Brücken : vernetzen statt verbinden

Autor(en): **Geissbühler, Dieter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): **- (2017)**

Heft 38

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-685506

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Der Seetalplatz als komplexes Ingenieurbauwerk

Brücken – vernetzen statt verbinden

von Dieter Geissbühler

Da stand es lange, das Portal-Fragment der ehemaligen Holzbrücke als Zeichen einer Brücke, die zwei Flussseiten 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.

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 Hochwasserschutzprojekts 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

Hinterrheinbrücke Thusis 1900 (Projekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Innbrücke Zuoz 1901
Dreigelenk – Hohlkasten

Thurbrücke Bilwil – Oberbüren 1903/04
Dreigelenk – Hohlkasten

Vorderrheinbrücke Tavanasa 1905
Dreigelenk – Hohlkasten

Pont de Pérolles, Fribourg 1908 (Wettbewerbsprojekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Aarebrücke bei Aarburg 1911/12
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Arvebrücke Marignier 1920
Eingespannte Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn

Flienglibachbrücke Innerthal 1924
Versteifter Stabbogen

Schrähbachbrücke Innerthal 1924
Versteifter Stabbogen

Val Tschiel Brücke, Donath 1925
Versteifter Stabbogen

Salginatobelbrücke 1929/30
Dreigelenk – Hohlkasten

Landquartbrücke Klosters 1930
Versteifter Stabbogen

Spitalbrücke Frutigen – Adelboden 1930/31
Versteifter Stabbogen

Ladholzbrücke Frutigen 1930/31
Versteifter Stabbogen

Traubachbrücke Habkern – Bohl 1932
Versteifter Stabbogen

Bohlbachbrücke 1932
Versteifter Stabbogen

Rossgrabenbrücke Schwarzenburg 1932
Dreigelenk – Hohlkasten

Ticinobrücke Giubiasco – Sementing 1932 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Gorge du Trient – Brücke 1932 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Schwandbachbrücke Hinterfultigen – Schönentannen 1933
Versteifter Stabbogen

Thurbrücke Felsegg 1933
Dreigelenk – Hohlkasten

Viadukt Sirakovo (Jugoslawien) 1934 (Projekt)
Dreigelenk – Hohlkasten

Sitterbrücke Haggen – Stein 1934 (Projekt)
Bogenrahmen

Aarebrücke Innertkirchen 1934
Dreigelenk – Rippenplatte

Tössbrücke Wülflingen/Winterthur 1934
Versteifter Stabbogen

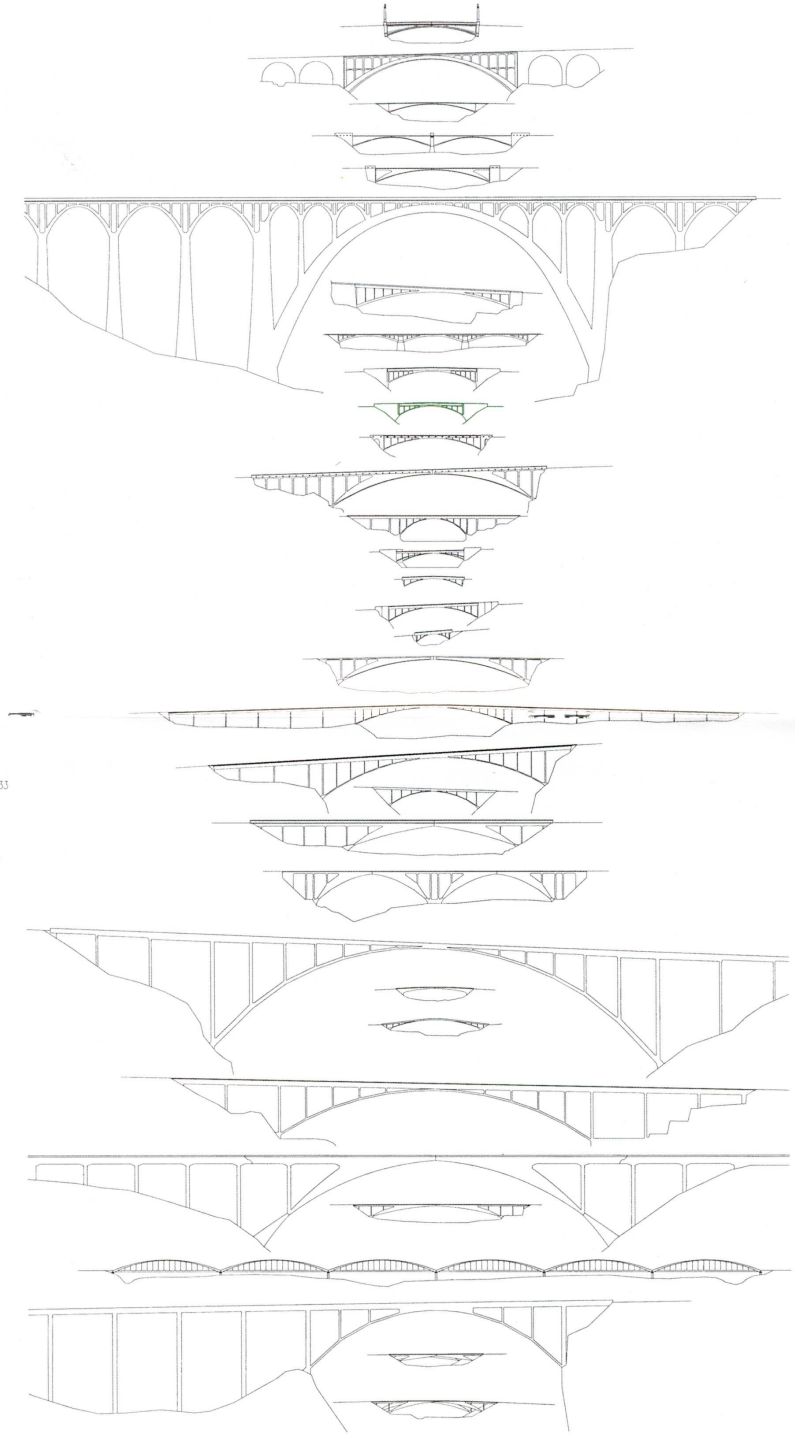
Rheinbrücke Schaffhausen 1935 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Aarebrücke Bern 1935 (Wettbewerb)
Dreigelenk – Hohlkasten

Arvebrücke Vessy/Genève 1936
Dreigelenk – Hohlkasten

Maggiabrücke Someo 1935 (Projekt)
Bogen mit aufgehängter Fahrbahn

Tarabrücke (Jugoslawien) 1937 (Projekt)
Versteifter Stabbogen

Simmebrücke Garstatt 1939/40
Dreigelenk – Hohlkasten

Überführung Lachen 1940
Dreigelenk – Hohlkasten