Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 12

Artikel: Der Brückenbauer als Gestalter der Strasse
Autor: Suter, Kurt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76532

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: 01.07.2025

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

Der Brückenbauer als Gestalter der Strasse

Von Kurt Suter, Bern

Weder Strassen noch Brücken sind einfache technische Problemlösungen; sie haben vielseitige Dimensionen und können nur erfolgreich sein, wenn alle Bereiche zusammen übereinstimmen. Die räumliche Gestaltung der Linienführung einer Strasse in der Natur hängt in vielen Fällen davon ab, welche Brückenbauwerke erstellt werden können, oder welche zu erstellen man sich leisten kann.
Es ist zu hoffen, dass grosse Brückenbaukünstler wie Christian Menn unseren jungen, nachfolgenden Ingenieuren als Beispiel dienen.

Der Anlass dieses Artikels hat mich zu meinem Thema inspiriert. Die Begriffe «Gestaltung, Brückenbau, Architektur, Kreativität, Funktionalität und Prägung» umschreiben Inhalte, die sowohl zu *Christian Menn* als auch zu seinen Werken und Taten gehören. Es sind nicht die einzigen; ebensowenig wie Brücken die einzigen Gestaltungselemente einer Strasse sind. Aber hier wie dort sind es ausschlaggebende, auffallende und ernsthafte Inhalte. Weder Strassen- noch Brückenbau sind einfache technische Problemlösungen; sie haben vielseitige Dimensionen und können nur erfolgreich sein, wenn alle Bereiche zusammen übereinstimmen.

Strassen haben ganz einfache Aufgaben und Pflichten; sie müssen immer von einem Ort kommen und zu einem anderen Ort führen. Das kann in den weitaus meisten Fällen nicht einfach geschehen; sie müssen sich vielmehr bei der Erstellung, im Laufe der Jahre und bei jeder Verbesserung zahlreichen Gegebenheiten fügen, müssen oft hart den Realitäten abgerungen oder mit List und Wagemut muss Unabänderliches um- oder übergangen werden. Die Brücken sind gewissermassen die List der Strassenbauer und ihre Erscheinung zeugt oft vom eigenen Wagemut oder demjenigen hochspezialisierten Kollegen, des Brückenbauers.

Flüsse, Täler und Runsen, Schluchten, Abgründe und Steilhänge bilden feste Bestandteile unserer Natur. Die Gestaltung der Linienführung einer Strasse in der Natur hängt deshalb in vielen Fällen massgebend davon ab, was für Brükkenbauwerke erstellt werden können, oder welche erstellt werden sollen, um diese Hindernisse zu überlisten. Der Stand der zeitgenössischen Baukunst legt jeweils fest, ob eine Strasse schmale Passagen mit gutem Baugrund suchen muss oder grosszügig die Geländeformen ausnützen kann, ob Hindernisse die Strasse prägen, oder ob die Strasse diese überqueren kann.

Bild 1. Mit dem Bau eleganter, den Formen des Geländes angepassten Brücken wurde es überhaupt erst möglich, in den steilen Talabfall des Misox (GR) die Nationalstrasse N 13 so zu bauen, dass sie heute die Landschaft kaum belastet

Man hat gelegentlich das Gefühl, dass die Brückenbaukunst entscheidet, ob beim Strassenbau der Machbarkeit keine Grenzen gesetzt sind. Brückenbauer und Strassenbauer können sich hier nur gemeinsam um die Optimierung bemühen. Es gibt keine Strassenlinienführung, die nicht auf Brückenbauten Rücksicht nehmen könnte; es gibt auch keine Notwendigkeit, alle Bequemlichkeiten der Strassentrassierung mit raffinierten Brückenbauten zu ermöglichen; es gibt aber auch kein Bedürfnis, Baumonumente zu erstellen, die zufällig auch noch für Strassen benützt werden können.

Christian Menn folgerte in einem Vortrag an einer Tagung in Reichenau: «Architektur im Strassenbau bedeutet Ermittlung derjenigen funktionell befriedigenden Lösung, die im Rahmen der finanziellen Gegebenheiten ein Optimum an Ästhetik und Umweltfreundlichkeit erreicht.» Meiner Meinung nach ist dies eine Aufgabe, die er immer wieder in hervorragender Weise gelöst hat; nicht allein als grosser Brükkenbauer, sondern zusammen mit den Strassenbauern als Gestalter des umfassenden Bauwerkes Strasse. Der heutige Zeitgeist hat sich stark auf das konzentriert, was man Umwelt nennt. Die Strassen können und sollen sich nicht verstecken und unsichtbar werden, ebensowenig wie Häuser und Arbeitsplätze. Sie gehören zur Welt, in der wir leben.

