

Frischwarenmarkt – Saisonstart am Samstag 4. März 2017

Der Wipkinger Frischwarenmarkt startet am kommenden Samstag in seine zweite Saison. Alle bisherigen Marktfahrer sind wieder dabei.

Frisches, Knackiges, Feines, Leckeres, Saftiges, Delikates, Pikantes wartet auf unserem Röschibachplatz auf Euch. Dieses Jahr findet der Markt JEDEN Samstag von 8 bis 16 Uhr statt.

Termine und Marktfahrer:

<http://wipkingen.net/frischmarkt/>

Stadtreparatur: Rosengartentram und -tunnel müssen vors Volk

Wipkingen Der Quartierverein Wipkingen findet, dass die Parteien in der Rosengarten-Frage versagt haben. Jetzt fordert er eine kantonale Volksabstimmung.

Artikel im Tagblatt der Stadt Zürich vom 1.3.2017, Seite Quartierblick. Von Beni Weder, Präsident Quartierverein Wipkingen



Anlässlich der Medienkonferenz vom 10. Mai 2016 stellten Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Stadtrat Filippo Leutenegger und Stadtrat André Odermatt das Spezialgesetz für das Rosengartentram und den Rosengartentunnel vor. Anfang Februar 2017 überwies nun der Regierungsrat das Spezialgesetz und den Rahmenkredit an den Kantonsrat. Der Kantonsrat wird voraussichtlich im Sommer/ Herbst 2017 darüber beschliessen. Wenn dieser das Gesetz versenkt, passiert am Rosengarten für die nächsten Generationen nichts mehr.

Wir wünschen uns nun definitiv ein endgültiges Ende des Parteien-Hickhacks im Kantonsrat: Tram und Tunnel – Tram ohne Tunnel – Tunnel ohne Tram. Das ist nicht mehr Sache der Parteien, des Kantons- oder des Gemeinderats. Die Parteien haben 45 Jahre lang versagt.

Es geht nicht mehr um eine parteipolitische Grundsatzdiskussion zum Thema Verkehr, sondern um die schon längst und dringend notwendige Stadtreparatur. Eine alte, unglaubliche Bausünde im blühenden Zentrum des Kantons Zürich soll endlich behoben werden. Wir fordern eine partizipative Stadtentwicklung, bei der alle demokratisch mitwirken können.

Die Tragweite und die Auswirkung eines solchen Projekts machen es notwendig, dass die gesamte Bevölkerung im Kanton Zürich über den Milliardenkredit abstimmen kann. Darum muss das Gesetz vor das Volk.

Lärmige Nachtarbeiten am

Buchegg tunnel am 27.2. 2017

Montagnacht wirds laut an der Bucheggstrasse. Es muss eine Notreparatur durchgeführt werden.

Wegen des abgesunkenen Deckels eines Kontrollschachtes wird der Buchegg tunnel am Montag 27. Februar 2017 von abends 22:00 bis Dienstag Morgen 05:00 gesperrt und der Deckel baulich saniert.

Bei schlechten Wetterverhältnissen werden die Arbeiten auf Dienstag, 28. Februar 2017, um 22.00 Uhr, bis am Mittwoch, 29. Februar 2017, 5.00 Uhr verschoben. Der Gesamtkredit beträgt 5 000 Franken.

Der Verkehr wird über den Bucheggplatz umgeleitet.

Baustelleninfo: awo 170222 bucheggstrasse

Bahnhof Wipkingen: Rückschlag für Viertelstundentakt

Der Bund erteilt den Plänen für einen Viertelstundentakt in Wipkingen eine Abfuhr. Nun geht es vors Gericht.

Artikel in der "Schweiz am Sonntag" vom 19.2.2017 von Stefan Ehrbahr

Als der Kanton Zürich im Juni 2014 die Eröffnung der Durchmesserlinie der S-Bahn feierte, machten die Bewohner

Wipkingens lange Gesichter. Mit der Eröffnung des Milliardenbauwerks wurde ihr S-Bahnhof zurückgestuft und verlor auf einen Schlag zwei Drittel der S-Bahn-Linien. Statt sechs Züge pro Richtung gilt heute nur noch der Halbstundentakt. Das ist dem Quartierverein ein Dorn im Auge. Er kämpft für die Wiedereinführung des Viertelstundentaktes. Im Kantonsrat war die Forderung ebenso ein Thema wie in der regionalen Verkehrskonferenz Zürich. Dieses Gremium aus Gemeinderäten und Quartiervereinen unter der Leitung von FDP-Stadtrat Andres Türlener unterstützt die Forderung. Selbst der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) anerkannte 2014, dass Wipkingen im Prinzip einen Viertelstundentakt haben sollte. Doch betrieblich sei das Anliegen nicht umsetzbar.

