

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 36 (1997)
Heft: 1: Transportwege und Landschaft = Voies de communication et paysage

Artikel: Unter, über und neben dem Verkehrsfluss = Sous, sur et à côté de la circulation
Autor: Engel, Gerwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-137999>

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: 11.05.2025

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

Unter, über und neben dem Verkehrsfluss

Gerwin Engel,
Dipl. Ing., Landschafts-
architekt BSLA,
Atelier Stern & Partner,
Zürich

Eine Ironie des Geschehens: Die Autobahnbauwerke sind Verursacher gewaltiger Eingriffe in das Landschafts- und Stadtgefüge – trotzdem wird an der Sihl ein Naturentwicklungsgebiet entstehen, das in dieser Ausdehnung ohne Autobahnbau wohl nicht realisierbar wäre.

Ironie du sort: les chantiers autoroutiers empiètent largement sur le tissu paysager et urbain; néanmoins, le long de la Sihl va se créer une zone de développement du paysage fluvial, des milieux naturels qui n'auraient pas été réalisable à cette échelle si l'autoroute n'avait pas été construite.

Das Autobahndreieck Zürich-Süd/Brunau ist ein Teil der noch offenen Lücke der Westumfahrung von Zürich. Die Umfahrung nimmt die Nationalstrasse A1 aus Richtung Bern sowie die A3 aus Richtung Chur und die zukünftige A4 aus Richtung Zug auf. Die Autobahnumfahrung Zürichs wird vom Jahre 2008 an funktionsbereit sein.

L'échangeur autoroutier Zurich-sud/Brunau est destiné à combler en partie la lacune du contournement de Zurich par l'ouest. Ce contournement reprend la route nationale A1 venant de Berne ainsi que l'A3 venant de Coire et la future A4 venant de Zoug. Le contournement autoroutier de Zurich sera en service à partir de 2008.

Im Tal – am Berg

Die landschaftsgestalterischen Massnahmen beziehen sich auf die von der Autobahn durchschnittenen Landschaftsräume. Es sind zwei völlig unterschiedliche Topografien betroffen: der ebene Talraum der Sihl (Allmend und Sihl-Überschwemmungsgebiet) und der anschliessende Höhenzug (Entlisberg).

Dans la vallée, sur la montagne

Les mesures d'aménagement du paysage portent sur des unités de paysage coupées par l'autoroute. Il s'agit de deux topographies totalement différentes: la vallée plate de la Sihl (biens communaux et zone d'inondation de la Sihl) et les montagnes correspondantes (Entlisberg).

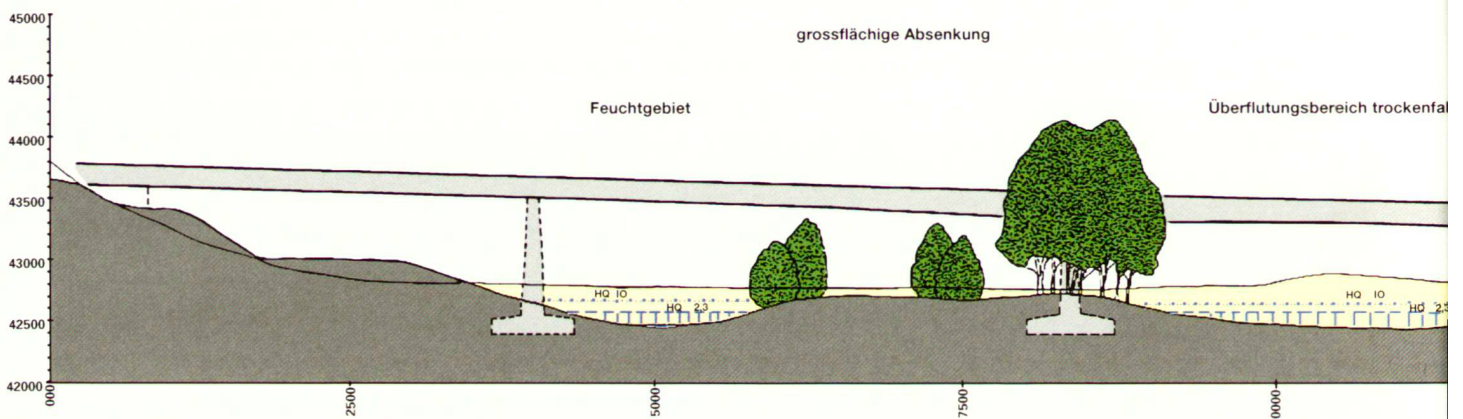
Eine neue Talkante

Die Allmend Brunau ist eines der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt Zürich. Teilbereiche der Allmend sind als Landschaft von nationaler Bedeutung oder als regionale oder kom-

