

Eine Vision wird wahr

Wie Schwamendingen im Kleinen Grosses bewirkte –
die Erfolgsgeschichte der Einhausung

IG pro zürich 12

Promotion für
die Schwamendinger
Baugenossenschaften



EINHAUSUNG AUTOBAHN SCHWAMENDINGEN

Impressum

Herausgeber: Verein Einhausung Autobahn Schwamendingen, IG pro zürich 12

Redaktion: Jürg Rüegger / Jeremy Hellmann / Roger Hauri

Text: Ueli Kasser

Lektorat: Esther Banz

Titelbild: agps architecture ltd., Zürich

Druck: Stutz Medien, Wädenswil

Papier: Image Impact FSC

Auflage: 4000 Ex.

© Ueli Kasser / 5.5.2025

Inhalt

Vorwort	4
Explodierendes Quartier	6
Rennbahn durch die Gartenstadt	8
Pflanzen gegen Lärm	10
U-Bahn Schwamendingen	12
Das Schicksal schlägt zu	15
Auto unten, Tram oben	16
Überdeckungsinitiative zum Ersten	18
Wohnliche Schallschutzwände	20
Überdeckung zum Zweiten...	22
...und zum Dritten	22
Medienkonferenz im Lärm	24
Einhausungsinitiative zum Vierten	25
Schwergewichte tauchen auf	27
Einhausungsmotion zum Fünften	29
Kampf auf neuem Level	30
Frohbotschaft zweier Frauen	32
Auf Sand gebaut	33
Länger, teurer und später	36
OP am offenen Herzen	38
Chillen auf 8 Meter Höhe	40
Vom Verkehrslärm zum Baulärm	42
Wohnen hoch über dem Park	43
Einst bemitleidet, heute begehrt	44

Zusammen ist man stark

In Schwamendingen sagen wir einander noch Grüezi auf der Strasse. Das hat uns geprägt. Wir arbeiten zusammen und wir wollen hier wohnen und hier bleiben. Und besonders wichtig: Wir engagieren uns mit starkem Willen für unser Quartier. Deshalb haben wir es geschafft, dass der Lärm und der Gestank der Autos auf der Autobahn nach langen 30 Jahren Einsatz von der Politik in Stadt, Kanton und Bund als ernstes Problem anerkannt wurde.

Die Realisierung der Einhausung nach weiteren 20 Jahren ist ein kleines Wunder. Nirgends in der Schweiz wurde ein so teures Bauwerk zur Lärmsanierung überhaupt in Betracht gezogen. Zuerst wurden alle politischen Vorstösse von uns Schwamendinger abgelehnt, von den Amtsstellen, den Regierungen und den Bauingenieuren. Immer wieder die gleiche Argumentation: Eine Einhausung wurde noch nie gebaut, sie passt gar nicht ins Stadtbild, sie ist technisch kaum machbar und jedenfalls viel zu teuer. Sie wollten die damals bestehenden Schallschutzwände einfach ein bisschen erhöhen.

Wir haben uns nicht entmutigen lassen und gründeten den überparteilichen Verein «Einhausung Autobahn Schwamendingen». Unser Ziel war, eine gemeinsame Strategie zu verfolgen, wirklich gemeinsam, über alle Parteigrenzen hinweg! Wir entwarfen eine breit abgestützte Volksinitiative. Die Genossenschaften, die seit dem roten Zürich entlang der alten Ueberlandstrasse Land und gut erhaltene Wohnsiedlungen besitzen, halfen mit. Sie gründeten gemeinsam das erste Zürcher Genossenschaftsnetz: die IG pro zürich 12. Der Quartierverein, ein Zusammenschluss aller Vereine und vieler engagierter Schwamendingerinnen und Schwamendinger, machte es möglich, dass an der einzigartigen Schwamendinger Chilbi zum ersten und vorerst letzten Mal Unterschriften für eine Volksinitiative gesammelt werden durften.

Ein besonderer Dank gebührt den über 100 Frauen und Männern aus dem Quartier, die gemeinsam die 14 400 Unterschriften für die Volksinitiative «Einhausung der Autobahn Schwamendingen» gesammelt haben. Eine riesige Arbeit, ein riesiger Erfolg.

Die Initiative wurde leider wieder bekämpft. Doch der politische Zusammenschluss in Schwamendingen hat gehalten. Über 15 Jahre lang haben viele Engagierte an Sitzungen zum Teil lautstark weitergekämpft und in Parlamenten Vorstösse eingereicht.

Jetzt steht die Einhausung, sogar mit einem Park.

Sie ist ein Denkmal für unsere direkte Demokratie. Sie steht für den Erfolg von Vorstössen aus dem Volk und der Zusammenarbeit aller Parteien, Genossenschaften und Vereine im Quartier.

Wir danken allen Beteiligten, die am Gelingen und an der Realisierung der Einhausung mitgearbeitet haben. Unser Engagement für ein gutes Zusammenleben in Schwamendingen dauert an.



Verein Einhausung Autobahn Schwamendingen
Jürg Rügger



IG pro zürich 12
Thomas Lohmann



Quartierverein Schwamendingen
Alfons Nievergelt

Explodierendes Quartier

Als sich Spekulanten um verkaufsunwillige Bauern in Schwamendingen herumschlichen und sie mit Geschenken umwarben, kündigte sich ein enormer Bauboom an, heute kaum mehr vorstellbar. Zwischen 1940 und 1960 wuchs die Bevölkerung von 3000 um das Zehnfache auf über 30 000! Die Wohnbaugenossenschaften bauten hunderte von Wohnungen und besitzen seither 40 bis 60 Prozent am Wohnungsbestand. Ein Segen für Schwamendingen, denn dieses Eigentum ist dauerhaft der Spekulation entzogen.

Es waren vor allem Arbeiter, kleine Angestellte und kinderreiche Familien, die in der «Gartenstadt» mit damals noch intaktem

Reiheneinfamilienhäuser mit Gärten

Wohnsiedlung Dreispitz der Wohnbaugenossenschaft ASIG ca. 1945, die Gartensiedlung markierte den Aufschwung in Schwamendingen, von links nach rechts hinten die Wallisellerstrasse mit Alleeebäumen, ganz rechts die Überlandstrasse, wo heute die Einhausung gebaut ist.



Dorfkern ein «Zuhause» fanden. Es wurden Schulhäuser gebaut und in kurzen Abständen erweitert. Dazu kamen Läden, Einkaufszentren, Kirchen, Gasthöfe und vor allem Verkehr. Immer mehr Leute träumten von der neuen Freiheit, die damals nur einen Namen hatte: Automobil.

Der Strassenbau hatte Hochkonjunktur. Die Überland- und Winterthurerstrasse wurden Mitte der 50er-Jahre von 8 auf 12 Meter ausgebaut. Es ist die Zeit des Wachstums und des Glaubens an eine Zukunft unbeschränkter Möglichkeiten. Und bewundernd wird der Blick auf die USA gerichtet, in der Meinung die Amerikaner seien uns in der Entwicklung weit voraus. Stolz titelt 1961 die «Vorstadt», der Anzeiger des Kreis 11: «Manhattan... in Zürich 11» – und präsentiert die Skyline der neuen Wohnhochhäuser von Schwamendingen.

Höchstes Wohnhochhaus der Schweiz

Die Siedlung Hirzenbach der bahoge Wohnbaugenossenschaft wurde 1958/59 erstellt und liegt in Zürich-Schwamendingen. Zu den fünf Gebäuden der Siedlung gehört auch ein Hochhaus an der Hirzenbachstrasse 77 – mit 19 Geschossen war es 1959 das höchste Wohnhochhaus der Schweiz. Foto 1983



Rennbahn durch die Gartenstadt

Mit den Autos kamen auch Stau, Lärm, Gestank und Mangel an Parkplätzen. Auf den ausgebauten Strassen wurde schneller, gefährlicher und lärmiger gefahren. Insbesondere die Motorradfahrer hatten Gefallen an den schnell befahrbaren Strassen. Unfälle durch Überholmanöver auf den «Rennbahnen» Winterthurer- oder Überlandstrasse gaben viel zu reden. Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 km/h gab es erst ab 1958, nach langjährigen Klagen von Eltern und Schulbehörden.

Ohne Limit

Unfälle durch Überholmanöver auf den «Rennbahnen» Winterthurer- oder auch Ueberlandstrasse gaben viel zu reden. Die von 8 auf 12 Meter verbreiterte Winterthurerstrasse beim Haus 535 kurz vor dem Schwamendingerplatz.

Der Stadtrat von Zürich war in der Verkehrspolitik gefordert. Nach mehrfachem Drängen des Gemeinderats beauftragte er zwei Expertenteams mit der Ausarbeitung einer Studie zur Zukunft des



Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich

Verkehrs. Das Resultat, der «Generalverkehrsplan», wurde im März 1955 veröffentlicht. Ein besonderes Thema war die «neue Stadt ennet dem Milchbuck». Sowohl der innerstädtische Verkehr, Pendler aus der Agglo als auch Reisende aus der Ostschweiz mussten sich über den Milchbuckpass zwängen. Der Verkehr sollte gemäss Experten zum Platzspitz, ins Zentrum der Stadt gelangen

Von Zürich in Richtung Osten gibt es nur die Ausfallstrasse durch Schwamendingen, das wusste schon Napoleon.

und von dort wieder in die beiden anderen Hauptrichtungen hinausgeführt werden. Damit war das Ypsilon geboren. Der Name taucht erst in den 60er-Jahren auf und die Umsetzung ist später auf halben Weg gescheitert.

Der Quartiervereinspräsident von Schwamendingen, Hermann Hess, wunderte sich über die Verkehrspolitik der Stadtbehörden. Weshalb mussten ausgerechnet ausländische Professoren ein so grosses Gewicht haben. Da werde über die Köpfe der Betroffenen hinweg geplant und entschieden.



Napoleon am Milchbuckpass

1799 nach grossen Schlachten in Zürich mussten die Russen und Österreicher über den Milchbuckpass durch Schwamendingen einen chaotischen Rückzug antreten, schon Napoleon kannte die strategische Bedeutung dieser Gegend.

