

Glattbrugg Opfikon

Von der Wunde zur Narbe.

Die Überdeckung N11 Opfikon
im geschichtlichen Kontext.

Erarbeitet von Eva Zangger, Zürich
und einem Kommentar von
Benedikt Loderer, Stadtwanderer

Die Verkehrsnarbe

Von Benedikt Loderer, Stadtwanderer

«Bubenholz» steht am Tunnelleingang. Immer wenn in der Agglomeration die Flurnamen so traulich klingen, ist Misstrauen am Platz. Lausbubenholz oder Wald der bösen Buben? Trotzdem, in der Opfikerer Waldeinsamkeit lässt sich am Anschauungsbeispiel über die drei Grundregeln der schweizerischen Infrastrukturpolitik nachdenken.

Im Tunnel drin herrscht die allgemein akzeptierte kontrollierte Todesgefahr, die man Auto fahren nennt. Die Buben heissen Raser und tragen Reiz-, keine Flurnamen. Das beleuchtete Rechteckrohr ist ein Verdrängungskanal. Hier ist die Regel Nummer eins Beton geworden: Was du nicht willst, aber trotzdem brauchst, versenke. Das oben zugebaute Land wächst in die Tiefe. Das Bubenholz wurde mit beharrlicher politischer Anstrengung und viel Geld vergraben. Der Wald spriess jetzt im Dunkeln. Die wahre Schweiz ist unterirdisch. Würden die Nationen nach ihren Tiefbauten beurteilt, die Schweizerische Eidgenossenschaft stünde mit Abstand unangefochten an der Spitze.

Über dem Tunnel herrscht die Ruhe und gute Luft der Südanflugschneise. Ein Park entsteht, vermutlich ein Lausbubengelände. Sieht man genauer hin, so handelt es sich um die Decke eines 600 Meter langen Baukörpers. Hier wurde ein Oberflächentunnel gebaut: Auf – nicht im Boden – zur Glatt hin ein Abhang, auf der andern Seite eine Aufschüttung. Heute durchquert ein hohler Erdamm Opfikon-Glattbrugg, vorher war hier ein Autokanal. «Ein gewachsenes Dorf (...) wurde ungefragt durch einen tiefen, lärmenden Strasseneinschnitt entzweiggeschnitten», sagt einer der Beteiligten. Von einer Wunde, die geschlossen wurde, spricht er. Ist es da nicht nahe liegend die Überdeckung als Narbe zu betrachten? Der Oberflächentun-

nel ist die zeitgemässe Form der Verkehrsnarbe. Sie wirkt heute noch etwas trostlos, doch wird sie bald schön anzusehen sein. In einigen Jahren, wenn die Bäume gewachsen sind und das Grün programm-gemäss grünt, wird man von einer Schmucknarbe sprechen dürfen. Sie wird schmuck und schmückt die Gemeinde.

Leider deckt sie die Wunde nur, sie heilt sie nicht. Wo hört die Gemeinde auf? Vermutlich an den beiden Tunnelportalen. Dort nämlich kommt das alte Übel, lärmend und stinkend wie zuvor, wieder an die Oberfläche. Was so erfolgreich verdrängt wurde ist leider immer noch da.

Damit sind wir bei der Regel Nummer zwei der Infrastruktur angelangt: Du kannst die Probleme nie grundsätzlich lösen, darum versuche sie einzugrenzen. Schaff Inseln, wo man ihre Auswirkungen nicht spürt. Wie viele Opfikons gibt es in der Schweiz, die noch einen Oberflächentunnel zugute haben? So viele wie die politische Durchschlagskraft produziert. Der Durchstoss von Oberflächentunneln geschieht nie im Berg, sondern in den Kommissionszimmern und Ratssälen.

Darum gleich die Infrastrukturregel Nummer drei. Sie ist ganz einfach: wie kriegst du Bundesgeld? Die Antwort auf diese Frage heisst: die politische Machbarkeit. Denn aus eigener Kraft allein, selbst mit der Hilfe des Kantons kann keine Gemeinde ihre Wunden doktern.

Der Oberflächentunnel von Opfikon ist ein nationales Referenzobjekt. Wie ist es denen gelungen? fragen sich alle andern Opfikons im Land. Die Opfikerer lehnen sich stolz zurück und sagen: Versenke und begrenze mit Bundesgeld.



Das grösste Bauwerk in Opfikon-Glattbrugg

Von Eva Zangger, Zürich

Die Autobahnüberdeckung

Die im September dieses Jahres abgeschlossene Überdeckung der Flughafenautobahn stellt für die Stadt Opfikon ein wichtiges Ereignis dar. Nach knapp dreieinhalb Jahren Bauzeit fertiggestellt, reicht der knapp 600 m lange «Tagbautunnel»¹ vom Hotel Hilton bis zur Brücke Schulstrasse. Bis nächsten Frühling soll nun auf dem Deckel eine Parkanlage entstehen. Während der Bauzeit musste die Bevölkerung den lästigen Maschinenlärm sowie Verkehrsumleitungen und daraus resultierende Staus auf sich nehmen. Es musste auch die Glatt um mehrere Meter verschoben werden; Uferböschung und Wege wurden nun offener und naturnaher gestaltet. Dies bietet der Stadt verschiedene Vorteile: nicht nur wird durch die Lärm- und Abgasverminderung eine bessere Wohnqualität garantiert, der Deckel verbindet auch die einst durch die Autobahn getrennten Ortsteile Opfikon und Glattbrugg. Dies drückte Bauvorstand Walter Epli anlässlich des Spatenstichs im Juli 2001 mit den folgenden Worten aus: «Die Überdeckung ist für mich ein Symbol für die Verbindung, aber auch für die Überwindung von Schwierigkeiten. In diesem Sinne möchten wir Hindernisse und Trennungen abbauen, die Ortschaften zusammenbringen und die Gemeinschaft fördern.» Die Strassen, welche früher die Autobahn als Brücken überspannten, werden nun über die Überdeckung geführt. Im Rahmen der Eröffnung des Bauwerks ist für den Herbst 2005 die Ausstellung «Brückenschlag» geplant, in der aktuelle Kunstwerke auf dem neu entstandenen Gelände zu sehen sein werden.

Wie es zu einem solch riesigen Unterfangen kam und wie man die anfänglichen Hindernisse zu überwinden wusste, wird anschaulich von Herrn Friess erzählt. Er hatte als ehemaliges Mitglied des Stadtrats eine entscheidende Rolle in dem knapp 20

Jahre dauernden Prozess innegehabt und wird heute noch liebevoll als Vater der Überdeckung bezeichnet.²

Die Entstehungszeit

Nach einer längeren Planungsphase wurde 1995 eine detaillierte Ausarbeitung des Projekts vom Tiefbauamt des Kantons Zürich eingeleitet. Mit einem symbolischen Spatenstich begann am 4. Juli 2001 die Ausführung des ehrgeizigen Unternehmens. Bereits im kommenden Winter wurden die Brücken der Schulstrasse und der Glathofstrasse abgeris-



sen, wodurch die Verkehrsverbindung für längere Zeit unterbrochen wurde.

Bereits zu Beginn stellte die Sicherung der Baugrube grosse Ansprüche an die Bauleitung, da der Untergrund vorwiegend sandige Schichten von geringer Standfestigkeit enthielt. Zusätzliche Anker in Form von massiven Betonpfählen lösten das Problem. Da man jedoch in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten baute, waren die Liegen-schaften der Anwohner starken Erschüt-

terungen und weiteren Immissionen ausgesetzt.

