

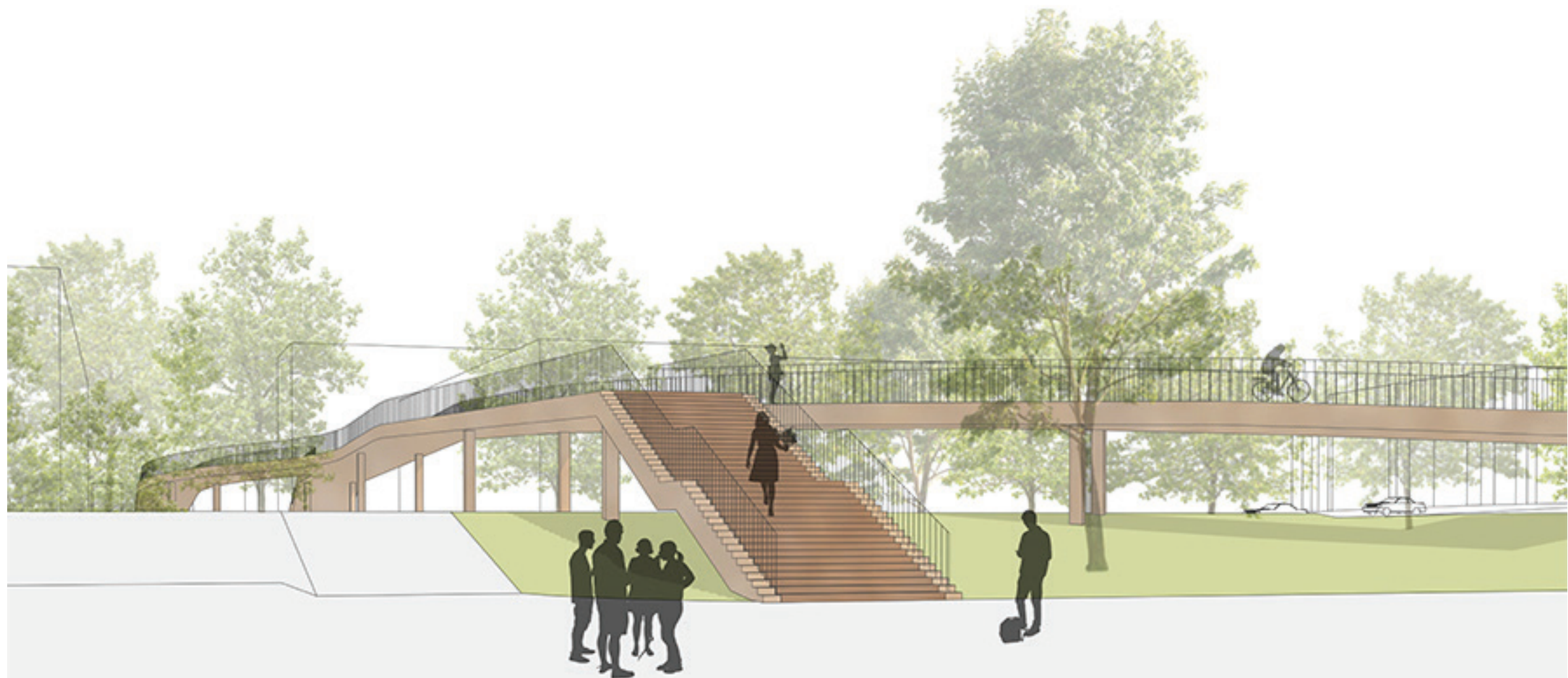
**NEUBAU FUSS- UND RADWEG-
BRÜCKE LINDEMANNSTRASSE
DORTMUND**
Offener Realisierungswettbewerb
ANKAUF

