

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 5

Wettbewerbe: Die Brücke als ästhetische Arbeit

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: 30.01.2025

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

Die Brücke als ästhetische Arbeit

Eine Brücke über die Aare nicht als blosser Rechenaufgabe, sondern als Gestaltungsauftrag: Die Kantone Bern und Solothurn nehmen ihre kulturelle Verantwortung ernst.

«Der Aarelauf zwischen Büren an der Aare und Solothurn ist (...) eine der letzten naturnahen Flusslandschaften der Schweiz», erkannten die Ingenieure und bewerteten für einmal die Gestaltung einer Strassenbrücke höher als ihre Kosten. In einem zweistufigen Studienwettbewerb suchten die Tiefbauämter von Bern und

Solothurn nach dem «am schönsten in die Landschaft sich einfügenden Bauwerk». Brückenästhetik pur diesmal. Vier Ingenieurbüros wurden eingeladen, und vier sehr unterschiedliche Lösungen kamen in die zweite Runde. Aus dem Bericht des Preisgerichtes ein paar Kernsätze in Juryprosa:

1. Die Schrägseilbrücke

Zwei in die Mittelachse gestellte Pylonen tragen über sich fächernde Seile den niedrigen Betonkasten mit der Fahrbahnplatte. «Es scheint, dass es bei dieser

Brücke eher darum geht, das Konzept einer Schrägseilbrücke für den gegebenen Ort in Frage zu stellen», urteilt das Preisgericht aus architektonischer Sicht. Dieser Brückentyp habe hier die falsche Grösse. Was im kleinen für einen Fussgängersteg oder im grossen für eine weit grössere Spannweite richtig sei, genüge hier der Integration in die Landschaft nicht. Weitere Stichworte: «Torwirkung nicht erzielt, der Erlebniswert (...) wird als hoch bezeichnet» (Projektverfasser: Dr. Mathys + Wysser, Biel).

2. Die Balkenbrücke

Dieser Typ ist den Ingenieuren geläufig, so geläufig, dass im Wettbewerb auf statische Berechnungen verzichtet werden konnte. Vom Uferweg oder vom Wasser aus wirkt der Bogen knapp und elegant, von der Fahrbahn aus hingegen spürt man davon nichts. «Es ist eine Kritik am Konzept der Balkenbrücke, dass ausser dem Geländer für den Benutzer die Brücke wie irgendeine Strasse in der Ebene wirkt.» Mit Toren oder Kunstwerken (ein Luginbühl auf der Berner, ein Tinguely auf der Solothurner Seite?) könnte der

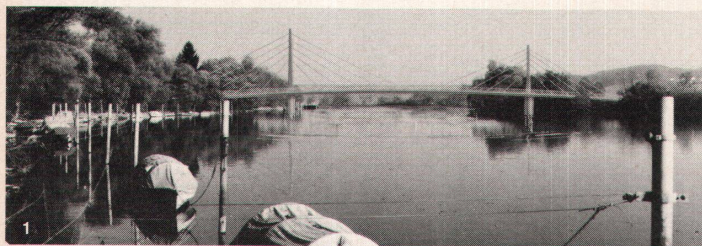
Übergang markiert werden. Weitere Stichworte: «schlicht und unscheinbar, minimaler formaler Aufwand, bewusst auf die Akzentuierung des Flussübergangs verzichten», kurz: die graue Maus (Verfasser: Dr. Mathys + Wysser, Biel).

3. Die Fachwerkbrücke

Die Stahlbrücke des 19. Jahrhunderts mit heutigen Möglichkeiten: Stahlkonstruktion und Betonfahrbahnplatte in Verbundwirkung. Der Jury gefiel allerdings nicht alles: «Für den Architekten ist nicht verständlich, dass eine Brücke, die über drei Felder gespannt ist, Ufer/Stütze/Stütze/Ufer, sich als gleichmässiges Fachwerk zwischen den zwei Ufern (...) präsentiert. Die Gedanken zur Ökonomie der Fertigung waren wohl stärker als der Gestaltungswille.» Auch hier die Stichworte: «... fügt sich in die Landschaft ein, ruhig und interessant, wünschbare Torlösung, recht ansprechend, wenn auch etwas konventionell» (Verfasser: Beer, Schubiger, Bengerel + Partner, Biberist).

4. Die Bogenbrücke

Hier gilt das Prinzip Pfeilbogen. Die Fahrbahnplatte aus Beton entspricht der Sehne, der doppelte Stahlbogen eben dem Pfeilbogen. «Der Gestaltungswille zeigt sich im Bauwerk als Ganzes wie auch in der Bearbeitung der Details.» Kritisiert werden die Auflager über den Stützen: als Widerlager des Bogens deutlich, als Kraftübertragung von Platte zu Stütze zuwenig artikuliert. Weitere Stichworte: «gestalterisch sorgfältig und überzeugend konzipiert, zwei Landschaften in idealer Weise symbolisch verbunden, vom Fluss her transparent» (Verfasser: Weiss-Guillod-Gisi, Hochwald).



Geneigte Leserin, lieber Leser, schauen Sie sich die vier Brücken an und entscheiden Sie. Welche Lösung erfüllt die Zielsetzung: «Es ist die Pflicht des Bauherrn, dafür zu sorgen, dass sich jede neu erstellte Brücke optimal in die Aarelandschaft einfügt.»

«... kommt die Jury zum Schlusse, dass das Projekt 'L'Arco', die Bogenbrücke der Verfasser Weiss-Guillod-Gisi, zur Ausführung zu empfehlen sei.»

Preisgericht

M. Donzel, Sektionschef Brücken, Bundesamt für Strassenbau, H. Gnehm, Kantonsingenieur BE, K. Eggenschwiler, Kantonsingenieur SO, Prof. D. Schnebli, ETH Zürich, Prof. R. Walther, ETH Lausanne, U.H. Sterchi, Lyss, und M. Loosli, Solothurn, als Vertreter des Natur- und Heimatschutzes.