

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Band: 40 (2001)
Heft: 4: Bauen und Landschaft = La construction et le paysage
Artikel: Die andere Landschaftsgestaltung : Interview mit Jürg Conzett = Un autre aménagement du paysage : entretien avec Jürg Conzett
Autor: Erni, Andreas / Conzett, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-138769>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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

Interview mit Jürg Conzett, Bauingenieur, geführt von Andreas Erni, anthos

Die andere Landschaftsgestaltung

Jürg Conzett, geboren 1956, ist Bauingenieur. Er bearbeitet Projekte zusammen mit den bekanntesten Architekten und Landschaftsarchitekten der Schweiz. Sowohl für einzelne seiner Objekte wie auch für sein Gesamtwerk ist er mit Preisen ausgezeichnet worden.

Traversinersteg Viamala, 1996, überspannte Holz-Seil-Fachwerkkonstruktion, zerstört durch Felssturz 1999 (S. 14); Neubauprojekt Traversinersteg Viamala, 2001, geneigte Hängekonstruktion (S. 15 unten)

La passerelle Viamala en 1996, construction suspendue en cordes et bois, détruite en 1999 par une chute de pierres (p. 14); le projet pour une nouvelle passerelle Viamala, 2001, construction suspendue en pente (p. 15).

Photo: J. Tschudi

Anthos: Herr Conzett, man kennt Sie am ehesten als den feinfühligsten Brückenbauer aus dem Bündnerland. Zum Beispiel in der Viamala (siehe auch anthos 1/01, S. 62) entwickelten Sie aussergewöhnliche Lösungen für eine aussergewöhnliche Landschaft. Welche Rolle spielt für Sie die Landschaft?

Conzett: Die Bedeutung der Landschaft ist sehr gross, sie fliesst natürlicherweise in jedes Projekt ein. Ein Brückenbauer muss sich mit ihr zwangsläufig auseinandersetzen. Nehmen wir das Beispiel der Pünt da Suransuns in der Viamala. Da wurde ein Ideenwettbewerb für eine Fussgängerbrücke (Kulturwanderweg) ausgeschrieben, wobei die kürzeste Verbindung der beiden Talseiten im Vordergrund stand. Unsere Aufgabenanalyse ergab jedoch, dass dieser Ansatz hier in Bezug zur Landschaft falsch war. Mit einer diagonalen Führung und entsprechend längerer Spannweite konnte gleichzeitig auf der einen Seite ein Rutschhang und auf der anderen Seite eine Erosionsrinne umgangen werden. Zudem konnte damit das Aussichtserlebnis von der Brücke in

Anthos: Monsieur Conzett, vous vous êtes fait connaître surtout comme un constructeur de ponts originaire des Grisons et plein de sensibilité. À la Viamala par exemple, vous avez développé des solutions extraordinaires pour un paysage extraordinaire (voir aussi anthos 1/01, p. 62). Quelle signification a pour vous le paysage?

Conzett: La signification du paysage est très grande, elle influence de manière naturelle tous les projets. Par la force des choses, tout constructeur de pont doit se confronter à elle. Prenons l'exemple de la Pünt da Suransuns à la Viamala. Un concours d'idée pour une passerelle (parcours de randonnée culturelle) a été organisé dans lequel une des conditions prioritaires consistait à réaliser la liaison la plus courte entre les deux versants de la vallée. Notre analyse du site nous amena à la conclusion que cette exigence initiale était erronée par rapport au paysage. Un tracé diagonal et une portée en conséquence plus grande évitaient parallèlement une pente abrupte et instable sur un versant et sur l'autre, une ravine. De cette façon, la vue depuis le pont sur le paysage et celle depuis les alentours sur le pont pouvaient être aménagées de manière optimale.

anthos: Le jury vous a attribué le premier prix pour ce projet. La mise en œuvre de vos ouvrages est à chaque fois surprenante. À part l'utilisation toujours très répandue du béton, vous utilisez souvent le bois et aussi la pierre naturelle. Comment procédez-vous lors de la mise en forme?

