

Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Herausgeber: Autorinnen und Autoren für Architektur
Band: - (2017)
Heft: 38

Artikel: Brücken : vernetzen statt verbinden
Autor: Geissbühler, Dieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-685506>

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: 04.05.2025

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

Der Seetalplatz als komplexes Ingenieurbauwerk

Brücken – vernetzen statt verbinden

von Dieter Geissbühler

Die Ausgangslage hat sich in der Zwischenzeit massgebend geändert. Die Landschaft ist selbst zum Ingenieurbauwerk geworden, der Fluss ist Bestandteil einer Maschine, die den für Extremfälle prognostizierten Wasserlauf in Bann halten soll. Die Verkehrsführung ist zur hochkomplexen, vielspurigen, mehrfach sich überlagernden Hydra geworden.

Städtebaulich ist der Seetalplatz auf dem Weg vom Nicht-Ort – im Gegensatz zum Unort nicht negativ konnotiert – zum urbanen Zentrum. Der Seetalplatz war eine funktionalistische Verkehrsmaschine ausserhalb respektive am Rande der Siedlung, flankiert von der Kleinen Emme. Eingeschlossen waren nicht oder wenigstens nur schwer zugängliche Flächen, und angeschlossen waren eine ganze Reihe räumlich nicht definierter Restflächen. Neu übernimmt diese optimierte Erschliessungsmaschine – das ist sie weiterhin – Zentrumsfunktionen mit umfassenden Ansprüchen. Sie muss mit den eigentlich gleichen Mitteln ein Vielfaches an Ansprüchen abdecken, die an einen öffentlichen Raum gestellt sind. Gleichzeitig muss das gesamte Areal innerhalb eines weitreichenden Hochwasserschutz-

Da stand es lange, das Portal-Fragment der ehemaligen Holzbrücke als Zeichen einer Brücke, die zwei Flusssseiten miteinander verbunden hat, und soll ja auch weiterhin erhalten bleiben. Sozusagen als Wurstzipfel bleibt es ein Zeichen des Verbindens zweier Seiten eines Übertrittes über einen Fluss. Diese Brücke war ein Gebäude, das der Landschaft eingeschrieben war. Sie hatte zwei klare Anfangspunkte, sie war als autonomes Objekt lesbar.

projekts den neuen deutlich erhöhten Anforderungen bezüglich Überflutung genügen. Dazu muss die Topografie umfassend neu geformt werden.

In dieser Konstellation sind die neuen Brücken nicht mehr als Einzelobjekte lesbar. Sie sind vielmehr aus ihrer spezifischen Funktion innerhalb des Gesamtsystems und durch ihre Lage in diesem System determiniert. Um auf Martin Heidegger Bezug zu nehmen, schaffen diese Brücken nicht mehr Orte, sondern sind Bestandteil eines durch materialisierte Verkehrsflüsse und prognostizierte Wasserläufe bestimmten Geviertes. Es ist nicht mehr die Brücke, die Wege und Plätze

bestimmt, sie ordnet nicht mehr den Raum. Sie ist nicht mehr Ausgangslage, sie folgt und verliert damit ihre sinnstiftende Kraft.

Ortsgestalterischer Balanceakt

Jede Brücke zeigt sich so weitgehend als eine Sonderlösung. Es sind immer wieder unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich verkehrlicher wie topografischer Anforderungen anzutreffen. Die eine Brücke bleibt homogenes Bauwerk von Auflager zu Auflager, wobei die beiden Auflagerseiten, im Bezug auf ihre Position bezüglich des Hochwasserschutzes, sich deutlich unterscheiden. Eine andere Brücke besitzt auf der einen Seite ein durch Unterquerungen ausgehöhltes Auflager. Ihr fehlt sozusagen der optische Rückhalt. Eine weitere Brücke muss als Neukonzeption einer bestehenden Eisenbahnbrücke mit deutlich höheren statischen Anforderungen eine andere konstruktive Sprache einbringen. Und das eigentliche Leichtgewicht einer Fussgänger- und Velobrücke wird zum Kraftprotz, um den hohen Anforderungen genügen zu können.

