

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111 (1993)
Heft: 26

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: 12.05.2025

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

Wettbewerbe

Weiterbearbeitung Überbauung am Aargauerplatz in Aarau

Die Firmen Eibetag AG, Aarau, und Hoch- & Tiefbau AG, Aarau, veranstalteten einen öffentlichen Projektwettbewerb für eine Überbauung am Aargauerplatz in Aarau. *Teilnahmeberechtigt* waren Architekten, die seit mindestens dem 1. Januar 1991 ihren Geschäftssitz in den Bezirken Aarau oder Lenzburg haben. Es wurden 16 Projekte beurteilt. Ende Juni 1992 konnte der Projektwettbewerb abgeschlossen werden. Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der drei erststrangierten Projekte mit der *Weiterbearbeitung ihrer Entwürfe zu beauftragen*:

Christian Zimmermann, Pet Zimmermann-de Jager, Aarau

Peter Frei, Christian Frei, Suhr

Christian Leuner + Bruno Trinkler, Aarau.

Die Expertenkommission empfahl mehrheitlich, die *Projektverfasser Peter und Christian Frei, Suhr*, zu beauftragen, ihren Entwurf weiterzuarbeiten.

Fachpreisrichter waren: Jacques Aeschmann, Olten; Fritz Althaus, Aarau; Felix Fuchs, Aarau; Prof. Jacques Schader, Zürich, Edi Suber, Olten.

Centro Lamone TI

Il comune di Lamone ha bandito un concorso a invito per la sistemazione urbanistica e architettonica dell'area centrale del comune. La giuria ha deciso di escluder un progetto dalla premiazione per violazione del bando.

1° premio (15 000 fr.): Claudio F. Pellegrini, Bellinzona

2° premio (12 000 fr.): Remo Leuzinger, Lugano

3° premio (3000 fr.): Milena Giannini, Lugano; collaboratore:

All'unanimità la giuria ritiene che il progetto 1 rango giustifica il conferimento del mandato di esecuzione al suo autore. Giuria: Attilio Grandi sindaco, Lamone; gli architetti Dario Franchini, Lamone, Benedetto Antonini, Muzzano, Christoph Dermitzel, Lugano, Claudio Negrini, Lugano, Vittorio Pedrocchi, Locarno.

Raiffeisenbank Merenschwand AG

Die Raiffeisenbank Merenschwand-Benzenschwil veranstaltete einen Projektwettbewerb auf Einladung unter sieben Architekten für den Neubau eines Bankgebäudes im historischen Dorfkern von Merenschwand. Ziel war es, eine bezüglich Ortsbild, Funktionalität und Nutzung gute Lösung zu finden. Ergebnis:

1. Rang (8000 Fr.): R. Dietiker, Brugg.

2. Rang (7000 Fr.): P. F. Oswald, Bremgarten.

3. Rang (5500 Fr.): H. Wyder + B. Frey, Muri.

4. Rang (4500 Fr.): V. Langenegger, Muri.

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, zwei bis vier Projekte überarbeiten zu lassen.

Fachpreisrichter waren: R. Guyer, Zürich; M. Pauli, Luzern; W. Felber, Aarau; Ch. Stahel, Windisch, Ersatz.

Überarbeitung Neubau Realschulanlage Tobel TG

Die Oberstufenschulgemeinde Affeltrangen veranstaltete unter zehn eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb für einen Neubau der Realschulanlage in Tobel. Ende Januar wurde der Wettbewerb abgeschlossen. Die Verfasser der drei erststrangierten Projekte wurden zu einer Überarbeitung eingeladen: Stutz und Bolt, Winterthur; Widmer und Davi, Frauenfeld; Kräher, Jenni + Partner, Frauenfeld.

Die Jury beschloss, *das Projekt der Verfasser Widmer und Davi, Frauenfeld, zur Weiterbearbeitung zu empfehlen*. Fachpreisrichter waren: Felix Loetscher, Rätterschen; Marianne Hui, Weinfelden; Hans Peter Oechsli, Schaffhausen; Peter Ribi, Dinhard; Andreas Kern, Frauenfeld, Ersatz; Hans Kunz, Winterthur, Ersatz.

»Werkhofareal Wüthrich AG«, Wängi TG

Die Firma Wüthrich Bauunternehmung AG veranstaltete unter zehn eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb für die Überbauung des Werkhofareals. Es wurden neun Projekte beurteilt. Während der Bearbeitungsphase musste der Veranstalter von einem Teilnehmer eine Absage entgegennehmen.

1. Preis (8000 Fr.): Thomas Hasler, Frauenfeld; Mitarbeiterin: Astrid Stauffer

2. Preis (7000 Fr.): J. Gundlach+R. Grandits, Frauenfeld

3. Preis (6000 Fr.): Architektengemeinschaft Area Cerfeda, Fent Zollinger, Winterthur, A.+R. Almer, Wängi; Berater Energiekonzept: Kurt Egger, Tänikon; Fredi Frommenwiler, Kreuzlingen

4. Preis (3000 Fr.): Pius R. Gemperli, St. Gallen; Mitarbeiter: Urs Ramstein, Bruno Bottlang

5. Preis (2000 Fr.): Joachim Mantel und Team, Winterthur; Mitarbeiter: Hansjürg Waser

Das Preisgericht empfahl dem Veranstalter, die Verfasser der drei erststrangierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren Roland Leu, Wetzikon; Kurt Huber, Frauenfeld; Johann Frei, Winterthur; Werner Müller, Ersatz, Frauenfeld.

Dienstleistungsgebäude ABB, Baden

Bei der Bekanntgabe des Ergebnisses in Heft 23/93 auf den Seiten 411 und 412 ist uns leider ein Fehler bei der Nennung von Mitarbeitern unterlaufen. Die korrekte Verfasserangabe lautet: Projekt *Theo Hotz AG*, Zürich, (zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen); *Theo Hotz*; Mitarbeit: *Heinz Moser, Stefan Adler, Martina Koeberle*.

Sede dei nuovi uffici comunali di Poschiavo GR

Der in Heft 24 auf Seite 442 angekündigte Wettbewerb ist verschoben worden. Er wird zu einem späteren Zeitpunkt an dieser Stelle neu ausgeschrieben.

Zentrum/Bahnhof Gümligen

Die Einwohnergemeinde Muri bei Bern, die Schweiz. Bundesbahnen, der Regionalverkehr Bern-Solothurn und die Grundeigentümer Frick & Co. und Baugesellschaft Zähringer AG veranstalten einen öffentlichen Ideenwettbewerb, um für den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Gümligen ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erhalten.

Teilnahmeberechtigt sind Architektinnen und Architekten, welche mindestens seit dem 1. Januar 1993 im Kanton Bern Geschäftssitz haben oder heimatberechtigt sind. Zudem werden 7 Architekturbüros aus den übrigen Kantonen eingeladen.

Fachpreisrichter sind Jean Michel Bringolf, SBB Kreis I, Lausanne, Franz Eberhard, Stadtbaumeister St. Gallen, Daniel Herren, Bern, Daniel Reist, Basel, Adolf Steiner, Steffisburg, Hans Stieger, GD SBB Bern, Alain Tschumi, Biel, Mathias Wehrli, Bern. Ersatz: Hanspeter Liechti, Bern. Für die *Prämierung* von 7 bis 9 Projekten steht eine Gesamtsumme von 120 000 Franken zur Verfügung.

Für einen weiteren Bereich um den Bahnhof sollen städtebauliche Entwicklungsvorstellungen erarbeitet werden. Für den engeren Bereich um den Bahnhof geht es darum, ein Konzept für die Gestaltung, Organisation und Nutzung von Bauten und Aussenraum zu finden.

Das Programm kann kostenlos bei der Bauverwaltung Muri, Thunstrasse 74, 3074 Muri, bestellt werden. Die schriftliche Anmeldung hat bis zum 16. Juli 1993 mit Nachweis der Teilnahmeberechtigung zu erfolgen. Gleichzeitig ist eine Depotgebühr von 400 Franken zu hinterlegen, zahlbar auf PC-Konto 30-1326-5, Finanzverwaltung, 3074 Muri bei Bern, mit dem Vermerk «Ideenwettbewerb Zentrum/Bahnhof Gümligen».

Termine: Fragestellung bis 10. August 1993, Ablieferung der Arbeiten bis 15. Oktober 1993, der Modelle bis 30. Oktober 1993.

