

Fingerübungen? : Fussgängerstege als Landschaftsinszenierung

Autor(en): **Heilmeyer, Florian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **101 (2014)**

Heft 11: **Weit gespannt = À large portée = Wide spanning**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515219>

Nutzungsbedingungen

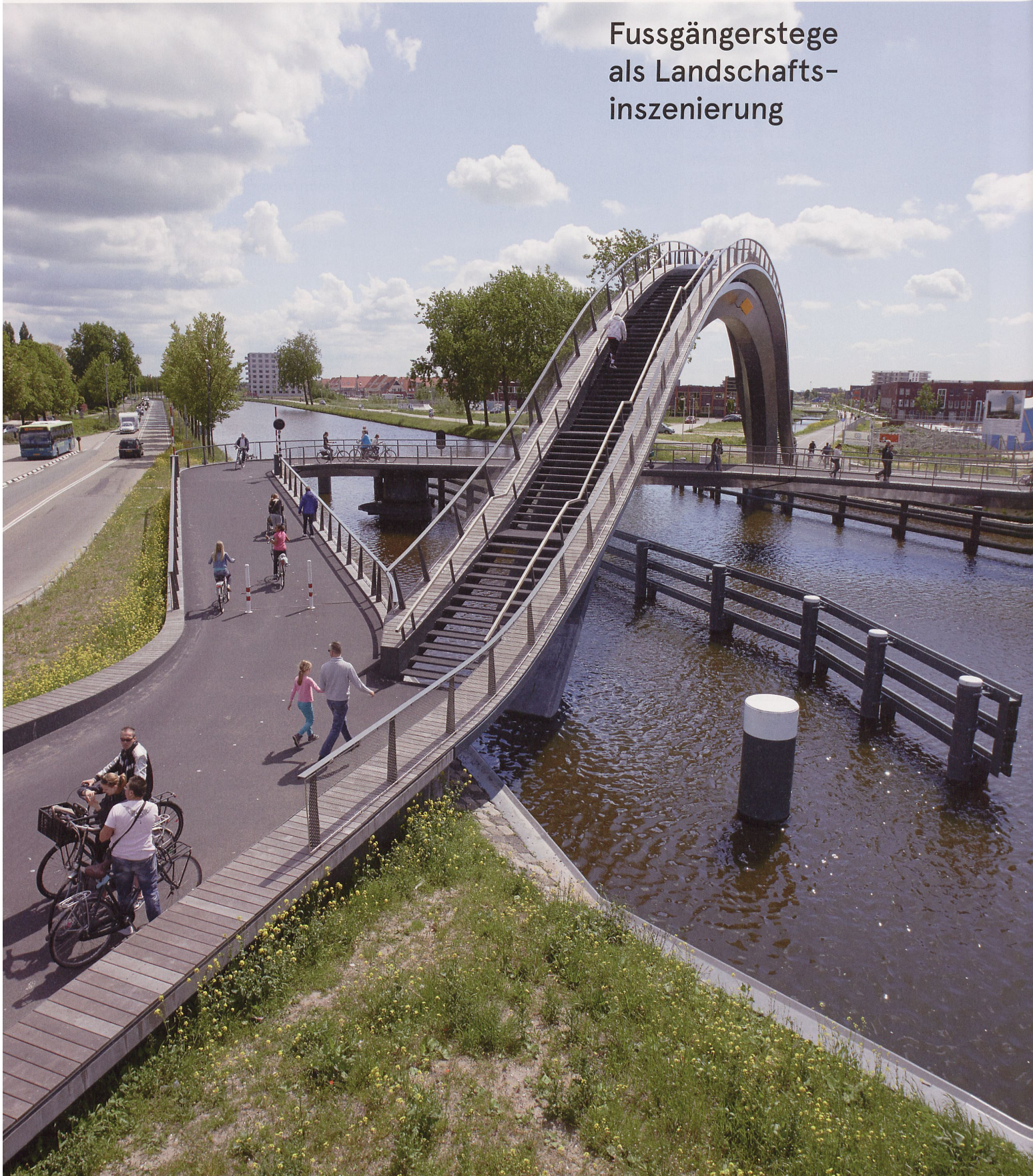
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Finger- übungen?

