

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105 (1987)  
**Heft:** 17

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.04.2026

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

# Projektwettbewerb Viadukt Löwenberg der N1

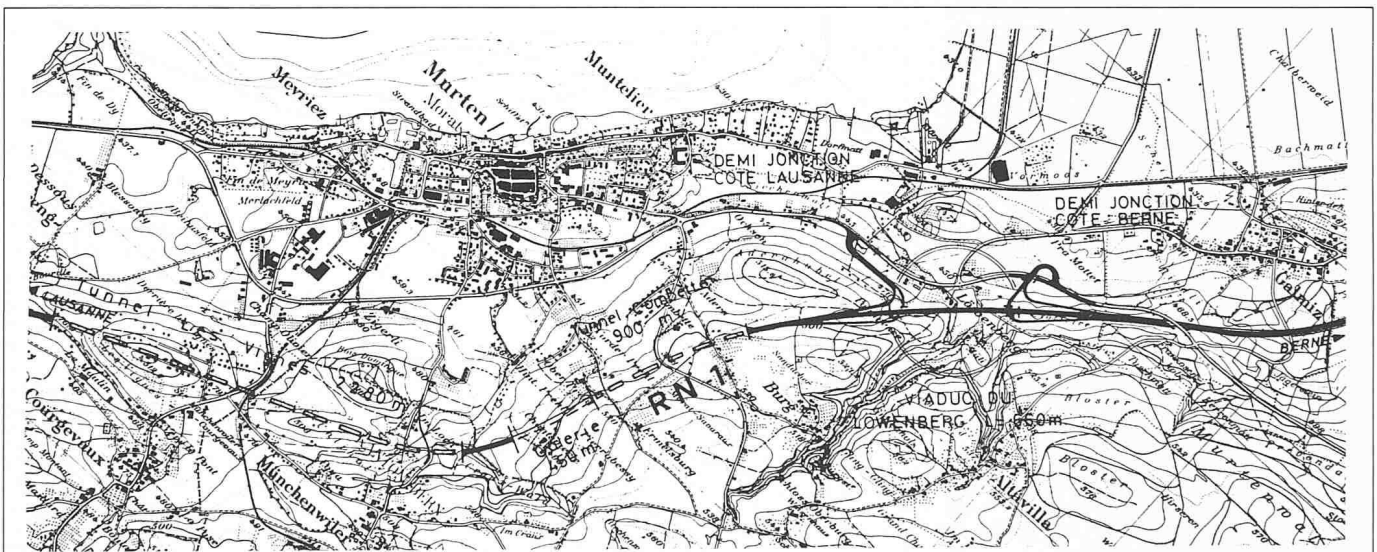
Die Baudirektion des Kantons Freiburg veranstaltete im Einverständnis mit dem Eidgenössischen Amt für Strassenbau einen Ingenieur-Projektwettbewerb für den Viadukt Löwenberg der N1. Es wurden fünf Arbeitsgruppen eingeladen. Ergebnis:

1. Preis (37 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): GHHV Ingénieurs Civils, St-Blaise; Brügger, Clément, Collaud SA, Marly; Zwick-Gicot SA, Freiburg
2. Preis (36 000 Fr.): P. + H. Brasey, Freiburg; A. Barras, Bulle; Réalini, Bader et Associés, Epalinges
3. Preis (34 000 Fr.): D.J. Bänziger + Partner, Zürich; Zschokke & Wälchli, Murten
4. Preis (30 000 Fr.): M. Monnard, Châtel-St-Denis; Perret-Gentil, Rey et Associés SA, Yverdon
5. Preis (23 000 Fr.): Ingénieurs Civils Associés SA, Freiburg; B. Bernardi, Zürich

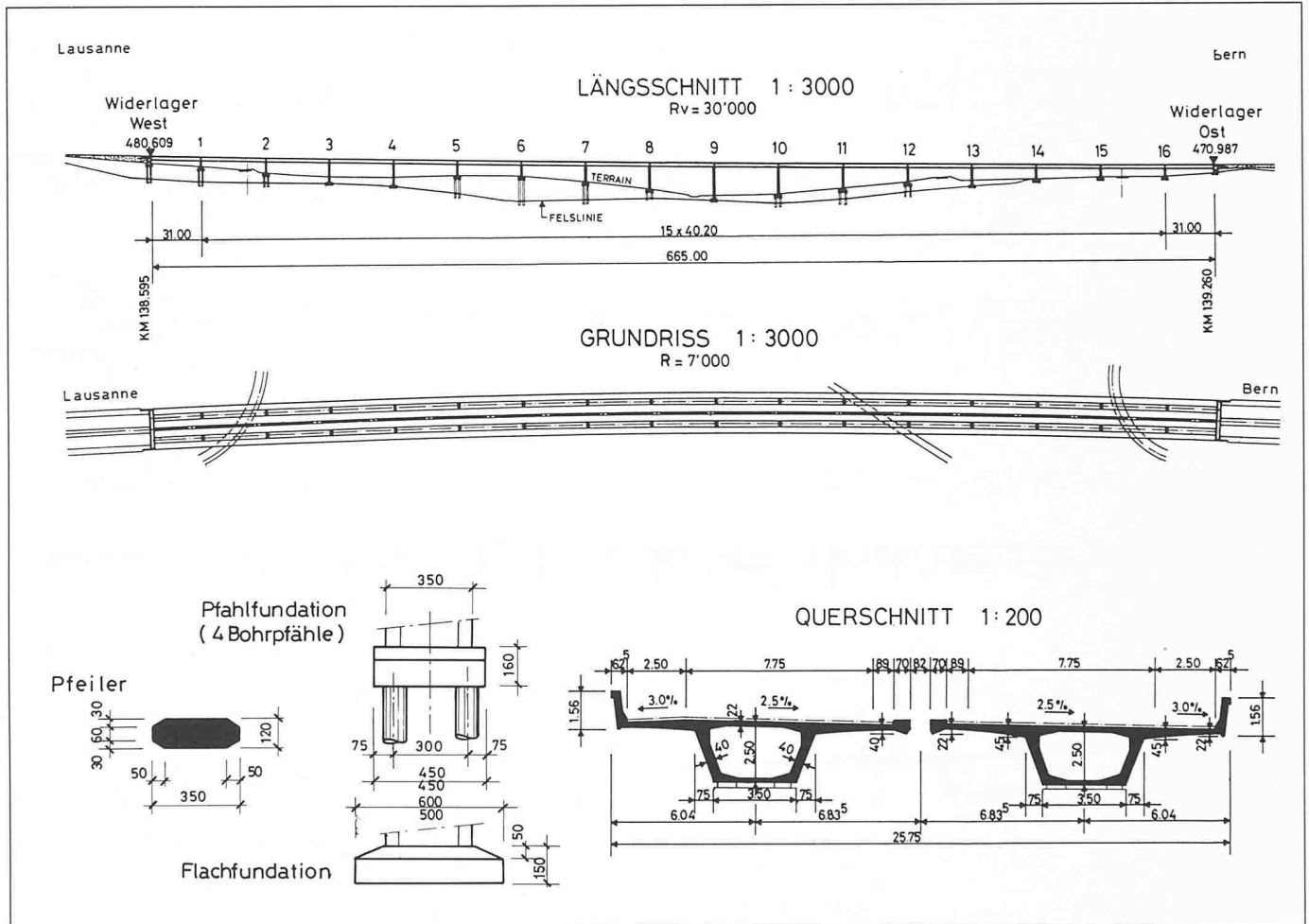
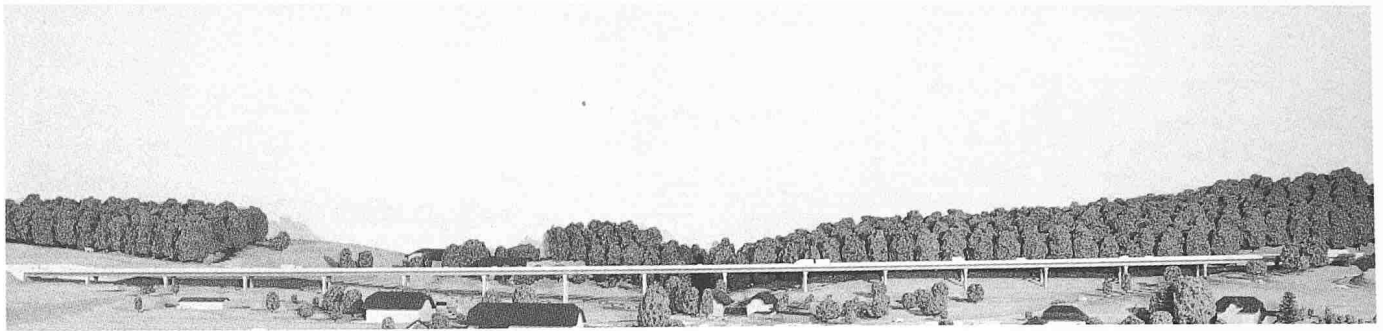
Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen: P. Schmalz, Sektionschef ASF, Bern, W. Schmid, Direktor Autobahnbüro, Freiburg, E. Rizcallah, Sektionschef Autobahnbüro, Freiburg, J. Dudler, Vize-direktor Autobahnbüro, Freiburg, Prof. J.-C. Badoux, EPF Lausanne, J.-P. Dorthe, Geologe, Freiburg, Prof. H. Hauri, ETH Zürich, Prof. Ch. Menn, ETH Zürich, Ch. Passer, Architekt, Freiburg, Prof. J.-C. Piguet, EPF Lausanne.

