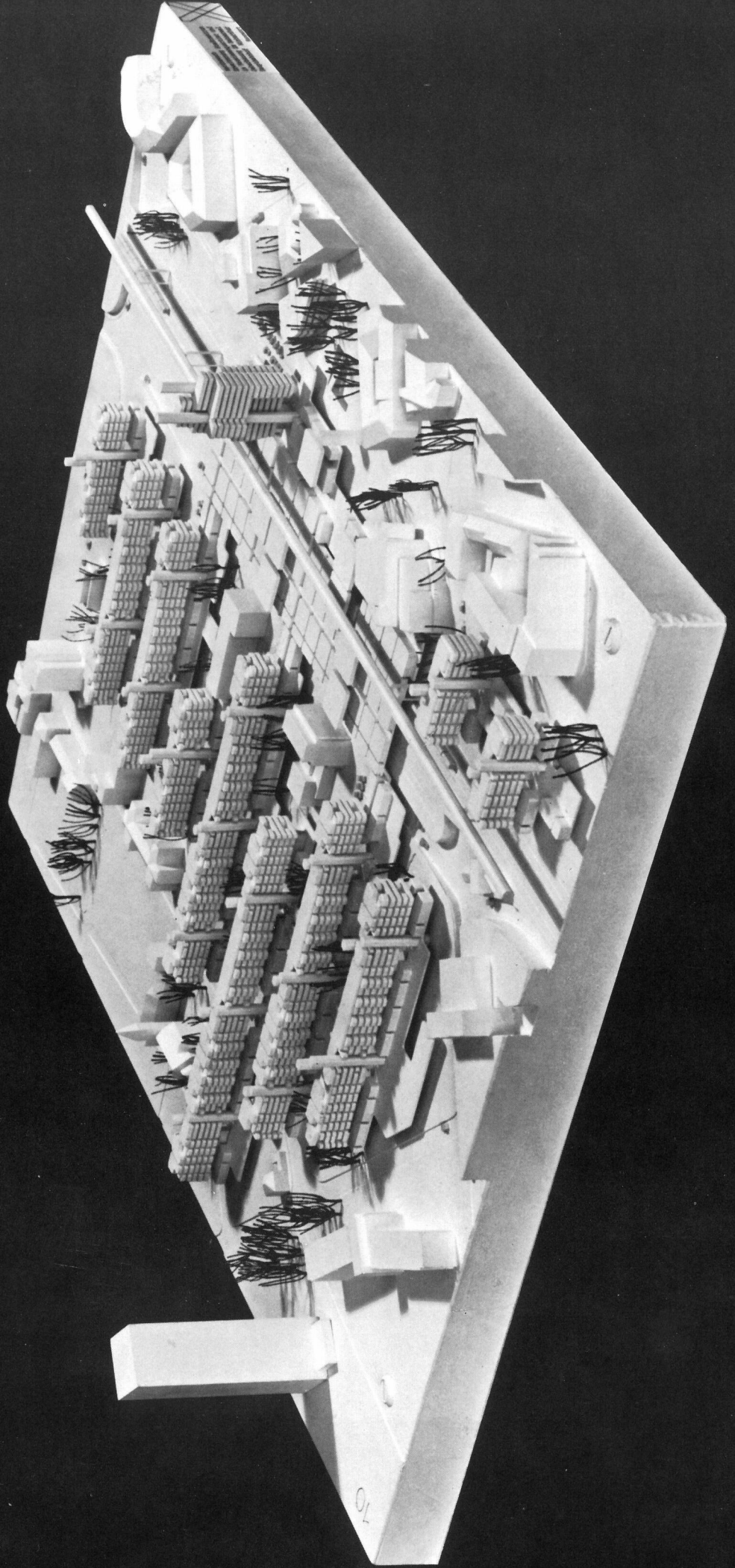
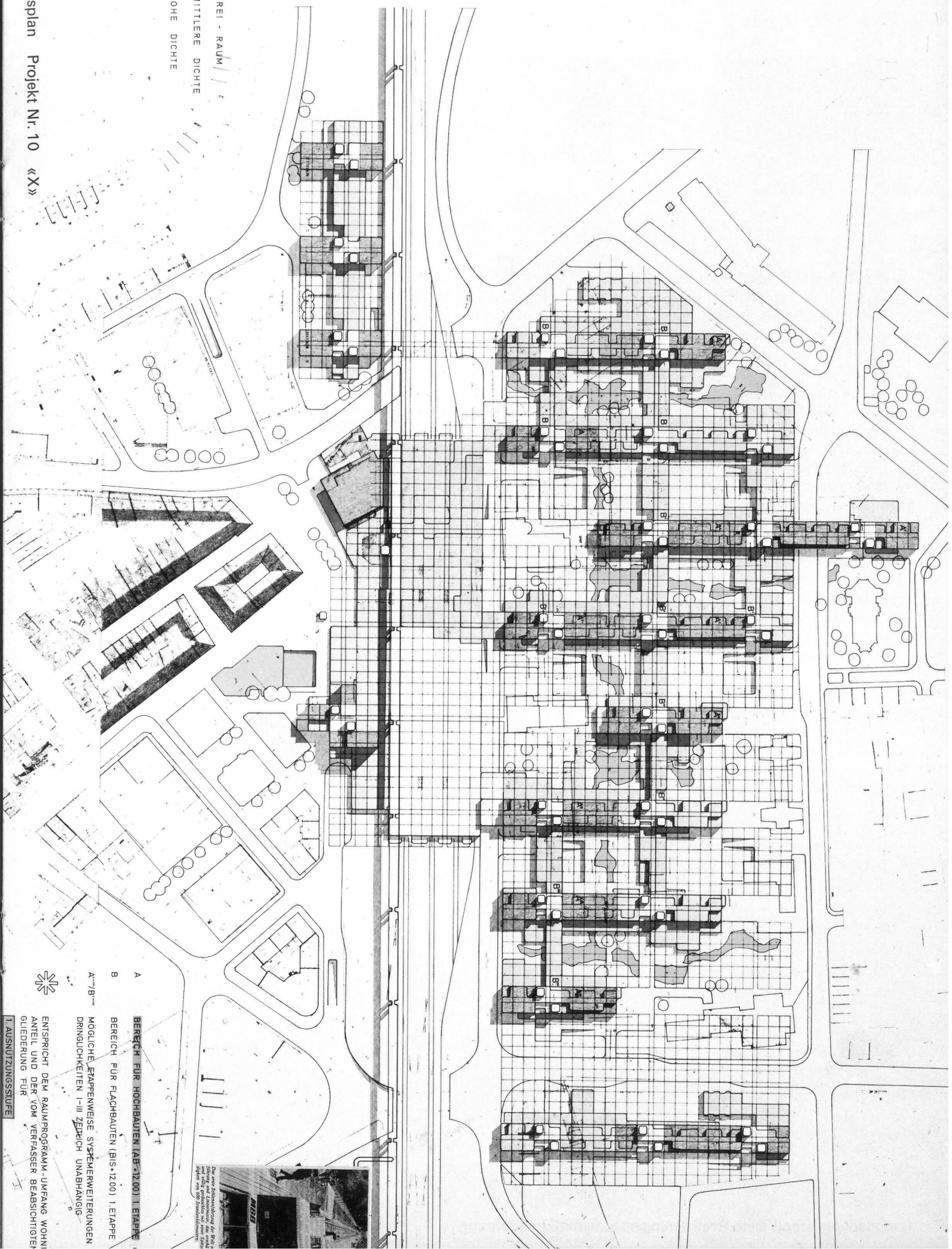