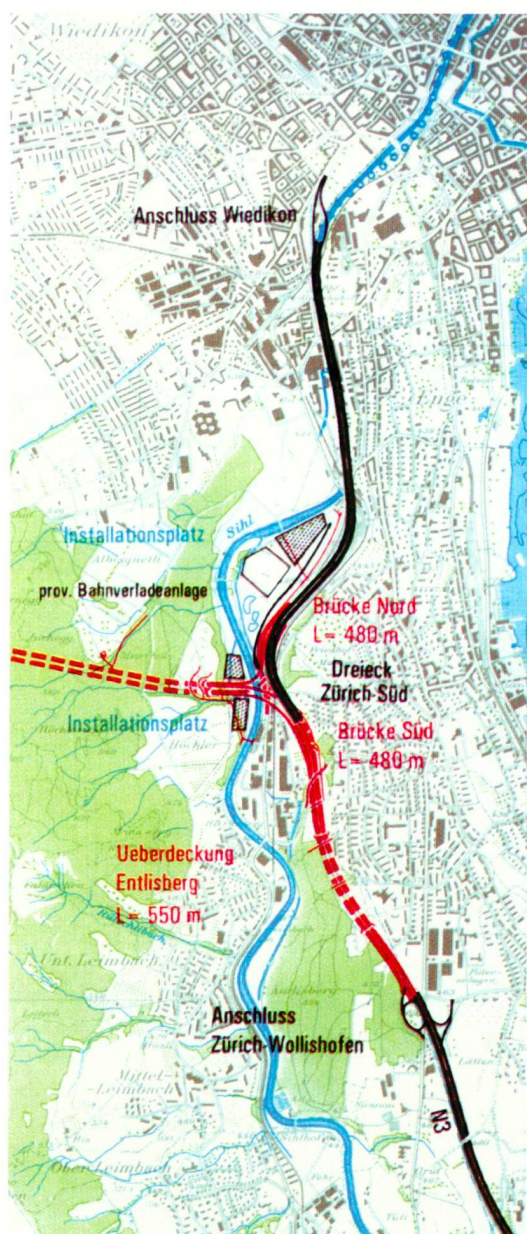
Un versant de vallée retravaillé

Les biens communaux de Brunau sont l'une des zones de loisirs les plus importantes de la ville de Zurich. Certaines zones sont qualifiées de paysage d'importance nationale ou de réserves naturelles régionales ou communales.

Querschnitt Sihl-
Überflutungsgebiet.



Sous, sur et à côté de la circulation



Sur le plan géomorphologique, ces biens communaux sont en grande partie constitués par une zone inondable; un mur anti-bruit y prend place comme un corps étranger. Ce mode de protection n'a fait l'objet d'aucune étude alternative (recherche d'une solution économe en moyens ou mise en place de remblais modelé selon des considérations techniques et artistiques).

Notre solution propose un talus abrupt, géométrisé, coté autoroute et un versant moins pentu, créant des espaces diversifiés, coté biens communaux. Ce versant de colline est une zone importante pour la faune et la flore ainsi que comme lieu de loisirs, et constitue désormais un nouveau versant de la vallée. La partie de vallée qui se trouve par derrière est un couloir de circulation à douze voies.

