

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: 12

Artikel: Kulturgut Nationalstrasse
Autor: Salm, Karin / Weidmann, Ulrich / Eugster, Lorenz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965858>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 30.03.2025

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

Kulturgut Nationalstrasse

Auf Basis einer Farbstiftskizze ist das Projekt Nordumfahrung Zürich gediehen. Die Verbindung von landschaftlichen Räumen gewinnt Silber. Ein Gespräch mit den Preisträgern.

Gespräch:
Karin Salm
Foto:
Anne Morgenstern

Wir treffen uns beim Westportal der Autobahnüberdeckung Katzenssee siehe Hochparterre 10/21. Auf dem Spiel- und Grillplatz stehend, blicken wir über eine sanft modellierte Landschaft mit Wiesen und Feldern in Richtung Katzenssee und auf eine grosse Naturschutzfläche. Menschen und Hunde dürfen diese Fläche nicht betreten.

Welchen Stellenwert hat dieser Ort innerhalb des ganzen Projekts Nordumfahrung?

Lorenz Eugster: Er hat einen zentralen Stellenwert, weil hier vieles zusammenkommt. Diese 600 Meter lange Naturschutzfläche liegt direkt über der Autobahn, sie verbindet die beiden Landschaften links und rechts davon und ist eine Lärmschutzmassnahme für das angrenzende Wohnquartier. Dass hier auch ein Grill- und ein Spielplatz entstanden sind, entspricht einem Bedürfnis der Anwohner-

rinnen und Anwohner. Ich bin ehrlich gesagt erstaunt und darum auch hoch erfreut, dass an diesem trüben Oktobertag so viele Kinder hier spielen. Wie gross die Frequenz der querenden Wildtiere ist, weiss ich noch nicht. Aber aufgrund unseres Gesprächs bin ich angespornt, dieser Frage nachzugehen.

Ulrich Weidmann: Für das Projekt haben dieser Spielplatz mit Grillstelle und vor allem der Autobahndeckel eine grosse Bedeutung. Mit dem Ausbau der Autobahn haben wir der Natur Fläche weggenommen, die wir per Gesetz ersetzen oder kompensieren müssen. Mit den drei Hektar Naturschutzfläche geben wir der Natur zurück, was wir ihr genommen haben. Damit hat sie einen wesentlichen Einfluss auf die Ökobilanz.

Für die Nordumfahrung haben Sie, Lorenz Eugster, den Konzeptplan «Landschaft und Querbezüge» erstellt.

Das ist eine Farbstiftskizze, die einen Überblick über die Landschaftsräume entlang der Nordumfahrung bietet. Diese Skizze wirkt überraschend einfach angesichts der Komplexität des Projekts.

→



Ulrich Weidmann

Der 62-jährige Ingenieur leitet die Projektierung und die Realisierung Nordumfahrung im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA), Winterthur.

Lorenz Eugster

Der 46-jährige Landschaftsarchitekt ist Gründer des Büros Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau Zürich. Er zeichnet verantwortlich für die landschaftliche Begleitplanung der Nordumfahrung Zürich.

→ **Lorenz Eugster:** Diese Skizze ist vor vierzehn Jahren entstanden und bietet eine gezeichnete Analyse der Potenziale der verschiedenen Landschaftsräume, die die Autobahn durchquert. Ihnen ist sicher auch aufgefallen, dass die Skizze quasi über den Zaun frisst und deutlich über das Infrastrukturprojekt hinausgeht. Das war nötig, um Schwung zu holen, um im eigentlichen Projektperimeter gute Antworten zu finden. Ich hatte auch nie die Vorstellung, dass ich hier alles dirigieren könnte. Die Skizze war ein Instrument, um alle Leute an einen Tisch zu bringen und eine gemeinsame Grundlage zu haben. Es waren ja sehr viele, die mitgeredet haben: Vertretungen von Grün Stadt Zürich, vom Quartierverein, vom kantonalen Amt für Landschaft und Natur, von den Gemeinden, von den Fachstellen des ASTRA und weitere.

Ulrich Weidmann: Für einen Ingenieur war diese Farbstiftskizze tatsächlich etwas speziell. Aber hier handelte es sich ja um das Landschaftsbild, und das hat nur am Rande etwas mit der Autobahn zu tun. Die haben wir so gebaut, wie sie gebaut werden muss. Daneben und darüber sind Landschaftsräume entstanden. Sie gehören auch dazu, weil wir uns bewusst sind, dass unsere Strassen starke und sichtbare Zäsuren in der Landschaft darstellen. Es ist selbstverständlich, dass wir die Infrastruktur mit der Landschaft in Einklang bringen müssen. Aber diese Einbettung gehört nicht zur Kernkompetenz des Ingenieurs, sondern zu der des Gestalters.

Der Landschaftsplaner ist also selbstverständlicher Teil der Projektorganisation?

