

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 10 (1997)
Heft: 12

Artikel: Jürg Konzett - Brückenbauer
Autor: Fromm, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120682>

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: 13.05.2025

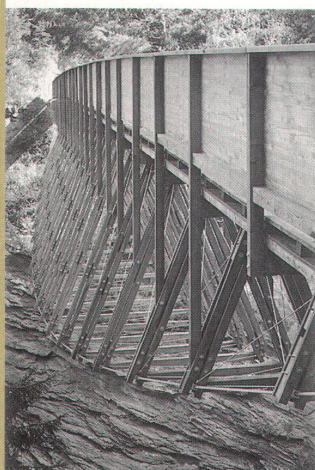
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Innert weniger Jahre hat sich der Churer Bauingenieur Jürg Konzett als ideenreicher Brückenbauer und unkonventioneller Konstrukteur einen Namen gemacht. Seine Arbeiten belegen: Hier ist ein auch für Fragen des Designs sensibler Ingenieur am Werk, ein Sucher, ein Tüftler, dem die Überwindung der Grenzen zwischen Architekten und Ingenieuren ein wichtiges Anliegen ist. Ein Blick in Konzetts Ideenwerkstatt.



Jürg Konzett – Brückenbauer

Text: Georg Fromm, Bilder: Anna Lenz



Weit gespreizte Unterfurtseile aus Stahl und Druckgurte aus Holz halten die Traversina Brücke stabil

Wer sie sehen will, muss wandern. Der Weg führt über den alten, seit dem vergangenen Jahr wieder begehbaren Saumpfad in der Viamalaschlucht bei Thusis, vorbei an der Burganlage von Hohenrätien hinein in eine wilde, stotzige Landschaft. Die Kunstbauten der San-Bernardino-Route am gegenüberliegenden Hang zeugen von den technischen Möglichkeiten des ausgehenden 20. Jahrhunderts, während der gut begehbare Waldweg an der Ostseite jede Geländeform nachvollzieht. Bis ins Traversinatobel. Dort bleibt das Auge an einer Brücke hängen, einer spektakulären Holzkonstruktion, die eine heikle Wegstelle überwindet. 47 Meter weit spannt sich der Steg in 38 Meter Höhe über das Rutschgebiet, und dies mit einem filigran wirkenden Unterbau, der sich mit einem schlanken Bogen über den Abgrund schwingt. Der Konstrukteur dieser im Auftrag des Vereins «Kulturraum Viamala» gebauten Brücke ist Jürg Konzett. Der 41jährige Bauingenieur, mit drei Partnern Inhaber eines Ingenieurbüros in Chur, hat sich in den letzten Jahren als Brückenbauer, aber auch als Ingenieur bei Hochbauten einen Namen gemacht. Im Gespräch hinterlässt er, der kein Mann der grossen Worte ist, den Eindruck eines überaus praktisch denkenden Kopfmenschen; keine Bauaufgabe, die von ihm nicht hinterfragt und mit Auftraggebern und beteiligten Fachleu-



Die Brücke an der «Veia Traversina» in der Viamala: Steg, Gurte und Fachwerk halten die Konstruktion zusammen, montiert wurde sie per Helikopter

ten nicht intensiv diskutiert würde. Diese Denkarbeit ist für Jürg Conzett Voraussetzung für seine Entwürfe, für seine Lösungen.

Die fliegende Brücke

Der Fussgängersteg für die «Veia Traversina» in der Viamala ist ein gutes Beispiel. Weil der Bau der Tragkonstruktion im unzugänglichen Tobel zum vornherein ausgeschlossen war, musste sie auf einem 500 Meter entfernten, günstiger gelegenen Bauplatz erstellt und danach mit einem Helikopter eingeflogen werden. Das setzte den Rahmen: 4300 Kilogramm durfte der Bogen wiegen, ohne deswegen an Stabilität zu verlieren. Conzett ersann einen Dreigurt-Fachwerkträger mit zwei weit gespreizten Untergurtseilen aus Stahl und einem Druckgurt aus einem Lärchen-Brettschichtträger, verbunden mit Holzstreben. 4130 Kilogramm wog diese in sich steife Konstruktion, als sie eine doppelrotorische Maschine am 18. Juni 1996 in ihre Position flog. Der eigentliche, doppelt so schwere Fussgängersteg konnte darauf in mehreren Etappen auf diesen Unterbau gesetzt werden; Gewicht und Befestigung des Stegs sind für die Stabilität der gesamten Konstruktion, die vor allem durch Wind beeinflusst werden kann, von entscheidender Bedeutung.

