

VON FLAVIO FUOLI

Schon kurz nach Eröffnung der sanierten und überdachten Eisbahn Weihermatt am 29. Oktober letzten Jahres kam es zu Reklamationen von Benutzern: Es tropfte Kondenswasser vom Hallendach und die hölzernen Dachkonstruktionen zeigten dunkle Flecken.

Dies wird auch künftig so bleiben, wie der Gemeinderat aufgrund Empfehlungen von externen Sachverständigen entschieden hat. Infrage gekommen wäre eine Vergrößerung der Firstentlüftung, wie Franz Wipfli, Bereichsleiter Liegenschaften und technische Betriebe, auf Anfrage erklärte. Man habe sich das Problem mit Fachleuten angeschaut. Dabei sei man zum Schluss gekommen, dass es nicht abschätzbar sei, ob eine Querschnittvergrößerung der Firstöffnung überhaupt wirksam ist und nicht andere Probleme mit sich bringen würde. Wipfli denkt dabei an Dreck, Staub und andere Dinge. Auch Tiere, vor allem Vögel, könnten sich vermehrt in die Halle verirren. Die durch Dreck und Tiere verursachten Rückstände auf dem Eis würden sich negativ auf die Eisqualität auswirken.

«Das kennen alle offene Hallen»

«Das Problem der Kondensatbildung kennen offenbar alle offenen Hallen, die einen mehr und die anderen weniger», urteilt Wipfli. Das Problem sei, dass das Eis Feuchtigkeit abgibt, die von der warmen Luft aufgenommen werde. Das Kondensat trete auf, sobald eine grössere Abweichung zwischen Eis- und Aussentemperatur herrsche. Dieses Phänomen trete allerdings nur in den wärmeren Zeiten auf, insbesondere im Herbst. «Sobald es draussen kalt wird, geht die Kondensation schlagartig weg. Im Dezember haben wir damit praktisch keine Probleme mehr», erklärt Wipfli.

Garantieverpflichtung wichtig

Wie Gemeindeschreiber Urs Keller ergänzend ausführt, habe der Gemeinderat beschlossen, daher auf



Die Feuchtigkeit wird bleiben

Urdorf Die Lüftung des Eisbahn-Dachs wird nicht vergrössert, weil andere Probleme drohen

Man wird Tropfen vom Dach wohl in Kauf nehmen müssen: Eisbahn Weihermatt Urdorf.

FUO

bauliche Massnahmen zu verzichten. Insbesondere geht es um die Gewährleistung der Garantieverpflichtung des Totalunternehmers. «Ansonsten wäre sie verwirkt», so Keller. «Es wird auch nächsten Herbst wieder von der Decke tropfen, aber das muss man bei einer solchen Hallenkonstruktion offenbar in Kauf nehmen», fährt

«Das muss man bei einer solchen Hallenkonstruktion offenbar in Kauf nehmen.»

Urs Keller, Gemeindeschreiber

er fort. Wie bereits im März dieses Jahres berichtet, sei der Gemeinderat im Vorfeld der Sanierung der Kunsteisbahn nicht über diese Folgen informiert worden.

Keine Fungizide verwenden

Da sind noch die Verfärbungen durch Schwarzsimmel an den tragenden Dachbalken. «Man könnte ihnen durch das Abwaschen mit anschliessender Nachbehandlung mit Fungiziden beikommen, müsste dies aber alle drei bis vier Jahre vornehmen», erklärt Franz Wipfli. «Das macht aber auf Sportanlagen keinen Sinn, das würde sich auswaschen und die Gesundheit der Sport treibenden beeinträchtigen.» Es sei ein ästhetisches Problem, kein Problem der Bausubstanz», fügt der Gemeindeschreiber an. Die Gesundheit der Besucherinnen und Besucher sei durch die Verfärbungen nicht beeinträchtigt.

Schliesslich kam es wegen des abgerundeten Foliendachs zeitweise zu Schneerutschungen. Dies war vor allem auf der Talseite der Fall. Auch hier überlegte man sich, Schneefänger zu montieren, liess davon jedoch wieder ab, nicht zuletzt wiederum wegen der Garantiefrage. Man werde die Benutzer im Fall von Schnee auf dem Dach mit Abschränkungen sichern. «Wir haben genügend Platz für die Rutschungen», sagt Franz Wipfli abschliessend.

Solar-Pionier führt Elektro-Tour ins Limmattal

Schlieren Die Energiestadt besitzt schweizweit die grösste Dichte an Elektromobilen. Im September kommen über 20 E-Autos auf ihrer Europa-Expedition zu Besuch und stellen die neusten Modelle vor.

VON LADINA TRACHSEL

Wer einmal ausprobieren möchte, wie es sich anfühlt, ein Auto in nur zwei Sekunden von null auf 50 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen, der sollte ein Elektromobil besteigen. Genau dieses schnelle Beschleunigen und das lautlose Fahrgefühl, ohne Kupplung und Gänge, hätten Louis Palmer bereits mit elf Jahren im Jahr 1986 fasziniert. Schon damals habe er die Zukunftsvision von den E-Autos gehabt. «Diese stehen für nachhaltige Energie und werden an einer Steckdose möglichst mit Solarenergie getankt», erklärt Palmer. Er möchte der Welt zeigen, dass Elektroautos nachhaltig und stark seien und zudem Spass machten.

