



Vierspurausbau DB Brücken für Wiesequerung und Fasanenstrasse

Wettbewerb

Bericht des Preisgerichts



1.	Ausgangslage	5
2.	Ziel des Wettbewerbes	6
3.	Perimeter	6
4.	Beurteilungskriterien	7
5.	Organisation	7
6.	Formelle Bestimmungen	8
6.1	Verfahren	8
6.2	Gesamtpreissumme	8
7.	Preisgericht	8
7.1	Jury	8
7.2	Experten (Vorprüfung)	8
8.	Vorprüfung	9
8.1	Formelle Prüfung	9
8.2	Fachtechnische Vorprüfung	9
8.2.1	Vorprüfungskriterien Fachgruppe Technik / Wirtschaftlichkeit	9
8.2.2	Vorprüfungskriterien Fachgruppe Gestaltung / Umwelt / Ökologie	10
8.3	Projekte	10
8.3.1	Prägnant	10
8.3.2	Quattroporte	13
8.3.3	Wiesel	15
8.3.4	Wiesenband	18
9.	Beurteilung	21
9.1	Jurytag	21
9.1.1	Vorprüfung	21
9.1.2	Erster Rundgang	21
9.2	Zweiter Rundgang	23
10.	Prämierung und Empfehlung der Jury	25
10.1	Schlussrangierung	25
10.2	Preisgelder	25
10.3	Öffnung der Verfassercouverts	25
10.4	Empfehlung der Jury	26
11.	Hinweise zur Weiterbearbeitung	27
12.	Unterschriften	28

Anhang (Pläne und Visualisierungen)	29
Projekt <i>Wiesel 1. Platz</i>	
Projekt <i>prägnant 2. Platz</i>	
Projekt <i>Wiesenband</i>	
Projekt <i>Quattroporte</i>	

1. Ausgangslage

Die vom Bundeseisenbahnvermögen für Strecken auf Schweizer Gebiet beauftragte Deutsche Bahn AG (DB) befindet sich im Planungsprozess für den Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel (NEAT-Anschluss). In diesem Zusammenhang sind westlich der bestehenden Rheintalbahn zwei neue Gleise geplant, die im Bereich Freiburgerstrasse/Fasanenstrasse sowohl über die beiden genannten Strassen als auch über die Wiese geführt werden müssen, bevor sie in den Badischen Bahnhof eingebunden werden.

Aufgrund verkehrstechnischer und betrieblicher Rahmenbedingungen sind Lage und Höhe des künftigen Bauwerks von Seiten der DB verbindlich definiert.

Basierend auf diesen technischen Vorgaben hat die DB zwei mögliche Grundvarianten für den rund 150 m langen Brückenschlag ausgearbeitet.

Die beiden Varianten („Dammbauwerk mit zwei Brücken“ und „Durchlaufende Brücke“) wurden im Rahmen eines Variantenstudiums einer Beurteilung bezüglich verschiedener Kriterien unterzogen. Der ganze Prozess ist in der Grundlage Kapitel 10.7/b „Variantenstudie Wiesenkorridor, Programm vom 5. September 2011“ dokumentiert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die weitere Planung auf die Variante „Durchlaufende Brücke“ beschränkt. Konkret empfiehlt das mit der Variantenstudie beauftragte interdisziplinäre Planerteam ein Brückenbauwerk mit vier respektive fünf Stützen und begründet dies im entsprechenden Synthesebericht wie folgt:

- Leichte Konstruktion
- Hohe Wirtschaftlichkeit
- Reduktion der Träger- und Stützenabmessungen mit Erreichung der geforderten Transparenz
- Ruhiges Gesamtbild in der bestehenden Brückenlandschaft
- Raum wird als Gesamtheit gelesen

Das Begleitgremium des Variantenstudiums Wiesenkorridor ist der Empfehlung einer durchlaufenden Brücke gefolgt, legt sich aber noch nicht auf die Anzahl der Stützen fest.

Im Rahmen der Weiterbearbeitung des Projektes sollen die weiteren Punkte wie das gestalterische Gesamtbild des Brückenwerks, die Anzahl und Lage der Stützen sowie der Umgang mit dem Lärmschutz geklärt werden.

Ferner sollte in diesem Verfahren auch geklärt werden, wie mit der Überbrückung der Fasanenstrasse technisch und gestalterisch umgegangen werden soll. Im Bereich der Fasanenstrasse vereinigt sich das Neubautrassee mit dem bestehenden Fernverkehrsstrasse und der Hafentbahn. Die vorhandenen Brückenbauwerke sind entsprechend anzupassen werden.

2. Ziel des Wettbewerbes

Für die Projektierung und die Klärung der noch offenen gestalterischen und ökologischen Punkte der neuen Bahnbrücke über die Wiese wurde ein Projektwettbewerb auf Einladung durchgeführt.

Die Auftraggeberin erwartete innerhalb der vorgegebenen Rahmenbedingungen aus diesem Verfahren unterschiedliche Lösungsvorschläge, die einen umfassenden und abschliessenden Variantenvergleich und die Wahl einer Bestvariante erlauben.

Im Rahmen des Wettbewerbs war ein Vorprojekt zu erarbeiten, mit dem Ziel, die technische Machbarkeit abzuklären, das Erscheinungsbild im Gesamtrahmen zu beurteilen, die Kosten zu schätzen und die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Bei der technischen Machbarkeit waren auch die relevanten Belange der Bauausführung zu studieren, die geotechnischen Risiken zu beurteilen und entsprechende Massnahmen vorzuschlagen.

3. Perimeter

Der engere Perimeter, in dem das Brückenbauwerk zu liegen kommt, ist begrenzt zwischen Freiburger Strasse und Fasanenstrasse (N-S-Ausdehnung) sowie zwischen den bestehenden Eisenbahnbrücken (Brücke Rheintalbahnhof, Brücke Güterverkehr Gleis 70). Im Sinne des gesamthaften Einbezugs des räumlichen Kontextes schliesst der Bearbeitungsperimeter auch den angrenzenden Stadt- und Flussraum mit ein, dabei konnten die genauen Grenzen selbständig festgelegt werden.

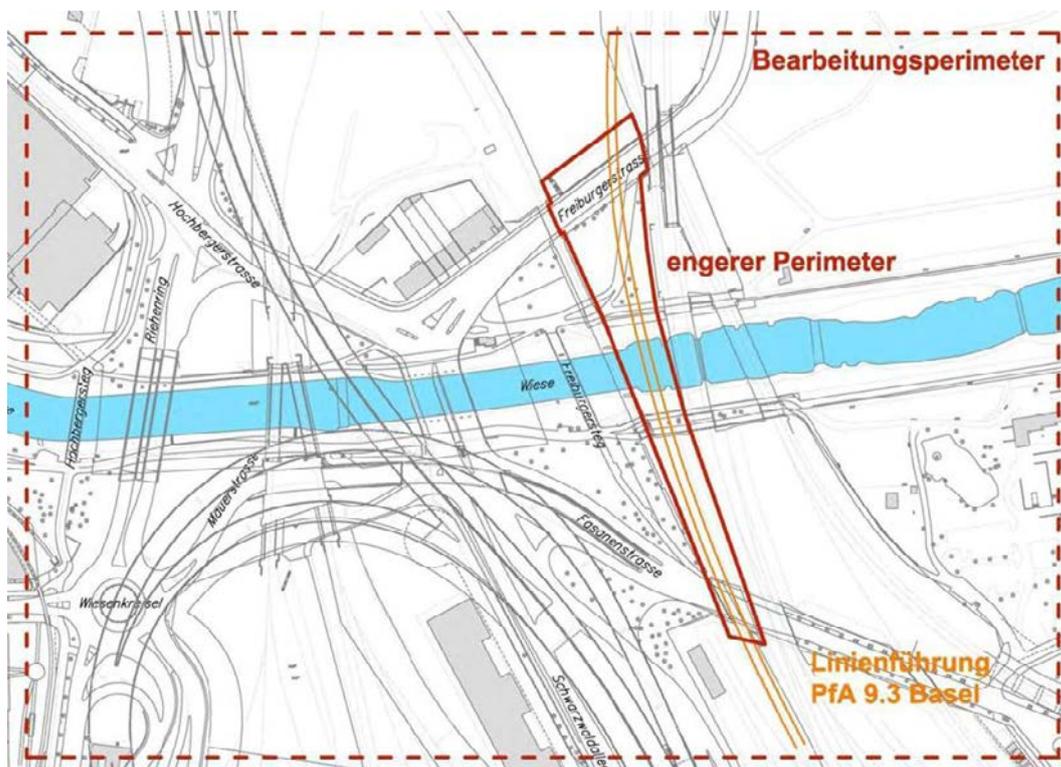


Abbildung Bearbeitungs- und engerer Perimeter Vierspurausbau PfA 9.3

4. Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung der Beiträge des Projektwettbewerbs sind die folgenden im Wettbewerbsprogramm vorgegebenen Beurteilungskriterien massgebend:

- Qualität des Bauwerks im Endzustand hinsichtlich konstruktiver Durchbildung, Ausführbarkeit, Funktionstüchtigkeit, Lärmschutz, Ästhetik und Dauerhaftigkeit 25 %
- Wirtschaftlichkeit (insbesondere Erstellungs-, Unterhalts- und Betriebskosten) 35 %
- Architektonische Qualität in Bezug auf das Stadt- und Landschaftsbild (Fern- und Nahwirkung, Durchsichten) 15 %
- Qualität des Freiraums (ästhetisch, soziale Sicherheit, Erholungspotential, Durchgängigkeit) 15 %
- Qualität des Naturwerts (Baumbestand, Beeinträchtigung bestehender ökologischer Flächen, Potential zur Neuschaffung, Vernetzung, ökologische Aufwertung des Gewässerraums) 10 %

5. Organisation

Der Kanton Basel-Stadt und die DB führten das Wettbewerbsverfahren partnerschaftlich durch. Die Projektleitung des Wettbewerbs obliegt dem Kanton Basel-Stadt, die Finanzierung übernimmt die DB.

Organisation für die Durchführung des Projektwettbewerbs:

Projektleitung	Tiefbauamt Basel-Stadt Wallstrasse 22 4001 Basel
Projektleiter	Dr. R. Lardi
Administrative Belange	L. Rentsch, Aegerter & Bosshardt AG
Sekretariat	B. Gerber, Aegerter & Bosshardt AG

6. Formelle Bestimmungen

6.1 Verfahren

Das Verfahren erfolgte auf Einladung. Es wurden vier Ingenieurunternehmen eingeladen, zwei aus Deutschland und zwei aus der Schweiz. Die Ingenieure waren verpflichtet, einen qualifizierten Architekten und einen qualifizierten Landschaftsarchitekten ihrer Wahl in ihr Team auf zu nehmen. Die Federführung im Team lag beim Ingenieur.

6.2 Gesamtpreissumme

Für die Vergütung der Wettbewerbsbeiträge stand insgesamt eine Preissumme von insgesamt maximal CHF 170'000 zuzüglich 8 % MwSt. zur Verfügung. Jedes Team erhält davon einen Fixbetrag von CHF 20'000 zzgl. MwSt. Die Zuteilung der restlichen Preissumme von CHF 90'000 erfolgte durch das Preisgericht nach freiem Ermessen.

7. Preisgericht

7.1 Jury

Vorsitz

Dr. Rodolfo Lardi Tiefbauamt Basel-Stadt

Mitglieder

Martina Münch	Städtebau & Architektur, Basel-Stadt
Susanne Brinkforth	Stadtgärtnerei, Basel-Stadt
Thomas Osolin	Architekt BSA
Andreas Sonderegger	dipl. Architekt ETH BSA
Hans Klötzli	dipl. Landschaftsarchitekt FH/BSLA/SWB
Jürgen Lange	DB AG/BEV, GL-BKL CH
Bernd Dassler	DB Netz AG, Bauherrenvertreter KaBa
Matthias Hudaff	DB ProjektBau, Gesamtprojektleiter KaBa
Jens Müller	DB Netz AG, Leiter OE I.NVT 42
Birgit Schneider	DB Netz AG, I.NFF 2
Prof. Dr.-Ing. Hans Georg Reinke	Werner Sobek Frankfurt GmbH & Co. KG

7.2 Experten (Vorprüfung)

Fachgruppe Technik / Wirtschaftlichkeit

Name	Funktion / Amt	Fachgebiet
Christoph Klenert	DB Netz AG	PD Freiburg
Momme Brandt	DB Netz AG	Instandhaltung
Anette Polz	DB Netz AG	Brückenprüfung
Michael Scheck	DB ProjektBau	Projektteamleiter
Ingo Tausend	DB ProjektBau	Projektingenieur

Christian Baehrecke	Drees & Sommer AG	Projektsteuerung
Günter Koch	DB International	Projektleiter VA
Gerd Langhammer	Werner Sobek Frankfurt GmbH & Co. KG	Brückenbauingenieur

Fachgruppe Gestaltung / Umwelt / Ökologie

Name	Funktion / Amt	Fachgebiet
Friederike Meinhardt	Stadtgärtnerei Basel-Stadt	Grünplanung
Mirica Scarselli	AUE Basel-Stadt	Gewässerökologie
Priska Plüss	AUE Basel-Stadt	Lärmschutz
Dr. Michael Zemp	Stadtgärtnerei Basel-Stadt	Naturschutz
Tamara Scarpellini	Städtebau & Architektur BS	Gestaltung Stadtraum Verkehr
Dr. Thomas Lutz	Städtebau & Architektur BS	Denkmalpflege
Wolfgang Fleischer	Mobilitätsplanung	Verkehrsplanung

8. Vorprüfung

8.1 Formelle Prüfung

Die vier Projekte gingen alle fristgerecht bis am 20. September 2013 bei Aegerter & Bosshardt in Basel ein. Alle Projektdossiers waren vollständig. Die Verfassercouverts wurden wie verlangt abgegeben, die Anonymität wurde gewahrt. Die vier Projekte waren mit folgenden Kennwörtern versehen:

prägnant
Quattroporte
Wiesel
Wiesenband

8.2 Fachtechnische Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgte gemäss den folgenden Kriterien:

8.2.1 Vorprüfungskriterien Fachgruppe Technik / Wirtschaftlichkeit

- Einhaltung des Perimeters
- Tragsystem (Längsrichtung / Querrichtung / Lager F)
- Übereinstimmung der Konstruktion mit den Richtlinien DB
- Maststellung Fahrleitungen
- Resonanzrisiko
- Einhaltung Lichtraumprofil
- Etappierbarkeit im Bauvorgang
- Mengenvergleich
- Kostenvergleich

8.2.2 Vorprüfungskriterien Fachgruppe Gestaltung / Umwelt / Ökologie

- Einhaltung des Perimeters
- Aufenthaltsqualität
- Denkmalpflegerische Aspekte
- Einbindung in die Landschaft
- Bezug Landschaftspark Wiese
- Vegetation / Bäume
- Ersatz- und Ausgleichsflächen
- Vernetzung, Biotopverbund
- Langsamverkehr
- Gewässerökologie
- Lärmschutz

Alle vier Projekte konnten auf Grundlage der eingereichten Unterlagen geprüft werden. Unvollständigkeiten und massgebende Verstösse gegen das Wettbewerbsprogramm wurden im Rahmen der Vorprüfung nicht festgestellt.

8.3 Projekte

8.3.1 Prägnant

8.3.1.1 Technik / Wirtschaftlichkeit

Brücke über die Wiese

Vorschlag des Wettbewerbsentwurfes für die EÜ Wiese ist ein über 153.5 m durchlaufendes System. Zusätzlich zu den Widerlagern wird die Brücke von vier Stützen, die in jeweils zwei Pfeilerscheiben aufgelöst sind, getragen. Mit der gewählten Stützenstellung ergeben sich die einzelnen Spannweiten zu 26 – 3 x 34.50 und 24 m.

Der Überbau wurde als zweistegiger Plattenbalken in Spannbetonbauweise entworfen. Über den Stützen wurde der Überbau mit Vouten verstärkt. In der Längsrichtung ist der Überbau vorgespannt. Die Stützenpaare sind jeweils monolithisch mit den Stegen des Plattenbalkens verbunden. An den Widerlagern ist der Überbau schwimmend gelagert. Das Bauwerk ist damit als semi-integrales Tragwerk zu bewerten. In der Querrichtung sind die Randwege darzustellen.

Für die Widerlager ist jeweils eine Flachgründung vorgesehen. Beide Widerlager besitzen eine Widerlagerkammer. Die Stützen sind tief gegründet. Über massive Pfahlkopfplatten werden die Stützenlasten an jeweils zehn Bohrpfählen mit Durchmesser 90 cm verteilt.