Brückenwettbewerb, Bewerbung

Strecke Basel SBB – Basel DB, Neubau 2. Rheinbrücke Basel

Die strategische Planung der Schweizerischen Bundesbahnen und der Deutschen Bundesbahn basiert auf einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der Strecke Ofenbourg – Basel Bad. Bahnhof und dem Netz der SBB. Um den zu erwartenden Verkehr aufzunehmen, soll die Strecke Basel Bad. Bahnhof – Gellert auf 4 Spuren ausgebaut werden mit einem neuen zweigleisigen Rheinübergang.

Die SBB veranstalten einen anonymen Projektwettbewerb gemäss SIA-Ordnung 153 für Bauingenieurwettbewerbe.

Wettbewerbsablauf: Das provisorische Wettbewerbsprogramm und die Unterlagen für die Präqualifikation werden den Interessenten auf Anfrage (Ingenieurbüro A. Aegerter

& Dr. O. Bosshardt AG, Hochstrasse 48, Postfach, 4002 Basel, Fax 061 421 75 15) zu gestellt. Die Bewerber werden vom Veranstalter aufgrund des Vorauswahlverfahrens ermittelt und zum Wettbewerb eingeladen. Es ist vorgesehen, ca. 5 Bewerber einzuladen.

Teilnahmeberechtigung: Um die Teilnahme können sich Ingenieure oder Ingenieurge-

meinschaften bewerben. Der Beizug eines Architekten für die Gestaltung und der eines Unternehmers für Ausführungsfragen wird sehr empfohlen.

Die Berechtigung zur Teilnahme wird vom Nachweis einer Niederlassung seit 1. Januar 1991 in der Schweiz oder in der Bundesrepublik Deutschland abhängig gemacht. Bei Arbeitsgemeinschaften bezieht sich dieser

Nachweis auf alle beteiligten Partner der Gemeinschaft.

Mit der Bewerbung um Teilnahme sind Angaben über Rechtsform, Sitz, Federführung und Zusammensetzung der beigezogenen Fachleute, der Arbeitsgemeinschaft und die üblichen Referenzen bis 30. Juli 1993 einzureichen an: SBB, Hauptabteilung Bau Kreis II, Postfach, 6002 Luzern.

Wettbewerb Seebrücke, Luzern

Die Stadt Luzern veranstaltete einen Projektwettbewerb für den Neubau der Seebrücke unter sieben eingeladenen Gemeinschaften von Ingenieuren und Architekten. Ergebnis:

1. Preis (60 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): H. P. Ammann + P. Baumann, Architekten, Luzern; Entwurf: E. Imhof; Bänziger + Bacchetta + Partner, Ingenieure, Zürich; Berchtold + Eicher, Ingenieure, Zug; Dr. P. Ritz + Dr. B. Zimmerli, Ingenieure, Luzern; Fietz + Leuthold AG, Zürich, berat. Bauunternehmung.

2. Preis (27 000 Fr.): Ueli M. Eggstein, Ingenieur, Luzern; H. Rigendinger, Ingenieur, Chur; Ammann AG, Ingenieure, Luzern; Hans Eggstein + Walter Rüssli, Architekten, Luzern

3. Preis (22 000 Fr.): Santiago Calatrava Valls SA, Ingenieur, Zürich; Mitarbeiter: P. Carmona, J. Gimmi, H. P. Müller, I. Bartal, P. Lüthi, M. Wagner, M. Lehmann

4. Preis (17 000 Fr.): WGG Ingenieure, K. Weiss, R. Guillod, R. Gisi, H. Schnetzer, Basel; Marques & Zurkirchen, Architekten, Luzern; CSD Colombi Schmutz Dorthe AG, Ingenieure Geologen, Umweltspezialisten, Kriens

5. Preis (14 000 Fr.): Frey & Schwartz, Ingenieure, Zug; Grignoli-Martinola-Muttoni, Ingenieure, Lugano; Aurelio Galfetti, Architekt, Lugano; H. Hatt-Haller AG, Tiefbau, Zürich; Eduard van Randen, Lehrgerüstbau, Stallikon; Giuliano Anastasi, Ingenieur, Ascona, Ingenieur-Planung AG; R. Studer, Ingenieur, Eschenbach; Kümmler + Matter SA, Pregassona

6. Preis (12 000 Fr.): Andy Raeber & Hugo Sieber; Andy Scheitlin & Marc Syfrig, Architekten, Luzern; Ernst Winkler & Partner AG, Ingenieure; Steiger und Baumann, Ingenieure; Geotest AG; Marti AG, Ingenieure; Roos & Partner, Ingenieure

7. Preis (8000 Fr.): Zanoni Architekten, Zürich/Luzern; C. Kühne, Oberägeri; H. H. Sallenbach, Ingenieure, Wallisellen; Naimi & Zadotti, Ingenieure, Erlenbach; P. Lendi, Ingenieur, Wolfhausen

Preisgericht: Werner Schnieper, Baudirektor der Stadt Luzern; die Ingenieure Michel Donzel, Bern, Hans Gut, Kantonsingenieur, Luzern, Heinrich Hofacker, Zürich, Peder Largiadèr, Stadttingenieur, Luzern, Prof.

Peter Marti, Zürich; die Architekten Michael Alder, Basel, Carl Fingerhuth, Basel, Manuel Pauli, Stadtarchitekt, Luzern, Prof. Flora Ruchat, Zürich, Beate Schnitter, Zürich; Claus Niederberger, Denkmalpfleger-Stv., Ersatz.

Zur Aufgabe

Der Perimeter umfasst die eigentliche Brücke mit den beiden Brückenköpfen.

Die bestehende Brücke wurde 1936 nach Plänen von Ingenieur *Hugo Scherrer* und in Anlehnung an Skizzen von Architekt *Armin Meili* erbaut. Dabei wurden die alten Fundamente der Eisenbrücke aus dem Jahr 1878 wiederverwendet und durch eine zweite Pfeilerreihe ergänzt, womit die Verbreiterung auf heutige Mass möglich wurde. Die heutige Brücke prägt in unverkennbarer Art das Stadtbild – ein Stadtbild, an das sich die Bevölkerung gewöhnt hat, und auf das sie, wie die bisherigen Diskussionen gezeigt haben, nur ungern verzichtet. Eine Hauptaufgabe des Wettbewerbes ist denn auch, eine konstruktiv optimale Brücke zu projektieren, die der besonderen Lage im Stadtbild ebenso gerecht wird wie die alte Brücke.

Technische Randbedingungen, Gestaltung

Im *Regelquerschnitt* beträgt die Breite über alles 26,60 m, analog der bestehenden Brücke. Auf der Bahnhofseite ist eine Aufweitung für die Platzierung einer Trenninsel vorgesehen. Diese Verbreiterung wird auch im Projekt für eine Sanierung berücksichtigt.

Die *Lage* und die *Nivellette* der heutigen Brücke sollen im wesentlichen übernommen werden. Geringe Abweichungen sind möglich. Das *Durchfahrtsprofil* für die Schifffahrt unter der Brücke muss in der Höhe mindestens dem heutigen im Mittelfeld entsprechen. Es muss bei Hochwasserstand eine Durchfahrts Höhe von mindestens 1,50 m bis 1,80 m verbleiben. Die Breite der Durchfahrt darf 8 m nicht unterschreiten. Im Bauzustand ist eine Durchfahrtsbreite von 6,00 m zu gewährleisten. Die minimale Durchfahrts Höhe im Bauzustand beträgt 1,50 m, gemessen ab dem höchsten Wasserstand der letzten 40 Jahre im betreffenden Monat.

Der vorhandene *Abflussquerschnitt* darf weder in der Breite noch in der Höhe ver-

kleinert werden. Der maximale Wasserdurchfluss beträgt 500 m³/s bei einem See stand von 435,36 m ü.M. (heutige Verhältnisse) resp. ca. 434,60 m ü.M. (nach einer geänderten Seeregulierung). Während der Bauzeit kann der Durchflussquerschnitt in den Monaten September bis März um 30% verringert werden. Die *Pfeiler* sind hydrodynamisch günstig auszubilden. Von diesen Bedingungen kann abgewichen werden, wenn hydraulische Nachweise mit detaillierten Wasserspiegelberechnungen unter Berücksichtigung des Pfeilerstaus erbracht werden. Die *Flusssohle* darf nicht verändert werden.

Die *Gestaltung der Brückenköpfe* ist grundsätzlich frei; den Anschlüssen an die Ufermauern sowie an die Quaianlage ist gebührend Rechnung zu tragen. Die Werkleitungen sind bei der baulichen Gestaltung sämtlicher Teile zu berücksichtigen. Den Elementen wie Brückengeländer, Beleuchtungskandelaber, Randabschlüsse, Beläge, Fahrleitungen und deren Masten etc. ist besondere Beachtung zu schenken.