Die Beurteilung wurde nach den folgenden Kriterien vorgenommen:

- Gesamtkonzeption
- Qualität und Dauerhaftigkeit
- Ästhetik und Gestaltung
- Wirtschaftlichkeit
- Risiken und Dauer der Ausführung



GROUPES	RANG	COUPES TRANSVERSALES	FONDATIONS PIEUX	LONGUEURS PORTEES	EXECUTION
<b>I</b> DJ BANZIGER ZSCHOKKE & WALCHLI	<b>3</b>			<b>665,50</b> <b>17</b> 3550-12-4065-3930- 3730-3530-3030	COULE SUR PLACE AVEC POUTRE DE LANCEMENT
<b>II</b> M MONNARD PERRET-GENTIL & REY	<b>4</b>			<b>679,00</b> <b>21</b> 2200-2500-8-3400- 6-3200-4-3400-3200	POUTRES-PREDALES PREFABRIQUEES TABLIER COULE SUR PLACE
<b>III</b> P-H BRASEY A BARRAS REALINI, BADER	<b>2</b>			<b>657,60</b> <b>19</b> 2800-2-3480-11-3600 .2400-3-3600-3200	POUSSAGE CADENCE
<b>IV</b> GHHV & BCC SA ZWICK-GICOT SA	<b>1</b>			<b>665,00</b> <b>17</b> 3100-15-4020-3100	POUSSAGE CADENCE
<b>V</b> ICA SA B BERNARDI	<b>5</b>			<b>660,00</b> <b>18</b> 3000-16-3750-3000	COULE SUR PLACE AVEC POUTRE DE LANCEMENT



1. Preis (37 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): **GHHV Ingénieurs Civils, St-Blaise; Brügger, Clément, Collaud SA, Marly; Zwick-Gicot SA, Freiburg**

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Die vorgeschlagene Spannbeton-Zwillingsbrücke ist 655 m lang, die beiden identischen Einzelbrücken weisen 17 Felder mit einer Regelspannweite von 40,2 m auf. Die Brückenträger sind schwimmend gelagert und mit jeweils 9 von insgesamt 16 Stützen gelenkig verbunden. Der Trägerquerschnitt ist als einzelliger Hohlkasten ausgebildet, die Schlankheit beträgt 16:1. Die Stützenhöhe variiert zwischen 3,0 m und 21,7 m. Die niedrigen Stützen weisen einen 1,2 m dicken Vollquerschnitt auf, währenddem die hohen Stützen mit einem 1,5 m breiten Kastenquerschnitt ausgebildet sind. Die Stützen der beiden Einzelbrücken sind durchwegs auf Achsen senkrecht zur Brückenlängsrichtung angeordnet.

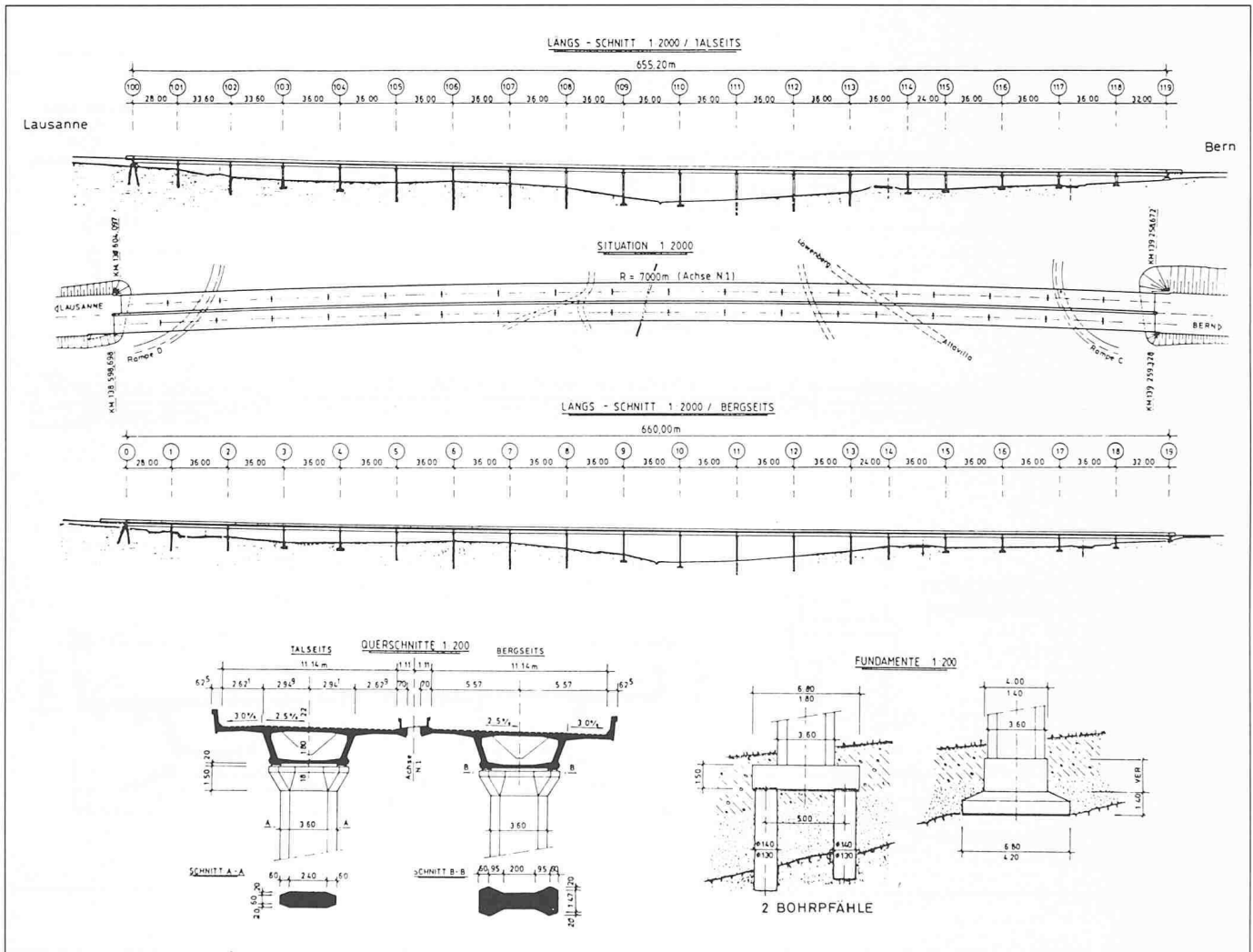
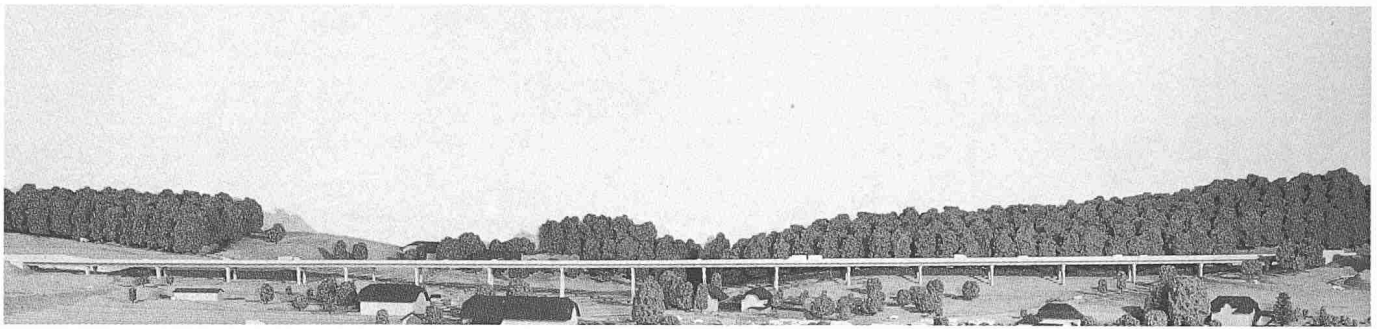
Bei hochliegendem Fels sind 2 x 7 Stützen flach fundiert; für die 2 x 9 Stützen im Bereich mit tief liegendem Fels sind Pfahlfundamente, bestehend aus einem Bankett mit 4 Pfeilern, vorgesehen.