Neue Hoffnung

Ende 2015 schöpfte der Quartierverein neue Hoffnung. Er brachte nach Berechnungen eines Verkehrsplanungsbüros die Idee einer Verlängerung der S25 oder des Regio-Express von Chur an den Hauptbahnhof über Wipkingen an den Flughafen oder nach Wallisellen in die Runde. Der ZVV reagierte wohlwollend und reichte das Anliegen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Prüfung ein. Dieses ist für die Planung neuer Angebote zuständig.

Pläne beerdigt

Der Bund hat die Pläne nun allerdings beerdigt. Ende letzten Jahres informierte er den ZVV über das negative Prüfergebnis. Ohne Anpassungen der Infrastruktur sei die Idee nicht umsetzbar, heisst es beim BAV. Solche stehen zurzeit nicht zur Diskussion.

Rekurs am Verwaltungsgericht

Der Quartierverein wehrt sich gegen das Ergebnis. «Die Antwort des BAV war ohne nachvollziehbare Begründungen und zu pauschal», sagt AL-Kantonsrätin und Quartiervereins-Vorstand Judith Stofer. Der Quartierverein verlange Einsicht in die

Entscheidungs und Planungsgrundlagen des BAV. Mit einem eingereichten Öffentlichkeitsgesuch beim Verwaltungsgericht will der Verein die Einsicht erzwingen. Eine Antwort ist ausstehend. Zudem sei der Quartierverein daran, sich mit anderen Akteuren zu vernetzen, sagt Stofer. Vom ZVV erwarte man keine grosse Hilfe. Er bewege sich nicht, wenn er nicht müsse, sagt Stofer. Zudem schwele zwischen dem Bund und dem ZVV noch ein Streit wegen des geplanten Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen. Das Erfolgsprojekt öffentlicher Verkehr», sagt Stofer, «wird durch die Unflexibilität von Ämtern und Streitigkeiten zwischen ihnen langfristig an die Wand gefahren.»

SC Wipkingen Futsal-Team kämpft um den Aufstieg

Das Futsal Team des Sportclub Wipkingen kämpft am nächsten Sonntag um den Aufstieg in die nächst höhere Liga

Wir sind sehr stolz! Unsere Jungen engagieren sich und kämpfen gemeinsam um den Aufstieg. Das lohnt sich bei uns ins Wipkingen. Darum: Sie haben unsere uneingeschränkte Unterstützung verdient. Wir fiebern mit. Huere geil!





Hopp Wipkingen!

Ihr kennt die Jungs von unserem Weihnachtsmarkt. Für Ihr Fundraising haben sie den Pommes Frites Stand betrieben. Das hat Ihre Kasse belebt. Auch am schnellsten Zürihegel waren sie da und stoppten die Zeiten der noch Jüngern.

Wir finden: Mitmachen und mitfiebern. Es lohnt sich!

Rosengartentram und Tunnel – Kanton und Stadt spannen endlich zusammen

**Regierungsrat unterbreitet Spezialgesetz und Rahmenkredit für
Rosengartentram und Rosengartentunnel.**

Stellungnahme des Quartierverein Wipkingen

Wir sind erfreut, dass Stadt und Kanton Zürich erstmals nach 45 Jahren eine gemeinsame Lösung präsentieren. Damit erfüllen Stadt und Kanton endlich ein "uraltes" Anliegen der QuartierbewohnerInnen. Wir sind überzeugt: Nur zusammen ist eine gute Lösung möglich!

Ende des Parteien Hick Hacks

Wir wünschen uns nun definitiv ein endgültiges Ende des Parteien Hick Hacks um: Tram und Tunnel – Tram ohne Tunnel – Tunnel ohne Tram. Das ist nicht mehr Sache der Parteien oder des Kantons- oder Gemeinderates. Wir wollen, dass die gesamte Bevölkerung im Kanton Zürich über den Milliardenkredit abstimmen darf.