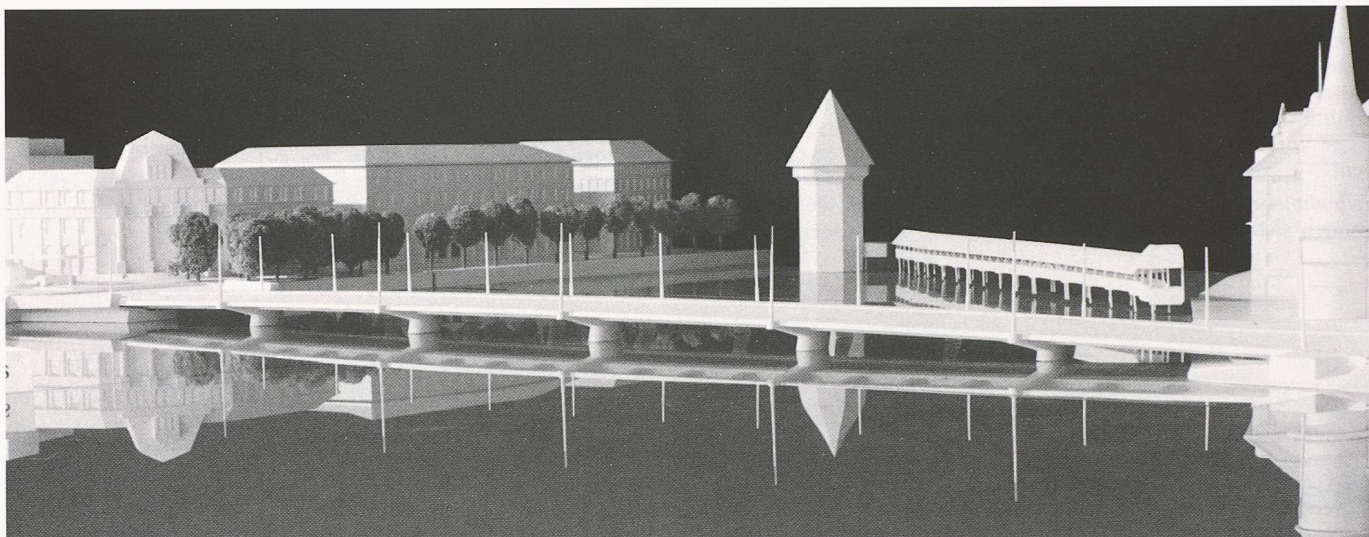
Bei der Projektierung ist darauf zu achten, dass die Nutzung der Verkehrsfläche jederzeit ohne wesentliche bauliche Veränderungen am Tragwerk, an der Isolation, an der Entwässerung etc. veränderten Bedürfnissen angepasst werden kann (z.B. Reduktion auf zwei Fahrspuren mit Verbreiterung der Trottoirs / Fahrspuren in Randlage etc.).

Die Wahl der *Baustoffe*, des *Tragsystemes* und dessen *Abmessungen* ist grundsätzlich frei.

Mit dem vorgesehenen *Bauvorgang* ist nachzuweisen, dass für den Fahrverkehr, mit Ausnahmen während Stunden, jederzeit zwei Fahrspuren pro Richtung von je mind. 3,00 m Breite zur Verfügung stehen. Für die Fussgänger sind in beiden Richtungen je mindestens 3,50 m breite Gehsteige zur Verfügung zu stellen, wobei Notstege vorgesehen werden können. Der bestehende *Baumbestand* ist dabei soweit möglich zu schonen.

*

Das vom Veranstalter auserwählte Projekt wird (vorbehaltlich der Zustimmung des Grossen Stadtrates) zusammen mit einem gleichzeitig auszuarbeitenden Projekt für die Sanierung der alten Seebrücke den Stimmberechtigten der Stadt Luzern zum Entscheid und Kreditbeschluss vorgelegt. Der Stadtrat beantragt alsdann dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates die vom Volk präferierte Ausführungsvariante zur Genehmigung und Aufnahme ins Mehrjahresprogramm für die Kantonsstrassen.



1. Preis (60 000 Fr., Weiterbearbeitung): Architekten: **H. P. Ammann + P. Baumann**, Luzern; Ingenieure **Bänziger + Bacchetta + Partner**, Zürich. **Berchtold + Eicher**, Zug; **Dr. P. Ritz + Dr. B. Zimmerli**, Luzern; **Fietz + Leuthold AG**, Zürich.

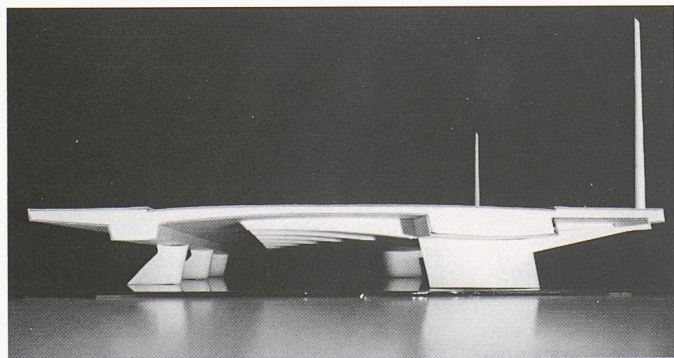
Beim Überbau handelt es sich um eine längs und quer vorgespannte Betonplatte mit zwei Längsunterzügen und voutenförmig auslaufenden Querrippen. Seeseitig sind fünf, reussseitig neun Pfeiler in einem Abstand von 29,4 bzw. 14,7 m angeordnet. Die Pfeiler weisen einen tropfenförmigen Vollquerschnitt auf und sind sowohl mit dem Überbau als auch mit den Banketten und dadurch mit den Pfählen monolithisch verbunden.

Pro Pfeiler werden zwei Bohrpfähle von der bestehenden Brücke aus erstellt. Die Bankette werden als vorfabrizierte Kästen eingeschwommen. Die beiden Widerlager sind auf Bohrpfählen fundiert. Der Überbau wird mit einem konventionellen Lehrgerüst in sechs Etappen hergestellt. Für die Bauzeit werden 30 Monate mit Winterpausen veranschlagt, wovon 18 Monate mit Umleitung über zwei 11,3

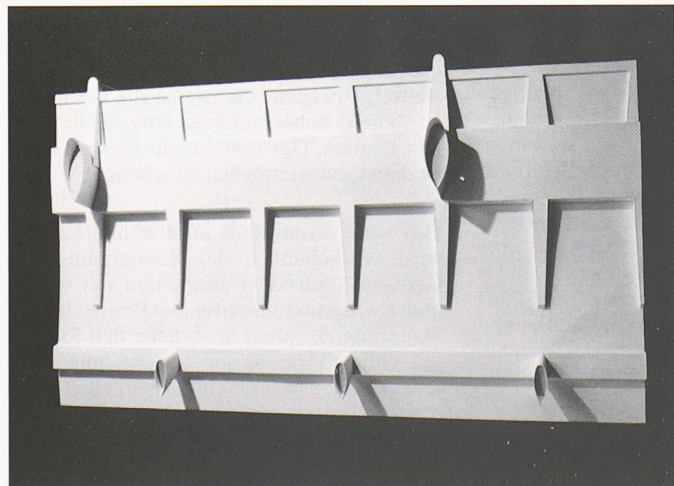
m breite Hilfsbrücken links und rechts der bestehenden Brücke.

Das Projekt zeigt seine formale Kohärenz und seine städtebauliche Angemessenheit durch die raffinierte Lösung des Brückenquerschnittes, welcher die gesamte Entwurfsidee zusammenfasst; es geht sowohl um eine zweckmässige Antwort auf die statischen Bedürfnisse als auch um eine überzeugende Reaktion auf die Komplexität des Ortes. Die sich am Rand verjüngende Brückenplatte erzeugt einen Abhebungseffekt, welcher auf die Transparenz zwischen Fluss- und Seebereich bzw. Altstadt und Quaiufer gezielt ist. Der räumliche Übergang wird durch die längsseitig unterschiedlichen Anordnungen der Brückenpfeiler deutlich abgeklärt. Bemerkenswert ist die Behandlung des Widerlagers auf der Nordseite. Das Quaiprofil wird kontinuierlich dem Flussbereich entlang eingefügt. Die gekonnte Ausgewogenheit und Leichtigkeit des Brückenbildes wird bis zum Geländedetail und die Beleuchtungsstruktur durchgeführt.