Jeder gestaltet die Wohnung, in der er lebt, wie es ihm gefällt, wie er es sich leisten kann, wie es ihm am besten nützt und mit den Mitteln, die er kennt. Das Zusammenwirken von Strasse, Umgebung, Brücken, Besiedlung und Natur ist keine konstante, definierbare Grösse: Im Tessin, in der Via Mala, am Genfersee oder im Zürcher Weinland liegen die Akzente anders. Die Gestaltung der Strasse und die Einpassung in ihr Umfeld verlangen Begabung, Beobachtungssinn und Schulung. Das Sichtbare ist das Massgebende. Die Brücken ihrerseits sind häufig das Sichtbare der ganzen Strasse. Hier gilt als guter Grundsatz: «Das Funktionelle ist das Schöne.» Mir genügt er jedoch nicht. Brücken, die die Strasse im Gelände sichtbar machen, müssen dazu auch eingepasst sein. Eine funktionell ein-

wandfreie, kaum sichtbare Balkenbrükke kann ebenso langweilig und technokratisch am falschen Ort sein wie ein unnatürlicher Bogen oder ein überheblich wirkender, seiletragender Pylon. Ich möchte damit sagen, dass sich die Gestaltung eines Bauwerks nicht nur auf den Geländeausschnitt, der für die technische Projektierung der Brücke nötig ist, beschränken darf, sondern den ganzen Strassenzug - den der Beschauer gleichzeitig erfassen kann - miteinzubeziehen hat.

Als Betrachter eines Dorfes oder einer Siedlung interessiert mich sehr wenig das raffinierte, hervorstechende, aufdringliche Einzelgebäude, sondern vielmehr das harmonische Zusammenwirken aller Bauten. Ich plädiere deshalb dafür, dass die einzelnen Brückenbauwerke Gestaltungselemente einer Strasse sind, und dass eine Strasse nicht Anlass für eine Ausstellung der vielfältigen Möglichkeiten der Brückengestaltung ist. Brückenbauer wie Christian Menn haben immer wieder gezeigt, dass durch Überlegen und Sachwissen die Gestaltung der Strasse durch Bauwerke häufig verbessert werden kann.

Zum Beispiel können hohe Mauern durch Lehnenbrücken ersetzt werden oder transparente Bauwerke können überdimensionierte Erddämme ersetzen. Überall dort aber, wo Strassen nur noch aus Brücken bestehen, wirken sie durch ihre Dimensionen gigantisch, beängstigend und abstossend.

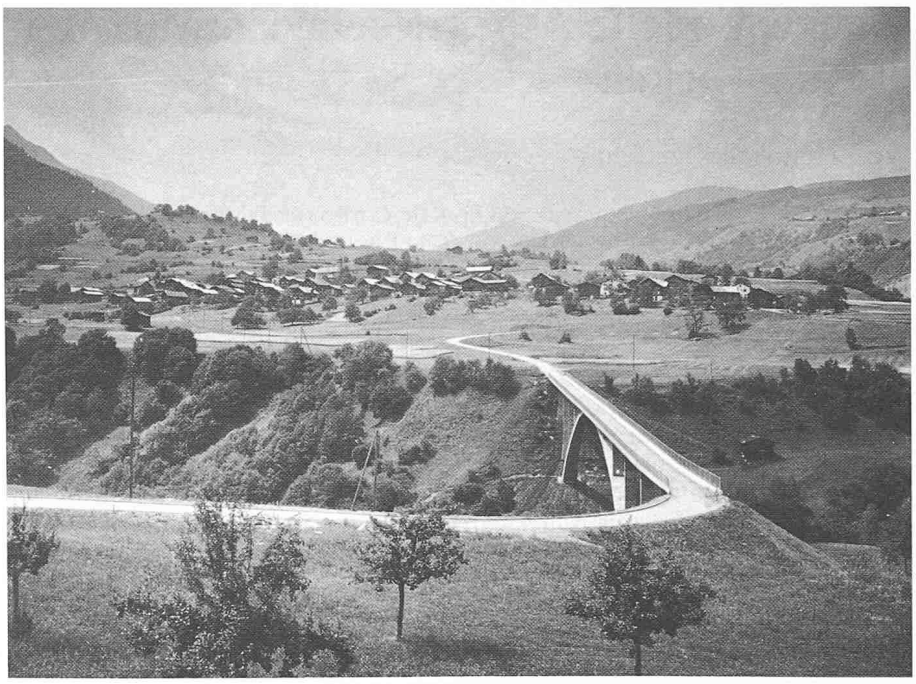

Bild 2. Die Strasse passte sich der Brückenbaukunst an

Wir dürfen uns glücklich schätzen, dass bei uns in den vergangenen Jahren so viele neue Strassen gebaut wurden und dabei vielerorts - wie zu den Zeiten des Eisenbahnbaus - beispielhafte Brücken gebaut werden konnten. Ich hoffe, dass diese grossen Brückenbauer für unsere jungen, nachfolgenden Ingenieurkollegen als Beispiel dienen werden.

Adresse des Verfassers: *K. Suter*, dipl. Bauing. ETH, Direktor des Bauamtes für Strassenbau, Monbijoustrasse 40, 3003 Bern.

Bild 3. Dank dem Bau von hangparallelen Brücken und Lehnenbrücken konnte im steilen, rutschigen Hang oberhalb Mesocco auf riesige Stütz- und Futtermauern verzichtet werden