

Brücken : vernetzen statt verbinden

Autor(en): **Geissbühler, Dieter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 38

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685506>

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.

Der Seetalplatz als komplexes Ingenieurbauwerk

Brücken – vernetzen statt verbinden

von Dieter Geissbühler

Die Ausgangslage hat sich in der Zwischenzeit massgebend geändert. Die Landschaft ist selbst zum Ingenieurbauwerk geworden, der Fluss ist Bestandteil einer Maschine, die den für Extremfälle prognostizierten Wasserlauf in Bann halten soll. Die Verkehrsführung ist zur hochkomplexen, vielspurigen, mehrfach sich überlagernden Hydra geworden.

Städtebaulich ist der Seetalplatz auf dem Weg vom Nicht-Ort – im Gegensatz zum Unort nicht negativ konnotiert – zum urbanen Zentrum. Der Seetalplatz war eine funktionalistische Verkehrsmaschine ausserhalb respektive am Rande der Siedlung, flankiert von der Kleinen Emme. Eingeschlossen waren nicht oder wenigstens nur schwer zugängliche Flächen, und angeschlossen waren eine ganze Reihe räumlich nicht definierter Restflächen. Neu übernimmt diese optimierte Erschliessungsmaschine – das ist sie weiterhin – Zentrumsfunktionen mit umfassenden Ansprüchen. Sie muss mit den eigentlich gleichen Mitteln ein Vielfaches an Ansprüchen abdecken, die an einen öffentlichen Raum gestellt sind. Gleichzeitig muss das gesamte Areal innerhalb eines weitreichenden Hochwasserschut-

Da stand es lange, das Portal-Fragment der ehemaligen Holzbrücke als Zeichen einer Brücke, die zwei Flussseiten miteinander verbunden hat, und soll ja auch weiterhin erhalten bleiben. Sozusagen als Wurstzipfel bleibt es ein Zeichen des Verbindens zweier Seiten eines Übertrittes über einen Fluss. Diese Brücke war ein Gebäude, das der Landschaft eingeschrieben war. Sie hatte zwei klare Anfangspunkte, sie war als autonomes Objekt lesbar.

projekts den neuen deutlich erhöhten Anforderungen bezüglich Überflutung genügen. Dazu muss die Topografie umfassend neu geformt werden.

In dieser Konstellation sind die neuen Brücken nicht mehr als Einzelobjekte lesbar. Sie sind vielmehr aus ihrer spezifischen Funktion innerhalb des Gesamtsystems und durch ihre Lage in diesem System determiniert. Um auf Martin Heidegger Bezug zu nehmen, schaffen diese Brücken nicht mehr Orte, sondern sind Bestandteil eines durch materialisierte Verkehrsflüsse und prognostizierte Wasserläufe bestimmten Geviertes. Es ist nicht mehr die Brücke, die Wege und Plätze

bestimmt, sie ordnet nicht mehr den Raum. Sie ist nicht mehr Ausgangslage, sie folgt und verliert damit ihre sinnstiftende Kraft.

Ortsgestalterischer Balanceakt

Jede Brücke zeigt sich so weitgehend als eine Sonderlösung. Es sind immer wieder unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich verkehrlicher wie topografischer Anforderungen anzutreffen. Die eine Brücke bleibt homogenes Bauwerk von Auflager zu Auflager, wobei die beiden Auflagerseiten, im Bezug auf ihre Position bezüglich des Hochwasserschutzes, sich deutlich unterscheiden. Eine andere Brücke besitzt auf der einen Seite ein durch Unterquerungen ausgehöhltes Auflager. Ihr fehlt sozusagen der optische Rückhalt. Eine weitere Brücke muss als Neukonzeption einer bestehenden Eisenbahnbrücke mit deutlich höheren statischen Anforderungen eine andere konstruktive Sprache einbringen. Und das eigentliche Leichtgewicht einer Fussgänger- und Velobrücke wird zum Kraftprotz, um den hohen Anforderungen genügen zu können.

