

Eine Brücke ist eine Brücke

Autor(en): **Jenni, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **87 (2000)**

Heft 1/2: **Territoriale Eingriffe**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65084>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine Brücke ist eine Brücke

Im Herbst 1998 führten die SBB einen Gesamtleistungswettbewerb unter drei eingeladenen «Teams» durch: ein Brückenwettbewerb für die Bahn 2000. Nachdem das Projekt «Viadukt», übrigens das billigste der drei Vorschläge, bald ausschied, wurde schliesslich das Projekt «PROGRESS» ausgelobt, das preisgünstigere der beiden, obwohl das andere Projekt «mi tierra» die Jury «durch überdurchschnittliches Qualitätsdenken» überzeugte.

Es ging um ein Projekt für eine talquerende Brücke der neuen Bahnlinie bei Murgenthal in einer fein modellierten Landschaft. Die Ausgangslage war insofern nicht einfach, als die verlangte Durchfahrthöhe der bestehenden Doppelgleisanlage und die fixierte Kote der querenden neuen Linie mit rund zwei Metern keinen grossen Spielraum liessen.

Gerade aus dieser Schwierigkeit heraus entwickelten die Verfasser von «mi tierra» ein Konzept, das in seiner konsequenten Bearbeitung eine stimmige Lösung vorschlägt: Ausgehend von der Überzeugung, dass es sich bei einer Brücke um ein selbstständiges, homogenes Element handelt und dass sie daher in einen dialektischen Bezug zur Landschaft gesetzt werden soll, entschied sich die Verfasser, die Landschaft möglichst unberührt zu lassen. Das bedeutet, dass die Brücke von Talseite zu Talseite ohne einengende Widerlager, die ins Tal vorragen, auskommt. Solche «Vorhänge» schlagen die beiden anderen Projektverfasser vor. Sie lösen damit das Problem der Durchfahrthöhe und verkürzen gleichzeitig die Brücke, was kostenmässige Vorteile bringt. Das vorspringende Widerlager verengt aber das Tal. Gleichzeitig verb-

det sich die Brücke via Sockel mit der Landschaft.

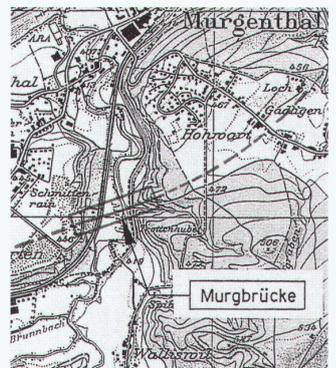
«mi tierra» hingegen schlägt einen Kastenträger vor, der von einer minimalen Höhe, das heisst der noch möglichen Durchfahrthöhe im Westen, ausgehend linear anwächst und damit zunehmend grössere Spannweiten und grössere Pfeilerabstände ermöglicht. Das erlaubt, im kritischen Bereich zwischen den beiden Wasserläufen Murg und Rothkanal ohne Pfeiler auszukommen. Auch das östlichste Teilstück könnte theoretisch ohne Pfeiler auskommen. Dieser kleine Abschnitt ist ohnehin der schwierigste: die Linie schneidet hier einen Hügelaufläufer an, um dann ein kleines, höher gelegenes Tal zu durchqueren. Durch die nur geringe Höhe über Grund bei gleichzeitig maximaler Trägerhöhe ergibt sich die für unsere Sehgewohnheiten unübliche Situation einer zwar dem Träger entsprechenden Spannweite, aber unverhältnismässig geringen Brückenhöhe. Die beiden anderen Projekte schlagen eine Zwischenlagerung der Brücke auf dem Ausläufer vor, was zu einem zweimaligen Wechsel der Struktur führt. Das autonome, talquerende Element löst sich in einzelne Abschnitte auf und verliert gegenüber der klein-

teiligen Landschaft die grossmassstäbliche Geste der einheitlichen Talquerung.

