



## Tiefenaubrücke

schützenswert

K

Quartier **Enge-Felsenau**

Baujahr 1846-1850  
 Architekten Johann Rudolf Gatschet, Ingenieur  
 Bauherrschaft Staat Bern  
 Parzellen-Nr. 1197 (Bern), 987 (Ittigen)

### Baugeschichtliche Daten

- 1837 Beschluss zum Bau einer Tiefenaubrücke; erste Projekte von Titus Jankowski
- 1843 Projekte von Jan Paweł Lelewel (Jean Lelevel), Ingenieur u. Architekt
- 1844 Weiterbearbeitung mit Projekten von J. Lelevel, K. E. Müller und J. R. Gatschet
- 1846-50 Neubau (Bauleitung: J. R. Gatschet, Ausführung: Ing. Carlo Colombara)
- 1847 Einsturz Bogengerüst
- 1912 Einbau eines Eisenbahntrassees für die SZB (bis 1965)
- 1965 Renovation
- 1977 neuer Brückenoberbau und Fahrbahnverbreiterung (Walder AG, Ingenieure)
- 2008 Sanierung

Inventar: BI Ittigen: Tiefenaubstrasse NN  
 IVS: Objekt von nationaler Bedeutung

Literatur: Furrer 1984, S. 19-21, 157;  
 Schüpbach 1997, S. 76-79.

Tiefenaubrücke, erb. 1846-1850

Die im Auftrag des Staates Bern erbaute Tiefenaubrücke war von Anfang an als Konkurrenz zur bürgerlichen Nydeggbücke geplant, wodurch sie zu einem der wichtigsten Prestigeobjekte der liberalen Regierung wurde. Diese hatte den Beschluss zu einer zollfrei passierbaren Brücke bereits 1837 gefasst, um die Verbindung ins Seeland und den Jura zu verbessern. 1844 wurde aus fünf Projekten der Entwurf von Oberingenieur Johann Rudolf Gatschet (1805-1856) ausgewählt. Dessen Ausführungsprojekt von 1845 behält das Grundprinzip einer dreijochigen Steinbrücke bei, allerdings werden die Dimensionen verändert. Unter Leitung Gatschets führte der Ingenieur Carlo Colombara (1787-1857) die Brücke aus. Ein Gerüsteinsturz und statische Schwierigkeiten im Bereich der Zufahrtsdämme verteuerten die Brücke und verzögerten die Fertigstellung.

Die Tiefenaubrücke hat eine Länge von 150 m und ist 30 m hoch. Drei aus Sandsteinquadern gefügte Halbkreisbogen von je rund 25 m Spannweite sind zwischen mächtigen Widerlagern eingespannt, welche die grossen Dammschüttungen abschliessen. Deren wenig gegliederten Flügel- und Stirnmauern verfügen über einen leichten Anzug und bossierte Eckverzahnungen. Die Rechteckpfeiler ruhen auf ausgerundeten Kalksteinsokkeln und werden von kräftigen Gesimsen abgeschlossen. Der sorgfältige Zackenschnitt der Bogenquader vermag nicht darüber hinweg zu täuschen, dass die Tiefenaubrücke im Vergleich zur konkurrenzierenden Nydeggbücke ein einfacher rationeller Zweckbau ist, der konstruktiv und gestalterisch unspektakulär und in seiner soliden Ausführung stämmig wirkt.

Die regionalhistorisch bedeutende Brücke diente zwischen 1912 und 1965 auch der SZB-Linie als Aareübergang. Der dadurch entstandene Verkehrsengpass wurde 1965 mit dem Bau einer parallel verlaufenden Eisenbahnbrücke behoben (s. Tiefenaubrücke SZB). Trotz der 1977 erfolgten Fahrbahnverbreiterung, die einen neuen, durch eigene Rippenträger abgestützten Oberbau bedingte, sind die wesentlichen konstruktiven und gestalterischen Qualitäten der Tiefenaubrücke nach wie vor erhalten.

HP.R. 1995 / wf 2015

