

Strecke ZH 671
Landeskarte

Winterthur/Wülflingen; Tösssteg
1072

GESCHICHTE

Stand November 2001 / do

Der Tösssteg, der in der einschlägigen Literatur gerne dem Konstrukteur Robert Maillart zugeschrieben wird, entstand 1933 nach einem Entwurf des Winterthurer Ingenieurs W. Pfeiffer. Maillart war (nach WIDMER 1996: 40f., Nr. 17) an seiner Erstellung dadurch beteiligt, dass erst sein Gutachten «den Stadtrat zur Kreditvorlage motivieren» konnte. Das Projekt, das als Arbeitsbeschaffungsmassnahme durchgeführt wurde, beabsichtigte, die Waldungen links der Töss und das Erholungsgebiet mit den Erhebungen Alt Wülflingen und Hoh Wülflingen von Wülflingen her besser zu erschliessen. Der Steg, dessen Fahrbahn beidufig an den Dammkronen anschliesst, erhielt eine Gesamtlänge von 48 m und eine minimale Fahrbahnbreite (im Scheitel) von 2.0 m (vgl. die Risse und historischen Aufnahmen bei BILL 1949, der als Baujahr 1934 angibt).

GELÄNDE

Aufnahme 7. Februar 2001 / do

Der Tösssteg bei Wülflingen verbindet als leichtes und elegantes Betonbauwerk die Weg- und Strassennetze beidseits der Töss für Fussgänger und Radfahrer.

Nach Max BILL (1949: 106) wurde «hier eine Lösung erreicht, die in ihrer Eleganz kaum zu überbieten ist. Da hier grosse Belastungen nicht in Frage kommen, konnte der Versteifungsträger sehr niedrig dimensioniert werden und bildet nun den Sockel für das Eisengeländer, das in der Bewegung seiner Stützen dem Schwung der Brücke folgt.» Pfeiffer reduzierte den tragenden Bogen bei 38 m Spannweite und 3.5 m Pfeilhöhe auf ein schlankes Band von nur 14 cm Stärke und beschränkte den Versteifungsträger auf einen Balken von 54 cm Höhe, dessen Enden der Brücke durch ihren Gegenschwung eine ungewöhnliche Leichtigkeit verleihen, die sie fast schwebend erscheinen lassen. David P. Billington (zitiert bei WIDMER a. a. O.) erkennt in dieser Gegenkrümmung das entscheidende Element der geglückten Einbindung des Steges in seine Umgebung: «Diese Krümmung, die dem sonst nach oben gebogenen Steg und auch dem Bogen entgegenläuft, erlaubt es der Brücke, tangential an die Uferböschungen anzuschliessen und sich erst dann über den Flusslauf zu wölben.» Zugleich öffnete Pfeiffer die Wände des Versteifungsträgers über den Ufern zu einladenden Weitungen, welche die Eleganz der Gegenkrümmung in der Horizontalen wiederholen.

Weiter schreibt BILL: «Daraus ergibt sich eine überaus glückliche Gesamtwirkung. Das Bauwerk ist von einer Leichtigkeit der Erscheinung und von einer ansprechenden Natürlichkeit, als ob es hier von selbst gewachsen wäre und die Verbindung zum Fluss gesucht hätte.»

Leider wurde gerade dieser elegante Anschluss der Brücke an die Uferbereiche beim überdimensionierten Ausbau der Schlosstalstrasse durch einen harten Trennschnitt am Nordufer

Trotz der seitlichen Einengung durch die Stützmauer und das Trottoir der überdimensionierten Schlosstalstrasse bildet der Tösssteg noch immer ein leichtes und elegantes Bauwerk. Blickrichtung Nordwest. Abb. 1 (do, 7. 2. 2001)

beeinträchtigt, wobei die Eleganz des doppelt gekrümmten Bogens aber nicht entscheidend geschmälert wurde. Im Jahr 2000 wurde die Brücke zuletzt für 450 000 Franken saniert.



In der verkürzten Nahaufnahme wirkt die ruhige Spannung des Brückenbogens besonders eindrücklich. Blickrichtung Südwest. Abb. 2 (do, 7. 2. 2001)



*Am Südufer der Töss sind die einladend ausschwingenden Brüstungen erhalten, die am Nordufer der Verbreiterung der Schlosstalstrasse zum Opfer fielen.
Blickrichtung Nordost.
Abb. 3 (do, 6. 2. 2001)*



Die Einstufung des Tössstegs als Objekt von nationaler Bedeutung ergibt sich aus seiner ungewöhnlichen gestalterischen und konstruktiven Qualität, die sich mit den besten Entwürfen Robert Maillarts messen kann, und doch von der eigenen Handschrift des Entwerfers Pfeiffer geprägt ist.

— Ende des Beschriebs —