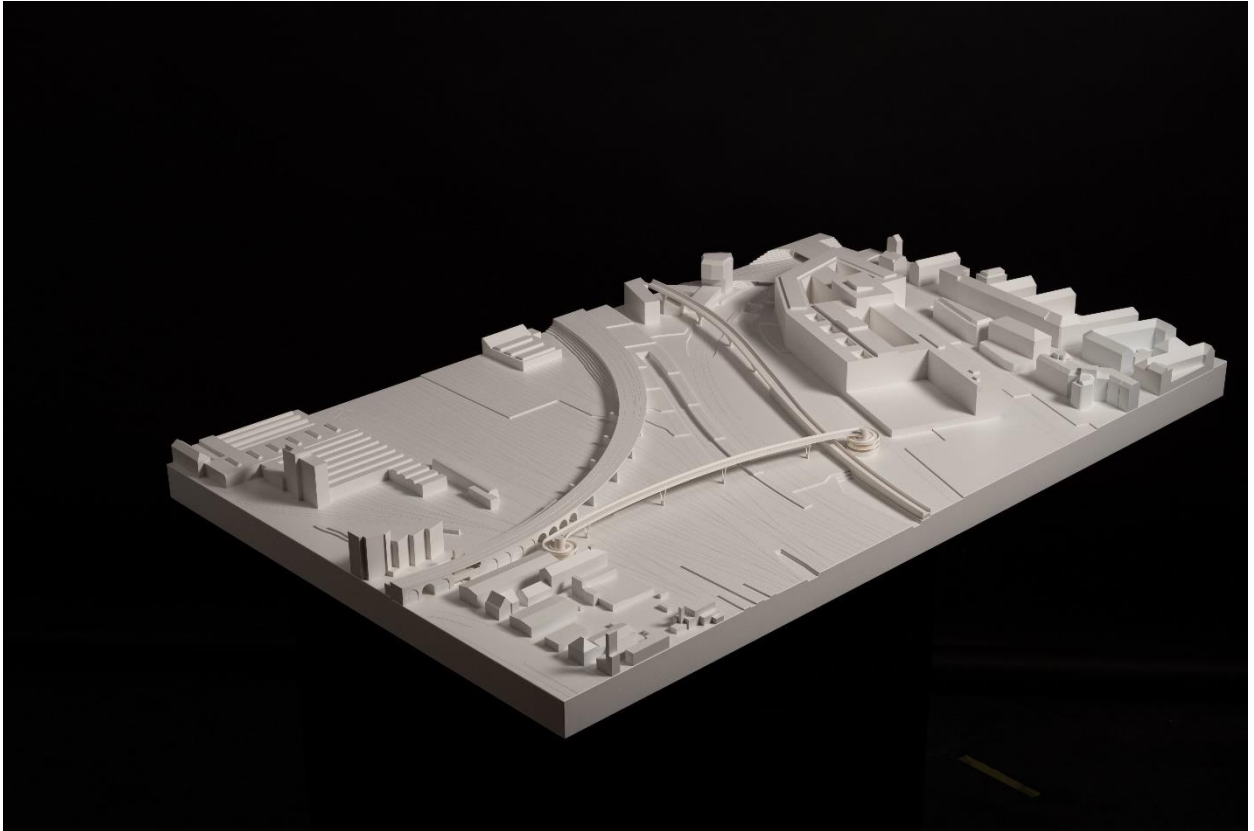


**(Erster Wertungsrundgang)**

**Team 2:** Bänziger Partner AG (Federführung), 10:8 Architekten, stadtraumverkehr, Sieber Cassina + Partner, vogt partner lichtgestaltende Ingenieure

**Projekttitel:** Überbrückung des Gleisemeeres

**Konstruktion / Wirtschaftlichkeit**

Die Brücke besteht aus einem Durchlaufträger mit fünf Feldern und einer Gesamtlänge von 240 m. Mit der neuen Linienführung ist die Brücke damit rund 300 m kürzer als die gemäss Machbarkeitsstudie hervorgegangene Bestvariante. Der geschweisste Trogquerschnitt ist aus wetterfestem Cortenstahl konzipiert und fachgerecht ausgebildet. Die Querschnittshöhe der Brüstung von ca. 2 m ist in den mittleren drei Feldern gleichbleibend. Die Stützen sind mit den Stahlbetonsockeln monolithisch verbunden, was zu einer hohen Dauerhaftigkeit führt. Zur Aufnahme der Torsion bei den Rampen sind die inneren Längsträger und die Fahrbahnplatte als mehrzellige Hohlquerschnitte konzipiert. Die Längsträgerhöhe der Brüstung verjüngt sich im Bereich der Abgänge auf ca. 1.50 m. Die Brücke und die Rampen sind zusammen eine integrale Stahlkonstruktion ohne Fahrbahnübergänge. Die Temperaturverformungen aus der kompletten Brückenlänge werden durch die Spindel behindert und führen zu Zwangsbeanspruchungen. Der Trog aus Stahlblechen ist seitlich und nach unten offen. Der Querschnitt ist daher nicht so effizient wie ein geschlossener Querschnitt. Im Bereich der beiden Spindeln ist vermutlich noch Potenzial zur Optimierung der Stahlbeton- und der Stahlkonstruktion vorhanden. Zudem ist der Materialwechsel zwischen Stahl und Beton noch unklar. Die gesamte Konstruktion ist konstruktiv sehr gut ausgearbeitet und das Konzept überzeugt aus statischer Sicht. Das Projekt hat technisch und vom Detaillierungsgrad eine sehr hohe Qualität.

Infolge der Geometrie der Spindeln kommen schwerere Fahrzeuge nicht auf die Brücke, statisch ist das Befahren mit einem Fahrzeug von 16 t berücksichtigt, das Befahren mit einem Fahrzeug über 16 t ist nicht berücksichtigt.

Der vorgeschlagene Bauablauf des Einhebens würde im Prinzip einen schnelleren Bau ermöglichen, im Gegenzug sind aber längere Sperrintervalle notwendig, was die Zeitersparnis wiederum kompensiert. Die Brücke ist erst realisierbar, wenn das Gleis J19 der SBB bereits rückgebaut ist. Dies wird erst 2028 der Fall sein, womit ein Baustart erst im Anschluss erfolgen kann. Die Gesamtkosten des Bauwerks sowie der Materialverbrauch sind aufgrund der kürzeren Brücke verhältnismässig gering, was für den Entwurf spricht.

### **Städtebau / Architektur**

Die Brücke steht eigenständig und losgelöst von den bestehenden Bauten und dem Viadukt, mit Ausnahme der optionalen Rampe zur Anbindung an den Lettenviaduktweg. Die Schutzobjekte werden durch die Brücke nicht tangiert. Architektonisch ist der Entwurf in sich stimmig. Er schafft einen deutlich kürzeren Weg der Brückenquerung über das Gleisfeld, womit aber neue Anschluss Themen in den Quartieren im Gegenzug erkaufte werden.

Die Aktivierung der Ränder des Gleisfeldes ist gut durchdacht und auch geometrisch sehr gut gelöst. Der gewählte Cortenstahl ist abgestimmt auf die industrielle Vergangenheit der Areale und schafft einen Bezug zum Gleisfeld.

Die Aufgänge (Spindeln) setzen fixe Rahmenbedingungen für eine zukünftige Arealentwicklung und sind integrale Bausteine des Gesamtentwurfes. Durch diesen in sich integralen aber starr gewählten Entwurfsansatz fehlt dieser «kühnen Idee» die Flexibilität in diesem komplexen sich weiter entwickelnden städtischen Raum. Der architektonische Ausdruck und die städtebauliche Setzung sind in sich aber sehr stimmig.

Aufgrund der gewählten Linienführung werden keine ökologisch wertvollen Flächen im Bereich der Auf-/Abgänge beansprucht. Hinsichtlich dem Aspekt der ökologischen Vernetzung schafft das Projekt aber keinen Mehrwert.

Die Brücke wirkt für den Nutzenden etwas unemotional, extrem technisch und durch die hohen geschlossenen Brüstungen für Kinder und kleine Menschen nicht überblickbar. Auch räumlich fehlt die Einsehbarkeit und Möglichkeit der Blickbeziehungen für alle Nutzer durch die geschlossene Brüstung.

