

Planung für Winterthur von morgen: der Versuch, steuernd in die Stadtentwicklung einzugreifen

Autor(en): **Lischner, Karin R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **109 (1991)**

Heft 18

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85931>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Am Bau Beteiligte

Bauherrschaft:
Hypermarket Carrefour SA
 2555 Brugg

Architekt:
J. Hayoz
 dipl. Architekt HTL
 2512 Tüscherz-Alfermée

Bauingenieur:
Dr. Mathys & Partner
 dipl. Bauingenieure ETH/SIA/ASIC
 2502 Biel

Bauunternehmer:
Reifler & Guggisberg Ing. AG
 2504 Biel.

sohle die Unternehmer vor besondere Schwierigkeiten.

Varianten

Es wurden folgende Varianten untersucht:

- Aushub mit Kleinbagger, Zwischentransport mit Kleindumper auf Kies-

- koffer, Ortsbetonkanal. (Konventionelle Arbeiten mit kleinen Baumaschinen und relativ viel Handarbeit).
- Pressvortrieb mit vorfabrizierten Elementen. (Theoretisch sehr elegante Lösung, welche jedoch viele ungeklärte Fragen offenliess, wie: Platzverhältnisse für Press-Schacht, Steuerung und Genauigkeit bei 160 m Länge, Reibung und Hindernisse usw.)
- Aushub und Zwischentransport mit einem Fahrlader, Stabilisierung der Baugrubensohle mit vorfabrizierten Dübungen, Bodenplatte Ortsbeton, Böschungen mit Spritzbeton gesichert.

Ausführung

Aus wirtschaftlichen und zeitlichen Gründen wurde die letzte Variante ausgeführt. Es erwies sich, dass der Fahrlader trotz zum Teil sehr langen Transportwegen leistungsfähig für den Aushub, den Zwischentransport sowie für das Versetzen der Dübungen eingesetzt werden konnte (Bilder 3, 4 und 5).

Trotz Verdübelung der Dübungen erlitten diese unter dem Gewicht des Fahrladers zum Teil grosse Setzungenbewegungen. Um diese zu reduzieren, wurde die Oberfläche verstärkt, indem Spundwandprofile als «Schienen» für den Fahrlader verlegt wurden.

Jeweils am Freitagnachmittag wurden die während einer Woche eingebrachten Dübungen mit Überbeton verstärkt (Bild 6).

Während der Nacht wurden von Hand Querkänäle für Lüftungs- und Sanitärleitungen ausgehoben und der Spritzbeton auf die Böschung ausgebracht.

Die vorgegebenen Termine konnten Dank grossen Anstrengungen aller Beteiligten eingehalten werden. Die Pfahlbankette sind inzwischen mit Ortsbeton verstärkt worden (Bild 7), und die Haustechnik hat vom Tunnel Besitz ergriffen.

Adresse des Verfassers: R. Wysser, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/ASIC, Dr. Mathys & Partner, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, E.-Schüler-Strasse 5, 2502 Biel.

Planung für Winterthur von morgen

Der Versuch, steuernd in die Stadtentwicklung einzugreifen

Anfang April orientierte die Stadt Winterthur an einer öffentlichen Veranstaltung über den bisherigen Verlauf und jetzigen Stand der Planungsarbeiten für die Umnutzung der grossen freiwerdenden Industrieareale im Zentrum der Stadt.

Zur Vorgeschichte

Über die grossen Wandlungen, die der Stadt Winterthur bevorstehen, haben wir im September 1990 (Heft 36/1990,

VON KARIN R. LISCHNER,
 ZÜRICH

S. 981) berichtet. Gewerbe- und Industrieareale von ungefähr 20 Hektaren – halb so gross wie die Winterthurer Altstadt, dazu noch an zentraler Lage nahe beim Bahnhof – werden umgenutzt, umstrukturiert und/oder neu überbaut.

Die Öffentlichkeit wurde erst darauf aufmerksam, als für das Areal der Gebrüder Sulzer AG von der Firma ein Überbauungsvorschlag («Winti Nova») eingereicht wurde. Dieser stiess in ver-

schiedenen Organisationen auf Ablehnung. Breitere Bevölkerungskreise wurden insbesondere durch eine informative Veranstaltungsreihe der Gruppe Architekten und Ingenieure (GAI) der SIA-Sektion Winterthur sensibilisiert. Von verschiedensten Seiten kam die Botschaft: «Stadtentwicklung geht jede und jeden an», Stadtentwicklung darf nicht nur Sache der Grundeigentümer sein.

Ein Ergebnis dieser öffentlichen Auseinandersetzung war ein Zehnpunkteprogramm, das die Pflöcke für das weitere Vorgehen einrammen sollte.

