Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 41

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

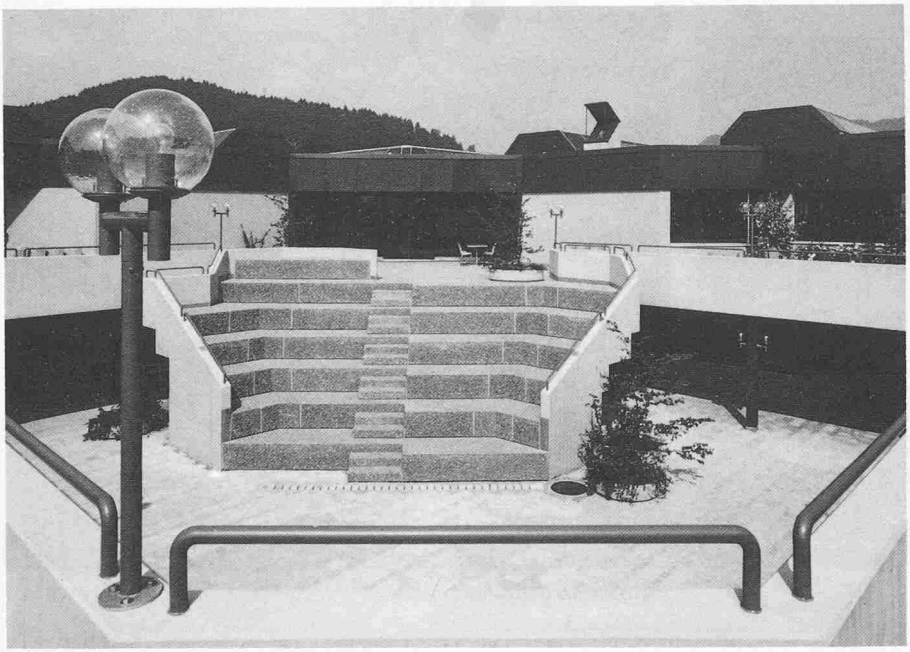
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Innenhof mit Galerie

eines Wettbewerbsprogrammes im Hinblick auf die Erschliessung des Zentrums umschrieb die Aufgabe so: «Die künstlerische Gestaltung soll der Zweckbestimmung der ganzen Kirchenanlage in einem offenen Sinn Rechnung tragen und sich in die vorhandene Architektur einfügen.»
Die Kunstkommission aus sieben Mitgliedern bearbeitete in durchgehend ökumenischer Zusammenarbeit drei Bereiche:

1. Akzentuierung des Nord- und Südzuganges, wozu ein eingeladener Wettbewerb ausgeschrieben wurde,
2. die Ausstattung beider Gottesdiensträume,
3. die Abklärung zu weiterem künstlerischem Schmuck im Zentrum.

Die ersten zwei Aufgaben sind mit der Einweihung des Zentrums weitgehend gelöst, die dritte darf noch werden und wachsen.

Aus dem Wettbewerb haben die Künstler *Walter Kretz* für den Nordzugang und *Franz Fedier* für den Turmplatz den Auftrag erhalten, ihre Entwürfe auszuführen. Beide Künstler gestalten bei völlig unterschiedlicher Form und Ausführung das Motiv des Kreuzes.

Weniger auf Anhieb erkennbar ist die Symbolik bei Walter Kretz: eine aus Rotlava gehauene Kugel – das Vollkommene, das Ganze, Gott symbolisierend – wird von vier im Kreuz angeordneten Doppelträgern aus Holz getragen. An den stämmigen Eichen mit ihrer Last vorbei oder durch sie hindurchzuschreiten, wird beim Passanten mancherlei Gedankenspiel auslösen können. Deutlicher in Form und Farbe bietet sich das Kreuzmotiv von Franz Fedier an der Südwand dar: der Betrachter wird hineingenommen in die Offenheit und Tiefe dieses Kreuzes – Zeichen dessen, was im Zentrum geschieht und wie unser ganzes Leben vom Kreuz durchwirkt und erlöst ist. Die Ausführung fügt sich vorzüglich in die Architektur ein und ist ganz ein Teil der Kirchenwände geworden.
Für die Ausstattung der Gottesdiensträume hat Werkmeister *Fritz Scheidegger* Entwürfe angefertigt, und Lehrlinge der Lehrwerkstätte Bern haben die benötigten Geräte in Schreinerkunsthandwerk sorgfältig ausgeführt. Im reformierten Teil sind es die Kanzel aus einer Kombination von Tischen, der Abendmahlstisch, Taufbecken und Kerzenständer. Den Abschluss des Raumes wird die grosse Orgel im Blickfeld vorne bilden, die aus technischen Gründen erst nach einiger Zeit eingebaut werden kann. Im katholischen Teil stehen der Altartisch, Ambo, Tabernakel, Taufbecken, Kerzenständer und Sitze. Das Kreuz an der Wand kann auch freigestellt werden. Eine pfeifenlose Orgel, auch zum Verstärken mit weitern elektrischen Instrumenten, wird auch Musikformen im Gottesdienst erlauben, die besonders der heutigen Jugend entsprechen.