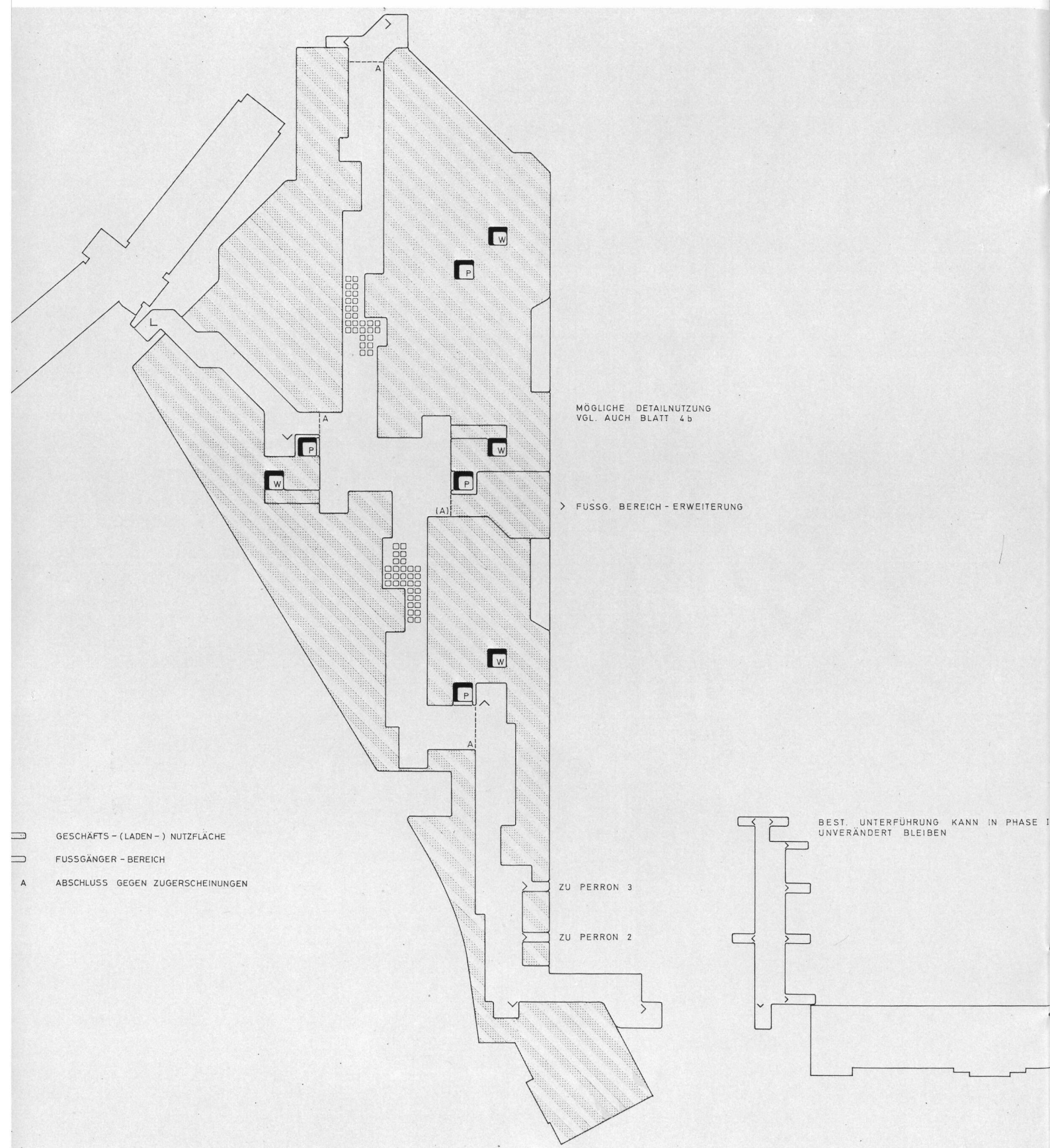
Projekt 10: «X»

