

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 31

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Ideenwettbewerb für die Erweiterung des Stadtzentrums von Winterthur durch Überbauungen Neuwiesenquartier und Areal Hauptbahnhof

DK 656.21

Für diese bedeutende stadtplanerische Aufgabe haben der Stadtrat von Winterthur, die Schweizerischen Bundesbahnen und als Grundeigentümer im südlichen Neuwiesenquartier die Gebr. Sulzer AG sowie die Schweiz. Unfallversicherungsgesellschaft und ferner die Studiengesellschaft für die Überbauung des Bahnhofareals AG einen Ideenwettbewerb veranstaltet. An diesem haben sich elf eingeladene Fachleute oder Teams beteiligt. Von diesen sind sechs in Winterthur ansässig. *Fachpreisrichter* waren: J. van Dijk, Verkehrsingenieur, Zürich, W. Gehrig, Winterthur, Stadtplaner A. Müller, Winterthur, E. Rüeegg, Winterthur, W. Stücheli, Zürich, R. Turrian, Aarau, H. R. Wachter, Chef Bauabteilung Kreis III SBB, Zürich; *Ersatzfachpreisrichter* waren M. Fehr, Chef Sektion Hochbau SBB, Zürich, K. Knell, Zürich. Ferner wirkten sieben Experten mit.