Susanne Seyfert
Matthias Seyfert

Florian Dessl

ARGE mit GMG Statik

06|2019 - 09|2019



TEXT



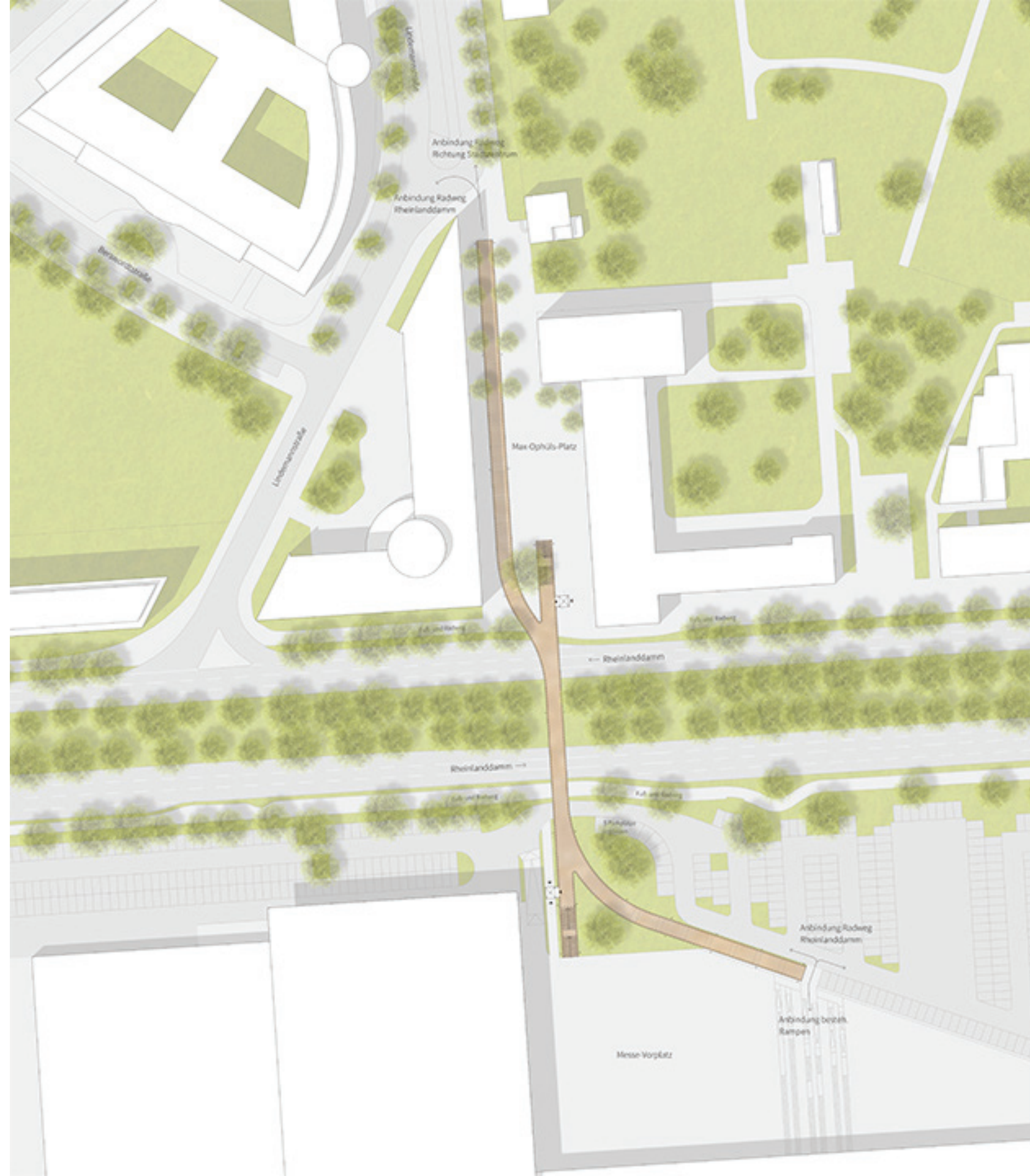
**NEUBAU FUSS- UND RADWEG-
BRÜCKE LINDEMANNSTRASSE
DORTMUND**
Offener Realisierungswettbewerb
ANKAUF

