

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 135 (2009)
Heft: 9: Futterneid

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

WETTBEWERBE

OBJEKT / PROGRAMM	AUFTRAGGEBER	VERFAHREN	FACHPREISGERICHT	TERMINE
Wohnüberbauung Grottenweg, Waltenschwil www.waltenschwil.ch/ alterswohnen/	Einwohnergemeinde 5622 Waltenschwil	Studienauftrag mit Präqualifikation, für ArchitektInnen	Patrick von Deschwanden, Heinrich D. Uster	Bewerbung 6.3.2009
Alters- und Pflegeheim Wägelwiesen, Wallisellen stutz@atlantis.ag	Gemeinde Wallisellen 8304 Wallisellen	Projektwettbewerb mit Präqualifikation, für ArchitektInnen	Keine Angaben	Bewerbung 10.3.2009
Rural de l'Institut agricole de Grangeneuve www.simap.ch	Conseil d'Etat du canton de Fribourg 1700 Fribourg	Mandat d'études parallèles pour groupes pluridisciplinai- res (architectes et ingénieurs en génie civil)	Keine Angaben	Bewerbung 11.3.2009
«The Circle at Zurich Airport» www.simap.ch	Unique Flughafen Zürich AG 8058 Zürich Flughafen	Wettbewerb, mehrstufig, selektiv, für Teams aus ArchitektInnen und Inge- nieurInnen Inserat S. 9 sia IN PRÜFUNG	Keine Angaben	Bewerbung 23.3.2009
Kunstmuseum Basel Erweiterung «Burghof» www.bvd.bs.ch	Kanton Basel-Stadt Bau- und Verkehrs- departement 4001 Basel	Projektwettbewerb mit Präqualifikation, für Generalplanerteams Inserat S. 14 sia GEPRÜFT	Fritz Schumacher, Christian Mehlich, Pierre de Meuron, Regula Lüscher, Hannelore Deubzer, Christian Kerez, Dorothee Huber, Thomas Weisskopf, Massimo Laffranchi	Bewerbung 3.4.2009 Abgabe Ende September 2009
«Ode est où?» – installations urbaines, Chêne-Bougeries www.chene-bougeries.ch	Commune de Chêne-Bougeries 1224 Chêne-Bougeries	Concours de projets, ouvert, pour concepteur ou toute équipe pluridisciplinaire (do- maines des fontaines et de la scénographie urbaine)	Béatrice Grandjean-Kyburz, Christine Othenin-Girard, Nikola Zaric, Christophe Ryser, Anne Bisang, Concetta Tina Bisanti, Fabian Spinelli	Abgabe 24.4.2009

Noch laufende Wettbewerbe finden Sie unter www.TEC21.ch/wettbewerbe
Wegleitungen zu Wettbewerbsverfahren: www.sia.ch/d/praxis/wettbewerb/information.cfm

PREIS

prixtoffol 09 www.prixtoffol.ch	toffol architekten ag 4005 Basel	Wettbewerb für junge Menschen in Ausbildung mit Visionen und Ideen für die Stadt Basel	Keine Angabe	Abgabe 26.6.2009
--	-------------------------------------	---	--------------	---------------------

NEUE AAREBRÜCKE IN THUN



01 Siegerprojekt: Das Beurteilungsgremium ist überzeugt, dass der Brückenentwurf von Bänziger Partner und Corinna Menn eine gute Eingliederung in den heterogenen Siedlungs- und Landschaftsraum erlaubt und eine sehr gute Grundlage für das künftige Bauprojekt bietet (Visualisierung: Bänziger Partner, Chur)

Für die neue Aarebrücke zwischen dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord/Steffisburg und der Glättlimühli schrieb das kantonale Tiefbauamt Bern im Sommer 2008 einen Studienauftrag für vier Ingenieurbüros aus. Den Wettbewerb gewannen die Ingenieure von Bänziger Partner aus Chur zusammen mit der Architektin Corinna Menn.

(cvt) Die neue Aarebrücke ist das Herzstück des Bypasses Thun Nord, mit dem die präkärsten Engpässe im Thuner Strassennetz entlastet werden sollen. Gleichzeitig verbindet die Entlastungsstrecke auch die Autobahn A6 mit den ausgewiesenen Entwicklungsgebieten Richtung Heimberg und Steffisburg.

