



STADTLUFT

«Die verdichtete Stadt»

Die kommende Ausgabe «Die verdichtete Stadt» in Zürich-Winterthur widmet sich dem Thema der Verdichtung, dem neuen Zauberwort der Stadtplanung. Laut Prognosen wächst die Bevölkerung des Kantons Zürich durchschnittlich gegen 20 Prozent und wird 2050 die Schwelle von zwei Millionen erreichen. Deshalb gilt seit einigen Jahren die offizielle Devise, die Zentren auszubauen und die Landschaft zu schützen. In ausgewählten Gebieten soll demnach die bauliche Dichte «beträchtlich erhöht» werden.

Die Kernstädte, die für die Verdichtung prädestiniert wären, wachsen – mit Ausnahme von Winterthur – allerdings deutlich langsamer als die sogenannte Agglomeration. Diese der Schweiz eigene Zone, die weder Stadt noch Land ist, hat das Bevölkerungswachstum der letzten Jahrzehnte absorbiert. Die Schaffung eines neuen Stadtquartiers («Winterthur Süd»), Beispiele der innerstädtischen Innenverdichtung («Neuwiesen») und die Chance, einen Bahnhof und die Umgebung neu zu denken (Hauptbahnhof Winterthur), zeigen Chancen und Schwierigkeiten der «Siedlungsentwicklung nach innen» auf.

Ausgabe vom

12. November 2025
in Winterthur

► Programm ab Seite 23

Denn hier ist nicht von Midtown Manhattan die Rede, sondern von der Schweiz. Mit der Ausnahme von Genf (12'828 Einwohnerinnen und Einwohner pro Quadratkilometer) sind alle Schweizer Städte höchstens durchschnittlich dicht. So weist die Stadt Winterthur, deren Stadtgebiet zu 40 Prozent aus Wald besteht, beispielsweise lediglich 1'717 Personen mit ständigem Wohnsitz pro Quadratkilometer auf (in der Stadt Zürich sind es 4'936). Wien weist eine Bevölkerungsdichte von 4'889 pro Quadratkilometer auf. In Berlin, das ebenfalls zu beträchtlichen Teilen aus Wald, aber auch Wasser besteht, leben 4'136 Personen pro Quadratkilometer (im Prenzlauer Berg, das zum Bezirk Pankow gehört, sind es 15'505). Zum Vergleich: Paris verfügt intra muros über eine Dichte von 19'509 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Quadratkilometer.

Nichtsdestotrotz wurde der Begriff «Dichtestress» in Zürich, einer Stadt mit 435'000 Einwohnerinnen und Einwohnern, zu einem geflügelten Wort für verstopfte Strassen und volle Züge. Bereits 1973 im Abstimmungskampf über eine Zürcher U-Bahn war das Argument der Gegnerschaft, Zürich solle nicht zu einer Millionenstadt mit ausländischen Arbeitskräften werden, zentral. Ein Argument, das bei 71 Prozent der Stimmberechtigten verfiel. Die Kernstädte der Schweiz sind im europäischen Vergleich ausgesprochen klein. Wie anderswo entstanden klassische Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert. Doch in den 1950er-Jahren endete die koordinierte Stadterweiterung abrupt. Die Baueuphorie, die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzte, fand primär auf der grünen Wiese in den die Kernstädte angrenzenden Gemeinden statt. Da, wo vor ein paar Jahrzehnten Ackerland und Bauernhöfe oder kleine Dörfer

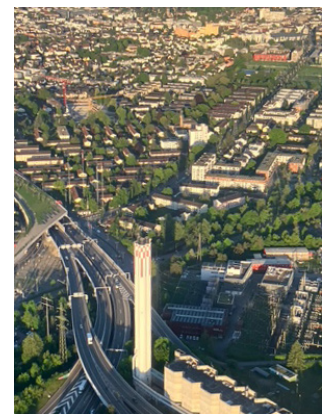
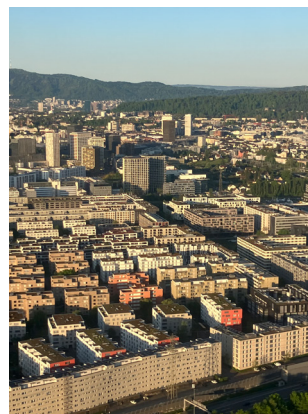
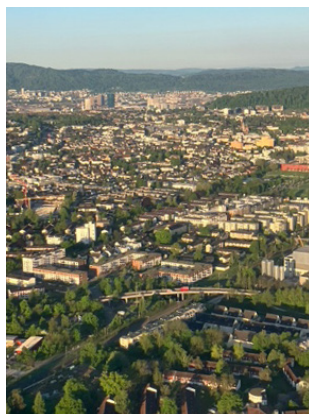
Wann überholt Winterthur Bern als fünftgrösste Stadt der Schweiz?

Wenn sich das starke Bevölkerungswachstum Winterthurs und der minimale Zuwachs der Stadt Bern der letzten 25 Jahre in den nächsten Jahrzehnten fortsetzt, wird Winterthur 2040 eine grössere Bevölkerung als die Stadt Bern haben. Basel-Stadt, das in den letzten Jahrzehnten Einwohnerinnen und Einwohner verloren hat, würde im gleichen Szenario 2060 von Winterthur überholt werden.

waren, ist heute eine Landschaft, die von Wohnhäusern aller Ausprägungen, Strassen, Gewerbe- oder Industrieanlagen sowie Shoppingmalls zersetzt ist. Die zersiedelten Ufer der Schweizer Seen oder das Gebiet im Norden und nördlich der Stadt Zürich illustrieren die Prägung, welche die Schweizer Agglomeration ausmacht. Eine Zone, die weder Stadt noch Land ist. Und wegen ihrer stetig wechselnden Stadtypologie auch nicht mit Suburbia, die man beispielsweise aus London kennt, vergleichbar ist. Und wenn es in Zürich Nord ästhetische Anlehnungen an ärmliche Londoner Stadtteile wie Hackney oder die Genfer Grosssiedlung Le Lignon an Pariser Banlieues in Seine-Saint-Denis erinnert, ist die Schweizer Agglomeration sozioökonomisch – bei allen Nuancen – eindeutig mittelständisch geprägt.

Wachstum rund um die Kernstädte

Zürich hat heute eine kleinere Bevölkerung als 1962, als die Stadt mit 460'000 Einwohnerinnen und Einwohnern den Höhepunkt erreichte.

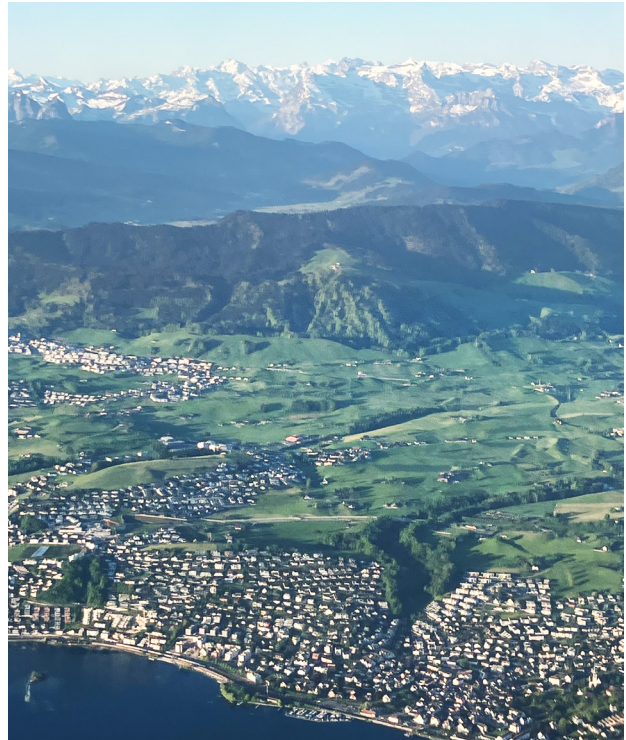
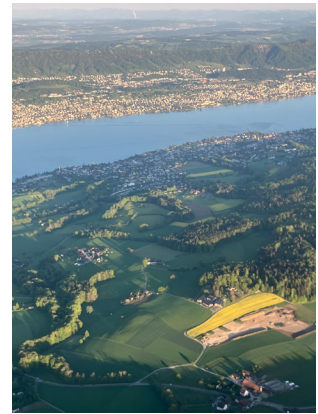


Agglomeration: Blick von Glattbrugg Richtung Zürich West. Das dritte Bild zeigt eines der wenigen verdichteten Viertel (Glattbrugg) der jüngsten Zeit. Typisch ist das angrenzende Wirrwarr von Häusern, auf Bild zwei zu sehen, die, zumindest scheint es so aus der Vogelperspektive, planlos zusammengewürfelt sind (Zentrum Zürich Nord, im Hintergrund Zürich West). Auf Bild vier werden die ineinander übergreifenden Stadtypologien deutlich.



Auf Bild zwei zu sehen die Berliner Interpretation der «Agglomeration» (Hohen Schönhausen). Letzteres liegt im Bezirk Lichtenberg mit einer Bevölkerung von rund 300'000. Die klassische Schweizer Zersiedlungslandschaft findet sich auch rund um den Zürichsee (Bild vier), die über die Jahrzehnte Häuser an allen möglichen Lagen, aber keine Stadt produzierte. Am oberen Zürichsee wuchern in den steuergünstigen Gemeinden des Kantons Schwyz Terrassensiedlungen mit Seeblick. Das Phänomen der Agglomeration ist europaweit zu beobachten. Das Bild eins wurde in Le Kremlin-Bicêtre aufgenommen, das an den Périphérique angrenzt. Im Hintergrund liegt die Porte d'Italie im 13ème Arrondissement. Le Kremlin-Bicêtre liegt in der Kommune Vitry-sur-Seine mit rund 95'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Diese liegt im Département Val-de-Marne (Bevölkerung von 1,4 Mio.). Die Region Ile-de-France hat inkl. Paris rund 12,5 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. (Bilder: Andrea Sorg)

Wenn man den langfristigen Bevölkerungstrend anschaut, so hat die Stadt Zürich in den letzten 90 Jahren gegen 110'000 Personen mit schweizerischem Hintergrund verloren. In der gleichen Zeitspanne nahm die Zahl der Personen, die aus dem Ausland zuwanderten, um über 190'000 zu. Das Phänomen, dass die Kernstädte Einheimische an das Umland und andere Bundesländer verlieren und primär Zuwachs aus dem Ausland haben, zeigt sich auch in Berlin und Wien. Auch dort liegen die Bevölkerungshöchststände – allerdings historisch erklärbar – weit in der Vergangenheit:



Der Höchststand der Berliner Bevölkerung war 1942 mit fast 4,5 Millionen. Wien erreichte seinen Bevölkerungsrekord mit über 2,2 Millionen Menschen 1916. Die Ausnahmen bilden hier die Stadt Winterthur, die ihren historischen Höchststand heute mit gegen 121'000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreicht, und auch der Kanton Zürich, der mit über 1,6 Millionen noch nie eine so grosse Bevölkerung wie heute hatte. So ist das Bevölkerungswachstum der Stadt Winterthur, der am schnellsten wachsenden Grossstadt der Schweiz, denn auch deutlich höher als in der Stadt Zürich (5,4 versus 3,2 %).

Auch die klassischen Agglomerationsgemeinden, die direkt an die Stadt Zürich angrenzen, gewinnen mehr Einwohnerinnen und Einwohner als die Zürcher Kernstadt: beispielsweise Schlieren, Dübendorf oder Wallisellen (9,4 %, 7,6 % und 4,5 %).



