
Jurybericht

23. März 2023

Projektwettbewerb Passerelle Steinachstrasse

Strittmatter Partner AG

Raumplanung und Entwicklung
Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen
T 071 222 43 43

info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

Hanspeter Woodtli

dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A

Fachbearbeitung

Livia Lutz

BSc FH Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung

Red_final_mk_230321
426.080.360.Juybericht_230323.docx

Inhaltsverzeichnis

Stadt St.Gallen

Projektwettbewerb Passerelle Steinachstrasse

Jurybericht

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Verfahren	5
1.4	Entschädigung	6
2	Organisation Wettbewerb	7
2.1	Organisation	7
2.2	Preisgericht	7
3	Vorprüfung	9
3.1	Allgemeines	9
3.2	Antrag Vorprüfungsinstanz	9
3.3	Prüfung durch Preisgericht	10
4	Beurteilung	11
4.1	Vorgehen	11
4.2	Beurteilungskriterien	11
4.3	Erster Jurierungstag	12
4.4	Projekte in engerer Wahl	12
4.5	Zweiter Jurierungstag	13
5	Rangierung	14
5.1	Rangfolge	14
5.2	Preiserteilung	14
6	Empfehlung des Preisgerichts	15
6.1	Würdigung	15
6.2	Weiterbearbeitung	15
6.3	Veröffentlichung	16
7	Genehmigung	17
7.1	Genehmigung	17
8	Ermittlung der Projektverfasser	18
8.1	Rangierte Projekte	18
8.2	Nicht rangierte Projekte	18
	Anhang	20

1 Einleitung

Stadt St.Gallen

Projektwettbewerb Passerelle Steinachstrasse

Jurybericht

1.1 Ausgangslage

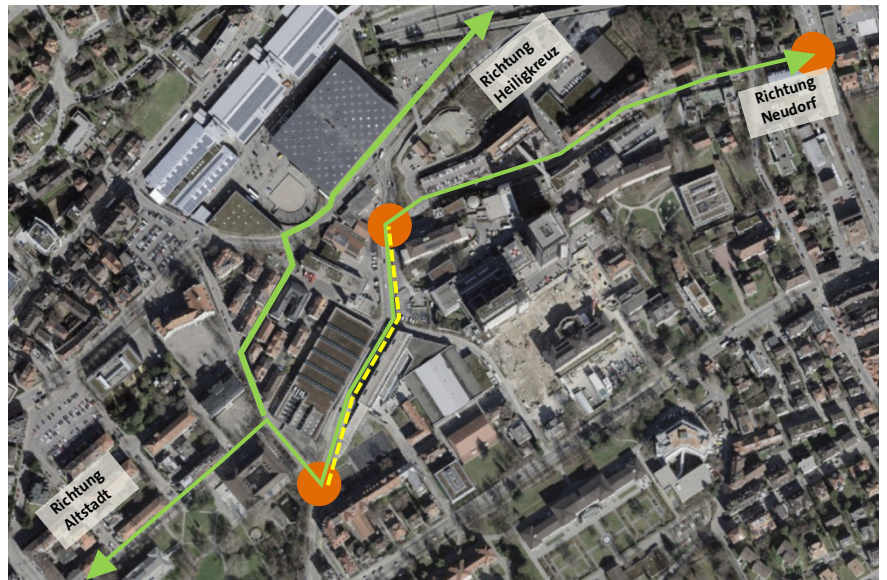
1.1.1 Ausgangslage

Die Verbindung von der Lindenstrasse zur Museumstrasse / Altstadt ist ein wichtiges Schlüsselement der Velovorzugsroute der Stadt St.Gallen.

Grossmehrheitlich führt die Veloroute im Osten entlang von verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen ruhig durch das Quartier. Im Bereich des Autobahnanschlusses St.Fiden (Splügenstrasse, Kantonsspital, bis zur Steinachstrasse) erfährt die Route heute eine abrupte Zäsur. Einerseits muss sie zweimal einen Autobahnzubringer (Splügenstrasse und Steinachstrasse) mit entsprechenden Verkehrsaufkommen queren und andererseits sind Höhendifferenzen mit Gefällen und Steigungen zu überwinden, was die Situation zusätzlich unattraktiv macht. Es kommt hinzu, dass mit dem Neubau des Kantonsspitals der heute attraktive fuss- und veloläufige Zugang zum Areal des Kantonsspitals ab der Volksbadstrasse nicht mehr möglich ist. Ziel ist es nun, eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr über die Steinachstrasse zu erstellen.

Abb. 1 Übersicht Velonetz

-  bestehende Velo-Primärroute, Fokus Sicherheit
-  Schwachstelle Knoten
-  Schwachstelle Strecke (Autobahnzubringer)



1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung des Projektwettbewerbs «Passerelle Steinachstrasse» umfasste einen geeigneten Lösungsvorschlag für eine attraktive Fuss- und Veloverbindung anhand einer Passerelle über die Steinachstrasse zu entwickeln. Diese dient als Schlüsselement der Velovorzugsroute¹ Ost der Stadt St.Gallen und soll gleichzeitig einen attraktiven und komfortablen fuss- und velogängi-

¹ Velovorzugsroute ehemals Veloschnellroute

gen Zugang zum Kantonsspital ermöglichen. Ziel der neuen Verbindung ist eine durchgehende Velovorzugsroute auf der Ost-West-Achse zu erhalten.

Neben der Suche nach einem technisch und architektonisch bestmöglichen Lösungsvorschlag, lagen auch konzeptionelle, stadträumliche, ökologische und ökonomische Merkmale im Vordergrund. Das Bauwerk sollte aus dem Ortsbild entwickelt werden, den Kontext positiv beeinflussen und sich städtebaulich bestmöglich einfügen. Besonderes Augenmerk wurde auf die Attraktivität für Zufussgehende und Velofahrende sowie eine übersichtliche und einfache Wegführung nach Möglichkeit mit Aufenthaltsqualität bei den Anschlussbereichen gelegt. Dem Freiraum musste entsprechend Beachtung geschenkt werden.

Insbesondere auf die Umgebung, v. a. auf das angrenzende Gebiet der Brühlbleiche (ISOS Gebiet 0.1 – Erhaltungsziel A, Erhalt der Substanz), hat das Infrastrukturbauwerk mit der gebotenen entwurflichen Sensibilität zu reagieren.

1.3 Verfahren

1.3.1 Offener Projektwettbewerb

Öffentliches Vergabeverfahren

Die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2009) galt subsidiär, soweit sie den übergeordneten Bestimmungen nicht widerspricht.

Das Verfahren unterstand dem Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (SR0.632.231.422: WTO-Abkommen).

Geltendes Recht

Der Projektwettbewerb wurde im offenen, anonymen Verfahren in Anwendung:

- der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 (IVöB, sGS 841.32);
- des Einführungsgesetzes zur Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 2. April 1998 (EGöB, sGS 841.1);
- der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 21. April 1998 (VöB, sGS 841.11) durchgeführt.

1.4 Entschädigung

Für die Prämierung von mindestens fünf bis maximal sieben Entwürfen sowie allfälligen Ankäufen stand dem Preisgericht eine Preissumme von CHF 135'000.– (zuzüglich MWST) zur Verfügung. Die Summe wird vollumfänglich ausgerichtet.

Hervorragende Wettbewerbsbeiträge, die wegen wesentlichen Verstössen gegen die Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen wurden, können angekauft werden. Bei einem einstimmigen Entscheid kann das Preisgericht auch einen Ankauf rangieren und denjenigen im ersten Rang auch zur Weiterbearbeitung empfehlen. Die Ankäufe dürfen max. 40 % der Preissumme betragen.

2 Organisation Wettbewerb

2.1 Organisation

2.1.1 Veranstalterin

Veranstalterin des Projektwettbewerbs war die Stadt St.Gallen, Tiefbauamt, Neugasse 1, 9004 St.Gallen.

2.1.2 Organisation

Die Organisation und Administration des Studienauftrags, die allgemeine Vorprüfung der eingereichten Projekte sowie die gesamte Begleitung lag beim nachfolgend genannten Planungsbüro.

Strittmatter Partner AG
Raumplanung & Entwicklung
Vadianstrasse 37
9001 St.Gallen
Tel 071 222 43 43
info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Der Wettbewerb wurde mit Ausnahme der gedruckten Projektabgabe über die Plattform Konkurado abgewickelt.

2.1.3 Sprache

Der Projektwettbewerb wurde in deutscher Sprache durchgeführt. Ebenso sollten alle Wettbewerbsarbeiten in deutscher Sprache abgegeben werden.

2.2 Preisgericht

2.2.1 Preisgericht

Das Preisgericht setzte sich aus nachfolgenden Personen zusammen:

Sachpreisrichter

- Markus Buschor, Stadtrat, Direktion Bau und Planung, Stadt St.Gallen
- Beat Rietmann, Stadtingenieur, Tiefbauamt, Stadt St.Gallen
- Florian Kessler, Dienststellenleiter Stadtplanung, Stadt St.Gallen
- Juan Francisco Rivero, Strassen- und Kunstbauten, Kanton St.Gallen

Fachpreisrichter

- Jürg Konzett, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Chur (Vorsitz)
- Benno Singer, dipl. Bau-Ing. ETH/SIA, Effretikon
- Martin Klauser, Landschaftsarchitekt BSLA

- Andy Senn, Architekt BSA SIA, St.Gallen
- Kay Kröger, dipl. Architekt ETH SIA, St.Gallen
- Dieter Jüngling, dipl. Arch., Mitglied Sachverständigenrat Stadt St.Gallen

Mitglieder mit beratender Stimme (Experten)

- Pius Kern, Abteilungsleiter Projektmanagement, Stadt St.Gallen (Ersatz)
- Adrian Stolz, Leiter Stadtgrün, Stadt St.Gallen
- Stefan Pfiffner, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Stadt St.Gallen
- Cathy Grohmann, Stv. Departementsleitung KSSG, St.Gallen
- Ina Stenzel Projektleiterin Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton St.Gallen
- Matthias Fischer, Abteilungsleiter Denkmalpflege, Stadt St.Gallen

Moderation und Organisation

- Hanspeter Woodtli, Strittmatter Partner AG, St.Gallen
- Livia Lutz, Strittmatter Partner AG, St.Gallen

Weitere Projektbeteiligte (Vorprüfung)

- Athletik Zentrum St.Gallen: Alex Eberle, Betrieb
- Feuerwehr und Zivilschutz St.Gallen: Christian Isler, Kommandant
- Prüfung Tragwerk und Kostenplanung: Uwe Dux vom Büro Casutt Wyrsch Zwicky

3 Vorprüfung

3.1 Allgemeines

3.1.1 Prüfungsumfang

Die Vorprüfung umfasste eine wertungsfreie Überprüfung aller 13 fristgerecht eingereichten Projekte und wurde, wie gemäss Programm beschrieben, in zwei Teilen durchgeführt.

Die erste Vorprüfung (Grobprüfung) umfasste die Kontrolle der formellen (z. B. termingerechten Abgaben, Anonymität) und der wesentlichen materiellen (z. B. Vollständigkeit, Beurteilbarkeit, verbindliche Programmbestimmungen) Kriterien. Sie diente dem Preisgericht insbesondere für die zu bestimmenden Ausschlüsse.

In einer zweiten, detaillierten Vorprüfung wurden die Aspekte des Tragwerks sowie der Kostenplanung und die betrieblichen Anforderungen durch unabhängige Experten und Expertinnen geprüft. Diese gaben ihre Stellungnahme zuhanden des Preisgerichts ab und standen bei der Jurierung für ergänzende Erläuterungen zur Verfügung.

Die Nummerierung der Projekte wurde zufällig gewählt und wurde in der Vorprüfung, Beurteilung und Ausstellung verwendet.

3.2 Antrag Vorprüfungsinstanz

3.2.1 Ausschlusskriterien

Ein Wettbewerbsbeitrag konnte von der Beurteilung ausgeschlossen werden, wenn:

- er nicht rechtzeitig oder in wesentlichen Bestandteilen unvollständig abgeliefert wurde;
- er unleserlich und damit nicht beurteilbar ist;
- er unlautere Absichten vermuten lässt;
- er gegen das Anonymitätsgebot verstösst.

Von der Preiserteilung konnten Wettbewerbsbeiträge ausgeschlossen werden, wenn von den Programmbestimmungen in wesentlichen Punkten abgewichen wurde.

3.2.2 Formelle Anforderungen

Sämtliche Projekte erfüllten die formellen Anforderungen betreffend der fristgerechten Projektabgabe, der Form und Vollständigkeit der Unterlagen sowie hinsichtlich des Anonymitätsprinzips.

3.2.3 Materielle Kriterien und Darstellung

Die materiellen Kriterien sowie die Darstellungsvorgaben wurden von den Projektverfassern grösstenteils eingehalten. Geringfügige Abweichungen weisen

die meisten Projekte auf. Das Preisgericht befand, diese Abweichungen seien insgesamt nicht wesentlich.

Die zweite detaillierte Vorprüfung der, nach dem ersten Jurierungstag verbliebenen Projekte brachte neue Erkenntnisse für das Preisgericht.

3.3 Prüfung durch Preisgericht

3.3.1 Vorstellungsrunde aufgrund des Vorprüfungsberichts

Dem Preisgericht wurde das Ergebnis der Vorprüfung allgemein und soweit Abweichungen vorlagen, an den Projekten vorgestellt. Die Anträge wurden im Plenum diskutiert. Das Preisgericht traf folgende Entscheide:

3.3.2 Entscheid des Preisgerichts

1. Abnahme Vorprüfung

Das Preisgericht nahm das Ergebnis der Vorprüfung zur Kenntnis und entlastete damit die Vorprüfungsinstanz.

2. Zulassung zur Beurteilung

Das Preisgericht entschied einstimmig, alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

3. Zulassung zur Preiserteilung

Das Preisgericht entschied einstimmig, alle Projekte zur Preiserteilung zuzulassen.

4 Beurteilung

4.1 Vorgehen

4.1.1 Sitzungen Preisgericht

An zwei Jurytagen, am 17. Februar 2023 und am 2. März 2023, trat das Preisgericht zur Beurteilung der eingereichten Projekte unter der Leitung des Vorsitzenden des Preisgerichts in St.Gallen zusammen.

Am ersten Jurierungstag war Fachpreisrichter Andy Senn aus gesundheitlichen Gründen verhindert, so dass bei Abstimmungen Pius Kern als Ersatz zum Einsatz kam.

4.1.2 Projektprüfung und Wertungsrundgang

Nach einer umfassenden Projektprüfung und Präsentation durch die Fachpreisrichter wurden diese in insgesamt drei Wertungsrundgängen, gestützt auf die Beurteilungskriterien gemäss dem Wettbewerbsprogramm, vom Preisgericht beurteilt. Die Ergebnisse wurden verglichen und anschliessend in einem Kontrollrundgang überprüft.

4.2 Beurteilungskriterien

4.2.1 Bewertung

Die Projekte wurden vom Preisgericht namentlich hinsichtlich der nachstehenden Gesichtspunkte beurteilt, wobei die Reihenfolge weder einer Hierarchie noch einer Gewichtung in der Bewertung entspricht.

Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

- Qualität des Bauwerks (Funktionstüchtigkeit, konstruktive Ausbildung, Dauerhaftigkeit, Betrieb und Unterhalt, Nachhaltigkeit)
- Tragsystem
- Erstellungskosten
- Überlegungen zum Bauablauf

Städtebau und Architektur

- Städtebauliche Qualität, inkl. Umgang mit dem ISOS Gebiet 0.1 und dem Gebiet mit besonderem baulichen Erscheinungsbild
- Architektur, Identität und Ausstrahlung des Bauwerks, Gestaltungsqualität
- Umgang mit Bauten, Strassenräumen und Grünraumpotenzial (Baumbestand) inkl. Aufenthaltsqualität

Funktionalität und Nutzung

- Organisation der Anschlüsse und Übergänge zu den angrenzenden Stadträumen
- Attraktivität der Anlage (u. a. Linienführung)

- Verkehrliche und soziale Sicherheit
- Beleuchtung

Gesamteindruck

4.3 Erster Jurierungstag

4.3.1 Erster Rundgang

Unter der Leitung der jeweiligen Fachpreisrichter wurden alle Projekte in einem ersten Rundgang, gestützt auf die Beurteilungskriterien gemäss Programm, beurteilt.

Aufgrund der Beurteilung durch das Preisgericht wurden im ersten Wertungsrundgang diejenigen Projekte ausgeschieden, welche in städtebaulicher oder architektonischer Hinsicht für diese Lage und Aufgabenstellung nicht überzeugen konnten, sowie solche, die offensichtlich Mängel im statischen Konzept aufwiesen. Folgende Projekte sind dabei im 1. Rundgang ausgeschieden:

- Nr. 1 IRIS
- Nr. 9 PASSERELLE NEUVE
- Nr. 10 Via Feuerwehrwache
- Nr. 13 Origami

4.3.2 Zweiter Rundgang

In einem zweiten Rundgang wurden die verbliebenen Projekte durch das Preisgericht nochmals intensiv auf die Bewertungskriterien geprüft und die besten Lösungen südlich, beziehungsweise nördlich dem Athletikzentrum ausgesucht. Folgende Projekte sind im zweiten Rundgang ausgeschieden, da sie die Jury nicht restlos überzeugen konnten:

- Nr. 5 Linguine
- Nr. 12 Together Apart
- Nr. 11 Al Green

4.4 Projekte in engerer Wahl

Folgende Projekte wurden am ersten Jurierungstag zur weiteren Beurteilung ausgewählt.

- Projekt 2 Vortex

- Projekt 3 High Line
- Projekt 4 EN PASSANT
- Projekt 6 SPURWECHSEL
- Projekt 7 stadtbogen
- Projekt 8 Ophiuchus

Diese verbliebenen sechs Projekte wurden danach bis zum zweiten Jurierungstag in einer zweiten, detaillierteren Vorprüfung auf die Aspekte des Tragwerks, der betrieblichen Anforderungen sowie der Kostenplanung durch unabhängige Experten und Expertinnen geprüft.

4.5 Zweiter Jurierungstag

4.5.1 Kontrollrundgang

Der zweite Jurierungstag startete mit der Vorstellung der ergänzenden Prüfungen. Daraufhin wurden bei einem Kontrollrundgang alle Projekte nochmals besichtigt und anhand der Projektbeschriebe der Fachrichter umfassend diskutiert. Aufgrund dieser detaillierten Beurteilung konnte ein Projekt nicht überzeugen und wurde im dritten Rundgang ausgeschieden:

- Projekt 3 High Line

Das Preisgericht nahm anschliessend eine Besichtigung vor Ort vor und diskutierte vor allem die Konsequenzen der unterschiedlichen Vorschläge rund um das Athletikzentrum (AZSG).

4.5.2 Projekte zur Rangierung

Im Programm wurde festgehalten, dass fünf bis sieben Entwürfe prämiert werden sollten. Die Jury wählte fünf Projekte als Preisträger aus. Diese Projekte zeigen interessante Ideen auf und tragen somit einen wesentlichen Beitrag zur definitiven Lösungsfindung bei. Folgende Projekte wurden zur Rangierung und Preisverteilung bestimmt:

- Projekt 2 Vortex
- Projekt 4 EN PASSANT
- Projekt 6 SPURWECHSEL
- Projekt 7 stadtbogen
- Projekt 8 Ophiuchus

5 Rangierung

5.1 Rangfolge

Nach eingehender Diskussion und Besichtigung vor Ort stellte das Preisgericht fest, dass die Aufgabe eine städtebaulich gute Linienführung um das Athletikzentrums zu finden, herausfordernd ist. Weiter beurteilte das Preisgericht, dass die Projekte mit einer Lage der Fuss- und Veloverbindung südlich des Athletikzentrums städtebaulich und architektonisch weniger überzeugen als diejenigen mit einer Linienführung nördlich des Athletikzentrums. Daraufhin wurde eine Rangierung innerhalb dieser Kategorien vorgenommen. Es wurde einstimmig die folgende Rangierung für die verbliebenen Projekte festgelegt:

Rang	Nr.	Kennwort
1. Rang	6	SPURWECHSEL
2. Rang	8	Ophiuchus
3. Rang	2	Vortex
4. Rang	7	stadtbogen
5. Rang	4	EN PASSANT

5.2 Preiserteilung

Im Anschluss an die Rangierung wurden die Preise festgelegt. Dafür stand dem Preisgericht die Summe von CHF 135'000.- exkl. Mehrwertsteuer zur Verfügung. Die Preissumme wurde einstimmig wie folgt den Projekten zugeteilt:

Rang	Preis	Nr.	Kennwort	Preissumme in Fr.
1. Rang	1. Preis	6	SPURWECHSEL	45'000.-
2. Rang	2. Preis	8	Ophiuchus	35'000.-
3. Rang	3. Preis	2	Vortex	30'000.-
4. Rang	4. Preis	7	stadtbogen	15'000.-
5. Rang	5. Preis	4	EN PASSANT	10'000.-

6 Empfehlung des Preisgerichts

6.1 Würdigung

Das Preisgericht empfiehlt der Veranstalterin einstimmig, das erstrangierte Projekt Nr. 6 SPURWECHSEL zur Weiterbearbeitung.

