

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Band:** 97 (2010)  
**Heft:** 9: Landschaft = Paysage = Landscape

**Artikel:** Landschaftsbilder : der Schweizer Beitrag zur Architekturbiennale Venedig von Jürg Conzett  
**Autor:** Penzel, Christian  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-144823>

### **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:** 19.11.2024

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



Sittertobel



Autobahn A3 über der Sihl in Zürich



Viamala

Bilder: Martin Linsi

## Landschaftsbilder

Der Schweizer Beitrag zur Architekturbieniale Venedig von Jürg Conzett

Für den Schweizer Beitrag der Architekturbieniale in Venedig stellt Jürg Conzett ein «persönliches Inventar» von Kunstbauten vor. Gezeigt werden Brücken, Stege, Tunnel, Stützwände – Bauten des Verkehrs also – die sich nach seinem Empfinden durch einen «besonderen Landschaftsbezug» auszeichnen. In einer ersten Übersicht erstaunt zunächst einmal die Vielfalt und Heterogenität der rund 50 Objekte, die hier in ausserordentlicher Dichte versammelt sind. Die Reihe spannt sich von frühen Holzbrücken und ersten Bauten der Passstrassen über die Eroberung des Landes durch die Eisenbahn bis hin zur flächendeckenden Erschliessung durch den Strassenverkehr. Die Werke sind jedoch weder chronologisch geordnet, noch nach Typen sortiert, sondern werden in einem assoziativen, offenen Feld gezeigt. Als Trouvaillen verschiedener Streifzüge durch das Land bilden sie eine bewusst subjektive Auswahl, eine selektive Sammlung von Objekten aus verschiedenen Gegenden der Schweiz. In dem Bestreben des Betrachters, in diesem Geflecht Beziehungen und Zusammenhänge ausmachen zu können, scheint dem eingangs erwähnten Begriff der Landschaft eine zentrale Rolle zuzukommen.

Zum einen liegt natürlich der Bezug zum Terrain vordergründig im Wesen der Sache, da Kunstbauten dem Überwinden, Untergraben oder Durchschneiden von landschaftlichen Hindernissen dienen. Hieraus bestimmt sich auch ihre erste und direkte Wirkung. Das Überspannen eines Taleinschnittes, die Trassierung in steilem Terrain, der Schutz gegen abrutschende Massen von oben: sie alle sind zu Form geronnene physische Anstrengung. Ihre Gestalt ist dem Betrachter über das Prinzip der Einfühlung unmittelbar erfahrbar. In diesem Sinne bilden Landschaft und Kunstbau ein unauflösbares Beziehungspaar. Darüber hinaus überhöht und sublimiert die Kunst der Eroberung den Charakter der Landschaft; durch das Werk der Erschliessung wird ihre Schroffheit, Weite oder Grösse erst geniessbar. Der Ingenieur übernimmt dabei die Rolle eines heroischen Bezwingers oder geschickten Dompteurs der geografischen Zusammenhänge und wirkenden Kräfte. Die Kühnheit seiner Werke bildet sich am eindrücklichsten vor den Extremen der Topografie ab (wie etwa bei den Bauten der Viamala-Schlucht).

### Wegmarken

Im Gegensatz zu Hochbauten sind Kunstbauten meist nur auf einen Zweck hin ausgerichtet und können formal um einiges «primärer» ausgebildet werden. Die Konzentration auf die konstruktive Funktion wird zudem erheblich durch die Tatsache erleichtert, dass Kunstbauten selten der

Raumbildung dienen und deshalb umso objektiver herausgearbeitet werden können. In ihnen spiegeln sich sehr direkt die technischen Möglichkeiten, die konstruktiven Mittel und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einer Zeit (Generationen der Aarebrücken).