Conzett: Toute construction de génie civil se caractérise par des aspects d'ordre technique et de mise en forme. Mon idéal est de réunir la technique, l'économie et l'architecture. Le respect de cette exigence aboutit naturellement à une forme et une expression correcte, ceci est également valable pour le choix des matériaux. Si cette synthèse des effets est réalisée par une personne seule ou par une équipe ne joue aucun rôle. L'important par contre, c'est que chaque spécialiste s'intéresse aux autres domaines. Le chemin de fer de l'Albula est une belle illustration de ce phénomène. La mise en forme de cet ouvrage était en accord avec son époque du point de vue technique



Un autre aménagement du paysage

Entretien avec Jürg Conzett, ingénieur civil, réalisé par Andreas Erni, anthos



die Landschaft und aus der Landschaft auf die Brücke optimal gestaltet werden.

anthos: Die Jury hat es mit dem ersten Preis honoriert. Ihre Materialisierungen überraschen immer wieder. Neben dem nahe liegenden Beton verwenden Sie oft Holz, auch Naturstein. Wie gehen Sie bei der Gestaltung vor?

Conzett: Jedes Ingenieurbauwerk hat technische und gestalterische Aspekte. Mein Ideal ist, Technik, Ökonomie und Architektur zusammenzubringen. Daraus ergibt sich die selbstverständliche Erscheinungsform und der richtige Ausdruck, was auch für die Materialentscheidung gilt. Ob dieses Zusammenwirken durch eine Einzelperson oder durch ein Team erfüllt wird, spielt

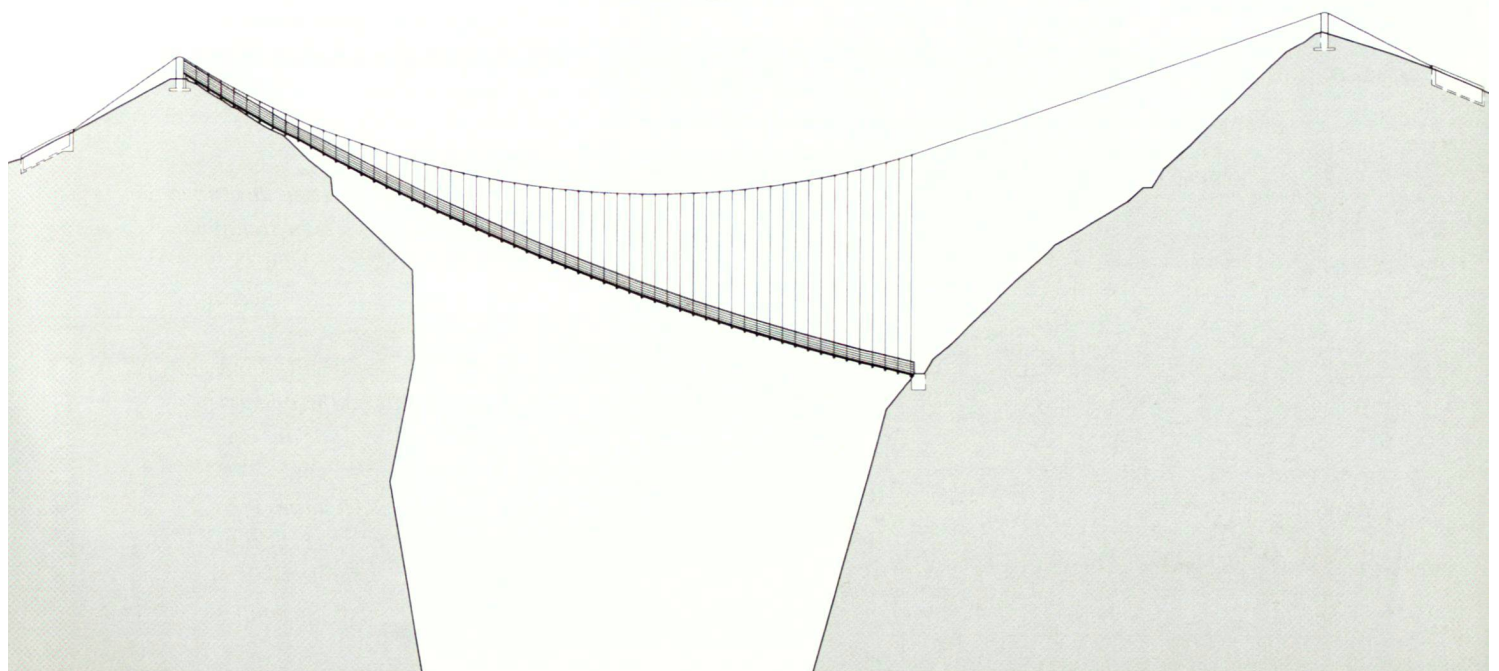
comme du style. À cette époque, la recherche de la qualité était une exigence tacitement acceptée. De nos jours, un guide culturel lui est consacré.