Unplanmässige Einspannungen der Stützen im angeschütteten Bereich werden durch den Einbau weichen Materials (Styropor) oberhalb der Pfahlkopfplatte vor dem Stützenfuss verhindert. Mit dieser konstruktiven Massnahme in Verbindung mit den gleichmässigen Stützenhöhen befindet sich der Verformungsnullpunkt in Brückenmitte. Mit den verbleibenden Vergleichslängen ist der Verzicht auf einen Schienenauszug begründet. Hierfür ist die Dauerhaftigkeit des Materials (des Styropors) nachzuweisen. Für die als

doppelte Scheiben ausgebildeten Stützen sind die Abstände hinsichtlich etwaiger Instandhaltungsmassnahmen zu hinterfragen.

Mit den beigefügten statischen Berechnungen wurden die wesentlichen tragenden Bauteile nachgewiesen. Die Beanspruchungen aus dem Erdbeben wurden für die Mikrozonierung Basel Nord berücksichtigt.

Nachweise zur Mindeststeifigkeit der Pfeiler und weitere geotechnische Angaben für die planmässig weichen Schichten vor den Stützenfüssen wären im Weiteren erforderlich.

Für die semi-integralen Bauweise ist zurzeit noch eine unternehmensinterne Genehmigung (UIG) gefolgt von einer Zulassung im Einzelfall (ZiE) notwendig. Die semi-integrale Bauweise gehört mittlerweile zum Stand der Technik, somit wird der Aufwand für die Erwirkung der UIG/ZiE als kalkulierbar eingeschätzt.

Mit dem Wegfall der Lager an den Stützenachsen und lediglich verbleibenden Lagern an den Widerlagern kann die Brücke als wartungsarm angesehen werden.

Bezogen auf die Brückenfläche wurde im vorliegenden Entwurf ein Materialverbrauch bestimmt:

Betonverbrauch	2963 m ³ /1780 m ²	=	1.67 m ³ /m ²
Betonstahlverbrauch	551 t/1780 m ²	=	0.31 t/m ²
Spannstahlverbrauch	55 t/1780 m ²	=	0.031 t/m ²

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	6.848.496 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	4.040.066 CHF
jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten	

Brücke über die Fasanenstrasse

Die im weiteren Streckenverlauf entworfene Brücke über die Fasanenstrasse erfolgt mit einem konventionellen Bauverfahren vorgefertigter Verbundträger. Eine Orientierung an der Ansicht des Überbaues über die Wiese ist damit möglich.

Als statisches System wurde ein Einfeldträgersystem mit mehreren Verbundquerschnitten gewählt. Die gewählte Bauweise entspricht den bahnüblichen Konstruktionen, so dass hierfür voraussehbar keine weiteren unternehmensinternen Genehmigungen notwendig werden. Inwieweit die vorhandenen Stütz- und Widerlagerwände genutzt werden können, ist im Weiteren zu überprüfen.

Die Herstellung kann den betrieblichen Belangen der Bahn angepasst werden, so dass mit nur kurzen Sperrpausen zu rechnen ist.

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	1.282.951 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	889.981 CHF
jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten	

8.3.1.2 Gestaltung / Umwelt / Ökologie

Auffälligkeiten für erfüllte als auch nicht erfüllte Rahmenbedingungen werden wie folgt festgehalten:

Städtebau- und Architektur	<p>Die Wahrnehmung für diesen Raum ist fehlinterpretiert, nicht nur die Perspektive von den Brücken über den Raum (Baumdächer) ist wichtig, auch und gerade die Atmosphäre für den Langsamverkehr durch den Perimeter.</p> <p>Es sollte dieser Übergangsbereich (Stadt zur Landschaft) offen gestaltet werden, vermeiden von "Versteckmöglichkeiten".</p> <p>Brücken kommen durch Schaffung eines Waldes im Bereich "Brückenlandschaft" nicht mehr zur Geltung.</p> <p>Der Brückenkörper wirkt angemessen für diesen Raum, die Stützen in Form von "Doppelscheiben" jedoch befremdlich, neues Element in dieser Brückenlandschaft. Denkmalpflege schätzt diese weitere Typologie an diesem Ort.</p>
Natur- und Landschaft	<p>Das Thema Wald ist hier in diesem Übergangsbereich (Stadt-Landschaft) nicht richtig gewählt. (Waldsaum zur Verzahnung wäre richtig.)</p> <p>Wenn der vorgegebene Abstand von 7.50 m der äusseren Liegenschaftsbegrenzung des Bahnareals bis zu den Bäumen eingehalten worden wäre, dann wäre ersichtlich dass zwischen den Brückenkörpern kein Wald möglich ist. Die in diesem Raum vorkommenden Biotoptypen wurden nicht berücksichtigt.</p>
Langsamverkehr	<p>Allgemein ist das Thema des Langsamverkehrs in diesem Beitrag vernachlässigt.</p> <p>Sowohl Perspektiven/Blickbeziehungen, die durch den Wald ausbleiben, als auch die Wegeführung für Velofahrer und Fussgänger. Es sind Waldwege eingezeichnet. Grundsätzlich kann der Veloverkehr auf den Waldwegen stattfinden, korrigierbare Abweichung der Aufgabenstellung. Die Qualität der Fuss- und Veloverbindung ist nicht beurteilbar da beides nicht aufgeführt ist. Grundsätzlich ist Veloverbindung durch den Wald mit teilweise schmalen Wegen Konfliktreich (unübersichtlich, Kreuzungspunkte etc.).</p>
Gewässerökologie	<p>Die Verbesserung der gewässermorphologischen Situation erstreckt sich über den ganzen Betrachtungsperimeter. Der auenähnliche Biotopverbund innerhalb des Gewässerraums schafft zwar die gewünschten Rückzugsräume für Wasserorganismen an der Uferlinie und dient der Beschattung, gefährdet aber unter Umständen den Schutz vor Hochwasser. Der Ersatz der Bäume durch Weidenbüsche würde zudem die Anbindung an lokale Verhältnisse verbessern.</p>

Lärmschutz	Die Anforderungen sind erfüllt.
------------	---------------------------------

8.3.2 Quattroporte

8.3.2.1 Technik / Wirtschaftlichkeit

Brücke über die Wiese

Der Entwurf des Wettbewerbsbeitrages Quattroporte sieht einen über 154.5 m durchlaufenden Träger vor. Zwischen den Widerlagern ist das System von acht einzelnen Stützen, die paarweise in vier Achsen angeordnet sind gelagert. Die Einzelstützweiten ergeben sich zu 26.25 – 3 x 34.8 und 23.85 m. Auf den Widerlagern ist der Träger längs verschieblich gelagert.

Der Überbau wurde als Trogquerschnitt mit praktisch ebener Untersicht und Vorspannung in der Längsrichtung entworfen. Die Spannglieder sind in der Längsrichtung in den beiden äusseren Hauptträgern geführt. Die Hauptträger laufen mit einem konstanten Querschnitt über die Brückenlänge durch, wobei jedoch eine Profilierung des Gesimses dem qualitativen Momentenverlauf folgt. In der Querrichtung spannt die Fahrbahnplatte zwischen den beiden Hauptträgern als massive Stahlbetonplatte mit einer Plattenstärke von 70 cm. Das nutzbare Lichtraumprofil ist durch die beiden massiven Randträger eingeschränkt. Für die erforderlichen Randwege ist der Querschnitt anzupassen.

Die beiden Hauptträger verlaufen direkt über den am Querschnittsrand angeordneten Stützen. Die Stützen sind am Kopf in die Hauptträger eingespannt, so dass für die Längsrichtung das Bauwerk als semi-integrales Tragwerk wirkt.

Die Widerlager- und Stützenstellungen orientieren sich an der Freiburgerstrasse, der Wiese sowie an der Stützwand in der Achse 60. Daraus resultierend, ergeben sich für die Stützen und die Widerlager schiefwinklige Auflagerungen. Jeweils zwei Stützen stehen paarweise auf einem Gründungkörper. Die Gründung erfolgt als Tiefgründung mit je sechs Grossbohrpfählen mit Durchmesser 90 cm unter jeder Stütze, wobei die Pfahlkopfplatten mit einem Stahlbetonbalken verbunden sind. Hiermit ergibt sich in den Stützenachsen in der Querrichtung ein Rahmensystem für die Abtragung der horizontalen Lasten. Die massive Betonfahrbahn bildet dabei den oberen Rahmenriegel.

Der Verzicht von Schienenausügen ist mit der verschieblichen Lagerung an den Brückenenden begründet, ein Nachweis der Mindeststeifigkeiten der Stützenquerschnitte wäre im Weiteren noch zu erbringen.

Die statischen Berechnungen enthalten die wesentlichen Nachweise für die tragenden Bauteile in der Längs- und Querrichtung. Für die Beanspruchungen aus dem Erdbeben wurden die in der Mikrozonierung Basel Nord vorgegebenen Werte berücksichtigt.

Nachweise zur Mindeststeifigkeit der Pfeiler zum Entfallen der Schienenausüge sind notwendig.

Die semi-integrale Bauweise erlaubt den Wegfall der Lager auf den Stützenachsen. Und ist somit auch in der zukünftigen Wartung und Unterhaltung wirtschaftlich. Lediglich auf den Widerlagern ist der Überbau an beiden Enden in der Längsrichtung verschieblich gelagert. Angaben zur konstruktiven Ausführung der horizontalen Beanspruchungen in der Brückenquerrichtung sind im Weiteren noch zu erbringen.

Zur semi-integralen Bauweise wird von der Bahn eine unternehmensinterne Genehmigung (UIG) gefordert, und es ist eine Zulassung im Einzelfall (ZIE) notwendig. Für die Anwendung der semi-integralen Bauweise gibt es bereits eine Vielzahl von ausgeführten Beispielen, so dass diese Bauweise mittlerweile zum Stand der Technik gehört. Der Aufwand für die Erwirkung der UIG/ZIE wird für den vorliegenden Entwurf als überschaubar eingeschätzt.

Bezogen auf die Brückenfläche wurde im vorliegenden Entwurf ein Materialverbrauch bestimmt:

Betonverbrauch	3435 m ³ /1722 m ²	=	1.99 m ³ /m ²
Betonstahlverbrauch	615 t/1722 m ²	=	0.357 t/m ²
Spannstahlverbrauch	68 t/1722 m ²	=	0.040 t/m ²

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	8.143.136 CHF
ohne Provisorien, Zusammenhangerbeiten	4.497.984 CHF
jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten	

Brücke über die Fasanenstrasse

Die im weiteren Streckenverlauf entworfene Brücke über die Fasanenstrasse nimmt den Querschnitt der Wiesebrücke, als Trogquerschnitt wieder auf.

Als statisches System wurde ein Einfeldträger gewählt. Das gewählte System entspricht bahnüblichen Konstruktionen, so dass hierfür voraussichtlich keine weiteren unternehmensinternen Genehmigungen notwendig werden.

Auf Grund des Trogquerschnittes ist nur eine vollständige Herstellung des Systems möglich. Um Einschränkungen des Bahnverkehrs gering zu halten, müssen während der Herstellung besondere Massnahmen ergriffen werden, die noch genauer zu beschreiben sind. Ohne diese ist die Baubarkeit des vorliegenden Entwurfes kritisch zu hinterfragen.

Das nutzbare Lichtraumprofil ist durch die beiden massiven Randträger eingeschränkt. Für die erforderlichen Randwege ist der Querschnitt anzupassen.

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	3.726.975 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	1.987.500 CHF
jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten	

8.3.2.2 Gestaltung / Umwelt / Ökologie

Auffälligkeiten für erfüllte als auch nicht erfüllte Rahmenbedingungen werden wie folgt festgehalten:

Städtebau- und Architektur	Der Gestaltungsplan für den Freiraum ist sehr konzeptionell gehalten: Zuwenig Aussagen über Aufenthaltsmöglichkeiten. Autoren lesen Bereich des Perimeters als Zugang zu den Langen Erlen (Platz Wegkreuz Lange Erlen/Stadt). WC-Häuschen zugunsten Auftaktsituation entfernt. = Fehlinter-
----------------------------	---

	<p>pretation der Situation. Gebüschpflanzung zur Strasse hin, gestaltet Raum unübersichtlich. Es sollte dieser Übergangsbereich (Stadt zur Landschaft) offen gestaltet werden, vermeiden von "Versteckmöglichkeiten". Das Brückenbauwerk ist sehr massiv, starker Schattenwurf, konkurrenziert andere Bauten. Proportionen zwischen Brückenkörper und Stützen befremdlich/irritierend.</p>
Natur- und Landschaft	<p>Die angegebenen Ausgleichsflächen sind Wiederherstellungsflächen, keine Ersatz- oder Ausgleichsleistung aufgezeigt. Aufgrund des Nutzungsdrucks an diesem Ort ist die Wahl des Magerrasens fraglich. Grundsätzlich ist jedoch der Ansatz, eine Abstufung von Magerrasen/Krautsaum/Wald in diesem Übergangsbereich Stadt zu den Langen Erlen richtig. Eine aquatische Vernetzung zu schaffen, wurde nicht berücksichtigt, Plan zeigt heutigen Zustand. Der Biotopverbund entlang der Wieseachse wird mit einem Krautsaum entlang des Damms realisiert, es fehlen differenzierte Aussagen im engeren Perimeter der Wiese (Status Quo).</p>
Langsamverkehr	<p>Die Vorgaben des Kantons sind grundsätzlich erfüllt. Der Veloweg ist an der Strasse geführt. Vermutlich wird Angebot an der Strasse nicht genutzt, da im Bereich der neuen Brücke direktere Wege führen.</p>
Gewässerökologie	<p>Das beschriebene Aufwertungskonzept Natur vernachlässigt die Wiederherstellung möglichst naturnaher Verhältnisse in der Wiese (vgl. Wettbewerbsprogramm Kap. 4.6). Stattdessen wird der Ausgleich für den technischen Eingriff mit der Ausdolung eines Weiherabflusses vorgeschlagen, was nicht zielführend ist.</p>
Lärmschutz	<p>Die Anforderungen sind erfüllt.</p>

8.3.3 Wiesel

8.3.3.1 Technik / Wirtschaftlichkeit

Brücke über die Wiese

Die Freiburgerstrasse und die Wiese werden in diesem Entwurf mit einem sechsfeldrigen, durchlaufenden System überbrückt. Die mittlere der fünf Stützen ist als Festpunkt der Brücke geplant. Zur Aufnahme der horizontalen hohen Beanspruchungen an nur einer Festpunktstütze wurde die massive Stütze in der Brückenlängsrichtung in eine V-Stütze aufgelöst. Die gesamte Brückenlänge von 153.65 m wird durch die gewählten fünf Unterstützungspunkte in die ungleichmässigen Feldlängen 24.07 – 2 x 24.0 – 25.0 – 31.0 – 25.58 m unterteilt. In der Querrichtung sind die Randwege darzustellen.

Für den Überbau wurde ein mit konstanter Höhe durchlaufender 2-stegiger Plattenbalkenquerschnitt entworfen. In der Längsrichtung ist der Überbau vorgespannt. Sowohl die

V-Stütze in der Brückenmitte als auch die übrigen vier Stützenpaare sind monolithisch mit dem Überbau verbunden. Da die wesentlichen horizontalen Kräfte in der Längsrichtung von der V-Stütze abgetragen werden, kommen die übrigen Stützen mit einer Pfeilerstärke von 70 cm aus.

Auf den Widerlagern ist der Überbau in der Längsrichtung verschieblich gelagert. Das Bauwerk ist damit als semi-integrales Tragwerk zu bewerten.

Beide Widerlager besitzen eine Widerlagerkammer und sind jeweils auf einer Tiefgründung vorgesehen, so dass der Widerlagerkörper in den Böschungen nach oben versetzt wird und vom Volumen her gering ausfällt. Die Stützen sind paarweise auf gemeinsamen Fundamenten flach gegründet. Über die massiven, rechteckigen Gründungskörper werden die Stützenlasten in den Baugrund eingeleitet. Zur Realisierung der angesetzten Bemessungswerte der Sohlwiderstände sind die Gründungstiefen mit dem Bodengutachter abzustimmen. Darauf basierend sind die Gleitsicherheits- und Grundbruchsicherheitsnachweise in weiteren geotechnischen Untersuchungen nachzuweisen.

Mit der Anordnung des Festpunktes über der V-Stütze und den verbleibenden Vergleichslängen ist der Verzicht auf einen Schienenauszug begründet.

Mit den beigefügten statischen Berechnungen wurden die wesentlichen tragenden Bauteile nachgewiesen. Die Beanspruchungen aus dem Erdbeben wurden für die Mikrozonierung Basel Nord berücksichtigt.