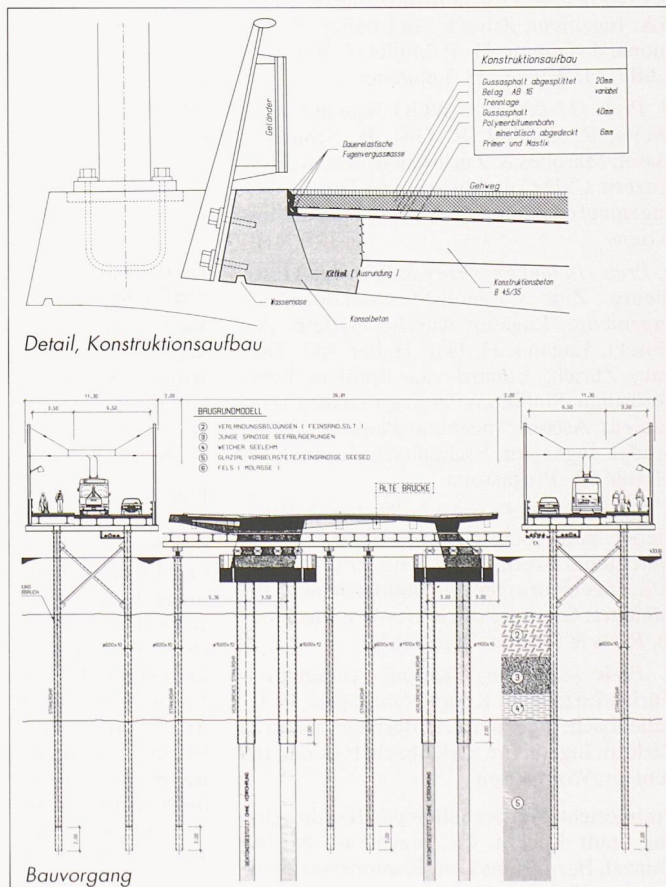
Das Projekt besticht durch die differenzierte Haltung gegenüber Fluss und See, gegenüber Altstadt und Neustadt, verbunden mit einer hervorragenden ingenieurmässigen Umsetzung.

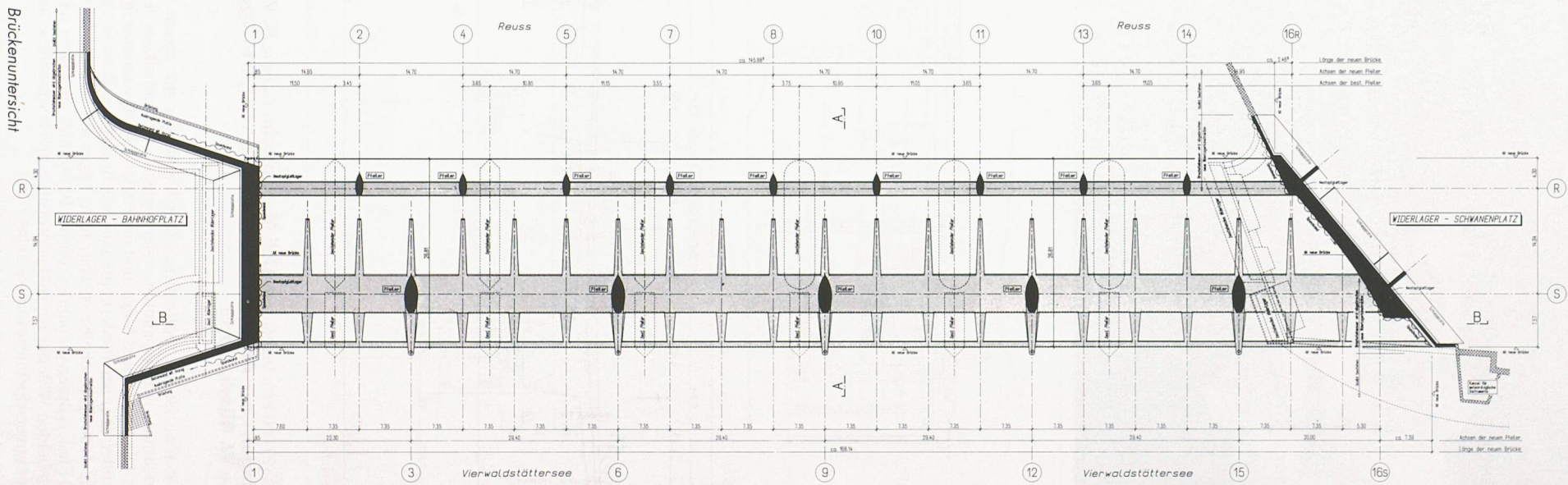
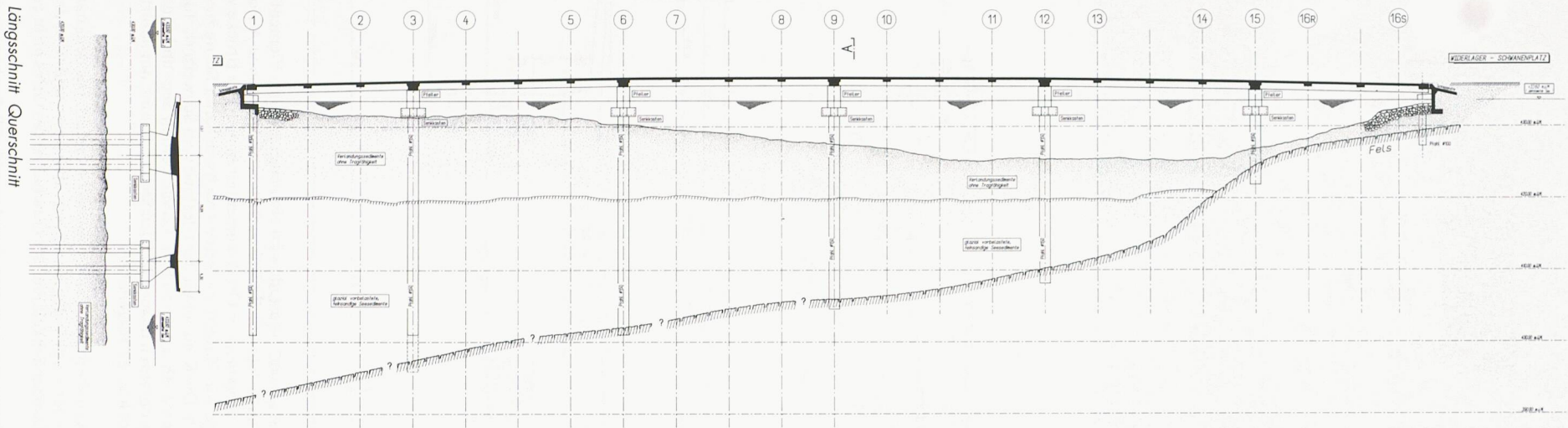


