Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: [7]: Anlegen in Wädenswil : Industriestadt adieu, Bildung und Wohnen ahoi

Artikel: Kanton, Stadt, Dorf und andere Hürden : Wädenswil setzt auf den Runden Tisch mit den Beteiligten

Autor: Hönig, Roderick

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154416

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: 26.07.2025

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

KANTON, STADT, DORF UND ANDERE HÜRDEN

In Wädenswil stellen Bauprojekte immer wieder das dörfliche Selbstverständnis infrage. Abhilfe schafft der Runde Tisch mit den Beteiligten.

Text: Roderick Hönig

Wenn es um Wädenswils Stadtentwicklung geht, fliesst immer wieder Herzblut. Anlass für die teilweise radikalen Pläne waren fast immer neue Verkehrskorridore: In den 1930er-Jahren wurden anlässlich der SBB-Spurerweiterung ein Empfangsgebäude im Stil der klassischen Moderne und ein entsprechender Vorplatz gebaut. Dem «neuen» Wädenswiler Selbstverständnis als Verkehrsknotenpunkt der Region musste ein ganzes Quartier weichen – 14 Häuser wurden damals abgerissen. Gut dreissig Jahre später rückte die Autobahn A3 mit dem 1966 eröffneten Teilstück Zürich–Richterswil–Wädenswil nicht nur näher an Zürich, sondern hatte auch Folgen für den Innerortsverkehr: Die zuvor dörfliche Zugerstrasse wurde zu einem wichtigen Autobahnzubringer – mitten durchs Zentrum. Ein Verkehrsproblem, an dem die Wädenswiler heute noch kauen, für das sich nun aber eine Lösung abzeichnet. Wenige Jahre später traten die Planer mit hochfliegenden Ideen an: 1971 schlug ein Planerteam vor, mit dem Aushubmaterial des Zimmerberg-Basistunnels das Seeufer aufzuschütten, um so neues Land zu gewinnen, und verkehrsgläubige Kollegen träumten von einer Zimmerbergstadt mit 110 000 Einwohnern.

«WÄDENSVILLE» SETZT MARKSTEINE Die eigenen städtebaulichen Ziele steckte Wädenswil seit dem Zusammenbruch der Industrie nicht mehr ganz so hoch, doch die meisten der alten Brennpunkte sind heute noch aktuell. Dauerthemen sind der Bahnhof und seine Umgebung, die Verkehrssituation an der unteren Zugerstrasse und der Umgang mit der rasanten Zunahme des Wohnflächenverbrauchs. Lange verhinderten Grabenkämpfe Lösungen. Erst ein Wettbewerb, den die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) zur Aufwertung der Ortszentren in der Agglomeration Zürich ausschrieb, brachte 2002 neuen Schwung in die Ortsplanung. Die Stadt nahm mit dem Projekt «Wädensville – Magnet am Zürichsee» an der Ausschreibung teil. Den Wettbewerb hat sie zwar nicht gewonnen – sie erreichte den vierten Platz –, doch die Behörden verfolgten die Ziele von «Wädensville» weiter und brachten damit manches Projekt ins Rollen. So wurden alte Fronten aufgeweicht. Aus «Wädensville» entstand beispielsweise die strategische Positionierung als Bildungsstandort und die Vermarktung als «drittgrösste Stadt am Zürichsee».

Das Rahmenkonzept fürs Stadtzentrum, das das Projektteam für «Wädensville» schuf, basierte auf Kommunikation und konkreten Bauprojekten. «Der Dialog mit der Bevölkerung über Bauprojekte und Planungen ist zentral: Die Sport- und Kulturhalle Glärnisch, um nur ein Beispiel zu nennen, wäre in der kurzen Zeit nie zu realisieren gewesen, hätte die Stadt die Diskussionen nicht vor der Abstimmung geführt», sagt Tom Porro, Kommunikationsberater, Gründer und Partner der Standortentwickler Stratego4. Porro ist ein Einheimischer und seit 2002 in der Stadtentwicklung engagiert. Er ist aber nicht nur Berater, sondern auch Macher: 2007 hat seine Firma den «Leuchtturm» lanciert, ein zeichenhaftes Restaurant in einem mehrere Stockwerke hohen Stahl-Fachwerkturm auf dem Seeplatz. Nachdem ein Investor ausgestiegen ist, ist die Realisierung des auch von der Stadt getragenen Projekts allerdings völlig offen. Stadtingenieur Karl Bachmann sieht dem Projekt wohlwollend, aber auch gelassen entgegen: «Wir bauen diesen Sommer erst einmal ein Wasserspiel auf dem Seeplatz, wenn der Leuchtturm auch noch kommt, umso besser.»