Die Brücke überspannt in einem weiten Bogen den wertvollen und empfindlichen Aare-raum, die Gleisanlagen der SBB und Teile

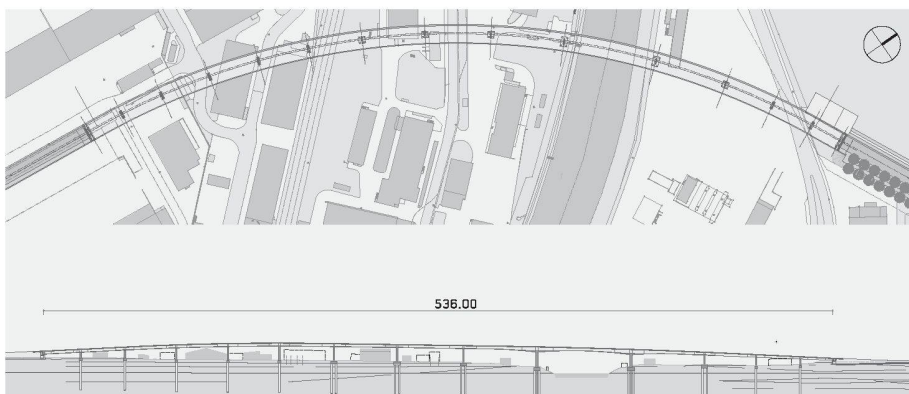
des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord / Steffisburg. Dabei muss das insgesamt 500m lange Bauwerk bestehende Nutzungen und künftige Entwicklungen berücksichtigen.

Die Wahl der Jury fiel auf das Projekt von Bänziger Partner und Corinna Menn. Ihr Entwurf beruht auf konservativen, aber bewährten Prinzipien: Das Bauwerk ist in monolithischer Bauweise geplant, wodurch der Kräftefluss klar ablesbar ist. Die vorgespannte Betonbrücke quert die Aare als gevouteter Hohlkastenträger mit einer Hauptspannweite von 64 m. Wegen der variablen Voutenhöhe ist eine relativ teure Schalung auf einem oberliegenden Freilaufträger notwendig. In den übrigen Zwischenfeldern ist der Hohlkasten in konstanter Höhe ausgebildet und im Bereich der Endfelder kommen doppelte Plattenbalken zum Einsatz.

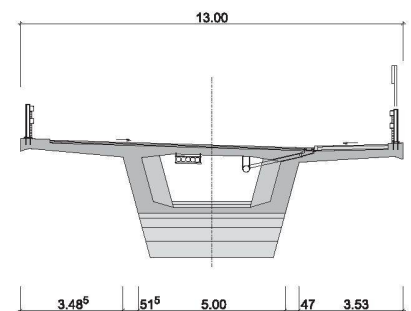
Der Hohlkasten weist schräg gestellte Stege auf. Deren Neigungswinkel setzt sich in den

13 in variablem Abstand angeordneten Pfeilern fort und lässt das Bauwerk als homogene Einheit erscheinen. Der Stützenquerschnitt verändert sich nur unmerklich je nach Belastung.

Die Brüstung, die zugleich als Leitschranke und Lärmschutzelement dient, schliesst die Brückenplatte links und rechts als einfaches, durchlaufendes Band ab. Die Jury kritisierte, dass die kandelaberartige Beleuchtung der Fussgängerzone etwas unvermittelt auf dieser Brüstung aufgesetzt sei. Hingegen erhielt das Projekt bezüglich Unterhalt ausgezeichnete Noten: Die Zahl der Brückenlager ist auf ein Minimum beschränkt. Sie sind alle zugänglich und können später bei Bedarf problemlos ausgewechselt werden. Auch die Fahrbahnübergänge sind von den Widerlagerkammern aus von unten zugänglich und kontrollierbar. Die Werkleitungen sind im begehbaren Hohlkasten ebenfalls jederzeit zugänglich, lediglich in den Randbereichen



02 Siegerprojekt: Grundriss, Längsschnitt, Mst. 1:5000 (Pläne: Bänziger Partner, Chur)



03 Normalschnitt Hohlkasten, Mst. 1:250



04 2. Rang: Die gleichförmig durchlaufende Brückenplatte wird im Vorlandbereich von einfachen Stützen, im Bereich der Aarequerung bei erhöhter Spannweite mit Y-förmigen Stützen getragen. Letztere wirken für das Beurteilungsgremium etwas überinstrumentiert und auffällig. Der Stützenabstand wird mit abnehmender Brückenhöhe enger. Dank der monolithischen Bauweise entsteht ein statisch klar definierter, schräg gestellter Plattenbalken, der zwar unwirtschaftlich breit wirkt, aber harmonisch in die aufwendig gestalteten Stützen übergeht – der Kräftefluss ist klar ablesbar. Die Investitionskosten werden als eher günstig bewertet (Visualisierung: Theiler Ingenieure, Thun)