Für die semi-integralen Bauweise ist zurzeit noch eine unternehmensinterne Genehmigung (UIG) gefolgt von einer Zulassung im Einzelfall (ZiE) notwendig. Die semi-integrale Bauweise gehört mittlerweile zum Stand der Technik, somit wird der Aufwand für die Erwirkung der UIG/ZiE als untergeordnet eingeschätzt.

Mit dem Wegfall der Lager an den Stützenachsen und lediglich verbleibenden Lagern an den Widerlagern kann die Brücke als wartungsarm angesehen werden.

Bezogen auf die Brückenfläche wurde im vorliegenden Entwurf ein Materialverbrauch bestimmt:

Betonverbrauch	2727 m ³ /1780 m ²	=	1.53 m ³ /m ²
Betonstahlverbrauch	298 t/1780 m ²	=	0.167 t/m ²
Spannstahlverbrauch	55.4 t/1780 m ²	=	0.031 t/m ²

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	5.601.861 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	3.418.112 CHF
jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten	

Brücke über die Fasanenstrasse

Die entworfene Brücke über die Fasanenstrasse nimmt die Querschnittsgestaltung der Brücke über die Wiese auf.

Als statisches System wurde ein Einfeldsystem gewählt. Das gewählte System für den Überbau entspricht bahnüblichen Konstruktionen, so dass hierfür keine weiteren unter-

nehmensinternen Genehmigungen notwendig werden. Als Widerlager sind die bestehenden Stützwände vorgesehen, deren Tragfähigkeit im Vorfeld noch sicherzustellen ist.

Eine zeitversetzte Herstellung des Systems, um Einschränkungen des Bahnverkehrs gering zu halten, erscheint nur möglich, wenn der Überbau in zwei einzelne Träger getrennt wird.

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	2.009.661 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	1.170.662 CHF

jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten

8.3.3.2 Gestaltung / Umwelt / Ökologie

Auffälligkeiten für erfüllte als auch nicht erfüllte Rahmenbedingungen werden wie folgt festgehalten:

Städtebau- und Architektur	Brückenbauwerk fügt sich gut in die Umgebung ein.
Natur- und Landschaft	Das Öffnen der Freiräume und Auslichten wo nötig begünstigt die Freiraumsituation. Versteckmöglichkeiten werden verhindert und Sichtachsen geschaffen. Der Wegverlauf unter der neuen Brücke ist sinnvoll. Der Bereich wird ohnehin Vegetationsfrei bleiben und die Flächenerosion reduziert sich dadurch. Die vorgeschlagenen Vernetzungsachsen über das Bahnareal sind aus ökologischer Sicht sinnvoll.
Langsamverkehr	Der Fussgängerweg unter der Brücke ist sinnvoll getrennt vom Veloverkehr, welcher an der Strasse mit direkter Verbindung zum Freiburgersteg geplant ist.
Gewässerökologie	Die Verbesserung der gewässermorphologischen Situation erstreckt sich über den ganzen Betrachtungsperimeter und überzeugt an der Schnittstelle zwischen Siedlung und Langer Erlen durch die Realisierung eines funktionalen Biotopverbunds innerhalb des Gewässerraums, der Anbindung an den bereits revitalisierten Abschnitt sowie Zielen und Massnahmen anderer Planungen und Projekte (WieseVital, Revitalisierung Wiese-Unterlauf). Darüber hinaus wird offener neuer Weiherüberlauf im lichten Parkwald realisiert.
Lärmschutz	Die Anforderungen sind erfüllt.

8.3.4 Wiesenband

8.3.4.1 Technik / Wirtschaftlichkeit

Brücke über die Wiese

Der Wettbewerbsentwurfes für die EÜ Wiese sieht ein über 154.0 m durchlaufendes System vor. Zusätzlich zu den Widerlagern wird die Brücke in fünf Achsen, jeweils mit zwei in der Querrichtung V-förmig angeordneten Stahlstützen unterstützt.

Mit den gewählten Stützenstandorten ergeben sich die einzelnen Spannweiten zu 26 – 23 – 25 – 25 – 31 und 25 m.

Der Überbau ist ein zweizelliger Hohlkastenquerschnitt, der als doppelter Verbundquerschnitt entworfen wurde. Wobei die Stege des Hohlkastens als Stahlstege vorgesehen sind. Über den Stützen wurden die Betonuntergurte des Überbaues mit Vouten verstärkt. In der Längsrichtung ist der Überbau in den Feldern an der Unterseite vorgespannt. Die Stahlstützen sind jeweils monolithisch mit den unteren, pilzartig verstärkten Platten verbunden. Auf dem nördlichen Widerlagern ist der Überbau fest auf dem südlichen Widerlager verschieblich gelagert. Auf Grund der in den Überbau eingespannten Stützen ist das Bauwerk als semi-integrales Bauwerk zu bewerten. In der Querrichtung sind die Randwege darzustellen.

Die Widerlager sind jeweils flach gegründet. Das südliche Widerlager besitzt eine Widerlagerkammer. Jeweils zwei Stützen stehen auf einer gemeinsamen Pfahlkopfplatte und sind tief gegründet. Die Stützenlasten werden an jeweils drei Bohrpfähle mit Durchmesser 150 cm verteilt.

Mit dem gewählten Verbundquerschnitt und dem Festpunkt an einem Widerlager werden die verbleibenden Vergleichslängen überschritten und auf einen Schienenauszug kann nicht verzichtet werden.

Die Beanspruchungen aus dem Erdbeben wurden entsprechend der SIA 263 berücksichtigt. Mit den beigefügten statischen Berechnungen wurden die wesentlichen tragenden Bauteile nachgewiesen. Wobei im Besonderen darauf hingewiesen wird, dass die Vorspannung für den Überbau nur in den unteren Betonteil des Verbundquerschnittes aufgebracht wird. Die obere Betonplatte/Fahrbahn ist als Stahlbetonquerschnitt geplant.

Bei dem Systementwurf handelt es sich insgesamt um eine semi-integrale Bauweise, die zurzeit noch eine unternehmensinterne Genehmigung (UIG), gefolgt von einer Zulassung im Einzelfall (ZIE), notwendig macht. Wenn die semi-integrale Bauweise mittlerweile zum Stand der Technik gehört und somit der Aufwand für die erforderlichen Genehmigungen als vorhersehbar angesehen werden kann, umfassen die Ausbildung des Verbundträgerquerschnittes und der Stahlstützen keine bahnüblichen Systeme.

Mit dem Wegfall der Lager an den Stützenachsen und einem Widerlagern kann die Brücke zwar als wartungsarm angesehen werden, inwieweit das auf den gesamten Querschnitt zutrifft muss noch festgestellt werden.

Bezogen auf die Brückenfläche wurde im vorliegenden Entwurf ein Materialverbrauch bestimmt:

Betonverbrauch	2780 m ³ /1794 m ²	=	1.55 m ³ /m ²
Betonstahlverbrauch	476 t/1794 m ²	=	0.265 t/m ²
Spannstahlverbrauch	25 t/1794 m ²	=	0.014 t/m ²
Baustahl	461 t/1794 m ²	=	0.254 t/m ²

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	8.322.273 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	6.181.043 CHF

jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten

Brücke über die Fasanenstrasse

Die im weiteren Streckenverlauf entworfene Brücke über die Fasanenstrasse orientiert sich in wesentlichen Teilen des Querschnittes an der Brücke über die Wiese.

Als statisches System wurde ein Zweigelenkrahmen mit Betongelenken an den Steilfusspunkten und Verbundriegel gewählt. Das gewählte System entspricht nicht den bahnüblichen Konstruktionen, so dass hierfür voraussehbar weitere unternehmensinterne Genehmigungen notwendig werden

Eine getrennte Herstellung des Systems, um Einschränkungen des Bahnverkehrs gering zu halten, erscheint nur schwer möglich.

Herstellungskosten:

Berücksichtigung von Einheitspreisen	2.252.112 CHF
ohne Provisorien, Sonstiges, BE, Ausführungsplanung	1.716.910 CHF

jeweils zzgl. voraussichtlich 20 % Planungskosten

8.3.4.2 Gestaltung / Umwelt / Ökologie

Auffälligkeiten für erfüllte als auch nicht erfüllte Rahmenbedingungen werden wie folgt festgehalten:

Städtebau- und Architektur	Der geplante Platz unterhalb der neuen Brücke ist hinsichtlich der Aufenthaltsqualität fraglich. Zum einen ist es sehr laut an diesem Ort, zum anderen ist fraglich, wer diesen Ort aufsuchen wird. Voraussichtlich würde dieser Platz Anziehungspunkt für randständige Personen werden. Die Brücke passt sich gut in den Raum ein, die An- und Durchsichten sind gut. Der Brückenkörper erscheint jedoch im Vergleich zu den Stützen unverhältnismässig.
Natur- und Landschaft	Durch die Schaffung des Platzes lesen die Autoren den Bereich des Perimeters als Zugang zu den Langen Erlen, dies ist eine Fehlinterpretation der Situation. Als Ersatz- und Ausgleichsflächen sind Wiesenflächen angegeben, dies entspricht jedoch einer Wiederherstellung.

	Die „Retensionsmulde“ unter der Brücke wird aufgrund der Beschattung durch die Brücke und des Nutzungsdrucks nicht dem dargestellten Bild entsprechen.
Langsamverkehr	Projektbeschreibung und Gestaltungsplan gehen auf den Aspekt Langsamverkehr nicht ein. Eine abschliessende Beurteilung ist somit nicht möglich. Platzbereich kann zu Nutzungskonflikten führen. Unklare Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr.
Gewässerökologie	Die Verbesserung der gewässermorphologischen Situation an der Wiese ist ungenügend. Der Biotopverbund längs der Wieseachse genügt nicht den Anforderungen, welche dem Gewässerraum im Bearbeitungsperimeter geschuldet sind. Plan zeigt heutigen Zustand. 'Springende Kiesel' bzw. Steinpackungen als Sitzelemente dienen vor allem der Nutzung und nicht der gewässerökologischen Aufwertung. Es wurde keine Aussage über die Biotope entlang der Wiese getroffen.
Lärmschutz	Die Anforderungen sind erfüllt.

9. Beurteilung

9.1 Jurytag

Das Preisgericht tagte am 26. November 2013 ganztägig. Alle Jurymitglieder waren anwesend. Seitens der Fachgruppe Gestaltung/Umwelt/Ökologie wurde Frau Friederike Meinhardt als Sprecherin an den Jurytag delegiert, um den Jurymitgliedern zu Beginn der Jurierung das Ergebnis der Vorprüfung aus den entsprechenden Spezialgebieten zu präsentieren. Seitens der Fachgruppe Technik/Wirtschaftlichkeit nahm Herr Ingo Tausend diese Funktion wahr.

Der Vorsitzende der Jury, Dr. R. Lardi, begrüsst alle Anwesenden zur Jurierung.

Der Juryvorsitzende stellt fest, dass die Jury vollzählig anwesend ist. Frau Beatrice Friedli wird durch Herrn Hans Klötzli vertreten.

9.1.1 Vorprüfung

Vor dem ersten Rundgang werden dem Preisgericht alle Beiträge durch die delegierten Vorprüfer vorgestellt. Aufgrund der Vorprüfung konnten alle Projekte zur Beurteilung zugelassen werden.

9.1.2 Erster Rundgang

In einer ersten Phase wurden vier gemischte Teams bestimmt, die je ein Projekt analysierten, beurteilten und anschliessend im Plenum vorstellten und eine erste Beurteilung verfassten, welche im Plenum diskutiert wurde.

Im ersten Rundgang wurden die Projekte ausgeschieden, die keinen Führsprecher erhielten und die keinen ausreichenden Beitrag zu den in der Auslobung genannten Hauptkriterien aufwiesen.

Folgende Beiträge sind im ersten Rundgang ausgeschieden:

Quattroporte
Wiesenband

Folgende Inhalte waren nicht ausreichend:

Projekt *Quattroporte*

- Die Tragkonstruktion erscheint aufgrund der über 2 m hohen Längsträger als sehr massiv. Das vorgeschlagene Trogsystem ergibt einen sehr massiven Brückenkörper mit hohen Längsträgern und einer grossflächigen, nicht strukturierten Untersicht. Die Stützen wirken dabei etwas schwach. Unter der Brücke entsteht in der Flusslandschaft ein unattraktiver Raum. Die Auszeichnung der statischen Verläufe an den Aussenseiten der Längsträger wirkt zusammen mit den Lärmschutzwänden etwas aufgesetzt und wird nicht erlebbar als aktiver Teil der Konstruktion.
- Das Trogsystem schränkt die Zugänglichkeit (Inspektion) tragender Teile ein.

- Bei der Fasanenstrasse scheint das Tragsystem aufgrund der etappenweisen Erstellung (unter Betrieb) ungeeignet. Die Brücke kann nicht in zwei Längsetappen gebaut werden.
- Die versetzte Stützenanordnung ergibt im Durchblick ein insgesamt unruhiges Bild.
- Insgesamt stellt das Projekt weder bautechnisch noch architektonisch eine überzeugende Lösung dar.
- In Bezug auf die Kosten befindet sich das Projekt eher im oberen Preissegment.
- Die ökologischen Aspekte wurden nach Ansicht der Jury zu wenig berücksichtigt. Der Beitrag wurde allgemein zu konzeptionell bearbeitet. Aus diesem Grund fehlen entscheidende Aussagen.

Projekt *Wiesenband*

- Die Projektverfasser haben mit grossem Aufwand versucht, ein expressiv wirkendes Brückenbauwerk zu kreieren. Im vorhandenen Umfeld mit den anderen Brücken scheint das fragwürdig. Im Zusammenhang mit den umliegenden Brücken, die vorwiegend als technische Bauwerke in Erscheinung treten, wirkt die Brücke überzeichnet. Die V-förmig angeordneten Stützenpaare wirken zudem etwas schwach und ergeben aus der Perspektive des Flussraums eine optisch unsichere Abstützung der Brücke.
- Die Konstruktion setzt sich aus einer raschen Abfolge von verschiedenen Materialien (Stahl/Beton) zusammen. Viele Materialübergänge bedeuten entsprechend aufwändige technische Lösungen sowie vermutlich auch aufwändigeren Unterhalt.
- Warum die Stützen schräg angeordnet sind, wenn sie oben mit einem separaten Zugband wieder zusammengehalten werden müssen, ist im vorliegenden Fall nicht plausibel.
- Bei der Fasanenstrasse wird das bei der DB nicht standardisierte System des Zweigelenkrahmens bezüglich Unterhalt in Frage gestellt. Die Konstruktion wird hinter einer Verblendung versteckt und ist für den Unterhalt nicht mehr zugänglich.
- Eine Aufwertung des Flussraums ist aus gewässermorphologischer und ökologischer Sicht zu wenig erbracht.
- Die Retensionsmulde im Wiesevorland kann gestalterisch ein Impuls setzen, aus technischer Sicht ist sie jedoch fraglich da Wasser und Feuchtigkeit eher von Stützen weggeführt werden sollten.
- Insgesamt weist das Projekt bezüglich Umwelt und Landschaft diverse kleinere Unstimmigkeiten auf, die jedoch korrigierbar wären.
- In Bezug auf die Kosten befindet sich das Projekt eher im oberen Preissegment.

Damit bleiben für den zweiten Rundgang folgende beiden Projekte im Verfahren für die weitere und vertiefte Beurteilung:

pägnant
Wiesel

9.2 Zweiter Rundgang

Die Sitzung wurde mit einem zweiten Wertungsrundgang fortgesetzt. Die verbleibenden Arbeiten wurden im direkten Vergleich und unter der Abwägung aller in der Auslobung genannten Kriterien intensiv diskutiert.

