

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 135 (2009)
Heft: 35: Grossstadt Winterthur

Artikel: Von der Verkehrsader zum Lebensraum
Autor: Weidmann, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108301>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

VON DER VERKEHRSADER ZUM LEBENSRAUM

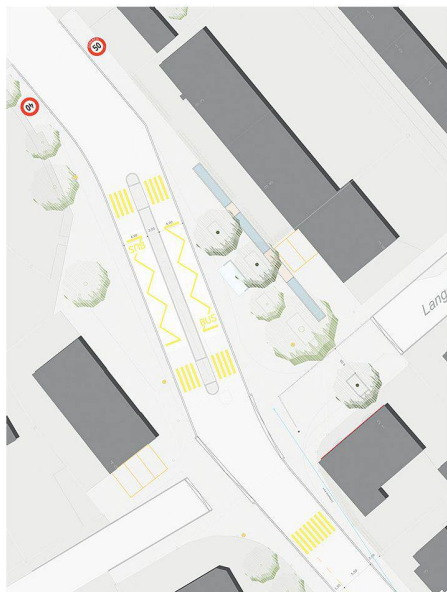
Winterthur wächst und damit auch der Verkehr. Das erhoffte Geld vom Bund für neue Strassen bleibt aus. Nun setzen die Behörden auf Gestaltung und Bewirtschaftung des Strassenraums: Was nicht vermehrt werden kann, muss besser genutzt werden. Winterthur entdeckt damit die Strasse als Lebensraum. Das Potenzial ist gross, denn Fussgängerperspektive und Aufenthaltsqualität wurden bisher eher vernachlässigt.

Dank einem $\frac{3}{4}$ -Autobahnring mit fünf Anschlüssen und einem vierschenkligen S-Bahn-Netz mit zehn Stationen auf Stadtboden hat Winterthur hervorragende Voraussetzungen, um seinen Verkehr zu bewältigen. Mit 25 % aller Fahrten ist Winterthur auch die Velostadt der Schweiz. Eher schwach ist aber der öffentliche Verkehr, da es nur Busse und kein Tram gibt, und erstaunlich schlecht funktioniert Winterthur heute als Fussgängerstadt. Dabei wäre es mit seiner überschaubaren Grösse, seinen Grünanlagen und Altstadtplätzen dazu prädestiniert. Winterthur wurde im 19. und 20. Jahrhundert bewusst als Gartenstadt entwickelt. Die Überbauung ist durchgrünt und locker, das Siedlungsgebiet gross. Der Preis dafür sind lange Ausfallachsen, die sternförmig durch alle Aussenquartiere führen. Sie sind bis heute als traditionelle Verkehrsadern gestaltet und zerschneiden die Quartiere als Verkehrsschneisen. Die Verkehrsknoten, in denen sie sich treffen, sind oft ohne Aufenthaltsqualität. Das macht das Zufussgehen mühsam.

Die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze in den Entwicklungsgebieten generieren zusätzlichen Verkehr. Die Knoten stossen an ihre Kapazitätsgrenze. Gleichzeitig schrumpfen die Finanzhilfen für Verkehrsbauten aus Bern: Die lange gewünschte Südostumfahrung ist im Rahmen der Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz in der Priorität zurückgestuft und auf frühestens 2035 verschoben worden – ins Jenseits jeder Verkehrsplanung. Der Strassenraum vermehrt sich also nicht mehr. Doch in der jungen Grossstadt steigen die Ansprüche an ihn: Neben dem Verkehr soll er vermehrt auch für Events und kommerzielle Nutzungen dienen und in der Mittagspause und am Feierabend Aufenthaltsqualität bieten. Das alles zwingt zu verkehrspolitischen Umdenken.