Stadtreparatur und Stadtentwicklung

Es geht nun definitiv nicht mehr um eine parteipolitische Grundsatzdiskussion zum Thema Verkehr, sondern um die schon längst und dringend notwendige Stadtreparatur. Eine alte, unglaubliche Bausünde in einer blühenden Stadt soll endlich behoben werden. Wir wollen endlich eine partizipative Stadtentwicklung, bei der die Bevölkerung demokratisch mitwirken kann. Weil: Die Parteien haben versagt.

Artikel in der NZZ vom 10.2.2017



Offizielle Medienmitteilung vom 9. Februar 2017 10 Uhr:

Der Regierungsrat hat ein kantonales Spezialgesetz zum

Gesamtvorhaben Rosengartentram und Rosengartentunnel ausgearbeitet. Er beantragt dem Kantonsrat, diesem zuzustimmen und den Rahmenkredit von 1'030 Millionen Franken für die Umsetzung zu bewilligen. Das gemeinsam von Stadt und Kanton Zürich erarbeitete Grossprojekt umfasst den Bau einer neuen Tramverbindung vom Albisriederplatz bis zum Milchbuck und eines Strassentunnels zwischen Irchelpark und Wipkingerplatz. Die Inbetriebnahme ist ab 2030 vorgesehen.

Gemeinsam

Stadt und Kanton Zürich haben erstmals eine gemeinsame, verkehrsträgerübergreifende Lösung für die Verkehrsprobleme auf der Rosengartenachse ausgearbeitet. Zentrale Zielsetzungen sind die Erfüllung der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse für Strasse und öffentlichen Verkehr sowie die Reduktion der Umwelt- und Lärmbelastungen. Ein heute zweigeteiltes Quartier kann nach über 45 Jahren wieder zusammenwachsen. Im vergangenen Sommer konnten Interessierte im Rahmen einer Vernehmlassung zum Spezialgesetz und dem Projekt im Allgemeinen Stellung nehmen. Zeitgleich erhielt die Bevölkerung die Gelegenheit, sich an der öffentlichen Mitwirkung nach § 13 des Strassengesetzes zu beteiligen. Heute haben Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh, Baudirektor Markus Kägi sowie der Zürcher Stadtrat André Odermatt über die Vorlage informiert.

Handlungsbedarf am Rosengarten unbestritten

Der Handlungsbedarf an einer der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz, die täglich von 56'000 Fahrzeugen benutzt wird und mitten durch ein Wohnquartier führt, ist unbestritten. Unbestritten ist auch die Bedeutung der Rosengartenachse als faktisch einzige Verbindung zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten in Zürich-Nord und Zürich-West und den daran anschliessenden Gemeinden. Rund 320'000 Menschen leben in unmittelbarer Nähe zur Rosengartenachse in den Quartieren Zürich West (Kreise 4, 5, 9) und Zürich Nord (Kreise 11 und

12) sowie den Stadtkreisen 6,10 und 3. Im selben Gebiet arbeiten knapp 30% aller Beschäftigten im Kanton Zürich. Angesichts der prognostizierten Bevölkerungszunahme und des Wirtschaftswachstums in den nächsten Jahren wird auch das Bedürfnis nach Mobilität weiter steigen. Eine Reduktion der Verkehrsnachfrage auf der Rosengartenachse ist deshalb nicht realistisch.

Tram und Tunnel entfalten nur gemeinsam den grössten Nutzen

Das verkehrspolitische Provisorium am Rosengarten ist seit knapp 45 Jahren Gegenstand von Diskussionen. Zahlreiche Forderungen und Anmerkungen in den Stellungnahmen deckten sich deshalb mit bereits früher diskutierten Ideen. So wurden unter anderem erneut andere Lösungsansätze, z.B. ein Tunnel ohne Tram oder auch ein Tram ohne Tunnel eingebracht. Letztere Variante wurde aber 2010 durch das Städtzürcher Stimmvolk in allen Kreisen deutlich abgelehnt. Im Rahmen der Projektstudie wurde zudem ein breiter Variantenvergleich durchgeführt. Sämtliche Alternativen schneiden jedoch in der Beurteilung der Zielerreichung deutlich schlechter ab als die Kombination aus Rosengartentram und Rosengartentunnel. Deshalb hält der Regierungsrat auch nach eingehender Prüfung der Äusserungen in der Vernehmlassung an dieser Bestvariante fest.