Fussgängerstege
als Landschafts-
inszenierung





Melkwegbrücke, Purmerend NL

Bauherrschaft
Gemeinde Purmerend
Architektur
NEXT architects, Amsterdam
Landschaftsarchitektur
Rietveld Landscape, Amsterdam
Ingenieure
Ingenieurs Bureau Amsterdam (IBA)
Dimensionen
Spannweite: 66 m
Baukosten
EUR 6 Mio. (netto)
Ausführung
2011–12

Auf der Melkwegbrücke in Pulmerend steigen die Fussgänger 65 Stufen in die Höhe. Die flache Fahrradbrücke darunter ist für den Bootsverkehr verschwenkbar.

Von Weitem betrachtet könnte man meinen, Fussgängerstege wären das Capriccio für die Tragwerksplaner. Drei Beispiele aus Deutschland, Frankreich und den Niederlanden zeigen die Grösse der Anforderungen an diese vermeintlich kleine Aufgabe unter den Zweckbauten.

Florian Heilmeyer

Nein, Fussgängerstege sind in der Regel nichts Besonderes. Sonst hätte sich jemand für sie wohl schon eine spannendere Bezeichnung als «Fussgängerstege» ausgedacht. So sind sie nicht einmal eine eigene Typologie, sondern gehören zu den Brücken und gelten unter diesen als die Leisen und Stillen, die Bescheidenen, die Leichtgewichte – die Fingerübungen? Wo die Brücken sich in einem Wettbewerb des ständigen Hörschnellgrösser zu übertreffen suchen, da bleibt der Fussgängersteg ganz bei sich. Und gerade deswegen lohnt sich ein genauerer Blick.

Denn jenseits jeder Rekordjagd werden in Europas Städten und Landschaften derzeit wieder mehr und mehr Brücken für den unmotorisierten Verkehr gebaut. Der Trend zu Fussgänger- und Fahrradbrücken scheint mit der «Renaissance der Innenstädte» verbunden zu sein, und in der Landschaft – nicht nur in den Bergen – dienen Fussgängerstege als Mittel der Inszenierung, als schwankende Erlebnispfade oder gar als Wahrnehmungsapparat der Aussicht. Hier wird der Fussgängersteg in der Tat zum Pionier, zur Avantgarde. Denn, welche funktionalen, typologischen, ästhetischen und konstruktiven Neuerungen im Brückenbau jenseits des Autos und der Eisenbahn möglich werden, das kann an einigen der jüngsten Beispiele geahnt werden.

Max-Gleissner-Brücke, Tirschenreuth

Auf einmal werden Brücken wieder zu Orten, an denen man sich gerne aufhält, und gerade in der Leichtigkeit und Transparenz dieser relativ kleinen Brücken liegt der besondere Reiz ihrer Konstruktion.



Die schlichte und innovative Max-Gleissner-Brücke in Tirschenreuth spannt über den historischen Stadtteich. Lärchenbohlen liegen auf zwei dünnen Stahlbändern.

Max-Gleissner-Brücke, Tirschenreuth DE

Bauherrschaft

Stadt Tirschenreuth

Architektur

ARGE-ST; Annabau, Berlin

Tragwerksplaner

Schüssler-Plan, Berlin

Dimensionen

Gesamtlänge: 75 m, Spannweite: 37,5 m

Baukosten

EUR 1,05 Mio. (netto)

