

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 7: **Lärm**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.

## Verkehrspolitik: Massnahmen notwendig

**Mit der bisher beschlossenen Verkehrspolitik wird keine nachhaltige Entwicklung erreicht. Um die zunehmenden Staus, Umweltbelastungen und Defizite zu mindern, sind griffigere Massnahmen nötig – vor allem beim Luft- und Freizeitverkehr. Dies sind die Schlussfolgerungen des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41.**

(nfp) Das NFP 41 «Verkehr und Umwelt» hat nach vier Jahren Forschung im Umfang von gut zehn Millionen Franken seine Bilanz in Form von 41 Thesen präsentiert. Zu den wichtigsten Forderungen gehören Massnahmen im Freizeitverkehr, der nicht – wie früher geschätzt – rund 50%, sondern 60% aller gefahrenen Kilometer ausmacht. Auch der Luftverkehr dürfe nicht weiter von Steuerermässigungen profitieren, denn er ist für rund 13% der Klimabelastungen in der Schweiz verantwortlich, im Jahr 2020 wird es sogar rund ein Drittel mehr sein.

Die Synthese des Forschungsprogramms zeigt, dass weder marktwirtschaftliche noch technische oder bewusstseinsbildende Massnahmen alleine ausreichen, um dem prognostizierten raschen Wachstum zu begegnen. Nur eine Kombination von aufeinander abgestimmten Massnahmen, die wesentlich über die heutige Verkehrspolitik hinausgehen, kann massiv zunehmende Staus, Defizite und Umweltschäden vermeiden. Zu den wichtigsten Massnahmen, die in den Thesen formuliert wurden, gehören:

- Weitere Schritte zur Kostenwahrheit, also zur Deckung der rund zehn Milliarden Franken Verkehrskosten, auch im Personenverkehr und im öffentlichen Verkehr.
- Eine Raumplanung, die Standort mit schlechter Erschliessung verhindert.
- Die verstärkte Förderung effizienter Technologien, z.B. sparsamer Fahrzeuge.
- Eine aktive Zusammenarbeit mit Europa.

Laut Bundespräsident Moritz Leuenberger habe das NFP 41 die Erwartungen als «Denkfabrik» er-

füllt. Die Abschlusstagung vom 30./31.1. zeigte, dass die Bundesverwaltung und die Praktiker die meisten Empfehlungen gut aufgenommen haben und zum Teil schon umsetzen. – Umfassende Informationen finden sich unter [www.nfp41.ch](http://www.nfp41.ch).

## 1,47 Milliarden für Nationalstrassen- bau 2001

**In diesem Jahr werden 25,1 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb genommen, und für vier Teilstücke werden die Hauptarbeiten freigegeben. Dies sieht das Bauprogramm 2001 für die Nationalstrassen vor, das das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) genehmigt hat. Das Parlament hat dafür in der Wintersession einen Kredit von 1,471 Milliarden Franken gesprochen.**

(sda) In diesem Jahr können voraussichtlich die Teilstücke Yverdon-Arrossoules und Cheyres-Cugy auf der A1 sowie die Umfahrung Göschenen auf der A2 in Betrieb genommen werden. Mit diesen insgesamt 25,1 km werden Ende Jahr insgesamt 1663,1 km oder 89,6% des beschlossenen Nationalstrassennetzes in Betrieb sein.

Freigegeben werden 2001 die Hauptarbeiten auf den Abschnitten Üetliberg Ost-Fildern (Üetlibergtunnel, A4), Lattigen-Wimmis (Anschluss Simmentalstrasse/A6), Grenze zu Frankreich-Portentruy Ouest (A16) sowie Moutier Est-Court (A16).

Die Zuteilung der Mittel nimmt besondere Rücksicht auf Strecken in der Romandie und im Einzugsgebiet der Expo 2002.

Das UVEK hat beim aktuellen Bauprogramm für die Nationalstrassen folgende Prioritäten gesetzt: Weiterführung der bereits vertraglich gebundenen Arbeiten, Fertigstellung der im Bau weit fortgeschrittenen Abschnitte, Projektierung von künftigen Neubaustrecken; Beginn der Vorarbeiten für die Schliessung der letzten Autobahnlücken sowie Ergänzungsarbeiten für die in Betrieb befindlichen Strecken.

## Gestaltungsplan für Hallenstadion

**Das über 60 Jahre alte Hallenstadion in Zürich soll modernisiert und erneuert werden. Der Zürcher Stadtrat beantragt dem Gemeinderat, dem jetzt vorliegenden privaten Gestaltungsplan zuzustimmen.**

(sda) Der Gestaltungsplan des Architekturbüros Pfister Schiess Tropeano & Partner definiert im Wesentlichen das zulässige Bauvolumen und die Nutzungsweise. Auf der Südseite des Hallenstadions soll ein Vorbau an der Wallisellenstrasse erstellt werden. Dieser geht auf Pläne aus den 30er-Jahren zurück, die damals aus Kostengründen nicht verwirklicht wurden.

Das in den Jahren 1938/39 vom Architekten Karl Egender gebaute Hallenstadion ist ein Zeuge der klassischen Moderne. Die AG Hallenstadion als Eigentümerin hat sich gemäss Mitteilung einverstanden erklärt, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen. Die Renovation wird denn auch in enger Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege erfolgen.

Vorgesehen sind im Vorbau Infrastrukturen wie Foyer, Restaurant, Medienzentrum, Billettverkauf, VIP-Restaurant, Information und Verwaltung. Über zweistöckige geschlossene Passerellen gelangt man ins eigentliche Hallenstadion. Dieses soll neu 10 000 Sitzplätze haben – etwa 1500 mehr als heute. Der entsprechende Raum

wird vor allem durch eine demonierbare 200 Meter lange Velorennbahn gewonnen. Über der Südkurve sind auf zwei Geschossen insgesamt 20 VIP-Logen vorgesehen. – Die Kosten belaufen sich gemäss früheren Angaben auf 76 Millionen Franken.

**Das Hallenstadion Zürich, in den 30er-Jahren von Karl Egender erbaut, steht vor der Renovation und Erweiterung (Bild: Comet)**