Pflanzen gegen Lärm

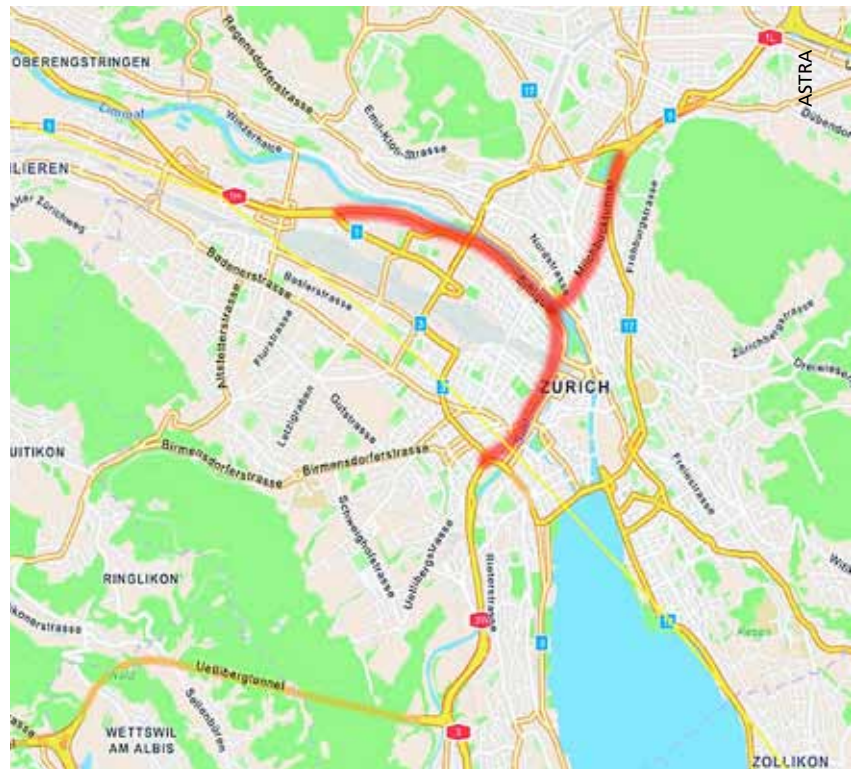
Die Verkehrsingenieure der Stadt sahen 1958 auf der Nordost-Achse des Ypsilons zwei Varianten vor. Die eine umfasste einen Basistunnel vom Platzspitz zum Milchbuck mit oberirdischer

Die Autobahn sollte durch Schwamendingen ins Zentrum der Stadt beim Platzspitz führen.

Fortsetzung durch die Winterthurer- und die Überlandstrasse. «Autobahn gefährdet Schwamendingen», titelte das Lokalblatt und bemerkte: «sollte dem Projekt der Vorzug gegeben werden, so müsste sich das Quartier Schwamendingen mit Entschiedenheit dagegen wenden.» Die Fachleute erkannten zwar die städtebaulichen Probleme dieser Verkehrsführung: «Wohl die schwierigste Frage in diesem Zusammenhang ist die Durchfahrung Schwamendingens.» Das Problem wurde jedoch umgehend relativiert. Die zwei Kilometer lange Autobahn könne auf der Strecke zwischen Milchbuck und Aubrugg fünfmal über- oder unterfahren

Ypsilon durch Schwamendingen

Die Verkehrsexperten der 50er-Jahre wollten den Verkehr ins Stadtzentrum beim Platzspitz führen und von dort wieder hinaus. So entstand das Ypsilon, aller Anfang von Schwamendingens Leidensweg.

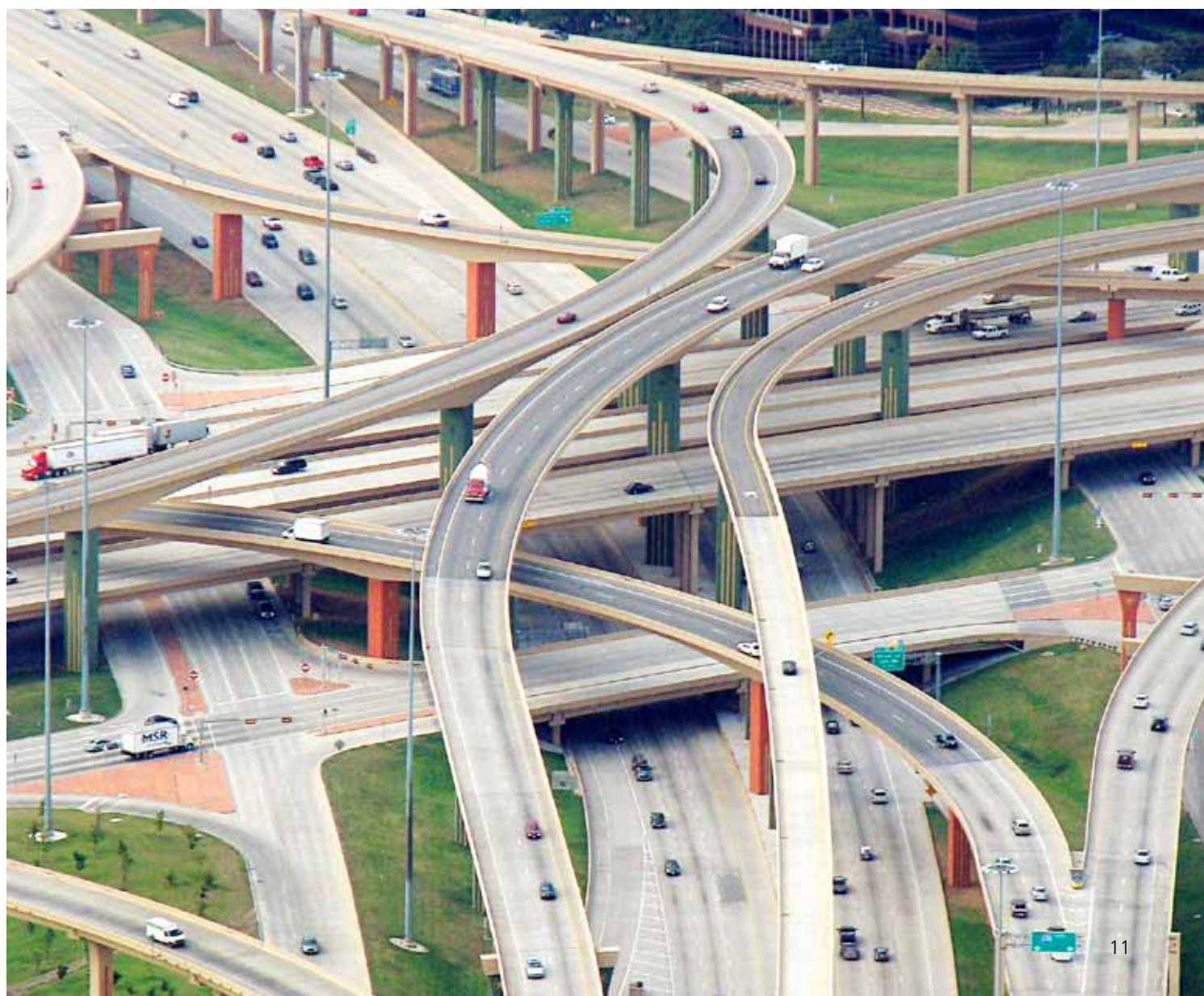


werden. Auf der Autobahn werde zudem flüssiger gefahren. So entstehe weniger Lärm, und dieser könne zudem mit geeigneter Bepflanzung eingedämmt werden.

Der Widerstand aus dem Quartier meldete sich umgehend. Eine Delegation besorgter Bürgerinnen und Bürger besuchte im Herbst 1959 die aufwendig inszenierte Ausstellung «Stadtstrassen der Zukunft» im Stadthaus. Neben Beispielen aus den USA wurden auch die «Expressstrassen» Zürichs präsentiert, so nannte man die Autobahnen auf Stadtgebiet. Was bisher nie erwähnt wurde, empörte die Besucherinnen und Besucher aus dem Quartier: Zahlreiche Gebäude in Schwamendingen müssten der Autobahn weichen. Der Quartierverein lud Stadtingenieur H. Steiner am 2. Mai 1960 ein, um darüber zu informieren. Aber auch dort machte Steiner nur ungenaue Angaben zur Strassenführung, das frustrierte die Teilnehmenden.

Kleeblatt über der Limmat

Ähnlich wie hier «The High Five in Dallas» sollte der Schnittpunkt des Ypsilons am Platzspitz mit einem kreuzungsfreien Kleeblatt auf Stützen über Sihl und Limmat ausgestaltet werden.



U-Bahn Schwamendingen

Auch beim ÖV drohte das Quartier von Problemen überrollt zu werden. Die Kapazität der Busverbindungen nach Oerlikon und dem Milchbuck war an Grenzen gestossen. Morgens und abends standen die Busse oft lange im Stau. Um in die Stadt zu gelangen, musste man in Oerlikon oder auf dem Milchbuck umsteigen. 1961 projektierten die VBZ eine unterirdische Tramlinie Milchbuck-Hirschenplatz. Die Diskussionen um grundlegende Verbesserungen des ÖV im Quartier verzögerten sich aber durch die schlechte finanzielle Lage der VBZ in den 60er-Jahren.

Warten auf das Tram

Mit der Eingemeindung wurde die Tramlinien Oerlikon – Schwamendingen eingestellt und durch Busse ersetzt. Mehr als 50 Jahre mussten die Schwamendingerinnen auf das Tram warten, bis 1986 im ehemals für die U-Bahn gedachten Tunnel die Linien 7 und 9 eröffnet wurden, Aufnahme von 1931 im Jahr der Eingemeindung: Endstation vor dem Hirschen Schwamendingen.

Anfang der 60er-Jahre plante der Stadtrat ein grosses ÖV-Projekt für die ganze Stadt. Er wollte die Strassen durch ein ausgedehntes Tiefbahnnetz entlasten. Bei vollem Ausbau wären etwa 12 Kilometer Tramlinien auf Stadtgebiet unterirdisch geführt worden. Sie hätten später zu einer U-Bahn ausgebaut werden können. Alle Parteien, Legislative, Verbände und Exekutive befürworteten die 423-Millionen-Vorlage. Dennoch wurde sie am 1. April 1962 in allen Stadtkreisen mit einem Nein-Stimmenanteil von über



60 Prozent verworfen. Auch Schwamendingen lehnte ab. Dass das Quartier besser mit ÖV ans Stadtzentrum angebunden werden sollte, blieb jedoch unbestritten. Die Idee einer S-Bahn-Durchmesserlinie vom Sihlthal ins Zentrum und dann nach Schwamendingen – Seebach – Affoltern sollte aber nie umgesetzt werden. Auch eine Motion von 35 Gemeinderäten für eine U-Bahn vom Hauptbahnhof nach Oerlikon-Schwamendingen war erfolglos.

«Zürich Richtung Zukunft», eine Wanderausstellung zum öffentlichen Verkehr im Kanton, wurde im Kirchgemeindehaus Saaten im Februar 1971 eröffnet. Anlass war die Abstimmung in der Stadt Zürich über einen Kredit von 31 Millionen Franken für den vorzeitigen Bau eines U-Bahntunnels unter der Expressstrasse Milchbucktunnel – Tierspital – Saaten – Schwamendingen.