Die Spannweiteinteilung und die im Vergleich zur Brückenhöhe relativ grosse Regelspannweite ergeben sich offenbar aus der Überquerung der Altavillastrasse bei senkrecht zur Brückenlängsrichtung angeordneten Pfeilerachsen. Der Bauvorgang (Taktchiebverfahren) ist zweckmässig und kostengünstig. Der an sich gut ausgebildete Trägerquerschnitt ist aber nicht optimal auf diesen Bauvorgang abgestimmt. Der relativ hochliegende Querschnitts-

Schwerpunkt erfordert eine entsprechend grössere Vorspannung. Dabei ist der Anteil an zentrischer Vorspannung für den Bauzustand im Vergleich zur «parabelförmigen» im Endzustand hauptsächlich wirksamen Vorspannung verhältnismässig gross.

Die Querschnittsausbildung und die Querschnittsabmessungen sind im Prinzip in Ordnung, aber nicht optimal auf den Bauvorgang abgestimmt. Die heikle Einleitung der Auflagerkräfte in die Trägerstege wurde im Bauzustand zu wenig beachtet. Da der Stegfuss nicht verbreitert ist, muss infolge des exzentrisch wirkenden Auflagerdruckes mit hohen Beanspruchungen in der unteren Kastenplatte gerechnet werden. Die Querschnittsabmessungen der Stützen sind ausreichend. Die vorgeschlagene Ausbildung der Pfahlfundationen ergibt nur sehr kleine Biegebeanspruchungen in den Pfählen. Die Herstellung der Brückenträger im Taktchiebverfahren bereitet keine besonderen Schwierigkeiten. Die Lagerreibungswerte wurden vorsichtig angenommen, und die Stützen sind so bemessen, dass auf Abspannungen verzichtet werden kann.

Die aufgrund des bereinigten Ausmasses ermittelten Baukosten sind günstig und liegen nur unwesentlich über denjenigen des wirtschaftlichen Projektes. Aus der Distanz betrachtet wirkt die Brücke ruhig und klar. Spannweiten und Trägerhöhe sind im Vergleich zur geringen Brückenhöhe allerdings relativ gross. Damit ist es aber möglich, die Altavillastrasse ohne Unterbrechung des Spannweitenrhythmus zu überqueren. Das Projekt ist gesamthaft sehr gut konzipiert und wirtschaftlich. Im Brückenüberbau sind einige geringfügige Verbesserungen erforderlich; der Brückenunterbau ist dagegen in allen Teilen überzeugend. Das Bauwerk integriert sich gut in die Landschaft.



2. Preis (36 000 Fr.): P. + H. Brasey, Freiburg; A. Barras, Bulle; Réalini, Bader et Associés, Epalinges

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Das Projekt sieht eine 657,6 m lange Spannbeton-Zwillingsbrücke mit 19 Feldern und einer Regelspannweite von 36 m vor. Sie ist längs und quer vorgepannt. Die Brückenträger sind schwimmend gelagert und mit jeweils 14 von 18 Stützen gelenkig verbunden. Der Trägerquerschnitt ist als einzelliger Hohlkasten ausgebildet; die Schlankheit beträgt 16,4. Die Herstellung des Überbaus erfolgt im Taktstriebeverfahren. Die Stützhöhe variiert zwischen 3,75 m und 18,8 m. Sämtliche Stützen weisen den gleichen Vollquerschnitt auf, am Stützenkopf ist der Querschnitt in beiden Richtungen ausgeweitet. Die Stützen der beiden Einzelbrücken sind auf Achsen senkrecht zur Brückenlängsrichtung angeordnet, nur bei der schiefwinkligen Überquerung der Altavillastrasse sind die Stützen jeweils um 12 m gegeneinander versetzt. Im Bereich mit hochliegendem Fels sind 2 x 8 Stützen flach fundiert; bei tief liegendem Fels sind die restlichen 2 x 10 Stützen über ein Bankett mit jeweils zwei Bohrpfählen, Durchmesser 1,3 m, fundiert.