Eine weitere Herausforderung bestand darin, trotz der Bauarbeiten einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Die stark frequentierte Verkehrsader durfte von Gesetzes wegen nur in äussersten Ausnahmefällen des Nachts für wenige Stunden gesperrt werden. Ansonsten musste während der gesamten Bauarbeiten ein nahezu uneingeschränkter Verkehrsfluss gewährleistet werden, wodurch ein Ausweichen des Flughafenverkehrs auf das lokale Strassennetz verhindert werden konnte.

Mangels einer Sperrmöglichkeit galt es nun, die riesigen Baugeräte inmitten des unablässigen Verkehrs aufzustellen. Um die Sicherheit der Bauarbeiter nicht zu gefährden, musste Platz geschaffen werden zwischen den 80'000 täglich dahinbrausenden Autos. Zu diesem Zweck wurden die vier

Fakten¹⁵

464 Pfähle wurden eingebaut – mit einer Länge von jeweils bis zu 23 m.

Dafür wurden 8570 Kubikmeter Beton gebraucht. Um so viel Material in Betonmischer unterzubringen müsste man 1224 entsprechende Fahrzeuge haben. Eine solche Wagenkolonne wäre rund 7,3 km lang. Nähme man gar die gesamte Betonmenge, die gebraucht wurde, könnte man damit das Stadtgebiet Opfikon-Glattbrugg (561 ha) mit einer 6 mm dicken Betonschicht zu pflastern.

Ein Kubikmeter Beton wiegt rund 2500 kg. Das entspricht etwa 2–3 Autos. Für die Überbauung wurden 34'000 Kubikmeter verbaut – gewichtsmässig wurden so fast 100'000 Autos einbetoniert.

Die dazugewonnene Fläche entspricht ca. 6 Fussballfeldern.

Spuren (zwei in jede Richtung) abwechselnd auf einer Seite zusammengelegt, was sich als schwieriges Unterfangen herausstellte. Die beiden Übergänge an den Enden der Baustellen glichen denn auch einem Wald aus Absperrungen, Leitbahnen, Markierungstreifen und Schildern. Trotz dieses «Durcheinanders» musste aber alles so signalisiert sein, dass ein Autofahrer auch bei Tempo 80 auf Anhieb den Spurverlauf erkennen konnte.

Projektverfasser:

Ing.-Büro Dr. Bosshard

Örtliche Bauleitung:

Edy Toscano AG

Ab Juni 2001 Bauarbeiten an

ARGE N11 TBT Opfikon mit:

Baltensperger AG, Anliker AG,

Hüppi AG, Schmidli Bau AG

und Bereuter AG



Ein weniger augenfälliges Problem stellten die vielen Leitungen dar, die nicht unterbrochen werden durften, so zum Beispiel zur Gewährleistung der Notstromversorgung des Flughafens. Für die Baustellenführung erwies sich auch die Umleitung des Abwassers in neue Kanäle als kritisch.

Eine weitere Schwierigkeit stellte die neue Fluglärverordnung dar, welche die bundesgerichtlich beschlossenen Grenzwertkurven bezüglich Fluglärm beinhaltet. Auf dem Autobahndeckel können zwar auch künftig Gewerbe- oder Dienstleistungsbauten erstellt werden, der ursprünglich vorgesehene Bau von Wohnhäusern wird durch die neue Verordnung jedoch in Frage gestellt.

Verfasser und Gesamtleitung des Projekts war die Walter Bosshard & Partner Bauingenieure AG. Gegründet wurde die Firma 1954 von Dr. Ernst Bosshard, dem Vater des heutigen Inhabers. Zu den Referenzobjekten von Ernst Bosshard gehören das River Plate-Fussballstadion in Buenos Aires oder die Sambucco-Staumauer im Maggiatal. 1981 übernahm Walter Bosshard – geboren 1940 – die Firma. Er beschäftigt sechs Ingenieure, zwei Konstrukteure, eine Person in der Administration und einen Lehrling. Zu seinen Referenzobjekten gehören unter anderem der Umbau «Sonnenhof» an der Stadelhoferstrasse in Zürich, die Wohnüberbauung «Chriesmatt» in Dübendorf sowie das katholische Pfarreizentrum in Dübendorf.

werden, worüber sich alle Beteiligten positiv äusserten.

Der neue Stadtpark

Durch die Überdeckung entstand eine bebaubare Fläche von rund 20 000 m². Eine 1996 vom Stadtrat erarbeitete Planungsidee sah für die Gestaltung eine Unterteilung in Überbauungs- und Grünräume sowie eine Infrastruktur mit Strassen, Geh- und Radwegen vor.

Aber nicht nur die Stadtleitung diskutierte über eine zukünftige Gestaltung des Deckels. Auch die Viertklässler von Sophie Mundwiler aus Höngg machten sich Gedanken zum Thema und hielten ihre äusserst phantasievollen Entwürfe anhand von Zeichnungen fest. Die Pläne reichen von einer Space-Shuttle-Basis-Station bis zu einem Zoo mit angrenzendem Karussell-Park und einladendem Kinderspielplatz. Auch eine Autobahn über der Autobahn, Fussballfelder und ein gigantischer Lunapark standen zur Debatte.

Trotz der oben erwähnten Hindernisse stellte Projektverfasser Walter Bosshard fest, dass ein solches Projekt in der heutigen Bauwelt für Fachleute kein besonders schwieriges Vorhaben mehr darstelle. Es sei in der verstädterten Schweiz keine Ausnahme mehr, dass so komplex gebaut werden müsse. Es konnten denn auch sämtliche Bauarbeiten termingerecht fertiggestellt



Walter Epli umschreibt in seiner Eröffnungsrede die geplante Grünzone mit folgenden Worten: «Die zukünftige Parkanlage der Überdeckung ist durch ein einfaches und nutzungsneutrales Gestaltungskonzept gekennzeichnet. Zwei platzartige Bereiche, an der Schulstrasse als Begegnungsort für Veranstaltungen aller Art und an der Glatthofstrasse als Aufenthalts- und Kinderspielplatz geplant, bilden die Hauptakzente des Parks. Sie werden mit Baumdächern speziell ausgebildet und durch einen geradlinigen Weg mit doppelter Baumreihe verbunden. Die Plätze und die Allee werden mit einheimischen Baumarten aus Ahorn, Esche und Winterlinden umrahmt. Als öffentliche Fuss- und Radwegverbindung verknüpft die Allee den Bubenholzwald mit dem Glattraum [...]. Zwischen den beiden erwähnten Plätzen befinden sich grosszügige Spiel- und Liegewiesen als Rasenflächen gestaltet, die





vorderhand freigehalten werden sollen, um auf künftige Nutzungsansprüche reagieren zu können.»

In einer städtisch geprägten Umgebung wie Opfikon bietet eine grosse Grünfläche einen wichtigen Erholungsraum. Die heutigen Parkanlagen haben denn auch illustre Vorfahren wie die traditionsreichen englischen Gärten des 18. Jahrhunderts und die prächtigen Schlossgärten von Versailles (1661–1756). Ein solcher Park diene neben der persönlichen Verlustierung stets auch repräsentativen Zwecken. Die herrlichen Terrassenanlagen, Blumenrabatten, Statuen und Brunnenanlagen fanden deshalb viele Nachahmer, ebenso die Gliederung durch Alleen, die zum Spazieren einladen.

