

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 13: ZH, Neubau 4,5-Zimmer 1700.-

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.12.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



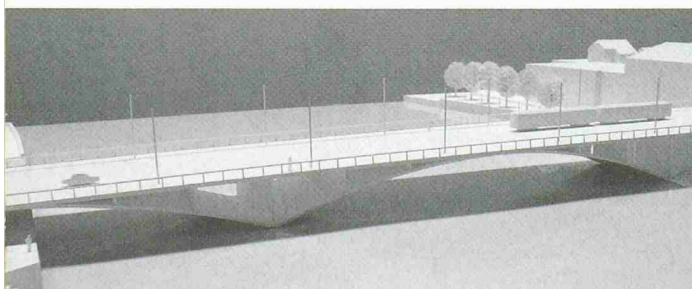
**Blick unter die Hauptbrücke und auf den angehängten Fussgängersteg. Dieser verbindet die tiefer liegenden Uferwege (1. Rang, Projekt Quadral, Bänziger + Bacchetta + Fehlmann)**



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



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



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

## Rötibrücke, Solothurn

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

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

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

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

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

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

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

### Rangierung

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

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

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

### Beurteilungsgremium

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

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

\* Gesamtkosten / Qualitätswert