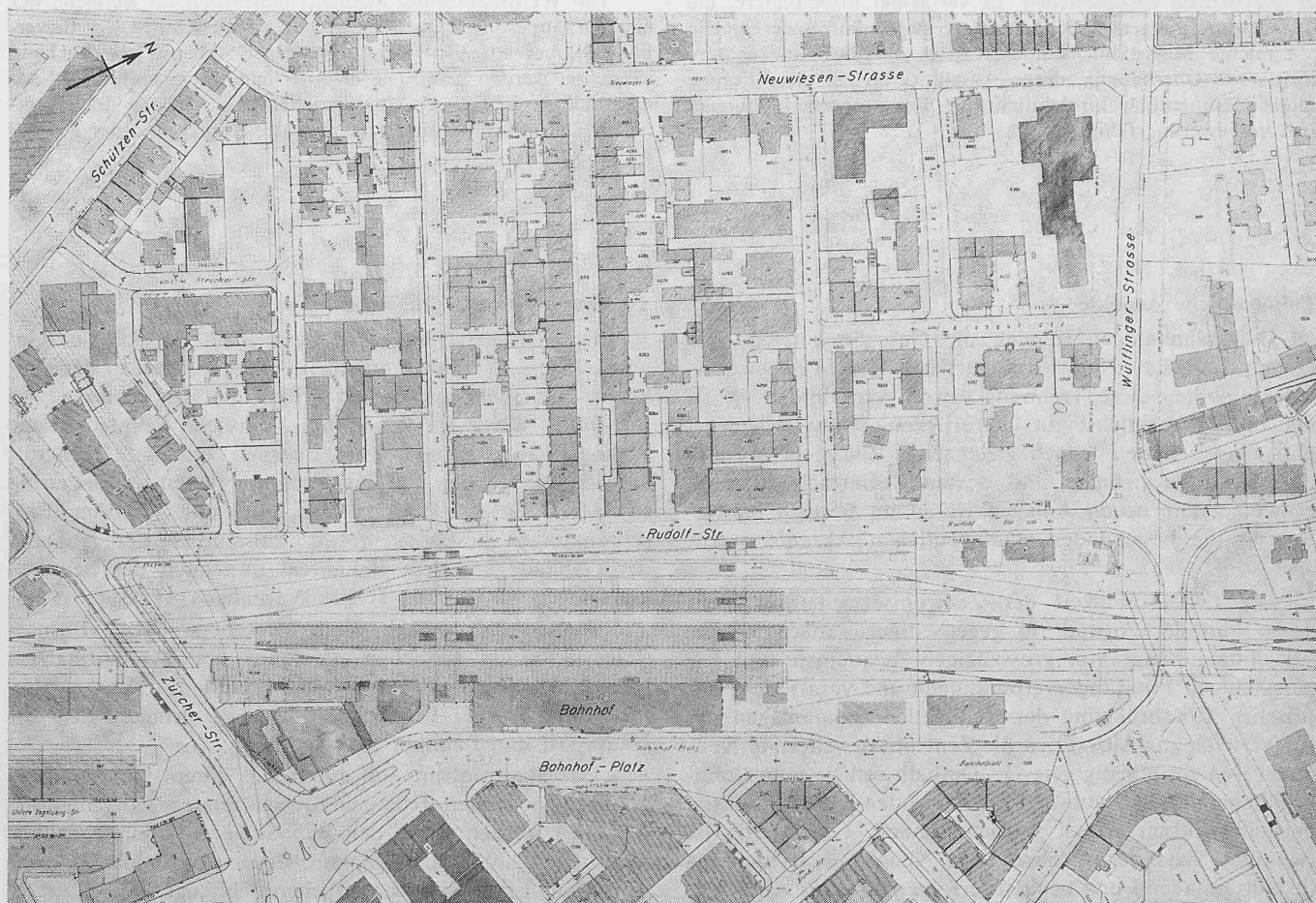
### Die Aufgabe

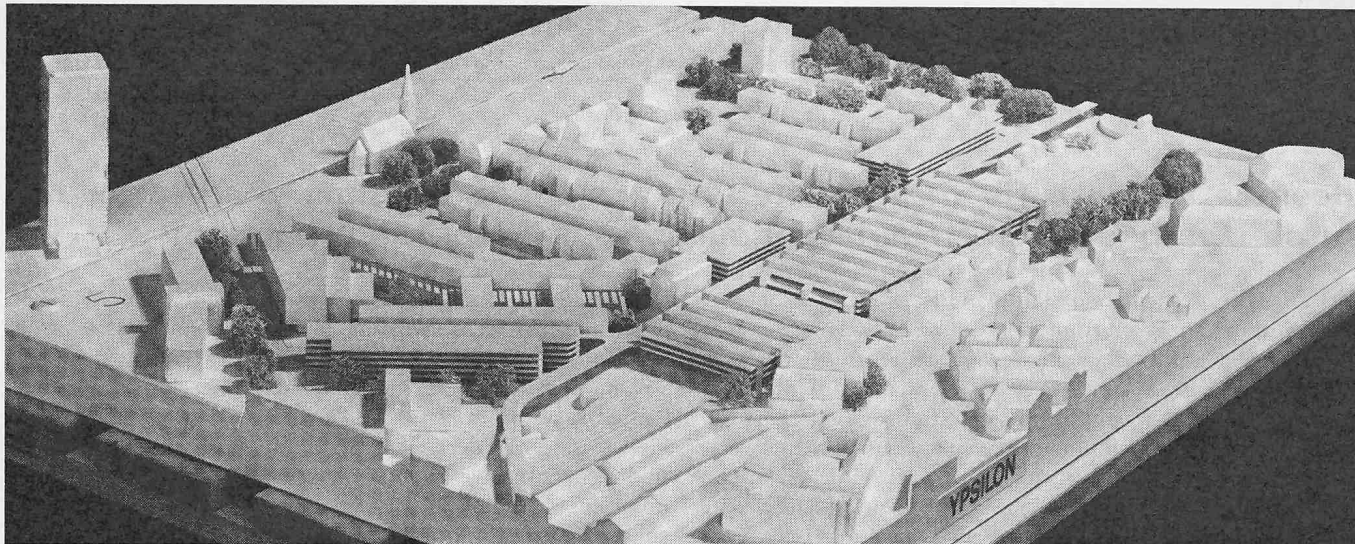
Nachdem in der neuen städtischen Bauordnung ergänzend zur Altstadt eine Geschäftshauszone im *Neuwiesenquartier* ausgeschieden worden ist, soll der Wettbewerb für diese Zentrumserweiterung ein städtebauliches *Leitbild* erbringen. Diese Geschäftshauszone soll für die heutigen und künftigen Bedürfnisse optimal erschlossen werden und

städtebaulich möglichst eine Einheit mit dem Altstadtbereich bilden. Zusätzlich zur Planung im Neuwiesenquartier war eine Überbauung des *Bahnhofareals* vorzuschlagen, welche nebst Parkierungsflächen auch Geschäftsflächen als Kostenträger erfassen wird. Die Geschäftsflächen sollen zugleich die erforderlichen Beziehungen zwischen Altstadt und Zentrumserweiterung Neuwiesen schaffen. In die Planung der durch die Neuüberbauungen bedingten Erschliessungsanlagen sind zusätzlich die Verkehrsanlagen einzubeziehen, welche aus dem in Bearbeitung befindlichen Generalverkehrsplan hervorgegangen sind.

Das für die Zentrumserweiterung im Neuwiesenquartier zu bearbeitende Gebiet umgrenzen die Wülflingerstrasse, Rudolfstrasse, Zürcherstrasse, Schützenstrasse und Neuwiesenstrasse (vgl. Übersichtsplan 1:3500). Das für eine Überbauung des Bahnhofareals in Frage kommende Gebiet wird in seiner Breite abgegrenzt südöstlich durch das Bahnhofgebäude, welches samt den Betriebseinrichtungen in heutiger Anordnung zu erhalten ist und nordwestlich durch die Rudolfstrasse. Die mögliche Längenausdehnung ergibt sich durch im Wettbewerbsprogramm angegebene Fixpunkte.

Übersichtsplan 1:3500





Modellansicht aus Süden

1. Preis (18 000 Fr.), Verfasser: Prof. **Ulrich J. Baumgartner**, Winterthur; Mitarbeiter die Architekten **Bruno Pfister**, **Werner Keller**, **Fritz Surber**, **Peter Merz**; **Jacques Richter**, Verkehrsingenieur, Zürich, **Max Walt**, Bauingenieur, Zürich

### Beurteilung durch das Preisgericht

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 Gestaltung in den einzelnen Sektoren. Das Projekt trägt nicht nur den Gegebenheiten 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.

