

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 138 (2012)
Heft: 5-6: Verkehr in die Tiefe

Wettbewerbe

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](#)

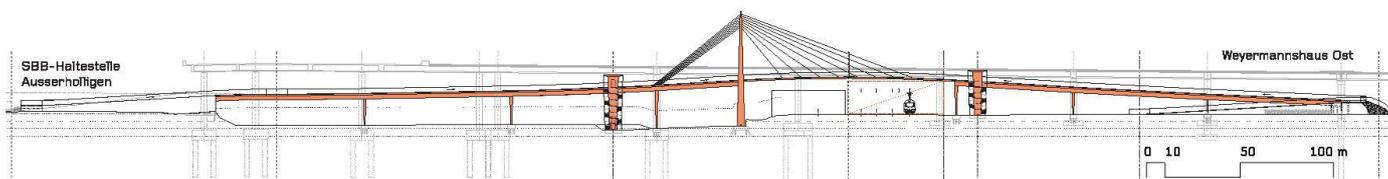
Terms of use

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: 15.07.2025

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

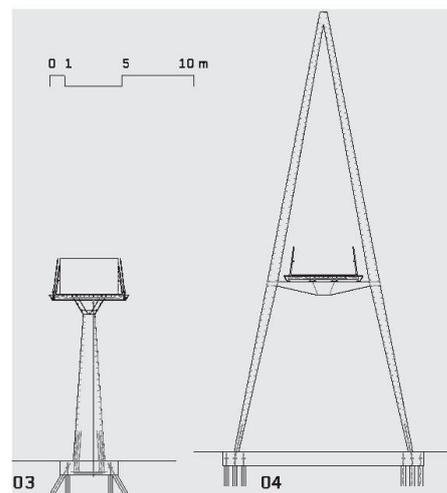
PASSERELLE AUSSERHOLLIGEN



01



01–04 «Durchblick» (Ulaga/Nord): Die beinahe 60m weit gespannte Schrägseilbrücke überbrückt ein Gebäude und die Bahnlinie. Sie ist aus wetterfestem Stahl konstruiert und schliesst an beiden Enden je an eine zwei- resp. eine dreifeldrige Balkenbrücke an. Die sorgfältig gestaltete Oberfläche gibt dem Bauwerk ein einheitliches Aussehen (alle Pläne + Visualisierungen: Projektverfasser)



Entlang dem Autobahnviadukt in Bern Ausserholligen soll eine Passerelle FussgängerInnen und Velofahrende vom Europaplatz direkt in das Gebiet Weyermannshaus Ost führen. Die Sieger des Projektwettbewerbs – ein Nachwuchsteam aus Basel – sehen dafür eine Schrägseilbrücke vor.

(af/cvr) Das Nachwuchsteam Ulaga/Nord gewann den Projektwettbewerb für die neue Passerelle für den Langsamverkehr in Bern Ausserholligen. Die Gemeinde Bern, vertreten durch das Stadtplanungsamt, schrieb einen selektiven Projektwettbewerb aus. Aus 26 eingegangenen – teils internationalen – Bewerbungen präqualifizierte die Jury fünf Teams und ein Nachwuchsteam für die anonyme Weiterbearbeitung.

Die Jury zeichnet den siegreichen Beitrag wegen seiner Offenheit zur Umgebung aus. Die Passerelle integriert sich in den heterogenen Stadtraum und trägt am Tag zur Aufwertung bei. Nachts strahlt die Beleuchtung mit durchgehenden, in den Handläufen eingelassenen LED-Bändern in die Umgebung aus. Die Brücke – deren Schwingungsverhal-

ten noch weiter untersucht werden muss – ist aus wetterfestem Stahl und konstruktiv dreigeteilt. Sie besteht aus zwei seitlichen Balkenbrücken und einer mittleren Schrägseilbrücke mit einem etwa 30m hohen Pylon und fächerförmig angeordneten Abspannseilen. Der Querschnitt der Balkenbrücken besteht aus einem trapezförmigen Stahlhohlkasten mit beidseitig auskragender Deckplatte (Abb.3). Im Bereich des Pylons geht der Querschnitt über in eine orthotrope Platte aus Querträgern, Längsrippen und versteiften Randgurten (Abb.4). Alle Stützen sind aus einem trapezförmigen Stahlhohlkasten konstruiert, der ausbetoniert wird und mittels Dübeln als Stahl-Beton-Verbundtragwerk funktioniert. Auch der Pylon ist ein ausbetonierter Stahlhohlkasten.

