

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 141 (2015)  
**Heft:** 16: Rigi I : bebauter Berg

**Vereinsnachrichten:** SIA

#### **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:** 11.01.2026

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

ERFAHRUNGEN MIT DER NORM SIA 269

## Exportartikel Denkmalerhaltung

Nicht überall sind historische Bahnbrücken als technische Monamente so anerkannt wie hierzulande. Eugen Brühwiler, einer der Väter der Norm SIA 269 «Erhaltung von Tragwerken», hilft mit seinem Wissen jetzt auch in Deutschland, Technikdenkmäler zu retten.

Text: Frank Peter Jäger

**D**ie Eigentümer und Nutzer historischer Ingenieurbauten sehen sich oft mit der Herausforderung konfrontiert, diese trotz steigender Verkehrslasten in originalgetreuer Gestalt zu erhalten. Dies gilt ganz besonders für Verkehrsbaute wie die Brücken der SBB, die teilweise seit 150 Jahren in Nutzung sind: Von den 6000 grossen und kleinen Bahnbrücken der SBB sind rund 1000 mehr als hundert Jahre alt. Für solche Bauten gelten die gleichen Sicherheitsstandards wie für neue, doch ihre Tragwerke und etwaige Materialermüdungen wurden lange Zeit wegen fehlender

Kenntnisse anhand sehr konservativer, also übervorsichtiger Modellannahmen und Berechnungen geprüft. Folgte man diesen Berechnungen unkritisch, würde das für viele bestehende Stahl- oder Betonbrücken das Aus bedeuten.

Dass im Schweizer Bahnnetz bis heute dennoch zahlreiche historische Brücken täglich von hunderten von Zügen befahren werden, ist den hohen Standards des Schweizer Denkmalschutzes und der Umsicht der SBB-Bauabteilung zu verdanken. Wichtigstes Werkzeug für die Erneuerungsplanung der Konstruktionen sind

die Norm SIA 269 «Grundlagen der Erhaltung von Tragwerken» und ihre sieben Schwesternormen. Diese Normen wurden in wesentlichen Punkten mitentwickelt von Eugen Brühwiler, der an der ETH Lausanne konstruktiven Ingenieurbau lehrt. Sein Spezialgebiet ist die Erhaltung bestehender Tragwerke, mit Schwerpunkt auf Stahl- und Stahlbetonkonstruktionen.

So haben er und sein Team für die sichere und kostengünstige Erneuerung von Brücken und Hochbauten den sogenannten Ultrahochleistungs-Faserbeton (UHFB) mitentwickelt. Dieser Verbundwerkstoff



Seit 1859 überspannt die «Gitterbrücke» mit filigranem Diagonalfachwerk bei Koblenz AG den Rhein. Jetzt will die Deutsche Bahn die älteste Bahnbrücke zwischen Deutschland und der Schweiz abbrennen.

weist eine extrem hohe Druck- und Zugfestigkeit auf, wodurch er ideal geeignet ist, die Tragfähigkeit und Nutzungsdauer bestehender Tragwerke zu verbessern.

## Tragwerksplaner mit Denkmalengagement

Jedoch bewegt sich Eugen Brühwiler nicht zurückgezogen und abstrakt in der Welt der Materialeigenschaften und Berechnungen; wer ihm begegnet, sieht sich einem Praktiker und einer empathischen Lehrerpersönlichkeit gegenüber, die ihr Wissen auch baupolitisch einsetzen will und sich stark macht für den Schutz und die möglichst originalgetreue Erhaltung der eindrucksvollen Technikbauten aus dem 19. und 20. Jahrhundert.

