

Landschaftspflegerische Begleitplanung: Abschnitt Glattal

Autor(en): **Lüthi, Ruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 48: **S-Bahn Zürich - Architektur**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77580>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Abschnitt Glattal

Um bei derart bedeutenden Bahnbauten die zwangsläufig entstehenden Konflikte im Bereich Umwelt, Natur- und Landschaftsschutz frühzeitig zu erfassen und womöglich zu entschärfen, beauftragten die SBB das Atelier Stern und Partner, Landschaftsarchitekten, Zürich, mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Projekt.

Die Agglomerationslandschaft des Glattales am Rande der Stadt Zürich zwischen Stettbach und Dietlikon ist

VON RUEDI LÜTHI,
ST. GALLEN

geprägt durch ihre rasante Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der letzten

20–30 Jahre. Vom ursprünglich ländlich-bäuerlichen Charakter dieser Gegend sind bis Anfang der 80er Jahre im Bereich der projektierten S-Bahn nur ein paar wenige Inseln zurückgeblieben: Der Weiler Stettbach mit der offenen Geländekammer Krumpmpünt Stettbacherwiesen; der Moränenhügel

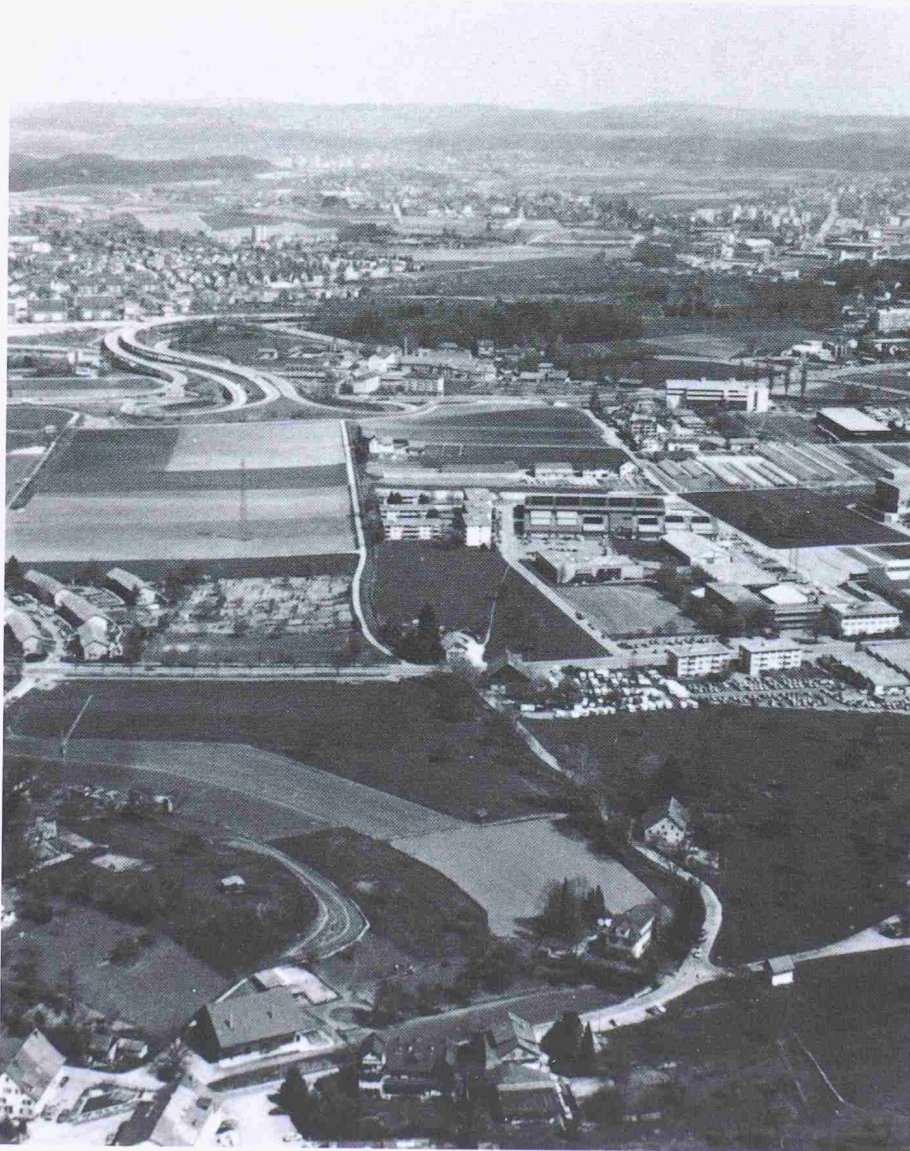


Bild 1. Vor dem Bau der S-Bahn (ca. 1982); Sicht auf den siedlungstrennenden Grünzug (Blickrichtung Nord), Vordergrund: Weiler Stettbach mit Landwirtschaftsfläche Krumpmpünt, Bildmitte: Stettbacherwiesen, Industriegebiet Hochbord, Hintergrund (von links nach rechts): Wallisellen, Föhrlibuck/Hörnligaben, Dietlikon

Föhrlibuck mit dem von der Autobahn N1 abgetrennten Naturschutzgebiet Moos, Langacher und weiter nördlich der sogenannte Hörnligaben.

Das Projekt der S-Bahn machte sich die Situation dieses relativ offenen Grünzuges für die neue Verbindung (Stadelhofen-Zürichberg-)Stettbach-Dietlikon (Glattallinie) zunutze. Es wurde eine Linienführung im offenen Gelände, möglichst ausserhalb der Siedlungsgebiete, gewählt (vgl. Bilder 1 und 2).

