

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 37: **Architektur-Biennale**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

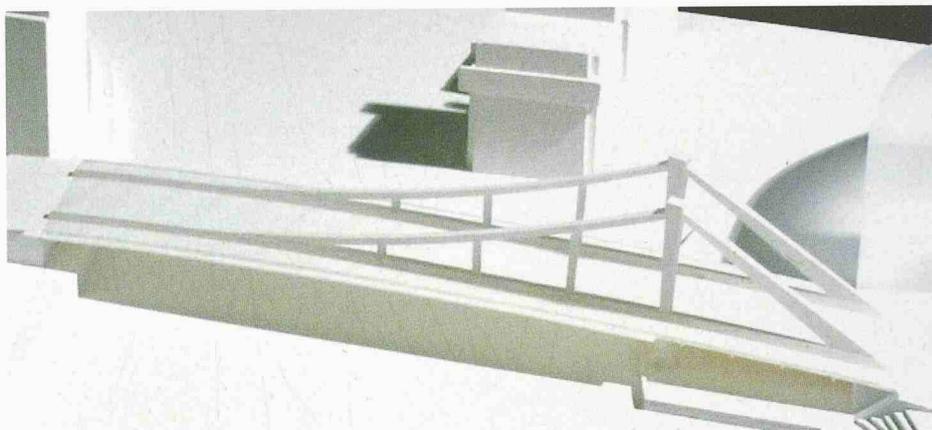
Langensandbrücke in Luzern

(de) Drei verschiedene Konzepte belegten die Ränge in diesem international ausgeschriebenen Projektwettbewerb. Eine Schrägseilbrücke, eine Balkenbrücke sowie eine offene Rahmen-Hängewerkkonstruktion wurden aus 34 Eingaben für den zweiten Schritt, einen Gesamtleistungswettbewerb, ausgewählt.

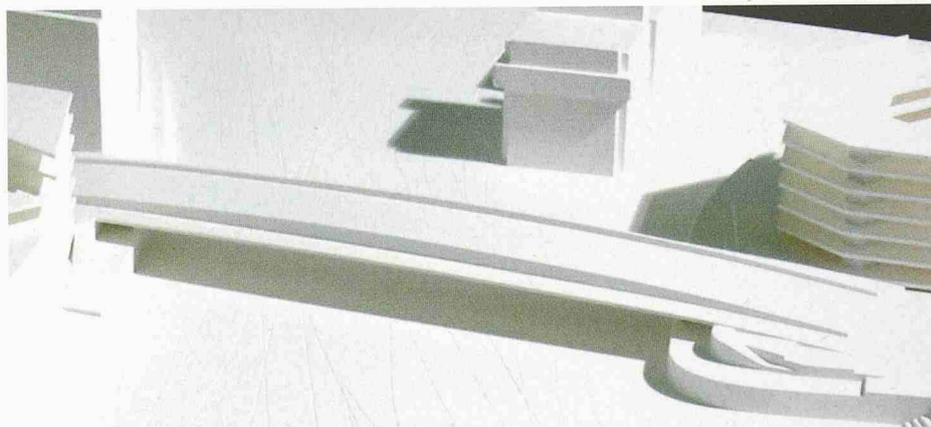
Die 1938 in Stahlbeton erstellte Langensandbrücke verbindet über das Gleisfeld der Bahnhofseinfahrt in Luzern das Stadtzentrum mit dem Tribschenquartier. Da sie erstens sanierungsbedürftig und zweitens den gestiegenen Anforderungen nicht mehr voll gewachsen war, wurde ein Ersatzneubau ins Auge gefasst.