Des terres cultivées reconquises par les rivières

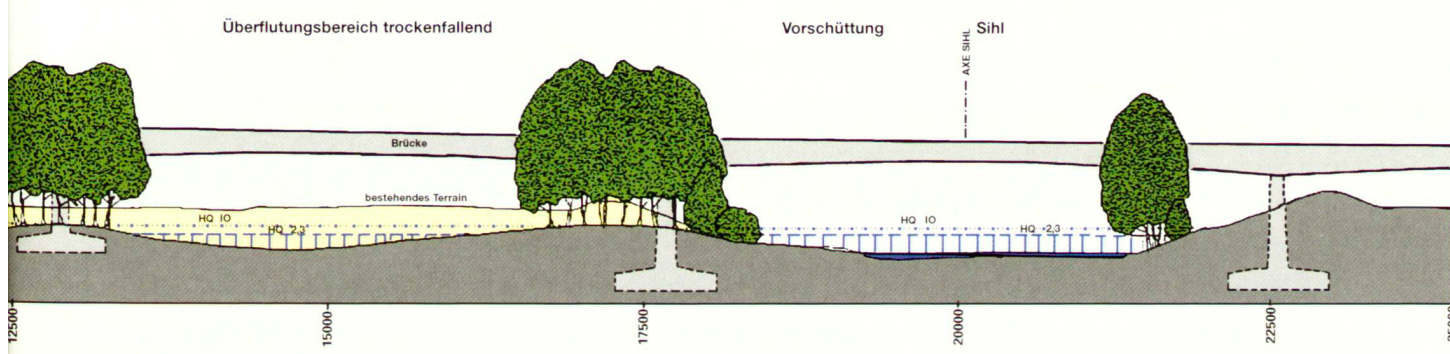
Dans la zone de traversée de la plaine de la Sihl, les locaux d'entretien des biens communaux et les plantages devront céder la place au pont et à ses nuisances. L'autoroute abolit l'utilisation jusque là intensive de cette zone par l'être humain, ce qui offre à la nature l'occasion de réoccuper les surfaces ainsi libérées. Ces espaces libres naissent d'une plaine d'inondation de grande superficie, creusée d'environ 3,5 mètres, pour qu'elle se trouve au niveau du fleuve. Cette excavation, outre la possibilité d'inondation, donne une possibilité de passage aux animaux, aux plantes et aux personnes cherchant un espace de loisirs, sans toutefois pouvoir conserver la transparence visuelle de la vallée fluviale.

Les architectes-paysagistes ont formulé des exigences pour que le profil du pont soit aussi «léger» que possible, et pour que les piliers soient fluvio-

