

# Verband und Verkehr

Autor(en): **Nigg, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **60 (1985)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-105346>

## **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.

# Verband und Verkehr

**K**eine Angst, «das wohnen» wird sich jetzt nicht auch noch in die allgemeine verkehrspolitische Diskussion einmischen. Es würde mich zwar schon reizen, einmal meine Gedanken zum Strassenverkehr vorzubringen. Etwa unter dem Motto: «Die Geister, die ich rief ...» Oder zum öffentlichen Verkehr, wenn der Zug im Bahnhof eintrifft, kurz nachdem mein letztes Tram abgefahren ist. Und neuerdings zum Thema Landesverteidigung: Wie wir uns wehren, wenn die Heere der savoyischen, burgundischen und lombardischen Trucker die Schweiz belagern.

**E**s geht hier, genau gesagt, um die Nebenfolgen des Verkehrs. Wir kennen sie alle zur Genüge: giftige Abgase, verdreckte Luft, Lärm, Erschütterung, Unfallgefahr. Da gibt es zahlreiche Baugenossenschaften, die haben vor Jahren mit viel Liebe und Sorgfalt Wohnsiedlungen an wenig befahrenen Strassen errichtet. So wie im Gewitter ein schmales Rinnsal zu einem tosenden Bach anschwillt, sind nun aber manche dieser Strassen höchst bedrohlich geworden. Die Auswirkungen des Strassenverkehrs zerstören den Wohnwert an sich noch immer ansprechender Siedlungen. Ihretwegen sinkt der Nutzen von Renovationen; man unterlässt sie. Die Bewohner werden nervös, krank; Mütter und Betagte leben in Furcht. Eine Siedlung gerät allmählich in Verruf.

Ein unheimlicher Prozess setzt ein. Wer sich eine andere Wohnung leisten kann, zieht aus. Für die frei werdenden Wohnungen interessiert sich nur noch, wer anderswo nicht unterkommt. Darunter sind Leute, die am alten Ort wegen Schwierigkeiten mit den Nachbarn ausziehen mussten. In der neuen Umgebung kommen diese Probleme wieder zum Vorschein. Sie veranlassen vielleicht sogar den einen oder anderen Mitbewohner zum Wegzug. Es beginnen sich verschiedene Bewohnergruppen zu bilden, die einander Schwierigkeiten bereiten, bis eine davon die Oberhand erhält. Für diesen Prozess gibt es unbarmherzig präzise Begriffe: Verslumung, Ghettobildung.

**M**an kann, was in den Siedlungen entlang vielbefahrener Strassen geschieht, auch anders schildern als aus der Sicht der Bewohner: Die Nutzung ändert sich, und schwer vermietbare Wohnungen werden zu verkehrsgünstig gelegenen Büros. Aus langweiligen Ka-

pitalanlagen werden interessante Spekulationsobjekte – bei den Baugenossenschaften?

**I**m Gegensatz zu anderen Eigentümern haben die Baugenossenschaften vom Strassenverkehr ausschliesslich Nachteile. Als Selbsthilfeeinrichtungen haben die Genossenschaften ihre Wohnungen für die Mitglieder erstellt, nicht für irgendwelche Segmente eines anonymen Marktes. Büros interessieren sie nicht, mögen sie auch mehr Rendite abwerfen. Ein Verkauf von Liegenschaften ist nahezu ausgeschlossen, spekulative Gewinne sind von vornherein verboten. Die vielfältigen Ausweichmöglichkeiten, die der Eigentümer einer verkehrsbeschädigten Wohnliegenschaft immer noch hat, sind einer gemeinnützigen Baugenossenschaft normalerweise verschlossen.

**D**ie Baugenossenschaften nahmen schon früh Zuflucht zu Schutzmassnahmen zugunsten von Siedlungen und Bewohnern. Sie wurden zu Pionieren der Unterflurgaragen, Lärmschutzmauern und -fenster. Es war eine Baugenossenschaft, die auf ihrem Grund die erste Zürcher Wohnstrasse einrichtete.

**P**assiver Schutz ist aber nur die eine Hälfte der Abwehr drohender Schäden. Das erste sollte nämlich die Eindämmung der Ursachen sein. Betroffene Baugenossenschaften setzten sich seinerzeit entschieden gegen den Bau der Expressstrasse durch Zürich-Schwamendingen ein. Seit Jahren schon ringen sie zudem mit den Behörden, dass diese wenigstens die dadurch verursachten offenkundigen Schäden vergüten. Dabei müssen sie feststellen, dass in gewissen Amtsstuben die verheerende Entwicklung der letzten fünfzehn Jahre gar nicht zur Kenntnis genommen wird.

**B**augenossenschaften stehen mit an der Spitze jener Quartierinitiativen, die sich für die Verkehrsberuhigung im Zürcher Industriequartier einsetzen. Dabei bläst ihnen der Wind ins Gesicht, nicht nur wegen der formaljuristischen Ungeschicklichkeit der Stadtverwaltung. Die kalte Zerstörung von Wohnraum durch ständig mehr Autoverkehr kann eben durchaus Methode haben. Das weiss niemand besser als der Anwalt jener Partei, die sich im Industriequartier gegen die Verkehrsberuhigung wehrt. Er

muss sich vorwerfen lassen, bei anderer Gelegenheit selbst Hand angelegt zu haben zur Demolierung zweier Wohnungen in Spekulationsobjekten.

**D**ie einzelnen Baugenossenschaften haben es schwer, ihre Anliegen der Verkehrsberuhigung an die Öffentlichkeit zu tragen. Das gilt nicht nur für Zürich, sondern, wie an der Generalversammlung der dortigen SVW-Sektion geklagt wurde, auch für Basel. Und weshalb sollte es anderswo besser sein?

Es liegt nahe, dass eine Baugenossenschaft bei ihren Anliegen der Verkehrsberuhigung Hilfe vom Verband erwartet. Sowohl gegenüber den Behörden als auch gegenüber der Öffentlichkeit kann er ein grösseres Gewicht einbringen. Angesprochen sind in erster Linie die Sektionen. Sie hätten damit allerdings auch die heikle Aufgabe, einander möglicherweise widersprechende Anliegen verschiedener Genossenschaften zu gewichten. Auch die Wahl des Vorgehens wäre bestimmt nicht einfach. Ein lauter Protest mag zwar Balsam sein für Betroffene, in der Sache wird aber vielleicht durch behutsames Vorgehen mehr erreicht.

**N**icht Verkehrspolitik en gros, aber die Verkehrsberuhigung in und entlang Wohnquartieren, kann meiner Ansicht nach durchaus zu den neuen Aufgaben des SVW gehören. Der Anstoss dazu müsste von unten kommen, von den Baugenossenschaften, den Sektionen. Damit würde auch deutlich, wo die konkreten Aufgaben und Ziele eines gemeinsamen Vorgehens liegen könnten.

Wenn der Verband schon aktiv werden soll, geht dies nicht ohne ein gewisses Einvernehmen über die Strategie. Dass ein erfolgreicher Kampf gegen Immissionen der Strasse über die Interessen der Baugenossenschaften hinaus auch dem Gemeinwesen dienen würde, steht ausser Zweifel. Denn Lärm und Gestank treiben mehr gute Steuerzahler aus den Städten hinaus als ein noch so hoher Steuerfuss.

*Fritz Nigg*