

## **BUENDELUNG VON INFRASTRUKTURANLAGEN.**

Projektidee als Gegenvorschlag zu einer geplanten Umfahrungsstrasse, die durch eine national geschützte Landschaft verlaufen soll.

Es ist zunehmend erforderlich, die Infrastrukturanlagen zu bündeln und zu konzentrieren. Angesichts der begrenzten Raumverhältnisse in unserem Land halten wir es auch für sinnvoll, künftig vermehrt vorbelastete und weniger unbelastete Standorte als bevorzugte Gebiete für Infrastrukturprojekte zu wählen. Bei der Planung von Infrastrukturanlagen sollte zudem ein höheres Bewusstsein für die Möglichkeiten einer «Hohen Baukultur» entwickelt werden. Denn neben den funktionalen, technischen und ökonomischen Anforderungen sollten verstärkt auch die sozialen und psychologischen Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden. Besonders der «Genius Loci» könnte in solchen Projekten aus unserer Sicht stärker ins Bewusstsein gerückt werden.

Hohe Baukultur.

In der «Erklärung von Davos» (Bundesamt für Kultur, 2020) steht: «Sozialforschung und Umweltpsychologie haben gezeigt, dass Menschen sich stärker mit einem Ort identifizieren und ihn als einzigartiger erleben, wenn sie mit seinen Besonderheiten, seiner spezifischen Identität und seiner Geschichte vertraut sind. Eine «Hohe Baukultur» verbessert und unterstützt die emotionale Bindung an einen Ort und trägt so zum menschlichen Wohlbefinden bei. Menschen leben und arbeiten gerne an städtischen und ländlichen Orten, in denen sie sich verwurzelt fühlen und denen sie positiv gegenüberstehen. Soziale Bindung, Interaktion und Zugehörigkeit schaffen Vertrautheit und Verbundenheit mit anderen Menschen und tragen zu einem «Genius Loci» bei.»

Der Begriff «Genius Loci» – in der Antike «als das Gegenüber» – wird heute zur Charakterisierung unterschiedlichster Phänomene herangezogen. Meist geht es um nur schwer differenzierbare Wahrnehmungen im Bereich der Wechselwirkungen zwischen einem Subjekt wie uns und einem Objekt wie einem uns umgebenden Raum, Ort oder einer Landschaft. Der Begriff thematisiert u.a. auch die Frage, wie heute – in Zeiten der Globalisierung – eine aus dem Örtlichen schöpfende Identifikation oder eine lokale Atmosphäre entstehen kann.

Was der Begriff «Genius Loci» im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Landschaften bedeutet, lässt sich etwa wie folgt umschreiben: Wir erfahren an einem spezifischen Ort eine nicht näher zu beschreibende Eigenart wie z.B. eine besondere Erscheinung, eine verzaubernde Atmosphäre oder eine poetische Stimmung. Diese Ausstrahlung hat dabei nicht unbedingt nur mit der Schönheit des Ortes zu tun. Wir überlegen uns vielleicht, warum dieser Ort dieses gewisse Etwas hat oder was ihn so unverkennbar, einzigartig oder gar zauberhaft und magisch macht.

Der «Genius Loci» ist eine individuell spürbare phänomenologische Qualität eines Ortes. Diese ist nicht kausal beschreib- oder theoretisierbar, sondern beinhaltet die nicht empirisch prüfbare Atmosphäre oder Aura eines Ortes. Der Genius Loci ist eine Art Verhältnis zwischen Subjekt und Objekt, in dem Erfahrung und Wahrnehmung verschmelzen. Ein «Genius Loci» entsteht folglich durch Geschichte, Erinnerung oder Identität, z.B. aufgrund eines sozialen Gefüge oder einfach nur wegen eines bestimmten Geruchs. Solch beschreibbare authentische Orte entsprechen einem menschlichen Urbedürfnis nach Schönheit.













Gemäss dem «Davos Qualitätssystem» entspricht eine «hohe Baukultur» nicht nur funktionalen, technischen und ökonomischen Anforderungen, sondern auch sozialen und psychologischen Bedürfnissen der Bevölkerung». Insbesondere das siebte Bewertungskriterium – der «Genius Loci» – müsste aus meiner Sicht bei solch einem Projekt ins Bewusstsein gerückt werden.



Es geht bei alternativen Brückenvorschlägen zur Calatrava-Brücke neben mehr sinnlichem Bewusstsein für phänomenologische Aspekte der Landschaft mit ihrer Biodiversität auch um die Bündelung und Konzentration der Infrastrukturen.

Die Immissionen Licht, Lärm und Geruch sollen nicht verlagert werden in unbelastete Gebiete. Die Verkehrsinfrastruktur-Bündelung würde gleichzeitig eine nachhaltige Kostenentwicklung im Bau und im Unterhalt garantieren.



Da es – ohne Rechtsmittelergreifung – mehr als 20 Jahre geht, bis die Umfahrung Eglisau realisiert werden würde, sollte bei dieser Planung zwingend eine Koordination mit der SBB stattfinden. Es darf nicht sein, dass die SBB in der 20-jährigen Planungs- und Realisierungszeit der Umfahrungsstrasse Eglisau parallel dazu auch noch beginnt eine weitere Brücke zu planen.



Bedeutende baukulturelle Gebäude wie auch historische Brücken, wurden und werden immer wieder mal angepasst und erweitert. Es kommt dabei auf die Qualität an.



Die gemauerte Bogen-Konstruktion hat eine viel höhere Signifikanz und dadurch ortsspezifische Bedeutung als die eigentliche rheinüberquerende Stahlträgerkonstruktion. Letztere müsste im Rahmen des Doppelspurausbaus eh abgebrochen, neu entworfen und gebaut werden.



Statt vier Fahrspuren nebeneinander gemäss Vorschlag «Rittling» in der Machbarkeitsstudie Umfahrung Eglisau von 2015 würden in oben liegendem Vorschlag «rittling\_om» – analog ganz oben stehender Abbildung – zwei Fahrzeug-Spuren auf einer Etage und zwei Eisenbahn-Spuren auf einer zweiten Ebene situiert.