

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 133 (2007)
Heft: 33-34: Letzigrund

Artikel: Kurze Bauzeit
Autor: Hirt, Rudolf / Santucci, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108153>

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: 24.01.2026

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

KURZE BAUZEIT



01

01 Stahlbau: Montage des ersten von 31 rund 52 t schweren Dachträgern und Teil der Dachtragkonstruktion – der terminlich risikoreiche Einbau der 3500 t schweren Stahldachkonstruktion erhielt in der Rohbauphase stets «Vorfahrt» (Bild: Implemia Generalunternehmung AG)

02 Die Realisation des Bauwerks erfolgte in nur 21 Monaten in zwei Bauetappen auf zwei Baufeldern (Bild: Bétrix & Consolascio Architekten AG)

03 Insgesamt wurden 850 000 t Material umgeschlagen. Die gleichzeitige Abwicklung von Neubau-, Abbruch- und Stahlbauarbeiten führte im Oktober 2006 zu nahezu 7000 LKW-Fahrten (Bild: Walt+Galmanini AG)

04 Dieses Diagramm zeigt das Transportvolumen, das während der Realisation bewältigt wurde (durchschnittlich 2750 LKW-Fahrten monatlich) (Bild: Implemia Generalunternehmung AG)

Zur Realisation des Letzigrundstadions war ein Umschlag von 850 000 t Material mitten in der Stadt Zürich erforderlich. Mit der extrem kurz veranschlagten Bauzeit von nur 21 Monaten und der Koordination von bis zu 20 Subbaustellen war die Baurealisation logistisch aufwendig und für die Beteiligten eine Herausforderung. Der hohe Termindruck erforderte aussergewöhnliche Flexibilität.

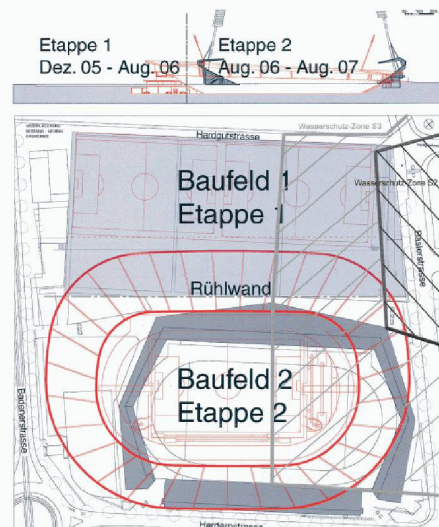
Bei Grossprojekten – wie dem Bau eines modernen, multifunktionalen Stadions – sind Planung und Realisation hochkomplex. Der Bauherr sucht und fordert Sicherheit, die Minimierung von Risiken, Garantien und umfassende Verantwortung bei der Realisation. Vor allem deshalb entschied sich die Stadt Zürich als Bauherrin der neuen Arena, die Ausführungsplanung für das Bauwerk und dessen Realisation einem gesamtverantwortlichen Totalunternehmer zu übertragen. Nach der TU-Ausschreibung im Mai 2005 und dem Zuschlag an die Implemia AG im August 2005 fand Mitte November 2005 der Spatenstich statt. Die grösste Herausforderung stellte von Beginn an das Zeitfenster von nur 21 Monaten dar, denn bereits auf Ende August 2007 wurde die Schlüsselübergabe terminiert, bedingt durch das diesjährige Meeting vom 7. September. Eine frühzeitige Planung und eine detaillierte Vorbereitung der Bauabläufe waren unumgänglich.

AUSFÜHRUNG IN ZWEI ETAPPEN

Das Unternehmen konnte vorerst nur auf einem Bereich der Baustelle beginnen, da der Abbruch des alten Stadions erst nach dem Meeting «Weltklasse Zürich» Mitte August 2006 erfolgen konnte. Der gesamte Bauplatz wurde aus diesem Grund in zwei Baufelder unterteilt (Bild 2). Die beiden Baubereiche waren durch eine Rühlwand getrennt. Der geforderte Weiterbetrieb des alten Stadions auf Baufeld zwei während der ersten Bauetappe (Dezember 2005 bis August 2006) konnte somit gewährleistet werden. Währenddessen war eine unabhängige Durchführung von Arbeiten auf Baufeld eins ab Dezember 2005 möglich. Die Bauaktivitäten in Etappe eins umfassten die Bauplatzinstallation, den Rückbau der Trainingsplätze sowie die Rohbauerstellung der neuen, fünfgeschossig konzipierten Haupttribüne auf der Westseite. Für diese Arbeiten standen drei Hochbaukrane zur Verfügung. Unmittelbar nach dem Golden-League-Meeting 2006 erfolgte der Startschuss für Bauetappe zwei (August 2006 bis August 2007). In dieser Bauetappe waren der Rückbau des alten Stadions, die Aushubarbeiten, der Bau der Nord-, Süd- und Osttribünen, die Erstellung des Rasenspielfeldes und der Leichtathletikanlage sowie notwendige Umgebungsarbeiten und erforderliche Betriebstests vorgesehen. Sechs Hochbaukrane standen während dieser Zeit im Einsatz.