Der Eingriff am Seetalplatz ist zu einer Ansammlung unterschiedlicher Ingenieurbauwerke geworden. Darin sind die Brücken zwar weiterhin relativ gut ablesbare Teile. Sie sind jedoch auch Teil einer Gesamtform. Gestalterisch geht es innerhalb solcher Konstellationen

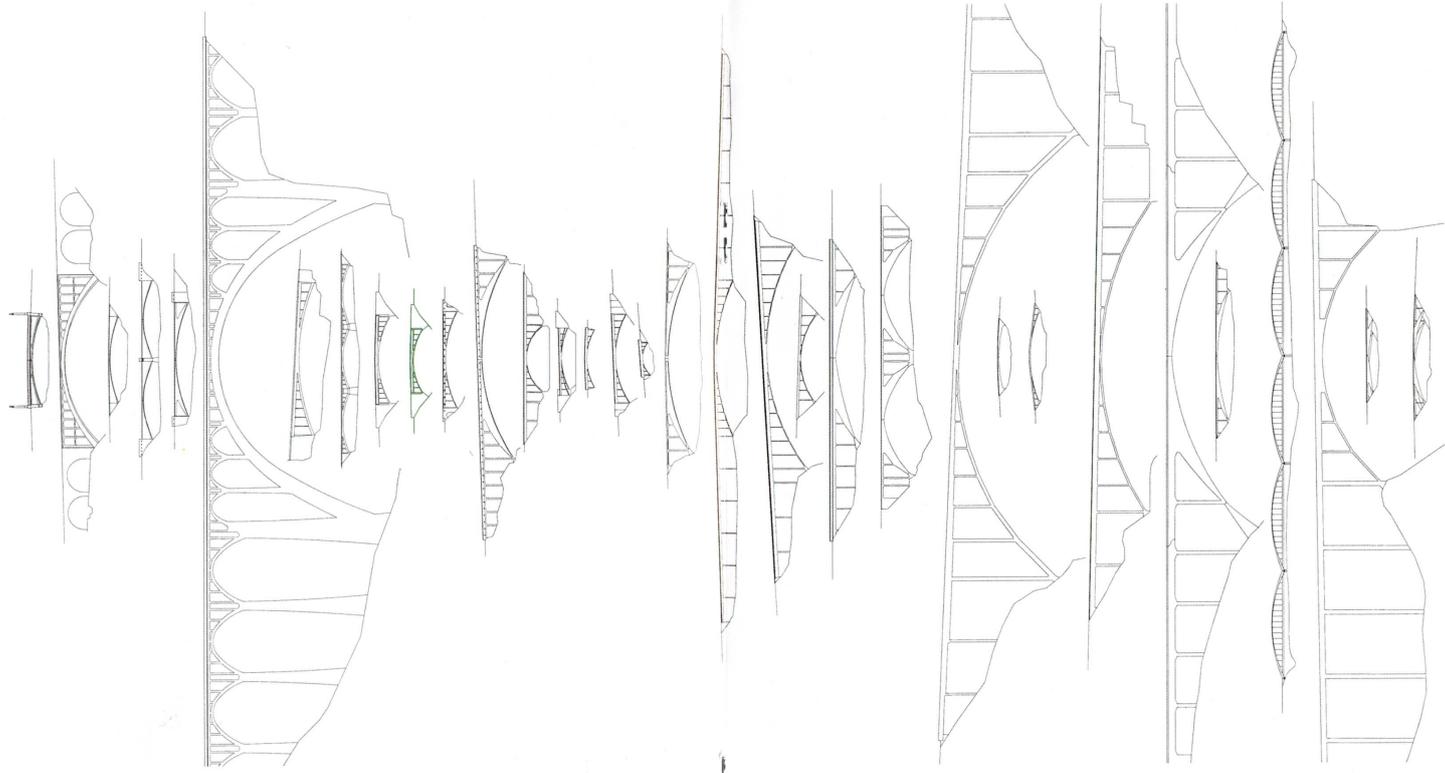
um das Zusammenführen unterschiedlichster und formal nicht einheitlicher Einzelteile. Das heisst, die Suche nach einer umfassenden gestalterischen Einheit könnte dieser Ausgangslage nicht gerecht werden.

