



Der Überlandpark soll künftig die Quartiere verbinden.

## Einhausung Schwamendingen

# Von der Lärmwüste zur Savanne

Mit der Einhausung des Autobahnzubringers in Zürich Nord zeichnet sich für die lärmgeplagte Anwohner nach Jahren politischer Konsensfindung eine Lösung ab. Tramtunnel und heikler Baugrund machen die Ummantelung zu einem komplexen Projekt. Die Projektdauer beträgt rund fünfeinhalb Jahre.

Von Stefan Schmid

**M**it der Realisierung des Projekts geht eine lange Leidensgeschichte zu Ende», sagt die Zürcher Regierungsrätin Carmen Walker Späh. Trotz der vor Jahren eröffneten Nordumfahrung frequentieren nach wie vor täglich rund 110 000 Fahrzeuge den Autobahnzubringer im Norden der Stadt Zürich. Das vierspurige Teilstück durchschneidet die Quartiere Schwamendingen und Saatlen und setzt die rund 5000 Anwohner übermässigem Lärm und anderen Immissionen aus. Der Betonkanal umhüllt die

Autobahn zwischen der Verzweigung Zürich-Ost und dem Schöneichtunnel. Weil keine Rechtsmittelverfahren mehr hängig sind, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens des Bundes rechtlich der Grundstein dafür gelegt, dass das Bundesamt für Strassen Astra die Projektrealisierung vorantreiben kann.

Das Plangenehmigungsverfügung (PGV) ist seit Januar 2016 rechtskräftig. Das Generalsekretariat des Departements für Umwelt, Energie und Kommunikation hatte keine tiefgreifenden Auf-

lagen eingebracht. Insgesamt 55 Einsprachen wurden behandelt. Die Kosten für die Einhausung des Autobahnabschnitts, welche für das Astra als Schlüsselprojekt höchste Priorität genießt, belaufen sich auf insgesamt 551 Millionen Franken (Preisbasis 2009). Es umfasst das Basisprojekt mit Kosten von 298 Millionen Franken, die vom Bund gemäss dem 2011 vereinbarten Verteilschlüssel zu 56 Prozent übernommen werden, auf den Kanton Zürich entfallen 24,6 Prozent und die Stadt Zürich 19,4 Prozent der Kosten. Auf die





Bilder: agps architecture/Rotzler-Krebs/Partner/Visualisierung; Raumgleiter GmbH

Zuerst kehrt Ruhe ein und dann können auch neue Nutzungsmöglichkeiten entstehen.



Rampen erschliessen für die Quartiere den Überlandpark als urbanen Naherholungsraum.

das Fundament der Querträger (im Projektplan von 2006 war dies noch anders ausgewiesen). Rund 20 Gebäude müssen deshalb teilweise oder ganz abgebrochen werden. Die Einhausung wird im Tagbauverfahren errichtet.

### Prärieartige Bepflanzung

Damit der Betonkanal nicht wieder zu einer Barriere zwischen den Quartieren wird wie bei der heutigen Situation, sieht der Projektplan auf dem Dach der Einhausung die Schaffung eines Grünraums vor, wobei Treppen, Lifte und Rampen den direkten Zugang zum einladend ausgestatteten Erholungspark gewähren sollen. Der Überlandpark

mit Zugängen und Querbeziehungen soll zu einem verbindenden Element in den Quartieren werden. Entstehen sollen Sitzgelegenheiten, Beleuchtung sowie Fuss- und Velowege mit Anschluss ans städtische Netz. Inspiration für die Gestaltung holten die Planer auch beim Highline-Park, einem grünen Kleinod im Zentrum von New York. Da die Bepflanzung bei der Oberflächengestaltung der Einhausung Schwamendingen auf die spärliche Humusschicht Rücksicht nehmen muss, soll eine «prärie- und savannenartige Landschaft» entstehen, wie Zürichs Stadtrat Filippo Leutenegger, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, erklärt. Entsprechende Be-

pflanzungstests für die künftige Gestaltung des Überlandparks seien im Gange. Und im Hinblick auf die optische Integration des Betonkanals in die Umgebung befindet sich die Begrünung der aufgerauten Betonwände ebenfalls in der Testphase. Es ist vorgesehen, der Betonhülle mit Staudenflor und Rankhilfen einen grünen Mantel zu verpassen.

