

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 21

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **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.

INHALT: Wettbewerb für eine Strassenbrücke über die Aare in Bern. — «Unsere Wohnung» — unsere Wohnung? — Der Rolls Royce Flugmotor Merlin XX. — Mitteilungen: Neuer Haustyp für ländliche Siedlungen. Kurse über Menschenbehandlung und Menschenführung. Deutsche Techn. Zeitschriften. Verstellpropeller für Motorschiffe. Selbstschmierende Schleifeinsätze für Stromabnehmer. Der Sternmotor in Block-

form für Landfahrzeuge. Schweiz. Azetylen-Verein. Eidg. Techn. Hochschule. — Nekrologe: Fritz Widmer. — Wettbewerbe: Gemeindeverwaltungsplan Binningen. Kathol. Kirche St. Gallen-Ost. Cité paroissiale in Fribourg-Pérolles. Bebauungsplan Zollikon. — Literatur.

Mitteilungen der Vereine.  
Vortragskalender.

Band 121

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 21



1. Rang (6000 Fr.), Entwurf Nr. 9. Verfasser Ing. Dr. E. Burgdorfer & F. Lauterburg, mit Arch. A. Wildbolz (Bern). — Gesamtbild aus Süden

## Wettbewerb für eine Strassenbrücke über die Aare in Bern

im Zuge Eigerplatz-Wabernstrasse-Kirchenfeldstrasse

So vielversprechend die Ausschreibung dieses gesamtschweizerischen Wettbewerbs war, so widerspruchsvoll und wenig einleuchtend ist das Ergebnis. Es handelte sich um einen ausgesprochenen, auf Hochschulabsolventen beschränkten *Ingenieur-Wettbewerb*, was auch in der Berufung der vier im Brückenbau massgebenden Ingenieur-Professoren ins Preisgericht zum Ausdruck kommt. Als massgebende Richtlinie für die Projektierung nennt das Programm in Art. 7: «Besonderer Wert ist auf das gute Einfügen des Bauwerks in das Stadtbild und auf günstige Bau- und Unterhaltkosten zu legen.» Da die Oekonomie bei Ingenieurbauten eine selbstverständliche Forderung ist, muss aus ihrer Betonung in Art. 7 geschlossen werden, dass hier noch besonderer Wert darauf gelegt werde. Dies geht auch aus dem «Stadtbild» des industriellen Sulgenbachquartiers hervor, von dem den Bewerbern in den Unterlagen zwei Panorama-Photographien gegeben wurden, in die das Projekt einzuzichnen war (siehe obiges Bild). Daraus musste der in die stadtbaulichen Absichten der Stadt Bern nicht eingeweihte, nichtbernerische Architekt schliessen, es sei dies eben das massgebende «Stadtbild». Das unterstrich aber nochmals die besondere Forderung nach einem sparsamen Bauwerk, bei dem es sich eigentlich nur um einen 15 m hohen und 350 m langen Viadukt mit einer allein in Erscheinung tretenden Hauptöffnung über der Aare handelt.

Mit peinlicher Ueberraschung mussten daher über zwei Drittel der Bewerber, darunter manche sehr ernsthafte, sehen, dass sie *sang- und klanglos* in der Versenkung verschwunden waren, nachdem das Preisgericht zu Beginn seiner Arbeit *neue* «Stadtbauliche Richtlinien» aufgestellt hatte, in eklatantem Widerspruch zu dem lt. Programm massgebenden Art. 7 und den Photographien des Stadtbildes. Auch die Kosten haben keinen entscheidenden Einfluss ausgeübt. Wir kommen hierauf am Schluss zurück.

### Aus dem Bericht des Preisgerichts

Das Preisgericht für die Beurteilung der Entwürfe im Wettbewerb für eine Strassenbrücke im Zuge Eigerplatz-Wabernstrasse-Kirchenfeldstrasse versammelte sich am 5., 6. und 12. Februar und 5. und 6. März 1943 im Kunstmuseum in Bern. Es stellte fest, dass 50 vollständige Projekte rechtzeitig eingelangt sind. Die Vorprüfung in bezug auf die Einhaltung der Programmpunkte hatte das Tiefbauamt der Stadt Bern besorgt.