Nach dem zweiten Rundgang kam die Jury zu folgender Beurteilung:

Projekt *prägnant*

- Das Projekt *prägnant* ist bezüglich Gestaltung und Konstruktion ein in sich schlüssiger Entwurf.
- Die gevouteten Träger stellen den Kraftverlauf in geeigneter Form dar.
- Die Längsträger der neuen Brücke werden auf elegante Weise in Doppelstützen überführt. Diese werden im unteren Bereich zu geschlossenen Scheiben verbunden, was der Brücke optisch zu einer guten Verankerung verhilft. Der Raum unter der Brücke erscheint attraktiv, auch wenn die Doppelstützen unter Umständen ein Sicherheitsproblem (Versteckmöglichkeiten) ergeben könnten.
- Aus technischer Sicht ist die gewählte Stützenkonstruktion ein geeignetes System, um sowohl dem Thema der Bremskräfte wie auch dem Thema Erdbebensicherheit gerecht zu werden.
- Das System der Styroporummantelung des Fundamentes müsste bezüglich Zulassung (Nachweis der Dauerhaftigkeit) noch im Detail vertieft werden.
- Die Überführung Fasanenstrasse ist im selben Sinn und Geist konstruiert und kann problemlos unter Betrieb realisiert werden.
- Bezüglich Landschaftsgestaltung sind sich die Jurymitglieder einig, dass das Thema Wald der falsche Ansatz ist.
- Der schon mit bestehenden Brücken dicht bebaute Raum soll nicht mit einer Erweiterung des Waldes geschlossen werden. Dies nimmt der Brückenlandschaft die besondere Wirkung, und die Eleganz der neuen Brücke kommt dadurch im breiten Flussraum nicht zum Tragen. Zudem entstehen im Umfeld der Brücke Räume, die an diesem spezifischen Ort nicht die erforderlichen Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Aufgrund der erforderlichen Abstände für Baumpflanzungen zu den Geleiseachsen könnte die Waldpflanzung kaum wie angedacht realisiert werden.
- Insgesamt stellt das Projekt *prägnant* aus konstruktiver und ästhetischer Sicht ein sehr ausgewogenes und schlüssiges Brückenkonzept dar.
- Bezüglich der Kosten sind im Rahmen der Genauigkeit die Projekte *prägnant* und *Wiesel* gleichwertig.

Projekt *Wiesel*

- Das Projekt *Wiesel* ist bezüglich Konstruktion und Gestaltung ebenfalls ein in sich schlüssiger Entwurf.
- Die markante V-Stütze in der Mitte der Brücke über die Wiese setzt ein angebrachtes Zeichen, ohne den angrenzenden Flussraum zu konkurrenzieren.

- Die V-Stütze übernimmt die Hauptlasten in Längsrichtung und gestattet dadurch eine schlanke Ausführung der weiteren Stützen. Die Flachfundation muss im Verlauf der weiteren Planung genauer geprüft werden.
- Aus gestalterischer Sicht ist bei diesem Entwurf der Zusammenhang zwischen der V-Stütze und den Fahrleitungsmasten wichtig. Die Projektverfasser sind um etwa 2 m von den Vorgaben der DB abgewichen. Dies muss bei der Bewertung entsprechend berücksichtigt und im Anschluss angepasst werden.
- In diesem Zusammenhang stellt sich letztlich die Frage, ob die Zusammenführung der beiden voneinander unabhängig betriebenen Systeme von Fahrleitungs- und Brückenbau in der zentralen V-Stütze nicht auch einen gestalterischen Widerspruch darstellt.
- Die Überführung Fasanenstrasse ist im selben Querschnitt gehalten und kann durch Anordnung einer Längsfuge gut in zwei Etappen gebaut werden.
- Bezüglich Umwelt, Landschaft und Ökologie überzeugt das Projekt *Wiesel* in seiner Gesamtheit.
- Die einzelnen Details sind sehr sorgfältig ausgearbeitet und in sich schlüssig.
- Die Projektverfasser gehen auf alle Anliegen angemessen ein und bieten weiterzuverfolgende Lösungsansätze.
- Bezüglich der Kosten sind im Rahmen der Genauigkeit die Projekte *prägnant* und *Wiesel* gleichwertig.
- Aufgrund des hohen Durcharbeitungsgrades und den richtigen Überlegungen hebt sich das Projekt *Wiesel* deutlich von allen anderen Projekten ab.

10. Prämierung und Empfehlung der Jury

10.1 Schlussrangierung

Aufgrund der stufenweisen Projektbeurteilung anhand der vorgegebenen Beurteilungskriterien und deren Gewichtung kommt die Jury einstimmig zu folgender Rangierung und Preisverteilung:

- | | |
|--------------------|-----------------|
| 1. Rang / 1. Preis | <i>Wiesel</i> |
| 2. Rang / 2. Preis | <i>prägnant</i> |

Die Projekte *Wiesel* und *prägnant* überzeugten beide durch saubere, in sich schlüssige und sorgfältig durchdachte Brückenkonstruktionen. Der Ausschlag zu Gunsten des Projektes *Wiesel* ergab das insgesamt bessere Gesamtpaket zusammen mit der Landschaftsgestaltung und der Ökologie.

10.2 Preisgelder

Insgesamt stehen CHF 170'000 zuzüglich 8 % MwSt. zur Verfügung. Davon werden 4 x CHF 20'000 als feste Entschädigung verwendet. Die verbleibenden CHF 90'000 werden wie folgt als Preisgeld zugeteilt:

Für das erstplatzierte Projekt *Wiesel* wird zusätzlich zu den CHF 20'000 ein Preisgeld von CHF 50'000, für das zweitplatzierte Projekt *prägnant* ein zusätzliches Preisgeld von CHF 40'000 ausgerichtet.

10.3 Öffnung der Verfassercouverts

Wiesel

Bauingenieur	ACS-Partner AG, Zürich
Architektur	Eduard Imhof, Luzern
Landschaftsarchitektur	SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen

prägnant

Bauingenieur	Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart
Architektur	Dissing + Weitling, Kopenhagen
Landschaftsarchitektur	Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Wiesenband

Bauingenieur	Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart
Architektur	gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Berlin
Landschaftsarchitektur	Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Quattroporte

Bauingenieur	Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel
Architektur	Miller & Maranta AG, Basel
Landschaftsarchitektur	Dominique Schnetzer, Hölstein

10.4 Empfehlung der Jury

Die Jury empfiehlt einstimmig, das Projekt *Wiesel* mit dem siegreichen Planerteam weiterzuverfolgen.

11. Hinweise zur Weiterbearbeitung

Im Verlauf der weiteren Projektarbeit sind folgende Punkte zu beachten:

Technik / Wirtschaftlichkeit

- Das definitive Fahrleitungsprojekt ist mit dem Brückenkonzept abzustimmen, namentlich im Bereich der V-Stützen.
Die Vorgaben der Maststellungen kommen von der DB.
- Die Flachfundation der V-Stütze ist im weiteren Projektverlauf detailliert zu prüfen.
- Das Thema Lärmschutz ist in der nächsten Projektphase weiterzubearbeiten. Die Annahme aus dem UVB und die damit getroffenen Schlussfolgerungen sind mit dem Amt für Umwelt zu verifizieren.

Städtebau & Architektur

- Aus gestalterischer Sicht ist bei diesem Entwurf der Zusammenhang zwischen der V-Stütze und den Fahrleitungsmasten wichtig. Die Platzierung der Fahrleitungsmaste im Zusammenhang mit der endgültigen Positionierung der V-Stütze ist im weiteren Projektverlauf abzustimmen.

Natur und Landschaft

- In Zusammenarbeit mit der Stadtgärtnerei muss ein detailliertes Vegetationskonzept entwickelt werden.
- Der notwendige Ersatz und Ausgleich im Sinne von Art 18^{ter} NHG ist nachzuweisen. Die Massnahmen müssen im Kontext des gesamten PfA 9.3 gesehen werden (UVP-Pflicht).

12. Unterschriften

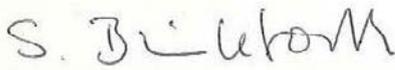
Die Jury:



Dr. R. Lardi
Tiefbauamt Basel-Stadt
Vorsitz



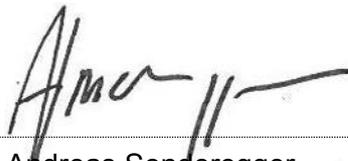
Martina Münch
Städtebau & Architektur, Basel-Stadt



Susanne Brinkforth
Stadtgärtnerei, Basel-Stadt



Thomas Osolin
Architekt BSA



Andreas Sonderegger
dipl. Architekt ETH BSA



Hans Klötzli
dipl. Landschaftsarchitekt FH/BSLA/SWB



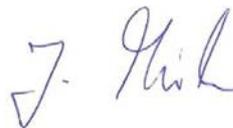
Jürgen Lange
DB AG/BEV, GL-BKL CH



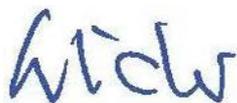
Bernd Dassler
DB Netz AG, Bauherrenvertreter KaBa



Matthias Hudaff
DB ProjektBau, Gesamtprojektleiter KaBa



Jens Müller
DB Netz AG, Leiter OE I.NVT 42



Birgit Schneider
DB Netz AG, I.NFF 2



Prof. Dr.-Ing. Hans Georg Reinke
Werner Sobek Frankfurt GmbH & Co. KG

Anhang

Pläne und Visualisierungen

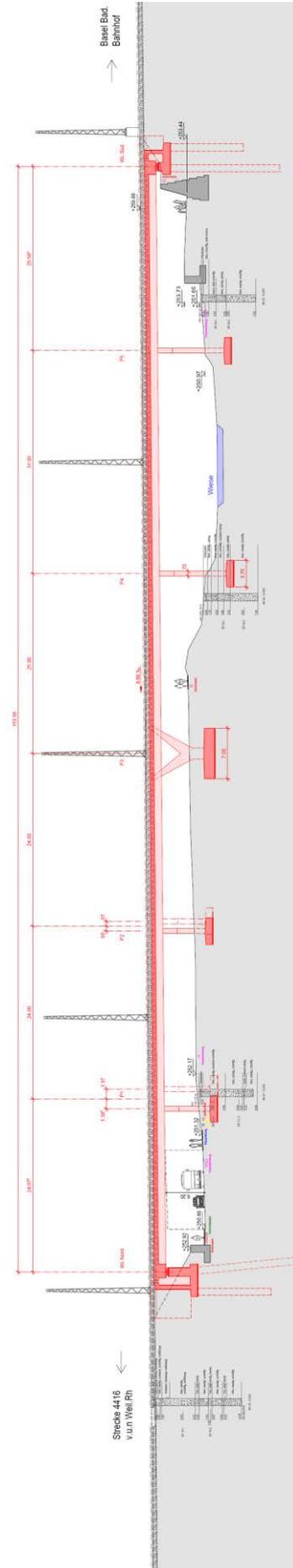
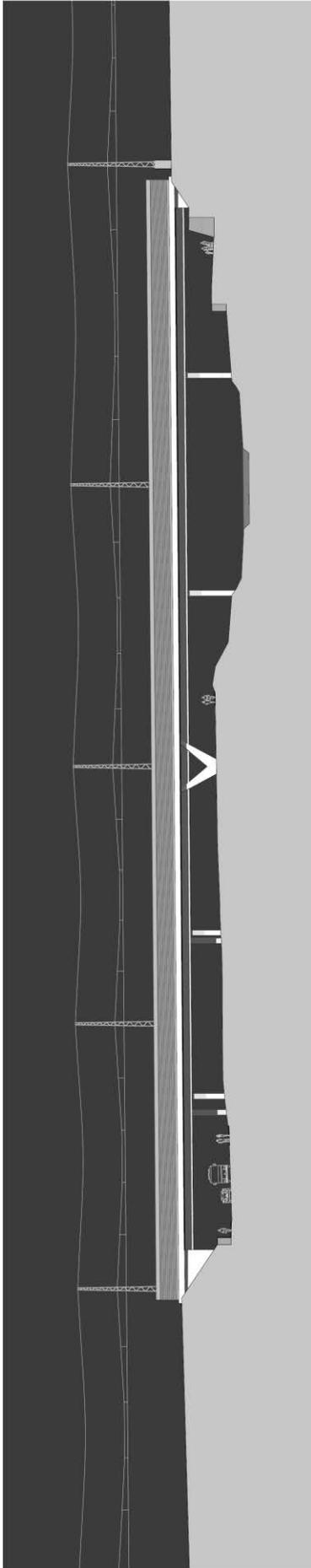
Projekt	<i>Wiesel</i>
Verfasser	ACS-Partner AG, Zürich Eduard Imhof, Luzern SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
Bewertung	1. Rang / 1. Preis