6.2 Weiterbearbeitung

Neben den im Projektbeschrieb enthaltenen Empfehlungen sind bei der Weiterbearbeitung insbesondere folgende Punkte zu beachten:

- Die nördlich gelegene Anbindung des Weges an den Feuerwehrvorplatz soll räumlich sorgfältig ausgearbeitet werden. Als Anschluss der nordwestlich des AZSG führenden Velovorzugsroute an den Feuerwehrvorplatz eignet sich aus ortsbaulicher Sicht aller Voraussicht nach eine Brückenkonstruktion besser als die dargestellte Aufschüttung.
- Der Anschlusspunkt / Platz bei der Feuerwehr soll hinsichtlich der Höhenlage und der Ausdehnung im Zusammenhang mit dem Gefälle unter Einbezug der Tiefgaragenrampe weiter optimiert werden. Die Sichtverhältnisse und Vortritte beim Platz vor der Feuerwehr sind klar verständlich auszubilden.
- Der Spurwechsel von der Tiefgaragenerschliessung mit der Feuerwehrabfahrt soll weiter optimiert werden. Dabei sollen insbesondere die starke Steigung der Feuerwehrrampe optimiert und die Fahrbeziehungen sichergestellt werden (u. a. Schleppkurven und Lichtraumprofil).
- Die Anlieferung / Verladesituation beim Athletikzentrum im Bereich Steinachstrasse / Feuerwehrrampe soll im Detail weiterentwickelt werden, um eine gut funktionierende Lösung sowohl für das AZSG als auch für die Feuerwehr zu finden.
- Die Entwässerung der Brückenfahrbahn muss überprüft und mit der weiteren Projektierung weiterentwickelt werden.
- Die Fortführung im KSSG-Areal ist inhaltlich wie zeitlich mit den Vorhaben des Kantonsspitals zu koordinieren.
- Mit kleineren Linienführungsoptimierungen im Bereich der Steinachstrasse soll erreicht werden, dass das Areal Kantonsspital möglichst wenig tangiert wird.
- Der Knotenpunkt der Park- und Museumstrasse soll insbesondere hinsichtlich Regime und Markierung / Signalisation weiterentwickelt werden.
- Der statische Nachweis für die Einwirkungen des Unterhaltsfahrzeugs und die Anpralleinwirkungen sind noch zu erbringen, bzw. das Bauwerk auf diese Anforderungen zu dimensionieren. Zudem ist die Foundation nach Abschluss der Baugrunduntersuchungen auf die vorherrschenden geologischen Verhältnisse abzustimmen. Weiter sind die Tragfähigkeiten der umzubauenden und anderweitig beanspruchten Bauteile (Tiefgarageneinfahrt, Foundationen

AZSG, Tangierung AZSG sowie Feuerwehrgeläude) sorgfältig zu prüfen und auf die neue Situation abzustimmen und allenfalls zu verstärken.

6.3 Veröffentlichung

Die Vernissage zur Eröffnung der öffentlichen Ausstellung findet am 24. April 2023, 18.30 Uhr im Amtshaus, Neugasse 1, 9004 St.Gallen statt.

Am Vormittag des 24. April 2023 wird den Medien eine Medienmitteilung versandt. Wettbewerbsteilnehmer und Medien werden zur Vernissage eingeladen. Die öffentliche Ausstellung dauert vom 24. April bis zum 12. Mai 2023.

7 Genehmigung

Stadt St.Gallen

Projektwettbewerb Passerelle Steinachstrasse

Jurybericht

7.1 Genehmigung

Das Preisgericht erklärt sich mit dem Jurybericht einverstanden.

Markus Buschor

B u s c h o r

Beat Rietmann

Florian Kessler

Juan Francisco

Jürg Conzett

Benno Singer

Martin Klauser

Andy Senn

Kay Kröger

Dieter Jüngling

Pius Kern

Handwritten signatures in blue ink, corresponding to the names listed on the left. The signatures are: Markus Buschor, Beat Rietmann, Florian Kessler, Juan Francisco, Jürg Conzett, Benno Singer, Martin Klauser, Andy Senn, Kay Kröger, Dieter Jüngling, and Pius Kern.

8 Ermittlung der Projektverfasser

Nach Abschluss der Beurteilung und Rangierung erfolgte die Ermittlung der Projektverfasser durch die Öffnung der Verfassercouverts. Daraus ergeben sich in der Reihenfolge der Rangierung bzw. in numerischer Reihenfolge nach Ausscheidungsroundgang die folgenden Namen der Projektverfasser:

8.1 Rangierte Projekte

1. Rang 1. Preis	
Nr. 6	SPURWECHSEL
Bauingenieurwesen	Bänziger Partner AG
Architektur	Forma Architekten AG
Landschaftsarchitektur	Kollektiv Nordost
2. Rang 2. Preis	
Nr. 8	Ophiuchus
Bauingenieurwesen	Synaxis AG Zürich
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG
Landschaftsarchitektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG
3. Rang 3. Preis	
Nr. 2	Vortex
Bauingenieurwesen	Borgogno Eggenberger + Partner AG
Architektur	Tom Munz GmbH
Landschaftsarchitektur	Mettler Landschaftsarchitektur
4. Rang 4. Preis	
Nr. 7	stadtbogen
Bauingenieurwesen	Dr. Deuring + Oehninger AG
Architektur	Lustig architekten eth
Landschaftsarchitektur	Stalder Landschaften bsia sia
5. Rang 5. Preis	
Nr. 4	EN PASSANT
Bauingenieurwesen	S+K Bauingenieure AG
Architektur	ARGE Fäh Küttel Schmid
Landschaftsarchitektur	Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH

8.2 Nicht rangierte Projekte

Nr. 1	IRIS
Bauingenieurwesen	Ing. Andreas Erlacher
Architektur	A4A (Atelier 4 Architecture) Sagl
Landschaftsarchitektur	atelier ribo SA

Nr. 3	High Line
Bauingenieurwesen	Messi & Associati
Architektur	Canevascini & Corecco
Landschaftsarchitektur	Studio Giorgio Aeberli
Nr. 5	Linguine
Bauingenieurwesen	B3 Kolb AG
Architektur	Flühler Architekten GmbH
Landschaftsarchitektur	Parbat Landschaftsarchitektur
Nr. 9	PASSERELLE NEUVE
Bauingenieurwesen	Schlaich Bergermann Partner
Architektur	Hünerwadel Partnership AG
Landschaftsarchitektur	DIGITALEpaysage mit Nicolas Hünerwadel
Nr. 10	Via Feuerwache
Bauingenieurwesen	SEFORB s.à.r.l.
Architektur	SACHA s.à.r.l.
Landschaftsarchitektur	Thowa
Nr. 11	Al Green
Bauingenieurwesen	Baukonstrukt AG
Architektur	MMXVI GmbH Architekturbüro
Landschaftsarchitektur	Weber+ Brönnimann Landschaftsarchitekten AH
Nr. 12	Together Apart
Bauingenieurwesen	Basler & Hofmann AG
Architektur	Nau2 GmbH
Landschaftsarchitektur	Hager Partner AG
Nr. 13	Origami
Bauingenieurwesen	Ingeni SA
Architektur	J2M mayr metz architekten PartGmbH
Landschaftsarchitektur	Forster-Paysage s.à.r.l.

Anhang

Stadt St.Gallen

Projektwettbewerb Passerelle Steinachstrasse

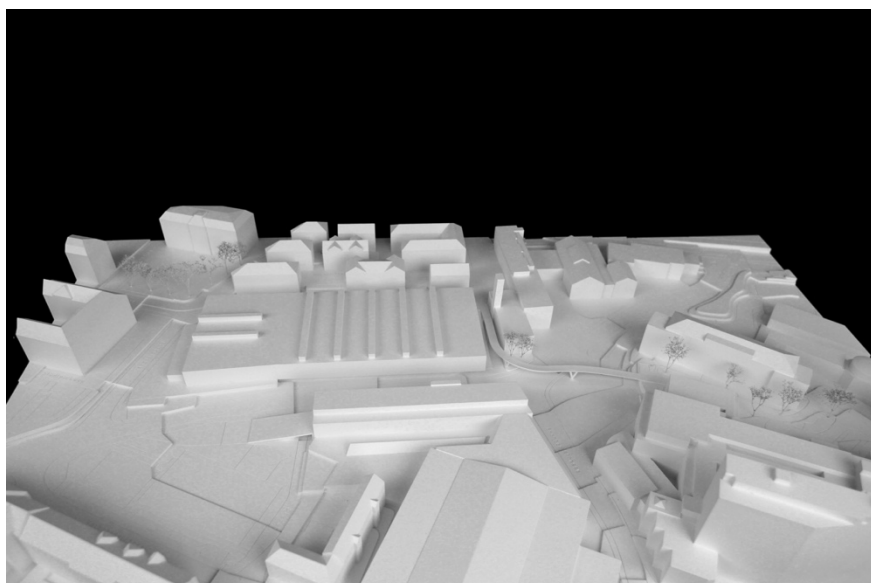
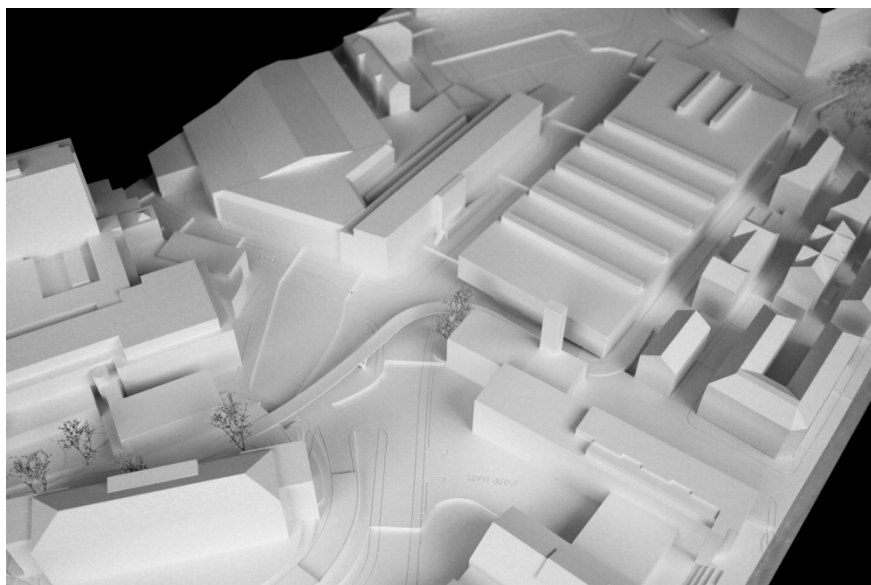
Jurybericht

-
- A1 Verfasser und Projektbeschriebe rangierter Projekte
 - A2 Verfasser und Projektbeschriebe nicht rangierter Projekte

A1 Verfasser und Projektbeschriebe rangierter Projekte

1. Rang | 1. Preis Nr. 6 SPURWECHSEL

Bauingenieurwesen	Bänziger Partner AG, Rosenbergstrasse 32, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Dr. Stefan Köppel
Architektur	Forma Architekten AG, Schillerstrasse 9, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Michael Bösch
Landschaftsarchitektur	Kollektiv Nordost, Goliathgasse 12, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Silvio Spieler



Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

Die rund 94 Meter lange Passerelle über die Steinachstrasse spannt sich zwischen den Widerlagern beim Feuerwehrdepot und der Kanzel auf der Spitalseite als Durchlaufträger über drei nahezu gleich lange Felder von ca. 30 m Länge, wobei die beiden Stützen als V-Stiele eine Öffnung, auf Höhe der Brücke, von 4 m aufweisen, sodass die tatsächlichen Spannweiten leicht verkürzt werden.

Der Brückenüberbau wird als dreiecksförmiger, mehrzelliger Hohlkasten in Stahlbauweise mit einer maximalen Höhe von 55 cm und einer Breite von 4 m ausgebildet.

Der Brückenüberbau ist sowohl mit den beiden massiven Widerlagern als auch mit den beiden V-Stiel-Stützen, die ebenfalls aus Stahl vorgesehen sind, monolithisch verbunden. Der Verzicht auf Lager und Fahrbahnübergänge stellt eine robuste und unterhaltsarme Bauweise dar, welche auch konstruktiv gut umsetzbar ist.

Torsions- und Biegebeanspruchungen sowie die, in der geschwungenen Form geringen verbleibenden Zwängungen aus Temperaturänderungen werden in den Widerlagern aufgenommen.

Die Foundation im weichen Baugrund erfolgt mit Kleinbohrpfählen. Die Dauerhaftigkeit der Stahlkonstruktion wird mit einem hochwertigem Schutzsystem für die Korrosivitätskategorie C4 sichergestellt. Das Innere der als Hohlkasten ausgebildeten Längsträger ist luftdicht vom Aussenklima getrennt.

Die Oberfläche des Fahrbahnträgers wird mit einer Kunststoffabdichtung in Kombination mit einem 50 mm starken Gussasphaltbelag vor eindringendem Meteorwasser geschützt. Der seitliche Abschluss der Fahrbahn wird mit einem Schrammbord aus Edelstahl ausgebildet. Das anfallende Meteorwasser wird mit leichtem Seitengefälle an den Brückenrand auf der Kurveninnenseite und von dort aus im Längsgefälle vom Hochpunkt über der Steinachstrasse zu den tiefer liegenden Widerlagern geführt. Die Machbarkeit dieses an sich eleganten Vorschlags ist noch zu erhärten.

Als Absturzsicherung wird ein 1.30 m hohes Staketengeländer aus Rundstahl seitlich an den Fahrbahnträger angeschraubt. Im Handlauf wird eine LED-Beleuchtung angebracht. Die Schwingungsformen mit vertikalen Auslenkungen weisen Eigenfrequenzen im kritischen Wertebereich auf. In der Folge wird in jeder der drei Spannweiten eine Einbaustelle für einen Schwingungstilger vorgesehen.

Es wird folgender Bauablauf vorgeschlagen:

In einem ersten Arbeitsschritt werden die Zufahrt zur Tiefgarage und die Feuerwehrzufahrt angepasst sowie die Pfahlfoundationen und die Widerlager erstellt. Anschliessend erfolgen die Montage und Ausrichtung der Stützen sowie die Montage der Hilfskonstruktionen. In einem dritten Schritt werden die Brücken-

träger in mehreren Phasen auf den Hilfskonstruktionen fixiert. Vorgesehen sind 5 Teilstücke von einer maximalen Länge von 24 m mit einer Eigenlast exkl. Belag und Geländer von ca. 40 Tonnen. Im Anschluss werden die Träger verschweisst. Im vierten Arbeitsgang werden die Brückenenden monolithisch mit den Widerlagern verbunden. Danach erfolgt die Fertigstellung der Widerlager und der Flügelmauern. In einer fünften Etappe wird die Abdichtung appliziert und der Gussasphaltbelag auf dem Fahrbahnträger eingebaut sowie die Geländer montiert.

Das Projekt gehört trotz der Umbauten der bestehenden Rampe insgesamt zu den wirtschaftlichsten Wettbewerbseingaben.

Städtebau und Architektur

Die Projektverfassenden führen, ausgehend von der Spitalstrasse, die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung bodeneben durch das Areal des Kantonsspitals und von dort aus als Brücke in einem sanften Linksbogen, gefolgt von einer grosszügigen Rechtskurve zum Widerlager zwischen Athletikzentrum und Feuerwehr. Von dort aus führt der Weg in einer engeren Linkskurve um die Nord-ecke herum und dann in leicht geschwungenem Verlauf entlang der Nordwest-fassade des Athletikzentrums vortrittsberechtigt über die Parkstrasse in die Museumstrasse.

Die Nordecke des Athletikzentrums bleibt freigespielt. Der Raum zwischen dem Athletikzentrum und dem Busdepot wird nicht beeinträchtigt. Die von der Steinachstrasse her schlank und elegant in Erscheinung tretende Brücke setzt einen im Vergleich zu anderen Beiträgen angemessen erscheinenden feinen ortsbaulichen Akzent. Die Erweiterungsfläche des Kantonsspitals wird nur sehr geringfügig beeinträchtigt. Das "besondere bauliche Erscheinungsbild" Brühl-bleichi wird durch die Höhenlage des neuen Weges im Bereich der Nordecke des Athletikzentrums nur geringfügig beeinträchtigt.

Im Rahmen der Umsetzung des Projekts werden Freiflächen mit extensiver Begrünung, Trockenstandorte mit Spontanbegrünung, wegbegleitende Blumenwiesen und Wildheckenelemente als Sichtschutz und Raumbildner angelegt.

Im Areal des Kantonsspitals sind eine neue Wegeführung vor dem Haus 02 und eine raumstrukturierende Neupflanzung von Einzelbäumen vorgesehen.

Funktionalität und Nutzung

Die Linienführung ist plausibel und dank dem Spurwechsel sehr fließend gewählt. Letzterer führt zu einer Qualitätsverbesserung der Zufahrt zur Tiefgarage des Athletikzentrums.

Beim Knotenpunkt Museumsstrasse / Parkstrasse erhält die Veloschnellroute Vortritt, gesichert durch eine grosszügig bemessene Auframpung. Die

Konfliktpunkte mit der Feuerwehrausfahrt für den Notfall sind zweckmässig gesichert und markiert.

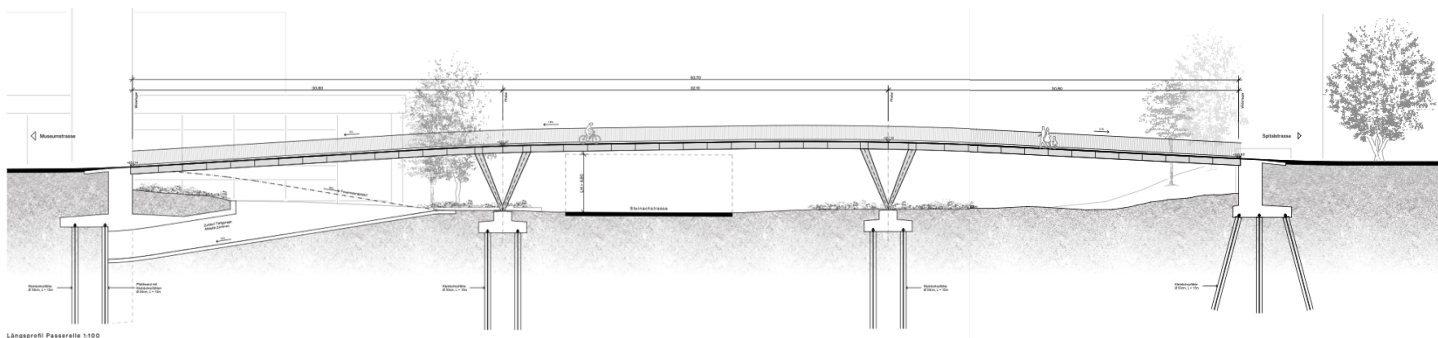
Für die Einmündung in die Spitalstrasse liegt ein Vorschlag vor, der auch zusammen mit der Zufahrt zur zentralen Notfallaufnahme (ZNA) des KSSG funktioniert, jedoch eine Vergrösserung der versiegelten Fläche und erhebliche topografische Anpassungen im Bereich der Stirnseite des Hauses 02 des KSSG nach sich trägt.

Die Nutzungsbreite für den Kombiweg beträgt durchgehend 4.00 m. Die Beleuchtung erfolgt auf der Brücke aus dem Handlauf und in den übrigen Bereichen aufgrund eines Beleuchtungskonzepts, das im Areal des Kantonsspitals vorhandene Elemente übernimmt.

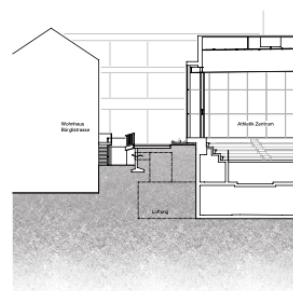
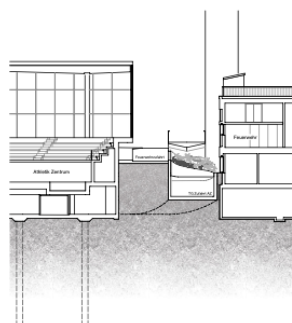
Gesamteindruck

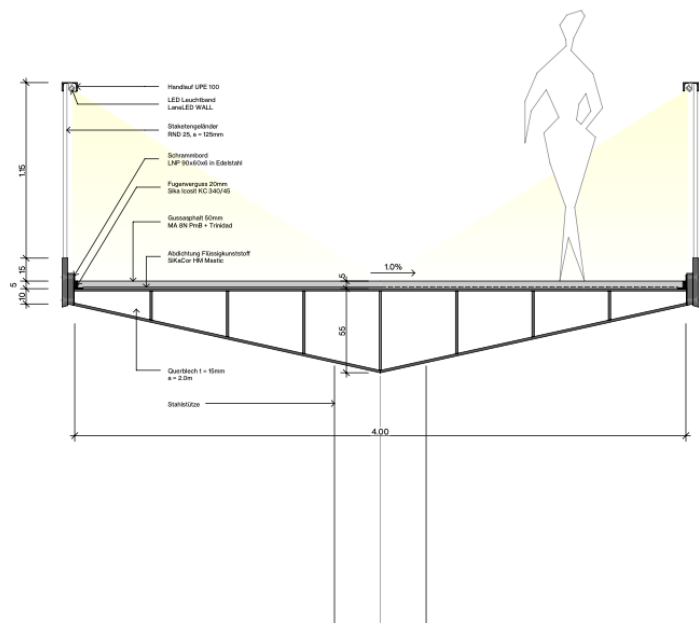
Die Idee, die Spuren der Zufahrt Tiefgarage und der Notfallausfahrt der Feuerwehr zu tauschen führt zu grossen Entspannungen bei der gewählten Linienführung.