Ziel der landschaftspflegerischen Begleitplanung war eine optimale landschaftliche Eingliederung der Ingenieurbauwerke bezüglich:

- Gestaltung der Bauwerke («Architektur»)
- Geländegestaltung (Topographie)
- Angrenzende Landnutzung (Art und Ausmass)
- Natur- und Landschaftsschutzinteressen
- Ökologische Auswirkungen
- Begrünungs- und Bepflanzungsmöglichkeiten

Landschaftspflegerische Planungsleistungen

Mit zeitlicher Verschiebung gliedern sich die direkten und indirekten landschaftspflegerischen Planungsleistungen zum S-Bahnprojekt in folgende Kategorien mit den entsprechenden konkreten Planungs- bzw. Gestaltungsergebnissen:

Studien/Wettbewerbe

- Landschaftsgestaltung Stettbach: Landschaftsgestalterische Machbarkeitsstudie zur wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Deponierung des Tunnelausbruchmaterials vom Zürichbergtunnel an Ort und Stelle.
- Submissionswettbewerbe Viadukt Neugut und Viadukt Weidenholz: Teilnahme an der Wettbewerbsjury zur Beurteilung der Brückengestaltung.

Gestalterische Einflussnahme auf Ingenieurbauwerke

- Portalbereich Station Stettbach
- Tunnelportale Föhrlibuck
- Farbgestaltung Brückenbauwerke (Lärmschutzaufbauten)
- Unterführung Kriesbachstrasse
- Bachdurchlass Sagentobelbach, Dübendorferstrasse, Gestaltung Flügelmauern, Geländer usw.
- Luftschwallentlastung Stettbach, Oberirdischer Teil (Auflage Natur- und Heimatschutz).

Relief- und Bachgestaltung

- Reliefgestaltung Lärmschutzdamm Hochbord
- Geländemodellierung Tunnelausbruchdeponie Stettbacherwiesen (Landschaftsgestaltung Stettbacherwiesen)
- Verlegung Sagentobelbach, naturnahe Bachgestaltung
- Überdeckung Föhrlibuck, Gelände-modellierung

Projektierung der Oberflächenbegrünung unter Einbezug nutzungsspezifischer und ökologischer Aspekte

