

Gleisbogenbrücke, Zürich

Bauherrschaft

Tiefbauamt der Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich

Architekten

huggenbergerfries Architekten AG, Zürich

Ingenieure

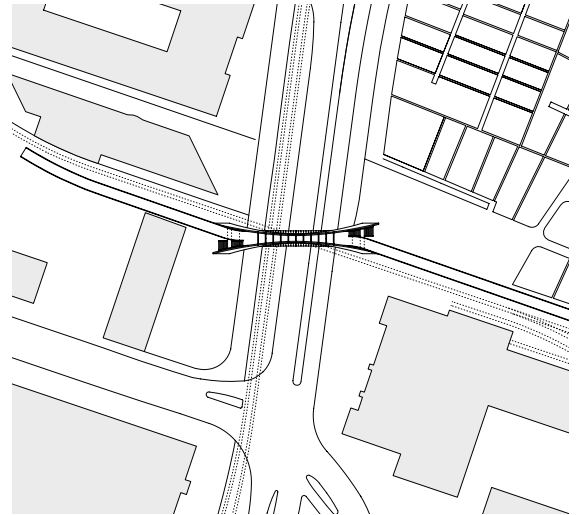
Aerni + Aerni Ingenieure AG, Zürich

Stahlbau

Baltensperger AG, Hori

Baujahr

2010



Situation, M 1:3 000

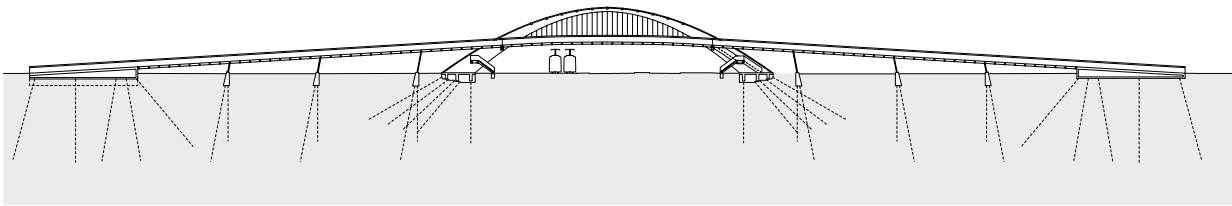
Das Stadtgebiet von Zürich-West mausert sich vom Industriequartier zur urbanen City mit markanten Gebäuden wie dem Prime-Tower und dem Mobimo-Hochhaus. In der Horizontalen prägt nun eine sanfte Bogenbrücke das Strassen- und Stadtbild.

Die Fussgänger- und Velo-Passerelle mit ihrer schwungvollen Fahrbahn bildet eine Torsituation zur Stadt hin und wird so zur einem erfahrbaren städtebaulichen Markstein an einem schwer befahrenen Verkehrsknotenpunkt.

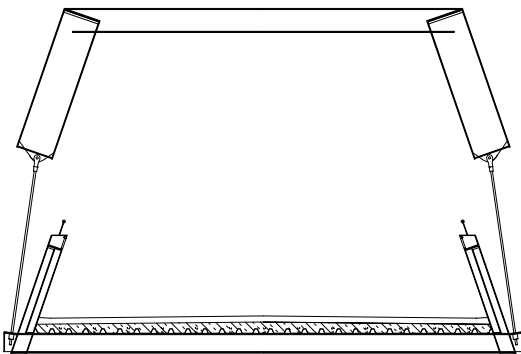
Die Brücke ist Teil eines grünen Weges entlang dem ehemaligen Bahngleis, der als Erholungsraum für das neue Wohnquartier Pfingstweid in einem grosszügigen Bogen bis zum Bahnhof führt. Die Farbe Rot zieht den Faden – sie ist auf der Innenseite der Rampen- und Brückenbrüstung, auf der Unterseite der Brücke und als Belag für die anschliessenden Wege sichtbar. Die Passerelle besteht aus zwei aufsteigenden Rampen und einer Brücke aus zwei gegeneinander geneigten Bögen mit abgehängter Fahrbahn, welche auf einer Höhe von 5 Metern 57 Meter ohne Zwischenabstützung überspannt. Die Seiten des Brückenbogens verbreitern sich an den Fusspunkten, so dass hier beidseitig Treppenabgänge eingepasst werden konnten. Das gesamte Bauwerk inklusive der Treppenläufe besteht aus Stahl.

Die Brücke erinnert in ihrer expressiven Ausprägung an den Entwurf von Leonardo da Vinci für die Brücke am Bosphorus. Obwohl diese formale Analogie vermissen scheinen mag, wirkt der sanfte und einprägsame Schwung über einen dicht befahrenen Autobahnzubringer städtebaulich wohltuend klärend und angemessen. Das Bauwerk zeugt von der starken räumlichen Wirkung von Hohlkastenkonstruktionen in Stahl. Eine Anerkennung verdient insbesondere die konsequente konstruktive Umsetzung bis hin zu den Rampen und Treppenaufgängen in Stahl und die sorgfältige Detaillierung. Das Projekt verdeutlicht das Potenzial des Materials für städtebaulich prägnante Eingriffe. (ef/Jury)





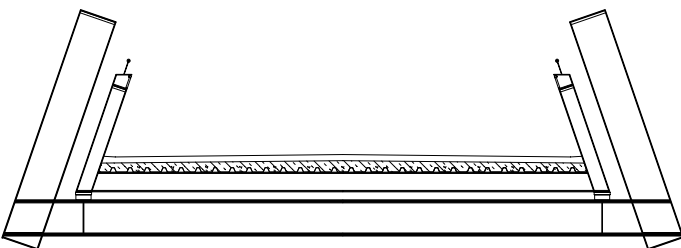
Längsschnitt, M 1:1 500



Die Brückenbögen sind nach innen geneigt und im Scheitelbereich durch Querträger miteinander verbunden. Die Fahrbahnverbundplatte aus Trapezblech und Beton liegt auf Stahlträgern auf und bildet zusammen mit den Stahlhohlkastenträgern der Brüstungen einen Trog, der mit Stangen an den Bögen aufgehängt wird.



Tragsystem Bogenbrücke mit abgehängter Fahrbahn, seitliche Rampen als Durchlaufträger aufgelagert auf Pfeilern
Stahl S355J2; 330 t
Oberfläche C3 mit zusätzlichem Graffitienschutz
Vorfabrikation Teilvorfertigung in der Halle, Endmontage auf Platz, Versetzen der Bogenbrücke in 2 Teilen
Abmessungen Länge 230 m, Breite Fahrbahn 4 m, Höhe Scheitel 13 m
Kosten CHF 6 Mio.
Bauzeit 2009–2010



Querschnitte, M 1:100