Eine ewige Planungsbaustelle ist der Bahnhof. Mit dem Erfolg der Bildungsstadt Wädenswil – heute ist die ZHAW die grösste Arbeitgeberin am Ort – hat die Zahl der Pendler markant zugenommen: 15 000 Leute steigen heute täglich in Wädenswil um, morgens und abends platzt der Bahnhof aus allen Nähten. Der Bahnhof und sein Vorplatz sollen deshalb zu einem attraktiven und übersichtlichen Verkehrsknoten werden, längerfristig will die Stadt darum herum hochwertige Dienstleistungsflächen ansiedeln. Bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur gingen Wädenswil und die SBB mit gutem Beispiel voran: Realisiert ist bereits der neue Busbahnhof, das Projekt wurde in einer Volksabstimmung 2006 angenommen. 2010 wird mit dem Aus- und Umbau des Bahnhofgebäudes sowie mit dem Bau eines Veloparkings begonnen. Die Unterführung wird eine Rampe und eine verbreiterte Treppe bekommen. Die sechs Busperrons auf dem Bahnhofplatz werden mit der «Wolke» zusammenhängend überdacht.

Zurück auf Feld eins muss hingegen das Projekt für das städtebauliche Signal eines Hochhauses. 2008 präsentierte es die Stadt zum ersten Mal. Anstelle des Hauses «Zur Zyt» sollte ein Wohnturm entstehen, ein Hochhaus als stadtseitiger Abschluss des Bahnhofplatzes. 55 Prozent der über 2000 Ausstellungsbesucher konnten sich grundsätzlich mit dieser Idee anfreunden, 54 Prozent sahen den Standort beim Bahnhof als geeignet an. Auch das kantonale Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) nahm das Projekt wohlwollend auf. Das ARV und die Regionalplanungsgruppe stiessen gar eine Studie zum Standort von Hochhäusern in der Region Zimmerberg an. Doch Anfang 2010 versenkte die kantonale Baudirektion, gestützt auf ein Gutachten der kantonalen Natur- und Heimatschutz-Kommission (NHK), den Gestaltungsplan. Das Hochhaus «Zur Zyt» würde den Turm der berühmten Grubenmann-Kirche konkurrenzieren und in deren Sichtraum stehen, so die Kommission. «Wir sind überrascht vom eindeutigen Entscheid, doch der Kanton bietet nun Hand, bis Ende 2010 gemeinsam ein Pilotprojekt für verdichtetes Bauen auf dem Gerberplatz auszuarbeiten», sagt Baustadtrat Christian J. Huber, «wir sind deshalb guter Hoffnung, dass wir schnell zu einer realisierbaren Lösung kommen.»

FAST IMMER PLANT DER KANTON MIT Hier tritt der wunde Punkt zum Vorschein: Obwohl die Stadt eine eigene Planungsabteilung besitzt, müssen die meisten wichtigen Entscheide mit dem Kanton abgesprochen werden. «Bei 30 bis 50 Prozent aller Baugesuche redet in irgendeiner Form der Kanton mit», sagt Stadtingenieur Karl Bachmann. Der Kanton ist beispielsweise fürs Seeufer und fürs Ortsbild zuständig, Ersteres ist Konzessionsland, Letzteres kantonal geschützt. Wer also im Zentrum bauen will, muss viele Amtsstellen abklappern. Kommt dazu, dass Ortszentren in der Selbstdarstellung von Städten und Dörfern eine wichtige Rolle spielen und ihre sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Funktionen als Einkaufs-, Arbeits-, als Begegnungs- und Veranstaltungsorte haben. Trotzdem sei «die bauliche Verdichtung des Bahnhofareals aus der Sicht der Region ausdrücklich erwünscht», kommentiert Urs Meier, der seit 2009 für die Regionalplanung Zimmerberg zuständig ist. Der Entscheid der Natur- und Heimatschutzkommission mache aber auch klar, «dass jedes Zentrum eine Art kommunale Ikone ist. Deshalb muss die Stadt einen anderen Weg gehen als jenen mit dem zeichenhaften Hochhaus». Als Chance sieht Urs Meier, dass sich weder die Wädenswiler noch der Kanton gegen eine hohe ››

>Der untere Teil der Zugerstrasse soll fussgängerfreundlich werden: Ein Mittelstreifen soll mehr Sicherheit bringen.