Der ausgesprochen intensiv und sorgfältig bearbeitete Entwurf sucht die Verbindung zwischen Altstadt und Neuwiesen über ein weitflächiges, weitverzweigtes Basement. Dieser an sich vertretbare Gedanke stößt aber auf enorme rechtliche und praktische Schwierigkeiten (enorme bauliche Eingriffe unter den Bahnanlagen). Die Führung der Fußgängerwege in der 1. Etappe kann in der schlauchartigen Form nicht gefallen; die Zugänge sind vor allem im Bereich des Bahnhofes ungenügend und wenig einladend. Die städtebauliche Vision des Verfassers hat, im gesamten gesehen, eine großzügige Note; eine etappenweise Erweiterung ist denkbar, da sie in der Anordnung der Baukörper das bestehende Straßennetz berücksichtigt. Die im Programm vorgeschriebene Kerntangente fehlt. Auch die interne Erschließung (zum Beispiel Stichstraßen) befriedigt nicht ganz. Das Parkhaus unter den Geleiseanlagen ist aus wirtschaftlichen und betriebstechnischen Gründen abzulehnen. Anzuerkennen ist das große Angebot an Wohnungen in günstiger Lage zwischen Bahnhof und Industrie. Die Überbauungsvorschläge im Neuwiesenquartier dürften wirtschaftlich gut tragbar sein.

Übersichtsplan Projekt Nr. 10 «X»

- FREI - RAUM
- MITTLERE DICHTÉ
- HOHE DICHTÉ





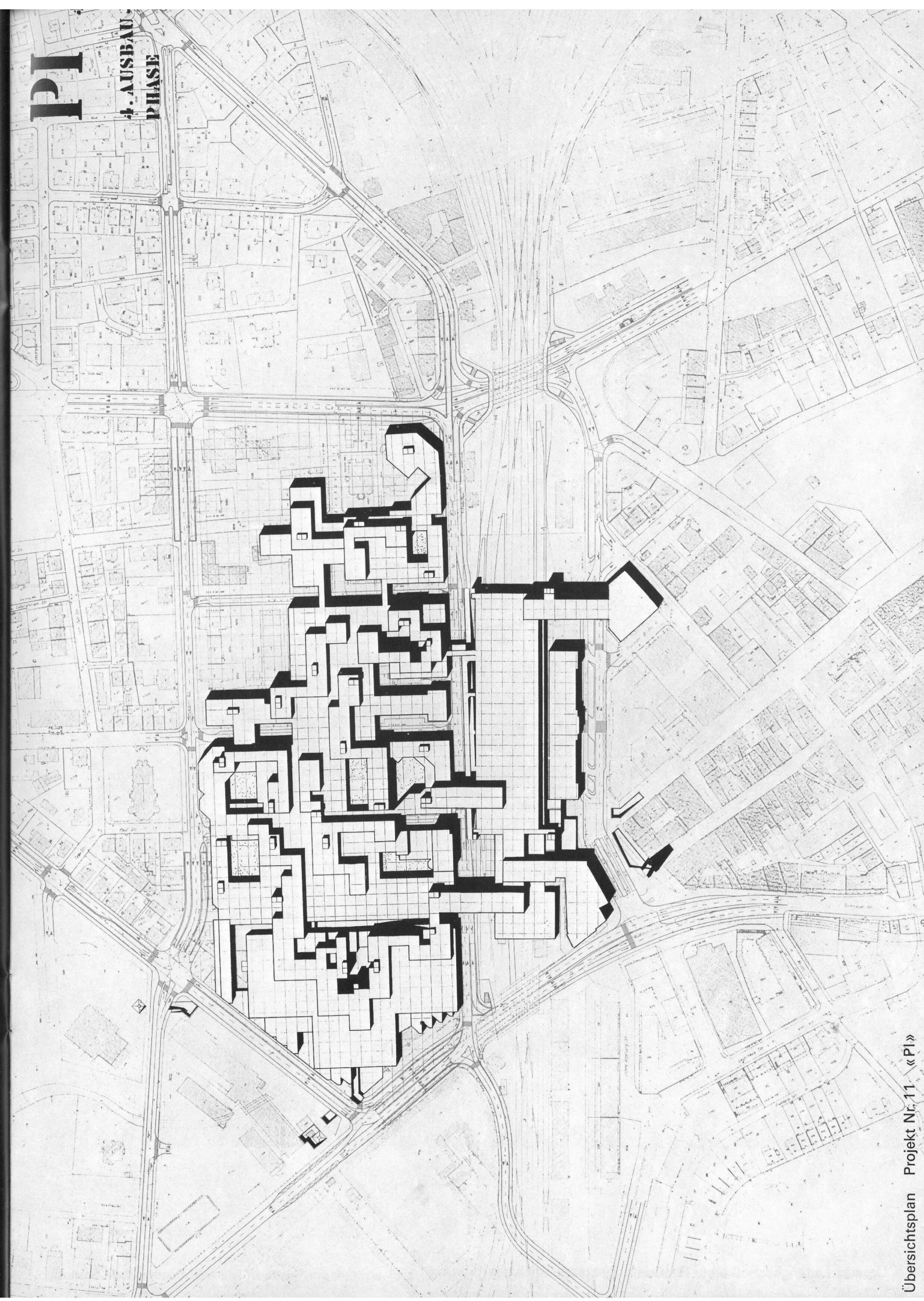
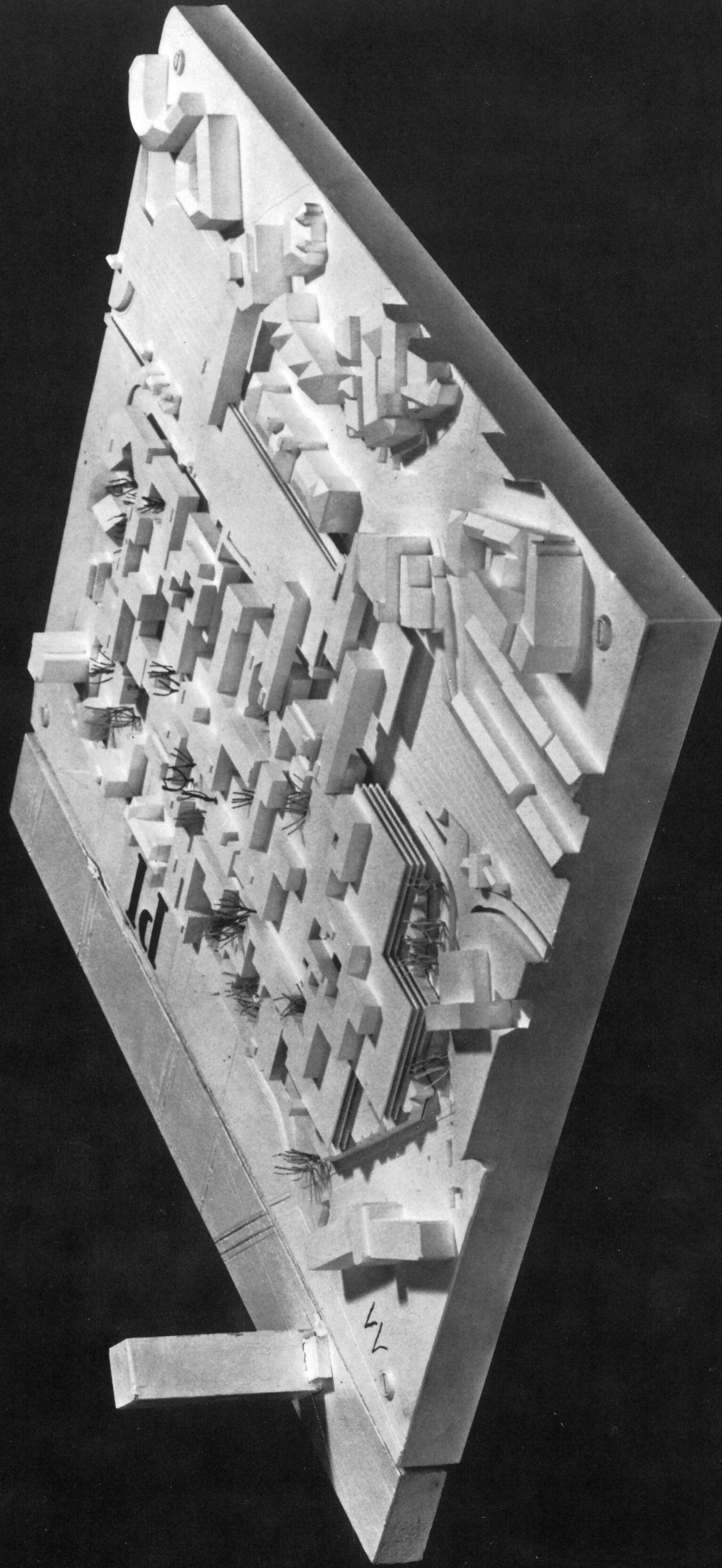
Projekt 11: «Pi»