Grosses Quartier, ungenügender ÖV

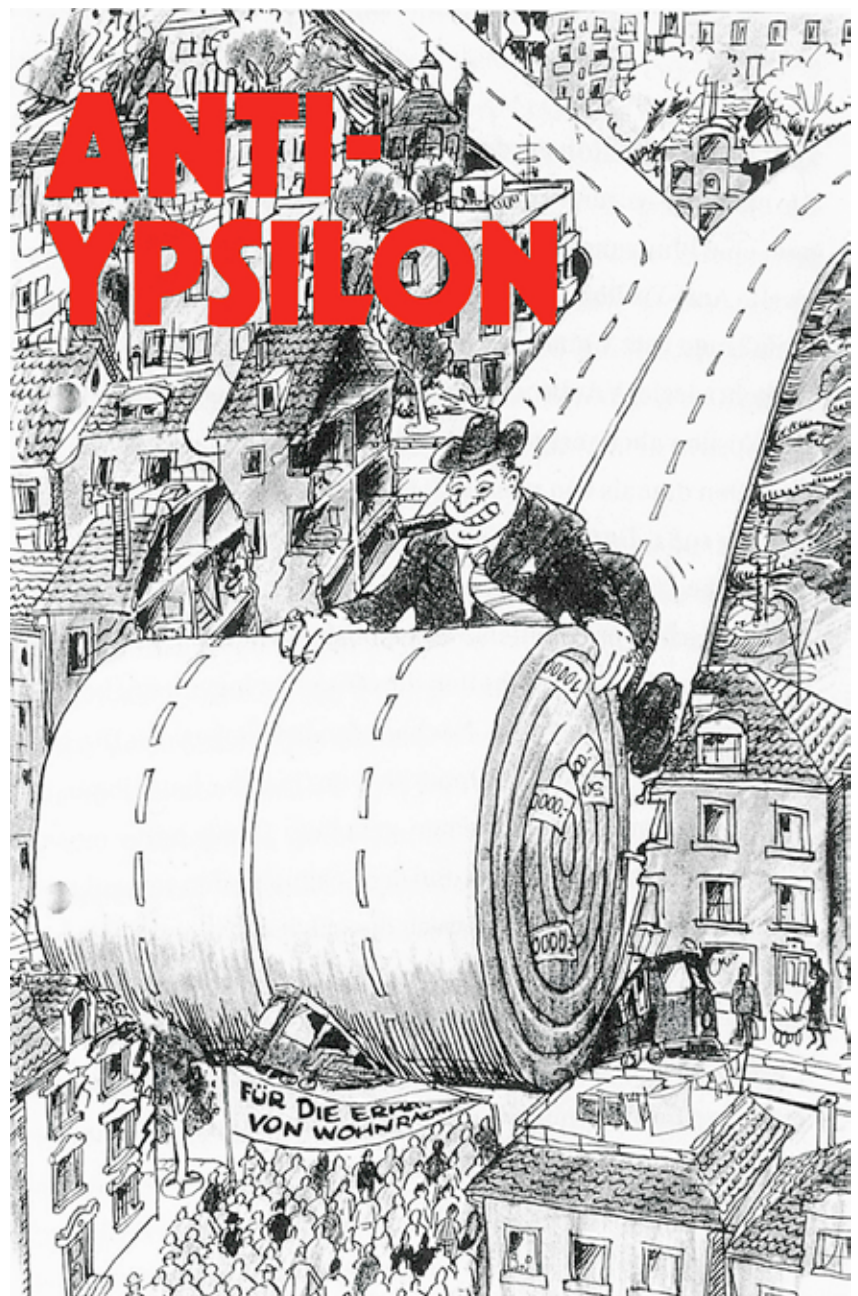
Schwamendingen 1960 mit Hirschenplatz, Winterthurerstrasse und Überbauung Hirzenbach: das grosse Quartier der Stadt hatte damals noch keine direkte ÖV-Verbindung ins Zentrum der Stadt und musste noch 25 Jahre auf die Tramlinien warten.



Die städtische Stimmbevölkerung sagte am 14. März 1971 Ja zu dieser Vorlage. Das Projekt U-Bahn wird vier Jahre später in die unterirdischen Tramlinien nach Stettbach und Hirzenbach umfunktioniert. In Schwamendingen lehnen die Stimmberechtigten auch diese Vorlage ab. Viele fürchteten die zahlreichen Baustellen und das lokale Gewerbe kämpfte gegen die bessere Erreichbarkeit des Glattzentrums. Die Vorarbeiten für den Tunnelbau werden zusammen mit der Expressstrasse nach der Abstimmung 1971 zügig vorangetrieben.

Ein Monster entsteht in Schwamendingen

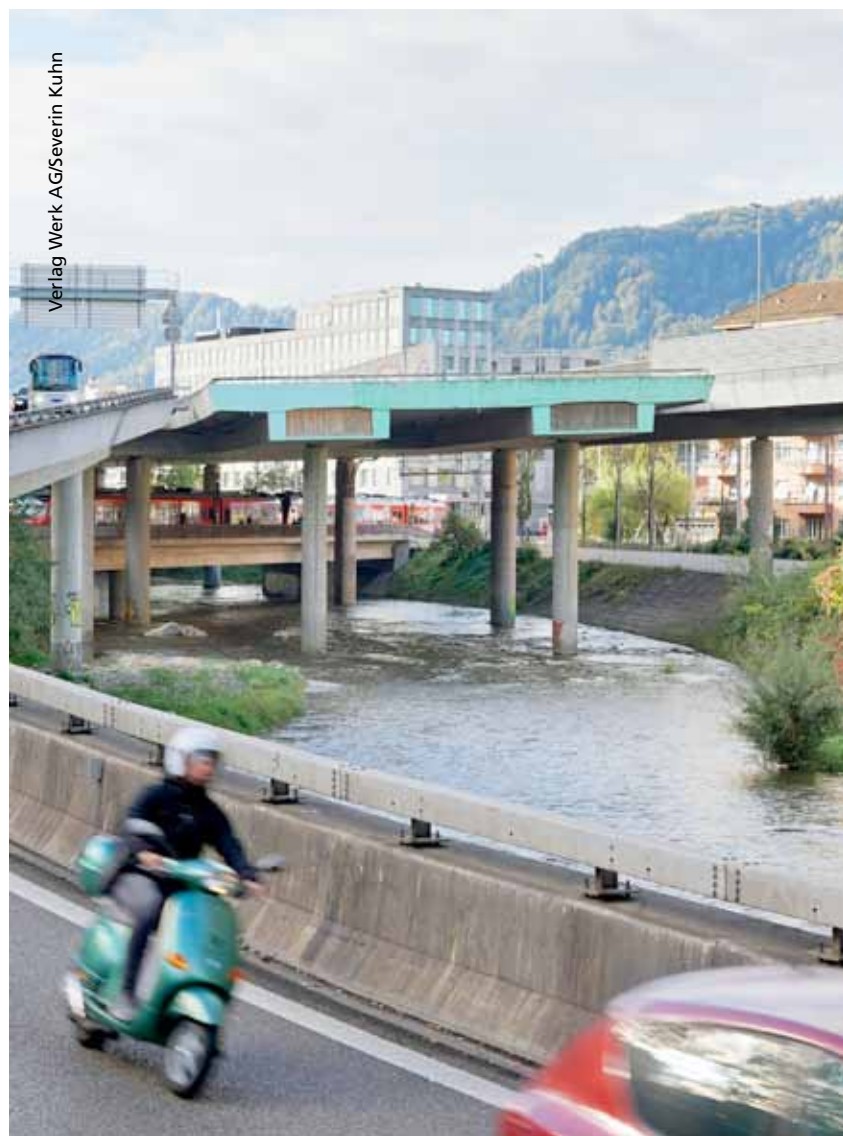
Karikatur aus der Broschüre gegen das Ypsilon der Arbeitsgemeinschaft Planung, anlässlich der kantonalen Abstimmung 1974.



Das Schicksal schlägt zu

Im Oktober 1964 fällte der Regierungsrat endgültig den Entscheid für die Autobahnvariante Milchbucktunnel. Der Schwamendinger Anton Steiner stellte im Kantonsrat erfolglos einen Rückkommensantrag. Auch im Gemeinderat regte sich Opposition. Im Juli 1965 referierte Kantonsingenieur H. Stüssi im grossen Saal der reformierten Kirchgemeinde Schwamendingen. Er begründete den Entscheid des Regierungsrates und bestätigte den Abbruch mehrerer Gebäude. Betroffen war vor allem die gemeinnützige Baugenossenschaft Süd Ost. Der Saal war zum Bersten voll, und die anschliessende Diskussion sei heftig gewesen.

Im November 1969 wurde das generelle Projekt, im Laufe des folgenden Jahres die Details zum Bau des Ypsilons genehmigt. Der Abschnitt Winterthurerstrasse wurde rasch in Angriff genommen, der Abschnitt Schöneichstrasse bis zum AMAG-Gelände verzögerte sich wegen Einsprachen.



Aus für den Wahnsinn

Hardturm, Letten, Wiedikon. In der Stadt Zürich enden drei Autobahnen. Die Zubringer im Westen, Norden und Süden liegen nur wenige Kilometer Luftlinie voneinander entfernt. Ein Zusammenschluss der drei Nationalstrassen in derart dicht besiedeltem Gebiet ist aus heutiger Sicht schwer vorstellbar. Dass die Autobahnen nie miteinander verbunden wurden, geht u.a. auf den grossen Widerstand der städtischen Bevölkerung zurück.

In der Stadt Zürich formierte sich Anfang der 70er-Jahre Widerstand gegen das Ypsilon. Eine Petition der Arbeitsgemeinschaft Umwelt blieb mit 45 000 Unterschriften wirkungslos. Danach folgte eine überparteiliche Initiative gegen dieses Verkehrsmonster. In Schwamendingen fand am 1. Juli 1971 eine Aussprache zwischen Stadtrat Heinrich Burckhard und der Bevölkerung statt. Die erneuten Rechtfertigungen seitens der Behörden konterten die unzufriedenen Anwesenden mit rauen und harschen Voten. Auch Kantons- und Nationalrat Otto Nauer griff das Ypsilon frontal an. Er war ein engagierter Vertreter des genossenschaftlichen Wohnungsbaus. Ein neuer Fugenweg zwischen Einhausung und Gebäuden wurde nach ihm benannt.

Auto unten, Tram oben

Die kantonale Initiative gegen das Expressstrassen-Y wurde im September 1974 abgelehnt, von der Stimmbevölkerung in der Stadt jedoch angenommen. Die Städter ärgerten sich über die Landbevölkerung, die vom Ypsilon gar nicht betroffen war. Die Stadtbehörden bemühten sich in der Folge um Verbesserungen, namentlich in Schwamendingen. Vorgeschlagen wurden Brücken- und Terrassenbebauungen über die Autobahn. Doch die Vorschläge waren zu futuristisch und zu gigantisch. Sie hätten eine Umstrukturierung des halben Quartiers zur Folge gehabt und das

Utopien zur Beruhigung

Wohnraum für rund 5500 Personen: Das Projekt des Zürcher Architekten Claude Schelling für den Autobahnabschnitt zwischen Aubrugg und dem Glattzentrum.



Problem zum grossen Teil auf Private überwältzt. Man glaubte nicht mehr an das grenzenlose Wachstum wie in den 60er-Jahren. Die Pläne landeten im Laufe der 70er-Jahre alle in den Schubladen städtischer Büroschränke.

