

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 118 (2023)
Heft: 4: Die neue Generation Baudenkmäler = La nouvelle génération de monuments

Artikel: "Das Ingenieurwesen steckte in einer Sackgasse" = "L'ingenierie était dans une impasse"
Autor: Guetg, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063379>

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: 05.05.2025

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

IM GESPRÄCH MIT JÜRG CONZETT
ENTRETIEN AVEC JÜRG CONZETT

«DAS INGENIEURWESEN STECKTE IN EINER SACKGASSE» «L'INGÉNIERIE ÉTAIT DANS UNE IMPASSE»

Marco Guetg, Journalist
Marion Nitsch, Fotografin

Jürg Konzett ist Mitinhaber des Ingenieurbüros Konzett Bronzini Partner in Chur. Er zählt zu den wichtigsten Brückenbauern der Schweiz, hat aber auch im Strassen- und im Hochbau Akzente gesetzt. Im Gespräch blicken wir zurück: auf sein Werden zum und sein Denken als Bauingenieur – und auf Bauten aus den Jahren 1975 bis 2000.

Jürg Konzett est associé au sein du bureau d'ingénieurs Konzett Bronzini Partner, à Coire. Il compte parmi les principaux bâtisseurs de ponts en Suisse mais il s'est aussi fait un nom dans la construction de routes et de bâtiments. Ensemble, nous abordons sa carrière et ses conceptions du métier d'ingénieur civil – ainsi que les édifices des années 1975 à 2000.

Herr Konzett, Sie haben von 1975 bis 1977 an der EPF in Lausanne und danach bis 1980 an der ETH in Zürich Bauingenieurwesen studiert. Wie war das Studium?

Handwerklich war es eine hervorragende Ausbildung. Wir haben die klassischen Fächer wie etwa Statik und Darstellende Geometrie intensiv studiert und geübt. Dafür bin ich noch heute dankbar. Das Studium war gleichzeitig aber auch ein eng abgestecktes Feld. Wir wurden zu Ausführenden ausgebildet. Was zu tun war, bestimmten andere. Ich habe schon früh gespürt, dass mir etwas fehlt.

Können Sie das konkretisieren?

Am besten mit einem Beispiel. Uns wurde als Aufgabe ein Hochhaus an einem Seeufer mit stark unterschiedlichen Baugrundverhältnissen gestellt. Statt statische Berechnungen vorzunehmen, stellte ich die grundsätzliche Frage, ob es nicht intelligenter wäre, an diesem Ort kein Hochhaus zu bauen.

Und die Reaktion? Ungläubiges Lachen. Solches Hinterfragen begleitet mich durch mein Berufsleben. Denn ich bin überzeugt, dass man erst dann bauen darf, wenn im Voraus möglichst alle Fragen gestellt worden sind.

Wie würden Sie das Bild des Ingenieurwesens der 1970er-Jahre charakterisieren?

Sparsame, solide technische Arbeit mit begrenzten Mitteln, nicht extravagant... Alles Charakteristika, die auch generell den Zeitraum zwischen 1975 und 2000 prägen. Gleichzeitig weiss ich heute, dass ich während meines Studiums die letzten Momente des traditionellen Ingenieurbildes erlebt habe.

Welcher Bau dient als Beispiel für dieses «traditionelle Bild»?

Die Sihlhochstrasse in Zürich, gebaut zwischen 1969 und 1973. Sie manifestiert stark den Geist der 1970er-Jahre, als der Fokus auf den Verkehr gerichtet wurde und weniger auf das, was ein

Monsieur Konzett, vous avez étudié le génie civil entre 1975 et 1977 à l'EPF de Lausanne puis, jusqu'en 1980, à l'ETH de Zurich. Comment se passaient alors ces études?

La formation était excellente techniquement. Nous avons étudié et exercé très à fond les branches classiques comme la statique et la géométrie descriptive. Mais nous étions formés pour devenir des exécutants. Il revenait à d'autres de décider ce qu'il fallait faire. J'ai senti rapidement que quelque chose me manquait.

