

Aktuell

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **76 (2001)**

Heft 10

PDF erstellt am: **07.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Sieben Baugenossenschaften kämpfen gemeinsam gegen Verkehrslärm

Einhausung jetzt!

VON RICHARD LIECHTI ■ «Nicht in 10, 15 Jahren, sondern subito!» Kämpferische Töne aus dem Munde von Kantonsrat Hansueli Züllig. Er wohnt in einer der Genossenschaftssiedlungen in Zürich-Schwamendingen, wo Tag für Tag mehr Autos vorbeifahren als zu Spitzenzeiten durch den Gotthardtunnel. Unmittelbar neben vorbeibrausenden Personen- und dröhnenden Lastwagen hatten sieben Anrainer-Genossenschaften zu einem Presse-Event geladen, um – dank Mikrofon und Lautsprecher – ihrer Forderung Nachdruck zu verleihen: Die Einhausung des 900 Meter langen Strassenabschnitts, eine Umhüllung aus einer Glas-Stahl-Konstruktion, soll endlich gebaut werden – wie dies die Bevölkerung seit Jahren verlangt und 1999 mit einer Initiative bekräftigt hat.

Die 1981 eröffnete Nationalstrasse, die das Wallisellerkreuz mit dem Schöneichtunnel verbindet, verursacht in Schwamendingen enorme Immissionen. Nicht nur dass sie ein gewachsenes Wohnquartier entzwei schneidet, die Fahrzeugmasse, die hier rollt, hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Geplant für 55 000 Fahrzeuge, waren es schon ein Jahr nach Eröffnung 75 000. Heute fahren bis zu 130 000 Autos täglich; seit bald zehn Jahren sind Staus in den Stosszeiten an der Tagesordnung. Der Lärm, dem die rund 5000 Anwohner ausgesetzt sind, sprengt denn auch alle gesetzlich festgelegten Grenzen.

140 000 ZÜRCHERINNEN LEIDEN UNTER LÄRM.

Dank der Einführung der Tempo-30-Zonen hat sich der vom Strassenverkehr verursachte Lärm in vielen Quartieren der Stadt Zürich etwas verringert. Dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass man noch weit davon entfernt ist, die Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) einzuhalten. Auf einer Länge von über dreissig Kilometern städtisches Strassennetz überschreiten die Belastungen gar den Alarmwert (siehe Kasten). Dies bedeutet, dass in der Stadt Zürich neben den 5000 Anwohnern in Schwamendingen 15 000 weitere unerträglichem Lärm ausgesetzt sind. Weitere 120 000 ZürcherInnen leben mit Belastungen, die über den Immissionsgrenzwerten liegen – die gemäss Lärmschutz-Verordnung spätestens ab April 2002 eingehalten werden müssten.

Die ausserordentlich hohe Belastung durch Lärm und Abgase ist nicht nur für die menschliche Gesundheit schädlich, sie hat auch soziale und städtebauliche Folgen. Am Auto-

Die Autobahn A1.4.4 führt in Zürich-Schwamendingen mitten durch ein Wohngebiet. 5000 Menschen sind Lärmimmissionen ausgesetzt, die über den Alarmwerten liegen. Das hat Folgen: für die Bevölkerungsstruktur, die Bausubstanz, das ganze Quartier. Sieben Anrainer-Genossenschaften haben jetzt genug.



Mehr als 100 000 Fahrzeuge benützen die Nationalstrasse 1.4.4 täglich. In Schwamendingen führt sie mitten durch ein Wohngebiet.



Das Transparent mit der Forderung «Ja zur Einhausung der Autobahn» durften die Baugenossenschaften den Fahrzeuglenkern nicht zeigen. An einem Presse-Event wurde es trotzdem enthüllt.

bahnabschnitt in Schwamendingen zogen in den letzten Jahren viele Alteingesessene weg, die Mieterstruktur verschlechterte sich zusehends. Kein Wunder, mochten die Genossenschaften kaum mehr in die durchwegs älteren, schwer vermietbaren Siedlungen investieren. Die Einhausung würde denn auch beträchtliche Bauinvestitionen auslösen. 100 Millionen Franken, so schätzen die Befürworter, seien es insgesamt. Immerhin besitzen allein die sieben Genossenschaften an der Autobahn 927 Wohnungen in Liegen-schaften mit einem Versicherungswert von rund 300 Millionen Franken.

AUFWERTUNG DES QUARTIERS DRINGEND NÖTIG.

Die Baugenossenschaften würden im nunmehr wieder attraktiveren Umfeld nicht nur die notwendigen Renovationen an die Hand nehmen, sondern auch bisher zurück-gestellte Neubauprojekte verwirklichen. Die BG Süd-Ost etwa möchte die Kriegsbauten

am Tulpenweg mit ihren siebzig veralteten Wohnungen durch eine Überbauung mit 100 grosszügigen Wohnungen ersetzen – ganz im Einklang mit dem dringenden städtischen Ziel, Familien-Wohnraum bereitzustellen. Bevor eine solch grosse Investition getätigt wird, wollen Vorstand und Genossenschafter jedoch genau wissen, wie eine wirkungsvolle Sanierung des Autobahnabschnitts aussieht. Sorgen macht sich auch der Quartierverein. Die Stadtautobahn trage wesentlich zum schlechten Image Schwamendingens bei, so QV-Vertreterin Eva Sanders, das schon an Fluglärm leide und ausserdem eine Kehrlicht-verbrennungsanlage und einen grossen Schiessplatz ertragen müsse. Dabei sei das Quartier am Stadtrand mit seinen vielen Grün-flächen eigentlich attraktiv.

