

Herausgeber:

pro zürich 12
c/o Esther Haas, Projektleiterin
Zschokkestrasse 38, 8037 Zürich
Tel. 044 271 40 47, esther.haas@bluewin.ch

pro zürich 12
Promotion für
die Schwamendinger
Baugenossenschaften

Verein zur Einhausung Autobahn Schwamendingen
c/o Hanspeter Schneeбели, Präsident
Herzogenmühlestrasse 14, 8051 Zürich
Tel. 044 318 60 80, hanspeter@schneeбели.com


EINHAUSUNG AUTOBAHN SCHWAMENDINGEN

Texte: Hans Dünki, Roger Hauri, agps architecture,
Tiefbauamt des Kanton Zürich
Fotos: Roger Hauri; Jürg Rüeegger;
Seite 8, 9, 12 (links): agps architecture, Tiefbauamt des
Kanton Zürich; Seite 12 (rechts): Desair
Grafische Gestaltung: Roger Hauri

16. Juni 2001 / aktualisiert 30. Mai 2005



Wir packen es an!

pro zürich 12

Promotion für
die Schwamendinger
Baugenossenschaften

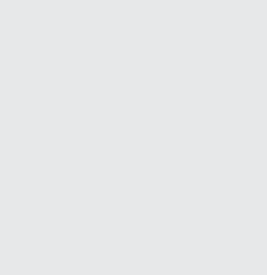


EINHAUSUNG AUTOBAHN SCHWAMENDINGEN





Inhaltsverzeichnis



Eine offene Wunde	2
Immissionen explodieren	3
Wohnen an der Autobahn	4
Quartier ohne Lärm	5
Lange Geschichte verdient gutes Ende	6
Drei Varianten zur Wahl	7
Ein grüner Damm gegen Lärm	8
Das Engagement soll Früchte tragen	9
Einhausen wurde selbstverständlich	10
Auch bei uns	11
Die Lösung ist klar	12

Eine offene Wunde



1960 wurde die Autobahn durch Schwamendingen ins Nationalstrassenprogramm aufgenommen. Sie verbindet das Wallisellerkreuz mit dem Schöneichtunnel, welcher die Verkehrsströme in Richtung Letten führt.

Der 1981 eröffnete Nationalstrassenabschnitt (N 1.4.4) kanalisierte den Verkehr durch Schwamendingen und führte zu einer Verkehrsentlastung mehrerer Wohnquartiere in Zürich Nord. Er trennt aber das Wohngebiet Schwamendingen mit 30000 Bewohnerinnen und Bewohnern und bildet eine offene Wunde. Die gewachsenen Strukturen wurden zerstört, Lebensqualität musste dem wichtigen Verbindungsglied zwischen dem Autobahnring und der City geopfert werden. Die negativen Auswirkungen der Autobahn sind heute ganz eindeutig das zentrale Problem, welches die positive Entwicklung von Schwamendingen behindert.

Wegen der Zubringerfunktion der A1.4.4 sind Massnahmen, welche eine Reduktion der Immissionen über eine Verminderung des Verkehrsaufkommens erreichen wollen, nach Überzeugung der Fachleute unrealistisch und müssen ausser Betracht fallen. Ebenso andere auch schon diskutierte Radikallösungen wie eine eigentliche Umsiedlung der vom Lärm am meisten betroffenen Menschen.

Die Lebensqualität wurde geopfert!

Immissionen explodieren



Rechnete die Planung von 1970 für diesen Abschnitt noch mit 55 000 Fahrzeugen täglich, waren es ein Jahr nach der Eröffnung bereits 75 000. Heute fahren jeden Tag bis zu 130 000 Autos über die Autobahn durch Schwamendingen.

Ab 1992 begann sich der Verkehr in den Spitzenzeiten zu stauen. Die Belastung nahm damit sogar überproportional zu den Fahrzeugzahlen zu.

Die Immissionssituation hat sich also rapide verschlechtert. Massnahmen drängen sich deshalb nicht nur wegen einer heute – zu Recht – grösseren Sensibilität auf. Die Situation ist untragbar geworden. Wäre die Entwicklung absehbar gewesen, hätte die Autobahn nicht in der heutigen Form realisiert werden können.