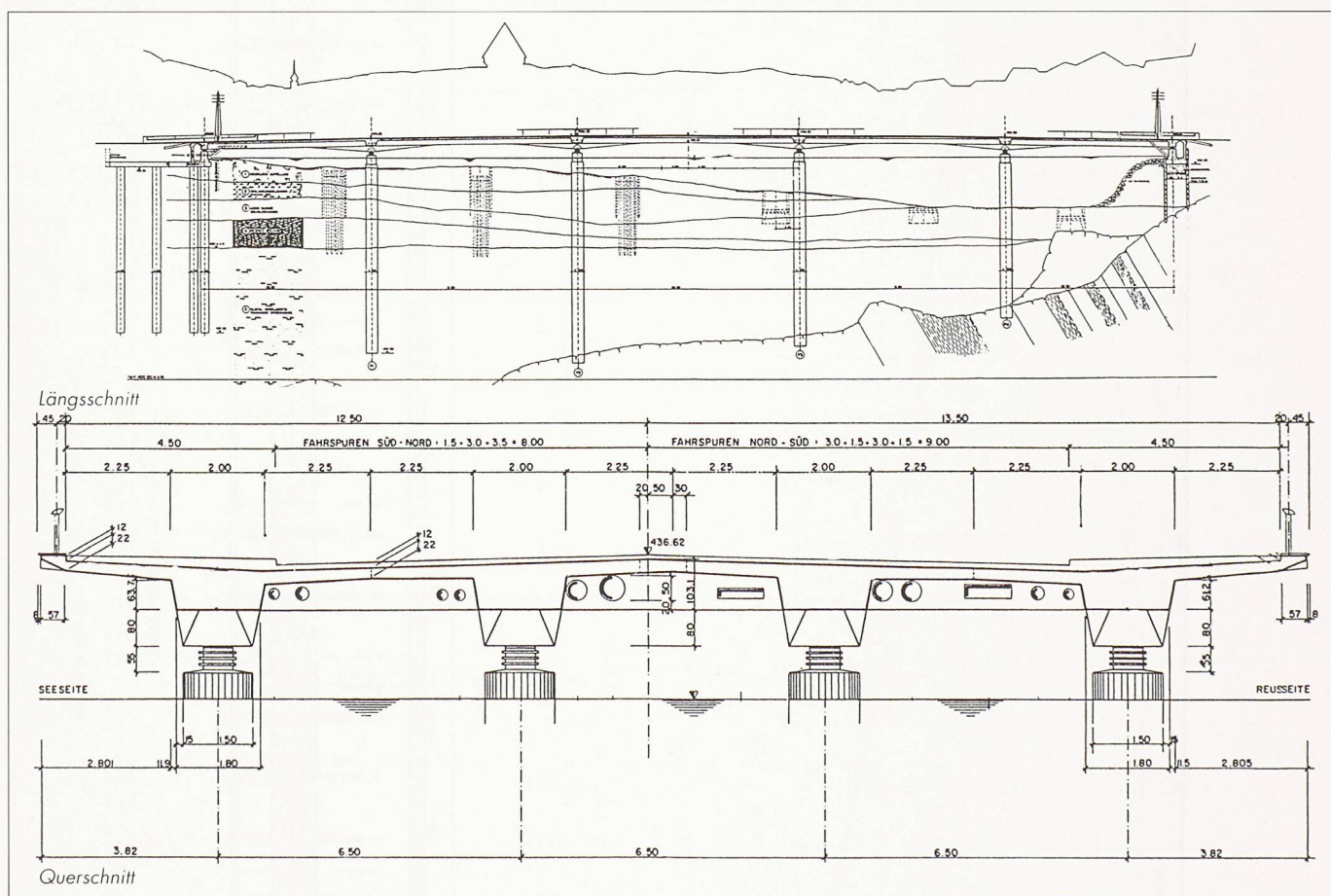
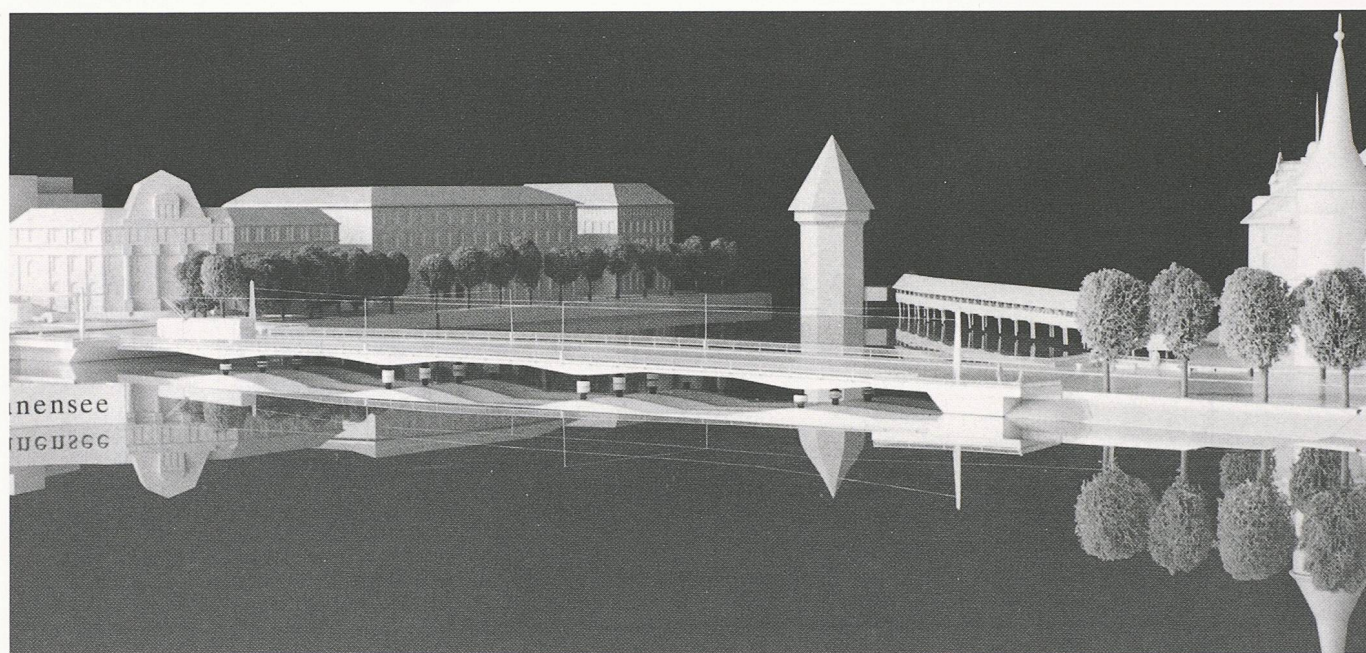
Modellquerschnitt



Modelluntersicht







2. Preis (27 000 Fr.): Ingenieure: **Ueli M. Eggstein**, Luzern; **H. Rigendinger**, Chur; **Ammann AG**, Luzern; Architekten: **H. Eggstein + W. Rüssli**, Luzern.