Beteiligte:

Bauobjekt:
Kirchliches Zentrum Ittigen

Bauherrschaft:
Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Bolligen und römisch-katholische Gesamtkirchgemeinde Bern

Architekten:
Nauer + Scheurer AG, Bern

Bauingenieur:
Bernet + Weyeneth, Bern

Elektroingenieur:
Beratende Ingenieure Scherler AG, Bern

Heizungs- und Lüftungsingenieur:
Manfred Roschi, Ittigen

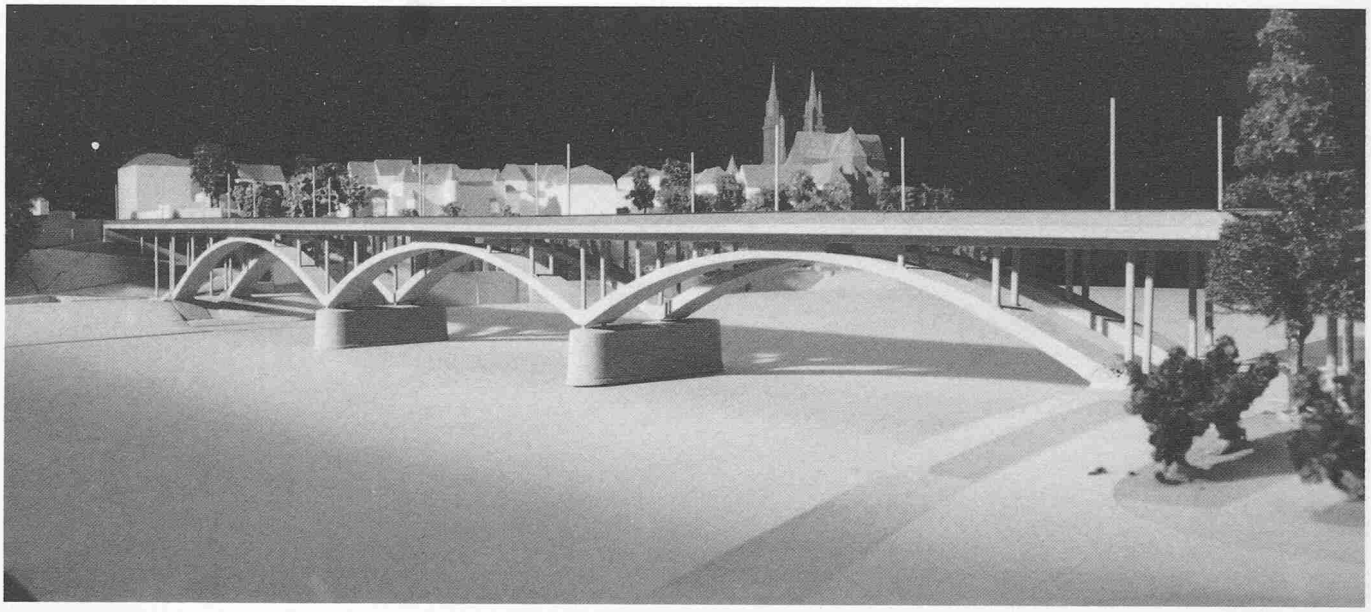
Sanitäringenieur:
Meier + Wirz AG, Zürich

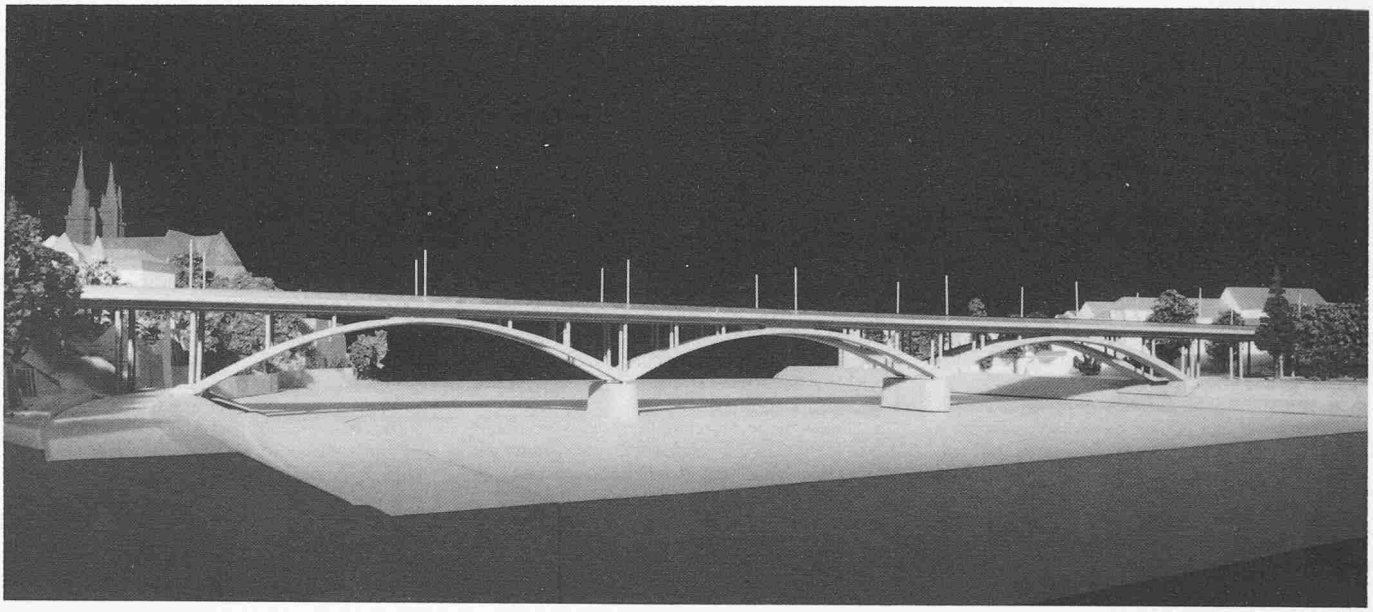
Wettbewerb für eine neue Wettsteinbrücke in Basel

