



«Das ist mein Beitrag zur urbanen Verdichtung»: Claude Schelling mit dem Modell seiner Überbauung

Wohnen auf der Autobahn

Unten braust der Verkehr durch, darüber wird in aller Ruhe gewohnt: Drei Architekten wollen Autobahnen überdecken und darauf Häuser bauen. Eine bestechende Idee. **Text: Martin Vetterli; Fotos: Christian Schnur, Marco Zanoni**

Manchmal packt es Rolf Schoch. Dann fliegt er auf und davon. Mit Google Earth mitten durchs Mittelland. Dort sucht er nach neuen Siedlungen, wo ein Hüslis neben dem tupfgenaugleichen Hüslis steht. 200 solche Siedlungen hat er allein zwischen Zürich und Bern ausgemacht. Und mit jedem Google-Update werden es mehr. Es sei, als ob ein riesiges Transportflugzeug die Frachtklappe geöffnet und massenweise Kartonkisten über das Land habe regnen lassen.

«Die Schweiz ist zersiedelt und zerzaust, die Raumplanung hat vollständig versagt», sagt der 70-jährige Pionier der Solararchitektur. 500 000 sanierungsbedürftige Einfamilienhäuser gebe es bereits

in der Schweiz, und jedes verschlinge im Schnitt auch noch 25 Meter Zufahrtsstrasse. «Um das alles zu sanieren, braucht ein Viertel der heute beschäftigten Bauarbeiter 90 Jahre. Ein Unsinn!»

Strassen verschlingen riesige Flächen

Es sei Zeit für eine radikale Umkehr: den Rückbau der Schweiz. Statt das Land weiter mit Einfamilienhäusern zuzupflastern, will Schoch dort bauen, wo das Land bereits zubetoniert ist. Zum Beispiel über der Autobahn. Deckel drüber, Häuser drauf, so einfach sei das.

Sein Projekt nennt Schoch «Forest Hill». Es ist ein 30 Meter hoher Häuserhügel. Eine Schrägseilbrücke von über einem

Kilometer Länge, mit der er die sechsspürige Autobahn nördlich des Berner Länggassquartiers zudecken und wo er über 1000 Wohnungen und 2000 Arbeitsplätze unterbringen will. Ein neues Quartier, das den Grossen Bremgartenwald vom Autolärm befreit, ohne einen Quadratmeter Land zu verbrauchen. Warum nur ist vor ihm niemand auf die Idee gekommen, wird immer nur neben, nie über der Autobahn gebaut? Weil alle meinen, dieses Land sei endgültig an den Verkehr verloren.

Schochs Kollege Claude Schelling hat ähnliche Pläne. Der 73-jährige Zürcher Architekt hat in den letzten 40 Jahren eine ganze Reihe beispielhafter Siedlungen mit jeweils Hunderten Wohnungen gebaut. Es

sind ausnahmslos grüne Überbauungen, die die Natur in die Siedlung zurückholen. Schellings Spezialität: Er kommt fast ohne Erschliessungsstrassen aus. Statt Wohnstrassen mit Autos zuzustellen, baut er seine Siedlungen über riesigen Autoeinstellhallen. Vom Auto zur Wohnung kommt man oberirdisch über Gehwege. Die Autos sind unter dem Boden, die Fussgänger an der frischen Luft.

Es sei paradox, wie man in den Städten mit dem Boden umgehe. «Man gewinnt mit immer grösseren und höheren Gebäuden Dichte, um sie dann mit immer breiteren Strassen wieder zu verlieren», sagt Schelling. Strassen verschlingen heute bereits 30 Prozent der Stadtfläche. Als Folge davon seien Städte wie Zürich völlig zersiedelt.

Entlang den Autobahnen sei die Situation noch dramatischer. «Wir klagen über Lärm, Gestank und die Verödung ganzer Landstriche. Doch das Einzige, was wir dagegen unternehmen, ist, ein paar Lärmschutzwände und Lärmschutzhügel hinzustellen.» Mit Rolf Schoch und David Spy-

cher hat Schelling zwei Geistesverwandte gefunden, die das auch nicht hinnehmen wollen. Die drei treffen sich seither teils im Wochenrhythmus, tauschen Pläne und hecken neue Lösungen aus. Spycher ist der Macher, er organisiert und führt zusammen, Schoch und Schelling sind die Planer.

Seit zehn Jahren arbeitet Schelling in seinem Büro hoch über der Stadt Zürich an seinem Plan zur Rückeroberung des Landes. Es ist sein radikalstes Projekt: Er will das 1,2 Kilometer lange, acht Spuren breite

raumplanerischer Sicht», sagt Sprecher Thomas Rohrbach. «Wir sind grundsätzlich positiv eingestellt gegenüber der Doppelnutzung des Autobahnareals.» Das Problem sei nicht die Zustimmung des Astra, sondern erfahrungsgemäss die Finanzierung. Denn die Anforderungen an Autobahnüberdachungen sind enorm.