Lageplan

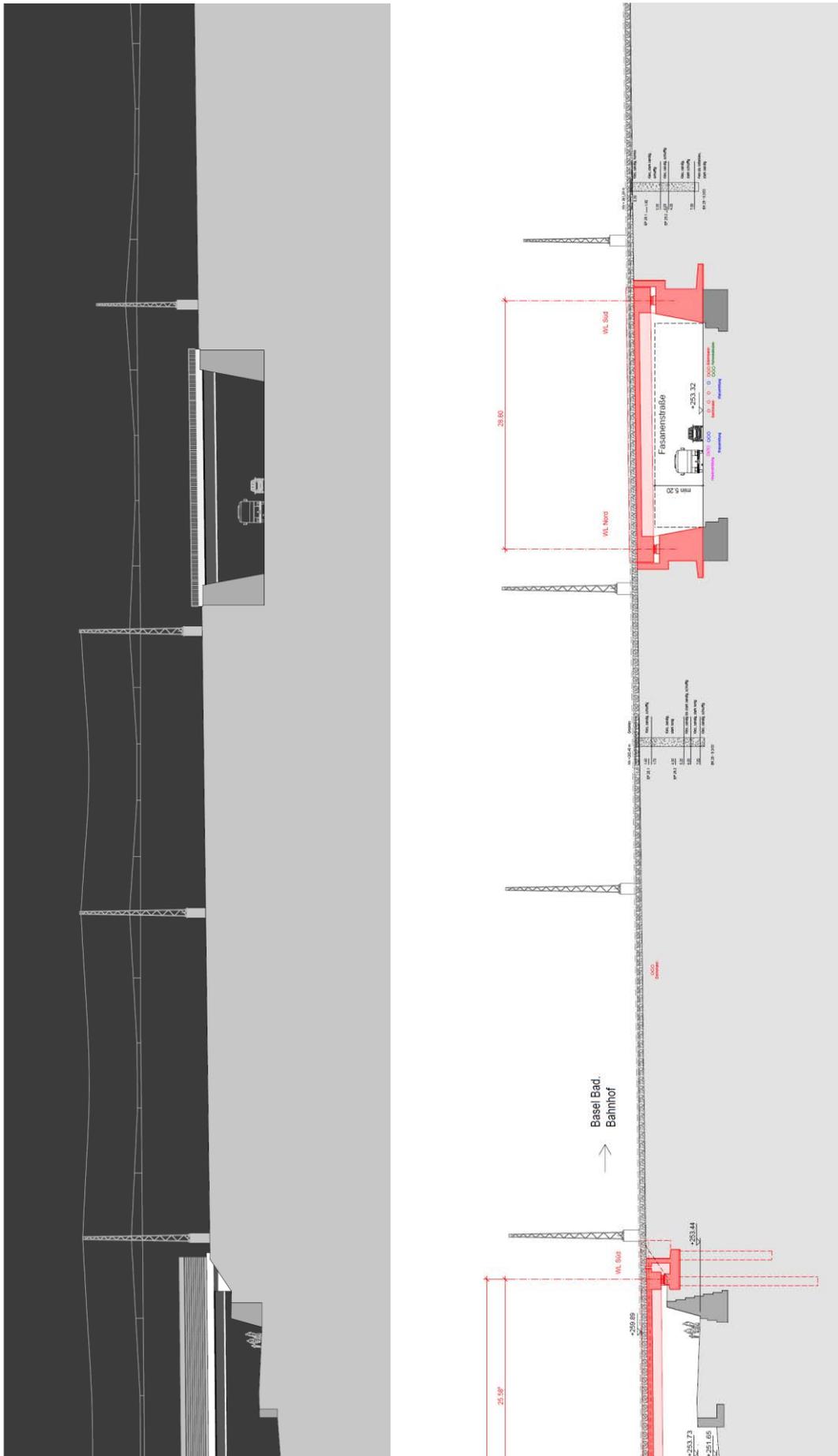


Lageplan gesamt, M 1:500

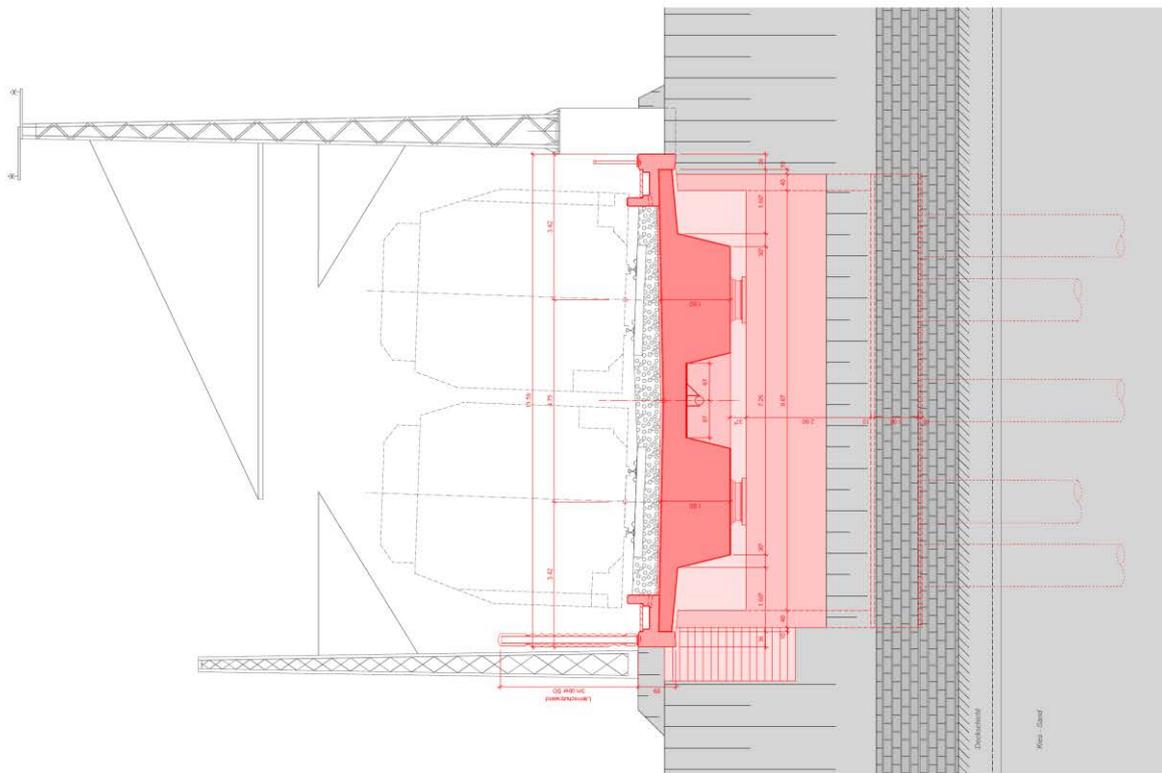
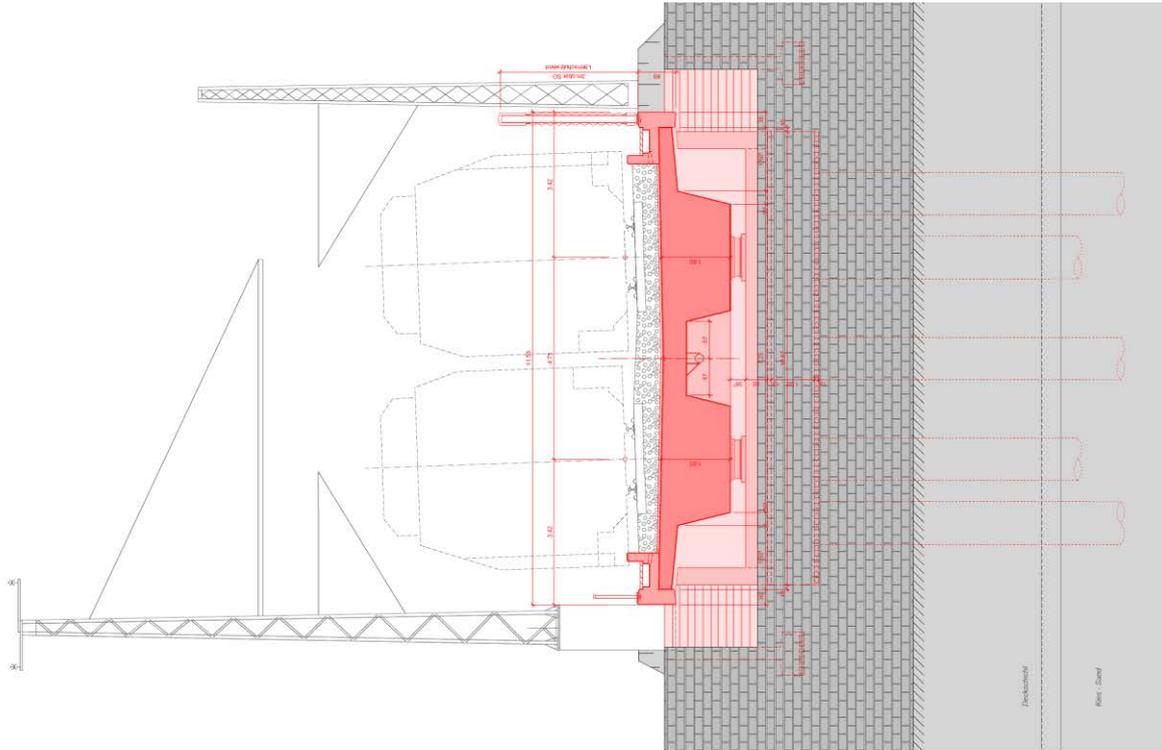
Brückenansicht und Längsschnitt, Wiesequerung



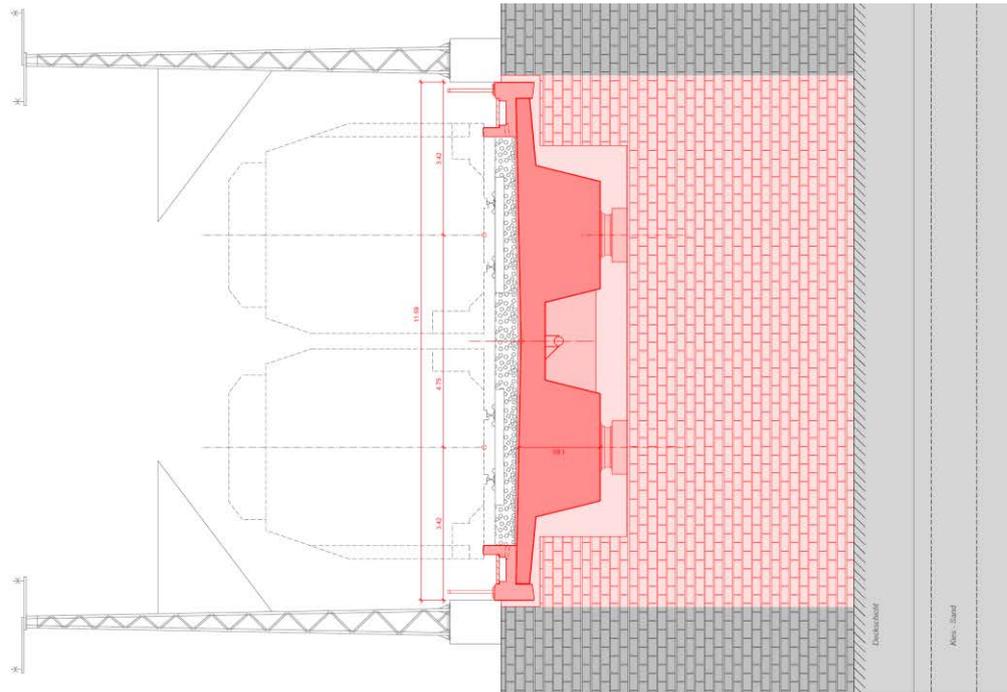
Brückenansicht und Längsschnitt, Fasanenstrasse



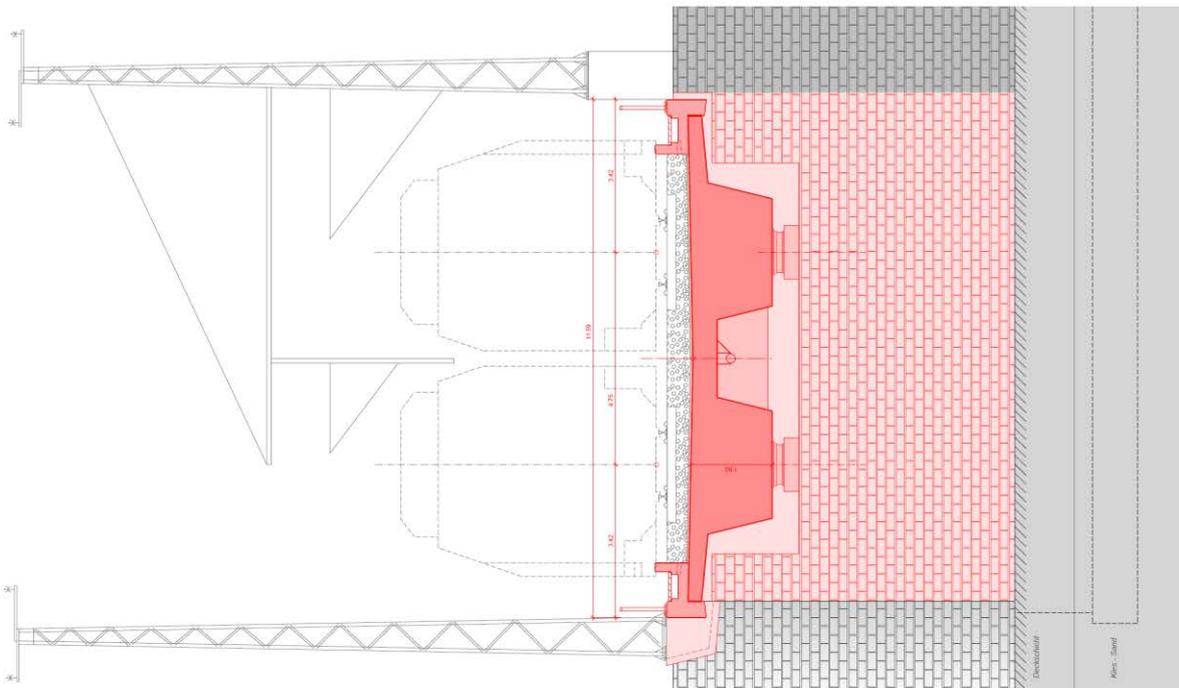
Widerlageransichten Wiesequerung



Widerlageransichten Fasanenstrasse



Widerlageransicht Süd



Widerlageransicht Nord

Umgebungsplan

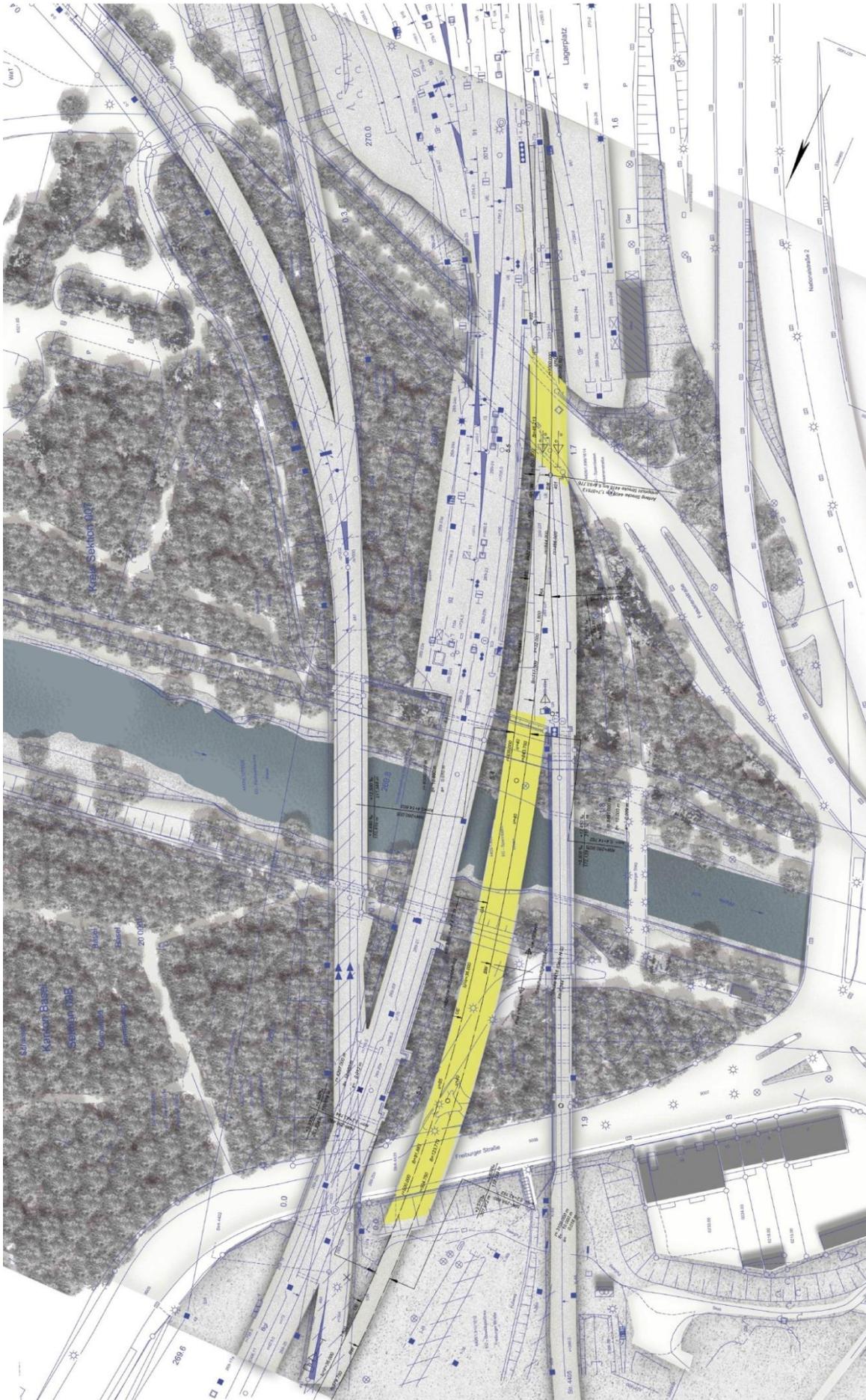


Visualisierung

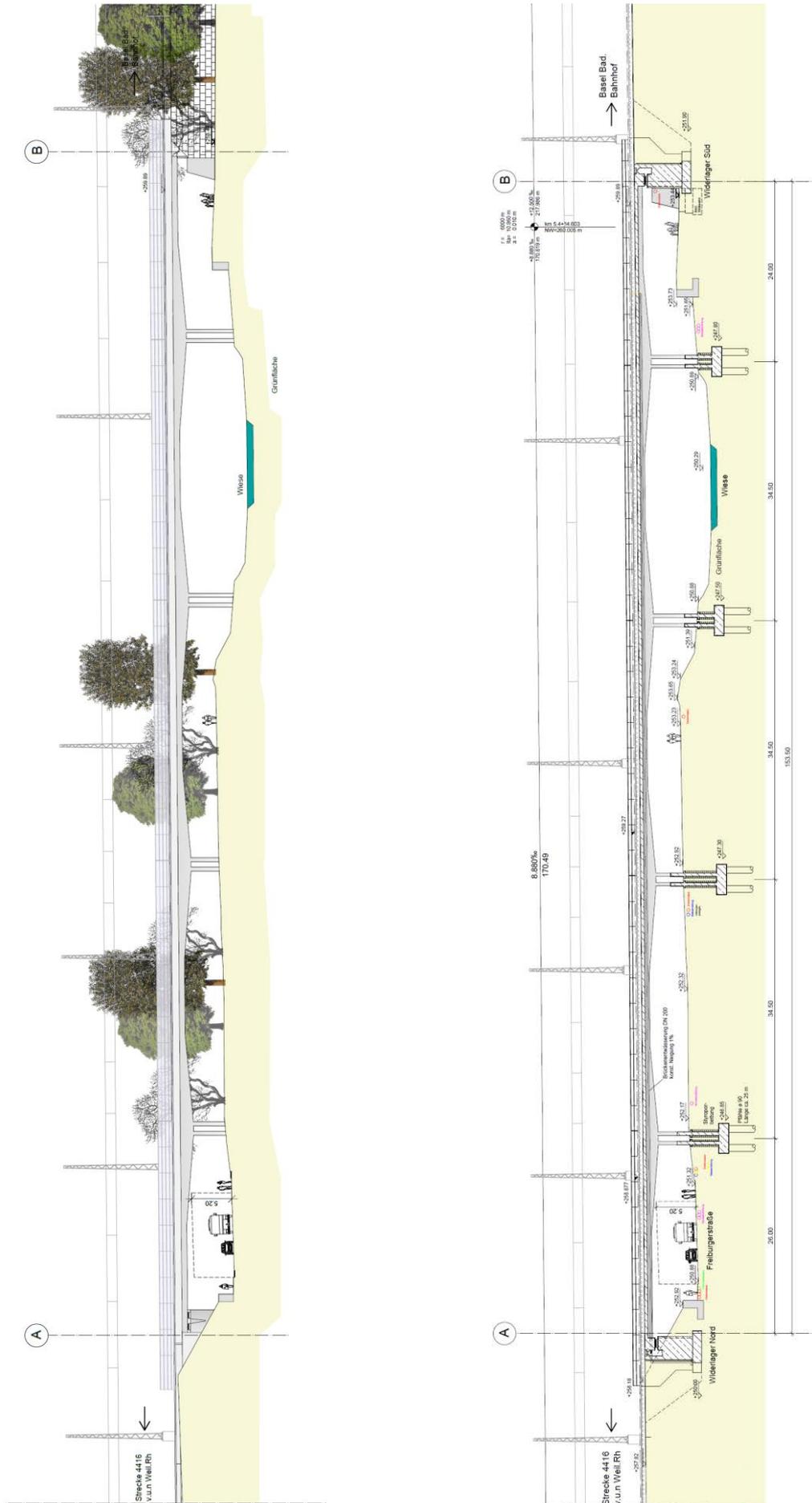


Projekt	<i>prägnant</i>
Verfasser	Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart Dissing + Weitling, Kopenhagen Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich
Bewertung	2. Rang / 2. Preis

