

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 46: **Kultivierte Wildnis**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

WOHNEN

Winterthur: Stadtentwicklung bei knapper Stadtkasse

(sda/rw) Der Winterthurer Stadtrat hat gleich zwei stadtentwicklungspolitische Entscheide gefällt, bei denen die finanzielle Situation der Stadt den Ausschlag gab. Das 25 000 Quadratmeter grosse, zentrumsnahe Areal der Kunsteisbahn Zelgli will der Stadtrat an die Baufirma Lehmann + Bretscher (L+BAG) verkaufen und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, an gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften. In zwei Ausschreibungen habe sich das Angebot der L+BAG als das beste erwiesen, teilte der Stadtrat am 17. Oktober mit. Nach Angaben des «Landboten» bot die L+BAG 700 Franken pro Quadratmeter, insgesamt rund 17,5 Mio. Franken. Nun sollen rund 100 Wohnungen im gehobenen Segment entstehen. Das Unternehmen hat sich verpflichtet, einen offenen Architekturwettbewerb durchzuführen, wobei die Stadt die Hälfte der Kosten übernimmt. Der definitive Entscheid über den Verkauf liegt beim Gemeinderat.

Preisgabe zweier Bürgervillen

Auch beim geplanten Abriss der Villen Schöllhorn und Corti aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert an der Lindstrasse war der knappe Inhalt der Stadtkasse entscheidend. Der Stadtrat stellt nicht in Abrede, dass die Villen wichtige Bauzeugen aus der Gründerzeit darstellen und zusammen mit der Liegenschaft an der Theaterstrasse 38 ein quartierprägendes Ensemble bilden. Trotzdem hat er sie aus dem Inventar schützenswerter Bauten gestrichen und zum Abbruch freigegeben. Denn blieben die Villen im Inventar, müsste die Stadt vermutlich die Liegenschaften übernehmen und selber sanieren. Diesen Aufwand von fünf bis sechs Mio. Franken könne sich die Stadt im Moment nicht leisten, meinte Bausekretär Fridolin Störi gegenüber dem «Landboten». Eine Einsprache des Zürcher Heimatschutzes hat das Verwaltungsgericht bereits abgewiesen.

LESERBRIEF

Öffentlichen Verkehr mit einberechnen

Michael Güller, Mathis Güller:
Verkehr und Stadt zusammen
planen, tec21 42/2003, S. 7

Ich kann die Forderung voll unterstützen, dass Verkehr und Städtebau gemeinsam geplant werden. Allzu oft wurde bisher ausschliesslich Verkehrsplanung betrieben, und der Städtebau konnte im Nachhinein die Nebenwirkungen kurieren. Interessant ist die in diesem Artikel gezeigte Darstellung von vier Netzvarianten für einen Seetunnel/Stadttunnel mit den jeweiligen positiven und negativen Auswirkungen auf verschiedene Siedlungsgebiete der Stadt Zürich. Leider sind die Verfasser auf dem einen Auge blind, denn wenn sie von Verkehr sprechen, meinen sie ausschliesslich den motorisierten Privatverkehr. Eine städtebauliche Planungsstudie sollte aber auch den öffentlichen Verkehr mit einbeziehen. Und bei Variantenvergleichen sind bereits in dieser ersten Planungsphase die Kosten abzuschätzen. Kostenvoranschläge sind natürlich nicht sinnvoll, denn es genügen grobe Kostenschätzungen, die neben den Baukosten auch die Betriebskosten enthalten. Wichtig sind vor allem die Gesamtkosten aus volkswirtschaftlicher Sicht, welche auf die verschiedenen öffentlichen Kostenträger und auf die Privatpersonen entfallen. Wenn das für eine Stadtplanung betrachtete System in diesem Sinne erweitert wird, kann man auch die Auswirkungen einer Nullvariante beurteilen: kein Seetunnel/Stadttunnel.

Paul Märki, dipl. Ing. ETH, Meilen

Bohren
Rammen

Foundationen
Baugruben-
abschlüsse
Grundwasser-
absenkungen

RISI
die Spezialtiefbauer

041-766 99 99 www.risi-ag.ch