Handfester, aber vorerst erfolglos ging es in der Politik zu. Paul Willemin aus Schwamendingen, ein zupackender Volksvertreter, reichte am 26. September 1974 eine Einzelinitiative ein. Der beschlossene Tramtunnel solle nicht gebaut werden. Vom Tierspital bis Aubugg sei die Expressstrasse unterirdisch, das Tram oberirdisch zu führen. Dadurch könne die schöne Allee mit 230 Bäumen an der Überlandstrasse erhalten werden. «Gesamthaft betrachtet würde das Quartier so erst richtig seinen Bewohnern wiedergegeben werden, und Stadtrat und Gemeinderat würden sich bei der Bevölkerung von Schwamendingen ein würdiges Denkmal setzen», schliesst der Initiant seine Begründung. Die Initiative wird vom Stadtrat aus formalen Gründen abgelehnt. Er sei für Expressstrassen nicht zuständig, und die Annahme der Initiative würde bedeuten, den Volksentscheid zum Tram aufzuheben. Dem schliesst sich der Gemeinderat grossmehrheitlich an.

Grossbaustelle Autobahn Tramtunnel

Baustelle Autobahn ca. 1977 mit Schöneichportal im Hintergrund und rechts der Graben für den Tramtunnel. Die Lärmbelastungen der Siedlung Tulpenweg der Baugenossenschaft Süd Ost (links) war schon während der Bauarbeiten nicht mehr haltbar.

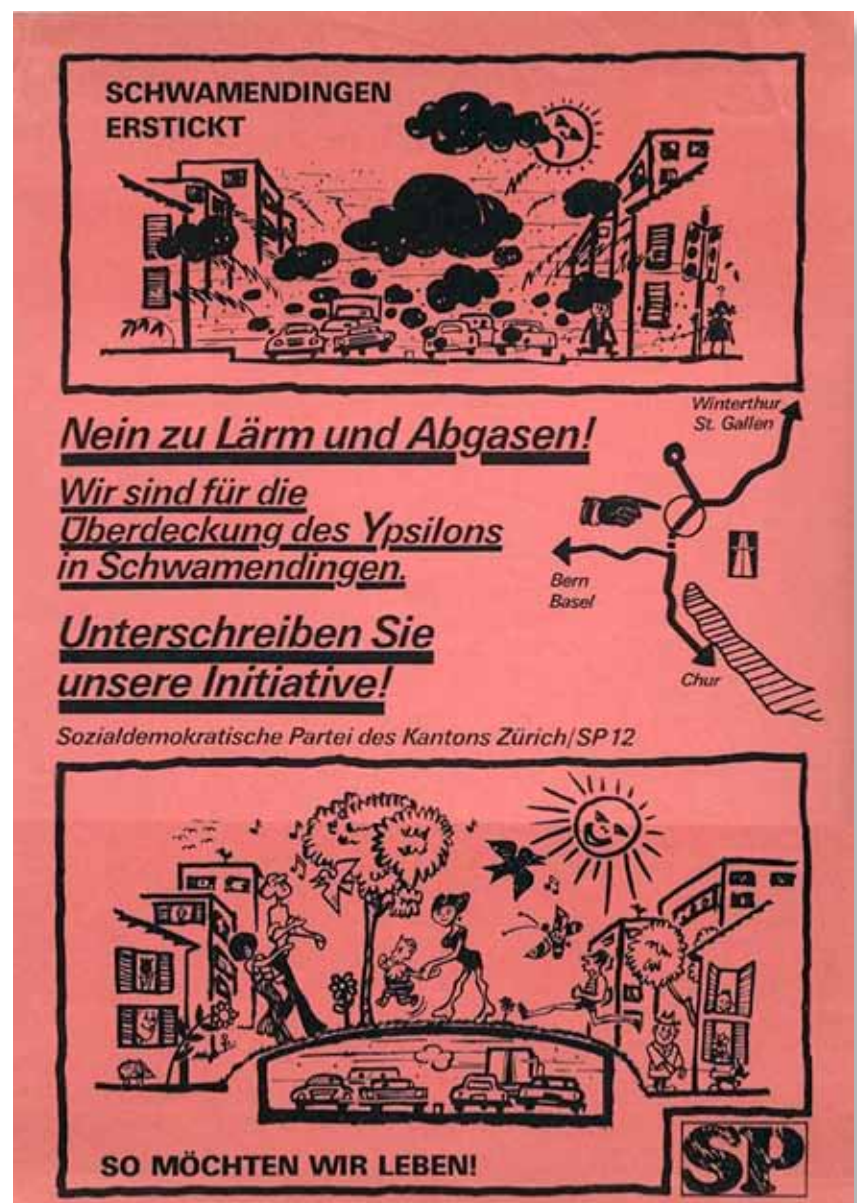


Überdeckungsinitiative zum Ersten

Postwendend wurde die SP Zürich 12 aktiv und lancierte 1975 eine Initiative. Der Name war Programm: «Volksinitiative für Lärmschutz und Wohnlichkeit». In der Propagandaschrift fordern die Initianten und Initiantinnen: «Nein zu Lärm und Abgasen! Wir sind für die Überdeckung des Ypsilons in Schwamendingen. So möchten wir leben». Zum ersten Mal taucht eine durchgängige Überdeckung in der politischen Diskussion auf. Der Flyer zur Initiative ist mit einem gerundeten Deckel über der Autobahn illustriert. Darauf sind fröhliche Schwamendingerinnen und spielende Kinder auf einer grünen Wiese mit Bäumen dargestellt. Die SP wirbt um Unterstützung bei anderen Parteien und befreundeten Organisationen. Zu den Erstunterzeichnern gehören Nationalrat

Wir sagen Nein

Vorderseite des Unterschriftenbogens für die «Volksinitiative für Lärmschutz und Wohnlichkeit im Bereiche des Expressstrassen-Y-Teils in Zürich-Schwamendingen» im Oktober 1975. Schon damals wurde ein friedlicher Park auf dem Deckel der Autobahn gezeichnet.



Otto Nauer, Kantonsrat Dr. Armand Meyer und andere bekannte Lokalpolitikerinnen und Politiker. Schon zwei Monate später hat die SP die notwendigen 5000 Unterschriften beisammen.

Die Situation ist inzwischen vor allem für die stark betroffene Baugenossenschaft Süd Ost unhaltbar geworden. In den am meisten betroffenen Wohnungen direkt an der Überlandstrasse hat es während den Baustellenjahren in jeder zweiten Wohnung einen Mieterwechsel gegeben. Alteingesessene Genossenschaftsmitglieder der Tulpenwegsiedlung sind gegangen, gekommen sind «Aus-

Der Lärm und Gestank, am Tag und in der Nacht, war unerträglich.

länder und Neger», wie sich manche Bewohner ausdrückten. Es entstehen vermehrt Spannungen. 1977 hält der Regierungsrat am Fortschreiten der Bauarbeiten trotz hängiger Initiative fest. Er meint, eine Überdeckung sei nicht realisierbar und verweist auf eine Studie aus dem Jahre 1973.

«Am Milchbuck scheiden sich die Geister», titelt ein Redaktor der Migros-Zeitschrift «Die Tat»: «Die Expressstrassen in der Stadt Zürich sind in einen Teufelskreis geraten. In der Bevölkerung

Für dumm verkauft

Der Regierungsrat meinte, er könne die Schwärmenderinnen mit wohnlischeren Schallschutzwänden vertrösten.



macht sich ein zunehmender Unmut über den Strassenbau im allgemeinen breit.» Anlass sind zahlreiche parlamentarische Vorstösse. Auch die Volksvertreter realisierten, dass der Milchbuck-tunnel viel Verkehr ins Zentrum der Stadt bringen wird.

Wohnliche Schallschutzwände

Im September 1977 begründet der Regierungsrat die Ablehnung der SP-Initiative. Ein sinnvoller und wirksamer Schutz sei nur mit konventionellen Lärmschutzwänden möglich und verhältnismässig. Technisch, finanziell und städtebaulich wäre eine durchgehende und vollständige Überdeckung nicht zu realisieren. Konkrete Kosten wurden damals keine genannt. Nach Ausschöpfung der gesetzlich vorgeschriebenen Behandlungsfrist kam am 12. Februar 1979 die SP-Initiative auf die Traktandenliste des Kantonsrats. Den Initianten und geplagten Bewohnerinnen kommt seitens der Volksvertreter Verständnis entgegen – aber dann werden die Relativierungen und Schwierigkeiten vorgetragen. Schliesslich empfiehlt der Kantonsrat mit 80 zu 22 Stimmen dem Volk, die Initiative abzulehnen. Er tröstet die Betroffenen auf die Ergebnisse des Projekts «Optimum». Die minimalen Lärmschutzmassnahmen des Bundes werden durch Stadt und Kanton ergänzt. Die Schallschutzmauern werden begrünt und «wohnlicher» ausgestaltet. Sie sollen auch zwischen den Häusern einen gewissen Lärmschutz bieten. Die Kosten des Projekts «Optimum» von etwa 4,5 Millionen Franken würden von Bund und Kanton zu 30 respektive 40 Prozent übernommen. Den Rest hatte die Stadt zu finanzieren.

Depro-Situation

Bereits wenige Monate nach der Eröffnung der Autobahn waren allmorgendliche und abendliche Staus an der Tagesordnung.



Am 5. März 1979, knapp drei Wochen nach der Absage im Kantonsrat und kurz vor Eröffnung der Autobahn, zog die SP ihre Initiative zurück. Das Komitee war der Ansicht, es hätte genü-

Schon drei Monate nach der Eröffnung ist klar: Die Autobahn ist ein Moloch.

gend Druck auf die Behörden ausgeübt, um Verbesserungen im Quartier zu erreichen. Sie gaben der Initiative wenig Chancen, in einer Volksabstimmung angenommen zu werden. Beteiligte meinen heute, der Rückzug der Initiative sei etwas voreilig gewesen.

Dem Regierungsrat war die Absage an die Schwamendingerinnen und Schwamendinger nicht so ganz recht, also liess er «Lösungsvorschläge für Quartierverbesserungen» ausarbeiten. Diese waren



Der Planungsfehler

Schon nach kurzer Zeit war klar, dass die Autobahn durch das wohnliche Quartier Schwamendingen ein grosser Fehler war, der korrigiert werden musste. Foto ca. 1985

eher langfristig angelegt und bedingten zum Teil grosse Veränderungen der Struktur und des Gebäudebestandes im Quartier. Dazu gehörten die bereits früher diskutierten Treppenbauten an die Autobahn oder mehrgeschossige Gebäude auf einer teilweisen Überdeckung.

Am 18. August 1980 war es so weit: Die Autobahnstrecke Tierspital-Aubruugg wurde dem Verkehr übergeben. Am Wochenende zuvor war «Tag der offenen Tür». Die Bevölkerung durfte in Ruhe auf dem zukünftigen Lärmkoloss spazieren. Schon drei Monate später beklagt die Stadtpolizei die Verkehrsüberlastung und Stau-bildung in Schwamendingen.

