

ZÜRICH UND REGION



An diesem Wochenende soll es auf den Fussballplätzen besonders fair zugehen. 15

Integrierte Ausländer, die ihre Kinder in die Schweiz holen wollen, haben es in Zürich schwer. 17

BelleVue Welches sind die Farben Zürichs? Forscher zeigen es in einem speziellen Farbatlas. 26

IM BRENNPUNKT: GESAMTVERKEHR

Bürger voraus, Staat hinterher

Der Kanton hat endlich ein Gesamtverkehrskonzept, doch am Verkehrswachstum wird sich damit nichts ändern. Der Kanton kann bloss optimieren.

Von Hans-Peter Bieri

Zürich. – Die Vorgeschichte war spektakulär. Bundesratsrüge, Krach und Blockade in der Regierung, Ämterrochade, Fierz' Abgang – die Gesamtverkehrsstrategie des Regierungsrats hätte nicht publikumswirksamer lanciert werden können. Das Konzept selber, das Volkswirtschafts-direktorin Rita Fuhrer am Donnerstag präsentiert hat, nimmt sich um einiges weniger spektakulär aus – aus vielerlei Gründen.

Zum einen: Verkehrspolitik ist reaktiv. Die meisten Ursachen für den wachsenden Verkehr liegen ausserhalb ihres Zugriffs und sind im Normalfall durchaus erwünscht. Die Bevölkerung wächst, die Wirtschaft, der Wohlstand, die freie Zeit. Man kann sich ein Auto leisten oder zwei, das Wohnen im Grünen, lange Arbeits-

wege, vielfältige Freizeitaktivitäten. Und die Wirtschaft karrt die Güter heran, die diesem Lebensstandard entsprechen. Eine Regierung, die den Menschen das wegnehmen möchte, würde sich selber das politische Grab schaufeln.

Der Verkehr folgt den Menschen; sie schaffen ihn, die Politik reagiert darauf. Die Nachfrage bestimmt das Angebot. Das aber heisst: Das Gesamtverkehrskonzept kann (und will) den Verkehr weder in Frage stellen noch eindämmen, sondern gibt nur an, wie der Kanton ihn bewältigen will. Das mag als Ziel bescheiden sein, ist aber realistisch. Sogar die Grünen akzeptieren heute den Mobilitätswachstum als unausweichlich und wollen ihn nur noch «nachhaltig» gestalten.

Raumplanung

Zum andern: Verkehrspolitik ist sekundär. Wenn der Verkehr den Menschen folgt, dann folgt er ihren Siedlungen, ihren Arbeitsplätzen, ihren Freizeit- und Einkaufszentren. Wenn man ihn beeinflussen will, dann muss man das in erster Linie über die Raumplanung tun.

Der Kanton Zürich ist da auf gutem Wege. Seine Planung zielt auf Verdich-

tung statt Zersiedlung und stützt die Verkehrserschliessung möglichst breit ab. Neben den Strassen soll der öffentliche Verkehr ein Grundangebot liefern. Die Siedlungsentwicklung wird an den Knotenpunkten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs konzentriert, Siedlungen ab einer bestimmten Grösse und Zentren mit erhöhtem Publikumsverkehr müssen gut mit dem ÖV erschlossen sein.

Das Problem ist nur: Die Raumplanung hört an der Kantonsgrenze auf. Wenn Zürcher Strassen verstopft sind, dann auch, weil immer mehr Arbeitspendler zum Wohnen in die Nachbarkantone ausweichen. Zürich hat keine Möglichkeiten, seine siedlungs- und verkehrspolitischen Vorstellungen dort durchzusetzen.

Zum Dritten: Die Zürcher Verkehrspolitik braucht nicht neu erfunden zu werden. Die entscheidenden Weichen wurden mit dem Start von S-Bahn und Verkehrsverbund schon vor anderthalb Jahrzehnten gestellt. Seither treibt der Kanton die Verkehrserschliessung auf beiden Wegen, Schiene und Strasse, voran. Er war dabei ausgesprochen erfolgreich und hat die beiden Systeme erstaunlich gut aufeinander abgestimmt. Sie konkurrieren sich nicht, sie ergänzen einander.

