

Wettbewerbe

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **139 (2013)**

Heft 45: **Schafft BIM Ordnung?**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

WETTBEWERBE

OBJEKT/PROGRAMM AUFTRAGGEBER VERFAHREN FACHPREISGERICHT TERMINE

Ersatzneubau des Schulzentrums Südwest, Nürnberg (D)
<http://schulzentrumsuedwest.wordpress.com>

Stadt Nürnberg
 D-90402 Nürnberg
 Organisator:
 johannsraum
 Atelier für Architektur
 D-90459 Nürnberg

Realisierungswettbewerb, einstufig, nicht offen, mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren, für Architekten im Team mit Landschaftsarchitekten

Petra Waldmann,
 Zvonko Turkali,
 Peter Cheret,
 Ingrid Burgstaller,
 Andrea Gebhard,
 Gerhard Greiner

Bewerbung
 11.11.2013

Stérilisation Centrale, nouveau bâtiment, Martigny
www.simap.ch (ID 104931)

Hôpital du Valais
 1951 Sion
 Organisator:
 H. Limacher Partner AG
 8006 Zürich

Concours de projets, procédure sélective, anonyme

Keine Angaben

Bewerbung
 12.11.2013

Zukunft Sennhof, Sanierung Teilbereiche Bestand und Erweiterung, Vordemwald
www.simap.ch (ID 104435)

Pflegeheim Sennhof AG,
 4803 Vordemwald

Studienauftrag, selektiv, für Generalplanerteams

Keine Angaben

Bewerbung
 18.11.2013

Ersatzneubau Stüssistrasse 58-66, Zürich
www.arc-consulting.ch

Baugenossenschaft Freiblick
 8041 Zürich
 Organisator:
 arc Consulting
 8045 Zürich

Projektwettbewerb, selektiv
 Inserat S. 30

Peter Ess,
 Christine Enzmann,
 Sibylle Bucher,
 Marie-Noëlle Adolph,
 Ivo Moeschlin (Ersatz)

Bewerbung
 18.11.2013

sia GEPRÜFT – konform

L'agrandissement du centre scolaire de Martigny-Croix, l'aménagement d'une UAPE et la mise aux normes du bâtiment existant
www.martigny-combe.ch

Commune de Martigny-Combe
 1921 Martigny-Croix

Concours de projets, procédure ouverte

Anton Ruppen,
 Jacques Flueckiger,
 Michel Pellouchoud,
 Isabelle Evéquoaz,
 Philippe Meier

Bewerbung
 3.1.2014
 Abgabe
 31.1.2014

Erweiterung des Sammlungszentrums des Schweizerischen Nationalmuseums (SNM), Affoltern am Albis
www.simap.ch (ID 104604)


Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL)
 3003 Bern

Projektwettbewerb, offen, für Architekten

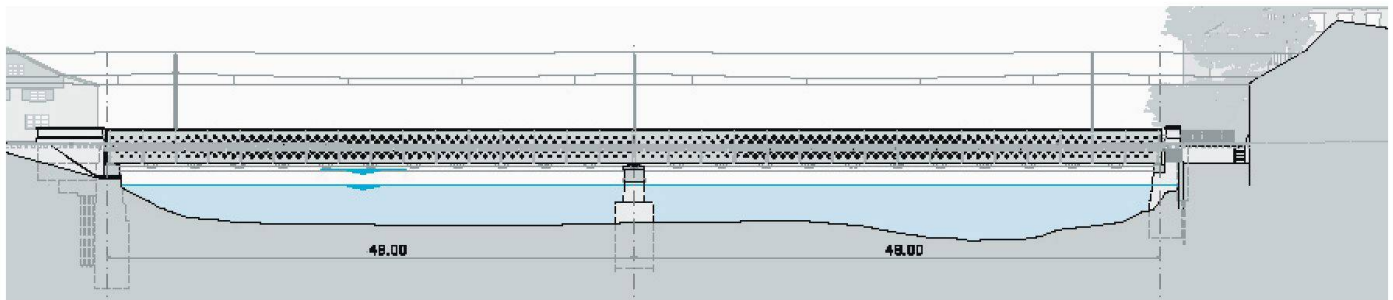
Hanspeter Winkler,
 Christophe Patthey,
 Fortunat Dettli,
 Philipp Esch,
 Franziska Manetsch