Susanne Seyfert
Matthias Seyfert

Florian Dessl

ARGE mit GMG Statik

06|2019 - 09|2019

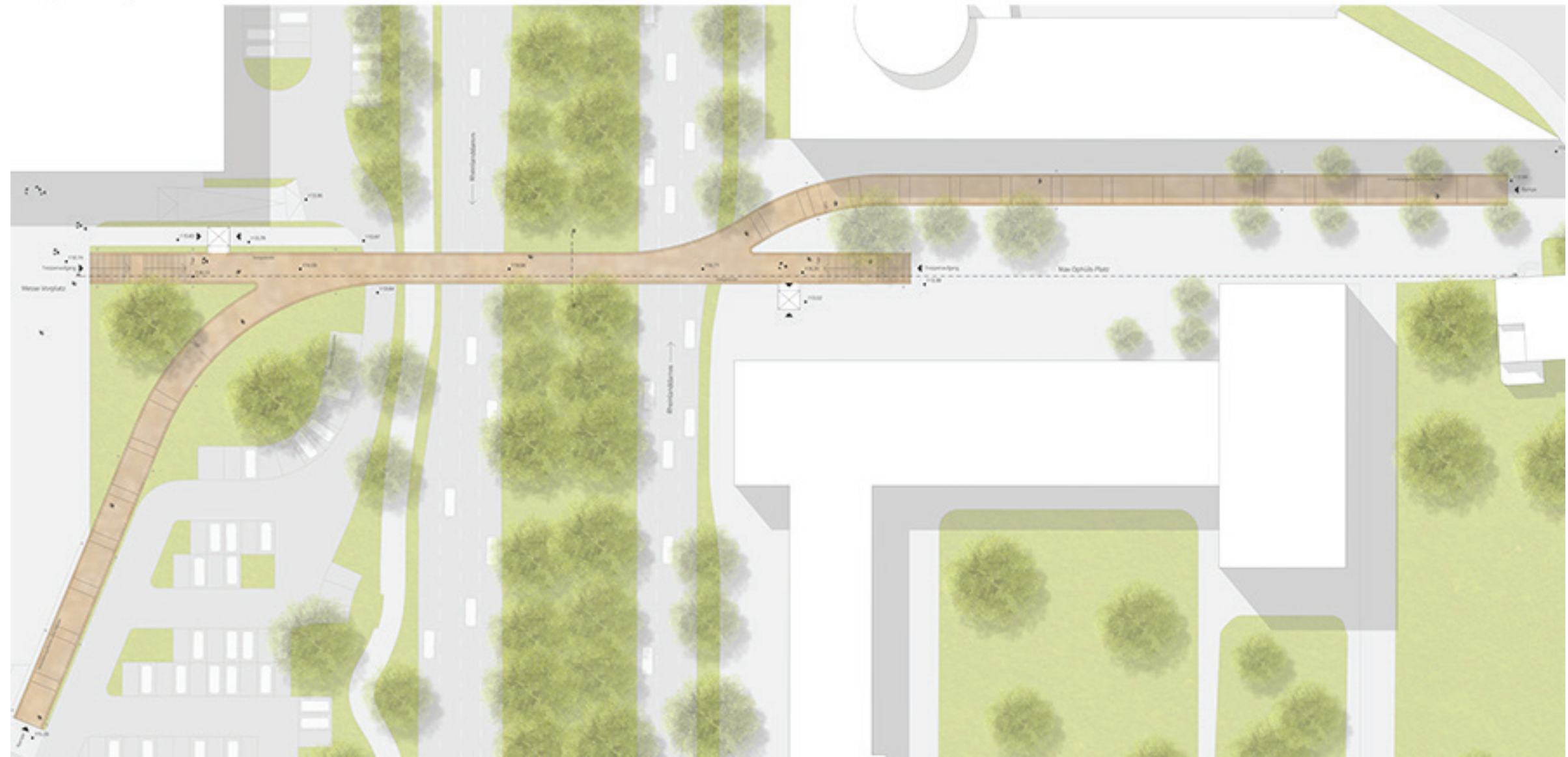


TEXT





TEXT



**NEUBAU FUSS- UND RADWEG-
BRÜCKE LINDEMANNSTRASSE
DORTMUND**
Offener Realisierungswettbewerb
ANKAUF

Susanne Seyfert
Matthias Seyfert

Florian Dessl

ARGE mit GMG Statik

06|2019 - 09|2019

NEUBAU FUSS- UND RADWEG- BRÜCKE LINDEMANNSTRASSE DORTMUND

Offener Realisierungswettbewerb
ANKAUF

Susanne Seyfert
Matthias Seyfert

Florian Dessl

ARGE mit GMG Statik

06|2019 - 09|2019

Neubau Fuß- und Radwegbrücke Lindemannstraße

Aufgabe

Eine Brücke ist die Verbindung zweier Punkte über eine Barriere hinweg.

Das Ziel des Wettbewerbes „Neubau Fuß- und Radwegbrücke Lindemannstraße“ ist die Verbindung des Max-Ophüls Platzes mit dem Vorplatz der Messe Dortmund über den 6-spurigen Rheinlanddamm hinweg.

Die Verbindung soll barrierefrei für Fußgänger und ebenso angenehm für Radfahrer sein, was Treppen- und Rampenbauwerke bedingt. Optionale Liftanbauten verbessern die Situation weiter. Zusätzlich wird Wert auf ein repräsentatives Bauwerk, auf das Einfügen in den städtebaulichen Kontext (Tor zur Stadt) und auf Wirtschaftlichkeit in Errichtung und Betrieb gelegt.

Konzept

Der Entwurf entscheidet sich für ein zurückhaltendes, ruhiges Bauwerk ohne Pylone. Dies erscheint in einem inhomogenen, teilweise aufgeregten städtebaulichen Umfeld mit unterschiedlichen Solitärgebäuden angebracht. Der Kontrast fällt positiv auf, die Brücke bekommt über diese Zurückhaltung die gewünschte Repräsentanz und Zeichenhaftigkeit des Stadteingangs.

Damit aus Einfachheit Eleganz wird, rückt die Geometrie in den Fokus. Das betrifft in unserem Fall besonders die Endpunkte der Brücke.

Die Brücke teilt sich an ihren Enden in Treppe und Rampe. Diese stützen sich wie zwei Finger einer Hand auf den Boden. Der kurze Weg der Treppe und das weite Hinausgreifen der Rampen in die Umgebung entflechten Fußgänger und Radfahrer. Gleichzeitig wird die Brücke mit der Stadt verwoben.