- Erstellen des Begrünungsprojektes: Landwirtschaftliche Rekultivierungen der durch die Bautätigkeit vorübergehend benutzten Flächen (Stettbach, Ortstallwiesen, Föhrlibuck) in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftlichen Forschungsanstalt Reckenholz. Ökologische Ausgleichs- und Ersatzflächen (Naturschutzaspekt). Begrünung aller Einschnitts- und Dammböschungen auf Rohboden mit standortangepassten Samenmischungen (Magerwiesen) und einheimischen Gehölzen (Wildhecken). Flächenmässig umfangreicher Ersatz für zerstörte, wertvolle Magerwiesen am Föhrlibuck (in Zusammenarbeit mit Naturschutzvereinen Wallisellen und Dübendorf).
- Gestaltungsmaßnahmen auf dem Föhrlibuck (Spazierweg, Aussichtsplatz, Ruhebänke).
- Begrünungskonzept Bahnhof Dietlikon: Eingrünung Parkplatz, Perronbereich, Fussgängerunterführungen, Anpassung Nachbargrundstücke.
- Gestaltungskonzept Werkplatz Weidenholz (SBB-eigenes Grundstück im Industriegebiet von Dietlikon).



Bild 2. Nach dem Bau der S-Bahn (1990); Vordergrund: Landwirtschaftlich rekultiviertes Krumpfünt, Station Stettbach, Bildmitte: Mit Tunnelausbruchmaterial gestaltete Stettbacherwiesen (Erholungsflächen, Lärmschutzhügel), gegen Hintergrund: S-Bahnviadukt Neugut und Tunnelportal Föhrlibuck (Aufnahmen: Militärflugdienst Dübendorf)

Parallele Planungsarbeiten im Zusammenhang mit S-Bahnbau

- Erholungsplanung und Begrünungskonzept Allmend Stettbacherwiesen und Projekt für Ersatzgärten des Siedlungsgartenareales Mattenhof (Gartenbauamt der Stadt Zürich).
- Umgebungsgestaltung Tramendstation Stettbach (Tiefbauamt der Stadt Zürich).
- Gestaltungskonzept zur geplanten kantonalen Fuss-/Radweg-Verbindung Stettbach-Überlandstrasse (kantonales Tiefbauamt).
- Steinlehrpfad Föhrlibuck.