Der Aufstieg bei der S-Bahn-Station erfolgt ohne Lift über eine parallele Rampe und einen Übergang zum Perron. Die nördliche und die südliche Rampe sind abgebogen, sodass Velofahrende abbremsen müssen. Der Aufstieg bei Weyermannshaus Ost stellt mit seiner 180°-Schleufe und einer Neigung von 6% über eine Länge von 140m noch keine befriedigende Lösung dar.

PREISE

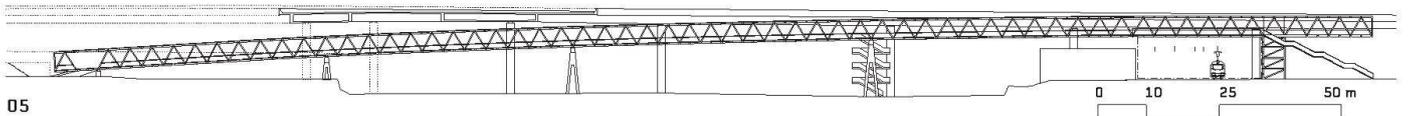
1. Rang / Preis: «Durchblick», Ulaga Partner, Basel; Nord, Basel
2. Rang / Preis: «wolkenbügel», Marchand+Partner, Bern; AZP Adamina Zeerleder Partner, Bern; Rolf Mühlethaler, Bern; Roduner BSB+Partner, Bern
3. Rang / 1. Ankauf: «Sir Alec», Conzett Bronzini Gartmann, Chur; Holzhausen Zweifel Architekten, Bern; Samuel Inderbitzi, Bern; verkehrsteiner, Bern; Kaori Kuwabara, Zürich; nachtaktiv Lichtdesign; Philipp Schaerer, Zürich
4. Rang / 2. Ankauf: «bande», Penzel Valier, Zürich; Herzog Kull Group, Zürich

ÜBRIGE TEILNEHMENDE

«Daumenkino»: INGPFI, Lausanne;
Brauen+Wälchli Architekten, Lausanne
«Xenakis»: schlaich bergemann und partner, D-Stuttgart; explorations architecture, F-Paris

JURY

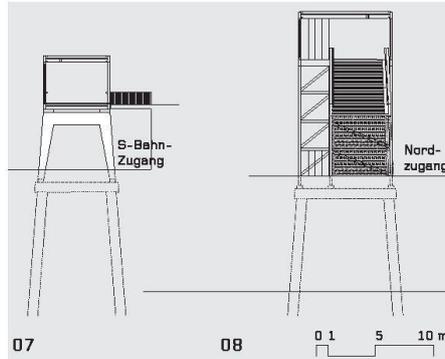
Sachpreisgericht: Regula Rytz (Vorsitz), Andreas Hansen, Cornelius Morscher, Ueli Rüeeggger
Fachpreisgericht: Jacqueline Hadorn (stv. Vorsitz), Manfred Hirt, Walter Hunziker, Ulrike Huwer, Heinrich Schnetzer, Klaus Zweibrücken
Ersatzpreisrichter: H. Kasimir Lohner
Experten: Julian Baker, Urs Fischer, Nadine Heller, Heinrich Kappeler, Gerhard Schärer
Verfahrensbegleitung: Lohner+Partner, Thun; Emch+Berger, Bern