Ulrich Weidmann: Unbedingt! Erst recht, weil schon früh im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfungen festgelegt wurde, wie wir mit der Landschaft umgehen mussten.

2008 haben Sie Ihre Farbstiftskizze gemacht, 2026 wird der Ausbau der Nordumfahrung Zürich abgeschlossen sein. Ich nehme an, dass in diesen knapp zwanzig Jahren neue technische Möglichkeiten und neue Anforderungen aufgetaucht sind.

Ulrich Weidmann: Ja, zum Beispiel das Strassenabwasser. Heute muss jeder Tropfen Wasser, der auf eine Autobahn fällt, gereinigt werden, bevor er in ein Gewässer geleitet werden kann. Das verursacht Kosten.

Lorenz Eugster: Wegen einer Behandlungsanlage für das Strassenabwasser musste an einer Stelle eine 400 Jahre alte Eiche gefällt werden. Dass wir keine andere Lösung gefunden haben, war für mich schwer zu verdauen. Das war ein Abwägen der Werte. Gut möglich, dass man das in sieben Jahren nicht mehr tun müsste. Gleichzeitig ist die Naturschutzfläche – also die über hundert Millionen teure Überdeckung der Autobahn – auch ein gutes Anschauungsbeispiel dafür, wie viel Geld wir in Zukunft in Naturschutz- und Artenförderungsprojekte investieren müssen, wenn wir den Artenschwund bremsen und die Dienstleistungen von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage aufrechterhalten wollen.

Wie behält man über eine so lange Zeit die Ausdauer?

Lorenz Eugster: Wichtig ist eine adaptive Haltung. Zudem haben wir uns gefragt, wie wir die Idee der Skizze und die Anforderungen an die Gestaltung greifbar machen können, sodass sie den langen Planungsprozess überleben. Darum haben wir ein im Grunde einfaches Instrument mit sogenannten Objektblättern entwickelt: Die Nullnummern betrafen die allgemeinen Themen, 1 bis 4 entsprachen den Ingenieurlosen. Dabei haben wir die Ziele und die Ansprechpartner mit Telefonnummern festgehalten, damit keiner sagen konnte, dass er nicht gewusst habe, wer zuständig sei oder worum es genau ging. Das hat funktioniert und war vor allem auch wichtig für Leute, die neu dazu stiessen. Wichtig war auch, allen Beteiligten klarzuma-

chen, dass nicht ich derjenige bin, der gestaltet, und die anderen nur bauen, sondern dass die Bauenden gestalten. Ich habe nur die «roten Fäden» – also die Gestaltungsvorgaben – festgelegt.

Ulrich Weidmann: Lorenz Eugsters Gestaltungsvorgaben für die Lärmschutzwände oder die Portalzonen waren sehr wertvoll – unsere Ingenieure und Detailplaner mussten nicht bei null anfangen und nach eigenem Gusto entscheiden. Das erforderte allerdings Überzeugungsarbeit, denn für Ingenieure sind solche Vorgaben ungewohnt.

Lorenz Eugster: Entscheidend war für mich, das Vokabular und die Prozesse des Infrastrukturbaus zu kennen, um den richtigen Tonfall zu finden. Es geht auch ums Rollenverständnis. Bei Projekten wie etwa der Gestaltung des Raums um ein Wohn- oder Schulhaus bin ich der Projektverfasser. Bei der Nordumfahrung kam diese Aufgabe den Ingenieuren zu. Ich hatte ein Begleitmandat, und meine Aufgabe bestand auch darin, zu den vielen Auflagen und Einwendungen eine Art Übersetzungsarbeit zu leisten.

Ulrich Weidmann: Wir hatten stapelweise Stellungnahmen und mehr als hundert Einsprachen.

Interessant ist, dass das ASTRA mit den Strassen eine Infrastruktur baut, die funktional ist.

Aber gleichzeitig baut das ASTRA auch Landschaft.

Ulrich Weidmann: Das ist ein Bestandteil des Nationalstrassenbaus. Diese Ausgleichsfläche über der Autobahn ist übrigens im Grundbuch festgehalten.

Nun hat der Bund 2020 die «Strategie Baukultur» festgelegt, um die Gestaltung des Lebensraums zu verbessern. Inwieweit ist diese Vision bei den Ingenieuren verankert, sodass sie einen Beitrag zu einer hohen Baukultur leisten?

Ulrich Weidmann: Grundsätzlich haben wir einen Auftrag, den uns die Bevölkerung über die Politik erteilt: Wir bauen Strassen und verwenden dafür Mittel der öffentlichen Hand. Wir sind also nicht die Kreativen und nicht frei in dem, was wir tun. Wir planen und realisieren im Rahmen von Vorgaben und Verordnungen und nicht nach Gutdünken. Die Überdeckung der Autobahn haben wir nicht gebaut, weil wir sie so schön finden, sondern weil die Vorgaben das verlangt haben. Die Kunst besteht darin, dass man mit dem vorhandenen Geld das Optimum herausholt, dazu gehört auch die Ästhetik. Bei der Funktionalität – dazu gehören die Sicherheit, der Natur- und der Gewässerschutz – gibt es keine Abstriche.