So leben in der «Agglo» heute die grosse Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer (73 Prozent). Der Kontrast zur Postkartenschweiz, die das Selbstbild der Eidgenossinnen und Eidgenossen noch immer prägt, ist augenfällig und Gegenstand eines langandauernden Kulturkampfes. Das Schweizertum ist historisch und kulturell ländlich geprägt. Das Urbane steht historisch für die feudale Obrigkeit und die Masslosigkeit ausländischer Metropolen. Die Agglomeration hat deshalb immer auch eine antistädtische Konnotation. Sie ist aber nicht nur ein Produkt des Laissez-faire,

«Unsere Schweiz löst sich auf wie ein Stück Zucker im Wasser.»

sondern baut auch eine Brücke zwischen Stadt und Land. Man wohnt nicht in der Stadt, ist «im Grünen». Dank der S-Bahn dauert die Fahrt zum Hauptbahnhof oder zum Flughafen aber doch nur 15 Minuten. In Anlehnung an die angelsächsischen Suburbs sprechen böse Zungen gleichzeitig auch von «the worst of both worlds». Trotz aller Schmährufe ist das Leben in der Agglomeration die prägende Wohnform des 20. und 21. Jahrhunderts der Schweiz, inspiriert durch den American Way of Life und den Individualverkehr. Die «Verschandelung» der Landschaft und die



Links der ausfransende von Hügeln umgebende Stadtkörper von Zürich. Vorne links ist das Grand Hotel Dolder zu sehen. Am Horizont die Hochhäuser von Spreitenbach im Kanton Aargau. Auf dem zweiten Bild von sieht man in der Bildmitte die Hochhäuser beim Bahnhof Oerlikon und im Hintergrund die Türme des Stadtspital Triemli am Fusse des Uetlibergs.

einhergehende «Verkehrslawine» wird denn auch seit Jahrzehnten beklagt und von vielen Kräften politisch und vor Gerichten bekämpft. Aktuell prägt die «Keine 10-Millionen-Schweiz!»-Initiative die Debatte. Die Volksinitiative sieht vor, dass die Schweizer Wohnbevölkerung von aktuell rund 9,1 Millionen nicht vor 2050 die Grenze von zehn Millionen überschreiten dürfe. Der Initiativtext der rechtsnationalen SVP, der mit Abstand grössten Partei der Schweiz, inspiriert sich dabei am klassischen Umweltschutz: «Bund und Kantone treffen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Massnahmen für eine nachhaltige Bevölkerungsentwicklung, insbesondere zum Schutz der Umwelt und im Interesse der dauerhaften Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Leistungsfähigkeit der Infrastrukturen, der Gesundheitsversorgung und der schweizerischen Sozialversicherungen.» Weiter im Text werden dann auch der «Asylbereich» und der «Familiennachzug» erwähnt, der beispielsweise eingeschränkt werden soll, sobald die Bevölkerung neunehalb Millionen Menschen überschreitet. Die vergleichbare «Überfremdungs-Initiative» von James Schwarzenbach



wurde 1970 mit 54 % abgelehnt. Sie sah vor, dass der Ausländeranteil der Schweiz nicht mehr als zehn Prozent betragen dürfe. Der konvertierte Katholik Schwarzenbach stammte aus einer Zürcher Industriellenfamilie und war in seiner Jugend Mitglied der nationalsozialistischen Nationalen Front. Die «10-Millionen-Schweiz»-Initiative wird derzeit im Parlament debattiert. Dort sagte der Aargauer SVP-Nationalrat Andreas Glarner in der jüngsten Debatte dazu: «Unsere Schweiz löst sich auf wie ein Stück Zucker im Wasser.»

Die Agglomeration steht auch im Kanton Zürich symbolisch für das Bevölkerungswachstum, die horrenden Mieten, den Steuerwettbewerb und explodierende Immobilienpreise sowie die hohe Zuwanderung. Die hochbezahlten ausländischen Angestellten in der Stadt Zürich, die von ausländischen Technologieunternehmen angeheuert werden, sind immer wieder Gegenstand hitziger Debatten in den lokalen Medien über die Verdrängung der Einheimischen aus den Stadtzürcher Quartieren – in die Agglomeration.

Der ausländische Anteil an der Wohnbevölkerung ist in der Region Zürich generell hoch, weist aber deutliche Unterschiede auf. In der Stadt Zürich liegt der sogenannte Ausländeranteil bei 33,6 Prozent, in Winterthur bei 26,4 Prozent. In den Ag-



Mehr Stadt geht nicht: das Paris von Hausmann. Rechts die Avenue de Friedland, rechts die Champs-Élysées. Auch sehr dicht: der Kiez rund um die Schönhauser Allee, eine der Achsen des Prenzlauer Bergs in Berlin. (Bilder: Andrea Sorg)

glomerationsgemeinden Glattbrugg und Schlieren sind es 45,6 bzw. 46,8 Prozent. Die wohlhabenden Seegemeinden, beispielsweise Zumikon an der «Goldküste» und Rüschlikon auf der gegenüberliegenden Seeseite, liegen mit 26,2 und 31,9 Prozent deutlich darunter. Die Gemeinden Wollerau und Pfäffikon am oberen Zürichsee, die rund 30 Kilometer von der Stadt Zürich entfernt sind, haben einen Ausländeranteil von 27,6 bzw. 20,5 Prozent. Zum Vergleich: Im Prenzlauer Berg in Berlin sind es 24,5 Prozent, in der Wiener Leopold-

Steuerkraft: 12-mal mehr Steuergeld pro Kopf: Rüschlikon vs. Berlin.

stadt 37,25 Prozent. Eklatant sind die Unterschiede zwischen den Gemeinden bei der Steuerkraft. Die Seegemeinde Rüschlikon erzielt mit 19'724 Franken (2024) den Spitzenwert. In Schlieren sind es 3'257 (2020) und in Opfikon-Glattbrugg 5'673 (2020). Diese Unterschiede werden über einen kantonalen Steuerausgleich ausgeglichen. So erhält Winterthur dieses Jahr 266 Millionen Franken, die Stadt Zürich hingegen 6 Millionen Franken. Die durchschnittliche Steuerkraft im Kanton Zürich liegt 2020 bei 4'198 Franken. In den urbanen Zentren sind es 2'647 (Winterthur) und 5'346 Franken (Zürich). Zum Vergleich: Die deutsche Hauptstadt hat eine Steuerkraft von 1'637 EUR (2023).

Stadt und Land

Die Siedlungsstruktur in der Region Zürich hat auch eine politische Färbung. Sind die Städte mehrheitlich rot-grün, so ist die Agglomeration tendenziell rechtskonservativ oder rechtspopulistisch. Die Landschaft ist, je nach Gegend, tendenziell bürgerlich, konservativ oder rechtskonservativ. Diese Ausprägungen werden fast karikaturesk gelebt. Sind in den hippen Quartieren der Stadt Winterthur und Zürich etwa teure E-Bikes und andere grün-rote Insignien des autofreien, aufgeklärten Bürgertums hoch im Kurs, so ist der Lebensstil der rechtskonservativen Elite in den Steueroasen am oberen Zürichsee von Terrassensiedlungen mit Seeblick und einem SUV in der Tiefgarage geprägt. Die Gemeinden Wollerau und

Steuerwettbewerb und Föderalismus als Treiber der Zersiedlung.

Pfäffikon, beide im Kanton Schwyz gelegen, sind Prototypen dieser Lebenswelt. Die Fahrt über die Autobahn bis in die Stadt Zürich dauert dabei keine halbe Stunde.

Die Schweizer Zersiedlung hat nicht nur mit dem Steuerwettbewerb, sondern generell mit dem Föderalismus zu tun, der jede Gemeinde ihre eigenen Mehrzweckhallen, Gewerbegebiete, Schwimmbäder, Sportplätze oder Einfamilienhausquartiere planen lässt. Die Schweiz besteht aus 129 Raumplanungsregionen. Erst 1969 wurde

die Raumplanung per Volksabstimmung zu einer Bundeskompetenz. Der Raumplanungsartikel in der Bundesverfassung verpflichtet Bund, Kantone und Gemeinden zu einer sparsamen Bodennutzung. Als 1980 das erste Raumplanungsgesetz in Kraft trat, fiel dieses sehr föderalistisch aus – Kantone und Gemeinden tragen gemeinsam Sorge für die «haushälterische Bodennutzung».

Der Schutz der Landschaft zieht sich wie ein roter Faden durch die Schweizer Politik. Nationale Initiativen gegen Zweitwohnungen oder regionale Initiativen wie beispielsweise ein Bauverbot in den Weinbergen von Lavaux am Genfersee oder die «Betonschlacht bei Sempach», die eine Autobahn entlang des Seeufers verhinderte, machten Schlagzeilen. 2013 stimmte die Bevölkerung einer Revision des Raumplanungsgesetzes zu. Zum ersten Mal wird die «Siedlungsentwicklung nach innen» festgeschrieben. Wie in der Demokratie üblich, ist die Entwicklung keine Einbahnstrasse. So wurde beispielsweise die Eidgenössische Volksinitiative «Zersiedlung stoppen – für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung» deutlich abgelehnt. Andere Initiativen wie die «Gegen die Verbauung unserer Landschaft» wurden zurückgezogen.

Das heutige Raumplanungsgesetz fokussiert sich u.a. auf die Trennung von Bau- und Nichtbaugebieten. Wenn der Bund mit diesem Rahmengesetz Grundsätze definiert und koordiniert, sind die Kantone für die eigentliche Erarbeitung und Umsetzung der Raumplanung zuständig. Das Instrument dazu sind die kantonalen Richtpläne, die die angestrebte räumliche Entwicklung definieren.

Geburtenüberschuss: Solider Mittelwert

Der Geburtenüberschuss ist im Kanton Zürich im europäischen Vergleich mit rund 26,5 % relativ hoch. Es gibt Städte, die einen deutlich höheren Überschuss aufweisen, zum Beispiel Seine-Saint-Denis (174,5 %), Oslo (146,5 %) oder Kopenhagen (112,9 %). Gleichzeitig ist der Geburtenüberschuss in den meisten Gegenden Europas deutlich negativ (zum Beispiel in der deutschen Prignitz -65,8 % oder in der französischen Creuse -59,8 %). Innerhalb der Schweiz hat beispielsweise der Kanton Genf einen etwas grösseren Überschuss (34 %), die Kantone Bern (-11,3 %) und Graubünden (-19,4 %) sind gleichzeitig deutlich schlechter

platziert. In Wien ist der Geburtenüberschuss mit 4,8 % leicht positiv, in Berlin mit -11,3 % negativ. München ist deutlich positiv (23,3 %), während Hamburg leicht rückläufig ist (-6,2 %). Auch bei den Ländern gibt es grosse Unterschiede. Die Schweiz verfügt über einen Geburtenüberschuss (8,8 %). In Deutschland und Österreich sind die Zahlen deutlich rückläufig (-32,8 % bzw. -12,7 %). Wie der Kanton Zürich verfügt auch die Schweiz im europäischen Vergleich über einen soliden Mittelwert. Irland, Luxemburg und Norwegen liegen deutlich über der Schweiz (53,8 %, 44,5 % und 22,1 %), während beispielsweise Italien, Bulgarien und Lettland (-41,1 %, -47 % und -51,7 %) massiv an Bevölkerung verlieren.

Die jüngste Fassung des Richtplans des Kantons Zürich stammt aus dem Jahr 2024 und skizziert ein bereits 2014 eingeführtes Raumordnungskonzept für das Territorium des Kantons. Die dabei verwendeten Kategorien sind «Stadtlandschaft», «urbane Wohnlandschaft» – ein Euphemismus für Agglomeration –, «Landschaft unter Druck» sowie «Kulturlandschaft» und «Naturlandschaft». Die Bereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr, «Versorgung, Entsorgung» sowie öffentliche Bauten und Anlagen sollen dabei berücksichtigt werden. So soll auch das Ziel, die Trennung von Bau- und Nichtbaugebieten zu ermöglichen, erreicht werden.

Um das stetige Bevölkerungswachstum zu kanalisieren, ist heute die Devise, die Zentren auszubauen und die Landschaft zu schützen. In ausgewählten Gebieten, die bereits gut erschlossen sind, soll die bauliche Dichte «beträchtlich erhöht» werden.

Theorie und Praxis

Winterthur, das in Teilen noch kleinstädtisch geprägt ist, an anderen Ecken jedoch hochmodern und cutting-edge wirkt, könnte zugleich als Werbeprospekt für die Agglomeration dienen. Als Wachstums-Champion mit freien Flächen und den grössten Entwicklungsgebieten des Kantons Zürich ist die Stadt das ideale Laboratorium, um die Theorie der Verdichtung und Innenverdichtung in der Praxis zu erproben – insbesondere auch im Zusammenhang mit der Schaffung und Umplanung von Bahnhöfen. An den drei konkreten Vorhaben lassen sich nicht nur die stadtplanerischen und architektonischen Aspekte, sondern auch die ökonomischen, demografischen und kulturellen Herausforderungen der Verdichtung veranschaulichen und diskutieren.