STRASSENRAUM BEWIRTSCHAFTEN

Peter Baki, Leiter der Raum- und Verkehrsplanung im Amt für Städtebau (AfS), glaubt, eine rein verkehrstechnisch-funktionale Sicht auf die Strasse sei heute nicht mehr sinnvoll. Nur durch die kombinierte Planung von Verkehr und Siedlung, wie sie das Agglomerationsprogramm¹ des Bundes verlangt, und durch aktives Bewirtschaften des vorhandenen Strassenraums könnten Verkehrsprobleme erfolgversprechend angegangen werden. Aktiv bewirtschaften meint, den Strassenraum so zu gestalten, dass er für alle Ansprüche taugt, und ihn räumlich und zeitlich für verschiedene Nutzungen aufzuteilen. An die Stelle starrer, landesweit gültiger Verkehrsregeln treten dabei lokale Nutzungsregelungen, die mit allen Interessengruppen ausgehandelt werden. Diese lokalspezifischen Arrangements werden durch allgemeine PR-Kampagnen flankiert («Erlaubt ist, was nicht stört»). Plätze, die heute reine Verkehrsknoten sind, sollen Aufenthaltsqualität erhalten, und die Hauptstrassen müssen für Querungen durchlässiger werden. Das übergeordnete Verkehrsnetz muss sich städtischen Bedürfnissen anpassen.



01

Heisst das, dass die Strassen gar nicht voll sind und nur ihre Nutzung einseitig und schlecht organisiert ist? Michael Hauser, Stadtbaumeister und Leiter des AfS, meint, das könne man so sagen. Winterthur müsse noch mehr Anreize zum Umsteigen schaffen, den öV und das Zufussgehen attraktiver machen. Dazu gehört die geplante Umstellung des Busnetzes von Radial- auf Durchmesserlinien; aber auch bei der S-Bahn sieht er ungenutztes Potenzial für den innerstädtischen Verkehr. Doch auch mit einer integrierten Raumnutzungsstrategie könne die Mobilität nicht grenzenlos ausgedehnt werden: «Wir müssen Mobilität wieder als Reisen schätzen und geniessen lernen, besonders in der Freizeit, als etwas, das nicht uneingeschränkt zur Verfügung steht.»

INTERESSEN SAMMELN, STRASSENRAUM ENTWERFEN

Doch vorläufig hat sich das AfS daran gemacht, das Potenzial auf Winterthurs Strassen zu finden und zu nutzen. Wenn das Tiefbauamt den Reparaturbedarf einer Strasse meldet, werden möglichst früh und gezielt alle Nutzerinnen und Nutzer angesprochen. Die Raum- und Verkehrsplanung im AfS lädt die Interessenvertreter zu einem Lokaltermin: das Tiefbauamt, die Verkehrssteuerung der Stadtpolizei, den Stadtbus sowie, je nach Fall, Feuerwehr, Denkmalpflege, Stadtgestaltung oder Gartenbauamt. Gemeinsam werden alle Wünsche und Hinweise auf Schwachstellen in einer Skizze eingetragen. Die Anliegen im Quartier und bei der Velolobby sind im Allgemeinen bekannt und werden ebenfalls aufgenommen. Dabei wird die Strasse nicht nur funktional, sondern auch ästhetisch betrachtet. Denn normalerweise haben Hunderte Änderungen die ursprüngliche Form verwischt, etwa Bus-Haltebuchten, Vor- und Rücksprünge im Trottoir oder zufällige Materialwechsel. Sie sollen wenn möglich rückgängig gemacht werden, damit der Gesamtzusammenhang einer Strasse oder eines Platzes wieder sichtbar wird (Abb. 1). Das Vorgehen entspricht einer Projektentwicklung bei komplexen Hochbauten: Die Anforderungen von allen Beteiligten und Betroffenen werden eingeholt und ins Projekt integriert.² Bisher lief die Versuchsphase, doch dieser Tage ist im AfS eine neue Stelle für die «Projektentwicklung Strassenraum» besetzt worden.

NOCH MEHR PLANUNGSAUFWAND?