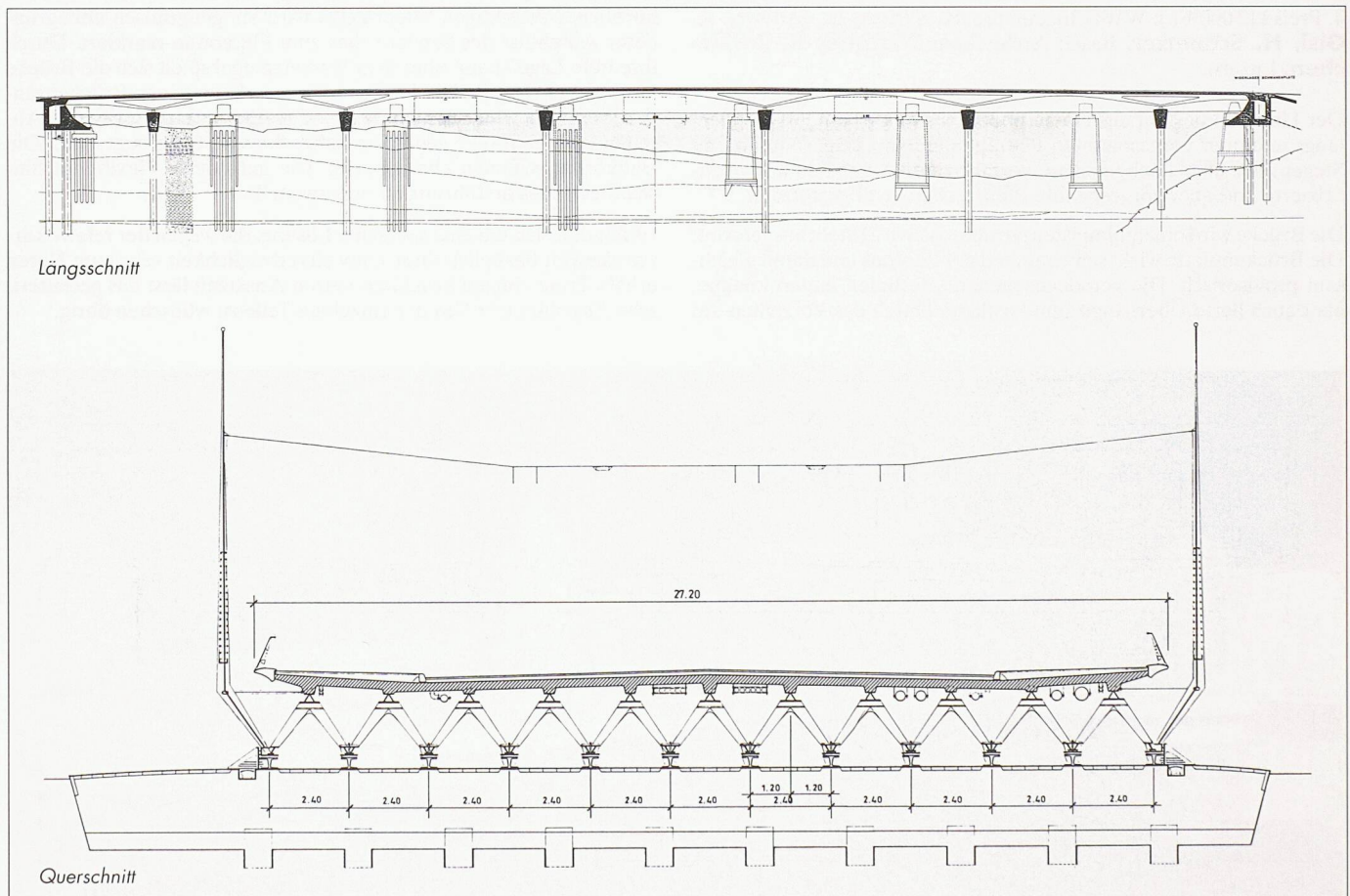
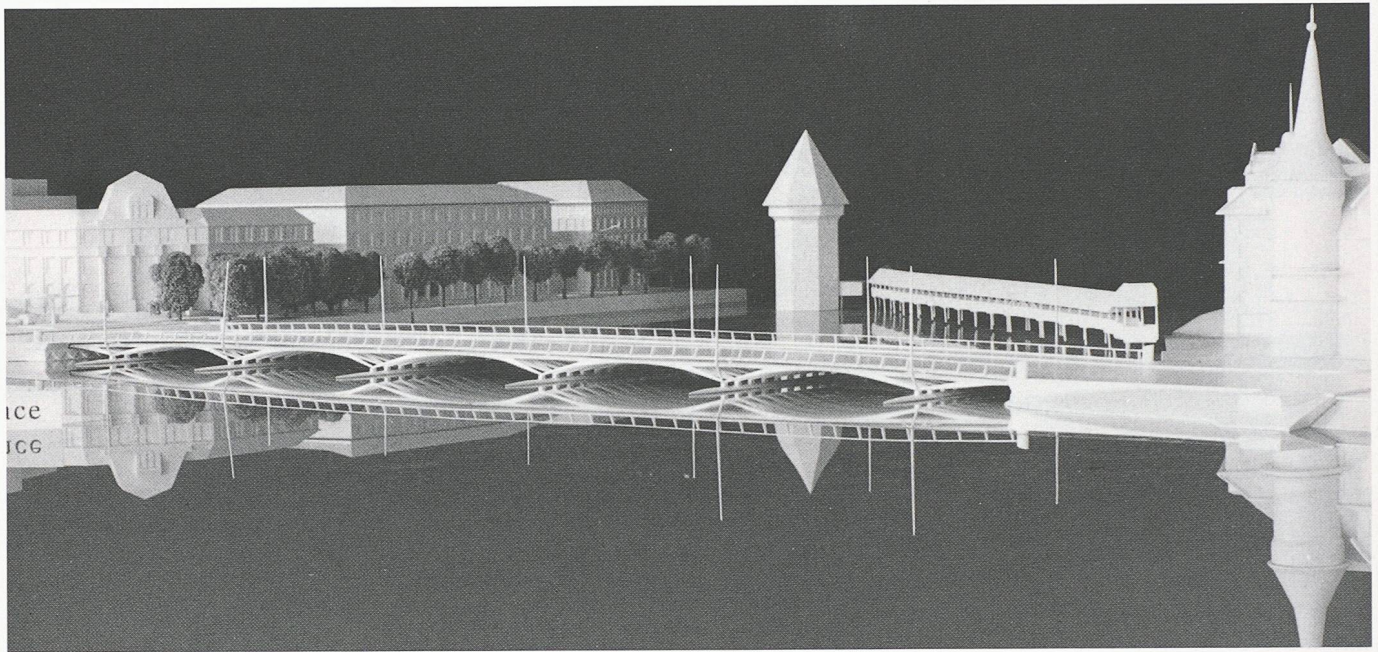
Der Überbau ist ein fünffeldriger Durchlaufträger mit einem in Längsrichtung vorgespannten, vierstegigen Plattenbalkenquerschnitt. Die 2 m breiten Stege sind im Pfeilerbereich voutenförmig ausgebildet; über den Pfeilerköpfen sind sie durch Querscheiben verbunden. Jede Querscheibe ist über feste Lager mit vier vorfabrizierten Pfeilerköpfen verbunden, die auf Bohrpfähle aufgesetzt sind. Bei den beiden Widerlagern sind je drei allseitig verschiebbliche und ein quer unverschiebliches Lager angeordnet.

Mit einem klaren und wirtschaftlichen Konzept wird die städtebauliche Situation sehr selbstbewusst bestimmt. Zwischen See und Fluss

sowie Altstadt und Neustadt wird ein neues urbanes Element eingesetzt, das mit seinen dramatischen Brückenköpfen seine Autonomie an diesem prominenten Ort dokumentieren will. Die Brücke wird zu einer Folge von Plätzen, die keinen nachweisbaren Bezug zum Festland haben. Die Kontinuität der Uferlinie vom Schweizerhofquai zur Altstadt wird jäh unterbrochen. Damit werden See- und Flussraum an einer geografisch unzutreffenden Stelle getrennt, der natürlich gegebene Trichter ist aufgehoben.

Der Brückenüberbau ist sauber durchkonstruiert. Die denkbare Haltung ist in der vorgeschlagenen Form überzogen und wird der Vielfalt der Massstäblichkeit und der Geschichte des Ortes nicht gerecht.

Es handelt sich um ein technisch und wirtschaftlich sehr engagiert bearbeitetes Projekt, das aber städtebaulich leider nicht überzeugt.



3. Preis (22 000 Fr.): **Santiago Calatrava Valls SA**, Zürich

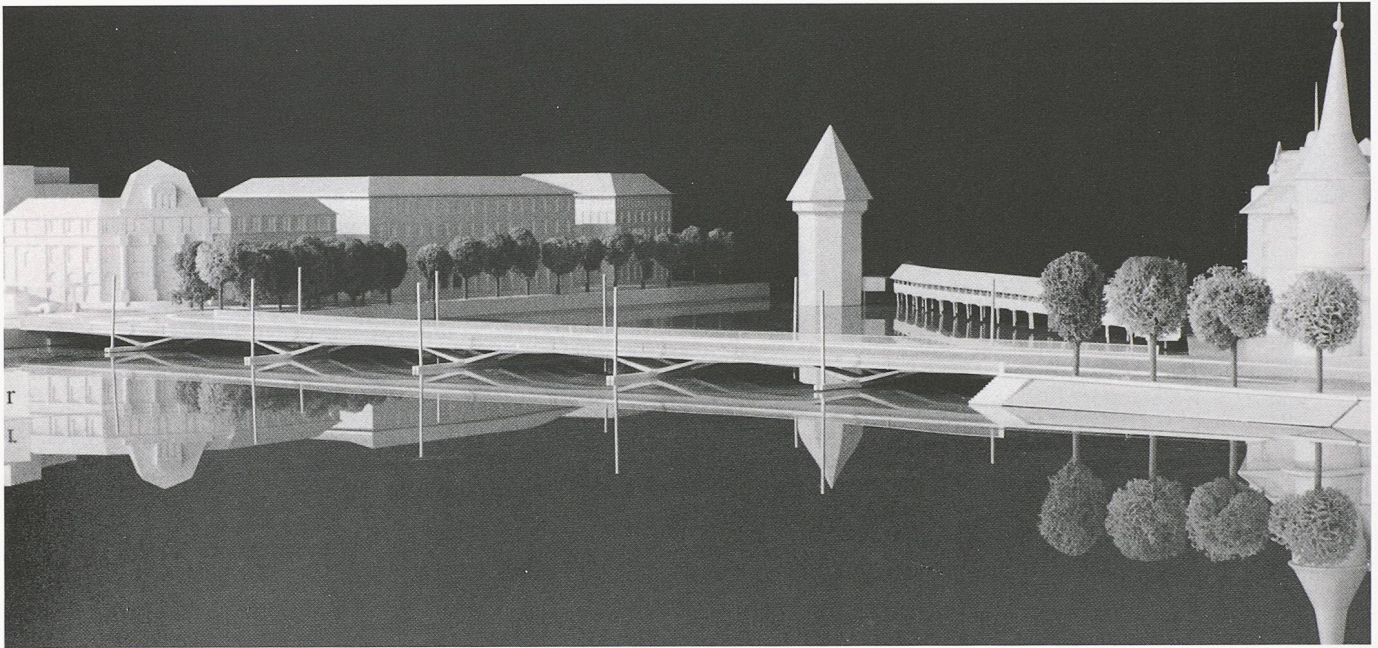
Der Überbau besteht aus einer 0,22 m dicken Betonplatte, die von 11 in einem Querabstand von 2,40 m angeordneten räumlichen Stahlträgern mit gespreizten Bogenfüssen getragen wird; in Längsrichtung wirkt die Platte in Verbund mit den Stahlträgern in den fünf zwischen 24,5 und 27,5 m langen Innenfeldern sowie in den beiden 11,7 m langen Endfeldern. Die Stahlträger sind mit den sechs Banketten über je 12 einseitig bewegliche Linienkipp-Gleitlager verbunden.

