Lieber mittelmässig als Caltrava : Wettsteinbrücke : der Basler Regierungsrat verpasst eine städtbauliche Chance

Autor(en): **Bueller, Vera**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-119162

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

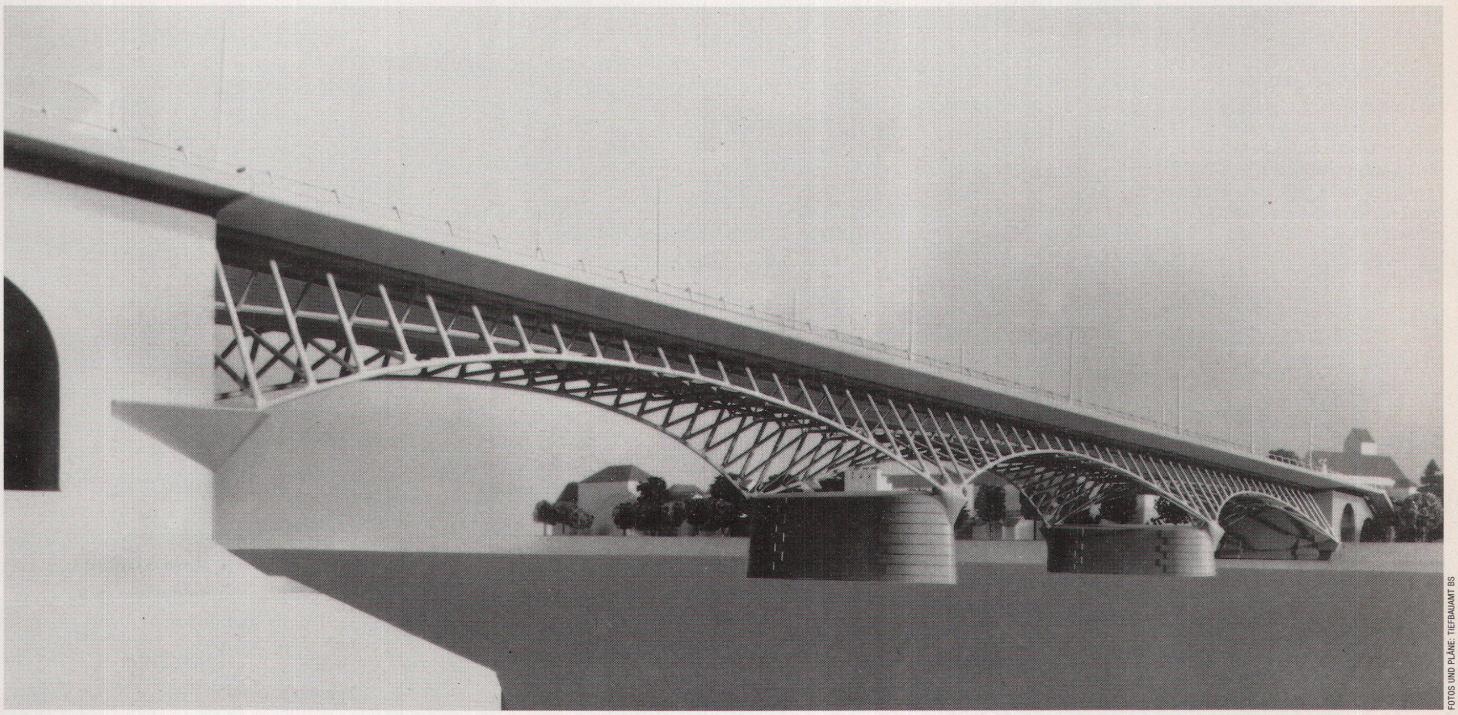
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