In den 60er Jahren gehörten solche Gärten neben monumentalen prähistorischen Anlagen wie Stonehenge und den traditionellen japanischen Steingärten zur Inspirationsquelle der Künstler der aufkommenden «Land Art»-Bewegung. Seit den grossen Werken dieser Kunstrichtung, welche Umwelt und Natur in ihr Schaffen miteinbezieht, wird die Landschaft vermehrt als eigenständiges Gestaltungselement anerkannt. Dies nicht nur unter Gesichtspunkten der Technik, sondern vor allem auch der Ästhetik. Aus diesem Grund wird heute die

Gestaltung von Stadtpärken und anderen öffentlichen Anlagen oft von Landschaftsarchitekten mitgeplant. Als Vergleich mit Opfikons Grünzonen bieten sich die zahlreichen neuen Parkanlagen in Zürich an – im neuen Stadtteil Zentrum Zürich-Nord in Oerlikon sind derzeit gleich vier neue Parks im Entstehen begriffen, und auch in Zürich-West tun sich neue Grünräume auf. (Siehe auch Deckel über Bahnhof Opfikon.)

Die Bauarbeiten aus Sicht der Anwohner

Eine Umfrage der Fachstelle für Lärmschutz des Kantons Zürich vom Oktober 2001 hielt die Meinungen der Bewohner zur vier Monate zuvor eröffneten Baustelle fest. Um herauszufinden, wie die Situation von den Anwohnern empfunden wird, wurden die Meinungen von Leuten eingeholt, die in unmittelbarer Nähe der Brücke Wallisellerstrasse wohnen. Dabei zeigte sich, dass sich



die Anwohner längerfristig einigermassen an die Autobahn gewöhnt hatten. Vor Baubeginn wurde vielmehr der Fluglärm als störend empfunden.

Da aber im Zuge der Bauarbeiten die schützenden Bäume gerodet wurden, drang der Lärm ungehindert zu den Anwohnern durch. Als zusätzliche Störung wurden auch die Bauarbeiten zur Sicherung der Baugrube um die Brücke Wallisellerstrasse empfunden.

Mehrfach kamen zum Lärm auch Erschütterungen im Untergrund hinzu. Mit der Orientierung durch die zum Bauprogramm verteilten Informationsbroschüren zeigten sich die Anwohner aber mehrheitlich zufrieden.

Eine weitere Umfrage derselben Lärmstelle im Juli 2003 nahm die alte Fragestellung nach der nun zweijährigen Bauzeit nochmals auf. Im Allgemeinen äusserten die Befragten ihre Vorfreude auf den zukünftigen Deckel, erwähnten aber wiederum die grosse Belastung durch Baustellenlärm und den zusätzlichen Schmutz. Einige klagten auch über häufige Kopfschmerzen, einen Wegzug zog jedoch niemand von den Befragten ernsthaft in Erwägung.

Trennung von Opfikon und Glattbrugg

Um aufzuzeigen was dazu führte, das bisher geschilderte Unterfangen anzugehen, müssen die vorangehenden Ereignisse betrachtet werden – der Bau der Nationalstrasse N11³. Diese entstand in den 60er Jahren als Projekt für eine neue Flughafenzufahrt, als Lösungsansatz für den stetig wachsenden Durchgangsverkehr auf der Schaffhauserstrasse. Bereits 1959 hatte der Stadt-Anzeiger gemahnt: «Sofort begonnen werden muss auch mit dem Ausbau der Zufahrt zum Flughafen. Der Verkehr bringt auf der Schaffhauserstrasse Spitzen bis zu 1400 Motorfahrzeugen in der Stunde in beiden Richtungen, womit die Aufnahmefähigkeit erschöpft ist und bei noch stärkerer Belastung zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen kann.»

Mit dem Bau des neuen Flughafens in Kloten 1948, dessen Ausbau bis 1985 dauerte, sowie der fortschreitenden Überbauung der Aussenquartiere, erfuhr der Pendelverkehr zwischen Zürich-Oerlikon und Glattbrugg noch einen weiteren Zuwachs. Eine Autobahn schien die beste Lösung zu sein. Da der

Bau der N11 dem Anliegen Opfikons, die Thurgauerstrasse auszubauen, entgegenkam, wurde er von der Bevölkerung mit Begeisterung angenommen. Zur Eröffnung der N11 wurde sogar ein Volksfest veranstaltet, das Opfiker Strassen- und Brückenfest.

Erst viel später wurden die Folgen und Probleme dieser innerstädtischen Autobahn erkannt. Vor allem die stetig zunehmende Belastung durch Lärm und Abgase beeinträchtigte die Lebensqualität erheblich. Bereits 1983 wurden im Bereich der Wallisellerstrasse tagsüber Lärmpegel gemessen, die über dem Alarmwert von 70 dB lagen. Dies erklärt, weshalb in den 90er Jahren die mittlere Dauer der Mietverträge in den meistbetroffenen Liegenschaften an der Autobahn unter sechs Monaten lag: wer etwas Ruhigeres fand, zog weg.

Aber auch die Trennung der beiden Ortsteile Opfikon und Glattbrugg, die aus heutiger Sicht kaum vertretbar erscheint, bewegte die Gemüter.

Von der Römerstrasse zur Autobahn

Im Folgenden soll nun aufgezeigt werden, wie die Entwicklung des Verkehrs bis zum heutigen Zustand verlief.

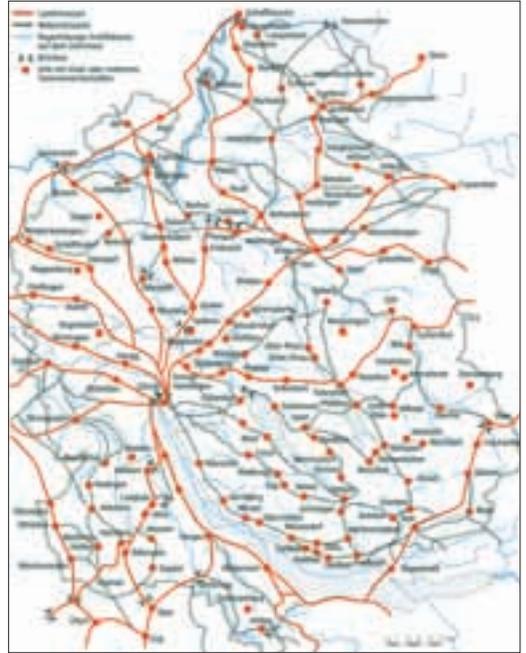
Geschichtlicher Überblick⁴

Bereits vor 2000 Jahren⁵ war das Gebiet um Opfikon verkehrstechnisch gut erschlossen, denn die heutige Stadt liegt in unmittelbarer Nähe eines zur Zeit der Römer äusserst wichtigen Verkehrsknotenpunktes: Kloten, dem ehemaligen Clavodunum. Dort kreuzten sich die West-Ost-Achse durch das Gebiet der heutigen Schweiz – die Strasse von Avenches nach Arbon, und die Nord-Süd-Achse, die Italien über den Gotthardpass mit den Gebieten nördlich des Rheins verband. Die von Zürich herkommende Strasse überquerte die Glatt im heutigen Glattbrugg, wie Funde von römischen Münzen nahe legen⁶.