Das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt hat in der Zeit vom 8. Oktober 1979 bis zum 5. Mai 1980 einen öffentlichen Projektwettbewerb für eine neue Wettsteinbrücke und in Verbindung damit einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Rheinufer und des Wettsteinplatzes durchgeführt. Die Teilnahme am Projektwettbewerb bedingte die Teilnahme am Ideenwettbewerb und umgekehrt.
Für beide Wettbewerbe gingen je 17 Arbeiten ein, die vom gleichen Preisgericht an vier Sitzungen geprüft worden sind. Beide Wettbewerbe wurden separat beurteilt und prämiert. Die Unterteilung in einen Projektwettbewerb für die Brücke und einen Ideenwettbewerb für die Ufer- und Platzgestaltung hat sich als zweckmässig erwiesen, einmal weil die Bedingungen für die beiden Wettbewerbe unterschiedlich exakt vorbestimmt waren, vor allem aber, weil damit eine Kombination des besten Brückenprojektes mit den besten Gestaltungsvorschlägen für die Ufer und den Wettsteinplatz möglich wird.
Teilnahmeberechtigt waren Ingenieurbüros und Bauunternehmungen mit eigenem Ingenieurstab mit Geschäftssitz in der Schweiz seit mindestens 1. Januar 1978 und Arbeitsgemeinschaften solcher Firmen. Es wurde der Beizug eines oder mehrerer Architekten verlangt. Diese mussten Wohn- und Geschäftssitz in der Schweiz seit mindestens 1. Januar 1978 haben.
Im Projektwettbewerb musste ein Entwurf aufgrund fehlender Unterlagen von der Beurteilung ausgeschlossen werden. Die Beurteilung erfolgte gemäss den im Wettbewerbsprogramm festgelegten Kriterien und Grundsätzen: technische Qualität inkl. Bauvorgang, Ästhetik und Stadtbild, Kosten.
Eine technisch überzeugende und einwandfrei realisierbare Gestaltung der Brücke ist Voraussetzung für eine Beurteilung. Der Ästhetik und Einpassung ins Stadtbild wird grösste Bedeutung beigemessen.

Schlussfolgerungen des Preisgerichtes zum Projektwettbewerb

Der Projektwettbewerb hat einen breiten Fächer von interessanten und vielfältigen Vorschlägen erbracht und damit die Optimierung der möglichen Lösungen erlaubt. In verschiedenen Projekten wird nachgewiesen, dass trotz der Schräglage und unter Beibehaltung der bestehenden Pfeilerposition eine eindeutige, neue Brückenlösung gestaltet werden kann. Diese Lösung wird sich besser in das Stadtbild einpassen als die bestehende





1. Preis (75000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Brückeningenieure Prof. Dr. **H. Hugi** und **P. Schuler,** Zürich, Mitarbeiter: Dr. **O. Künzle;** Verkehrsingenieure: **Seiler, Niederhauser, Zuberbühler AG,** Zürich; Architekten: **Jean-Claude** und **Elisabeth Steinegger,** Binningen.

Bericht des Preisgerichtes

Hauptmerkmale

Zwillingsbogenbrücke über drei Flussöffnungen mit 73,0/66,3/64,4 m Spannweiten und beidseitig anschliessenden Plattenbalkenträgern von 9 bis 15 m Spannweite. Die Gesamtlänge des monolithischen Brückenbauwerkes beträgt 321,8 m. Bogen und Stützen sind aus Stahlbeton, die Fahrbahnträger aus Vorspannbeton. Die bestehenden Pfeiler werden wiederverwendet und 5 m abgetragen. Die Bogen sind als umgekehrte Plattenbalken von 0,80 bis 1,4 m Höhe ausgebildet und im Scheitel mit den Fahrbahnträgen verbunden. Die drei Bogen werden als (nicht alltägliche) Fussgängerverbindung zwischen den Ufern gestaltet. Die Ausführung der Bögen kann im Freivorbau oder unter Verwendung der vorhandenen Randträger als obenliegende Gerüste erfolgen. Die Fahrbahn kann in konventioneller Gerüstbauweise symmetrisch von den Kämpfern aus oder im Taktschiebeverfahren erstellt werden.

