

747.00 Lugnezerstrasse, Umfahrung Ilanz

Brückenwettbewerb Umfahrung Ilanz entschieden

Das Brückenprojekt für die Umfahrung Ilanz, eine neunfeldrige Balkenbrücke, ist in einem Projektwettbewerb erkoren worden. Sieger ist eine Bündner Ingenieurgemeinschaft. Mit den ersten Bauarbeiten an der Umfahrung kann damit im Herbst 2013 begonnen werden.

Mit einem neuen Anschluss der Lugnezerstrasse an die Oberalpstrasse soll das Zentrum von Ilanz vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Im Zusammenhang mit diesem Vorhaben ist eine neue, ca. 270 Meter lange Brücke vorgesehen. Mit dem Ziel, die technische Machbarkeit abzuklären, das Erscheinungsbild zu beurteilen und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen, wurde im vergangenen Jahr ein Projektwettbewerb für Ingenieurarbeiten durchgeführt.

Die neue Brücke hat mehrere Hindernisse zu überwinden, nämlich

den Vorderrhein, das bestehende und ein künftiges Trasse der Rhätischen Bahn sowie die Via Santeri. Für die Überquerung des Vorderrheins ist nahe dem nördlichen Brückenende eine Öffnung von mindestens 46 Meter erforderlich. Das künftige Trasse der RhB unterquert die Brücke in einem schiefen Winkel von weniger als 30 Grad. Der Baugrund im Bereich der Brücke besteht aus feinkörnigen Sedimenten des ehemaligen Ilanzersees, die von grobkörnigem Rheinschotter überlagert sind, und es muss mit gespanntem Grundwasser gerechnet werden. Als weitere Randbedingung wurde aus Lärmschutzgründen eine mindestens 80 Zentimeter hohe, massive Brüstungsmauer verlangt.

Die Projektierung dieser Brücke ist in technischer und in gestalterischer Hinsicht eine anspruchsvolle Aufgabe. Die räumlichen Verhältnisse mit der Überquerung der verschiedenen Hindernisse und die heikle Geologie

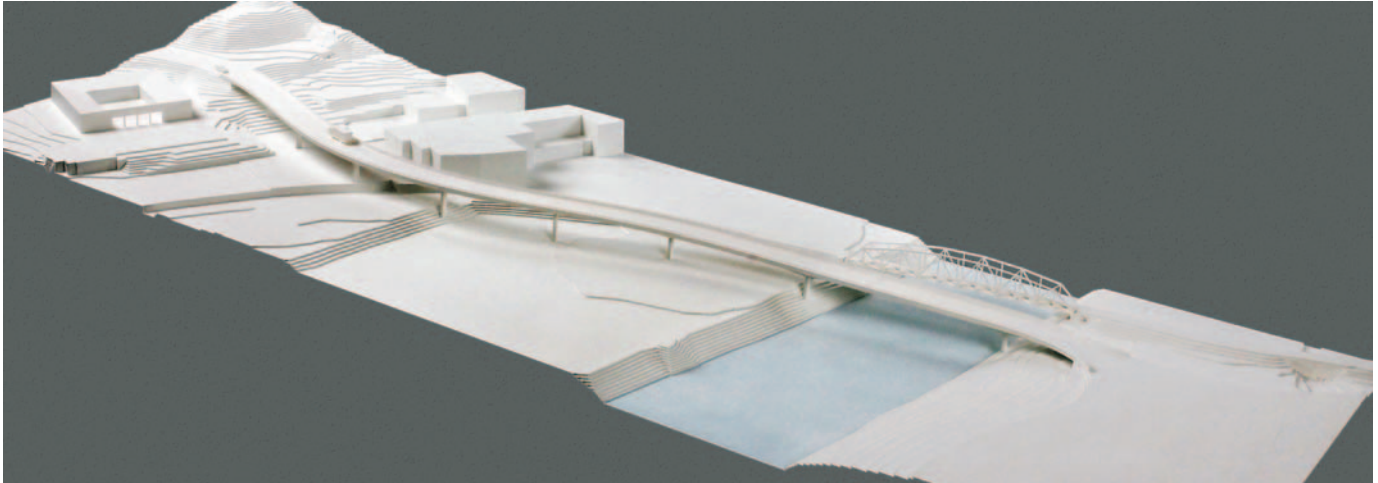
**AUSSTELLUNG
der Wettbewerbsprojekte
vom 15. bis 30. Mai 2013
im Rathaus Ilanz,
jeweils offen
von 14.00 bis 18.30 Uhr**

verlangten sorgfältig durchdachte Lösungen. Gleichzeitig waren ein ansprechendes Aussehen und eine wirtschaftliche Lösung gefragt.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden sieben Vorschläge eingereicht. Die vielen Hindernisse, die es zu überbrücken gab, liessen offenbar nicht ein breit gefächertes Spektrum von Lösungen zu. Hinsichtlich System- und Materialwahl sind nahezu alle Brücken konventionelle Stahlbeton-Durchlaufträger mit eher grosszügigen Spannweiten im Vorlandbereich und wenig spektakulären Lösungen für die Überquerung des Vorderrheins. Unterschiede be-



Der Brückentwurf der geplanten Umfahrung Ilanz in der Computervisualisierung



Modell des neuen Rheinüberganges im Rahmen der Umfahrung Ilanz

schränken sich auf Einzelaspekte. Von den eingereichten Vorschlägen wurden aufgrund der Beurteilung des Gesamtkonzepts drei Projekte der engeren Wahl ausgewählt, von diesen Modelle erstellt und dann gemäss den Kriterien im Wettbewerbsprogramm bewertet.