Neues Viertel Winterthur Süd

Raum für Ideen

Es wäre ein Coup, wenn es Winterthur gelänge, die von der Eidgenossenschaft geplante Verbreiterung der Stadtautobahn A1 im Süden auf sechs Spuren zu untertunneln. So entstünde eines der grössten Entwicklungsgebiete des Kantons. Doch was sollte dort entstehen? Wie gelingt eine Überbauung mit überregionaler Ausstrahlung? Durch bahnbrechende Architektur, überraschende Nutzungen oder ein einfach richtig gut gemachtes neues Stadtviertel?

Seit 2016 plant das Bundesamt für Strassen im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung» die Verbreiterung der Winterthurer Stadtautobahn auf durchgehend sechs und streckenweise acht Spuren. Die Stadt Winterthur stellt sich dem Ausbau der Autobahn nicht grundsätzlich entgegen, nimmt diese vielmehr als Realität und auch Chance wahr. Täglich verkehren auf der Winterthurer Umfahrung rund 100 000 Autos. Laut Bund ist der Abschnitt Zürich-Nord bis Winterthur der grösste Stauschwerpunkt im Schweizer «Hochleistungsstrassennetz». An 349 Tagen pro Jahr herrscht Stau.

Mit einem Masterplan «Winterthur Süd» hat sich die Stadt in die Planung eingebracht, deren Hoheit eigentlich beim Bund liegt. Und in Kooperation mit allen zuständigen kantonalen Stellen gelang es ihr, für den südlichen Zipfel der Autobahnerweiterung ein städtebauliches Potenzial bzw. einen Mehrwert aufzuzeigen. Aus der heute unwirtschaftlichen und von Verkehrsachsen zerschnittenen Gewerbezone könnte, wenn tatsächlich ein Teil der Autobahn untertunnelt würde, das grösste Entwicklungsgebiet im Kanton Zürich werden. Mit dieser Vision gelang es Winterthur, den Kantonsrat und den Regierungsrat zu überzeugen und den kantonalen Richtplan so zu ändern, dass auf dem heutigen Verkehrs- und Gewerbegebiet ein Stadtquartier entstehen könnte.

Deshalb planen ab 2024 offiziell «drei föderale Partner» (Bund, Kanton und Stadt Winterthur) den Spurausbau, ein Novum. Neben der kostengünstigsten «Bestvariante» des Bundesamts für Strassen, die der Kanton Zürich und die Stadt Winterthur ablehnen, ist nun auch die von Winterthur ins Spiel gebrachte Tunnel-Variante Teil der offiziellen Planung. Welche Linienführung realisiert wird, entscheidet die Schweizer Regierung voraussichtlich 2027.

Zentrales städtisches und kantonales Wachstumsgebiet

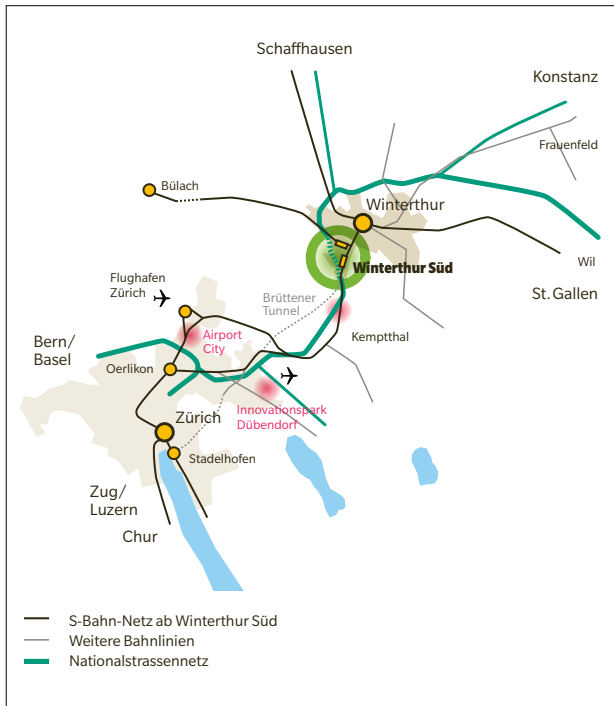
Winterthur Süd wird im Masterplan als zentrales Wachstumsgebiet der Stadt Winterthur definiert und soll im Richtplan als kantonales Zentrumsgebiet festgesetzt werden, das langfristig zu einem gemischten Arbeitsplatz- und Wohngebiet entwickelt werden soll. Auch soll mit dem Bahnhof Winterthur Süd das neue Viertel als regionale Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Der Stadtteil Dättbau, der heute von der Autobahn von der Kernstadt abgetrennt ist, soll zudem mit der Stadt vereint werden. Die Stadtreparatur sieht auch vor, dass der heute überdeckte Fluss Töss wieder freigelegt wird.

Winterthur Süd grenzt im Norden an das Entwicklungsgebiet «Vitus», ein ehemaliges Industrieareal des Unternehmens Rieter, das als Standort für Unternehmen entwickelt werden soll. Dieses liegt wiederum in unmittelbarer Nachbarschaft zur zum Teil bereits realisierten Umnutzung des einstigen innenstädtischen Fabrikgeländes von Sulzer («Lokstadt» und «Lagerplatz»), das im Norden im «Stadtraum» beim Hauptbahnhof mündet. So entstünde ein fünf Kilometer langes Band der innenstädtischen Entwicklung. Interessant an «Winterthur Süd» ist zudem, dass die nördlichsten Vororte von Zürich («Zürich Nord») lediglich rund acht Kilometer entfernt sind.

Die mit Bund und Kanton geschlossene Vereinbarung hält fest, dass die Stadt Winterthur

- ▶ die «mögliche Beschreibung der angestrebten künftigen Nutzung der bei einer Verlegung der Nationalstrasse freiwerdenden Fläche,
- ▶ die damit verbundene Umgestaltung der Zürcherstrasse,
- ▶ die Anbindung des Quartiers Dättbau
- ▶ sowie die Neugestaltung der Töss im Bereich der Freilegung vorzunehmen hat.

Darüber hinaus sind folgende Punkte weit über Winterthur hinaus von Relevanz:



1)

Der Winterthurer Ansatz revolutioniert die Kalkulation von Kosten und Nutzen. Während das Bundesamt für Strassen lediglich die zur Realisierung einer Autobahn entstehenden Aufwendungen kalkuliert und somit in der Regel die kostengünstigste Variante bevorzugt, zeigt Winterthur auf, dass ökonomischer Mehrwert entsteht durch die «Inwertsetzung» von Land sowie den ökonomischen, sozialen und kulturellen Wert der Schaffung eines neuen Viertels.

2)

Die aus raumplanerischer Sicht zentrale Frage ist zudem, was in dem neuen Viertel entstehen soll. Divergieren die städtische und die kantonale Perspektive? Was sind die Nutzungsideen? Das Gebiet ist aus städtischer Sicht eine riesige Chance und könnte durch eine aufsehenerregende Nutzung oder Spitzenarchitektur Winterthur europaweit auf die Landkarte setzen – wie das auf dem Sulzer Areal teilweise gelungen ist.

3)

Im Städtebau gibt es keine schwierigere Aufgabe als ein neues Viertel zu entwickeln. In der Regel ist das Ergebnis ernüchternd. Wie kann es – was auch immer die Nutzungen sein werden – gelingen, ein durchmisches Viertel zu schaffen, das nicht nur den heutigen Ansprüchen an Dichte, Durchmischung und Verkehrsanbindung entspricht, sondern auch eine lebendige und attraktive Ausstrahlung hat? Bräuchte es dazu ein beson-



So könnte das Tunnelportal im Süden aussehen. Rechts im Bild der neue Bahnhof «Winterthur Süd». Die Übersicht, ebenfalls von Süden gesehen, zeigt die Tiefe des Grundstückes, das über die Autobahn und die Bahn u.a. hervorragend an den Flughafen Zürich angeschlossen ist (Bilder: Modell und Dokumentation der Stadt Winterthur).

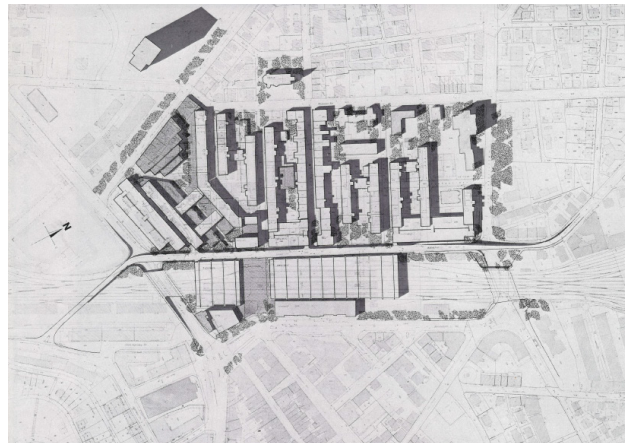
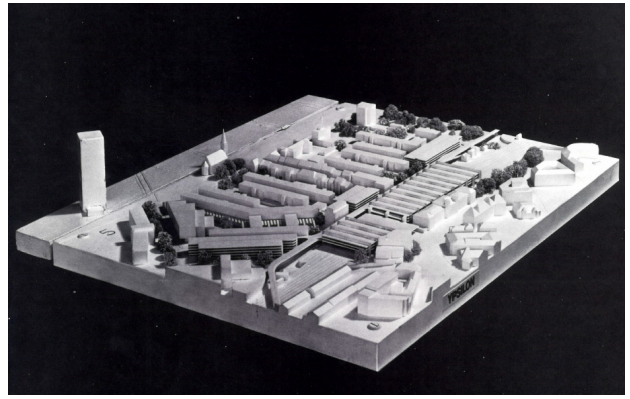
deres Augenmerk auf die Aussenräume? Ist dafür eine Grundidee von dem, was entstehen soll, nötig? Wie plant man heute ein Gebiet, das erste in Jahrzehnten fertig sein wird – die neue Autobahn soll frühestens 2044 in Betrieb gehen?

Innenverdichtung Quartier Neuwiesen

(Schläfriges) Hyperzentrum mit Bahnanschluss

Neuwiesen ist ein Paradox. Das Viertel grenzt an den Hauptbahnhof an, ist eine klassische Stadterweiterung aus dem 19. Jahrhundert, verfügt über ein Einkaufszentrum und viele grosse Gebäude aus den 1980er- und 1990er-Jahren, und trotzdem wirkt das Quartier teilweise vorstädtisch, fast dörflich. Seit den 1960er-Jahren transformiert sich das Gebiet stetig von der kleingewerblich geprägten Vorstadt zum zentralen Arbeits- und Wohngebiet. Seit einiger Zeit versucht die Stadt, das Viertel gezielt zu verdichten. So werden beispielsweise Bürogebäude in Wohnungen umgewandelt. Bereits in den 1970er-Jahren stand das Quartier ganz oben auf der städtischen Agenda. Damals wollte man dort die City über die Geleise hinweg vergrössern und ein Geschäftszentrum implantieren. Wir analysieren drei heute für die Veränderung des Quartiers repräsentative Projekte und nehmen auch das ganze Quartier in den Blick.

Das Winterthurer Neuwiesen-Quartier wurde als Gründerzeitquartier entwickelt. Es liegt westlich des heutigen Hauptbahnhofs. Seine Anfänge sind mit dem ersten, noch provisorischen Bahnhof der Stadt verknüpft, welcher die Nordostbahn ab 1854 baute. Das historische Zentrum der Stadt grenzt allerdings südlich an den Winterthurer Bahnknotenpunkt an. 1871 wurde beim Bahnhof ein eiserner Steg gebaut, der Neuwiesen mit dem Zentrum verband. Die Ursprünge des Quartiers waren somit eine klassische Stadterweiterung, die um 1900 im vollen Gange war. Neben Wohnhäusern siedelten sich auch kleingewerbliche Betriebe an. Entwicklungsmotor waren auch der Bau diverser Kirchen, etwa die erste katholische Kirche nach der Reformation im Kanton Zürich für



Ideenwettbewerb 1971. Siegerprojekt «Ypsilon» von «Prof. Ulrich J. Baumgartner, dipl. Arch. ETH, Winterthur» hatte grosse Pläne mit dem Neuwiesenquartier. Dieser Wettbewerb wurde vom Stadtrat von Winterthur, der Schweizerischen Bundesbahnen, der Gebrüder Sulzer AG, der Schweizerischen Unfallversicherungsgesellschaft Winterthur und der Studiengesellschaft für die Überbauung des Bahnhofareals ausgeschrieben.

die damalige Arbeiterschaft und ihre Familien aus Südeuropa.