### **Funktionalität und Nutzung**

Die Brücke ist kurz und direkt, was für den Fuss- und Veloverkehr vorteilhaft und von hoher Qualität ist, insbesondere lokal. Wird der gesamte Weg aus Richtung Stadtzentrum betrachtet, bietet die Linienführung der Brücke einen weniger flüssigen Übergang als die Linienführung gemäss Machbarkeitsstudie. Aufgrund der kürzeren Brücke ist auch die konfliktbehaftete Fläche auf der Brücke minimiert. Die Trennung des Fussverkehrs- und des Veloverkehrsbereichs ist geschickt gelöst, einerseits auf der Brücke, andererseits auch im Bereich der Wendelrampen und der Anschlüsse. Die Mischverkehrsflächen und die Anbindung an die umliegenden Fuss- und Velonetze erfolgen am Fuss der Wendel auf Stadtebene, wo viel Fläche zur Verfügung steht und damit einhergehend das Konfliktpotenzial minimiert wird. Insbesondere auf der Nordseite ist der Verflechtungsbereich entzerrt, was eine optimale Erschliessung und Anbindung des Geroldquartiers ermöglicht. Richtung Lettenviaduktweg hingegen fehlt die Kontinuität, es sind mehrmalige An- und Abstiege respektive Fahrten notwendig. Insgesamt wird der Anbindung des Geroldquartiers jedoch eine grössere Bedeutung beigemessen, was mit dem Entwurf gut abgebildet wird. Die Realisierbarkeit und Funktionstauglichkeit der optionalen Rampe zum Lettenviaduktweg ist jedoch fraglich. Der verkehrsplanerisch sehr überzeugend hergeleitete Ansatz der direkten Führung im Süden in Richtung Hohlstrasse und Bullingerplatz ist aufgrund der Füh-

rung über Privatgrund sowie der Beanspruchung der Zufahrt zum PJZ äusserst unsicher im Hinblick auf die Umsetzbarkeit. Die erwartete Verkehrsmenge des PJZ verbunden mit dem ungenügenden Strassenraum zwischen PJZ und dem Baufeld 2 stellen einen Konflikt mit einem zukünftigen Verlauf der Veloroute dar und sind ein grosses Projektrisiko bezüglich der Genehmigungsfähigkeit. Die Landbeanspruchung durch den Wendel im Süden steht in Konkurrenz zum geplanten Unterwerk der SBB, welches nicht an anderer Lage realisiert werden kann. Eine Verschiebung auf das zurzeit noch unbebaute Baufeld 2, auf welchem eine Kantonsschule realisiert werden soll, könnte für die geplante Kantonsschule eine Chance sein. Die Verschiebung wird jedoch aufgrund des grossen Flächendrucks in der Stadt, auch für die Kantonsschule und ihre Aussenräume, als sehr unsicher beurteilt. Das Brückenbauwerk mit den zwei Wendelrampen erscheint eher definitiv als temporär. Die Integration in geplante Bauten auf Entwicklungsgebieten beidseitig der Gleise hätte grössere Eingriffe in die Konstruktion und die Tragstruktur zur Folge. Insbesondere beim nördlichen Fusspunkt ist die Flächenbeanspruchung und der Fussabdruck des Anschlusswendels nicht unerheblich. Die Notfallzufahrt und die Anlieferung der Badmintonhalle und der angrenzenden Nutzungen ist anderweitig zu lösen.

Da die Wendelrampen aufgrund ihrer engen Radien nur eingeschränkt befahrbar und unübersichtlich sind, ist das Risiko für Konflikte mit Gegenverkehr vorhanden, insbesondere zwischen Unterhaltsfahrzeugen und Veloverkehr. Der Aufwand für den Unterhalt wird daher als sehr gross geschätzt, da viel Handarbeit notwendig ist. Zudem ist die Situation für Rettungsfahrzeuge im Notfall zu vertiefen.

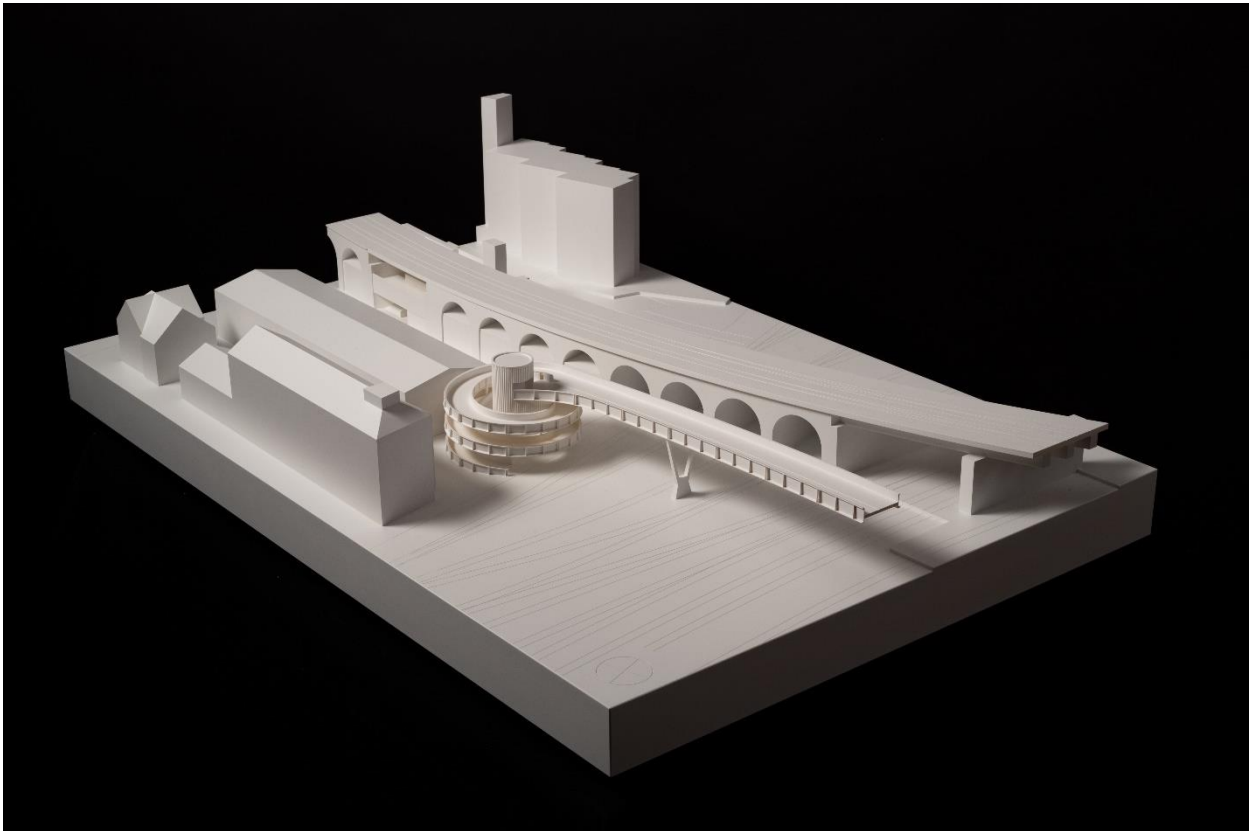
Das vorgeschlagene Beleuchtungskonzept mit Kandelabern ist sehr gut gelöst, der Brückenraum wird gefasst und die subjektive Sicherheit damit unterstützt. Einzig im Bereich des unüberdachten Wendels besteht noch gewisser Optimierungsbedarf.