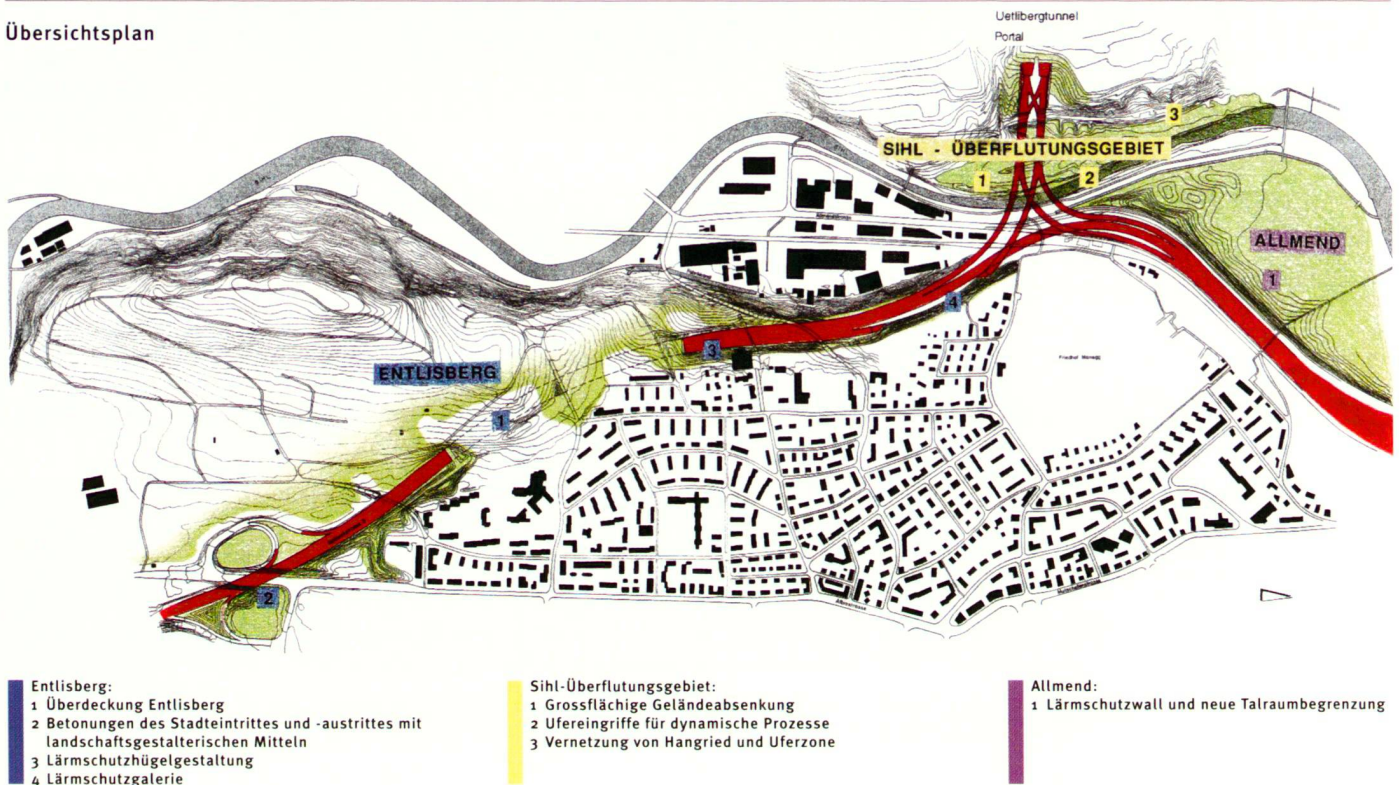
Gerwin Engel,
ing. dipl., architecte-
paysagiste FSAP,
Atelier Stern & Partner,
Zurich

Coupe à travers de la zone
d'inondation de la Sihl.

flächige Absenkung



Übersichtsplan



munale Natur- und Landschaftsschutzgebiete ausgeschieden.

Geomorphologisch ist die grossräumige Allmendwiese eine Schwemmebene, in die ein Lärmschutzwand als Fremdkörper hineingesetzt wird. Als Alternativen zu dieser Schutzform wurden weder die Lärmschutzwand als «sparsame» und «direkte» Lösung untersucht noch die eines technisch-künstlerisch geformten Erdkörpers mit minimaler Grundfläche.

Die geplante Lösung hat ein «geometrisches Rückgrat» zur Autobahn, zur Allmend hin eine flachere, nischenreiche Flanke. Diese mächtige Hügelflanke ist ein für die Pflanzen- und Tierwelt sowie für die Erholungsnutzung wichtiger Teil der Allmend und bildet zugleich den neuen, eindeutigen Talraumabschluss der Allmendebeine. Der dahinterliegende Talteil ist zwölfspuriger Verkehrskorridor.

Heutiger Zustand der Sihllandschaft. (Flugaufnahme: Tiefbauamt Kanton Zürich)

Situation actuelle du paysage de la Sihl. (Photo aérienne: canton de Zurich)

Geplante Bauwerke und neue Sihllandschaft. (Modellaufnahme: Tiefbauamt Kanton Zürich)

Les ouvrages prévus et le nouveau paysage de la Sihl. (Photo de maquette: canton de Zurich)

Kulturland wird Flussraum

Im Bereich der Überbrückung der Sihlebene müssen der Unterhaltshof der Allmend und die Pflanzgärten dem Bauwerk sowie den späteren Immissionen weichen. Die Autobahn verdrängt die bisherige intensive Nutzung durch den Menschen. Es bietet sich damit die Chance, dass die freiwerdenden Flächen wieder von der Natur eingenommen werden können. Diese Freiräume entstehen durch eine etwa 3,5 Meter vertiefte, grossflächige Überflutungsebene auf Flussni-



veau. Die Vertiefung bewirkt neben der Überschwemmungsmöglichkeit eine Durchlässigkeit für Tiere, Pflanzen und Erholungssuchende – sie kann die visuelle Transparenz des Flusstals jedoch nicht erhalten.