Ausführung

2013

In beschwingter Leichtigkeit hat das Berliner Büro Annabau mit den Ingenieuren von Schüssler-Plan für die Landesgartenschau 2013 im oberpfälzischen Tirschenreuth eine 85 Meter lange Spannbandbrücke realisiert, die sich über den neu wieder angelegten historischen Stadtteich schwingt. Sie zeigt, wie ein Fussgängersteg, auch ohne einen Rekord im Blick zu haben, doch technisch höchst innovativ und gleichzeitig ästhetisch von beeindruckendem Reiz sein kann. Von der Tragkonstruktion ist erst einmal nichts zu sehen; die Brücke erscheint als relativ rohe Holzkonstruktion, die sich über zwei Felder von je 37,5 Metern und ein mittiges Widerlager in V-Form streckt. Unter dem Holz liegen über die volle Länge zwei nur 25 Millimeter dünne Stahlbänder aus hochfestem Stahl. Die Holzkonstruktion aus regionaler, wetterfester Lärche besteht aus vorgefertigten Elementen mit je vier Bodenbohlen und acht Brüstungshölzern; deren Montage dauerte nur zweieinhalb Tage. Die Spannung der Bänder wurde während der Montage noch nachjustiert; auch das Schwingungsverhalten musste mangels Vorbildern für diese Konstruktionsweise vor Ort erprobt und ausgeglichen werden. Die vertikalen Geländerpfosten bestimmen die reduzierte und elegante Erscheinung. Niemand wird dieser stillen Brücke irgendeine Angeberei vorwerfen können – und dennoch ist sie so schlicht wie innovativ.

Passerelle de la Paix, Lyon

Dietmar Feichtinger würde das Wort «Fussgängersteg» wohl sowieso nie in den Mund nehmen. Er, der mit seinen Büros in Paris und Wien so viele Fussgängerstege wie wohl keiner seiner Kollegen gebaut hat, bevorzugt das französische Wort «Passerelle» und beklagt, dass deren Gestaltung allzu oft als reiner Zweckbau betrachtet und den Strassenbauspezialisten überlassen werde. Anfang 2014 wurde seine «Passerelle de la Paix» in Lyon eingeweiht, die sicher kein reiner Zweckbau ist. Zwar dient auch diese 220 Meter lange Brücke östlich des Zentrums zunächst als Verbindung über den Fluss, allerdings mit einer beeindruckend schlanken Stahlkonstruktion, die in einem 157 Meter langen Bogen die Rhone stützenfrei überspannt. Feichtinger reizt aus, was dieser Typ möglich macht und gibt ihm so eine eigene Ästhetik. In Lyon bietet er – wie bei einigen seiner Brücken zuvor – zwei verschiedene Bögen; einen mit und einen ohne Stufen. Beide folgen der Logik ihrer Benutzer und sind dadurch extrem reduzierte und leichte Stege; in den kräftigen Verbin-



Die 220 Meter lange Stahlkonstruktion der Passerelle in Lyon spannt über die Rhone. Zwei Bögen verbinden unterschiedliche Niveaus. In der Mitte münden alle Wege in einen Platz.

Passerelle de la Paix, Lyon F

Bauherrschaft

Communauté Urbaine de Lyon

Architektur

DFA, Dietmar Feichtinger Architects,
Montreuil

Ingenieure

sbp gmbh, BET structure, Stuttgart

Aerodynamik

Wacker Ingenieure, Birkenfeld

Dimensionen

Gesamtlänge: 220 m, Spannweite: 157 m

Baukosten

EUR 9,8 Mio. (netto)

Ausführung

2013–14

dungskonstruktionen zwischen den beiden zeigt er hingegen, welche Kraft nötig ist, um die Lasten und Schwingungen unter Kontrolle zu bringen. In der Brückenmitte, wo sich beide Bögen treffen, weitet sich seine Passerelle zu einem acht Meter breiten Platz über dem Fluss. Hier, wo alle unmotorisierten Verkehrsteilnehmer zusammenfinden, lädt die Brücke zum Verweilen und Genießen der Aussicht ein.