Der Verfasser beschreibt seinen Vorschlag für die verbindende Ladenstraße zu Recht mit «Einladendes Einkaufen». Sein Ladenstraßen-Vorschlag erreicht den in den Wettbewerbsbedingungen gewünschten städtebaulich organischen Zusammenschluß der Innenstadt mit dem Neuwiesenquartier. Die eigenwillige Gestaltung des Bahnhofplatzes mit Wiederaufbau des Untertores umfaßt einen angemessenen Abgang in die Unterführung, welcher indessen den Busbahnhof beeinträchtigt. Die Unterführung und deren Fortsetzung auf einer durchgehenden unteren Ebene sind übersichtlich und aufgelockert gegliedert. Eine obere Verkaufsebene ist der zentralen Halle einladend angeschlossen. Im Bereiche der weiteren Überbauung wirkt die Erschließung für den Fußgänger weniger großzügig. Obwohl sich die Überbauung dem bestehenden Straßennetz anpaßt und darauf verzichtet, gegensätzliche Akzente zur Altstadt zu setzen, läuft sie – teilweise auch zufolge ihrer Einheitlichkeit – das Risiko baugesetzlicher Hindernisse. Das Projekt bildet gesamthaft einen wertvollen städtebaulichen Beitrag, welcher auch durch die schönen Wohnlagen über den Parkebenen bereichert wird.

Das Projekt zeichnet sich durch ein übersichtliches Verkehrssystem aus, welches durch interessante Vorschläge für die Führung der westlichen Mittel- und Kerntangenten überzeugt. Die Anlage der Kerntangente als Einbahnstraßenpaar gewährleistet eine reibungslose Erschließung des Neuwiesenquartiers. In der ersten Etappe sind die Fußgängerverbindungen günstig angelegt; sie gewährleisten die wichtigsten Beziehungen. Die systematische Gliederung der Erschließung im Neuwiesenquartier erlaubt eine stufenweise Verwirklichung.