Verbesserungen für Strasse, Schiene, die Stadt und den Kanton

Die grössten Vorteile des Lösungsansatzes mit Tram und Tunnel liegen in der optimalen Abstimmung aller Verkehrsträger sowie im städtebaulichen Potenzial:

- Der Rosengartentunnel und die zusätzlichen flankierenden Massnahmen führen zu einer massiven Reduktion des oberirdischen Verkehrs. Dies ermöglicht eine sorgfältig zu planende und zu begleitende Stadtentwicklung und steigert die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren.
- Die Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Schadstoffe

verringert sich auf grossen Abschnitten der Rosengartenachse deutlich.

- Durch den Tunnel wird oberirdisch der benötigte Raum für das Rosengartentram geschaffen. Diese neue Tramverbindung vom Milchbuck an den Albisriederplatz ist von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich. Sie entlastet als leistungsfähige Tangentialverbindung den Knotenpunkt Hauptbahnhof und wirkt sich dadurch positiv auf das ganze Tramnetz aus.
- Das Gesamtvorhaben sieht vor, dass die heutige Kapazität der Strasse durch den neuen Tunnel unverändert erhalten bleibt. Der Verkehrsfluss wird jedoch gegenüber heute deutlich verbessert.

Parlament und Volk sollen über den Rosengarten entscheiden

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat nun ein Spezialgesetz zum Rosengartentram und Rosengartentunnel. Das Gesetz definiert die Bestandteile des Projekts und überträgt die Kompetenz für seine Planung und Ausführung von der Stadt Zürich auf den Kanton. So wird sichergestellt, dass der Kantonsrat – und im Falle eines Referendums letztlich die Stimmbevölkerung des gesamten Kantons Zürich – über das Projekt befinden kann.

Die Gesamtkosten für dieses Vorhaben belaufen sich inkl. Reserve auf 1'030 Millionen Franken. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat zusammen mit dem Spezialgesetz einen entsprechenden Rahmenkredit. Der Kanton Zürich hat das Projekt zudem beim Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme angemeldet. Die Kosten für den Kanton Zürich reduzieren sich im Umfang einer Beteiligung des Bundes. An die Massnahmen in den bis-herigen Programmen des Kantons Zürich leistete der Bund Beiträge von 35 bis 40 %.

Inbetriebnahme ab 2030

Das vorliegende Gesamtprojekt befindet sich hinsichtlich des Detaillierungsgrades im Stadium einer vertieften Planungsstudie. Die eigentliche, kostenintensive Projektierung erfolgt bewusst erst nach Inkrafttreten von Gesetz und Rahmenkredit. Zu diesem Zeitpunkt werden auch Detailfragen zur konkreten Ausführung, Umsetzung und Gestaltung einzelner Teile des Projekts durch die zuständigen Fachstellen von Kanton und Stadt geklärt. Auch die Bevölkerung erhält im Projektverlauf weitere Gelegenheiten zur Stellungnahme. Eine Inbetriebnahme des Tunnels ist aus heutiger Planungssicht ab 2030 vorgesehen. Die Tramlinien könnten ab 2032 den Betrieb aufnehmen.

Background

Der Regierungsratsbeschluss Nr. 1265/2016 ist unter www.rrb.zh.ch verfügbar.

Weitere Informationen und Bildmaterial zum Projekt finden Sie unter www.rosengarten-zuerich.ch.

Medienkonferenz

Die Medienkonferenz zum Gesamtverkehrsprojekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» mit Regierungsrätin Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrat Markus Kägi, Baudirektor, und Stadtrat André Odermatt, Vorsteher des Hochbaudepartementes, ist unter www.news.zh.ch sowie auf www.youtube.com/ktzuerich verfügbar.

Frischwarenmarkt

Röschibachplatz – dieses Jahr ausnahmslos jeden Samstag

In der Saison 2017 finden die Frischwarenmärkte jeden Samstag auf dem Röschibachplatz statt. Start am 4. März bis zum 30. Dezember, jeweils von 8-16 Uhr.

Letztes Jahr war es nicht möglich, an allen Samstagen einen Frischwarenmarkt durchzuführen, da der Platz für die Flohmärkte gebraucht wurde, oder vor Feiertagen keine Bewilligung vorlag.