Natürlich gab es bereits früher rege benutzte Verkehrswege – der archäologische Fund eines Holzrades im Zürcher Seefeld⁷, dessen Entstehungszeit um 3500 v. Chr. liegt, belegt, dass bereits vor 5500 Jahren Güter transportiert wurden. Allerdings waren die Römer die ersten, die ein technisch einwandfreies, gut ausgebautes Strassennetz von über-

Strassenbau am Hirzel, 1902.

Historische Aufnahme aus «200 Jahre Tiefbauamt des Kantons Zürich».



Das Zürcher Strassennetz um 1700.

regionaler Bedeutung erbauten. Dieses erwies sich als einer der Faktoren, die dem römischen Reich zu seiner immensen Ausdehnung und Macht verhalfen. Nur mit einem guten Strassennetz für die Legionen war es überhaupt möglich, das weit ausgedehnte und politisch brisante Gebiet zusammenzuhalten. Die römischen Strassen waren in einer Weise konstruiert, die sicherstellte, dass die Wege auch bei schlechtem Wetter befahrbar waren. Diese römischen Trassen wurden oft noch bis in die Neuzeit hinein weiterbenutzt.

Im Mittelalter verschlechterte sich der Zustand der Strassen wiederum, da der Warenverkehr hauptsächlich auf dem Wasser stattfand.⁸ Die Reisenden zu Land hatten mit zahlreichen Schwierigkeiten zu kämpfen, was dazu führte, dass sie unter guten Bedingungen pro Stunde nur eine Wegstrecke von 4,8 km zurücklegen konnten und ein Tagesmarsch 25 bis 30 km betrug. Erst in den letzten 250 Jahren entwickelte sich der Verkehr und alles, was damit zusammenhängt, in

1942 hatte eine eidgenössische Kommission befürchtet, dass man in der Schweiz dereinst 200 000 Autos zählen werde, heute sind es 3,6 Millionen. War das Auto in der ersten Jahrhunderthälfte noch ein Luxus weniger, so erlangte es 1955, zum Zeitpunkt der Eröffnung der ersten Schweizer Autobahn zwischen Luzern und Ennethorw, den Status eines für viele verfügbaren Freizeitvergnügens.

erhöhtem Masse. Anfangs des 18. Jahrhunderts schufen französische Ingenieure eine neue Technik im Strassenbau, inspiriert von den römischen Strassen. Nun folgte im ganzen helvetischen Mittelland eine rege Bautätigkeit. Unzählige Strassen wurden neu erstellt; die meisten davon sind ins heutige Hauptstrassennetz eingebettet. Diese sogenannten Kunststrassen veränderten das Verkehrswesen grundlegend, da durch sie das Reisen und der Warenverkehr planbar wurden. Bis 1950 genügten diese Strassen auch den Anforderungen des Autoverkehrs. Mit dem Aufkommen des Automobils Anfang des 20. Jahrhunderts und durch die Entwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg gewann der Landverkehr gegenüber dem Wasserweg und der Eisenbahn wieder die Oberhand.

Lange lag die Verantwortung für den Unterhalt der Strassen ausschliesslich bei den betreffenden Gemeinden, was für diese eine grosse finanzielle Belastung darstellte. Erst mit Erlass eines neuen Gesetzes 1810 begann der Kanton einen Teil der Kosten zu übernehmen.

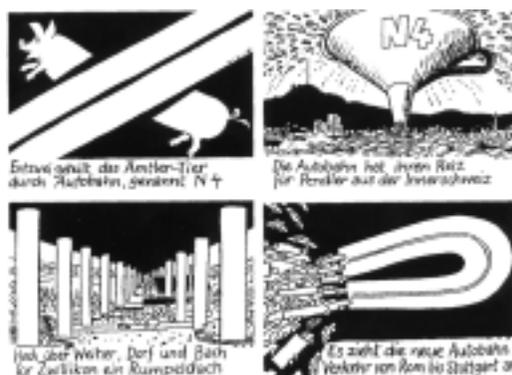
Es zeigt sich also, dass weite Teile der Schweiz und damit auch der kleine Siedlungsraum Opfikon-Oberhausen-Glattbrugg bereits seit Jahrtausenden vom Verkehr geprägt sind.⁹

erhöhtem Masse. Anfangs des 18. Jahrhunderts schufen französische Ingenieure eine neue Technik im Strassenbau, inspiriert von den römischen Strassen. Nun folgte im ganzen helvetischen Mittelland eine rege

Der Autobahnbau

Trotz der bereits hundert Jahre dauernden Bautätigkeit im Strassenwesen begann eine eigentliche Verkehrsplanung erst Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Bau des nationalen Eisenbahnnetzes. Weitere hundert Jahre sollten vergehen, bevor auch für den Autoverkehr mit der Planung eines Nationalstrassennetzes überregionale Strukturen erstellt wurden.

Italien war 1924 das erste Land, das mit dem Ausbau der Strecke von Mailand über Gallarate zu den oberitalienischen Seen eine Autobahn erhielt. Diese wurde damals über-



all bewundert und gab auch in der Schweiz Anlass zu Diskussionen über die Einführung eines bundesweiten Strassennetzes. In den 50er Jahren nahmen diese Pläne dann konkretere Formen an. Die Idee umfasste ursprünglich nur zwei Autobahnen, eine West/Ost- und eine Nord/Süd-Transversale.

Es zeigte sich bald, dass ein einfaches Autobahnkreuz den Anforderungen nicht genügen konnte, denn die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der nächsten Jahre war nicht voraussehbar gewesen. Bis in die 70er Jahre waren bereits die Hälfte der geplanten Nationalstrassen erbaut, worauf die Bevölkerung sehr stolz war. Dies kommt in den Worten des damaligen Direktors des Eidgenössischen Amtes für Strassenbau zum Ausdruck: «Von der heutigen Generation

wird ein gigantisches Projekt einer weit vorausschauenden Landesplanung verwirklicht, das grösste Werk, das die Eidgenossenschaft je in einem Gusse errichtet hat. Es ist ein eindrückliches Beispiel für die Leistungsfähigkeit unseres föderalistischen Staatswesens und zeugt vom hohen Können der schweizerischen Ingenieure und der schweizerischen Bauindustrie.»¹⁰ Und auch der Stadt-Anzeiger Opfikon zeigte sich begeistert und zuversichtlich: «Natürlich ist es nicht möglich, alle idealen Forderungen hundertprozentig zu erfüllen. Doch die Strassenplaner und -bauer sind keine Barbaren. Die Heimat soll durch diese Strassenzüge nicht verschandelt werden. Sie, die Strassenbauer, haben ihre Heimat genau so lieb wie jeder andere und darum werden sie sich alle Mühe geben, dass sich ihre Werke sehen lassen dürfen.»¹¹ Es schien nun ratsam, auch die Jugend auf die epochalen Veränderungen vorzubereiten. Im Kanton Zürich mussten sich die Kinder deshalb in der Mittelstufe bis weit in



die 60er Jahre mit den Arbeitsabläufen auf einer Baustelle, dem Aufbau des Strassenkörpers sowie geeigneten Belägen und Baumaschinen im Unterricht befassen.

In der Zeit von 1960 bis 1970 hoffte man, in der Schweiz Autostrassen in einer Gesamtlänge von 800 km bauen zu können. Davon entfielen auf den Kanton Zürich rund 100 km – nämlich die Autostrasse von der Kantongrenze Aargau zur derjenigen des



Thurgaus, die Strasse Zürich-Chur/Glarus sowie diejenige von Zürich-Oerlikon zum Flughafen Kloten. Letztere, auch Thurgauerstrasse genannt, war die erste

richtungsgetrennte Autobahnstrecke des Kantons und wurde am 2. Juni 1962 als N11 eingeweiht. Auch in Opfikon hatte also in den 60er Jahren die Idee einer Nationalstrasse Fuss gefasst. Man erhoffte sich davon eine Entlastung der Schaffhauserstrasse, die seit der Verlegung des Flughafens nach Kloten 1947 durch den Transitverkehr übermässig beansprucht wurde.

