

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: 10

Artikel: Deckel drauf
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816403>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Deckel drauf

«Autobahn einhausen!» – diese Forderung taucht quer durchs Land an vielen Orten auf. Lärmschutz, Stadtreparatur und neues Bauland sind die Treiber.

Text:
René Hornung
Fotos:
Beni Blaser

In Zürich-Schwamendingen sind Bäume und Sträucher gefällt, Häuser abgerissen und Fundationsarbeiten im Gang: Eine 940 Meter lange Einhausung wird nach zwanzig Jahre dauernden Diskussionen und Planungen nun gebaut. Ab 2024 wird man sieben Meter über dem Strassenterrain auf dem Autobahndeckel im «Überlandpark» spazieren, Velo fahren und verweilen können. Zehn Treppen, Lifte und Rampen werden hinaufführen. Einen in der Schweiz «einzigartigen Grünraum» verspricht das Bundesamt für Strassen (Astra). Was Schwamendingen nach Jahren des Wartens endlich bekommt, hat Opfikon bereits seit 2004: 600 Meter der Flughafenautobahn sind auf Gemeindegebiet mit einem Grünraum überdeckt.

Forderungen nach Autobahndeckeln aus Lärmschutzgründen, zur Verbindung von getrennten Ortsteilen oder zur Gewinnung von neuem Bauland gibt es landauf, landab. Hindernis ist meist die Finanzierung. Der Bund übernimmt nur die sogenannten Ohnehin-Kosten für eine Lärmschutzmassnahme. Soll auf einer Überdeckung ein Bau entstehen, müssen die Nutzer den Mehraufwand bezahlen. Und dieser geht ins Geld: Betrieb und Unterhalt von überdachten Abschnitten sind laut Astra-Sprecher Thomas Rohrbach acht- bis zehnmal teurer als von offenen Strecken. Dazu sind Baurechtszinsen zu zahlen, denn die Grundstücke der Autobahnen gehören dem Bund. Und schliesslich ist auch zu regeln, wer dereinst für welchen Anteil von Sanierungskosten aufkommen muss. Beim Bau des Berner Einkaufszentrums Westside – es steht über

der A1 – sei deshalb «das wohl aufwendigste Vertragswerk nötig gewesen, das je für einen Autobahnabschnitt aufgesetzt wurde», weiss Rohrbach. Den grössten Teil der Kosten übernahm dort die Migros.

Wohnüberbauung bleibt Ausnahme

Auf diese hohen Kosten verweist auch eine Studie des Bundesamts für Wohnungswesen, die Ende 2014 publiziert wurde. Untersucht wird darin anhand der Lage, der zu erwartenden Baukosten und der Mieterträge, wo auf Autobahndeckeln sinnvoll und rentabel Wohnbauten entstehen könnten. Das Resultat: Von schweizweit 98 evaluierten möglichen Standorten sind nur deren 10 wirklich gut für Wohnüberbauungen geeignet. Insgesamt führt die Studie zwar 38 Standorte auf, die maximal 65 000 Bewohnerinnen und Bewohner Platz bieten würden. Das Resultat zeige aber, dass das Potenzial «relativ gering ist und dass bei maximal möglicher Ausnützung lediglich etwa der aktuell jährliche Bedarf an Neuwohnungen gedeckt wäre». Und seit das Astra diesen Sommer im Limmattal über eine doppelstöckige Autobahn nachdenkt, sind mögliche Wohnüberbauungsstandorte bereits wieder weggefallen.

Bisher liessen sich Pläne für Wohnüberbauungen auf nachträglich erstellten Einhausungen nur in Einzelfällen realisieren. In der Schwyzer Gemeinde Altendorf am oberen Zürichsee ist die A3 seit 2003 unter einem 600 Meter langen Dach verschwunden. Dreissig Jahre nach der Eröffnung der Autobahn wurde die Wunde im Dorf geschlossen. Möglich wurde dies, weil die Gemeinde selbst als Bauherrin auftrat und nicht auf Gelder aus Bern oder vom Kanton wartete. Dank der Suva als Investorin und Baurechtsnehmerin entstanden auf der Einhausung →



Grünbrücke Asp Holz bei Müllheim: Die Überdeckung für Wildtiere schliesst eine Wunde in der Landschaft zwischen dem Thurgauer Seerücken und dem Thurtal.