### Städtebauliche Aspekte

Die Bahnanlagen trennen die Geschäftsbereiche der Altstadt und des Neuwiesenquartiers. Die Wettbewerbsprojekte sollten diese Trennung sowohl verkehrsmässig als auch optisch möglichst gut überbrücken. Bauten wie Verkehrsanlagen hatten jedoch gleichzeitig Rücksicht auf das Altstadtbild zu nehmen und dessen Beeinträchtigung zu vermeiden. Die neuen Anlagen waren im übrigen harmonisch in die bestehenden städtebaulichen Akzente einzufügen.

Die Lebensfähigkeit der Zentrumserweiterung Neuwiesen und der Altstadt in gegenseitiger wirtschaftlicher Befruchtung hängt von grosszügigen, bequemen und leistungsfähigen Fussgängerverbindungen und vom Erfolg der optischen Überbrückung der trennenden Bahnanlagen ab. Im Vergleich zur Altstadt ist die Zentrumserweiterung Neuwiesen weniger günstig gelegen. Deshalb soll sie vom Bahnhofplatzbereich und von den angrenzenden Verkehrsachsen aus auch optisch erfasst werden können. Gleichzeitig ist erwünscht, dass der Wechsel vom Neuwiesenquartier zur Altstadt einladend und bequem erfolgen kann.