Die Euphorie währte allerdings nicht lange, die Bevölkerung wurde sich bald der Belastung durch Lärm und andere Immissionen bewusst. Bereits 1987 waren beim Bundesamt für Strassenbau über 30 Überdeckungsvorhaben an Nationalstrassen pendent.

Heute unterstehen die Autobahnen im Kanton Zürich dem Kanton unter der Oberaufsicht des Bundesamtes für Strassenbau. Die Kosten von Autobahnneubauten werden zu 85% aus Bundesmitteln (Treibstoffzoll) und zu 15% vom Kanton getragen.

Auto-Kultur

Unsere Gesellschaft ist heute weitgehend geprägt von den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs sowie den allgegenwärtigen Diskussionen über Lärm- und Abgasbelastung. Deshalb fällt es uns zunehmend schwer, auch die kulturellen und künstlerischen Komponenten des Automobilverkehrs und des Autobahnbaus zu erkennen.

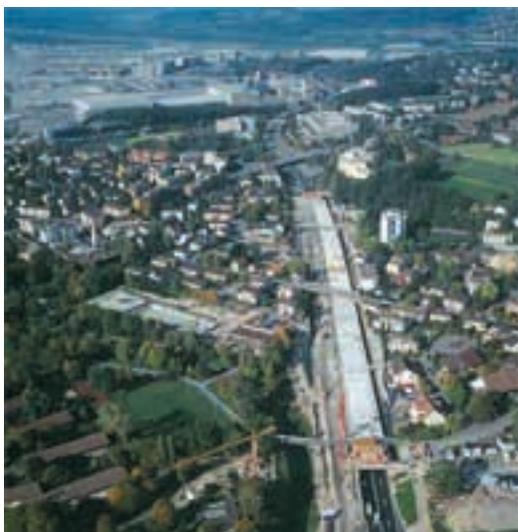
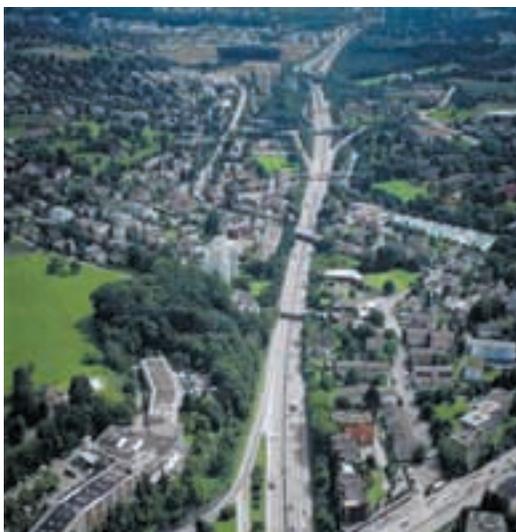
In der allgemeinen Aufbruchstimmung der 50er und 60er Jahre waren die Autobahnen nicht nur Hochleistungsstrassen, welche die plötzliche Zunahme des motorisierten Verkehrs bewältigen und ein Chaos verhindern sollten. Sie drückten sichtbar eine neue Kultur aus, die vom Glauben an technischen Fortschritt geprägt war. Zudem entsprachen die Schweizer Nationalstrassen dem Anspruchsprofil, wie es von der Aktion «Gute Form» des Schweizerischen Werkbundes (SWB) gefordert wurde. Diese Aktion prämierte ab 1952 Industrieprodukte, die bestimmten Kriterien entsprachen – sie sollten rationell geplant sein und eine funktionale Form haben. Dies war eine Abgrenzung von den vorangehenden Architektur- und Kunstbewegungen, die nun abschätzig «Historismus» und «Heimatstil» genannt wurden, und

deren üppige Ornamente nun nicht mehr gefielen. Man wandte sich gegen die «billige Massenware», und gegen die «kitschige» Form. Die Autobahn hingegen präsentiert sich als perfektes Ingenieurwerk. Da sie zweckrational und zurückhaltend in Szene gesetzt ist, charakterisiert das Prädikat der guten Form ihren Auftritt äusserst treffend.

1999 befasste sich eine Ausstellung des Museums für Gestaltung mit der Ästhetik der Autobahn. Das Phänomen Autobahn sollte für einmal nicht aus (umwelt)politischer oder sozialgeschichtlicher Sicht betrachtet werden, sondern unter künstlerischen, kulturellen und architektonischen Gesichtspunkten.

Dabei wurden Fragen ausgeklammert, die für einen grossen Teil der Schweizer Öffentlichkeit im Vordergrund stehen: ob Autobahnen sinnvoll oder verzichtbar sind, ob sich ihr Lärm oder ihr Ausstoss an Schadstoffen begrenzen lässt, ob sie Probleme wirklich lösen oder lediglich Neue schaffen.

Die Architektin Flora Ruchat-Roncati hält es sogar für möglich, die Landschaft der Autobahn zu geniessen. Sie fährt nicht gerne selbst, sondern sitzt lieber neben dem Fahrer, um die «unendliche, fast filmische Perspektive» zu erleben.¹²



Was tun gegen den Lärm?

Umgang mit Umweltansprüchen

Beim Bau der Autobahn sah man in ihr vor allem den Fortschritt; ihr Bau wurde gefeiert, während auf umweltpolitische Fragen nicht eingegangen wurde. Man führte die Nationalstrassen bis in die Innenstädte hinein, um alles gut erschliessen zu können. Lärmbelastung, erhöhte Schadstoffwerte, Unfälle und Veränderungen des ursprünglichen Ortschaftsbildes zeigten sich erst später. Während die Bevölkerung sich zur Zeit des Autobahnbbaus in einer Fortschritts- und Technik-Euphorie befand, kam die Umweltbewegung erst in den 70er Jahren auf, als sich erste Signale einer Umweltkrise zeigten. Neben der Atomkraft war das Auto zum Symbol der Umweltzerstörung geworden. Es wurden Stimmen laut, die eine Wiedergutmachung für erlittene Schäden forderten. Auch die heutigen Verfahren zur Schalldämmung und Abgasfilterung haben ihre Wurzeln in dieser bewegten Zeit.

Heutige Möglichkeiten

Bereits 1960 veröffentlichte der Stadt-Anzeiger einen Artikel unter dem Titel «Die Geissel unserer Zeit: Der Lärm». Heute haben wir es mit einer deutlich höheren Lärmbelastung zu tun, obwohl in der Zwischenzeit verschiedene Möglichkeiten zum Lärmschutz entwickelt wurden:

Am weitesten verbreitet sind die konventionellen Lärmschutzwände. Ein weiteres Vorgehen ist die Einhausung¹³ der betreffenden Strasse. In Opfikon war eine solche Lösung wegen der gewünschten Überbaubarkeit nicht möglich, während dieses neue Verfahren in München bereits auf einer Strecke von 600 Metern umgesetzt wurde.