05 3. Rang: Das zweistöckige Viadukt in Stahl-Beton-Verbundkonstruktion mit einer mittleren Spannweite von etwa 60 m wirkt schwerfällig und ist unterhaltsintensiv. Durch die zweigeschossige Verkehrsführung muss die Brücke gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag erheblich angehoben werden. Die an den Seiten des Brückenquerschnitts angehängten Fussgängerstege sind als Stahlkonstruktion zwar leicht, die Gitterrostböden jedoch nicht benutzerfreundlich. Ausserdem ist die Fussgängerführung bei den Widerlagern unübersichtlich. Die Investitionskosten werden von der Jury als eher unwirtschaftlich bewertet (Visualisierung: Lurati Muttoni Partner, Mendrisio)



06 4. Rang: Die schlanke, gleichförmig durchlaufende Brückenplatte wird durch röhrenförmige Stützen aus Stahl und Beton getragen, die vom Beurteilungsgremium als «übertrieben, überinstrumentiert und unverständlich» beschrieben werden. Sie wirken wie Fremdkörper, widersprechen der direkten Lastabtragung und beeinträchtigen die optische Durchlässigkeit der Brücke. Die Gesamtlösung ist unterhaltsintensiv, und die Investitionskosten werden als hoch bewertet (Visualisierung: Marc Mimram, F-Paris)

der Brücke, in den Feldern mit offenem, doppeltem Plattenbalkenquerschnitt, ist für die Unterhaltsarbeiten an den Werkleitungen eine Hebebühne erforderlich.

Die Projektierung der neuen Aarebrücke beginnt im Februar 2009. Die Realisierung als Teil des Bypass Thun Nord ist ab Ende 2013 geplant, sodass die Inbetriebnahme voraussichtlich im Jahr 2016 erfolgt. Die Baukosten betragen rund 22 Mio. Franken und wurden im Jurybericht als günstig bewertet.

WEITERBEARBEITUNG

1. Rang: Ingenieure: Bänziger Partner AG, Chur; Architektur: Corinna Menn, Chur

ÜBRIGE TEILNEHMENDE

2. Rang: Ingenieure: Theiler Ingenieure AG, Thun, dsp Ingenieure und Planer AG, Greifensee; Architektur: Eduard Imhof, Luzern, B+S AG, Bern, Bügger Architekten AG, Thun, 4d AG, Bern, Jürg Hänggi Raumplanung + Beratung, Bern

3. Rang: Ingenieure: Lurati Muttoni Partner SA, Mendrisio; Guscetti & Tournier SA, Carouge; Architekten: Brauen + Wälchli, Lausanne

4. Rang: Ingenieure: Marc Mimram, F-Paris, T-Ingénierie SA, Genève, Bächtold & Moor AG; Architektur: ADR AG und Georges Descombes, Genève

JURY

Preisgericht: Markus Wyss (Vorsitz), Pierre Feddersen, Hans Rudolf Feller, Ueli Marbach, Jolanda Moser, Rudolf Vogt, Willi Stucki, Jürg Zingg

Experten: Beat Aeschbacher, Urs Fischer, Hanspeter Frutigen, Hansueli Graf, Rudolf Müller, Matthias Wehrli

PREISGEKRÖNTE MELEZZABRÜCKE



01 Sprengwerk der Melezzaabücke im Centovalli
(Bild: Pedrazzini / De Giorgi & Partners)



02 Das Lehrgerüst erlaubte einen Neubau neben der alten Brücke, unabhängig vom Pegelstand der gestauten Melezza
(Bild: Dario Somaini, Grono)

PROJEKTVERFASSER

Bauherren

Canton Ticino / Divisione delle costruzioni

Ingenieure

ARGE De Giorgi & Partners Ingegneri Consulenti SA, Muralto / Ingegneri Pedrazzini sagl, Lugano

Architekt

BASERGA MOZZETTI architetti, Muralto

Ausführende Firma

ARGE F.lli Somaini SA, Grono / Muttoni SA, Bellinzona

Der erste Preis für herausragende Leistungen im konstruktiven Ingenieurbau des Verlags Ernst & Sohn ging an das Tessiner Ingenieurteam von Ingegneri Pedrazzini aus Lugano und De Giorgi & Partners Ingegneri Consulenti aus Muralto für ihre Brücke über die Melezza.