Lorenz Eugster: Der Nationalstrassenbau ist in der Schweiz ein Kulturgut. Auch andere Infrastrukturprojekte, etwa die Gotthardbahn, sind identitätsbildend. Für mich stand schon früh fest, dass ich an solchen Projekten beteiligt sein wollte. Eine Strasse, die ich besonders interessant finde, ist die Halbaubahn zwischen Payerne und Le Châlet-à-Gobet, gebaut für die Expo 64. Das ist eine der schönsten Kunststrassen der Schweiz – neben den Passstrassen natürlich.



Aus einer Zeichnung wird Landschaft
Lorenz Eugsters Farbstiftzeichnung zum gesamten Gebiet der Nordumfahrung N1/N20 diente ihm als Grundlage für die fast zwei Jahrzehnte dauernde Arbeit an der Landschaft. Die Übersicht zeigt die Zusammenhänge und die Lektüre des Landschaftsraums. Auffällig sind unterschiedlich akzentuierte landschaftliche Verbindungen quer zur Autobahn. Als Kompensation für den zerstörten Naturraum wurde die Überdeckung Katzenssee gebaut. Sie dient jedoch nicht als Siedlungsraum, sondern als Naturgebiet. Die Ökologin Marianne Eicher hat dafür, wie auch für viele Hektar Böschungen und Ausgleichsflächen, die passenden Saat- und Pflanzmischungen ermittelt. Auch Nutzungen neben der Autobahn, etwa für Strassensicherheit, Umweltschutz, Kulturraum, Natur, Vernetzung und Erholung, konnten erfolgreich integriert werden. Konkret bezeichnet der Plan Orte, an denen etwa Durchblicke erhalten, Infrastrukturen inszeniert, Ausblicke gestärkt, neue Querungen und Achsen geschaffen oder Ortsränder ausgezeichnet werden sollen.

**Lorenz Eugster
Landschaftsarchitektur
und Städtebau**
Das Büro wurde 2009 von Landschaftsarchitekt und Raumplaner Lorenz Eugster gegründet und beschäftigt heute achtzehn Mitarbeitende aus den Bereichen Landschaftsarchitektur und -planung sowie Architektur. Es kultiviert eine integrale Sicht auf die Themen Landschaft und Freiraum: «Freiraumgestaltung muss übergeordnete raumplanerische und städtebauliche Triebkräfte verstehen, integrieren und in spezifische Lösungen und Bilder übersetzen», sagt Lorenz Eugster.

Landschaftliche Begleitplanung Nordumfahrung Zürich, 2007-2021

Auftraggeberschaft:
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Winterthur
Gestalterische Beratung der Gesamtprojektleitung, Grundlagen bis 2008:
Feddersen & Klostermann, Zürich; Zai & Partner, Baar; Cometti Truffer, Luzern
Gestalterische Beratung der Gesamtprojektleitung und Vorgaben Kunstbauten und Landschaft zu Händen der projektierenden Ingenieure: Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich, bis 2013
mit Zai & Partner, Baar
Ausschreibung und Begleitung Pflanzungen offene Strecke: Ilu, Uster, mit Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau, Zürich
Bauleitung Landschaftsarchitektur: SKK, Wettingen
Ökologische Baubegleitung Überdeckung Katzenssee: Planikum, Zürich
Bausumme: rund Fr.940 Mio.



Die Jury sagt

Landschaft durch Infrastruktur

Die Gestaltungsvorgaben zur Nordumfahrung Zürich schälen das landschaftliche Potenzial von Verkehrsinfrastrukturanlagen heraus. Die Förderung von Ökologie und Biodiversität ist bei solchen Bauvorhaben schon lange gesetzlich verankert, aber erst die gestalterische Beratung der Ingenieure macht aus der Umsetzung des Verkehrsprojekts ein grossmassstäbliches Landschaftsarchitekturprojekt in der Kulturlandschaft. Das Resultat ist eine grosszügige und selbstbewusste wie auch eine dezente und rücksichtsvolle Gestaltung des umfangreichen Verkehrsbauwerks entlang der nördlichen Stadtkante von Zürich. Fließende Linien und einheitliche, ruhige Lösungen in Grossform und Detail zeichnen das Projekt aus. Sie stärken die Kulturlandschaften entlang des Einschnitts; die Autobahnüberdeckung beim Katzenssee bringt wieder etwas Ruhe und Weite in das gewachsene Quartier am Stadtrand. Der lange Atem des Landschaftsarchitekten, der das Projekt schon ab 2007 begleitete, hat nachhaltig in die Ingenieurteams hinein- wie auch in die Landschaft hinausgewirkt. ●