Anmeldung
 14.2.2014
 Abgabe Pläne
 21.3.2014
 Abgabe Modell
 4.4.2014

sia GEPRÜFT – konform

Weitere laufende Wettbewerbe finden Sie unter  www.sipa.ch
 Wegleitungen zu Wettbewerbsverfahren: www.sia.ch/1421

ERSATZNEUBAU AAREBRÜCKE AARWANGEN



01

Die historische Bahnbrücke über die Aare bei Aarwangen wird ersetzt. Alle drei teilnehmenden Teams reichten Stahlvollwandträger ein. Gerade deshalb ergab sich ein interessanter Vergleich. Das Siegerprojekt des Teams um Fürst Laffranchi Bauingenieure überzeugt mit seiner Konstruktion und Eleganz.



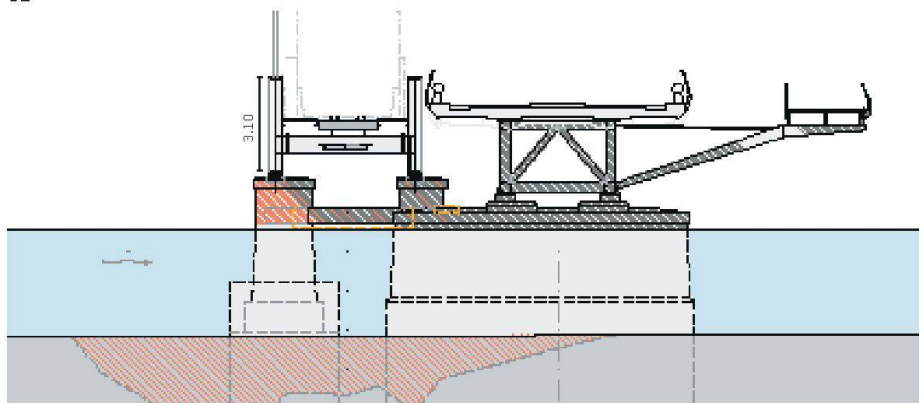
02

(cvr) Die Aare Seeland mobil (asm) hatte vier Stahlbauingenieurbüros eingeladen, für die Studie des Ersatzneubaus der alten Aarebrücke zu offerieren. Drei Büros wählte sie für die Studie aus.

Die 106-jährige Bahnbrücke liegt zwischen dem Schloss Aarwangen und dem früher als Zollhaus dienenden Gasthaus Bären. Diese Brückensituation ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz als Sonderfall von «nationaler Bedeutung» verzeichnet. Die Bahnbrücke selbst ist im Bauinventar des Kantons Bern als erhaltenswertes Baudenkmal (K-Objekt, Baugruppe C) notiert. Die neue Bahnbrücke musste zudem mit der Strassenbrücke und dem angehängten Fussgängersteg als Ensemble des Aareübergangs gelesen werden. Das Bauvorhaben ist deshalb bezüglich Gestaltung und Einpassung in das bestehende Ortsbild anspruchsvoll.

REFERENZ AN GITTERTRÄGER

Im Siegerprojekt überquert die neue Bahnbrücke die Aare als Zweifeldträger mit Spannweiten von je 48 m. Die offene Fahrbahn befindet sich auf halber Höhe zwischen den beiden 3.1 m hohen doppelsymmetrischen Hauptträgern der Stahlkonstruktion. Ihre Stegbleche sind perforiert. Die rautenförmigen Öffnungen, die Spannungskonzentrationen möglichst klein halten, sind entsprechend der Schubbeanspruchung angeordnet. Diese Profilierung des Trägerstegs



03

01–03 Siegerprojekt von Fürst Laffranchi Bauingenieure und Ig Santer Architekten. Die neue Bahnbrücke bekommt ihren angemessenen Platz im Ensemble mit dem Schloss und dem ehemaligen Zollhaus, in das sie sich sensibel einfügt, ohne zu dominieren. Der Anstrich in grauer Farbe ist passend für eine Bahnbrücke und im gegebenen Kontext. (Pläne und Visualisierung: Projektverfasser)

ist inspiriert von den genieteten Gitterträgern des 19. Jahrhunderts und führt zu einem logisch konsequenten Zusammenspiel von statischer Funktion und Ästhetik.