City erweitern mit Ypsilon

Ab den 1960er-Jahren entstanden Ersatzneubauten, die den kleinstädtischen Rahmen sprengten. Der Plan der Behörden war es, das Viertel abzureissen und ein zentrales Geschäftsviertel entstehen zu lassen. Die Idee war, durch eine Bahnstabsunterführung die City zu erweitern und das Neuwiesenquartier «aufzuwerten» und so die «Zäsur» zwischen den beiden Vierteln, insbesondere mit einer durchgehenden Ladenstrasse, zu eliminieren. 1971 gewann das Projekt «Ypsilon» einen städtischen Ideenwettbewerb. Die im Stil des Brutalismus geplante Überbauung sah ein gemischtes Viertel vor. Als Nukleus war eine zweistöckige klimatisierte Halle vorgesehen, die «eine hohe Personendichte und dadurch eine attraktive Einkaufsatmosphäre» haben sollte. Von den

radikalen Plänen wurde 1979 allerdings lediglich ein «massvolles Einkaufszentrum» in redimensionierter Form und das Parkhaus über den Geleisen realisiert (das ursprünglich als Tiefgarage geplant war).

Angrenzend an die Bahnanlage entstanden in den 1980er-Jahren trotzdem grössere Bürogebäude. Insbesondere die Winterthur Versicherung, die später von der AXA übernommen wurde, baute im grossen Stil Büros und Rechenzentren. Die kleingewerblichen Strukturen und die freistehenden Mehrfamilienhäuser mussten dafür weichen. Seit einigen Jahren werden diese grossen Strukturen, da der Bürobedarf rückläufig ist, umgenutzt. Wohnraum entsteht dort, wo früher Büroarbeitsplätze waren – und vor 50 Jahren mit den Ypsilon-Plänen in grosser Zahl hätten geschaffen werden sollen.

Anhand von drei Beispielen wird der Wandel zu einem gemischten und lebendigen Viertel, das trotz der unmittelbaren Nähe zur Verkehrsdrehscheibe der Stadt im Schatten des historischen Zentrums auf der anderen Seite der Geleise steht, illustriert. Im Kontext der kantonalen Wachstumsstrategie steht das Neuwiesenquartier unter spezieller Beobachtung, gibt der Richtplan doch «überdurchschnittlich dichte Nutzung» in «Bahnhofbereichen mit überörtlicher Bedeutung» vor. «Standorte mit hervorragender Erschliessungsqualität» eigneten sich demnach in besonderem Mass für «verkehrsintensive Einrichtungen» – ein Begriff, der aus den damaligen Konzepten der Promotoren von Ypsilon und dem «Zentrum Neuwiesen» stammen könnte. Die heutigen Herausforderungen spiegeln sich übrigens auch in der Entwicklungsstrategie für das Quartier der Metron Planungsgrundlagen AG aus dem Jahr 1977, die nichts an ihrer Bedeutung und nur wenig an Dringlichkeit eingebüsst hat (siehe Ressourcen).

Drei Projekte beziehungsweise Themen werden analysiert:

1)

Umnutzung eines Bürogebäudes einer Versicherung zu Wohnungen (Gertrud- und Paulstrasse)

2)

Ersatzneubau eines Gebäudes aus der Jahrhundertwende im Kontext bereits sanierter Altbauten (Paulstrasse)



Das «Zentrum Neuwiesen» und das Parkdeck auf dem Geleisfeld.

3)

Schaffung von Wohnraum im Rahmen der Erweiterung einer Alterssiedlung (Salpark) und bei anderen Projekten vor Ort

Diese drei Beispiele zeigen Potenziale und Herausforderungen der Innenverdichtung auf.

Neben der Schaffung von Wohnraum stehen zudem die Themen

- Erdgeschossnutzungen und
 - Aussenräume
- im Fokus.

Leitidee, Klammer oder besonders attraktive Nutzung?

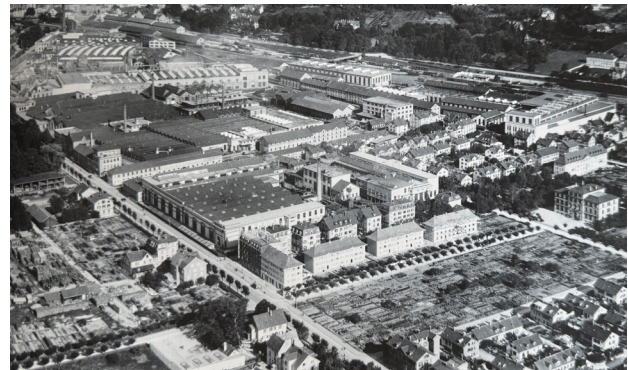
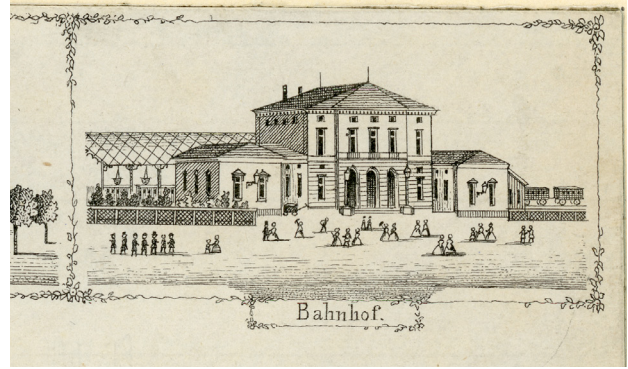
Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob und wie diese Einzelmassnahmen aus dem Quartier tatsächlich das angestrebte verdichtete und lebendige Innenstadtviertel schaffen, in dem gewohnt, gearbeitet und konsumiert wird. Braucht es dafür eine Leitidee, eine Klammer oder eine besonders attraktive Nutzung? Oder entsteht die erhoffte Dichte und Lebendigkeit peu à peu durch ein Sammelsurium von Einzelprojekten und Sanierungen? Was könnten aus kantonalen Sicht «verkehrsintensive Einrichtungen» sein?

Neuer Hauptbahnhof Winterthur

Was würde Johann Jakob Sulzer tun?

Wenn ein zentrales Geschäftsviertel im Neuwiesenquartier nur teilweise realisiert worden ist, so wurden als Teil dieses Planes 1988 die Geleise des angrenzenden Bahnhofes mit einem Parkhaus überdeckt. Wer nicht mit dem Zug, sondern mit dem Auto nach Winterthur fahren will, kann, direkt über den Geleisen, auf denen der Zug einrollen würde, parken. Was von der Rückseite des Bahnhofs anmutet wie eine Kulisse für «Playtime», ein Film von Jacques Tati aus dem Jahre 1967, sorgt auf den Bahnsteigen für permanentes Dämmerlicht. Derzeit findet eine technisch sehr anspruchsvolle Testplanung zur «Zukunft des Stadtraums Bahnhof» statt.

Wir konzentrieren uns auf die Frage, welche Funktion und Bedeutung ein Bahnhof im 21. Jahrhundert hat. Wie in der Pionierzeit der Eisenbahn, an die eine Statue von Alfred Escher vor dem Hauptbahnhof Zürich erinnert, stehen heute enorme Investitionen in die Infrastruktur an. Die Studie «Verkehr '45» der ETH Zürich hat jüngst den Raum Zürich-Zug-Luzern als Wachstumskorridor bezeichnet. Der Hauptbahnhof Winterthur ist, auch wenn man es ihm heute nicht ansieht, nicht nur der zweitgrösste Bahnhof des Kantons, sondern, nimmt man die Erhebung der werktäglichen Passagiere als Grundlage, auch der drittgrösste der Schweiz.



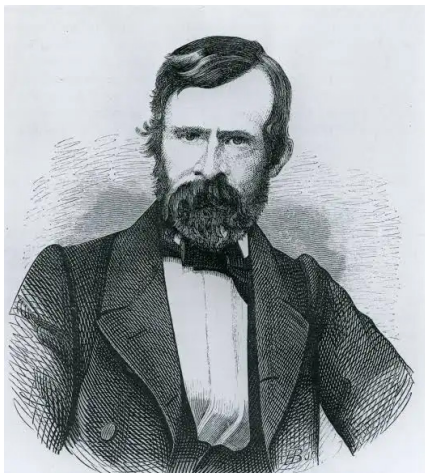
Vergangene Grösse: der Bahnhof Winterthur 1898. Das Areal der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SML) 1926. Wo heute das Parkhaus über den Gleisen für Dämmerlicht sorgt, war eine klassische Bahnhofshalle. Die Aufnahme stammt vermutlich aus dem Jahr 1870. (Bilder: «Strupler, Peter: Winterthur und die Eisenbahn zur Zeit der Dampflokomotiven. 1848 bis 1968».

Der Winterthurer Bahnhof, auch wenn heute kein Bijou, steht für den durch die Eisenbahn beförderten Aufbruch der Stadt ab 1850. Industrie und Handel sorgten in Winterthur für Wohlstand. Viele der Vorstadtvillen und Repräsentationsbauten stammen aus dieser Zeit. Beispielsweise das von Gottfried Semper erbaute Stadthaus, das auch als «Tempel der Demokraten» bezeichnet wird. Die damalige Demokratische Partei forderte eine soziale und demokratische Erneuerung («École de Winterthur») und war in Opposition zum Zürcher Freisinn, der von Alfred Escher inkarniert wurde. Daraus entstand beispielsweise

die Zürcher Kantonsverfassung von 1869. Diverse Unternehmen hatten ihre Sitze in Winterthur: die 1871 gegründete Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), lange die grösste Herstellerin von Lokomotiven der Schweiz, die «Bank in Winterthur», aus der die UBS hervorging, Sulzer, Rieter, das Handelshaus Volkart und Reinhart oder die 1875 gegründete Winterthur Versicherung. Sie alle waren international erfolgreich. Riesige Industrieareale, beispielsweise im Tössfeld, entstanden.

Johann Jakob Sulzer

Der 1858 zum Stadtpräsidenten gewählte Co-Gründer der «Bank in Winterthur», Johann Jakob Sulzer, der aus Protest gegen seinen Kollegen Alfred Escher den Regierungsrat des Kantons Zürich verlassen hatte, arbeitete vom ersten Tag an akribisch daran, Winterthur zur führenden Stadt des Kantons zu machen. Die 1875 gegründete Nationalbahn, ebenfalls mit Sitz in Winterthur, war ein Instrument dieser Machtpolitik, die sich gegen Zürich und die Nordostbahn von Alfred Escher richtete. Strategische Fehler (die Idee der Winterthurer war es, durch neue Linien «unterentwickelte Täler» zu fördern, während die Nordostbahn einerseits früher agierte und sich andererseits auf dicht besiedelte Gebiete konzentrierte), ein ruinöser Wettbewerb und eine volatile Wirtschaft führten zum Konkurs der Winterthurer Nationalbahn. Diese wurde für einen Spottpreis vom Erzfeind aus Zürich übernommen. Die Stadt Winterthur tilgte noch bis 1922 Schulden, die aus diesem Venture entstanden sind (auch Steuererhöhungen waren die Konsequenz. 1879 wurde der Steuereffuss für zehn Jahre von 1,8 auf 10 Promille angehoben).