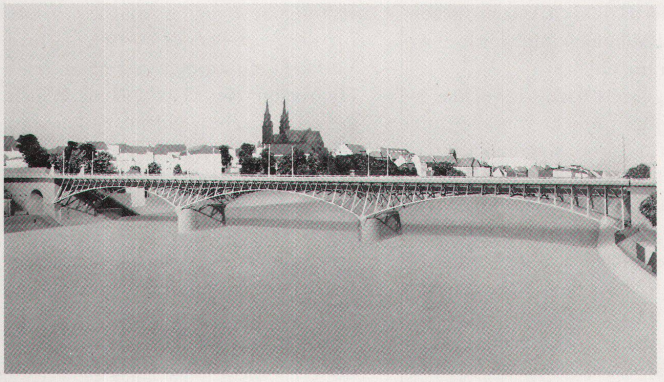
http://www.e-periodica.ch

BRENNPUNKT

Lieber mittelmässig als Calatrava

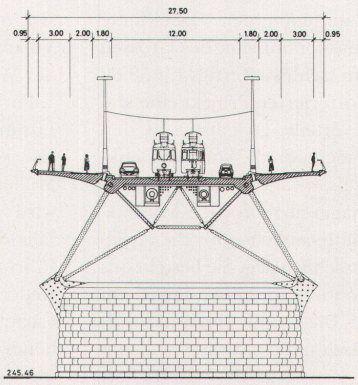


FOTOS UND PLÄNE: TIEFBAUAMT BS



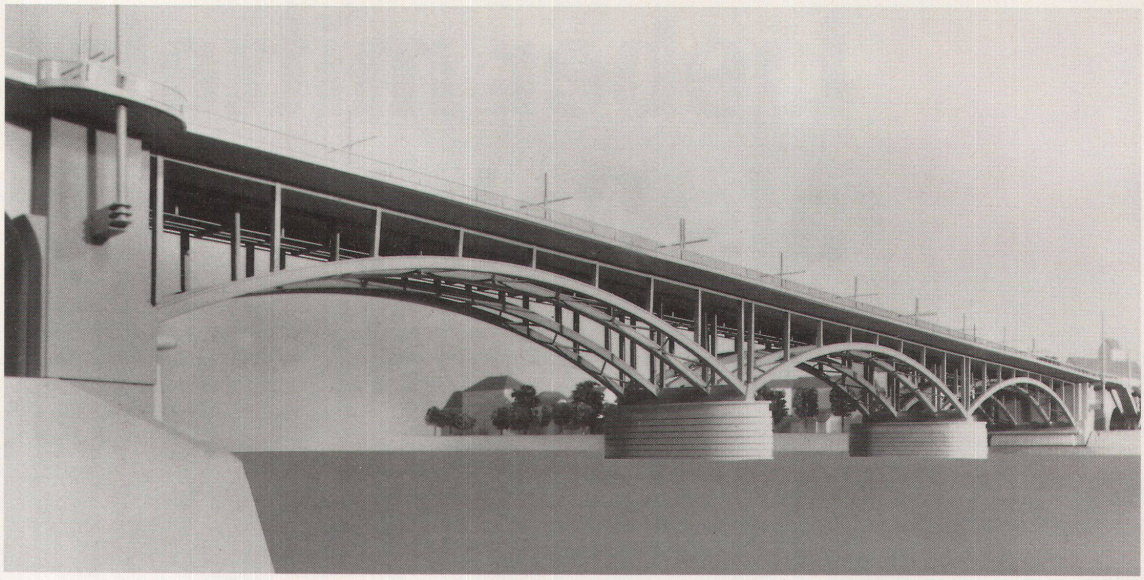
Mit zeitlichen, bautechnischen und finanziellen «Risiken» begründet der Basler Regierungsrat seinen Entscheid für die Mittelmässigkeit und gegen das Wettsteinbrückeprojekt von Santiago Calatrava. Tatsächlich scheint aber etwas ganz anderes dahinter zu stehen: Im Basler Baudepartement hat man Mühe mit dem «Künstler» Calatrava und seiner Arbeitsweise.

Nicht nur Brücke, sondern auch Skulptur: das Projekt von Santiago Calatrava aus zwei Perspektiven und im Schnitt, der den Aufbau der Fahrbahnplatte und die Anordnung der Werkleitungen zeigt. Heikler Punkt: die auskragenden Auflager auf den bestehenden Pfeilerfundamenten.

