

# Stadtbaumeister fordert von privaten Bauherren Haltung statt blosses Renditedenken

**Städtebau** An einer öffentlichen Podiumsdiskussion wurde über die von Planern entworfene Zukunftsperspektive «Winterthur 2040» diskutiert. Stadtbaumeister Jens Andersen machte deutlich, dass die Stadt an Bauherren künftig höhere Anforderungen stellt.

Adrian Mebold

Die Stadt Winterthur steht unter enormem Druck. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum von 20 000 Einwohnern in den nächsten zwei Jahrzehnten und die damit verbundenen Folgeprobleme beispielsweise im Verkehr, Siedlungsbau und in der Ansiedlung von Arbeitsplätzen verlangen eine städtebauliche Zukunftsperspektive für die Stadt und Region. Eine erste Antwort liegt seit ein paar Wochen vor, in Form einer Ausstellung und des aus einer Testplanung hervorgegangenen sogenannten Syntheseberichtes «Räumliche Entwicklungsperspektive 2040» («Landbote» vom 7. Juni).

Am Dienstagabend wurden die darin vermittelten Erkenntnisse und Ideen nun an einem Podium im Superblock erstmals einer öffentlichen Sichtung und kritischen Würdigung unterzogen. Philipp Krass vom Siegerteam fasste für die Anwesenden die wichtigsten Resultate seiner Recherchen zusammen. Zentral für eine gelenkte städtebauliche Entwicklung wird demnach die Herausbildung eines «urbanen Rückgrates» sein, das von Töss bis in das Zentrumsgebiet Grüze in Oberwinterthur reicht. Parallel dazu sollen die Quartiere gestärkt, die Freiräume aufgewertet und die Landschaft als peripherer Parkring ausgebildet werden. Und das alles unter dem Druck von Verdichtung und klimatischer Veränderung.

## Ambitiöser Zeitplan

Stadtbaumeister Jens Andersen setzte sich gleich selbst unter Druck mit seinem ambitionierten Zeitplan, der schon bis 2020 die Bearbeitung des kommunalen Richtplans und bis 2022 eine Revision der Bau- und Zonenordnung (BZO) in Workshops vorsieht – trotz knapper finanzieller und personeller Ressourcen. Weiter will er in den Prozess, der sämtliche Departemente einbe-



Winterthur (hier eine Luftaufnahme von 2015) wird immer dichter und wächst in die Höhe. Welche Regeln braucht dieses Wachstum? Foto: Emanuel Ammon

zieht, in spontanen Veranstaltungen zusätzlich auch Politik und Öffentlichkeit involvieren – nach dem Vorbild des Forums Architektur Winterthur.

Sehr viel Raum auf dem von Jakob Bächtold, stv. Chefredaktor des «Landboten», geleiteten Podium nahm die Ausdeutung des neuen Leitbegriffes «urbanes Rückgrat» ein. Handelt es sich dabei nur um eine weitere Worthülse, wie aus dem Publikum kritisiert wurde, oder ist es tatsächlich ein wegweisendes Bild, das für die Planung im Alltag richtungsweisend ist? Für Andersen ist das Konzept zentral für die künftige Entwicklung der Stadt, insbesondere vor dem Hintergrund von sehr vielen anstehenden Grossprojekten von

**Es ist kein Geheimnis, dass die Bau- und Zonenordnung punktuell ausgehebelt wird.**

Investoren, die an Immobilienrendite und nur bedingt an einem verträglichen und zukunftsgerichteten Städtebau interessiert sind.

Es ist kein Geheimnis, dass über private Gestaltungspläne die bestehende BZO punktuell ausgehebelt wird. Solche Sonderinstrumente hätten momentan mehr Bedeutung, monierte Andersen. Für ihn ist das «urbane Rückgrat» so etwas wie ein mentales Rückgrat geworden, das er mit «Haltung» umschreibt, die es im Alltagsgeschäft dringend braucht, wenn dieses nicht in der Beliebigkeit von Entscheidungen versinken soll.

Unterstützung erhielt er vom Leiter Raumentwicklung Kanton Zürich, Wilhelm Natrup, der in

der Offenheit des Bildes eine grosse Chance für eine differenzierte und kreative lokale Umsetzung sieht. Von einem solchen Ansatz erhofft sich Christoph von Ah vom Forum Architektur einiges, gerade für die Quartiere, wo bestehende Brachen für Freiräume und nicht für zufällige Spekulation genutzt werden sollten. Ergänzend dazu verwies er auf die von der Architekturabteilung an der ZHAW ausgearbeitete Boulevard-Vision für die Zürcherstrasse als eine beispielhafte (leider schubladisierte) Interpretation des «urbanen Rückgrates».

## Knacknuss Verkehr

Natürlich stand auch der Verkehr auf der Agenda. Natrup machte deutlich, dass «freie Fahrt» eine

Illusion sei. Das Rezept von Krass lautete: Bei endlichem Platz geht es um die bessere Organisation und richtige Nutzung. Was das im Detail für die Verkehrsteilnehmer bedeutet und ob sie gleichberechtigt oder prioritär behandelt werden, blieb in der Diskussion offen. Städtebau und Verkehr müssten unbedingt zusammen und zwischendepartmental gedacht werden, forderte Natrup.

Trotz kleinerer Scharmützel am Schluss der Veranstaltung, etwa um die «mangelnde Einbindung» des Forums Architektur in die Ausstellung, konnte der kräftige Applaus des Publikums als eine positive Würdigung der bisherigen Arbeit der Stadt auf dem Weg in das Jahr 2040 interpretiert werden.