Planungsorganisation und Werkstatt 90

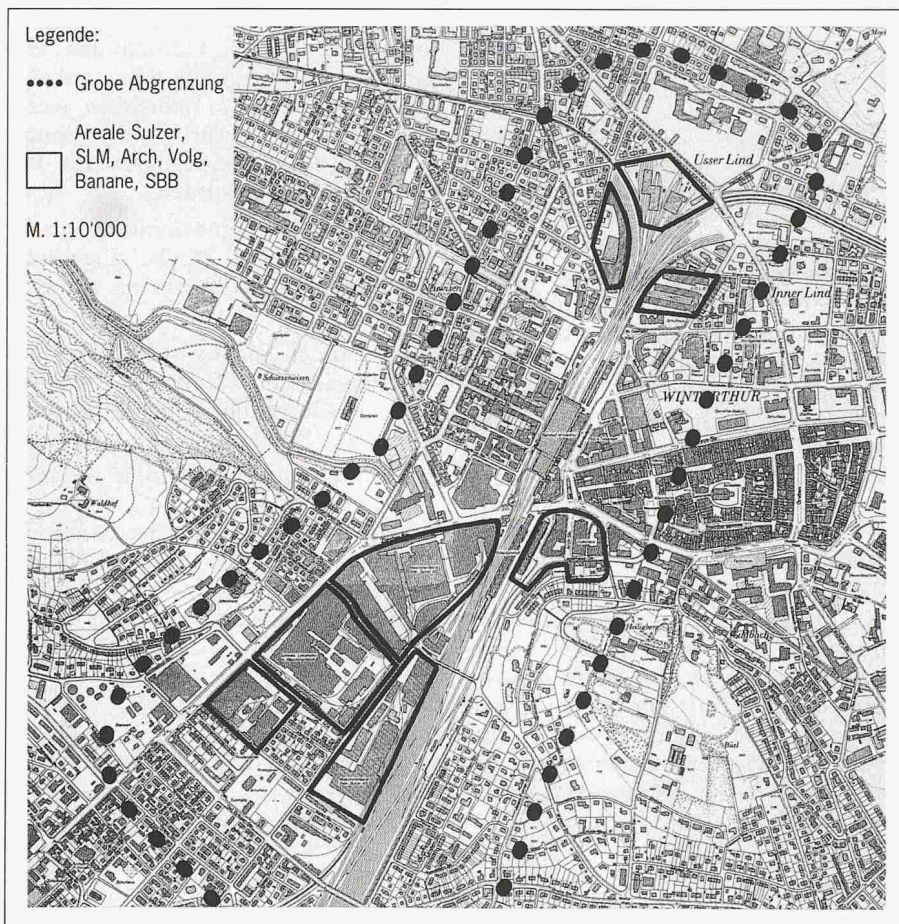
Die Zeit drängt. Sie wird immer knapper. 1992 soll der gesamte Planungspro-

zess abgeschlossen sein. Bis dann hat nämlich die Gebrüder Sulzer AG ihre Produktionsstätten nach Oberwinterthur verlagert. Zu diesem Zeitpunkt erwartet die Firmenleitung die ersten Baubewilligungen.

Aber es wäre falsch, nur die Grundeigentümer für den Zeitdruck verantwortlich zu machen. Die Stadt selbst sieht sich im Wettlauf mit anderen Städten, da auch in Zürich-Oerlikon, in Opfikon ZH, in Baden – um nur einige Orte in nächster Nähe zu nennen – riesige Flächen auf neue Investoren warten.

Der Stadtrat von Winterthur reagierte auf das Murren in der Öffentlichkeit, insbesondere über den Überbauungsvorschlag «Winti Nova», schnell und erfolversprechend:

- Er war bereit, die Führung in der Diskussion über die Stadtentwicklung zu übernehmen.
- Er wollte die Problemlösung, wenn immer möglich im Einvernehmen mit den Grundeigentümern und den interessierten Kreisen erarbeiten, und er wollte zügig, aber nicht hektisch planen oder planen lassen (aus der Weisung des Stadtrates an den Gemeinderat, zusammengefasst). Er



Grobe Abgrenzung des Winterthurer Bahnhofgebietes, in dem sich die grossen Umnutzungsareale befinden

stellte fest: «Nur was organisch wachsen kann, wird mit der Zeit Bestand haben.»

Den Worten folgten Taten. Die Grösse der Aufgabe war den Stadtvätern bewusst. Es wurde eine neue «Planungsorganisation Stadtentwicklung» gebildet, welcher der Stadtpräsident, der Vorsteher des Baudepartements, die in diesem Problemkreis tätigen Chefbeamten und der frisch eingesetzte Koordinator für Stadtentwicklung (diese Stelle wurde neu geschaffen) angehören.