Aus schwierigen Bedingungen heraus ist ein konstruktions-technisch und ästhetisch überzeugendes Bauwerk entstanden. Natürlich ist der Traversiner Steg von Funktion, Grösse und Kosten (310 000 Franken) her mit einem Grossprojekt nicht zu vergleichen. Aber Qualität ist unabhängig von den Dimensionen; was zählt, ist die Idee und ihre Ausführung. Dem Prozess, der aus einer Idee ein ästhetisch angemessenes Bauwerk werden lässt, wollte Jürg Conzett schon während seines Studiums in Lausanne und Zürich auf die Spur kommen. Doch der Ingenieurlehrgang an den Technischen Hochschulen konnte ihm lediglich das Handwerk vermitteln, während das Nachdenken über das Warum und das Wie von Bauwerken ausgeklammert blieb. Diese Auseinandersetzungen holte Conzett in seinen ersten sieben Berufsjahren im Büro des Architekten Peter Zumthor nach; hier hat er den Umgang mit dem Ort, der Tradition und dem eigenen Beruf gelernt, bevor er sich selbstständig machte und mit Andrea Branger in Chur ein Ingenieurbüro eröffnete.

Architektonisches Denken

In der Zusammenarbeit mit Peter Zumthor und weiteren Architekten wie Dieter Jüngling und Andreas Hagmann, Marcel Meili und Markus Peter, Valentin Bearth und Andrea Depla-



Ein Haus? Eine Brücke? Ein Steg mit 47 m Spannweite über die Mur bei Murau in der Steiermark

zes, Conradin Clavuot, Gioni Signorell oder Gion A. Caminada hat sich Jürg Conzett ein Wissen erarbeitet, das ihn heute zu mehr Möglichkeiten führt. Ein Bauingenieur ist für ihn ein Gestalter und nicht einfach ein Dienstleister für einen Architekten oder einen Bauherren; seine Brückenkonstruktionen sind deshalb auch Versuche, eine Verbindung von A nach B nicht nur technisch, sondern auch ästhetisch zu bewältigen, und die seit dem frühen 19. Jahrhundert getrennten Bereiche «Technik» und «Architektur» zu vereinen. Ein Anliegen, das im übrigen einige der wichtigen Brückenbauer des 20. Jahrhunderts auszeichnet: Robert Maillart zum Beispiel mit der Salginatobelbrücke bei Schiers (1930), Christian Menn mit der Ganterbrücke der neuen Simplonpassstrasse oder den Architekten Santiago Calatrava (ein Schüler von Christian Menn), der die Grenzen des Brückenbaus mit neuen Formen immer wieder erweitert. Sie alle verbanden und verbinden Stil und Konstruktion jeweils auf ihre Weise. Jürg Conzett einzuordnen, ist allenfalls in diesem allgemeinen Zusammenhang möglich. Der Zürcher ETH-Professor Thomas Vogel, ein Studienkollege und früherer Arbeitspartner Conzettts, sieht den Churer Bauingenieur wegen seines Werdegangs jedenfalls ausserhalb jeder Brückenbau-Schule.

