

„Bypass“-Brücken zur Voest-

AUSLOBER

ASFINAG Bau Management GmbH im Vollmachtsnamen der ASFINAG, 1030 Wien

VERFAHRENSORGANISATION

Arch, DI Helmut Kunze, 1190 Wien

Wolfgang Holzer

GEGENSTAND DES WETTBEWERBES

Erlangung von Entwurfskonzepten für die „Bypass“-Brücken als Ergänzung zur bestehenden Voest-Brücke über die Donau im Zuge der A 7 Mühlkreisautobahn.

ART DES WETTBEWERBES

EU-weiter, offener, einstufiger anonymer Realisierungswettbewerb mit anschließendem Verhandlungsverfahren.

BEURTEILUNGSKRITERIEN

Gestaltqualität; Funktionalität; Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit.

BETEILIGUNG

17 Projekte

PREISGERICHTSSITZUNG

12. März 2014

PREISGERICHT

DI Erhard Kargel (Vorsitzender), Jürg Conzett Dipl. Bau-Ing, ETH/SIA (stv. Vorsitzender), DI Anna Detzlhofer (Schriftführerin; Gestaltungsbeirat ASFINAG), DI Alexander Walcher (ASFINAG), DI Gunter Amesberger (Magistrat Linz, Direktor der Stadtentwicklung), DI Markus Schneider (ÖAMTC), DI Martin Wögerer (OÖ LReg., Abt. Brücken- und Tunnelbau)

VORPRÜFUNG

Arch, DI Helmut Kunze, Wolfgang Holzer, ASFINAG: Ing. Leopold Lechner (Projektleiter), Ing. Christoph Starzengruber (Techniker / Projektleiter Stv.), DI Norbert Baumberger (Abt. Planung), DI Michael Kleiser (Experte Brückenbau), Thomas Mitterdorfer (Autobahnmeister ABM Ansfelden), Gottfried Lederhilger (Straßenerhaltung), Ing. Robert Ritzberger (Erhaltungsmanagement), Ing. Martin Wittig (Erhaltungsmanagement), Ing. Patrick Naderhirn (Erhaltungsmanagement), DI Mag. Martin Schnellmann (Abt. Bau), Ing. Josef Reischl (Abt. Bau)

PREISGELDER

1. Preis: € 23.000,-

2. Preis: € 20.000,-

3. Preis: € 17.000,-

Drei Anerkennungen: je € 7.000,-

Beurteilung:

Zu Beginn findet ein Informationsrundgang statt; anschließend werden die Ergebnisse der technisch-wirtschaftlichen und allgemeinen Vorprüfung vorgetragen. Der Vorsitzende ruft sodann die Beurteilungskriterien in Erinnerung. In den Beurteilungsrundgängen sollen die Projekte einer tieferen Betrachtung unterzogen und diskutiert werden, sodass jeder Preisrichter sein Stimmverhalten in Kenntnis der Beurteilungskriterien und ihrer Wertigkeiten sowie der Stärken und Schwächen eines Projektes ausrichten kann.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden wird übereingekommen, dass im 1. Beurteilungsrundgang alle Projekte in der Beurteilung verbleiben, für die mindestens ein Preisrichter stimmt; ausgeschieden, und zwar einstimmig, sollen solche Projekte werden, in denen das Preisgericht keine umsetzbaren Ergebnisse in der Auseinandersetzung mit den Aspekten Gestaltung und Konstruktion und deren Verknüpfung zu einem Gesamtkonzept, das in seiner Wertigkeit der Aufgabenstellung entspricht, machbar und sinnhaft erkennen kann. Im 1. Beurteilungsrundgang werden die sieben Projekte 2, 3, 5, 8, 10,