Und es wurde ein Forum geschaffen, genannt «Werkstatt '90». Diese sollte die Diskussion zwischen den Vertretern vielfältiger, sich widersprechender Ansichten über die Stadtentwicklung einleiten und zu einem für alle tragbaren Konsenz führen. Der Stadtrat erwartete als Ergebnis dieser Gesprächsrunden Rahmenbedingungen für die Planung und Projektierung durch die Grundeigentümer. Wahrlich keine leichte Aufgabe!

Dem «ständigen Gremium» der Werkstatt '90 gehören neben der Planungsorganisation zwei Vertreter der SIA-Sektion Winterthur, zwei der Grundeigentümer, ein Vertreter des Heimatschutzes und drei Fachexperten an. Das Gre-

mium wurde im November 1990 eingesetzt. Es tagte in fünf Sessionen und legte im April dieses Jahres das Ergebnis seiner Arbeit der Öffentlichkeit vor.

Das Ergebnis

In der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit wurde offensichtlich effektiv gearbeitet. Es wurden: die Absichten der Grundeigentümer erforscht, die Parteien und andere Gruppierungen zur künftigen Entwicklung Winterthurs angehört, auswärtige Experten zu diesem Thema befragt und danach das gesammelte Wissen diskutiert, gesichtet, geordnet und im Bericht «Ergebnis der Werkstatt '90» zusammengefasst (Bezugsquelle: Stadtverwaltung Winterthur, Departement Bau, Postfach, 8402 Winterthur).

Dem Bericht haben alle interessierten Kreise (mit Ausnahme der Winterthurer Opposition, WOP, und des Initiativkomitees Tössfeld) zugestimmt. Dies kommt nicht ganz von ungefähr, sind doch die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen derart allgemein gehalten, dass kaum Kontroversen auftreten konnten.

Die Schlagworte im Ergebnisbericht heissen: Arbeitsplätze als Zugpferd, Wohnen – das unerlässliche Gegengewicht, Kultur – eine besondere Stärke, Umwelt – eine unabdingbare Voraussetzung. Auch die Ausführungen zu diesen Stichworten würden sowohl ein Winti Nova wie auch andere städtische Entwicklungen zulassen. Das heisse Eisen Denkmalschutz wurde ganz ausgeklammert.

Erreicht wurde dabei immerhin eine Gesprächskultur – welch geflügeltes Wort! – dass heisst, es wurde miteinander gesprochen und versucht, eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten. Zur Verfügung steht jetzt ein Vorschlag für eine den Bedürfnissen der heutigen Zeit einigermaßen entsprechende Planungsorganisation, wichtige Voraussetzung für ein Gelingen.

Auffallend ist, dass weder in der Planungsorganisation noch in der Werkstatt '90 eine Frau zu finden ist. Auch bei den Expertengesprächen wurde keine (ausser der zurzeit amtierenden Winterthurer Denkmalpflegerin) nach ihrer Meinung gefragt. Ist Stadtentwicklung nur Männersache? Geht sie jeden, aber nicht jede an? Wo bleiben auf diesem Gebiet die Fachfrauen?

Konkretisiert wurde im Bericht wenig. Und genau dieses Wenige löste die öffentliche Diskussion aus: der vorgeschlagene 20prozentige Wohnanteil (auf den Arealen Sulzer und Arch), der von verschiedenen Kreisen als zu gering eingestuft wird. Die Kritiker konnten auch nicht damit beruhigt werden, dass es den Grundeigentümern freisteht, mehr Wohnraum als diesem Anteil entsprechend zu realisieren, oder dadurch, dass dieser 20-Prozent-Anteil immerhin einer Ausnutzungsziffer von 0,5 für Wohnen entspricht.

Nur organisch wachsen bringt auf Dauer Erfolg

Vom ursprünglich vorgeschlagenen Planungsverlauf (nach dem Zehnpunktprogramm der Sektion Winterthur des SIA) wurde in zwei wesentlichen Punkten abgewichen:

□ Von der ersten Forderung (für die SIA/GAI Architektengruppe wahrscheinlich schwergewichtig) nach einem internationalen, arealübergreifenden, städtebaulichen Wettbewerb.

Die in der Werkstatt '90 Tätigen glauben nicht an die städtebauliche Idee als grossen Wurf und schon gar nicht an die Realisierungschancen einer solchen Idee. Sie sehen Planung vielmehr als einen Prozess an, der sich gleichzeitig auf den verschiedensten Ebenen abspielt und der eine enge Verknüpfung

von gewünschter Nutzung und Gestaltung mit den Interessen und zeitlichen Realisierungsabsichten der Grundeigentümer voraussetzt. Dabei sind ihrer Meinung nach die Planungsmethoden und -verfahren der jeweiligen Situation entsprechend zu wählen. Das ganze breite Repertoire kann zum Spielen kommen: Konkurrenzplanungen (Wettbewerbe auf den verschiedenen Stufen, Studienaufträge) Parallelplanungen, Testplanungen, Expertenaufträge sowie Klausuren.