Das Konzept der Zwillingsbogenbrücke aus Stahlbeton ist technisch bewährt, klar und wirtschaftlich. Querschnitte und Vorspannarmierung sind grosszügig bemessen und die statische und planliche Bearbeitung ist im Detail sehr sorgfältig durchgeführt. Auch der Bauvorgang ist gut studiert und bietet keine Probleme; die Deformationen müssen jedoch genau geprüft und durch Reguliervorrichtungen beherrscht werden.

Ästhetik und Stadtbild

Die Zwillingsbogenbrücke nimmt den Rhythmus der alten Brücke mit ihren gegen Kleinbasel harmonisch abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten in moderner Form auf und berücksichtigt damit die unterschiedliche Topographie der beiden Flussufer einwandfrei. Die schlanken, aufeinander abgestimmten Abmessungen von Bogen, Stützen und Fahrbahn geben dem Bauwerk eine im Vergleich zu heute sehr grosse Transparenz und Harmonie.

Dem sauberen technischen Konzept entspricht eine architektonisch wohl überlegte Dimensionierung und eine einfache Durchbildung im Detail. Sehr schön ist die Dimensionierung der Rippen und deren Anordnung unter der beidseitig auskragenden Fahrbahn, was sich auch auf die Untersicht positiv auswirkt. Die Rundstützen wirken in der Grossbasler Uferpartie, wo sie sehr hoch werden, zu dünn.

Die gleichartigen Widerlager im Gross- und Kleinbasel und die auf die ganze Länge gleichartig abgestützte Brückenfahrbahn ergeben ein offenes und grosszügiges Bild.

Die alten Flusspfeiler sind im richtigen Verhältnis zur Brücke abgetragen. Sie sollten aber symmetrisch unter der Brückenachse liegen. Die Begehbarkeit der Bögen dürfte ihrer Beschwerlichkeit wegen wenig genützt werden.

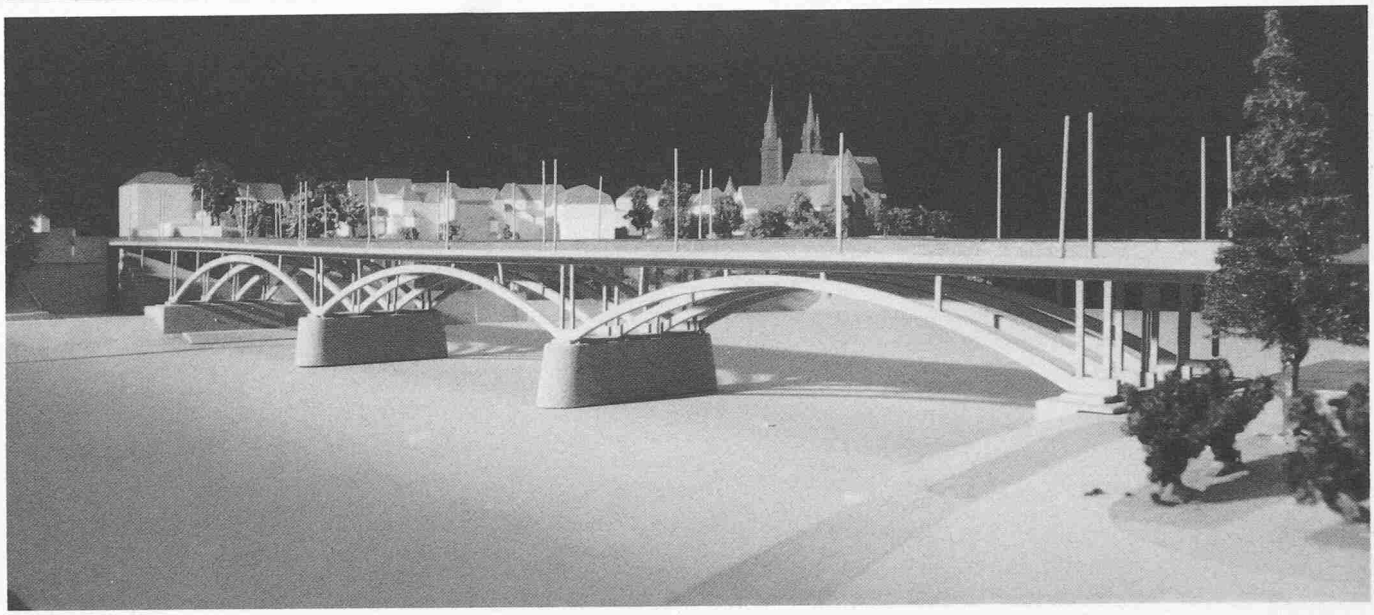
Unschön ist die Nivellette im Kleinbasel. Ein flacheres Auslaufen der Brücke gegen den Wettsteinplatz ist anzustreben.