VORBEREITUNG DER BAUABLÄUFE

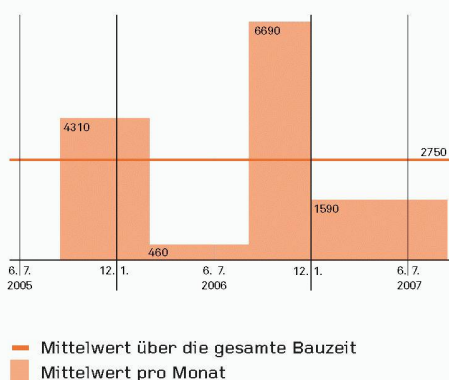
Abbruch, Aushubarbeiten und die Montage des Stahldaches waren nahezu gleichzeitig auszuführen (Bild 3). Der entstehende grosse Materialumschlag war so organisiert, dass er trotzdem möglichst sicher, wirtschaftlich und umweltgerecht vonstatten ging. Dies war



02



03



04

eine logistische Herausforderung. Die bauliche Abwicklung folgte darum einem detaillierten Ablaufprogramm, das gegebenenfalls rechtzeitig Ausweichmöglichkeiten und Alternativszenarien anbot.

Minutiöser Vorbereitung bedurfte auch die Organisation der Baustelle. In Spitzenzeiten waren zur gleichen Zeit bis zu 20 Subbaustellen auf dem Gelände angesiedelt. Sie alle mussten ihre Installationen in den beschränkten Platzverhältnissen unterbringen. Nur schon die mobile Aufbereitungsanlage für den Ortbeton erforderte viel Platz. Ausserdem standen in Produktionsspitzenzeiten über 250 Personen vor Ort im Einsatz. Die Bauplatzinstallation, insbesondere die sanitären Einrichtungen, konnten aber jederzeit auf die Bedürfnisse ausgelegt werden. Der Baumeister betrieb sogar einen Kiosk, damit sich die Bauhandwerker auf der Baustelle verpflegen konnten.

Neben der hohen Fördermenge und dem Platzmanagement stellte die Organisation des Bauverkehrs eine besondere Herausforderung dar. Insgesamt erfolgten rund 63 000 LKW-Fahrten inner- und ausserhalb der Baustelle. Der monatliche Spitzenwert mit rund 6700 Fahrten wurde im Oktober 2006 erreicht, als der Aushub der Phase zwei in Angriff genommen wurde. Durchschnittlich wurden dann stündlich ungefähr 32 Lastwagen beladen (Bild 4). Diese Extremwerte erforderten diverse Massnahmen hinsichtlich Umweltverträglichkeit (siehe dazu auch S. 26–27). An- und Wegfahrkonzepte wurden darauf ausgerichtet, Belastungen des Transitverkehrs möglichst gering zu halten. Spitzen des privaten Verkehrs wurden weitgehend gemieden und Schwertransporte nachts durchgeführt. Detaillierte Stauraum- und Beladungsdispositive trugen dazu bei, die hohen Beladungsfrequenzen einzuhalten.

Das enge Terminprogramm bedingte zwar keine Schichtarbeit, trotzdem mussten einzelne Unternehmen zeitweise Samstagsarbeit anordnen. Bei witterungsbedingten Arbeitsunterbrüchen (z. B. Winter) hätte man aber auf Schichtarbeit ausweichen können.

STAHLBAU ALS TAKTGEBER

Als kritisches Element im terminlich genau definierten Bauablauf erwies sich die Montage des geometrisch komplexen Stahldaches. 31 Stützenpaare mussten millimetergenau gesetzt und im Beton fundiert werden. Ausserdem mussten genauso viele rund 52 t schwere Kragträger montiert werden (Bild 1) – nicht zu vergessen die 360 Verbindungspfetten. Der Stahlbau erhielt deshalb gegenüber den anderen Rohbauaktivitäten – Abbruch-, Aushub- und Baumeisterarbeiten – stets «Vorfahrt». Der Prozess «Realisation Flachdach, Dachuntersicht und Montage der Beleuchtungsmasten auf dem Dach» bestimmte den Rhythmus dieses Bauabschnittes. Die Fertigung der Stahlbauteile erfolgte in einer nahe gelegenen Halle, was die Wegstrecke für Sondertransporte wesentlich verkürzte.

CONTROLLING

Das Controlling umfasste die Komponenten Finanzen, Termine, Qualität, Sicherheit und Umwelt. Das Risikomanagement basierte auf einer detaillierten Risikoanalyse, die in technologische, abwicklungstechnische, terminliche, organisatorische, vertragliche, personelle und umfeldbedingte Risiken aufgeteilt war. Mit dieser Struktur war die Übersicht jederzeit gewährleistet. Durch die Zusammenarbeit mit bereits bekannten Firmen liessen sich Risiken zusätzlich mindern, denn die Arbeitsweise und das Qualitätsverständnis dieser Firmen war bekannt und entsprach dem von Implenia.

Rudolf Hirt und Marco Santucci, Projektleitung Implenia Generalunternehmung AG