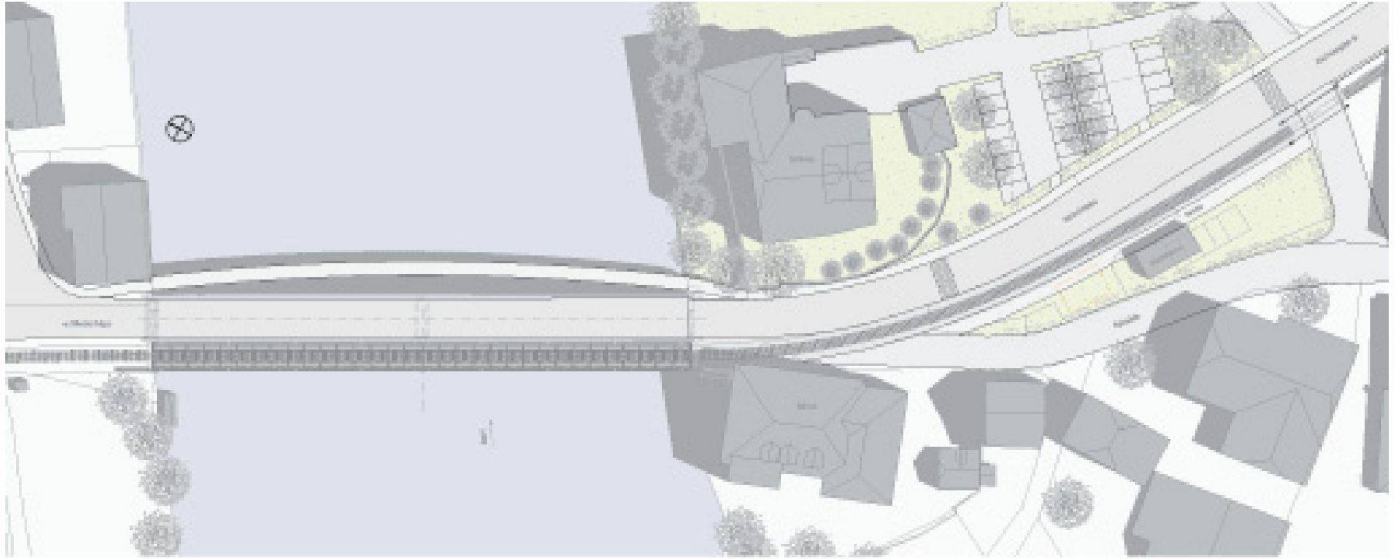
Die Konstruktion weist vergleichsweise wenige Schweissnähte auf und ist damit tendenziell ermüdungsgerechter als konventionelle geschweisste Konstruktionen. Mit der relativ leichten Konstruktion lassen sich umfangreiche Eingriffe in den bestehenden Unterbau vermeiden. Der Unterhaltsaufwand – diesbezüglich ist der Korrosionsschutz wesentlich – dürfte günstig sein, da die Anzahl Steifen und die Stahlflächen minimiert sind.

Der Rückbau der bestehenden Brücke und die Montage der neuen Konstruktion sind mit

Pneukranen von der Strassenbrücke aus vorgesehen. Dazu werden zwei Hilfsjoche als zusätzliche Abstützung in den Fluss gerammt. Das Bauprogramm sieht eine Vollsperrung des Bahnbetriebs von drei bis vier Wochen vor.

VIelfALT DER VOLLWANDTRÄGER

Es erstaunt auch in diesem Fall, wie vielfältig ein Studienauftrag ausfallen kann, selbst wenn es sich um ein Variantenstudium eines Vollwandträgers zu handeln scheint: Die gestalterischen Unterschiede der ausgearbeiteten Projekte sind offensichtlich und markant. Es wird deutlich, wie wichtig die formale Ausarbeitung und die eigenständige Formgebung auch bei einem Ingenieurbauwerk sind.



04

04 Situationsplan des Siegerprojekts von Fürst Laffranchi Bauingenieure und Ilg Santer Architekten. Die neue Bahnbrücke musste so gestaltet werden, dass sie sich zusammen mit der Strassenbrücke mit angehängtem Fussgängersteg in das Ortsbild einfügt. (Pläne und Visualisierung: Projektverfasser)

