

Die Brücke zwischen See und Fluss : Luzerns Seebrücke soll ersetzt werden

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **6 (1993)**

Heft 6-7

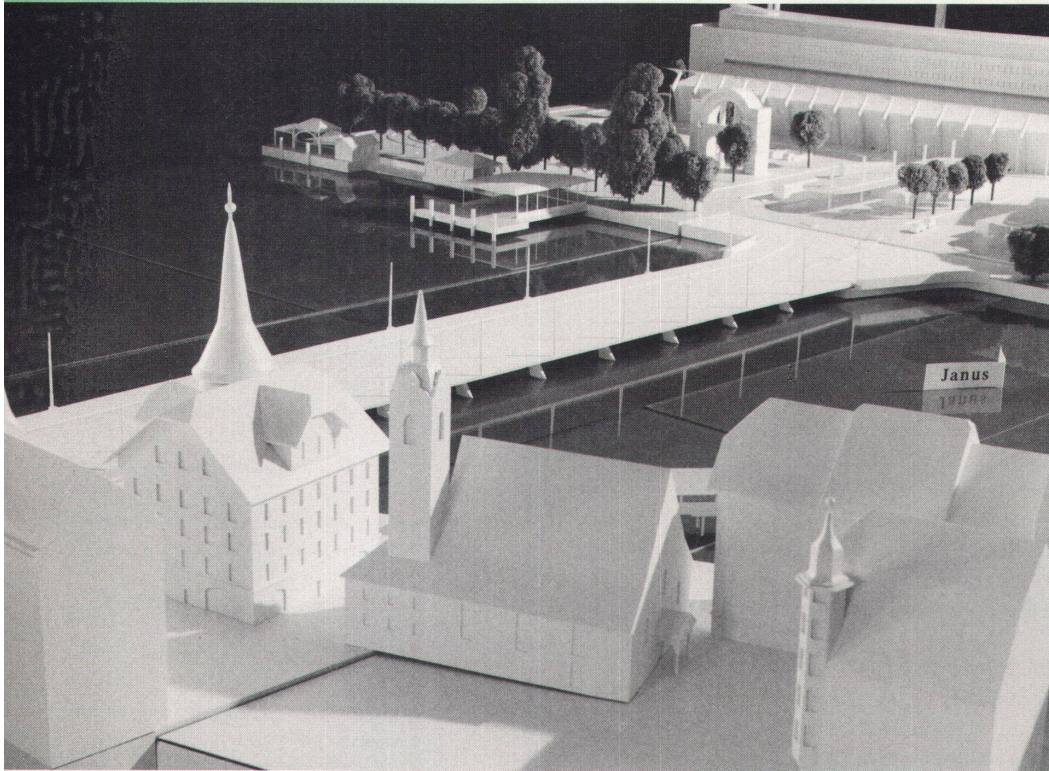
PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.



Der erste Preis im Wettbewerb für eine neue Seebrücke von den Architekten Ammann + Baumann und den Ingenieuren Bänziger + Bachetta, Berchtold + Eichner und Ritz + Zimmerli

schlägt reuseseitig neun ...

Luzern baut weiter an seiner Stadt. Für Schweizer Verhältnisse dürfen schon der Bahnhof von Ammann + Baumann, Luzern, mit der Beteiligung von Santiago Calatrava für den «Portikus» und das Projekt für das benachbarte Kongresshaus von Jean Nouvel als «grands projets» bezeichnet werden. Nun wird auch für die neuralgische Seebrücke ein Ersatz gesucht.

Die bestehende Seebrücke, die auf Pläne aus den dreissiger Jahren von Armin Meili und den damaligen Stadtingenieur Hugo Scherrer zurückgeht, weist seit geraumer Zeit erhebliche Schäden auf. Die Brücke ruht etwa zur Hälfte auf Pfeilern, die noch von ihrer seinerzeitigen Vorläuferin aus dem Jahre 1878 stammen und die nun dringend einer Verstärkung bedürfen. Neben den Foundationen ist auch der Brückenüberbau renovationsbedürftig. Die Betonoberfläche,

der gesamte Belag und die konstruktive Verbindung der Gerbelenke des eingehängten Mittelteiles müssen repariert oder erneuert werden.

Den Entscheid, ob diese umfassenden Sanierungsmassnahmen vorgenommen werden sollten, wird im kommenden Herbst das Luzerner Stimmvolk zu fällen haben. Allerdings wird dann auch ein Gegenvorschlag zur Abstimmung gelangen. Diese mit den Sanierungsplänen konkurrierende Neubauvariante wurde im April mit einem eingeladenen Wettbewerb gekürt. Aus 30 verschiedenen Ingenieur-Architekten-Gemeinschaften, die sich um eine Teilnahme bewarben, wurden sieben Teams ausgewählt und zum Wettbewerb zugelassen.