Selbstverständlich ist das nicht. Denn die beiden Systeme wurden nicht miteinander, sondern unabhängig voneinander und nicht selten gegeneinander weiterentwickelt. Wenn dabei nichts Überflüssiges und keine Doppelspurigkeiten entstanden, so ist das nicht zuletzt dem finanziellen Druck zu verdanken. Der erlaubte nur, was ausgewiesen war.

Man wird alles brauchen

Wenn das Gesamtverkehrskonzept in der Praxis nicht mehr als die Fortsetzung des Bisherigen ist, so führt es doch die Planungs- und Entscheidungswege zusammen. In der Regierung ist das bereits geschehen, im Kantonsrat soll es noch stattfinden. Die Vorteile sind unverkennbar. Wenn die Verkehrsplanung systematisiert wird, macht das künftige Auseinandersetzungen um das Verhältnis zwischen öffentlichem und Individualverkehr – den so genannten Modal Split – rationaler.

Allerdings verliert dieser Streit ohnehin an Brisanz. Das Zürcher Verkehrssystem bewegt sich an der Sättigungsgrenze, und die Bürger schaffen immer mehr Nachfrage. Man wird bald alles brauchen, was man hat und noch bauen kann.

Die Hochkonjunkturjahre werden entsorgt

In Zürich werden so viele Wohnungen abgebrochen wie seit den Siebzigerjahren nicht mehr – die Nachkriegsbauten sind abbruchreif.

Von Janine Hosp

Zürich. – Als vor zwei Jahren an der Bernerstrasse in Zürich-Alstetten die Bagger auffuhren, war dies der Auftakt zu einer Serie von Abbrüchen im grossen Stil: Gleich eine ganze Überbauung, die städtische Siedlung Bernerstrasse mit 267 Wohnungen, hatten sie im Visier. Die Häuser aus dem Jahr 1959 waren billig gebaut, die Wohnungen eng, und am Ende lebten vor allem noch Personen dort, die andernorts keine Wohnung fanden – solche mit bescheidenem Einkommen und Ausländerinnen und Ausländer aus 16 Nationen. Ein Jahr später begann in Seebach der Abbruch der Siedlung Katzenbach, zu der 121 Reiheneinfamilienhäuser und 20 Mehrfamilienhäuser gehörten, und heute warten etliche Überbauungen auf die Bagger.

Inzwischen werden so viele Wohnungen abgebrochen wie seit den Siebzigerjahren nicht mehr, als durchschnittlich 219 Wohnungen pro Jahr verschwanden. 2004 nun wurden 515 Wohnungen abgerissen, vergangenes Jahr 357. «Das ist aber immer noch viel zu wenig», sagt Alex Martinovits von der städtischen Abteilung Stadtentwicklung Zürich. «Wenn nicht mehr Häuser ersetzt werden, ist die Bausubstanz der Stadt Zürich langfristig völlig veraltet.» In den letzten fünf Jahren seien im Durchschnitt lediglich 283 Wohnungen abgebrochen worden, was 0,14 Prozent des ganzen Wohnungsbestandes entspricht. Immerhin standen den 283 Abbrüchen auch 1162 Neubauten gegenüber.

Besonders aktiv erneuern die Genossenschaften ihren Gebäudebestand; sie besitzen in Zürich 40 000 der 200 000 Wohnungen. «Ersatzneubauten sind ein relativ neues Thema, und dabei spielen sie schweizweit eine Pionierrolle», sagt Martinovits. Private Investoren hingegen bauen eher auf der grünen Wiese oder auf ehemaligen Industriearealen, vielleicht weil ein Ersatzneubau aufwändig sei und sie noch wenig Erfahrungen damit haben.