Das erstrangierte Projekt »MUDEST« des Projektteams Chitvanni + Wille GmbH und Casutt Wyrsch Zwicky AG, Chur, ist eine neunfeldrige Balkenbrücke aus Spannbeton. Es ist eine konventionelle Brücke, die sich schon vielerorts bewährt hat und gut in die Umgebung passt. Die Stützenstellung berücksichtigt die vorgegebenen Randbedingungen

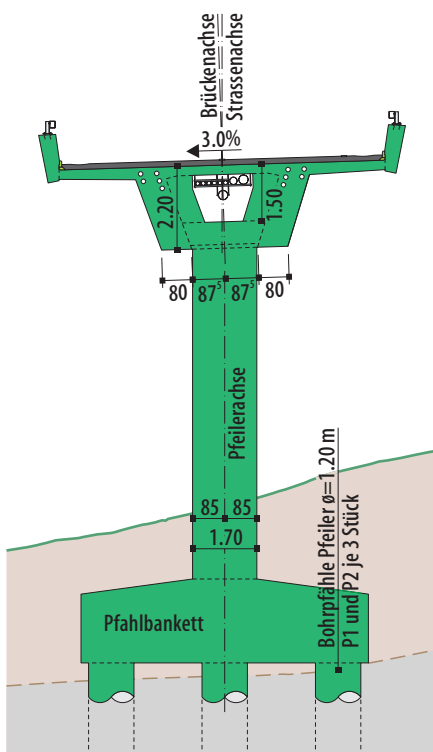
gen optimal und die schwimmende Lagerung wird gegenüber den anderen Projekten als konzeptioneller Vorteil bewertet. Bezüglich Gestaltung gibt es jedoch im Rahmen der weiteren Bearbeitung noch Verbesserungspotential.

Die Bauarbeiten für das Brückenbauwerk werden im Spätsommer ausgeschrieben und im kommenden Jahr wird mit den Arbeiten an der Brücke begonnen.

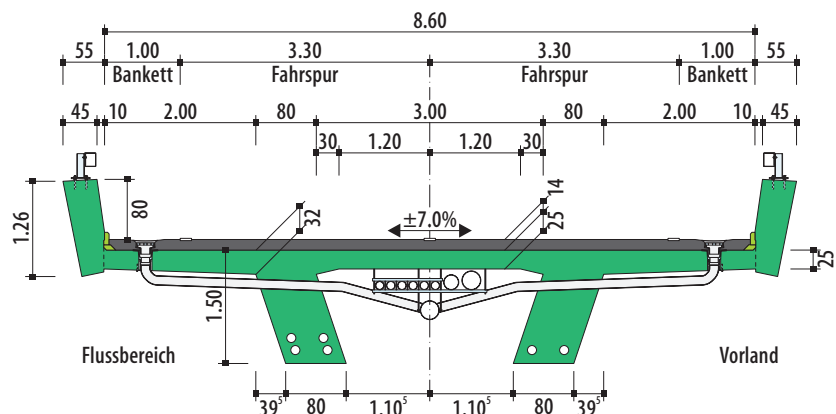
Die 270 Meter lange Brücke zwischen dem Kreisellanz West und der Zivilschutzanlage überquert neben dem Vorderrhein auch das Industriegebiet California und die Rhätische

sche Bahn sowie die Via Santeri. Südöstlich der Zivilschutzanlage wird der neue Kreisellugnezstrasse realisiert. Bei diesem schliesst die Via Sogn Martin, die Zufahrt zum Industriegebiet bzw. zur Via Santeri und die alte Flonderstrasse an die Lugnezstrasse an. Der Verkehr, und damit insbesondere der Schwerverkehr von und nach Vals, werden neu über die Via Sogn Martin zur Oberalpstrasse und ins Industriegebiet geführt.

Die Kosten der Rheinüberquerung sind mit rund 7 Millionen Franken veranschlagt. Für die gesamte Umfahrung wird mit einer Bauzeit von vier bis fünf Jahren gerechnet.



Querschnitt Pfeiler 2 mit Fundation



Brückenquerschnitt im Feld

Hauptmassen Brücke MUDEST

- Konstruktionsbeton 2'150 m³
- Armierung 320 t
- Vorspannung 34 t
- Pfähle 560 m
- Schalungen 6'630 m²

Impressum

Text und Bilder: Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare können bestellt werden über info@tba.gr.ch, www.tiefbauamt.gr.ch oder Tel. 081 257 3715.