Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft

Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt

Band: - (2017)

Heft: 3: Jubiläumsausgabe : 30 Jahre Akzent Magazin : ein Lebensraum wird besichtigt

Artikel: Die Calatravabrücke - eine verpasste Chance : kalte Dusche für Visionäre

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842680

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: 08.07.2025

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

Die Calatravabrücke – eine verpasste Chance

Aus Akzent Magazin
Nr. 5/2008

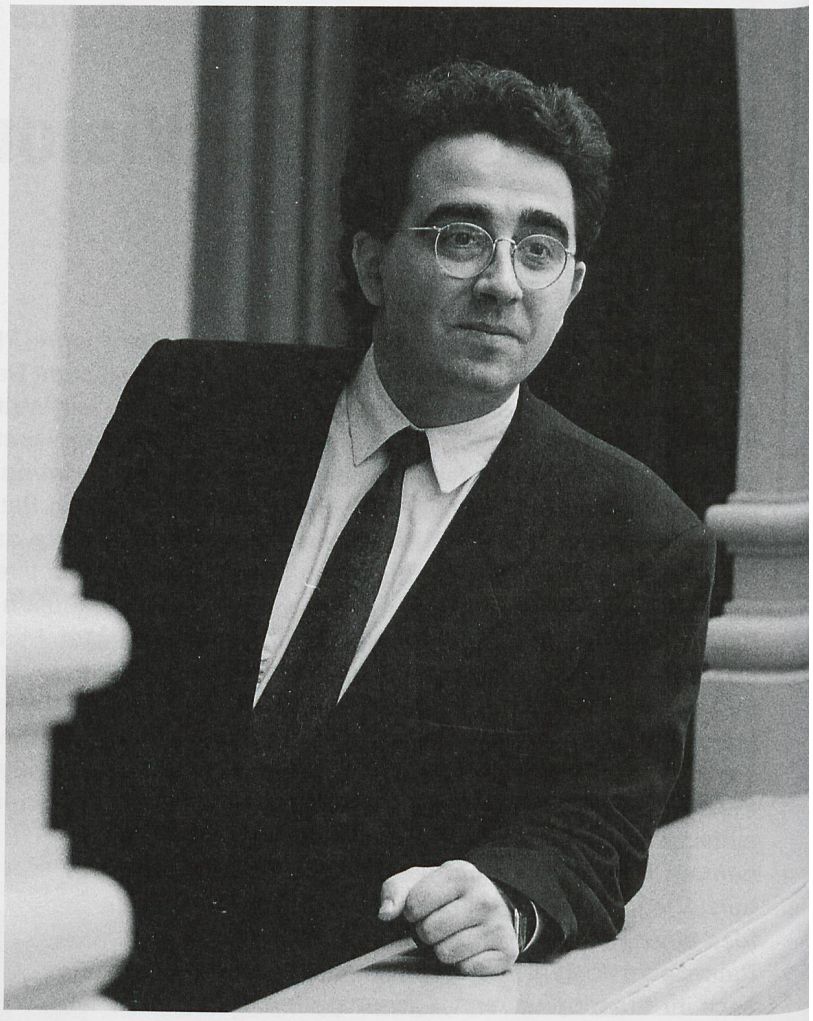
Kalte Dusche für Visionäre

Er liebt mich, er liebt mich nicht, er liebt mich ... Wer kennt es nicht, das Spiel mit dem Gänseblümchen, dem die Blüten abgezupft werden, bis die Antwort mit dem letzten Blatt endlich fällt? Die Wettsteinbrücke hat dieses Spielchen hinter sich: Sie gefällt mir, sie gefällt mir nicht, sie gefällt mir ... Die Emotionen haben sich gelegt, was geblieben ist, ist eine brave Brücke über den Rhein.