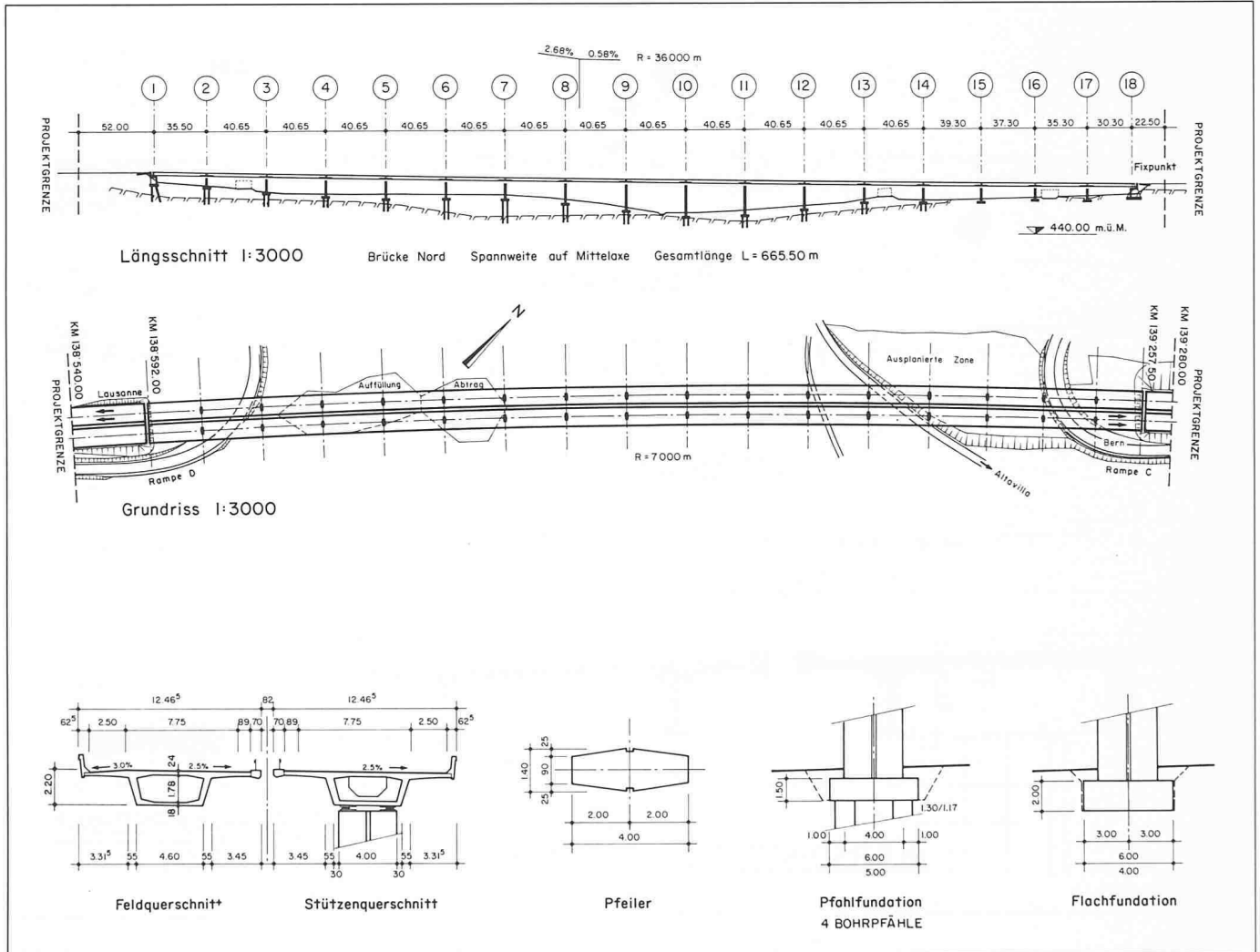
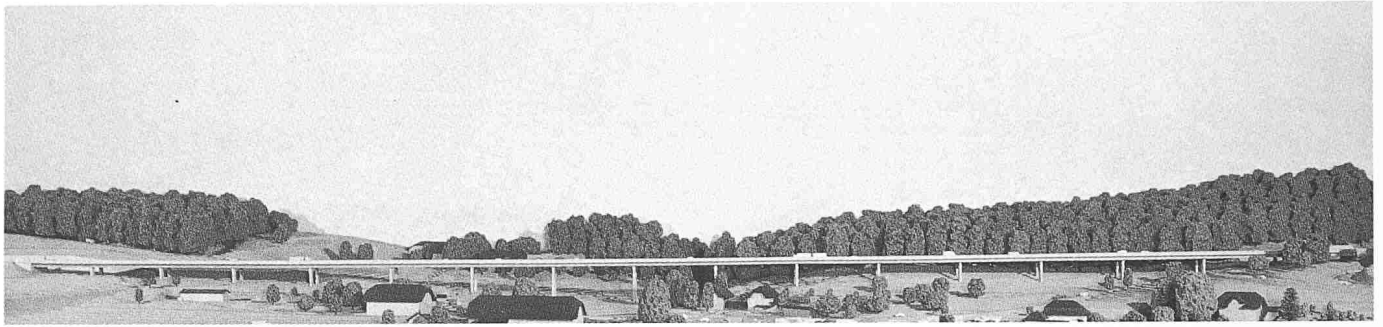
Die Querschnittsausgestaltung und die Querschnittsabmessungen sind in statischer und konstruktiver Hinsicht einwandfrei. Die Vorspannbewehrung ist einfach und übersichtlich angeordnet und zweckmässig bemessen. Die Tragsicherheit ist durchwegs gewährleistet, und die korrekt berechneten Betonzu-

spannungen liegen sowohl im Bau- als auch im Endzustand in vernünftigen Grenzen. Bemessungskonzept, Konstruktion und Herstellungsverfahren bieten die besten Voraussetzungen für eine gute Dauerhaftigkeit.

Der Stützenquerschnitt ist unabhängig von der jeweiligen Stützhöhe bei allen Stützen gleich, aber in jedem Falle ausreichend. Die Verbindung der scheibenförmigen Stützen mit jeweils nur zwei Pfählen ist zwar wirtschaftlich, aber bei schwimmender Lagerung nicht ganz befriedigend. Abgesehen von der erforderlichen hohen Ausführungsgenauigkeit der Pfähle entstehen bei Schub in Brückenlängsrichtung die grössten Biegemomente in den Pfahlköpfen. Die Brücke wird somit über Pfahlbiegung stabilisiert, was vermieden werden sollte. Die Pfähle befinden sich zudem nicht direkt unter dem Pfeilerquerschnitt, so dass die Stützenbiegung über Bankett-Torsion in die Pfähle übertragen werden muss.

Der Projektverfasser schlägt eine dem Landschaftsbild und der geringen Brückenhöhe gut angepasste Lösung mit ausgewogener Spannweite und Trägerhöhe vor. Die schiefe Überquerung der Altavillastrasse mit je einem versetzt verkürzten Feld in den Einzelbrücken ist ästhetisch nicht ganz befriedigend.

Das Projekt ist bezüglich Überbau durchdacht und ausgereift. Der Unterbau weist dagegen einige Mängel auf und müsste überarbeitet werden. Das Projekt ist im allgemeinen gut dargestellt und kostenmässig am günstigsten.



3. Preis (34 000 Fr.): **D. J. Bänziger + Partner, Zürich;**  
**Zschokke & Wälchli, Murten**

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Das Projekt sieht eine 666,5 m lange Spannbeton-Zwillingsbrücke mit 17 Feldern vor. Seine Gesamtlänge beträgt 666,5 m mit Spannweiten von 30,33 bis 40,69 m. Der Fixpunkt beider Brücken liegt im Widerlager Richtung Bern. Der Trägerquerschnitt ist als einzelliger Hohlkasten ausgebildet, die Schlankheit beträgt 18,5. Die Herstellung des Überbaus erfolgt mittels einfachem Vorschubgerüst. Die Stützen der beiden Einzelbrücken sind auf Achsen senkrecht zur Brückenlängsrichtung angeordnet. Die Stützen weisen einen sechseckigen (4,0x1,4 m) Vollquerschnitt auf. Ihre Höhe variiert zwischen 5 m und 19 m. Die Pfeilerfüsse sind eingespannt. Bei hochliegendem Fels sind 3 Stützen flach fundiert; bei tief liegendem Fels sind die restlichen 13 Stützen über ein Bankett auf jeweils 4 Bohrpfählen fundiert. Das Widerlager Bern ist flach und das Widerlager Lausanne auf Bohrpfählen fundiert.

