Bitte nicht wegnehmen

LESER SERVICE VN Vorarlberger Nachrichten

Nichtoffener Realisierungswettbewerb
Fuß- und Radwegbrücke über die Ill am Illspitz

Protokoll der Sitzung des Preisgerichtes am 10.6.2005

Ort: Villa Claudia, Bahnhofstraße 6, 6800 Feldkirch
Zeit: 09.10 – 18.40 Uhr

Der Verfahrensorganisator, DI Johann Peer (Stadt Feldkirch), begrüßt um 9.10 Uhr die anwesenden Mitglieder des Preisgrichts: Prof. DI Dr. Wolfdietrich Ziesel (Vorsitz), Arch. DI Hermann Kaufmann (stv. Vorsitz) und DI Walter M. Chramosta (Schriftführer) als Fachpreisrichter sowie Stbmstr. DI Gabor Mödlagl (Stadt Feldkirch) und Bgm. Thomas Pinter (Gemeinde Meiningen) als Sachpreisrichter. Ing. Peter Moosbrugger (Amt d. Vbg. Landesregierung) ist als Berater ohne Stimmrecht anwesend. Weiters sind DI Wolfgang Errath (Bauamt Feldkirch) und DI Josef Galehr als Vorprüfer anwesend.

Der Vorsitzende begrüßt die vollzählig erschienenen Mitglieder des Preisgerichts, weist auf die Verschwiegenheitspflicht für die Dauer der Sitzung hin und stellt nochmals die Frage zur Befangenheit. Sodann ersucht Prof. Ziesel die Vorprüfer um ihren Bericht. Die Vorprüfung teilt mit, dass alle Projekte zeitgerecht, vollständig und ohne Verletzung der Anonymität eingelangt sind. Alle zehn teilnehmenden Projektgemeinschaften haben gegenüber der zuständigen Kammer für Architekten und Ingenieurkonsulenten ihre Befugnis nachgewiesen. Die Vorprüfung überreicht sodann dem Preisgericht den elfseitigen Vorprüfungsbericht.

In einem ersten Informationsrundgang ab 09.25 Uhr erläutern die Vorprüfer die einzelnen Projekte und geben Auskunft zu Materialisierung, Konstruktion und Baukosten. Ab 11.15 Uhr wird an Hand der in der Ausschreibung (Teil 2, Pkt. 1.4.5.) formulierten Beurteilungskriterien über die weitere Vorgangsweise diskutiert. Die Beurteilungskriterien werden verlesen. Der Vorsitzende schlägt einen ersten Ausscheidungsrundgang (Ausscheidung nur einstimmig möglich) in gestürzter Reihenfolge zum Informationsrundgang vor, in dem vor allem dem höchstgereihten Beurteilungskriterium (Entwurfsidee) Rechnung getragen werden soll. Der Vorgangsweise wird von allen Preisrichtern zugestimmt.

Ausgeschieden werden in diesem ersten Ausscheidungsrundgang jeweils einstimmig (5:0) die Projekte mit den Nummern 1, 2, 5, 7 und 8. Somit verbleiben die Projekte mit den Nummern 3, 4, 6, 9 und 10. Das Ausscheiden der Projekte wird wie folgt begründet:

Projekt Nr. 8
Die Entwurfsprämisse, die von zwei torartigen Pylonen mit schräger Abspannung der Fahrbahn und zwei ausgeprägten Brückenköpfen ausgeht, ist zu befürworten. Allerdings überzeugen die konstruktive Konzeption (Aufbau und Oberfläche der Fahrbahnplatte) und der gestalterische Ansatz (modischer Materialmix, der einem städtischen Standort entspräche) nicht.

Projekt Nr. 7
Eine Brücke ganz in Ortbeton zu gießen, als durchgehend überdachten, wechselseitig geöffneten Raum, ist eine bezwingende Idee. Auch die Entscheidung, auf Vorlandstützen zu verzichten, würde der Prägnanz der Brücke zuträglich sein. Nicht nachvollziehbar ist aber, wie im abschnittsweise geteilten Brückenquerschnitt der Fahrradverkehr friktionsfrei ablaufen würde und wie Notfall- bzw. Revisionsfahrten stattfinden könnten.

Projekt Nr. 5
Die Konzeption einer in Stahl konstruierten, dreifeldrigen Kastenbrücke mit moduliertem Querschnitt ist grundsätzlich erfolgversprechend, doch ist die Art der Auflösung des Mittelfeldes unverständlich, weil sie nicht materialgerecht angelegt, zu sehr an Stahlbetonkonstruktionen orientiert ist und zu formal motiviert wirkt.

Projekt Nr. 2
Ein derartiger, fachwerkartig strukturierter Bogen wäre besser ohne Vorlandstützen ausgekommen. Die Exzentrizität des Tragwerks wird als formalistischer Ansatz qualifiziert, der sich in vielen Punkten offenbar konstruktiv und gestalterisch nicht lösen lässt. Die Bedachung des Fachwerks ist nicht erklärlich.