(cvr) Auch in Deutschland gibt es Bemühungen, die Akzeptanz und die Würdigung klassischer Bauingenieurleistungen zu erhöhen. Der Ingenieurbaupreis des deutschen Fachverlags will dazu beitragen, indem er herausragende Lösungen auszeichnet, die in enger Zusammenarbeit mit Bauherren, Architekten und allen am Bau Beteiligten entstanden sind.

Eine unabhängige Jury, besetzt mit Fachleuten aus Ingenieur- und Architekturbüros, Universitäten, Industrie, Verwaltung und Verbänden, ermittelte aus 37 deutschen, österreichischen und Schweizer Projekten den Preisträger. Dabei bewertete sie jeweils die gesamte Baumaßnahme nach funktionalen, technischen, wirtschaftlichen und gestalterischen Gesichtspunkten, wobei eine besondere Ingenieurleistung erkennbar sein musste. Aspekte der technischen Ausführung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit standen im Vordergrund.

Die ausgezeichnete Melezzaabücke in Borgnone-Palagnedra ersetzt eine alte Bogenbrücke aus den 1950er-Jahren. Als Strassenbrücke mit einer Hauptspannweite von etwa 50m, einer Breite von 4.5m und einer Gesamtlänge von 103m überbrückt sie ein tief eingeschnittenes Tal und fügt sich mit minimalen Eingriffen in die Landschaft ein.

Die Jury lobt, dass sich die aus einem selektiven Projektwettbewerbsverfahren im Jahr 2005 hervorgegangene Konstruktion durch eine Einheit von Tragwerk und Gestalt auszeichnet. Sie erfüllt damit in herausragender Weise die Bewertungskriterien des Ingenieurbaupreises.

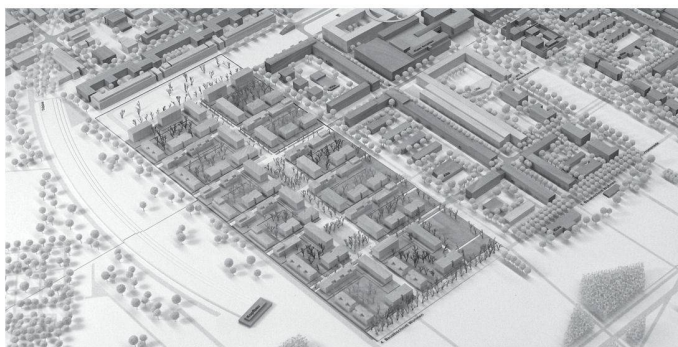
Das in Längsrichtung leicht geneigte, schlanke Sprengwerk aus vorgespanntem Stahlbeton ist im Bereich der Pfeilerfüsse eingespannt und auf den Widerlagern schwimmend gelagert. Durch die Rahmenwirkung des Tragwerks ist die Längsstabilität gewährleistet. Die Querstabilität ist durch die Scheibenwirkung der an beiden Widerlagern fixierten Fahrbahnplatte gesichert.

Um Unterhaltsarbeiten zu minimieren und zu vereinfachen, verzichteten die Projektverfasser auf Fahrbahnübergänge. Die Zwängungen, die dadurch entstehen können, werden von der entsprechend dimensionierten Tragkonstruktion aufgenommen.

Der Überbau ist mit einer einzigen, zentralen Rippe gestaltet, worin die Vorspannkabel verlegt sind – eine optimale Lösung in Bezug auf die Ausführung und die Dauerhaftigkeit: Es war nur ein einzelner Betonvorgang notwendig, und die Konstruktion ist vor Witterung geschützt.

Eine Besonderheit bei der Ausführung stellte die Unternehmervariante mit einem Lehrgerüst dar, die den Bau unabhängig vom Pegelstand der gestauten Melezza machte: Eine Stahlrahmenkonstruktion war auf den beiden Strebenfundamenten aufgelagert und mit Zugstangen an die Ufer zurückgebunden – so konnte auf eine dreiwöchige Absenkung des Palagnedraustausees verzichtet werden.

Weitere Informationen: www.ingenieurbaupreis.de



01 1. Rang:
ASTOC Architects & Planners, D-Köln; Iohrer.hochrein landschaftsarchitekten, D-München (Modellfoto: MRG Massnahmeträger München-Riem)

KORRIGENDA

Im TEC21 7/2009 ist uns auf Seite 6 im Artikel «Letzter Bauabschnitt München Riem» leider ein Fehler unterlaufen. Durch einen Verknüpfungsfehler wurde das Modellfoto eines dritten Platzes doppelt abgebildet. Das unterschlagene Modellfoto des erstplatzierten Projekts reichen wir hiermit nach. Wir entschuldigen uns bei den Planenden und unseren Lesern und danken für die zahlreichen Hinweise.