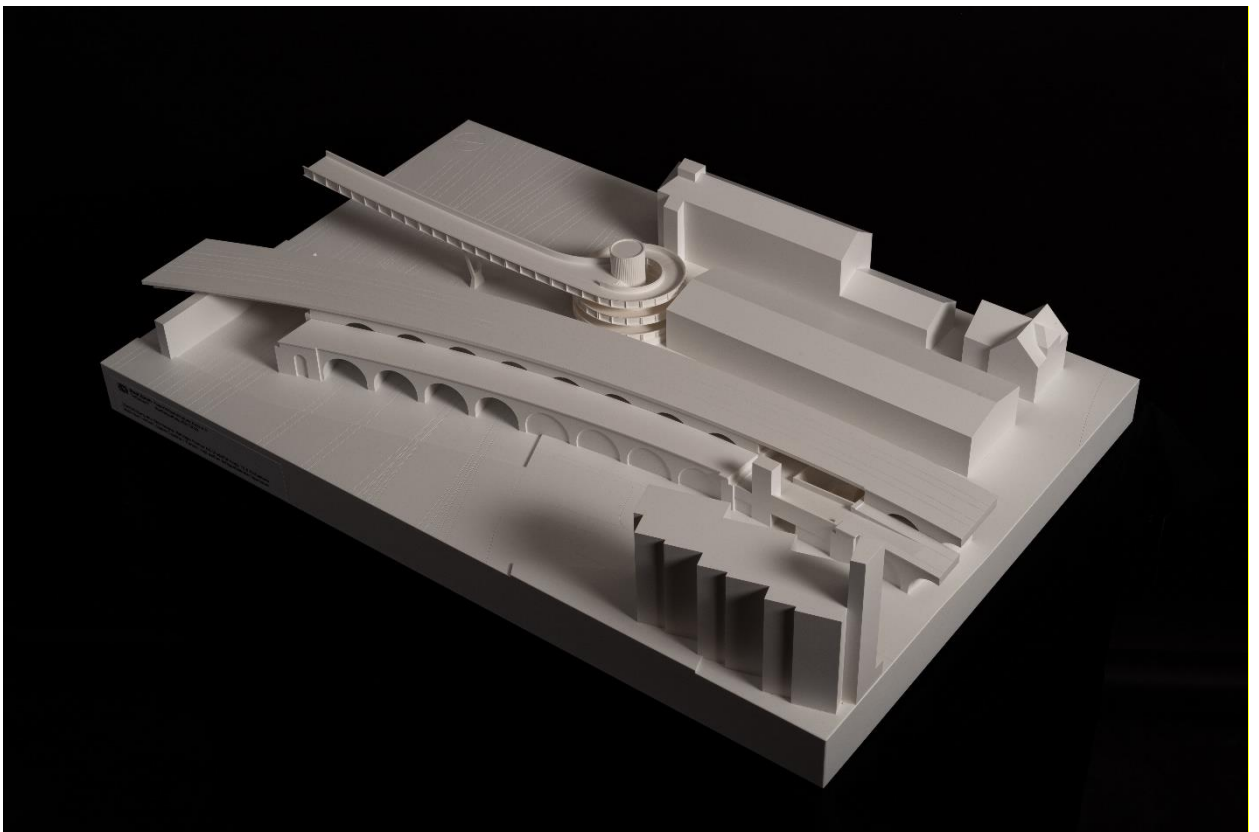
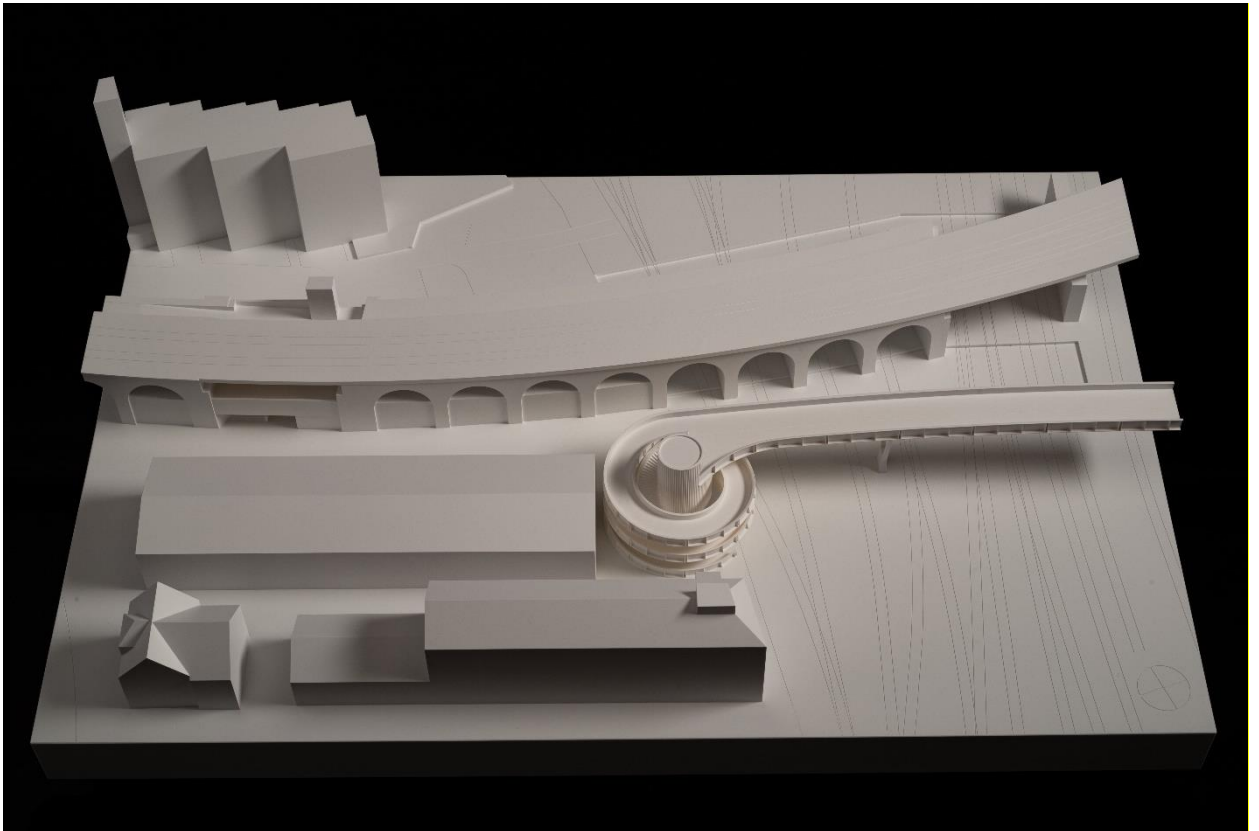
## Fazit

Das Projekt hat das Risiko auf sich genommen und eine andere Linienführung gewählt, diese sehr sorgfältig aufgezeigt und ausgearbeitet, wofür das Beurteilungsgremium sehr dankbar ist. Zudem wurde das Team an der Zwischenbesprechung mit dem Hinweis auf die Projektrisiken ermutigt, diesen Ansatz weiter zu bearbeiten. Die dargestellte Idee war für die Findung der Bestvariante sehr wichtig und hat intensive Diskussionen mit der Prüfung von weiteren spannenden Ansätzen für die Weiterentwicklung ausgelöst, unter anderem die Verflechtung des Fuss- und Veloverkehrs auf Stadtebene, die dem weiteren Projektverlauf dienlich sind.

Trotz des auf vielen Ebenen spannenden Ansatzes fehlen Antworten auf kritische Rahmenbedingungen, insbesondere die Anordnung und Flächenbeanspruchung der Abgänge, die Zufahrt über die Erschliessungsstrasse des PJZ und die Umsetzbarkeit der Anbindung an das umliegende Fuss- und Velonetz auf der Südseite teilweise über Privatgrund werden als zu grosse Risiken für die Umsetzung beurteilt.

Aufgrund der grossen Projektrisiken und der ungelösten kritischen Punkte wird das Projekt als nicht umsetzbar beurteilt. Es bestätigt damit zusätzlich die gemäss Machbarkeitsstudie ermittelte Linienführung.





Die Überbrückung des Gleismeers

Was kann eine Brücke leisten, ausser der im Namen bereits anklingenden Überbrückung eines schwierigen Hindernisses? Oder positiver nachgefragt: welchen Mehrwert bringt dieses Bauwerk abgesehen von der Verbindung zweier Welten, die ohne selbiges ein getrenntes Dasein fristeten?

In diesem Falle bietet das zu überwindende Gleisfeld einen wunderbaren Blick auf die Stadt Zürich und zwischen der Skyline der nahen Hochhaus-türme eine offene Sicht stadtauswärts gen Westen. Die gesamte Topografie, welche die Stadt Zürich mit Uetliberg, Käferberg, Zürichberg und Pfannenstil umfasst, wird über dem offenen Horizont des Gleismeers sichtbar, sämtliche gebauten Merkmale schieben sich bildhaft vor dem landschaftlichen Hintergrund hinter das Gleisufer. Die Überquerung wird gleichsam zum szenischen Akt der die stadträumliche Orientierung perspektivisch entschüsselt. Der Gang über die exponierte Brückengeometrie mit ihrer sanft gewölbten Silhouette, soll daher die visuelle Beziehung der getrennten Stadtteile Kreis 4 und 5 maximal überblickbar machen.

Neben dieser poetischen Funktion gilt das Hauptaugenmerk dem prosaischen Bedürfnis, den kürzesten Weg von A nach B möglich zu machen. Für Fussgänger:innen und Velofahrende sollen sinnvolle, sichere und schnelle Routen entstehen. Damit die neuentstandenen Wegverbindungen nicht in Konkurrenz zu anderen Über- und Unterführungen stehen, ist ein möglichst direkter und kurzer Brückenschlag notwendig. Am besten einer, der an neuralgischen Schnittpunkten des Wegnetzes, dicht am Gleisufer ansetzt. Damit werden Rückwärtsbewegungen, lange Umwege und Zielkonflikte vermieden. Und nur so werden im Gegenzug bessere Wunschlinien, grössere Quell- und Zielgebiete und spontane Querungen begünstigt. Vor allem aber werden dadurch die lateralen Wege entlang der Gleise aufgewertet.