Dans ce contexte, la destruction sans égards d'ouvrages de génie civil appartenant à notre patrimoine me fait de la peine. Je pense par exemple à la démolition des digues de la Linth ou du Rhin, effectuée dans le cadre de la «renaturalisation» des eaux, qui en soi n'est pas à remettre en question. Il me semble ici qu'une attitude plus respectueuse face à l'histoire serait appropriée.

anthos: Vous êtes connu pour votre engagement en faveur d'une réalisation adéquate des routes de montagne et de leurs ouvrages secondaires. Quel est le point de départ de votre motivation et de votre réflexion?

Conzett: Une route ne peut être réduite à une chose laide. De magnifiques tronçons, bien aménagés sur toute leur longueur, existent, comme la liaison Coire-Lenzerheide, construite dans les années trente. Des images édifiantes sont fournies par Walter Zschokke dans sa recherche «La route à travers le paysage perdu» à travers l'exemple notamment de la route du Susten, mais surtout les aménagements de routes alpestres conçus par «le défenseur du paysage» Alwin Seifert. Rino Tami en fait partie aussi, avec l'A2 au Tessin.

Jürg Conzett, né en 1956, est ingénieur civil. Il élabore des projets en collaboration avec les architectes et architectes-paysagistes les plus connus de Suisse. Il a déjà été primé aussi bien pour certains de ses projets que pour l'intégralité de son œuvre.



Pünt da Suransuns, Viamala, 1999, Spannbandbrücke aus vorgespanntem Andeerer Granit (S. 15 oben)

Pünt da Suransuns, Viamala, 1999, pont précontraint en béton et granit d'Andeer (p. 15 en haut)

Photo: J. Conzett

keine Rolle. Wichtig ist, dass jedes Fachgebiet am anderen interessiert ist.

Die Albulabahn ist eine schöne Illustration dafür. Die Gestaltung ihrer Bauwerke passte technisch wie stilphilosophisch in ihre Zeit, Qualität war stillschweigend vorausgesetzt. Heute gibt es einen Kunstführer dazu.

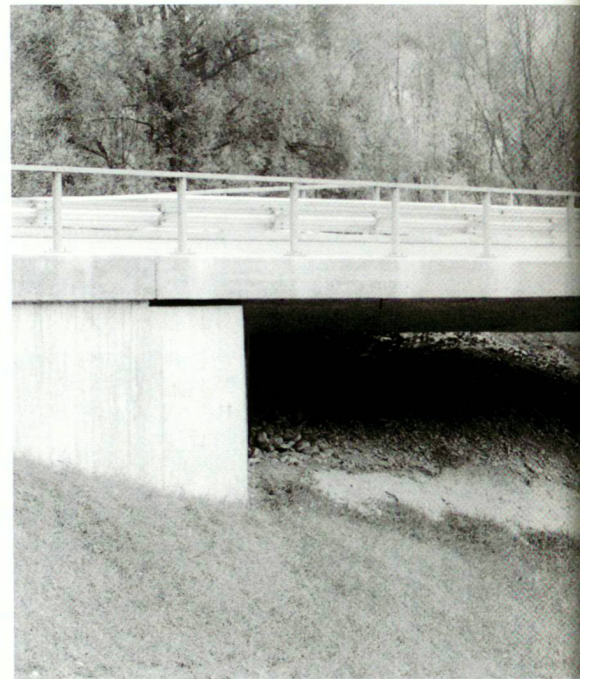
In dem Zusammenhang habe ich Mühe damit, wenn Leistungen unserer Ingenieurkultur achtlos zerstört werden, wie zum Beispiel der Abtrag der Linth- oder Rheindämme im Zuge der – an sich nicht zu bestreitenden – Gewässerrenaturierungen. Da scheint mir eine respektvolle Haltung gegenüber der Geschichte angebracht.