200 anstatt 3000 Franken

Als weiteres Argument, sich ein Elektromobil anzuschaffen, nennt Palmer Folgendes: «Die Benzinkosten eines durchschnittlichen Personautos betragen jährlich rund 3000 Franken. Im Vergleich dazu kostet ein solarbetriebenes Elektromobil nur 200 Franken im Jahr. Somit kann man mit der umweltbewussteren Lösung viel Geld sparen.»

Bekannt wurde Palmer, als er 2007 als erster Mensch die Welt mit einem Solarauto namens Solartaxi umrundete. Damals habe er innerhalb von 18 Monaten über 54000 Kilometer



Der Solar-Pionier Louis Palmer am Steuer eines Elektromobils.

LTR

zurückgelegt und mehr als 40 Länder durchquert, erzählt Palmer stolz. In dieser Zeit seien auch prominente Gäste wie Micheline Calmy-Rey, Ban Ki Moon, Jay Leno und Prinz Albert von Monaco in seinem Taxi mitgefahren.

Wer nun also wie Calmy-Rey und Co ein solches Elektromobil ausprobieren möchte, bekommt dazu die Möglichkeit Mitte September auf dem Schlieremer Stadtplatz. Dann wird nämlich die «WAVE», die für «World Advanced Vehicle Expedition» steht, mit ihren 20 Elektromobilen, in Schlieren einen Zwischen-

stopp einlegen. Der Besuch wird anlässlich ihrer Expedition von Italien nach Holland stattfinden. Auf dieser Tour wird die Gruppe aber nicht nur in Schlieren Halt machen, sondern innerhalb von zwei Wochen über 50 europäische Städte besuchen. Dabei werden die neusten E-Autos vorgestellt und zu Testfahrten angeboten. Mit dieser Aktion sollen die Leute auf den Trend der nachhaltigen Mobilität aufmerksam gemacht und zum Umsteigen motiviert werden.

Dass die «WAVE» genau in Schlieren Halt macht, ist kein Zufall. Die Stadt besitze die grösste Dichte an E-

Autos in der Schweiz und gelte damit als vorbildlich in der Nutzung von nachhaltiger Energie, sagt Reto Largo. Er ist der Geschäftsführer vom Schlieremer Newtech Club, dem Zentrum für nachhaltige Energie- und

«Ich möchte der Welt zeigen, dass Elektroautos nachhaltig und stark sind und zusätzlich Spass machen.»

Louis Palmer, Initiant von der «WAVE» und Solar-Pionier

Gebäudetechnik. «Wer einmal in einem Elektromobil gesessen hat, der will kein anderes Auto mehr fahren», ist Largo überzeugt. Der Newtech Club organisiert zusammen mit der Stadt Schlieren den Anlass.

Elektroautos sind die Zukunft

Vorbildliche Elektromobilisten sind auch die Angestellten der Stadtverwaltung Schlieren. Als Firmenauswahl fahren diese nämlich einen weisen Fiat-Panda, der durch Solarstrom betrieben wird. «Wir wollen innovativ sein und am Ball bleiben. Das Projekt der «WAVE» ist super, um die Leute über Nachhaltigkeit aufzuklären und damit vertraut zu machen», sagt Albert Schweizer, von der Standortförderung Schlieren. Er sei überzeugt davon, dass die Elektroautos die Zukunft seien.

Die «WAVE» wird am 12. September zwischen 12 und 15 Uhr auf dem Schlieremer Stadtplatz zu Besuch sein. Es wird eine Festwirtschaft geben sowie Testfahrten mit E-Bikes und E-Autos.

Dietiker Politiker fordern speziellen Lärmindex

Limmattal Einen Lärmindex für Bahn und Strassen – so wie es ihn für den Fluglärm gibt. Das schlagen die Dietiker Kantonsräte Josef Wiederkehr (CVP), Rochus Burtscher (SVP) und Andreas Wolf (Grüne) vor. In ihrer gestrigen eingereichten Anfrage an die Zürcher Regierung schreiben sie, dass der Zürcher Fluglärmindex (ZFI) eine prominente Stellung einnimmt. Der ZFI kommt zur Anwendung, wenn die Bevölkerungsbelastung durch den Flughafen gemessen wird. Während beim Fluglärm der Schutz der Bevölkerung eine grosse Rolle in Diskussionen spiele, würden andere hingegen kaum in die Überlegungen einbezogen. Dazu zählen Wiederkehr, Burtscher und Wolf den Bahn- und Autolärm. Ausser beim Schwerkverkehr gäbe es in diesem Bereich nämlich keine Nachtbeschränkungen. Der Flughafen sei immerhin ein Wirtschaftsmotor, der Arbeitsplätze schaffe und Steuererträge generiere. Hingegen schaffe der Rangierbahnhof Limmattal kaum qualifizierte Arbeitsplätze, generiere keine Steuereinnahmen und habe einen äusserst negativen Einfluss auf die Wohnqualität.

Aus diesen Gründen fragen Wiederkehr, Burtscher und Wolf den Regierungsrat an, ob er für Bahn und Auto einen eigenen Lärmindex konzipieren könnte. Zudem soll er erklären, wie er das Limmattal vor Bahn- und Autolärm schützen will. Zudem möchten die drei Kantonsräte wissen, wie hoch der Regierungsrat die betriebswirtschaftlichen Kosten des Bahnlärms im Limmattal sieht; sie denken an Wertminderungen von Liegenschaften und Steuerausfälle. (JK)