Diese Einschätzung der Lage halte ich für sehr realistisch und unserer pluralistischen Gesellschaft und dem politischen System angepasst. Die Durchsetzung der gesamtstädtischen Anliegen wird aber bei einem solchen Vorgehen nicht einfacher. Daher kommt dem einzusetzenden Koordinationsgremium eine entscheidende Bedeutung zu.

Die Frage nach dem Stadtbild, nach dem aufeinander abgestimmten städtebaulichen Muster und dessen Darstellung bliebe bei dieser Vorgehensweise allerdings offen. Trotzdem ist es wahrscheinlich der einzig gangbare, wenn auch mit Stolpersteinen und Fangnetzen versehene Weg.

□ Die zweite Abweichung zum erwähnten Zehnpunkteprogramm ruft weit grösseres Unbehagen hervor. Es ist beabsichtigt, parallel arbeitende Fachgruppen einzusetzen, die die Grundbedürfnisse einerseits für das gesamte Stadtgebiet (Fachgruppen: Arbeitsplätze, Wohnen, Kultur, Umwelt), andererseits für das Bahnhofgebiet (Arbeits-



Die Luftaufnahme zeigt die gigantischen Ausmasse der künftigen Stadtveränderungen (Bild: Comet)

gruppen: Brückenschläge, Nutzung, Überbauung, Erhaltung, Erschliessung, Baurecht) abklären.

Koordiniert und gesteuert werden soll das Ganze durch die Planungsleitung – eine anspruchsvolle Aufgabe (siehe oben). Diese wird dadurch noch erschwert, dass die Grundeigentümer gleichzeitig ebenfalls auf ihren Arealen planen sollen und Rahmenbedingungen beachten müssen, die eventuell noch gar nicht erarbeitet und/oder auf die gesamte Stadtentwicklung abgestimmt wurden. Es kommt hinzu, dass

die Zeit drängt – keine gute Voraussetzung, um Probleme auszudiskutieren.

Die ganze Aufgabe ist jedoch eine einmalige Chance für Winterthur. Sie soll als partizipative Planung, d.h. mit Einbezug möglichst vieler direkt oder indirekt Betroffener, gelöst werden. Das fasziniert. Der zeitliche Spielraum für gute Lösungen erscheint aber als gering, als zu gering.

Adresse der Verfasserin: K. R. Lischner, dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplanerin BSP, Allensmoosstr. 125, 8057 Zürich.

Qualitätssicherungssysteme im Ingenieurbau

7. Bauverfahrens-Kolloquium in Bochum

Das 7. Kolloquium für Bauverfahrenstechnik fand wieder in der Ruhr-Universität Bochum (25. April 1990) statt. Es befasste sich diesmal mit «Qualitätssicherungssystemen im Ingenieurbau, eine Zukunftsforderung für Planung, Ausführung und Wartung»; der Einladung des Instituts für Konstruktiven Ingenieurbau folgten etwa 300 Fachleute aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. In dreizehn Vorträgen mit anschließender offener Aussprache gingen Ausführende, Bauherren und Forscher auf die Grundlagen der Qualitätssicherungssysteme und die Qualitätssicherung unter den Rahmenbedingungen des Europäischen Binnenmarktes ein sowie auf Massnahmen zur Qualitätssicherung im Bereich öffentlicher Auftraggeber, der Baustoffindustrie und von Bauunternehmungen.

Grundgedanken der Qualitätssicherung (QS)

Nach Prof. Dr.-Ing. B. Maidl von der Ruhr-Universität Bochum wird im Be-

tonbau in Japan durch alle Ebenen, von der Planung bis zur Ausführung und Wartung, ein Qualitätsbewusstsein angezogen, das nicht die Kontrolle in den Vordergrund stellt, sondern ein System-

denken hervorruft, das man heute als Qualitätsmanagement bezeichnet und somit die personelle Seite der Beteiligten einbezieht. In Europa ist diese Denkweise fast nur im Kernkraftwerksbau vorhanden, obwohl Qualitätssicherung (QS) nichts Neues ist; schon die Baugesetze von Hammurabi (1750 v.Chr.) (Bild 1) und die alten Zunftgesetze zeigen ein ausgeprägtes Qualitätsbewusstsein.

Während man für Verkehrsbauten (Brücken, Tunnel) eine Lebensdauer von etwa 100 Jahren annimmt, werden für Abfalldeponien und Endlager für Strahlmaterialien aufgrund der langfristigen Verantwortung für die Umwelt viel längere Zeiten erwartet. Nach dem ersten Bauschadensbericht [2] verursachen die Bauschäden in Deutschland heute einen Nachbesserungsaufwand von jährlich etwa 1 Mrd. Fr., und der Instandhaltungsaufwand zum Vermeiden von weiteren Bauschäden liegt