Melkwegbrücke, Purmerend

Im Prinzip haben die Amsterdamer Büros von NEXT Architekten und Rietveld Landschaftsarchitekten eine ähnliche Brücke fertig gestellt. Auch sie bieten einen Weg mit und einen ohne Stufen, und auch sie haben aus der Brücke einen Ort mit Aufenthaltsqualitäten gemacht, statt nur eine Verbindung zwischen A und B zu bieten. Sie sind 2012 in Purmerend allerdings ein paar Schritte weiter gegangen als Feichtinger – oder sollte man sagen: höher? Der Bogen für Fußgänger führt jedenfalls über 65 Stufen recht jäh in die Höhe, bietet dann aber auf satten 12 Metern über Grund eine Aussicht, wie man sie im flachen Waterland nördlich von Amsterdam sonst nicht findet, und abends verwandeln sich die Stufen in eine Sitztribüne für die Freunde des Sonnenuntergangs. Zusätzlich kann man aus der luftigen Höhe auch direkt unter sich ab und an ein Spektakel beobachten, denn das flach gebogene Z der Radfahrerbrücke wird für den Bootsverkehr gelegentlich verschwenkt.

Wohin also geht es mit den «neuen Fußgängerstegen»? Schon zeichnen sich am Horizont Projekte ab, mit denen die Aufgabe eine wesentlich spektakulärere Dimension erreichen könnte. In London plant Thomas Heatherwick eine breite Gartenbrücke über die Themse, die im Prinzip einen aufgeständerten Park über dem Fluss anbieten würde, wenn das Geld für den ambitionierten Plan zusammen kommt. In Bordeaux hat OMA den Wettbewerb für eine neue Brücke über die Garonne gewonnen, die auf 44 Metern Breite einen «Boulevard» beinhaltet – einen öffentlichen Brückenplatz, der immer wieder temporär für Veranstaltungen genutzt werden soll. Angesichts der spektakulären Dimensionen dieser Konstruktionen erschrickt man allerdings: Ist das noch ein Fußgängersteg? Und was macht er aus dem Flussraum? Oder erreicht die «Gesellschaft des Spektakels» nun auch eine der letzten Bastionen der Bescheidenheit? Vielleicht ist es wünschenswerter, dass auch die Fußgängerstege der Zukunft sich vor allem ihre Leichtigkeit bewahren. —

Florian Heilmeyer, geboren 1974, lebt und arbeitet mobil, seit 1978 aber überwiegend in Berlin. Studierte Architektur in Berlin und Rotterdam. Seit 1998 als Architekturvermittler tätig: Seitdem Texte, Bücher, Vorträge und Ausstellungen über Architektur, Stadt und Politik.

Résumé

Des exercices de doigté? Trois passerelles piétonnes

Les passerelles pour piétons passent pour être silencieuses et modestes, de vrais poids plumes parmi les ponts. Contrairement aux grands ponts, aucune n'est encore devenue un emblème. Le nouvel intérêt pour les nains parmi les constructions de génie civil paraît être lié à la «renaissance des centres villes». Et malgré leurs claires dimensions, les passerelles destinées au trafic non-motorisé ne constituent en aucun cas des exercices de doigté pour les planificateurs de ponts. Car c'est justement dans la légèreté et la transparence que se situe le défi particulier. Trois exemples montrent quelles innovations fonctionnelles, typologiques, esthétiques et constructives sont possibles.

Summary

Finger Exercises? Three footbridges

In the field of bridge design footbridges are regarded as the quiet and still ones, modest lightweights, so to speak. Finding something breathtaking among them is difficult and, unlike with big bridges, none of them has ever become a symbol. The new interest in the dwarves among engineers' buildings seems to be connected to the «renaissance of the inner cities». But despite their modest dimensions, bridges for non-motorised traffic are by no means just finger exercises for structural designers. The special challenge they present lies precisely in their lightness and transparency. Three examples show the functional, typological, aesthetic and constructional innovations that are possible.