Bereits der Bau der ersten Wettsteinbrücke war von schier endlosen Wirren begleitet und erinnert verdächtig an die Misstöne rund um den Bau der neuen, heutigen. In den 1840er-Jahren, als über eine Restauration, einen Um- oder Neubau der alten Mittleren Rheinbrücke diskutiert wurde, kamen erstmals auch Projekte für einen zweiten, oberen Übergang aufs Tapet. Das Vorhaben am Harzgraben, dem heutigen St. Alban-Graben, harzte jedoch im eigentlichen Sinne des Wortes. Die Idee einer geneigten Brücke stand von Anfang an im Raum, aber sowohl ihre ungewöhnliche Schieflage als auch ihr Standort waren lange umstritten. Hier gab es den Vorschlag einer Hängebrücke von der Pfalz aus, die auf der Kleinbasler Seite über einen hohen Damm fortgeführt werden sollte, da den eines Übergangs mit einer Untertunnelung des Münsterhügels bis zum Barfüsserplatz. Während die Diskussionen die Gemüter erhitzten und sich die Lager spalteten, favorisierte das staatliche Baukollegium zusehends einen geneigten Brückenbau. Wie sehr die Meinungen über die schiefe Brücke auseinandergingen, zeigte etwa die Haltung des Kunst- und Kulturgelehrten Jacob Burckhardt, der das Vorhaben bekämpfte und den projektierten Rheinübergang als ein «Scheusal von einer Brücke und eine ästhetische Infamie» bezeichnete. Gleichzeitig erhielt das Projekt an der Weltausstellung in Paris eine Auszeichnung für die «Lösung der Rheinbrücke mit geneigter Fahrbahn». Das Projekt des Stadtbaumeisters Amadeus Merian machte schliesslich das Rennen. Eine Brücke für Fuhrwerke und Fussgänger wurde gebaut, mit einer dreiteiligen Bogenkonstruktion aus Schweisseisen, massiv gemauerten Pfeilern und vier mächtigen Basilisken an beiden Enden. Sechzig Jahre nach ihrer Einweihung genügte die Wettsteinbrücke den verkehrstechnischen Anforderungen nicht mehr: Sie konnte den täglichen Verkehrsstrom von etwa 15000 Fahrzeugen nebst Tram und Schwerverkehr nicht mehr bewältigen, ja sie wurde zum eigentlichen Nadelöhr über den Rhein, sodass sie verbreitert werden musste.

Weitere knappe dreissig Jahre gingen ins Land und schon wieder musste man sich über eine neue Brücke den Kopf zerbrechen. Nachdem Anfang der Siebzigerjahre Pläne für eine doppelstöckige Wettsteinbrücke samt Tiefbahn in der Schublade verschwanden, wurde ein Wettbewerb für eine neue Brücke ausgeschrieben. Das erstklassierte Projekt in Beton fiel bei der Volksabstimmung durch. Nach einer komplizierten, vom Grossen Rat beaufsichtigten zweiten Projektierungsphase legte das Architekturbüro Bischoff+Rüegg ein «regeneratives» Projekt vor, das die bestehenden Brückenköpfe und Pfeiler stehen liess. Dagegen wurde in letzter Minute von privater Seite das Projekt von Calatrava lanciert. Nach fast zwei Jahren standen sich im Parlament schliesslich die überarbeiteten Projekte von Calatrava und Bischoff+Rüegg gegenüber. Der grosse Rat folgte dem Antrag der Regierung und schickte den Vorschlag Bischoff+Rüegg in die Volksabstimmung.

Die neue Wettsteinbrück



Bekämpft wurde er von den Befürwortern Calatravas, aber auch von all jenen, die von einer anderen Wettsteinbrücke träumten. Ihre Stimmen reichten allerdings nicht aus, um den Neubau der Brücke in städtebaulich heikler Lage bachabzuschicken.