Der Ingenieur ist Mitverfasser des unlängst erschienenen Bildbands «Schweizer Bahnbrücken» (vgl. TEC21 51–52/2013), in dem die wichtigsten Beton-, Stahl- und Steinbrücken des Schweizer Bahnnetzes sorgfältig dargestellt werden. Manchmal bekommt er leuchtende Augen, wenn er eine der Brücken beschreibt; viele von ihnen sind für ihn wie langjährig vertraute Persönlichkeiten, auch aus der Zeit seiner Tätigkeit bei den SBB. Etwa die 190 m lange schweizerische Brücke, die zwischen Koblenz AG und dem badischen Waldshut den Rhein überspannt. Brühwiler spricht von der «Gitterbrücke», womit er auf das filigrane diagonale Gitterfachwerk des Brückenüberbaus anspielt.

Die 1859 von Robert Gerwig entworfene Brücke ist die älteste noch als solche genutzte Bahnbrücke auf dem Kontinent. Sie war die erste Verbindung zwischen deutschem und Schweizer Bahnnetz und «bietet eine der letzten Gelegenheiten (...), einen Gitterträger aus der Pionierzeit des Bahnbau praktisch im Originalzustand unter täglicher Verkehrslast zu beobachten», wie es im Bahnbrückenbuch heißt. Dieser besondere Rang der Konstruktion konnte nicht verhindern, dass die Brücke weiterhin vom Abbruch bedroht ist, denn die Verantwortung für das Bauwerk liegt bei der DB-Tochter Netz AG.



Für das ebenfalls bedrohte **Chemnitztalviadukt** setzt sich eine Bürgerinitiative ein.

## Deutsche Bahn: Abbruch vor Erneuerung

Dass die Deutsche Bahn mit Denkmalpflege wenig im Sinn hat und alles andere als rücksichtsvoll mit ihrem Bauerbe umgeht, müssen Denkmalschützer in Deutschland stets aufs Neue schmerzlich erfahren; die Verlustliste ist lang. Während bei den Bahnhofsgebäuden in jüngster Vergangenheit auf öffentlichen Druck hin ein zögerliches Umdenken einsetzte, werden Technikbauten nach wie vor nur ausnahmsweise als Denkmäler behandelt.

So favorisiert die Deutsche Bahn auch bei der Rheinbrücke nach Waldshut bis anhin einen Ersatzneubau – die 150 Jahre alte genietete Konstruktion soll abgetragen und durch einen Neubau ersetzt werden. Eugen Brühwiler versuchte schon 2010 mit einem Gutachten im Auftrag der Eigentümer DB und SBB, die zuständige Karlsruher Abteilung der DB Netz AG davon zu überzeugen, dass der Bau nach kleineren Erneuerungs- und Erhaltungsmassnahmen gemäss Norm SIA 269/1 und 269/3 mühelos fit gemacht werden kann für die angestrebte weitere Nutzungsdauer von 80 Jahren – mit sanften Eingriffen in die Konstruktion und um ein Vielfaches wirtschaftlicher als ein Ersatzneubau, versichert Brühwiler.

Eine der SIA 269 vergleichbare Norm zur Erhaltung bestehender Tragwerke gibt es in dem

an Technikdenkmälern reichen Deutschland merkwürdigerweise bis heute nicht. Die bestehenden deutschen Regelwerke, etwa die seit 20 Jahren unveränderte «Richtlinie 805» zur «Nachrechnung von Brücken» müssten entsprechend dem heutigen Wissensstand aktualisiert werden. Die anwendenden Ingenieure verlieren sich unterdessen in aufwendigen Modellrechnungen aufgrund von teilweise undurchsichtigen oder überholten Annahmen zum Tragwerksverhalten. Dieses «Nachrechnen» führt oft zu übertrieben konservativen Ergebnissen, die im Vergleich zum effektiven Tragwerksverhalten wenig plausibel sind.