Kosten

Die Vergleichskosten betragen 14,8 Mio Franken. Das Projekt 7 weist damit die niedrigsten Kosten auf. Dies ist vor allem bedingt durch die sehr geringen Gerüstkosten, den rationellen Bauvorgang mit Wiederholungen und durch den systembedingten geringen Massenverbrauch.

Gesamtbeurteilung

Das Projekt stellt eine konstruktiv klare und sehr gute Lösung dar, mit grosszügig bemessenen Querschnitten und einem einfachen sicheren Bauvorgang. Es passt sich sehr gut ins Stadtbild und die unterschiedliche Topographie der Ufer ein, indem es die gegen Kleinbasel zu abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten der 1877 bis 1879 gebauten, alten Brücke in abgewandelter Form übernimmt. Die feinen aufeinander abgestimmten Dimensionen der Bögen, Stützen und Fahrbahn und der Verzicht auf massive Widerlager erhöhen gegenüber der heutigen Brücke Transparenz und Harmonie.



2. Preis (55000 Fr.): Ingenieure: **Jauslin** und **Stebler, Ingenieure AG,** Muttenz; **Altorfer, Cogliatti, Schellenberg, Stebler AG,** Zürich; **Johannis van Dijk,** Zürich; Architekten: **Otto** und Partner, Liestal.

Bericht des Preisgerichtes

Hauptmerkmale
Vierbogenbrücke über drei Flussöffnungen mit Spannweiten von 69,7/66,3/63,6 m und mit anschliessenden Randfeldern von 14 bis 23 m Spannweite. Die Gesamtlänge der mit vier Fugen unterteilten Brücke beträgt 295,2 m. Die vier Bögen mit konstantem Querschnitt von 1,0 × 0,7 m und die Pfeiler sind aus Stahl Fe510 vorgesehen. Die Fahrbahn-Rippenplatte besteht aus teilweise vorgespanntem Stahlbeton. Sie weist über den vier Pfeilern Fugen auf und ist hier durch je vier Doppelpfeiler gestützt. Der Bau erfolgt in zwei Hälften, wobei die Bogen auf dem Kleinbasler Ufer zusammengeschweisst und mit einem provisorischen Zugband montiert werden. Die zuerst herzustellende untere Brückenhälfte muss nach Abbruch der alten Brücke rheinabwärts verschoben werden. Für die Werkleitungen wird ein separater, begehbarer Werkleitungsstollen unter dem Rhein vorgeschlagen.

Ästhetik und Stadtbild
Die gewählte Bogenbrücke nimmt das Spannungsverhältnis der bestehenden Brücke auf mit den bei fallender Strassennivellette abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten und trägt damit den unterschiedlichen Uferhöhen Rechnung. Die Dimensionen der Bögen und Pfeiler sind, da aus Stahl, minimal und geben der Brücke eine extreme Leichtigkeit mit guter Transparenz auf die Uferpartien. Die vier nebeneinander liegenden Längsträger und die je vier Doppelpfeiler bei den Bogenwiderlagern bewirken jedoch in der Unter- und Schrägsicht eine gewisse Unruhe.
Die gestalterische Durchbildung der Verbindung Bogen - Platte ist gut gelungen. Der Rhythmus der Stützen ist sympathisch und die wieder auf ihre ursprünglichen Höhen abgetragenen Pfeiler ergeben gute Proportionen. Weniger glücklich ist die Ausbildung der Bogenauflager, vor allem in den Endelementen.
Die Widerlager sind mit minimalem Aufwand gestaltet. Diese Bereiche wirken dadurch etwas spannungslos. Dies gilt speziell für das Grossbasler Ufer. Die Lösung auf der Kleinbasler Seite mit ihrer klaren Trennung zwischen Vorlandbrücke und Aufschüttung schafft eine eindeutige, wenn auch nicht sehr interessante Situation.

Kosten
Die Vergleichskosten betragen ohne Werkleitungsstollen 18,5 Mio Franken. Der Werkleitungsstollen, der nicht unbedingt erforderlich ist, würde das Projekt um weitere 3,5 Mio Franken verteuern.

Gesamtbeurteilung
Das Projekt stellt eine konstruktiv klare und gute Lösung dar, mit im allgemeinen reichlichen Abmessungen und einem grundsätzlich richtig gewählten Bauvorgang. Die Bogenbrücke passt sich sehr gut ins Stadtbild und in die unterschiedliche Ufertopographie ein. Die Leichtigkeit der Stahlkonstruktion ergibt eine gute Transparenz auf die Uferpartien. Nicht ganz zu befriedigen vermögen die Doppelpfeiler und Fugen über den Bogenlagern und die unruhige Fahrbahnuntersicht.