Nationalrat Otto Nauer lebte damals in einer Siedlung direkt neben der Autobahn in Schwamendingen. Im Rahmen der Debatte zum Ypsilon fand er deutliche Worte: «Ich habe noch nie etwas so Deprimierendes erlebt wie die in kurzer Zeit erfolgte Verslumung einer ganzen Siedlung.» Die Debatte um den Verkehr in der Stadt verschärfte sich, die Zeit wurde reif, um für Schwamendingen einen weiteren Anlauf zu nehmen.

Überdeckung zum Zweiten...

1985 kam der zweite Vorstoss als Interpellation im Gemeinderat. Arthur Meier fragte den Stadtrat an, was er zu unternehmen gedanke, um die zunehmend unhaltbare Situation zu verbessern. Andere besorgte Volksvertreter machten ähnliche Eingaben. Eine vollständige Überdeckung würde der Stadtrat begrüssen. Er gibt jedoch zu bedenken, dass die Wohnungen unmittelbar links und rechts neben den Betonwänden einer Einhausung massiv entwertet und das Quartier zweigeteilt würde.

...und zum Dritten

Der Bezirksrichter und ehemalige Bewohner von Schwamendingen, Alexander Brunner, lancierte im Kantonsrat im Juni 1987 den dritten Vorstoss. Seine Einzelinitiative für eine «durchgehende Überdeckung der Autobahn zwischen Tierspital und Aubruugg» begründete der engagierte Jurist anders als seine Vorgänger mit der neu in Kraft getretenen Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung.

So konnte der Regierungsrat nicht mit der fehlenden Zuständigkeit dagegen argumentieren. Quer durch die Parteien erreicht Brunner damit sehr viel Zustimmung im Rat. Von «Isolations-

Abgas- und Lärmgrenzwerte waren konstant überschritten. Das war der gesetzliche Hebel.

haft» in Zimmern neben der Autobahn und «vom Ausradieren der Sünden der Väter und Vorväter» ist die Rede im Rathaus. Mit grossem Mehr von 98 Stimmen wird die Einzelinitiative Brunner vorläufig unterstützt.

Ende 1988 lehnt der Regierungsrat das Begehren Brunner aber einmal mehr ab. Er anerkennt zwar, dass das Lärmschutzproblem mit der Überdeckung endgültig gelöst wäre. Gleichzeitig weist er auf die getroffenen Massnahmen hin und wiederholt die Argumente, die er bereits gegen die SP-Initiative vorgebracht hatte. Neu argumentiert er mit dem Präjudiz. Sämtliche Strecken von Autobahnen, auf denen die Grenzwerte überschritten würden, müssten eingepackt oder unter den Boden verlegt werden. Als «Trost» setzt der Regierungsrat weitere Untersuchungen in Gang.



Umweltschutzgesetz

Nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl, dem Chemieunfall in Basel und dem grossen Waldsterben in ganz Europa trat in der Schweiz 1983 das Umweltschutzgesetz und anschliessend 1985 die Luftreinhalte- und 1986 die Lärmschutz-Verordnung in Kraft.

Medienkonferenz im Lärm

Wiederum vergehen drei Jahre, bis aus dem Parlament Druck erzeugt wird. 1991 wendete sich Kantonsrat Peter Roth, der Präsident der Kommission Bau und Planung, mit einem Postulat an den Regierungsrat. Er verlangte einen Bericht über die Massnahmen, wie die Schwamendingerinnen und Schwamendinger vor den unhaltbaren Immissionen der Autobahn geschützt werden können. Auch forderte er einen Projektwettbewerb in Zusammenarbeit mit der Stadt. Brunner zog daraufhin seine Einzelinitiative zurück, da das Postulat Peter Roth unbestritten und einstimmig an den Regierungsrat überwiesen wurde.

Die Quartierbevölkerung und vor allem auch die Verantwortlichen der Wohnbaugenossenschaften wurden ungeduldig. Der Regierungsrat liess sich Zeit mit der Beantwortung der Eingabe von Peter Roth. Er gab eine weitere Analyse in Auftrag und liess die Machbarkeit einer Glashausummantelung durch Ingenieure abklären. Noch bevor die Ergebnisse publiziert wurden, gab es in Schwamendingen eine Medienorientierung. Quartierverein, Kreisparteien und Wohnbaugenossenschaften luden die Journalistinnen in eine kleine 2-Zimmer-Wohnung direkt neben der Autobahn ein. «Gestauter Frust in Schwamendingen», titelte die NZZ am 9. Juli 1996 und fasste die schon oft formulierten Forderungen des Quartiers zusammen.

Guck mal

Visualisierung des Glashauses, welches die Autobahn überspannen sollte. Diese Variante wurde jedoch auch aus sicherheitstechnischen Gründen verworfen.



Kurz darauf brachte Stadträtin Kathrin Martelli das Fass zum Überlaufen. An einer Versammlung des Quartiervereins stellte sie höhere Schallschutzmauern in Aussicht. Das war das Fazit aus den verschiedenen Abklärungen. Die Glasummantelung wird von Stadt und Kanton aus städtebaulichen Gründen abgelehnt.

Einhausungsinitiative zum Vierten

Das liessen sich die Schwamendingerinnen und Schwamendinger nicht gefallen. 1997 gründete man den überparteilichen Verein «Einhausung Autobahn Schwamendingen», um erneut eine Volkssinitiative zu starten. Diesmal sollte die Initiative breiter abgestützt sein, offen für alle, getragen von allen: Mietern und Hausbesitzerinnen, Linken und Rechten, Genossenschaften und Investoren, Betroffenen und weniger Betroffenen. Das Quartier rüstete sich zum Kampf. Der Verein warb mit einer «Glashausbroschüre» für Mitglieder. Mit dem Begriff «Einhausung» hatten die Initianten Spürsinn bewiesen. Ein «Zuhause» für den Lärmloch deutete auf etwas Schützenswertes und Sympathisches. Die Autobahn als solche wurde nicht infrage gestellt. Am 19. Juni 1998 fand die erste Generalversammlung des Vereins statt, im September danach startete die Unterschriftensammlung an der Schwamendinger Chilbi.



«Verein Einhausung Autobahn Schwamendingen»

Im August 1997 war die Gründungsversammlung des Vereins. Im selben Jahr schlägt das Tiefbauamt des Kantons Zürich vor, entlang der 6-spurigen Autobahn nur 3 m hohe Lärmschutzwände zu bauen! Der Verein hält u.a. mit dem Glashaus-Flyer dagegen.

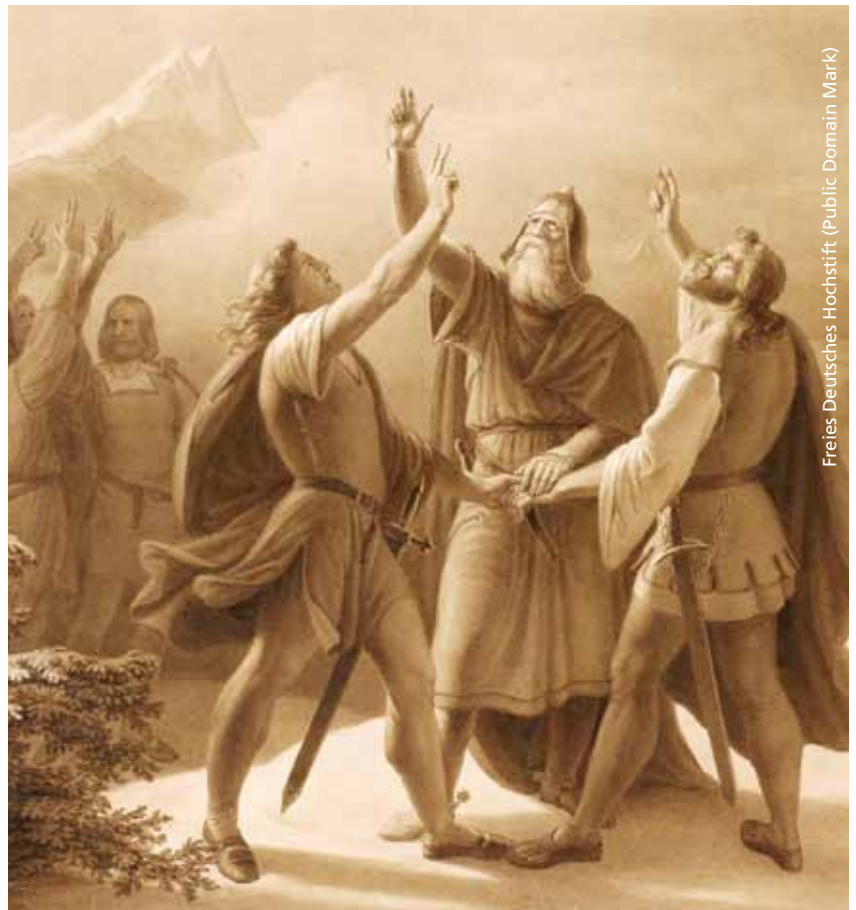


Zum ersten Mal an diesem Quartierfest durfte für ein politisches Anliegen geworben werden. Die breite Abstützung hatte sich gelohnt. Nach einem halben Jahr, im März 1999, reichte der Verein in der Staatskanzlei 14 770 Unterschriften ein. Damit kam neuer Schwung in den Kampf für mehr Lebensqualität.

Das Volksbegehren wurde von zahlreichen Kantons- und Gemeinderäten sowie von den Stadträten Thomas Wagner, Robert Neukomm, Monika Weber und dem Stadtpräsidenten Josef Estermann unterstützt. Zwei Schwamendingerinnen hatten sich vorgenommen, alle Stadträte zu bearbeiten. Wie zu befürchten war, lehnte der Regierungsrat Ende 2000 die Initiative trotzdem ab. Er benötigte für seinen Entscheid erneut 21 Monate. Das Glashaus koste mit 90 Millionen zu viel, sei heikel zu konstruieren, zu ungewiss im Unterhalt und zerschneide das Quartier. Wiederum stellte er die Lärmschutzwände und -fenster als einzig mögliche Lösung vor. Diese deprimierende Nachricht von oben stärkte die Entschiedenheit und den Durchhaltewillen im Quartier – «Wir wollen sein ein einig Volk von Schwamendingerinnen und Schwamendingern...»

Wir schwören

Der Durchhaltewillen und der Zusammenhalt im Quartier – durch alle Parteien und Institutionen – wurde nach jeder Absage umso stärker. Vorbilder gibt es ja genug.



Freies Deutsches Hochstift (Public Domain Mark)

Schwergewichte tauchen auf

Umgehend protestierten die Kantonsräte aus Zürich Nord lautstark gegen diese erneute Ablehnung. Hartmuth Attenhofer als Sprecher dieser Gruppe demontiert die Argumente des Regierungsrates und unterstreicht den Frust und das Unverständnis im Quartier. 2001 gründeten die Schwamendinger Baugenossenschaften das Netz 12 und später den Verein IG pro zürich 12. Vom Zusammenschluss versprach man sich mehr Gewicht, repräsentierte dieser doch 4500 Genossenschaftswohnungen. Wieso sollte jede Genossenschaft allein mit der Stadt verhandeln? Die

Der Regierungsrat hat die Einhausung bis zuletzt abgelehnt.

jahrelange Projektleiterin der IG, Esther Haas, verfügte über ein Jahresbudget von 100 000 Franken, denn «es zeigt sich, dass ein spürbarer Einfluss nur mit einem namhaften Budget erzielt werden kann», meinte sie zwei Jahre später. Ein Steuerungsausschuss plante und begleitete von nun an diese Netzwerkaktivitäten der Wohnbaugenossenschaften.

