Brückenschlag : Schaffhausen hat eine neue Stadtdurchfahrt

Autor(en): **Bosshard, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **9 (1996)**

Heft 12

PDF erstellt am: **04.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-120474

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

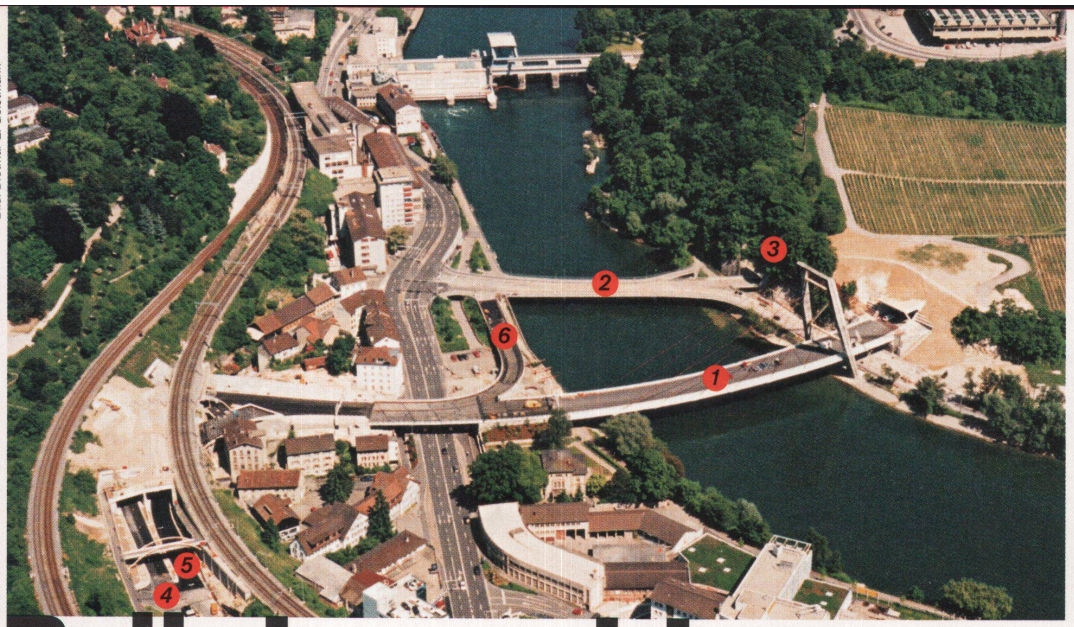

Bild: Dietmar E. Geistmann

1 N4, von rechts (Süden) nach links (Norden) über die Schrägkabelbrücke

2 Neue Flurlinger Brücke

3 Ausfahrt von Süden, auf die Flurlinger Brücke

4 Ausfahrt von Norden, ins Bahntal

5 Einfahrt nach Süden, aus dem Bahntal

6 Einfahrt nach Norden, am Flussufer

Brückenschlag

Schaffhausen hat eine neue Stadtdurchfahrt und ein Stück Nationalstrasse N4. Das Bauwerk hat eine dreissigjährige Geschichte und eine Schrägkabelbrücke über den Rhein als Schlusspunkt.

Schaffhausen hat nicht nur eine neue Stadtdurchfahrt, sondern auch ein neues Buch zum Bau, herausgegeben vom Nationalstrassenbüro des Kantons Schaffhausen. Im Buch «Rheinbrücke N4» stellen die Beteiligten ihre Sicht der dreissigjährigen Geschichte des Bauwerks dar. Auffallend ist, wie sie ihre Aufgabe definiert haben: als Brückenschlag, nicht als Gestaltung eines Vollanschlusses der N4 über dem Fluss und in einem Stadtquartier. Dabei hätte doch diese Aufgabe die Politiker und die Ingenieure herausfordern sollen: Wie sind die Mobilitätsansprüche an den Schlüsselstellen des Nationalstrassennetzes mit den gewachsenen Siedlungsstrukturen, mit der Enge des Landschaftsraumes und mit dessen dichter Besiedlung in Einklang zu bringen? Wie können wir auf einer Expressstrasse von Schaffhausen nach Zürich oder von Zürich nach Schaffhausen und Stuttgart fahren, nachts schlafen, ohne von Verkehrslärm geweckt zu werden, am unverbauten Rheinufer spazieren und uns in unserem Stadtquartier wohlfühlen?

Barocke Kraftumleitung

Die N4 durch Schaffhausen ist eine zweispurige, städtische Expressstrasse mit kreuzungsfreien Knoten. Von Süden nach Norden besteht sie beim Rheinübergang aus drei Abschnitten:

– dem Flurlinger Tunnel, 1251 m lang, mit 5 Prozent Gefälle zum Rhein

– den Tunnels Fäsenstaub (745 m, Steigung nach Norden 0,3 Prozent) und Tannerberg (628 m, Steigung nach Norden 1,86 Prozent)

– der technisch und gestalterisch fragwürdigen Brücke im Rheinknie zwischen der Schaffhauser Altstadt und Neuhausen.