05



06



07

08

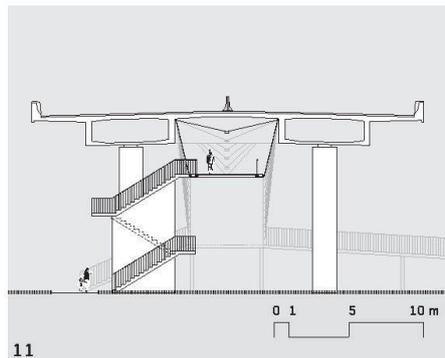
05–08 «wolkenbügel» (Marchand + Partner / AZP Adamina Zeerleder Partner): Die auffällige Struktur aus einem grosszügigen Fachwerk-Kastenträger markiert den Weg durch die schwer überschaubare Industrielandschaft. Die Konstruktions- und Gestaltungselemente wie Beläge, Beleuchtung und ein Edelstahlnetz als Absturzsicherung sind einfach und zweckmässig. Die Funktion der plattformartigen Konstruktion am nördlichen Ende ist unklar. Zudem besteht keine durchgehende Veloverbindung, da nordseitig «nur» ein grosser Lift und eine Schiebrampe angeordnet sind. Diese beschränkte Nutzbarkeit stellt die Gesamtinvestition infrage.



09

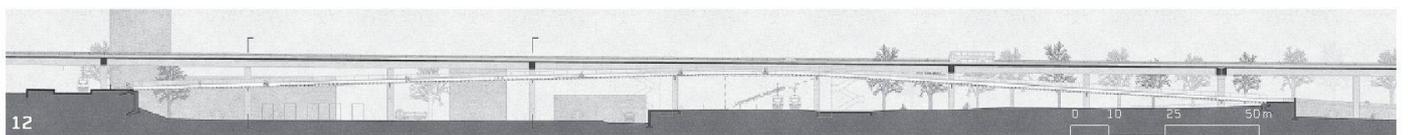


10



11

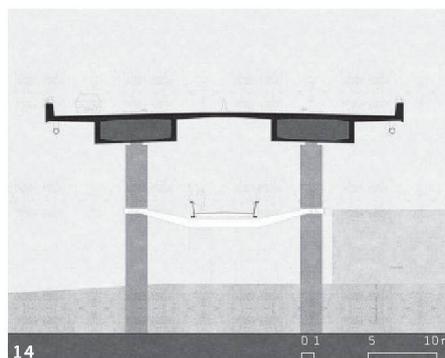
09–11 «Sir Alec» (Konzett Bronzini Gartmann / Holzhausen Zweifel Architekten): Die Bodenplatte der kostengünstigen Passerelle besteht aus 3 m langen Betonfertigteilen und ist mit einer feinmaschigen Aufhängevorrichtung direkt an die Betonkastenträger des Autobahnviadukts angehängt. Wegen der filigranen Konstruktion und der Transparenz besteht die Passerelle unter dem dominanten Viadukt nicht als eigenständiges Element. Sie tritt kaum in Erscheinung und ist deshalb schwer auffindbar. Da die Linienführung ausserhalb des zulässigen Wettbewerbsperimeters liegt, schloss die Jury diesen Beitrag von der Preiserteilung aus.



12



13



14

12–14 «bande» (Penzel Valier / Herzog Kull): Die vorgefertigte Stahlpasserelle liegt schwingungsgedämpft auf Stahljochen, die mit Manschetten an den Pfeilern des bestehenden Viadukts befestigt sind. Dadurch ist die Trogbücke (zwei Längsträger und eine beschichtete orthotrope Platte) kostengünstig. Der Bereich unter der Brücke bleibt stützenfrei und nutzbar. Weil diese Linienführung aber ausserhalb des Wettbewerbsperimeters liegt, schloss die Jury den Beitrag von der Preiserteilung aus. Die mittige Anordnung von Treppen und Liften führt zu Engstellen und damit zu möglichen Konflikten zwischen Velos und Fussgängern.