«Der Eigentümer (die Schweizerische Eidgenossenschaft) ist vollumfänglich schadlos zu halten», steht unmissverständlich in dem Brief, den das Astra Anfang Jahr

«Wir sind grundsätzlich positiv eingestellt gegenüber der Doppelnutzung des Autobahnareals.»

Thomas Rohrbach, Bundesamt für Strassen (Astra)

Autobahnstück beim Walliseller Einkaufszentrum Glatt überbauen. Nicht wie Schoch, der seinen Bau an Dreigelenkbögen aufhängen will, sondern mit einem traditionell gebauten Autobahndeckel. Ein gigantisches Projekt, mit dem er hier erstmals an die Öffentlichkeit tritt. Die geschätzte Bausumme beläuft sich auf eine Milliarde Franken, die überbaute Fläche beträgt 108 000 Quadratmeter. 1500 Wohnungen für 5500 Menschen plus 1800 Arbeitsplätze sind geplant. Neu verbaut werden müssen trotzdem nur 80 Meter Zufahrtsstrasse. «Das ist mein Beitrag zur urbanen Verdichtung», sagt Schelling.

Sein Autobahndeckel leistet aber mehr, er wertet die ganze Region auf. Er schliesst die von der Autobahn aufgerissene Wunde, die Wallisellen von Schwamendingen trennt. Er entzieht das Gebiet der Dauerberieselung mit Lärm und Abgasen. Und er verleiht Wallisellen ein Stück Urbanität, das der völlig verbauten Gemeinde bisher fehlt.

Die Tunnelwärme wird im Haus genutzt

Auch ökologisch setzt Schelling-City Massstäbe. Auf den Dächern plant er ein Solar-kraftwerk mit 35 000 Quadratmeter Fläche. Balkon- und Terrassenverglasung funktionieren als Wärmespeicher. Die fünf Grad Celsius, mit denen ein Tunnel dieser Länge vom Autoverkehr aufgeheizt wird, nutzt er mittels Wärmepumpen. Was dann noch stört, ist einzig der Lärm von oben: Das Gebiet liegt in der Anflugschneise Süd des Flughafens Kloten.

Beim Bundesamt für Strassen (Astra) stossen solche Pläne auf offene Ohren. «Die Idee ist bestechend, nicht zuletzt aus

an Claude Schelling geschrieben hat. Die privaten Investoren müssen sämtliche Kosten für den Autobahndeckel übernehmen und genügend Raum für den Weiterausbau der Autobahn offen lassen. Der Verkehr dürfe auch während der Bauphase nicht gross beeinträchtigt werden. Zudem müsse die Bauherrschaft sicherstellen, dass sie die fünf- bis zehnmals höheren Unterhaltskosten für den Tunnel auf bis zu 50 Jahre hinaus zahlen könne.

Hohe Baukosten - aber auf Gratisland

Das wird ganz schön teuer. Schelling rechnet mit 420 Millionen Franken. Normalerweise der Todesstoss für ein Bauprojekt. Nicht aber für die Autobahnüberbauer, denn sie haben einen grossen Vorteil: Grund und Boden erhalten sie gratis. «Wir haben das Land ja bereits bezahlt und stellen es dem Bauherrn nicht nochmals in Rechnung», so Astra-Sprecher Rohrbach.

Schellings zweiter Trumpf: Er hat bereits Investoren an der Hand. Alle elf Wohnbaugenossenschaften, denen er sein Projekt vorgestellt hat, haben grosses Interesse bekundet. «Die Idee einer Autobahnüberbauung ist zwar komplett neu für uns. Aber dieses Projekt hat Hand und Fuss. Und Claude Schelling ist ein sehr erfahrener, renommierter Architekt. Wir sind begeistert», sagt Thomas Volkart, Geschäftsführer der Genossenschaft der Baufreunde Zürich (GBZ). Jede Genossenschaft wolle zwischen 100 und 150 Wohnungen übernehmen, eine gar 250.

Laut Volkart stehen die Chancen, dass am Ende alle mitmachen, «sehr gut». Gegen reine Neubauprojekte gebe es in der



Das Land ist nicht endgültig an den Verkehr verloren: Rolf Schoch hat grosse Pläne.

Regel kaum Widerstand. Denn die Zürcher Wohnbaugenossenschaften kämpfen alle mit demselben Problem: Ihnen fehlt Land zum Bauen. Die Landreserven sind fast ausnahmslos aufgebraucht, und in der Stadt gibt es kaum mehr erschwingliches Bauland. Kürzlich sollen für eine grosse Parzelle in Zürich-Nord 5000 Franken pro Quadratmeter bezahlt worden sein. «Da können wir nicht mithalten. Deshalb ist dieses Projekt wie ein Geschenk für uns», sagt Genossenschaftler Volkart.