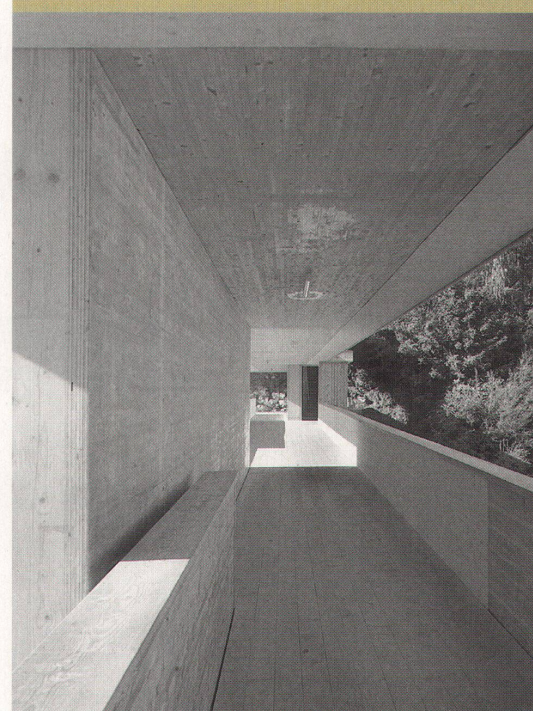
Am Anfang stand der Hochbau, und auch heute noch ist er ein wesentlicher Teil von Jürg Conzettts Arbeit. Schulanlagen, Kraftwerkbauten, Landwirtschaftsgebäude, Mehrzweckanlagen. Wie es sich für den Ingenieur ziemt, war Conzett hier für die Knacknüsse der Konstruktion zuständig. Vielen dieser Bauten gemeinsam ist, dass sie von der Bündner Vereinigung für Raumplanung 1994 bei der «Auszeichnung guter Bauten im Kanton Graubünden» berücksichtigt wurden – ein Zufall kann es kaum sein, dass der Name Conzett hier bei sieben von 15 Bauten erwähnt ist. Ähnliches gilt auch bei dem von «Hochparterre» herausgegebenen Führer «30 Bauten in Graubünden», in dem eine ganze Reihe weiterer Hochbauten aufgeführt sind, an denen er beteiligt war.

Ein Raum als Brücke

Aufsehen erregt Conzett aber als Brückenbauer. Eine besondere Herausforderung war die Projektierung und Ausführung einer Raumbrücke in Murau (Steiermark, 1995) zusammen mit den Architekten Marcel Meili und Markus Peter. Dieser gedeckte Steg für Fussgänger und Radfahrer führt mit einer Spannweite von 47 Metern über die Mur und bildet eine grosse Wegkreuzung. Sein besonderes Merkmal ist der in der Mitte des Brückenquerschnitts angeordnete, massive

Rahmen, der die Last trägt, gleichzeitig den Brückenraum prägt und ein 24 Meter breites Fenster in der Brückenmitte ermöglicht. Dieser Rahmen ersetzt somit die bei klassischen, gedeckten Holzbrücken üblichen beiden Seitenwände. Für eine Holzbrücke unkonventionell – und von Puristen entsprechend angefeindet – ist auch die Methode, mit der Conzett die Stabilität des Untersturzes der Brücke verstärkt hat: ein 16 Zentimeter dickes, mit 410 Tonnen Zugkraft gespanntes Vorspannkabel zieht sich in einer Aussparung über die ganze Länge und erfüllt diese Aufgabe.

Ausserlich sind der Mursteg in der Steiermark und die Brücke über das Traversinatobel in der Viamala kaum zu vergleichen. Zwar sind beide Konstruktionen aus Holz, doch Formen und Konstruktionsarten weisen nur wenige Gemeinsamkeiten auf. Das wiederum passt zur Einstellung Jürg Conzettts, der sich schon im Gespräch vor Allgemeinplätzen hütet und beim Bauen auf schematische Lösungen verzichtet. «Es ist auch eine Kunst, die Theorie immer wieder zu überprüfen», meint er. Das Wort, das er für seine Arbeitseinstellung findet, heisst «Angemessenheit»; Conzett meint damit nicht etwa einen nichtssagenden Mittelweg, sondern er will



Zusammen mit Marcel Meili und Markus Peter hat Jürg Conzett den Mursteg realisiert. Ein massiver Rahmen in der Mitte trägt den Steg, eine Brücke mit grossen Fenstern entsteht



Bilder: Heinrich Helfenstein

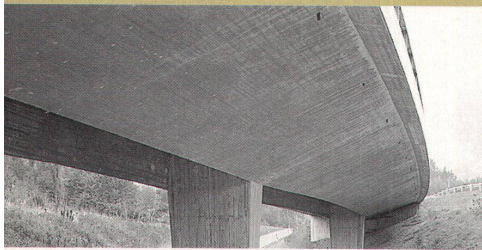
Lösungen aus verschiedenen, widersprüchlichen Bedingungen heraus finden. «Mein Ziel ist immer eine Lösung, in der die verschiedenen Aspekte ineinander greifen, ohne dass es zum vornherein ein Kompromiss wäre.»