Weshalb aber brechen Genossenschaften immer öfter ihre Liegenschaften ab statt sie zu renovieren? «Das würde sich nicht rechnen», sagt Alfons Sonderegger,

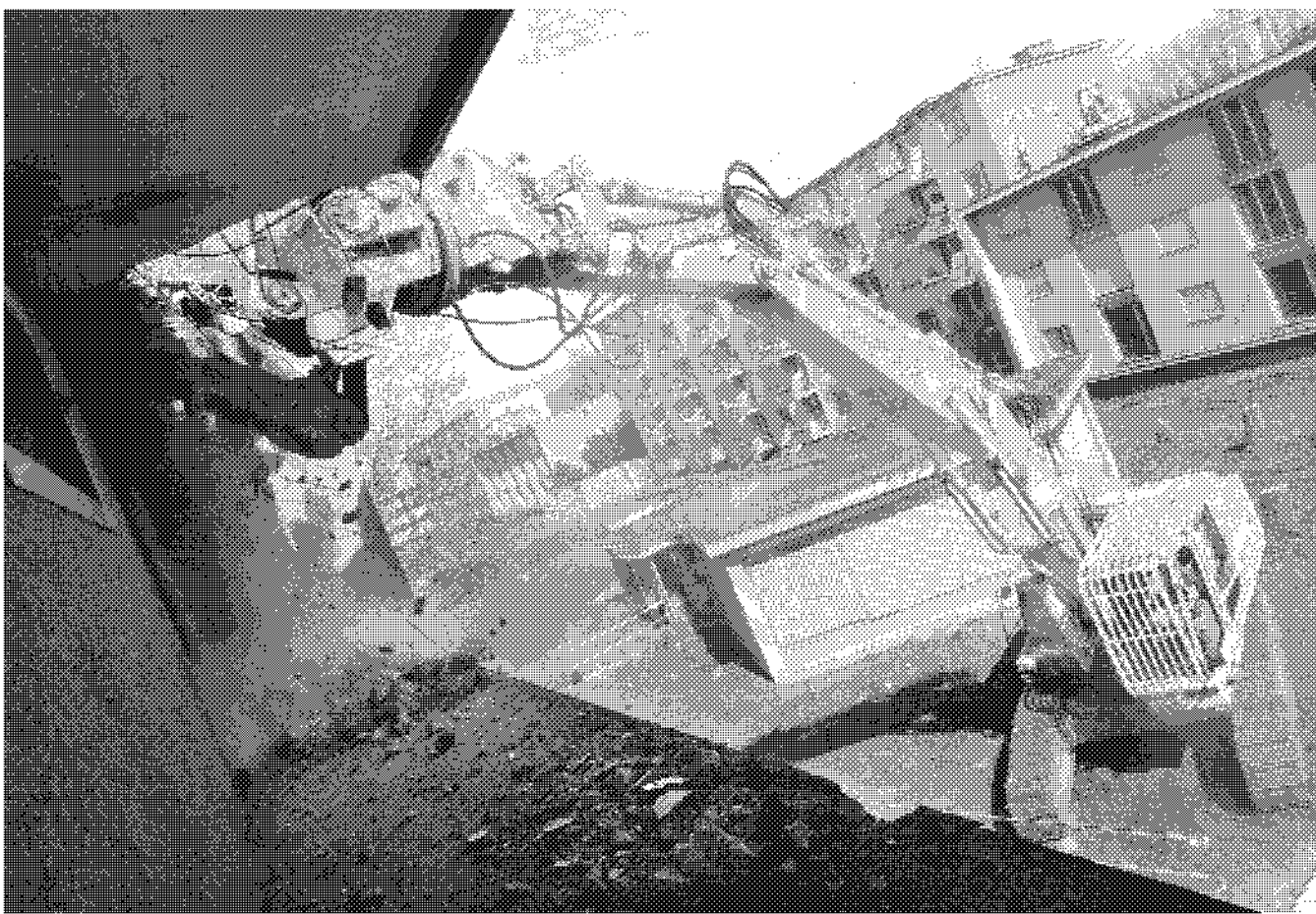


BILD ALESSANDRO DELLA BELLA/KEYSTONE

515 Wohnungen wurden 2004 in Zürich abgebrochen – 267 davon standen an der Bernerstrasse in Alstetten.

Präsident der Familienheim-Genossenschaft Zürich (FGZ). Sie plant in den nächsten Jahren eine ganze Reihe von Ersatzneubauten, unter anderem für 64 Reihenhäuschen, und hat erst gerade zwei Mehrfamilienhäuser durch Neubauten ersetzt. In diesen beiden Häusern kostete eine 3-Zimmer-Wohnung am Ende 600 Franken. Wären sie saniert worden, hätten sie 1100 Franken gekostet, jetzt, im Neubau, 1200 Franken. Sie sind aber nicht nur grösser als die früheren Wohnungen, sie sind auch schallisoliert, modern ausgebaut und verfügen über eine Veranda. «Die alten Wohnungen wären immer ein Flickwerk geblieben», sagt Sonderegger. Von den früheren Bewohnern ist jedoch niemand in den Neubau zurückgekehrt. Die Genossenschaft konnte ihnen aber andere Wohnungen anbieten.

Die FGZ verfügt über 2197 Wohnungen und hat, damit sie den Erneuerungsbedarf

abschätzen kann, ein Bauleitbild für die nächsten 25 Jahre erstellt. Es zeigte sich, dass mitnichten die ältesten Wohnungen – sie wurden 1925 erbaut – zuerst ersetzt werden müssen. «Die Bausubstanz aus den Sechziger- und Siebzigerjahren ist so miserabel, dass auch wir dort zuerst eingreifen müssen», sagt Alfons Sonderegger.

In Städten wird viel abgebrochen

