

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 13: **ZH, Neubau 4,5-Zimmer 1700.-**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.



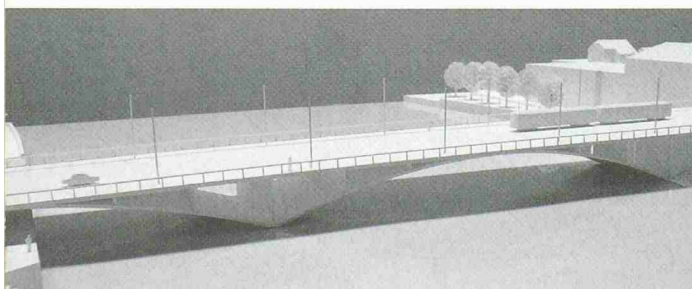
Blick unter die Hauptbrücke und auf den angehängten Fussgängersteg. Dieser verbindet die tiefer liegenden Uferwege (1. Rang, Projekt Quadral, Bänziger + Bacchetta + Fehlmann)



Kräftig ausformulierte Widerlager und ein robuster Balken schaffen eine Torsituation beim Übergang vom Landschaftsraum zur Stadt (1. Rang, Bänziger + Bacchetta + Fehlmann)



Tragstruktur, die die Kräfte bündelt und nachvollziehbar ableitet (2. Rang, Projekt Transparenz, IUB Ingenieure)



Praktisch auf der Wasserfläche angesetzte Bogen sollen dieser Brücke eine schwebende Erscheinung verleihen (3. Rang, Projekt Angel, Jauslin + Stebler)

Rötibrücke, Solothurn

(de) Die Rötibrücke in Solothurn muss ersetzt werden. Ende Januar 2003 schrieb das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn (AVT) ein zweistufiges selektives Verfahren aus. Gefordert war ein neuer Aareübergang für den Autoverkehr, für eine Schmalspurbahn sowie für Fussgänger und Velos.

In der ersten anonymen Stufe wählte das Beurteilungsgremium aus zwanzig Bewerbern aufgrund von Skizzen drei Projekte zur Weiterbearbeitung aus. Für die zweite Stufe hatten die Anbieter neben ihrem Honorarangebot ein Vorprojekt mit Kostenermittlung abzugeben. Die Planer erhielten während der Bearbeitung an zwei Sitzungen ein Feedback vom Beurteilungsgremium.

Die Bewertung war unterteilt in folgende Bereiche: Qualifikation, Team, Schlüsselpersonen (15%); Qualitymanagement-Konzept, Auftragsanalyse, Ablauf- und Terminplanung (15%); Vorprojekt mit den Bereichen Architektur und Städtebau, Konstruktion, Verkehr, Bautechnik und Umwelt (70%). Die Summe der für die einzelnen Kriterien erreichten Prozentzahl ergab einen so genannten Qualitätswert.

Den Zuschlag erhielt das Angebot mit dem tiefsten Preis pro Qualitätswert (siehe Tabelle). Dieses Verfahren erlaubt es, ein teureres Projekt auszuwählen, wenn sich dieses qualitativ von der Konkurrenz abhebt. Es fragt sich allerdings, ob man damit nicht eine Objektivität suggeriert, die schlussendlich den Entscheidungsspielraum der Jury auch einschränkt.

Das Siegerprojekt des Teams unter der Führung des Ingenieurbüros Bänziger + Bacchetta + Fehlmann aus Baden sieht eine Balkenbrücke (drei Felder mit Spannweiten zwi-

schen 35 und 56 Metern) mit angehängtem Fussgängersteg vor. Gerade dieser Dialog zwischen der grossmassstäblichen, soliden Hauptbrücke und dem leichten, transparenten und unterschiedlich gekrümmten Steg, der die Rigidität der Primärstruktur auflöse, wurde vom Beurteilungsgremium positiv beurteilt. Ebenso wurde die Integration der Brücke in die Umgebung gelobt. Mit stark ausformulierten Widerlagern und dem eingefügten, robusten Balken werde eine Torsituation geschaffen, die auf den inneren Stadtraum und den äusseren Landschaftsraum aufmerksam mache. Der Fussgängersteg ermöglicht seinerseits selbstverständliche Verbindungen zwischen den auf tieferem Niveau liegenden Uferwegen.

Nach einem Auflageverfahren im Juni dieses Jahres ist vorgesehen, im Frühling 2005 mit den Bauarbeiten zu beginnen.

Rangierung

1. Rang
Bänziger + Bacchetta + Fehlmann Ingenieure, Baden; ACS Partner AG, Zürich; Keller + Dällenbach, Solothurn; Eduard Imhof, Architekt, Luzern; Stöckli, Kienast & Koepfel, Landschaftsarchitekten, Wettingen

2. Rang
IUB Ingenieur-Unternehmung, Bern; Grignoli Muttoni Partner; IEP, Olten; baderpartner, Solothurn; Hebetec, Hindelbank

3. Rang
Jauslin + Stebler Ingenieure, Breitenbach; Wolf, Kropf & Partner, Zürich; Zwimpfer Partner und Jeker Blanckarts Architekten, Basel

Beurteilungsgremium

Philipp Stoffel, Abteilungsleiter Kunstbauten AVT (Vorsitz); Peter Marti, Bauingenieur, Institut für Baustatik und Konstruktion ETH; Carl Fingerhuth, Architekt; Mathis Grenacher, Bauingenieur; Samuel Rutishauser, Kantonaler Denkmalpfleger; Benedikt Graf, Architekt; Werner Stebler, Leiter Stadtbauamt; Bernhard Straub, Stadtplaner; Martin Kraus, Kantonsbaumeister; René Suter, Kantonsingenieur; Christian Balz, Leiter Kunstbauten Kantonsstrassen.

Projekt	Qualitätswert	Gesamtkosten	Beurteilungspreis*	Rangfolge
Angel	83 %	17,2 Mio. Fr.	20,7 Mio. Fr.	3
Quadral	96 %	18,7 Mio. Fr.	19,5 Mio. Fr.	1
Transparenz	84 %	17,2 Mio. Fr.	20,5 Mio. Fr.	2

* Gesamtkosten / Qualitätswert