Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 137 (2011)
Heft: 33-34: Wankdorfplatz Bern

Rubrik: Persönlich

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

«ES GEHT AUCH UM SUBJEKTIVE WERTE»

01 Sitterviadukt der Südostbahn, 1910, von Rudolf Weber und Alexander Acatos (Ingenieure), Fritz Ackermann (Stahlbau) und Richard Coray (Gerüstbau). Vorne rechts: Kubelbrücke, 1780, eine der letzten erhaltenen Brücken von Hans Ulrich Grubenmann (Foto: Martin Linsi)

Die Ausstellung «Landschaft und Kunstbauten» ist zurzeit im Schweizerischen Architekturmuseum zu sehen. Jürg Conzetts «persönliches Inventar» für die Architekturbiennale Venedig 2010, fotografiert von Martin Linsi, thematisiert die Tradition der Ingenieurbaukunst (TEC21 41/2010). Im Gespräch erläutert Conzett, was ihn daran fasziniert.

(rhs, js) *«Landschaft und Kunstbauten» ist eine Dokumentation älterer Ingenieurwerke. Nach welchen Kriterien haben Sie diese ausgewählt?*
Es sind nicht nur ältere Werke. Es sind Bauten, die mich persönlich beschäftigen – «konstruierte Bauten» in dem Sinne, dass die Arbeit des Ingenieurs im Vordergrund steht. Sie sind vom Machen her gedacht, das hat grosse Tradition. Interessiert haben mich auch Dinge, die nicht hinterfragt werden, etwa dass eine Brücke heute unbedingt luftig zu wirken habe. Wie stark diese Überzeugung ist, zeigt die Kontroverse um unsere Brücke in Vals. Sie ist schwer und geschlossen, obwohl sie aus derselben Grundhaltung entstanden ist wie alle unsere Bauten: Sie muss einer bestimmten Problemstellung, einer bestimmten landschaftlichen und kulturellen Situation gerecht werden.

Hat dieses Inventar den Charakter einer Studie, die traditionelle Techniken dokumentiert, um sie für die eigene Arbeit – gerade auch die Brücke in Vals – greifbar zu machen?
Auf jeden Fall. Eine wichtige Referenz ist der Goldachviadukt (1971). Eine gewöhnliche Betonbrücke, denkt man zuerst; erst bei genauem Hinsehen fällt auf, dass sie ein sehr gutes Bauwerk ist – streng und ohne Firlefanz, aber ihre Lage, ihr Anfang und Ende, die Platzierung der Pfeiler, all das zeigt einen starken Bezug zur Landschaft. Die Wirkung mag spartanisch sein, aber 90 Meter Spannweite sind riesig für das Gelände. Das war sicher teuer! Den Landschaftsbezug hat man sich etwas kosten lassen.

Viele dieser «gewöhnlichen Bauten» entsprechen nicht mehr heutigen Anforderungen. Wie geht man damit um?
Leider werden Qualitäten, die erst auf den zweiten Blick auffallen, meist missachtet. Dabei gäbe es viel zu entdecken! Die Instandsetzung des Sitterviadukts zum Beispiel (Abb. 1) war für Martin Linsi und mich sehr lehrreich. Beim grossen Pfeiler imitiert der Beton eine Steinmauer, unten recht genau und nach oben hin immer weniger: Was schlecht sichtbar ist, muss man nicht mehr so sorgfältig machen ... Im Rahmen einer historischen Arbeit für die SBB ist mir aufgefallen, wie viele SBB-Brücken aus Beton bestehen, aber mit Einlagen Stein imitieren. Das sieht man erst, wenn man unmittelbar davor steht. Diese perfekte Täuschung ist auch Teil einer Tradition: Solche Brücken sind typisch für die 1920er-Jahre, als man für Stein kein Geld mehr hatte, aber den Steineffekt noch wollte. Leider wird man etwa als Kitschbruder tituliert, wenn man sich für den Erhalt dieser Bauten einsetzt. Doch ernsthafte Bemühungen, ehemals geschätzte Vorstellungen aufrechtzuerhalten, sollte man respektieren.