Jeden Samstag

Dieses Jahr ist es anders. Die Frischwarenmärkte finden regelmässig an jedem Samstag, ohne Ausnahme, statt. Man braucht also nicht mehr in den Kalender schauen oder ist beim Vorbeigehen enttäuscht, wenn man feststellt, dass Markt gerade nicht stattfindet. Ein grosser Wunsch der Marktfahrer und auch der Kunden aus dem Quartier geht damit in Erfüllung.

Neue Lösung

Auch die Flohmärkte finden 2017 wie gewohnt an drei Samstagen statt, allerdings nicht mehr auf dem Platz selber (der dann durch den Frischwarenmarkt belegt ist) sondern nebenan auf der Dammstrasse entlang dem Restaurant Nordbrücke und dem Bahnhof Wipkingen. Der kurze Einbahnstrassenabschnitt wird dafür für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die drei Flohmärkte finden am 13. Mai, 17. Juni und 2. September, zeitgleich von 8-16 Uhr statt.



Attraktiverer Mittelpunkt

Unser Röschibachplatz wird an den drei Samstagen, wenn der Flohmarkt und der Frischwarenmarkt gleichzeitig stattfindet, noch mehr zum Mittelpunkt unseres Quartierlebens.

Termine und Anbieter Frischwarenmarkt

<http://wipkingen.net/frischmarkt/>

Termine für Wipkingen 2017 ab sofort auf dieser Website abrufbar

Auch 2017 finden in Wipkingen zahlreiche Events statt.

Die bereits bekannten Termine sind ab sofort online:

<http://wipkingen.net/termine/>

Infoveranstaltung QV Höngg zu Hardturm-Projekt: Stadion unbestritten – 137m Türme schon

Die Informationsveranstaltung des Quartiervereins Höngg zum neuen Hardturmstadion-Projekt «Ensemble» war gut besucht und fühlte den Anwesenden den Puls. Die Herzen schlagen nicht alle wie in einem «Ensemble».

Artikel im Höngger vom 26.1.2016 von Fredy Haffner

Der Quartierverein Höngg hat es geschafft, am Dienstag, 17. Januar ein repräsentativ besetztes Podium aller am aktuellen Hardturmstadion-Projekt Beteiligten zu organisieren. In den Saal der Pfarrei Heilig Geist kamen rund 90 Interessierte, um sich aus erster Hand informieren zu lassen.

Nach einer kurzen Begrüssung durch Vereinspräsident Alexander Jäger wurde zuerst die Vorgeschichte rekapituliert: Von dem Projekt «Pentagon», an dem sich die Stadt Zürich damals mit 48 Millionen Franken hätte beteiligen sollen, das 2003 in einer Volksabstimmung zuerst angenommen, später aber durch Rekurse der IG Hardturm verzögert und letztlich verhindert wurde, und weiter zur 2013 abgelehnten Vorlage eines städtischen Projekts und dem 2015 lancierten Architekturwettbewerb, aus dem dann 2016 das Projekt «Ensemble», von der Jury einstimmig gewählt, als Sieger hervorging. Realisiert wird das Bauvorhaben von der HRS Real Estate AG und der Credit Suisse.

Mit «Ensemble» unterwegs zur Skyline?

Mit «Ensemble», dem aus dem Französischen für «Gesamtheit» oder «Einheit» entlehnten Begriff, werden in der Architektur mehrere Bauwerke bezeichnet, die als Gruppe wahrgenommen

werden. Einer der am Projekt beteiligten Architekten, Michael Schneider, erläuterte, warum das in drei Einheiten – Genossenschaftsbau, Fussballstadion und Hochhäuser – gegliederte Projekt städtebaulich betrachtet eben ein «Ensemble» sei: Das von drei Architekturbüros entwickelte Projekt lehne sich «stark an die industriellen Strukturen des Kreis 5 an». Doch der Hardturm sei für sie nicht nur das Ende gegen Westen, sondern ein «vermittelndes Element» Richtung Limmattal West – zu all den Hochhäusern oder zumindest mehrgeschossigen Bauten, die dort im Bau oder geplant sind. Von 15 solchen, wenn auch weniger hohen, wisse er in Altstetten, erwähnte Schneider. Was als Skyline-Foto von New York wohl auch in manchem Högger Wohnzimmer an der Wand hängt, dürfte also über kurz oder lang, wenn auch etwas niedriger, gleich durch das Fenster zu betrachten sein.

Wer baut was?

