

Warum Chefärzte des Unispitals ein Herzzentrum wollen Seite 14

Wie Regensberg zum tiefsten Sodbrunnen der Schweiz kam Seite 14

Rote Teufel und edle Wilde: Unser Bild der Indianer im Nonam Seite 15

Gedichte der jungen Zürcher Autorin Anne-Marie Kenessey Seite 15

# Wenn Städte über Autobahnen wachsen

Ein Zürcher Architekt will ganze Quartiere über Nationalstrassen stellen – zuständiges Bundesamt ist einverstanden

Wenn das Land knapp wird, überbaut man die Autobahn. Der Vorschlag des Architekten Claude Schelling ist so überraschend wie einfach. Der Knackpunkt ist nicht die Finanzierung, sondern der Wachstumsprung für die Gemeinde.

Irène Troxler

Seit der Kanton Zürich an der Urne Ja gesagt hat zur Kulturlandinitiative, ist das Thema bauliche Verdichtung noch etwas dringlicher geworden. Denn nur so lässt sich das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Grossraum Zürich noch bewältigen – neue Flächen stehen nicht mehr zur Verfügung. Den Zürcher Architekten Claude Schelling treibt die Frage schon lange um, wie man bauen kann, ohne neues Land zu konsumieren. Nun hofft er, die richtige Zeit für die Realisierung seiner unkonventionellen Idee sei gekommen.

## Unten Tunnel – oben Wohnen

In Schellings Architekturbüro in Wipkingen steht ein grossformatiges Modell. Dass es sich nicht um eine x-beliebige Überbauung handelt, sieht man auf den Seiten: Unten den Gebäuden ist ein Tunnel ausgespart für die Autobahn, die dort verläuft. Schelling plant eine grosse Wohnsiedlung samt Büros, Läden, Gewerbenutzungen und Schulhaus über einer Nationalstrasse. Er schlägt damit mehrere Fliegen mit einer Klappe: Die Lärm- und Luftbelastung verschwindet weitgehend, und die Umgebung des Autobahnabschnittes wird aufgewertet. Über der Fahrspur entsteht Wohnraum – im konkret ausgearbeiteten Projekt für etwa 5500 Personen. Er habe verschiedene Autobahnabschnitte geprüft und die Strecke zwischen Aubrigg und dem Glattzentrum auf Walliseller Boden für ideal befunden, sagt Schelling. Dort könnte die Überbauung auch eine Brücke schlagen zwischen den Siedlungsgebieten von Zürich Schwamdingen und Wallisellen, findet er.

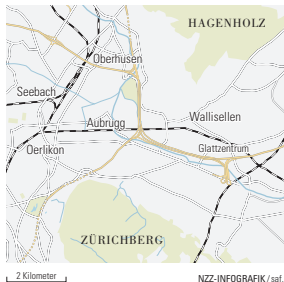
Weil die Landpreise im Grossraum Zürich hoch sind und er keinen einsetzen muss, könnte das Projekt kostendeckend realisiert werden. Das Bundesamt für Strassen hat Zustimmung signalisiert und Schelling bereits den Entwurf für eine Vereinbarung zur Realisierung solcher Überbauungen zugestellt. Auch der Zürcher Baudirektor Markus Kägi hat den Vorschlag kürzlich an einer Podiumsveranstaltung als «interessant» bezeichnet. Seine Direktion ist über das Projekt im Bild. Da Autobahnen nicht im Siedlungsgebiet liegen, wäre für die



Architekt Claude Schelling mit seinem Projekt zur Überdeckung der Autobahn in Wallisellen.

CHRISTOPH RUCKSTUHL / NZZ

Überbauung eine Richtplanänderung nötig. Investoren sind bereits in Sicht: 11 Baugenossenschaften haben laut Schelling bisher Interesse gezeigt am Projekt in Wallisellen. Gemeinnützige Bauträger haben im Grossraum Zürich zunehmend Mühe, Land für neue Projekte zu finden. Die Zusammenarbeit mit meh-



renen Genossenschaften hätte den Vorteil, dass das Neubaugartier von der Grösse eines ganzen Dorfes nicht allzu monoton erscheinen würde.

Laut Schellings Kostenkalkulationen würde eine durchschnittliche 4½-Zimmer-Wohnung von 106 m<sup>2</sup> Nettotonnage monatlich rund 2400 Franken

kosten (einschliesslich Nebenkosten). Gebaut würde im Minerale-P-Standard, wobei er die Abluft der Autobahn filtern und als Wärmequelle nutzen möchte. Auf den Dächern plant er ein Solarkraftwerk. Die Wohnungen im Modell sind zwar dicht gestellt, aber von viel Grünraum umgeben, welcher Fussgängern und Velofahrern vorbehalten ist. Die Autos verschwinden in einer Parkgarage direkt über der Autobahn. Die weniger attraktiven Lagen an den Tunnelenden wären Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben vorbehalten.