## Monitoring statt Modellrechnung

Diesem lange Zeit auch in der Schweiz gängigen Weg stellt Eugen Brühwiler eine Praxis des Monitorings am Objekt, also einer visuellen Untersuchung und messtechnischen Aufnahme des Tragverhaltens der Brücke und ihrer Substanz entgegen, und das ist auch die Vorgehensweise gemäss der SIA 269. Die rechnerischen Nachweise der Trag- und Ermüdungssicherheit basieren demnach direkt auf den Ergebnissen des Monitorings. «Bei den SBB hat man die Praxis des systematischen Ersatzneubaus von Konstruktionen schon vor Jahren als überflüssig erkannt», erklärt er. Die inzwischen durchwegs praktizierten objektbe-

zogenen Tragwerksuntersuchungen schmälern die Sicherheit des Bauwerks in keiner Weise – im Gegenteil, denn anders als beim «Nachrechnen» wird die konkrete Konstruktion unter die Lupe genommen. Eugen Brühwiler sieht mit Skepsis, dass sich viele Ingenieure noch immer bevorzugt auf Berechnungen stützen, anstatt die Konstruktion vor Ort zu untersuchen und sich mit ihrer Geschichte zu befassen. «Bau-technikgeschichte ist eine Projektierungsgrundlage für Ingenieure, sie gehört unbedingt in die Lehre!», betont Brühwiler. Auch in der Schweiz gibt es bis dato zu wenige entsprechende Lehrveranstaltungen.

Die jüngste Denkmaldemon-tage der Deutschen Bahn steht im sächsischen Chemnitz an. Dort möchte die Bahntochter Netz AG das seit 110 Jahren in Betrieb stehende und 275 m lange Chemnitztalviadukt nahe dem Hauptbahnhof abtragen und durch einen Neubau ersetzen. Die Stahlkonstruktion in Nietbauweise besteht aus einer Kombination von Bogenbrücken- und aufgeständerten Balkenbrückensegmenten. In den nächsten Wochen soll die Entscheidung fallen, ob abgebrochen oder erneuert wird.

Der von der Netz AG beauftragte Ingenieur kam mit der oben beschriebenen Methodik zum Ergebnis, dass «Teile der Konstruktion überbeansprucht sind und nur noch eine kurze Lebensdauer haben». Womit die Deutsche Bahn nicht gerechnet hat: In der einst prosperierenden Industriestadt, die nach schweren Kriegszerstörungen kaum

noch über historische Bausubstanz verfügt, formierte sich eine Bürgerinitiative zum Erhalt der Brücke. Brühwiler, der vor Ort war, vermutet aufgrund von Erfahrungen mit ähnlichen Konstruktionen: «Wenn man die bisherigen Berechnungen nur richtig interpretiert, besteht dort – auch theoretisch – keine signifikante Ermüdung.» Zudem betont er: «Eine Ertüchtigung der Brücke auf die Bedürfnisse des heutigen Betriebs ist möglich und würde zu einer wesentlich kostengünstigeren Lösung führen als ein Ersatzneubau.»

### Verschwendug von Steuergeldern

Den denkmalwürdigen Bauten der Deutschen Bahn half das bisher wenig, denn die Kosten für eine Ertüchtigung des Bauwerks muss die Netz AG aus ihrem eigenen Budget zahlen, während für Ersatzneubauten der Bund und damit der deutsche Steuerzahler aufkommt. Denkmalzerstörung also als Ergebnis unsinniger Finanzierungsmechanismen!

Aus Sicht von Eugen Brühwiler ist es grundsätzlich unerheblich, ob es sich bei einem Bauwerk wie jenem in Chemnitz um ein eingetragenes Denkmal handelt oder nicht, der Zeugniswert ist für ihn unabhängig vom formellen Status. «Als kulturelle Werte einer Brücke», so Brühwiler in einem Fachartikel, «sind der Situationswert, der historisch-kulturelle und der ästhetische Wert zu beschreiben und zu bewerten (...) namentlich als Teil eines historischen Ortsbilds oder einer

### HISTORIKER DER KONSTRUKTION

**Prof. Dr. Eugen Brühwiler**, dipl.-Bauing. ETH/SIA/IABSE, lehrt und forscht seit 20 Jahren an der ETH Lausanne (EPFL). Als Brückingenieur bei den SBB (1991–1994) war Eugen Brühwiler insbesondere für die Erhaltung von Stahlbrücken zuständig. Seit seiner Berufung an die EPFL im Jahr 1995 beschäftigt er sich als Lehrer, For-scher und Berater mit der Erhaltung von Brücken- und Hochbauten und als Bundesexperte mit Bauwerken von hohem kulturellem Wert.