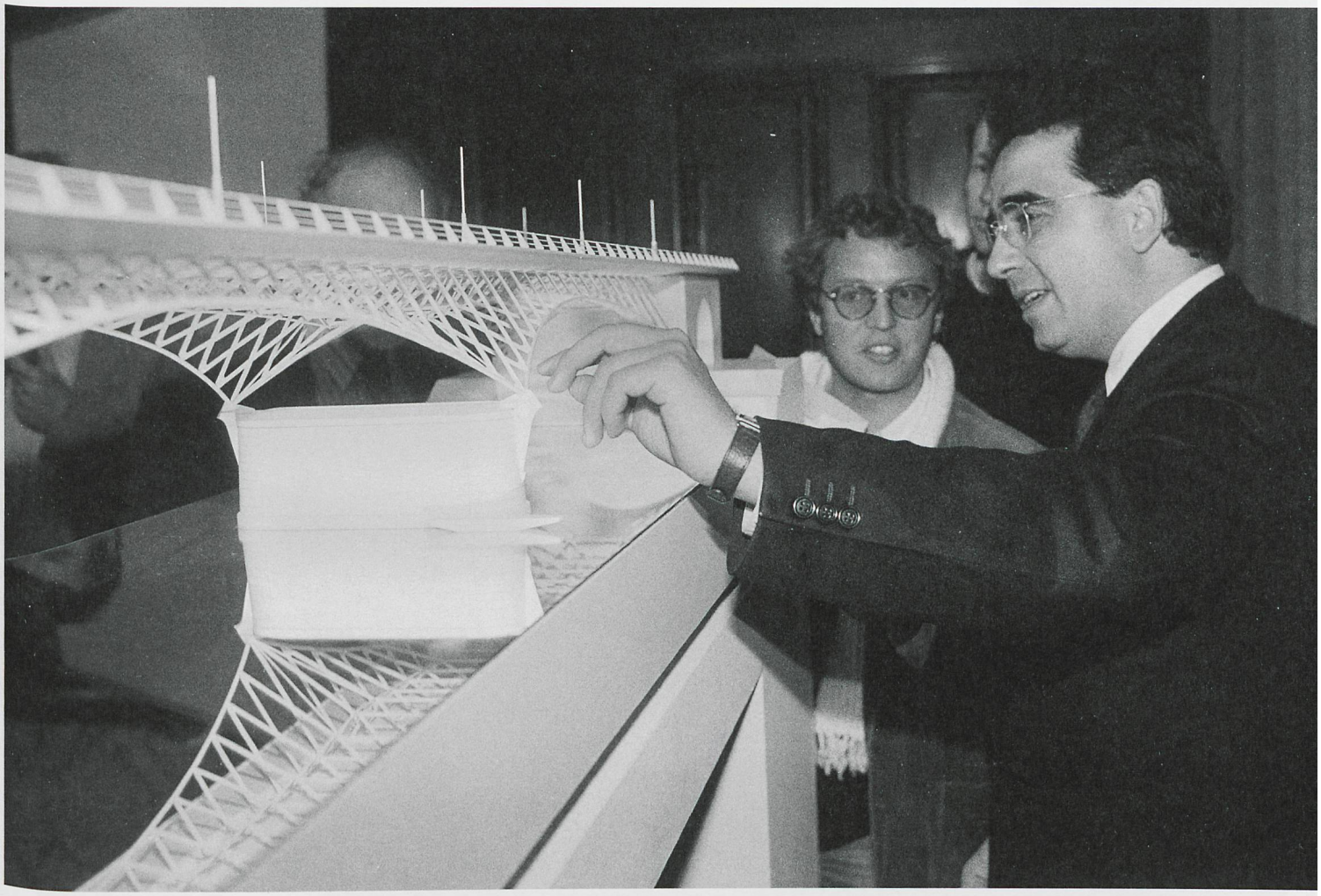
In Basel hatte Santiago Calatrava mit einem für seine Begriffe nur mässig kühnen Brückenprojekt fast schon einen Volksaufstand angezettelt und gestandene Baufachleute aus der Fassung gebracht. Schwebend, leichtfüssig, als könne sie die von ihr zu tragenden Tonnenlasten verleugnen, setzte er seine feingliedrige Fachwerkkonstruktion über den Rhein. Bei so viel Verspieltheit im politisch so schwer belasteten Brückengeschäft wurde es dem damaligen Basler Baudirektor Eugen Keller mulmig: «Das ist keine Brücke, das ist ein Trampolin», meinte er pikiert.

Calatrava kann Brücken bauen, grosse Brücken. Dies hatte er in Spanien bereits bewiesen. Die Doppelbogenbrücke «Bach de Roda-Felipe II» in Barcelona wurde, kaum gebaut, zur touristischen Attraktion. Und während ein Teil der Fachkollegen zusehends irritiert auf Distanz ging, stiess Calatrava bei den Architekturlaien auf breite Zustimmung. Dass sich der 1951 geborene Santiago Calatrava in der kleinräumigen, eifersüchtig gehegten Schweizer Bauszene so kometenhaft durchgesetzt hatte, lag wohl nicht allein an seiner Schaffenswut und seinem Talent. Ihm kam auch seine berufliche Herkunft entgegen. Ihren unverkennbaren Charakter erhält seine Arbeit vor allem deshalb, weil er aus drei üblicherweise getrennten Disziplinen heraus gestaltet, nämlich als Bildhauer, als Architekt und als Ingenieur.

Calatrava ist überzeugt, Architektur sei nur, was sich im Massstab eins zu eins im Raum behaupte. Der Plan allein sei noch lange nicht Architektur, im besten Fall eine schöne Zeichnung. Kein Verständnis hat er für Skeptiker und Schwierige, die ein Leben lang planen, ohne zu bauen. Vermutlich hält er das für ein schweizerisches Syndrom. Demokratisch ausgebrütete Hemmnisse nennt er, was ihn an den Schweizern störe. Die heutige Zeit biete jedem, der sich verwirklichen wolle, Voraussetzungen wie kaum je zuvor, ist er überzeugt. «Ich bin daran interessiert, Grenzen zu durchbrechen. Ich möchte weniger den Zeitstil erfüllen, als viel mehr einen neuen Kontext schaffen. Ich verstehe meine Arbeit als Projektion auf die Zukunft.» Ein Gräuel sind ihm Gestalter und Politiker, die für gebräuchliche Materialen und Technologien einstehen, nur um Problemen auszuweichen. Im Hang zum Gewohnten sieht er den Hauptgrund für die Misere der Baukultur. Absurd, wenn der Baudirektor wie in Basel ein «um mindestens dreissig Jahre veraltetes Brückenkonzept» verteidigt.