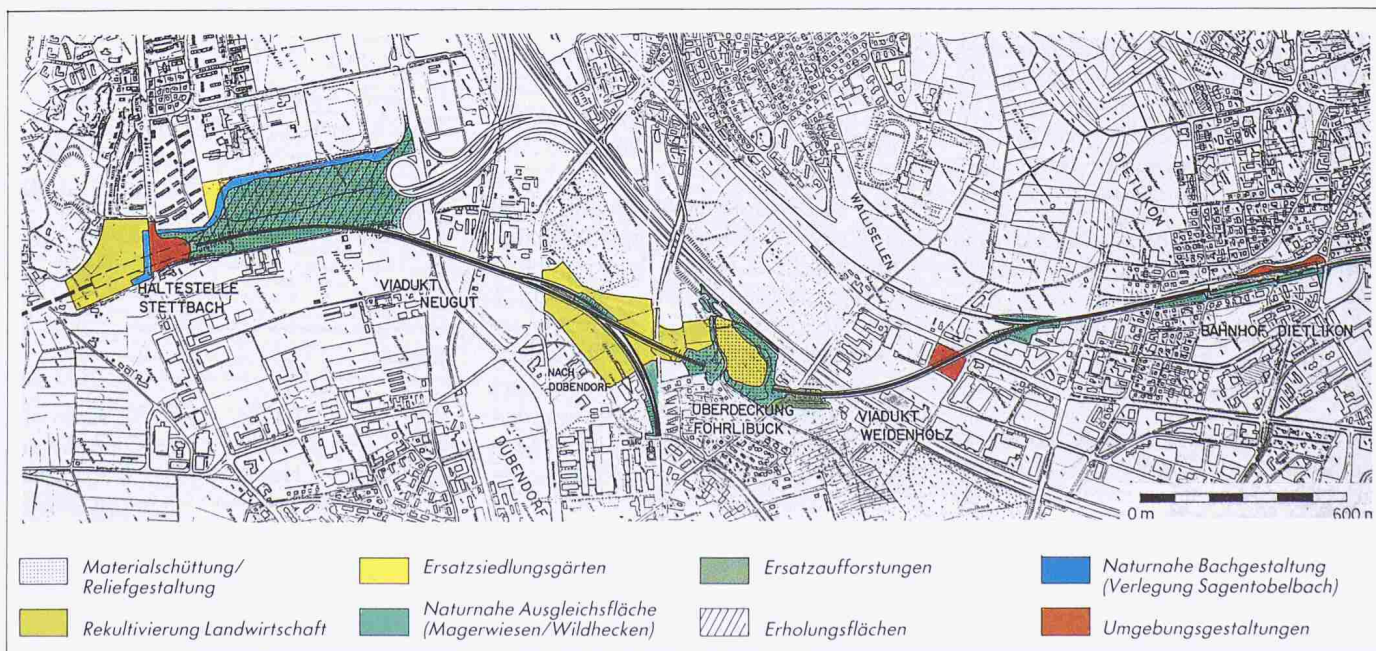


Bild 3. Übersichtsplan



Bild 4. Portal Zürichbergtunnel/Station Stettbach



Bild 5. Stettbacherwiesen (Ausbruchmaterialdeponie Zürichbergtunnel); links: um 3 m gehobene Ebene, rechts und Hintergrund: Hügelzug gegen Lärmmissionen von S-Bahn und Autobahn. Naturnahes Erholungsgebiet mit Allmendcharakter



Bild 6. Freier, ungezwungener Sagentobelbachlauf «Bachau»



Bild 7. Vordergrund: Sagentobelbachweiher, Bildmitte links: die mit Tunnelausbruchmaterial um ca. 3 m angehobene Ebene

Begrünungsarbeiten

Die Bauphase der S-Bahnstrecke Glattal dauerte von 1983 bis Frühjahr 1990. Die Begrünungsarbeiten folgten den jeweils fertiggestellten Abschnitten in zeitlich verschiedenen Etappen ab 1986 bis 1990. Die Begrünungsarbeiten teilten sich in zwei Bauweisen auf:

Baulos 8.04, Landschaftsgestaltung Föhrlibuck, Ansaat und Bepflanzung, und

Baulos 8.07, Begrünung Glattal mit den Teilprojekten /7 Stettbach, /8 Glattal und /10 Dietlikon.

Für die beiden Lose erfolgte eine separate Submission. Die Vergabe ging aufgrund der günstigen Offerten jedoch an denselben Garten- und Landschaftsbauunternehmer.

Auf Humusierungen wurde weitestgehend verzichtet, ausser selbstverständlich für die landwirtschaftlichen Rekultivierungsflächen.

Zur Ansaat gelangten eigens für die S-Bahn nach Standortkriterien zusammengestellte, artenreiche Samenmischungen im Hydrosaatverfahren (Ansaat vorwiegend auf Rohboden). Daneben wurden vor allem auf Stettbacherwiesen grosse Rohbodenflächen der natürlichen Sukzession überlassen, d. h. nicht angesät.

Für die Pflanzung der Wild- und Vogelschutzhecken wurden ausschliesslich einheimische Gehölze, vorwiegend in Forstbaumschulqualität, verwendet (Pflanzung vorwiegend in Rohboden unter Beigabe von Forstdüngetabletten). Besondere Sorgfalt wurden den landwirtschaftlichen Rekultivierungsmassnahmen entgegengebracht, welche – nach Angaben der Eidgenössischen Forschungsanstalt Reckenholz – in mehreren jahreszeitlich verschiedenen Arbeitsgängen ausgeführt wurden:

□ Auftrag des vor Baubeginn in zwei Horizonten abgetragenen und gelagerten Bodens, Humus (A-Horizont) und Unterboden (B-Horizont).

□ Nach Auftrag des Unterbodens Ansaat von Ölrettich zur biologischen Voraktivierung und Bodenlockerung, Einarbeiten der aufgewachsenen Frucht in den Boden.