Das Echo aus der Verwaltung ist positiv. Betriebliche Anforderungen können früher eingespeist werden, und das Tiefbauamt ist froh um breit abgestützte Projekte. Vorbehalte gibt es vereinzelt gegen den zusätzlichen Aufwand, und diskutiert wird, wie weit die Gestaltung gehen soll. In der Tat kann man sich fragen, ob es sinnvoll ist, auch noch für Quartierstrassen Wettbewerbe zu veranstalten, und bei der Vorstellung, nun werde auch noch der letzte Winkel in der Stadt durchgestylt, kann einem bange werden. Doch Peter Baki winkt ab: Das AfS müsse eben beweisen, dass der Aufwand unter dem Strich eher kleiner werde. Weil alle Interessen früh in die Planung aufgenommen werden, entfallen spätere Projektänderungen oder gar bauliche Nachbesserungen aufgrund von Interventionen anderer Ämter oder Opposition aus dem Quartier. Der Planungsaufwand sei meist klein und könne im AfS geleistet werden. Wenn bei grösseren Projekten die Vergabe von Gestaltungsaufträgen nötig wird, will man mit Studienaufträgen und einem Planerwahlverfahren arbeiten, das die Anforderungen des Vergaberechts erfüllt, aber schlanker ist als Wettbewerbe.³ Die Baukosten dürfen nicht höher ausfallen, da es sich um gebundene Kosten handelt.

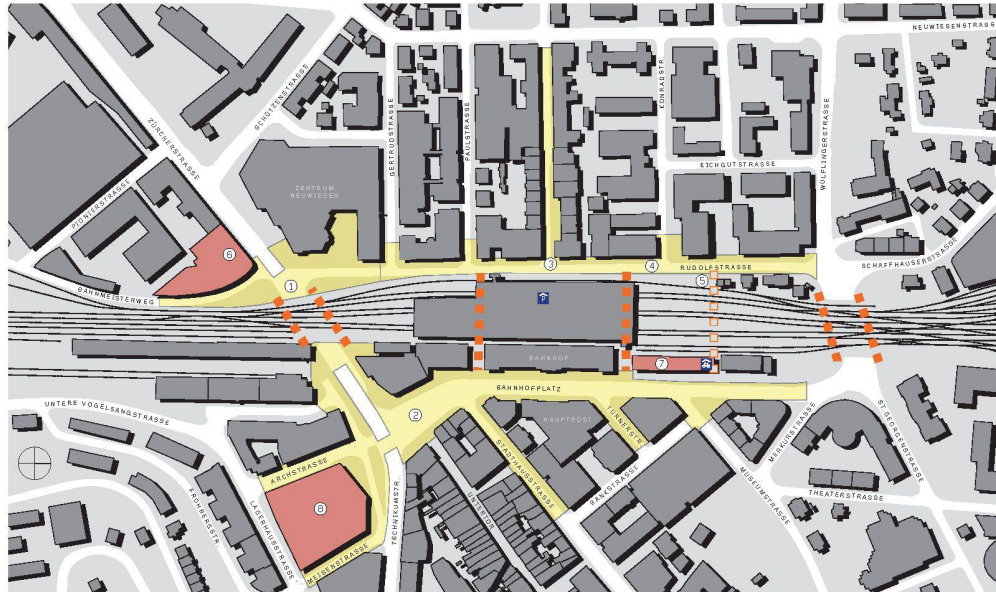
ENTWURFSGEBIET STRASSENRAUM

Michael Hauser dämpft solche Befürchtungen weiter: «Fürchten müsste man sich vor einer Übermöblierung des öffentlichen Raums, aber darum geht es uns nicht. Wir reden nicht einem forcierten Gestaltungswillen das Wort, sondern es geht lediglich um eine klare Linienführung von Strassen- und Trottoirrändern, Verkehrsinseln, Baumreihen usw., also um die geometrische Figur der Strasse. Strassenraum, der im Sinn von Lucius Burckhards Wort «Design ist unsichtbar»⁴ gestaltet ist, sollte für alle, die ihn benützen, brauchbarer sein. So wird der vorhandene Raum effizienter genutzt, die Aufenthaltsqualität steigt, und nicht zuletzt pflegen wir den Stadtraum als baukulturelles Erbe.» Man wolle im Übrigen auch