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 Reisen-

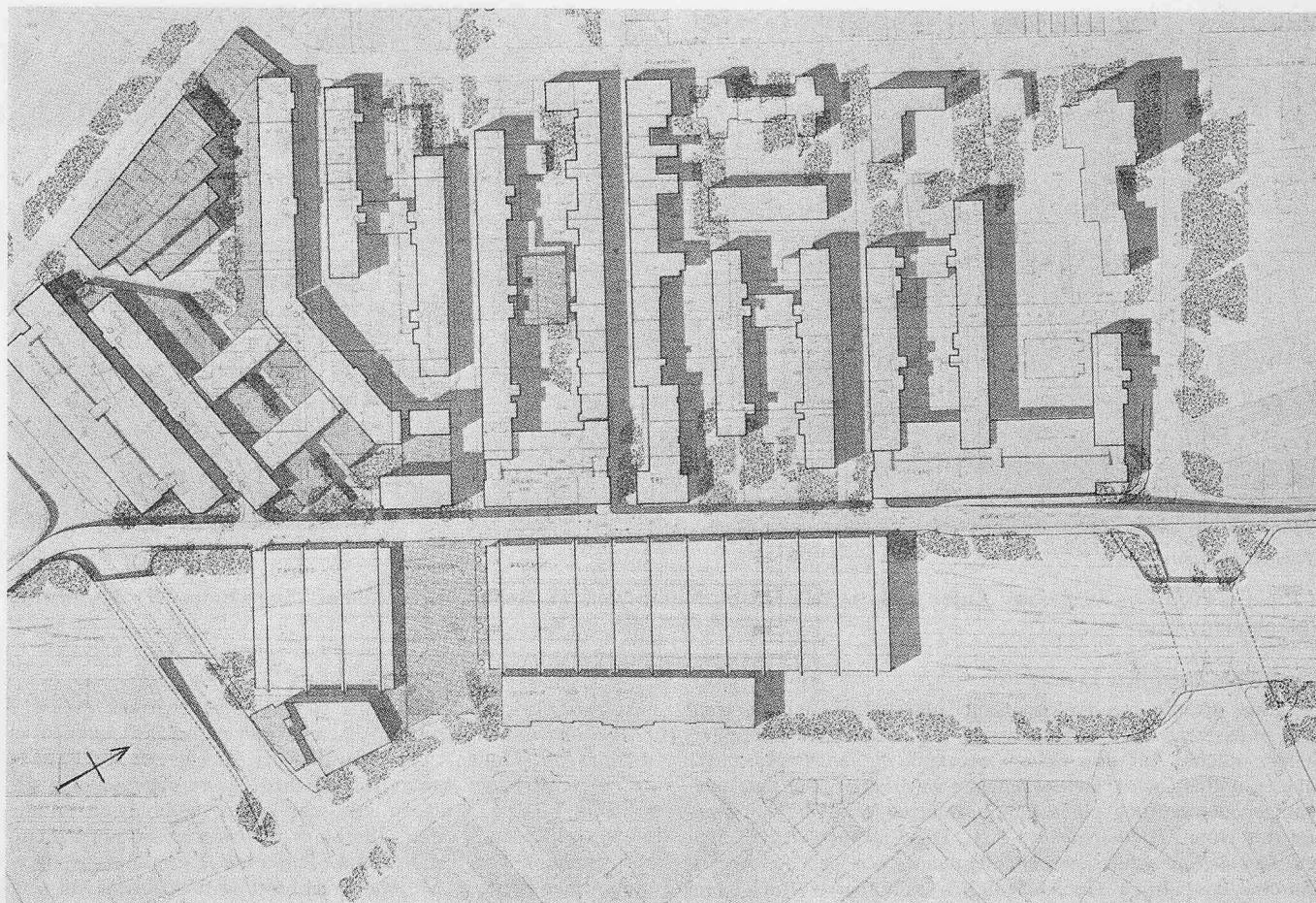
### Technische Randbedingungen

Die Zürcherstrasse wird künftig im Bereich der Geleiseanlage unterführt werden, was Änderungen in der südlichen Geleiseanlage bedingt. Für die Überbauung des Bahnhofes waren im Programm zahlreiche bahntechnische Bedingungen enthalten. Zum Beispiel können Stützen nur auf den Bahnsteigen und auf deren möglichen Verlängerung sowie entlang der Rudolfstrasse angeordnet werden. Einschränkungen bestanden ferner hinsichtlich der Nutzung der Gebäude auf dem Bahnareal und auch der heutigen Gebäude (zum Beispiel «Neue Warenhaus AG»).

Ausser den bestehenden Verkehrsanlagen (Busumsteigestation im südlichen Abschnitt des Bahnhofplatzes) waren Erweiterungen im Nordabschnitt für Verkehrsbetriebe (Bus), PTT-Fahrzeuge, Taxis, Zubringerdienst für Hauptpost und Bahnhof zu reservieren.

Das Stadtzentrum soll durch ein System von zum Teil bereits bestehenden, teils neu zu schaffenden Tangenten erschlossen werden. Über den Bahnanlagen ist ein Parkhaus (1000 bis 1200 Plätze) geplant, dessen Funktionsfähigkeit von seiner Erschliessung weitgehend abhängt.





Lageplan 1:3500

den 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 Bahnhofparkhaus, welches ohne Stützen zwischen den Geleisen auskommt.

Das Programm enthielt nähere Angaben über den sich planerisch und wirtschaftlich ergebenden Parkraumbedarf innerhalb der Gesamtprojektierung (einschliesslich Parkhäusern).

Mit Bezug auf die Fussgängerverbindungen bedeuten die West-Ostachsen die wichtigsten künftigen Bindeglieder zwischen Altstadt, Bahnhof, Bahnarealüberbauung und Neuwiesenquartier. Sie waren deshalb möglichst attraktiv zu gestalten (mit der Möglichkeit einer Passerelle im Dreieck Bahnhofplatz/Turnerstrasse/Bankstrasse). Die Fussgängerachsen (auch die vom Bahnhof radial ausgehenden) sollten an die öffentlichen Verkehrsmittel schliessen.

#### Etappen

Die erste Etappe der Überbauung Neuwiesenquartier soll im verhältnismässig rasch verfügbaren und auch marktwirtschaftlich günstige Bezüge zur Altstadt aufweisenden Gebiet Schützenstrasse-Zürcherstrasse-Rudolfstrasse-Gertrudstrasse während der nächsten fünf Jahren verwirklicht werden. Die weiteren Etappen ergeben sich von Süden gegen Norden aus der Verfügbarkeit der Liegenschaften. Vorerst sollen etwa 43 000 m<sup>2</sup> Nutzflächen für Warenhäuser, Super-

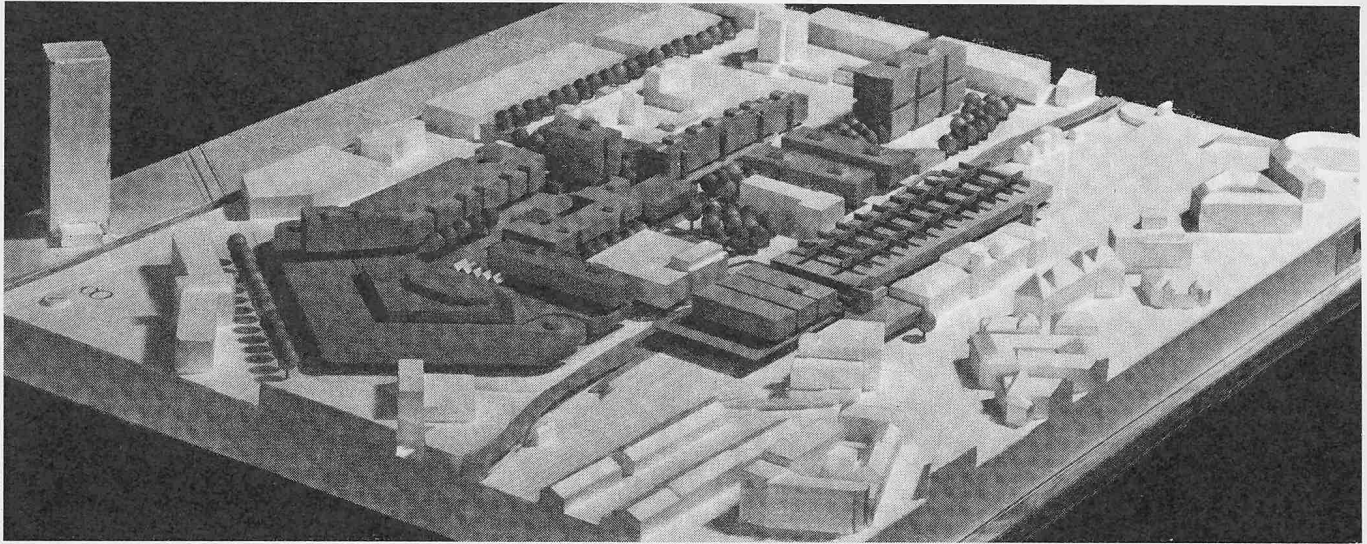
Neuwiesen- und Bahnhofteil der ersten Etappe können weitgehend unabhängig voneinander überbaut werden. Weder der Überbauung im Bereiche dieser ersten Etappe noch der für folgende Etappen vorgeschlagenen Überbauung dürften wesentliche baurechtliche Bedenken entgegenstehen. Die als realisierbar beurteilte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