Neben dem eigentlichen Brückenprojekt mussten die aus Bauingenieuren und Architektinnen zusammengesetzten Teams zusätzlich konzeptionelle Ideen für die Bebauung der Areale rund um die beiden Brückenköpfe abgeben. Dies sollte die städtebaulichen Möglichkeiten im Zusammenhang mit der jeweiligen Lösung aufzeigen, war aber gemäss Ausschreibung kein Bewertungskriterium. Die Jury kommt denn auch zum Schluss, dass in keinem der Projekte «eine zwingende Abhängigkeit zwischen dem Brückenbauwerk und der (im jeweiligen Wettbewerbsbeitrag, Red.) vorgesehenen Anschlussbebauung bestehe». Die Hoffnung sei erlaubt, dass diese Zusatzaufgabe die Teilnehmer zumindest doch motiviert hat, sich vielleicht mehr als sonst mit dem Umfeld ihres Bauwerkes zu befassen.

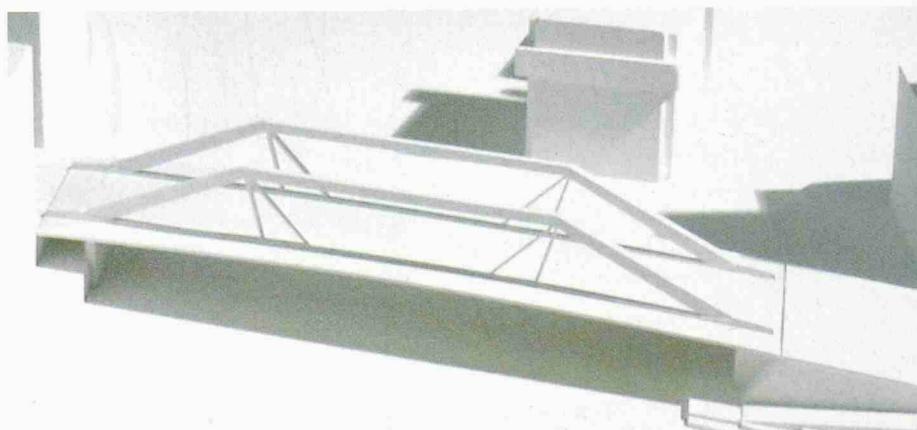
Das siegreiche Projekt der Arbeitsgemeinschaft *Dobler Schällibaum, André Rotzetter und Feddersen + Klostermann Architekten* sieht eine asymmetrische, selbstverankerte Hängekonstruktion aus Spannbeton vor. Die Jury lobt die Einfügung der konstruktiven Einzellemente in ein übergeordnetes Konzept. Über den Gleisen liegt eine leichte Fahrbahn in Stahl-Beton-Verbundbauweise, die durch eine schwere monolithische Betonplatte im kürzeren Randfeld teilweise ausbalanciert wird. Die Pylone und die Schrägseilelemente bestehen aus vorgespanntem Beton.



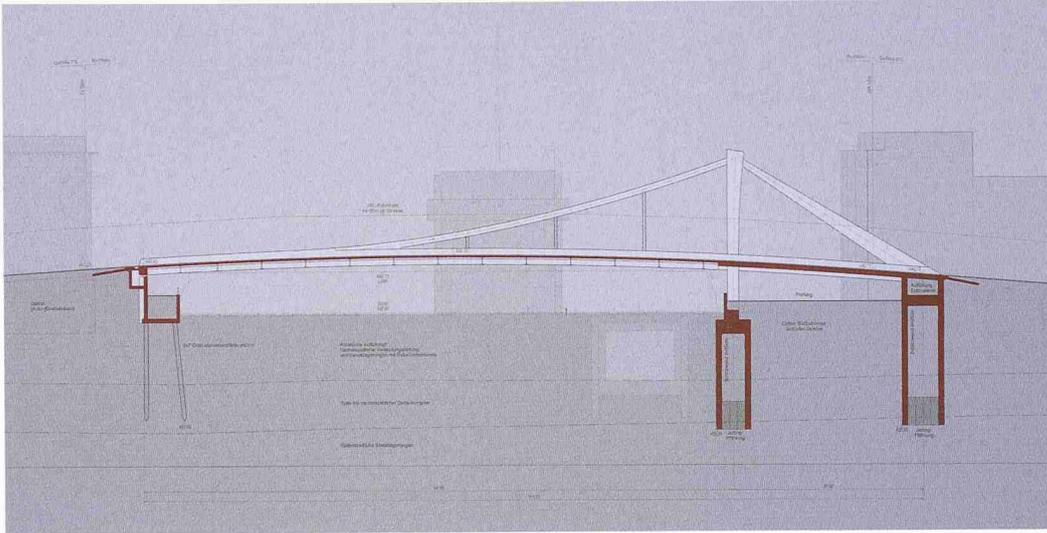
Hauptträgerseile in vorgespanntem Beton, Hänger in Stahl
(1. Preis, Dobler, Schällibaum; Rotzetter; Feddersen + Klostermann)