01 Potenzialstudie für die Erneuerung der Breitestrasse: Rekonstruktion einer klaren Linienführung (Plan: AfS)



02



03

keinen Massnahmenkatalog im Sinn eines Winterthurer Strassenbaurepertoires erstellen, sondern im Dialog lokal angemessene Lösungen entwickeln. Dabei helfen Best-Practice-Beispiele aus andern Orten. Vor allem aber gehe es darum, im rechten Moment hinzuhören, alle vorhandenen Ideen und Bestrebungen zu sammeln und gesamthaft anzuschauen. Damit rückt der Strassenraum wieder als Entwurfsgebiet ins Bewusstsein. Vielleicht werde es künftig sogar möglich, auch die Baulinien in diese Betrachtungsweise mit einzubeziehen. Vor dem Autozeitalter gehörten die Planung von Strassenraum und Bebauung zusammen. Erst die einseitige Ausrichtung der Stadtplanung auf den Verkehr ordnete sie verschiedenen Berufen und Ämtern zu. Heute kann diese Trennung vielleicht mit Gewinn rückgängig gemacht werden und einer ganzheitlichen Betrachtung des Stadtraums weichen.

VIER BEISPIELE

In der Regel muss sich diese Herangehensweise bei der einfachen Erneuerung einer Quartierstrasse bewähren. Im Folgenden werden aber vier grosse Projekte vorgestellt, die in den nächsten Jahren in Winterthur öffentlichen Raum schaffen oder aufwerten sollen. Zwei sind schon länger in Planung, zwei stecken noch in den Anfängen. Sie zeigen, wie komplex die Aufgabe, die sich das AfS vorgenommen hat, in der Praxis sein kann, da sie Sichtweisen und Disziplinen vereint, die sonst getrennt oder nacheinander zum Zug kommen.

Das Zentrum: Masterplan Stadtraum Bahnhof

So angenehm es sich in Winterthurs Altstadt und Grünanlagen spazieren lässt – der Eintritt in die Stadt vom Bahnhof her ist für Fussgänger nicht attraktiv. Die Verkehrsführung im pulsierenden Herzen der Stadt ist unübersichtlich, und der Busverkehr stösst (so, wie er heute organisiert ist) an Kapazitätsgrenzen. Er muss aber ausgebaut werden, denn er soll gemäss städtischen Verkehrsleitsätzen zusammen mit dem Langsamverkehr einen grossen Teil des erwarteten Verkehrszuwachses übernehmen. In den nächsten Jahren wird deshalb das Gebiet um den Bahnhof betrieblich und städtebaulich aufgewertet. Es soll zu einer offenen Begegnungszone werden und Altstadt, Sulzerareal, Neuwiesenquartier und Archareal besser verbinden. Ein Masterplan der Metron AG koordiniert öffentliche und private Bauvorhaben. Im Mai hat das Stimmvolk einen Rahmenkredit angenommen und damit die Ausgabenkompetenz für die Teilprojekte dem Stadtparlament übergeben. Als Kernstück gilt das Projekt *Gleisquerung Stadtmitte* bei der Unterführung Zürcherstrasse. Es vernetzt Bahnhofplatz, Sulzerareal, Archareal und Rudolfstrasse mit einem angenehmen

02 Stadtraum Bahnhof: Heute überlagern sich die verschiedenen Nutzungen und Verkehrsarten ungünstig und für Fussgänger unattraktiv (Foto: rw/Red.)