Neben der Lärmbelastung gibt es verschiedene andere Immissionen, wobei der Feinstaub hier die grösste Gefahr birgt. Feinstaub PM10 hat nach heutigen Erkenntnissen gravierende Auswirkungen auf die Volksgesundheit. Feinstaub entsteht zur Hauptsache durch direkte Verbrennungsprozesse vornehmlich aus Dieselmotoren und durch mechanischen Abrieb von Reifen und Strassenbelag. Beispiel: Am Messort Saatlenstrasse 100 (UGZ), direkt an der Autobahn mitten im Quartier, wurde am 3. März 2005 ein Feinstaubwert von 103 Mikrogramm/m³ gemessen – bei weitem keine Seltenheit an dieser Stelle! Laut Luftreinhalteverordnung von 1998 ist der Grenzwert bei 20 µg/m³ als Jahresmittelwert festgelegt worden. An besagter Stelle beträgt der Jahresmittelwert jedoch bis 40 µg/m³!

Die Situation ist untragbar geworden!

Wohnen an der Autobahn



Lange vor der Autobahn wurden die Wohnhäuser gebaut. Sie lagen ruhig im Grünen und ganz im Konzept der «Gartenstadt», die 1948 von Stadtbaumeister A. H. Steiner vorgesehen und jahrzehntelang von der Stadt auch verfolgt wurde. Die Lage war entsprechend begehrt, und deren Bewohner zählten eindeutig zur Mittelschicht.

Heute donnern täglich mehr als dreimal so viele Fahrzeuge wie auf der Autobahn im Kanton Uri durch Schwamendingen. Ein Quartier, so gross wie Uster, wird tagaus, tagein, Tag und Nacht, beim häuslichen Leben, beim Schlafen oder beim Spielen im Freien mit einem gesundheitsschädlichen Lärm oberhalb der Grenz- und sogar der Alarmwerte eingedeckt.

Grünanlagen und Aussenräume rund um die Gebäude sind nicht mehr belebt. Viele Bewohner ziehen weg, die soziale Durchmischung ist empfindlich gestört und

verschlechtert sich zusehens, nicht zuletzt auch wegen der neu dazugekommenen Lärmbelastung von oben, sprich Südanflüge und -starts. Die Kinder haben in der Schule Mühe, weil sie nie mehr richtig zur Ruhe kommen. Die schulischen Probleme nehmen zu, unter anderem weil kaum mehr Deutschsprachige die Klassen durchmischen. Die Nachbarschaft wird zunehmend anonym, wenn die Menschen nur noch vorübergehend, so lange als unbedingt nötig, hier wohnen und keine Wurzeln mehr schlagen wollen. Der soziale Abstieg ist bereits fortgeschritten und muss dringend wieder abgewendet werden.

Als Folge ist die Umgebung der Autobahn auch baulich in eine Agonie gefallen. Dringende Renovationen und Erneuerungsbauten werden aufgeschoben. Wegen der Planungsunsicherheit findet auch keine weitere Entwicklung statt. Das Quartier braucht neuen Optimismus und positive Impulse, worauf man «bauen» kann. Ein mutiger und längst fälliger Entscheid bringt sie zurück.

Aussenräume sterben ab!

Quartier ohne Lärm



Eine wirkungsvolle Sanierung ist im Grundsatz unbestritten. Konventionelle Lärmschutzwände würden zwar direkt hinter den Wänden eine Reduktion um ca. 8 dB(A) bringen, die Anforderungen der Lärmschutzverordnung jedoch längst nicht erfüllen. Die meisten Objekte könnten nicht ausreichend geschützt werden, vor allem die Obergeschosse blieben weiterhin lärmexponiert. Im kritischen Bereich der Ausfahrten und der Überlandstrasse bliebe die Wirkung in jeder Hinsicht schlecht. Dies stellt ein durch Ernst Basler + Partner AG im Auftrag des kantonalen Tiefbauamtes erstellter Bericht fest.

Eine Einhausung der Autobahn hingegen würde nach dem gleichen Bericht eine Lärmsenkung um 40 dB(A) garantieren, es gäbe nahezu keine Belästigungen mehr! Die von den Initiantinnen und Initianten einer Einhausung schon seit Jahren verfolgte Idee ist also auch in Schwamendingen machbar! Die Einhausung ist eine wirkungsvolle Reparatur von Planungssünden und ist heute das einzige realistische Projekt.