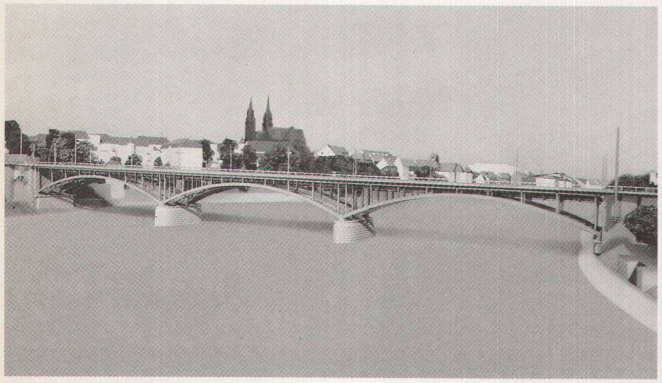


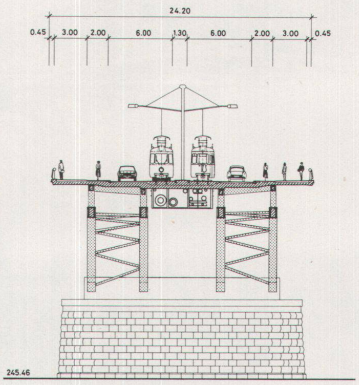
«Null Risiko», sagt Ingenieur Fritz Fankhauser vom Schaffhauser Giesserei- und Metallbauunternehmen Georg Fischer AG: «Wir haben derartige Schweissverbindungen schon in viel grösserem Massstab gemacht, beispielsweise bei Erdölplattformen.» Der Ingenieur spricht die umstrittenen Brückenbogen-«Auflager» an, die Santiago Calatrava bei seinem Projekt nach aussen an die Pfeiler und die Widerlager gesetzt hat. Die hier resultierende Kraft – etwa 2000 bis 3000 Tonnen – soll über knotenförmige Stahlgussteile in den Pfeiler abgeleitet werden. Die G + F hat den kräftemässigen Verlauf innerhalb der Knoten für Calatrava untersucht – das Ergebnis lässt an der Machbarkeit der Brücke offenbar keine Zweifel mehr zu. Selbst die Tatsache, dass sich die 30 Tonnen schweren Pfeilerkopfauslenkungen später nicht mehr auswechseln lassen, bringt laut Fankhauser keine Probleme. Die Teile werden vorher auf den Ist- und Sollzustand genauestens geprüft und am Stahlguss allenfalls auftretende defekte Stellen durch Schweissungen entfernt, bis das Material einwandfrei homogen ist.

Solche Abklärungen werden im Basler Baudepartement offenbar nicht zur Kenntnis genommen. Da nützt auch das Gutachten wenig, das der anerkannte Brückenspezialist Professor Christian Menn von der ETHZ im Auftrag ebendieses Baudepartements verfasst hat. Wenn der Experte schreibt, dass das «nunmehr vorliegende Bauprojekt in bezug auf Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit, Dauerhaftigkeit, Funktionstüchtigkeit und Aussehen keine prinzipiellen Mängel aufweist», lesen die Beamten



Das Projekt Bischoff + Rüegg in Perspektiven und Schnitt: eine normale, durchschnittliche Brücke nach dem Geschmack des Baudepartements, ohne technische Probleme, aber auch ohne jegliche Brillanz.





Scherbenhaufen programmiert?

Was passiert, wenn das Basler Parlament der Regierung in ihrer Mutlosigkeit folgt und das Projekt Bischoff/Rüegg zur Abstimmung bringt? Eine Mehrheit an der Urne ist dafür kaum denkbar: Für diese Variante wird sich niemand einsetzen, während die Gegner bereits auf zwei Seiten (Calatrava-Befürworter und Arge-Promotoren) bereitstehen. Ein Entscheid für das Arge-Projekt ist ebenfalls unwahrscheinlich: Der Grosse Rat hat sich für die Erhaltung der Widerlager ausgesprochen, und auch die Denkmalpflege würde gegen die hässliche Betonplatte Einspruch erheben. Bleibt der Entscheid für die Calatrava-Brücke. Mit einem Volks-Ja würde Basel (wieder einmal) einen städtebaulichen Schritt nach vorn tun. Und bei einem Nein wäre wenigstens die entscheidende Frage beantwortet, die Frage nach dem Stellenwert nämlich, den eine Stadt am Fluss ihren Brücken zugesteht.

daraus «eine gewisse Vorsicht». Dabei wollte Menn lediglich auf die hohen Ansprüche aufmerksam machen, die das Calatrava-Projekt an die Fachleute stellt. Menn empfiehlt deshalb den Beizug eines erfahrenen Generalunternehmers, auch wenn die Ausführung dadurch (um 960 000 Franken) verteuert wird: «Bei der grossen städtebaulichen Bedeutung der Brücke sind gestaltungsbedingte Mehrkosten auf jeden Fall gerechtfertigt.»