Brücke mit ihren vorgesetzten Vollwandträgern aus den Jahren 1936–1939 und ihren massigen Widerlagern.
Das Prinzip der Bogenbrücke hat dabei nicht nur im Anklang an das bestehende Brückenbauwerk, sondern auch als neukonzipierte, rationelle und transparente Konstruktion zu den schönsten und besten Lösungen in konstruktiver und städtebaulicher Hinsicht geführt. Der Bogenrhythmus mit seinen nach Kleinbasel zu abnehmenden Bogenhöhen und -spannweiten ermöglicht eine optimale Einpassung in die unterschiedliche Ufertopographie. Im Vergleich der einzelnen Lösungen wird das Projekt Nr. 7, «Basilisk», den Anforderungen der Konstruktion, Gestaltung und Wirtschaftlichkeit am besten gerecht. Deshalb beantragt das Preisgericht einstimmig, die Verfasser des erstprämierten Projektes mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

Schlussfolgerungen des Preisgerichtes zum Ideenwettbewerb

Der Intensitätsgrad der Auseinandersetzung mit der gestellten Aufgabe ist sehr unterschiedlich. Das Gesamtresultat ist eher enttäuschend, da viele Teilnehmer die ihnen eingeräumte Freiheit nicht genutzt haben. Teilweise wurde die Aufgabe unter einem zu engen Gesichtswinkel betrachtet und auf «Kosmetik» beschränkt. Städtebau in gewachsenen innerstädtischen Verhältnissen ist offenbar zu etwas Ungewohntem geworden. Die meisten Planer scheuen das Wagnis der Veränderung und begnügen sich mit mageren Adaptionen. Trotzdem lassen sich aus dem Ideenwettbewerb einige wesentliche Schlüsse ziehen, welche vom Preisgericht als Richtlinien für die Weiterbearbeitung des Brückenprojektes und der anschliessenden Gebiete empfohlen werden.

Preisrichter waren: Eugen Keller, Ingenieur, Regierungsrat, Basel; Carl Fingerhuth, Kantonsbaumeister, Basel; Alfred Müller, Kantonsingenieur, Basel; Fritz Peter, Stadtplanchef, Basel; Prof. Dr. Jean-Claude Badoux, Ingenieur, Lausanne; Dialma J. Bänziger, Ingenieur, Zürich; Prof. Benedikt Huber, Architekt, Zürich; Prof. Dr. Christian Menn, Ingenieur, Zürich; Georges Weber, Architekt, Basel; Ersatzpreisrichter: Albert Bavaud, Architekt, Hochbauamt Basel; Reto Caflisch, Ingenieur, Zürich; Peter Hiltbrunner, Ingenieur, Tiefbauamt Basel; Florian Vischer, Basel.

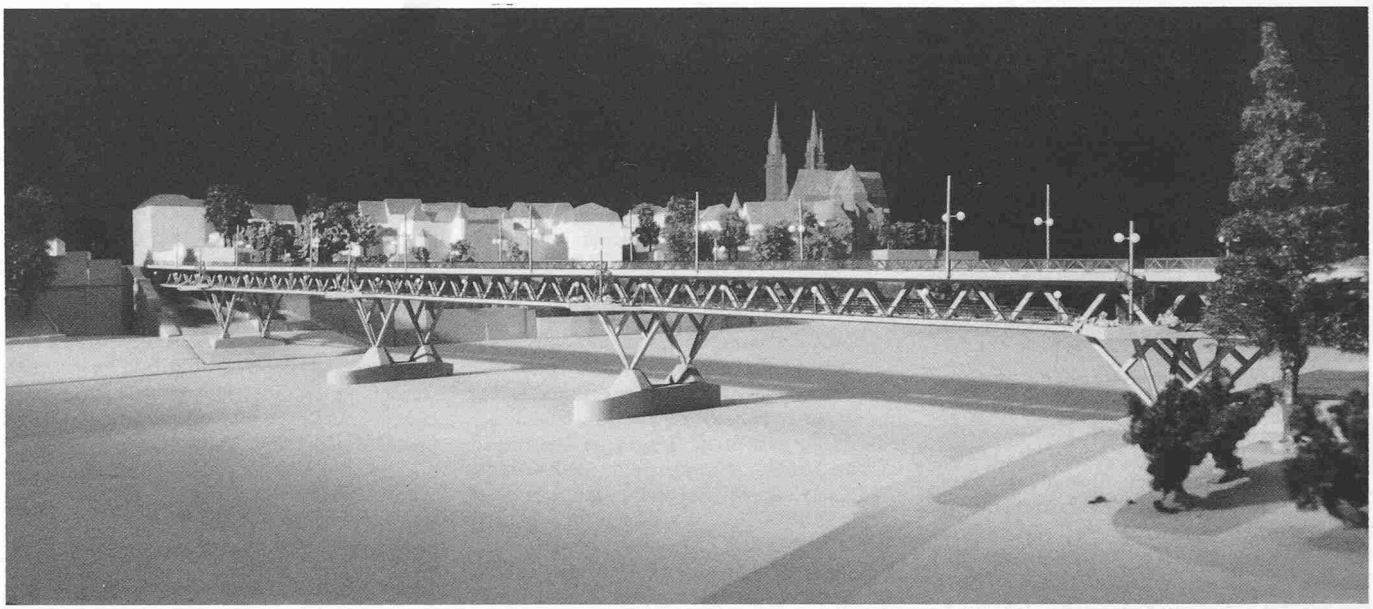
Projektwettbewerb für eine neue Wettsteinbrücke:

1. Preis (75000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Brückeningenieure: Prof. Dr. H. Hugi und P. Schuler, Zürich, Mitarbeiter: Dr. O. Künzle; Verkehrsingenieure: Seiler, Niederhauser, Zuberbühler AG, Zürich; Architekten: Jean-Claude und Elisabeth Steinegger, Binningen.

2. Preis (55000 Fr.): Ingenieure: Jauslin und Stebler, Ingenieure AG, Muttenz; Altorfer, Cogliatti, Schellenberg, Stebler AG, Zürich; Johannis van Dijk, Zürich; Architekten: Otto und Partner, Liestal.

3. Preis (45000 Fr.): Ingenieure: Dr. Max Herzog, Aarau, Zschokke Wartmann AG, Brugg, Mitarbeiter: R. Schmid; Architekten: Zwimpfer und Meyer, Basel, Mitarbeiter: B. Larghi.

4. Preis (25000 Fr.): Ingenieure: Dr. R. Walther und H. Mory, Basel; Aschwanden und Speck AG, Zürich; Architekten: Suter und Suter AG, Basel.



3. Preis (45000 Fr.): Ingenieure: Dr. **Max Herzog, Aarau; Zschokke Wartmann AG,** Brugg, Mitarbeiter: **R. Schmid;** Architekten: **Zwimpfer** und **Meyer,** Basel, Mitarbeiter: **B. Larghi.**

Bericht des Preisgerichtes

Hauptmerkmale
Stahl-Fachwerk-Verbundbrücke mit längs und quer vorgespannten Betonplatten über fünf Felder mit Spannweiten von 34,8/69,6/66,3/63,6/41,5 m und einer Länge von 275,8 m. Auf Seite Grossbasel schliesst eine 16,1 m lange und auf Seite Kleinbasel eine 52,3 m lange Widerlagerkonstruktion an. Die Gesamtlänge erreicht 344,2 m. Auffallendstes Merkmal ist die Verlegung des Fussgänger- und Veloverkehrs auf zwei separate untenliegende Wege von je 6 m Breite und die Verschmälerung der oberen Brückenplatte, die noch den Tram- und Autoverkehr aufnehmen muss, von 25 auf 16,8 m. Der Anschluss der Fussgänger- und Velofahrerebene an die obere Ebene erfolgt über seitliche Rampen mit 7,8% Steigung auf der Grossbasler und 4,5% Steigung auf der Kleinbasler Seite.
Die Konstruktion besteht aus zwei Fachwerkträgern aus Stahl Fe360 und 510, die mit der oberen Fahrbahn- und den unteren Gehwegplatten im Verbund arbeiten. Die Gesamthöhe beträgt 4,7 m. Die Stützen sind ebenfalls als Fachwerke ausgebildet und auf die zur Hälfte abgetragenen alten Flusspfeiler und die Widerlagerfundamente abgestützt.
Die neue Brücke wird flussaufwärts der alten erstellt und eingeschoben. Die stählernen Fachwerkträger werden am Ufer montiert und felderweise eingeschwommen. Bis zur Herstellung des Verbundes mit den von Vorfahrgerüsten aus betonierten Fahrbahn- und Gehwegplatten werden sie provisorisch unterspannt.

Technische Qualität und Bauvorgang
Es handelt sich um eine originelle Brückenkonstruktion. Die längs- und quervorgespannte Fahrbahnplatte ist sehr reichlich dimensioniert. Die Berechnungen sind relativ summarisch und müssten im Falle einer Ausführung wesentlich vertieft und z. T. geändert werden. Insbesondere wären die Wirkungen der provisorischen Unterspannung, des Verbundes und der Torsion der Brücke genauer zu prüfen. Der Bauvorgang ist grundsätzlich zweckmässig, doch wären auch hier verschiedene Details, u. a. bezüglich Behinderung der Schiffahrt, zu überprüfen und zu verbessern.
Die vertikale Trennung des Fussgänger- und Veloverkehrs vom übrigen Vekehr ist grundsätzlich möglich. Isolierte Geh- und Radwege sind jedoch hinsichtlich Kriminalität und Vandalismus sehr gefährdet. Auch ergeben sich bei den Anschlüssen der zweiten Ebene an die Brückenköpfe Probleme. Auf der Kleinbasler Seite lassen sich diese bewältigen. Die steilen Rampen am Grossbasler Ufer hingegen sind für Velofahrer und Rollstuhlfahrer unzumutbar. Zudem führen Tram- und Autofahrbahnen ohne umfangreiche Schallisolierungsmassnahmen zu starken Lärmimmissionen in den Gehwegen. Trotz der vorgesehenen Nottreppen ist aus den angeführten Gründen damit zu rechnen, dass ein Teil des Publikums, vor allem bei Dunkelheit, die Gehwege meiden würde. Die Benützbarkeit der Brücke für diese Verkehrsteilnehmer wäre deshalb, insbesondere nachts, eingeschränkt.