Die Kriterien der Jury

Neben der konstruktiven Problemlösung wurde von der Jurierung auch ein besonderes Augen-

merk auf die städtebauliche und architektonische Integration der Projekte geworfen. Als typische Seebrücke – ähnlich wie die Quai- brücke in Zürich oder die Pont du Mont-Blanc in Genf – gewinnt die Gestaltung des Überganges vom Seebecken in den Flussraum entscheidend an Bedeutung. Dieser Übergang wird insbesondere auch durch die unterschiedliche Bebauungsstruktur in diesen Gebieten betont. Während das Seebecken von den Quaianlagen mit den grosszügigen Bebauungen aus dem 19. und 20. Jahrhundert dominiert wird, ist der Flussraum von der Enge der mittelalterlichen Stadt – und aus touristischer Warte besonders von der sujetträchtigen Kapellbrücke – geprägt. Die Verbindung von architektonischen und technischen Gesichtspunkten spiegelte sich auch in der Zusammensetzung der beurteilenden Jury wieder. Unter dem Präsi-

Die Jury

Werner Schnieper, Baudirektor der Stadt Luzern, Luzern (Präsident)
 Michael Alder, Arch. BSA, Basel
 Michel Donzel, dipl. Ing. ETH/SIA, Bern
 Carl Fingerhuth, dipl. Arch. BSA/SIA, Basel
 Hans Gut, Kantonsingenieur, dipl. Ing. ETH/SIA, Luzern
 Heinrich Hofacker, dipl. Ing. ETH/SIA, Zürich
 Peder Largiadèr, Stadtingenieur, dipl. Ing. ETH/SIA, Luzern
 Prof. Peter Marti, dipl. Ing. ETH/SIA, Zürich
 Manuel Pauli, Stadtarchitekt, dipl. Arch. ETH/BSA/SIA, Luzern
 Prof. Flora Ruchat, dipl. Arch. BSA/SIA, Zürich
 Beate Schnitter, dipl. Arch. BSA/SIA, Zürich

dium des luzernischen Baudirektors Werner Schnieper waren beide Berufsgruppen paritätisch mit je fünf Mitgliedern vertreten. Nach zweitägiger Beratung wurde einstimmig der Entwurf «Janus» vom Architekturbüro Ammann + Baumann, Luzern, mit dem für den Entwurf zuständigen Architekten E. Imhof und den Ingenieurbüros Bänziger + Bachetta + Partner, Zürich, Berchtold + Eichner, Zug, sowie Ritz + Zimmerli, Luzern, mit dem ersten Preis bedacht.

Ein würdiger erster Preis

Das Projekt besticht in erster Linie durch seine differenzierte Haltung der städtebaulichen Situation gegenüber und durch die skulpturale Gestaltung des Brückenkörpers, die sich auch auf die Geländerdetails und die Beleuchtungselemente erstreckt. Die unterschiedlichen städtischen Räume werden durch verschiede-

RÜCKE ZWISCHEN SEE UND FLUSS

ne Brückenfassaden reflektiert. Während auf der Seeseite fünf tropfenförmige Pfeiler mit einem grosszügig rhythmisierten Abstand angeordnet sind, wird flussseitig mit einer zweiten Reihe von insgesamt neun Pfeilern dieser Rhythmus gesteigert. Dank dem sorgfältig gestalteten Querschnitt gelingt es, die Brücke optisch vom Wasserspiegel abzulösen und so Transparenz im Übergang vom See- zum Flussbereich zu schaffen.