Grundeigentümerin des 55'000 m² grossen Bauareals ist die Stadt Zürich. Sie gibt das Baurecht an drei Baurechtsnehmerinnen ab, die ihr dafür jährlich über eine Million Baurechtszins entrichten werden. In der Genossenschaftssiedlung, die von der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich (ABZ) finanziert und gebaut wird, werden 173 Wohnungen für 500 Menschen erstellt. Baurechtsnehmerin des Fussballstadions wird die Stadion Züri AG sein, hinter der die HRS Real Estate AG steht. Die HRS baut das Stadion, das für nationale Fussballspiele 18'500 und für internationale 16'000 Plätze anbieten wird und bleibt auch Besitzerin, gedenkt jedoch, wie man dies in St. Gallen getan hat, Volksaktien abzugeben.

Die HRS vermietet dann das Stadion an die Stadion Betriebs AG, die zu je 50 Prozent im Besitz der beiden Vereine GC und FCZ sein wird. Sie wird sich über die Einnahmen der Spiele, die Vermietung der kommerziell nutzbaren Fläche und die Drittnutzung der Innenräume finanzieren. Und die beiden Vereine hoffen, von der Stadt die für sie wichtigen

Vermarktungsrechte, zum Beispiel für die Namensgebung des Stadions, zu erhalten und gehen heute davon aus, dass Stadion profitabel führen zu können.

Dritte Baurechtsnehmerin und verantwortlich für die beiden Hochhäuser mit 636 Wohnungen plus Geschäftsflächen ist die Credit Suisse Real Estate Investment Management AG.

Zeitplan mit Fragezeichen

Der an diesem Abend aufgezeigte Zeitplan sieht bereits kommenden Februar die Eingabe des Gestaltungsplanes vor. Danach sollen – abhängig von dem im Stadtrat und den gemeinderätlichen Kommissionen angeschlagenen Tempo – bereits im Juli 2017 die Baurechtsverträge beurkundet und ab Oktober im Stadt- und Gemeinderat behandelt werden, damit sie im November 2018 zur Volksabstimmung kommen könnten. Käme dies hin, so rechnet man mit einer Baubewilligung im April 2019 und dem Baubeginn kurz darauf. Im Juli 2021 sollte dann das Stadion bereitstehen und zwischen Mai und November 2022 auch die anderen Gebäude.

Ausgewogene Fragerunde

Martin Kull, Inhaber und CEO der HRS, mass dem Projektnamen «Ensemble» abschliessend eine Bedeutung weit über das Architektonische hinaus zu als er betonte, dass ABZ-Siedlung, Stadion und Hochhäuser nur als Einheit funktionieren und finanzierbar seien: «Es geht nur alles zusammen – oder nichts». Die drei Bauten seien von der Planung bis hin zur Finanzierung austariert, und da könne man nun nicht an einzelnen Bereichen etwas reduzieren, ohne alles aus dem Gleichgewicht zu bringen.

Was da unterschwellig an «Drohung» zu hören war, fand in einigen der Fragen und Voten aus dem Publikum sein Echo. Als Erster kritisierte Marcel Knörr, Högger Architekt und Alt-Quartiervereinspräsident, die Zwillingtürme, die seiner Ansicht nach weder der geltenden Bau- und Zonenordnung (BZ0) entsprechen noch quartierverträglich seien. «Hochhäuser

gehören wohl in die Stadt, aber am richtigen Ort – was man in den 1960-Jahren gebaut hat, war falsch». Genauso falsch wie die beiden Hochhäuser oberhalb der Riedhofstrasse in Höngg seien nun diese Zwillingstürme.