→ 93 Mietwohnungen und 16 Einfamilienhäuser. Die Bau-rechtszinsen finanzieren hier die zusätzlichen Unterhaltskosten der Überdeckung.

«Überlandpark» für Schwamendingen

In der Regel baut das Astra entlang von Autobahnen Lärmschutzwände. Einhausungen sind die Ausnahme, denn sie sind deutlich aufwendiger. Nicht überall ist der Aufwand allerdings so gross wie in Schwamendingen, wo die Planungen für die Einhausung einst noch unter kantonalen Leitung begannen. Es waren im Laufe der Jahre Architekten und Landschaftsarchitekten an der Arbeit. Tunnellösungen und eine Überdeckung mit seitlich angeschütteten Dämmen wurden geprüft, bis man sich für den «Knochen» entschied, wie Projektleiter Rolf Eberle und seine Kollegen die Einhausung intern nennen.

Als das Astra das Projekt 2010 vom Kanton übernahm, war der Variantenentscheid bereits gefällt. Nun werden an den Fahrbahnrändern und in der Fahrbahnmitte gut sieben Meter hohe Betonwände auf Pfahlwände gebaut. Im Bereich, wo das Tram im Tunnel unter der Autobahn fährt, wird die Decke auf dreissig Meter lange Träger mon-

tiert, die die Mittelwand überspannen. Auf dem Deckel wird der «Überlandpark» angelegt. Bereits seit 2014 laufen dafür Bepflanzungsversuche. Die Sicht im langgestreckten Park wird allerdings durch die im Abstand von hundert Metern stehenden Entrauchungsanlagen – rund zwei Meter hohe Blöcke – unterbrochen. Damit das Quartier nicht an Betonwände blicken muss, werden mehr als die Hälfte der Seitenwände begrünt. Die Bepflanzung muss die Inspektion der Wände dahinter zulassen.

Parallel zum «Knochen» werden rund vier Meter breite öffentliche Fuss- und Radwege angelegt, die eine durchgehende Verbindung vom Zürichberg bis zur Glatt herstellen. Vorgesehen ist auch der Bau eines Kiosks und einer WC-Anlage auf dem Autobahndach. Insgesamt kostet die Einhausung Schwamendingen samt der Erneuerung des anschliessenden Schöneichtunnels und der Technik rund 570 Millionen Franken. An die eigentliche Einhausung und den Park zahlen der Kanton 24,6 und die Stadt Zürich 19,4 Prozent. Alles andere übernimmt der Bund. Die Einhausung soll auch zur Quartierentwicklung beitragen: Entlang des «Knochens» können später, gestützt auf einen Gestaltungsplan, quergestellte Wohnblöcke errichtet



Einhausung Opfikon: Aus einer lärmigen Schneise ist ein Grünstreifen geworden.

werden, die die fürs Quartier typische Zeilenbauweise neu interpretieren. Dabei wären auf den höher liegenden Geschossen Wohnungen mit direkter Brückenverbindung zum «Überlandpark» möglich.

Jedes Projekt ein Einzelfall

Mit all diesen Planungen, die für ein innerstädtisches Gebiet nötig sind, sei das Vorhaben schweizweit einzigartig, stellt Projektleiter Eberle fest. Aber auch einfachere Projekte haben ihren Aufwand, sagt er: Jede Situation, jeder Baugrund sei verschieden, und selbst Wildbrücken seien nie das erstbeste Ingenieurprojekt. Immer würden Varianten ausgearbeitet und gestalterische Fragen diskutiert – «auch wenn es uns in erster Linie um die Funktion und nicht um einen Preis für gute Gestaltung geht», wie Eberle anmerkt.