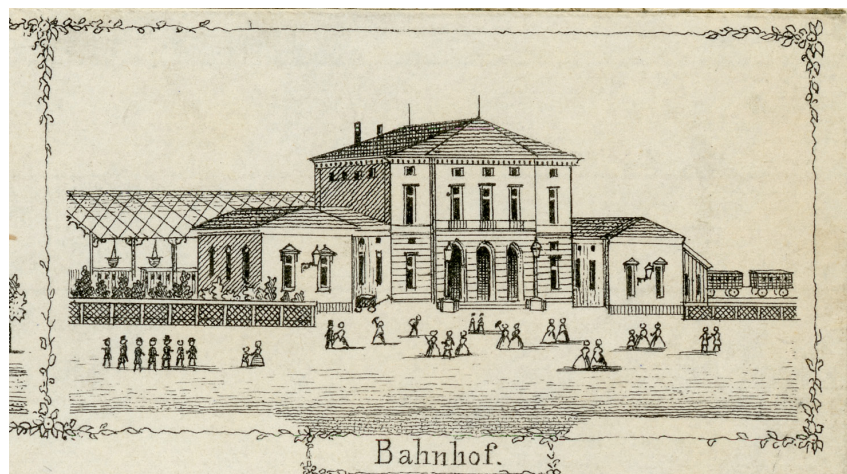
Die ursprüngliche Bahnhofshalle aus dem Jahr 1865 inspirierte vielleicht Santiago Calatrava für seinen Eisenbahnkathedrale in Liège. Johann Jakob Sulzer (1821-1897) ein Winterthurer Politiker mit Format: Er war unter anderen Staatsschreiber Zürich 1847-1851, Regierungsrat Zürich 1852-1857, Stadtpräsident Winterthur 1858-1873, Nationalrat 1866-1869 und 1879-1890, Ständerat 1869-1878, Ständeratspräsident 1876. (Bilder: Stadtbibliothek Winterthur)



Die östliche Ausfahrt des Bahnhofs Friedrichstrasse 1996 in Berlin (Bilder: Gottwaldt, Alfred B.: «Berliner Fernbahnhöfe. Erinnerungen an ihre grosse Zeit»)

Nichtsdestotrotz wurde und ist der Hauptbahnhof Winterthur ein Knotenpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Die Züge von sieben historischen Linien verkehren über Winterthur. Zum Beispiel die Linie Winterthur–Ettwil–Singen (1875) der Schweizer Nationalbahn, die Strecke Winterthur–Bülach–Koblenz–Basel der Schweizer Nordostbahn (1876), den Abschnitt Winterthur–Zürich (1855) der Schweizer Nordostbahn oder die Bahn Winterthur–Andelfingen–Schaffhausen (1857) der Rheinfaldbahn. Die Verstaatlichung der damals noch fünf Schweizer Privatbahnen wurde 1898 per Volksabstimmung beschlossen und 1902 umgesetzt.

Das historische Winterthurer Bahnhofsgelände, das heute noch existiert, konzipierten der deutsche Chefarchitekt der Nordostbahn, Jakob Friedrich Wanner, und sein Landsmann, der Eisenbahningenieur August Beckh, und wurde 1896 fertiggestellt. Schon damals wurde um Lösungen





gerungen. So beschwerte sich im August 1893 der Winterthurer Stadtrat bei der Direktion der öffentlichen Arbeit des Kantons Zürich, «dass der Wartsaal 3. Klasse kleiner vorgesehen sei als jener der 1. und 2. Klasse, obwohl 85 % aller Reisenden die 3. Wagenklasse benützen würden». Zum damaligen Bahnhof gehörte eine luftige Bahnhofshalle, die die Perrons überdachte, die im November 1894 genehmigt worden ist. Danach wurden immer wieder Erweiterungsbauten realisiert. Im Jahr 2000 beispielsweise das «Stadttor» mit Läden, Restaurants und Arztpraxen bei der südlichen Unterführung. Auf der Seite «Architekturpreis Kanton Zürich» liest man dazu mit dem Prädikat «Anerkennung»: «Sein in makellosem Weiss erstrahlender stählerner Torbau schiebt sich wie ein Passepartout zwischen Bahn und Stadt und schliesst als freistehender Solitär die Lücke zwischen dem eleganten spätklassizistischen Stationsgebäude im Norden und der massstabssprengenden Bau-sünde eines Warenhauses aus den Siebzigerjahren im Süden.»

Heute, 167 Jahre nachdem Johann Jakob Sulzer zum Stadtpräsidenten von Winterthur gewählt wurde, ist der Bahnhof und somit auch die Eisenbahn wieder Stadtgespräch. Auch wenn die Eisenbahn im 21. Jahrhundert nicht mehr die Symbolik des Fortschritts hat, so ist die Anbindung an



Bahnhofswelten: Der geplante neue Bahnhof Oslo S von Reiulf Ramstad Arkitekter erinnert an das unweit des Winterthurer Hauptbahnhofs entstehende höchste Holzhochhaus der Welt von Schmidt Hammer Lassen Architects. Der 2009 von Santiago Calatrava entworfene TGV-Bahnhof in Liège-Guillemins steht für eine neue Generation von Bahnhöfen. Der 1931 eröffnete Bahnhof Milano Centrale ist der Modestadt Mailand würdig. (Bilder: Pressebilder)

den öffentlichen Verkehr und der Bahnhof als Visitenkarte einer Stadt – zumindest in der Schweiz – ein zentraler Standortfaktor. Deshalb ist die Entscheidung, wie der neue Winterthurer Hauptbahnhof aussehen und funktionieren soll, auch eine, davon ist auszugehen, die über die zukünftige Attraktivität und Prosperität der Stadt Winterthur im Metropolitanraum Zürich und darüber hinaus entscheiden wird. Wenn die ETH Zürich im Zuge des geplanten Eisenbahnausbaus der Schweiz Wachstum auf der Achse Zürich-Zug-Luzern prognostiziert, so stellt sich beispielsweise die Frage, ob der drittgrösste Bahnhof der Schweiz in dieser Logik zu «Zürich» gehört – oder ob sich Winterthur mit der Rolle des Tors zur Ostschweiz begnügen soll. Denn neben der Testplanung, die in einem Masterplan für den Stadtraum Bahnhof münden soll, arbeitet die SBB auch am «Bahnhof Winterthur 2045+». Die planerische Zwangsjacke, die



Im Restaurant Le train bleu im 1848 eröffneten Bahnhof Paris Gare de Lyon, das von der grossen Halle aus per Treppe erreichbar ist, isst man in eleganter Umgebung. Der Londoner Underground Bahnhof Canary Wharf der Jubilee Line stammt von Norman Foster und ist 1999 entstanden. Er ist das Tor zum Geschäftsviertel Canary Wharf, Sitz vieler Banken. (Bilder: Pressebilder)

beispielsweise Varianten von hochkomplizierten Betriebssystemen, die Anordnung der Geleise oder die Frage, wo in Zukunft der Busbahnhof sein soll, beinhaltet, prägt das breit angelegte partizipative Verfahren mit Echoräumen.

Bahnhof für das 21. Jahrhundert

Wir möchten deshalb, frei von diesen (notabene von Menschen geschaffenen) Realitäten, folgende grundsätzliche Fragen stellen:

1)

Wie muss im 21. Jahrhundert ein Bahnhof aussehen? Welche Funktionen soll er haben?

2)

Man sagt, dass der Bahnhof die Visitenkarte einer Stadt sei. Stimmt das?

3)

Wie gross ist das ökonomische Potenzial, das durch gelungene Architektur und eine ansprechende Funktionalität entsteht?

4)

Könnte ein entsprechendes «Chef-d'Œuvre» Winterthur als Lebens- und Arbeitsort im Kanton Zürich einen Entwicklungsschub geben?

5)

Welche tollen Bahnhöfe kennen wir? Welche schrecken uns ab? Was macht einen guten Bahnhof genau aus?

6)

Ist ein traditioneller Bahnhof im Zeitalter der Digitalisierung, der alle Funktionen der Mobilität an einem Ort konzentriert, überhaupt noch zeitgemäss?

7)

Für welchen Bahnhof würde heute Johann Jakob Sulzer kämpfen?

8)

Wenn Winterthur heute der Bahnhof ist, der unter der Woche am drittmeisten Passagiere aufweist und hinter dem Hauptbahnhof Zürich, dem grössten der Schweiz, im Metropolitanraum Zürich den zweitgrössten Eisenbahnknoten hat, was bedeutet das – eine Frage, die schon bei der Innenentwicklung des Neuwiesenquartiers angesprochen wurde – aus raumplanerischer Sicht, wenn der Richtplan an dieser Lage eine «überdurchschnittliche Dichte» einfordert?

Anhang

Folgende Dokumente sind auf der Website von Stadtluft unter Resources zu finden:

Allgemein

- ▶ Dicht, dichter, Indien
- ▶ Interview mit Sara Künzli, Leiterin des Amts für Raumentwicklung
- ▶ Kantonaler Richtplan Zürich
- ▶ Karte: Kantonaler Richtplan, Zürich Nord
- ▶ Karte: Kantonaler Richtplan, Zürich Süd
- ▶ Die Referenz: Der Wiener Plan – Stadtentwicklungsplan 2035
- ▶ Von Kopenhagen lernen: Nordhavn
- ▶ Kinderkrippen in Berlin: Demografischer Wasserstand

Winterthur Süd

- ▶ Masterplan Winterthur Süd (Zusammenfassung)
- ▶ Vereinbarung Winterthur Süd

Neuwiesen-Quartier

Kontext

- ▶ Luftaufnahme des Quartiers
- ▶ Kurze Geschichte des Quartiers (2021)
- ▶ Planungsgeschichte: Ideenwettbewerb Neuwiesen, 1970
- ▶ Planungsgeschichte: Vorprojekt Zentrum Neuwiesen, 1971
- ▶ Planungsgeschichte: Zentrum Neuwiesen, 1977
- ▶ Planungsgeschichte: Zentrum Neuwiesen, 1979

Projekte

- ▶ Umnutzung eines Rechenzentrums in Wohnraum:
 - Paulstrasse 12 und 14
- ▶ Ersatzneubau:
 - Auszug aus dem Protokoll zur Unterschutzstellung der Liegenschaft Paulstrasse 6
 - Auszug aus dem Protokoll zur Unterschutzstellung der Liegenschaft Paulstrasse 8
- ▶ Schaffung von Wohnraum im Salpark

Neuer Hauptbahnhof Winterthur

- ▶ Testplanung Gleisbereich Winterthur
- ▶ Informationsportal „Hauptbahnhof+“
- ▶ Planungshilfe Verkehrsdehnscheiben des Schweizer Verbands öffentlicher Verkehr

▶ <https://stadtluft.org/resources.html>

Bibliographie

Wer sich für den Workshop «Neuer Hauptbahnhof Winterthur» ein wenig einlesen möchte, kann dies in folgenden Werken tun:

- ▶ André, Victor: Gares d'hier. Paris: Edition La Vie du Rail, 2011.
- ▶ Brauchitsch, Boris von (Hrsg.): Unter Dampf: Historische Fotografien von Berliner Fern- und Regionalbahnhöfen. Berlin: Edition Brause Berlin GmbH, 2018.
- ▶ Gottwaldt, Alfred B.: Berliner Fernbahnhöfe. Erinnerungen an ihre große Zeit. Düsseldorf: Alba Buchverlag GmbH, 1982.
- ▶ Huber, Werner: Grosser Bahnhof Winterthur. Broschüre, Winterthur: Stadt Winterthur, 2017.
- ▶ Stutz, Werner: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zürich: Orell Füssli, 1983.
- ▶ Strupler, Peter: Winterthur und die Eisenbahn zur Zeit der Dampflokomotiven. 1848 bis 1968. Winterthur: Stadtbibliothek Winterthur, 2008.
- ▶ Tricaud, Etienne; Thépot, Judith; Pousse, Jean-François: Arep, l'Invention de la Gare Contemporaine. Paris: AAM Éditions, 2017.

Wer sich für die Fachtribüne ein wenig einlesen möchte, kann dies in folgenden Werken tun:

- ▶ Ahnfeldt-Møllerup, Merete: The Architectural Sketches of Henning Larsen. Copenhagen: Strandberg Publishing, 2022.
- ▶ Arvinus + Orfeus Publishing AB (Hrsg.): It Begins With Curiosity – Works By Henning Larsen Architects. Stockholm: Arvinus + Orfeus Publishing AB, 2019.
- ▶ Jensen, Boris Brørmann: Reiulf Ramstad Architects: Contours & Horizons. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag, 2018.
- ▶ Scaglione, Pino, ed. Monograph.It 4: Reiulf Ramstad. Trento: List Laboratorio Internazionale Editoriale, 2015.
- ▶ Sonne, Wolfgang: Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts. Berlin: Dom Publishers, 2014.
- ▶ Tricaud, Etienne; Thépot, Judith; Pousse, Jean-François: Arep, l'Invention de la Gare Contemporaine. Paris: AAM Éditions, 2017.