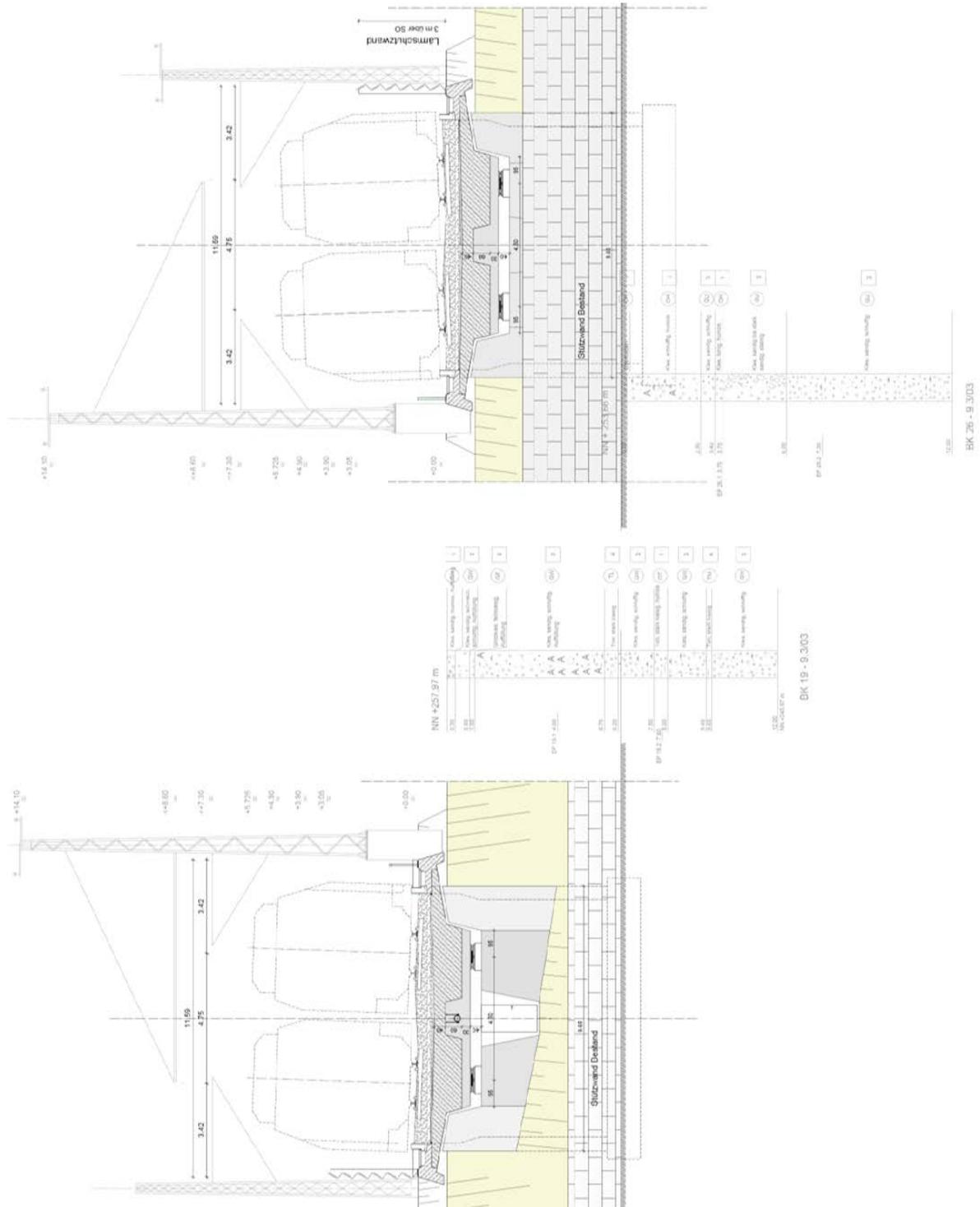
Lageplan



Brückenansicht und Längsschnitt, Wiesequerung



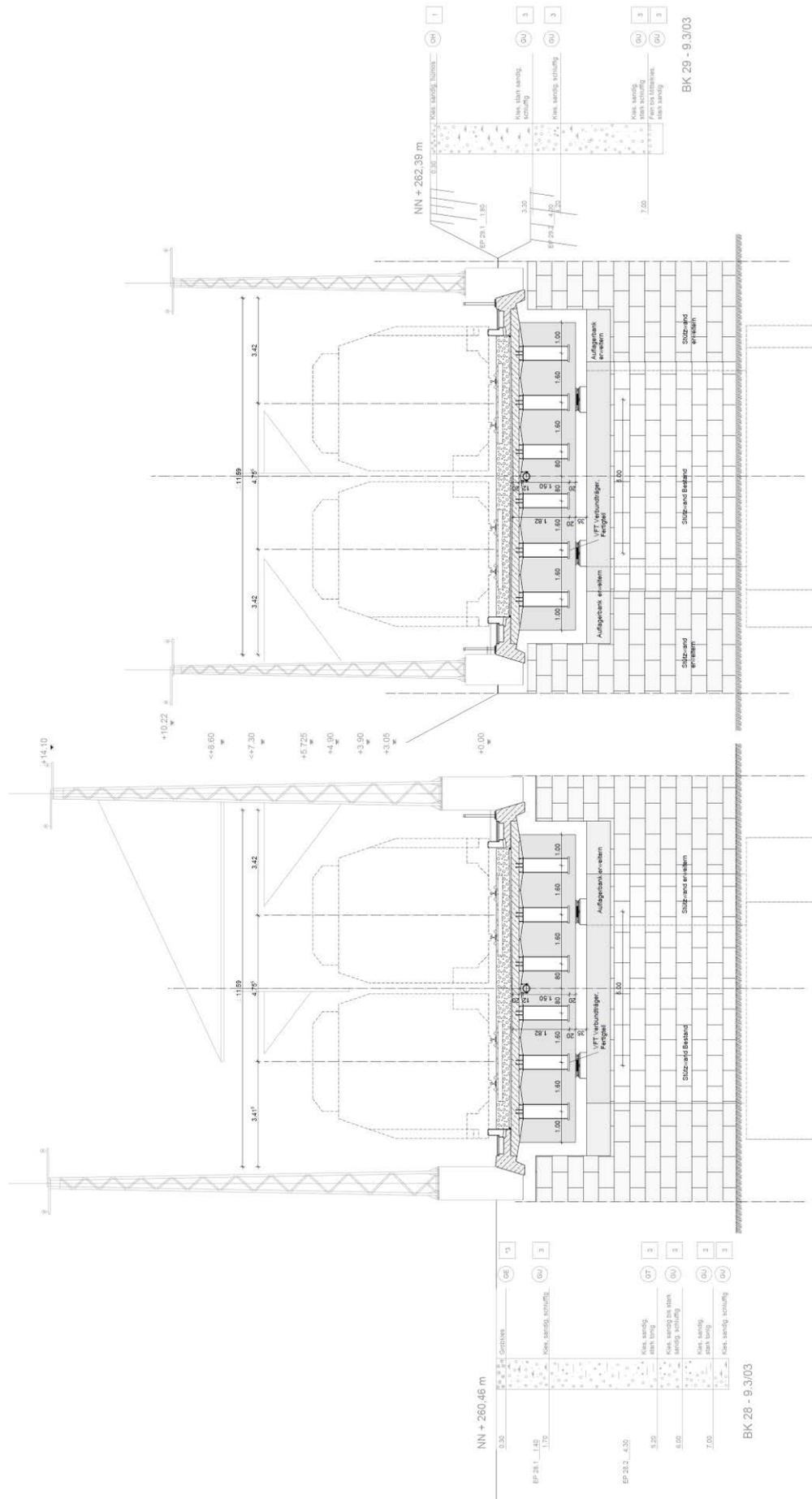
Widerlageransichten Wiesequerung



Regelquerschnitt (Widerlageransicht Süd)

Regelquerschnitt (Widerlageransicht Nord)

Widerlageransichten Fasanenstrasse



Regelquerschnitt (Widerlageransicht Süd)

Regelquerschnitt (Widerlageransicht Nord)

Umgebungsplan



Visualisierung

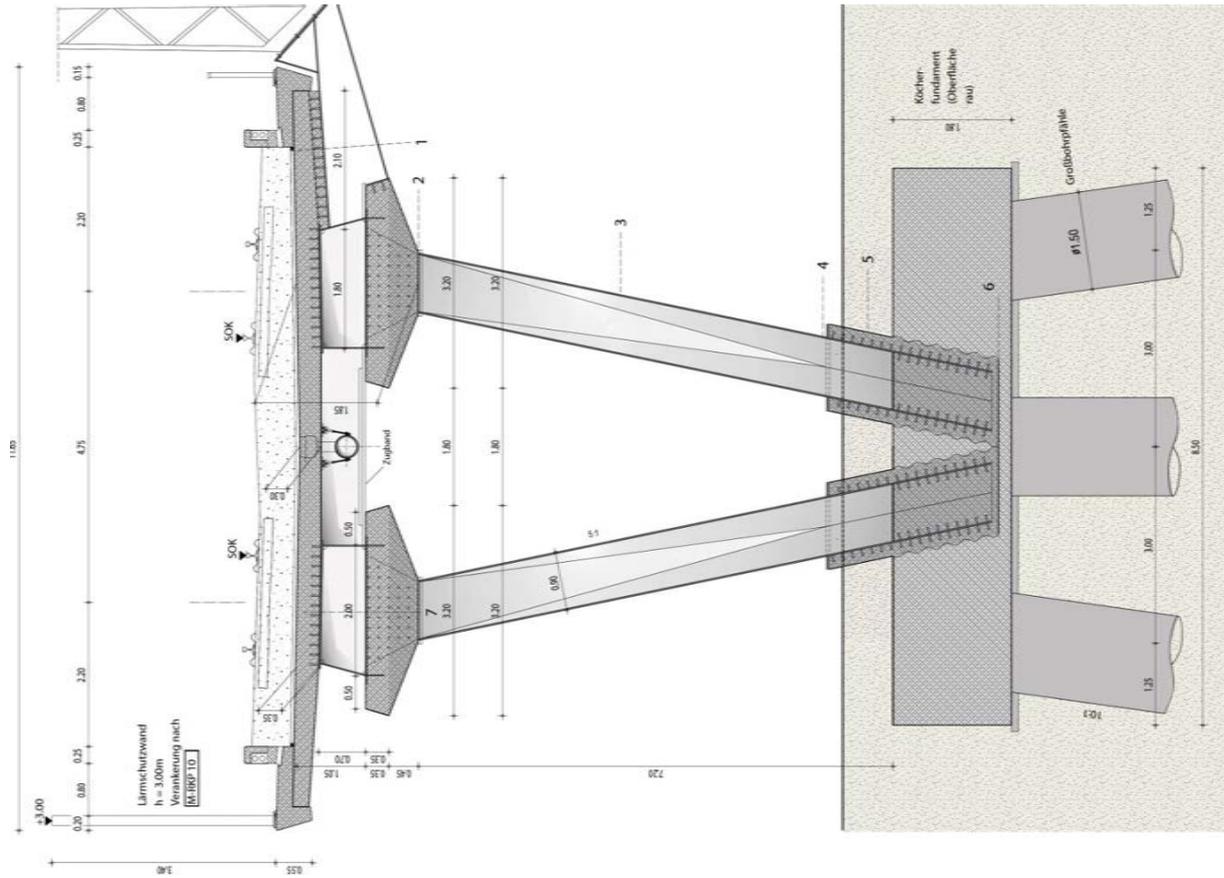


Projekt	<i>Wiesenband</i>
Verfasser	Leonhardt, Andrä und Partner, Stuttgart gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Berlin Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