Alles andere als begeistert über die Idee Schellings ist allerdings Bernhard Krismer, der Gemeindepräsident von Wallisellen. Er ist eine zentrale Figur in dem Vorhaben, da ohne die Zustimmung der Gemeinde keine Überbauung möglich ist. Wallisellen habe seine Aufgaben in Bezug auf die innere Verdichtung gemacht, sagt Krismer abwehrend. Die Gemeinde werde vom Kanton in diesem Zusammenhang regelmässig als ein Vorbild hingestellt. Mit dem Richtplan-Areal entstehe an der Gemeindegrenze beim Glattzentrum bereits ein dichtes Neubaugartier, das aber sozial verträglich und gut an die bestehenden Wohnquartiere angeschlossen sei. Eine Autobahnüberbauung hingegen wäre für Wallisellen nicht verkehrbar, be-

fürchtet Krismer. «Ich glaube nicht, dass Schellings Projekt an diesem Standort je kommt», hält er fest. Negativ findet er auch, dass die Überbauung von der Stadt Zürich her erschlossen wäre. Das Gebiet würde so nie richtig zu Wallisellen gehören, ist er überzeugt.

## Chancen eher in Winterthur

Hingegen stossen Schellings Ideen in Winterthur auf Interesse. Gemeinderat Beat Meier (glp.) hat einen Vorstoss eingereicht, in dem er den Stadtrat auffordert, eine Überbauung für Wohn- oder Gewerbeziele im Abschnitt Töss-Ohringen zu prüfen. Dort soll die A 1 im Rahmen des geplanten Ausbaus auf sechs Spuren ohnehin überdeckt werden, allerdings ist noch nicht klar, wann dieser Ausbau erfolgen wird. Die Bevölkerung von Winterthur Töss setzt sich stark dafür ein, dass die Autobahn schon vor dem Spurausbau überdeckt wird. Macht Wallisellen nicht mit, so würde Schelling sein Projekt noch so gerne an die Winterthurer Verhältnisse adaptieren. Dies wäre kein Problem, da er seine Bauten modular entwickelt hat. Die einzige Bedingung ist ein Autobahnabschnitt von mindestens 600 Metern Länge in einem urbanen und gut erschlossenen Gebiet.

# Vier junge Männer nach Tötung in Haft

Opfer in Aeugst tödlich verletzt

yr. · Vier junge Männer im Alter zwischen 15 und 20 Jahren werden verdächtigt, für die Tötung eines 85-jährigen Mannes in Aeugst am Albis verantwortlich zu sein. Der Mann war am 5. Juli bei sich zu Hause niedergeschlagen und schwer verletzt worden; zehn Tage später erlag er im Spital seinen Verletzungen. Wiederum zwei Tage später, am Dienstag vergangener Woche, wurde ein 20-jähriger Tatverdächtiger festgenommen, wie die Kantonspolizei am Montag mitgeteilt hat. Nach der ersten Verhaftung waren in den Folgetagen die drei weiteren Mitverdächtigen festgenommen worden. Es handelt sich um vier Schweizer, die laut Angaben eines Polizeisprechers familiäre beziehungsweise tibetische Wurzeln haben. Zwei von ihnen sind im Kanton St. Gallen wohnhaft, die beiden anderen im Kanton Zürich.

Das Motiv und die Hintergründe zur Tat werden von der Staatsanwaltschaft IV beziehungsweise im Fall des minderjährigen Tatverdächtigen von der Jugendanwaltschaft Unterland untersucht. Alle vier befinden sich in Untersuchungshaft. Das später verstorbene Opfer war am Tatabend so schwer verprügelt worden, dass es gemäss damaliger Polizeimitteilung Rippenbrüche, eine Oberschenkelfraktur und ein Schädel-Hirn-Trauma erlitt. Dem 85-jährigen Mann gelang es aber noch, selber die Polizei zu alarmieren.

# Jedes sechste Mal (mit)schuldig

Unfallbilanz von Bus und Tram

rsr. · Bei jedem sechsten Unfall mit Beteiligung öffentlicher Verkehrsmittel gelten ebendiese als «Hauptverursacher». Dies ist der stadträtlichen Antwort auf eine entsprechende Anfrage zweier GLP-Gemeinderäte zu entnehmen. Im vergangenen Jahr ereigneten sich laut der städtischen Verkehrsunfallstatistik 215 Unfälle mit Tram oder Bus, in 133 Fällen kam es dabei zu Verletzungen. Als Hauptverursacher listet der Stadtrat in 36 Fällen die öffentlichen Verkehrsmittel auf, nicht genannt wird, wie oft es dabei Verletzte gab. Dafür zeigt sich, dass die Quote im Durchschnitt der letzten Jahre liegt. Einen Ausreisser nach oben hatte es 2010 gegeben, als bei jedem dritten Unfall die Lenker öffentlicher Verkehrsmittel als Hauptverursacher identifiziert wurden.