Die geplanten Bauten sind mit 137 Metern die zweithöchsten der Schweiz und die Höchsten Zürichs. Knörr rechnete vor, dass sie, gemessen ab ihrem Standort, den Kirchturm Hönggs um 47 Meter und sogar den Friedhof Hönggerberg noch um 13 Meter überragen werden. Das heisst, dass man von allen Häusern Hönggs aus zu den Dächern der Zwillingstürme hochschauen würde. «Und das ist nicht der Prime-Tower», so Knörr, «der weiter weg steht, diese Häuser stehen nahe bei Höngg und versperren den Blick auf die Stadt». Es sei wichtig, so Knörr, sich jetzt zu wehren, wo man vielleicht noch Einfluss nehmen könne und nicht erst in der Abstimmung – und erntete dafür viel Applaus. Urs Spinner, Departementssekretär des Hochbauamtes, entgegnete ihm, dass der Hardturm als Hochhausgebiet klassifiziert sei und bereits in den Rahmenbedingungen des Wettbewerbs die maximale Höhe vorgegeben worden sei. Aus dem Publikum wurde Marcel Knörr in einem späteren Votum mangelnder Weitblick vorgeworfen: «Wenn er vom Blick auf die Stadt spricht und diesen Blick genau auf die beiden Hochhäuser richtet, dann sind das für mich, mit Weitblick, nichts als Streichhölzer, und an solchen kann man vorbeischaun – nach wie vor Richtung See und Berge, und nicht ins Limmattal», meinte ein Zuhörer. Ein weiterer meinte, man solle doch nicht weiter nach «Ausreden» suchen, um kein Stadion zu bauen. Wenn man diese Chance jetzt nicht packe, werde es am Sankt-Nimmerleinstag noch kein Stadion geben. Auch diese Voten erhielten viel Applaus.

Wann darf das Volk mitreden?

Auch der Wipkinger Quartiervereinspräsident, Beni Weder, meldete sich – nach negativen Erfahrungen mit dem Swissmill-Tower direkt vor Wipkingen – kritisch zu Wort und fragte, wo denn bei der Projektentwicklung die Bevölkerung miteinbezogen

worden sei. «Meines Wissens nicht», gestand Urs Spinner offen ein, doch er glaube, dass Stadt- und Gemeinderat aus früheren Diskussionen und Abstimmungen zum Hardturmareal gelernt und sehr viele der Bevölkerungsanliegen in die Wettbewerbsvorgaben eingebracht hätten. Rebekka Hofmann aus dem Finanzdepartement betonte aber, dass man mit der IG Hardturm immer im Gespräch gewesen sei und Monika Spring, Vorständin der IG, auch Mitglied der Wettbewerbsjury gewesen sei und man dort sehr auf sie gehört habe. Und, so fügte Spinner an, spätestens bei öffentlicher Auflage des Gestaltungsplans könne man sich im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens einbringen.

Der baurechtliche Schatten ist kurz

Was natürlich immer wieder Fragen aufwirft, ist der Schattenwurf solcher Gebäude. Und da begehen Bauherren und Architekten regelmässig einen groben Kommunikationsfehler: Sie zeigen in Plänen nämlich nur, was ihnen das Baugesetz als sogenannt «baurechtlicher Schatten» vorgibt. Und das umfasst nur, was an einem Punkt auf einem benachbarten Grundstück länger als zwei Stunden im Schatten liegt. Und zwar an zwei gesetzlich festgelegten Daten und Zeiten im Frühjahr und Herbst.

Dass der reale Schatten etwas komplett Anderes ist, gab Architekt Schneider offen zu, und Höngg werde wohl davon betroffen sein. Aber eben, das wird gegenüber der Öffentlichkeit nie in einer Simulation gezeigt, was heute bestimmt kein Problem wäre. Der Quartierverein Wipkingen jedenfalls hat dies auf seiner Homepage (siehe Infobox) getan, und das ist ebenso interessant anzusehen wie es eine Visualisierung der Hochhäuser aus Höngger Perspektive wäre. Was der zweite gängige Kommunikationsfehler ist: Man zeigt Projekte immer aus möglichst unverfänglichen Perspektiven. Zumindest das will man hier nun, so wurde zugesagt, anders machen und publizieren.

Wie «fruchtbar» sind die Türme?

Nicht überraschend war auch eine sichere Folge der vielen neuen Bewohner ein Thema: Wo gehen all ihre Kinder zur Schule? Das Schulhaus am Wasser platzt heute schon aus allen Nähten, und das Schulhaus Pfingstweid, über dessen Kredit am 12. Februar abgestimmt und das ab 2019 in Betrieb sein soll, sei auch bereits vollgeplant. Urs Spinner bekräftigte, dass man die Neubauten bei der Schulhausplanung berücksichtigt habe, weil dies bereits damals beim städtischen Stadion-Projekt durchgerechnet worden seien. Das Pfingstweid könne notfalls sogar aufgestockt werden, «je nach dem, wie fruchtbar die beiden Hochhäuser sind», wie er mit einem Schmunzeln anfügte, «Kinder dieser Neubauten werden nicht über die Limmat zur Schule gehen müssen». Dies bestätigte auch Ueli Stahel als Mitglied der Kreisschulpflege Waidberg.