markt, zahlreiche Läden sowie Dienstleistungsbetriebe, Lager- und Nebenräume, Büro- und Praxisräume, ausserdem auch Wohnungen (4000 bis 5000 m<sup>2</sup>) geschaffen werden.

Unabhängig von dieser Entwicklung ist die Überbauung des Bahnhofareals auf Grund des Wettbewerbsergebnisses festzulegen. Dieses soll auch für die weiteren Etappen flexible Gestaltungsmöglichkeiten sowie eine möglichst harmonische Verbindung mit der ersten Etappe, der Altstadt und der Parkgarage über dem Bahnhofareal erlauben. Besondere Raumprogrammteile sind innerhalb der nächsten zehn Jahren zu realisieren: Saalbauten, Versammlungslokale, Hotelbetrieb u. a.

#### Die Beurteilung

der Entwürfe erfolgte nach den *Gesichtspunkten*: 1. städtebauliche Gesamtidee, Gliederung und Einordnung, Verbindung mit der Altstadt, räumliche Gestaltung des Ladenzentrums; 2. Strassennetz und Erschliessung, Parkierung, Fussgängerbeziehungen, bautechnische Realisierbarkeit; 3. Raumprogramm, Anziehungskraft und wirtschaftliche Nutzung, wirtschaftliche und rechtliche Verwirklichung, Eigenständigkeit der ersten Etappe.



Modellansicht aus Süden

2. Preis (14 000 Fr.), Verfasser: **Suter u. Suter AG**, Basel; Mitarbeiter: **U. Seiler, K. H. Müller; Suisselectra; E. Stadtmann**, Verkehrsingenieur

#### Beurteilung durch das Preisgericht

Eine grosszügige Ladenpassage unter dem Bahnhofareal führt in das zentrale, zweigeschossige 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 Areal, 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 Pro-

jekt 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 Verflechtungsstrecken 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 Rea-

#### Das Ergebnis

1. Preis (18 000 Fr.) Prof. Ulrich J. Baumgartner, Winterthur. Mitarbeiter: die Architekten Bruno Pfister, Elgg; Werner Keller, Frauenfeld; Fritz Surber, Pfungen; Peter Merz, Henggart; Jacques Richter, Verkehrsingenieur, Zürich; Max Walt, Bauingenieur, Zürich
2. Preis (14 000 Fr.) Suter u. Suter AG, Basel. Mitarbeiter: U. Seiler; K. H. Müller; Suisselectra, Schweizerische Elektrizitäts- und Verkehrs-Gesellschaft; E. Stadtmann, Verkehrsingenieur
3. Preis (11 000 Fr.) Guhl u. Lechner u. Philipp, Zürich; H. Barbe, Ingenieur, Zürich; Heierli u. Bürkel, Ingenieure, Winterthur
4. Preis (8 000 Fr.) Marti u. Kast, Zürich. Mitarbeiter: Jürg Plangg; Ernst Joos, Verkehrsingenieur
5. Preis (5 000 Fr.) A. Blatter, Winterthur. Mitarbeiter: P. Stiefel, Winterthur; Basler u. Hofmann, Ingenieure und Planer, Zürich; F. Itschner u. A. Allemand

6. Preis (4 000 Fr.) Peter Stutz, Winterthur. Mitarbeiter: A. Brunner, I. Dolenc, M. Gut, A. Hürlimann, V. Munk, A. Schmid; Jenni u. Voorhees AG, Zürich; H. Hasler, Ingenieur; Minikus u. Witta, Bauingenieure, Zürich

*Verfasser der übrigen Projekte:* Tanner u. Loetscher, Winterthur; Jul Bachmann, Aarau, F. Joe Meier, E. Zerkiebel, Verkehrsingenieur; L. Garfein; Burckhardt, Architekten, Basel, Mitarbeiter: B. von Tschärner, H. Otto, St. Baader, Ingenieurbüro Gruner AG, Basel, Mitarbeiter: R. Keller, F. Kometer; Klaiber u. Affeltranger u. Zehnder, Winterthur; Th. Domenig und Th. Domenig, Chur, Mitarbeiter: Klaus Kruschel und Albert Rutz.