anthos: Ihr Einsatz für das angepasste Ausführen von Bergstrassen und ihren Begleitkonstruktionen ist bekannt. Woraus schöpfen Sie ihre Motivationen und Anliegen?

Conzett: Eine Strasse ist nicht einfach etwas Hässliches. Es gibt schöne und auf ihrer ganzen Länge durchgestaltete Strecken wie die Verbindung Chur-Lenzerheide aus den Dreissigerjahren. Leitbilder liefern Walter Zschokke mit seinen Untersuchungen «Die Strasse in der vergessenen Landschaft», Beispiel Sustenstrasse, und vor allem die Alpenstrassengestaltungen von «Landschaftsanwalt» Alwin Seifert, auch Rino Tami mit der A2 im Tessin gehört dazu.

Einige Zeit war ich Mitglied des Vorstandes des Bündner Heimatschutzes. In diesem Zusammenhang habe ich 1992 eine Tagung über die Gestaltung von Stützmauern gemacht. Sie hat so lebhaft Diskussionen ausgelöst, dass in der Folge ein Leitfaden entstand. Mein Leitfaden postuliert im Wesentlichen drei Punkte: Bestandsaufnahme (Abschnitte, Masse, Formate definieren), Charakterisierung/Bewertung, Gestaltungs-/Ausführungskonzept.

Wichtig ist das bewusste Verhalten gegenüber der Landschaft und dem Ort, sei der Eingriff auch noch so klein. Bei Stützmauern sind die Berg- und Talseite etwas sehr Unterschiedliches. Eine bergseitige Stützmauer schneidet den Berg an und erhält den Charakter eines Wundpfla-



J'étais membre du comité de direction de la protection du patrimoine des Grisons. Dans ce cadre j'ai fait un séminaire en 1992 au sujet de la conception des murs de soutènement. Il a suscité de très vives discussions, au point d'engendrer par la suite la réalisation d'un guide. Ce guide développe pour l'essentiel trois thèmes: relevé de l'état initial (définition des tronçons, des masses, des formats), caractérisation/évaluation, conception et mise en œuvre.

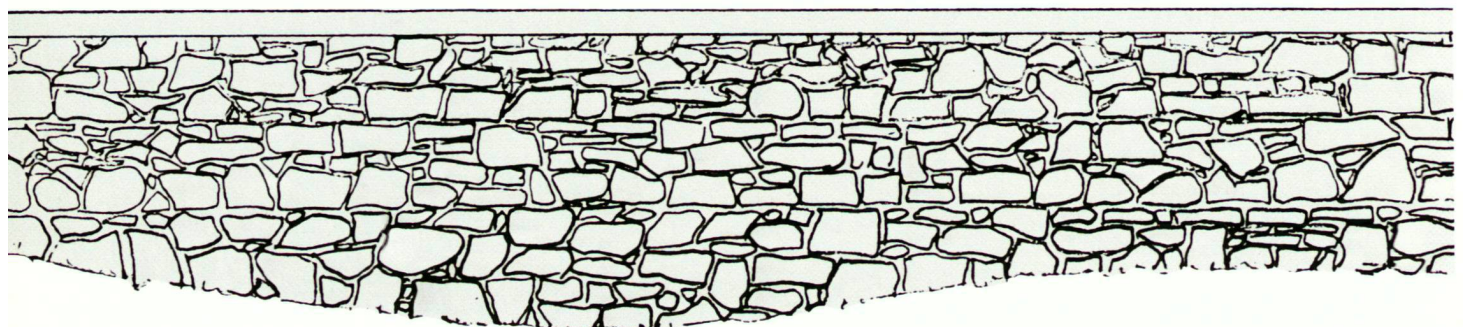
Aussi petite que soit l'intervention, la conscience du paysage et du lieu est décisive. Ainsi, le flanc de la montagne est traité différemment selon qu'il se trouve en amont ou en aval de l'ouvrage. Le côté amont est taillé et reçoit un «pansement», sur le côté aval quelque chose est posé et soutenu. L'utilisation des nouveaux matériaux dans un esprit traditionnel apparaît souvent naturel: les coffrages du béton utilisés comme des strates de pierre naturelle ou la création de couches par la construction en étapes en sont des exemples.