Am ehesten mit dem Opfiker Vorhaben ist das Projekt der Autobahnüberdeckung im

Zentrum der Gemeinde Altendorf zu vergleichen: Die A3 hat eine ähnliche Entstehungsgeschichte wie die N11, auch hier wurde ein Dorf zerschnitten. Die Bevölkerung setzte sich ab 1978 für eine Überdeckung ein. Mit dem nun vorliegenden Projekt kann eine Überdeckung der A3 auf einer Länge von 560 Metern realisiert werden. Gleichzeitig konnte mittels Lärmschutzmassnahmen in den Siedlungen die Einhaltung der Grenzwerte nach Lärmschutzverordnung sichergestellt werden. Der Deckel ist mit einer Sportanlage und einem Rasenspielfeld teilweise überbaut.

Ein weiteres Projekt in dieser Reihe ist die Eindeckung und naturnahe Gestaltung der Entlisbergsschneise der A3 in Zürich, die ab Frühjahr 2005 den Stadtbewohnern nach fast vier Jahrzehnten wieder als Naturfläche zur Verfügung steht.

Auf die Frage, ob das Projekt Opfikon für die Schweiz wegweisend sein könnte, um künftig mit solchen Überdeckungen neues Bauland zu gewinnen, meint Herr Bachmann vom Tiefbauamt, dass diese Art von Baulandnutzung nicht attraktiv und zu teuer ist, wenn man allein zum Zwecke der Landnutzung eine Überdeckung erstellen würde. Zudem ist es unmöglich, die Häuser zu unterkellern.

Dass solche Flächen aber trotzdem nutzbar sind, zeigen beispielsweise der Schöneich- und der Milchbucktunnel.¹⁴

Im Folgenden einige ausgewählte Beispiele von Lärmsanierungen im Kanton Zürich:

Lärmschutzwände:

Sanierung Sihlhochstrasse (A3) per Ende 2002.

Sanierung Knonau (A4): Vorgesehen sind Dämme und Wände entlang dem bestehenden, noch nicht in Betrieb genommenen Autobahnstummel im Bereich des Dorfes Knonau.

Sanierung Alemannenweg in Rüschiikon (A3) per Ende 2002.

Sanierung Limmattal (A1): Im Abschnitt Dietikon-Zürich-Hardturm ist die Erneuerung der bestehenden Lärmschutzbauten vorgesehen.



Interviews

Erhard Sydler, Wallisellerstr. 37, Opfikon

Zwanzig Jahre wohne ich bereits hier, die Autobahn gab es schon, als wir herzogen. Schon damals sprach man aber von einer Überdeckung, wegen dem Lärm. Der war aber noch nicht so tragisch, er wurde erst stärker, als die Nordumfahrung gebaut wurde. Da hat man die massive Verkehrszunahme dann schon gemerkt. Vor allem im



Herbst, wenn das Laub der Sträucher zwischen dem Haus und der Autobahn fiel. Die waren sonst eine Art natürlicher Lärmdämpfer. Im Sommer musste man sich halt vorstellen, man sei im Liegestuhl am Meer und höre das Rauschen der Wellen. Das war wirklich nicht schlimm. Ausserdem wussten wir ja bereits, auf was wir uns einlassen, als wir hierherzogen! Es hat nämlich auch Vorteile, an so einer Lage zu wohnen – in einem stillen Quartier muss man auch ruhig sein, um die Nachbarn nicht zu stören. Hier aber konnten die Kinder laut sein und spielen so viel sie wollten. Ausserdem konnten wir im Sommer am Abend draussen sitzen bis spät in die Nacht und reden, das war kein Problem. An anderen Orten wird das dann schon als Störung empfunden.

Als das Projekt mit dem Autobahndeckel dann anfang konkret zu werden, anfangs der 90er Jahre, und es doch nicht richtig vorwärt ging, da fing man schon an zu «plangen». Da wurde uns auch der Lärm bewusster, man sah gewisse Sachen anders. Es gab dann zwei

Projekte – ein günstigeres des Bundes, nur für den Lärmschutz, und ein teureres, an dem sich Opfikon auch beteiligte, und das bebaubares Land geben sollte. Das wurde dann auch angenommen. Wir und die Nachbarn hier waren ja alle für die günstigere Variante. Bei der jetzigen wussten wir halt nicht, was alles auf uns zukommt. Wir wollten das Risiko nicht eingehen, auf einmal ein Hochhaus vor dem Garten zu haben! Jetzt werden es Fussgänger sein, ein Tschuttiplatz, vielleicht eine Alterswohnsiedlung... Das wurde aber erst im Nachhinein bekannt. Mit dem heutigen Stand bin ich ganz zufrieden, auch wenn der Baulärm zum Teil wahnsinnig laut war. Da die Gegend früher ein Ried war, und der Untergrund deshalb teilweise sumpfig ist, mussten Betonpfähle in den Boden gerammt werden. Das war sehr lärmig; unser ganzes Haus vibrierte bei den Bauarbeiten. Eben, die Belastung während der Bauzeit war schon da. Aber es hatte auch gute Zeiten. Die schönste Phase war im Juli/August 2004, als sie noch immer am Bauen waren, der Deckel aber bereits erstellt war, und die Wallisellerstrasse gesperrt wurde. Da war es das ganze Wochenende so ruhig wie auf einer Insel. Zum Glück waren wir dann hier, und nicht in den Ferien. An den Fluglärm haben wir uns gewöhnt, die Flieger sind für uns kein Thema. Ich denke, im Grossen und Ganzen wird die Zukunft hier gut!

Elsa Grimm, Alterszentrum Giebeleich, Glattbrugg

Oh, ich wohne schon lange hier, seit 1933. Als meine Eltern mit uns herkamen, war Opfikon noch ein Dörfli, ich würde mal sagen es hatte etwa 1300 bis 1400 Einwohner. Hier lernte ich später auch meinen Mann kennen. Mein Ehemann arbeitete in der Gemeinde, er hatte von 1961 bis 1972 das Ressort Strassen unter sich. Damals wurden viele Strassen gebaut, auch die Autobahn.

Aber ich weiss nicht mehr was er darüber erzählte, wir vergessen doch alles. Ausserdem wurde die Autobahn vom Kanton gebaut, er hatte also nicht so viel damit zu tun. Er musste oft Landkäufe machen und mit den Grundbesitzern sprechen, damit die vielen Strassen gebaut werden konnten. Die Autobahn hat man schon etwas gehört, aber mich hat das nie gross gestört, ich habe mich nie



über solche Sachen aufgeregt. Es ist ja gestört, wie es heute ein Theater gibt wegen etwas Fluglärm. Hier im Altersheim habe ich auch ein Zimmer auf die Strasse, und der Autolärm von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts stört mich nun auch, aber da kann man halt nichts machen. Mit der Autobahn verbinde ich auch kein spezielles Erlebnis. Sie ist gekommen, und dann hat man halt damit gelebt. Ich könnte auch nicht mehr so genau sagen, wie die Leute hier zur Zeit des Autobahnbaus darüber geredet haben. Wir hatten damals zwar ein Restaurant... es hatte sicher Leute, die dagegen waren, es gibt ja auch heute bei allen Sachen Leute, die dafür und andere, die dagegen sind. Ja wissen Sie, da ist halt einfach der Flughafen gekommen, und mit ihm die Verdienstmöglichkeiten. Deshalb hat es dann auch immer neue Zuzügler gegeben. Aber Negatives über den Lärm hat man nicht so gehört. Aber als sie mit dem Bau fertig waren, sind dann vielleicht einige Anstösser gekommen und haben sich beklagt. Aber die Neuzuzügler wussten ja, dass sich die Auto-