### Bauen bei permanentem Fahrbetrieb

Die aussergewöhnliche Projektdauer wird dadurch erklärt, dass während der Bauphase die Autobahn vierspurig befahrbar bleiben soll, auch der Fahrbetrieb der Tramlinien wird aufrechterhalten. In Ausnahmefällen oder wenn die Sicherheit tangiert ist, sind Teilsperren in der Nacht vorgesehen. Geschlossen werden soll zudem die

## Langer Prozess

Das Autobahnteilstück zwischen dem Schöneichtunnel und der Verzweigung Abruigg wurde 1982 als Zubringer zur A1 der Nutzung übergeben. Die verkehrstechnische Anbindung des Stadtzentrums und der Transitverkehr führten auf dem Abschnitt in der Folge zu immer höheren Verkehrsfrequenzen. Aufgrund der dabei verursachten Immissionen sah sich die Bevölkerung der betroffenen Quartiere Schwamendingen und Saattlen bereits 1999 veranlasst, mit einer Volksinitiative eine Einhausung des Autobahnabschnitts zu verlangen. Da der Kanton Zürich die Kosten dafür vollständig hätte übernehmen müssen, lehnten Regierung und Volk das Begehren jedoch ab.

Weil das Nationalstrassennetz grundsätzlich in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fällt, verlangte eine Motion im Zürcher Kantonsrat eine Kostenteilung zwischen Bund, Kanton und Stadt Zürich. Der Zürcher Kantonsrat bewilligte das Projekt im November 2005 einstimmig, gegen den Entscheid wurde kein Referendum ergriffen. Im September 2006 stimmte die Bevölkerung der Stadt Zürich einem entsprechenden Objektkredit zu. Es folgten Vorabklärungen zur technischen Machbarkeit, bis schliesslich im Jahr 2011 ein neuer Verteilschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt vereinbart werden konnte. Der Einbezug des Schöneichtunnels in der Projektphase führte dann zu weiteren Verzögerungen. Anfang Juli hat das Zürcher Stadtparlament den Gestaltungsplan verabschiedet. Er bildet die Basis für Entwicklung der Baustruktur in den Quartieren rund um den Überlandpark. (sts)



**Praktisch für jedes Bauprojekt**  
inspiriert, organisiert, dokumentiert

# Das leistet Buildster für Ihre Firma

Buildster ist ein neues digitales Tool für private Bauherren. Es funktioniert wie ein Tagebuch, liefert Inspirationen, organisiert Bauprojekte und dokumentiert den gesamten Projektverlauf. Buildster gibt es als Desktop-Version und als App. Seine vielfältigen Möglichkeiten machen Buildster als Werbemedium für die Baubranche besonders interessant.



**Neu:** Buildster bringt Sie als Anbieter mit den Nachfragern zusammen.



Sie werden leichter **gefunden!**



Sie werben **zielgenau** ohne Streuverluste.



Sie haben **bessere** Auftragschancen.



Sie bekommen **mehr** Leistung für Ihren Werbefranken.

48920

**Tönt gut, oder?**

Wir beraten Sie gerne. Bitte nehmen Sie mit uns Kontakt auf.  
► [beratung@buildster.ch](mailto:beratung@buildster.ch)



Neu im App Store und auf [buildster.ch](http://buildster.ch)



Bilder: agps architecture/Robler Krebs Partner/Visualisierung; Raumgleiter GmbH

Die Ummantelung des Autobahnzubringers kommt auf setzungsempfindlichen Baugrund und über dem bereits bestehenden Tramtunnel zu stehen.

## Spezialfinanzierung und NAF

Für das Projekt kommen die Mittel aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV), in die Gelder aus der Mineralölsteuer und Einnahmen aus der Vignette fliessen. Als Teil der Bundesrechnung stellt die Spezialfinanzierung Mittel für den Ausbau, Betrieb und Unterhalt von Nationalstrassen bereit. Aus dieser Quelle erhalten Kantone Beiträge für Bauarbeiten an Hauptstrassen sowie für die nicht werkgebundene Verwendung. Finanziert werden des Weiteren Projekte zum Schutz gegen Naturgefahren sowie für den Umwelt- und Landschaftsschutz. Ein Teil der SFSV-Gelder fliesst zudem in den Infrastrukturfonds mit dem Ziel, das Nationalstrassennetz fertigzustellen und Verkehrspässe zu beseitigen. Über den Infrastrukturfonds werden auch Verkehrsprojekte in Agglomerationen oder Randregionen finanziert. Doch der Fonds ist bis 2017 befristet.