Nach einer allgemeinen Orientierung über die eingelangten Entwürfe und einem Augenschein im Wettbewerbsgebiet kam das Preisgericht dazu, folgende allgemeine Richtlinien für die Beurteilung der Projekte aufzustellen:

#### I. Stadtbauliche Richtlinien

1. Die Brücke hat sich harmonisch in das Stadtbild einzufügen.
2. Es ist *nicht* vom Aspekt des heutigen Quartierbildes auszugehen. Durch die *allfällig* später in Aussicht stehende Umwandlung des gegenwärtigen Industrieviertels in eine

grosszügige Erholungs- und Sportanlage besteht die *Möglichkeit* einer Befreiung des Brückenbildes von den jetzigen Industriebauten, sodass die Brücke einmal *von Widerlager zu Widerlager frei in Erscheinung treten kann* (Wir unterstreichen. Red.).

3. Aus diesen Ueberlegungen ergibt sich eine einheitlich gehaltene Brücke, die gleichzeitig die Freihaltung der Aareböschungen sichert, als beste Lösung.
4. Die Spannweiten der einzelnen Oeffnungen müssen in einem abgewogenen Verhältnis zur Höhenlage und Breite der Brücke stehen.

#### II. Technische Richtlinien

1. Die allgemeine bauliche Anordnung und Gestaltung, die statische Berechnung und die konstruktive Ausbildung des Tragwerkes haben die Grundsätze und Regeln des Massivbaues bzw. des Stahlbaues zu erfüllen.
2. Zu kleine Spannweiten ergeben schlechte Sichtverhältnisse unter der Brückenfahrbahn. Lösungen mit verhältnismässig kleiner Stützenszahl treten deshalb vorteilhaft in Erscheinung.
3. Eine Höherlegung der Fahrbahn-Nivelette über die gerade Verbindung A-B erscheint günstiger als eine Tieferlegung.
4. Das Anschneiden der Aareböschung durch Pfeilereinbau ist aus technischen Gründen abzulehnen.
5. Die Zahl der Trennfugen in der Fahrbahn ist möglichst zu beschränken.
6. Die Abdeckung der Gehwege und Radfahrstreifen mit fertig verlegten Einzelplatten ist unerwünscht. Sie kann höchstens über Leitungskanälen allenfalls von Vorteil sein.
7. Im Rahmen des gewählten Tragsystems ist auf eine möglichst wirtschaftliche Durchbildung des Bauwerkes Wert zu legen.

\*

*Gestützt auf diese Richtlinien sind 36 Projekte von der Prämierung und vom Ankauf ausgeschlossen worden. (Wir unterstreichen. Red.) Die verbleibenden 14 Projekte werden wie folgt beurteilt. Die angegebenen Kosten wurden auf einheitlicher Grundlage bereinigt.*

*Entwurf Nr. 9. Brücke mit vier Bogen-Oeffnungen zu je 75,60 m. Pfeilhöhen: 10,00, 11,00, 11,20 m. Massivbögen ohne Stahleinlagen. Hochwertiger Beton. Fahrbahnarmierung normaler Stahl. Flächengründung. Kosten 3723000 Fr.*

Der strenge Rhythmus der vierteiligen Bogenbrücke ist das hervortretende Merkmal dieses Projektes. Durch die gut abgewogenen Verhältnisse im Aufbau ist die Geschlossenheit des architektonischen Ausdruckes erreicht und die Brücke als einheitliches Bauwerk harmonisch in das Landschaftsbild eingeordnet. Die Teilung der Gewölbe in zwei nebeneinander liegende Zwillingbögen entspricht dem Bedürfnis nach einer Herabsetzung der Breitenwirkung der Gewölbe. Mit den der Gewölbeteilung entsprechenden leichten Tragwänden über den Zwillingbögen