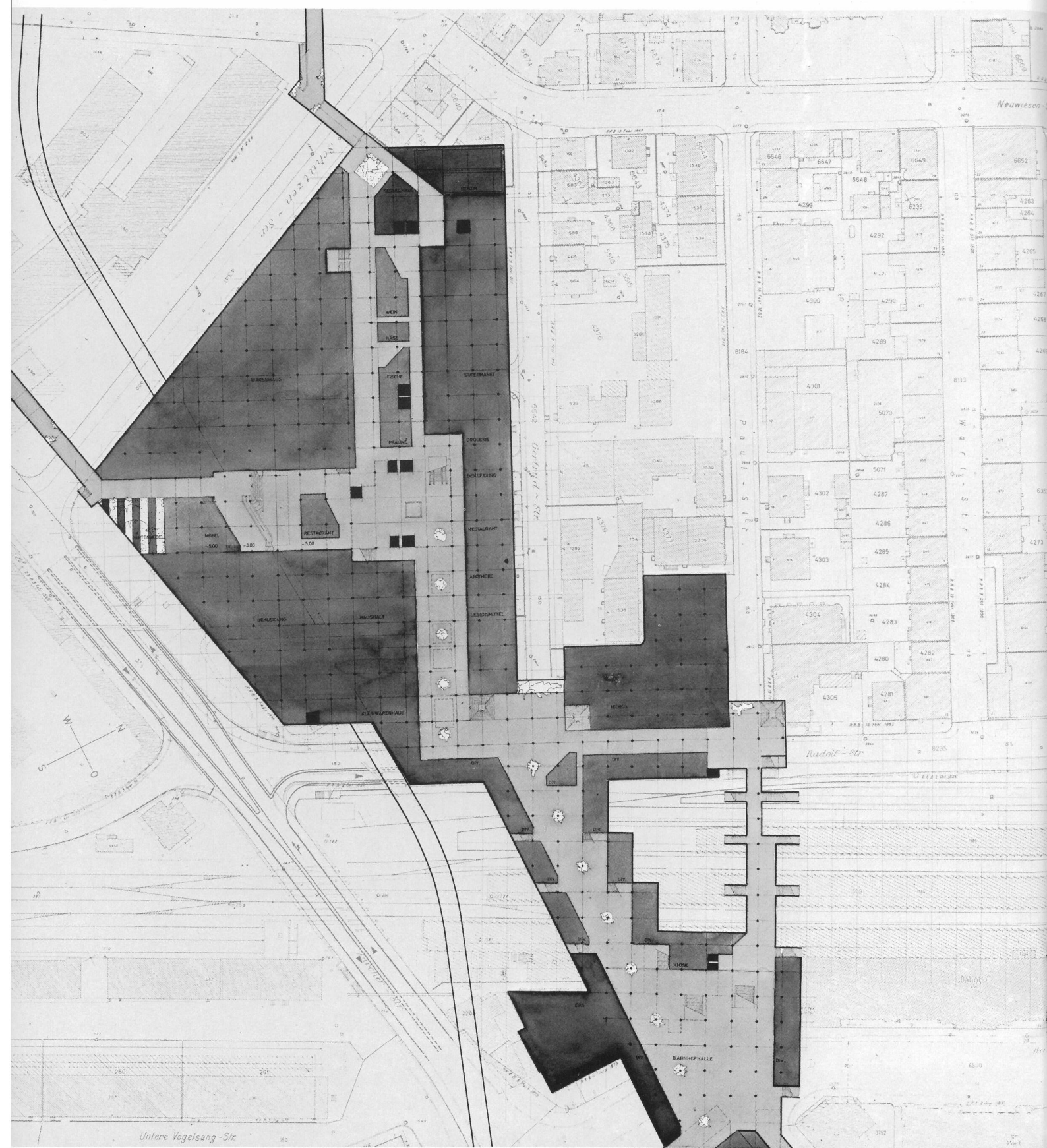
Aus dem Blickwinkel der wirtschaftlichen Nutzung ist die Idee des vorliegenden Projektes gesamthaft positiv zu beurteilen. Insbesondere präsentiert sich die Unterführung als attraktives Tor zur zweckmäßig angeordneten Ladenstraße. Vorbehalte sind indessen am Platze wegen der etwas knappen Nutzflächen, der Verlagerung einzelner Spezialgeschäfte auf eine zweite Ebene und überdies wegen der teuren Wohnbauten über den Dachflächen.

Die Möglichkeit einer getrennten Überbauung von Bahnhofareal und Neuwiesenquartier ist an sich gegeben, aus wirtschaftlichen Gründen wird jedoch eine gesamthafte Überbauung zweckmäßiger sein.