Die Landschaftsarchitekten formulierten Anforderungen für ein möglichst «leichtes» Brückenprofil sowie für die flussdynamischen Pfeiler – allerdings wird die Massierung der verschiedenen geneigten Bauwerke an dieser Engstelle im Tal trotzdem unübersehbar sein.

An der heute kanalartigen Sihl werden durch punktuelle Vorschüttungen und durch Entfernen von Uferschutzbauten bewegte Uferlinien erstellt und flussdynamische Prozesse wieder zugelassen – diese Chance des Rückbaues ist möglich, weil ein Eiswehrdamm das Gebiet grossräumig sichert.

Im unteren Teil des Überschwemmungsgebietes werden im Zusammenhang mit dem Bau einer Transportpiste die Fettwiesen in Rohboden-Sukzessionsflächen umgewandelt, die das ökologische Potential gegenüber der heutigen Situation um ein vielfaches vermehren. Es wird eine Vernetzung des Hangriedes, eines Naturschutzgebietes von regionaler Bedeutung, mit der Uferzone der Sihl möglich.

Die Allmend gilt heute schon mit ihren Feuchtwiesen, Gehölzgruppen, Hecken und zahlreichen Laichgewässern als einer der bedeutendsten Amphibienlebensräume der Stadt Zürich. Die vorgesehene erweiterte Flusslandschaft wird zusätzliche und andersartige Lebensräume für die Naturentwicklung bieten.

Am Berg

Im anschliessenden Steigungsbereich vom Sihl-tal zum Entlisberg verursachen die zusätzlichen Fahrspuren des Verkehrs-dreieckes eine wesentliche Verbreiterung der bestehenden Autobahn, womit zwei Brückenneubauten notwendig werden.

Eine Galerie mit einer Dammaufschüttung schützt die anschliessende Siedlung vor Lärm. Ausserdem ist durch die Galerie der Erhalt eines Eichenwäldchens möglich. Die Gestaltung der Galerie drückt den zäsurartigen Einschnitt in die Hangtopografie aus, indem sich Mauern und Pfeiler «gegen den Berg stemmen».

Die die Autobahn begleitenden Lärmschutzhügel suchen konzeptionell eine Anbindung an die topografische Gesamtsituation der Hanglage. Desgleichen wird mit den Gehölzpflanzungen eine Anbindung an Waldgebiete gesucht, um Landschaftsräume zu bilden oder zu betonen. Anstelle von Textomurböschungen (im



dynamiques; toutefois, l'accumulation des ouvrages à cet endroit étroit de la vallée restera malgré tout impossible à dissimuler.

Sur la Sihl aujourd'hui canalisée, des déblais ponctuels et l'enlèvement de constructions protégeant les rives créent des rives irrégulières de formes variées et permettent à nouveau la dynamisation du fleuve. Cette chance offerte par la reconstruction est possible parce qu'une digue protège la zone sur une grande surface.

Dans la partie inférieure de la zone inondable, en liaison avec la construction d'une piste de chantier, les prairies grasses sont laissées à leur développement spontané, ce qui multiplie considérablement le potentiel écologique. Il est possible de constituer un réseau entre le marécage, une zone de protection de la nature d'importance régionale, et les bords de la Sihl.

Aujourd'hui déjà, les biens communaux, avec leurs prairies humides, leurs bosquets, leurs haies et leurs nombreuses eaux de frais, passent pour un des biotopes les plus importants de la ville de Zurich pour les amphibiens. Le paysage fluvial étendu prévu offrira d'autres biotopes et des biotopes de natures différentes pour le développement de la nature.

Sur la pente

Sur la pente qui monte à l'Entlisberg, les chaussées supplémentaires de l'échangeur élargissent sensiblement l'autoroute existante, ce qui exige la construction de deux nouveaux ponts.