Zugleich sind die einzelnen Kunstbauten nur Ausschnitte aus einem System von Verbindungen. Sie sind Wegmarken entlang von Verkehrswegen, ausgezeichnete Punkte in einem Netz von Linien, die das Land überspannen und die verschiedenen Landstriche zu einer Ganzheit des erfahrbaren Raumes zusammenschliessen. In seltenen, glücklichen Fällen entstehen durch eine gesamthafte Planung Gesamtkunstwerke aus Linienführung, Landschaftsinszenierung und formaler Durchbildung (Albulabahn, Sustenpassstrasse, Tessiner Autobahn). Indem sie der Verbindung von Orten dienen, sind Kunstbauten ein sichtbares Zeichen des Austausches und werden von dessen Ziel und Charakter geprägt – so unterscheidet sich der Bau einer Alpentransversale grundlegend von einer malerischen Erschliessung für den Tourismus: Während bei der einen die Erfordernis möglichst grosser Kurvenradien und sanfter Steigungen zwangsläufig zu einer grösseren Distanz von der Umgebung führt, rückt auf touristischen Wegen ein möglichst nahes und sorgfältig inszeniertes Naturerlebnis in den Vordergrund. Spätestens hier wird deutlich, dass Kunstbauten nicht nur einfach aus den geografischen Umständen und tech-

nischen Bedingungen entstehen, sondern im Entwurf auch stark durch die herrschende Sicht auf die Landschaft geprägt sind. Das Bild, das dem Betrachter vermittelt werden soll, bildet die Basis und spiegelt sich in den Kunstbauten: von den Anfängen der Ingenieurbauten mit klassizistischen Anleihen (Rümlinger Viadukt) über die romantisch-verklärenden Züge der Heimatschutzbewegung (Albulabahn), über die technisch-nüchterne, aber zum Teil auch grosszügige und elegante Haltung der Nachkriegszeit (Sihllochstrasse, Goldachviadukt) bis zu den zeitgenössischen Versuchen, Landschaftsbild und touristische Erschliessung in Einklang zu bringen (Sunnibergbrücke). Die Bauten liegen mit ihrem Zeitbezug wie Layer in der Landschaft, verwachsen durch fortschreitende Gewöhnung mit ihr und bilden schliesslich als Teil davon die Referenzebene für die nächste Schicht von Eingriffen. Der Dialog kann dabei entweder räumlich (Brückenfolge über das Sittertobel oder die Limmat), zeitlich (Ersatz der Reussbrücke Mellingen) oder über grosse Distanz auf technisch-konstruktiver Ebene (Ganterbrücke als konstruktive Umkehrung der Salginatobelbrücke) stattfinden. Die Landschaft wird auf diese Weise zu einem Raum für das kollektive Gedächtnis: wie für die Architektur das Gefüge der Stadt, scheint für den Ingenieurbau die Landschaft eine Art Gefäss und Projektionsebene zu bieten, die sich in einem steten Umbau, in einem laufenden Prozess der Interpretation und Umformung befindet. Kunstbauten sind demnach nicht nur vordergründig technische Bauwerke, sondern immer auch Interpretation der räumlichen und kulturellen Landschaft, für die sie entworfen werden.

#### Geländekammern

Diese Bedeutungsebenen finden in der Konzeption der Darbietung (Jürg Conzett mit Heinz Kriesi, Ausstellung, und Peter Heuss, Grafik) denn auch ihre Entsprechung: Die Projekte werden jeweils mit einer kleinen Auswahl von Fotografien vorgestellt, die in Zusammenarbeit mit dem Fotografen Martin Linsi entstanden sind. Von präzise aufgespürten Standorten und mit treffenden