□ Nach Auftrag des Humus Düngung und Ansaat einer Rekultivierungsmischung mit hohem Leguminosenanteil zwecks Stickstoffanreicherung im Boden.

Bilanz

Im Übersichtsplan (Bild 3) sind die durch den S-Bahnbau im Glattal verursachten landschaftsgestalterischen Massnahmen schematisch dargestellt.

Die S-Bahn gibt dem eingangs beschriebenen grünen Korridor Stettbach–Dietlikon v. a. im Raum Stettbach bis Föhrlibuck ein markantes Gepräge. Mit den neuen und den wiederhergestellten, stärker betonten Erhebungen und den

langgestreckten Viadukten wurde eine neue Landschaft geformt (vgl. Bild 2).

Durch die Deponie des Tunnelausbruchsmaterials auf Stettbacherwiesen (700 000 m³) und Föhrlibuck (200 000 m³) und die damit verbundene neue Reliefgestaltung sind lärmimmissionsgeschützte Erholungsräume entstanden. Dabei wurde versucht, den bestehenden Reliefcharakter soweit wie möglich zu erhalten, allenfalls zu verstärken, um damit die technischen Anlagen, zusammen mit der konzeptionell miteinbezogenen landschaftlichen Bepflanzung, besser einzubinden.

Auf dem Föhrlibuck konnte dieser Grundsatz dank des bereits bestehenden Hügels besser verwirklicht werden als auf Stettbacherwiesen, wo sich heute die Lärmschutzhügel aus der ursprünglich flachen Ebene erheben.

Für die Naherholung der Stadt Zürich und Dübendorf sind auf Stettbacherwiesen eine grosse allmendartige Fläche und ein Hügelzug für eine vielseitige, freie Erholungsnutzung geschaffen worden. Die grösstenteils der spontanen Vegetationsbesiedlung und -entwicklung (Sukzession) überlassenen Flächen, der neue, naturnahe Sagentobelbach und die aufs Minimum beschränkten Gestaltungsmaßnahmen ermöglichen heute das Erleben eines «wilden» Landschaftsraumes in nächster Nähe der Wohnquartiere (vgl. Bilder 5 und 7).

Auf dem Föhrlibuck ist für Spazierende aus dem Raum Wallisellen und Dübendorf im Sinne einer Rückbesinnung eine Landschaft entstanden, wie sie vor der Mechanisierung der Landwirtschaft ausgesehen haben könnte, mit Äckern, blumenreichen Magerwiesen, Feldhecken, alten Obstbaumsorten, Steinlesehaufen usw. Ein geologischer Steinlehrpfad mit Findlingen aus der Tunnelbaustelle sowie ein Aussichtspunkt auf dem höchsten Punkt sind ne-