Jede Mauer zählt

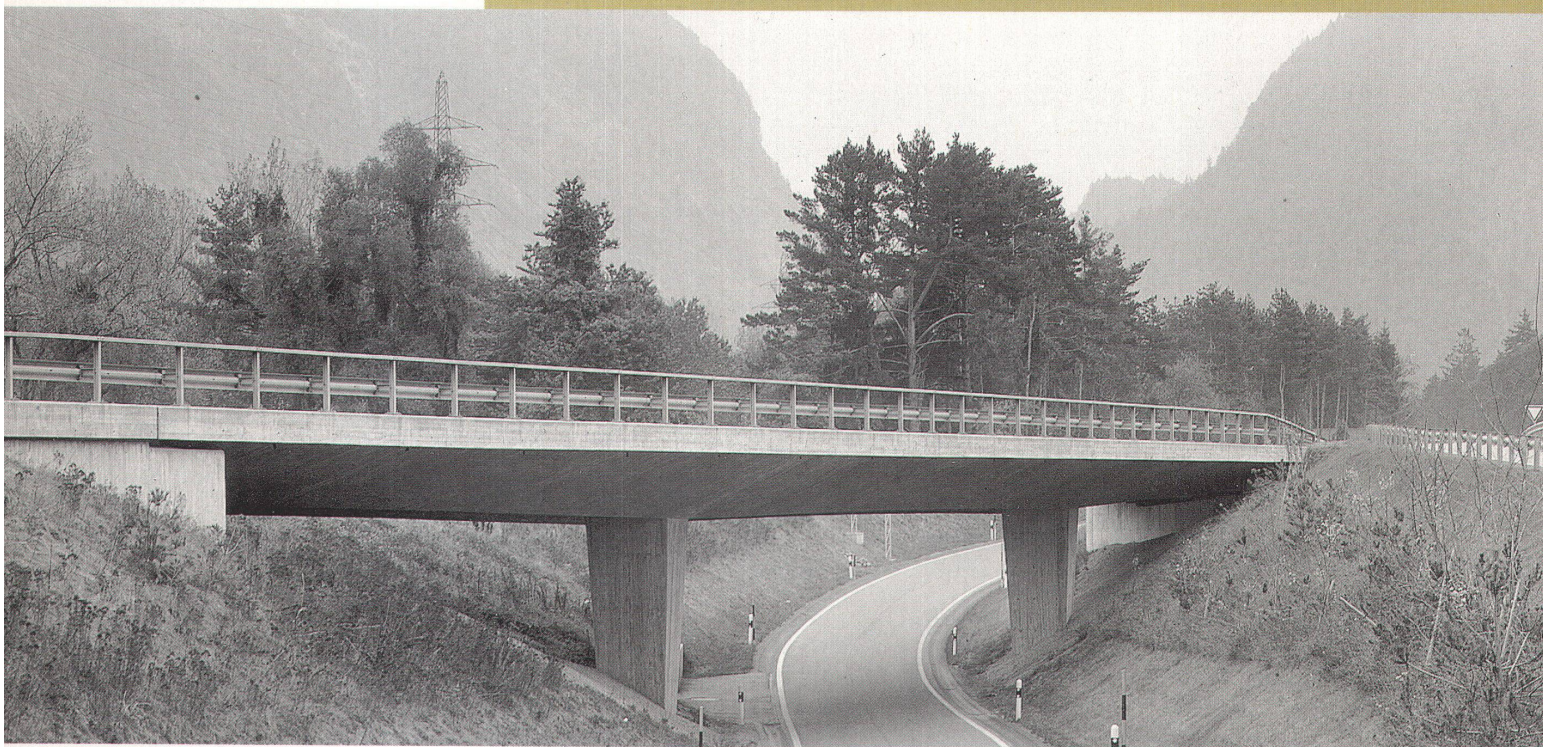
«Angemessen» ist auch das Wort, das man für die Umschreibung der ästhetischen Haltung Jürg Conzett's verwenden möchte. Das Detail liegt ihm am Herzen. Das zeigt sich bei seinen Brückenbauten, das zeigt sich aber auch in einer zunächst eher unscheinbaren Arbeit über den eng verwandten Bereich der Strassenräume. «Zur Gestaltung von Stützmauern» lautet der prosaische Titel einer Arbeit, die er im Auftrag des Bündner Tiefbauamtes verfasst hat und die neben theoretischen Ratschlägen auch gleich einige Musterbauten vorstellt. Dass Stützmauern beim Strassenbau in einem Gebirgskanton wichtig sind – keine anderen Kunstbauten kommen derart häufig vor – versteht sich; und dass in diesem Bereich in den letzten Jahrzehnten viel gesündigt wurde, ist kein Geheimnis. Die aus einem Referat für den Bündner Heimatschutz weiterentwickelten Thesen enthal-