anthos: Quelles sont vos tâches préférées?

Conzett: La tâche la plus récente est toujours la préférée. À côté des ouvrages connus et plutôt spectaculaires

Prinzip der Bänderung durch Tagesetappen an einer Blocksteinmauer

Le principe de stratification d'un mur en pierre: les étapes journalières du travail créent des strates





Überführung Landquartlösser, 1994, vorgespannte Betonbrücke

Le pont «Landquartlösser» en béton précontraint, 1994

Photo: Urs Forster

sters. Sie erinnert daran, dass hier die Landschaft verletzt worden ist. Aus diesem Grund sind bergseitige Stützmauern gestalterisch besonders heikel. Eine talseitige Mauer hingegen wird dem Terrain aufgesetzt und erscheint schon deshalb eher wie ein Gebäude, was durch ihre regelmässige, dem Strassenverlauf folgende obere Begrenzung noch unterstrichen wird.

Eine mögliche Haltung kann darin bestehen, dass mit neuen Materialien an traditionelle Vorstellungsweisen angeknüpft wird und beispielsweise Betonschalttafeln wie Steinschichtungen eingesetzt werden, oder Blocksteinmauern Bänderungen erhalten, ganz analog wie bei einem traditionellen Mauerwerk.

anthos: Welches sind Ihre liebsten Aufgaben?

Conzett: Die neuste Aufgabe ist immer wieder die liebste. Neben den eher spektakulären und bekannten Bauten ist für mich die gewöhnliche, häufig vorkommende Aufgabe, die gut und selbstverständlich gelöst ist und dadurch aber ihren speziellen Touch hat, besonders befriedigend. Auch da zählt die Massarbeit, die sorgfältige Abstimmung eines konventionellen Systems mit dem Ort. Ein Beispiel dafür ist die Strassenüberführung Landquartlösser. Rein technisch hätte ein plumper schräger Kasten genügt. Aber es war mir ein Anliegen, für diese einfache Aufgabe gewissermassen die Urbrücke zu assoziieren. So entstand die mit drei Bögen zwei Ufer verbindende Brücke, wie sie auch im Geiste eines Kindes entstehen würde.

laire, les tâches usuelles et quotidiennes me donnant une satisfaction particulière sont celles qui sont résolues de manière judicieuse et efficace tout en conservant une touche spécifique. Ce qui compte aussi, c'est le travail sur mesure, l'ajustement soi-



Landschaftsgerechte Führung der verschiedenen Strassenelemente an der Arlbergstrasse nach Alwin Seifert

Le choix du tracé des différents éléments routiers de l'Arlbergstrasse est respectueux du paysage (d'après Alwin Seifert).

Photo: J. Conzett

gneux d'un système conventionnel au lieu. Le passage «Landquartlösser» est une bonne illustration de cette préoccupation. D'un point de vue exclusivement technique, un caisson brut, posé en diagonale et d'aspect pesant, aurait suffi. Mais pour ce problème simple, mon désir, en quelque sorte, était de le faire correspondre à l'archétype du pont. C'est ainsi que pour relier les deux rives, le pont constitué de trois travées s'imposa. Comme il aurait pu être imaginé dans l'esprit d'un enfant.