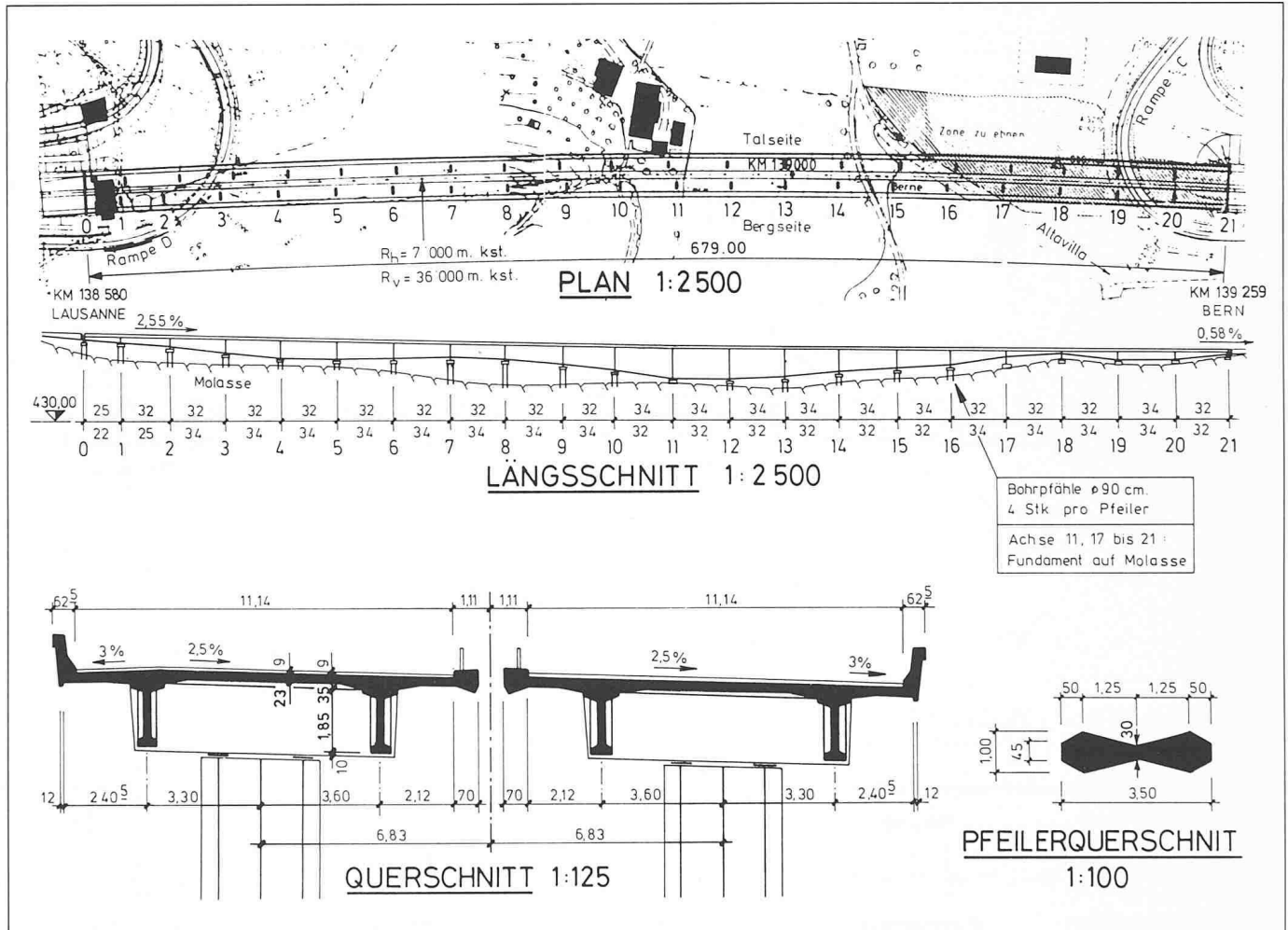
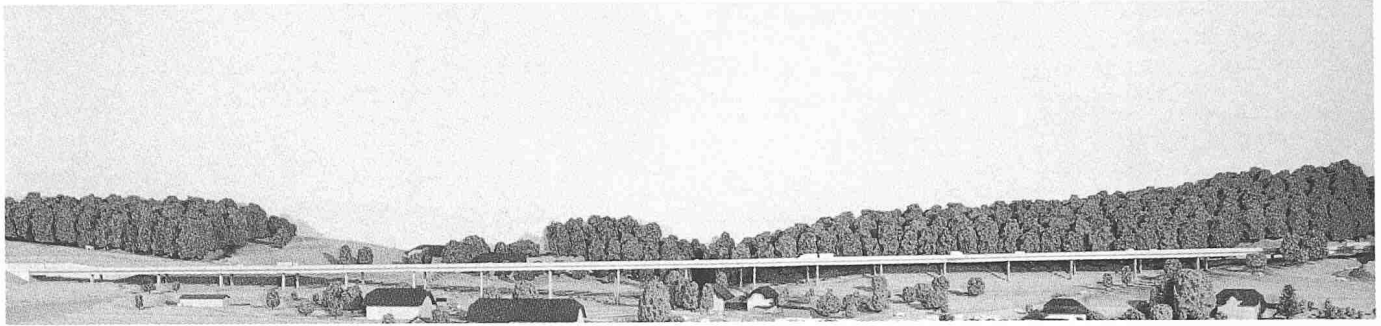
Die Wahl der Spannweiten ist statisch und wirtschaftlich gut. Die Wahl des Querschnittes und seiner Abmessungen, des Längs- und Quervorspannungsgrades, der Vorspannung in den Bordüren und Brüstungen zeigt, dass der Projektverfasser sich bemüht hat, das Kriterium der Dauerhaftigkeit richtig anzuwenden. Die Konzeption ist klassisch und erprobt.

Die Querschnittsausarbeitung und die Querschnittsabmessungen sind in stati-

scher und konstruktiver Hinsicht einwandfrei. Die Längsvorspannung ist optimal auf den Bauvorgang abgestimmt. Die Berechnung in Querrichtung ist in Ordnung. Jedoch bringt die Brüstung einen grossen Teil der Belastungen, hervorgerufen durch die Wirkung der Querträger, in den Bereich der Stützen. Die Tragsicherheit ist durchwegs gewährleistet. Der Stützenquerschnitt ist unabhängig von der jeweiligen Stützhöhe bei allen Stützen gleich. Die Bemessung erfüllt die Sicherheitsbedingungen und die Beanspruchungen im Gebrauchszustand. Die Fundationen sind dem Verlauf der Molasse gut angepasst. Die erdbaummechanische Berechnung der Pfähle ist in Ordnung. Die Herstellung des Überbaus erfolgt mit einem Vorschubgerüst in Bauetappen. Die Bausicherheit und ein weitgehend monolithischer Überbau sind mit diesem Prinzip gewährleistet. Der Überbau ist in 2 Phasen betoniert: zuerst der Trog und 7 Tage später die Fahrbahnplatte. Die Brüstungen und die Konsolköpfe werden später erstellt. Jeder Teil der Brücke ist zugänglich und nachprüfbar.

Der Projektverfasser hat auf das Landschaftsbild und die Beschränkungen der Überquerung Rücksicht genommen. Die Spannweiten sind gut verteilt, aber ihre Anzahl hätte man vermindern können. Aus der Distanz betrachtet, erscheint das Projekt elegant.