Über sieben Schatten musst du gehen...

Die Stimmung an diesem Abend unter den rund 90 Anwesenden und die Voten Pro oder Kontra der Hochhäuser hielten sich die Waage. Man kann den Zwillingstürmen ablehnend oder positiv gegenüberstehen und sich dabei ebenso im Schatten wie im Licht wähnen. Bis das Projekt «Ensemble» gebaut werden kann, muss es zumindest eine städtische Abstimmung überstehen, und man wird da und dort auf allen Seiten noch über reale oder subjektive Schatten springen müssen – oder wird allenfalls darüber gestossen, wie dies die Stimmbürger mit den Wipkingern beim Swisssmill-Tower gemacht haben. Bloss, dort gab es zum Schatten weder Wohnungen, geschweige denn ein Fussballstadion für die beiden Stadtclubs dazu.

Weitere Informationen

www.stadt-zuerich.ch, Auf der Seite des Finanzdepartementes, Medienmitteilungen.

Sicht von Höngg (Höhe Am Wasser)



Sicht von Höngg (Höhe Bäulistrasse)



Sicht von Höngg (Höhe Kirche Höngg)



Sicht vom Wipkingen (Höhe GZ Wipkingen)



Sicht von Wipkingen (Höhe Pflegezentrum Käferberg)



Strassenlärmsanierung: durchgehende 30-er Zone in Wipkingen öffentlich ausgeschrieben

Im Zusammenhang mit der Strassenlärmsanierung in der Stadt Zürich werden Geschwindigkeitsreduktionen notwendig. Der Bund verpflichtet die Strassenbetreiber zu diesem Schritt.

Auf der Achse Am Wasser – Breitensteinstrasse – Wipkingerplatz – Wasserwerkstrasse bis Kornhausbrücke soll neu eine durchgängige 30-er Zone realisiert werden. Im Tagblatt vom 18. Januar 2017 ist die Ausschreibung der entsprechenden Verkehrsvorschrift publiziert.



Details: 18.1.17_13052_Am Wasser

Ab 20.1.2017 beginnt die Rechtsmittelfrist zu laufen. Innert 30 Tage können dagegen Einsprachen erhoben werden.

Zürcher Krimipreis 2016 – Jury hat die drei besten Züri-Krimis nominiert

Aus 17 Zürcher Kriminalromanen, die alle 2016 erschienen sind, hat die Jury die drei besten ausgewählt.

Kriterien waren: Sie sind spannend geschrieben und geben das Lokalkolorit überzeugend wieder.

Andreas Haldiman mit „Brasilien“

Sunil Mann mit „Schattenschnitt“

Michael Theurillat mit „Wetterschmöcker „

**Nennung in alphabetischer Reihenfolge.*

Wer den Preis schlussendlich gewinnt, erfährt man an der neunten Verleihung

am **Donnerstag 16. März 2016, 20.00 Uhr** in der **Labor Bar** in Zürich West.

www.krimipreis.ch

Mit dem Zürcher Krimipreis wird jeweils der beste Kriminalroman gewürdigt, «der in der Stadt oder dem Kanton Zürich spielt, spannend geschrieben ist und das Lokalkolorit überzeugend wiedergibt».

Eine Initiative des Quartierverein Wipkingen in enger Zusammenarbeit mit dem Gemeinschaftszentrum Wipkingen. Neu unterstützt von der Fachstelle Kultur des Kantons Zürich und der Stadt Zürich Abteilung Kultur.

Regionalkrimis boomen

NZZ Artikel von Martina Läubli am 8.8.2016:

«Regionalkrimis boomen, und der Boom nimmt kein Ende», sagt Bettina Zeidler, die verantwortliche Buchhändlerin für Kriminalromane bei Orell Füssli. Eines von fünf Krimi-Regalen in der Filiale im Kramhof ist ausschliesslich mit Schweizer Krimis bestückt, wovon wiederum ein Grossteil Regionalkrimis sind. Sie spielen in der Stadt Zürich, im Tösstal oder Zürcher Oberland. Der lokale Bezug ist zentrales Element der Vermarktung. Auf den Umschlägen prangen Stadtansichten oder rot-weisse Swissness-Symbole. Zeidler schätzt, dass mehr als ein Drittel der verkauften Krimis Regionalkrimis sind. Verlage wie Emons oder Gmeiner haben sich ganz auf sie spezialisiert.