Une tranchée couverte et une digue protègent du bruit les maisons avoisinantes. En outre, elle permet de préserver une petite chênaie. L'aménagement de la tranchée couverte exprime la césure dans la topographie de la pente, en faisant en sorte que

**Vorprojektausschnitt
Allmend und Hügelzone.**

**Coupe de l'avant-projet avec
biens communaux et zone
de collines.**



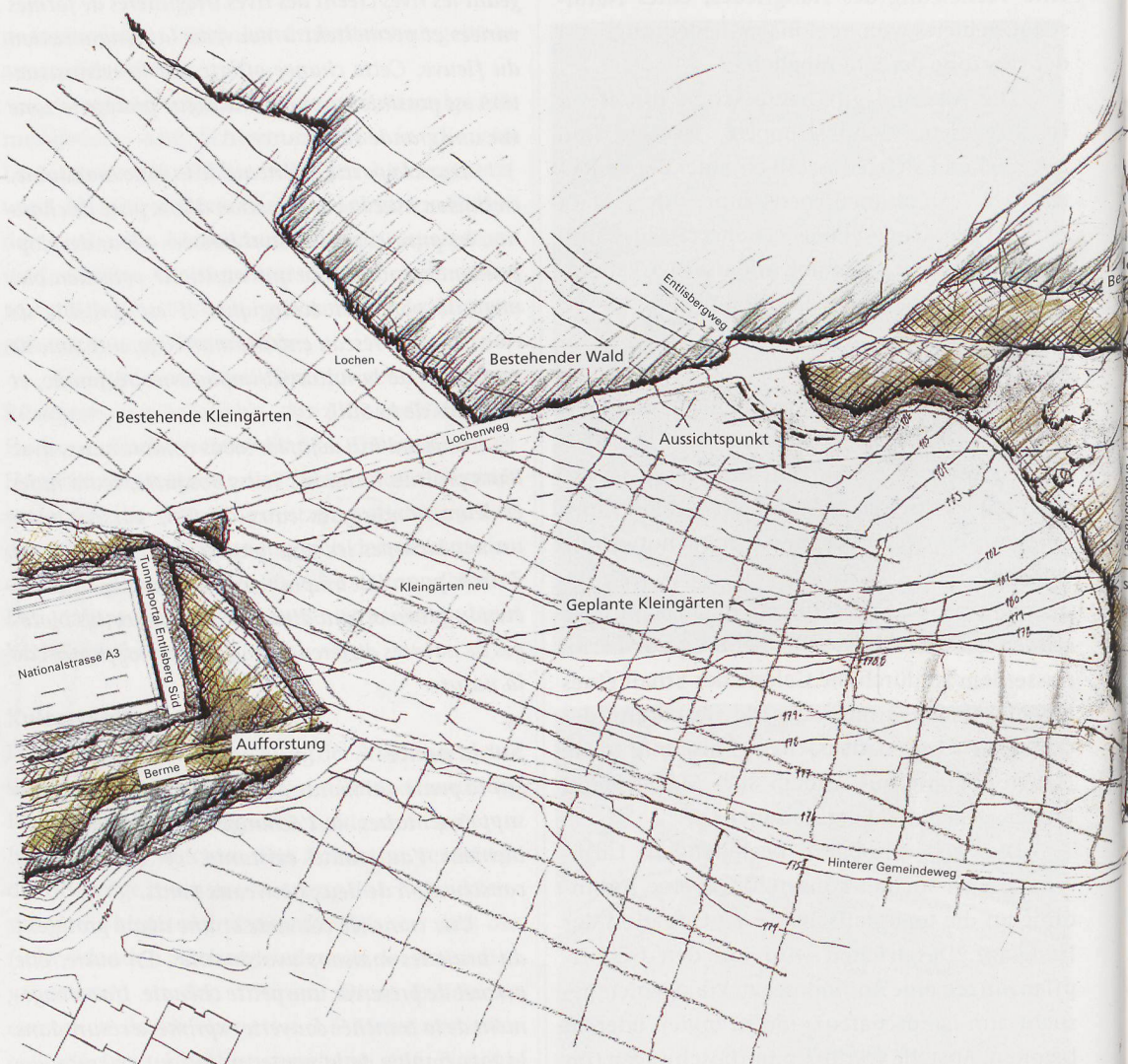
**Zukunftsbild für das Sihl-
ufer.**

*Image future de la rive de la
Sihl.*

Auflageprojekt enthalten, jedoch vom Bundesamt für Strassenbauten nicht akzeptiert) sind durchlaufende Betonmauern vorgesehen. Diese verdeutlichen die Einschnittssituation, bewirken eine ruhige Kontinuität und bilden das verbindende Element für die verschiedenen Bauwerke.