Die Konstruktion der Brücke ist zweckmässig und erscheint dank des gewählten Querschnitts des Trägers, der geschwungenen Linienführung und des Bogens in der Ansicht filigran und leicht. Sie leistet einen zurückhaltend vornehmen, relevanten Beitrag zur Stadtgestaltung an einem der Zugänge zur Stadt, ohne sich selbst zu wichtig zu nehmen und erfüllt gerade dadurch die Erwartungen an die Ausstrahlung des Bauwerks.

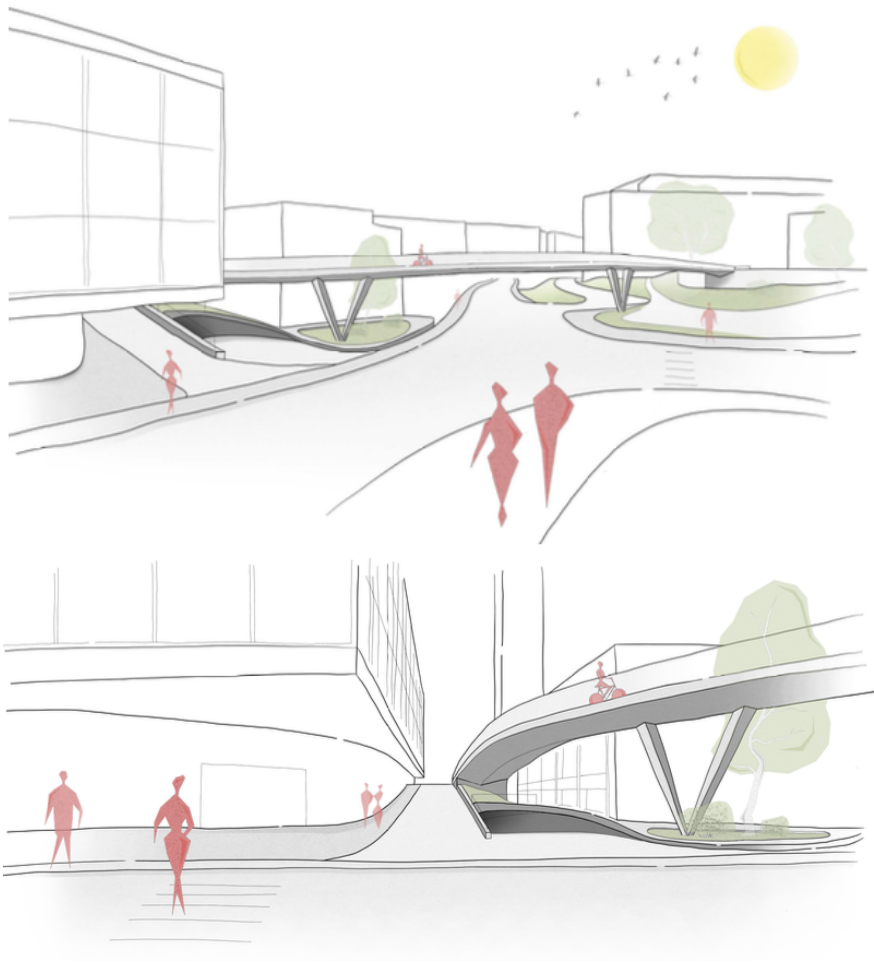
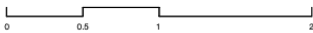


Längsprofil Passerelle 1:100





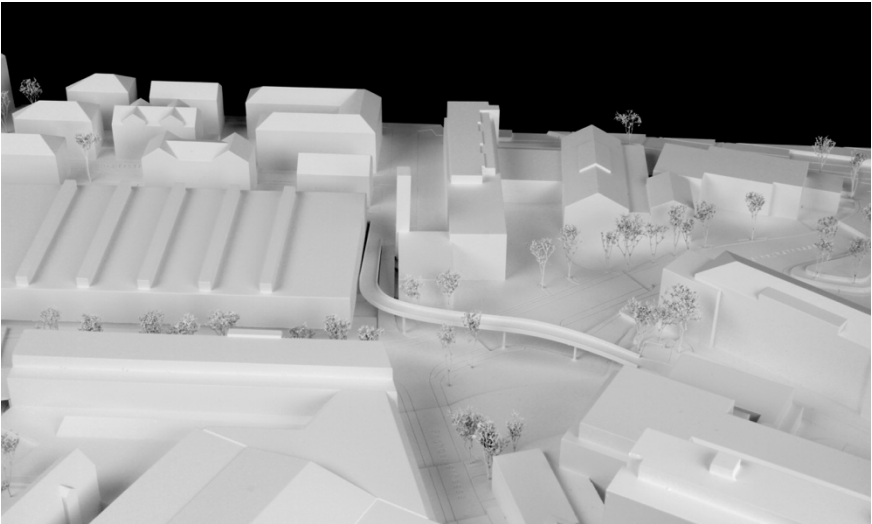
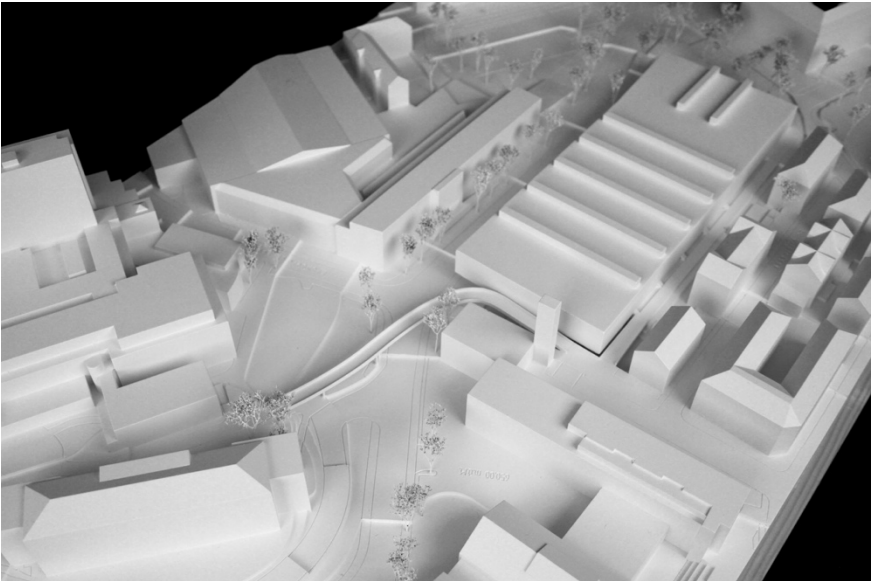
Querschnitt 1:20



2. Rang | 2. Preis

Nr. 8 Ophiuchus

Bauingenieurwesen	Synaxis AG Zürich, Thurgauerstrasse 56, 8050 Zürich
Mitarbeit	Thomas Lüthi
Architektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
Mitarbeit	Michael Meier
Landschaftsarchitektur	Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, Binzstrasse 12, 8045 Zürich
Mitarbeit	Michael Meier



Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

Das Projekt Ophiuchus präsentiert einen durchdachten und unaufgeregten Vorschlag für die Velovorzugsroute mit zwei unterschiedlichen Tragsystemen für die Konstruktion: Zwischen Athletikzentrum und Wohnhäusern einen Weg aus vorgefertigten längs vorgespannten Betonplatten und einer kleinen Betonbrücke vor dem Haus Bürglistrasse 12 – für die etwa 100 m lange Hauptbrücke über die Steinachstrasse eine filigrane Stahlbrücke mit einem zentralen trapezförmigen Hohlkastenprofil und schwertartigen Rippen, auf denen die dünne Fahrbahnplatte mit einem Dünnschichtbelag aufliegt. Dadurch wird die Brücke sehr filigran und leicht in der Wirkung im Stadtraum. Die Linienführung ermöglicht einen geeigneten Abstand zur Fassade des Athletikzentrums, um den Unterhalt sowohl der Brücke als auch der Fassade zu gewährleisten. Um die Privatsphäre der Anwohner hinter dem Athletikzentrum zu wahren, wird eine flankierende Bepflanzung mit Büschen und Hecken vorgeschlagen. Die Ausgestaltung der Anschlusspunkte Museumsquartier und Kantonsspital sind nur schematisch angedeutet.

Der Bauablauf wird nachvollziehbar aufgezeigt mit Vormontage von kleineren Elementen, die anschliessend in drei Etappen eingehoben und montiert werden, die Montage der vorgespannten Betonplatten für die Veloroute hinter dem Athletikzentrum erscheint plausibel.

Das Projekt verspricht eine wirtschaftliche Lösung.

Städtebau und Architektur

Die Ausformulierung des Knotenpunkts auf dem Vorplatz der Feuerwehr ist als Mischverkehrszone, die mit einem Belagswechsel zwischen Velovorzugsroute und Platz akzentuiert wird, ausgewiesen. Die beiden Richtungen der Veloroute stossen rechtwinklig mit einem Abwärtsgefälle auf dem Platz aufeinander. Wie sich das Verkehrsregime auf dem Platz einstellen soll, ist fraglich und zumindest aus Sicht Velovorzugsroute ungenügend. Die vorgeschlagene Verschmälerung der Wegführung auf den Feuerwehrplatz hin, um die Velofahrenden auf den vorausliegenden Platz aufmerksam zu machen, ist minimal und die beabsichtigte Wirkung wird in der Perspektive verloren gehen.

Die für die Hauptbrücke gewählte abgekröpfte Linienführung über die Steinachstrasse spielt die Ecke des Athletikzentrums sehr früh frei, lässt dem Gebäude seinen Freiraum und tangiert das Entwicklungsgebiet Kiesplatz Kantonsspital nur minimal.

Die Konstruktion der Brücke mit zentralem Hohlkasten, Rippen und feiner Platte mit einem Dünnschichtbelag ist gestalterisch ansprechend und bietet eine leichte filigrane Gesamtform im Strassenraum.

Funktionalität und Nutzung

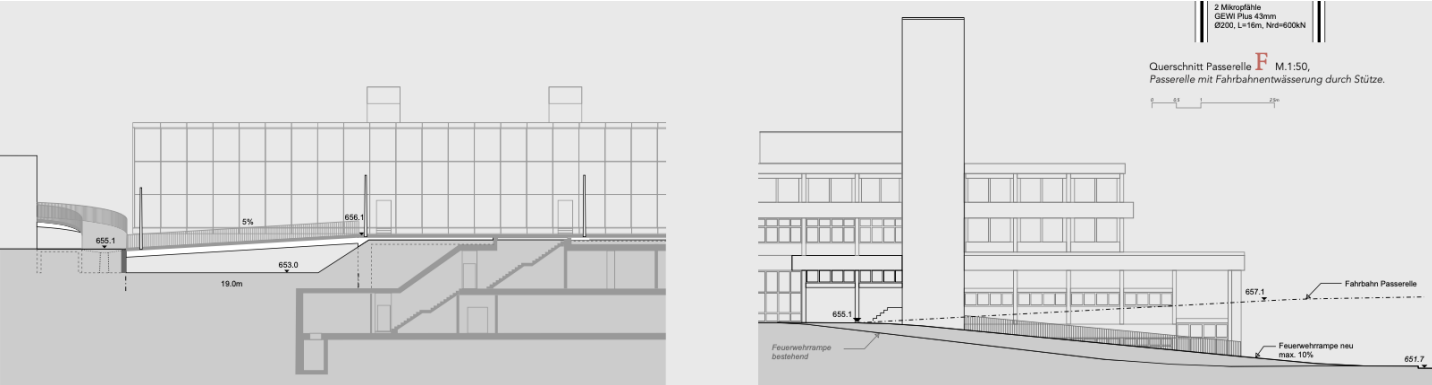
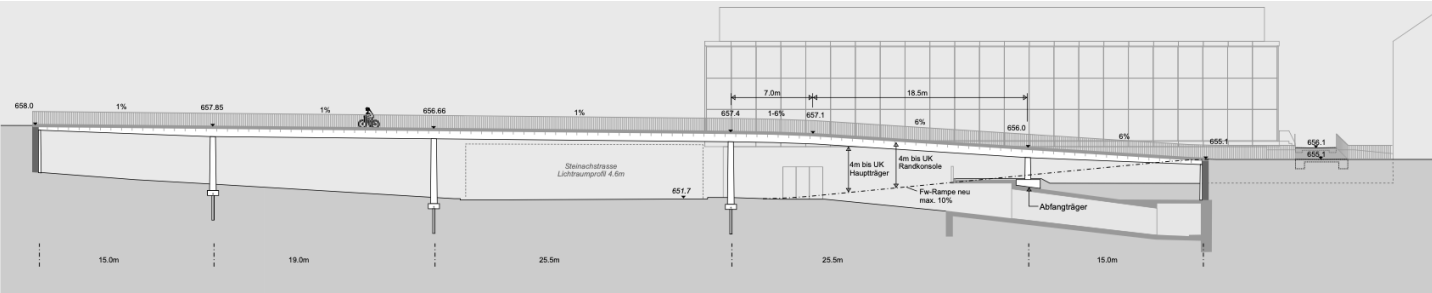
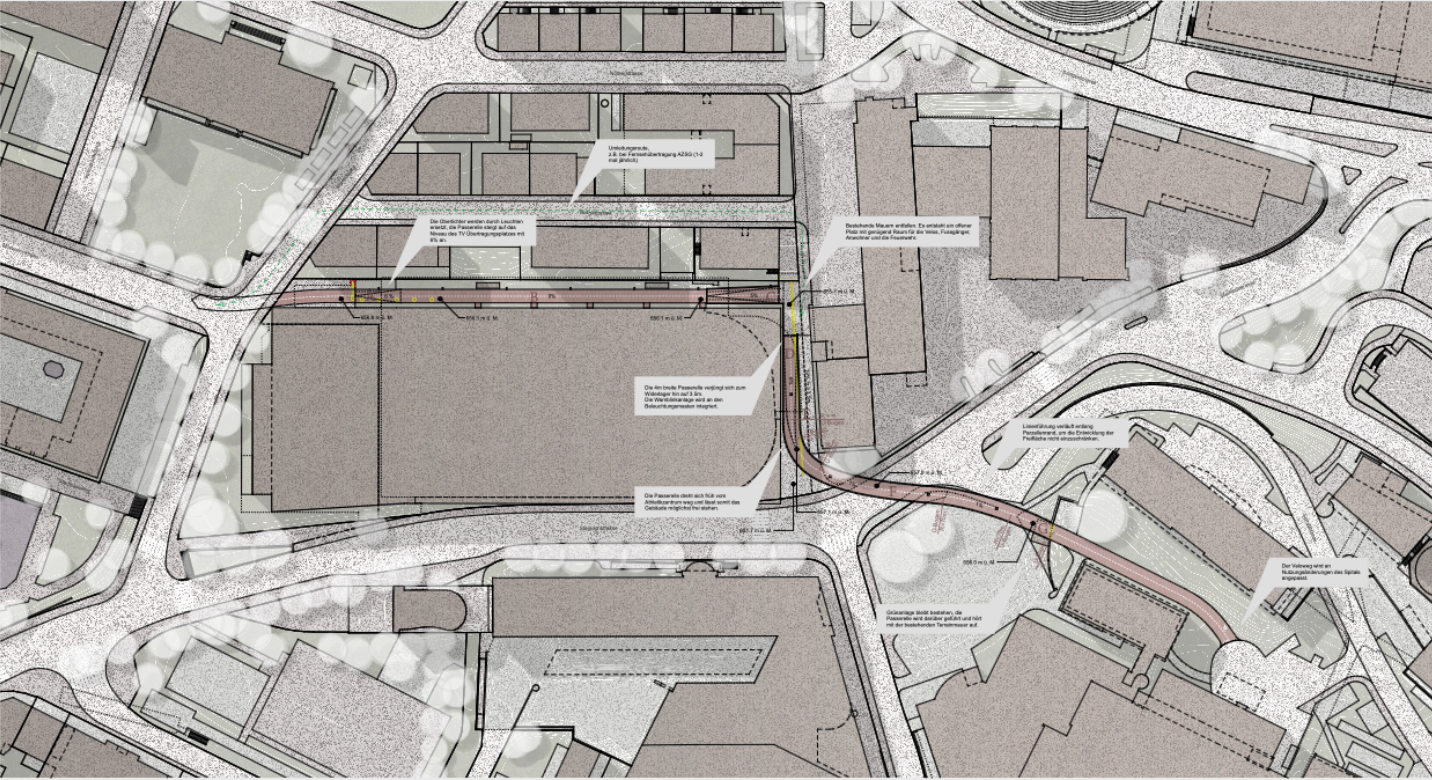
Die direkte Linienführung mit sanften Bögen auf der Brücke lässt einen guten Fluss für die Velofahrenden erwarten und zeichnet sich durch eine angemessene Dynamik und Dramaturgie aus. Das Staketengeländer ist ebenfalls aus der Logik der Brücke entwickelt.

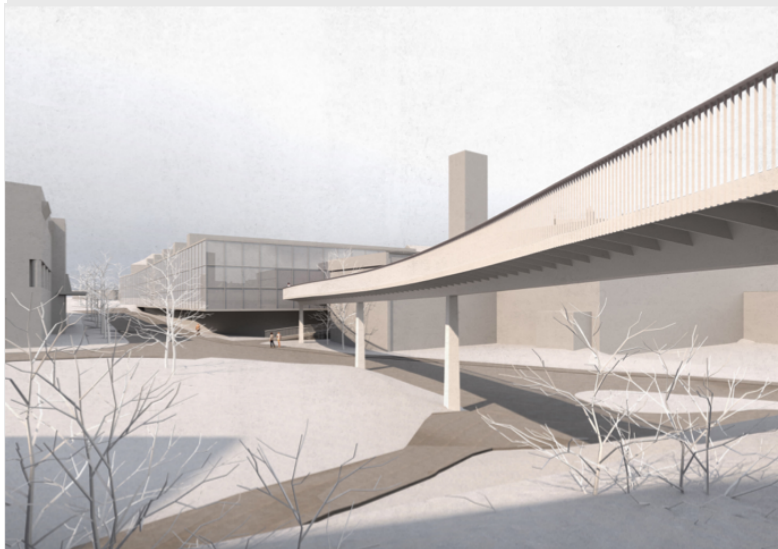
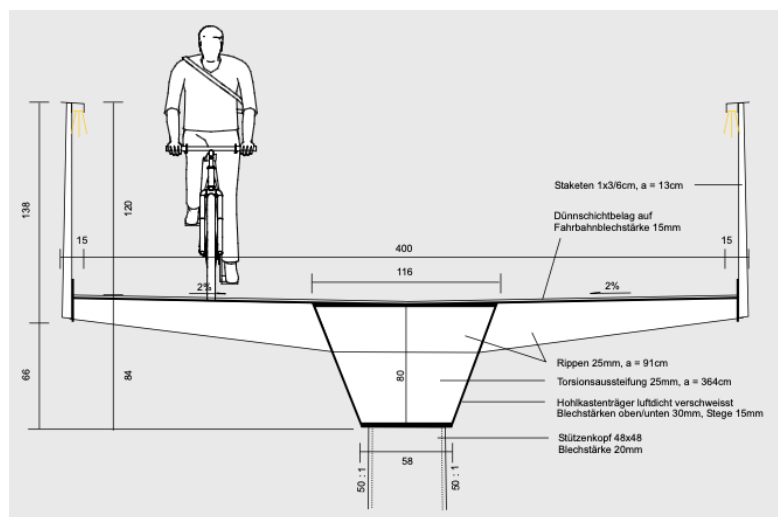
Die Farbgebung der Brücke soll sich am Athletikzentrum orientieren. Die Entwässerung wird in die Mitte der Fahrbahn gelegt und wird zentral in den 4 rechteckigen Stahlstützen abgeführt.

Die im Handlauf integrierte Beleuchtung ist selbstverständlich, während im Zwischenraum von Athletikzentrum und Überbauung mittels Kandelabern und gerichtetem Licht eine gute Ausleuchtung erreicht wird.

Gesamteindruck

Insgesamt stellt das Projekt Ophiuchus einen wertvollen Beitrag dar: Eine sorgfältige Bearbeitung aller Fachbereiche, die Konstruktion im Bereich Athletikzentrum Nord mit der aufgesetzten Fahrbahn ist selbstverständlich, die Wirkung des Athletikzentrums im Stadtraum wird respektiert und das feine Band der Brücke im Stadtraum wirkt überzeugend. Die Jury beurteilt jedoch die Ausgestaltung bzw. Nicht-Ausgestaltung des Knotenpunktes oder der unklaren Wegführung im Bereich Feuerwehr mit der scharfen Ecke am Athletikzentrum als kritisch.