EINHAUSUNG – PRAGMATISCHE LÖSUNG. Warum aber kämpft man für die Einhausung und nicht für eine Lösung, die die Autobahn ganz

Belastungsgrenzwerte für Strassenlärm gemäss Lärmschutz-Verordnung des Bundes

Empfindlichkeitsstufe	Planungswert		Immissions-grenzwert		Alarmwert	
	Lr in dB(A)		Lr in dB(A)		Lr in dB(A)	
Zugeordnete Zonen	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I Erholungszonen	50	40	55	45	65	60
II Wohnzonen	55	45	60	50	70	65
III Wohn- und Gewerbe-zonen	60	50	65	55	70	65
IV Industriezonen	65	55	70	60	75	70

Tag: 6 Uhr bis 22 Uhr, Nacht: übrige Zeit.

im Untergrund verschwinden liesse? Die Konstruktion aus Glas und Stahl wäre wegen der teilweisen Hanglage baulich geeignet, wirksam (Reduktion der Immissionen um rund 40 dB) und mit 90 Millionen Franken auch finanziell tragbar. Die Idealvariante dagegen, die Tieferlegung der Strasse mit anschliessender Überdeckung, liefe grosse Gefahr, an den hohen Baukosten von 240 Millionen Franken zu scheitern. Zudem wäre sie wegen des Trams, das hier unterirdisch teils direkt unter der Autobahn fährt, nicht durchgehend möglich. Nichts bringen würde die billigste Variante: Lärmschutzwände würden die Belastung lediglich um 8 dB verringern – und auch dies nur direkt hinter den Wänden.

Schon 1989 hatte eine Arbeitsgruppe die Varianten geprüft und die Einhausung als beste Lösung empfohlen. Aus finanziellen und städtebaulichen Gründen lehnte die Kantonsregierung die Pläne jedoch ab. Erst nach der Volksinitiative von 1999 klärte die Regierung mit einem Vorprojekt die Kosten für die

Glaskonstruktion ab. «Wir wollen nicht mehr auf Jahre hinaus vertröstet werden», erklärt Asig-Präsident Werner Bosshard. Warum anderswo in der Schweiz, wo erst noch weniger AnwohnerInnen betroffen sind, viel teurere Autobahnüberdeckungen und -einhausungen verwirklicht werden, kann man in Schwamendingen nicht verstehen.

WICHTIGE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT. Die Dringlichkeit ihres Anliegens vermochten die sieben Baugenossenschaften Süd-Ost, Zentralstrasse, Glattal, Luegisland, Bahoge, Asig und Werdmühle den Presseleuten offenbar zu vermitteln. Das Echo in den grossen Zeitungen, zahlreichen Lokalblättern und beim Lokalfernsehen war beachtlich. Ein weiterer Effort scheint jedoch unvermeidlich: Der Regierungsrat des Kantons Zürich nämlich bleibt bei seiner ablehnenden Haltung. Dies geht aus einer jüngst bekannt gewordenen Stellungnahme zu einer Motion hervor, die das Anliegen hätte vorantreiben sollen. Der

kantonale Anteil von 77 Millionen Franken, so die Regierung, sei derzeit nicht finanzierbar. Nun hofft man auf eine wohlwollendere Beurteilung im Kantonsparlament und darauf, dass die eingereichte Initiative dem Volk bald vorgelegt wird.

Ob man denn wirklich daran glaube, dass nicht nochmals viele Jahre verstreichen, bis an der Autobahn in Schwamendingen Ruhe einkehrt, fragte ein Journalist am Presseanlass. Laufe alles glatt, konterte Jürg Rüeegg, Präsident des Vereins Einhausung Autobahn Schwamendingen, könnte die gläserne Hülle schon in sechs Jahren stehen. Einhausung subito, lautet die Parole. ☺

Anzeige

Judith Aebi, Schaffhausen.

»Eine optimale Wärmedämmung und Behaglichkeit stand für uns im Vordergrund, deshalb haben wir uns für dörig Fenster entschieden.«

dörig isolux[®] Wärmedämm-Fenster
senken Heizkosten

Profitieren Sie von unseren
interessanten Angeboten!

☎ 01 434 80 00

Der Star unter den Schweizer Fenstern mit 25% Wärmeeinsparung gegenüber herkömmlichen Produkten. Einmalige Kombination von Design und Technologie. Ideal für Renovation. Austausch in 1 Std. pro Fenster.

20 Jahre
dörig
über
1 Million
Fenster in der
Schweiz

dörig

FENSTER UND TÜREN

8048 Zürich · Max Höggerstrasse 2 · doerig.zuerich@doerigfenster.com · www.doerigfenster.com

EDELWEISS



Eis begehrt und eis geliebt. www.EnergyIQ.ch

erdgas