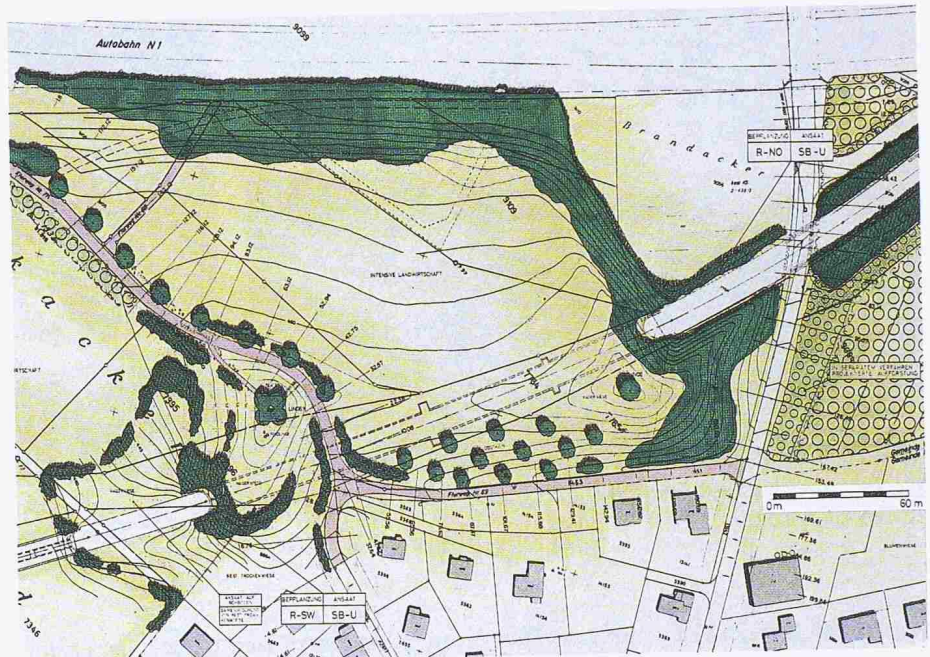


Bild 8. Landschaftsgestaltungskonzept Föhrlibuck

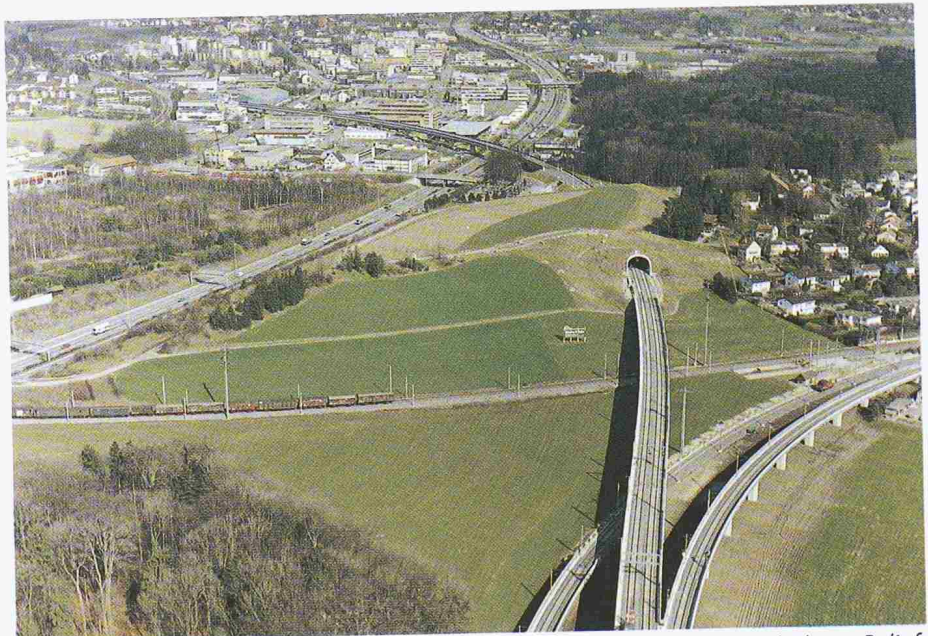


Bild 9. Föhrlibuck mit neugestaltetem, gegenüber Ausgangszustand erhöhtem Relief, Vordergrund: Neugutviadukt



Bild 10. Blick vom Aussichtspunkt auf aufgeschüttete und landwirtschaftlich rekultivierte Ebene, Südböschung rechts im Bild: Magerwiese



Bild 11. Sehr naturnaher Bereich an Südböschung, artenreiche Magerwiese, Wildhecke und Steinlesehaufen. Wertvoller Lebensraum für Flora und Fauna



Bild 12. Krummpünt (Stettbach): Tagbaustrecke Zürichberg-tunnel, landwirtschaftlich rekultiviert



Bild 13. Umgebungsgestaltung: «Grüner» Bahnhof Dietlikon, Perron 1 mit durchgehender, einheitlicher Grünarchitektur (Weissdornhecke/Alleebäume).

ben dem als Spazierweg benutzten Flurweg die einzigen infrastrukturellen Einrichtungen (vgl. Bilder 8 bis 11).