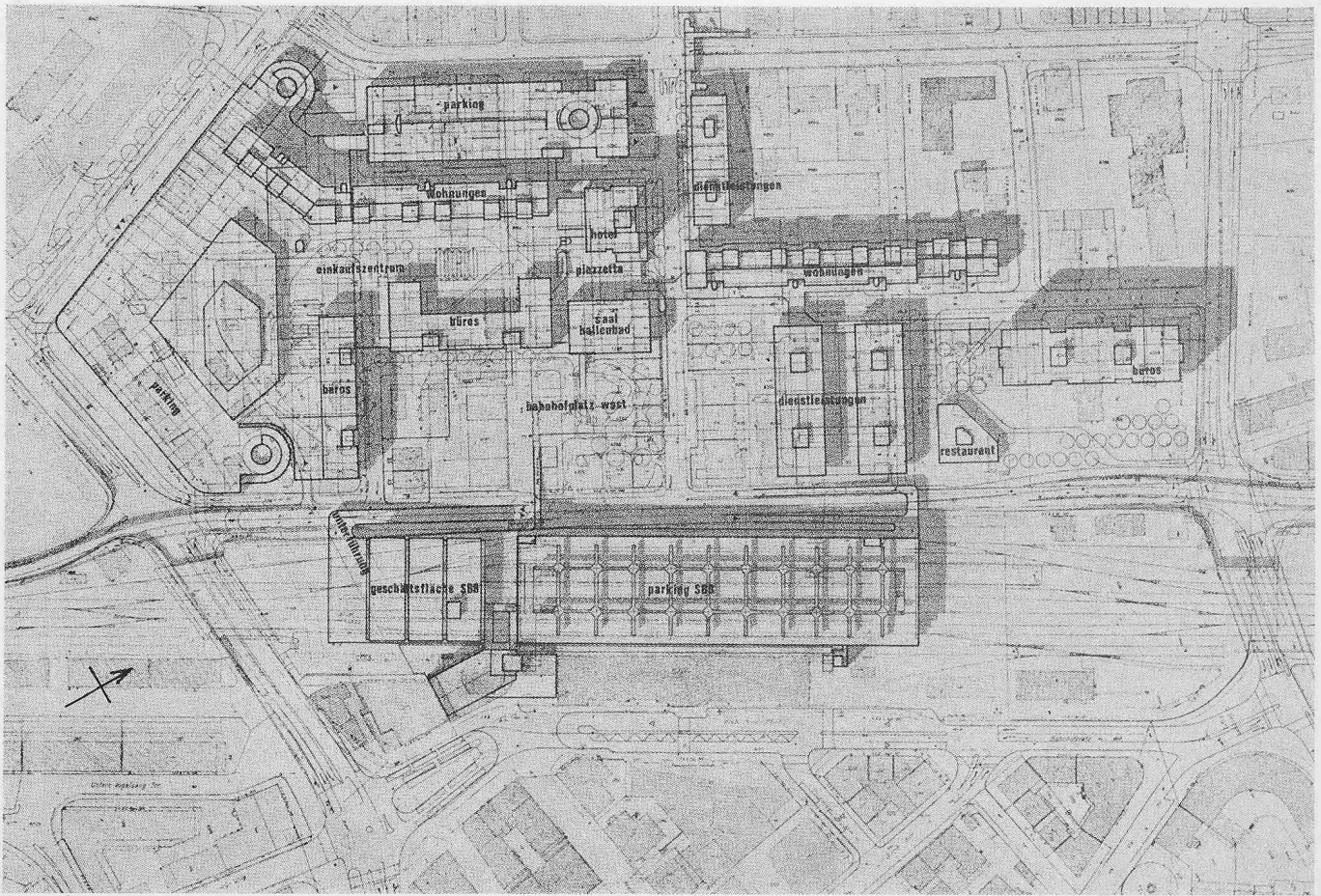
Sämtliche Teilnehmer erhielten eine feste Entschädigung von 8000 Fr.

#### Empfehlung

Das Preisgericht kommt zum Schluss, dass auf Grund des gesamten Ergebnisses die erste Etappe als Ganzes verwirklicht und in Angriff genommen werden sollte. Es empfiehlt den Veranstaltern und Grundeigentümern, für die Weiterbearbeitung Preisträger und andere Wettbewerbsteilnehmer beizuziehen.

G. R.





Lageplan 1:3500

lisierung stehen aus verkehrstechnischer Sicht keine Hindernisse entgegen.