Stadräume verbinden – Gleisufer beleben

Die beiden Brückenköpfe sind am Rande des Gleisfelds platziert. Auf beiden Seiten befinden sich Arealen die sich in Transformation befinden. Nordseitig das Geroldareal und das Areal Neugasse, auf der Südseite das Güterbahnhofsareal mit dem eben fertiggestellten Polizei- und Justizzentrum (PJZ). Ein Vergleich mit weiteren, artverwandten Arealen entlang der Gleise zeigt, wie wichtig das Beleben und Erschliessen der gleisunfernen Bereiche ist. Bei der Europaallee und der gegenüberliegenden Zollstrasse kann der Negrelisteg einen Beitrag leisten, die einst anonyme, rückwärtige Gleisfassade in eine gut bespielte und erschlossene Vorderseite zu verwandeln.

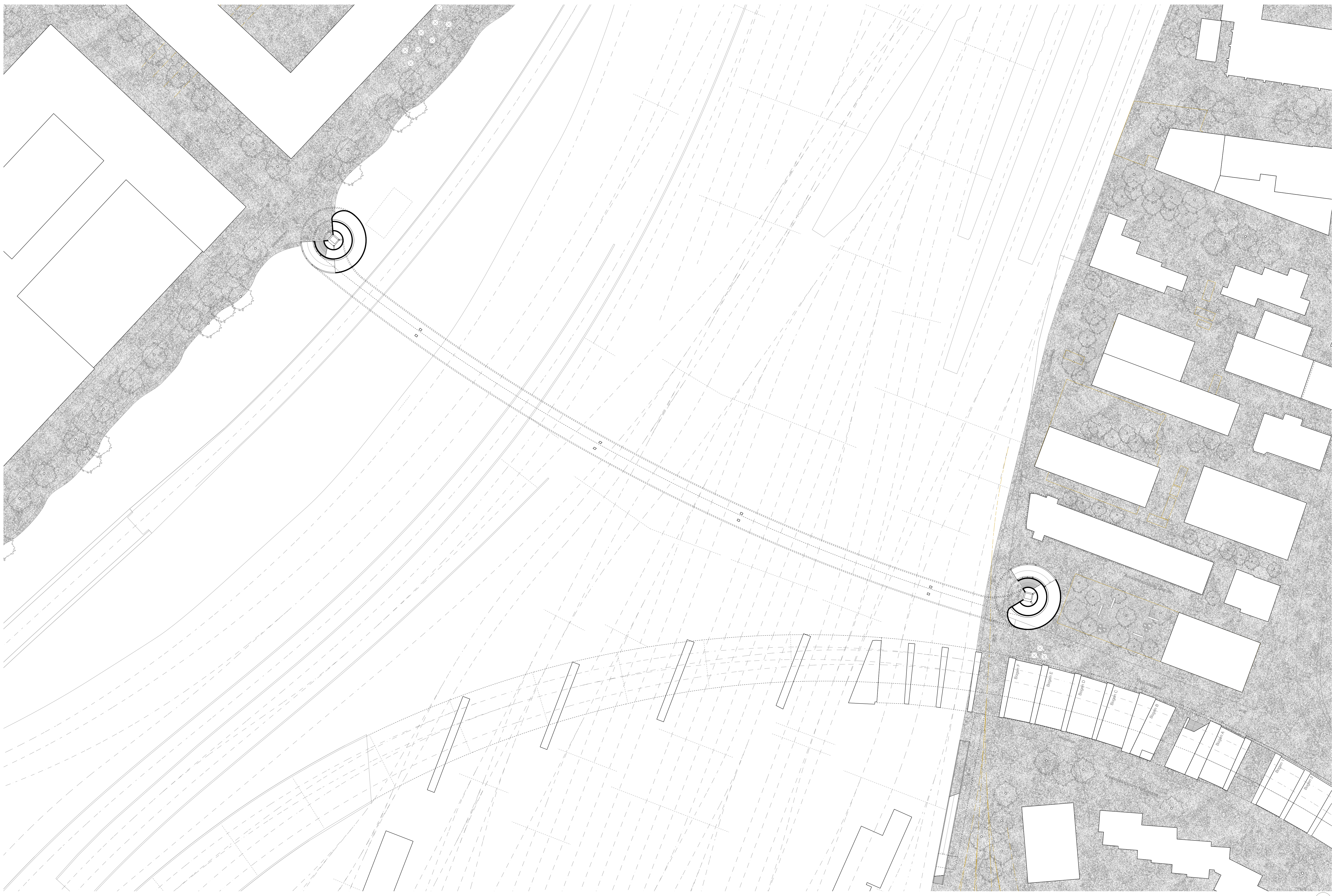
Eine ähnliche Situation finden wir im Industriequartier und insbesondere auf der Seite des PJZ vor. In der derzeitigen Entwicklung wird über den Standort einer Kantonschule diskutiert, auch auf städtischem Boden sind öffentlichere Nutzungen wie eine Schule, auf den Privatparzellen sogar Wohnnutzungen im Gespräch. Auch dieser Stadtteil wird einst, mag er jetzt noch so inselartig und abgekoppelt sein, von vielen Menschen belebt werden, die auf Vernetzung und Öffnung angewiesen sind. Die beiden Brückenköpfe bilden an strategischer Stelle einen ikonographischen Orientierungspunkt, stärken die Feinerschliessung in den neuen Stadtteilen und erlösen die peripheren Gleisseiten aus ihrem Dornröschenschlaf. Es entsteht ein Vis-à-vis, eine «Magnetwirkung»: Beide Stadtkreise treten miteinander in eine neue Beziehung und entwickeln eine Identität über das Gleisfeld hinweg.



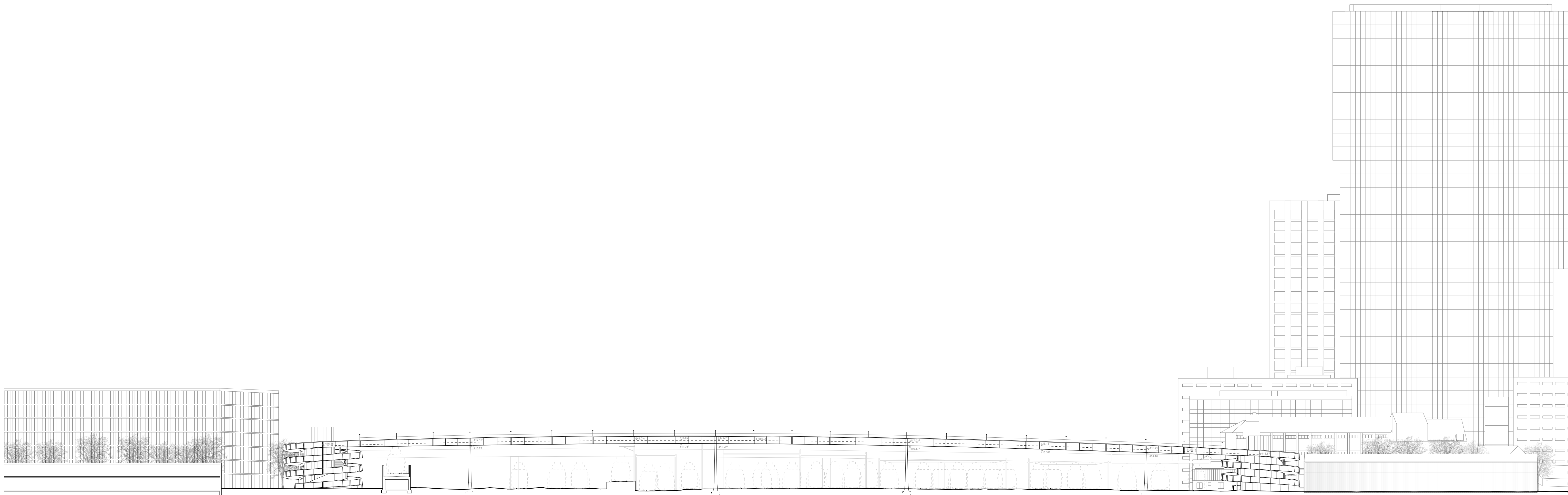
Promenade & Flussbad Lettenareal, Zürich