«mi tierra» schlägt eine ungewöhnliche fächerförmige Stellung der Pfeiler vor, welche einen Brennpunkt im Talausgang und von dort aus eine uneingeschränkte Sicht talaufwärts ergeben. Die Jury kritisiert sie aus statischen Gründen. Aus gestalterischer Sicht betrachtet, suggerieren die Pfeiler eine gekurvte Brücke. Aufgrund ihrer Stellung trennen sie so die Brücke in zwei Teile: sie werden Teil der Landschaft, die Brückenplatte bleibt Teil der Bahn. Durch die Trennung der beiden konstituierenden Brückenteile verliert auch diese Brücke auf ihre Art die Autonomie gegenüber der Landschaft.

Beim Projekt «mi tierra» stimmt der Umstand zuversichtlich, dass einschneidende Randbedingungen zu einer sehr spezifischen Lösung führen können, die ihre Unverwechselbarkeit und Identität aus diesen Umständen bezieht. Der gleiche Wettbewerb zeigt jedoch, dass – aus finanziellen Gründen – ein subtiler Umgang mit der Landschaft noch kein Garant für die Verwirklichung eines Projektes ist.

Bruno Jenni



Teilnehmer:

«mi tierra»
 Bauunternehmer: Preiswerk + Cie. AG
 Bauingenieur: Gerber + Partner;
 Wolf, Kropf & Zschaber
 Architekt: Bétrix + Consolascio;
 Zulauf + Partner

PROGRESS

Bauunternehmer: Spaltenstein AG; Sutter AG
 Bauingenieur: ACS Partner AG;
 Bänziger + Baccetta; Gwerder + Partner AG
 Architekt: Eduard Imhof;
 G. Fischer + U. Graber GmbH

VIADUKT

Bauunternehmer: Locher & Cie. AG;
 Rothpletz, Lienhard AG; F. Witschi AG;
 W. Bösiger AG; Zwahlen + Mayr SA
 Bauingenieur: Dobler, Schällibaum;
 Dauner Ing. Conseils SA; Rothpletz,
 Lienhard AG; Heinzlmann AG
 Architekt: Atelier 5; Stöckli, Kienast und Köppel

Projekt «mi tierra»:
 Modell Detail Widerlager im Osten

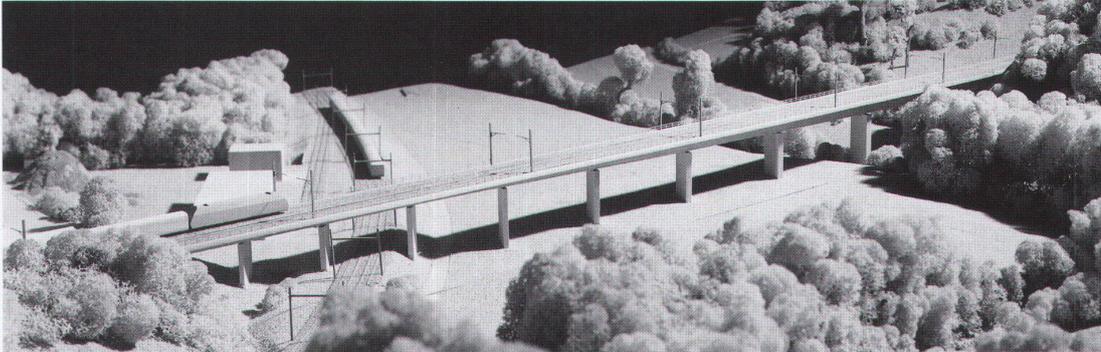
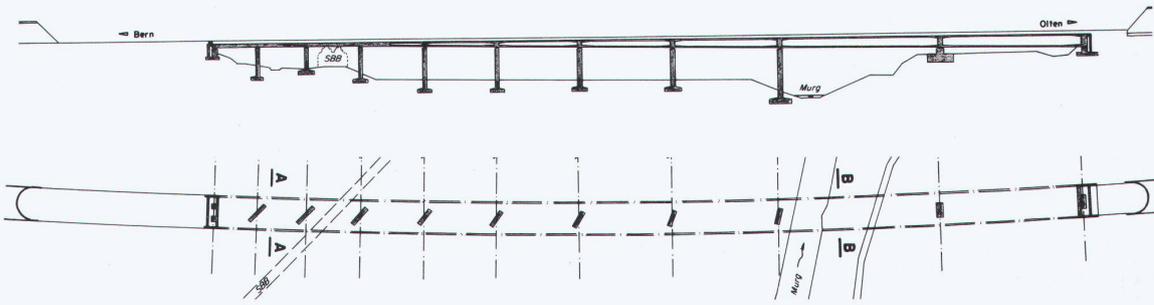
Projekt «PROGRESS»:
 Modell Detail Widerlager im Osten