GRAF
KONDITOREI

» Bebauungsdichte ausgesprochen haben. Die Bevölkerung habe ja die fast schon grossstädtische Dichte auf den ehemaligen Industriearealen, etwa die Überbauung «Lagomio» in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, akzeptiert. Wichtig ist ihm im Stadtzentrum aber auch die Nutzung: «Je publikumsorientierter die Sockelnutzung, desto mehr Chancen auf Realisierung», so sieht es der Raumplaner. Dass Nachverdichten in unmittelbarer Bahnhofsnähe, sogar zwischen den Bahngleisen und der viel befahrenen Seestrasse, möglich ist, zeigt das Projekt von Heinrich Uster: Der Planer und Architekt baute 2006 ein Wohnhaus auf der mit Altlasten verseuchten Brache der ehemaligen Central-Garage.

LÖSUNG FÜR DIE ZUGERSTRASSE Seit Jahrzehnten steht die Verkehrssituation der unteren Zugerstrasse auf der Traktandenliste. Da die Kantonsstrasse mitten durchs Zentrum die flachste Rampe hoch zur Autobahn ist, wird sie von 12 000 bis 13 000 Fahrzeugen pro Tag befahren – zu einem grossen Teil von Lastwagen. Das Problem ist seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses 1966 erkannt, entsprechende Verkehrsberuhigungskonzepte wurden schon damals ausgearbeitet. Doch 1978 hat das Wädenswiler Parlament die vom Kanton geplante Umfahrung der unteren Zugerstrasse mit einem Bypass durchs angrenzende Quartier mit 45:0 Stimmen versenkt. Der Kanton hatte die Baulinien bereits festgelegt und angrenzende Liegenschaften gekauft, um sie für den Strassenbau abzureissen, doch Gewerbetreibende und Anwohner haben sich erfolgreich gewehrt. «Seitdem haben wir mindestens zehn weitere Projekte zur Verkehrsberuhigung ausgearbeitet», sagt Stadtingenieur Bachmann zur – im wörtlichen Sinne – verfahrenen Situation. 2009 wurde der Antrag der Stadt, den Abschnitt als Tempo-30-Zone zu klassieren, vom Kanton erneut abgelehnt.
Die Situation ist deshalb so kompliziert, weil hier viele Partikularinteressen zusammentreffen: Da sind Gewerbetreibende, die nach Parkplätzen rufen, da sind Fussgänger und Velofahrende, die sich mehr Sicherheit wünschen, da sind die Transit-Fahrzeuge, die möglichst schnell zur Autobahn wollen, da ist der Bus, der eine Haltestelle braucht. Gegensätzlich sind auch hier die Wünsche von Kanton und Stadt: Der Kanton will die Fahrzeuge möglichst störungsfrei durchleiten, die Wädenswiler wollen aus der Zugerstrasse wieder einen Lebensraum machen. Anlässlich der anstehenden Sanierung der Strasse haben Stadt und Kanton eine grosse Runde an einem Tisch versammelt und ein neues Projekt ausarbeiten lassen. «Unser Betriebs- und Gestaltungskonzept basiert auf der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer und ist nach dieser langen Planungsgeschichte pragmatischer geworden. Eine Umleitung durchs angrenzende Quartier ist heute nicht mehr denkbar», sagt der Verkehrsplaner und Projektverfasser Lukas Fischer von Metron Verkehrsplanung. Nun soll ein Mittelstreifen helfen, die Strasse sicher zu überqueren und den Raum zu strukturieren, gestalterische Elemente wie Beleuchtungskandelaber, Bäume und unterschiedliche Beläge sollen Aufenthaltsqualität erzeugen. «Die gemessenen Geschwindigkeiten bewegen sich bereits heute tagsüber im Zentrumsabschnitt zwischen 30 und 35 Stundenkilometern», so der Verkehrsplaner. Dieses tiefe Geschwindigkeitsniveau muss die Strassenraumgestaltung unabhängig von der Signalisierung festigen, um mehr Sicherheit zu erreichen. Mit einer siedlungsorientierten Gestaltung bestehe längerfristig die Möglichkeit zur Einführung von Tempo 30. Diese Flexibilität sei angesichts der langen Lebensdauer einer Strasse wesentlich, glaubt Lukas Fischer.