«Hässlich» oder «vertraut»?

Aber eben: Das Abwägen allfälliger Mehrkosten im Vergleich zur städtebaulichen Gestaltung ist Sache der Bauherrschaft. Und diese, vertreten durch Baudepartement und Gesamtregierungsrat, empfiehlt dem Parlament anstelle von Calatravas Vorschlag das Projekt der Ingenieurbüros Bischoff & Rüegg/ACSS, eine konventionelle, technisch einwandfreie Lösung, die nichts Neues bringt. Der Basler Denkmalpfleger Alfred Wyss bezeichnet das Projekt als «hässlich», der Regierungsrat lobt dagegen, dass dem vertrauten Erscheinungsbild grosser Wert beigemessen worden sei. Auch ist dieses Projekt billiger: 48,86 Millionen Franken soll es bei einer Bauzeit von dreidreiviertel Jahren kosten (gegenüber 68,61 Millionen und vierdreiviertel Jahren für Calatrava).

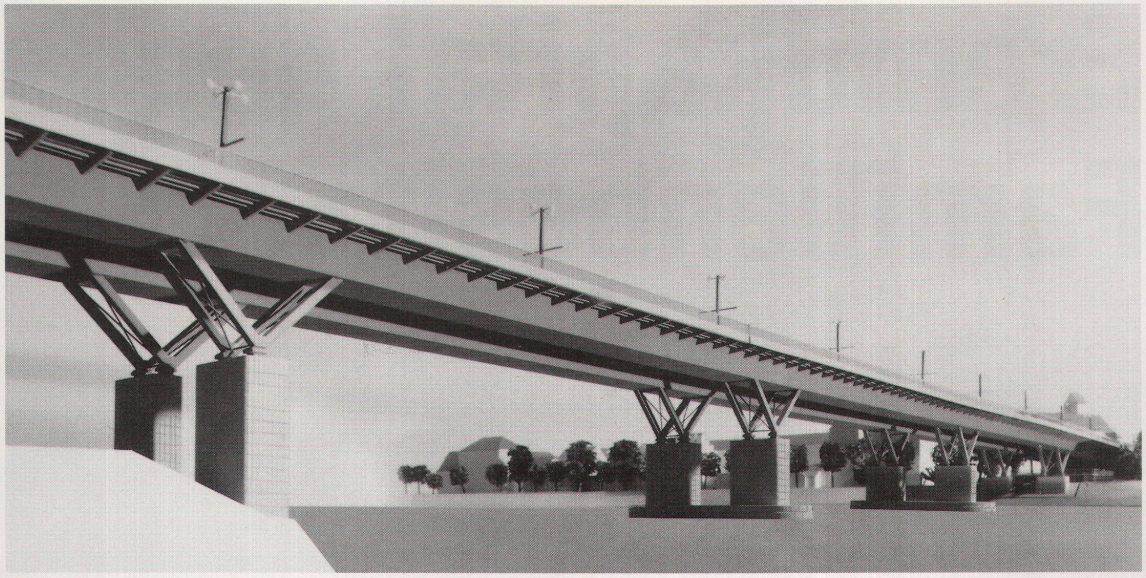
Weiter geistert nach wie vor das sogenannte Basisprojekt von 1986 umher, das für 28,66 Millionen einfach die Instandstellung der Brücke unter Beibehaltung der Kastenträger von 1939 und die Entfernung der historisch wertvollen Teile vorsieht. Schliesslich hat der Regierungsrat auch den in letzter Minute sozusagen ausser Konkurrenz von Professor und Nationalrat Martin Burckhardt mitlancierten Vorschlag «Arge» (Abkürzung für Arbeitsgemeinschaft) in ihre Botschaft aufgenommen. Dabei hatte die Prüfungskommission des Grossen Rats diesem «schlüsselfertig» für 58,82 Millionen offerierten Projekt eine klare Absage erteilt. Es entspricht den Vorgaben nicht, da die von der Denkmalpflege als erhaltenswert eingestuften Widerlager abgebrochen würden.