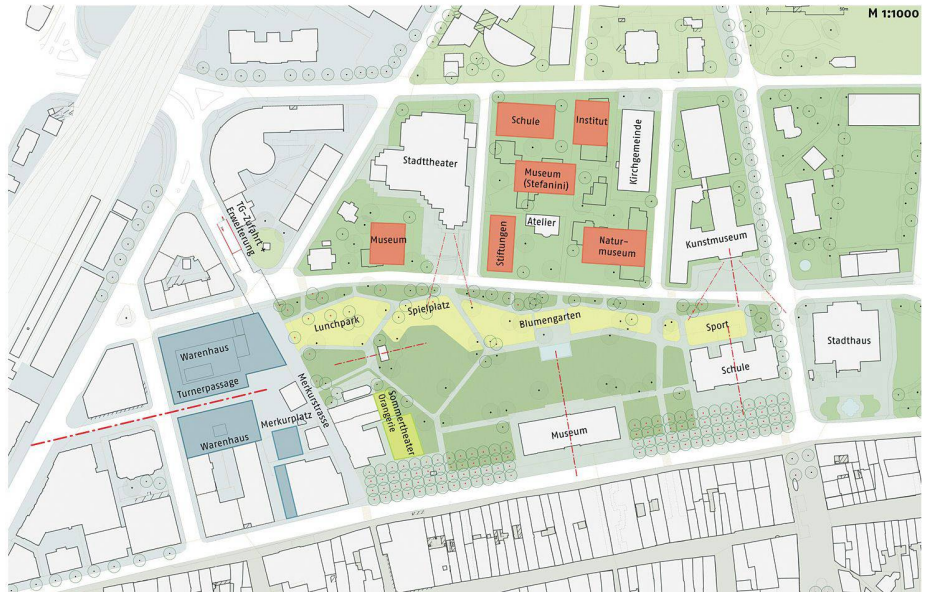
03 Der Masterplan Stadtraum Bahnhof mit seinen Teilprojekten (gelb: Planungsperimeter):

- 1 Gleisquerung Stadtmitte
- 2 Bahnhofplatz Süd
- 3 Rudolfstrasse/Neuwiesenquartier
- 4 Personenunterführung Nord
- 5 Veloquerung Nord
- 6 Kesselhaus
- 7 Stellwerk RailCity
- 8 Archhöfe

(Plan: www.stadtraum-bahnhof.winterthur.ch)



04



05

04 Intensiv genutzter Stadtgarten:
Fastfood-Mobile in der Merkurstrasse
(Foto: rw/Red.)

05 Weniger Konflikte durch bessere Gestaltung im Stadtgarten: Rotzler, Krebs + Partner / Beat Rothen / Barbara Emmenegger schlagen eine klarere Gliederung und funktionalere Einrichtung für die verschiedenen Nutzungen vor, klären die Parkränder durch Vervollständigung unterbrochener Baumreihen und regen an, den Park langfristig über die Museumstrasse hinaus nach Norden zu verdoppeln und den dortigen Gebäudebestand öffentlichen Nutzungen zuzuführen (Beispiel aus Testplanung) (Plan: Rotzler, Krebs / Rothen / Emmenegger)

Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr. Als 1. Etappe wird gegenwärtig der Bahnmeisterweg aufgefüllt, so entsteht ein neuer Platz am Kopf des Sulzerareals. In der 2. Etappe ab 2012 wird die Rudolfstrasse angehoben und über die Zürcherstrasse geführt, damit wird ein grosszügiger Platz zwischen Bahnhof, Neuwiesenzentrum und Sulzerareal geschaffen. Der *Bahnhofplatz* soll bei stetig steigenden Frequenzen ein sicheres Nebeneinander von Fussverkehr, Velos, Taxi, Auto- und Busverkehr gewährleisten und zur Visitenkarte der Stadt werden. Der Nordteil ist bereits erneuert; für den Südteil hat die Stadt einen Projektwettbewerb ausgeschrieben. Das Siegerprojekt von Stutz + Bolt + Partner sieht ein zentrales Dachelement als Witterungsschutz für Passantinnen und Buspassagiere vor. Im Gebiet *Rudolfstrasse / Neuwiesenquartier* sollen bauliche, verkehrsbetriebliche und gestalterische Massnahmen dafür sorgen, dass das Gebiet nicht mehr als Bahnhofrückseite wahrgenommen wird. Die Rudolfstrasse wird beruhigt und erhält mehr Stadtraumqualität. Die südliche Rampe aufs Parkdeck über dem Bahnhof wird durch eine doppelstöckige Auf-/Abfahrtsrampe im Norden ersetzt.