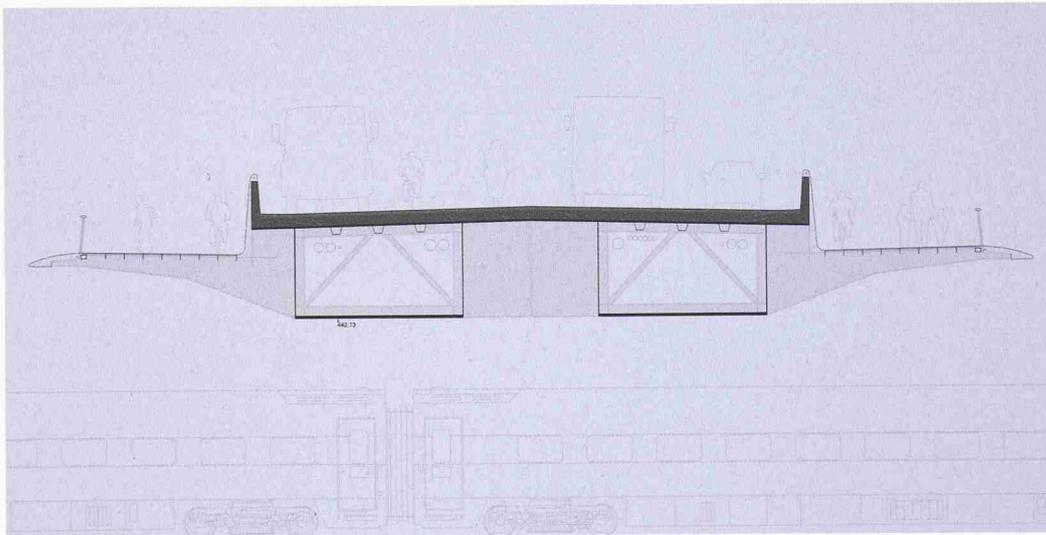
Elegante Konstruktion mit unterschiedlicher Krümmung der Fahrbahnen für Autos und Velos/Fussgänger
(2. Preis, Guscetti & Tournier; Brauen, Wächli)



Auf die notwendigsten Elemente reduziertes Rahmen-Hängewerk in Stahl
(3. Preis, Ernst Winkler; Wolf Kropf; WIT Architekten)



**Das Gewicht der leichten Fahr-
bahn über den Gleisen wird
durch den massiv ausgeführten
Teil auf der rechten Seite teil-
weise ausbalanciert
(1. Preis, Dobler, Schällibaum;
André Rotzetter;
Feddersen + Klostermann)**



**Hohlkastenträger aus Stahl und
etwas tiefer angehängte Fussgän-
ger/Velo-Stege
(2. Preis, Guscetti & Tournier;
Brauen, Wälchli)**