Vernetzung über die Gleise



Grundriss Ebene Stadt, Zukunft Geroldareal 1:500



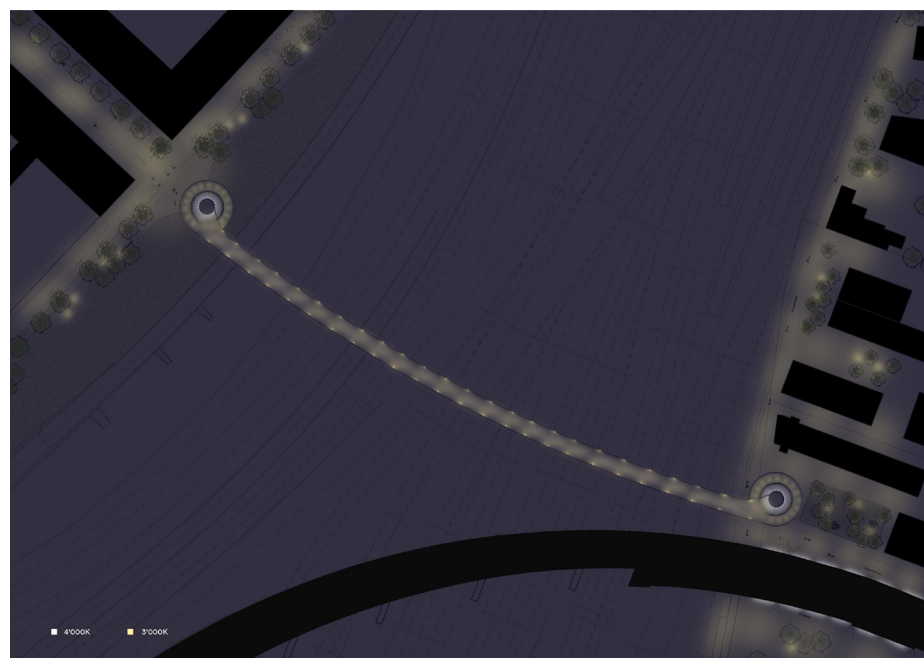
Ansicht Ost Längensprofil 1:500

Identität und Integrität des alten Viadukts

Wipfinger- und Lettenviadukt bilden ein Rückgrat durch das Industriequartier. Auf städtebaulicher Ebene hat sich dieses längst in die gebaute Volumetrie integriert, oder umgekehrt: Die Stadt hat sich um dieses historisch wertvolle und geschützte Bauwerk entwickelt und angepasst. Mehr noch – das Viadukt ist zum Nutzungsträger geworden und beherbergt, ein gutes Jahrzehnt seit seiner Sanierung, eine lebendige Abfolge von Läden, Werkstätten, Kultureinrichtungen und Gastronomie. Das Viadukt ist Stadtfassade, ist Flaniermeile und flankiert Parkräume, Plätze, Strassenräume und Innenhöfe.

Für die Transformation von Gerold- und Areal Neugasse soll das stadträumliche Potenzial des alten Viadukts voll ausschöpfbar und die historische Identität des Eisenbahnbau spürbar bleiben. Die neue Velo- und Fußgängerbrücke spielt mit der punktuellen, ans Gleisufer geschobenen Gestaltung ihres Aufgangs die Viaduktfassade vollständig frei. Das historische Bauwerk bleibt somit nahezu unangestastet. So kann mit den neuen Arealbebauungen die reizvolle Brückensilhouette beidseitig als begrenzte Kulisse in Szene gesetzt werden. Sämtliche Brückenaufgänge der Veloverbindung sind bereits als Endzustand gedacht, funktionieren mit oder ohne Bestand der Badmintonhalle und brauchen keine Optionen für spätere Erschließungsbauwerke am Gleisuferweg.

Durch einen minimalen baulichen Eingriff am Bestand wird der Veloweg auf dem Lettenviadukt bis zum Gleisfeld weitergeführt und erst dort über eine in die Gleisulferkante integrierte Rampe auf die Stadtebene hinuntergebracht. Dies entlastet die enge Situation des Treppenabgangs beim Bogen B vom Veloverkehr, respektiert die architektonische Gestaltung der umgebauten Viaduktbögen und ermöglicht überdies den direkten Anschluss an den künftigen Gleisulferweg.



Beleuchtungskonzept

Übersichtlichkeit der Disposition - Sicherheit bei Nacht

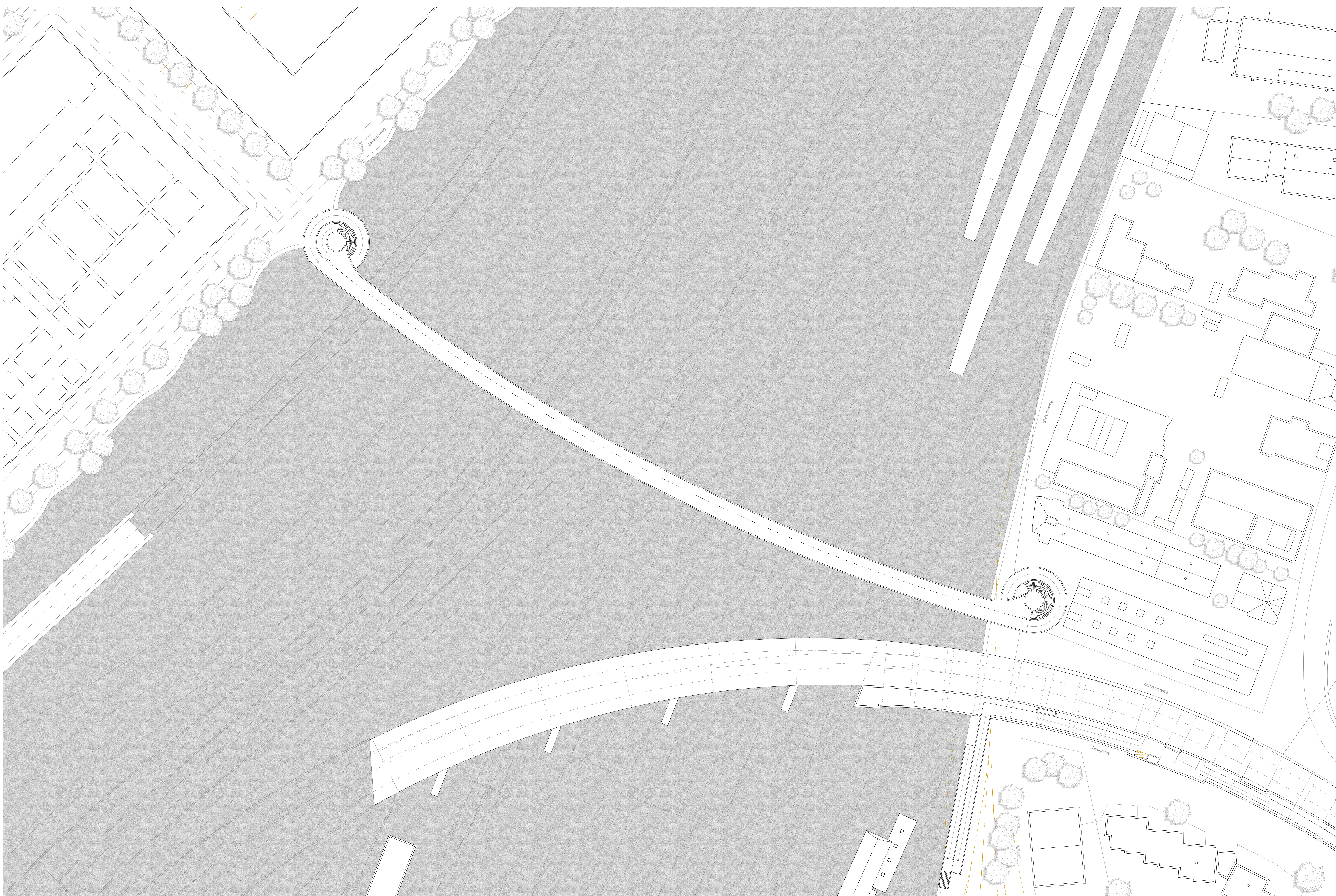
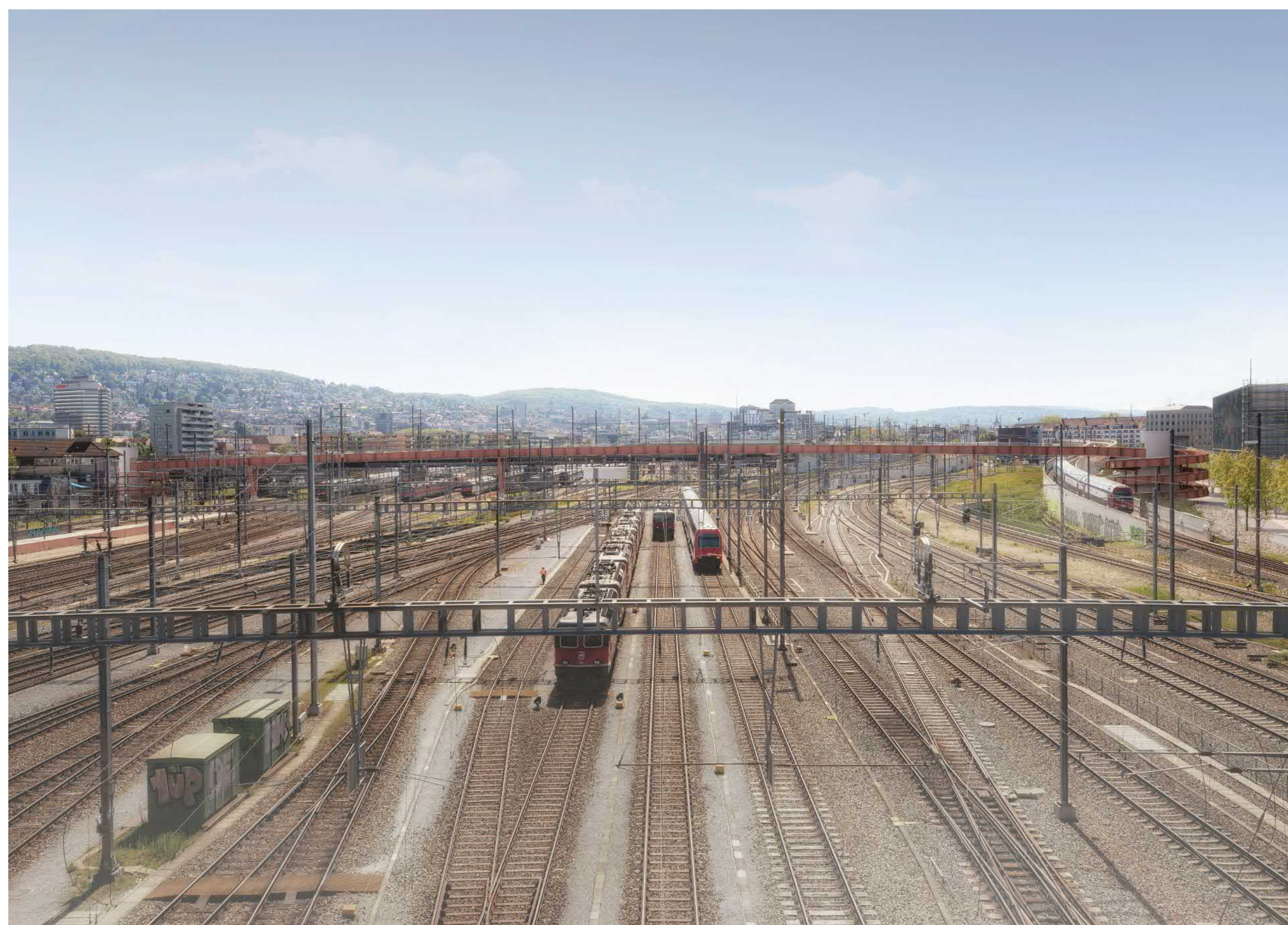
Das ganze Brückenbauwerk zeigt sich auch bei Nacht selbstbewusst und gut sichtbar über den Gleisen. Im Grundriss spannt sich die Brücke leicht gekrümmt und senkrecht zur Bahninfrastruktur übers Gleisemare. Durch ihre sanft gekrümmte Gegenbewegung zum alten Bahnviadukt löst sich die Brücke elegant vom steinernen Bauwerk, ohne die längs gerichteten Über- und Unterwerfungsbauwerke der Durchmesserlinie zu konkurrenzieren. Die direkt gespannte Brückenform vermeidet unansehbare und unkontrollierbare Räume. Sie stellt durch die kürzest mögliche Länge auch für Fußgänger:innen ein moderates Hindernis dar, was die subjektive Distanz- und Zeitwahrnehmung betrifft. Start und Zielpunkte sind dabei jederzeit überschaubar, wobei die leicht gekrümmte Grundrissdisposition der Linieneinführung den absoluten, zentralperspektivischen Tunnelblick bewusst abschwächen soll.