Ausschnitten werden die gestaltprägenden Elemente erfasst und die räumlichen Bezüge dargestellt. In einer ersten Ebene werden damit die unmittelbaren, sinnlichen und physischen Aspekte der Bauten zur Anschauung gebracht. Die bildliche Darstellung wird jeweils von einem knappen Text begleitet, womit in einer zweiten Ebene die Besonderheit des Objektes beschrieben und eine Verankerung im kulturell-historischen Kontext vorgenommen wird. Die Arbeiten werden schliesslich in einem System von frei aufgebauten Kompartimenten gezeigt, die in Analogie zu den Geländekammern einer Landschaft räumliche Einheiten darstellen, hier jedoch durch ihre Öffnungen und Verzahnungen untereinander in Beziehung gebracht sind. Das mittig im Ausstellungsraum positionierte System ist schliesslich von einem entlang der Aussenwand verlaufenden Band mit historischem und technischem Quellenmaterial umgeben. In dieser Anordnung verdichten sich die gesammelten und ausgestellten Objekte zu einer subjektiven, immer neu zu lesenden kulturellen und topografischen Karte mit historischer Tiefe.

Das Besondere an diesem Beitrag ist zunächst, dass ein Ingenieur sich hier als Wahrnehmender, Sammler und mehr als Suchender denn als Erfinder zeigt (die eigenen Werke ordnet Jürg Conzett gleichwertig in das «Inventar» ein). Mit den Verweisen auf Alwin Seifert, den «Landschaftsanwalt» beim Bau der Reichsautobahnen, und der Hommage an Walter Zschokke, der sich eingehend mit den gestalterischen Fragestellungen von Verkehrsbauten beschäftigt hat, greift Conzett zudem die Frage nach dem landschaftlichen Bezug von Kunstbauten gezielt wieder auf und stellt ihn zur Diskussion. In einer Zeit, in der die Unterscheidung von Stadt und Landschaft immer unschärfer wird und zugleich jede Form von Eingriff in die Landschaft durch die gesellschaftlichen Verhältnisse und das gewählte ökologische Gewissen erschwert wird, tut diese Auseinandersetzung dringend not. Der von Jürg Conzett an der Biennale gezeigte Fundus bietet dazu eine Fülle an Inspiration.

Christian Penzel

## Was kosten Grünräume?

Wissen Planer, was die von ihnen projektierten Grünanlagen im Jahr 2030 kosten werden? Kennen die Projektpartner den Unterhaltsaufwand eines heute gepflanzten Baums in den nächsten 5, 10 oder 30 Jahren? Sind die notwendigen Ressourcen vorhanden, um die geplante Anlage in Zukunft fach- und nutzergerecht zu pflegen? Während diese Fragen für die Architektur schon während der Planung gestellt und grossteils beantwortet werden, findet die Auseinandersetzung mit dem Lebenszyklus von Grünanlagen und dessen Kosten kaum statt.

Dabei ist der Bau einer Grünanlage ein Eingriff mit Auswirkungen für die nächsten 10 bis 50 Jahre, manchmal sogar für noch längere Zeit. Die Investitionskosten betragen gemäss «Handbuch Facility Management» von Hartmut Zehrer und Eberhard Sasse in der Regel nur etwa 15 Prozent der gesamten Lebenszykluskosten einer Anlage. Während die Beeinflussbarkeit der Aufwendung stetig sinkt, steigen die Kosten vor allem im Unterhalt in den Jahren nach dem Bau. Folglich werden bereits in der Planungsphase über viel höhere Beträge für den Unterhalt während der nächsten Jahrzehnte mitentschieden (siehe Grafik).

In der Vergangenheit mussten neu erstellte Anlagen allzu oft nach wenigen Jahren zurückgebaut oder baulich angepasst werden, weil der Pflegeaufwand während der Planung falsch eingeschätzt worden und in der Folge personell und finanziell nicht zu bewältigen war. Für ein vorausschauendes, ganzheitliches Denken und Planen ist es umso wichtiger, die Entwicklung des Pflegeaufwands von Grünräumen über mehrere Jahre im voraus – besser noch über den gesamten Lebenszyklus hinweg – transparent darstellen zu können. Nur so lassen sich schon in der Planungsphase die finanziellen Auswirkungen von Projekten objektiv beurteilen.

#### Software-Tool

Aus diesen Gedanken heraus entstand innerhalb einer dreijährigen Forschungstätigkeit das Soft-