Projekt Nr. 1
Eleganz ist dem Entwurf nicht abzusprechen, ein „urbanes" Konzept. Das konstruktive System bedingt bei der geringen Stichhöhe aber zwangsläufig große Seilquerschnitte. Zudem sind Stellung und Auslegung der X-Stützen fragwürdig: einerseits wegen der Einleitung der Horizontalkräfte in die Fahrbahn, andererseits wegen der Verklausungsgefahr im Hochwasserfall.

Der Vorsitzende schlägt sodann für den zweiten Informationsrundgang folgende an den Beurteilungskriterien orientierte Themen für das vertiefte Studium der verbliebenen Projekte vor:
1. baukünstlerische Leistung,
2. statisch-konstruktive Leistung,
3. Balance zwischen baukünstlerischer und konstruktiver Leistung,
4. funktionelle Tüchtigkeit,
5. Qualität der Details,
6. Wirtschaftlichkeit der Errichtung,
7. Wirtschaftlickeit der Erhaltung.

Nach der Mittagspause (13.00 – 14.30 Uhr) wird der vertiefende Informationsrundgang fortgesetzt. Im Anschluss daran stellt der Vorsitzende fest, dass grundsätzlich Hängebrücken bei der gegebenen Spannweite überzogen erscheinen. Arch. Kaufmann schließt sich dieser Meinung an. DI Mödlagl vertritt die Auffassung, dass die Konstruktionen mit Tragwerken allein unterhalb der Fahrbahnebene zumindest die Prägnanz der Bestandsbrücke vermissen lässt.

Nach eingehender Diskussion dieser und weiterer Argumente wird auf Vorschlag von Prof. Ziesel der zweite Ausscheidungsrundgang in Angriff genommen. Der Vorsitzende stellt den Antrag, die Projekte 6 und 10 als preiswürdig einzustufen. Dieser Antrag wird einstimmig (5:0) angenommen.

Im Anschluss daran wird ein weiterer Informationsrundgang durchgeführt. DI Mödlagl, stellt den Antrag, das Projekt Nr. 7 zurückzuholen, da es die einzige Stahlbetonbrücke im Wettbewerb sei, welche zwar funktionelle, aber behebbare, Mängel (zu geringe Fahrbahnbreite) aufweise, aber große Vorzüge in gestalterischer Hinsicht (Erlebniswert, landschaftliche Präsenz) hat. Das Projekt wird einstimmig (5:0) zurückgeholt. Prof. Ziesel stellt sodann den Antrag, auch das Projekt 7 als preiswürdig zu beschließen und die Projekte 3, 4, 9 nicht weiter zu beurteilen. Der Antrag wird einstimmig (5:0) angenommen.

Die ausgeschiedenen Projekte werden wie folgt beschrieben:

Projekt Nr. 3
Eine Hängebrücke entspricht der Spannweitenvorgabe des Wettbewerbes als Systemwahl generell nicht, auch wenn sich die gewählte Konstruktion immerhin als sehr wirtschaftlich, aber keinesfalls als architektonisch diszipliniert erwiesen hat. Besonders fragwürdig sind die flachen Seilführungen, die übergroße Seilquerschnitte bedingen und die unruhige Geometrie der Abhängungen der Fahrbahn, die als gestalterische Mängel einzustufen sind. Wenig befriedigend auch die vielfältige Materialwahl (Corten) und die Anordnung der ausladenden Aussichtsplattform.

Projekt Nr. 4
Auch hier ist zu konstatieren, dass offenbar eine Hängebrücke der Spannweitenvorgabe des Wettbewerbes als Systemwahl generell nicht entspricht. Die Konstruktion zielt auf Transparenz und Logik der Konstruktion, und kann trotzdem nicht überzeugen. Der Stich ist zu gering bemessen, sodass die Seilquerschnitte zu groß und zu teuer werden. Die Absicht, die Fahrbahn aus abgehängten, punktuell verbundenen Elementen zu bilden ist wegen der konstruktiven Wirkungsweise bei Horizontalbelastung und asymmetrischer Vertikallast und des Erhaltungsaufwandes nicht nachvollziehbar.

Projekt Nr. 9
Neuerlich erweist sich die Hängebrücke der Spannweitenvorgabe des Wettbewerbes als Systemwahl generell nicht entsprechend, auch wenn sich die gewählte Konstruktion immerhin als wirtschaftlich machbar darstellt. Ein größerer Durchhang des Spannbandes wäre konstruktiv und gestalterisch vorteilhafter gewesen. Die Konfliktzonen zwischen den Neigungen der Tragwerke und den benachbarten Brückenabschlüssen (Geländern) sind geometrisch, also auch architektonisch ungelöst.

