

Tiefstapeln

Ortsumfahrungen sind hoch begehrt, ihre Linienführung aber meist umstritten. Wenn sich zu allem noch historische Bausubstanz in der Nähe befindet, ist das Korsett des Machbaren besonders eng und streng geschnürt. Die Situation des Landstädtchens Grüningen im Zürcher Oberland verlangte besonders viel Fingerspitzengefühl. Santiago Calatrava kam gerade recht.

von Manuel Pestalozzi*

Im Schloss Grüningen residierte früher ein Landvogt der Stadt Zürich. Der Kern der Gemeinde an der an der nordöstlichen Flanke des Pfannenstiels nennt sich offiziell «Stedtli»; er erstreckt sich auf dem Rücken eines Hügels. Im Süden und Westen wird er von der Mönchaltorfer Aa umflossen, die ein tiefes Tobel in die Landschaft gegraben hat. Was einst eine gut zu verteidigende Lage war, erwies sich später als hindernisreich für den Verkehr. 1844 wurde das «Stedtli» durch einen Erddamm mit dem Gebiet südlich des Tobels verbunden. Auf ihm verlief die regionale Hauptstrasse in Richtung Zürichsee. Von 1903-1950 ratterten über diesen künstlichen Grat auch die Wagen der Wetzikon-Meilen-Bahn. Mitten im historischen Gemäuer mussten diese Überlandtrams beim Abbiegen in die alte Stedtligasse eine scharfe 90 Grad-Kurve nehmen.

Die Situation hat sich seither nicht geändert. Noch immer drängt sich der regionale Verkehr durch den geschützten Ort, der 1976 für seine bewirtschaftete Beharrlichkeit mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet wurde. Der Damm und die Stedtligasse sind nur in einer Richtung befahrbar, eine Ampelanlage regelt das. Wenig überraschend gibt es seit längerer Zeit Bestrebungen, das «Stedtli» mit einer Umfahrung zu entlasten. Zahlreiche Gutachten und Studien wurden in den letzten fünfzehn Jahren erstellt. Natur- und Heimatschutz sorgten sich um die Unversehrtheit der gegebenen Situation. Auf eine Absichtserklärung folgte schliesslich 2017 ein Wettbewerbsverfahren in Form eines Studienauftrags zur Optimierung eines Brückenprojekts aus dem Jahr 2011. Drei Teams wurden zur Teilnahme eingeladen.

Die Streckenführung war in groben Zügen vorgegeben: Die Umfahrung sollte vom südlichen Ende des Damms südöstlich des «Stedtli» das Tobel überqueren und bei der Verzweigung der Strassen von Grüningen nach Wetzikon und nach Bubikon enden. Auf der Strecke liegt nicht nur ein schützenswertes Orts- und Landschaftsbild sondern auch ein inventarisiertes Haus und ein Friedhof. Die Ansprüche an die Projekte waren also gross; sie umfassten neben generellen Erwägungen zahlreiche spezifische Bedürfnisse, wie beispielsweise eine behindertengerechte Bushaltestelle am nordöstlichen Ende der Umfahrung. Ebenfalls verlangt wurde ein Alternativvorschlag zum bestehenden Damm – er wird allerdings von Denkmalpflegeinstanzen wie manches anderes als schutzwürdig erachtet.

Es war klar, dass die Aufgabe nicht nur ingenieurtechnisches sondern auch architektonisches Fingerspitzengefühl erfordert. Zwei Teams setzten sich deshalb aus Ingenieuren und Architekten zusammen (dsp AG/Feddersen & Klostermann, Fürst Laffranchi/Jachen Könz). Calatrava Valls SA vereint diese Kompetenzen – und der Entwurf des weltberühmten Architekten und Bauingenieurs Santiago Calatrava

überzeugte auch das Beurteilungsgremium. Dieser Entwurf sei bewilligungsfähig, lautete das Verdikt.

Am 4. September 2018 präsentierte Santiago Calatrava vor der Presse sein Projekt mit Charme und Engagement. Er betonte, dass er sich in Grüningen mit einer städtebaulichen Aufgabe konfrontiert sah. Eine Begehung und eine gründliche Ortsanalyse gehörten zur Vorbereitung. Entsprechend kenntnisreich konnte er über Grüninger Eigenarten plaudern. Diese sollen nach seinem Vorschlag nicht nur erhalten sondern auch stärker als Teil eines urbanen Raums zur Geltung kommen.

Im Gegensatz zu den anderen Vorschlägen legte Calatrava Valls SA die Querung des Tobels tiefer. Die Strasse führt östlich des Damms abwärts und überquert eine Brücke mit einem flachen Bogen, deren Beschaffenheit entfernt an den Entwurf für die Wettsteinbrücke in Basel erinnert. Anschliessend verschwindet die Umfahrung in einem gedeckten Einschnitt, der unter dem Hügelrücken des «Stedtli» hindurchführt und bei der Strasse nach Wetzikon endet. Die Verzweigung der Strasse nach Bubikon wird dadurch «verpasst». Diese Tiefstapelei, welche das Orts- und Landschaftsbild schont, wird kompensiert mit einer «Bretzel», welche die Zufahrt ins «Stedtli», die erwähnte Landstrasse und die geforderte Bushaltestelle bei der heutigen Verzweigung mit engen, doch nach Calatravas Beteuerung bustauglichen Windungen erschliesst.

Das Projekt ist ein mutiger Wurf – und nach Schätzungen rund dreimal teurer als die anderen beiden Vorschläge, welche eine höhere Brücke und keinen Einschnitt vorsehen. Doch wer Natur und Ortsbilder schützen und gleichzeitig komfortabel durchs Strassennetz navigieren möchte, muss sich solche Lösungen etwas kosten lassen. Zweifelsohne würde Grüningen als Gemeinde mit diesem Projekt aufgewertet. Wie am Presseanlass vom 4. September zu erfahren war, will die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, respektive dessen Amt für Verkehr, das Projekt nun der Baudirektion übergeben, die eine Kreditvorlage an den Kantonsrat ausarbeitet. Läuft alles wie gewünscht, soll ca. 2026 Baubeginn sein. Bis dahin wird noch viel Wasser durch die dünne Mönchaltorfer Aa fliessen.

* Manuel Pestalozzi, dipl. Arch. ETHZ und Journalist BR SFJ, betreibt die Einzelfirma Bau-Auslese Manuel Pestalozzi (<http://bau-auslese.ch>) .

Die folgenden Aufnahmen stehen bei Interesse in hoher Auflösung zur Verfügung.

Download: <http://bau-auslese.ch/UmfGrueningen.zip>



01_MPestalozzi_UmfGrueningen
(5472x3648 Pixel) Der Damm kann heute nur in einer Richtung befahren werden.



02_MPestalozzi_UmfGrueningen
(5472x3648 Pixel) Der Damm wird im Vorschlag von Santiago Calatrava ersetzt durch eine Fussgängerbrücke