

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 65 (1990)
Heft: 2

Artikel: Eine Umkehr für verkehrten Verkehr
Autor: Nigg, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-105718>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Von Fritz Nigg

Eine Umkehr für verkehrten Verkehr

Als die Büros des SVW noch direkt an der Bucheggstrasse gelegen waren, wurden wir oft gefragt: «Wie hält ihr es überhaupt aus, bei dem Lärm und Gestank?» Die Bucheggstrasse ist nämlich eine der meistbefahrenen Strassen der Schweiz. Und doch wohnen dort einige hundert Menschen. Dass sie da sogar wohnten, wo wir nur unseren Arbeitsplatz hatten, ergab denn auch die Antwort auf die eingangs gestellte Frage. Unbeantwortet blieb dabei, ob es zumutbar ist, an einer derart belasteten Verkehrsachse überhaupt zu wohnen. Bestimmt wären Wohnungen dort längst verboten, gäbe es sonst überall nur ruhige Wohngegenden. Aber leider sind landauf, landab Hunderte von «Bucheggstrassen» zu finden.

Die gemeinnützigen Baugenossenschaften verfügen wahrscheinlich über einen besonders hohen Anteil von Wohnungen an stark belasteten Strassen. Ihre Siedlungen wurden oft an Ausfallstrassen erstellt. Häufig sind sie sogar zur Strasse hin orientiert und ihr entlang am dichtesten gebaut worden, während in den ruhigen, innenliegenden Vierteln Schulen und Anlagen zu finden sind. Schon seit langem müssen sich die Baugenossenschaften daher mit Fragen des Lärmschutzes auseinandersetzen. Dabei gibt es zwei Strategien, welche einander allerdings nicht ausschliessen. Die eine besteht darin, gegen den Verkehr selbst anzukämpfen, durch Opposition gegen Vorhaben, die, wie etwa Strassenbauten, neuen Verkehr bringen. Dazu kommen Massnahmen, die unter wohlklingenden Namen wie Verkehrsberuhigung oder Wohnstrasse den Verkehr zumindest umleiten, vielleicht sogar einschränken.

Die andere Möglichkeit ist die Defensive, der Lärmschutz. Wie eine mittelalterliche Stadt wird eine Siedlung mit Wällen und Mauern gegenüber dem Lärm abgeschirmt. Massnahmen an den Gebäuden selbst, zum Beispiel mit speziellen Fenstern, sollen den Schutz verstärken. Das alles ist überhaupt nicht neu. Schon 1974 legte eine Expertenkommission einen Bericht über den «Immissionsschutz an Nationalstrassen» vor, der die möglichen technischen Massnahmen auflistet.

Die Baugenossenschaften haben zumeist nicht die Verkehrsbauten oder den Verkehr selbst bekämpft, sondern defensiv-technische Massnahmen getroffen. Sie leisteten Pionierarbeit beim Bau von Schallschutzmauern und in der Verwendung von lärm-dämmenden Fenstern. Dann folgten Neubauten, bei denen die Abwehr von Strassenlärm ein zentrales Anliegen war. Die Genossenschaften hatten ihre Gründe, sich nicht vorab auf der (verkehrs-)politischen Ebene gegen den Lärm zu wehren, sondern mit baulichen Massnahmen den politischen Konflikt zu umgehen. Politische Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Vorstände hätten wahrscheinlich sonst die kollegiale Zusammenarbeit beeinträchtigt.

Im Gegensatz zu anderen Immissionen ist es beim Verkehrslärm nicht selbstverständlich, dass der Verursacher auch die Kosten trägt. Das gilt für die Strasse so gut wie für die Schiene und den Luftraum. Genannt sei hier nur der Fall jener fünf Baugenossenschaften, die gegen einen grossen Kanton Forderungen wegen Minderwertes geltend machen, weil er direkt entlang ihren Siedlungen eine Nationalstrasse gebaut hat. Dadurch entstanden den Genossenschaften Wertebussen in Millionenhöhe. Das Verfahren ist seit 1973 (!) hängig; die Genossenschaften befürchten heute, nie auch nur einen Rappen zu erhalten.

Man stelle sich vor, einer Schweizer Firma würden im Ausland Millionenwerte enteignet, und 17 Jahre später wäre die Frage der Entschädigung noch immer offen. Sogar wenn ein Betroffener die Kosten selbst zu tragen bereit ist, um sich vor Verkehrsimmissionen zu schützen, ist es unsicher, ob er zum Ziel gelangt. Er muss vielmehr damit rechnen, dass ihm der Selbstschutz verboten oder verunmöglicht wird. Um zum Fall Bucheggstrasse zurückzukehren: Eine vom Volk angenommene Initiative verlangt den Bau eines Tunnels, der den Durchgangsverkehr aufnehmen und so dem Quartier die verlorene Wohnlichkeit zurückgeben würde. Die Stadt Zürich wäre voraussichtlich bereit, die Kosten zu übernehmen. Vorläufig ist aber unsicher, ob der Kanton diesen Schritt der Stadt nicht gleichwohl faktisch verunmöglichen würde.

Weniger Verkehr würde uns nicht nur bessere Luft und weniger Lärm bescheren, sondern auch mehr Platz zum Wohnen. 131 Quadratmeter Boden pro Einwohner beanspruchen heute die Verkehrsflächen, das ist wahrscheinlich mehr, als unsere Wohnsiedlungen benötigen. Nichts deutet aber darauf hin, dass sich der Verkehr inskünftig zurückbilden wird. Der Grund dafür liegt im Verhalten fast aller von uns. Denn wir alle fahren im Auto, selbst wenn wir keines besitzen, und mit der Bahn; immer häufiger wird sogar geflogen. Dieses Eingeständnis, dass wir alle den Verkehr verursachen, ist freilich meines Erachtens kein Grund, die negativen Folgen wie Lärm, Luftverschmutzung und Bodenverschleiss einfach hinzunehmen. Wir alle produzieren ja auch Abwasser. Trotzdem fällt es uns nicht ein, uns mit dreckigem Trinkwasser abzufinden.

Das Wuchern des Verkehrs kommt meines Erachtens vor allem daher, dass er volkswirtschaftlich ein Eigenleben führt und zuwenig in die Marktbedingungen eingebunden ist. Es beginnt damit, dass der Boden für die meisten Verkehrsbauten notfalls durch Enteignung beschafft werden kann. Für das Wohnen, das doch ebenfalls ein Grundbedürfnis abdeckt, bleibt dagegen nur der freihändige Erwerb. Ist eine Fläche erst einmal dem Verkehr gewidmet, gibt es praktisch kein Zurück mehr, selbst wenn sie nicht mehr benötigt wird. Es sei nur an die zwecklosen Bemühungen der Eisenbahnerbaugenossenschaft Zürich-Altstetten erinnert, eine mitten durch ihre Siedlung führende, verkehrsmässig unbedeutende Strasse aufzuheben («das wohnen» 9/1989). Auch hier spielt also der Markt nicht. Dass der Verkehr für die sozialen Kosten, die er verursacht, bisher nicht aufkommen muss, wurde bereits erwähnt. Das heisst, er ist zu billig, während beispielsweise das Wohnen wegen lärmabweisender Investitionen und nicht kostendeckend vermietbarer, vorgeschriebener Einstellplätze verteuert wird. An neuen Modellen, auch in den Verkehr etwas mehr marktwirtschaftliche Ordnung zu bringen, besteht kein Mangel. Würden sie in die Tat umgesetzt, hätten es auch die Baugenossenschaften sowie ihre Mieterinnen und Mieter wieder etwas leichter.