

Ahornbrücke

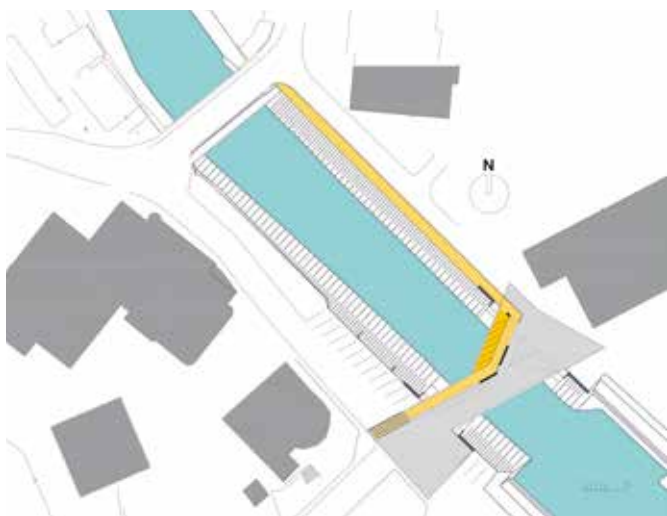
6290 Mayrhofen, Zillertal, 2015

ARCHITEKTUR UND TEXT | Antonius Lanzinger, M9 Architekten Senfter + Lanzinger

BILDER | © David Schreyer

PLÄNE | © M9 Architekten Senfter + Lanzinger

Die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Skibus-systems im Zuge der Neuerrichtung der Aufstiegshilfen Ahornbahn und Penkenbahn, bedingt auch eine Neutrassierung des Liniennetzes der Skibusse in Mayrhofen. Hierbei ist die Ahornbrücke über den Ziller für die flüssige Abwicklung des Busverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Der Individualverkehr wird dabei – ein Novum! – vom Ortszentrum ferngehalten, sodass dem Fußgänger, dem Gast und den Skibusbenützern Platz gegeben wird.



Lageplan



Das vorgespannte Beton-Tragwerk nimmt nicht den kürzesten Weg über den Gebirgsbach. Der etwas längere Brückenschlag bietet jedoch die annähernd horizontale Lage des Fahrstreifens. Die Brücke ist in Fußweg und Busfahrbahn geteilt. Die Beengtheit der innerdörflichen Bau- und Straßenstruktur verlangt die trichterförmige Aufweitung der Brücke, um die notwendigen Schleppkurven für Busse zu gewährleisten. Die raumbildende Erweiterung des an die Fahrbahn angekoppelten Fußweges verschafft diesem einen öffentlich kommunikativen Charakter. Diese Bereitstellung öffentlichen Raumes auf der Brücke wird noch verstärkt durch den Aufbau des „Brückenhauses“, das dem Fußgänger auch Unterstand und Möglichkeit zum Verweilen bietet. Dieser Bereich ist auch in seiner Materialsprache hervorgehoben und kann mit alternativ ergänzenden Funktionen wie z. B. Bushaltestelle oder Info-Stand belegt werden. Die Brücke ist nicht mehr nur die kürzeste Verbindung zweier Ufer, sondern erweiterte Plattform für Verkehr und Öffentlichkeit.



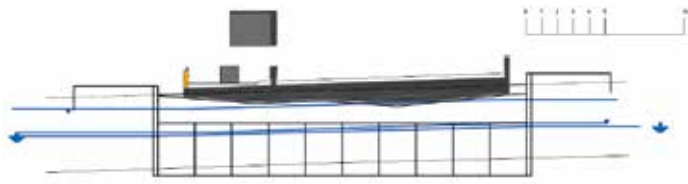


Die durch hundertjährige Hochwassersituationen sehr hoch liegende, durchbrechungsfrei bzw. glatt zu konstruierende Untersicht des Brückentragwerkes verlangt eine statische Höhe von nur max. 1,2 m. So ist die Ahornbrücke als integrales Spannbetonplattentragwerk (Stützweite 27 Meter) konstruiert.

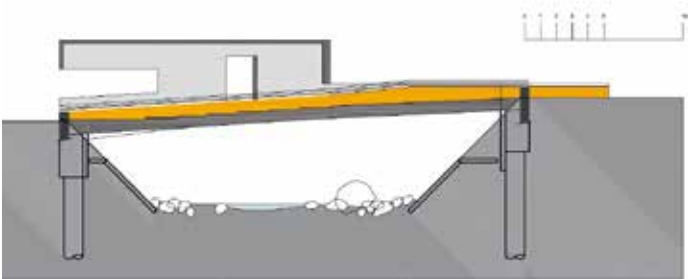
Die Fundierung erfolgt mittels Stahlbetonbohrpfählen mit einem Durchmesser von 120 cm. Bedingt durch die Konstruktion als integrales Bauwerk und den damit verbundenen Entfall beweglicher Brückenteile wie Lager und Fahrbahnübergangskonstruktionen ist die Brücke weitestgehend wartungsfrei.

Die Verwendung unterschiedlicher Betonfarben und die daraus entstehenden erdigen Farbnuancen des Baumaterials sind gut geeignet, das Bauwerk in die umgebende Natur einzubinden. Die Farben sind mit den in der Natur vorliegenden Materialien visuell verwandt. Der anthrazit und braun eingefärbte Beton ist wesentliches gestalterisches Element. Er stellt das Brückenbauwerk auch als Schlusspunkt in die Reihe der bisherigen Bauwerke der Ahornbahn.





Tragwerk



Ansicht

PROJEKTDATEN

ADRESSE: 6290 Mayrhofen

BAUHERR: Mayrhofner Bergbahn AG

ARCHITEKTUR: M9 | Architekten – DI Antonius Lanzinger

TRAGWERKSPLANUNG UND PROJEKTLÉITUNG:

BERNARD Ingenieure ZT GmbH, Christian Wollinger

BAUFIRMEN: Ing. Hans Bodner Bau-gesmbH & Co KG, RIEDERBAU,
Trinkl Egon Schlosserei GmbH

PLANUNGSZEITRAUM: Sommer 2014

BAUZEIT: 2014–2015, 8 Monate

AUTOR

DI Antonius Lanzinger,

M9 Architekten Senfter + Lanzinger

📌 www.m9-architekten.at