Die Interessengruppe setzte alles auf die bevorstehende Debatte im Kantonsrat. Sämtlichen Mitgliedern der Legislative wurde die professionell aufgemachte Broschüre «Wir packen es an!» versandt. Das Dokument unterstreicht die Unhaltbarkeit der Situ-

Verein IG pro zürich 12

15 gemeinnützige Wohnbauträger mit Wohnungen in Zürich-Schwamendingen haben sich zusammengeschlossen. Insgesamt besitzen sie 5278 Wohnungen im Kreis 12 (Stand: 01.04.2025). Anliegen der IG sind, die Wohn- und Lebensqualität im Quartier zu erhalten und wenn nötig zu verbessern. IG pro zürich 12 engagiert sich insbesondere für die Vernetzung im Quartier, hat sich für die Einhausung der Autobahn eingesetzt und setzt sich gegen die Einführung der «Südstarts geradeaus» ein.



Die Unterstützung der Genossenschaften leitete die entscheidende Phase ein.

Post aus Schwamendingen

Damals war die Anzahl Autos, die Schwamendingen täglich auf der Autobahn passieren, auf 105 000 angestiegen, in Spitzenzeiten waren es 120 000. Nach Eröffnung 1980 waren es 80 000. Die Experten des Ypsilons planten in den 50er-Jahren mit 33 000 Fahrzeugen pro Tag. 2025 fahren 145 000 täglich durch die Einhausung.

Einhausungsmotion zum Fünften

Ueli Keller, Architekt und Mitglied der kantonsrätlichen Kommission «Planung und Bau», konnte diese überzeugen, eine Kommissionsmotion einzureichen. Weil er ein erneutes Scheitern der Initiative befürchtete, forderte er eine Kreditvorlage für die Einhausung mit Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kanton und Stadt. So konnte sich der Regierungsrat nicht herausreden, er sei nicht zuständig. Diese Motion wurde im Kantonsrat mit 147 zu 0

Widerstand formiert sich

Am 31. August 2001 protestierte die Schwamendinger Bevölkerung mit Plakaten und Transparenten gegen Lärm und Gestank.



Stimmen überwiesen, ein klarer Auftrag an die renitente Regierung. Sie musste innert drei Jahren dem Kantonsrat ein Projekt mit Finanzierung vorlegen. Die Initiative wurde zurückgezogen, die Motion war verbindlich und schneller!

Die Regierung war im Dilemma. Experten des Kantons reisten nach München, um entsprechende Erfahrungen mit einem Glasdach abzuholen. Es stellte sich aus unterschiedlichen Gründen

Einstimmig erteilt der Kantonsrat der Regierung den Planungsauftrag Einhausung.

rasch heraus, dass ein solches in Schwamendingen nicht machbar ist. So beschlossen die Verantwortlichen, den Fächer wieder zu öffnen und erteilten drei Architektenteams einen Studienauftrag. Sie sollten Lösungen erarbeiten, die auch das umliegende Wohnquartier einbeziehen. Gebäude auf einer möglichen Eindeckung waren nicht erlaubt. Das führte zu drei ganz unterschiedlichen Projekten.

Kampf auf neuem Level

Diener und Diener Architekten schlugen eine Autobahn auf Stützen und Pfeilern vor, ähnlich wie die Sihlhochstrasse oder die Hardbrücke. Sie betonten die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten unter dieser Quartierbrücke. Neue Verbindungen zwischen Saaten und Schwamendingen Mitte wären dadurch möglich gewesen. Das Team um Theo Hotz schlug zwischen Aubrugg und Schöneich einen unterirdischen Tunnel vor. Schwamendingen wäre von der Hürde ganz befreit worden und hätte sich neu

Erneut brach eine heftige Diskussion los. Das Projekt unterirdischer Tunnel war zu teuer und hätte zu grosse Steigungen auf beiden Seiten des Tunnels verursacht. Der Stadt- und Kantonsbaumeister sowie die Städteplanerinnen und Architekten bevorzugten die Variante «Schwamendinger Autobahnviadukt». Den Politikerinnen und Politikern war das aber nicht geheuer. Sie ahnten, dass diese Lösung in Schwamendingen nicht auf fruchtbaren Boden fallen würde. Also beriefen sie einen «Echoraum» ein, um die Meinung des Quartiers einzuholen. Sie sollten recht behalten. An diesem Anlass plädierte und kämpfte die Quartiervertretung lautstark für die Betoneinhausung. Eine Hardbrücke durch Schwamendingen kam für niemanden im Quartier infrage. Sie wäre eine Katastrophe gewesen. Das Lärmproblem hätte seine gedämpfte Fortsetzung gehabt.



«Der Schwamendinger Bote». Er nannte sich im Untertitel «die überparteiliche Quartierzeitung und das offizielle Organ des Quartiervereins Schwamendingen» und ist 1952 erstmals erschienen. Die Monatszeitschrift berichtete über aktuelle Themen im Quartier. Von Anfang an berichtete der Bote über Verkehrsprobleme im Quartier, liess die Leute zu Wort kommen und stellte die jeweiligen Vorhaben der Stadt und Verkehrsplaner kritisch vor. Das Quartierblatt musste sein Erscheinen 1992 einstellen. Seit 1994 heisst das Nachfolgemedium «Euses Schwamendinge».

Frohbotschaft zweier Frauen

Überzeugt verkündeten Stadt und Kanton 2004 das freudige Ergebnis des Studienauftrags. Der Vorschlag des Teams agps sei die beste Lösung und hätte am meisten Entwicklungsmöglichkeiten für das Quartier. Gut informierte Kreise meinen, anders hätten die Behörden gar nicht entscheiden können. Die Brückenlösung hätte den Widerstand eines ganzen Quartiers auf den Plan gerufen und die bereits langen Auseinandersetzungen nochmals verlängert. Auf alle Fälle hoben Dorothee Fierz und Kathrin Martelli die grossen Vorteile der Einhausung hervor. Doch viele Fragen blieben noch offen. Mit 142 Millionen Franken seien die Kosten erst vage geschätzt, der Finanzierungsschlüssel noch nicht geklärt und viele Ausführungsprobleme noch offen.

In Schwamendingen nahm man die Botschaft mit einer Mischung aus Erleichterung, Genugtuung und einfach grosser Freude auf. An der Chilbi im September überbrachte Kathrin Martelli die Botschaft persönlich. Dort, wo die Unterschriftensammlung vor

Abstimmungsbotschaften

Die Abstimmungskampagne konnte dank der breiten Zustimmung mit sehr bescheidenem Budget bestritten und auch gewonnen werden.



sechs Jahren begann, war endlich ein Ende des Leidenswegs in Sicht. Der Präsident des Vereins Einhausung, Jürg Rüegger, erinnert sich: «Zum ersten Mal wurde die Skepsis von der Zuversicht

Genossenschaften spekulieren nicht, sie wollen ihr Land und ihre Wohnungen behalten.

verdrängt.» Der Schulterschluss der Wohnbaugenossenschaften, die IG pro zürich 12, versprach grosse Investitionen in den Wohnungsbau rund um die geplante Einhausung.

Auf Sand gebaut

Ein Jahr nach dem erlösenden Entscheid legte der Regierungsrat dem Parlament einen Kostenvoranschlag von 51 Millionen Franken vor. Die Gesamtkosten waren bei genauerem Hinsehen auf 206 Millionen angewachsen. 40 Millionen sollte die Stadt, den Rest der Bund übernehmen. Der Kantonsrat genehmigt im Februar den Kredit ohne Gegenstimme. 2006 sagt das Stadtzürcher Stimmvolk mit 83 Prozent der Stimmen Ja zum Einhausungskredit. Der Bund konnte seinen Beitrag dem Unterhaltsfonds für Autobahnen entnehmen. So wurden parlamentarische Entscheide und Volksabstimmungen vermieden. Der Baubeginn wurde für 2008, die Fertigstellung 2011 in Aussicht gestellt.

Die Drachenzähmer

Das agps-Projekt ist als bestes und einzig Mögliches aus dem Studienauftrag hervorgegangen.

Der Architekt Martin Scholl aus dem Team agps erinnert sich:

Mein Bild von Schwamendingen wurde – neben Erinnerungen aus der Jugendzeit – vom nun mehr als 20 Jahren währenden Projekt Einhausung geprägt. Was für uns als Architekten 2003 begann und nach Zigtausenden von Arbeitsstunden schlussendlich vollbracht wurde, wäre ohne den beharrlichen Einsatz der Schwamendinger nicht möglich gewesen. Schon als wir im Dunkeln eines Echoraumes unsere Ideen von Grünraumverbindung, Ingenieurskultur und einem Werkzeugkasten von Massnahmen vorstellten, formulierten die Vertreter aus dem Quartier ihre aufmerksamen Einschätzungen auf hilfreiche Weise und setzten sich beim Variantenentscheid gegen überspannte Ideen von Chefbeamten erfolgreich durch. Wie viel initiative Vorarbeit dem vorausgegangen ist, habe ich erst im Laufe der vielen Dialogveranstaltungen verstanden. Bei diesen periodischen Informationen für die Bevölkerung ist es gemeinsam gelungen, dass die Angst vor dem Koloss vorzu schwand und die Vorzüge des Grossprojektes breite Unterstützung fand. Gab es mal unbedachte Stimmen dagegen, so wurden diese auf beeindruckende Art im Plenum eingeordnet und besänftigt. Auch wenn nicht mehr alle unter uns sind – die wahren Helden der Einhausung sind für mich die Schwamendinger, dank denen der Drache nun zahm und freundlich im Quartier eingebunden ist. Manuel Scholl, Architekt, agps architecture ltd.



Während der Detailplanung tauchten geologische Hürden auf. Schwamendingen ist auf Sand gebaut, und das grosse Gewicht des Betonmantels war für den porösen Untergrund eine Herausforderung. Der Deckel hatte zudem viel Erde zu tragen, denn es sollten Bäume gepflanzt werden können. Also mussten Fundamentspfähle in den Boden gerammt und die Decke des Tramtunnels verstärkt werden. Entsprechend waren Kosten und Bauplanung anzupassen.

Während der Detailplanung wechselte die Verantwortung. 2008 übergab der Kanton die Nationalstrassen dem Bund. Für die Planung und den Bau der Einhausung war ab sofort das Bundesamt für Strassen (Astra) zuständig. Nun ging es um Details, und auch da gab es Schwierigkeiten. Die neuen Tunnelsicherheitsvorschriften machten es notwendig, die Einhausung zu verbreitern. Das hatte eine Verschiebung der Baulinien rechts und links der Autobahn zur Folge. Mehr Land musste erworben und deutlich mehr Häuser mussten abgebrochen werden. Die vielen unterirdischen Werkleitungen mussten links und rechts der Einhausung kanalisiert werden und zugänglich sein.