les murs et les piliers «s'arc-boutent contre la montagne». Les digues anti-bruit qui accompagnent l'autoroute visent à établir un lien conceptuel avec l'ensemble de la topographie du versant. Il en va de même pour les plantations ligneuses qui cherchent à se raccorder à la forêt pour constituer des entités de paysage ou les souligner. Au lieu de talus Textomur (toutefois refusés dans le projet par l'Office fédéral des constructions routières), des murs de béton sont prévus tout du long. Ceux-ci symbolisent la tranchée, assurent une continuité tranquille et constituent l'élément unificateur des divers ouvrages.

**Vorprojekt der Über-
deckung Entlisberg.**



Projektdaten

Bauherr:
Direktion der öffentlichen
Bauten des Kantons Zürich,
vertreten durch Tiefbauamt.
Projektierende:
Atelier Stern & Partner,
Landschaftsarchitekten und
Umweltplaner AG, Zürich;
Basler & Hofmann, Inge-
nieure und Planer AG,
Zürich; Dr. V. Lubini, Zürich
(Gewässerbiologie); Romero
und Schaeffle Architekten,
Zürich (Architektur der Por-
tale, Galerie, Brücken)

Die Entlisbergüberdeckung – eine «Wiedergutmachung»

Die Überdeckung des bestehenden Autobahneinschnittes bedeutet eine Korrektur des früheren rigorosen Landschaftseingriffes. Das Naherholungsgebiet des Entlisberges wird wieder an den Stadtrand angeschlossen. Die überdeckte Fläche selbst ermöglicht zusammenhängende Landschaftskammern mit hohem Erholungswert durch Wege am südexponierten Waldrand, einem Aussichtspunkt, zusätzlichen Kleingärten und ökologisch wertvollen Ersatzstandorten.

Die Portalgestaltungen des Ein- bzw. Austrittes der Überdeckung gehen individuell auf die topografische Situation der jeweiligen Hanglage ein und verfolgen zusammen mit der Terraingestaltung und der Bepflanzung das Ziel, die Besonderheit der räumlichen Situation hervorzuheben. Eine zeichnensetzende Landschaftsgestaltung betont durch Topografie und Bepflanzung torartig den Stadtein- und -austritt.

Le recouvrement de l'Entlisberg, une «réparation»

Le recouvrement de la tranchée existante de l'autoroute permet d'atténuer l'impact sur le paysage. La zone de loisirs de l'Entlisberg est à nouveau raccordée aux faubourgs de la ville. La surface recouverte elle-même permet une diversité d'espace fort attirantes pour les loisirs, accessible par de chemins en bord de forêt exposé au sud, un panorama, des petits jardins supplémentaires et des lieux de compensation précieux sur le plan écologique. L'aménagement des portes d'entrée et de sortie du recouvrement est traité en fonction de la topographie de chaque versant et, en liaison avec l'aménagement et la plantation du terrain, poursuit le but de mettre en évidence la particularité de la situation spatiale. L'entrée et la sortie de la ville des deux côtés de l'Albisstrasse, dans le sud de la zone touchée par le projet, sont mise en valeur comme portes par un aménagement novateur en matière de topographie et de végétation.

Avant-projet de la tranchée couverte de l'Entlisberg.



Données du projet

Maître d'ouvrage:
Direction des constructions
du canton de Zurich, office
du génie civil.

Auteurs du projet:
Atelier Stern & Partner,
Landschaftsarchitekten und
Umweltplaner AG, Zurich;
Basler & Hofmann, Inge-
nieure und Planer AG,
Zurich; Dr. V. Lubini, Zurich
(biologie des eaux); Romero
et Schaeffle architectes,
Zurich (architecture des
portes, galerie, ponts).