Damit werde eine hohe Steifigkeit bei vergleichsweise niedrigen Pylonen und eine robuste Konstruktion ohne problematische Übergangsstellen erzielt. Die Verbindung der an Christian Menns Ganterbrücke gemahnenden Beton-Hauptzugglieder mit den Stahlhängern kann allerdings nicht wirklich überzeugen. Etwas weniger überzeugend erscheint auch die eher unmotivierten, kaum merkliche Neigung der Pylone sowie die trapezförmige Ausbildung der Schrägglieder auf der kurzen Seite. Den zweiten Preis erhielten *Guscetti & Tournier* zusammen mit *Ueli Brauen* und *Doris Wälchli* mit einer schlanken Balkenbrücke. Zwei

stählerne Hohlkasten, deren statische Höhe sich mit der Krümmung zur Mitte hin vergrößert, tragen im Verbund eine Betonplatte mit der Fahrbahn für den motorisierten Verkehr. Platz für Fussgänger und Radfahrer gibt es auf aussen angebrachten Leichtbaukonstruktionen. Durch die geringere Steigung – das ist gut für die Radfahrer – dieser Fahrbahnen verändert sich der Querschnitt der ganzen Brücke stetig über ihre Länge. Das Ergebnis ist von grosser Eleganz.

Ernst Winkler, Wolf Kropf und WIT Architekten sind die Autoren des dritten prämierten Beitrages. Wiederum (wie überhaupt bei den

meisten Beiträgen) liegt das Haupttragwerk jeweils zwischen den Autofahrspuren und dem Gehsteig. Die statische Eignung der Rahmen-Hängewerkkonstruktion wird von der Jury allerdings noch etwas in Frage gestellt. So bemängelt sie einerseits unberücksichtigte Einspannungen, die durch die monolithische Verbindung der Brücke mit den Widerlagerrückwänden entstünden. Andererseits zweifelt sie an der Effizienz der für die Stabilisierung notwendigen Quereinspannung der Druckgurte.

Sechs weitere Projekte wurden mit Ankäufen belohnt. Bei diesen und den früher ausgeschiedenen Bei-

trägen zeigt sich ebenfalls eine grosse Vielfalt von Lösungen. Dass trotz der hohen Anforderungen an die Abgabe (siehe Kasten auf Seite 22) so viele Teams teilnahmen, demonstriert den Willen der IngenieurInnen, sich in Konkurrenzen zu messen, die mehr sind als Preiskämpfe.

Der nun abschliessende zweite Schritt wird unter den drei Preisträgern als nicht-anonymer Gesamtleistungswettbewerb durchgeführt. Dabei, der Entscheid ist im Sommer 2005 vorgesehen, steht ein Preisgeld von 480 000 Fr. zur Verfügung. Vorgesehener Baubeginn für die neue Langensandbrücke ist Mitte 2006.

Preise

1. Rang Fr. 90 000.–

Bauingenieure: Dobler, Schällibaum und Partner, Greifensee, André Rotzetter + Partner, Baar
Architekten: Feddersen + Klostermann, Zürich

2. Rang Fr. 75 000.–

Bauingenieure: Guscetti & Tournier, Carouge / Genève
Architekten: Ueli Brauen, Doris Wälchli, Lausanne

3. Rang Fr. 65 000.–

Bauingenieure: Ernst Winkler + Partner, Luzern, Wolf Kropf & Partner, Zürich

Architekten: WIT Architekten, Luzern

Ankäufe (Entschädigung je Fr. 15 000.–):

Schubiger AG, Luzern; Alexander Galliker, Dieter Geissbühler, Luzern; CES Bauingenieure, Luzern; Kost + Partner, Sursee

Kronenberg Ingenieure, Luzern; Wüst Rellstab Schmid, Schaffhausen; Andreas Rigert + Patrik Bisang, Architekten, Luzern

Marchand + Partner, Bern, Senn + Partner, Horw, Lüscher Bucher Theiler Architekten, Luzern, Lauber + Gmür, Architekten Luzern, Giovanni e vaszary architetti, Locarno

Passera & Pedretti, Zürich / Lugano, Anna Maria Torrocelli, Lugano Bänziger + Bacchetta + Fehlmann + Partner, Zürich, Gwerder + Partner, Rotkreuz, Ingenieure WSB, Emmenbrücke, Andrea Deplazes, Zürich