Pouvez-vous donner un exemple?

On nous avait donné pour exercice de concevoir un immeuble sur une rive présentant des caractéristiques de sol très disparates. Au lieu de me plonger dans des calculs de statique, j'ai demandé si, au fond, il ne serait pas plus intelligent de ne pas construire à cet endroit. Cela a provoqué un grand éclat de rire. De telles interrogations m'ont accompagné tout au long de ma



Der Bauingenieur Jürg Konzett vor einem seiner jüngeren Werke, der Rad- und Fussgängerbrücke «Pardisla» (2016/2017), die Chur und Haldenstein (GR) verbindet.
 L'ingénieur civil Jürg Konzett devant l'une de ses dernières créations, le pont pour les piétons et les cyclistes «Pardisla» (2016/2017), qui relie Coire et Haldenstein (GR).

solcher Bau städteplanerisch sowie sozial auslösen könnte. Als Brücke jedoch ist die Sihlhochstrasse eine elegante Konstruktion, ein erstrangiges Baudenkmal. Wenn ich heute das belebte Gebiet rund um die Sihlcity betrachte und sehe, wie dort Menschen über Mittag im Schatten eben dieser Brücke sitzen, deutet das auf eine gewisse Gelassenheit gegenüber diesem einst heftig diskutierten Bauwerk.

Plötzlich wurde dieser traditionelle Geist überwunden. Womit lässt sich der Wendepunkt illustrieren?

Mit Santiago Calatravas Bahnhof Stadelhofen aus den 1980er-Jahren. Plötzlich wehte ein ganz anderer Geist. Calatrava betonte das Formale, setzte auf Opulenz, Expressivität, skulpturales Denken, organische Analogien bis hin zu einem gewissen Populismus.

Erheben Sie auch dieses Gegenstück zum Baudenkmal?

Unbedingt! In den 1970er- und 1980er-Jahren steckte das Ingenieurwesen mit seiner traditionellen Einstellung in einer Sackgasse. Diese extravagante Haltung wies plötzlich in eine neue Richtung und setzte Massstäbe.

Wo stehen wir heute?

Irgendwo zwischen dem Solid-Spartanischen und der Opulenz – wobei man heute beim Bauen glücklicherweise die Nachhaltigkeit und das Umfeld viel stärker berücksichtigt. Die Aufgaben

sind in der Regel komplexer geworden. Als Brückenbauer befasst man sich heute stärker mit dem Befinden der Nutzerinnen und Nutzer, aber auch mit Vogelflug und Laichzeiten.

Nach Ihrem Studium klopften Sie 1981 bei Peter Zumthor an. Aus einem Praktikum wurde eine sechsjährige Festanstellung. Was haben Sie bei Zumthor gefunden?

Was ich seit dem Studium gesucht hatte! Als Student las ich gerne Architekturzeitschriften, weil dort Themen angeschlagen wurden, die ich auch als Ingenieur wichtig fand. Der Architekt Peter Zumthor ist ein scharfer Denker, der sehr systematisch vorgeht, über Siedlungsstrukturen und Materialien nachdenkt, den historischen Kontext berücksichtigt und stets Grundsatzfragen wie «Was wollen wir?» oder «Geht es auch anders?» auslotet. Bei Zumthor fühlte ich mich verstanden.

Kehren wir zurück zu den grossen Infrastrukturbauten...

Ich würde den Blick eher auf die kleineren Infrastrukturbauten richten, auf Über- und Unterführungen oder Stützmauern. In den 1970er-Jahren fehlten für solche Projekte jegliche Konventionen. So entstanden – und entstehen immer noch! – leider oft schlecht ausgeführte Arbeiten.

Ihr Vorschlag?

1992 habe ich als Vorstandsmitglied des Bündner Heimatschutzes eine Tagung

professionnelle. Car je suis convaincu que l'on doit bâtir seulement lorsque toutes les questions possibles ont été posées au préalable.

Comment décrivez-vous l'image traditionnelle de l'ingénierie des années 1970?