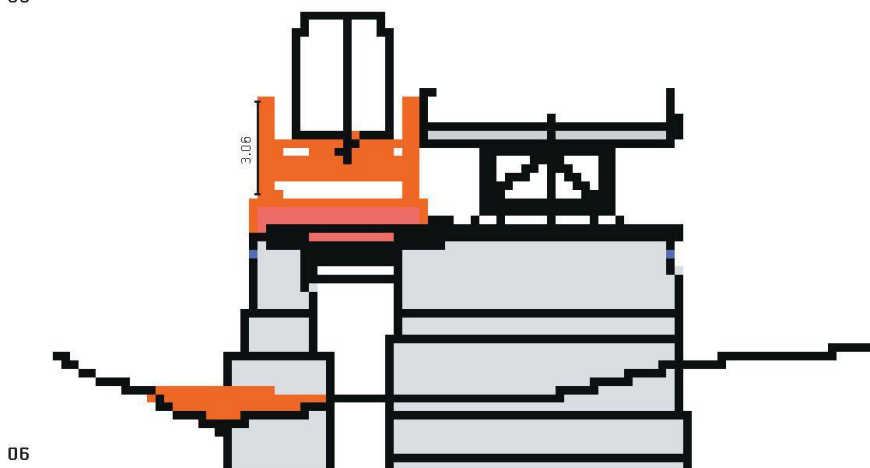


05

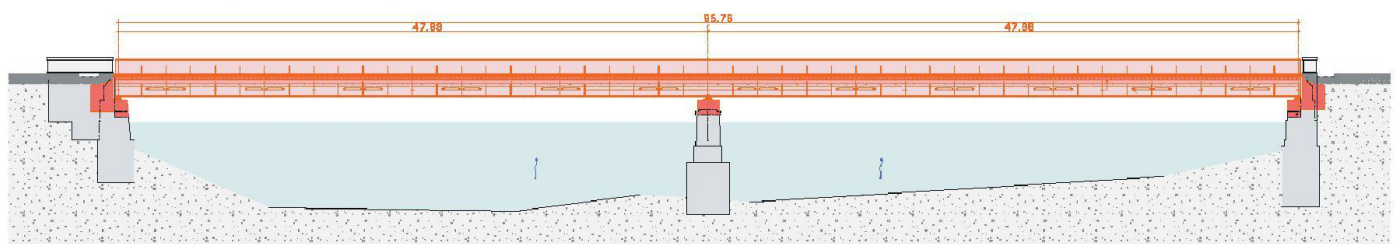
05-07 Projekt von ACS Partner und Edi Imhof. Die Konstruktion besteht aus zwei parallelgurtigen Vollwandstahlträgern mit einer Höhe von 3.06 m, die alle 4 m mit Querträgern verbunden sind. Die offene Fahrbahn ist auf etwa der halben Trägerhöhe angeordnet. Die Flansche und der Steg sind leicht geneigt und alle 2 m durch eine innen und aussen liegende Rippe ausgesteift. Diese im Querschnitt etwa Z-förmige Ausbildung ist originell und zweckmässig: Steifen variabler Länge dienen auf der Innen- und Aussenseite des Trägers entsprechend den statischen Erfordernissen der Aussteifung des Stegblechs und der Einspannung der Vollwandträger im U-Querschnitt. Es entsteht ein raffiniertes Zusammenspiel von statischer Funktion und Ästhetik. Der Träger wirkt aber im Ortsbild dominant.

Die neue Stahlkonstruktion wird auf die bestehenden Widerlager und den Mittelpfeiler aufgelegt. Das feste Lager befindet sich auf dem Mittelpfeiler, und die Bremskräfte werden in die Widerlager eingeleitet. Dazu müssen die Widerlagerbänke und der Mittelpfeilerkopf erneuert werden. Die Vormontage der neuen Konstruktion erfolgt auf einem flussnahen Bauplatz. Während der Vollsperrung von vier Wochen wird die bestehende Konstruktion aus- und die neue Konstruktion eingeschwommen.

(Pläne und Visualisierung: Projektverfasser)



06



07

PREISE

1. Rang (Empfehlung zur Weiterbearbeitung):
Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH, Wolfwil,
mit Ilg Santer Architekten GmbH, Zürich