Schmitt Stumpf Frühauf und Partner, Berlin und München, Walter A. Noebel, Architekt, Berlin

Preisgericht

Kurt Bieder, Baudirektor, Luzern (Vorsitz); Jürg Conzett, Bauingenieur, Chur; Jean-Pierre Deville, Stadtarchitekt, Luzern; Heiner Furrer, Trassenbau SBB, Luzern; Paul Gassner, Architekt, Luzern (Ersatz); Peter Hunkeler, Projektmanagement SBB, Luzern; Waldemar Kieliger, Bauingenieur / Baumeister, Luzern; Peder Lardgiædèr, Stadtgenieur, Luzern; Paul Lüchinger, Bauingenieur, Zürich; Daniele Marques, Architekt, Luzern; Peter Marti, Bauingenieur, Zürich; Roland Meier, Assetmanagement SBB, Bern; Rolf Mühlethaler, Architekt, Bern; Flora Ruchat-Roncati, Architektin, Luzern; Daniel Salzmann, Projektleiter SBB, Luzern.

(Zu?) viel Aufwand

(de) Wie schon bei anderen Brückenwettbewerben wurde in Luzern teilweise Kritik geäussert am sehr hohen Aufwand, den die Teilnehmer auf sich nehmen mussten. Im Unterschied zu einem Wettbewerb wie demjenigen für die Autobahnbrücke der N 4 in Islisberg (tec21, H. 29-30/2002, S. 28) handelt es sich hier um ein vergleichsweise kleines Objekt. Für den jetzt jurierten ersten Schritt, dem so genannten Projektwettbewerb, mussten die 34 Teilnehmer zahlreiche Pläne, detaillierte statische Berechnungen sowie ein Modell abgeben. Für ein vollständiges Bauprojekt fehlte im Grunde nur der Kostenvorschlag. Man kann davon ausgehen, dass damit für jedes Planungsteam Kosten in der Grössenordnung von 80 000 Fr. angefallen sind. Ob dieser Aufwand, zusammen mit den 2.5 Mio. Fr. für die Durchführung des Wettbewerbs, in einer volkswirtschaftlich sinnvollen Relation zu den Gesamtkosten von etwa 25 Mio. Fr. steht, ist zumindest fraglich. Natürlich ist der Einwand nicht von der Hand zu weisen, dass in Architekturwettbewerben das Verhältnis vielleicht oft ähnlich ist. Bei der Langensandbrücke kommt dafür nun im zweiten Schritt, einem Gesamtleistungswettbewerb, für die drei Teilnehmer als Hauptarbeit vor allem noch die verbindliche Preisofferte eines Generalunternehmers hinzu. Dabei wären zweistufige Wettbewerbe ja eigentlich dafür gedacht, in einer ersten Runde aus einer grossen Zahl von Interessenten einige Teilnehmer für die aufwändige Detaillierungs- und Berechnungsarbeit auszuwählen. Andererseits scheint klar, dass die Lösung ebensowenig sein kann, über die ungeliebten Präqualifikationen nur das von den potenziellen Teilnehmern in der Vergangenheit Geleistete zu bewerten. Im Grunde müssten in einer ersten Wettbewerbstufe *Konzeptvorschläge* für die konkrete Bauaufgabe den Ausschlag zur Teilnahme an der nächsten Runde geben. Gefordert sind dann allerdings auch die Jurymitglieder, die bereits in diesem frühen Stadium die Tauglichkeit dieser Konzepte einschätzen müssen.

JOSEF MEYER

Höhenflüge in

Me **TAL** l-Glas.

WER KOMPLEXES BEHERRSCHT, IST HOCH EFFIZIENT AUCH FÜR KLEINE BAUVORHABEN

Josef Meyer Stahl & Metall AG, Emmen und Zürich, Tel. 041 269 44 44, www.josefmeyerstahl.ch