Aus dem Projektverhalten ist herauszulesen, dass der Verfasser die Seebrücke als räumliches Trennungselement zwischen Seebecken und Reussraum versteht. Der heutige Ausflussbereich bleibt verengt, der Seetrichter wird durch die Gestaltung der Brückenköpfe nicht erlebbar gemacht. Filigranität wird zum zentralen Thema gemacht.

Durch die Nähe zum Wasser ist aber ihre Feingliedrigkeit nur bedingt erlebbar. Aus städtebaulicher Sicht wird die Brücke eher zu einem auf sich bezogenen Objekt im Stadtraum. Dies reicht aber nicht aus, um der Komplexität des Ortes gerecht zu werden.

Eine Brücke als Objekt setzt voraus, dass ein räumlicher Dialog mit ihrer Umgebung entwickelt wird. Diesen Aspekten wird aber kaum Rechnung getragen.

Es handelt sich um ein sorgfältig ausgearbeitetes, statisch fein konstruiertes Projekt. Es entspricht jedoch nicht den Grundsätzen des modernen Brückenbaus. Das Projekt befriedigt sowohl aus städtebaulichen als auch aus konstruktiver Sicht nicht. Das beeindruckende Design hat wenig Bezug zur Umgebung. Es ist massstäblich verfehlt.



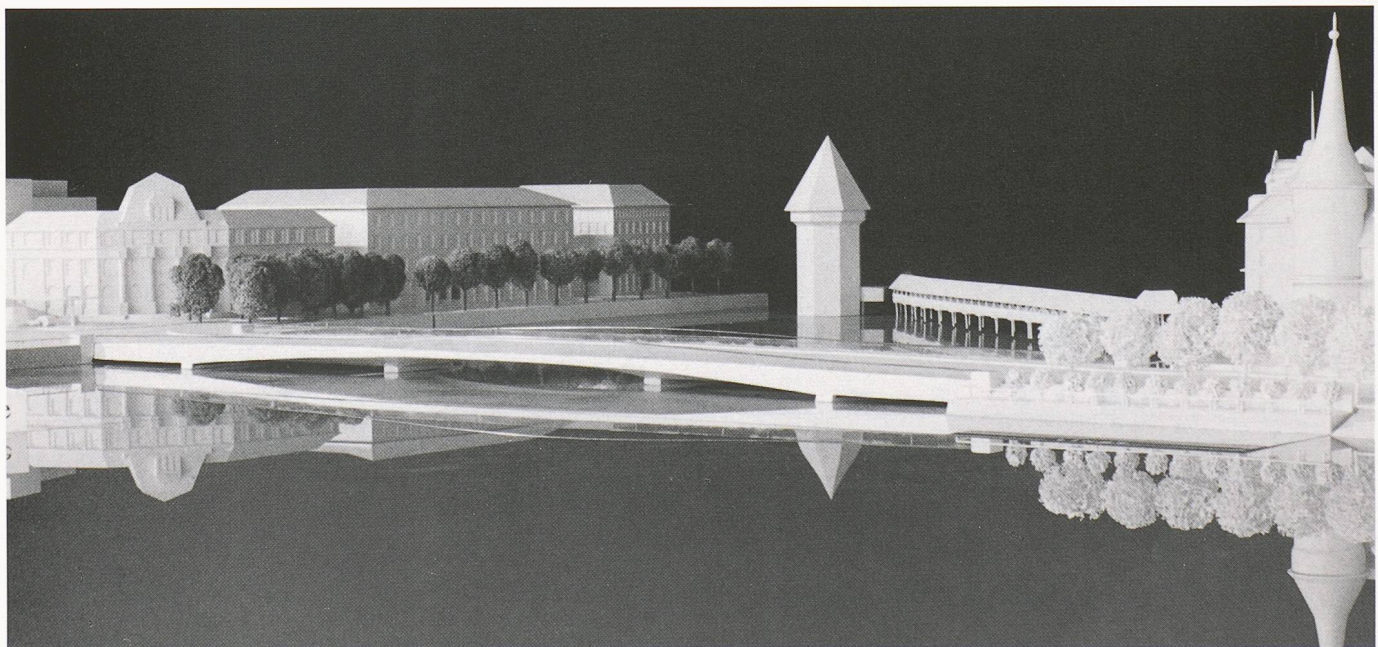
4. Preis (17 000 Fr.): WVG Ingenieure, **K. Weiss, R. Guillod, R. Gisi, H. Schnetzer**, Basel; Architekten: **Marques & Zurkirch**, Luzern.

Der Überbau besteht aus einem über sechs Felder durchlaufenden, längs und quer vorgespannten Plattenbalken mit vier 2,6 m breiten Stegen, der über flachgeneigte, vorgefabrizierte V-Stützen auf vorgefabrizierte und quer vorgespannte Pfeilerscheiben abgestützt ist.

Die Brücke wird mit minimalsten gestalterischen Mitteln ausgeformt. Die Brückenplatte wirkt schwimmend auf Pontons und damit gleichsam provisorisch. Die geradegezogenen Uferlinien bieten knappe, aber auch harte Übergänge zum Festland. Durch das Vorziehen des

nördlichen seeseitigen Widerlagers wird ein geografisch unbegründeter Abschluss des Seebereiches zum Flussraum markiert. Durch ihre tiefe Lage knapp über dem Wasserspiegel spielt sich die Brücke als Objekt herunter. Die im Grundriss geschwungenen Brückenränder lassen sich statisch nicht begründen. Der unkonventionelle Abschluss der Gehwege gegen die Fahrbahnzone überzeugt nicht. Die Baukosten scheinen eher günstig. Die geforderte Flexibilität hinsichtlich Verkehrsführung ist sichergestellt.

Es handelt sich um eine sparsame Lösung, die wegen der relativ kurzen Bauzeit bezüglich ihrer Umweltverträglichkeit sehr gute Noten erhält. Trotz einigen beachtenswerten Ansätzen lässt das gestalterische Zusammenwirken der einzelnen Teile zu wünschen übrig.



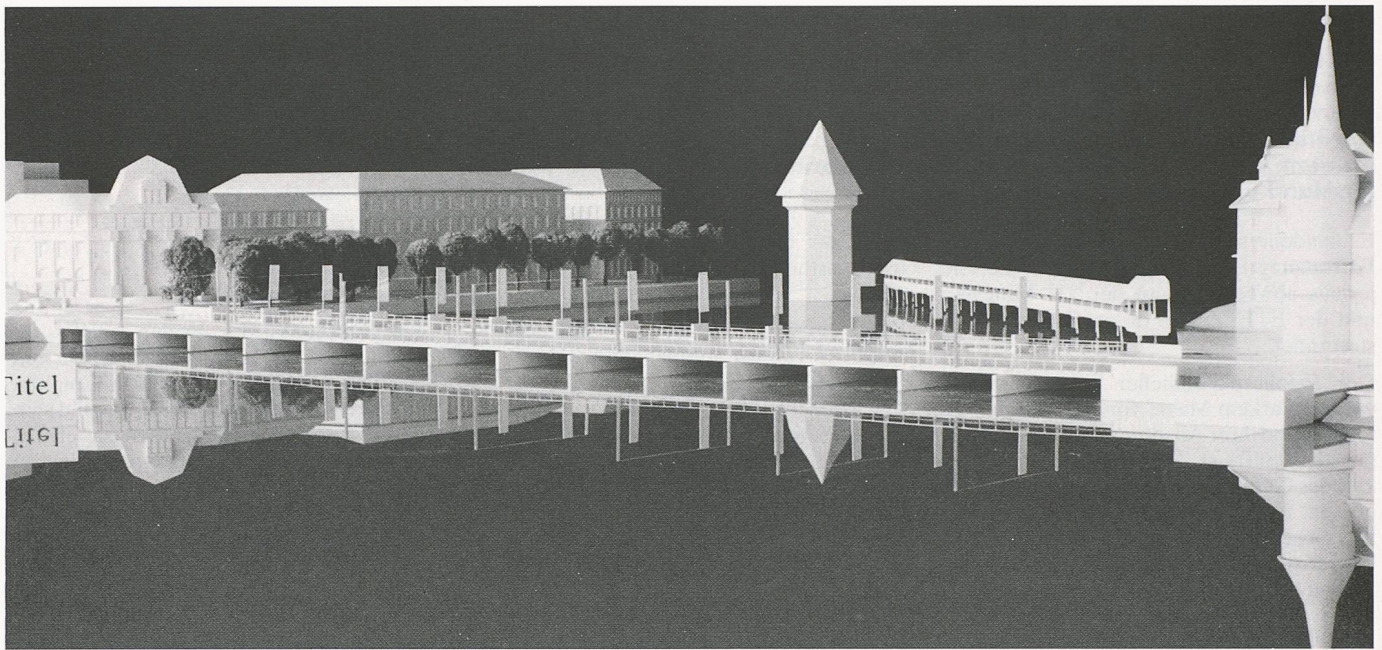
5. Preis (14 000 Fr.): Ingenieure: **Frey & Schwarz**, Zug; **Grignoli-Martinoia-Muttoni**, Lugano; Architekt: **Aurelio Galfetti**