Die Auseinandersetzung mit der Ästhetik eines Bauwerks beruht auf einem kulturellen Anspruch. In der heutigen Rollenteilung wird dieser dem Architekten zugeordnet, während der Ingenieur für Funktion und Ökonomie verantwortlich zeichnen soll. Der Sitterviadukt belegt, dass diese Bereiche nicht zu trennen sind. Doch wo setzt man die Prioritäten, wenn es um den Erhalt einer solchen Brücke geht? Schützt man die Konstruktion, das Erscheinungsbild, die Funktion? Sie sind Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege – wie geht diese vor?
Es hängt immer vom Zusammenspiel der verschiedenen Aspekte ab und verlangt im Einzelfall wertende Entscheidungen, wie in einer Entwurfsaufgabe: Das Bild, die Konstruktion, die intellektuelle Leistung, der Stand der technischen Fertigkeiten – wie beeinflussen sie sich gegenseitig? Wo verläuft die Grenze zum Misslungenen? Die Brücke im aargauischen Mellingen zum Beispiel fasziniert mich. Sie hat eine statisch falsche Form, die Versteifung erinnert an ein Geländer, aber ich finde sie ein unheimlich gutes Werk, weil sie durch wohldosierte Falschheit statisch nur so weit provoziert, dass man es gerade noch erträgt. Und schliesslich ist der Sinn des Ganzen, eine Erinnerung an die frühere Holzbrücke aufrechtzuerhalten. Wie beim Dilemma «Stein oder Beton?» entsteht eine interessante Spannung zwischen Emotionalität, Rationalität und Portemonnaie. Bei der Frage der Schutzwürdigkeit gilt es daher, zuerst herauszufinden, welche Einflüsse im Spiel waren. Ich habe mich beispielsweise intensiv mit der Albulabahn befasst, einerseits als Mitautor des Konzepts, für den Umgang mit den Brücken der Rhätischen Bahn, und andererseits mit der Kandidatur für das Unesco-Weltkulturerbe. Auf einmal wurde die Reihe der Konsolsteine am oberen Rand der Brücke ganz wichtig – sozusagen das letzte noch verbliebene Ornament in einer streng funktionalen Lösung mit einer auf der Kante schwebenden Abdeckplatte. Wenn man sie wegnimmt, zerstört man den architektonischen Charakter der Brücke. Auch wenn die ursprüngliche statische Funktion der Konsolsteine bei einer neuen Betonabdeck-

platte nicht mehr nötig ist, belässt oder ersetzt man sie – wie einen Stiftzahn, der für einen alten Menschen zum Essen vielleicht nicht mehr wichtig ist, den er aber der Würde halber behält.

Damit verlässt man das Primat der funktionalistischen Doktrin.
Wenn es um den Erhalt eines Bauwerkes geht, ist die ökonomischste Lösung meist die falsche. Natürlich kann sie zufällig einmal stimmen, aber in der Regel zerstört sie alle anderen interessanten Aspekte – wie die Übereinstimmung von Funktion und Bild. In diesen Fällen geht es nicht nur um den Preis, sondern auch um den Wert, und der ist vielleicht subjektiv. Ein Beispiel: Die Chibrücke bei Stalden wurde gesperrt, weil sie nach 500 Jahren auseinanderzuklaffen begann. Eine Option war, die Seitenmauern abzubrechen und gerade wieder aufzubauen, quasi den Originalzustand wiederherzustellen. Im Gegensatz dazu habe ich vorgeschlagen, die Erdfüllung zwischen den Seitenmauern – die Ursache der Frostquellungen – zu entfernen, die Seitenmauern in der jetzigen Lage zu sichern und sie mit «Kalkbeton» so wieder auszufüllen, dass kein Seitendruck mehr entsteht. Das wurde ausgeführt. Natürlich galt es, abzuwägen: Man hat den 500-jährigen Kieskoffer zugunsten einer Konstruktionsverbesserung geopfert – auch das ganze Entwässerungssystem ist neu – und dafür die Seitenmauern mit dem originalen Verputz von 1545 erhalten. Eine Entscheidung ist immer nötig: Was behält oder opfert man? Man kann nicht immer das ganze Original retten.

Oder man rettet das Original «für das Auge» und baut eine zweite Brücke, welche die ursprüngliche Funktion erfüllt.
In diesem Fall hätte das nicht geklappt, weil die alte Brücke mit der Zeit doch eingestürzt wäre. Ihr Zustand verschlechterte sich von Jahr zu Jahr, unabhängig von der Nutzung. Dass man den Zerstörungsprozess gestoppt und die Seitenmauern in ihrem deformierten Zustand stabilisiert hat, zeugt von Wertschätzung für das Bauwerk. Es ist nicht möglich, einfache, griffige Regeln für den Umgang mit Bestehendem zu formulieren. Die Charta von Athen fordert, jeder Eingriff müsse reversibel sein; doch das hat für Verkehrsbauten, die einer starken Beanspruchung ausgesetzt sind, höchstens theoretischen Charakter. Wenn man ehrlich ist, geht es nicht – in der Praxis nimmt man nie eine Verstärkung wieder weg. Auch die Forderung, der Eingriff müsse sichtbar sein, bereitet mir Mühe: Eine Abdichtung zum Beispiel mag nötig sein, aber ist diese Tatsache so aufregend, dass man die damit verbundenen Eingriffe unbedingt zelebrieren müsste?