Un travail à l'économie, fondé sur une technique solide et des moyens limités, sans extravagance... Des aspects qui ont imprégné la période de 1975 à 2000 en général. En même temps, je réalise aujourd'hui que j'ai vécu durant mes études les dernières heures de l'ingénierie traditionnelle.

Quelle construction est représentative de cette «ingénierie traditionnelle»?

La Sihlhochstrasse, à Zurich, qui a été bâtie entre 1969 et 1973. Elle est l'expression de l'esprit des années 1970, lorsque la priorité était donnée au trafic et moins aux conséquences d'une telle construction sur la planification urbaine et la société. Pourtant, la Sihlhochstrasse est un pont élégant, un monument de premier rang. Aujourd'hui, lorsque j'observe les espaces autour de la Sihlcity et comment les gens s'asseyent à midi à l'ombre de ce pont, je conclus qu'une certaine détente entoure cette réalisation autrefois violemment contestée.

Soudain, cet esprit traditionnel a été dépassé. Comment peut-on illustrer ce tournant?

Par la gare de Stadelhofen, réalisée par Santiago Calatrava dans les années

«Ich bin überzeugt, dass man erst dann bauen darf, wenn im Voraus möglichst alle Fragen gestellt worden sind.»

«Je suis convaincu que l'on doit bâtir seulement lorsque toutes les questions possibles ont été posées au préalable.»

über die Gestaltung von Stützmauern initiiert. Ich wollte zeigen, wie beispielsweise die Julier- oder die Lukmanierstrasse mit grosser Sorgfalt in die Landschaft gesetzt worden sind, wie einst Mauern als Begleitbauwerke bewusst gestaltet wurden. Im Anschluss an diese Tagung hat mich der damalige Leiter Kunstbauten beim Kanton Graubünden, Heinrich Figi, gebeten, ein Mauerkonzept für die Strecke von Thusis nach Tiefencastel zu entwerfen. Unser Büro machte eine Bestandesaufnahme und bewertete das Gesichtete. Daraus entstand ein Konzept, das seit den späten 1990er-Jahren konsequent umgesetzt wird. Die Strecke über den Ofenpass ist sichtbar geprägt davon. Dieses Mauerkonzept ist für mich ein schönes Beispiel, wie man mit einem unspektakulären Ansatz eine grosse ästhetische Wirkung erzielen kann.

Würden Sie zum Schluss noch zwei prägende Bauwerke aus der Zeit zwischen 1975 und 2000 erwähnen und erläutern?

Für mich wichtig ist das Volta-Schulhaus in Basel der Architekten Miller & Maranta, an dem ich als Ingenieur mitgearbeitet habe. Es steht auf einer alten Tankanlage. Dort wurde die Turnhalle hineingebaut und das Schulhaus draufgesetzt. Einerseits ist das eine platzsparende Lösung, andererseits ist es auch der Versuch, ein Schulhaus trotz grossen Spannweiten weder mit Stützen noch mit Unterzügen und somit als pure Konstruktion aus den ohnehin nötigen Wänden und Decken zu bauen. Das Volta-Schulhaus ist eine Synthese zwischen Architektur und Ingenieurkunst, die zeigt, wie man etwas Bestehendes intelligent umnutzen kann. Und weiter ist die Holzbrücke in Murau (Steiermark), an der die Architekten Marcel Meili, Markus Peter und ich aufs Intensivste zusammengearbeitet haben, ein exemplarisches Beispiel für eine sich gegenseitig befruchtende Diskussion zwischen den Disziplinen. ■



Mehr erfahren: Unter heimatschutz.ch/interview findet sich eine ausführliche Version des Gesprächs. Jürg Conzett erklärt darin, wie er Brücken entwirft, wie die Zusammenarbeit mit Peter Zumthor konkret aussah oder welche Erfahrungen er mit Sanierungen gemacht hat.



Pour en savoir plus: vous trouverez à l'adresse patrimoine.ch/interview l'intégralité de cette interview. Jürg Conzett explique comment il conçoit des ponts, comment sa collaboration avec Peter Zumthor s'est déroulée concrètement ou quelles sont ses expériences en matière d'assainissements.