Die heutige *Personenunterführung Nord* kann die Passantenströme zu Stosszeiten kaum mehr schlucken. Eine Projektstudie von SBB und Stadt sieht einen breiteren und behindertengerechten Durchgang vor. Mit der *Veloquerung Nord* soll zwischen Zürcherstrasse und Wülflingerstrasse eine dritte Quermöglichkeit für Velos unter den Geleisen hindurch entstehen.

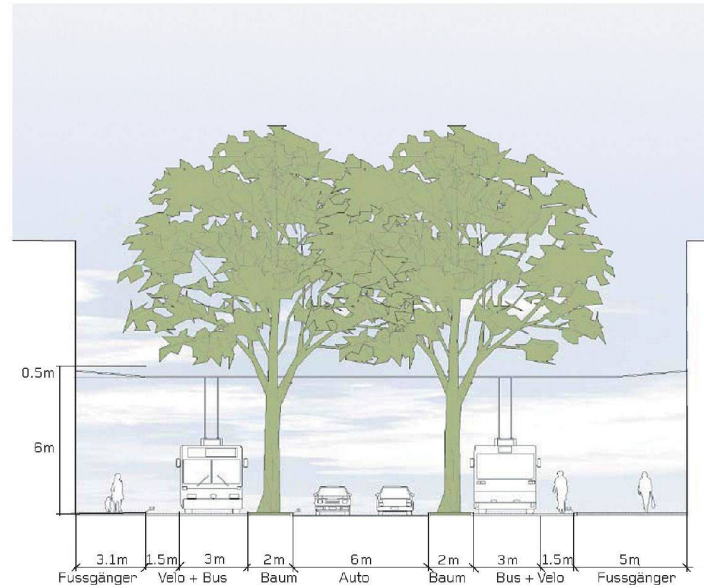
Drei private Vorhaben ergänzen diese Massnahmen: Das *Kesselhaus* steht als markanter Stirnbau des Sulzerareals und Symbol vergangener Industriezeiten unter Denkmalschutz. Die Turinova AG, ein UBS-Immobilienfonds, baut es zu einem Unterhaltungszentrum mit Multiplexkino, Restaurants und Läden um. Nördlich des Bahnhofgebäudes erstellt SBB Immobilien das 160m lange, fünfgeschossige Bürohaus «*Stellwerk RailCity*» mit Läden im Erdgeschoss und einer bedienten Velostation mit rund 800 Plätzen im Keller. Es wird nächstes Jahr eröffnet. Auf dem Archareal südlich des Bahnhofplatzes plant der GU Halter AG den Gebäudekomplex «*Archhöfe*» mit Businesshotel, Läden und Wohnungen.

Die Einfallachse: Testplanung Zürcherstrasse

Die Zürcherstrasse zerschneidet das Quartier Töss. Die meistgenutzte Ausfallstrasse der Stadt soll wieder als grösster zusammenhängender Freiraum im Quartier wahrgenommen und genutzt werden. Leichtere Überquerbarkeit und bessere Bedingungen für Bus-, Velo- und Fussverkehr sowie für das Wohnen und Einkaufen sollen die Lebensqualität im Arbeiter-



06



07

quartier verbessern. In einer Testplanung legten fünf Teams Ideen zu Städtebau, Architektur, Freiraumgestaltung und Verkehr vor, drei konnten darauf ihr Verkehrskonzept vertiefen. Mischverkehr, der das Queren zu Fuss überall zuliesse, ist wegen des regen Busverkehrs nicht möglich. In die Testplanung flossen Resultate aus einem breiten Mitwirkungsverfahren im Quartier Töss ein.