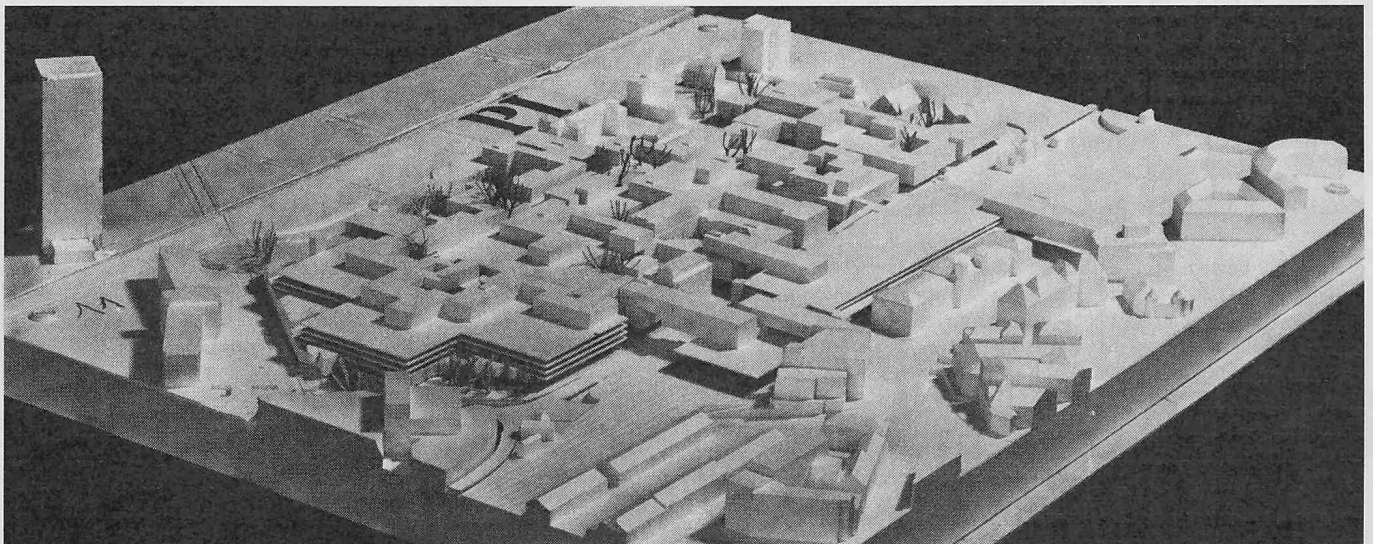
Bahnhofüberdachung und 1. Etappe im Neuwiesenquartier können zusammen erstellt werden. Eine erste Etappe ist selbst im Einkaufszentrum ausführbar und lebensfähig. Die bautechnisch etwas problematische, weiträumige Ladenstrasse unter der

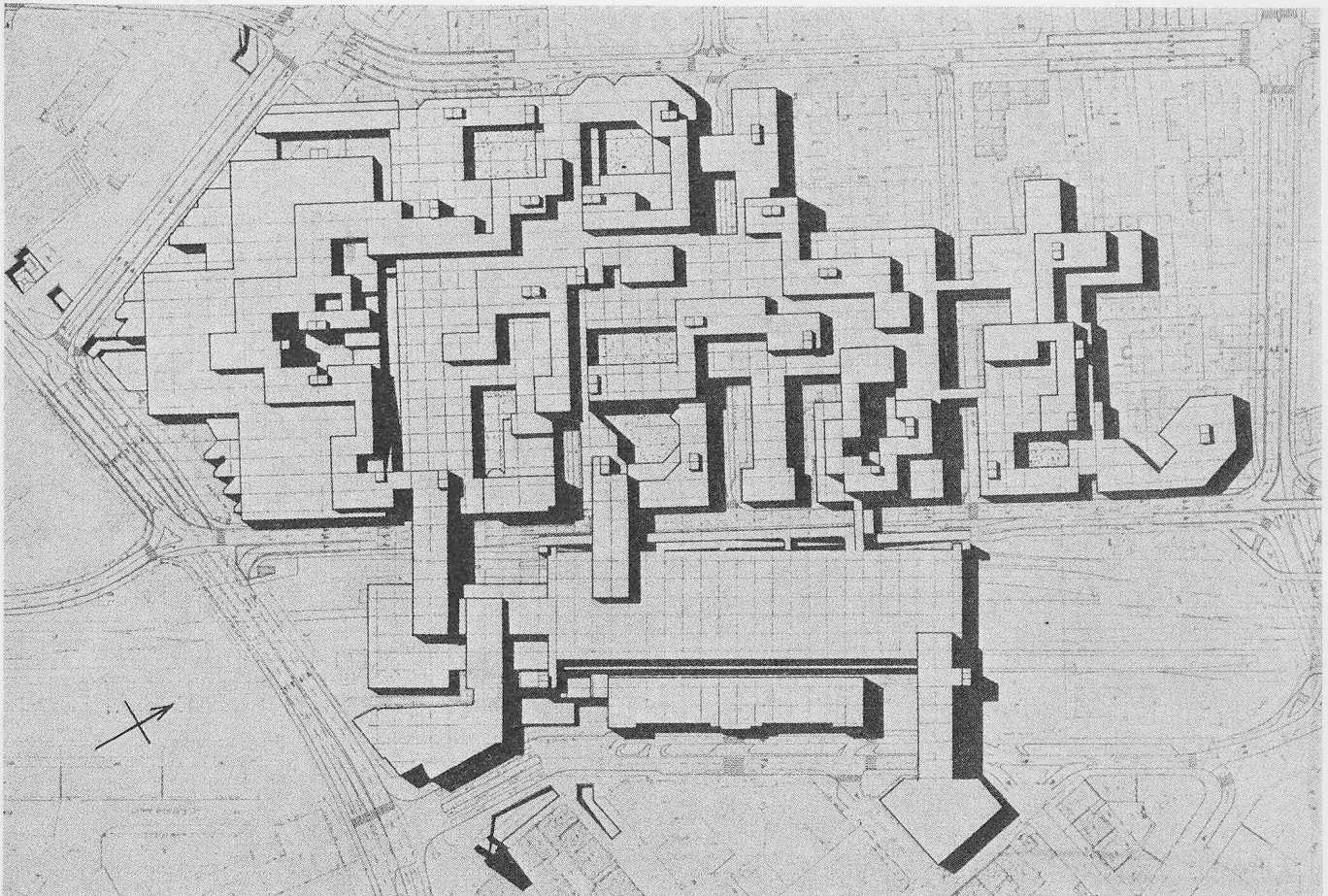
Geleisezone ist eine Voraussetzung für die Existenzfähigkeit des Einkaufszentrums.