Einschränkend hält der Stadtrat indes fest, dass «der eigentlich »Schuldige« oft gar nicht eruierbar» sei. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn ein Buschauffeur aufgrund eines riskanten Manövers eines andern Verkehrsteilnehmers abrupt bremsen muss und dabei ein Passagier zu Fall kommt und sich verletzt. Statistisch geht ein solcher Fall zulasten der Verkehrsbetriebe; die tatsächliche Unfalluntersuchung kann dagegen oftmals Jahre dauern. Zugleich erinnert der Stadtrat daran, dass die präsentierten Zahlen nicht auf die VBZ übertragen werden können, sondern alle Verkehrsbetriebe umfassen, die auf Stadtzürcher Strassen unterwegs sind.

Zu dieser Bemerkung sah sich der Stadtrat veranlasst, weil die Gemeinderäte explizit nach den Verhältnissen bei den VBZ gefragt hatten. In ihrer Antwort stellt sich die Exekutive schützend vor die Verkehrsbetriebe. So sei «kein direkter Zusammenhang zwischen Unfallereignissen und Krankheitstagen» erkennbar. Letztere liegen für Buschauffeure bei durchschnittlich 9,86 Tagen im Jahr, für Tramfahrer bei 10,2 Tagen. Zudem verweist der Stadtrat auf die interne Mitarbeiterbefragung, die ein «sehr hohes Commitment» gezeigt habe. Auch die sehr tiefe Fluktuationsrate von 3,2 Prozent sei «als Indiz für die Mitarbeiterzufriedenheit» zu werten.

# Stadtrat Bülach für Verbleib bei der BVK

Vertrauen in Sanierungseffort

flo. · Der Stadtrat Bülach will den Anschlussvertrag mit der Personalvorsorge des Kantons Zürich (BVK) erneuern. Laut Mitteilung vom Montag wertet er den Effort von BVK und Kanton zur Sanierung als erfolgversprechend. Der neue Anschlussvertrag wird im Herbst unterzeichnet, falls die Beschäftigten der Stadt zustimmen; abgestimmt wird im Anschluss an eine Informationsveranstaltung, wie Stadtschreiber Christian Mühlethaler sagte. Seitens der Stadt Bülach sind der BVK rund 300 Personen angeschlossen. Bei einem Verbleib in der BVK hat Bülach einen jährlichen Sanierungsbeitrag von rund 700 000 Franken zu leisten. Andernfalls müsste die Stadt laut Mühlethaler mit mehreren Millionen Franken an den Ausgleich der Unterdeckung beitragen.

# Besserer Zugang zu Geodaten

Technisch komplexe Materie wird neu geregelt

sho. · Der Regierungsrat hat beschlossen, das kantonale Geoinformationsgesetz zusammen mit dem Bundesgesetz über Geoinformation auf den 1. November 2012 in Kraft zu setzen. Die beiden Gesetze handeln von einer technisch komplexen Materie, die aber von allgemeiner Bedeutung ist. Es geht um sämtliche Daten mit einem räumlichen Bezug, unter anderem diejenigen der amtlichen Vermessung, der Kataster über öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen oder über sämtliche Leitungen im Boden.

## Daten fürs Immobilienwesen

Auf dieser Grundlage sind zum Beispiel schweizweit Hypothekendarlehen von mehr als 700 Milliarden Franken gesichert. Das neue Geoinformationsrecht

schaft nun eine umfassende gesetzliche Grundlage für die Erhebung, Nachführung, Verwaltung und Nutzung von Geodaten. Ihre Harmonisierung auf den verschiedenen Staatsebenen spart Kosten ein. Weiter werden sie für Bauherren, Planer, Architekten und Ingenieure besser zugänglich. Wie es in einer Mitteilung des Regierungsrats heisst, erhalten Geodaten für Planungen und Entscheidungen aller Art in öffentlichen Verwaltungen und für Private, in der Wissenschaft und Wirtschaft, steigende Bedeutung. Das zeigt das Geoinformationssystem (GIS) des Kantons Zürich, über das im Internet mehr als 100 thematisch unterschiedliche, auf Geodaten basierende Karten abrufbar sind.

Das jüngste Beispiel dafür ist eine digitale Zusammenstellung über sämtliche gemeinnützigen Wohnungen im

Kanton. Dazu zählen etwa 10 Prozent aller Wohneinheiten. Sie gehören Bauträgern, die keine Gewinnabsichten verfolgen, wie Gemeinden, Genossenschaften, Stiftungen oder gemeinnützige Aktiengesellschaften.

## Wohnsiedlungen per Klick

Verschiedene Funktionen erlauben es, einzelne Siedlungen und Gebäude auf dem Bildschirm anzusteuern, wie das Amt für Wirtschaft und Arbeit sowie der Regionalverband Zürich der Wohnbaugenossenschaften mitteilen. Per Mausklick auf ein Gebäude erhalten die Nutzer Zusatzinformationen wie den Siedlungsnamen, das Baujahr und die Anzahl der Wohnungen.

www.gis.zh.ch