Wegen des grossen Aufwands sind in den letzten Jahren nur wenige Einhausungen realisiert worden: Seit 2003 ist beispielsweise das Ostportal des Baregg隧nels überdeckt. Inzwischen fordern die Grünen der Stadt Baden auch für den Ortsteil Dättwil am Baregg-Westportal eine solche Massnahme. Im stark belasteten Limmattal soll als nächstes Weiningen im Rahmen des Ausbaus der Zürcher Nordumfahrung eine hundert Meter lange Überdeckung am Westportal des Gubristtunnels bekommen – der Streit um diese Lösung wurde bis vors Bundesgericht getragen. Auf dem Deckel will die Gemeinde ein Feuerwehr- und Werkgebäude bauen. Ebenfalls im Zuge der erwähnten Nordumfahrung werden die Fahrbahnen beim Büsisee

auf 580 Metern überdeckt. An dieser Stelle wäre laut der erwähnten Studie des Bundesamts für Wohnungswesen zwar auch eine Wohnüberbauung rentabel gewesen – es entsteht aber eine Einhausung, die der Vernetzung geschützter Landschaften dient.

Solche Wunden in der Landschaft oder in Dörfern sind schon verschiedene geschlossen. Dazu gehören Grünbrücken, die Wildkorridore miteinander verbinden wie das Aspiholz bei Müllheim im Thurgau. Seit 2004 hat das Dorf Montlingen im St. Galler Rheintal wieder einen direkten Zugang zum Rhein, eine Verbindung, die durch die A13 während Jahrzehnten gekappt war.

Auf anderen Deckeln wird Strom produziert, so seit 2012 in Stansstad. Dort ist die A2 über 280 Meter unter einem Dach verschwunden, weitere 210 Meter reicht der Deckel nur über eine Fahrtrichtung. Darauf sind 3200 Solarmodule montiert. Ihre Leistung versorgt durchschnittlich 200 Vier-Personen-Haushalte, was etwa einem Sechstel der Bevölkerung von Stansstad entspricht.

Eine Wunde schliessen möchte auch die Stadt Bern. Der Verein Plan Bern verlangt, dass die Überdachung der A6 im Osten der Stadt unabhängig von einem ebenfalls diskutierten Bypass-Projekt geplant wird. So könnte neue Wohn- und Lebensraumqualität geschaffen werden, argumentiert ein überparteilicher Vorstoss im Stadtparlament. Doch die Regierung gibt sich zurückhaltend: Das Potenzial für Arealentwicklungen sei begrenzt. Sie erinnert an früher versandete Diskussionen um die Waldstadt Bremer oder die Gleisfeldüberbauungen, die auch von →



Das Berner Einkaufszentrum Westside steht auf der A1. Dafür war das wohl aufwendigste Vertragswerk nötig, das je für einen Autobahnabschnitt aufgesetzt wurde.

→ Einhausungsprojekten begleitet waren. Auch Luzern plant ein Bypass-Projekt zur Entlastung der Stadt. Die Nachbargemeinde Kriens würde dadurch aber zusätzlich mit Lärm belastet. Sie verlangt deshalb eine 240 Meter lange Einhausung zwischen dem Sonnenbergtunnel und dem neuen Anschlussbauwerk.

Mit neuem Bauland Tunnel finanzieren

Seit 2015 diskutieren Freiburg und seine Nachbargemeinden die Überdeckung der A12 zwischen den Anschlussbauwerken Freiburg Nord und Freiburg Süd über einen Kilometer Länge. Es entstünden rund 100 000 Quadratmeter Bauland. Damit – so die Erwartung – könne man die Einhausung finanzieren.