bahn hier befindet. Und das mit der Überbauung... ja, das ist auch ein paar Jahre gegangen, bis es so weit war. Zuerst sollte der Kanton bauen, dann hat aber die Gemeinde doch noch daraufgezahlt, weil sie auf dem Deckel bauen wollten. Also ich glaube, das wäre nicht nötig gewesen, aber sie wollten es halt überbauen. Aber vielleicht bringt es ja etwas, vielleicht bauen sie ja Spielplätze für Kinder oder Fussballplätze, aber von dem wird noch nicht viel geschrieben. Von wo ich das Projekt kenne, ja, das weiss ich nicht mehr. Es ist einfach allgemein darüber geredet worden, und da gab es so Infoveranstaltungen, aber da gingen die Frauen ja nicht hin, nur die Männer, vielleicht ist das heute anders. Es gibt schon Leute, die die Bauarbeiten verfolgt haben, vor allem Männer, als Frau gehst du da nicht so «go luege». An der Einweihung im September bin ich natürlich nicht gewesen, wenn man so alt ist kann man nicht mehr alles machen. Wissen Sie, das Zeug ist ja auch immer am Abend, da gehen wir nicht mehr hin. Wir sind froh, wenn wir dann zufrieden zuhause und versorgt sind. Ich weiss auch nicht, ob ich den Deckel nutzen werde. Aber «go luege» gehe ich sicher mal. Es wird ja immer schwieriger für uns, aber sie fahren uns sicher mal runter. Ist ja gleich neben dem Friedhof.

Die Zukunft von Opfikon sehe ich nicht so rosig. Nein, das darf ich nicht so sagen. Aber sie haben halt nicht mehr so viel Geld, früher waren wir eine reiche Gemeinde. Durch die Landverkäufe verloren wir halt Geld. Und durch die Bauarbeiten jetzt, das kostet ja unglaublich viel. Ich habe gehört, die Steuern sollen 7% steigen, früher waren wir ja für den niedrigen Steuerfuss bekannt. Die vielen Ausländer hier brauchen halt auch viel Geld. Ich wünsche der Gemeinde aber, dass sie gut weiterleben kann. Es gibt sicher schwere Zeiten, glaube ich. Aber vielleicht darf man nicht alles so schwarz sehen.

Hans Peter Friess, früher Opfikon, heute Winterthur

Ursprünglich kam ich als Primarlehrer nach Opfikon, danach wurde ich in die Lehrerbildung berufen. Ich wäre allerdings nicht als ortsansässiger Lehrer in die Gemeinde arbeiten gegangen. Öffentliche Belange haben mich schon immer interessiert.

Der Bau der Flughafenautobahn war für mich eine Ungeheuerlichkeit. Was mich speziell dabei beschäftigte war, dass man die politischen Strukturen der letzten 150 Jahre einfach nicht beachtete. Ein gewachsenes Dorf mit seinen historisch gewachsenen Strukturen wie Strassen, Wege, Wohnhäuser und Nachbarschaften, dem Flusslauf und dem Friedhof, wurde ungefragt durch einen tiefen, lärmenden Strasseneinschnitt entzweigeschnitten. Man hat sich damals nicht einmal bemüht, die Bevölkerung nach ihrer Meinung zu fragen. Die Begründung dafür war, dass sich eine Dorfgemeinschaft gemäss dem Mehrheitswillen der Stimmbürger den wirtschaftlichen Forderungen und Interessen eines Landesflughafens zu unterziehen habe. Minimierung des Schadens war damals aus finanziellen Gründen kein Thema. Oft stand ich auf der Schulbrücke, sinnierend, wie die zerstörte Siedlungsstruktur wieder zusammengefügt werden könnte. Als Opfikon durch Volksentscheid offiziell zur Kleinstadt erklärt wurde, wurde auch ein Parlament gebildet. Da hat man auch gemerkt, dass das Parlament etwas Einfluss auf die politischen Entscheidungen nehmen kann. Schon bald nahm es mir den Ärmel rein. Ich wurde 1982 in die Exekutive gewählt, als Vorsteher des Gesundheitsressorts. Unter den pendenten Geschäften fand ich z.B. auch eine vom Stadtparlament überwiesene Motion Fuchs von 1978, mit dem Auftrag eine Lärmschutzvariante entlang der Flughafenautobahn vorzulegen, eine Vorlage auszuarbeiten und den erforderlichen Kredit einzuholen. Dieses



Begehren war kennzeichnend für die damalige Aufbruchstimmung bezüglich Sensibilisierung für Umweltfragen aller Art. So wurde als erstes bis 1984 auf mein Begehren eine Umweltschutzabteilung in meiner Verwaltungsabteilung aufgebaut. Andere Gemeinden rings um den Hardwald und im Bezirk Bülach folgten dem Opfiker Beispiel. Alle Ressortvorstände der gleichen Verwaltungsabteilung trafen sich vierteljährlich zum Gedankenaustausch in Opfikon.

Als wir diese Umweltstelle hatten, konnten wir mit der Aufbauarbeit für den Lärmschutz an der Autobahn beginnen. Die Zusammenarbeit mit dem städtischen Bauamt war vorzüglich. 1984 war dann der Start in Form eines Kredits für einen Ideenwettbewerb zum Thema Lärmschutz mit Variantenvorschlägen. In die Jury holte ich Fachleute aus der ETH, aus der kantonalen Verwaltung und bautechnische Spezialisten aus dem Opfiker Bauamt. Das Projekt einer einfachen, nicht bebaubaren Überdeckung des Ingenieurteams Walter Bosshard Partner, Dübendorf, obsiegte. Die Zusammenarbeit mit dem Gewinnerteam war sachbezogen und stets gut. Während die Projektvorlage noch ausgearbeitet wurde, lief parallel dazu bereits der Aufbau der Unterstützung durch die kantonale Verwaltung. Dies brauchte Fingerspitzengefühl und viel beharrliche Überzeugungsarbeit, denn ohne kantonale Mithilfe hätten wir keine Aussicht auf Bundesbeiträge gehabt. Es ist mir wichtig zu betonen, dass mich die Leute in der Opfiker Verwaltung immer vollstens unterstützt haben. Deshalb möchte ich hier meinen Dank an die kommunalen und kantonalen Verwaltungsangestellten und Regierungsräte aussprechen. Die vielen Überzeugungsgespräche

mit den künftigen Deckelanstössern gaben mir Einblick in vorhandene Vorbehalte und Misstrauen gegenüber den politisch Verantwortlichen. Nach Vorliegen der Zustimmung zum Projekt durch den Kanton, erfolgte auch die Zustimmung durch Stadtrat und Parlament. Die Projektierung war eine hochspannende Phase für mich. Der Kantonsingenieur hat uns dann den Vorschlag gemacht, den Deckel bebaubar zu machen. Mit dieser Ausbauvariante überzeugten wir sogar die zuständigen Bundesstellen. 1993 stimmte das Gemeindeparlament dann der Kreditvorlage für den Gemeindebeitrag von 15 Mio. Franken zu. Im April 1994 entschied sich das Volk mit grosser Mehrheit für den Autobahndeckel. Das war für mich damals die entscheidende Genugtuung und der richtige Moment um die Verantwortung abzugeben und aus dem Stadtrat Opfikon zurückzutreten.