Beim Kloster Wettingen gibt es eine Seilbrücke, deren verrostete Seile durch neue ergänzt wurden. Die alten Seile rosten weiter. Finden Sie diese Lösung zu didaktisch?
Ich habe die Brücke nicht vor Augen und will dies deswegen nicht direkt kommentieren. Ich kann keine allgemeinen Regeln aufstellen, entscheidend ist das einzelne Objekt. Das heisst nicht, dass es keine allgemeingültigen Grundsätze gibt. Ein Grundsatz ist, dass man eine Synthese der verschiedenen Aspekte schaffen und abwägen soll, bis das Ergebnis stimmig ist. Am Ende soll etwas Präzises entstehen, aber das Vorgehen kann von Fall zu Fall variieren. Wichtig sind auch die Lage des Objekts und die Zielsetzungen seiner Erbauer – die man nicht unbedingt teilen, aber kennen muss. Das Ergebnis muss zusammenhängend und begründbar sein.

Die Ingenieurkunst wird damit aus der reinen Funktionalität herausgelöst und in einen kulturellen Kontext eingeordnet.
Trotzdem sind die Brücken, die ich entwerfe, immer streng funktional – auch jene in Vals. Ich erhebe den Anspruch, klassisch nach Ingenieurberuf zu arbeiten, natürlich unter Einbezug aller Aspekte. Dass die Brücke in Vals aus Stein ist, hat etwas mit dem Dorf zu tun, und auch ihre Positionierung ist wichtig, aber die Einzelheiten müssen sich logisch aus der Konstruktion entwickeln. Auf dem Gebiet der Denkmalpflege ist das anders, wobei es auch dort Unterschiede gibt, gerade was die Individualität betrifft. Die Brücken der Rhätischen Bahn wurden als «Massenware» nach Tabellen gebaut, die meisten haben Halbkreisbögen und Standarddetails. In diesem Fall fasziniert das vermeintlich primitive Schema, das so viele Probleme lösen kann – jene des wirtschaftlichen Bauens, des Bahnbetriebs, des Unterhalts und jene der Touristen, die sich am Landschaftsbild erfreuen. Diese Standardisierung hat grosse Qualität.

Heutigen Entwerfern steht ein grösseres formales und technisches Repertoire zur Verfügung. Ist die Auseinandersetzung mit der Tradition auch deshalb so wichtig?
Ja, ich finde eine Beschäftigung mit konstruktiven Grundformen interessant und produktiv. Und eigentlich wäre es die natürlichste Sache der Welt, dass man sich dafür interessiert, was schon da ist, was man vielleicht als Kind auf einer Schulreise gesehen hat!

Sie thematisieren, dass es bereits schön sein kann, wenn Elemente am richtigen Ort in der Landschaft stehen: Sie können fesseln, obwohl sie hässlich sind.
Vor drei Jahren war ich Koreferent der Dissertation von Philippe Mivelaz' «Alexandre Sarrasin (1895-1976) et l'esthétique de l'ingénieur». Mivelaz hat gezeigt, dass Sarrasin seine Konstruktionen aus einzelnen, selbstständigen Teilen zusammensetzte. Der Pont Boussy bei Evolène mit seinen kleinen Verschiebungen und den seltsamen Diagonalen im Bogen (vgl. TEC21 22/2002) fing an, mich zu faszinieren – und auch dieser Walliser, der seine Brücke auf dem Felsvorsprung «zusammenstäbelt», wie es gerade noch geht, aber doch mit einem sehr klaren Konzept. In einem gewissem Sinn stellt diese Haltung eine Gegenposition zu derjenigen von Robert Maillart dar: Während bei der Salginatobelbrücke alle Teile – der Querschnitt der Pfeiler, in der Fahrbahn, im Bogen – ähnlich sind, bildet Sarrasin die Fahrbahn des Pont Boussy als eine Art Pilzdecke aus, mit Stützen, die auf zwei Bogenrippen stehen. Jedes Teil ist eigenständig. Beim Viadukt von Sembrancher wiederum sind die Pfeiler gespreizt; doch wo die Strasse kommt, sind sie es weniger. Er dehnt sein Konzept, ist fast demonstrativ undogmatisch. Das ist faszinierend für einen Ostschweizer Ingenieur wie mich, der mit strengen Lehrern und Vorbildern aufgewachsen ist.