Schade, hier hat die Stadt es verpasst, einen spannenden städtebaulichen Akzent zu setzen.

Die Basler bekamen schliesslich die Brücke, die sie verdienten. Mit ihr wird man die nächsten Jahrzehnte leben müssen. Dass die versprochene sorgfältige Oberflächen- und Brückenkopfgestaltung die Schwerfälligkeit der Tragkonstruktion wettmache, hat sich allerdings für viele als Trugschluss erwiesen. Auf der Strecke blieben die städtebauliche Diskussion und der Mut, an dieser exponierten Stelle etwas Aussergewöhnliches zu wagen, etwas, das trotzdem im Dialog mit der Vergangenheit gestanden hätte. Wie Bauwerke aussehen, die in einer Stadt wie Basel an erstrangiger Lage erstellt werden, ist eben doch keine unwesentliche Frage. Und Brücken stehen im städtischen Raum immer in einer aussergewöhnlichen Position. So gesehen ist es ein Schildbürgerstreich, dass das Projekt Calatrava, das durch sein Erscheinen so viel Bewegung



Santiago Calatrava und sein Modell

ausgelöst hatte, mit allen Kunstgriffen einer konservativ-pragmatischen Politik bekämpft und erledigt wurde, nach dem Motto: keine Experimente.

Es stimmt. Auch die Promotoren des Calatrava-Projekts hatten einiges falsch gemacht. Zweifellos hatten sie zu Beginn zu viel versprochen und dieses und jenes als zu einfach dargestellt – aber am Ende der Überarbeitungszeit blieb immer noch ein Brückenprojekt, das der Landschaft zwischen Wettsteinplatz und Kunstmuseum gut angestanden wäre. Gegen einen sich versteifenden Widerstand im Baudepartment und gegen einen unsicher gewordenen Grossen Rat war jedoch kein Kraut gewachsen.

Schade: Denn hier hat die Stadt es verpasst, einen spannenden städtebaulichen Akzent zu setzen. Tatsächlich, eine Brücke kann auch brav und bieder sein, diskret und unauffällig. Das hört man aber sehr wahrscheinlich weniger gern. Denn eine Brücke ist ja immer ein Zusammenspiel von Landschaft oder Topografie mit Menschenwerk. Da ist ein Tal, ein Tobel, eine Meeresenge, ein Fluss, und die müssen überbrückt werden. Menschliche Erfindungsgabe und Technik machen das möglich. Darum hat man gern kühne und stolze Brücken. Was hätte es geschadet, wenn der Brückenbau internationale Berichterstatter nach Basel gelockt hätte? Was, wenn jeder Tourist sie hätte fotografieren wollen? Was, wenn Experten hätten nach Basel reisen müssen? Was, wenn Basel den Beweis für seine Kunstfreudigkeit, Aufgeschlossenheit, Innovationslust in Gestalt einer neuen Brücke angetreten hätte? Basel rühmt sich einer lebendigen Architekturszene. Basel hofft auf künstlerisch interessierte Besucher von weit her. Die Leute, die wegen der jetzt realisierten Brücke ans Rheinknie kommen, müssten allerdings zuerst erfunden werden. Was bringt es, wenn man sagt, die Basler seien mutig und modern? Offenbar nichts, denn wir Basler haben uns entschieden: für das Solide, Durchschnittliche, für das Kalkulierbare und Unspektakuläre – für die Wettsteinbrücke, wie wir sie heute haben. Eben!

Weiterführende Literatur

Billerbeck Ewald, Wettsteinbrücke zum Ersten, zum Zweiten und zum ... Dritten, in BaZ, September 1995

Renggli Hans, Santiago Calatrava, Auftrumpfen gegen das Mittelmass, in «Tages-Anzeiger», Januar 1990

Schmutz Lukas, Brücken als Kunstwerke, in «Basler Magazin», Nr. 36, September 1989

Wamister Christof, Die neue Wettsteinbrücke steht – gefällt sie auch?, in BaZ, September 1995