Auch städtebaulich wäre die Arge-Lösung tatsächlich arg. Sie besteht aus einem Betonbrett, das über den Rhein gelegt wird. Die Promotoren tun so, als handle es sich um ein diskretes, kaum sichtbares Bauwerk, das Landschaft und Stadtbild nicht störe. Eine mehrere Meter dicke Brückenplatte lässt sich jedoch nicht einfach verstecken. Wer das behauptet, weckt gefährliche Illusionen. Und verkennt das Wesen und die Bedeutung einer Brücke: «Entweder ist eine Brücke da, und dann soll man sie auch sehen. Und wenn man sie sieht, muss sie gut sein», sagt Denkmalpfleger Alfred Wyss. Auf das Arge-Projekt abgewandelt: Eine Brücke, die so tut, als sehe man sie nicht, ist auch keine gute Brücke.

Sympathisanten

Trotzdem hat dieser Vorschlag Sympathisanten bei der kantonalen Verwaltung. So erregten zwei Leserbriefe für die Arge-Brücke Aufsehen: Ihre Verfasser entpuppten sich nämlich als Mitarbeiter des Tiefbauamts. Auch dessen Vizechef Niklaus Baumann zieht dieses Projekt vor, aber das sei wirklich nur seine persönliche Meinung. Die Arge-Platte verzichtet auf die bestehenden Widerlager – und deckt sich so mit den ursprünglichen Vorstellungen aus dem Baudepartement, wie sie im Wettbewerb von 1980 enthalten waren. «Die Ideen, welche später ausgearbeitet wurden, sind eben Kinder des Grossen Rats», präzisiert Baumann. Das Parlament hatte sich nach einer ersten (gescheiterten) Volksabstimmung für die Erhaltung der Widerlager entschieden.

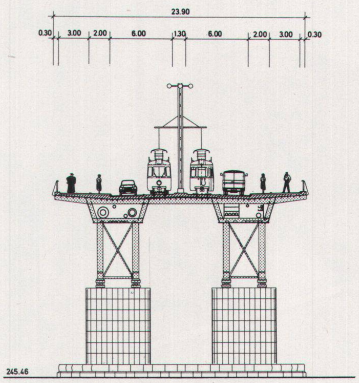
Für Calatravas vollkommen neue Lösung spürt man bei den Beamten also keine Begeisterung. Von Alfred Müller, dem Chef des Tiefbauamts, wird gesagt, er würde zurücktreten, falls das Projekt des Spaniers ausgeführt wird. Und Regierungsrat Eugen Keller, selber Bauingenieur, hat die Calatrava-Brücke schon bei der aufsehenerregenden Präsentation im April 1988 spontan abgelehnt: «Das ist im

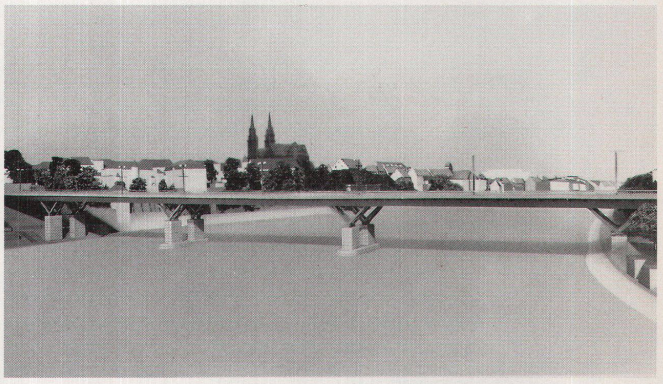


Die Brücke zum garantierten Festpreis: Das Projekt «Arge» tut so, als ob es gar nicht da wäre – und kann seine ganze Klobigkeit doch nicht verheimlichen. Das Discountangebot ist eine städtebauliche Mogelpackung.

Grunde genommen gar keine Brücke, das ist ein Netz. Wenn man es böse ausdrücken will: Das ist ein Trampolin. Wir wollen aber kein Trampolin.»

