

INGENIEURBAU-KUNST

Weshalb gelten Ingenieure mit gestalterischem Anspruch in ihrem Berufsstand als Randfiguren oder halbe Architekten? Technisch und gestalterisch herausragende Leistungen dürfen nicht auseinander dividiert werden – weder in der Architektur, noch in der Ingenieurbaukunst.

Noch bis zum 17. Juli 2011 zeigt das Schweizerische Architekturmuseum in Basel die Ausstellung «Landschaft und Kunstbauten». Zu sehen ist ein persönliches Inventar von Infrastrukturbauten, zusammengestellt von Jürg Conzett und fotografiert von Martin Linsi auf gemeinsamen Streifzügen durch die Schweiz. Als Kunstbauten präsentiert Conzett «Brücken, Stege, Tunnel, Stützmauern, Durchlässe – Bauten also, die Verkehrswegen dienen». Zentrale Anliegen sind der Bezug zur Landschaft, die Auseinandersetzung mit der eigenen Tradition sowie die «Synthese technischer und architektonischer Anforderungen». Die Schau in Basel beruht auf der Ausstellung, die anlässlich der 12. Internationalen Architekturbiennale Venedig von Ende August bis Ende November 2010 im Schweizer Pavillon zu sehen war.

Es ist mehr als erfreulich, dass das Bundesamt für Kultur Jürg Conzett auf Vorschlag der Eidgenössischen Kunstkommission mit dem offiziellen Ausstellungsbeitrag zur Biennale in Venedig betraute. Nicht genug zu loben ist auch, dass all jene, die nicht nach Venedig fahren konnten, sich jetzt eine an die Räumlichkeiten des Schweizerischen Architekturmuseums angepasste Neuauflage in Basel ansehen können. Die Ingenieurbaukunst erhält damit nach Venedig und einer Station in Vals ein weiteres prominentes Forum. Bedauerlich ist nur, dass die Ingenieurbaukunst darauf angewiesen ist, ausnahmsweise auf der Bühne des öffentlichen Gesprächs über Architektur verhandelt zu werden. Ähnlich prominente Foren speziell für die Ingenieurbaukunst gibt es nicht. Allzu schnell mutieren gestalterisch anspruchsvolle Bauingenieure so zu Architekten oder allenfalls zu «Zwitterwesen zwischen Architekt und Ingenieur» (Ursula Baus über Jürg Conzett). Im Ausland streben gestalterisch anerkannte Bauingenieure die Nobilitierung durch die Bezeichnung Architekt teilweise selber an – und das, obwohl Architekten in

mehreren Ländern die Diplombezeichnung Ingenieur tragen. Im Fall von Jürg Conzett ist die Selbstdefinition aber klar. Auf der Homepage seines Büros firmiert er als «dipl. Bauingenieur ETH/SIA». Über das Buch zu seiner Ausstellung Landschaften und Kunstbauten heisst es trotzdem immer wieder «zusammengestellt von Jürg Conzett, dem preisgekrönten Brückenbauer und Architekten», ob bei Marktführer Amazon oder auch bei Schweizer Anbietern wie buch.ch oder weltbild.ch.

Es kann weder gut für den Berufsstand noch für die Gesellschaft sein, wenn gestalterisch sensible und überzeugende Bauingenieure als Sonderlinge innerhalb der eigenen Spezies gelten. Verkehrsbauten prägen den öffentlichen Raum in hohem Masse, zumal in der Schweiz mit ihrer anspruchsvollen Topografie und ihren international herausragenden Pionierbauwerken. Rob Docter, Präsident des Europäischen Forums für Architekturpolitik, sagte bei einer Tagung der Berufsgruppe Architektur des SIA im September 2010, das erste, was ihm zur Baukultur in der Schweiz einfallen, seien Brücken und Tunnel.

Und die Bedeutung der Verkehrsbauten für den öffentlichen Raum nimmt erst noch zu. In einer immer mobileren Gesellschaft wird das Leben mehr und mehr zur Passage, und zwar nicht nur in einem möglicherweise metaphysischen Sinn, sondern ganz konkret und praktisch. Wir verbringen schlicht und ergreifend immer mehr Zeit auf, in und an Verkehrsbauten. Nicht nur die technischen, auch die emotionalen Anforderungen an Verkehrsbauten nehmen damit zu. Verkehrsbau ohne Gestaltungsanspruch wird so zur Makulatur. Deshalb ist es wichtig, das Bewusstsein für die Gestaltqualität von Verkehrsbauten innerhalb und ausserhalb des Berufsstandes der Bauingenieure zu stärken.

Der Berufsstand sollte es zur Ehrensache machen, sowohl technisch als auch gestalterisch starke Bauwerke zu realisieren, ob allein als Ingenieur oder in Zusammenarbeit mit einem Architekten. Ingenieurbau und Kunst dürfen nicht auseinander dividiert werden! – weder im eigenen Selbstverständnis noch im öffentlichen Bewusstsein. Gestalterisch sensible und überzeugende Bauingenieure würden dann nicht länger als Randfiguren des Berufsstandes oder halbe Architekten durchgehen, sondern als Verkörperung

dessen, wozu der Ingenieurbau fähig ist. Die Auseinandersetzung mit kulturellen Fragen sollte deshalb bereits in der Ausbildung gestärkt werden. Damit gestalterisch herausragende Leistungen nicht als berufs-fremd, sondern im Gegenteil als zentrales Berufsmerkmal gelten, braucht es ausserdem prominente Diskussionsforen speziell für die Ingenieurbaukunst.

Aus diesem Grund hat die Berufsgruppe Ingenieurbau des SIA Anfang 2009 gemeinsam mit der Gesellschaft für Ingenieurbaukunst eine Debatte über ein Museum für Ingenieurbaukunst lanciert. Ein solches Museum sollte den kulturellen Wert der Ingenieurbaukunst herausstellen, die gesellschaftlichen Herausforderungen und Auseinandersetzungen aufzeigen, in deren Kontext Ingenieurbauwerke entstehen, und dürfte sich auch nicht scheuen, nach Ingenieurbau als Kunst zu fragen.

Erster Schritt, um Ingenieurbaukunst an einem prominenten Erlebnisort zu verankern, ist ein Projekt mit dem Technorama. Das Swiss Science Center Technorama in Winterthur ist der grösste ausserschulische Lernort für die Naturwissenschaften in der Schweiz und im Kanton Zürich die grösste Institution in der Kategorie «Museen». Das Technorama zählte 2010 knapp 280'000 Besucher, darunter gut 60'000 Schüler. Geplant ist ein doppelt phänomenales Ingenieurbauwerk im Park des Technorama, das eine Brücke von der Architektur zur Natur schlägt. Das Bauwerk soll das prägende Gestaltelelement und die Ikone des Parks sein. Zugleich soll es durch die Integration verschiedener Experimente und Phänomene zu einem interaktiven Exponat werden.

Claudia Schwalfenberg, Geschäftsführerin der Berufsgruppen Architektur und Ingenieurbau