Die verbliebenen Projekte werden wie folgt beschrieben:

Projekt Nr. 6,
Die Brücke ist in ihrem Ansatz konstruktiv unkonventionell und gestalterisch überraschend: einfach kompliziert. Eine in zwei Ebenen vorgespannte, also gar nicht simpel angelegte Brücke, die aber in ihrer formalen Reduktion (mit Ausnahme der Farbgebung) überzeugt. Etliche Punkte, insbesondere in der oberen Vorspannungsebene und des Geländers, bedürften freilich einer klärenden konstruktiven Bearbeitung. Der wirtschaftliche Aufwand zu Errichtung und Erhaltung ist hoch einzuschätzen, das Realisierungsrisiko wegen der nicht ausreichend dokumentierten Vorstatik und der daraus folgenden, zu großen Bandbreite der Kostenschätzung ohne Klärung der Details nicht abschließend beurteilbar.

Projekt Nr. 7
Das Preisgericht stellt nach Rücksprache mit dem Berater des Preisgerichtes, Ing. Moosbrugger, fest, dass durch die Verbreiterung des Brückenquerschnittes um einen Meter eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation erreicht würde und dies einen behebbaren Mangel bedeutet. Der Zweifel an der verkehrlichen Konfliktzone im Mittelbereich der Brücke ist damit ausgeräumt. Schon anfänglich wurde erkannt, dass dieses Projekt eine elementare, in ihrer hohen physischen Präsenz besonders der „Ingenieurlandschaft" an der Illmündung entsprechende Lösung darstellt. Es hat auf seine Art das Zeug, ein Merkzeichen in der Landschaft zu werden. Einer klaren räumlichen Entscheidung (perforierte Röhre) steht eine kongeniale konstruktive Entscheidung (schlaff bewehrter Ortbeton) gegenüber. Trotz einer Spannweite von 80 Metern ist der Entwurf durch hohe Wirtschaftlichkeit in Errichtung und Unterhalt gekennzeichnet.

Projekt Nr. 10
Der Dreifeldträger mit aufgelöstem Mittelfeld besticht durch Schlankheit und Eleganz der Konstruktionsglieder, kann aber hinsichtlich Einprägsamkeit dem rauen Ort nicht gerecht werden. Die gestalterischen Bezugnahmen auf die Brückenköpfe sind fast literarisch, die Durchbildung des Tragwerks ist fast zu feinsinnig. Das Mittelfeld leidet an zu geringer Höhe, die Einbindung des Zuggliedes in den Balken und die Durchbildung der Stützenbereiche sind formal und konstruktiv nicht nachvollziehbar. Insgesamt ein leistungsfähiger Entwurf von durchschnittlicher Wirtschaftlichkeit, der gut in ein städtisches Ambiente passen würde.

Arch. Kaufmann stellt daraufhin den Antrag das Projekt Nr. 7 mit dem 1. Preis, das Projekte Nr. 6 mit dem 2. Preis und das Projekt Nr. 10 mit dem 3. Preis zu versehen. Der Antrag wird einstimmig (5:0) angenommen.

Auf Antrag von DI Mödlagl wird die Höhe der Preisgelder einstimmig beschlossen:

1. Preis 9000 Euro
2. Preis 6000 Euro
3. Preis 4500 Euro, jeweils exklusive 20 % USt.

Die Aufwandsentschädigung für die restlichen sieben Teilnehmer beträgt jeweils 1500 Euro exklusive 20% USt.

Um 18.00 Uhr werden die Verfasserbriefe geöffnet. Zu allen Projekten treten vollständig ausgefüllte Verfasserbriefe zutage:

Projekt-Nr		Kennziffer	Verfasser (Projektgemeinschaften)
	1	100 605	Gohm-Hiessberger, Feldkirch / Wagner, Wien
	2	090 501	O.L. Kaufmann, Dornbirn / Mader-Flatz, Bregenz
	3	010 203	Streli, Innsbruck / Zoidl, Innsbruck
	4	010 101	Cukrowicz-Nachbaur, Bregenz / Merz, Altenrhein
	5	648 517	Domenig-Wallner, Graz / Wendl, Graz
2. Preis	6	250 675	ARTEC, Wien / Gmeiner-Haferl, Wien
1. Preis	7	050 517	Marte.Marte, Weiler / Diem-Schuler, Dornbirn
	8	000 747	AIX, Feldkirch / RFR, Stuttgart
	9	131 131	Feichtinger, Paris / Schlaich, Stuttgart
3. Preis	10	145 635	Bänzinger, Buchs / Deplazes, Chur

Sodann verständigt Prof. Ziesel die Preisträger telefonisch vom Ergebnis des Wettbewerbes. Prof. Ziesel dankt DI Galehr und DI Errath für die penible Vorprüfung und entlastet diese. Den anderen Mitgliedern des Preisgerichts spricht Prof. Ziesel den Dank für die gute Zusammenarbeit, dem Auslober und dem Verfahrensorganisator für die präzise Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens aus. Prof. Ziesel schliesst die Sitzung um 18.40 Uhr.