Der Eingriff am Seetalplatz ist zu einer Ansammlung unterschiedlicher Ingenieurbauwerke geworden. Darin sind die Brücken zwar weiterhin relativ gut ablesbare Teile. Sie sind jedoch auch Teil einer Gesamtform. Gestalterisch geht es innerhalb solcher Konstellationen

um das Zusammenführen unterschiedlichster und formal nicht einheitlicher Einzelteile. Das heisst, die Suche nach einer umfassenden gestalterischen Einheit könnte dieser Ausgangslage nicht gerecht werden.

Gestaltung wird in diesem äusserst komplexen und durch sich widerstrebende Anforderungen geprägten Wechselspiel technischer Anforderungen zu einem Balanceakt im wörtlichen Sinne. Es geht darum, innerhalb einer hohen Dynamik im Prozess der Planung wie in der gebauten Realität ein Gleichgewicht zu erzeugen. Im Prozess galt es durch entsprechende gestalterische Inputs dieses Gleichgewicht immer wieder sicherzustellen und auch gewisse noch anstehende Anforderungen zu antizipieren. Dies kann nur ein Kanon leisten, als eine Richtschnur, die im ursprünglichen Sinne des Wortes eine hohe Flexibilität der Interpretation aufweist und kein detailliertes Regelwerk festsetzt. Heute lässt sich erst erahnen, dass dieses Monsterbauwerk genügend gestalterische Kohärenz aufweist, um aus diesem neuen und in weiten Teilen auch neuartigen öffentlichen Raum einen Ort werden zu lassen. Er wird ganz sicher auch in Zukunft durch Brüche und Leerstellen bestimmt sein, aber es zeichnet sich ab, dass doch eine übergeordnete Lesbarkeit gewährleistet sein wird.

Fotos: Dieter Geissbühler



0 100m

Stauffacherbrücke Zürich 1899
Dreigelenkbogen

Hinterherbrücke Thuisis 1900 (Projekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Irnbüschle Luzern 1901
Dreigelenk – Hohlkasten

Thurbücke Billwil – Oberbüren 1903/04
Dreigelenk – Hohlkasten

Vorderherbrücke Tavannes 1905
Dreigelenk – Hohlkasten

Pont de Prolles Fribourg 1908 (Wettbewerbprojekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Aarebrücke bei Aarburg 1911/12
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Arvebrücke Marginer 1920
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Eilengrabenbrücke Innerthal 1924
Versteifter Stabbogen

Schraibachbrücke Innerthal 1924
Versteifter Stabbogen

Val Tschiel Brücke, Donath 1925
Versteifter Stabbogen

Salmatalbrücke 1929/30
Dreigelenk – Hohlkasten

Landquartbrücke Klosters 1930
Versteifter Stabbogen

Spilfabrücke Frutigen – Adelboden 1930/31
Versteifter Stabbogen

Lodholzbrücke Frutigen 1930/31
Versteifter Stabbogen

Traubachbrücke Hakern – Bohl 1932
Versteifter Stabbogen

Böhlbrücke 1932
Versteifter Stabbogen

Rossgartenbrücke Schwarzenburg 1932
Dreigelenk – Hohlkasten

Ticino-Brücke Gubiasco – Sementina 1932 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Gorge du Trient – Brücke 1932 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Schwandbrücke Hinterflutigen – Schönenramen 1933
Versteifter Stabbogen

Thurbücke Feisegg 1933
Dreigelenk – Hohlkasten

Vodukt Sinokovs (Jugoslawien) 1934 (Projekt)
Dreigelenk – Hohlkasten

Sitterbrücke Haggen – Stein 1934 (Projekt)
Bogenrahmen

Aarebrücke Innerkirchen 1934
Dreigelenk – Ripperplatte

Tössbrücke Wülflingen/Winterthur 1934
Versteifter Stabbogen

Rheinbrücke Schaffhausen 1935 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Aarebrücke Bern 1935 (Wettbewerb)
Dreigelenk – Hohlkasten

Arvebrücke Vevy/Genève 1936
Dreigelenk – Hohlkasten

Maggbrücke Somoio 1935 (Projekt)
Bogen mit aufgehängter Fahrbahn

Torbrücke (Jugoslawien) 1937 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Simmbrücke Garstadt 1939/40
Dreigelenk – Hohlkasten

Überführung Lochen 1940
Dreigelenk – Hohlkasten

