

Historische Brücken und Stege - Pro Patria Kampagne 2003

Brücken - Denkmäler mit hohem Symbolgehalt

Die Sammlung der Schweizerischen Stiftung Pro Patria steht dieses Jahr unter dem Motto "Historische Brücken und Stege". Neben der Bedeutung vieler Brücken als kulturhistorische Zeugen und denkmalpflegerische Bauten hoher Qualität steht für Pro Patria auch die symbolische Bedeutung dieser Bauwerke im Vordergrund: Solidarische Brückenschläge zwischen den verschiedenen Landesteilen entsprechen der Leitidee der Stiftung. Pro Patria hat deshalb beschlossen, dieses Jahr ein entsprechendes Zeichen zu setzen und einen Beitrag an die Erhaltung und Pflege ausgewählter Kunstbauten der Verkehrsgeschichte zu leisten.

In einer Umfrage bei den kantonalen und städtischen Fachstellen für Denkmalpflege wurden über dreissig Projekte gemeldet. Vom einfachen Fussgängersteg über Holz- und Steinbrücken bis hin zur Betonbrücke der dreissiger Jahre - überall in der Schweiz gibt es historisch wertvolle Brücken die heute in ihrer Existenz bedroht sind.

Brücken - Nutzbauten oder Denkmäler?

Brücken wurden und werden primär als Nutzbauten konzipiert. Sie dienen dem Verkehr bei der Überwindung natürlicher Hindernisse und haben in der Schweiz eine lange Tradition. Brücken haben grossen Einfluss auf die Entwicklung unserer Städte und Dörfer und bereichern die Kulturlandschaft mit einzigartigen Baudenkmalern. Als Zeugen der verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Veränderungen stehen Brücken aber auch unter einem Nutzungsdruck. Wenn sich Verkehrsströme neu ausrichten oder das Verkehrsaufkommen wächst, haben Brücken oft ausgedient.

Diese Entwicklung ist für Brücken nicht neu. Im 19. Jahrhundert, als die alten Landstrassen durch die Kunststrassen abgelöst und die Strassennetze neu definiert wurden, entstand eine Vielzahl von Steinbrücken und löste kleinere Holzbrücken und Stege ab. Im 20. Jahrhundert erhöhte sich die Kadenz der Brückenerneuerungen mit dem ständig

wachsenden Verkehrsaufkommen: Holz- und Steinbrücken wurden durch Metall- oder Betonkonstruktionen ersetzt, welche heute bereits selbst wieder sanierungsbedürftig sind. Während Stein- und Holzbrücken heute als Denkmäler kaum mehr bestritten sind, haben Metall- und vor allem Betonbrücken einen schwereren Stand. Gerade bei diesen Brückentypen scheint sich das Etikett "Nutzbauten" hartnäckig zu halten und denkmalpflegerische Kriterien rücken in den Hintergrund, denn fachgerechte Sanierungen sind oft kostspieliger als Neubauten und überzeugende Lösungen bei der Verstärkung oder Verbreiterung von Brücken komplex.

Betonbrücken als Meisterstücke der Ingenieurskunst

Nur allzu oft wird die kulturhistorische Bedeutung dieser Brücken einfach unterschätzt. Betonbrücken aus den zwanziger und dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts etwa sind nicht selten Meisterstücke der Ingenieurskunst. So sind die filigranen Brücken des Ingenieurs Robert Maillart weltberühmt. Dabei war es nicht nur die Freude an der Ingenieurskunst, welche Maillart zu seinen kühnen Werken veranlasste. Im Vordergrund standen wirtschaftliche Interessen und dank einfacher Ausführung und extrem dünnwandiger Querschnitte erhielten Maillarts Projekte in den zwanziger und dreissiger Jahren oft den Vorzug. Wer allerdings nun annimmt, Maillart-Brücken seien in der Schweiz nicht gefährdet, täuscht sich. Zunehmend schwerere Fahrzeuge, gerade in der Landwirtschaft, machen den Brücken, die nicht selten in peripheren Gebieten liegen, zu schaffen. Werden solche Brücken sanierungsbedürftig, geht es sehr bald einmal um grosse Summen, die investiert werden müssen.

Auch die eleganten Metallbrücken, welche einen in frühen 20. Jahrhundert recht verbreiteten Brückentyp darstellen, wurden Stein- oder Holzbrücken wegen der einfacheren und rationelleren Erstellungsweise vorgezogen. Und auch hier führen Alter, Korrosion und zunehmendes Verkehrsaufkommen zu Problemen.

Bedrohte Zeugen schweizerischer Verkehrsgeschichte

Neben den grösseren Strassenbrücken zeigte die von Pro Patria durchgeführte Umfrage dass auch zahlreiche Klein- und Kleinstbrücken gefährdet sind. Dabei handelt es sich einerseits um Brücken lokaler Erschliessungsstrassen, andererseits um Reste früherer Hauptverkehrswege. Während erstere hauptsächlich gefährdet sind, weil sie Neubauten Platz machen müssen, drohen letztere als wasserquerende Übergänge und oft letzte Zeugen einstiger Wegnetze ganz zu verschwinden. Ein Beispiel dafür ist die Binzrainbrücke im Kanton Zug. Die Steinbrücke wurde im Zusammenhang mit dem Bau des kantonalen Strassennetzes 1838 erbaut. Über diese Brücke führte die Transitachse über den Gotthard. Ausser der Brücke ist heute von der ehemaligen Hauptstrasse nichts mehr zu erkennen, denn mit dem Bau der Eisenbahn Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Strasse verlegt. Aber auch die letzten Reste der alten Teufelsbrücke aus dem 16./17. Jahrhundert, die 1888 einstürzte, drohen unwiederbringlich zu verschwinden, wenn sie nicht bald gesichert werden. Weitere Beispiele bedrohter Brücken an einstigen Transitachsen finden sich in der Piottinoschlucht oder am Lukmanier. Mit dem Verschwinden solcher Brücken geht ein Verlust von Zeugen der langen und bewegten Verkehrsgeschichte unseres Landes einher.

Mit dem Erlös aus dem diesjährigen Verkauf von Pro Patria-Briefmarken und 1. August-Abzeichen will Pro Patria die Restaurierung ausgewählter Brücken in der ganzen Schweiz unterstützen und so mithelfen, die Vielfalt dieser prägenden Bauten in unserem Land zu erhalten.

Hannes Scheidegger, Rüplisried