Nahezu keine Belästigungen mehr!

Lange Geschichte verdient gutes Ende



Die Geduld aller Betroffenen wurde arg strapaziert. Eigentlich müssten die Behörden von sich aus die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Grenz- und Alarmwerte ohne Verzug durchsetzen.

Stattdessen mussten die Schwamendinger sogar zum Mittel der Volksinitiative greifen. Am 5. März 1999 wurde sie mit 14 700 Unterschriften eingereicht. Der Ruf nach einer Einhausung ist sehr breit abgestützt. So haben im Initiativkomitee parteiübergreifend alle städtischen und kantonalen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus den Stadtkreisen Schwamendingen und Oerlikon mitgemacht. Ebenso der Stadtrat von Zürich. Mit der Volksinitiative kam ein jahrzehntelanger Kampf für eine Wiederaufwertung des Quartiers in eine weitere Runde. Tausende ehrenamtlicher Stunden wurden von Idealistinnen und Idealisten in ihre Wohnheimat investiert.

Der Kantonsrat ist gefragt. Im Juli 2001 reichte Ueli Keller als Kommissionspräsident eine Motion der Kommission Planung und Bau ein, welche das Begehren der Volksinitiative voll übernimmt und zusätzlich fordert: Es soll ein Kostenschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt erarbeitet werden. Die Motion wurde im Kantonsrat am 5. November 2001 mit 147:0 Stimmen angenommen. Die Kantonsregierung muss eine Motion innert dreier Jahre erfüllen. Weil die Stadt für die Evaluation der drei Varianten aber sehr viel Zeit benötigte, wurde diese Frist um ein Jahr erstreckt. Der Kantonsrat erwartet nun die ausgearbeitete Vorlage spätestens auf den 5. November 2005.

Einige Stationen

1960: Aufnahme der geplanten Autobahn ins Nationalstrassenprogramm.

1972: «Dokumentation Y-Plus», von Hochbaudepartement und Architetenteam verlangt Überdeckung der A1.4.4.

1979: ETH-Studie im Auftrag von Stadtrat und Regierungsrat verlangt eine Überdeckung und Neuüberbauung beidseits der A1.4.4.

1981: Eröffnung der A1.4.4.

1987: Einzelinitiative Dr. A. Brunner im Kantonsrat verlangt vollständige Überdeckung der A1.4.4.

1988: Postulat: Gemeinderat Gildo Biasio und 11 Mitunterzeichner verlangen einen öffentlichen städtebaulichen Ideenwettbewerb.

1990: Bericht einer Arbeitsgruppe vom Tiefbauamt des Kantons Zürich, Hoch- und Tiefbauamt der Stadt Zürich, von den Quartiervertretern und den Firmen Schindler Haerter AG und Barbe AG verlangt Realisierung der Einhausung in Leichtbauweise und Projektwettbewerb.

1997: Das Tiefbauamt des Kantons Zürich schlägt vor, entlang der 6-spurigen Autobahn nur 3 m hohe Lärmschutzwände zu bauen.

1997: Gründungsversammlung «Verein zur Einhausung Autobahn Schwamendingen».

1999: Die Volksinitiative «Einhausung Autobahn Schwamendingen» verlangt, dass der Regierungsrat eine Kreditvorlage zur Einhausung der Autobahn A1.4.4 in Leichtbauweise vorlegt. Bis zu diesem Zeitpunkt war nicht bekannt, was eine Einhausung überhaupt kostet.

2000: Der Regierungsrat stellt ein Vorprojekt vor, das die Kosten für die «Einhausung» auf 90 Mio. Fr. veranschlagt, 12 Mio. Fr. Reserve und 1 Mio. Fr. Landerwerb inbegriffen.

2001: Die Generalversammlung des Quartiervereins, die Liegenschaftsbesitzer entlang der Autobahn sowie der «Verein Einhausung Autobahn Schwamendingen» (in dem alle Ortsparteien vertreten sind) stehen hinter dem Projekt und verlangen dessen Realisierung. Die Kosten sind tiefer als andere vergleichbare Projekte in der Schweiz.