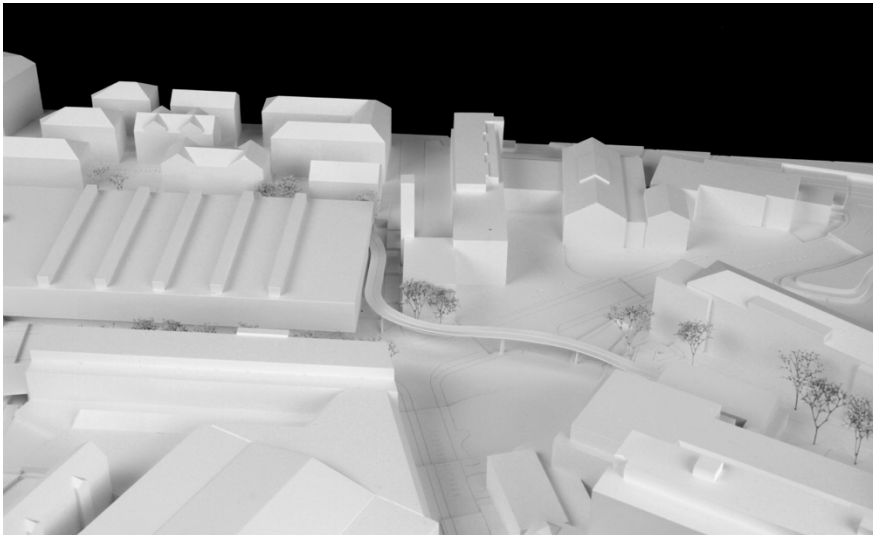
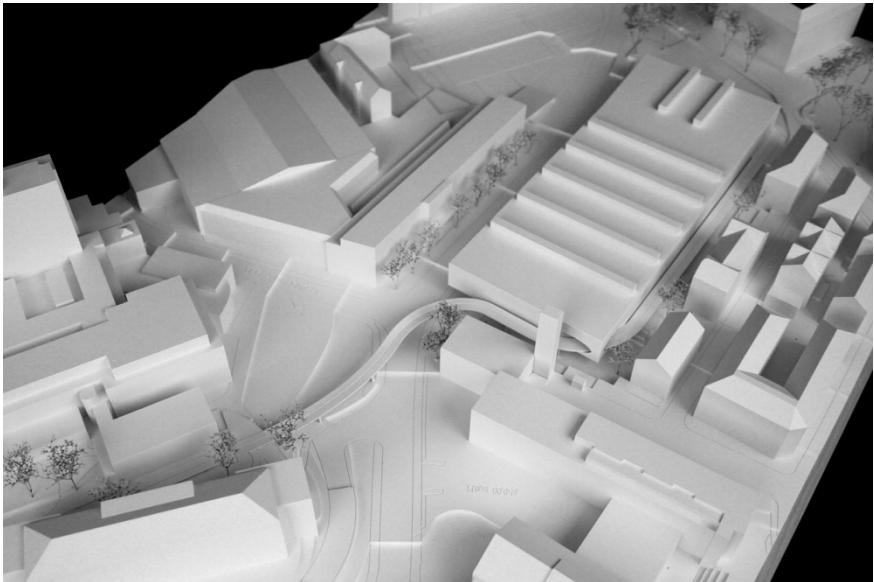




3. Rang | 3. Preis

Nr. 2 Vortex

Bauingenieurwesen	Borgogno Eggenberger + Partner AG, Güterbahnhofstrasse 6, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Walter Borgogno
Architektur	Tom Munz GmbH, Hintere Poststrasse 18, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Tom Munz
Landschaftsarchitektur	Mettler Landschaftsarchitektur, Oberwattstrasse 7, 9200 Gossau
Mitarbeit	Rita Mettler, Marek Langener



Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

«Vortex» führt die Radfahrer und Fussgänger mit einem ausgeglichenen Längenprofil dicht entlang der nordwestlichen und nordöstlichen Fassade des Athletikzentrums. Auffälligstes Element des Projekts ist der viertelkreisförmige Durchstich durch die Nordecke des Zentrums, der der Linienführung der Brücke an dieser heiklen Stelle eine attraktive Stetigkeit verleiht. Die Steinachstrasse wird in konsequenter Fortsetzung der Krümmungsradien auf einer im Grundriss S-förmigen Brücke gequert. In Grund- und Aufriss wirkt der Vorschlag selbstverständlich und überzeugend.

Die Brücke besteht aus einem annähernd trapezförmigen Kastenquerschnitt variabler Höhe in Stahl und einem Fahrbahnbelag aus Gussasphalt. Der Stahlträger wird beschichtet und farblich dem Athletikzentrum angeglichen. Der Brückenträger liegt zentrisch auf schlanken Rundrohrstützen, die statisch als Pendel modelliert sind, einzig bei der grösseren Öffnung über der Steinachstrasse wird eine Rahmenwirkung zwischen Stützen und Überbau mit einbezogen. Dank der Krümmungen im Grundriss stabilisiert sich der Querschnitt selbst gegen Verdrehen und die Stützen können den Bewegungen des Überbaus ohne Lager elastisch folgen, nur das östliche Widerlager besitzt bewegliche Lager. Die Durchquerung der Ecke des Athletikzentrums erfolgt, ohne das Gebäude und dessen primär tragende Teile zu berühren, die Hänger in der Fassade müssen allerdings abgefangen werden. Das Tragwerk entspricht einem bewährten, unterhaltsfreundlichen und robusten Konstruktionstyp.

Aus verständlichen Gründen wird die Entwässerung der Brücke im Hohlkasten untergebracht. Im Interesse der Dauerhaftigkeit ist dieses Konzept sorgfältig weiterzuentwickeln, im Hinblick auf Unterhalt und Auswechselbarkeit sowie der Minimierung der Risiken bei Undichtigkeiten.

Die teilweise indirekten Lagerungen auf den unterirdischen Bauten des Athletikzentrums erscheinen gut machbar, der Bauvorgang des Brückenträgers beginnt mit dem Einheben eines grösseren Trägerstücks über der Steinachstrasse. Damit werden die Behinderungen des Verkehrs auf kurze Zeit begrenzt; anschliessend schweisst man sukzessive weitere Trägerstücke auf beiden Seiten an. Beim «Tunnel» wird das Trägerstück eingeschoben. Dieser Bauvorgang erscheint gut machbar.

Die kurze und einfach ausgebildete Struktur verspricht günstige Erstellungskosten, trotz zusätzlichen Aufwänden beim «Umbau» des Athletikzentrums.

Städtebau und Architektur

Durch ihre geometrisch präzise Nähe zum Athletikzentrum wirkt die Passerelle wie ein Teil des Gebäudes, das sich so weit wie möglich von den städtebaulich

empfindlichen Zonen zurücknimmt. Das Verschwinden der Brücke hinter der Nordecke des AZ unterstreicht diesen Willen zur Diskretion.

Die Brückenkonstruktion erscheint dank der schrägen Untersichten leicht und auf den schlanken Stützen schwebend – sie besitzt einen einnehmenden Ausdruck von technischer Leistungsfähigkeit und Eleganz. Ihren Benutzerinnen vermittelt sie ein abwechselndes Panorama von Weite und Enge. Der überraschende und fast humoristische Effekt des gekrümmten Durchstichs wirkt dabei nicht gesucht, sondern kühn und folgerichtig aus den Bedingungen der Aufgabe hergeleitet; er benötigt andererseits ein Einvernehmen mit den Besitzern und Betreibern des Athletikzentrums.

Die Eingriffe in den Baumbestand beschränken sich auf den Ersatz einzelner Bäume entlang der Nordwestfassade des Zentrums, die neu vor den Weg gesetzt werden. Die Attraktivität der bestehenden Strassenräume wird nicht geschmälert, sondern durch den neuen Verkehrsweg verbessert.

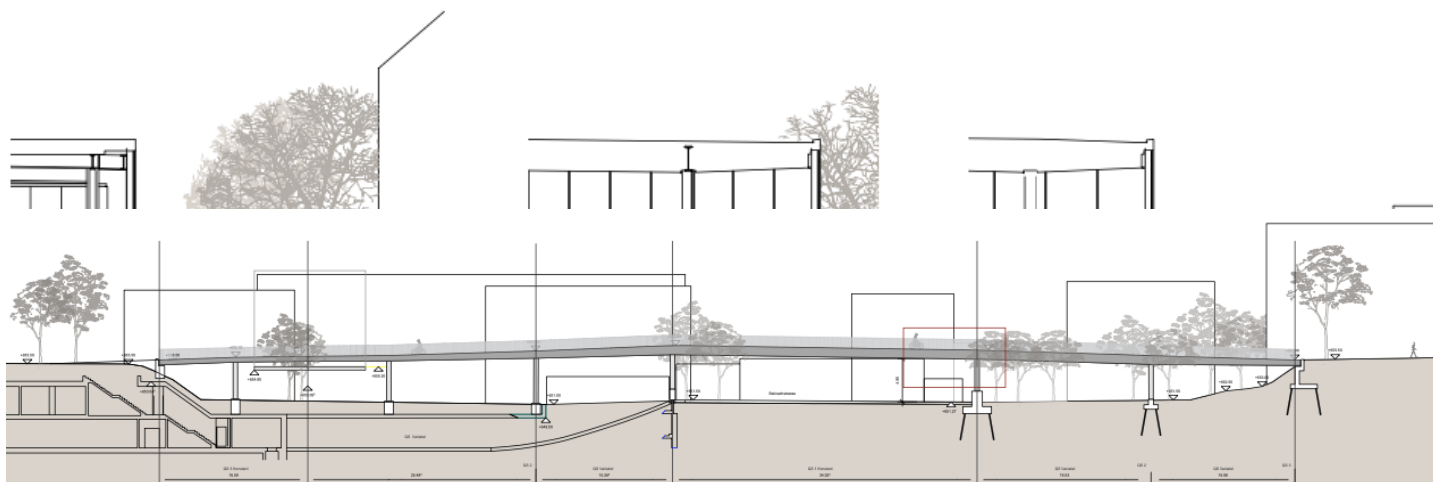
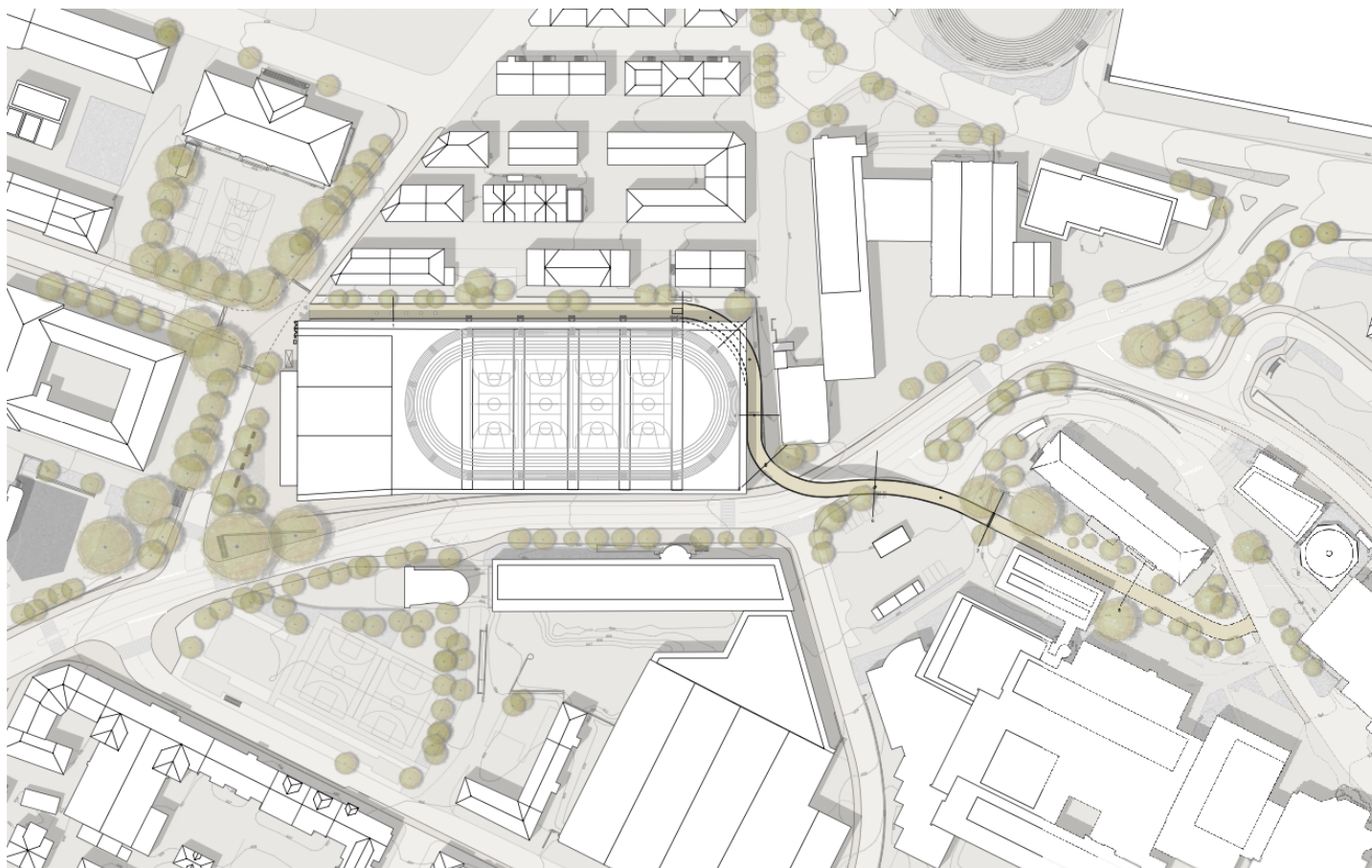
Funktionalität und Nutzung

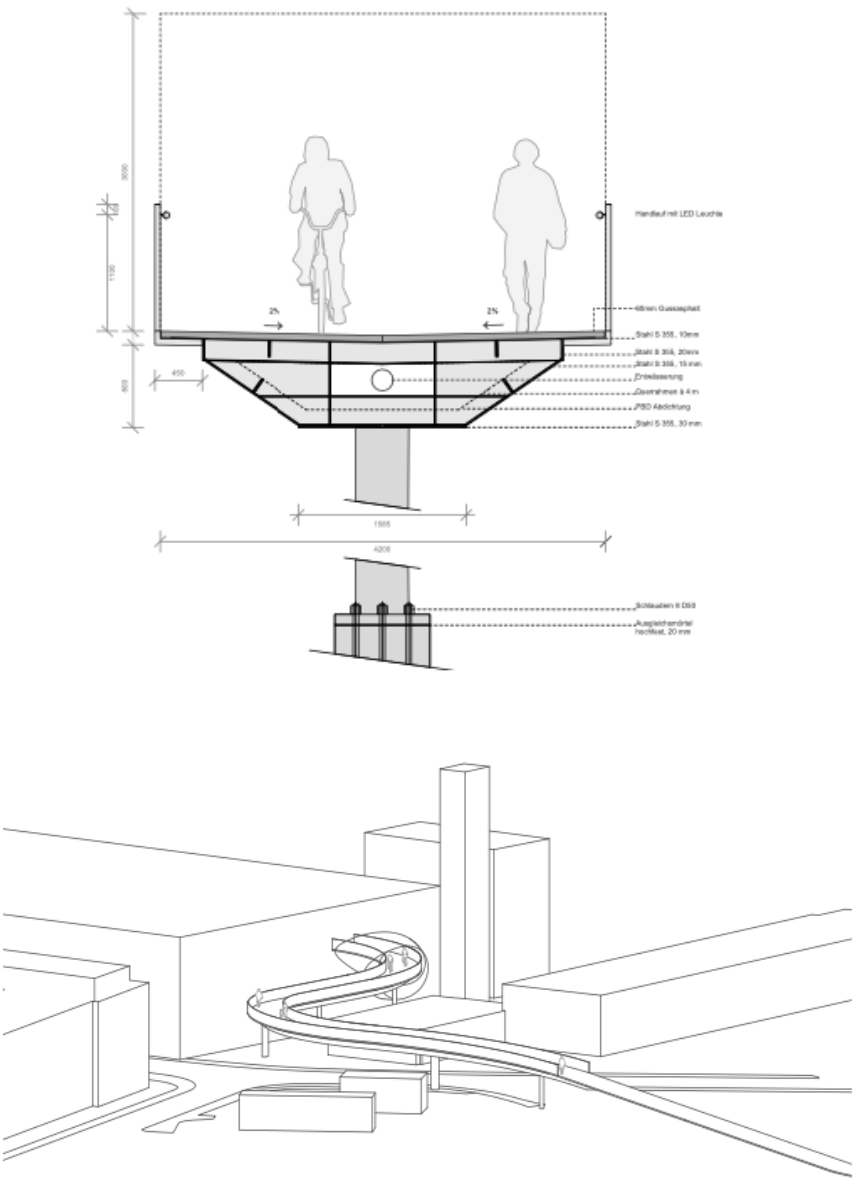
Die Lage der Anschlüsse zu den angrenzenden Stadträumen ist einleuchtend. Die Beleuchtung in den Handläufen ist blendfrei und erzeugt durch präzise Einstellung der Bereiche keine Lichtverschmutzung. Die Projektverfassenden schlagen Verbesserungen im Bereich des Zugangs zum Athletikzentrum von der Museumstrasse her vor und platzieren die Stellflächen der TV-Übertragungswagen neu. Die Stütze 4 liegt über dem Portal der Abfahrtsrampe zum Parking, Stütze 5 am Ende der Rampe, die die Abfahrt von der Feuerwehrrzufahrt trennt. Beide Stützen stören den Verkehrsfluss nicht.

Die Jury diskutiert den Aspekt der «Übersichtlichkeit» dieses Projekts. Fussgänger und Fussgängerinnen, die sich dafür entscheiden, die Brücke zu benutzen, begeben sich auf einen recht langen Weg, dessen Ende über längere Zeit nicht sichtbar ist. Daraus resultiert eine gewisse «Gefangenschaft» auf der Brücke. Es ist auch nicht möglich, unterwegs zuzusteigen oder die Brücke zu verlassen.

Gesamteindruck

«Vortex» ist ein gut durchdachter Wettbewerbsbeitrag, der in vielen Belangen überzeugt. Der Eingriff ins Athletikzentrum ist konsequent durchdacht, jedoch nachteilig für den Betrieb des AZSG. Hauptkritikpunkt der Jury ist, dass die Brücke doch in erster Linie als Werk für den rollenden Verkehr wahrgenommen wird und keine Anbindung an den Feuerwehrvorplatz beinhaltet.

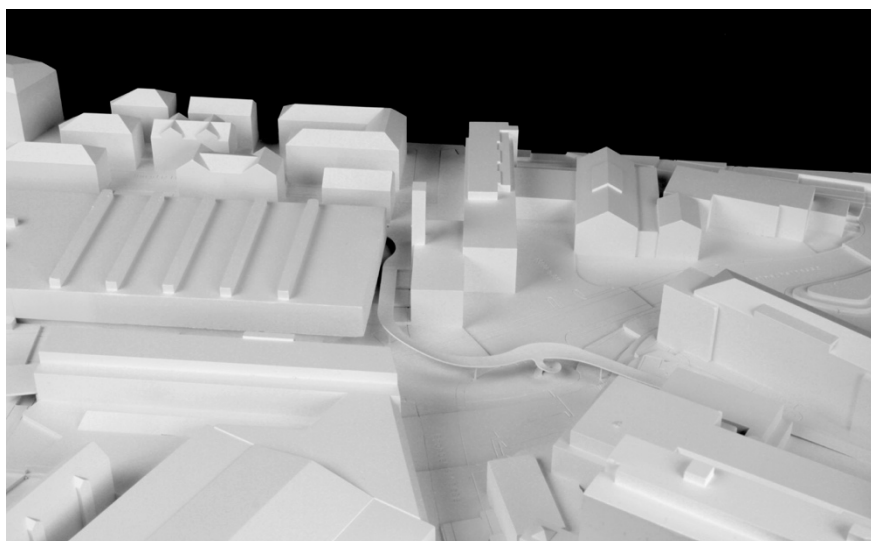
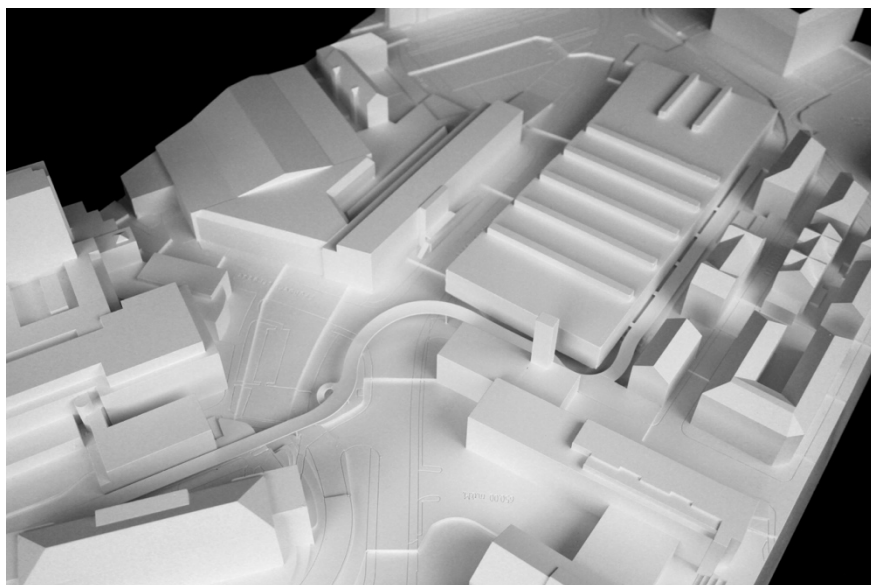




4. Rang | 4. Preis

Nr. 7 stadtbogen

Bauingenieurwesen	Dr. Deuring + Oehninger AG, Römerstrasse 21, 8400 Winterthur
Mitarbeit	Bastian Leu
Architektur	Lustig architekten eth, Güterbahnhofstrasse 7, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Sandro Lussmann
Landschaftsarchitektur	Stalder Landschaften bsia sia, Gallusstrasse 6, 9000 St. Gallen
Mitarbeit	Philipp Stalder



Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

Das Projekt «stadtbogen» möchte mit einem expressiven dynamischen Brückenbauwerk ein Stadttor über der Steinach schaffen. Die etwa 100 m lange Hauptbrücke über die Steinachstrasse schwingt sich in einem grosszügigen und sichelförmig ausgerundeten Bogen vom Startpunkt beim Spitalareal bis zum Knotenpunkt bei der Feuerwehr und wird von vier filigranen runden Stahlstützen getragen. Der dramatische Gegenschwung mit einem Wechsel der Kurvenrichtung gibt der Linienführung einen barocken Ausdruck.