Dass gerade jetzt so viele Häuser ersetzt werden, hat aber nicht nur damit zu tun, dass der Lebenszyklus vieler Bauten zu Ende ist, insbesondere jener aus der Nachkriegszeit und den Sechziger- und Siebzigerjahren. Heute sind auch die Voraussetzungen dafür gegeben: Die Wirtschaftslage ist gut, die Leute wollen wieder in der Stadt wohnen, und nicht zuletzt ist das politische Klima günstig. Das hat der Stadtrat bereits 1998 mit seinem Legislaturziel «10 000 in 10 Jahren» deutlich gemacht.

Der steigende Trend bei Wohnungsabbrüchen zeigt sich allerdings nicht nur in Zürich, sondern auch in anderen Städten des Kantons. Das Statistische Amt des

Kantons Zürich registrierte vor allem in Zentrumslagen viele Abbrüche – und Neubauten. Mit 924 Abbrüchen verschwanden auch hier so viele Wohnungen wie seit den Siebzigerjahren nie mehr.

Die Zahl der Abbrüche hat aber noch nicht die Obergrenze erreicht. In Quartieren wie Schwamendingen, wo Genossenschaften nach den Weltkriegen viel gebaut haben, dürfte noch weit mehr abgebrochen werden. «Dort bestehen einige Pläne, die überalterte Bausubstanz zu ersetzen», sagt Alex Martinovits.

Zum Thema Abbruch muss seiner Ansicht nach aber erst noch ein Umdenken stattfinden. In der Schweiz sei die Meinung noch weit verbreitet, dass man für die Ewigkeit baue, vielleicht auch, weil man durch Kriegszerstörungen weniger zur Erneuerung gezwungen worden sei. «Wir können aber nicht ganz Zürich als Zeitzeuge erhalten.» Werde die Stadt so langsam wie heute erneuert, müsse jedes Gebäude im Durchschnitt 700 Jahre stehen. Ein herkömmliches Haus hat eine technische Lebensdauer zwischen 40 und 80 Jahren.

FCZ-Spieler gesteht Schuld ein

Er sei alkoholisiert und viel zu schnell unterwegs gewesen, lässt Kresimir Stanic aus dem Spitalbett verlauten.