ten neben allgemeineren, einfachen Forderungen auch handfeste praktische Tips. Da zusammenhängende Strassenabschnitte oft von einem einzigen Mauertyp geprägt sind, empfiehlt Conzett zunächst, alle Kunstbauten in diesem Bereich nach den gleichen Grundsätzen zu gestalten und so ein übergeordnetes System erkennen zu lassen. Also keine willkürlichen Kombinationen von Blockstein- und Betonmauern, und erst recht keine Stützmauern, wo aus konstruktiven Gründen gar keine notwendig wären. Neue Anlagen sollen von Anfang an ein eigenes Gesicht erhalten, die Charakteristik bestehender Bauten soll erhalten oder gestärkt werden. Weiter lenkt Conzett den Blick auf die handwerkliche Verarbeitung und auf Details wie die Mauerkrone und gibt abschliessend Hinweise für Ausschreibung und Beurteilung von Mauerprojekten.

Diesen detailgenauen Anweisungen zum Trotz bestreitet Jürg Conzett jedoch, spezifische und allgemein anwendbare ästhetische Vorstellungen über Bauten zu haben. Doch zweifellos besitzt er eine grosse Sensibilität für Design. Conzett's Sensibilität für solche Fragen führt der ETH-Professor Thomas Vogel vor allem auf seine ersten Berufsjahre bei Peter



Masse und Eleganz schliessen sich nicht aus: Die erste seiner Erfolgsbrücken hat Conzett für die Umfahrung Landquart realisiert



Jürg Conzett's Arbeiten ist noch bis zum 21. Februar eine Ausstellung im Architektur Forum am Neumarkt 15 in Zürich gewidmet. In diesem Rahmen finden weitere Veranstaltungen statt. Podiumsgespräch mit Gion A.

Caminada, Jürg Conzett, Heinrich Figi, Marcel Meili, Bruno Reichlin, 22. Januar, 19 Uhr.

Vorträge jeweils um 18.30 Uhr:

4. Februar, Tom F. Peters, Director Building an Architectural Technology Institute, Bethlehem USA;

12. Februar, Chrisitan Menn, Ingenieur, Chur; 16. Februar, Walter Zschokke, Architekt, Wien.

Das Werk eines anderen Ingenieurs aus Graubünden wird noch bis zum 19. Dezember im Lehrgebäude Physik an der ETH Hônggerberg gezeigt: Christian Menn – Brückenbauer.

Zumthor zurück. Im Unterschied zu anderen Ingenieuren seien bei ihm nämlich nicht wirtschaftliche Überlegungen allein das Mass, dem sich das Design unterzuordnen hätte. Conzett selbst spricht von einer «inneren Zurückhaltung»: «Gerade in einer oft schreienden Welt ist dies die richtige Haltung. Verkehrsbauten sind nun einmal prägende Teile der Landschaft, und man stellt mit Recht Ansprüche an sie.»