Die Verfassenden schlagen beim Kiesplatz einen zusätzlichen Treppenabgang vor und reagieren im Brückenkörper dort mit einer Ausweitung des Querschnitts. Mit dem Treppenabgang wird auch ein kleiner Platz mit Birken einer ungerichteten Kiesfläche vorgeschlagen – dies müsste mit der Entwicklungsstrategie des Kantonsspitals abgestimmt werden und ist in der Wichtigkeit der Geste nicht mit dem fraglichen Nutzen vereinbar.

Durch die Wahl der Linienführung zwischen dem Athletikzentrum und der Häuserreihe wird von den Verfassenden ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung des Zwischenraums gelegt. Dies wird einerseits durch eine reduzierte Freiraumgestaltung und andererseits durch die Ausformulierung der Veloroute als 150 m lange stegartige Brücke, die sich im Querschnitt formal an der Brücke über der Steinachstrasse orientiert und mit wenigen kurzen Stützen auf den Garderobentrakt abstützt, erreicht.

Die Ausformulierung des niedrigen Zwischenraums unter dem Brückenweg bleibt allerdings etwas unklar und die Darstellung als begrünte Fläche unrealistisch.

Der Bauablauf mit vorgefertigten Grossbauteilen, die vor Ort mit wenigen Schweissetappen zusammengefügt werden, ist schlüssig dargestellt und plausibel.

Auch wenn die abgegebene Kostenschätzung nicht in allen Punkten nachvollziehbar ist und ergänzt werden musste, gehört das Projekt doch eher zu den wirtschaftlich günstigen Vorschlägen.

Städtebau und Architektur

Das Projekt ist sehr sorgfältig durchgearbeitet und zeigt einen hohen Gestaltungswillen, der bis in die differenzierte Farbgebung der einzelnen Elemente dem Bauwerk eine eigene Identität im Stadtraum verleiht. Der Doppelbogen über die Steinachstrasse bildet ein markantes Zeichen und der kreisartige Hauptbogen schwebt dramatisch über dem Zentrum der Kreuzung. Durch den grosszügigen Radius kommt die Brücke dem auskragenden Glaskörper des Athletikzentrums sehr nahe, beim Vorplatz der Feuerwehr wird mit einem weiteren Bogen in der Linienführung die Ecke des Baus freigespielt.

Die Brücke ist mit einem flügelartigen Hohlkasten als durchgehendes geschlossenes Profil konstruiert. Die aussenliegenden Entwässerungsrinnen und der Schneeschutz an den Staketengeländern sind unterhaltsfreundlich und insbesondere die vorgehängte Rinne pragmatisch gelöst – die Hauptleitung für das Schmutzwasser wird nicht gezeigt. Mit dem dunklen Staketengeländer soll eine Verbindung zum Athletikzentrum erzielt werden.

Die konstruktive Durcharbeit des vorgeschlagenen Brückenkörpers mit einem torsionssteifen Hohlkastenträger mit verschiedenen dicken Stahlblechen ist sinnvoll, durch die sparsame Materialverwendung nachhaltig und die Dimensionierung ist plausibel hergeleitet.

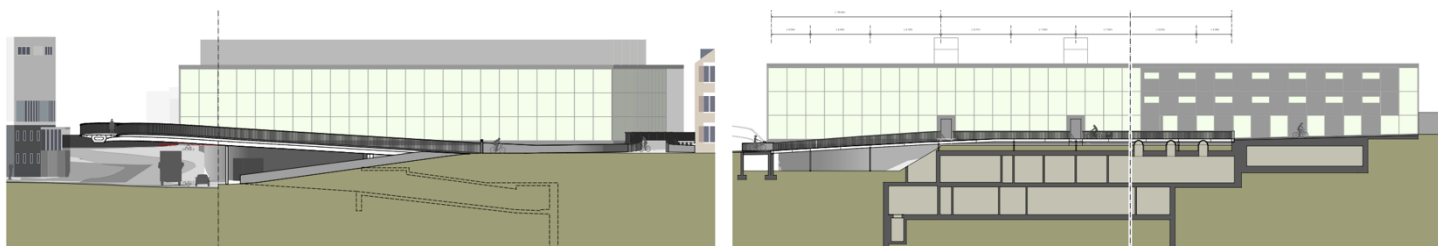
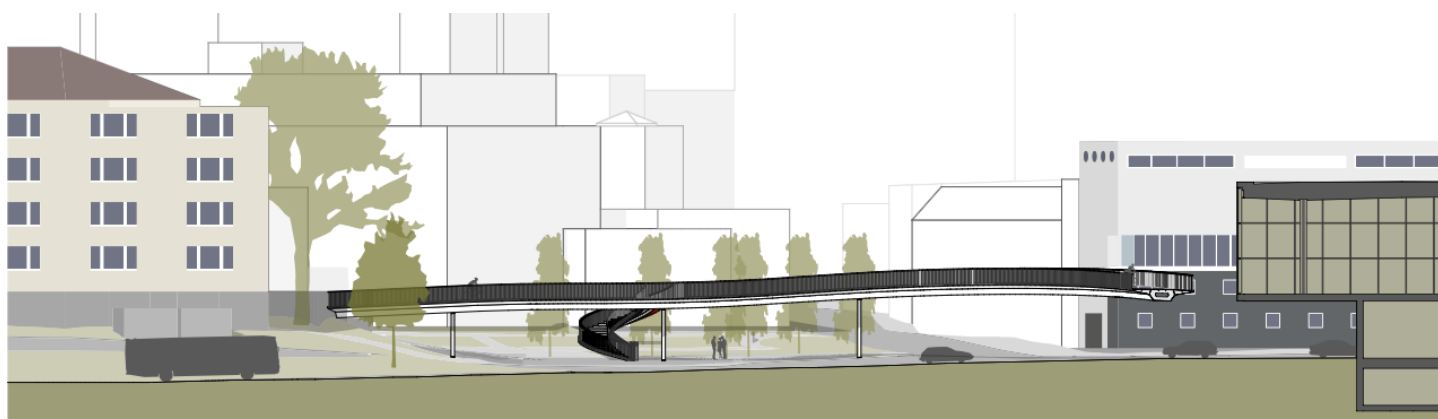
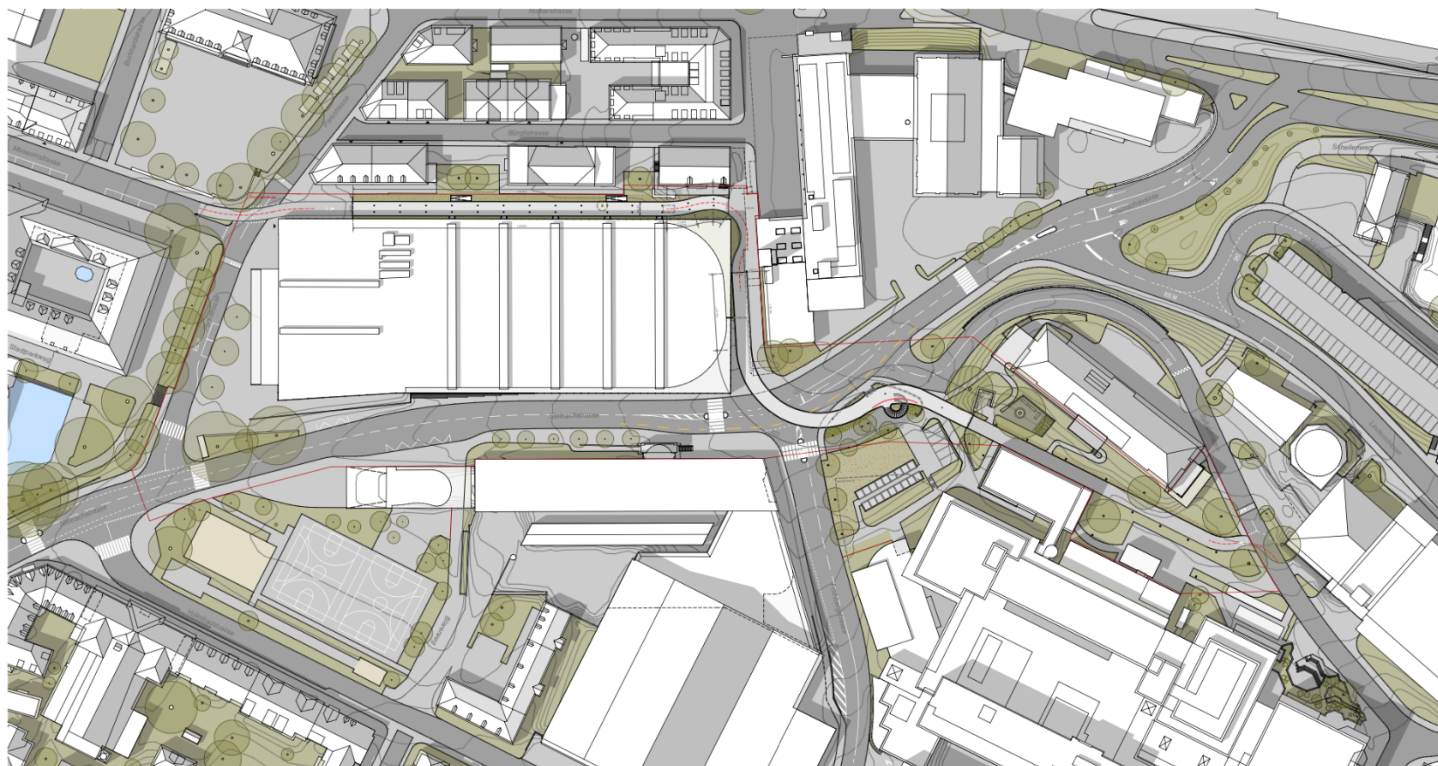
Funktionalität und Nutzung

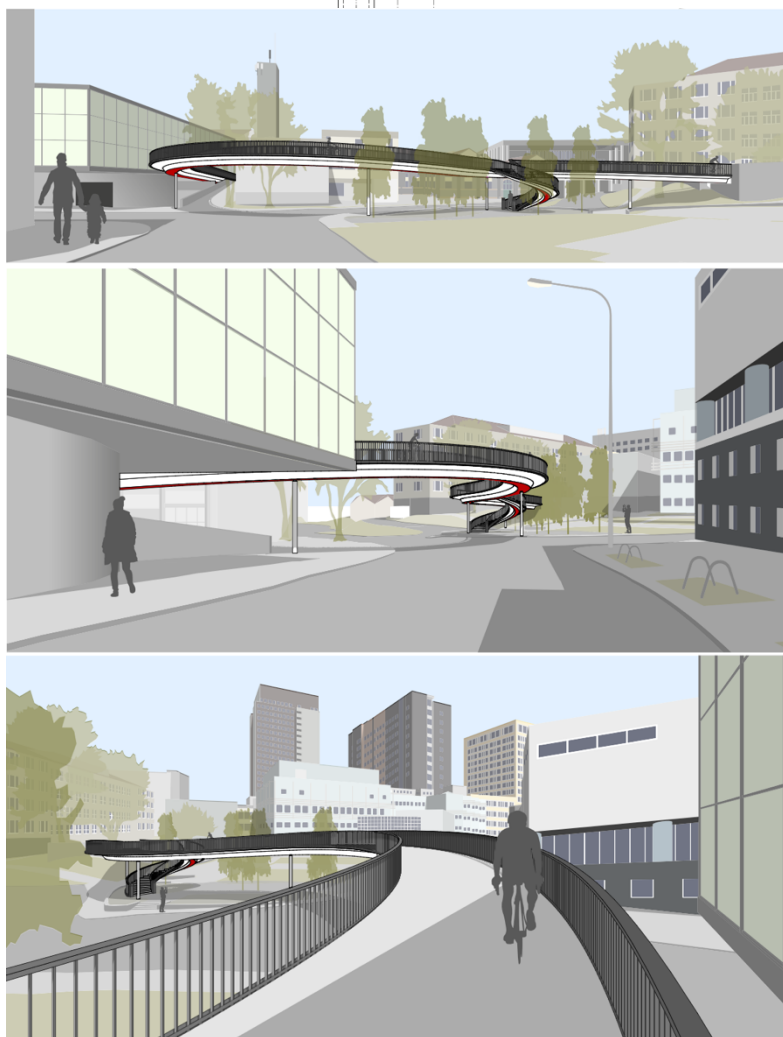
Die geschwungene Linienführung besitzt eine grosse Dynamik und bietet eine attraktive Linienführung für die Veloschnellroute. Der Knotenpunkt vor der Feuerwehr ist als Weg klar ausgezeichnet und die dynamische Wegführung wird mit der begleitenden Betonwand unterstützt. Die geschwungene Betonwand zum Athletikzentrum hilft zwar für die Wegführung, aber beeinträchtigt die Übersichtlichkeit. Die beiden Anknüpfungspunkte der Velovorzugsroute im Bereich Kantonsspital und Museumstrasse sind funktional gut gelöst dargestellt. Auf eine vertiefte landschaftsarchitektonische Aufwertung der Anknüpfungspunkte wird verzichtet.

Die im Handlauf integrierte Beleuchtung unterstützt den Schwung auf der Hauptbrücke, während die Kandelaber im Zwischenraum eine präzise und differenzierte Beleuchtung der Velovorzugsroute gewährleisten.

Gesamteindruck

Das Projekt «stadtbogen» ist ein in allen Fachbereichen sorgfältig durchgearbeiteter Vorschlag, der durch Gestaltungswillen, eine statisch und konstruktiv gute Brückenkonstruktion und die bewusste Bearbeitung der Knotenpunkte beeindruckt. Jedoch beurteilt die Jury die dramatisch geschwungene Linienführung mit dem zusätzlich gewundenen Treppenabgang als zu dominant im Strassenraum; auch vermag die minimal aufgeständerte Brücke entlang des Athletikzentrums, mit der räumlich kaum wahrnehmbaren gestalterischen Verwandtschaft zur Hauptbrücke, nicht vollends zu überzeugen.

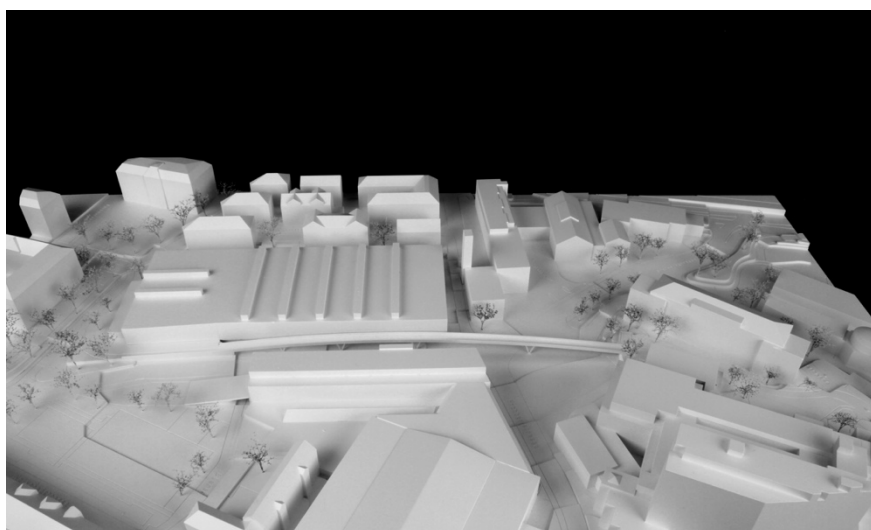
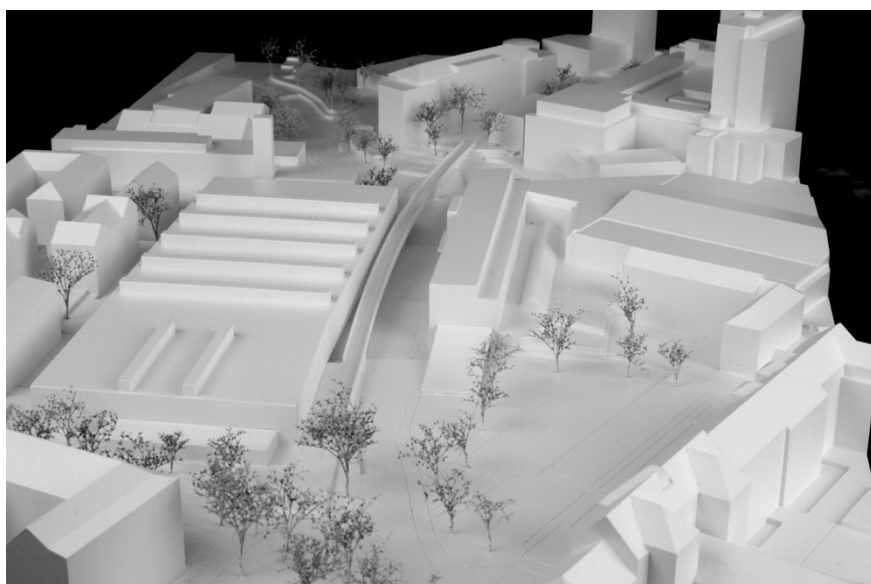




5. Rang | 5. Preis

Nr. 4 EN PASSANT

Bauingenieurwesen	S+K Bauingenieure AG, Bahnstrasse 41, 8400 Winterthur
Mitarbeit	Michael Küttel
Architektur	ARGE Fäh Küttel Schmid, Im Raindörfli 19, Zürich
Mitarbeit	Marc Philipp Küttel, Gian Domenic Schmid, Noël Stascha Fäh
Landschaftsarchitektur	Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten GmbH, Lindenstrasse 4, 8500 Frauenfeld
Mitarbeit	Matthias Biedermann



Konstruktion und Wirtschaftlichkeit

Für die 155 m lange Passerelle wird ein 5-feldriger Durchlaufträger mit Stahlkasten und flügelartigen Auskragungen der Brückenplatte gewählt. Die Querrippen werden auf der Unterseite mit Streckblech-Platten verkleidet, welche zick-zack-förmig dem Verlauf folgen. Die V-förmigen Stützen sind ebenfalls aus Stahl und für die Farbgebung der ganzen Konstruktion sorgt eine anthrazitblaue Deckbeschichtung.

Die Nachhaltigkeit des Projekts zeichnet sich durch die Dauerhaftigkeit der materialsparenden und unterhaltsarmen Stahlkonstruktion sowie durch die Kreislauffähigkeit der Materialien aus (100 % recyclebar).

Da die Brücke fast vollständig im Werk vorfabriziert und beschichtet werden kann, ist eine rasche Montage und dadurch eine kurze Bauzeit sichergestellt. Der Bauablauf erfolgt in den vier Phasen: Vorarbeiten (inkl. Abbrüche, Baumfällungen), Erstellen der Widerlager, Fundamente und Stützen, Montage der elf Brückenteile und zum Abschluss die Anpassungen an der Steinachstrasse, die Gestaltung des Vorplatzes beim Athletikzentrum und der Parkstrasse sowie des Bereichs Kantonsspital / Spitalstrasse.

Das Projekt gehört in die Kategorie mit mittleren Baukosten.

Städtebau und Architektur

Die Passerelle verläuft entlang der Südseite des Athletikzentrums in einer sowohl vertikal als auch horizontal geschwungenen Linienführung, welche sich dem Gebäude allmählich nähert und sich gleich wieder davon entfernt, sodass ein Dialog mit der geradlinigen Fassade entsteht und die beiden Bauwerke klar voneinander losgelöst sind.

Der Vorplatz des Athletikzentrums wird zu einem Begegnungsraum mit einer gewissen Grosszügigkeit, indem die Parkstrasse auf das Niveau des seitlichen Trottoirs gehoben wird. Mit farblich unterschiedlichen Belägen wird der Verlauf der Velovorzugsroute über den Platz / Freiraum sichtbar gemacht. Die vorgesehenen Sitzgelegenheiten wie auch das Brunnenelement machen den Platz attraktiv, müssen aber noch besser auf die Anlieferbedürfnisse des Athletikzentrums abgestimmt werden.

Die Anpassung und Verschiebung der Steinachstrasse nach Süden haben zur Folge, dass der Vorbereich vor dem VBSG-Depot stark verkleinert wird und alle Bäume weichen müssen.

Funktionalität und Nutzung

Die Passerelle weist eine lichte Breite von 4.20 m auf. Mit farblicher Gestaltung werden die Bereiche für den Fussverkehr und den Veloverkehr optisch gekennzeichnet, sodass sichere Bereiche zugewiesen werden können. Für die Velovorzugsroute stehen 2.40 m mit rötlichem Belag, für den Fussverkehr ein 1.20 m

ocker eingefärbter Streifen zur Verfügung. Dazwischen liegt ein 0.6 m breiter Sicherheitsabstand mit einer hellen Einstreuung.

Auf beiden Seiten wird die Velovorzugsroute vortrittsberechtigt weitergeführt. Damit dies bei der Museumstrasse möglich ist, werden die Motorfahrzeuge im Einbahnverkehr über den Platz in die Steinachstrasse geführt und die Parkstrasse vor der Einmündung der Museumstrasse für Motorfahrzeuge unterbrochen. Die Erschliessung des Quartiers ist zwar erschwert, aber auch bei diesem geänderten Verkehrsregime gewährleistet. Bei der Spitalstrasse wird zur Kennzeichnung des Vortritts der Velovorzugsroute rötlicher Belag verwendet.