Das Lichtkonzept versucht die wichtigsten funktionalen und stadträumlichen Gegebenheiten dezent aber konsequent hervorzuheben. Die Beleuchtung nimmt sich zurück und bespielt vorrangig die Bodenflächen der Fuss- und Veloverbindung. Mastleuchten an Kandelabern sitzen beidseitig auf der Brückenkonstruktion. Sie bilden in der Nacht eine funkelnde Perlenkette und schaffen optisch eine subtile, wertige Verbindung zwischen den Brückenabgängen. Zusätzlich wird die Fernwirkung über die Lifttürme, deren vertikal strukturierte Oberfläche über ein feines Streulicht der Grundbeleuchtung akzentuiert wird, ergänzt. Aufbaustrahler, im Dachbereich der Lifttürme radial angeordnet, beleuchten von oben sowohl die Treppen als auch die Rampen im nicht überdeckten Bereich. Die überdeckten Rampenbereiche sowie die Liftvorzonen werden mit Deckenleuchten blendfrei ins Licht gesetzt. Die vorherrschende warmweiße Lichtfarbe (3000K) beleuchtet die gesamte Überführung inklusive Rampen und bindet diese an die städtische Erschließung an. Einzig die Treppen sind mit einer kühleren Farbtemperatur (4000K) ausgerüstet welche auch zur Fernwirkung der Lifttürme massgeblich beiträgt. Mit diesen Beleuchtungsmaßnahmen kann sich die Verbindung Kreis 4-5 im nächtlichen Stadtbild, ergänzend zu den „Plan Lumière“-Projekten, selbstverständlich einfügen.

Der Planung liegen die Normen/Richtlinien SNR 13201-1 und SNI/EN 13201-2-5, SLG-202 zugrunde. Das Licht wird nur von oben nach unten eingesetzt und somit unnötige Lichtverschmutzung vermieden. Zusätzlich kann damit die geforderte Gesichtserkennung sichergestellt werden, die ihrerseits das Sicherheitsempfinden auf dem langen Verbindungssteg steigert. Und ebenso wird auf diese Weise die Blendwirkung gegenüber Lokführer:innen mit einfachen Mitteln vermeidbar.



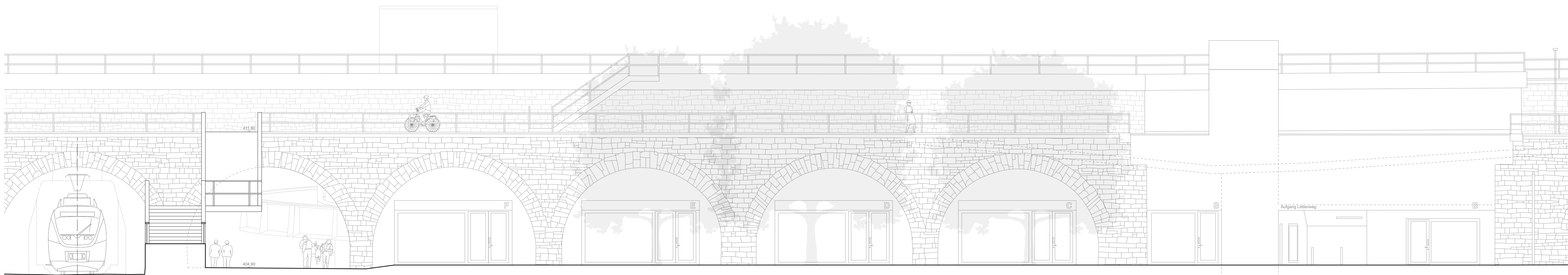
Struktur, Panda Gehwegs, Kopenhagen



Situationsplan, Bestand Geroldareal 1:500



Ansicht West 1:100



Ansicht Ost 1:100



Neue Linienführung im Velonetz

Die Linienführung gemäss aktuellem Velonetzplan widerspricht südlich und nördlich der Bahnquerung einem einfach verständlichen Vorzugsroutennetz mit direkten Verbindungen. Auf der Südseite ist das Netz mit vielen Verzweigungen und Richtungswechseln sehr unübersichtlich und auf der Nordseite sind die Verknüpfungen zwischen der Route auf dem Viadukt und jenen auf der Stadtebene nur schwer zu lösen. Mit der vorgeschlagenen Linienführung und der Anordnung der Anschlussbauwerke wird das Vorzugsroutennetz auf beiden Seiten der Bahnquerung stark vereinfacht.

Auf der Südseite führt die vorgeschlagene Route über die neuen Strassen des PJZ und die Zypressenstrasse direkt zum Bullingerplatz. Die Route über die Erlmannstrasse entfällt und der Bullingerplatz wird zum zentralen Knotenpunkt. Der geplante südliche Gleisufweg schafft eine Verbindung von der neuen Gleisquerung zur Brauerstrasse. Auf der Nordseite wird die Vorzugsroute am Ende der neuen Brücke direkt auf den Boden gebracht und auf der Viaduktstrasse bis zum Dammsteg geführt. Damit können alle Verknüpfungen auf dem Stadtniveau gewährleistet werden. Der Weg auf dem Viadukt erhält einen zusätzlichen, fahrbaren Aufgang am Gleisfeldrand und führt als Hauptroute Richtung Letten. Die Verknüpfung zwischen der neuen Bahnquerung und der Hauptroute auf dem Viadukt erfolgt über den geplanten nördlichen Gleisufweg. Mit einer Fortsetzung des Gleisufwegs stadteinwärts könnte entgegen dem bestehenden Velonetzplan eine direkte Verbindung zur Zollstrasse geschaffen werden.