Und Mietpreise wie die knapp 2000 Franken für eine Vierzimmerwohnung in Schellings Bau seien sehr fair – und deutlich günstiger als die 2400 Franken exklusive, die die gleiche Wohnung auf dem sogenannten freien Wohnungsmarkt kosten würde.

Doch bis die ersten Mieter im Jahr 2022 einziehen können, ist es noch ein weiter Weg. Der Bund muss seine Zustimmung geben, das Astra den Nutzungsvertrag unter-

zeichnen und der Kanton Zürich seinen Richtplan ändern. Die grösste Hürde stellt die Gemeinde Wallisellen dar, die ihre Bau- und Zonenordnung anpassen müsste. Keine grosse Sache, würde man meinen. Doch Gemeindepräsident Bernhard Krismer reagierte reserviert auf das Projekt.

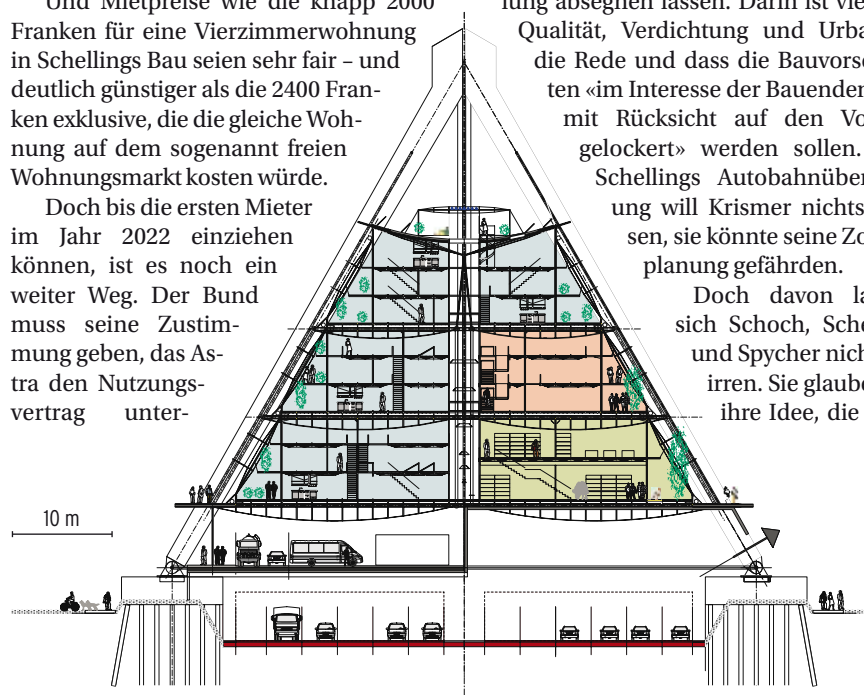
Bis zu 15 000 Wohnungen bei Zürich

Der SVP-Politiker hat andere Pläne. Er will im Herbst seine revidierte Bau- und Zonenordnung von der Gemeindeversammlung absegnen lassen. Darin ist viel von Qualität, Verdichtung und Urbanität die Rede und dass die Bauvorschriften «im Interesse der Bauenden und mit Rücksicht auf den Vollzug gelockert» werden sollen. Von Schellings Autobahnüberbauung will Krismer nichts wissen, sie könnte seine Zonenplanung gefährden.

Doch davon lassen sich Schoch, Schelling und Spycher nicht beirren. Sie glauben an ihre Idee, die auch

anderswo sinnvoll wäre. Allein in und um Zürich haben sie elf weitere geeignete Autobahnstücke ausgemacht, auf denen man bis zu 15 000 Wohnungen errichten könnte. Und um Basel, Bern, Genf und Lausanne herum liesse sich das wiederholen. Die Stadtnähe ist nötig, auf dem Land rechnen sich Überdachungen nicht. Bei Schochs Konzept kostet der Quadratmeter Brückenboden 800 Franken, bei Schelling etwas mehr. Überall, wo Bauland teurer ist, sind Autobahndeckel finanzierbar.

Rolf Schoch hat noch einen Traum: Er will die Schweiz vom Hüslifieber heilen. Statt in den nächsten Jahrzehnten mit dem Energiefranken eine halbe Million Einfamilienhäuser energetisch zu sanieren und damit «diese unsinnige Struktur auf Jahrzehnte hinaus zu zementieren», will er sie durch grossvolumige Bauten ersetzen. «Jedes Jahr sparen wir so 29 000 Gigawattstunden Energie – mehr als die fünf Schweizer AKWs zusammen produzieren – und 14 Milliarden Franken, die der Betrieb der 500 000 Einfamilienhäuser kosten würde. Und wir gewinnen 500 Quadratkilometer bestes Kulturland zurück.» ■



«Forest Hill Bern»

30 Meter hohe «Solararchitektur»: Rolf Schochs Projekt für die Autobahnschneise durch den Bremgartenwald

- Wohnen
- Dienstleistungen
- Markthalle
- Autobahn