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.

3. Preis (11 000 Fr.), Verfasser: **Guhl u. Lechner u. Philipp**, Zürich; **H. Barbe**, Ingenieur, Zürich; **Heierli u. Bürkel**, Ingenieure, Winterthur

Modellansicht aus Süden





Lageplan 1:3500

(3. Preis)

### Beurteilung durch das Preisgericht

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 infolge 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 Verkehrs-

system 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.

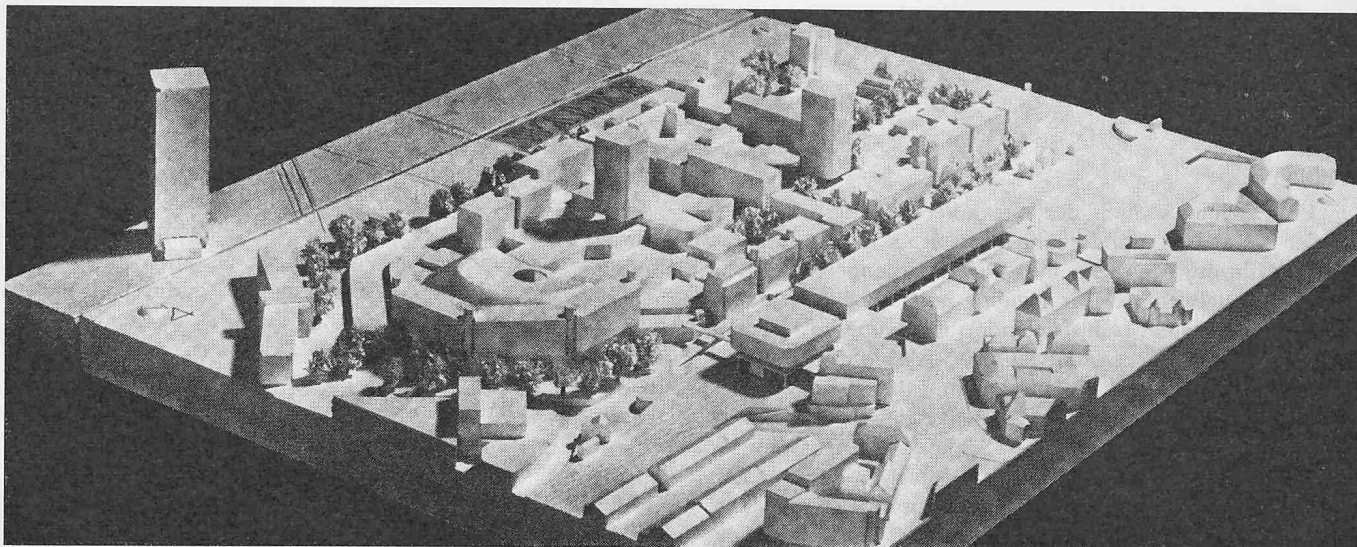
Die Möglichkeit einer getrennten Überbauung von Bahnhofareal und Neuwiesenquartier ist an sich gegeben, aus wirtschaftlichen Gründen wird jedoch eine gesamthafte Überbauung zweckmässiger sein.

### Beurteilung durch das Preisgericht (zu 4. Preis)

Der Verfasser führt den Fussgänger vom Bahnhofplatz durch die bestehende, einbündig durch Läden ergänzte, abgewinkelte Unterführung in ein dreigeschossiges, 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 Untergeschospassage 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 Parkierungsanlage an der Schützenstrasse steht in guter Beziehung





Modellansicht aus Süden

4. Preis (8 000 Fr.), Verfasser: **Marti u. Kast**, Zürich; Mitarbeiter: **Jürg Plangg**; **Ernst Joos**, Verkehrsingenieur

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, so dass 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 Bahnhofsvorfahrt auf der Westseite ist zu weit vom Bahnhof entfernt. Die Verflechtung Kurzparkplätze/Zufahrt Parkhaus ist unzweckmässig. Die Fussgängerverbindung 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.

Lageplan 1:3500