Das zur Realisierung empfohlene Projekt des Teams Zweibrücken/Dürig/Topotek1 schlägt einen für die Schweiz neuen Strassenquerschnitt vor: in der Mitte eine zweispurige Platanenallee für den Privatverkehr, seitlich davon je eine Busspur und ein Velostreifen, dann je nach Gebäudevorzonen 3 bis 5m breite Fussgängerzonen.⁶ Die MIV-Kapazität bleibt gleich, trotzdem bringt die neue Gestaltung Verbesserungen: Die konsequente Trennung von MIV, öV und Langsamverkehr erhöht die Fahrplansicherheit für den Bus und gibt den Velos mehr Sicherheit. Die Allee macht den Raum angenehmer, die Querungswege werden kürzer, die dem Quartier zugeordnete Fläche reicht optisch bis zur Baumreihe und wird somit markant grösser. Die Stadt möchte den Umbau ab 2012 zügig angehen.

Der Park: Testplanung Stadtgarten

Im Stadtgarten geht es um die Koordination verschiedener Nutzergruppen und um stadt-räumliche Reparatur. Der Park liegt einen Katzensprung vom Bahnhof entfernt zwischen Altstadt und Geschäftsviertel und ist intensiv genutzt. Er enthält das Museum Oskar Reinhardt, das Schulhaus Altstadt, einen Spielplatz und ein Sommertheater.

Zwischen verschiedenen Nutzergruppen gibt es Konflikte, etwa wenn der Lärm von einem Polit-Fest der autonomen Szene eine Aufführung im Open-Air-Theater beeinträchtigt, wenn sich Angestellte und Schüler beim Mittagslunch von streitenden Alkoholikern gestört fühlen, wenn Hunde über den Spielplatz rennen oder ein fliegender Fussball unsanft das kontemplative Studium einer Rosenblüte beendet. Der Park krankt ausserdem an einer Planungssünde aus den 1980er-Jahren: Er endet beim Warenhaus Manor auf einem unschönen, von Fastfood-Mobilen überstellten Tiefgaragendeckel. Die Garageneinfahrt und ein darauf gestellter Musikpavillon verunklären eine historische städtebauliche Situation: den Verlauf der Merkurstrasse, einst Anfang der vom Bahnbau unterbrochenen Schaffhauserstrasse. Die Stadt hat eine Testplanung mit drei Teams durchgeführt. Alle schlagen eine klarere Gliederung der verschiedenen Nutzungen und eine städtebauliche Verdeutlichung der Parkränder vor. Zurzeit wird ein Synthesebericht erarbeitet, der Massnahmen für die schrittweise Umsetzung in den nächsten Jahren definieren soll.

06 Die Zürcherstrasse in Töss: Wie viele Ausfallstrassen in Winterthur ist sie als klassische Autostrasse gestaltet und zerteilt das Quartier (Foto: rw/Red.)

07 In der Testplanung vorgeschlagener neuartiger Querschnitt für die Zürcherstrasse: zentrale Platanenallee für den Privatverkehr, grosszügige Seitenbereiche für Busse, Velos und zu Fuss Gehende (Plan: Zweibrücken/Dürig/Topotek1)



08



09

08 Bahnhof Grüze mit Umgebung: Platz für verdichtetes Bauen, historischer Baubestand als Ansatzpunkt für die künftige Entwicklung (Foto: rw/Red.)