Nicht wenig zu einem Meinungsumschwung hat auch die Tatsache beigetragen, dass sich das Baudepartement seit anderthalb Jahren mit der eigenwilligen Persönlichkeit Calatrava auseinandersetzen muss. In der ganzen Welt ist man inzwischen auf den 38jährigen, in Zürich lebenden spanischen Bildhauer, Architekten und Ingenieur mit ETH-Doktortitel aufmerksam geworden. Von überall ruft man ihn, und er zeigt für fast alles Interesse. Entsprechend schwierig ist es geworden, mit ihm Sitzungstermine zu vereinbaren. «Es ist schon mühsam, mit einem Künstler, Architekten und Ingenieur in einer Person zusammenarbeiten zu müssen. Verträge interessieren ihn nur wenig, und in seinem Büro gibt es nur junge, für derartige Grossprojekte relativ unerfahrene Leute», beklagt sich Baumann. Calatrava verlange «viel Geduld».





Kompliziert – nicht absurd

Immerhin wäre es ja nicht die erste Brücke Calatravas, sondern etwa die zehnte: An Erfahrung fehlt es ihm also nicht. Nur die unkonventionelle Arbeitsweise scheint den an Schweizer Normen gewohnten Schweizer Beamten nicht zu behagen. Aber mit einer solchen Begründung kann man natürlich kein Projekt ablehnen. Ebensowenig mit dem Argument: «Man steht ja auch nicht breitbeinig hin, wenn man etwas Schweres hebt», das Baumann gegen die eigenwillige Konstruktion ins Feld führt. Calatrava stelle Design vor Funktionalität, behauptet der Chefbeamte zudem. Experte Menn sieht das anders: «Calatrava hat noch nie eine absurde Konstruktion gemacht, nur eben eine komplizierte. Wenn man den Kraftfluss verkompliziert und entsprechend sichtbar macht, wird das eben ungewöhnlich und dramatisch. Ich empfinde das als hervorragend.»

Ein Basler Ingenieur hat dasselbe in einem Leserbrief auf den Punkt gebracht: «Gestalterisch ist Calatrava klar der Beste.» Das zu widerlegen fällt schwer. Da bedarf es schon der versteckten Drohung des Regierungsrats an das Parlament, das sich immer noch für Calatrava entscheiden kann: «Sollte der Grosse Rat eine andere Auffassung vertreten (als die Regierung, ‹HP›), so müsste er dies in voller Kenntnisnahme der in den Projektbeschrieben aufgeführten Merkmale, Auswirkungen und aller damit verbundenen Risiken und Konsequenzen tun», müsste «Probleme und Mehrkosten» in Kauf nehmen, die «heute weder genauer zu definieren noch zu beziffern sind».

Calatrava, vertraglich zum Schweigen verpflichtet, darf sich gegen diese Unterstellungen nicht einmal wehren. Der liberale Grossrat Bernhard Christ, Präsident der «Gruppe pro Calatrava», tut das für ihn: «Man beurteilt die bautechnischen Ungewissheiten tendenziös. Zudem wurden beim Calatrava-Projekt generell wesentlich höhere Kosten eingesetzt. Es ist auch nicht einzusehen, warum nur das Honorar Calatravas separat ausgewiesen wird und das der andern Ingenieure nicht.» Christ stösst sich auch daran, dass bewusst nicht von Ungewissheiten, sondern von «Risiken» gesprochen werde: Damit wolle man Bevölkerung und Parlament verunsichern. Zudem halte die Regierung Informationen zurück und wolle das Prozedere verschleppen, «damit sich die in der Bevölkerung vorhandene Calatrava-Begeisterung abnützt».

Diese Rechnung dürfte kaum aufgehen, hat sich seit dem Regierungsentscheid doch einiges getan. Ein überparteiliches Komitee «Basel für Calatrava» wurde neben der Gruppe pro Calatrava mit Persönlichkeiten aus Politik, Kunst, Heimatschutz und Denkmalpflege gegründet. Denkmalpfleger Alfred Wyss beklagt die «Mutlosigkeit des Regierungsrats». Und ETH-Professor Christian Menn stellt zudem fest, dass «Regierungsrat Eugen Keller eben kein Präsident Mitterrand ist».

VERA BUELLER