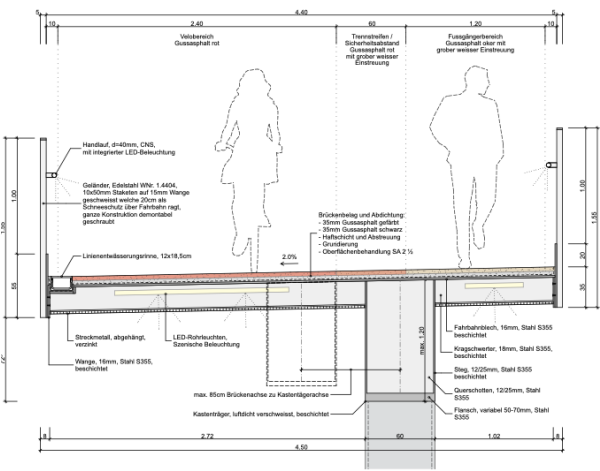
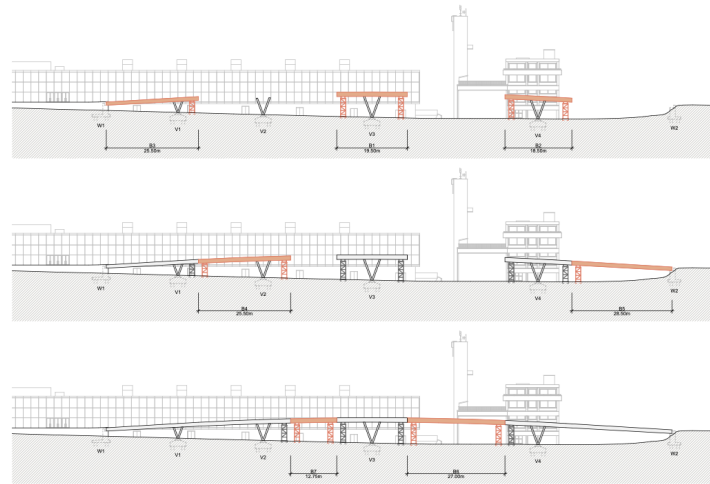
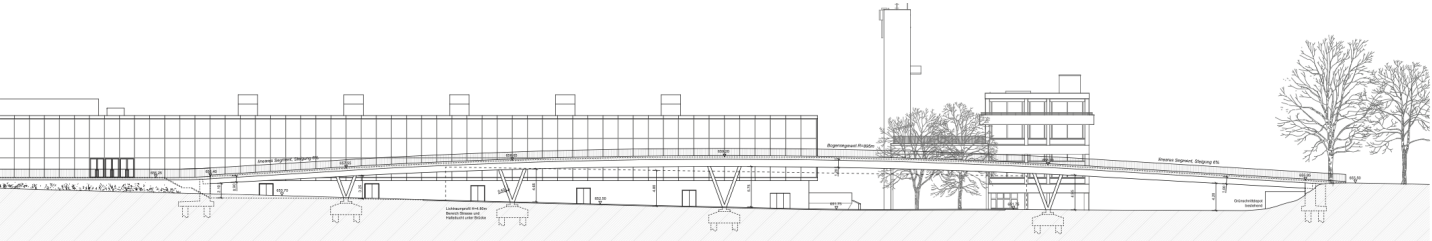
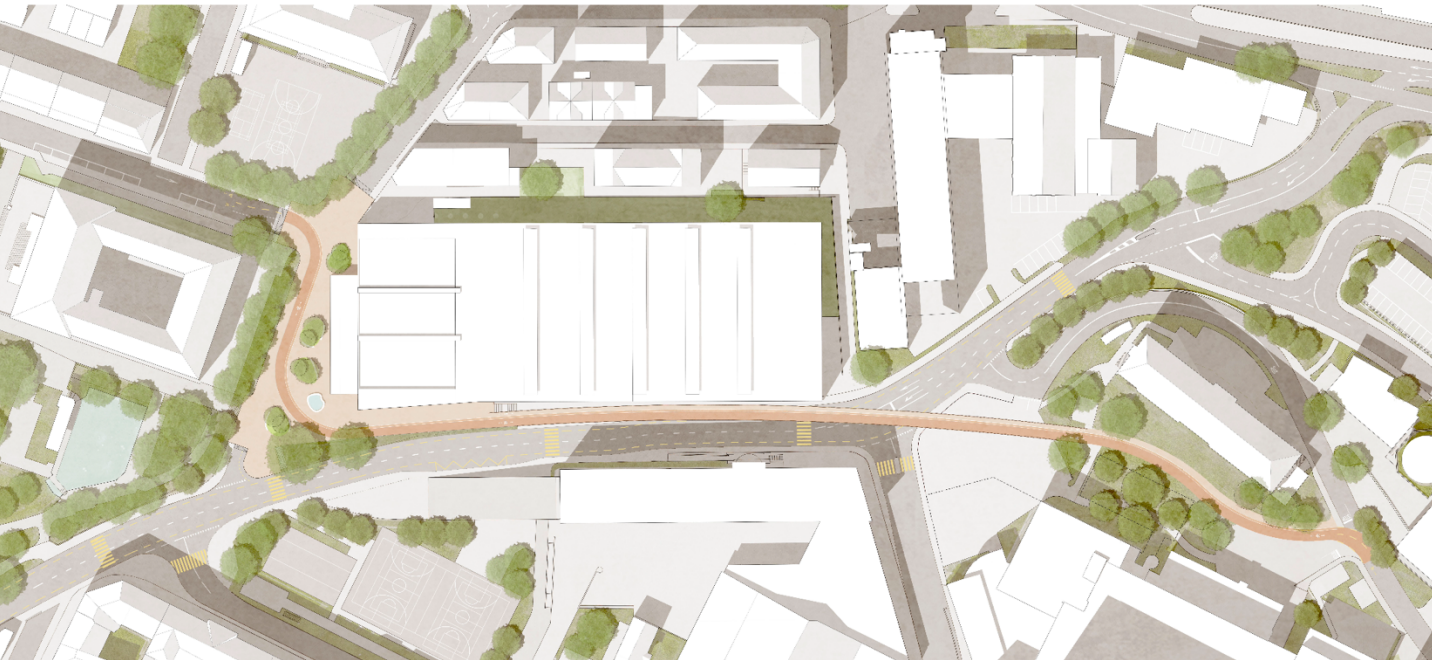
Der Platz vor dem Eingang zum Athletikzentrum bleibt ähnlich gross wie heute. Zum Fuss- und Velobereich ist aber keine bzw. nur farbliche Trennung vorgesehen, was bei Anlässen im Athletikzentrum zu Konflikten führen kann. Positiv ist, dass auf der Steinachstrasse weiterhin Radstreifen angeboten werden, wenn auch mit minimaler Breite. Weshalb das östliche Ende des Radstreifens beim Fussgängerstreifen liegt und nicht bei einer Seitenstrasse, die eine Vernetzung ermöglichen würde, bleibt unklar.

Die Bushaltestelle auf der Seite des VBSG-Depots bleibt etwa am heutigen Standort. Auf der Seite des Athletik-Zentrums wird die Bushaltestelle unter die Passerelle verlegt, sodass die Steinachstrasse nach Süden verschoben werden muss und für die Baumreihe auf der Südseite kein Raum mehr zur Verfügung steht. Leider ist die behindertengerechte Verbindung von dieser Bushaltestelle zum Vorplatz des Athletikzentrums nur mit zweimaliger Querung der Steinachstrasse und nicht wie heute über eine Rampe möglich.

Die Fahrbahn der Passerelle wird mittels Lichtbändern beleuchtet, die in den beidseitigen Handläufen integriert sind. Die Grundbeleuchtung unter der Passerelle erfolgt durch Leuchtkörper zwischen den Querrippen und wird durch eine szenische Beleuchtung hinter den lichtdurchlässigen Streckblech-Elementen ergänzt.

Gesamteindruck

Das Projekt EN PASSANT schafft eine attraktive Verbindung zwischen dem Stadtpark und dem Grünraum beim Kantonsspital und wertet die Freiräume beim Athletikzentrum geschickt auf. Zudem ist das elegante bogenförmige Brückenbauwerk auf beiden Seiten sehr gut mit dem bestehenden Netz verknüpft. Erkauft werden diese positiven Aspekte durch Konfliktpunkte vor dem Eingang zum Athletikzentrum, durch den Unterbruch des nördlichen Trottoirs der Steinachstrasse für nicht treppensteigende Personen und durch die notwendige Verschiebung der nördlichen Bushaltestelle mit der Fällung der Baumreihe vor dem VBSG-Depot.





A2 Verfasser und Projektbeschriebe nicht rangierter Projekte

Nr. 1 | IRIS

Bauingenieurwesen

Mitarbeit

Ing. Andreas Erlacher, Giannantonio Mancini 4, 39100 Bozen (I)

Andreas Erlacher

Architektur

Mitarbeit

A4A (Atelier 4 Architecture) Sagl, Via Pozzo 58, 6717 Acquarossa

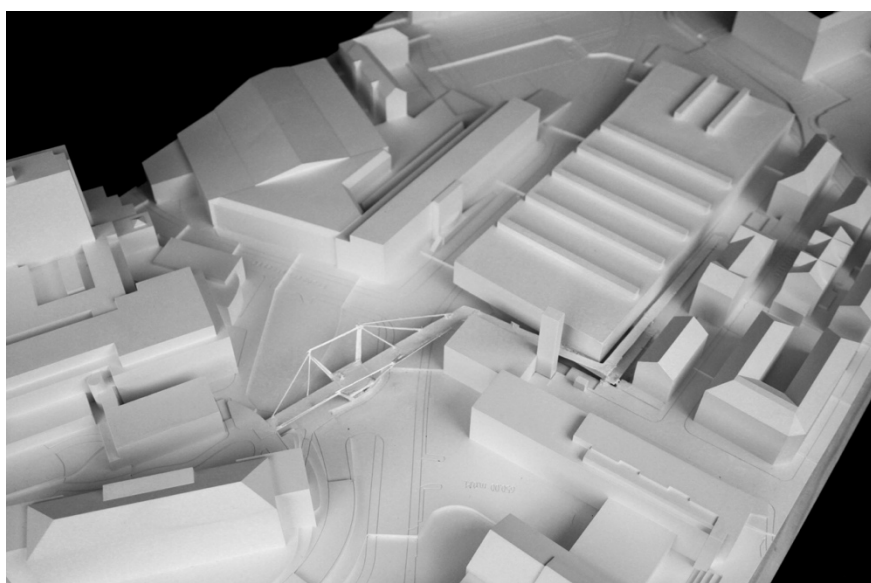
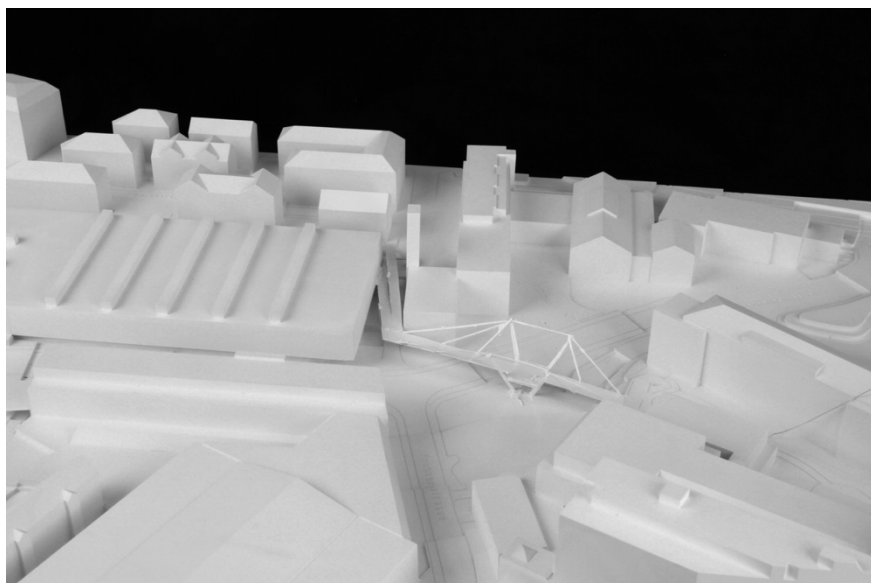
Emanuele Mandioni

Landschaftsarchitektur

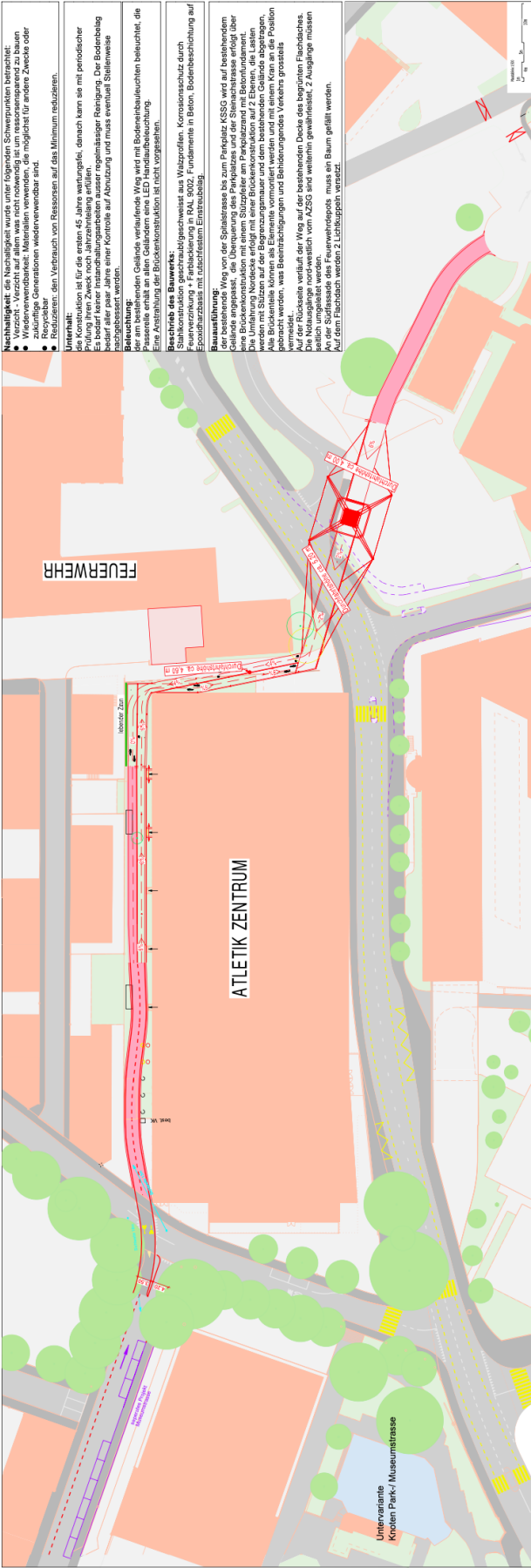
Mitarbeit

Atelier ribo SA, Via Monte Ceneri 67, 6593 Cadenazzo

Sara Anzi



Das Projekt «IRIS» überquert die Steinachstrasse mit einer an Pylonen aufgehängten Brückenkonstruktion. Die grosszügige Geste endet abrupt in einem Knick vor dem Athletikzentrum, von wo die Brücke in einen Fussgänger- und Radfahrerweg aufgetrennt wird. Beide Verkehrswege wirken an dieser Stelle beengend und führen mit scharfen Knicken um die Nordecke des Athletikzentrums. Dieses heterogene Konzept vermag nicht zu überzeugen, auch bietet die monumentale Pylonkonstruktion keine wesentlichen funktionalen Vorteile und wirkt im Kontext überdimensioniert. Der Vorschlag ist eher rudimentär ausgearbeitet und lässt noch viele Fragen offen.



Nr. 3 | High Line

Bauingenieurwesen

Mitarbeit

Messi & Associati, Filanda 4a, 6500 Bellinzona

Leo Girardi

Architektur

Mitarbeit

Canevascini & Corecco, Besso 42 A, 6900 Lugano

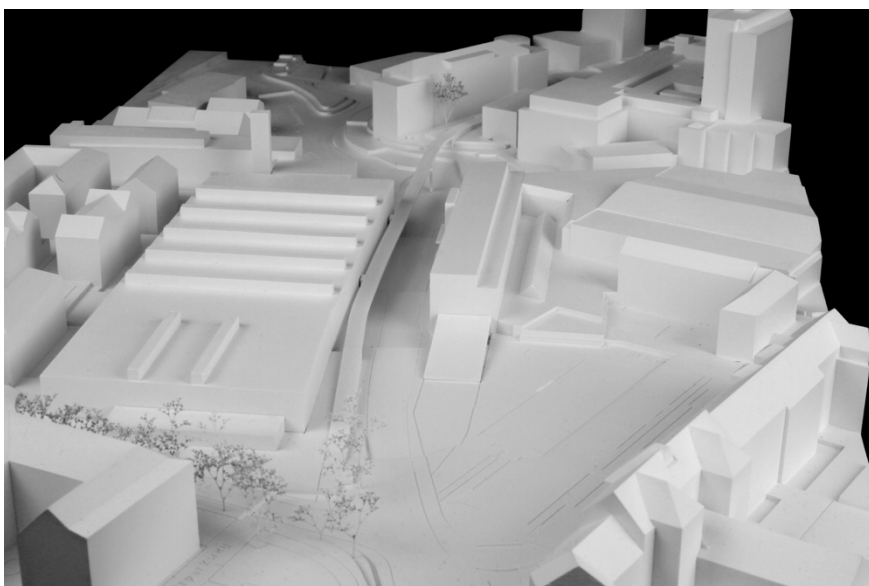
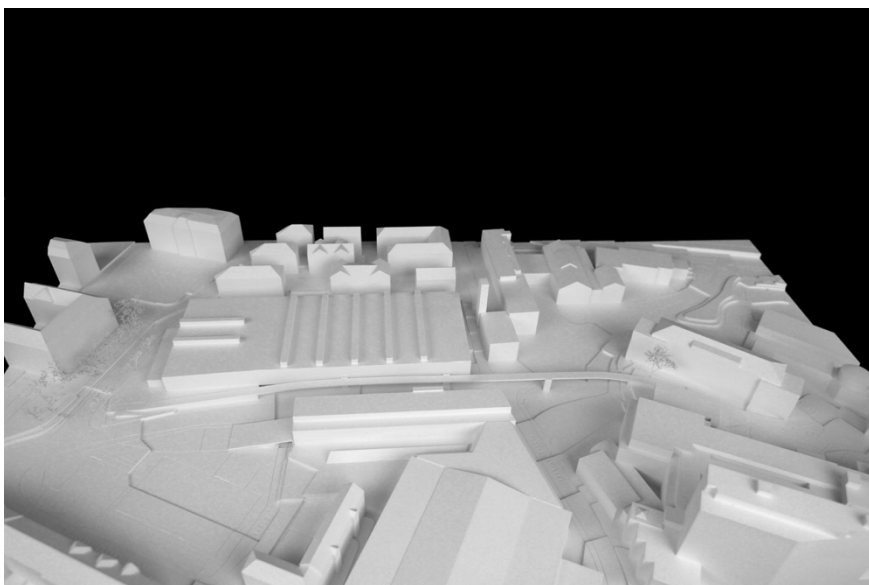
Paolo Canevascini

Landschaftsarchitektur

Mitarbeit

Studio Giorgio Aeberli, Sasso Misocco 11, 6596 Gordola

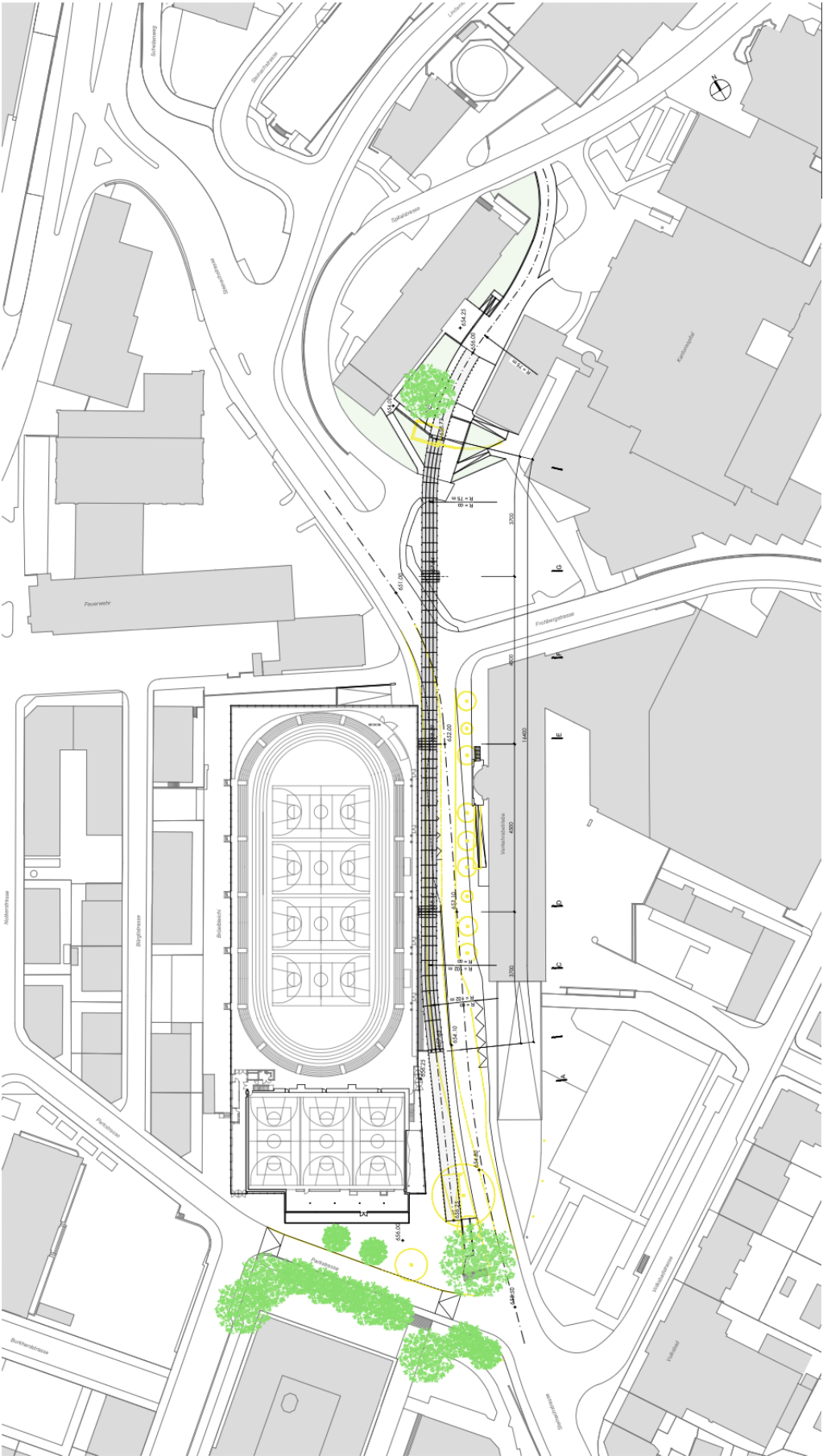
Giorgio Aeberli



Die Passerelle wird als rund 160 m langer, durchlaufender, kastenförmiger Stahlträger auf exzentrisch angeordneten Stützen ausgebildet. Sie steigt vom Vorplatz des Athletikzentrums über eine Betonrampe an, verläuft fast horizontal und mit einem sehr kleinen Abstand entlang der südlichen Glasfassade, quert die Steinachstrasse und sinkt dann auf das Plateau beim Spital. Recht markant sind die Eingriffe an der Steinachstrasse, die in Richtung Süden verschoben wird. Dieser Massnahme fällt die gesamte Baumreihe vor dem VBSG-Depot zum Opfer. Der Standort der Bushaltestelle auf der südlichen Strassen-seite bleibt praktisch unverändert, während auf der Seite des Athletikzentrums die Bushaltestelle unter die Passerelle verlegt wird.