Schlüsselstelle der Verkehrslandschaft ist eine Brücke zu erhalten, um den Charakter des Gesamtbilds zu wahren.» Höchstes Ziel – und Voraussetzung für Ersteres – ist dabei, dass die Brücke ihre ursprüngliche Funktion uneingeschränkt wahrnehmen kann. Die fachliche Vorarbeit dafür ist die Profession von Brühwiler und einiger engagierter Kollegen.

Sollte es gelingen, im Fall der «Gitterlibrücke» bei Koblenz AG und insbesondere beim stählernen Bahnviadukt in Chemnitz einen Entscheid pro Erhaltung zu erringen, wäre das ein wichtiges Signal und ein grosser Fortschritt für einen angemessenen Umgang mit historischen Technikbauten in Deutschland und zugleich der Beleg, dass die von Praktikern aus den Reihen des SIA entwickelten Normen wie die SIA 269 als Exportartikel taugen und länderübergreifendes Innovationspotenzial besitzen. •

*Frank Peter Jäger*, Redaktor der SIA-Seiten, frank.jaeger@sia.ch

## Kongress zur Verdichtung

Die Zeichen der schweizerischen Raumplanung stehen auf Innenein-wicklung und Verdichtung. Unter dem Motto «Siedlungen hochwertig verdichten» lädt die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPA) Ende Mai zum Fachkongress nach Solothurn. Nach der politischen Weichenstellung (Revision des Raumplanungsgesetzes)

liegt die grosse Herausforderung jetzt darin, Verdichtung qualitätsvoll zu gestalten und die verschiedenen Akteure für die Vorhaben zu gewinnen.

Planer, Politiker, Bauherren und Wissenschaftler haben am Kongress die Gelegenheit, ihre jüngst gewonnenen praktischen Erkenntnisse zum Stadtumbau vorzustellen. Am Nachmittag werden in neun Workshops zentrale Fragen der Verdichtung vertieft und diskutiert. (sia) •



«SIEDLUNGEN HOCHWERTIG VERDICHTEN»  
Kongress der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

**Wo:** Landhaus Solothurn  
**Wann:** Freitag, 29.5.2015  
**Kosten:** 300 Fr.; Studierende 100 Fr.  
**Weitere Informationen und Anmeldung:** [www.vlp-aspan.ch](http://www.vlp-aspan.ch) > Aus- und Weiterbildung

ENERGIEPOLITIK: SIA-TAGUNG ERSATZNEUBAU

## Sanieren oder neu bauen?

Das Thema «Ersatzneubau» ist demnächst Gegenstand einer SIA-Tagung – und es polarisiert. Denn legitimiert mangelnde Energieeffizienz den Abbruch von Gebäuden oder ganzen Quartieren? Im Folgenden kommen zwei Fachleute zu Wort, die auch an der Tagung sprechen werden.

**CONTRA** Es ist unbestritten, dass wir unseren Ressourcenverbrauch senken, aber auch unsere Siedlungs- und Stadtentwicklung überdenken müssen. Eine Weiterentwicklung, welche diesen Herausforderungen Rechnung trägt, ist unumgänglich.

Eine vorwärtsgerichtete Entwicklung ist nur möglich, wenn das Neue schlüssig und überzeugend an das Vorangegangene anknüpft. Überträgt man diesen Gedanken auf die gebaute Umwelt, bedeutet dies, dass wir unsere Städte und Siedlungsgebiete nur weiterentwickeln können, wenn dabei die vorangehenden Bauepochen genau analysiert und mit Respekt behandelt werden.