Genugtuung und Ehre

Am 24. September 2006 wurde der Kredit von den Stadtbürgern mit überwältigendem Mehr angenommen, sodass das Projekt Einhausung konkretisiert werden konnte. Das Fest auf dem Schwamendingerplatz wurde von zahlreichen Zürcher Stadträten und Lokalpolitikern beehrt.

Die massgebenden Schwamendinger, die sich jahrzehntelang eingesetzt haben sind Ernst Tognella, Hanspeter Schneebeil und Jürg Rüegger.



Betroffen waren alle angrenzenden Parzellen, so auch das AMAG-Werkgelände. Zwar musste nur das Vordach des Fabrikgebäudes der Einhausungsbaustelle weichen, doch die Zufahrten zum Werkgelände hätten sich total verändert. Verkehrsberuhigte Wohnstrassen wären während der mehrjährigen Bauzeit betroffen gewesen. Die Firma zog Ende 2008, nach 50 Jahren, aus ihrem Gebäude an der Autobahn nach Dübendorf. Die Stadt mietete das AMAG-Gebäude und gab es während der Bauzeit zu günstigen Bedingungen an das Kreativ- und Kleingewerbe ab. Auch andere Gewerbebetriebe und vor allem die Wohnbaugenossenschaften Süd Ost, Glattal, Luegisland und ASIG waren vom Landbedarf

30 Jahre Auf und Ab

Die Vorstösse und Initiativen und deren Ablehnung im Telegrammstil:

Aktive Schwamendingerinnen

- 1973 **Einzelinitiative** Paul Vuillemin: sie möchte die geplante Autobahn in den Untergrund verdammen, die schöne Baumallee an der Überlandstrasse erhalten und das Tram oberirdisch führen.
- 1975 **Volksinitiative** für Lärmschutz und Wohnlichkeit, initiiert von SP Kreis 12, zielt auf die Überdeckung der Autobahn, wird im März 1976 beim Kanton eingereicht.
- 1987 Parlamentarische **Initiative** Alexander Brunner, Kantonsrat aus Schwamendingen reicht Initiative zur Einhausung der inzwischen eröffneten Autobahn.
- 1991 **Postulat** Peter Roth, Kantonsrat: Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung in Schwamendingen, wenn möglich mit Hilfe eines Projektwettbewerbs.
- 1997 **Volksinitiative** vom überparteilichen Verein «Einhausung Autobahn Schwamendingen» lanciert und 1998 mit 14 770 Unterschriften eingereicht.
- 2001 **Motion** Ueli Keller verlangt vom Regierungsrat eine Kreditvorlage für eine Einhausung mit Finanzierungs Schlüssel von Bund, Kanton und Stadt, einstimmig überwiesen.

Reaktive Behörden

- 1974 **Ablehnung** der Initiative Paul Vuillemin durch den Stadtrat: die Stadt sei nicht zuständig für Nationalstrassen und der Tramtunnel bereits vom Volk genehmigt worden.
- 1977 **Ablehnung** der Initiative durch den Regierungsrat aus städtebaulichen und technischen Gründen, auch der Kantonsrat lehnt 1979 ab.
- 1987 **Ablehnung** durch den Regierungsrat: es sei zu teuer, die Schadstoffe würden nur verlagert und der Lärmschutz sei mit Wänden auch möglich.
- 1996 **Ergebnis** der regierungsrätlichen Untersuchung: Hohe Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster, Ummantelung sei städtebaulich problematisch und nicht quartierverträglich.
- 2000 **Ablehnung** durch den Regierungsrat: Glasummantelung sei konstruktiv sehr heikel, u Lebensdauer ungewiss, der Unterhaltsaufwand und die Finanzierbarkeit fraglich.
- 2003 **Studienauftrag** an drei Architektenteams, deren Ergebnis 2005 publiziert wird. Die Einhausung in Beton mit Parkanlage auf dem Dach wird beschlossen.

der Einhausung betroffen. Letzten Endes sind 22 Häuser abgebrochen worden. Die Entschädigungen für den Landerwerb beliefen sich insgesamt auf 34 Millionen Franken. Grundbesitzer mussten nicht enteignet werden.

Länger, teurer und später

Die Möve fliegt weg

Die AMAG Ueberland war bis 2011 das Flaggschiff des Unternehmens. Und mit dem Mövenpick-Restaurant im Betrieb wurde sie sogar zu einem Ausflugsziel. Ende 2008 zog sie wegen der bevorstehenden Einhausung der Autobahn nach Dübendorf.

Die Kosten stiegen, und die Termine wurden mehrere Male verschoben. Im März 2011 hielt das Bundesamt für Strassen im reformierten Kirchgemeindehaus Schwamendingen eine Medienorientierung ab, wo schon früher diverse Veranstaltungen zum Verkehrsproblemen im Quartier stattgefunden haben. Anlass waren die öffentlich aufgelegten Pläne. Die Einhausungskonstruktion wurde kurz zuvor mit Bauprofilen ausgesteckt. Während der



Einsprachefrist bis zum 2. Mai 2011 fanden im Restaurant Hirschen in Schwamendingen Sprechstunden für Betroffene statt. Die Baukosten waren inzwischen auf über 300 Millionen Franken gestiegen. Der Bau konnte frühestens 2015 beginnen und sollte fünf Jahre dauern.

Innerhalb der Einsprachefrist sind insgesamt 43 Beschwerden eingegangen. Auch die betroffenen Wohnbaugenossenschaften rekurrierten. Diese Rekurse richteten sich nicht grundsätzlich gegen das Projekt. Sie dienten nur der verbindlichen Klärung von Detailfragen, die durch die Planaufgabe entstanden waren. Per Februar 2016 wurden alle Beschwerden bereinigt oder abgewiesen. Endlich begannen die Vorbereitungsarbeiten für die komplizierte Baustelle. Der Spatenstich erfolgte 2019 durch die Dreifachbauherrschaft: Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Regierungsrätin Carmen Walker Späh und Stadtrat Richard Wolff.



Höhenkurven

Jetzt werden die Ausmasse erstmals sicht- und spürbar – die Bauprofile lügen nicht: Das Dach der Einhausung wird acht Meter hoch. Schlussendlich wurden hier rund 115 000 m³ Beton verbaut.

OP am offenen Herzen

Die Zeit war gekommen, dem lang ersehnten Kind einen offiziellen Namen zu geben. Vereine und Bevölkerung von Schwamendingen waren aufgerufen, für den Park auf dem Dach Namensvorschläge einzureichen. Aus zahlreichen Vorschlägen wie «Grünriegel», «Schwamendingerpark», «Schwampark» oder «Park¹²» wurde von der städtischen Strassenbenennungskommission schliesslich «Überlandpark» ausgewählt.

Die Vorgaben für die Baustelle waren anspruchsvoll. Der Verkehr hatte mehr oder weniger Tag und Nacht in beiden Richtungen auf je zwei Spuren zu rollen. Unterbrüche sollten die Ausnahme bleiben. Die beiden Tunnelhälften wurden nacheinander gebaut. Die vier provisorischen Spuren mussten zuerst neben der zu bauenden Tunnelhälfte, danach in der bereits gebauten Tunnelhälfte Platz haben. Allein dass die Lastwagen von einer Baustelleninsel in die Autobahn einbiegen konnten, ohne Staus und Unfälle zu verursachen, erforderte ein ausgeklügeltes Manöver. Es war ein logistisches Meisterwerk. Die Baustellentätigkeit wurde mit einer Operation am offenen Herzen verglichen.

Bevor mit dem Betonieren der Wände und Decken begonnen werden konnte, musste fundiert werden. 700 Stahlbetonpfähle befinden sich unter der Betonkonstruktion und ragen bis zu 25 Meter tief in den Schwamendinger Boden. Das Dach wurde zu einem Teil mit vorfabrizierten Trägern in Nachtschichten versetzt. Diese

Prominente Fugenwege

Die Velowege links und rechts unmittelbar neben der Einhausung haben auch die Funktion, die Zugänglichkeit der vielen Leitungen entlang der Einhausung zu gewährleisten. Sie wurden nach Anna Maria Häuptli (1895-1977) und Otto Nauer (1914-2012) benannt. Die bekannte Schwamendingerin war bis 1960 Posthalterin am Hirschenplatz und stiftete Schwamendingen ein Altersheim. Der Gewerkschafter und Nationalrat Otto Nauer war ein Pionier des genossenschaftlichen Wohnungsbaus in Schwamendingen und kämpfte als Anwohner der Autobahn gegen die Expressstrasse durch Schwamendingen.



einbetonierten Stahlträger wogen einzeln etwa 40, in einzelnen Fällen 80 Tonnen und wurden mit einem riesigen Pneukran zentimetergenau auf die Aussenwände gesetzt. Der Baustellenbetrieb

Neben unvorstellbare Mengen Stahl und Beton stecken auch 5000 Gratisstunden von engagierten Schwamendingerinnen darin.

umfasste bis zu 200 Personen und erforderte das Wissen von 150 Fachleuten. Zeitweise waren mehr als 6 Kräne im Einsatz.

Die Kommunikation zwischen den Baustellenverantwortlichen und dem Quartier wurde einer externen PR-Firma übertragen. In einem Besucherpavillon am Tulpenweg konnte man sich jederzeit informieren und hatte eine prominente Aussicht auf die kilometerlange Baustelle. Dazu kamen die regelmässigen «Kamingespräche» zwischen Astra und Wohnbaugenossenschaften, Grundstückseigentümerinnen und Quartiersverein. An einem Tag der offenen Tür konnten Jung und Alt die Baustelle begehen und erlebten eine eindruckliche Show.

Pfahlbauer

Die Geologie in Schwamendingen besteht vor allem aus gar nicht bis vorbelasteten Seeablagerungen. Dazwischen gibt es einzelne kiesige, wasserführende Schotterlinsen und Schichten sowie Moränenmaterial und ist vorsichtig ausgedrückt: anständig komplex.

Die Bohrpfähle dienen als Fundament für den Betonkörper der Einhausung. Sie leiten das Gewicht der Einhausung in bis zu 30 Metern Tiefe an eine sicher tragende Gesteinsschicht ab.



Chillen auf 8 Meter Höhe

In einer Sommernacht im 2023 wird der letzte Stahlbauträger gesetzt, und im März 2024 kann die Einhausung dem Verkehr übergeben werden. Es fehlte noch die Möblierung und Bepflanzung des Überlandparks. Die Planung des Parks jedoch begann schon zehn Jahre früher durch die Firma Krebs und Herde Landschaftsarchitekten in Zusammenarbeit mit Grün Stadt Zürich. Die Erwartungen waren gross. Der graue Betonkoloss sollte begrünt werden und durch die Erholungszone auf dem Dach das Quartier wieder verbinden.