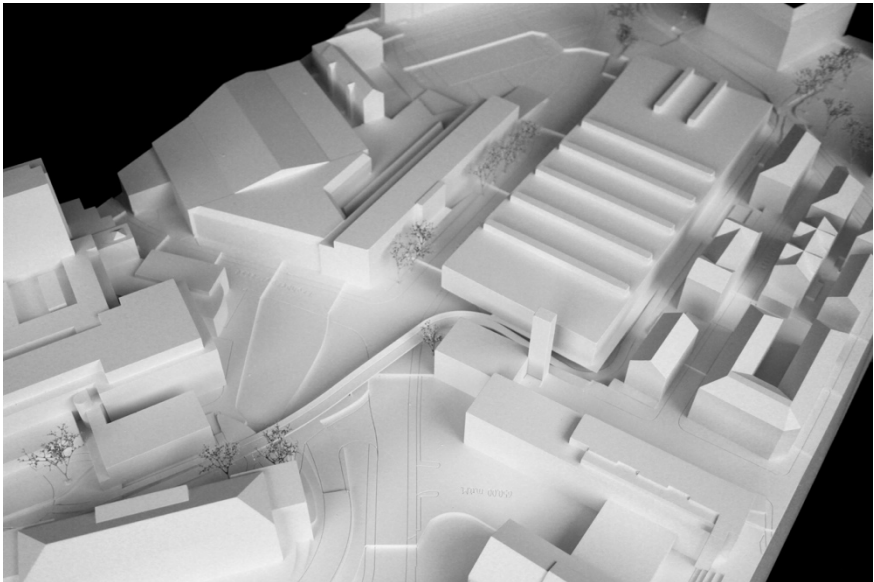
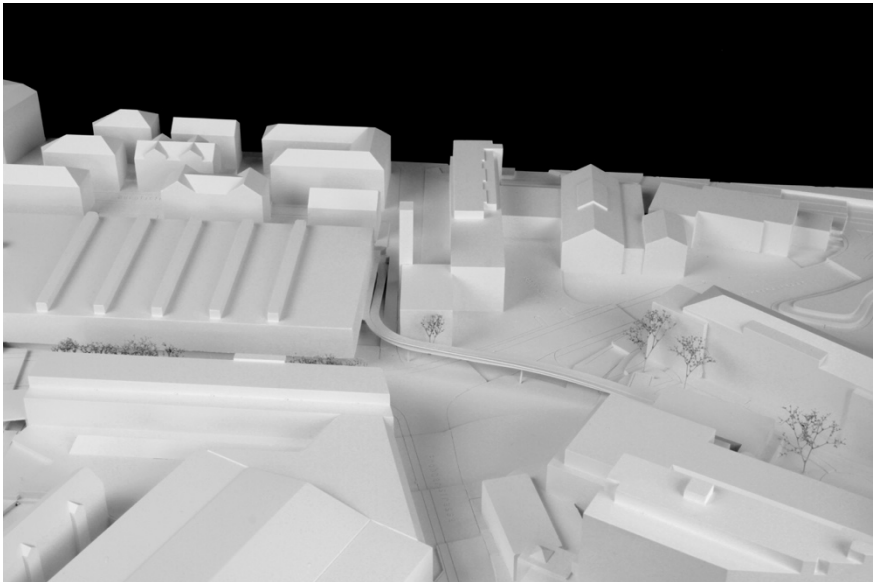
Das Projekt bearbeitet nur den Perimeter von Widerlager zu Widerlager und macht leider kaum Aussagen zur städtebaulichen Einbettung, zur Gestaltung des Freiraums und zur Aufenthaltsqualität. Wie die Fuss- und Veloverbindung in die Umgebung eingebettet ist und anschliessend an die Widerlager ins Netz eingebunden wird, bleibt unklar bzw. ist nicht bearbeitet. Zur Gestaltung der Steinachstrasse, etwa zur Steigerung der strassen- und freiräumlichen Aufenthaltsqualität werden keine Aussagen gemacht. Ungewiss ist auch, ob auf der Steinachstrasse weiterhin Radstreifen angeboten werden. Etwas widersprüchlich ist die Haltung, mit den heute bestehenden Bäumen, die beiden Enden der Passerelle markieren zu wollen und gleichzeitig aus Gründen der Sicherheit und direkten Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Vorplatz des Athletikzentrums die Fällung von drei markanten Bäumen vorzuschlagen.

Die schlichte Brückenkonstruktion ist technisch gut durchdacht. Es wird leider nicht gezeigt, wie die Fuss- und Veloverbindung anschliessend ins Netz eingebunden wird. Zudem können die starken Eingriffe in den Baumbestand aufgrund der fehlenden Aussagen zur städtebaulichen Einbettung, zur Gestaltung des Freiraums und zur Aufenthaltsqualität nicht nachvollzogen werden. Das Projekt liegt sehr nahe am Athletikzentrum und schafft gesamthaft zu enge Platzverhältnisse.



Nr. 5 | Linguine

Bauingenieurwesen	B3 Kolb AG, Hafenstrasse 62, 8590 Romanshorn
Mitarbeit	Markus Fässler, Markus Brühwiler, Stefan Signer, Christoph Angehrn
Architektur	Flühler Architekten GmbH, Feldlistrasse 31a, 9000 St.Gallen
Mitarbeit	Fanny Kowalewska, Samantha Badraun, Stephan Flühler
Landschaftsarchitektur	Parbat Landschaftsarchitektur GmbH
Mitarbeit	Stephanie Metzger, Martin Inauen, Eva Maria Bärlocher



Die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung führt vom Areal des Kantonsspitals als Brücke in Form eines Stahlhohlkastens bis zur nordöstlichen Stirnseite des Athletikzentrums. Von dort führt für Zufussgehende eine an der Fassade befestigte Stegkonstruktion um die Nordecke herum, während Radfahrende unabhängig davon die Gebäudeecke bodeneben unterfahren. Anschliessend führt die Route mit wieder vereinten Nutzenden entlang der Nordwestfassade, die Parkstrasse querend, zur Museumstrasse. Die Ostecke des Athletikzentrums bleibt dabei freigespielt. Der Raum zwischen dem Athletikzentrum und dem Busdepot wird nicht beeinträchtigt.

Das kurze Brückenstück über die Strasse verändert das heutige Erscheinungsbild nur gering. Es vermag jedoch auch keinen ortsbaulichen Akzent an einem der Eingänge zur Stadt zu setzen. Dank Absenkung der Velospur im Süden des "besonderen baulichen Erscheinungsbildes" Brüelbleichi wird die Beeinträchtigung minimiert, die wannenförmige Linienführung ist aber auch etwas störend.

Baumpflanzungen, in teilweise überdenkenswerter Artenwahl, sowie Schling- und Kletterpflanzen an Rankkonstruktionen schützen die Privatsphäre der, in den bestehenden Bauten wohnenden Menschen.

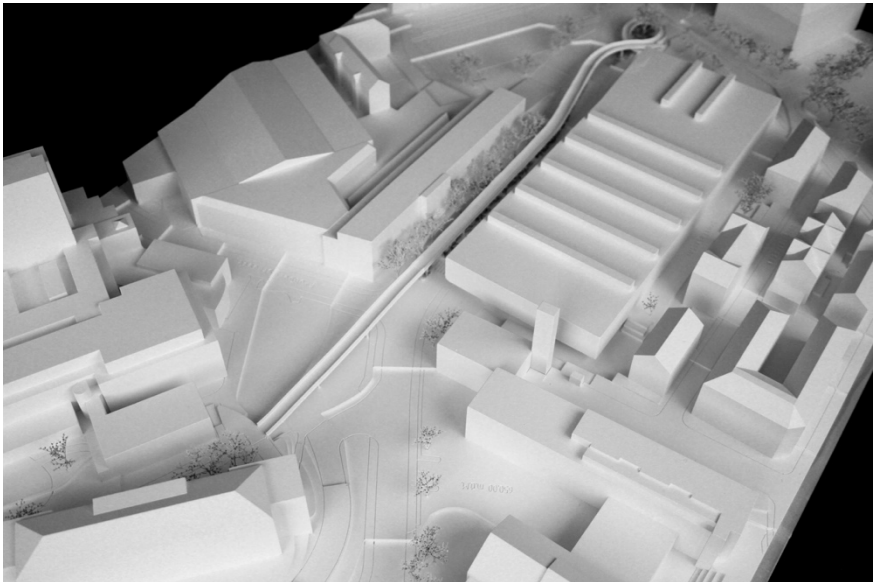
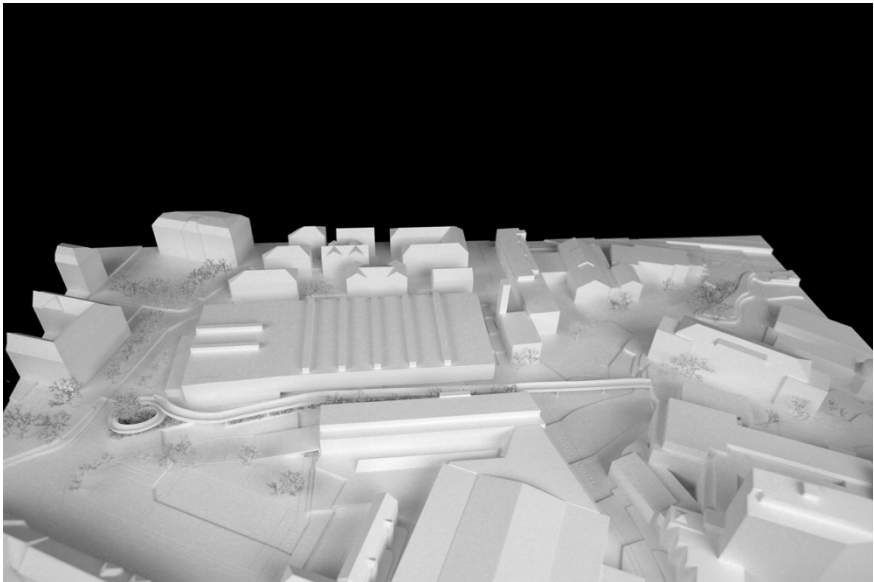
Zusammenfassend präsentieren die Projektverfassenden eine seriös ausgearbeitete, im Detail durchdachte und gut funktionierende Lösung für die Linienführung hinter dem Athletikzentrum. Der Ansatz, die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden auf verschiedenen Ebenen um die Nordwestecke des Athletikzentrums zu führen, entspannt die dort engen Verhältnisse. Die Tatsache, dass der Steg an der Ostfassade nur eine nutzbare Breite von 1.60 m ausweisen kann und dass durch die rechtwinklige und unübersichtliche Wegführung um die Hausecke das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzenden heruntergesetzt wird und eine Anbindung an das Feuerwehrareal fehlt, schmälert allerdings die anfängliche Sympathie des Beurteilungsgremiums für die vorgeschlagene Lösung.

Die Erwartungen an die Ausstrahlung des Brückenbauwerkes an einem wichtigen Zugang in die Stadt werden durch das etwas alltägliche Erscheinungsbild nicht erfüllt.



Nr. 9 | PASSERELLE NEUVE

Bauingenieurwesen	Schlaich Bergermann Partner, Schwabenstrasse 42, 70197 Stuttgart (D)
Mitarbeit	Andreas Keil
Architektur	Hünervadel Partnership AG, Rütiring 40, 4125 Riehen
Mitarbeit	Nicolas Hünervadel
Landschaftsarchitektur	DIGITALEpaysage, 39 rue de l'Ecole, 67330 Imbsheim (F)
Mitarbeit	Agnès Daval

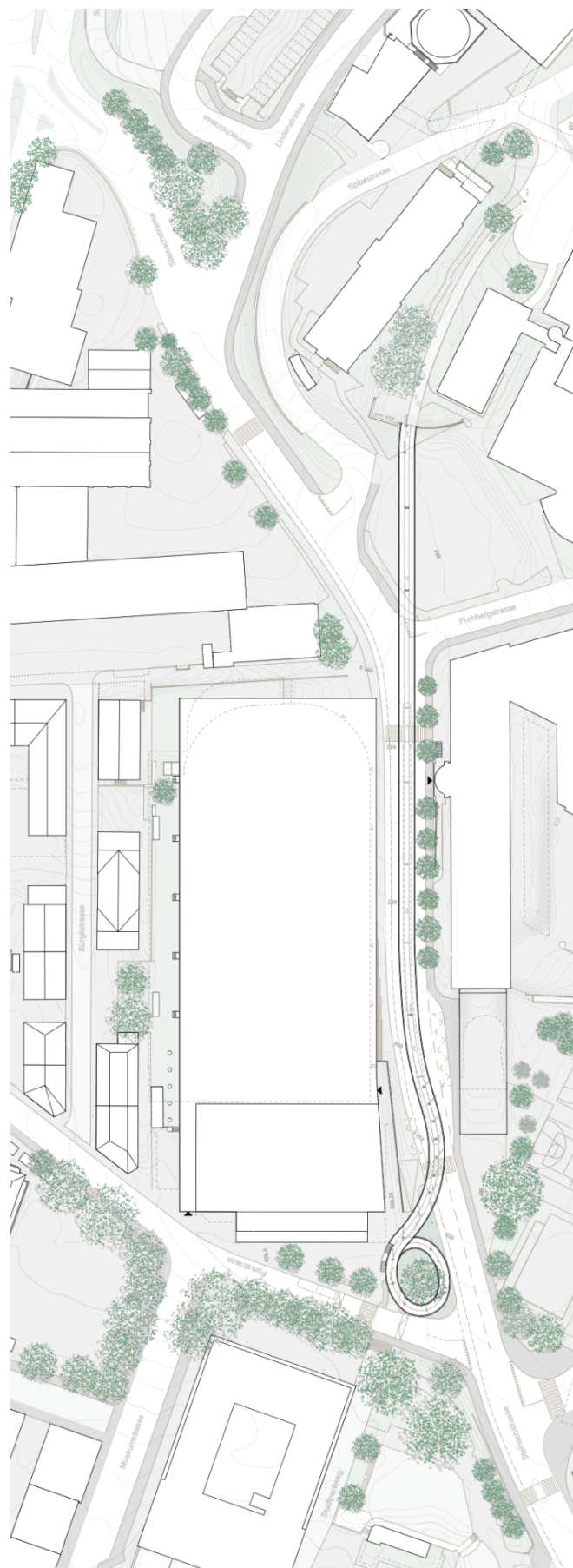


Die Verfasser schlagen eine Brückenverbindung in der Mittelachse der Steinachstrasse vor. Ausgehend von der leicht ausgebauten Schanze im Bereich des östlichen Anschlusspunktes auf dem Areal des Kantonsspitals (KSSG) wird eine Stahlbrücke mit einem durchlaufenden Hohlkastenträger und einem zu den Seiten hin zulaufenden Profilquerschnitt zum westlichen Endpunkt beim Eingangs- und Vorplatzbereich des Athletikzentrums geführt. Hier überwindet eine spiralförmige Spindel die Höhendifferenz und führt von der Brückenebene auf den Vorplatz des Zentrums.

Die Abstützung der Brücke erfolgt regelmässig über elf Stahlstützen, wobei sieben Stützen auf eine neu aufgebaute mittlere Fahrbahntrennung aufgelagert werden sollen, die wiederum mit einer Stützkonstruktion den darunter befindlichen Steinachkanal überspannt.

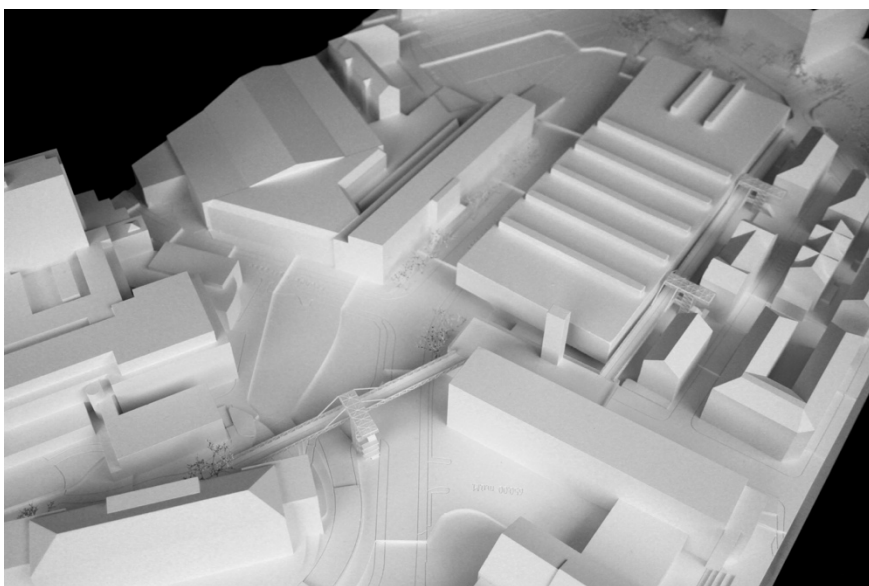
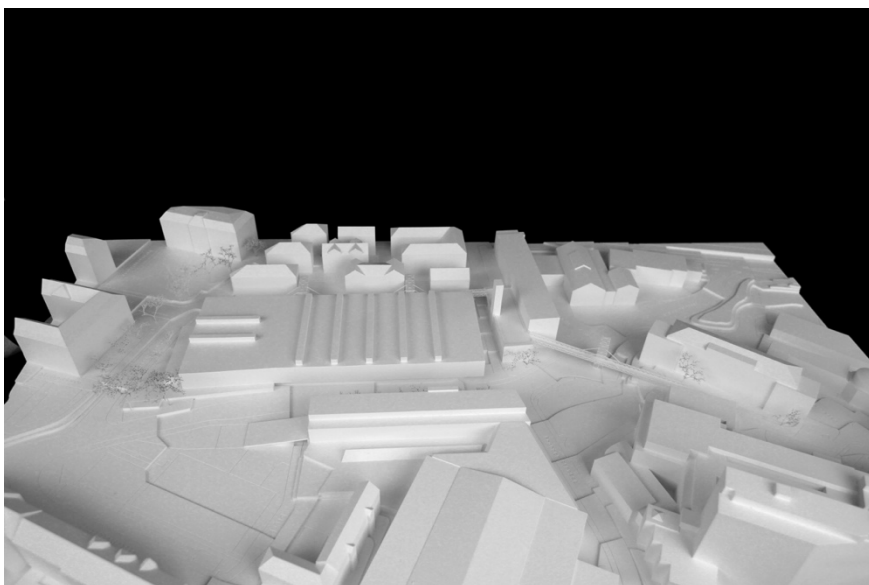
Der detailliert und folgerichtig ausgearbeitete Entwurf zeigt in allen Bereichen die nötigen Massnahmen auf, die jedoch besonders im Strassenraum und Untergrund als erheblich und unverhältnismässig beurteilt werden. Auch die räumliche Wirkung des neuen Brückenkörpers aus dem Strassenraum der Steinachstrasse wird als zu dominant und der Bedeutung der Verbindung nicht gerecht werdend gesehen.

Der konzeptionelle und städtebauliche Ansatz des Entwurfes mit der vorgeschlagenen Linienführung kann leider, trotz der sorgfältigen Ausarbeitung, nicht überzeugen.