2001: Kantonsrat Ueli Keller (Kommissionspräsident Planung und Bau) reicht Motion ein: Kostenschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt soll erarbeitet werden. Die Motion wird im Kantonsrat mit 147:0 Stimmen angenommen!

2002: Offizieller Rückzug der Volksinitiative.

2003: Workshops zur Variantenfindung mit drei Architektur-Teams und diversen Spezialisten.

2004: Fristerstreckung um 1 Jahr für Regierungsrat betreffend Motion.

2004: Medienkonferenz von Regierungsrätin Fierz. Die geforderte Variant «Einhausung» wird weiterverfolgt.

Drei Varianten zur Wahl



Das von der Initiative geforderte Projekt sieht auf einer Länge von 875 m eine durchgängige Umhüllung der Autobahn mit Industrieglas vor. Die Kosten dieser Einhausung würde gemäss Regierungsrat 90 Mio. Fr. betragen. Die «Glashaus»-Variante – wie schon bald klar wird – ist wirtschaftlich und technisch nicht einfach und kostenvertretbar zu realisieren.

Da im Abschnitt Saatlenstrasse bis Aubrugg auch eine Absenkung der Autobahn und damit auf rund 150 m eine ebenerdige Überdeckung möglich wäre, liess das kantonale Tiefbauamt im Zuge verschiedener Workshops und Findungs-Veranstaltungen auch die Variante «Teilabsenkung» prüfen. Sie könnte vor allem die unglückliche Zerschneidung des Quartiers durch die

Autobahn wenigstens auf der Höhe der Amag rückgängig machen. Dieses Bauwerk würde allerdings rund das Doppelte einer Einhausung kosten. Die hohen zusätzlichen Kosten würden jedoch eine weitere Unsicherheit und jahrelange Verzögerungen der Planung mit sich bringen. Selbst die «utopische» Variante einer Hochstrasse durch das Quartier – siehe Sihlhochstrasse, wo man aus städtebaulicher Sicht schon längst zur Entfernung rät – wurde in die Entscheidungsfindung eingebracht und erschreckend lange mit höchstem Interesse verfolgt.

Im Einklang mit den Behörden von Kanton und Stadt verlangen die Initiantinnen und Initianten sowie auch die Eigentümer der grossen angrenzenden Siedlungen die zügige Realisation der kostengünstigeren Variante «Einhausung». Ein rascher und sicherer Entscheid bringt Planungssicherheit und kann damit den schnellen und dringend nötigen Entwicklungsschub auslösen. Eine weitere Abwertung des Quartiers kann somit verhindert werden.

Die Wunde endlich schliessen!

Ein grüner Damm gegen den Lärm



Der Vorschlag des Teams agps architecture, die Autobahn in dem ursprünglich als Gartenstadt konzipierten Schwamendingen einzudecken und somit ebenerdig zu belassen, verfolgt mehrere Ziele. Zum einen wird durch die Einhausung die intensive Emissionsquelle auf einfache Weise vollständig eingedämmt. Zum anderen entsteht über der Autobahn ein Grünraum, ähnlich jenem einer Allmend, der öffentlich genutzt werden kann und gleichzeitig die angrenzenden Grünräume von Zürichberg und Glatt verbindet. Im Weiteren wird durch die Verbreiterung der Saatlenstrasse unter der Autobahnquerung bestehender Grünraum erweitert und neu zusammengefügt.



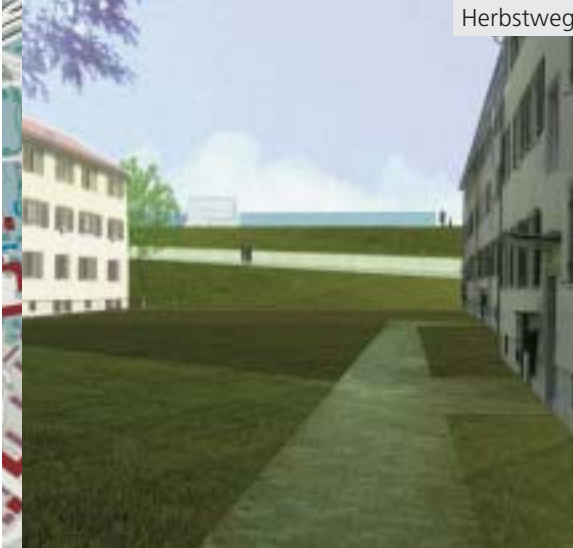
Die Eingliederung der Einhausung in das Quartier wird durch begrünte Flanken unterschiedlicher Neigung angestrebt. Sie vermittelt den Eindruck eines landschaftlichen Objekts und mindert so ihren trennenden Charakter. Das durch die Autobahn unterbrochene Wegnetz in Schwamendingen wird zudem mittels Rampen und Treppen, die entlang der Einhausung angeordnet sind, für Fussgänger verknüpft und ermöglicht den beiden Quartierhälften, wieder zusammenzuwachsen.