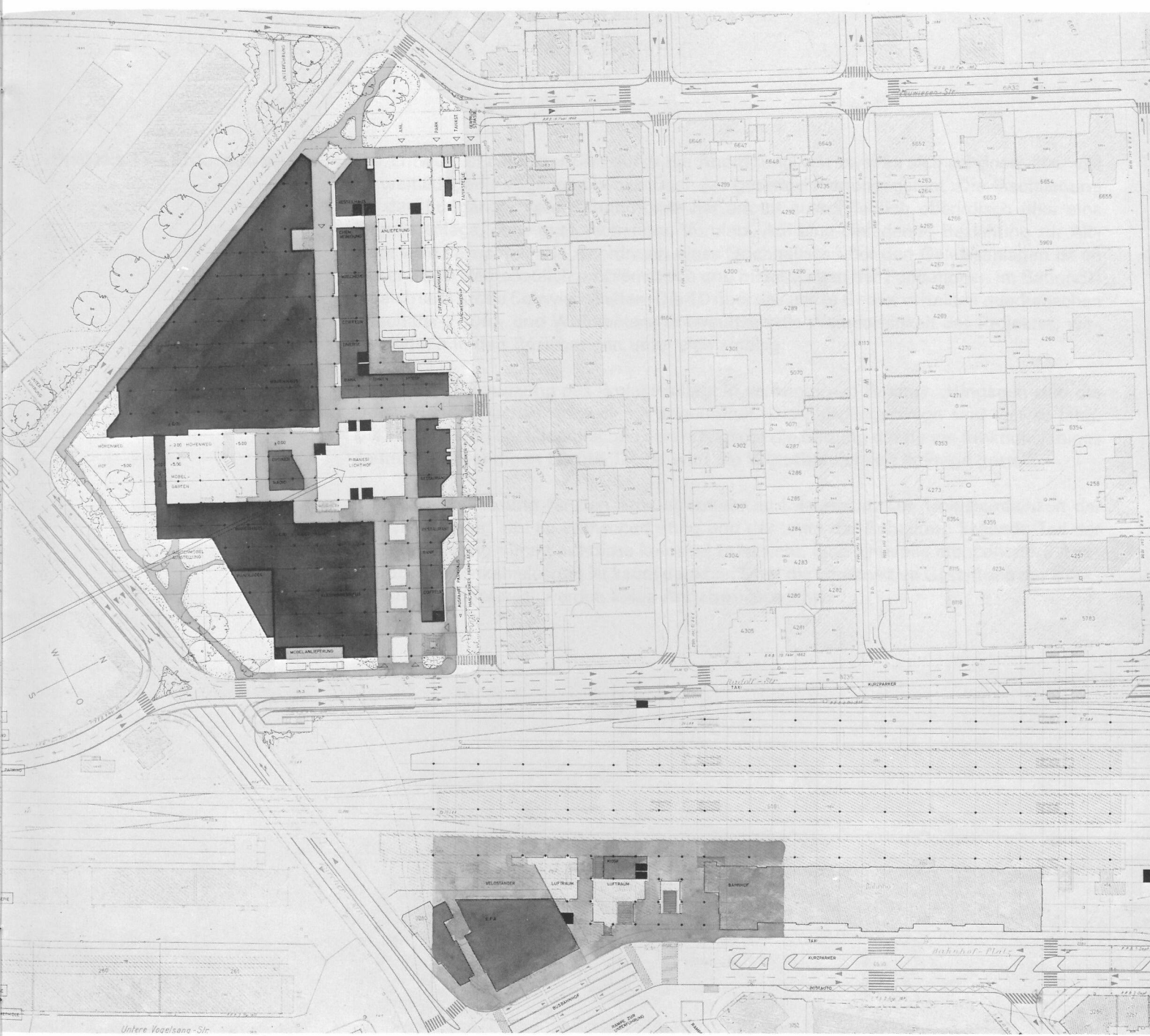


PI

4. AUSBAU-
PHASE



Unteres Ladengeschloß erste Realisierungsetappe mit Unterführung



Oberes Ladengeschloß erste Realisierungsetappe (auf Erdgeschoßhöhe)

Projekt 1 : «Eldorado»

Der Entwurf ist charakterisiert durch die Anordnung von zwei an sich schönen, aber viel zu weitläufigen Fußgängerebenen über das gesamte Planungsgebiet. Die Erschließung für den Fußgänger vom Bahnhofplatz her erfolgt ausschließlich oberirdisch über eine Treppenanlage, ohne entsprechenden Vorplatz. Auf eine einladende Beziehung zur Altstadt wird verzichtet. Die Anordnung eines Hochhauses über den Geleiseanlagen ist an dieser Stelle städtebaulich problematisch und bietet wegen der Foundationen im Bahnhofsbereich sehr große Schwierigkeiten. Die 10 über das ganze Gebiet verteilten quadratischen Geschäfts-, Büro- und Wohnhäuser unterstützen die Weiträumigkeit des Projektes, wirken jedoch in den Beziehungen unter sich zufällig.

Die erzielte Ausnützung des Projektes liegt in vernünftigem Rahmen. Hingegen sind die Detail-Handelsflächen unglücklich angeordnet. Die Fußgängerwege sind viel zu lang. Die Verzettlung der Ladenflächen verunmöglicht die Bildung der für ein funktionsfähiges Zentrum notwendigen Dichte. Damit wird die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt.

Die gewählte Lösung für den Straßenverkehr ist interessant. Die Übersichtlichkeit der Verkehrsführung läßt zu wünschen übrig, und der unter der Bebauung liegende Teil der Verkehrsführung nimmt auf diese keinerlei Rücksicht. Eine sinnvolle etappenweise Ausführung der Verkehrslösung ist kaum denkbar. Über die konstruktive Gestaltung der Überbauung Bahnhofareal werden keine Angaben gemacht.

Projekt 3: «Don»

Der Verfasser versucht, über das ganze Planungsgebiet eine ordnende Struktur zu legen, nimmt jedoch auf die bestehende Bebauung und das vorhandene Straßennetz keine Rücksicht. Dem Projekt fehlt der menschliche Maßstab. Die Fußgänger Verbindung zwischen Altstadt und Neuwiesenquartier erfolgt ausschließlich in Hochlage über den Bahnanlagen durch zwei ungenügende Treppen. Die dem Fußgänger zugemuteten Wege sind lang und unübersichtlich. Ein eigentlicher Einkaufsschwerpunkt fehlt. Dadurch ist die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt.

Die vorgeschlagene Kerntangente genügt den Anforderungen nicht. Die Anordnung der Parkierung in relativ schlecht ausgenützten kleinen Einheiten ist unrationell.