Durch die Ziele der Energiewende und die Verdichtungsstrategie in der Raumplanung gerät der Baubestand unter massiven Druck: Der Ersatz oder die architektonisch unsorgfältige Erneuerung kann dazu führen, dass der Bestand in seiner Vollständigkeit und Qualität gefährdet ist und damit die Erlebarkeit unserer Baugeschichte verunmöglicht wird. Es reicht nicht, dass nur anerkannt wertvolle Gebäude mit Respekt behandelt werden. Wir müssen auch die durchschnittlichen Gebäude pfleglich behandeln und deren Ersatz sorgfältig prüfen.

Bei der Entscheidungsfindung zum Ersatz oder zur Erneuerung ist ein Paradigmawechsel notwendig: In erster Priorität sollte von allen Beteiligten der Erhalt des Gebäudes untersucht werden. Ein Ersatz ist nur dann gerechtfertigt, wenn unter Berücksichtigung aller Faktoren – insbesondere auch der kulturellen, baugeschichtlichen und gesellschaftlichen Werte – der Beweis erbracht wird, dass das Gebäude nicht zu retten ist.

Rund ein Drittel unseres Gebäudeparks stammt aus den Jahren 1960 bis 1973, also aus der Zeit vor der Ölkrise. Diese Architektur ist in Bezug auf ihren Energieverbrauch heute untragbar, sie muss mit Sorgfalt und Kreativität erneuert werden. Man stelle sich vor, welche «baugeschichtlichen» Löcher wir in unsere Städte und Siedlungsgebiete schlagen, wenn wir alle diese Gebäude ersetzen. >>

*Anna Suter, Inhaberin des Berner Architekturbüros Suter + Partner AG Architekten und seit 2014 Vorstandsmitglied des SIA*

**PRO** Die eine, absolute Wahrheit gibt es nicht. Jeder Bau- und Planungsentscheid bezieht sich immer auf ein konkretes Objekt. Grundsätzlich bieten Ersatzneubauten jedoch viele klare Vorteile.

Ein Ersatzneubau ist insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen oft sinnvoller: Massnahmen zur Erdbebensicherheit, der Einbau von zeitgemässen Haustechniksystemen und die Schaffung von hinderlosen Wohnungszugängen fallen bei Sanierungen häufig unverhältnismässig kostspielig aus. Außerdem ist bei einem Neubau die Planungssicherheit grösser, weil die einzelnen Bau- und Planungsschritte einfacher aufeinander abgestimmt werden können.

Bei einem Neubau fliessen die neuesten Erkenntnisse und Konzepte zu Architektur und Gebäudetechnik umfassend ein. Zudem kann bei der Planung mühelos auf die aktuellen Wohn- und Arbeitsbedürfnisse eingegangen werden. Die Verwendung von Recyclingbaustoffen hilft, den Bedarf an grauer Energie tief zu halten. Um die laufenden Wartungs- und Betriebskosten gering zu halten, kann ein Low-Tech-Ansatz verfolgt werden, bei dem auf komplizierte Haustechniksysteme verzichtet und der Wohnkomfort trotzdem nicht beschnitten wird.

Während die passive Nutzung von Sonnenenergie bei Sanierungen nur bedingt möglich ist, kann ein Neubau optimal darauf ausgerichtet werden. Auf diese Weise können Plusenergiehäuser errichtet werden. Dies kommt auch den kommenden Energievorschriften entgegen, die derzeit mit den MuKEN 2014 erarbeitet und voraussichtlich ab 2020 gelten werden. Vor allem aus geopolitischer Warte scheint es geboten, dass wir uns dringend unabhängig machen sollten von fossilen Energieträgern.

Schlusslich das Thema Nachverdichtung: Während bei einer Sanierung Geschossflächenreserven aus statischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht immer aktiviert werden können, bietet ein Neubau die Chance, diese einfach zu realisieren. >>

*Thomas Kessler, Leiter der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt*



SIA-TAGUNG ERSATZNEUBAU  
 «Ersatzneubau | Erneuerung, Entscheidungskriterien»  
**Datum und Ort:** 24. 9. 2015, 9–16.30 Uhr, Bern  
**Weitere Informationen und Anmeldung:**  
[www.sia.ch/energie](http://www.sia.ch/energie)