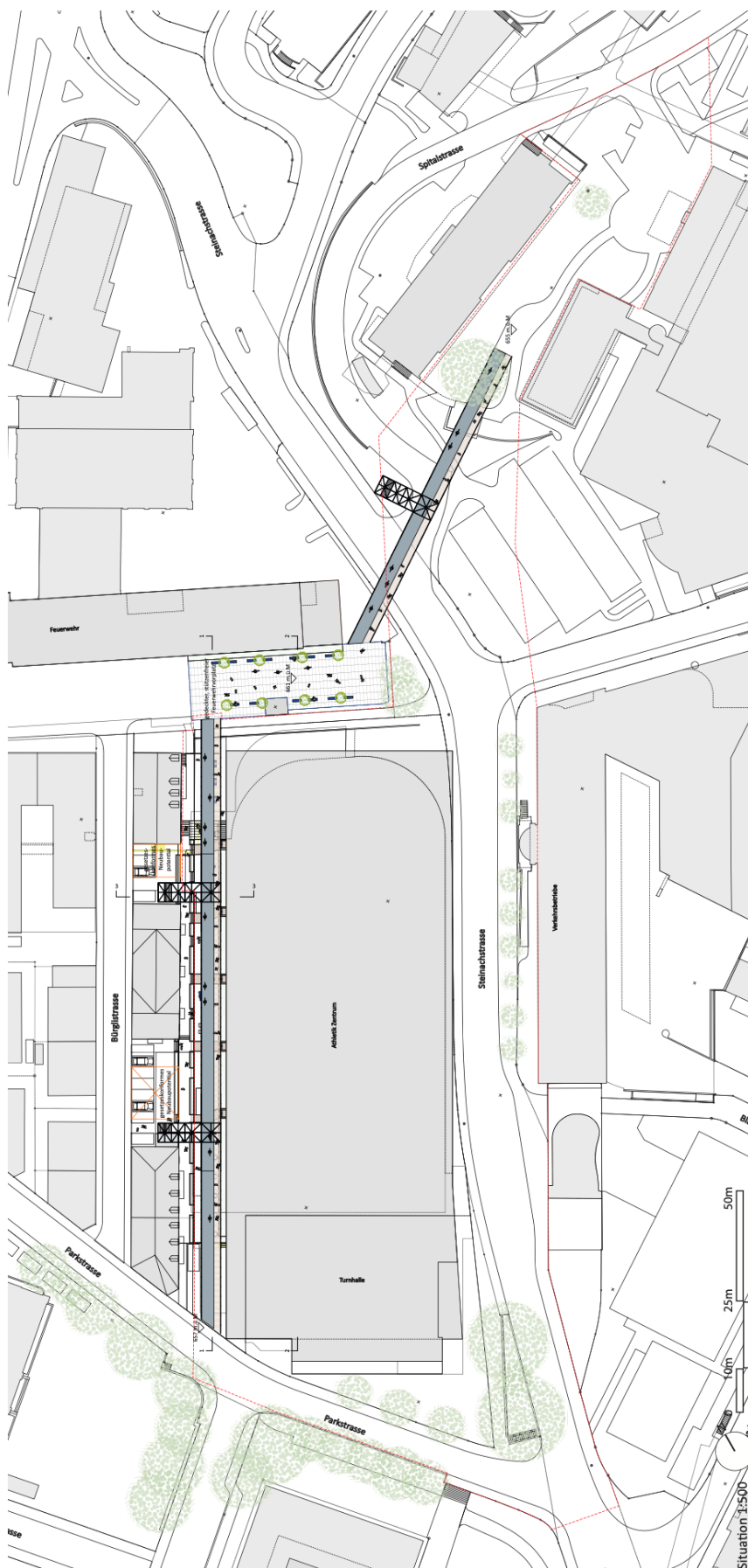
Nr. 10 | Via Feuerwache

Bauingenieurwesen	SEFORB s.à.r.l., Florastrasse 42, 8610 Uster
Mitarbeit	Jörg Habegger
Architektur	SACHA s.à.r.l., Florastrasse 42, 8610 Uster
Mitarbeit	Alexandre Fauchère
Landschaftsarchitektur	Thowa, Ammetweid 2, 8926 Hauptikon
Mitarbeit	Kay Hinrichs



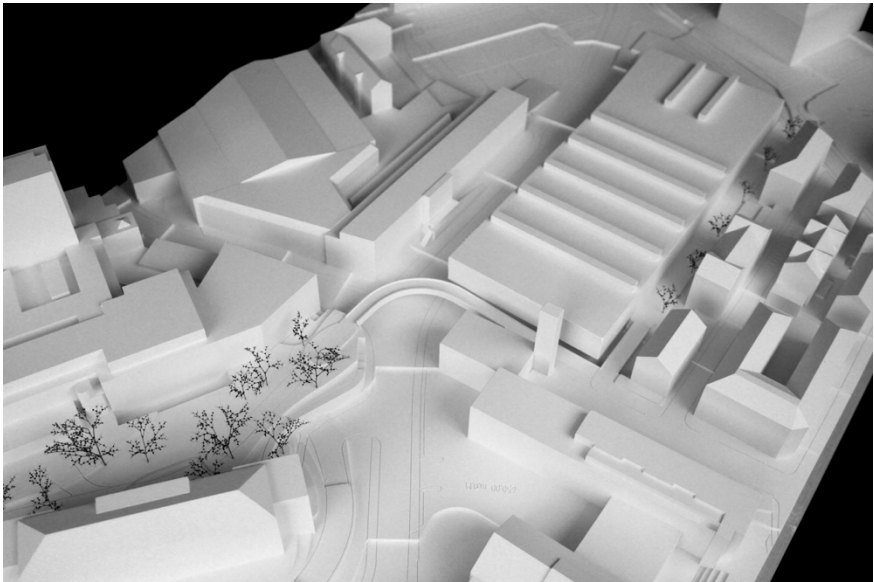
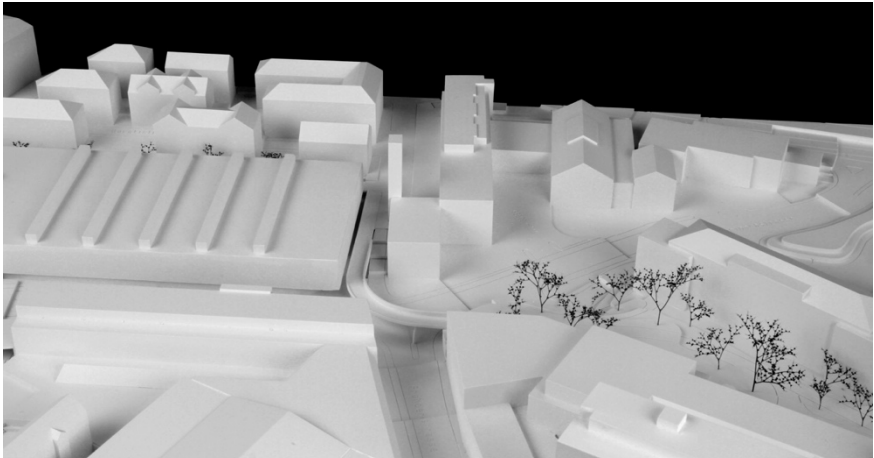
Der Name des Projektvorschlags steht programmatisch für die zentrale Idee des Entwurfs. Das Dach eines der Feuerwehrgebäude wird als mittlere Basis des Brückenschlags über die Steinachstrasse zum Kantonsspital KSSG wie auch in der anderen Richtung nördlich des Athletikzentrums zur Parkstrasse verwendet. Die als Stahlfachwerk konstruierte Brücke wird in beide Richtungen an einen oder zwei Pfeiler in identischer Konstruktion aufgehängt. Dieser kranartigen Stützenkonstruktion wird als zweiter Ausleger in Verlängerung zur Brückenabhängung jeweils ein Treppenaufgang angehängt.

Der an sich sympathischen Idee, vorhandene Elemente für die Aufgabe zu nutzen, kann in diesem Fall leider nichts abgewonnen werden. So wären neben den Einschränkungen der vorhandenen Dachnutzung durch die Feuerwehr unverhältnismässige Eingriffe in das bestehende Bauwerk nötig, um die Tragfähigkeit für die neuen Auflasten überhaupt sicherzustellen, was die zentrale Idee als nicht plausibel erscheinen lässt. Auch im Bereich der angrenzenden Wohnzone, die zudem noch als schützenswertes Ortsbild eingestuft ist, werden mit der Hochlage der Brücke sowie den nötigen Stützpfeilerstandorten unsensiblen räumliche Situationen geschaffen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der privaten Wohngebäude sowie des Stadtraums führen.



Nr. 11 | Al Green

Bauingenieurwesen	Baukonstrukt AG, Werkhofstrasse 11, 2503 Biel
Mitarbeit	Dominik van den Heuvel
Architektur	MMXVI GmbH Architekturbüro, Zukunftstrasse 12a, 2503 Biel
Mitarbeit	Sandro Gämperle
Landschaftsarchitektur	Weber + Brönnimann Landschaftsarchitekten AH, Morillonstrasse 37, 3007 Bern
Mitarbeit	Pascal Weber
Verkehrsplanung	Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, A.-Schöni-Strasse 43, 2503 Biel
Mitarbeit	Felix Dudler



Die Projektverfassenden versuchen, die Querung der Steinach- und Frobergstrasse in einem möglichst kurzen und kompakten Brückenabschnitt zu konzentrieren. Mit einer Brückenspannweite von 25 m, in einem Radius von 17 m wird die Steinachstrasse überspannt und das gegenüberliegende Widerlager zwischen Feuerwehr und Athletikzentrum erreicht. Dazu wird der Freiraumbereich seitens des Kantonsspitals bis zur Steinachstrasse als Fläche aufgeschüttet und generiert so über vier Meter hohe Stützmauern mit teils integriertem Treppenaufgang. Die dadurch entstehende Kanalisierung des Strassenraumes überzeugt stadträumlich wenig und formt die Stadtmorphologie in unverständlicher Weise um.

Der Brückenquerschnitt wird als Hohlkasten mit einseitiger Brüstung als Längsträger in Ortbeton ausgebildet. Die Konstruktion wird als wirtschaftlich und dauerhaft beurteilt.

Der beabsichtigte neue «Pocket-Park» auf Seite Kantonsspital vermag aufgrund der mittig verlaufenden Veloführung keine qualitativ räumliche Wirkung auszuweisen. Im Weiteren wird die bauliche Nutzung dieses Grundstücksteiles für das Kantonsspital weitgehend verunmöglicht.

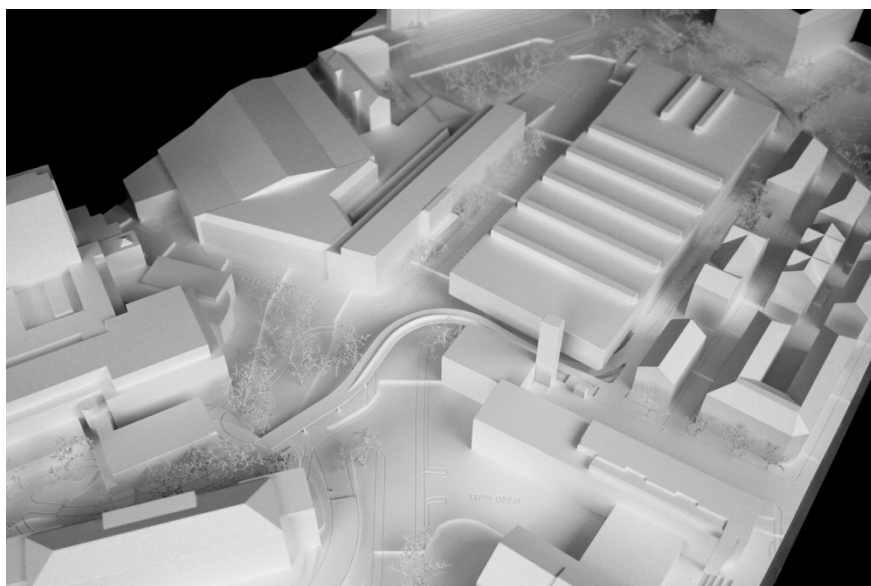
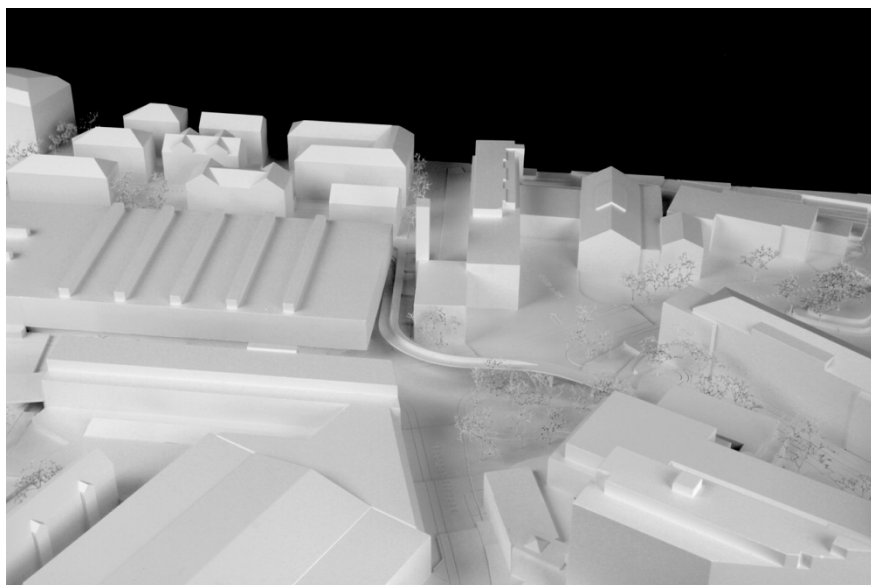
Die Fahrbahnbreite mit 4.30 m überschreitet die Minimalanforderungen um 30 cm. Diese Breite wird den Verkehrsteilnehmenden zur freien Nutzung überlassen. Auf ein allfälliges Konfliktpotenzial wird nicht eingegangen. Insbesondere ist der abrupte Richtungswechsel mit 90 Grad im Bereich des Vorplatzes der Feuerwehr weder funktional noch betreffend Übersichtlichkeit gelöst und scheint daher wenig alltagstauglich.

Positiv hervorzuheben an der Projektidee ist der Vorschlag einer kurzen Brücke. Die sich daraus ergebenden räumlichen Konsequenzen der spitalseitigen Kanzelsituation vermögen jedoch nicht zu überzeugen. Weiter ist die Situation bei der Nordecke des Athletikzentrums mit der rechtwinkligen Verkehrsführung ungelöst.



Nr. 12 | Together Apart

Bauingenieurwesen	Basler & Hofmann AG, Forchstrasse 395, 8008 Zürich
Mitarbeit	Balz Bauer
Architektur	Nau2 GmbH, Riedtlistrasse 27, 8006 Zürich
Mitarbeit	Jean-Lucien Gay
Landschaftsarchitektur	Hager Partner AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Mitarbeit	Pascal Posset



Der neue Geh- / Radweg folgt der nordwestlichen Fassade des Athletikzentrums. Vor dem Vorplatz der Feuerwehr taucht der Radweg der Topografie folgend mit einem Gefälle von rund 11 % unter die nördliche Auskragung des AZSG. Der abgetrennte Gehweg mündet direkt in den Vorplatz der Feuerwehr. Die Passerelle überquert die Steinachstrasse in einem Bogen.

Die Brücke wird als Durchlaufträger mit variablen Spannweiten zwischen 8 und 38 m ausgeführt. Der Hautträger ist ein obenliegendes Hohlkastenprofil. Der Überbau liegt auf schlanken, rechteckigen Pendelstützen. Die schlanken Pendelstützen ermöglichen das Erstellen von relativ kleinen Fundamenten. Vor der Garageneinfahrt des Athletikzentrums teilt sich die Passerelle. Die Wahl einer Stahlkonstruktion ermöglicht ein schlankes System.

Die Stahlkonstruktion ist eine dauerhafte, nachhaltige und flexible Lösung. Beschädigte Elemente können relativ einfach ersetzt werden. Der Stahlkorrosionsschutz bildet ein unterhaltsintensives Element.

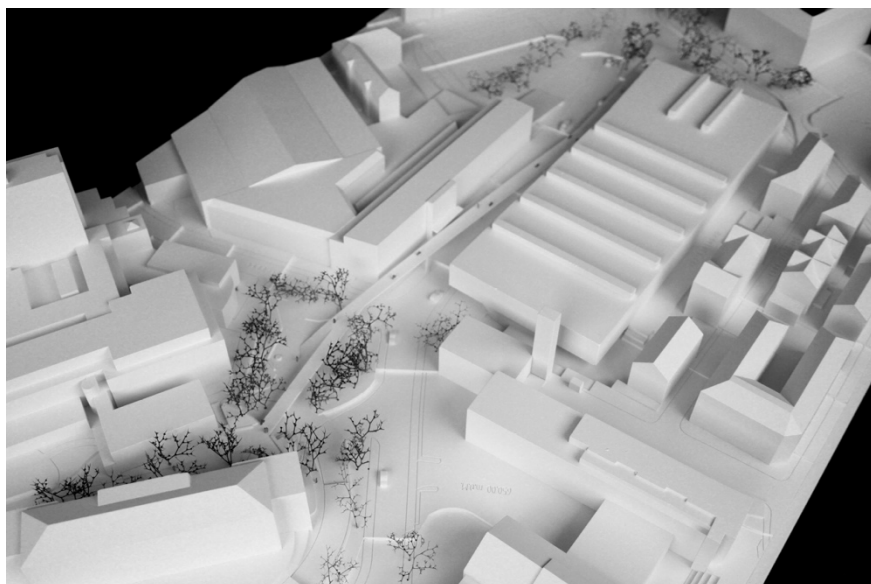
Beim Bereich zwischen der AZSG und dem angrenzenden Wohnquartier verzichtet das Projekt bewusst auf Aufenthaltsbereiche, um die Anwohnerschaft wenig zu stören. Ebenfalls folgt das Projekt in diesem Bereich so weit wie möglich der Topografie und nimmt somit Rücksicht auf die Umgebung und dem angrenzenden ISOS-Gebiet.

Das Projekt macht einen gut durchdachten Eindruck. Es passt sich optimal in die vorhandene Topografie an. Dabei nutzen die Projektverfasser geschickt die geneigte Einfahrtsdecke der Tiefgarage AZSG als Rampe. Leider kann dieser Vorteil nur mit starken Steigungen vor und nach der Unterquerung der Auskragung erkaufte werden. Auch die Durchfahrtshöhe von rund 3 m wird hinsichtlich mangelnder Durchfahrtshöhengefühl als kritisch beurteilt. Geschickt wird der Konflikt der Sichtweiten und Sicherheit beim Vorplatz der Feuerwehr durch die Unterquerung der Auskragung der AZSG gelöst. Interessant ist der Ansatz, den Rad- vom Fussgängerverkehr durch ein obenliegendes Hohlkastenprofil zu trennen. Die Stahlkonstruktion passt in die stark überbaute Umgebung. Jedoch wiegen die starken Neigungen sowie die knappe Durchfahrtshöhe und die ungelösten Notausgänge der AZSG schwer.



Nr. 13 | Origami

Bauingenieurwesen	Ingeni SA Lausanne, Rue du Jura 9, 1004 Lausanne
Mitarbeit	Claudio Pirazzi
Architektur	J2M mayr metz architekten PartGmbH, Heimeranstrasse 68, 80686 München (D)
Mitarbeit	Christoph Mayr
Landschaftsarchitektur	Forster-Paysage s.à.r.l., Avenue du Galicien 6, 1008 Prilly
Mitarbeit	Jan Forster



Das Projekt Origami verbindet die Steinachstrasse Ecke Parkstrasse mit dem nordöstlich gelegenen Gelände des Kantonsspitals in Form eines Höhenweges.

Die Passerelle startet beim Vorplatz des AZSG. An der Gabelung beim Treppenaufgang knickt der Hauptstamm der Passerelle leicht ab und schwenkt, inzwischen genügend Höhe erreichend, in einer Breite von 5.4 m über die Steinachstrasse. Mit diagonalen Querung der Steinachstrasse schlägt die Passerelle eine direkte Route in Richtung Frobergstrasse ein und schwenkt beim heutigen Parkplatz wieder leicht zurück in Richtung Anschlusspunkt.

Die polygonale und abstrakte Gestaltung des Trassees wird auch in der Tragkonstruktion weitergeführt, indem eine an die Kunst des Papierfaltens 'Origami' erinnernde Ästhetik die Untersicht prägt. Diese «Markanz» und die stets sich verändernde geometrische Ausrichtung der Unterseite verhilft nicht zur erhofften Ästhetik, sondern wirkt eher unruhig und keinesfalls wirtschaftlich. Der dreiecksförmige sich stets verändernde Querschnitt wird auf der Gesamtlänge von 215 m in Spannweiten von 25 – 28 m als Stahl-Hohlkastenträger aufgeteilt. Die gewählte Materialisierung in Stahl ermöglicht einen schnellen und konsequenten Bauablauf.

So elegant und grosszügig die Passerelle im Grundriss sich präsentiert, so einengend und eher erdrückend wirkt diese im Raum, insbesondere aus der Ebene der Steinachstrasse. Sie kann stadträumlich nicht überzeugen. Auch wirkt die Detailgestaltung der Untersicht dem Ort nicht angemessen. Die gut gemeinte Anordnung des Pocket-Parkes und der überdimensionierte Treppenabgang besetzen die Entwicklungsfläche des KSSG maximal, was inakzeptabel ist.