AUSSTELLUNG UND BUCH

Die Ausstellung im Schweizerischen Architekturmuseum S AM in Basel ist bis 21.8.2011 verlängert. Öffnungszeiten: Di/Mi/Fr 11–18 h, Do 11–20.30 h, Sa/So 11–17 h. Informationen: www.sam-basel.org

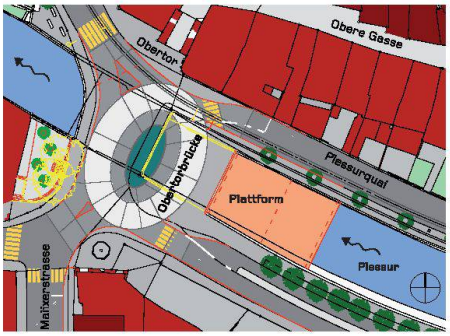
Bundesamt für Kultur (Hg.): Landschaft und Kunstbauten. Texte Jürg Conzett, Fotos Martin Linsi, Zürich 2010. Deutsch und Englisch, geb., mit Schutzumschlag, 272 S., 30 cm × 20 cm, ISBN 978-3-85881-321-3, Fr. 49.90

Die Publikation ist zurzeit nicht lieferbar (Nachdruck geplant).

NEUES STADTBILD AM OBERTOR IN CHUR

01

02



03

Seit Mitte Mai ist die neu als Kreisel gestaltete Obertorbrücke in Chur dem Verkehr übergeben. Der Ort hat gewonnen – auch wenn die Neugestaltung (vorerst) nur in reduzierter Form realisiert wurde.

Die steinerne Obertorbrücke aus dem Jahre 1821 mit den Stahlbetonergänzungen von 1931 genügte dem heutigen Verkehr nicht mehr. Im Bereich der Obertorbrücke waren die Flächen für den motorisierten Verkehr und den Langsamverkehr klein und eng, und der Anteil an öffentlichen Freiflächen im Verhältnis zum Strassenraum beim Obertor gering und in seinen Aufenthaltsqualitäten stark verbesserungswürdig. Ebenso war die Brücke als Leitungsträger für die Industriellen Betriebe der Stadt Chur zu klein geworden, und der bauliche Zustand einzelner Teile der Brücke verlangte dringend eine Instandsetzung. Das Verkehrskonzept der Stadt Chur sah vor, einen Kreisel auf der Brücke zu bauen. Wegen der umliegenden Bebauung war dies nur durch eine Verbreiterung der Brücke flussaufwärts möglich.

Die Stadt Chur und der Kanton Graubünden beauftragten eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den Churer Ingenieuren Conzett Bronzini Gartmann, dem Städtebauhistoriker Sylvain Malfroy aus Neuenburg und dem Architekten Frank Zierau aus Zürich, mit einer Projektstudie. Dieses interdisziplinäre Team entwickelte ein Projekt, welches das Potenzial des Ortes besser ausschöpft als eine blosse Fahrbahnverbreiterung.

MEHR RAUM FÜR DIE STADT

Die drei Plätze Untertor, Postplatz und Obertor rund um die Altstadt bildeten die Grundlage für die Planung: Es sollte ein zusätzlicher differenzierter Ort geschaffen werden und kein «Kreisel-Allerlei» entstehen. Das Projektteam sah deshalb für den Bereich der Obertorbrücke vor, einen vielseitig nutzbaren öffentlichen Raum mit zwei Plattformen über der Plessur zu schaffen. Damit sollte der Fluss den Stadtbereich nicht trennen und die Flussüberdeckung nicht nur als Carparkplatz, Abstellfläche und Verkehrsknoten genutzt werden, sondern – wie es zum Vergleich der Zentralplatz in Biel schafft – die beiden Ufer verbinden, als Mischverkehrsfläche dienen und damit repräsentativ werden.

ALT UND NEU VEREINT

Als Teilprojekt der gesamtheitlichen Umgestaltung des Stadtraumes rund um das Obertor erfolgte als Erstes der Umbau der Brücke beziehungsweise der Neubau des Kreisels. Ausserdem erweiterten die Planenden vor dem Hotel Chur das Trottoir und grenzten es mit einer neuen Stützmauer gegenüber dem Vorplatz ab. Der Vorplatz selber wurde leicht erhöht und neu bepflanzt. Die vorhandenen Bäume wurden zugunsten einer Vollansicht der Platzfassade und einer besseren Belichtung entfernt. Vier konische Stahlbetonmasten mit Scheinwerfern beleuchten den neuen Platz. Um die grosszügigen räumlichen Verhältnisse am neu geschaffenen Stadtraum Obertor nicht durch verstreute Signalmasten zu beeinträchtigen, wurden neben der Beleuchtung auch die Fahrleitung der RhB und die Verkehrssignalisation auf diese vier Masten montiert.

Die vorgesehenen Massnahmen entsprachen dem baulichen Zustand der Brücke, denn der Teil flussabwärts war in einem weitgehend guten Zustand und brauchte lediglich abgedichtet und durch eine neue Fahrbahnplatte statisch verstärkt zu werden. Hingegen wies der Anbau flussaufwärts von 1931 schwere Korrosionsschäden auf, sodass man sich entschied, diesen ganz abzubrechen und ihn durch die neue, breitere Konstruktion zu ersetzen.