1980. Un esprit totalement différent s'est imposé. Calatrava a mis l'accent sur la forme et misé sur l'opulence, l'expressivité, la pensée sculpturale, les analogies organiques, voire un certain populisme.

Est-ce que vous élevez aussi ce contre-pied au rang de monument?

Absolument! Dans les années 1970 et 1980, l'ingénierie était dans une impasse avec ses concepts traditionnels. Cette posture extravagante a emprunté soudain une nouvelle direction et a établi de nouvelles références.

Où en sommes-nous aujourd'hui?

Quelque part entre la solidité spartiate et l'opulence – avec une construction qui, aujourd'hui, prend heureusement davantage en compte la durabilité et l'environnement. Les défis sont devenus plus complexes, en règle générale. Comme bâtisseur de ponts, on se préoccupe davantage du bien-être des utilisateurs mais aussi du vol des oiseaux et des périodes de frai.

Après vos études, vous avez frappé à la porte de Peter Zumthor en 1981.

Votre stage a débouché sur sept ans de collaboration. Qu'avez-vous trouvé chez Zumthor?

Ce que je cherchais depuis ma formation! Comme étudiant, je lisais volontiers des revues d'architecture parce qu'on y abordait des thèmes que je trouvais importants pour les ingénieurs également. Peter Zumthor est un artiste, qui a une pensée aiguë, très systématique, qui réfléchit aux structures d'habitation et aux matériaux, qui tient compte du contexte et pose sans cesse des questions fondamentales telles que «Que voulons-nous?» ou «Peut-on aussi faire autrement?». J'ai eu le sentiment d'être compris chez lui.

Revenons aux grandes infrastructures...

Je tendrais plutôt à regarder les petites – les passerelles et les passages souterrains ou les murs de soutènement. Dans les années 1970, de tels projets n'étaient l'objet d'aucune convention. Il en est malheureusement résulté – et il en résulte encore – des ouvrages mal exécutés.

Que proposez-vous?

Alors que je siégeais au comité de la section grisonne de Patrimoine suisse, j'ai organisé en 1992 une conférence sur la conception des murs de soutènement. Je voulais montrer comment les routes du Julier ou du Lukmanier, par exemple, avaient été harmonieusement intégrées dans le paysage, comment les murs étaient autrefois conçus consciemment comme des ouvrages complémentaires. À la fin de la séance, Heinrich Figi, qui était alors directeur des ouvrages d'art du canton des Grisons, m'a demandé de développer un projet de mur pour le tronçon Thusis-Tiefencastel. Notre bureau a procédé à un relevé et à une évaluation. Il en est résulté un concept qui est appliqué systématiquement depuis la fin des années 1990. La route du col de l'Ofen en a visiblement bénéficié. Je considère ce concept de mur comme un bon exemple de l'effet esthétique que l'on peut obtenir avec une approche pourtant peu spectaculaire.

Pouvez-vous, en conclusion, citer deux ouvrages marquants des années 1975 à 2000 et les expliquer?

Je commencerai par la Voltaschulhaus, à Bâle, des architectes Miller & Maranta, à laquelle j'ai collaboré comme ingénieur. Elle se situe à l'emplacement d'anciens réservoirs. La salle de gymnastique y a pris place et le bâtiment a été construit autour. Il s'agit d'une part d'une solution économe en espace. D'autre part, c'est une tentative de construire un bâtiment sans piliers ni solives en dépit des grandes portées pour aboutir à une construction pure reposant sur des murs et des plafonds qui sont de toute façon nécessaires. La Voltaschulhaus fait la synthèse entre l'architecture et l'ingénierie et montre comment transformer intelligemment l'existant. Comme deuxième exemple, je citerai le pont en bois de Murau, dans la Steiermark (A), sur lequel les architectes Marcel Meili, Markus Peter et moi-même avons intensivement collaboré: il illustre parfaitement un dialogue entre les disciplines qui a porté ses fruits. ■