Das Projekt ist gesamthaft gut konzipiert und dimensioniert. Die statische Berechnung ist korrekt. Die Dauerhaftigkeit der Brücke ist gesichert. Das Bauwerk integriert sich gut in die Landschaft; man hätte die Anzahl der Felder reduzieren können. Kostenmässig ist leider dieses Projekt das teuerste.



4. Preis (30 000 Fr.): M. Monnard, Châtel-St-Denis; Perret-Gentil, Rey et Associés SA, Yverdon

**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Das Projekt sieht eine Zwillingsbrücke in Spannbeton-Vorfabrikation von 679 m Gesamtlänge vor. Die Regelspannweiten betragen 32 und 34 m mit einer kürzesten Spannweite von 22 m. Wo es die zu überbrückenden Hindernisse erfordern, sind die Stützen der beiden Brücken gegeneinander verschoben. Die Brücke ist schwimmend auf den Stützen gelagert. Der Überbau jeder Brücke besteht aus zwei vorgefertigten, vorgespannten Betonträgern, die mit einer Fahrbahnplatte zu einem Gesamtquerschnitt verbunden sind. Diese Fahrbahnplatte wird aus einer vorgefertigten Grundplatte und einem Überbeton aufgebaut. Die Lasten der Längsträger werden durch Ortsbetonquerträger auf die Stützen übertragen.

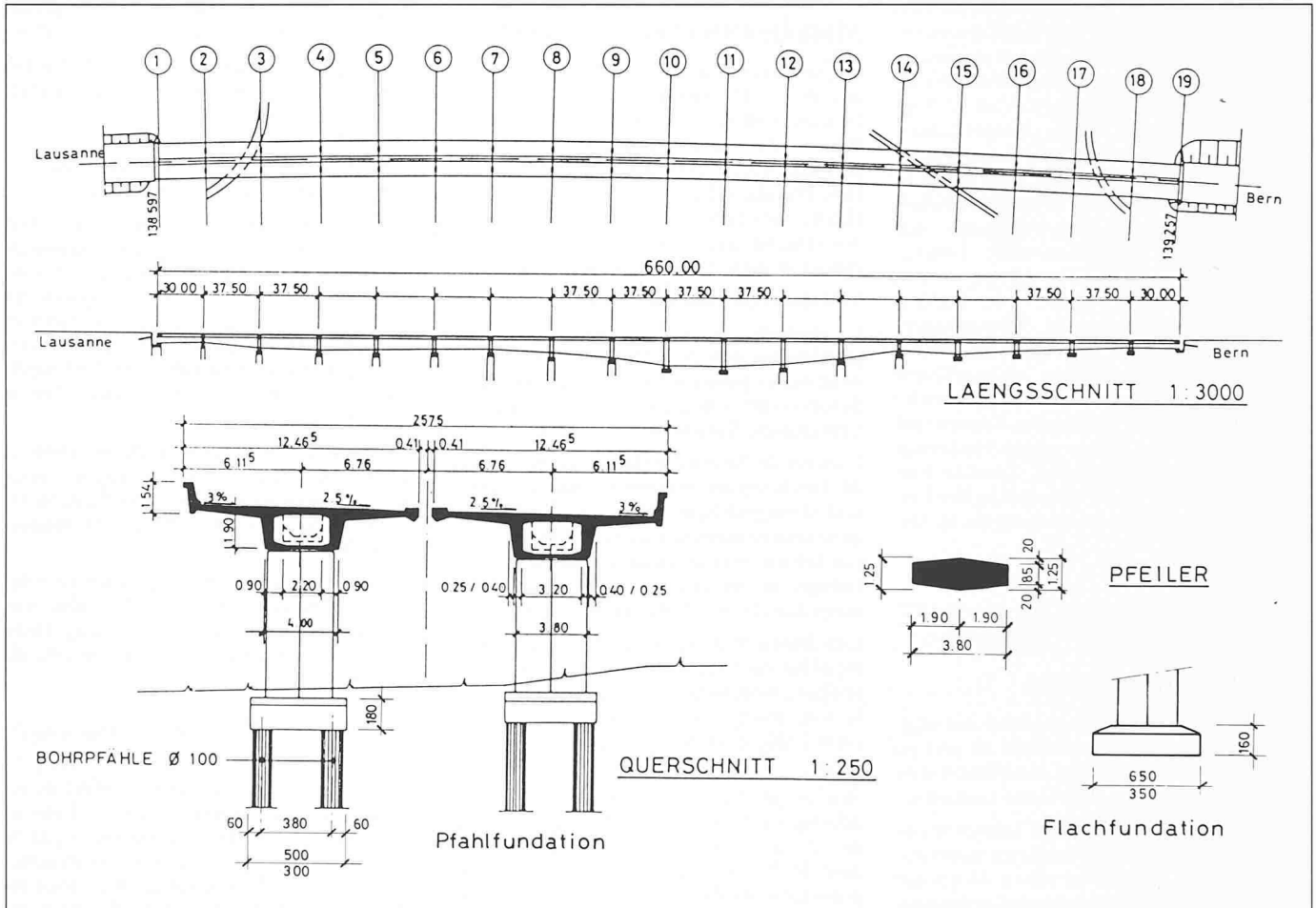
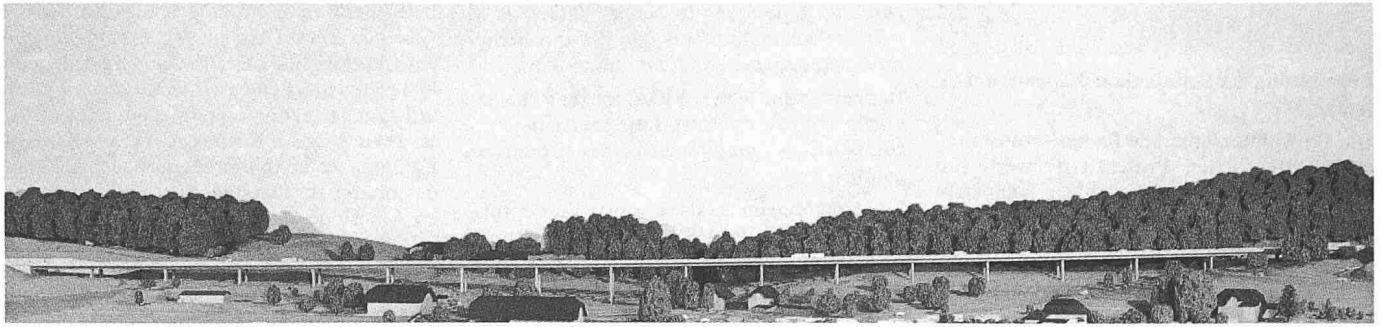
Die Ausbildung des Querschnitts entspricht dem neuesten Stand der Vorfabrikationstechnik. Die I-förmigen Längsträger erhalten im Werk eine Vorspannung aus Litzen und gekrümmten Kabeln. Nach dem Erstellen der Fahrbahnplatte gelangen übergreifende Kabel zum Einsatz, welche die Kontinuität herstellen und eine genügende Längsvorspannung für den Endzustand gewährleisten. Interessant ist die Methode der Herstellung der Fahrbahnplatte. Die relativ grossen vorgefertigten Grundplatten sind mit Querrippen bereits für die Aufnahme des Überbetons vorgespannt. Im Überbeton werden weitere Vorspannungen eingelagert, so dass auch in Querrichtung für ständige Lasten eine volle Vorspannung gewährleistet ist.