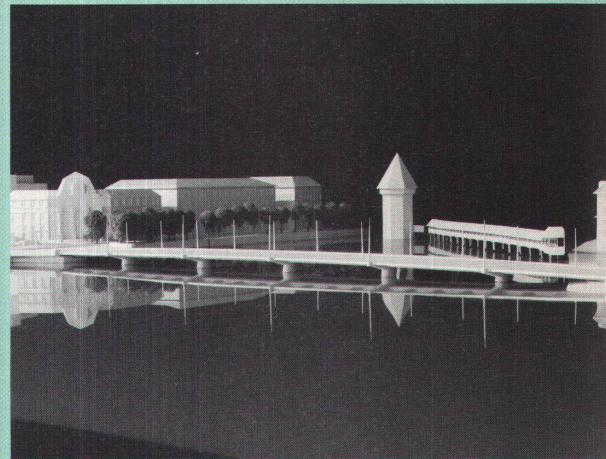
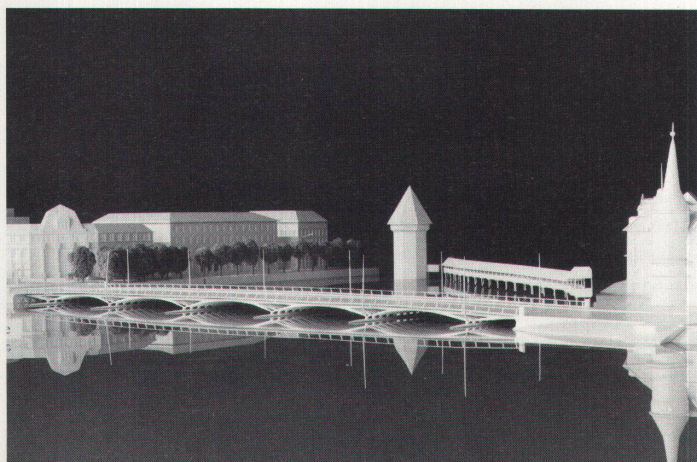
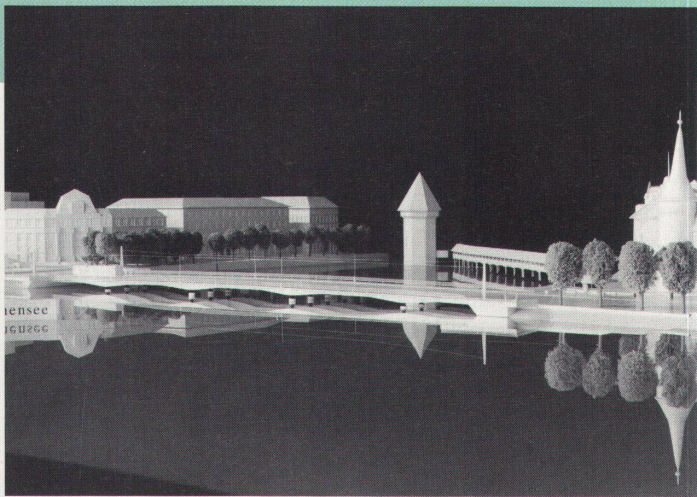
Genauso differenziert sind die beiden Brückenköpfe den jeweiligen Ufersituationen entsprechend ausformuliert und ermöglichen auf diese Weise beidseits eine angemessene Ankündigung, die auch die Verkehrsführung wirkungsvoll unterstützt.

«Janus» überzeugt aber auch in der ingenieurmässigen Umsetzung. Die gesamte Brücke ist als fugenloses, monolithisches Stahlbetonbauwerk konzipiert und nutzt so alle Möglichkeiten des modernen Brückenbaus. Der asymmetrischen

Pfeileranordnung wird mit zwei unterschiedlich dimensionierten Längsträgern und voutenförmigen Querrippen entsprochen, so dass die Lastabtragung dank der kreuzförmigen Vorspannung sowohl in Längs- als auch in Querrichtung gewährleistet wird. Der Brückenüberbau ist mit Bohrpfehlen direkt auf den Fels, bis zu 35 Meter unter dem Wasserspiegel, fundiert und verspricht eine Lebenserwartung von etwa 100 Jahren. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich 21/2 Jahre in Anspruch nehmen. Die Gestehungskosten werden auf rund 22 Millionen Franken veranschlagt.

Gelungenes in den Rängen

Im zweiten Rang wurde das Projekt «Schwanensee» der Bauingenieure Ueli M. Eggstein, Luzern, H. Riegendinger, Chur, Ammann AG, Luzern, sowie des Architekturbüros Eggstein + Rüssli, Luzern, klassiert. Der Entwurf ist im Gegensatz zum Erstrangierten



...und seeseitig fünf Pfeiler vor

sehr viel selbstbewusster als autonomes urbanes Element formuliert. Insbesondere die Brückenkopfgestaltung auf der Seite des Schwanenplatzes unterbricht jäh die Uferlinie am Übergang vom Schweizerhofquai zum Reussufer, indem ein mauerumrandetes Geviert weit in den Wasserbereich vorgeschoben wird. Der fünffeldige vorgespannte Durchlaufträger mit vierstegigem Plattenbalkenquerschnitt darf dennoch als zeitgemässe, detailliert ausgebildete Konstruktion gewürdigt werden. Der Entwurf «Constance» aus dem Büro Santiago Calatravas, das sein

Die zweitklassierte Brücke der Architekten Eggstein + Rüssli und der Ingenieure Eggstein, Riegendinger, Ammann tritt als autonomes urbanes Element auf

Santiago Calatravas eleganter, aber überinstrumentierter Vorschlag kam auf den dritten Rang

Renomee nicht zuletzt seinen spektakulären Brückenentwürfen verdankt, musste sich in diesem Wettbewerb mit dem dritten Rang begnügen. Das Projekt scheint im Vergleich zu den Vorrangierten reichlich überinstrumentiert, auch wenn die Seitenansicht dank der eigenwilligen, elegant-filigranen Handschrift zu überzeugen vermag. Die Verbundkonstruktion mit einer Betonplatte und einem lastabtragenden Raumbalkenwerk aus Stahl lässt allerdings den städtebaulichen Bezug zugunsten des beeindruckenden Designs vermissen. Bleibt zu hoffen, dass das Luzerner Stimmvolk im nächsten Herbst die Herausforderung annimmt und einem zeitgemässen Projekt eine Mehrheit beschert. Das von der Wettbewerbsjury gekürte Projekt verdient, sowohl aus architektonischer als auch aus ingenieurmässiger Sicht, Zustimmung.

Matthias Arioli