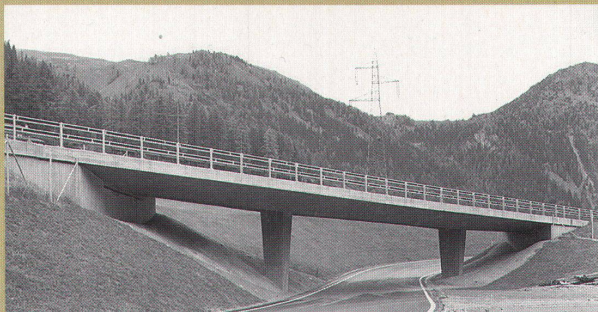
Die unsichtbare Brücke

Auf dieser Haltung ruht auch eine weitere Eigenheit: Er bevorzugt kein bestimmtes Material. Während andere Brückenbauer sich auf Spannbeton, Verbundkonstruktionen oder Holz festlegen und sich spezialisieren, lässt sich der Churer Bauingenieur auch in der Materialwahl von der Situation leiten. Er kommt nicht wegen einer Vorliebe oder Gewohnheit, sondern wegen der Analyse der Gegebenheiten zu ähnlichen Lösungen. Dies gilt für einen Brückentyp, den er seit 1994 bereits fünfmal realisieren konnte.

Die erste seiner «Erfolgsbrücke» hat Jürg Conzett nicht, wie im Fall der Traversinabrücke, in einem abgelegenen Tobel gebaut. Wer die Autobahn in Landquart Richtung Davos verlässt, passiert sie nach der Überquerung des Flusses Landquart auf der grossen Bogenbrücke fast unbemerkt. Die Überführung «Landquartlöser» wirkt zunächst unscheinbar

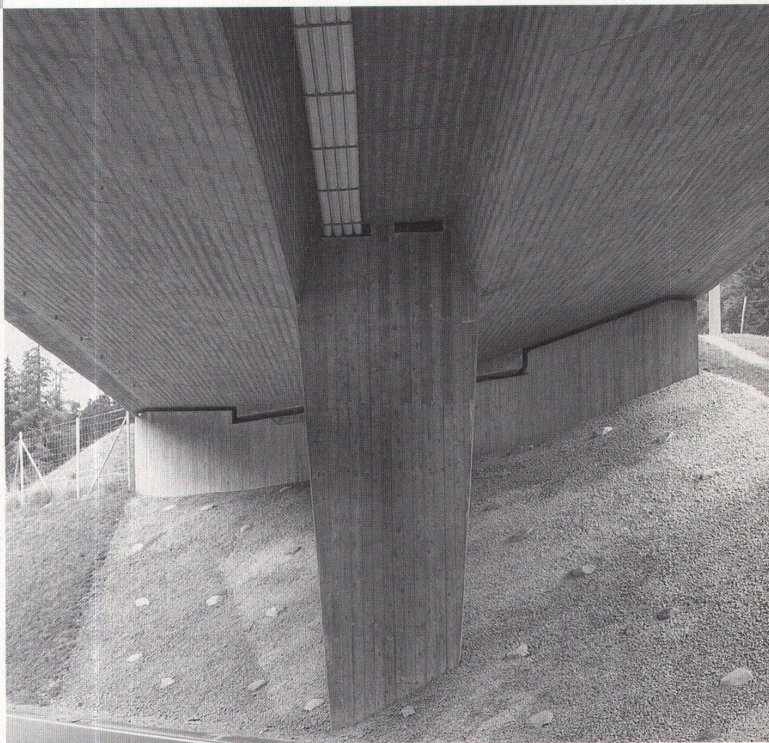
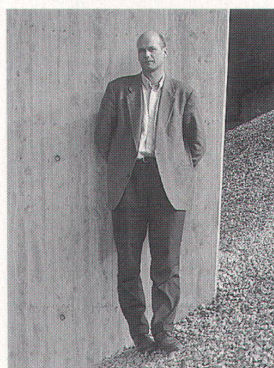
und als reiner Zweckbau, dessen Aufgabe es ist, die Umfahrungsstrasse über die Ausfahrt Landquart-Davos zu führen. Genau diese Unscheinbarkeit war für den Entwurf der immerhin 65 Meter langen Brücke bestimmend: Conzett hat eine möglichst unsichtbare Konstruktion gesucht, oder anders ausgedrückt, die Autofahrer sollten bei der Unterquerung freie Sicht auf die Ausfahrt haben. Deshalb die grossen Seitenöffnungen, deshalb die schlanken Pfeiler, deshalb die schrägen Widerlager, die mehr Durchblick ermöglichen.