Zürich. – Nach den Schlagzeilen und Spekulationen hat sich der am letzten Wochenende schwer verunfallte Stürmer des FC Zürich Kresimir Stanic für die Offensive entschieden. In einem vom FCZ versandten Brief an die «sehr verehrten Medienvertreter» und die «lieben FCZ-Fans» schildert der 21-jährige seine Version von dem, was sich in der Nacht auf Sonntag ereignet hat. Nach einer Geburtstagsfeier in Volketswil, an der auch drei Mannschaftskollegen waren, habe er sich gegen 2.30 Uhr alkoholisiert ans Steuer gesetzt, und nach dem Schöneichtunnel im Zürcher Kreis 6 sei er mit «deutlich überhöhter Geschwindigkeit» in einen tonnenschweren Findling am Strassenrand gerast. Der junge Fussballprofi und Schweizer Nachwuchsnationalspieler erlitt dabei schwere Verletzungen am linken Bein.

Stanic schreibt, der Tacho seines Autos habe kurz vor dem Unfall auf der Winterthurerstrasse «knapp über 100 km/h» angezeigt, erlaubt ist dort Tempo 60. «Ich habe einen grossen Fehler begangen», schreibt der FCZ-Spieler. Er habe seine Vorbildfunktion als Spitzensportler nicht wahrgenommen, seinen Arbeitgeber und die Fans enttäuscht. «Es tut mir aufrichtig Leid, ich möchte mich bei allen entschuldigen.» Stanic widerspricht den Gerüchten und Aussagen einer im «Blick» zitierten Augenzeugin, er habe sich mit drei anderen Rasern ein Rennen geliefert. Er trage für den Unfall die alleinige Schuld. Ob Stanic diesbezüglich die Wahrheit sagt oder ob er Kollegen schützen will, klärt die Stadtpolizei Zürich zurzeit ab.

Der Fussballer, der den Brief FCZ-Funktionären diktiert hat, schreibt, sein Mannschaftskollege David Da Costa habe ihn im Spital darüber informiert, dass er kurz nach dem Aufprall an der Unfallstelle angehalten habe, dann aber weitergefahren sei – angeblich unter Schock. Da Costa hatte die Party in Volketswil gleichzeitig mit Stanic verlassen (TA vom Freitag). Der 20-jährige Ersatztorhüter ist zurzeit vom Training dispensiert, am Dienstag darf er laut FCZ-Mediensprecher Alexander Kuszka aber wieder mittun.

Ob Stanic je wieder Fussball spielen kann, ist ungewiss. Der Spieler hat beim FCZ einen Vertrag bis 2010 und erhält auch nach dem Unfall seinen Lohn. Der Klub, so Mediensprecher Kuszka, werde allfällige Massnahmen gegen Stanic erst beschliessen, wenn die Polizei oder gar die Justiz restlos alles aufgeklärt habe. Bei der Polizei hiess es gestern nur, man habe Stanics Aussagen «mit Interesse gelesen» und man werde diese mit jenen vergleichen, die der verunfallte Fussballer gegenüber der Polizei gemacht hat. (n/w)

REKLAME

RQ 388-T

UNARI GEMEINSCHAFT MINORITÄTEN IN DER SCHWEIZ
SOCIETÀ PER LE MINORANZE IN SVIZZERA
SOCIETÀ PER LE MINORANZE IN SVIZZERA
SOCIETÀ MINORITÄTEN EN SVIZZERA



Ich bin gegen dieses harte Asylgesetz und gegen das Ausländergesetz

weil die Polizei Asylsuchende selbst in Privatwohnungen ohne richterliche Erlaubnis durchsuchen kann; Asyl- und Strafrecht werden vermisch und die Rechte der Asylsuchenden eingeschränkt.

Menschenrechte werden verletzt.

Prof. Dr. Dr. theol. h.c.
Werner Kramer
Präsident GMS

Gesellschaft Minderheiten in der Schweiz
www.gms-minderheiten.ch