Velonetzplan

Die Velo-Anschlüsse im Süden und Norden

Im Süden wird der Übergangsbereich zwischen neuer Gleisquerung, dem Gleisufweg und der Erschliessung des PJZ als gleichwertige Mischfläche zwischen Fuss- und Veloverkehr ausgestaltet. Die Strasse zur geplanten Kantonschule wird für die Velovorzugsroute mit breiten Velostreifen ausgestattet. Die Vorfahrt des PJZ wird mibebnutzt und mit kleineren Anpassungen tauglich für die Vorzugsroute gemacht. Die Verbindung zwischen der Vorfahrt des PJZ und der Hohlstrasse besteht bereits als private Zufahrt. Um diesen Weg als Velovorzugsroute nutzen zu können muss er erworben oder rechtlich gesichert werden. Durch eine leichte Verbreiterung mit separater Fussgängerführung kann der erforderliche Standard erreicht werden.

Um die Querung der Hohlstrasse optimal regeln zu können, müssen die privaten Zufahrten neu über die Vorfahrt des PJZ angeschlossen werden. Der Anschluss an die Hohlstrasse wird nur noch durch den Veloverkehr benutzt. Die Strassenquerung wird innerhalb der bestehenden Lichtsignalanlage Hohlstrasse/Zypressenstrasse geregelt und kann zusammen mit der Fussgängerquerung und dem ausführenden MIV geschaltet werden. Bei der Neuplanung des Areals entlang der Hohlstrasse sollte die Verbindung auf die Achse der Zypressenstrasse ausgerichtet werden. Die Route würde damit deutlich besser erkennbar. Die Aufhebung von Parkplätzen auf der Zypressenstrasse ermöglicht es zudem, die Achse attraktiver zu gestalten und für die Velovorzugsroute ausreichend zu dimensionieren.

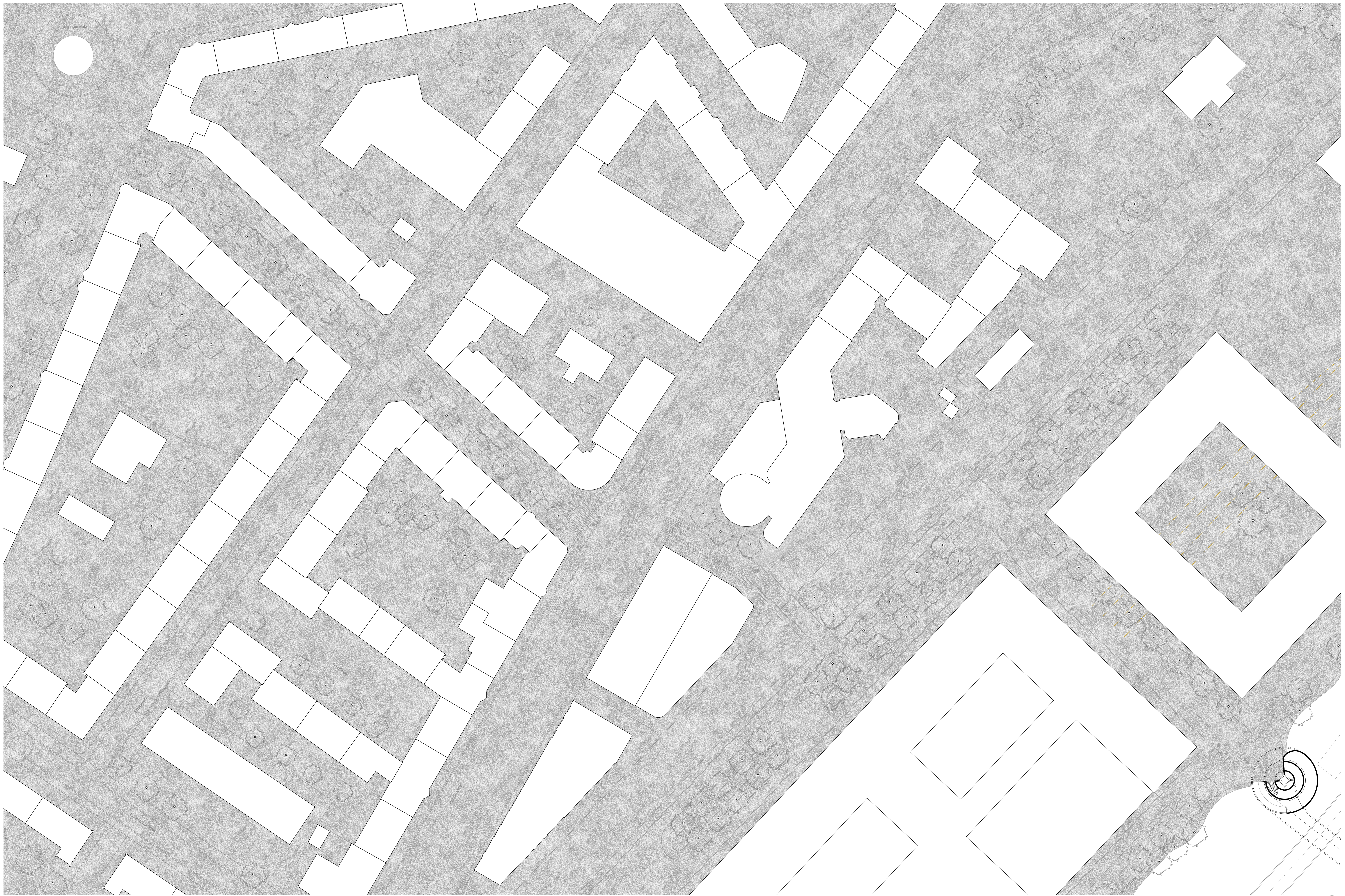
Der nördliche Brückenkopf schliesst an den geplanten Gleisufweg und die Verbindung entlang des Viadukts Richtung Neue Hard – Viaduktstrasse an. Dieser Bereich wird im Mischverkehr mit dem Fussverkehr und untergeordneten MIV-Erschliessungen betrieben. Die bestehende Situation entlang des Geroldareals und der Neuen Hard ist zu eng für eine baulich abgetrennte Veloführung. Mit einer Neubebauung des Geroldareals und einer Redimensionierung der Neuen Hard wäre eine separate Veloführung denkbar. Entlang des gesamten Viadukts muss jedoch eine möglichst konfliktfreie Führung der Velovorzugsroute mit den Querungsbedürfnissen und dem Platzbedarf des Fussverkehrs im Zusammenhang mit den publikumsorientierten Nutzungen abgewogen werden.