BAUBOOM OHNE ENDE Eine weitere Folge der Autobahn oder vielmehr des guten Verkehrsanschlusses ist der Bauboom, der Wädenswil erfasst hat: Seit 1990 wurden mehr als 1000 Wohnungen gebaut, die Bevölkerung ist aber in dieser Zeit nur um rund fünf Prozent gewachsen. Derzeit sind rund 250 Wohnungen im Bau und 200 bewilligt. Laut Stadtingenieur Bachmann ist kein Ende des Booms abzusehen. Er erwartet, dass in den nächsten drei bis vier Jahren noch einmal 300 bis 400 Wohnungen gebaut werden. «Zwischen 1990 und 2010 wurde je hälftig neues Bauland erschlossen und altes verdichtet», zieht Regionalplaner Urs Meier Bilanz. Er steht einem einseitigen Wachstum kritisch gegenüber: «Verdichten ist gut, aber will man das Ortsbild schonen, muss Wädenswil auch auf Neubauland wachsen können.» Es gelte, einen guten Mix aus Zentrumsverdichtung, Dichte im Bestand und Bauen auf neuem Bauland zu finden. «Das ist politisch sehr anspruchsvoll, weil die Behörden und die Exekutive so an vielen Fronten gleichzeitig argumentieren müssen. Und das ist für Teilzeitpolitiker – der Baustadtrat hat beispielsweise ein Pensum von vierzig Prozent – eine grosse Herausforderung», so Urs Meier.
Der Folgen des Baubooms und der damit entstehenden Wohnungen im oberen Preissegment nahm sich 2009 eine Initiative der lokalen CVP an: Sie verlangt Investitionsbeiträge für Wohnbaugenossenschaften und andere gemeinnützige Investoren, damit familienfreundlicher Wohnraum erhalten oder geschaffen wird. «Die Initiative ist ein guter Anstoss für den Stadtrat, sich mit der Problematik zu befassen und einmal nachzurechnen, wie viele Wohnungen in Wädenswil wie viel kosten. Dann kann entschieden werden», meint Baustadtrat Christian J. Huber. Ganz so dramatisch sehe er die Situation allerdings nicht: In Wädenswil gibt es zwei grosse Mieter-Baugenossenschaften, eine davon ist die grösste Liegenschaftenbesitzerin in der Stadt mit vielen günstigen Wohnungen. Im Schnitt koste hier eine Vierzimmer-Wohnung rund 1400 Franken, und 60 Prozent der Wohnungen kosteten bis 1200 Franken, so Huber.

BILANZ Acht Jahre nach der Lancierung von «Wädensville» sind viele Projekte realisiert und die einst starren Fronten aufgeweicht: Die Sanierung und der Umbau des denkmalgeschützten Stadthauses ist abgeschlossen, die Sporthalle Glärnisch neu gebaut. Ein Feuerwehr- und Wohngebäude markiert den Dorfeingang. Die Überbauung der ehemaligen «Central-Garage» macht vor, wie man auch im Bahnhofgebiet erfolgreich investieren kann, und die Neuorganisation des Busbahnhofs ist weit fortgeschritten. Sie wird mit dem Bau des Daches, der «Wolke», ihre Vollendung finden. Wädenswil hat aber auch ungelöste Probleme: der erhebliche Druck aufs begehrte Bauland in Zürichnähe und mit Seesicht, die bauliche Entwicklung entlang der Oberdorfstrasse und die raumplanerische Entwicklung des Gewerbezentrums beim Autobahnanschluss, die wiederum die Situation der Gewerbetreibenden im Zentrum beeinflusst. Erfolgreich scheint die Strategie der «offenen Planungsschubladen», die offensive Kommunikation der Behörden. Die Stadt konnte dank des Mitwirkungsverfahrens von der reaktiven zur aktiven und vernetzten Planung übergehen. Seit 2006 unterstützt sie auch eine ständige Stadtentwicklungskommission.

KULTUR IN WÄDENSWIL

Wädenswil besitzt für seine Grösse ein beachtliches und vielfältiges Kulturleben. Am bekanntesten ist das Theater Ticino, das einzige Theater am linken Zürichseeufer. Rund 5000 Zuschauer besuchen die über 100 Veranstaltungen pro Jahr. Auch ein Kino gibt es: Das Schloss-Cinema wurde 1922 gegründet und zeigt heute ein bunt gemischtes Programm. Das einzige Museum, das Weinbaumuseum am Fusse der Halbinsel Au, wurde 1978 eröffnet. Den Dialog zwischen Kunst, Natur und den Wissenschaften pflegt und fördert der Verein Landart im Schlosspark. Im historisch wertvollen Park – dem Sitz der Forschungsanstalt Agroscope Changins-Wädenswil – wollen Installationen Besucher für einen achtsamen Umgang mit Kunst und Natur sensibilisieren. Auch der Kulturkiosk ist eine private Initiative. Im ehemaligen Treibhaus finden Lesungen, Ausstellungen und Konzerte statt. Wädenswil hat auch eine Kulturkommission. Sie ist die beratende Stimme des Stadtrates, die auch die 250 Werke umfassende Kunstsammlung der Stadt betreut.
› www.waedenswil.ch/kultur

›Der Seeplatz ist grosszügig und dadurch multifunktional: im Sommer Flanier- und Flohmarktzone, im Winter Eisfeld und Hundespazierfeld.

PASSUGGER