Wer sich für die Abendveranstaltung ein wenig einlesen möchte, kann dies in folgenden Werken tun:

- ▶ Baum, Martina; Christiaanse, Kees: City as Loft. Adaptive Reuse as a Resource for Sustainable Urban Development. Zürich: gta Verlag, 2012.
- ▶ Christiaanse, Kees: Suburbia in Holland. Berlin: Technische Universität Berlin, 1997.
- ▶ Christiaanse, Kees: Rotterdam. Rotterdam: Forum, 2012.
- ▶ Hamburg HafenCity. In: Bauwelt, Heft 1–2, Berlin, 2008.
- ▶ Kretz, Simon; Kueng, Lukas (Hrsg.): Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich. Zürich: Edition Hochparterre, 2016.
- ▶ Sonne, Wolfgang: Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts. Berlin: Dom Publishers, 2014.
- ▶ Wagner, David: Welche Farbe hat Berlin? Berlin: Verbrecher Verlag, 2009.
- ▶ Wagner, David: Meine nachtblaue Hose. Berlin: Verbrecher Verlag, 2015.
- ▶ Wagner, David: Mauerpark. Berlin: Verbrecher Verlag, 2019.

Facts & Figures

Berlin, Wien, Kanton Zürich und Winterthur

Einwohner

2024

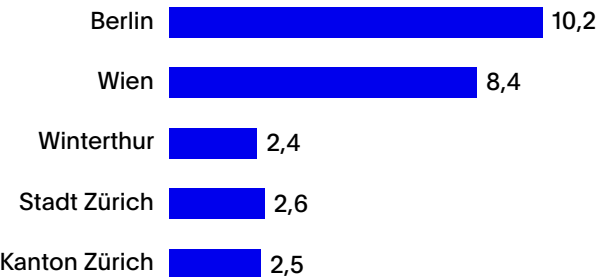
Berlin	3 886 000
Berlin mit Umland	4 887 000
Bezirk Pankow	410 000
Kanton Zürich	1 616 112
Winterthur	120 135
Winterthur Agglomeration	153 292
Stadt Zürich	435 031
Stadt Zürich Agglomeration	1 362 887
Wien	2 005 760

BIP pro Kopf

Berlin	54 607 (EUR, 2023)
Kanton Zürich	104 620 (CHF, 2023)
Stadt Zürich	220 000 (CHF, 2024)
Wien	59 500 (EUR, 2023)

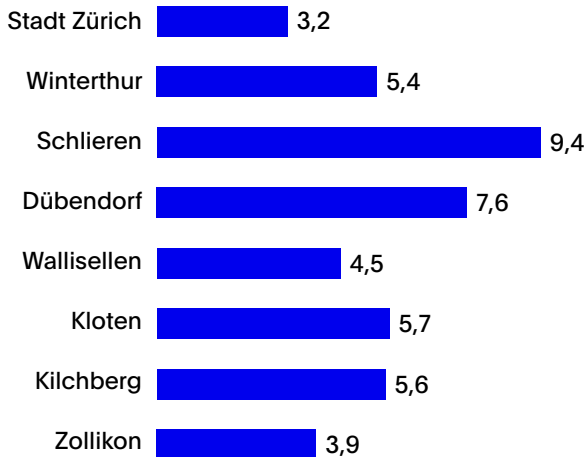
Arbeitslosenquote

in Prozent



Wachstum Zentrum und Umland

2019 – 2023, in Prozent



Bruttoinlandprodukt in Mia.

Berlin	193 (EUR, 2023)
Kanton Zürich	164 (CHF 2022)
Greater Zurich Area	337 (CHF 2023)
Wien	113 (EUR, 2022)

Nationaler Finanzausgleich

Berlin erhält 3,8 Mia. EUR (2023)
Wien erhält 6,5 Mia. (EUR 2023)
Der Kanton Zürich zahlt 419 Mio. (CHF 2024) ein

Arbeitsplätze im Verhältnis zur Bevölkerung

	Jobs	%	Einwohner	Einpendler	Auspendler
Berlin	2 200 000	56,6	3 886 000	467 402	220 100
Wien	926 800	46,2	2 005 760	271 535	101 272
Kanton Zürich	1 100 000	68,7	1 601 434	585 457	489 061
Winterthur	75 000	61,7	121 652	33 774	29 110
Stadt Zürich	536 980	120,1	447 082	214 080	58 180

Steuerkraft

pro Einwohnerin und Einwohner

Berlin	1637 (EUR, 2023)
Kanton Zürich	4 198 (CHF, 2024)
Winterthur	2 914 (CHF, 2024)
Stadt Zürich	6 164 (CHF, 2024)

Schulden

Berlin	67,683 Mia (EUR, 2023) Pro Kopf: EUR 19 900
--------	--

Prognose	75,0 Mia (EUR, 2027)
----------	----------------------

Die jährlichen Zinsen für die Berliner Schulden betragen aktuell rund eine Milliarde EUR.

Kanton Zürich	4,634 Mia (CHF, 2023) Pro Kopf: CHF 2 867 (2024)
---------------	---

Wien	10,2 Mia. (EUR, 2023) Pro Kopf: EUR 5 000
------	--

Winterthur	1,2 Mia (CHF, 2023) Pro Kopf: CHF 9 800
------------	--

Stadt Zürich	5,4 Mia (CHF, 2023) Pro Kopf: CHF 12 086
--------------	---

Städtisches und kantonales Personal

im Verhältnis zur Bevölkerung

Stadt Zürich	35 000	1 für 13
Wien	100 000	1 für 20
Stadt Winterthur	5 800	1 für 21
Berlin	135 000	1 für 25
Kanton Zürich	30 000	1 für 53

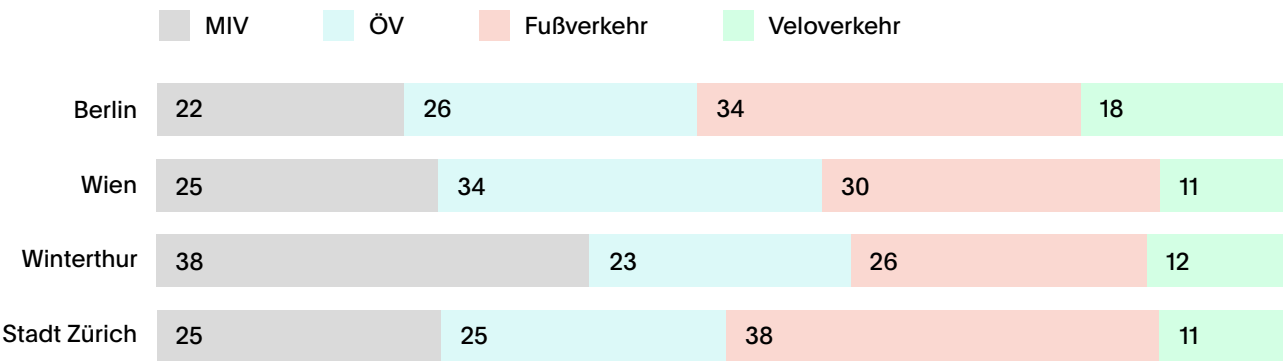
Budget

Wien	18,9 Mia. EUR
Berlin	40 Mia. EUR
Kanton Zürich	20 Mia. CHF
Stadt Zürich	9,5 Mia. CHF
Stadt Winterthur	1,6 Mia. CHF

Haushalte

	Anzahl	ohne Auto	Anzahl Autos	Pkw-Dichte
Berlin	2 169 172	46 %	1 230 000	329/1000
Wien	942 611	47 %	735 829	362,8/1000
Kanton Zürich	578 000	30 % (ca.)	747 000	476/1000
Winterthur	54 487	40 %	44 000 (ca.)	364/1000
Stadt Zürich	222 249	53 %	130 734	279/1000

Modalsplit Verkehr



Ein Personen-Haushalte (2023)

in Prozent

Berlin	49,5
Wien	45,0
Kanton Zürich	38,0
Winterthur	47,8
Stadt Zürich	44,0

Altersstruktur

	unter 20	über 65	Durchschnitts- alter
Berlin	19,0 %	19,0 %	42,8
Wien	19,3 %	16,4 %	43,4
Kanton Zürich	21,4 %	17,7%	41,4
Winterthur	19,6 %	16,0 %	40,52
Stadt Zürich	20,0 %	17,0 %	37,9

Lebenserwartung

	Frauen	Männer
Berlin	83,1	78,0
Wien	82,7	78,0
Kanton Zürich	85,5	82,2

Bildung

Hochschulabschluss, in Prozent

Berlin	40,0
Wien	30,3
Kanton Zürich	29,7
Stadt Zürich	37,0

Ausländeranteil

		im Ausland geboren oder Migrationshintergrund	Wichtigste Herkunftsländer
Berlin	<div></div> 24,9 %	39,4 %	TR, PL, UA
Pankow	<div></div> 17,6 %		
Wien	<div></div> 36,4 %	40,2 %	RO, UA, H
Kanton Zürich	<div></div> 29 %	29 %	D, I, P
Winterthur	<div></div> 26,4 %		I, D, P
Stadt Zürich	<div></div> 33,7 %	46,9 %	D, I, ESP

Reichtum: Kleingeld und mehr

	Millionäre	Centi-Millionäre	Milliardäre
Berlin	28 400	50	5
Kanton Zürich	77 800	180	10
Wien	31 500	74	7

Milliardäre Top 5 in Europa

London	33
Paris	22
Mailand	17
Kanton Genf	14
Frankfurt	13
Höchster Wert weltweit	
Bay Area	82

Centi Millionäre Top 5 in Europa

London	352
Paris	277
Genf	215
Mailand	182
Kanton Zürich	180
Höchster Wert weltweit	
New York	818

Einkommen

pro Kopf, in EUR/CHF

Berlin	3 955
Wien	4 061
Kanton Zürich	6 788
Winterthur	7 187
Stadt Zürich	8 127

Flughäfen

Passagiere pro Jahr, 2024

Berlin	25 Mio
Wien	34 Mio mit Bratislava
Zürich	40 Mio mit Basel

Werte der grössten Flughäfen in Westeuropa:

Londoner Flughäfen	174 Mio
Pariser Flughäfen	103 Mio
Amsterdam	66,8 Mio

Bahnhöfe

Passagiere pro Tag

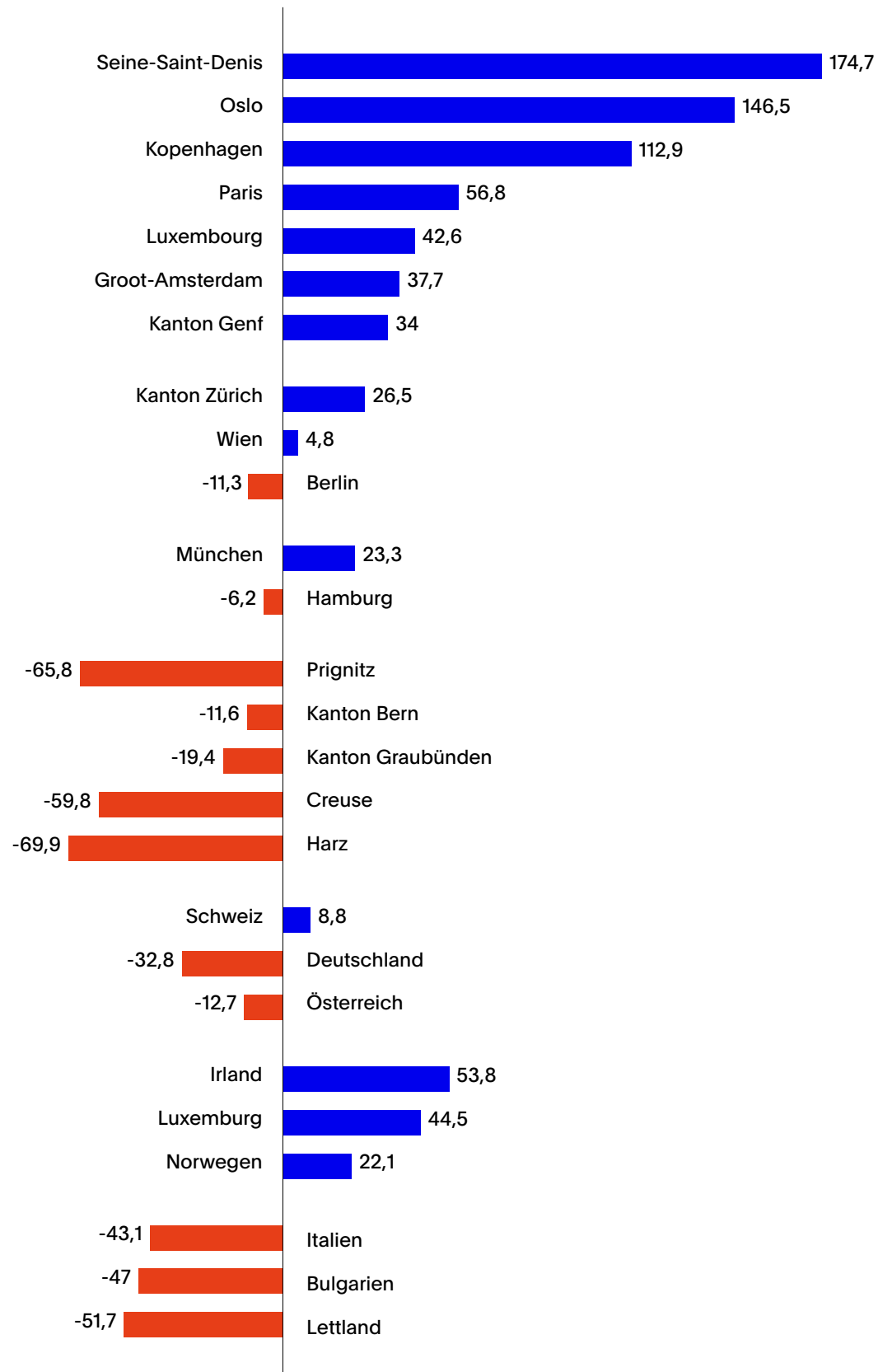
Berlin Hbf	329 000
Berlin Ostkreuz	253 000
Berlin Gesundbrunnen	203 000
Wien Hbf	124 000
Wien Meidling	85 000
Zürich HB	438 000
Zürich Oerlikon	98 100
Zürich Stadelhofen	83 700
Winterthur	114 300

Vergleich in Westeuropa

Pariser Gare du Nord	700 000
Hamburg Hbf	550 000
Frankfurt am Main Hbf:	450 000

«Dichtestress» in Variationen: Geburtenüberschuss

Städte, Regionen (2023) und Länder (2024), in Prozent



Die verdichtete Stadt

Programm 12. November 2025

Die Workshops finden hier statt:

BauForum 1. Stock, Superblock Stadt Winterthur, Pionierstrasse 7, 8403 Winterthur

Der Apéro riche, die Abendveranstaltung und der Apéro hier:

ZHAW Architektur, Gestaltung und Bauingenieurwesen. Campus Stadt-Mitte. Gebäude MC, Blauer Saal. Tössfeldstrasse 11, 8400 Winterthur

Projektpartner sind die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich.

I. Besichtigung

Besichtigung Winterthur Süd, Neuwiesenquartier und Hauptbahnhof zu Fuss und mit dem Bus.



Treffpunkt:

08:15 Uhr
Foyer Stadtverwaltung
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Die Besichtigung von Winterthur Süd, dem Neuwiesenquartier und des Hauptbahnhofs sind empfohlen, aber fakultativ. Wer die Projektgebiete bereits kennt, kommt direkt zum Intro ab 10:15 Uhr im BauForum.

II. Intro

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
10:15 Uhr BauForum	Treffpunkt, Kaffee, Croissants	Alle	15 min
10:30 Uhr BauForum	Begrüssung Stadt Winterthur, Kanton Zürich und Stadtluft	Jens Andersen , Stadtbaumeister der Stadt Winterthur Martin Joos , Stadtingenieur der Stadt Winterthur Benjamin Meyer , Kantonsplaner Kanton Zürich Andrea Roman Sorg , Leiter Stadtluft	5 min

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
10:35 Uhr BauForum	Kurz und bündig: «Die verdichtete Stadt»	<p>Jens Andersen, Stadtbaumeister der Stadt Winterthur</p> <p>Martin Joos, Stadtingenieur der Stadt Winterthur</p> <p>Christina Kirchmair, Abteilung Stadtentwicklung, Referat für Transdisziplinäre Urbane Themen der Stadt Wien</p> <p>Benjamin Meyer, Kantonsplaner Kanton Zürich</p> <p>Clemens Horak, Leiter Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien</p> <p>Elke Plate, Gruppenleitung Zentren, Wirtschaft, Klima, gesamtstädtische Entwicklungsstrategien der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin</p> <p>Klaus Risken, Leiter Stadtentwicklungsamt des Bezirks Pankow von Berlin</p> <p>Claudia Steinbacher, Abteilung für Stadtteilplanung und Flächenwidmung der Stadt Wien</p> <p>Felix Weisbrich, Referatsleitung Forstbetrieb der Berliner Forsten</p>	je Team 5 min

III. Workshops

In den Workshops ist jede Stadt am Workshop-Tisch vertreten. Während die Teams aus Berlin und Wien «durchspielen», tritt das Team Winterthur/Kanton Zürich, verstärkt durch Teammitglieder, die Unternehmen vertreten, bei jedem Thema in neuer Formation an. Die Mitglieder der Fachtribüne verfolgen die Debatte.

Perspektive

Die Perspektive der an den Workshops Teilnehmenden soll explizit die Perspektive der durch die Notwendigkeit der Verdichtung herausgeforderten Stadtplanung akzentuieren. Ergänzende Sichtweisen steuern die geladenen Gäste auf der Fachtribüne bei.

Motto

Jeder Workshop wird mit der Frage, was es braucht, damit die Stadtplanung und der Städtebau rasch und konkret die Verdichtung der Agglomerationen und die Innenverdichtung der Kernstätte in Angriff nehmen kann, angegangen.

Prozedere

Der Ablauf des eigentlichen Fachteils des Workshops ist wie folgt: Das Team Winterthur/Kanton Zürich präsentiert die Lage/Situation der drei ausgewählten Planungsbeispielen und geht auf die Geschichte und die aktuelle Situation der Planung ein, präsentiert die Problematik und entwickelt die gewählten oder angedachten Winterthurer Lösungsansätze, die auf den im Kanton Zürich geltenden Gesetzen und Vorlagen basieren. Danach kommen die Berliner und Wiener Kolleginnen und Kollegen zum Zug und analysieren die Winterthurer Situation aus ihrer Sicht und präsentieren ad-hoc «Berliner» und «Wiener» Lösungen.

Die Workshops bauen thematisch aufeinander auf. Von der Verdichtung der Agglomerationen über die Nachverdichtung bestehender Quartiere bis hin zur Konzeption von Verkehrsdrehscheiben wird eine Vielzahl von Aspekten der verdichteten Stadtplanung thematisiert.

Team Berlin

Elke Plate, Gruppenleitung Zentren, Wirtschaft, Klima, gesamtstädtische Entwicklungsstrategien der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin

Klaus Risken, Leiter Stadtentwicklungsamt des Bezirks Pankow von Berlin

Felix Weisbrich, Referatsleitung Forstbetrieb der Berliner Forsten

Team Wien

Clemens Horak, Leiter Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien

Christina Kirchmair, Abteilung Stadtentwicklung, Referat für Transdisziplinäre Urbane Themen der Stadt Wien

Claudia Steinbacher, Abteilung für Stadtteilplanung und Flächenwidmung der Stadt Wien

Team Winterthur und Kanton Zürich

Jens Andersen, Stadtbaumeister der Stadt Winterthur

Floris Besserer, Partner Pool Architekten, Zürich

Roger Biscioni, Partner Graf Biscioni Architekten, Winterthur

Thomas Holzinger, Partner Dubach Holzinger Architekten, Zürich

Martin Jakl, Hauptabteilungsleiter Stadtplanung der Stadt Winterthur

Martin Joos, Stadtingenieur der Stadt Winterthur

Benjamin Meyer, Kantonsplaner Kanton Zürich

Matthias Oplatka, Wasserbau Sektionsleiter Bau der Baudirektion des Kantons Zürich

Barbara Schultz, Richt- und Nutzungsplanung
Barbara Schultz, Fachleiterin Richt- und Nutzungsplanung, Baudirektion des Kantons Zürich

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
11:00 Uhr BauForum	Raum für Ideen Neues Viertel Winterthur Süd	Martin Jakl , Hauptabteilungsleiter Stadtplanung der Stadt Winterthur Matthias Oplatka , Wasserbau Sektionsleiter Bau der Baudirektion des Kantons Zürich Barbara Schultz , Fachleiterin Richt- und Nutzungsplanung, Baudirektion des Kantons Zürich	90 min

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
12:45 Uhr SkillsPark	Mittagessen	Alle	75 min

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
14:00 Uhr BauForum	(Schläfriges) Hyperzentrum mit Bahnanschluss Neuwiesenquartier	Jens Andersen , Stadtbaumeister der Stadt Winterthur Roger Biscioni , Partner Graf Biscioni Architekten, Winterthur Floris Besserer , Partner Pool Architekten, Zürich Thomas Holzinger , Partner Dubach Holzinger Architekten, Zürich	90 min

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
15:45 Uhr BauForum	Was würde Johann Jakob Sulzer tun? Neuer Hauptbahnhof	Jens Andersen , Stadtbaumeister der Stadt Winterthur Benjamin Meyer , Kantonsplaner Kanton Zürich	90 min

IV. Konklusion

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
17:15 Uhr BauForum	Wie kann es gelingen, unsere Städte rasch und konkret dichter zu machen? Was sind die drei wichtigsten Erkenntnisse?	Alle	15 min

V. Apéro riche

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
17:30 Uhr ZHAW, blauer Saal	Apéro riche Bilateraler Austausch der Teilnehmenden	Alle	60 min

VI. Abendveranstaltung: «Die verdichtete Stadt»

Was kann der Kanton Zürich von den Klassenbesten Amsterdam, Kopenhagen und Wien lernen?

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
18:30 Uhr ZHAW, blauer Saal	Begrüssung	Christa Meier, Vorsteherin des Departements Bau und Mobilität der Stadt Winterthur	90 min
	Podium	Impulsreferat David Wagner, Bestsellerautor und Flaneur, Berlin Panel Katrin Bindner, Director of Urbanism Germany, Henning Larsen, Kopenhagen Kees Christiaanse, niederländisch-schweizerischer Architekt und Stadtplaner, emeritierter Professor für Architektur und Städtebau der TU Berlin und der ETH Zürich Clemens Horak, Leiter Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien Wolfgang Sonne, Professor für Geschichte und Theorie der Architektur an der Universität Dortmund und Autor des Standardwerks «Urbanität und Dichte im Städtebau des 20. Jahrhunderts» Moderation Laura Weißmüller, verantwortliche Redakteurin für Architektur, Stadtplanung und Design bei der Süddeutschen Zeitung, München	

VII. Analyse des Tages

Slot	Thema	Teilnehmende	Zeit
20:00 Uhr ZHRW	Podium Learnings	Jens Andersen , Stadtbaumeister und Leiter Amt für Städtebau der Stadt Winterthur Benjamin Meyer , Kantonsplaner Kanton Zürich Klaus Risken , Leiter Stadtentwicklungsamt Bezirksamt Pankow von Berlin Claudia Steinbacher , Abteilung für Stadtteilplanung und Flächenwidmung der Stadt Wien <u>Moderation</u> Andrea Sorg , Stadtluft	30 min

VIII. Apéro und Ausklang

20:30 Uhr ZHRW	Apéro und Ausklang
-------------------	---------------------------

IX. Nachbesprechung

Die Teams der Städte Berlin, Wien, Winterthur und des Kantons Zürich treffen sich zu einer thematischen Vertiefung am 13. November 2025 um 09:00 Uhr im kantonalen Verwaltungsgebäude an der Stampfenbachstrasse 12 in 8090 Zürich.