Bestimmend für das Design dieser Spannbeton-Brücke ist eine weitere Idee. Die Trägerform ist im Querschnitt ein flaches, auf der Spitze stehendes Dreieck, mit dem ein Minimum an Fläche angestrebt wird. Entlang der Längsachse weist die Brücke eine Nut auf, in der die sonst meist frei unter der Brücke hängenden Werkleitungen verborgen und doch leicht zugänglich sind. Mit diesem Detail reduziert Jürg Conzett die Brückenform auf das Wesentliche und findet eine wirtschaftlich vorteilhafte Lösung, weil der Beton für den bis 1,5 Meter starken Überbau einfach in die Form gegossen werden kann. Die für eine Strassenbrücke notwendige Masse kann mit relativ viel Material, aber wenig Aufwand erreicht werden; und dass sich Masse und Eleganz nicht ausschliessen, zeigt Conzett mit dieser Brücke anschaulich.



Eingebettet: Konzetts Erfolgsbrücke bei Sufers (links). Der Träger ist ein auf der Spitze stehendes Dreieck, in der Nut sind alle Werkleitungen versorgt (unten)

Jürg Konzett, Brückenbauer, gelehnt an einen Brückenpfeiler



Das Prinzip «Platte mit Nut» konnte Jürg Konzett bereits zwei Jahre nach dem Bau der «Landquartlöser»-Brücke (1994) bei der Konstruktion der Überführung «Glättli» in Sufers (1996) an der San-Bernardino-Route zusammen mit seinem Büropartner Patrick Gartmann ein zweites Mal erproben. Es folgte dieses Jahr der Bau der Totengutbrücke in Chur, und es werden nächstes Jahr eine weitere Überführung in Sufers und der Neubau der Nollabrücke in Thusis folgen (alle drei Projekte zusammen mit Gianfranco Bronzini). Der Bau der letzteren verspricht aus bautechnischen Gründen ein ziemliches Spektakel zu werden, wird doch die alte N13-Brücke als Baugerüst verwendet, danach weggesprengt und die neue Brücke abgesenkt. Weil die stützfreie Spannweite zudem 43 Meter betragen wird, muss die bisher auf 28 Meter beschränkte stützfreie Distanz der Nutbrücke mit einer Unterspannung kombiniert werden.

Rauher Wind

Jürg Konzett ist mit Zukunftswünschen zurückhaltend. Eigentlich ist er mit seiner bisherigen Arbeit ganz zufrieden, reizen würde ihn zum Beispiel der Bau einer Eisenbahnbrücke. Mühe bekundet er für die Art und Weise, wie heute mit Ingenieuren und ihren Arbeiten umgegangen wird. Da werden Ideen und ausgearbeitete Projekte einfach an güns-

tiger arbeitende Firmen weitergegeben, da betrauen Bauherren meist einfach den billigsten Offertensteller mit der Aufgabe, ohne zu bedenken, dass auch Denkarbeit bezahlt sein will und dass auch das Suchen und Untersuchen seinen Preis haben muss. Einen Ingenieur, der auf Qualität setzt und ans kontinuierliche Suchen glaubt, bedrohen solche Praktiken in der Existenz.

Mit Phantasie und Sensibilität fürs Design zeigt Jürg Konzett, dass Bauen auch auf vermeintlichen Nebenschauplätzen nicht eine Anwendung von vielfach erprobten Schemen sein muss, die einem Ort, einer Situation nur im Ausnahmefall gerecht werden können. Die Freiheit, über eine Bauaufgabe nachzudenken, steht lediglich mit oberflächlichen ökonomischen Überlegungen im Widerspruch. Architektonische Qualität ist Lebensqualität, sie ist für die Gesellschaft ein Gewinn; so ist es lediglich ein Ausdruck der Verantwortung, wenn Bauherren nicht in erster Linie die Preise drücken, sondern die gute Idee und Ausführung eines Bauwerks berücksichtigen. Dabei ist selbstverständlich, dass die Ökonomie von Mittel, Material und Energie bei einem Ingenieur weit oben auf der Traktandenliste steht. Aber: «Billige Kompromisse führen nie zu optimalen Lösungen». Das ist wohl einer der wenigen Grundsätze, die Jürg Konzett bei seiner Arbeit begleiten. Seine Bauten beweisen, dass das zutrifft.