Der Überbau besteht aus einer längs und quer vorgespannten, über fünf Felder durchlaufenden und im mittleren Bereich räumlich wirkenden Betonplatte mit vier Längsträgern. Die nach aussen geneigten äusseren beiden Längsträger verjüngen sich im Mittelfeld zu Konsolköpfen und bilden einen über eine Spannweite von rund 100 m flach gekrümmten, sichtbaren Bogen. Die mittleren beiden Längsträger verbreitern sich in den 29,7 m langen Zwischenfeldern und verjüngen sich im 42,4 m langen Mittelfeld auf eine min. Höhe von 1 m. Die Verfasser schlagen einen monolithischen Baukörper vor, der zwi-

schen zwei unterschiedlich behandelten Widerlagern eingesetzt wird. Das Brückenelement erscheint als eine schwere über dem Wasser schwebende Skulptur, ist aber für diesen Ort zu massiv. Während das südliche Widerlager städtebaulich gut gestaltet ist, kann der neue Platz in der Achse der Brücke am Nordufer nicht überzeugen.

Der scheinbar weit gespannte Bogen täuscht ein elegantes statisches Brückensystem vor. Das Resultat ergibt aber ein schweres, für den Unterhalt der Brücke und der Werkleitungen schlecht zugängliches Bauwerk. Es resultiert eine mittlere Umweltverträglichkeit.

Es handelt sich um ein eigenwilliges und innovativ gestaltetes Stück Ingenieurkunst, das aber an diesem Ort zu dominant auftritt.



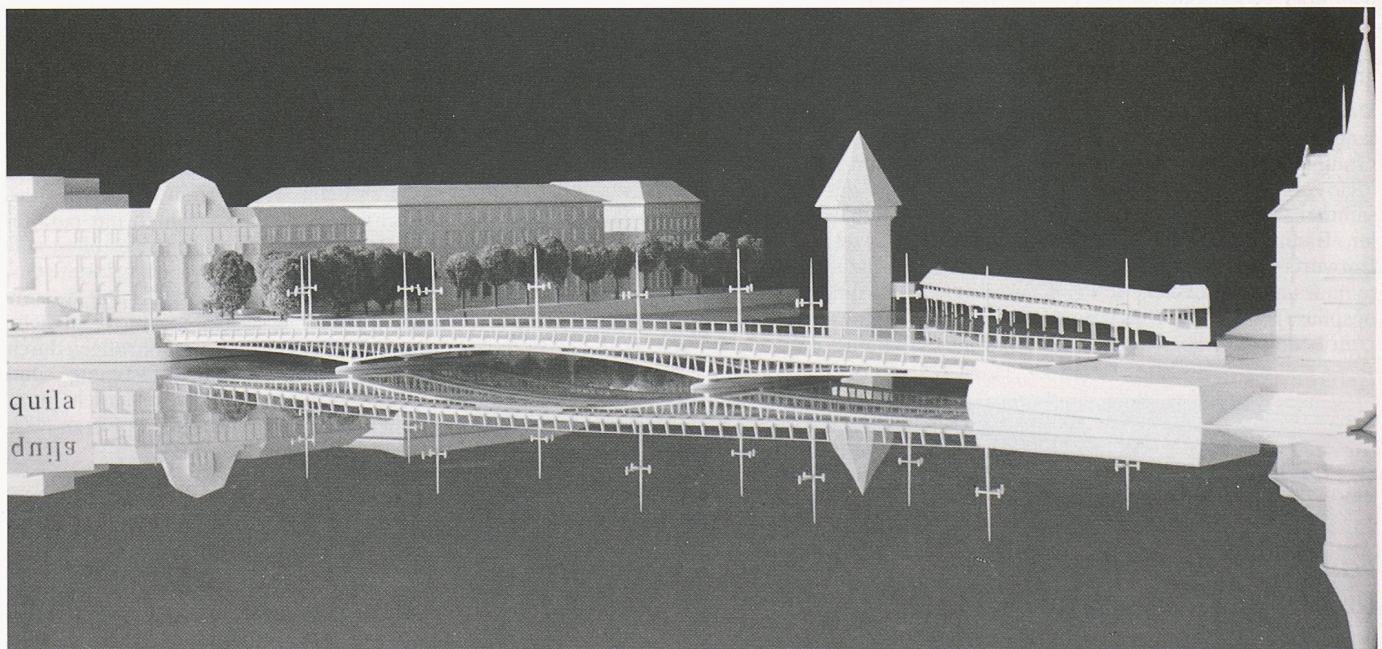
6. Preis (12 000 Fr.): Architekten: **A. Raeber & H. Sieber, A. Scheitlin & M. Syfrig**, Luzern; Ingenieure: **E. Winkler + Partner AG; Steiger & Baumann AG; Geotest AG; Marti AG; Roos & Partner.**

Der Überbau besteht aus zwei durch eine 3 m breite Öffnung getrennte, längs und zum Teil auch quer vorgespannte Vollplatten mit Breiten von 20,6 m (seeseitig) und 6,6 m (reussseitig). Die Platten laufen über Pfeilerscheiben durch, die in einem Abstand von 11 m angeordnet sind und sich über die ganze Brückenbreite erstrecken.

Das Projekt wird durch die Aufspaltung der Brücke in zwei nach Fussgänger und Verkehr getrennte Elemente charakterisiert. Architektonisch ist die Projektidee für diese flache Übergangssituation inter-

essant umgesetzt: Auf ein traditionelles Brückenbild wird verzichtet. Über zwei Plattformen, auf schleusenartigen Wandpfeilern, werden mit einer Mutterbrücke auf der Seeseite und einer Tochterbrücke auf der Flussseite urbane Verbindungen hergestellt. Das Projekt versucht den Übergang vom See zum Fluss zu thematisieren. Somit wird aber diese Schnittstelle, die seit Jahrhunderten durch die Kapellbrücke markiert ist, verschoben und durch die ebenfalls kleinmassstäblich gegliederte und konventionelle Brückenkonstruktion städtebaulich verunklärt. Leider wird die architektonische Grundidee nicht in eine ähnlich qualitätsvolle Baukonstruktion umgesetzt.

Die Idee wird als interessanter Ansatz berücksichtigt. Leider fehlt der formalen Umsetzung die notwendige Spannung.



7. Preis (8000 Fr.): **Zanoni** Architekten, Zürich/Luzern; **C. Kühne**, Oberägeri; Ingenieure: **H.H. Sallenbach**, Wallisellen; **Naimi & Zadori**, Erlenbach; **P. Lendi**, Wolfhuse

Der Überbau besteht aus zwei durch eine befahrbare Fuge getrennte, statisch in Querrichtung jedoch miteinander verbundene Brücken. Die beiden Brücken bestehen aus zwei aussenliegenden Stahlfachwerkträgern, die über drei Felder durchlaufen und mit der längs vorgespannten Fahrbahnplatte im Verbund wirken. Die 0,25 m dicke Betonplatte wird im Abstand von 2,4 m durch Stahlquerträger gestützt.

Beim Neubaukonzept wird auf Kontrast gesetzt. Zwei gleichwertige, deutlich ins Wasser vorgeschobene Brückenköpfe sollen den Ab-

schluss des Seebeckens und den Beginn des Flussraums markieren und gleichzeitig die vorgeschlagene Doppelfahrbahnplatte verkürzen. Es entsteht dadurch eine Einschnürung der Wasserfläche, die an dieser Stelle äusserst problematisch wirkt. Der Entwurf trägt der besonderen Form und Lage des Luzerner Sees somit keine Rechnung. Die starke Überhöhung des Brückenscheitels bewirkt ein visuelles Abdecken von wichtigen Teilen der Flussstadt.

Die Brücke erscheint an diesem Standort überinstrumentiert. Die sehr starke Symmetriewirkung ist nicht begründet. Die grosse Spannweite scheint unbegründet. Trotz sorgfältiger Durcharbeitung bleibt in diesem konstruktiv aufwendigen Vorschlag der Projektgedanke unklar.