Projekt «Viadukt»:
 Modell Detail Widerlager im Osten

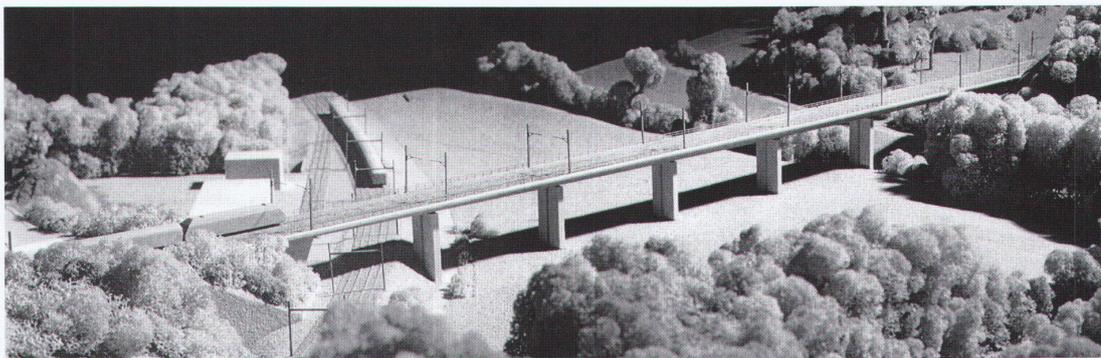
Situation

Preisgericht:

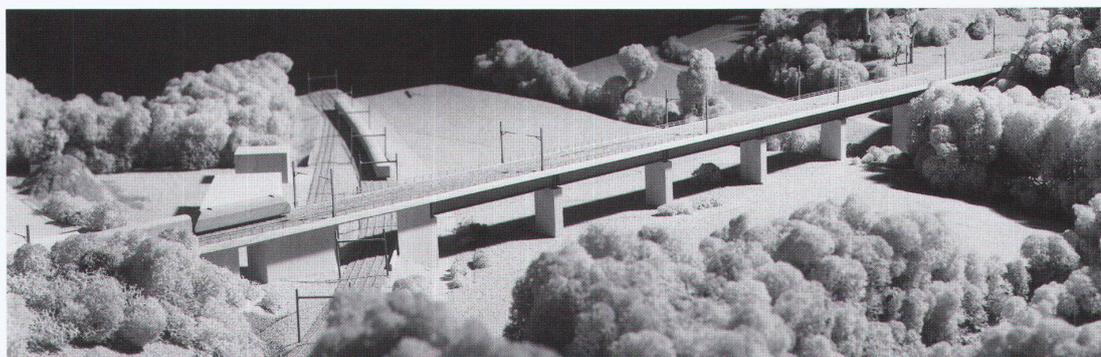
SBB: K. Heini, M. Tschumi, W. Felber, H. Furrer
 Kantone: M. Zumsteg, W. Hafner
 Gemeinden: M. Schärer, H. Born
 Externe Preisrichter: Dr. P. Marti, R. Mühlethaler, W. Kieliger



Projekt «mi tierra»:
Ansicht, Grundriss und
Modell, Blick gegen Norden



Projekt «PROGRESS»:
Ansicht und Modell,
Blick gegen Norden



Projekt «Viadukt»:
Ansicht und Modell,
Blick gegen Norden