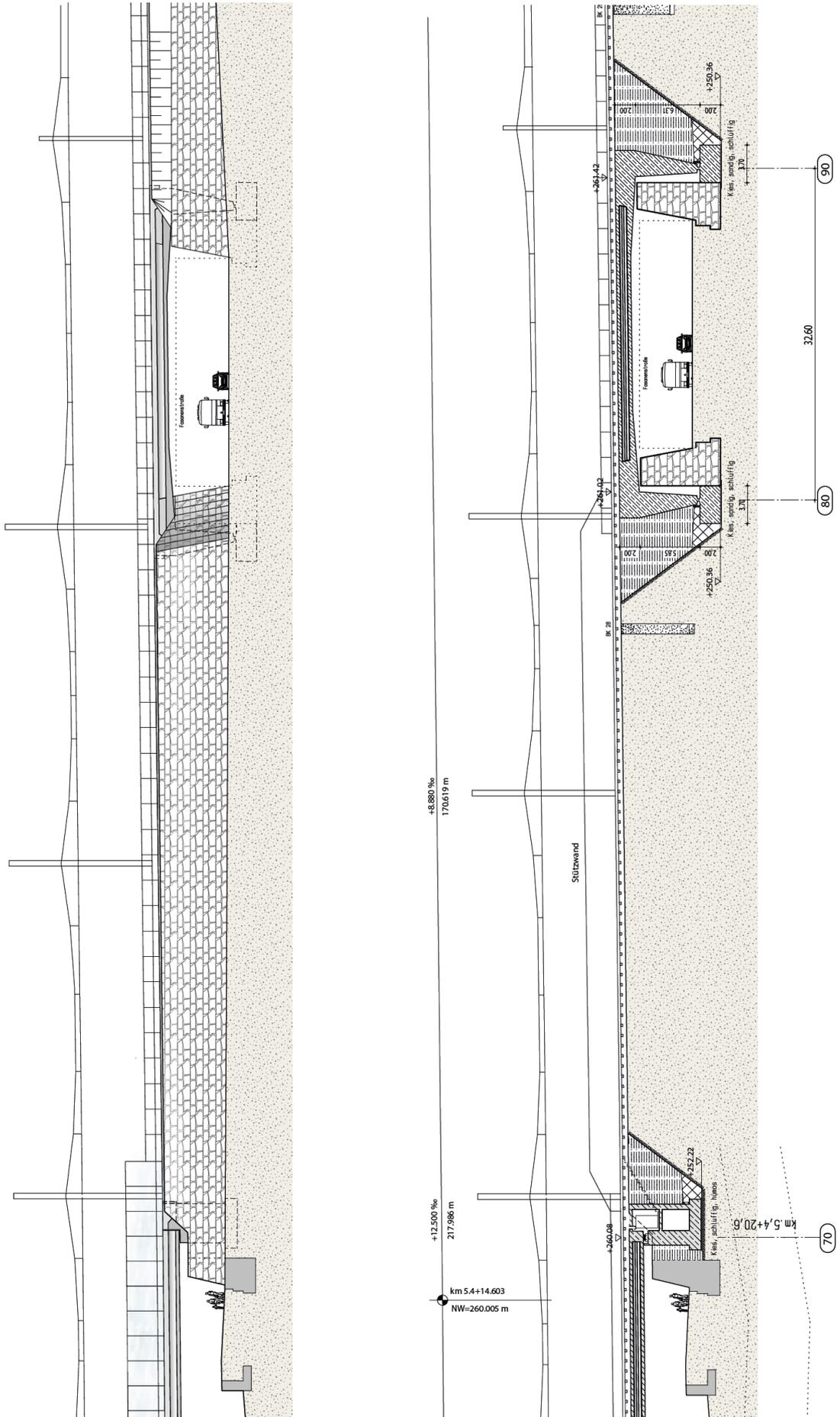
Lageplan



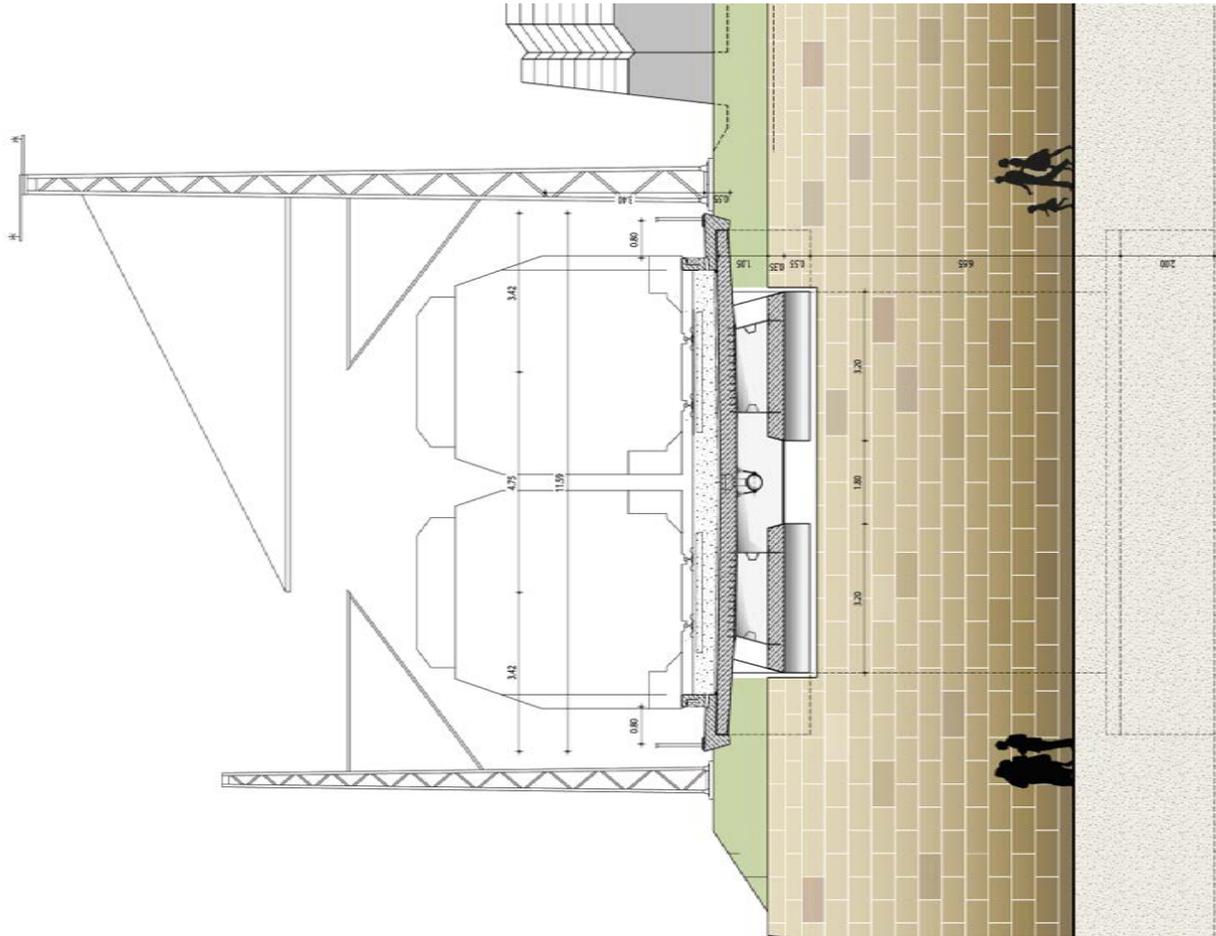
Regelquerschnitt



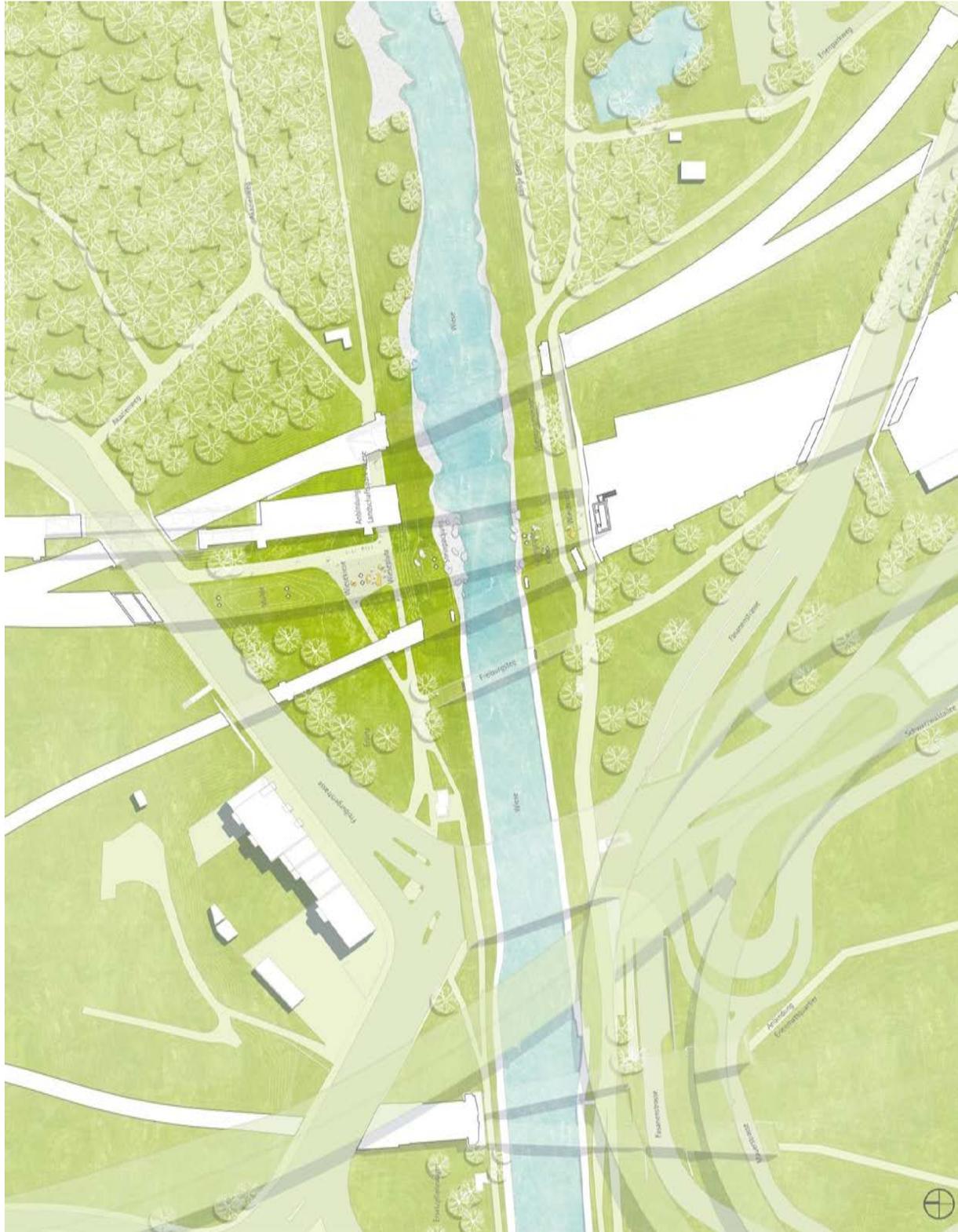
Brückenansicht und Längsschnitt, Fasanenstrasse



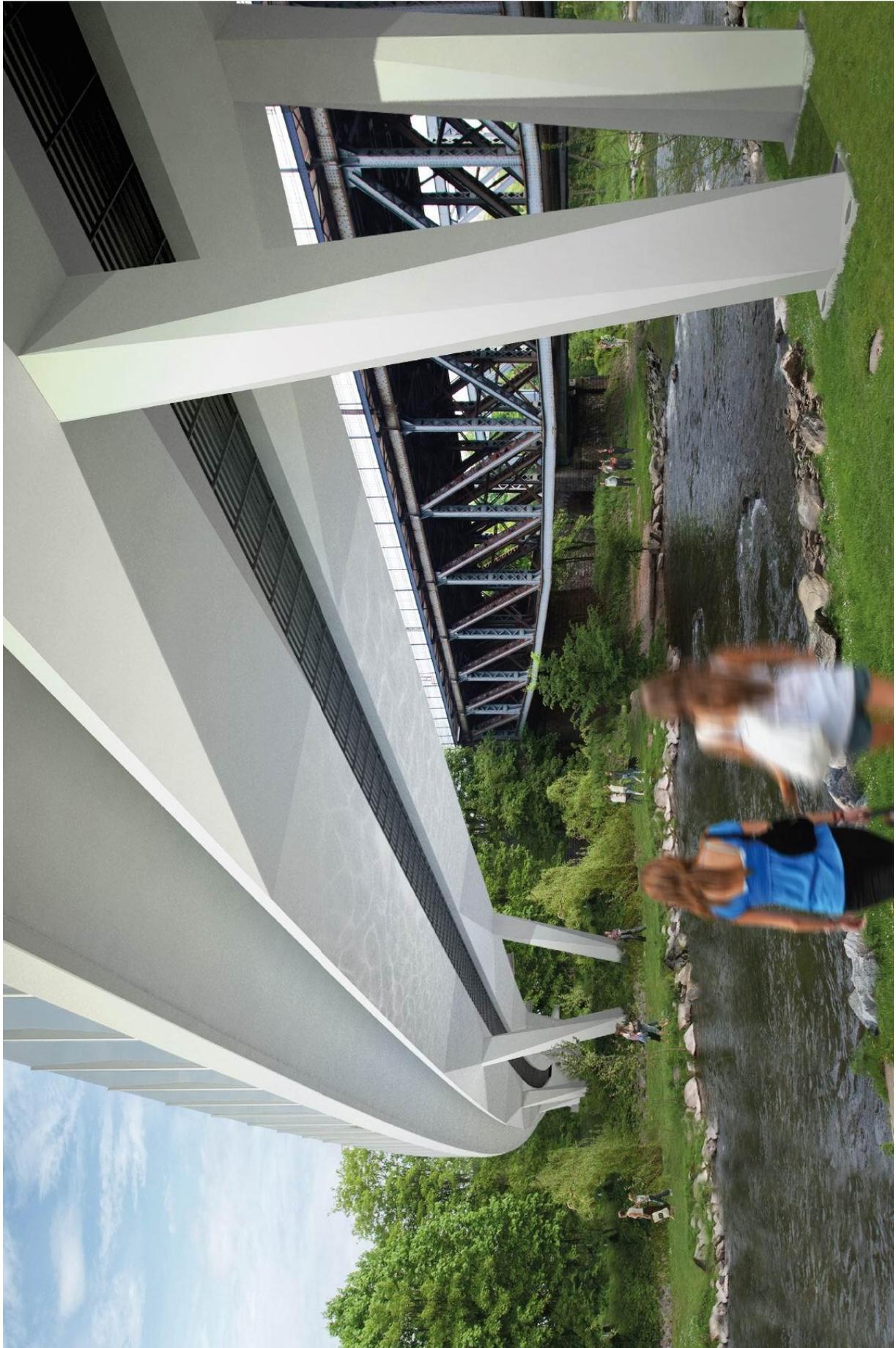
Widerlageransichten Fasanenstrasse



Umgebungsplan

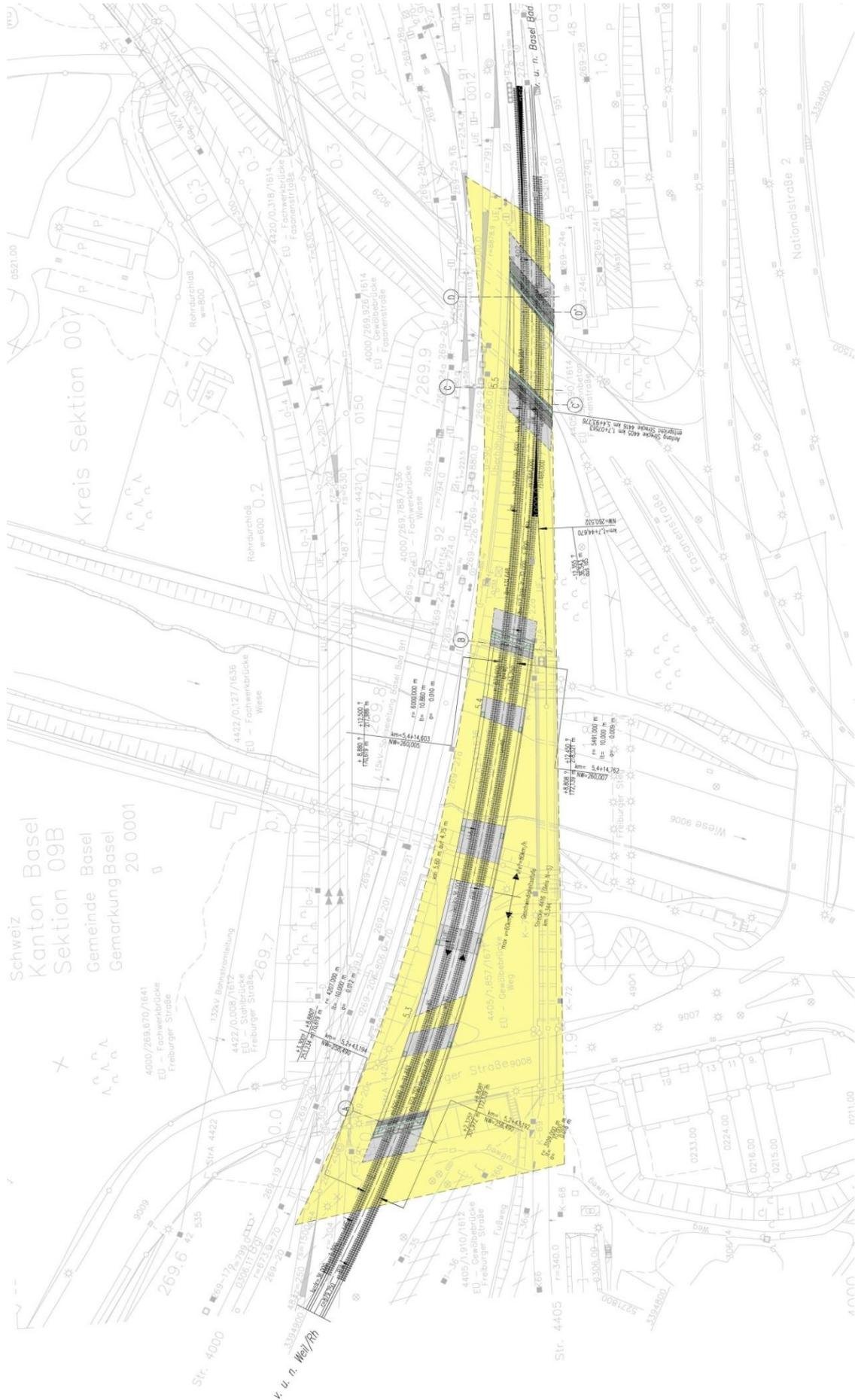


Visualisierung

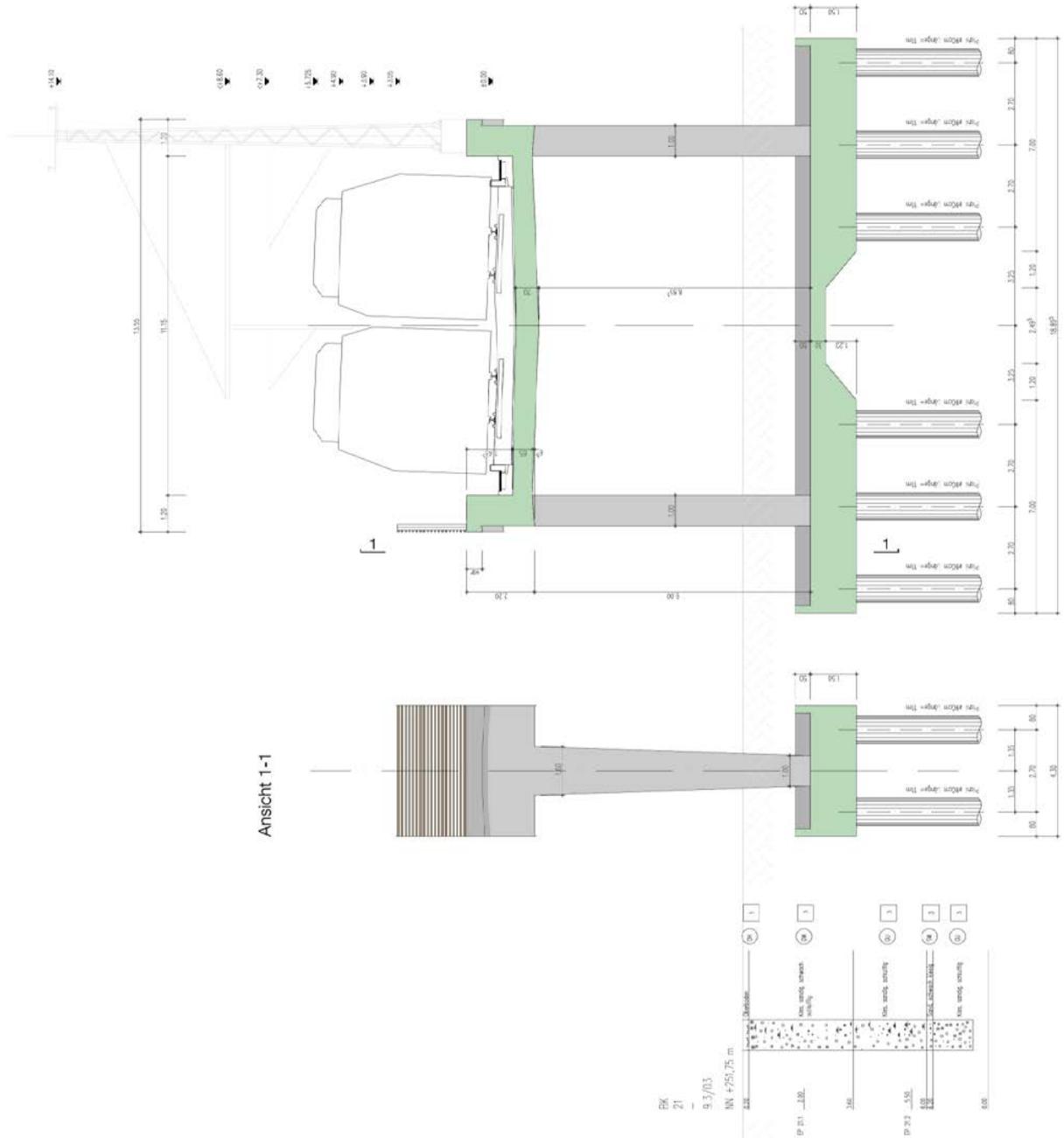


Projekt	<i>Quattroporte</i>
Verfasser	Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel Miller & Maranta AG, Basel Dominique Schnetzer, Hölstein