Am Max-Ophüls-Platz verlaufen Treppe und Rampe parallel in Brückenlängsrichtung dem Straßenverlauf folgend, am Messavorplatz knickt die Rampe ab. Dieser bekommt zur dicht befahrenen Straße eine Rahmung – ein städtebaulicher Mehrwert.

Diese im Grundriss austarierte, zeichenhafte Form bekommt in der dritten Dimension Spannung. Die Stützen sind wie die Baumstämme der Umgebung paarweise gruppiert und treten dezent in den Hintergrund.

Die Lifte können nachträglich mit etwas Abstand unter Ausbildung einer Fuge angestellt werden. Matte opake Glastafeln zur Verkleidung des Liftes und der Konstruktion wären als Material dafür passend.

Konstruktion

Die Einfachheit der Form bedarf einer Konstruktion mit Raffinesse. Ein durchgehender Hohlkasten in einheitlicher Größe über die gesamte Brückenlänge verbannt die statisch notwendigen Varianten der einzelnen Segmente ins unsichtbare Innere.

Das Bauwerk wird als Balkenbrücke mit stählernem, kappenlosen Hohlkastenquerschnitt ausgebildet. Vom Hauptquerschnitt des Überbaus werden an beiden Enden die Rampenquerschnitte seitlich herausgezogen. An den entstehenden vier Bauwerkenden befinden sich Konsolen, auf denen die anschließenden Treppenläufe und Rampen über horizontal verschiebliche Lager

auffliegen. Der Hauptquerschnitt wird in diesen Bauteilen fortgeführt. Die entstehenden Fugen erhalten einfach zu wartende, einlamellige Übergangskonstruktionen mit geeignetem Fugenprofil zum bündigen Oberflächenabschluss. Der Belag der Geh- und Fahrbahn einschließlich der Treppentritte wird als reaktionsharzgebundener Dünnbelag (RHD-Belag) vorgesehen.

Es werden keine massiven Widerlager vorgesehen. Die im Überbau eingespannten stählernen Stützen tragen neben den vertikalen auch die horizontalen Lasten ab. Der biegesteife Anschluss ist einfach zu realisieren und macht gesonderte Lager unnötig. Die Gründung der Stützen und Endauflager erfolgt flach, wobei je nach statischem Erfordernis der vom geotechnischen Gutachter geforderte Bodenaustausch bis ca. 4,0 m unter Gelände ausgeführt wird.

Die Geländerstäbe werden filigran aus quadratischem Vollstahl auf den Hohlkasten aufgeschweißt und am oberen Ende mit dem gleichen Stahlprofil verbunden. Der Handlauf wird durchgehend auf beiden Seiten der Brücke am Geländer befestigt.

Das Oberflächenwasser wird in Längsrichtung zu den Abläufen vor den Bauwerksfugen geleitet. Dabei werden im Gehwegbereich seitliche Begrenzungsbleche vorgesehen, die ebenso als Radabweiser bzw. Fußleisten dienen. Von den Abläufen wird das Wasser durch senkrechte Fallrohre an den Stützen direkt nach unten und dann über Sammelleitungen in die Vorflut geführt. Störende und wartungsintensive Längsleitungen entlang des Überbaus können somit entfallen.

Unter den flachen Teilen der Rampe wird das Wasser versickert. Eine intensive Mischbepflanzung im Jahresverlauf immer wieder unterschiedlich blühend kann hier gedeihen. Aus einem nicht mehr nutzbaren Raum unter der Rampe wird so eine kleine Oase.

Material

Die Form wird betont, wenn die sichtbaren Farben reduziert werden.

Für die Unter- und Überbauten der Brücke und ebenso für die Geländer wird unbeschichteter Cortenstahl vorgeschlagen. Die sich ausbildende Korrosionsschicht schützt vor weiterer Korrosion. Zusätzliche Beschichtungen entfallen, was günstig für die Wirtschaftlichkeit in der Errichtung und den Folgekosten ist. Die markante Korrosionsschicht überzieht die gesamte Brücke einfarbig und materialecht.

Einem ausgerollten Teppich gleich überzieht eine Dünnbelag Fahr- und Gehweg sowie die Treppen. Die erforderlichen Oberflächeneigenschaften wie Rutschfestigkeit können eingestellt werden.

Die Handläufe werden als durchgehende hölzerne Rundprofile vorgeschlagen und setzen einen dezenten Akzent für die Benutzer auf der Brücke.

Fazit

Die Brücke führt als spannungsvoll geführter Bogen über die Straße durch die Bäume. Die Endpunkte werden weit in das Umfeld geführt. Ein scheinbar schlichter Hohlkasten in auffälligem Material verblüfft durch seine Klarheit und wird zur Skulptur.



TEXT

