

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 9 (1996)
Heft: 12

Artikel: Brückenschlag : Schaffhausen hat eine neue Stadtdurchfahrt
Autor: Bosshard, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120474>

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

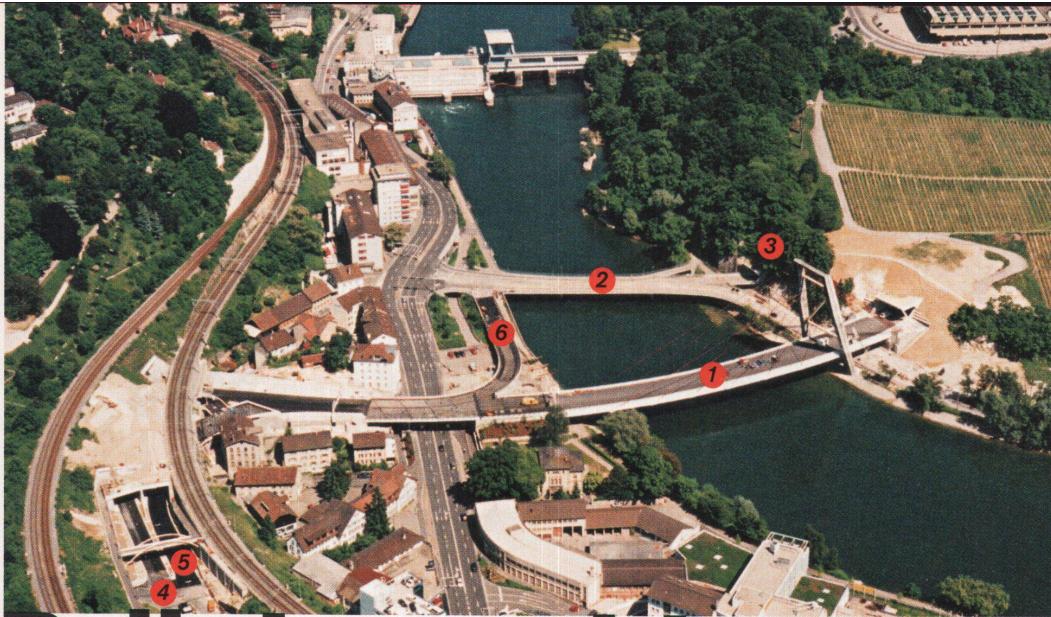
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 19.01.2026

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



Brückenschlag

Schaffhausen hat eine neue Stadt durchfahrt und ein Stück Nationalstrasse N4. Das Bauwerk hat eine dreissigjährige Geschichte und eine Schräkgabelbrücke über den Rhein als Schlusspunkt.

Schaffhausen hat nicht nur eine neue Stadt durchfahrt, 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 dichten 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 unverbaute 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 Schräkgabelbrücke 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 Schräkgabelbrücke 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 Funktionsentmi-

schung im langsam befahrenen innerstädtischen Bereich ist übertrieben. Die Auffahrtsrampe am Flussufer und die Unterführung der Fußgänger auf dem Rheinweg unter dem nördlichen Brückenkopf der Flurlinger Brücke sowie die vielen Geländer auf dieser vollenden den Eindruck einer vollenden 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

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

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

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 Einfahrtspur 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 Grundsatzentscheidung 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