Für eine städtebauliche Erneuerung und langfristige bauliche Verdichtung entlang der eingehausten Autobahn sind dank dem neu geschaffenen Grünraum die Voraussetzungen gegeben, um die Entwicklung des Quartiers in einzelnen Etappen zu gewährleisten. Ein solcher Prozess kann durch die Schaffung der mit Freiraum aufgewerteten öffentlichen Einrichtungen gefördert werden. Die in den 50er-Jahren eingeführten Hochhäuser in Schwamendingen sollten insbesondere entlang der Einhausung an dafür vorgesehenen Stellen

Das Engagement soll Früchte tragen

Herbstweg

Unterführung Saatlenstrasse



Park auf der Einhausung



ergänzt werden. Eine solche Verdichtung in der Vertikalen nimmt nicht nur räumlich Bezug zum neuen Freiraum, sondern wahrt die quartierspezifischen zusammenhängenden Grünflächen.

Die Sünde wird zur Chance!

Einhausen wurde selbstverständlich



Das Einhausen von 6-spurigen Autobahnen wird heute weitherum als Notwendigkeit angesehen, auch in der Schweiz. Die folgenden Beispiele zeigen, wie bei bestehenden Autobahnen nachträglich die Lärmemissionen eingedämmt wurden.

1. Autobahnüberdeckung Opfikon/Bubenzholz
Projekt 1998, Ausführung 2001–2004, überbaubar, je 3 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, durchschnittlich 75 000 Fahrzeuge pro Tag, Länge 600 m, Erstellungskosten 109 Mio, Verteilschlüssel: Bund 80%/87 Mio. Fr., Kanton 20%/22 Mio. Fr., Stadt Opfikon für Verlängerung + 15 Mio. Fr.

Die Stimmberechtigten von Opfikon haben einem Bauvertragsvertrag für die Autobahnüberdeckung Bubenzholz mit 1569 Ja zu 391 Nein zugestimmt. Die Stimmbeteiligung betrug 31 Prozent. Mit dem auf 80 Jahre befristeten Vertrag wurden die rechtlichen Grundlagen geschaffen, im nördlichen Teil der Autobahnüberdeckung zwei Dienstleistungsgebäude zu erstellen. Der Stadt Opfikon fließen einmalige Einnahmen von 700 000 Franken und ein jährlich wiederkehrender Baurechtszins von 416 000 Franken zu.

Die Autobahn A51 wurde bei Glattbrugg auf einer Länge von 600 m für 124 Mio. Fr. überdeckt. Die

Gemeinde Opfikon bezahlte 15 Mio. Fr. davon, weil sie eine bebaubare Überdeckung verlangte. An die restlichen Kosten bezahlte der Bund 80%. Die Lärmimmissionen sind für die wenigen benachbarten Häuser kleiner als in Schwamendingen.

2. Autobahnüberdeckung Zürich-Brunau/Entlisberg
Projekt 1993, Ausführung 1999–2002, nicht überbaubar, je 3 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, Länge 600 m, Erstellungskosten 60 Mio. Fr., Verteilschlüssel: Bund 80%/48 Mio. Fr., Kanton 20%/12 Mio. Fr..
Die Autobahn A3 in Wollishofen (Entlisberg) wurde auf einer Länge von rund 600 m überdeckt. Die Überdeckung verbindet nur zwei Erholungsgebiete, das Wohngebiet auf der Ostseite ist 200 m entfernt.