Schwergewicht

Die 178 Deckenträger sind allesamt Einzelanfertigungen. Die 30 Meter langen, 2.5 Meter breiten und 1.5 Meter hohen Fertigbeton-Deckenelemente wurden mit einem 650-Tonnen-Raupenkran als «Dach» des darunterliegenden Tramtunnels eingesetzt.

Der Verzicht auf künstliche Bewässerung war vernünftig und ökologisch sinnvoll, aber eine Herausforderung. Es wird keine leuchtend blühenden Rabatten mit Wechselflor geben. Auf den 50 bis 90 Zentimetern magerer Substraterde wird ein relativ trockenes Prärieklima herrschen. Deshalb wurden bereits 2012/13 zusammen mit den Forschungsanstalten trockenresistente Pflanzen getestet. Zwirbeln, Gräser, Gebüsch- und Staudengesellschaften sowie



Wild- und Blütenpflanzen wurden ausgewählt. An den Wänden breiten sich Hänge-, Schling- und Kletterpflanzen aus. Über 100 zu den Bedingungen angepasste Baum- und Pflanzenarten sorgen für eine grosse Biodiversität. Sie wird durch Trockenmauern mit Bienensand und Totholzgräben zusätzlich gefördert. Auf dem Überlandpark entstehe das grösste Bienenhotel der Schweiz, meinte ein beteiligter Planer.

Weil die Pflanzendecke noch spärlich ist, dominieren heute die zahlreichen Ereignislüftungskästen im Park. Die über zwei Meter hohen Betonkuben sind für den raschen Rauchabzug bei einem Unfall vorgesehen. Auf den Längsparks entstehen Kieswege, beschattete Aufenthaltszonen, Magerwiesen, Kinder- und Aktionsspielplätze sowie ein kleines Schwimmbecken und ein Pavillon mit Kiosk, Café und Aufenthaltsraum. Das eingeschossige Gebäude wurde mit Holz aus Zürcher Wäldern konstruiert und kann auch für private Anlässe gemietet werden. An fast alles ist gedacht worden. Der Überlandpark bietet Vielen viele neue Möglichkeiten und ist nun bereit, das Quartier zu empfangen. Die Jugendlichen werden sich treffen und chillen, die Älteren verweilen und bummeln. Erst die zukünftige Nutzung wird zeigen, wie sich diese besondere und einmalige Parkanlage entwickelt.

Eine Art Arche Noah

Der neue Ueberlandpark wird eine biodiverse Oase und ein Ort der Begegnung im Quartier. Der Park wird naturnah gestaltet, um die Ansiedlung von Tieren wie Vögeln, Wildbienen, Eidechsen, Kleinsäugetieren und Insekten zu fördern. Diese Ansiedlung wird in den kommenden Jahren wissenschaftlich beobachtet. Zudem entstehen spezielle Mauerelemente für Wildbienen, die zum grössten Bienenhotel der Schweiz werden sollen.



Vom Verkehrslärm zum Baulärm

Mit der Frage «Wann ziehen auch Sie nach Schwamendingen?» wirbt ein Journalist für das Schwamendingen von heute. Es könnte sich vom Quartier der bünzligen Gartenzwerge und günstigen Wohnungen zum trendigen In-Quartier wandeln. Wegen der zurückgewonnenen Ruhe lohnt es sich wieder, in Neubauten zu investieren. Das werden auch viele Institutionen wie Pensionskassen von Versicherungen und des Kantons machen. Unmittelbar neben der Einhausung haben die sechs ehemals meistgeplagten Wohnbaugenossenschaften ebenfalls grosse Pläne.

Kassensturz

Die Einhausung überdeckt auf 940 Meter Länge die Autobahn – und schützt so Mensch und Umwelt vor Lärm, Feinstaub und Abgasen. Sie unterliegt der Kostenteilung zwischen Astra (56 %), Kanton (24,6 %) und Stadt (19,4 %).

Bau Einhausung	445 Mio.
Instandsetzung Schöneichtunnel	138 Mio.
Projektänderungen	30 Mio.
Gesamtprojekt	613 Mio.
	ASTRA

Anfang 2013 veröffentlichte das Amt für Städtebau Richtlinien für das Bauen neben der 940 Meter langen Einhausung. Die neuen Gebäude müssen nach diesem Gestaltungsplan quer zum Deckel gebaut werden. Das ergibt eine gute Sicht vom Quartier auf den Park und ermöglicht optimale Verbindungen zu diesem. Wer öffentlich zugängliche Passerellen von den Häusern auf den Park baut, wird mit einer grösseren Ausnutzungsziffer belohnt. Mit maximal sieben Geschossen darf in die Höhe gebaut werden. Der Wohnanteil soll mindestens 90 Prozent betragen. Das Amt für Städtebau entwickelte drei Prototypen von Gebäuden, wie mit den beiden Untergeschossen umgegangen werden kann. Durch die 8 Meter hohe Einhausung ist deren Sicht eingeschränkt. Die betroffenen Genossenschaften begrüßten zwar den Gestaltungsplan von 2013, sahen sich jedoch vor allem durch die Querstellung der Gebäude in ihrer Planungsfreiheit eingeschränkt.

Quersteller

Alle Neubauten, welche zukünftig links und rechts der Einhausung gebaut werden, sind Garanten für ein Wohnen mit hoher Dichte und Wohnqualität. Der restriktive Gestaltungsplan Ueberlandpark bildet dazu die planungs- und baurechtlichen Grundlagen.



Wohnen hoch über dem Park

Vier der sechs Wohnbaugenossenschaften erstellen oder planen heute neue Siedlungen neben dem Überlandpark. Die alten Gebäude aus den 40er- und 50er-Jahren mit den kleinen, günstigen Wohnungen wurden bereits abgerissen oder werden in den nächsten Jahren verschwinden. Auf dem AMAG-Gelände ist der Bau einer neuen Wohnsiedlung bereits weit fortgeschritten. Die ersten

Die Einhausung wird Generationen überdauern.

Wohnungen sollen 2026 bezogen werden können. Die Baugenossenschaften Süd Ost, Glattal und ASIG mit Habitat 8000 als Projektpartner sind im Baubewilligungsprozess für neue Projekte. Die Baugenossenschaft Luegisland verfügt ebenfalls schon über ein Projekt, will jedoch noch zuwarten. Die Siedlung der gemeinnützigen Genossenschaft Bahoge rechts neben dem Überlandpark, bevor man zum Ende Aubrugg gelangt, stammt aus den 60er-Jahren. Diese Siedlung wurde vor nicht allzu langer Zeit total saniert. Deshalb besteht derzeit nur ein Teilersatz-Projekt.

In den nächsten Jahren werden insgesamt 15 Gebäude in den Parzellen unmittelbar neben dem Überlandpark hochgezogen. Mit vier bis sieben Geschossen werden sie den Überlandpark über-

Ein markanter Treffpunkt

Der Pavillon sollte ein wesentliches Element des Ueberlandparks auf der Einhausung werden. Durch seine Lage verbindet er Schwamendinger und Oerliker Seite mit zwei Rampen entlang der Saatlenstrasse. Ein Kiosk mit Bistro und ein Mehrzweckraum mit entsprechenden Nebenräumen sowie einem öffentlich zugänglichen Züri-WC. An den Stirnseiten lässt sich der Pavillon mit Schiebetüren grosszügig zu den Terrassenbereichen öffnen. Durch die Holzbauweise wird auf den ressourcenschonenden Materialeinsatz und die Bevorzugung von nachwachsenden Rohstoffen geachtet.



ragen. Dazu kommen die beiden Wohnhochhäuser der BG Süd Ost am Anfang respektive der ASIG am Ende des Parks. Es werden gegen Tausend neue Wohnungen in nächster Nähe zum Park geschaffen. Zudem entstehen von den Neubauten direkt auf den Überlandpark mehrere Fussgängerbrücken. Die lange und schmale Grünzone, die wie eine Schlange um die Gebäude herumschleichen wird, könnte eine attraktive und begehrte Begegnungszone werden. Der Hochpark soll keine unüberwindbare Hürde werden, so wie es Regierung und Stadtplaner im Laufe des Prozesses immer wieder schwarz an die Wand malten.

Einst bemitleidet, heute begehrt

Alle neuen Siedlungen um das Jahrhundertbauwerk sind dichter und höher. Es wird mehr, grössere und moderne Wohnungen geben. Schwamendingen wird sich dadurch verändern. Eine weniger begüterte Schicht wird kaum mehr günstigen Wohnraum finden, und eine Mittelschicht wird das Quartier bevölkern, man spricht schon von einer urbanen Avantgarde. Pessimisten sprechen von einer drohenden Gentrifizierung. Optimisten meinen, es gäbe

145'000

Fahrzeuge täglich –
Tendenz steigend

42

Dezibel Lärmbelastung
gegenüber 72 dB
vor der Einhausung

5000

Anzahl Personen, welche im 100 Metern-
Radius von intensivem Lärm,
Abgasen und Feinstaub entlastet werden

730

Stauden und Bäume wurden
neu gepflanzt

9. Mai 2025

offizielle Eröffnung des
Jahrhundertprojekts



30'000

m² neue Grünfläche
für Schwamendingen

endlich wieder eine bessere soziale Durchmischung. Auch diesbezüglich wird sich erst mittelfristig erweisen, wohin die Reise mit Schwamendingen geht. Auf alle Fälle hat die Einhausung schon eines bewirkt: Das Verschwinden der lärmigen Strassenschlucht

**Hier werden so viele zusätzliche Wohnungen
gebaut wie sonst nirgends im Kanton.**

unter der Betonkiste mit dem verbindenden Erholungspark auf dem Dach hat das ehemals bemitleidete Quartier innert ein paar Jahren zu einem attraktiven Hotspot gemacht. Die letzten 50 Jahre demokratische Auseinandersetzung um die Einhausung haben das Quartier geprägt und den «Schwamendinger Geist» geformt und gefestigt. Hoffentlich bleiben dieser Stolz und das Selbstbewusstsein dem «neuen» Quartier erhalten.

Brückenbauer

Damit die angrenzenden Bauten und Quartiere besser mit dem neuen Park zusammenwachsen, können auf der Ebene «Ueberlandpark» öffentliche Fussgängerbrücken die Wohngebäude mit Laubengängen direkt mit dem Park verbinden.







Die Vision wurde wahr

Die Einhausung ist auch ein Denkmal
für die direkte Demokratie.

Die Einhausung in Schwamendingen behebt einen unzumutbaren Zustand, da eine der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz täglich rund 145 000 Fahrzeuge durch das Wohnquartier führt. Sie reduziert die Lärm- und Abgasbelastung, die die Lebensqualität zwischen der Verzweigung Aubrugg und dem Schöneichtunnel stark beeinträchtigt.

In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen, dem Kanton und der Stadt Zürich verbessert die Einhausung nachhaltig die Situation und fördert die Wohn- und Lebensqualität. Auf dem Dach der Einhausung befindet sich ein schweizweit einzigartiger Hochpark, der «Ueberlandpark», ein durchgehender Grünraum für die Quartierbevölkerung. Rampen, Treppen und Lifte ermöglichen den Zugang zur Freifläche auf der Einhausungsdecke.