Der Querschnitt der Stützen ist in Form einer Doppelkeule so gewählt worden, dass unter den Lagern eine Breite von 1,0 m besteht, welche in der Mitte auf 0,3 m reduziert wird. Die Pfeiler sind sowohl in Längs- wie in Querrichtung für den Bau- und den Endzustand korrekt bemessen. Die Fundation ist dem Verlauf der Molasse gut angepasst. Der Bauvorgang ist sehr sorgfältig studiert. Auf den Fundamentplatten werden die Stützen mit Kletterschalungen ausgeführt.

Dann werden die vorgefertigten Längsträger mit Kranen von einer Baupiste zwischen den beiden Brücken auf provisorische Stahlquerträger gelegt und in ihre Endlage verschoben. Die vorgefertigten Grundplatten der Fahrbahn werden für die erste Brücke vom Boden aus, für die zweite von der Fahrbahn der ersten aus montiert.

Aus der Distanz betrachtet, erscheint das Projekt klar und einfach. Die kurzen Spannweiten bedingen aber eine grosse Zahl von Stützen, die zudem teilweise noch gegeneinander versetzt sind. Die im Verhältnis zur Trägerhöhe geringen Auskragungen verstärken den Eindruck einer gewissen Schwerfälligkeit.

Das Projekt sieht eine ausgereifte Lösung in Vorfabrikation vor, bei welcher dank des Ortsbetons für Fahrbahnplatte und Querträger die meisten Nachteile der Vorfabrikation eliminiert werden und mit der monolithischen Bauweise auch die Dauerhaftigkeit gewährleistet werden kann. Trotz den verhältnismässig günstigen Erstellungskosten überzeugt das Projekt doch nicht, insbesondere wegen der Nachteile in bezug auf die Gestaltung.



5. Preis (23 000 Fr.): Ingénieurs Civils Associés SA, Freiburg; B. Bernardi, Zürich

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Bauwerk besteht aus zwei identischen Spannbeton-Zwillingsbrücken mit einer Gesamtlänge von 660 m. Die Spannweiten der 18 Felder betragen 30 m/16x37,5 m/30 m. Jede Brücke ist auf den Widerlagern und auf 10 Stützen schwimmend gelagert. Der Überbau besteht aus einem trapezoidalen Kastenquerschnitt; die Schlankheit beträgt 20. Er wird, Spannweite für Spannweite, mit Hilfe eines Vorschubgerüsts betoniert. Die Einzelstützen jeder Brücke weisen einen hexagonalen Vollquerschnitt von 3,8 m x 1,25 m auf. Die Höhe variiert von 4 m bis 21 m. Die Stützen der beiden Brücken befinden sich durchwegs auf Achsen senkrecht zur Brückenlängsrichtung. Bei hochliegendem Fels sind 2 x 6 Stützen flach fundiert; bei tiefliegendem Fels sind die restlichen 2 x 11 Stützen über ein Bankett mit 4 Bohrpfählen, Ø 100 cm, fundiert. Das Widerlager Bern ist auf die Molasse, das Widerlager Lausanne auf Bohrpfählen, Ø 100 cm, fundiert.

Ein vorgespannter Kastenquerschnitt rechtfertigt sich als Lösung aus statischen, wirtschaftlichen und konstruktiven Gründen. In Querrichtung ist die statische Berechnung für einen symmetrischen Querschnitt durchgeführt worden, wobei die Steifigkeit der Brüstung vernachlässigt worden ist. Die horizontale Verkehrslast auf die Brüstung jedoch wurde berücksichtigt. Die Brücke ist in Querrichtung für ständige Lasten voll, für die Verkehrslasten teilweise vorgespannt. In Längsrichtung ist die statische Berechnung vereinfacht worden. Sie ist für ein Feld eines unendlich langen Durchlaufträgers mit konstantem Trägheitsmoment durchgeführt worden. Für die Berechnungen sind die Quer-

schnittswerte mit einer mitwirkenden Plattenbreite bestimmt worden. Diese Annahme ist für eine Fahrbahnplatte ohne Brüstungen gerechtfertigt, in unserem Fall aber zu konservativ. Bei der Berechnung der Schnittkräfte ist der verlangten Lastkombination ungenügend Rechnung getragen worden.

Für alle Stützen sind die Gebrauchsfähigkeit sowie die Tragfähigkeit nachgewiesen worden. Es fehlen jedoch Berechnungen infolge Wind in Querrichtung, Erdbeben und aussergewöhnlicher Verkehrslasten. Die verschiedenen Bauzustände sowie der dynamische Beiwert sind auch nicht berücksichtigt worden. Die Wahl der Fundationen ist dem Verlauf der Molasse gut angepasst worden. Die Verbindung mit den Stützen über ein Bankett auf 4 Pfählen ist einwandfrei. Die erdbautechnische Berechnung ist in Ordnung.

Die Baumethode mit einem Vorschubgerüst ist klassisch und erprobt. Sie erlaubt das Betonieren einer ganzen Spannweite auf einmal. Das vorgesehene Vorschubgerüst ist gegenwärtig für eine Brücke der N3 im Betrieb. Der Projektverfasser hat sich bemüht, sein Projekt in die Landschaft einzupassen, was zu einer Regelspannweite von 37,5 m Länge geführt hat. Die Stützen der beiden Zwillingsbrücken sind nicht gegeneinander verschoben. Aus Distanz betrachtet wirkt das Bauwerk ruhig und klar.

Dieses Projekt ist gut durchdacht, dimensioniert und ohne weiteres ausführbar. Die statische Berechnung ist, obwohl vereinfacht, in Ordnung. Im Ausführungsfall müsste sie aber noch vervollständigt werden. Ausserdem wäre eine grössere Bauhöhe des Kastenquerschnittes zu bevorzugen, um einen besseren Zugang für Unterhaltsarbeiten zu gewährleisten. Das Bauwerk ist der Landschaft gut angepasst, aber kostenmässig relativ teuer.

## Wettbewerbe

### Erweiterung der Schulanlage Kappelerhof in Baden AG

Die Einwohnergemeinde Baden veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb für die Erweiterung der Schulanlage Kappelerhof in Baden. *Teilnahmeberechtigt* sind alle Architekten, die in Baden und Ennetbaden heimatberechtigt sind oder hier seit mindestens dem 1. Januar 1987 ihren Wohn- oder Geschäftssitz haben. In bezug auf Arbeitsgemeinschaften und Architekturfirmer wird ausdrücklich auf die Bestimmungen der Art. 27 und 28 der Ordnung für Architekturwettbewerbe SIA 152 sowie auf den Kommentar zu Art. 27 hingewiesen. *Fachpreisrichtersind* D. Boller, Baden; A. Rüegg, Zürich; C. Tognola, Windisch; J. Tremp, Stadtarchitekt, Baden; F. Gerber, kant. Hochbauamt, Aarau (Ersatz). Die *Preissumme* für fünf bis sechs Preise beträgt 40 000 Fr., für Ankäufe stehen zusätzlich 10 000 Fr. zur Verfügung. *Aus dem Programm:* 4 Klassenzimmer, Lehrer/Bibliothek, Handfertigkeit, Gruppenraum, Materialraum, Nebenräume, zwei Kindergärten mit entsprechenden Nebenräumen, Aussenanlagen, Aula, Foyer, Office, Bühne, Requisiten, Musikzimmer, Jugendräume 1002, Schutzräume, Räume für technische Installationen. Die *Unterlagen* können auf dem Hochbauamt Baden gegen Hinterlage von 300 Fr. bezogen werden. *Termine:* Fragestellung bis 15. Juni, Ablieferung der Entwürfe bis 2. Oktober, der Modelle bis 16. Oktober 1987.