Gestaltung wird in diesem äusserst komplexen und durch sich widerstrebende Anforderungen geprägten Wechselspiel technischer Anforderungen zu einem Balanceakt im wörtlichen Sinne. Es geht darum, innerhalb einer hohen Dynamik im Prozess der Planung wie in der gebauten Realität ein Gleichgewicht zu erzeugen. Im Prozess galt es durch entsprechende gestalterische Inputs dieses Gleichgewicht immer wieder sicherzustellen und auch gewisse noch anstehende Anforderungen zu antizipieren. Dies kann nur ein Kanon leisten, als eine Richtschnur, die im ursprünglichen Sinne des Wortes eine hohe Flexibilität der Interpretation aufweist und kein detailliertes Regelwerk festsetzt. Heute lässt sich erst erahnen, dass dieses Monsterbauwerk genügend gestalterische Kohärenz aufweist, um aus diesem neuen und in weiten Teilen auch neuartigen öffentlichen Raum einen Ort werden zu lassen. Er wird ganz sicher auch in Zukunft durch Brüche und Leerstellen bestimmt sein, aber es zeichnet sich ab, dass doch eine übergeordnete Lesbarkeit gewährleistet sein wird.

Fotos: Dieter Geissbühler



100m
0



- Straßenbrücke Zürich 1899
Dreiecksbogen
- Werkbrücke Thud 1900 (Projekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn
- Innenbrücke Zürich 1901
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Thurbrücke Illwil - Oberbären 1903/04
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Vordammbrücke Trossno 1905
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Pont de Passelles, Erlaufburg 1908 (Weltbewerbsprojekt)
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn
- Aarebrücke bei Aarburg 1911/12
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn
- Aarebrücke Marigny 1920
Eingespannter Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn
- Eisenbahnbrücke Innerthal 1924
Verstärkter Stabbogen
- Schwabacherbrücke Innerthal 1924
Verstärkter Stabbogen
- Nid Tschudi Brücke, Davos 1925
Verstärkter Stabbogen
- Saigralbrücke 1929/30
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Landschaftsbrücke Klosters 1930
Verstärkter Stabbogen
- Spitzbrücke Frutigen - Adelboden 1930/31
Verstärkter Stabbogen
- Waldbrücke Frutigen - Adelboden 1930/31
Verstärkter Stabbogen
- Traubachbrücke Habkern - Bohl 1932
Verstärkter Stabbogen
- Bohlbrücke 1932
Verstärkter Stabbogen
- Waldbrücke Frutigen - Adelboden 1932
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Technische Schule - Semerina 1933 (Projekt)
Verstärkter Stabbogen
- Gorge du Tord - Brücke 1932 (Projekt)
Verstärkter Stabbogen
- Schwandbrücke Hertenfellen - Schönenramen 1933
Verstärkter Stabbogen
- Thurbrücke Felsagg 1933
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Waldk. Sinxovo (Ljapodanen) 1934 (Projekt)
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Strebbrücke Hagen - Sten 1934 (Projekt)
Bogenrahmen
- Aarebrücke Innerkirchen 1934
Dreiecksbogen - Rippenplatte
- Tosbrücke Wöllingen/Winterthur 1934
Verstärkter Stabbogen
- Rheinbrücke Schaffhausen 1935 (Projekt)
Verstärkter Stabbogen
- Aarebrücke Bern 1935 (Weltbewerb)
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Aarebrücke Vevy/Gentwe 1936
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Maggirbrücke Somo 1936 (Projekt)
Bogen mit aufgeständerter Fahrbahn
- Thurbrücke (Lindleren) 1937 (Projekt)
Verstärkter Stabbogen
- Sonnenbrücke Gerstald 1939/40
Dreiecksbogen - Hochkasten
- Überführung Lehen 1940
Dreiecksbogen - Hochkasten