In der zehnjährigen beharrlichen Aufbauarbeit begleitete mich als roter Faden immer wieder das Argument der Wiedergutmachung einer gesellschaftlichen, siedlungs-technischen und historischen Verwundung. Mir war wichtig, dass die gewachsenen Wege und Nachbarschaften wieder bestehen können, im Sinne einer Wiedergutmachung. Das Gute war, dass ich beruflich nicht involviert war. Ich war zwar an einer Lösung interessiert, wollte dem Projekt aber nicht meinen Stempel aufdrücken. Es war natürlich eine schrittweise Entwicklung, es brauchte Zeit, um die Leute nicht nur zu überzeugen, sondern sie auch für die Sache zu gewinnen. Was mir dabei gefallen hat, war die menschliche Seite: ich durfte enorm viele Leute kennen lernen. Ich denke, dass diese Kleinarbeit sehr wichtig für das Gelingen des Projekts war. Aber ich möchte betonen, dass es aus der Sicht einer Kleinstadt ein riesiges Bauvorhaben war. Zwanzig Jahre dauerte der Prozess von der Eingabe des Stadtrat-

antrages bis zur Fertigstellung der Überdeckung. Es ist ein Musterbeispiel für Bauvorhaben solch vernetzter Konstellationen. Alle Schäden konnten leider nicht behoben werden, dazu gehört unter anderem der Friedhof.

Ich glaube, in technischer Hinsicht hat dieses Projekt damals wegweisend gewirkt. Dabei denke ich weniger an die Ingenieursarbeit, sondern an die politischen Entscheidungen. Dass es möglich war, dass dabei der Gedanke der Wiedergutmachung und die Ehrfurcht vor dem Gewachsenen eine entscheidende Rolle spielen konnten. In der Aufbruchstimmung der 80er/90er Jahre entstanden grosse Umweltverbände, zu deren Tagungen ich zu Referaten eingeladen wurde. Und plötzlich musste ich auch in Nachdiplomlehrgängen für Architekten Vorträge halten. Da kamen hunderte von Leuten, die haben uns gefragt, wie habt ihr das gemacht? Wie geht man da vor? Dieses Echo war natürlich erfreulich.

Vor sieben Jahren sind wir nach Winterthur gezogen. Die dreissig Jahre, die wir in Opfikon gelebt haben, waren wunderschön – allerdings war es auch ein sehr intensiver Lebensabschnitt. Im Nachhinein habe ich manchmal das Gefühl, dass ich zwei bis drei parallele Leben geführt habe.

Opfikon hat eine Wunde, die geschlossen wurde und Seiten, wo es sich neu entwickeln kann. Ich hoffe sehr, dass von den Leuten die hier wohnen, auch in Zukunft der Gedanke an ein lebendiges Gemeinwesen getragen wird – wenn die kleinen Zellen stimmen, wie ein funktionierender «Dorf-Träff» sowie Vereine und kulturelle Veranstaltungen, dann hat die Stadt Zukunft. Ich denke, Opfikon hat noch ein grosses Potenzial an Zukunftsentwicklung. Es sollte übernommen werden von Leuten, die Verantwortung übernehmen können. Für mich ist wichtig, dass auch junge Leute und Frauen dabei sind.

Quellen und Anmerkungen

Zeitungen / Broschüren:

- Stadt-Anzeiger (Archiv im Stadt-Anzeiger neben Stadthaus Opfikon)
- Vorstadt
- Stadtführer von Opfikon-Glattbrugg 2002
- Neujahrsblatt 1986 (war erstes Neujahrsblatt, hat sich auch mit Verkehr beschäftigt, dieses Jahr 20. Jubiläum!)
- Opfikon – Lebensraum mit Zukunft. Gesellschaftspolitische Leitlinien für Opfikon
- Identität Opfikon: Aktionsprogramm
- Broschüre zur Einweihung der neuen Thurgauerstrasse und des ersten Teilstücks der Nationalstrasse N1b zum Flughafen am Samstag, 2.6.1962
- «Annähernd perfekte Peripherie», Glattalstadt / Greater Zurich Area, Mario Campi, Franz Bucher, Mirko Zardini, 2000.

Bücher:

- Die Schweizer Autobahn. Martin Heller, Andreas Volk (Hrsg). Zürich, 1999.
- Die Geschichte der Strasse: vom Trampelpfad zur Autobahn. Maxwell G. Lay. Frankfurt, 1994.
- Der schweizerische Nationalstrassenbau. Dr. Robert Ruckli. Luzern, 1972.
- Verkehr wohin? Peter Krebs. Zürich, 1996.
- 200 Jahre Tiefbauamt Kanton Zürich. Zürich, 2002.
- Die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes. Bern 1959.

Internet:

- www.opfikon.ch
- www.glow.ch
- www.laerm.zh.ch
- www.hereinspaziert.ch

Ämter:

- Bauamt Opfikon
- Baudirektion des Kantons Zürich, Tiefbauamt, 8090 Zürich

¹ Dabei handelt es sich nicht um einen echten Tunnel, obwohl er so aussieht.

² Das Interview mit Herrn Friess befindet sich im Anschluss an diesen Artikel.

³ Heute Autobahn A51.

⁴ Siehe auch Neujahrsblatt 1986: Opfikon Transit.

⁵ Nach dem erfolgreichen Feldzug gegen die Rätier 15. v. Chr., begann der Bau der römischen Heerstrassen auch im Gebiet der heutigen Schweiz.

⁶ Der 1753 gefundene Topf mit römischen Münzen wurde an der Stelle des heutigen Überganges der Glatt gefunden.

⁷ Dabei handelt es sich um ein Scheibenrad aus Ahornholz, das der Horgener Kultur zugeschrieben wird und sich heute im Schweizerischen Landesmuseum befindet.

⁸ Siehe auch Neujahrsblatt 1989, Oberhauserriet, die Schiffbarmachung der Glatt.

⁹ Dies wird wohl auch für die Zukunft der Fall sein. Überlaufende Projekte siehe auch Neujahrsblatt 2003: glow. Eine Vision wird Wirklichkeit?!

¹⁰ Dr. Robert Ruckli, Der schweizerische Nationalstrassenbau, 1971.

¹¹ Stadt-Anzeiger, 23.11.1959.

¹² Flora Ruchat-Roncati, Architektin, In: Die Schweizer Autobahn, 1999.

¹³ Dies meint die Erstellung einer gläsernen Überdachung der Strasse in Form eines Hauses.

¹⁴ Ein Interview von Gregor Waser, 15.10.2002, mit Arthur Bachmann, dem Projektleiter Nationalstrassen im Tiefbauamt des Kantons Zürich.

¹⁵ Camy Ly, Bauleiter der Überdeckung Opfikon, anlässlich des Schulklassenbesuchs, 16.4.2004. zu finden unter www.laerm.zh.ch

Zeichnungen Seiten 4 und 9:

Was kommt auf den Deckel?

Zeichnungen der Schüler aus der 4. Klasse von Sophie Mundwiler, Höngg.

Impressum: Herausgegeben von der Arbeitsgruppe der Neujahrsblätter im Auftrag des Stadtrates Opfikon. Victor Bächer, Silvano Bernetta, Brigitte Bischoff Bleiker, Paul Landolt (Leitung), Markus Mendelin, Urs Jäggin, André Willi (Sekretariat).

Sammelkassetten sind erhältlich bei: Stadtverwaltung, Oberhauserstr. 25, 8152 Opfikon.

Gestaltung: Mendelin + Partner, Opfikon, Druck: rtk print, Kloten.

© Stadt Opfikon 2005