Die etappenweise Ausführung ist unbefriedigend. Die konstruktive Lösung der Überbauung des Bahnareals ist nicht ersichtlich.

Projekt 6: «Vapo»

Das Projekt befriedigt städtebaulich nicht. Die allzu massiven und schematisch aufgereihten Hochhäuser nehmen wenig Rücksicht auf die zu belassenden Bauten im Neuwiesenquartier und auf die Altstadt. Auch die kubische Gestaltung der 1. Etappe ist unerfreulich. Die Beziehung zur Altstadt mit der Überdeckung des Bahnhofplatzes ist maßstäblich unglücklich. Die organische Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen wird allerdings durch das konzentriert gruppierte Einkaufszentrum gewährleistet. Die Wirtschaftlichkeit, namentlich in der 1. Etappe, ist dank der guten Anordnung der Nutzflächen gegeben.

Der Versuch, die westliche Kerntangente mit einfachen Mitteln zu realisieren, ist beachtenswert, befriedigt aber in wesentlichen Punkten nicht. Die innere Erschließung ist überdimensioniert und führt zu einer Vermischung zwischen Durchgangs- und Erschließungsverkehr. Die Fußgänger Verbindungen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und den Park Ebenen sind gut. Die Organisation der Parkierung in der 1. Etappe ist unübersichtlich.

Projekt 7: «Ro»

Die Verbindung von der Altstadt zur Neuwiesen wird in Hochlage über dem Bahnhofareal sichergestellt, wobei die intensive Verflechtung zwischen dem Ladengeschloß über dem Bahnhof und dem Einkaufszentrum Neuwiesen durch die Zäsur der Rudolfstraße gestört ist. Die großflächige, nicht belebte Überdeckung des südlichen Bahnhofplatzes überzeugt nicht. Das Ladenquartier Neuwiesen ist zu weitläufig organisiert, die Einkaufsmöglichkeiten sind zersplittert, wodurch die Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt ist. Das Warenhaus ist in Bezug auf die Gesamtanlage ungünstig plziert.

Die bauliche Gestaltung durch Kuben parallel dem Bahnareal wirkt monoton und verunmöglicht ein organisches Wachstum in weiteren Etappen. Die Idee eines Bahnhofvorplatzes an der Rudolfstraße ist begrüßenswert, jedoch zu wenig in das Gesamtkonzept integriert.

Die vorgeschlagene Kerntangente befriedigt vor allem in den Anschlüssen nicht und führt zu großen Umwegen. Die innere Erschließung ist gut gelöst; sie erschwert indessen eine Etappenbildung.

Die Sicherheit der Fußgänger wird in ausreichendem Maße gewährleistet. Die Organisation der Parkieranlagen, insbesondere diejenige der Zufahrten und Zugänge, befriedigt nicht.

Projekt 9: «Waben»

Der gestalterisch sehr ansprechend vorgetragene Entwurf sucht die Verbindung Altstadt-Neuwiesen in obergeschossigen Ebenen. Die Fußgänger werden aus der Altstadt zwangslos über eine Zwischenebene in die Ladenstraße des 2. Obergeschosses geführt. Der an sich schöne Grundgedanke wird leider nicht konsequent zu Ende geführt. Durch die Aufsplitterung der Fußgängerwege in 2 Ebenen (mit dem Erdgeschoß 3 Ebenen) und durch das Fehlen von sinnfälligen Beziehungen zu den Bahnhof- und Perronanlagen wird die Anlage sehr aufwendig und weist zu wenig Leben auf. Zudem wirkt die Führung der Fußgängerwege zu wenig übersichtlich.

Das polygonale Grundsystem wird konsequent durchgeführt und schafft zum Teil schöne räumliche Beziehungen, dürfte aber in der schrittweisen Verwirklichung kaum durchzusetzen sein. Der Entwurf als Ganzes muß deshalb trotz genügender Ausnützung als wenig wirtschaftlich bezeichnet werden. Zudem stehen der Realisierung entscheidende rechtliche Schwierigkeiten entgegen.

Die Verkehrslösung ist sehr aufwendig und führt zu überinstrumentierten Knotenpunkten. Die interne Erschließung und Verkehrsorganisation befriedigt nicht und ist in Etappen nur schwer realisierbar.

Vor Aufstellung der Rangfolge nahm das Preisgericht die in Art. 37 der SIA-Norm verlangte nochmalige Durchsicht aller Projekte vor.

Nach eingehender Aussprache über die Vor- und Nachteile der in engster Wahl verbliebenen Projekte gelangte das Preisgericht zu nachstehender *Rangfolge*:

1. Rang	Projekt Nr. 5	«Ypsilon»
2. Rang	Projekt Nr. 8	«Downtown»
3. Rang	Projekt Nr. 11	«Pi»
4. Rang	Projekt Nr. 4	«Walke»
5. Rang	Projekt Nr. 2	«Multiparz»
6. Rang	Projekt Nr. 10	«X»

Das Preisgericht beschloß, diese Projekte wie folgt zu *prämiieren*:

1. Preis	Projekt Nr. 5	«Ypsilon»	Fr. 18 000.–
2. Preis	Projekt Nr. 8	«Downtown»	Fr. 14 000.–
3. Preis	Projekt Nr. 11	«Pi»	Fr. 11 000.–
4. Preis	Projekt Nr. 4	«Walke»	Fr. 8 000.–
5. Preis	Projekt Nr. 2	«Multiparz»	Fr. 5 000.–
6. Preis	Projekt Nr. 10	«X»	Fr. 4 000.–

Das Preisgericht darf feststellen, daß dieser Ideenwettbewerb ein überaus positives Ergebnis gezeitigt hat. Die Vielzahl guter Ideen in den Projekten der Teilnehmer machte die Aufgabe des Preisgerichtes umso verantwortungsvoller. Es wiederholt deshalb die Empfehlung der Ausschreibung des Wettbewerbs an die Veranstalter und die Grundeigentümer, für die Weiterbearbeitung Preisträger und andere Wettbewerbsteilnehmer beizuziehen.