3. Bern-Sonnenhof

Die vor Jahrzehnten gebaute Autobahn A6 führt durch ein dicht bebautes Wohngebiet. Bereits 1990 wurde zur Lärmsanierung mit dem Bau einer rund 300 m langen Überdeckung begonnen. Umfangreiche Messungen zeigten, dass trotz dem unbelüfteten Tunnel bei den Liegenschaften in den Portalbereichen keine erhöhten NO₂-Werte auftreten. Heute wird die Verlängerung «Bern-Brünnen (WESTside)» gebaut.

4. Autobahnüberdeckung Basel-Breite

Projekt 1985, Ausführung 1991–1994 (1. Etappe), nicht überbaubar, je 3 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, Länge 340 m, Erstellungskosten 25 Mio. Fr., Verteilschlüssel: Bund 54%/13,5 Mio. Fr., Kanton (Basel-Stadt) 46%/11,5 Mio. Fr.

Auch bei uns



Die 1994 fertig gestellte Einhausung der in Hochlage gebauten Autobahn A2 ist 340 m lang. An die Kosten von ca. 30 Mio. Fr. bezahlte der Bund 54%. Die Fahrzeugfrequenz beträgt pro Tag ca. 70 000 Fahrzeuge.

5. Autobahnüberdeckung Baden-Neuenhof

Projekt 1998, Ausführung 2001–2003, teilweise überbaubar, je 3–4 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, Länge 330 m total überdeckt, 310 m einseitig überdeckt, Erstellungskosten 65 Mio. Fr., Verteilschlüssel: Bund 84%/55 Mio. Fr., Kanton 16%/10 Mio. Fr.

Die Autobahn A1 wurde auf einer Länge von 640 m zum Teil nur einseitig überdeckt.

6. Autobahnüberdeckung der A3 bei Altendorf

Projekt 1998, Ausführung 2001–2003, teilweise überbaubar, je 2 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, Länge 600 m, Erstellungskosten 25 Mio. Fr., Verteilschlüssel: Bund 92%/23 Mio, Kanton 8%/2 Mio. Fr., Gemeinde für Verlängerung + 15 Mio. Fr.

Die Autobahn A3 durchschneidet seit ihrem Bau 1973 die Gemeinde Altendorf und verursacht dazu erhebliche Immissionen, vor allem durch den Verkehrslärm. Die Gemeinde konnte durch eine innovative Finanzierung sowie effiziente Planung erreichen, dass die negativen Auswirkungen der Autobahn durch einen

Tagbautunnel behoben werden. Mit einer teils öffentlichen, teils privaten Überbauung der Überdeckung entsteht neuer Lebensraum auf dem Autobahndach, die Gemeinde wächst wieder zusammen.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) konnte Ernst Basler + Partner die Umweltverträglichkeit der Massnahmen nachweisen. Durch das Mandat der Umweltbaubegleitung (UBB) werden nun die aus der UVP hervorgegangenen Umweltauflagen durchgesetzt und begleitet. Zum einen können so die Auswirkungen des Baus auf die Umwelt minimiert werden. Zum anderen fliessen für den Betriebszustand wichtige Elemente der Biotopvernetzung und -pflege sowie Emissionsminderungsmassnahmen laufend in die Ausführung ein.

7. Autobahnüberdeckung Bern-Brünnen (WESTside)

Projekt 1999, Ausführung 2004–2007, überbaubar, je 2 Fahrstreifen mit Abstellstreifen, Länge 500 m.

Der Zeitplan geht davon aus, dass nach dem Entscheid des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern eine rechtsgültige Baubewilligung für das WESTside vorliegt.

Weitere Beispiele: Überdeckung Luzern–Hergiswil, im Bau; Chiasso, in Planung; Bissone bei Melide, bewilligt

Jetzt ist Schwamendingen an der Reihe!

Die Lösung ist klar



Zürich Schwamendingen: Die durchgehend 6-spürige Autobahn soll auf einer Länge von 850 m eingehaust werden.

Die Fahrzeugfrequenz an Werktagen beträgt im Durchschnitt 110000 Fahrzeuge. Die Autobahn wurde mitten durch ein bereits bestehendes Wohnquartier geführt. Mit der Lärmsanierung ist gleichzeitig eine Sanierung der Unfallschwerpunkte verbunden.



Das muss weg!