Trotz umfangreicher landwirtschaftlicher Rekultivierungsmassnahmen gingen der Landwirtschaft v.a. in den Bereichen Stettbacherwiesen und Föhrlibuck neben dem absoluten Flächenverlust für die Geleiseanlagen ein grosser Flächenanteil für die Erholungs- und naturnahen Ausgleichsflächen verloren.

Unter dem Aspekt Flora/Fauna wird die Landschaft gegenüber dem Ausgangszustand durch den Gewinn an grossflächigen Magerstandorten und Wildschutzhecken aufgewertet. Die bänderartige Aufreihung dieser Lebensräume entlang der S-Bahn tragen zur ökologischen Vernetzung des Glattales in Nord-Süd-Richtung bei.

Die rekultivierten Landwirtschaftsflächen sind neben der Erhaltung von Fruchtfolgeflächen, zusammen mit den bestehenden und den neuen naturnahen Grünräumen, ein visuell wichtiger Aspekt zur Erhaltung des siedlungstrennenden Grünzuges Stettbach-Dietlikon. Sie geben den durch Reliefveränderung nicht betroffenen Landschaftsräumen ihren - soweit möglich - ursprünglichen Charakter wieder (z.B. Landschaftsraum Krummpünt/Weiler Stettbach, vgl. Bild 12).

Kosten

Die von der landschaftspflegerischen Begleitplanung ausgelösten gestalterischen Massnahmen wurden zum integrierten Bestandteil aller Ingenieurpro-

jekte. Sie lassen sich daher, ausser der Begrünung, kostenmässig nicht separat erfassen. Es ist jedoch sicher, dass sie nicht zu einer Verteuerung der Gesamtkosten geführt haben. Dies vor allem durch die Wahl oft einfacherer Ausführungsmethoden (z.B. Verzicht auf Humusierung von Böschungen, naturnahe Bachgestaltung usw.) und das Konzept einer möglichst pflegeleichten Disposition aller Massnahmen.

Für die als *separates Projekt* behandelte Begrünung (Ansaat, Bepflanzung und landwirtschaftliche Rekultivierung) beliefen sich die Kosten auf rund 1 Million Franken.

Schlusswort

Wichtige Voraussetzung, den eingangs formulierten Zielsetzungen gerecht zu werden, war eine intensive Zusammenarbeit mit der Projektleitung SBB, den beauftragten Architekten, Ingenieuren, Geologen usw., kantonalen Amts- und Fachstellen und Kommissionen sowie auch betroffenen Grundeigentümern.

Für das Gelingen der landschaftspflegerischen Begleitplanung war eine gewisse Wachsamkeit der Landschaftsarchitekten während der Projektierungs- und Bauphasen notwendig. Es ging darum, zum richtigen Zeitpunkt die notwendigen Unterlagen (Ingenieurpläne usw.) zu beschaffen, nachteilige Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu treffen, Kontakte aufzunehmen und aufrechtzuhalten, Spezialisten beizuziehen usw.

Flächenbilanz:

Insgesamt durch S-Bahnbau im Glattal beanspruchte Fläche	ca. m ² 310 000
Davon Landwirtschaft	290 000
Landwirtschaftlich rekultivierte Flächen	125 000
Naturnahe Ausgleichsflächen	150 000
Davon:	
Magerwiesen und Spontanvegetation	75 000
Wildhecken	60 000
Bacheinschnitt	15 000
Ersatzaufforstungen	1 000
Siedlungsgärten	3 000
Umgebungsgestaltung Bahnhöfe	11 000
Davon:	
Stettbach	5 000
Dietlikon	4 000
Gestaltung Werkplatz	7 000
Gleisanlagen	13 000

Dank der erklärten Absicht der Projektleitung SBB, nicht nur ein technisch, sondern ein in allen Belangen gutes Projekt zu realisieren, fanden die landschaftsgestalterischen Ideen und Massnahmen von dieser Seite immer grosszügig Unterstützung.

Adresse des Verfassers: R. Lüthi, Landschaftsarchitekt HTL/SLPA, Atelier Stern und Partner, Landschaftsarchitekten, Bahnhofplatz 2, 9001 St. Gallen.