Ästhetik und Stadtbild
Das feingliedrige Fachwerk ergibt trotz der grossen Konstruktionshöhe eine gute Massstäblichkeit und Einpassung. Die reduzierte Breite von nur 16,80 m unterstützt diese Einpassung und bewirkt bei beiden Brückenköpfen grössere Abstände zu den bestehenden Bauten.
Die Ausbildung der Pfeiler als Fachwerk ermöglicht die gestalterische Bewältigung auch in der vorgegebenen Schräglage. Die gestalterischen Details sind besonders auf der Fussgänger- und Velofahrerebene sorgfältig ausgebildet, wodurch jedoch die Nachteile der zweiten Ebene nicht aufgehoben werden.
Der Fachwerkträger mit zwei Ebenen ermöglicht gestalterisch eine selbstverständliche und saubere Ausbildung der Brückenköpfe und Vorlandbrücke.
Das zweigeschossige Brückenkonzept führt zu einer im Verhältnis zur Zahl der Benützer aufwendigen Fussgänger- und Velofahrerebene und einem System von Nottreppen.

Kosten
Die Vergleichskosten betragen 18,6 Mio Franken. Sie sind relativ hoch wegen der arbeitsintensiven Stahlfachwerkkonstruktion und der weitgespannten, schweren Fahrbahnplatte.

Gesamtbeurteilung
Das Projekt ist charakterisiert durch die Verlegung des Fussgänger- und Velofahrerverkehrs auf eine untere Ebene. Die dadurch reduzierte Gesamtbreite der Brücke unterstützt die Einpassung ins Stadtbild. Das Tragsystem ist zweckmässig.
Das Projekt stellt einen städtebaulich und technisch originellen Beitrag dar. Die unten liegenden Geh- und Radwege weisen jedoch erhebliche Nachteile wie unzumutbare Steigungen, erhöhte Gefährdung infolge Kriminalität, Lärmbelästigungen auf, so dass die Benützbarkeit für Fussgänger und Velofahrer eingeschränkt wäre. Das Preisgericht kann deshalb dieses Projekt nicht zur Ausführung empfehlen.

Ankauf (10000 Fr.): Ingenieure: E. und A. Schmidt, Basel; unternehmerische Beratung: Preiswerk und Cie. AG, Basel; Architekten: Baur Architekten, Basel.

Ankauf (10000 Fr.): Ingenieure: O. Wenaweser und Dr. R. Wolfensberger, Zürich; Architekten: H. Beck und H. Baur, Basel.

Ankauf (10000 Fr.): Ingenieure: Wehrli und Weimer, Zürich; Architekten: Gebrüder Pfister und Partner.

Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Rheinufer und des Wettsteinplatzes:

1. Preis (13000 Fr.): Ingenieure: Dr. Max Herzog, Aarau, Zschokke Wartmann AG, Brugg, Mitarbeiter: R. Schmid; Architekten: Zwimpfer und Meyer, Basel, Mitarbeiter: B. Larghi.

2. Preis (11000 Fr.): Ingenieure: Eglin, Ristic, Jantz, Basel; Architekten: Bischoff und Rüegg, Basel.

3. Preis (9000 Fr.): Ingenieure: W. Härdi und Chr. Frutschi, Buchs; Architekten: H. U. Marbach und A. Rüegg, Zürich, Mitarbeiter: Hans Kaspar Angst.

4. Preis (7000 Fr.): Ingenieure: Brenner, Roduner, Brühlmann, Winterthur; Architekten: Isler, Isler und Zirn, Winterthur/Seuzach, Mitarbeiter: Rudolf Weiss.

5. Preis (5000 Fr.): Brückeningenieure: Prof. Dr. H. Hugi und P. Schuler, Zürich, Mitarbeiter: Dr. O. Künzle, Zürich; Verkehrsingenieure: Seiler, Niederhauser, Zuberbühler AG, Zürich, Mitarbeiter: Bruno Albrecht; Architekten: Jean-Claude und Elisabeth Steinegger, Binningen, Mitarbeiter: Christoph Munzinger, Christoph Schlemmer.

6. Preis (3000 Fr.): Ingenieure: Wehrli und Weimer, Zürich; Architekten: Gebrüder Pfister und Partner, Zürich.

7. Preis (2000 Fr.): Ingenieure: Jauslin und Stebler AG, Muttenz; Altorfer, Cogliatti, Schellenberg, Stebler AG, Zürich; Johannis van Dijk, Zürich; Architekten: Otto und Partner, Liestal.