## Preise

### Prix d'architecture SVIA

Chaque année la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes attribue un prix au meilleur projet de diplôme d'architecture de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Cette année, cette distinction honore le travail présenté par deux étudiants genevois: MM. *Philippe Bonhôte* et *Alexis Mozer* qui ont choisi de traiter la conception architecturale de la future station d'épuration d'Aïre dans la banlieue genevoise.

Le choix s'est porté sur un travail de recherche de cinq mois dont l'une des principales caractéristiques – et non de la moindre importance – est une innovation certaine et la maîtrise des principaux problèmes fonctionnels. Ayant constaté l'indigence des zones industrielles actuelles, les deux lauréats ont exploré la part d'intervention possible de l'architecture dans ce domaine. Le projet cherche à utiliser au mieux les éléments définis par les services de la ville de Genève pour inscrire la future STEP d'Aïre dans un espace architecturé. Ainsi, les architectes ont recherché les moyens de faire du site de la station d'épuration – traditionnellement rébarbatif – un lieu accessible au public: un parcours piétonnier relie – en superstructure – le chemin des berges du Rhône au plateau d'Aïre, permettant une vue plongeante sur le fonctionnement de cette installation d'épuration.

Le jury a été particulièrement sensible à la démarche de ce projet qui démontre que

l'architecte peut se préoccuper autant de la ville, de ses monuments que des infrastructures nécessaires à son fonctionnement.

Rappelons que le prix SVIA, attribué chaque année, à quelques exceptions près, a déjà récompensé des architectes et des urbanistes connus.

La cérémonie de remise des prix s'est déroulée le vendredi 10 avril 1987 au Département d'architecture de l'Ecole polytechnique fédérale, en présence de MM. *Bernard Vittoz*, président de l'EPFL, et de *Jean-Daniel Marchand*, président de la SVIA.

### Médaille d'Or et Prix UIA 1987

Le jury international de la Médaille d'Or et des Prix UIA, désigné par le Conseil de l'Union, s'est réuni le 5 et le 6 février 1987 à Paris au Secrétariat général de l'Union. Le jury était composé de *Georgi Stoilov* (Bulgarie), Président du jury, *R. Randall Vosbeck* (USA), Assistant du Président, *Henning Larsen* (Danemark), *Borislav Stojkov* (Yougoslavie), et *Jorge Glusberg* (Argentine).

Médaille d'Or 1987: *Reima Pietilä*, Finlande

La médaille d'or est la distinction la plus prestigieuse que l'Union Internationale des Architectes puisse attribuer à un architecte de son vivant. Elle a été décernée cette année à l'architecte finlandais *Reima Pietilä*.

L'œuvre de *Reima Pietilä* est l'un des joyaux de l'architecture moderne finnoise. Imposant et pragmatique, *Pietilä*, en abordant des questions fondamentales, tant d'un point de vue théorique et pratique que par le verbe et l'image, est devenu une personnalité éminente dans le monde de l'architecture.

L'architecture de *Pietilä* ne donne pas lieu à un débat sur l'appartenance esthétique. Elle se situe plutôt dans une zone intermédiaire à la fois abstraite et concrète, quelque part entre l'idée et la réalité, entre l'image et la forme.

«La morphologie de l'espace expressif» qu'a développée *Pietilä*, est un héritage spirituel de «de Stijl» et s'exprime principalement dans le Pavillon finnois pour l'Exposition universelle de Bruxelles en 1958. De même, dans le Centre universitaire *Dipoli*, l'échelle, les couleurs et l'utilisation de l'espace invitent à la comparaison avec les couleurs, l'échelle et la topographie du lieu. C'est ce souci de communion avec la nature environnante qui fait de *Reima Pietilä* un architecte fondamentalement nordique et finnois.

*Prix Auguste Perret pour la technologie appliquée à l'architecture:*

#### Santiago Calatrava, Zurich

Il a été décerné à l'architecte *Santiago Calatrava* (Zurich), pour l'intégration de la technologie de l'ingénierie à la créativité architecturale. Ses conceptions sont la preuve que la science des structures appliquée à la construction peut donner naissance à des formes architecturales spectaculaires. En 1982, S. Calatrava a remporté le concours pour la gare *Stadelhofen* de Zurich, ville dans laquelle il a fait ses études d'architecture. Ce projet montre la subtile fusion entre l'art de l'architecte et celui de l'ingénieur et pourrait être cité en exemple pour mettre fin à la rivalité absurde qui existe, depuis près de deux siècles, entre les architectes et les ingénieurs.

Une mention honorable a été attribuée à *Clorindo Testa* (Argentine), pour sa longue et exceptionnelle carrière au cours de laquelle il a créé une belle architecture poétique en utilisant la technologie du béton. Deux de ses réalisations à Buenos Aires: la «Bank of London» et la Bibliothèque nationale sont des phares de l'architecture contemporaine en Amérique latine et sont une source d'inspiration pour la nouvelle génération d'architectes dans cette région.

Calatrava à travers l'usage de l'acier, et Testa à travers celui du béton ont prouvé par leurs œuvres que l'architecture est aujourd'hui, au-delà des idées de la Révolution industrielle d'il y a un siècle, une véritable forme d'art.

\* Das Projekt «Stadelhofen» von *A. Amsler*, *S. Calatrava* und *W. Rüeger* wurde im Heft 5/1984 veröffentlicht. *B.O.*

*Prix Sir Patrick Abercrombie pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire*

Ce prix a été décerné à l'Equipe de l'AIA pour l'assistance dans la conception régionale et urbaine (R/UDAT). Cette équipe est composée d'architectes et d'urbanistes bénévoles qui offrent une aide technique aux villes et aux communautés qui en font la demande. Ce programme créé en 1967, a déjà été appliqué dans 92 communautés des Etats-Unis et une au Canada.

Une mention honorable a été décernée à l'architecte *Eduardo Leira* (Espagne), pour sa compétence d'expert en planification régionale et pour le plan directeur de la Région de Madrid.

Une mention honorable a également été décernée à l'équipe constituée de *Lothar Bortenreuter*, *Kurt Griebel* et *Hans Georg Tiedt*, pour le réaménagement du centre-ville de Gera (RDA).

*Prix Sir Robert Matthew pour l'urbanisme et l'aménagement du terrain*

Ce prix a été attribué au programme de reconstruction de logements de la *Ville de Mexico*. Le programme a été initié par le Gouvernement mexicain après les tremblements de terre de septembre 1985, pour reconstruire les 44 000 logements des 3000 immeubles détruits dans le centre de la ville.

Ce programme est un exemple de ce que pourraient faire les pays en développement, face au problème du logement collectif et à celui de l'amélioration de la qualité de la vie, domaine dans lesquels l'architecte joue un rôle irremplaçable.

*Prix Jean Tschumi pour la critique ou l'enseignement de l'architecture*

Ce prix a été décerné conjointement à *Christian Norberg-Schultz* (Norvège) et *Ada Louise Huxtable* (USA)

Par les articles, les publications et les conférences dont il a été l'auteur ces 20 dernières années, *Ch. Norberg-Schultz* est devenu l'une des forces majeures de la théorie et de l'éducation de l'architecture dans le monde. *Ada Louise Huxtable* a assumé, de 1963 à 1982, la responsabilité de la rubrique consacrée à la critique architecturale du grand quotidien américain le «New York Times». Elle a reçu de nombreux éloges et des prix pour ses articles, parmi lesquels le Prix Pulitzer du journalisme pour la critique.