Das Preisgericht sieht sich zu einer weiteren Empfehlung veranlaßt: Alle eingereichten Arbeiten führen zur Überzeugung, daß die Verwirklichung der ersten Etappe als Ganzes in Angriff genommen werden sollte.

Schließlich ist es dem Preisgericht ein Bedürfnis, den Teilnehmern und den Veranstaltern für ihre Mitwirkung aufrichtig zu danken. Möge das Werk gelingen!

Nach der Genehmigung und Unterzeichnung des Berichtes durch das Preisgericht wurden die Couverts geöffnet und folgende Projektverfasser ermittelt:

Projekte in der engeren Wahl

Nr.	Kennwort	Verfasser
5	«Ypsilon»	Prof. Ulrich J. Baumgartner, dipl. Arch. ETH, Winterthur Mitarbeiter: Bruno Pfister, dipl. Arch. ETH, Elgg Werner Keller, dipl. Arch. ETH, Frauenfeld Fritz Surber, cand. arch. ETH, Pfungen Peter Merz, Architekt, Henggart Verkehrsingenieur: Jacques Richter, dipl. Verkehrsingenieur ETH/SVI, Zürich Bauingenieur: Max Walt, dipl. Ing. ETH, Zürich
8	«Downtown»	Suter + Suter AG Architekten, Basel Mitarbeiter: U. Seiler, dipl. Arch. SIA K. H. Müller, dipl. Ing. Arch. Suisselectra, Schweizerische Elektrizitäts- und Verkehrsgesellschaft Mitarbeiter: E. Stadtmann, dipl. Ing., Verkehrsingenieur
11	«Pi»	Guhl + Lechner + Philipp, dipl. Architekten BSA/SIA, Zürich H. Barbe, dipl. Ing. ETH/SIA, Zürich Heierli + Bürkel, Ing., Winterthur
4	«Walke»	Marti + Kast, dipl. Arch. SIA, Zürich Mitarbeiter: Jürg Plangg, dipl. Arch. ETH Verkehrsingenieur: Ernst Joos, dipl. Ing. ETH
2	«Multiparz»	Architekturbüro A. Blatter, Winterthur Mitarbeiter: P. Stiefel, Winterthur Verkehrsplanung: Basler + Hofmann, Ingenieure und Planer, Zürich Mitarbeiter: F. Itschner und A. Allemand

Übrige Projekte

Nr.	Kennwort	Verfasser
10	«X»	Peter Stutz, dipl. Arch. ETH/SIA, Winterthur Mitarbeiter: A. Brunner, I. Dolenc, M. Gut, A. Hürlimann, V. Munk, A. Schmid Beratende Ingenieure, Verkehr: Jenni + Voorhees AG, Zürich Mitarbeiter: H. Hasler, dipl. Ing. ETH Beratende Ingenieure, Statik: Minikus + Witta, dipl. Bauingenieure ETH/SIA, Zürich
Nr.	Kennwort	Verfasser
1	«Eldorado»	Tanner + Loetscher, Architekten, Winterthur
3	«Don»	Jul Bachmann, dipl. Arch. SIA/BSP, Aarau F. Joe Meier, Architekt SWB E. Zerkiebel, dipl. Arch. ETH/SIA Verkehrsingenieur: L. Garfein, dipl. Ing. ETH/SVI
6	«Vapo»	Burckhardt Architekten SIA, Basel Mitarbeiter: B. von Tscharner, H. Otto, St. Baader Gruner AG, Ing.-Büro, Basel Mitarbeiter: R. Keller, F. Kometer
7	«Ro»	Klaiber + Affeltranger + Zehnder, Architekten, Winterthur
9	«Waben»	Th. Domenig und Th. Domenig, dipl. Arch. ETH/SIA, Chur Mitarbeiter: Klaus Kruschel und Albert Rutz

Dr. E. Huggenberger, Vorsteher Bauamt, Vorsitzender
Stadtpräsident U. Widmer
Dr. H. Heitz, Studiengesellschaft Winterthur
H. Ruf, Direktor, Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur
J. van Dijk, Verkehrsingenieur, Zürich
W. Gehrig, dipl. Arch., Firma Sulzer, Winterthur
A. Müller, dipl. Arch., Stadtplaner, Winterthur
E. Rüegger, dipl. Arch., Winterthur
W. Stücheli, dipl. Arch., Zürich
R. Turrian, dipl. Arch., Aarau
H. R. Wachter, dipl. Ing., Chef der Bauabteilung Kreis III der SBB, Zürich

Ersatzpreisrichter

Stadtrat Dr. O. Hüssy, Vorsteher Polizeiamt, Winterthur
M. Fehr, dipl. Arch., Chef Sektion Hochbau, SBB, Zürich
K. Knell, Architekt, Zürich

Experten

Th. Enzmann, dipl. Ing., Stadtingenieur, Winterthur
K. Keller, dipl. Arch., Stadtbaumeister, Winterthur
H. Degen, Architekt SIA, Adjunkt Stadtplaner, Winterthur
U. Stöckli, Verkehrsingenieur, Bauamt Winterthur
A. Kugler, dipl. Ing., Vizedirektor in Firma Sulzer
Dr. J. Müller, Direktor Intershop Holding AG, Zürich
W. Wartmann, Hotelier, Winterthur

Sekretär

Dr. P. Baumberger, Bausekretär, Winterthur