09 Idee aus einer städtebaulichen Studie von Pool Architekten: Ein neuer Bahnhofplatz mit Hochhaus nördlich der Gleise bindet die Umgebung an die S-Bahn-Station Grüze an und schafft öffentlichen Raum (Montage: Pool Architekten)

Das Subzentrum: Studien Bahnhof Grüze

Der Bahnhof Grüze hat wie fast alle S-Bahn-Stationen auf Stadtboden noch Kapazität für höhere Frequenzen und beträchtliches Potenzial für die Stadtentwicklung. Das Gebiet ist heute eine reizvolle Gegend für Stadtrandromantiker und Kuriositätenjägerinnen: Zwischen KVA und überwachsenen Gütergleisen liegen leere Schotterplätze, von Pionierpflanzen durchwachsene Baumateriallager und vereinzelte Wohnidyllen in alten Werkstätten. Eine Motion im Gemeinderat betreffend Ersatz der hier noch existierenden Bahnschranken durch Unterführungen nahm das AfS zum Anlass, eine Verkehrsstudie für ganz Oberwinterthur⁸ und eine städtebauliche Studie zur Bahnhofsumgebung⁷ in Auftrag zu geben. Denn der Bahnhof Grüze liegt zwischen dem Entwicklungsgebiet Neuhegi (vgl. S. 18ff.) und dem Industriegebiet Grüzefeld, das früher oder später auch umgenutzt werden dürfte. Die Wohnungen und Arbeitsplätze, die hier entstehen, werden mit Buslinien und Langsamverkehr an den Bahnhof Grüze angebunden.

Weil sie hier früh genug dran ist, bietet sich der Stadt die Chance, Verkehrserschliessung, öffentlichen Raum und Bebauung zusammen zu entwickeln. Die Studien sollten deshalb die künftigen Verkehrsströme abschätzen, aber auch untersuchen, wie der öffentliche Raum an den Zugängen zum Bahnhof entwickelt und die Bebauung unmittelbar am Bahnhof verdichtet werden kann (gemäss einer Empfehlung von Kees Christiaanse⁸). Die Studien empfehlen eine neue Unterführung für Bus-, Velo- und Fussverkehr und einen neuen Bahnhofplatz nördlich der Gleise. Am Bahnhofplatz könnte ein Hochhaus entstehen als Pendant zum Hochhausprojekt am Eingang zur Sulzer-Allee. Damit würden eine in Bahnhofsnähe sinnvolle bauliche Verdichtung und eine Belebung der Freiräume durch öffentliche Nutzungen in den Erdgeschosses möglich. Mittel zur Umsetzung werden ein internationaler Studienauftrag und ein Gestaltungsplan für den Bahnhofplatz und die beiden Hochhäuser sein. Zurzeit laufen erste Gespräche mit dem Kanton und dem Zürcher Verkehrsverbund über die Verkehrserschliessung. Die Stadt erwägt, über einen strategischen Landtausch als Grundbesitzerin in das Projekt einzusteigen, um mehr Verantwortung für diesen wichtigen Ort übernehmen zu können.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

Anmerkungen

- 1 Kurzübersicht Agglomerationsprogramm (PDF), www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626
- 2 Verena Rothenbühler: Von der Verwaltung zum Management, in: Bauen für Zürich – Das Amt für Hochbauten 1997–2007. Zürich 2008, S. 237–251
- 3 Jeremy Hoskyn, Ursula Müller: Qualität dank Wettbewerb, in: Bauen für Zürich – Das Amt für Hochbauten 1997–2007. Zürich 2008, S. 267–291, v. a. S. 273
- 4 Lucius Burckhardt: Design ist unsichtbar. Ostfildern 1995
- 5 Planpartner AG: Winterthur-Töss, Testplanung Zürcherstrasse, Bericht des Begleitgremiums zu den Vertiefungsstudien Verkehr, 3. Juni 2009
- 6 Ernst Winkler + Partner Zürich AG, Effretikon: Entwicklungsgebiet Oberwinterthur und Grüzefeld, Verkehrskonzept, 13. Januar 2009
- 7 Pool Architekten, Zürich: Studie Bahnhof Grüze Winterthur, 25. November 2008
- 8 Stadtentwicklung Winterthur: Entwicklungsstrategie Oberwinterthur, Juni 2007