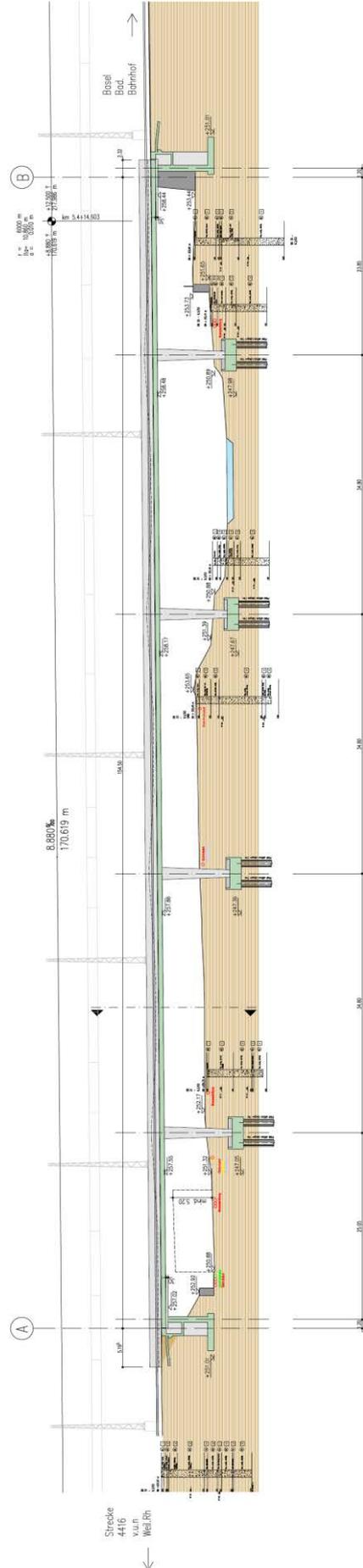
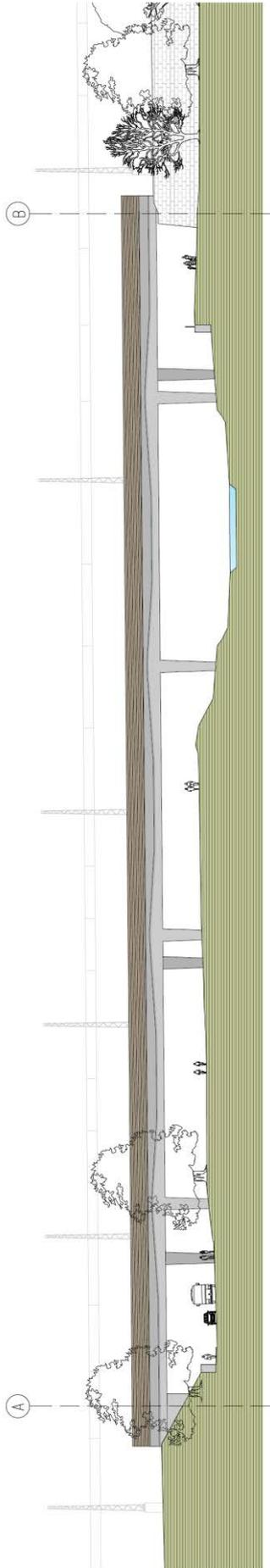
Lageplan



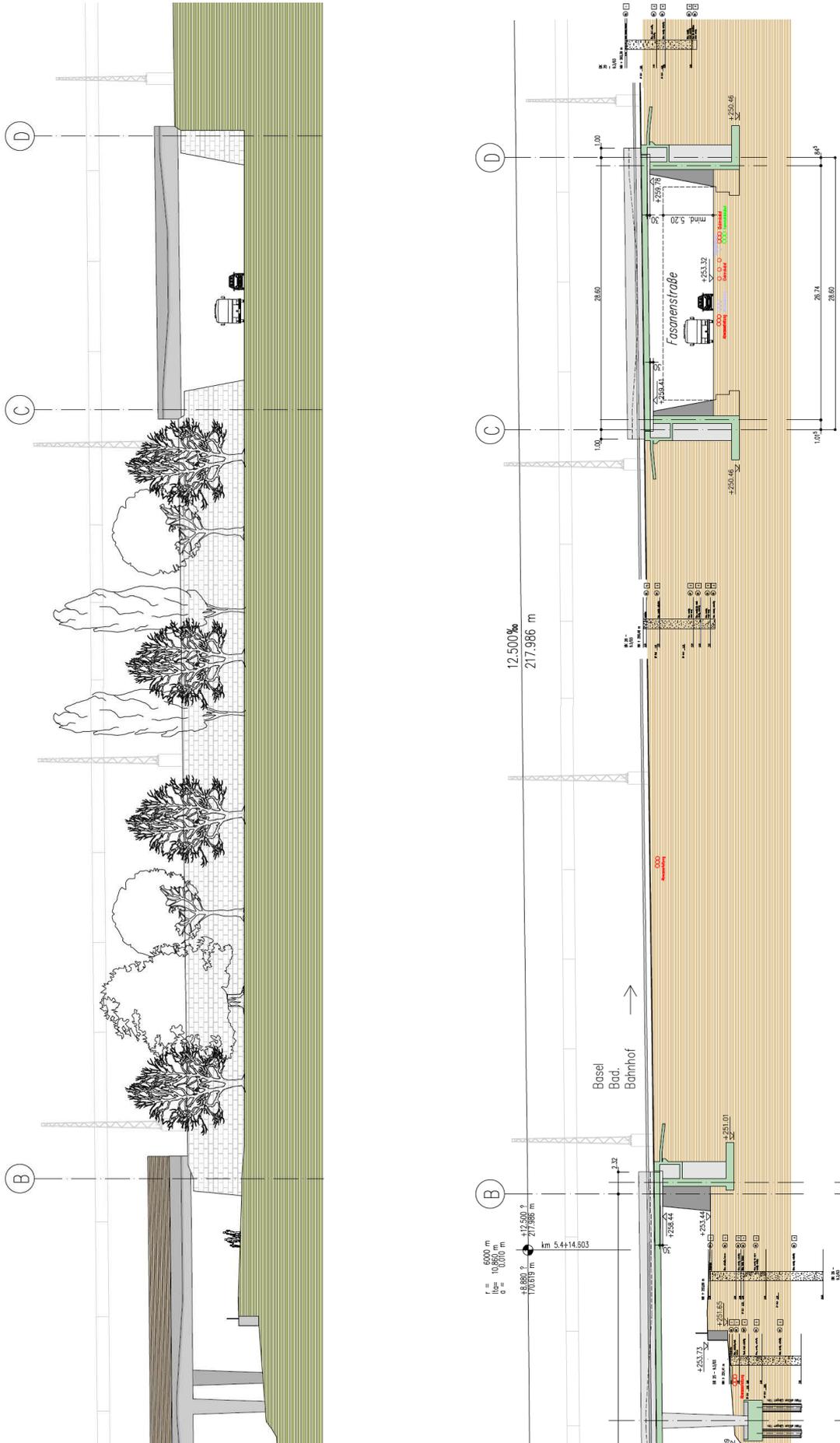
Regelquerschnitt



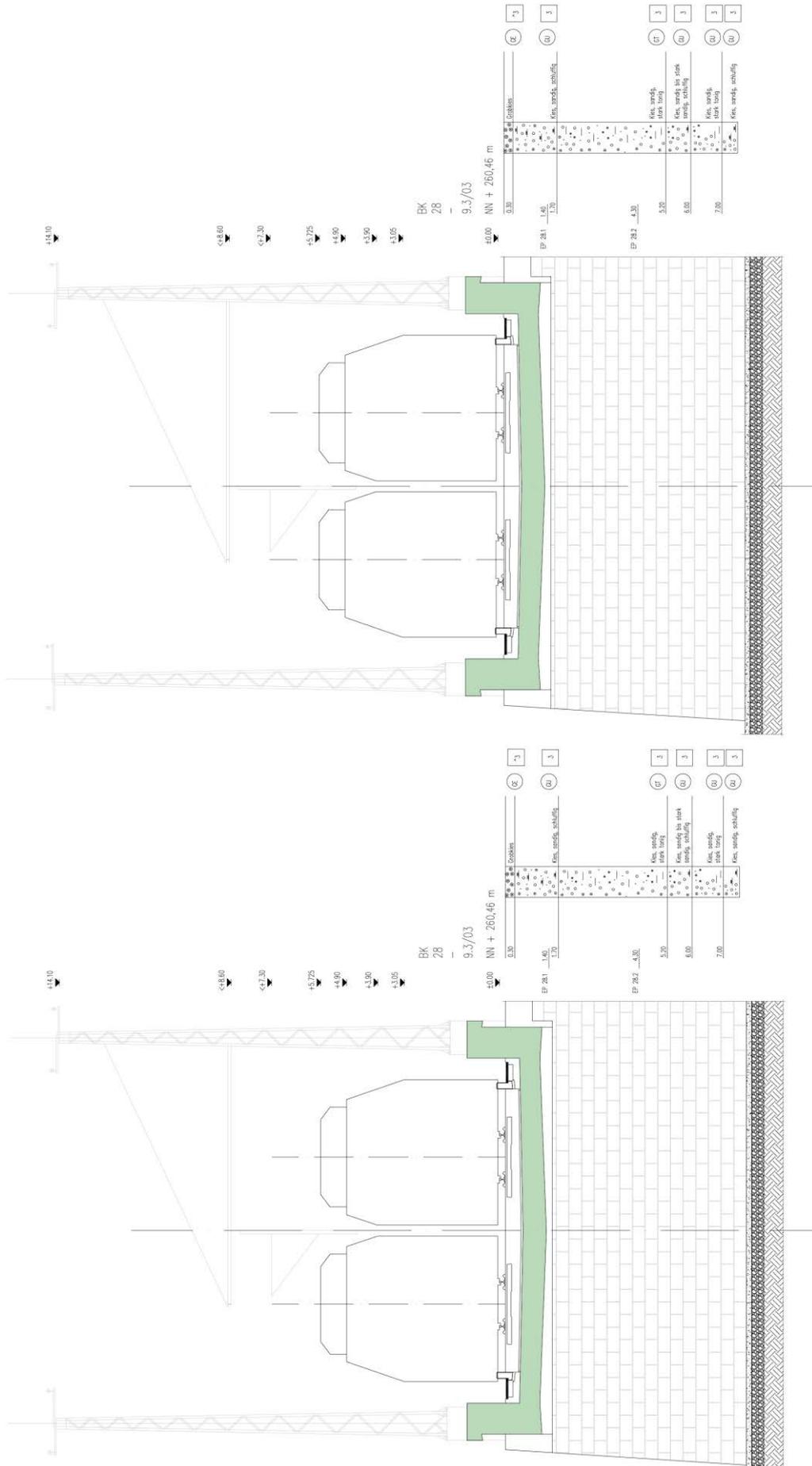
Brückenansicht und Längsschnitt, Wiesequerung



Brückenansicht und Längsschnitt, Fasanenstrasse



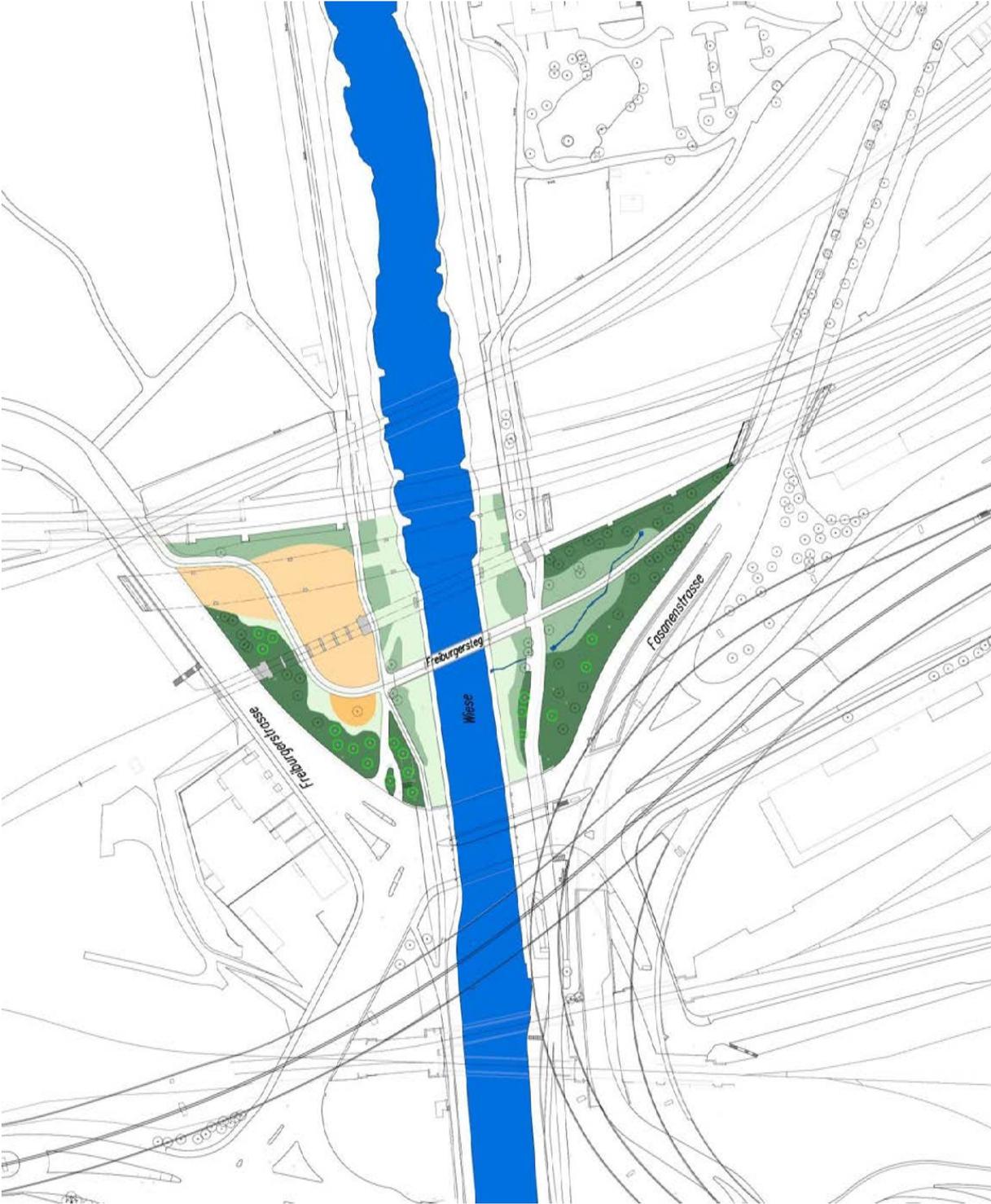
Widerlageransichten Fasanenstrasse



Regelquerschnitt (Widerlageransicht Süd)

Regelquerschnitt (Widerlageransicht Nord)

Umgebungsplan



Visualisierung