WEITERE TEILNEHMENDE DES SELEKTIVEN STUDIENAUFTRAGS

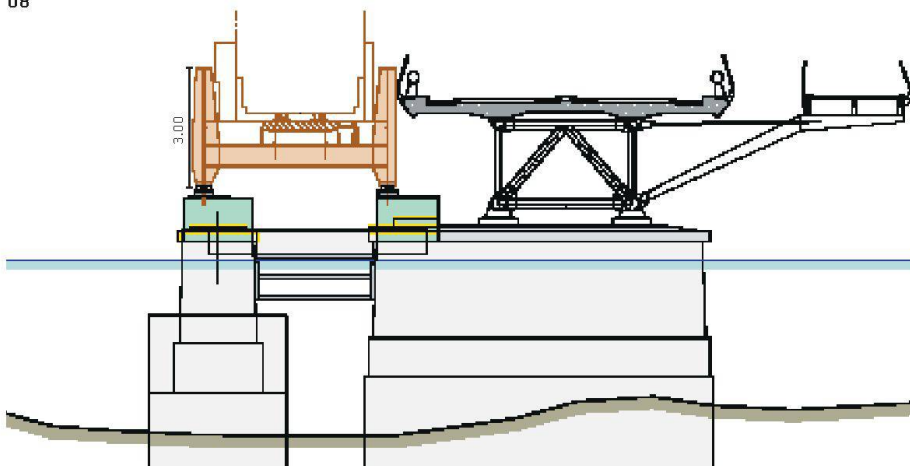
ACS Partner Zürich mit Edi Imhof, Luzern;
Flückiger+Bosshard AG, Zürich, mit
Hombberger Architekten AG, Zürich

JURY

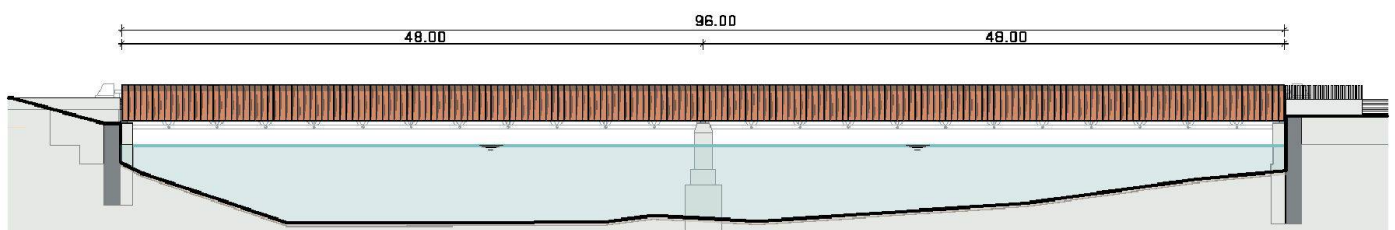
Daniel Nadig, Leiter Bau, Mitglied der Geschäftsleitung asm; Markus Schläfli, übergeordneter Brückenbauspezialist, Leiter Tragkonstruktionen SBB; Stefan Janzi, Bauverwaltung Aarwangen; Hans Peter Oberhänsli, Planungsfachbüro EBB AG; Eva Schäfer, Dr.-Ing. des., Dipl. Arch. ETH, Denkmalpflege Kanton Bern; Adrian Stäheli, Raumplaner FH, Denkmalpflege Kanton Bern; Eugen Brühwiler, Prof. Dr. dipl. Bauing. ETH/SIA, EPFL, Experte des BAK



08



09



10

08–10 Projekt von Flückiger+Bosshard und Hombberger Architekten. Die beiden zweifeldrigen parallelgurtigen Vollwandstahlträger erscheinen elegant sie sind konventionell und wirken zugleich zeitgemäss. Sie ermöglichen eine effiziente Herstellung und Montage. Unterschiedlich geformte und zufällig angeordnete Rippen gliedern die Stegbleche; sie beleben die Träger und ergeben ein interessantes Licht-Schatten-Spiel – die Rippen sind aber rein gestalterische Elemente und übernehmen keine statische Funktion. Sie wirken deshalb aufgezwungen und verursachen viele Schweissnähte, die bezüglich der Ermüdung grundsätzlich unerwünscht sind. Ausserdem ist die Konstruktion relativ schwer und hat eine grosse, mit Korrosionsschutz zu versehenende Oberfläche. Der vorgeschlagene braun-rötliche Anstrich vermochte die Jury als Farbe für das technische Objekt, das die Bahnbrücke ist, nicht zu überzeugen.

Das Gleis befindet sich als offene Fahrbahn auf etwa halber Höhe zwischen den beiden 3.0 m hohen Hauptträgern. Die neue Brücke wird neben der bestehenden Brücke montiert und nach dem Abbruch der bestehenden Brücke durch Quereinschieben an die definitive Lage versetzt. Dieser Bauvorgang macht eine Vollsperrung des Bahnverkehrs von dreieinhalb Wochen notwendig und erfordert einen sehr grossen Strassenkran.

(Pläne und Visualisierung: Projektverfasser)