Deshalb will der Bundesrat die Finanzierung von Strasse und Schiene vereinheitlichen und langfristig ausrichten. Dazu ist auf Verfassungsebene die Schaffung eines unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) vorgesehen, wobei neu die Gelder auch für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zur Verfügung stehen. Insgesamt soll der Fonds dereinst mit rund 3 Milliarden

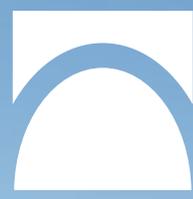
Franken alimentiert sein. Knapp 2 Milliarden Franken werden beschafft über eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags. Dazu kommen Einnahmen aus der Autobahnvignette (rund 320 Millionen) sowie aus der Importsteuer auf Autos (375 Millionen). Ab 2020 fliessen zusätzliche Mittel aus der Pauschalabgabe auf Elektrofahrzeuge in den NAF. Da das Volk am 5. Juni die Initiative «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» (sogenannte Milchkuh-Initiative) mit deutlichem Mehr abgelehnt hat, bildet der NAF künftig das wichtigste Gefäss für die Finanzierung von Verkehrsprojekten.

Als Erstrat hat der Ständerat in der Frühjahrssession 2016 die Beratungen über die NAF-Botschaft abgeschlossen, der Nationalrat in der soeben zu Ende gegangenen Sommersession. Grundsätzlich ist der Nationalrat dem Kurs des Ständerats gefolgt. Letzterer hat dem NAF zusätzliche 250 Millionen Franken aus der Bundeskasse zugewiesen, wobei im Gegenzug der Benzinpreis nicht um 6 Rappen, sondern nur um 4 Rappen erhöht wird. Differenzen bestehen beim NAF einzig bei Modalitäten. So will der Nationalrat nicht, dass der Bundesrat die Kompetenz erhält, bei der NAF-Zuweisung den Benzinpreis bei Bedarf der Teuerung anzupassen. (sts)

bestehende Einfahrt Aubrugg. Den Meilenstein für die Inbetriebnahme der Einhausung Schwamendingen setzt das Astra auf die Mitte des Jahres 2024 (der Zeitplan ist allerdings nicht definitiv und zeigt lediglich den aktuellen Stand der Planung). Für Guido Biaggio, Vizedirektor des Bundesamts für Strassen, handelt es sich bezüglich politischem Konsens und Evaluation um ein einmaliges Projekt. Selten werde ein Projekt in der ersten Phase genehmigt. «Das Projektteam hat gute Arbeit geleistet.»

### Lärmwerte reduziert

Verzögern könnten die Realisierung des Projekts noch Beschwerdeverfahren beim Bund gegen die Vergabe sowie ein allfälliger negativer Volksentscheid bei der Vorlage über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Eine Ablehnung des NAF durch den Souverän könnte gemäss Guido Biaggio bei grösseren Projekten zu «schmerzlichen Entscheidungen» führen (siehe «Spezialfinanzierung und NAF» auf dieser Seite). Mit der städtebaulichen Intervention soll die Lärmbelastung in den umliegenden Quartieren markant gesenkt werden. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn sollen mit der Einhausung die Lärmwerte auf erträgliche 42 Dezibel (dB) sinken von aktuell am Tag gemessenen 72 dB. Aufgrund der Installation moderner Lüftungs- und Filtertechnik im Tunnel resultiert für die Anwohnerschaft in der unmittelbaren Umgebung auch eine verbesserte Luftqualität. ■

 **arc  
award**

Der Schweizer Architektur-Award



**Ihre Stimme zählt**

Publikumspreis, jetzt abstimmen: [arc-award.ch](http://arc-award.ch)

Publikumspreis 2015: Silver house  
Architekten: marchewell/valentinio Marchisella Architekten AG – Föhr: © Valentin Jock

Sponsor Publikumspreis

**ALNO**

Auslober

 SCHWEIZERBAU  
DOKUMENTATION

**VISO** ARCHITEKTUR  
ARCHITECTURE