Die Teilnehmenden treffen sich um 08:50 Uhr beim Eingang und werden dort abgeholt. Die Nachbesprechung findet im Sitzungszimmer 402 im 4. Stock statt.

X. Die Fachtribüne

Die rund 50 Mitglieder der Fachtribüne verfolgen die Debatten der Workshops. Die Mitglieder können Fragen stellen, intervenieren und kommentieren. Die Fachtribüne kann von der Moderation auch um eine Stellungnahme gebeten werden. Und sie kann über gewisse Lösungsvorschläge abstimmen. Die Mitglieder der Fachtribüne sind fachlich versiert, inkarnieren verschiedenste Blickwinkel und sind mehrheitlich auch mit Winterthur vertraut. Die Mitglieder der Fachtribüne können von Workshop zu Workshop variieren.

Bezzola Riet, Präsidentin Forum Architektur Winterthur, Winterthur

Bindner Katrin, Director Urbanism Germany, Henning Larsen, Kopenhagen

Breer Rolf Heinrich, Vorstand Forum Architektur Winterthur, Winterthur

Buchwalder Milena, Mitglied ZAS*, Zürich

Bückers Dominik, Partner Studio Vulkan, Landschaftsarchitektur, Zürich

Christiaanse Kees, Stadtplaner, KCUmbau GmbH, Zürich

Dasen Christiane, Projektleiterin Gesamtmobilität, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Zürich

Diener Reto, Mitglied Stadtparlament, Winterthur

Eberle Thorsten, Projektleiter Vitus-Areal, Allreal, Zürich

Eisenhut Johannes, Geschäftsführer Senn Development AG, St. Gallen

Friedrich Sabine, Partnerin, KEEAS, Zürich

Glaus Christof, Leiter Städtebau und Architektur, Halter, Schlieren

Hergott Emilie, Directrice de la Conception & Réalisation et Associée d'AREP Architectes, AREP, Paris

Hildbrandt Hanna, Professor, Universität Zürich, Social Geography and Urban Studies, Zürich

Horber Alexander, Projektleiter, Stadtraum Hauptbahnhof 2025, Zürich

Hösl Robert, Partner, Herzog & de Meuron, Basel

Hürzeler Beat, Projektleiter, SBB Infrastruktur, Bern

Inderbitzin Jeannett, Bereichsleitung Produkt & Service Management Bahntechnik, SBB, Bern

Jeannet Mélanie, Hosoya Schäfer Architects, Zürich

König Arnd, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Zürich

Kuitenbouwer Anouk, Partnerin, KCAP Zürich, Zürich

Leimbacher Elias, Vorstandsmitglied, Unser Bahnhof, Winterthur

Lerch Matthias, Directeur, EPFL, Laboratoire de démographie urbaine, Lausanne

Linder Bea, Geschäftsführerin, Junge Altstadt, Winterthur

Lüthy Severin, Leiter Stadtplanungsamt, Stadt Dietikon, Dietikon

Luzón Sara, Leiterin Development & Construction Management und Mitglied der Geschäftsleitung, Pensimo, Zürich

Meier Christa, Stadträtin, Stadt Winterthur, Winterthur

Mörkofer Monika, Anwältin, Bau- und Planungsrecht, Zürich

Nievergelt Alexandra, Director, Wüest Partner SA, Genf

Oggier Julian, Associate, Herzog & de Meuron, Basel

Oplatka Matthias, Sektionsleiter Bau, Baudirektion des Kantons Zürich, Abteilung Wasserbau, Zürich

Ramstad Reiulf, Founder, Reiulf Ramstad Akitekter, Oslo

Stokke Ramstad Kirstin, Group CEO, Reiulf Ramstad Akitekter, Oslo

Sakmann Ute, Raumplanung Team Ost, Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, Zürich

Salewski Christian, Gründer und Partner, Salewski Nater Kretz, Zürich

Sandtner Martin, Leiter Raumplanung, Kanton Basel-Stadt, Basel

Schaffner Mark, Projektleiter SBB, Immobilien, Zürich

Schäfer Markus, Hosoya Schäfer Architects, Zürich

Schenk Monika, Mitglied der Geschäftsleitung, Uniola AG, Zürich

Scherble Philipp, Leiter Bahnhofspunkte bei SBB Immobilien, Renens

Senn Jürg, Geschäftsleitung, 10:8 Architekten, Zürich

Sonne Wolfgang, Professor, Technische Universität Dortmund, Lehrstuhl Geschichte und Theorie der Architektur, Dortmund

Toussas Barbara, Gründerin, Verfahrenskultur, Zürich

van de Wetering Han, Partner, Studio Corso, Zürich

Wagner David, Schriftsteller und Flaneur, Berlin

Wagner Michael, Studio Loko, Zürich, Professor für Architektur und Städtebau, Universität Liechtenstein

Walter Jakob, Mitglied, ZAS*, Zürich

Weißmüller Laura, verantwortliche Redakteurin für Architektur, Stadtplanung und Design bei der Süddeutschen Zeitung, München

Wimmer Rupert, Leiter Verkehr und Stadtraum, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Zürich

Zemp Stefan, Projektleiter, Amt für Mobilität, Richtplanung Verkehr und Gesamtverkehrsplanung Winterthur und Umgebung, Zürich

Zueger Mirjam, Associate, KCAP Zürich, Zürich

XI. Liste der Teilnehmenden (alphabetisch)

Andersen Jens, Stadtbaumeister Stadt Winterthur, Amt für Städtebau, Winterthur

Besserer Floris, Partner pool architekten, Zürich

Bezzola Riet, Präsidentin Forum Architektur Winterthur, Winterthur

Bindner Katrin, Director Urbanism Germany, Henning Larsen, Kopenhagen

Biscioni Roger, Partner Graf Biscioni Architekten, Winterthur

Breer Rolf Heinrich, Vorstand Forum Architektur Winterthur, Winterthur

Buchwalder Milena, Mitglied ZAS*, Zürich

Bückers Dominik, Partner Studio Vulkan, Landschaftsarchitektur, Zürich

Christiaanse Kees, Stadtplaner, KCUmbau GmbH, Zürich

Dasen Christiane, Projektleiterin Gesamtmobilität, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Zürich

Diener Reto, Mitglied des Stadtparlaments und der Kommission Umwelt und Betriebe, Winterthur

Eberle Thorsten, Projektleiter Vitus-Areal, Allreal, Zürich

Eisenhut Johannes, Geschäftsführer Senn Development AG, St. Gallen

Friedrich Sabine, Partnerin, KEEAS, Zürich

Glaus Christof, Leiter Städtebau und Architektur, Halter, Schlieren

Hergott Emilie, Directrice de la Conception & Réalisation et Associée d'AREP Architectes, AREP, Paris

Hildbrandt Hanna, Professor, Universität Zürich, Social Geography and Urban Studies, Zürich

Holzinger Thomas, Partner Dubach Holzinger Architekten, Zürich

Horak Clemens, Leiter Stadtentwicklung und Stadtplanung, Stadt Wien, Wien

Horber Alexander, Projektleiter, Stadtraum Hauptbahnhof 2025, Zürich

Hösl Robert, Partner, Herzog & de Meuron, Basel

Hürzeler Beat, Projektleiter, SBB Infrastruktur, Bern

Inderbitzin Jeannett, Bereichsleitung Produkt & Service Management Bahntechnik, SBB, Bern

Jakl Martin, Hauptabteilungsleiter Stadtplanung Stadt Winterthur, Amt für Städtebau, Winterthur

Jeannet Mélanie, Hosoya Schäfer Architects, Zürich

Joos Martin, Stadtingenieur Stadt Winterthur, Tiefbauamt, Winterthur

Kirchmair Christina, Abteilung Stadtentwicklung Stadt Wien, Referat für Transdisziplinäre Urbane Themen, Wien

König Arnd, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Mobilität, Zürich

Kuitenbouwer Anouk, Partnerin, KCAP Zürich, Zürich

Künzli Sara, Amtschefin Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, Zürich

Leimbacher Elias, Vorstandsmitglied, Unser Bahnhof, Winterthur

Lerch Matthias, Directeur, EPFL, Laboratoire de démographie urbaine, Lausanne

Linder Bea, Geschäftsführerin, Junge Altstadt, Winterthur

Lüthy Severin, Leiter Stadtplanungsamt, Stadt Dietikon, Dietikon

Luzón Sara, Leiterin Development & Construction Management und Mitglied der Geschäftsleitung, Pensimo, Zürich

Meyer Benjamin, Leiter Raumplanung Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, Zürich

Meier Christa, Stadträtin, Stadt Winterthur, Winterthur

Mörikofer Monika, Anwältin, Bau- und Planungsrecht, Zürich

Nievergelt Alexandra, Director, Wüest Partner SA, Genf

Oggier Julian, Associate, Herzog & de Meuron, Basel

Oplatka Matthias, Sektionsleiter Bau, Baudirektion des Kantons Zürich, Abteilung Wasserbau, Zürich

Plate Elke, Gruppenleitung Zentren, Wirtschaft, Klima, gesamtstädtische Entwicklungsstrategien, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin

Ramstad Reiulf, Founder, Reiulf Ramstad Akitekter, Oslo

Roth-Nater Daniela, Mitglied des Stadtparlaments und der Kommission Umwelt und Betriebe, Winterthur

Stokke Ramstad Kirstin, Group CEO, Reiulf Ramstad Akitekter, Oslo

Risken Klaus, Leiter Stadtentwicklungsamt Bezirksamt Pankow, Stadtentwicklungsamt, Berlin

Sakmann Ute, Raumplanung Team Ost, Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung, Zürich

Salewski Christian, Gründer und Partner, Salewski Nater Kretz, Zürich

Sandtner Martin, Leiter Raumplanung, Kanton Basel-Stadt, Basel

Schaffner Mark, Projektleiter SBB, Immobilien, Zürich

Schäfer Markus, Hosoya Schäfer Architects, Zürich

Schenk Monika, Mitglied der Geschäftsleitung, Uniola AG, Zürich

Scherble Philipp, Leiter Bahnhofspunkte bei SBB Immobilien, Renens

Barbara Schultz, Fachleiterin Richt- und Nutzungsplanung, Baudirektion des Kantons Zürich

Senn Jürg, Geschäftsleitung, 10:8 Architekten, Zürich

Sonne Wolfgang, Professor, Technische Universität Dortmund, Lehrstuhl Geschichte und Theorie der Architektur, Dortmund

Steinbacher Claudia, Abteilung für Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest, Stadt Wien, Wien

Toussas Barbara, Gründerin, Verfahrenskultur, Zürich

van de Wetering Han, Partner, Studio Corso, Zürich

Wagner David, Schriftsteller und Flaneur, Berlin

Wagner Michael, Studio Loko, Zürich, Professor für Architektur und Städtebau, Universität Liechtenstein

Walter Jakob, Mitglied, ZAS*, Zürich

Felix Weisbrich, Referatsleitung Forstbetrieb der Berliner Forsten

Weißmüller Laura, verantwortliche Redakteurin für Architektur, Stadtplanung und Design bei der Süddeutschen Zeitung, München

Wimmer Rupert, Leiter Verkehr und Stadtraum, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Zürich

Zemp Stefan, Projektleiter, Amt für Mobilität, Richtplanung Verkehr und Gesamtverkehrsplanung Winterthur und Umgebung, Zürich

Zueger Mirjam, Associate, KCAP Zürich, Zürich

Impressum

Auftraggeber

Amt für Städtebau und Tiefbauamt der Stadt Winterthur sowie Baudirektion des Kantons Zürich

Stadt Winterthur



**Kanton Zürich
Baudirektion**

Kommunikationspartner

House of Winterthur

Engagiert für
Stadt und Region

Locationpartner



Architektur, Gestaltung
und Bauingenieurwesen

Idee, Konzeption, Organisation und Durchführung

www.stadtluft.org

Stadtluft/Schwarzsee GmbH, 28. Oktober 2025