Technisch ist diese Schrägkabelbrücke mit einseitigem Pylon eine geradezu barocke Kraftumleitungsvorrichtung, die am Südufer unsichtbar in einem gewaltigen Verankerungsfächer im Fels endet. Die Schrägstellung des Pylons nach vorn vergrössert die horizontalen Verankerungskräfte ohne nachvollziehbaren Grund um rund 4000 Tonnen. Der praktische Vorteil einer Schrägkabelbrücke bei der Montage – die Möglichkeit des Freivorbaus ohne Lehrgerüst – wurde hingegen nicht wahrgenommen. Fragwürdig ist auch die Ausbildung einer schrägen Druckstrebe im Pylon: eine Zugstrebe in Gegenrichtung für die gleiche Kraft wäre im Falle der Überlastung durch ein Erdbeben oder einen Unfall robuster und zäher.

Gestalterisch überzeugt die Brücke nicht, weil sie mit grosser Geste einen Brückenschlag mittlerer Spannweite zelebriert, während das eigentliche Problem des ganzen Anschlusses nicht gelöst wird: Der Lärmschutz an der N4 ist schlechter, als er sein könnte, die Flächen im Quartier und am Flussufer werden zu stark und zu exklusiv dem motorisierten Strassenverkehr zugeordnet, die Funktionsentmischung im langsam befahrenen innerstädtischen Bereich ist übertrieben. Die Auffahrtsrampe am Fluss-ufer und die Unterführung der Fuss-gänger auf dem Rheinweg unter dem nördlichen Brückenkopf der Flurlinger Brücke sowie die vielen Geländer auf dieser vollenden den Eindruck einer Strassenverkehrswüste.

Der Teil statt das Ganze

Zu lösen gewesen wäre ein schwieriges Problem: der Vollanschluss einer Expressstrasse an ein Stadtquartier in einem engen Flusstal. Mit weit ausholender, aufwendiger Geste gelöst wurde ein Teilproblem: ein Brückenschlag. «Ein Brückenschlag in Harmonie», sagte der Schaffhauser Baudirektor bei der Eröffnung. Es wäre besser gewesen, etwas länger zu zögern und zu streiten über die wesentliche, komplexe Gestaltungsfrage des ganzen Anschlusses, nicht nur über den Brückenschlag. Wer unter der Lampe sucht, weil es dort hell ist, wird den Schlüssel zu einer menschenwürdigen Zukunft selten finden.

Verbesserungen

Bei aller Kritik bleibt festzuhalten, dass gegenüber dem generellen Projekt von 1978 beim nun realisierten einiges verbessert worden ist. Das damals geplante Vorhaben enthielt einen schematischen Vollanschluss, halb über den Fluss gelegt, ohne Rücksicht auf Rheinufer, Uferweg und Stadtbild und Häuser im Mühlenquartier. Im Laufe der Zeit wurde die Ausfahrt von Süden nach Schaffhausen aus dem Flussraum in den Flurlinger Tunnel zurückverlegt. Es gab ein Portal zur Flurlinger Brücke, die durch einen Neubau ersetzt wurde. Die Ausfahrt von Norden wurde aus dem Mühlenquartier in den Fäsenstaubtunnel verlegt, mit einem Portal im Einschnitt zwischen den beiden Bahndämmen. In diesen Einschnitt kam auch die Einfahrt nach Süden; die Einfahrspur bildet auf der Rheinbrücke die dritte Spur, welche in die Langsamfahrspur im Flurlinger Tunnel übergeht. Ein Fehler im Mühlenquartier wurde nicht korrigiert: die hässliche Auffahrtsrampe für die Einfahrt nach Norden am Rheinufer. Dieses letzte Überbleibsel aus dem generellen Projekt des Anschlusses hätte überwunden werden können. Eine Tunneleinfahrt vom nördlichen Brückenkopf der Flurlinger Brücke unter dem Bahndamm hindurch nach Norden in den Fäsenstaubtunnel. Sie wäre bau- und verkehrstechnisch schwierig gewesen und nur um den Preis einer zusätzlichen Spur im Fäsenstaubtunnel gegenüber dem Bundesamt für Strassenbau durchzubringen.

Sorgfältige Nistkästen

Ein Wort schliesslich zur Arbeit der Projektverfasser der Rheinbrücke. Nimmt man den Kontext und die Grundsatzentscheide als gegeben, so haben die Ingenieure Wüst + Stucki + Partner, Schaffhausen, und die Architekten Germann Stulz Partner, Zürich, saubere Arbeit geleistet. In den Details liegt grosse Sorgfalt; z. B. beim künstlerischen Farbkonzept und bei den Nistkästen für die Mauersegler.

Walter Bosshard