Brückenarchitektur im Eisenbahn-Kosmos

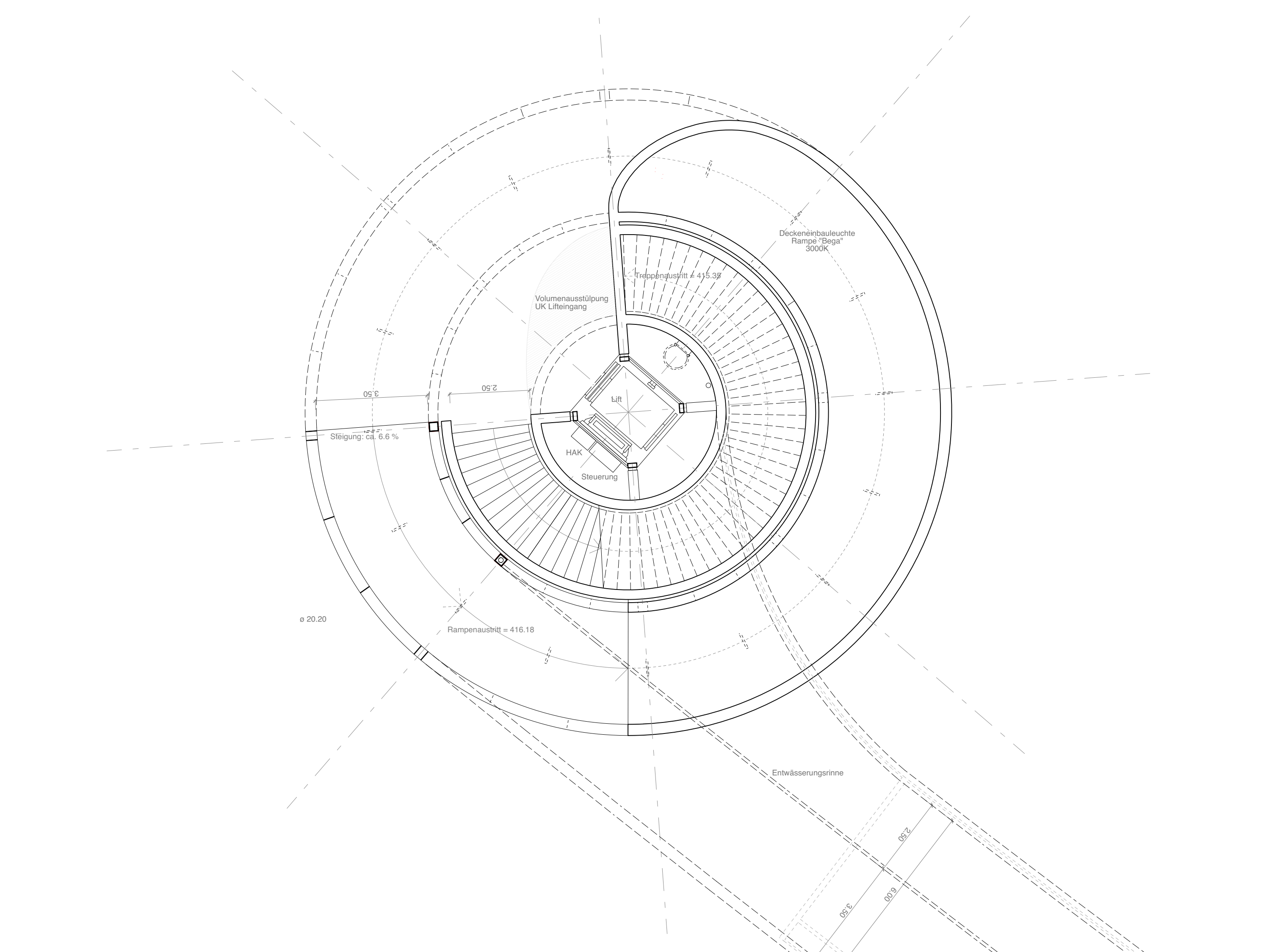
Die Brückenarchitektur gliedert sich in zwei Treppenturmbauwerke aus dunklem Beton sowie in die wetterfeste Stahlkonstruktion der Brücke, deren beiden Enden sich als Rampen, ähnlich einer Feder, spiralförmig um die Türme bis auf den Boden winden. In Material- und Formensprache wird eine robuste Gestaltung angestrebt. Eine, die sich gut in die «Bahnwelt» des Gleis- und Schotterfelds integriert und sich in klarem Kontrast zu den hellen Betonarchitekturen der Durchmesserinie stellt. Der Entwurf der einzelnen Elemente erfolgt auf einem einfachen Prinzip: Auf der Brücke sollen die Velofahrenden von den Fussgängerinnen durchgehend separiert und konsequent kreuzungsfrei geführt werden.

Das ist möglich, weil das Brückenbauwerk frei von optionalen Aufgängen und Gabelungen sein kann. In der Mitte des Betonturms ist ein Aufzug für Gehbehinderte platziert, im zweiten Ring eine Wendeltreppe für Fussgängerinnen und im dritten Ring eine Velorampe. Diese Schichtung der Verkehrsteilnehmenden zieht sich über die gesamte Brücke und führt auf der anderen Seite in demselben Drehsinn wieder hinunter. Die Treppen- und Rampenanteile sowie die Aufzugstüren sind auf der Stadtebene jeweils zum Gleisufweg hin geöffnet.

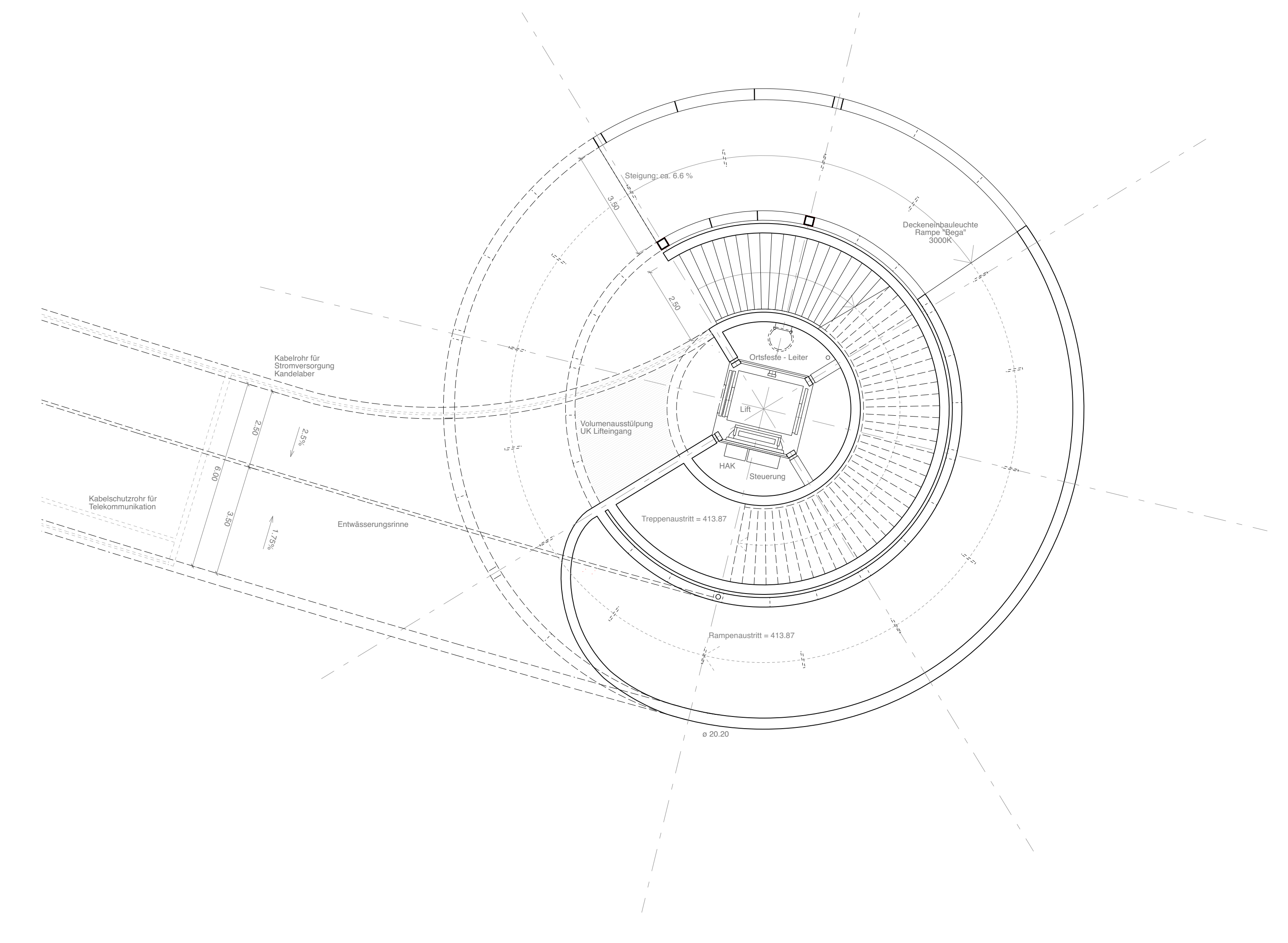
Bei den Brückenköpfen stülpt sich die Cortenstahl-Architektur gleichsam über die Betonskulptur. Die gestufte Turmarchitektur weitet sich über dem Erdboden – ähnlich einem Zikkurat – zum Betonsokkel aus und verschmilzt dort wiederum mit dem mittigen Zylinder und der geschlossenen Treppenbrüstung. Die Aufzugseingänge sind subtraktiv aus der Skulptur gehöhlt und ihre flankierenden Wände umschreiben auf der Stadtebene einen gedeckten Vorraum der die Menschen empfängt und zu Treppe, Aufzug und Rampe führt. Die leicht abgedunkelte und vertikal gerillte Oberfläche dieser Betonskulptur, fügt sich in die Materialwelt des oxydierten Stahls, des Gleisschotter und des dunklen Natursteinviadukts. Die Stahlarchitektur der Rampen- und Brückenbauwerke besteht aus einer offenen, geschweissten Blechkonstruktion mit ausliegenden Rippen. Sie bildet zusammen mit dem Boden die statisch tragende Trogform. Es wurde darauf geachtet, die Stahlbrüstung auf der Innenseite nur auf einen Meter hochzuziehen (Strahl-Schutz) und mit einem Handlauf-Rohr auf 1.30m zu kombinieren (Absturzschutz). Somit bleibt auf der Brücke ein Maximum an Weitblick erhalten, der das Stadtpanorama hinter dem Gleismeer preisgibt. Kandelaber und Fangnetze weiche diese Höhe übertreffen werden als additive Elemente minimal dimensioniert und gestalterisch zurückgespielt.



Südseite, Anbindung Velovorzugsroute an Bullingerplatz 1:500



Grundriss Süd 1:100



Grundriss Nord 1:100