Diesen Weg wollte auch die Gemeinde Rorschacherberg gehen. Dort führt die A1 unter einem Einfamilienhausquartier hindurch, das freien Blick auf den Bodensee bietet. Schon vor zwanzig Jahren wurde dort eine Einhausung geprüft. 40 000 Quadratmeter neues Bauland wären dabei entstanden, die den Deckel hätten finanzieren sollen. Doch als die Pläne fertig waren und der Bodentausch vertraglich geregelt war, erliess das Astra neue Sicherheitsvorschriften. Die Kosten kletterten dadurch fast aufs Doppelte – gebaut wurde nie. Inzwischen ist noch von einer Lärmschutzwand die Rede. Das Terrain bis an die Wand aufgeschüttet würde Bauland für 16 Wohnungen hergeben, rechnet eine Studie der Hochschule Rapperswil vor. Und das würde der Gemeinde so viel Geld aus der Mehrwertabschöpfung in die Kasse spülen, dass damit die Lärmschutzwand mitfinanziert werden könnte. Ausserdem liessen sich Fotovoltaik-Elemente anbringen. Der Ertrag aus der Stromproduktion decke diese Investitionen nach elf Jahren, rechnen die Ingenieure vor.

Die Olma greift tief in den Sack

Solche Projekte rechneten sich nur, wenn ein Investor bereitstehe, verweist Thomas Rohrbach vom Astra auf die realisierten Projekte. Beispiele dafür sind die Gewerbebauten auf Autobahndeckeln. Neben dem Berner Westside-Einkaufszentrum steht die Palexpo-Halle beim Flughafen in Genf auf einer Einhausung. Und nun will auch die St. Galler Olma-Messe ihr Gelände über dem A1-Einschnitt arrondieren. Das St. Galler Stadt- und das Kantonsparlament haben für die Überdeckung Rosenberg zusammen bereits dreissig Millionen Franken gesprochen – eine Volksabstimmung steht in der Stadt aber noch aus. Die Gesamtkosten für die rund 180 Meter lange Einhausung und für die neue Messehalle obendrauf liegen bei geschätzten 163 Millionen Franken. Die Olma hat angekündigt, davon 133 Millionen selbst übernehmen respektive über Kredite finanzieren zu können. ●

Bahn einhausen

Nicht nur Autobahnen, auch Gleise verschwinden unter einem Deckel. In der Stadt Zürich ist der einstige Bahneinschnitt nördlich des Bahnhofs Wipkingen überbaut. Zur Diskussion steht ein Deckel über dem Seebahn-Einschnitt. Geplant wird auch der Bau eines bergmännischen Autotunnels als Ersatz für die Rosengartenstrasse.



«Klassisch neu.»

Andreas Malzacher, Partner

Gräub Office ist Ihr Partner für die Planung und Einrichtung von Arbeitswelten. Jeder Raum, jedes Detail ist passend umgesetzt.

Ein schönes Beispiel für unseren Anspruch: Leichte und unaufdringliche Stühle, Sessel und Sofas der neuen Kollektion Arcos von Arper. Art Deco wird neu definiert und das ohne Ornamentik. arper.com

arper

GRÄUBOFFICE

Planen, Einrichten. graeuboffice.ch

Das grösste open BIM Forum
der Schweiz!

100 Fachreferate
40 Anwender aus der Praxis
40 Anbieter von BIM Dienstleistungen
10 Auftraggeber/Besteller
20 Beiträge aus der Forschung und Lehre
30 BIM Projekte der Schweiz

OPEN BIM FORUM

VERBAND SCHWEIZER BIM SOFTWARE LIEFERANTEN



Mi 23./Do 24. Januar 2019
Messe Luzern

openBIM.ch – Der Verband Schweizer BIM Software Lieferanten organisiert das open BIM Forum in Luzern.



Verbandsmitglieder: Allplan Schweiz AG, BuildingPoint AG, ComputerWorks AG, Cadwork Holz AG, Cadwork Informatik CI AG, Heiniger & Partner AG, IDC AG, IngWare AG, Messerli Informatik AG, SITE.ch Schweiz AG, Trimble International

Forumpartner

Trägerschaft



Forschungs- und Bildungspartner

n|w Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik

Medienpartner