brücke – A 7, Linz, OÖ

16 und 17 ausgeschieden, somit verbleiben die zehn Projekte 1, 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14 und 15 in der Wertung. Die in der Beurteilung verbliebenen Projekt werden nun nach den Typologien – Schrägseilbrücken: 4, 11, 12, 13, 15, konventionelle Lösungen: 6, 7, 9, 14, Sonderlösungen: 1 – in einem 2. Beurteilungsrundgang vergleichend diskutiert. Im 2. Beurteilungsrundgang ist für den Verbleib von Projekten in der Beurteilung eine einfache Mehrheit erforderlich. Die verbliebenen Projekte werden vor den Abstimmungen vergleichend einander gegenübergestellt und ausführlich auf ihre Stärken und Schwächen hin analysiert. Die Abstimmungsergebnisse im 2. Beurteilungsrundgang lauten: Projekt 1 (0:7) ausgeschieden, 4 (7:0) verbleibt in der Beurteilung, 6 (7:0) verbleibt, 7 (0:7) ausgeschieden, 9 (0:7) ausgeschieden, 11 (6:1) verbleibt, 12 (7:0) verbleibt, 13 (5:2) verbleibt, 14 (1:6) ausgeschieden, 15 (0:7) ausgeschieden. Somit verbleiben die fünf Projekte 4, 6, 11, 12 und 13 in der Bewertung.

Nachdem sich die Preisrichter einzeln mit den verbliebenen Projekten befasst haben, werden die Projekte nach dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit diskutiert; dabei werden die Vorprüfungsergebnisse hinsichtlich Überprüfung der angegebenen Kostenschätzung auf Plausibilität erläutert. Als Ergebnis dieser Diskussion wird festgestellt, dass alle verbliebenen Projekte die in den Beurteilungskriterien angeführten Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit erfüllen.

Es wird übereingekommen, im 3. Beurteilungsrundgang ebenfalls mit einfacher Mehrheit zu entscheiden, welchen Projekten Preise zuzuerkennen sind. Die Abstimmungsergebnisse lauten: Projekt 4 (7:0) für Preisgruppe, 6 (7:0) für Preisgruppe, 11 (0:7) für Anerkennung, 12 (7:0) für Preisgruppe, 13 (0:7) für Anerkennung. Somit sind die drei Projekte 4, 6 und 13 für die Zuerkennung eines Preises ermittelt.

Der Vorsitzende schlägt nunmehr vor, die für die Preisgruppe bestimmten drei Projekte durch die Preisrichter einzeln und jeder für sich, unter Berücksichtigung der Beurteilungskriterien des Auslobungstextes und deren Bedeutung nach ihrer Reihenfolge zu beurteilen und diesen Bewertungen in Punktezuweisungen Ausdruck zu verleihen; dabei sind durch jeden Preisrichter 3, 2 und 1 Punkt zu vergeben. Die Punktezuweisungen lauten: Projekt 4: 17 Punkte, 6: 14 Punkte, 12: 11 Punkte. Es wird jedoch übereingekommen, zur Bestätigung dieses Ergebnisses über jedes der Projekte abzustimmen. Es gilt weiterhin die einfache Mehrheit. Die Abstimmungen ergeben:

3. Preis: Projekt 12, 7:0

2. Preis: Projekt 6, 5:2

1. Preis: Projekt 4, 6:1

Laut Auslobung sind drei Anerkennungen, davon eine als Nachrücker für die Preisgruppe, sowie eine Wettbewerbsarbeit als Nachrücker für die Anerkennungen zu bestimmen. Es wird übereingekommen, das für eine Anerkennung noch fehlende Projekt sowie den Nachrücker aus der Gruppe der im 2. Beurteilungsrundgang ausgeschiedenen Projekte zu bestimmen. Es wird über folgende Anträge abgestimmt:

Anerkennung: Projekt 15, 7:0

Nachrücker für die Anerkennungen: Projekt 11, 6:1

Abschließend werden die Verfasserkuverts geöffnet, und die Anonymität wird aufgehoben.

Verfasserliste:

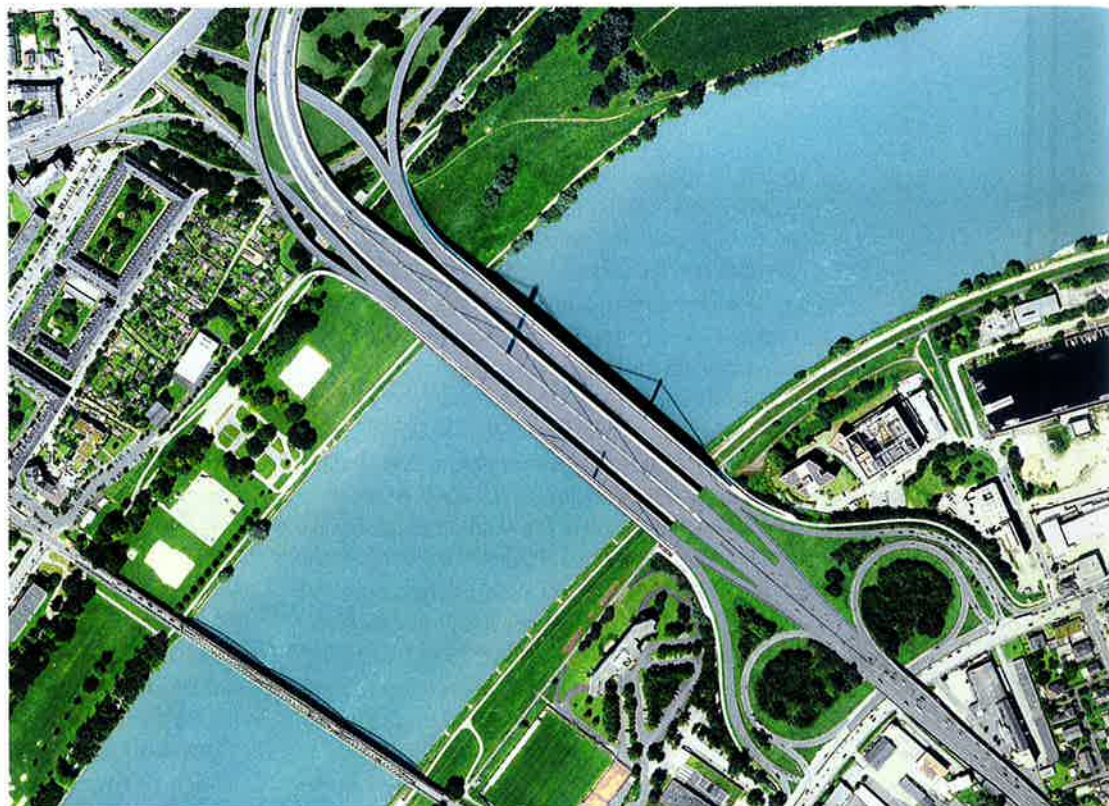
Projekt 1: Rinderer & Partner ZT KG, 8010 Graz, Wörle Sparowitz Ingenieure ZT GmbH, 8020 Graz, Ernst Giselbrecht + Partner Architektur ZT GmbH, 8010 Graz • Projekt 2: Öhlinger + Partner Ingenieure ZT-Ges.m.b.H., 1030 Wien, Ponting interirski biro d.o.o., 2000 Maribor/SI, Arch. DI Johannes M. Zeininger, 1070 Wien • Projekt 3: Thomas Lorenz ZT GmbH, 8010 Graz, Arch. DI Helga Flotzinger, Arch. DI Clemens Bortolotti, 6020 Innsbruck, ZSZ Ingenieure ZT GesmbH, 6020 Innsbruck • Projekt 4: Bernard Ingenieure ZT GmbH, 6060 Hall in Tirol, RWT plus ZT GmbH, 1010 Wien, SOLID architecture ZT GmbH, 1050 Wien • Projekt 5: Kppk ZT GmbH, 1070 Wien, HOLODECK Architects ZT GmbH, 1010 Wien, BACKBONE ZT GmbH, 1220 Wien • Projekt 6: schlaich bergemann und partner sbp gmbh, 70197 Stuttgart/D, Dissing+ Weitling, 1420 Kobenhavn K/DK, Baumann + Obholzer ZT GmbH, 6020 Innsbruck • Projekt 7: FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH, 1140 Wien • Projekt 8: Mayer Ingenieurleistungen ZT GmbH, 1130 Wien, Ebner ZT GmbH, 6020 Innsbruck, ste.p Ingenieurbüro ZT-GmbH, 1040 Wien • Projekt 9: Leonhardt, Andrä & Partner Beratende Ingenieure VBI AG, 70469 Stuttgart/D, Schimetta Consult ZT Ges.m.b.H., 4020 Linz • Projekt 10: PCD ZT-GmbH, 1130 Wien, IBBS ZT-GmbH, 1070 Wien, AGU Architektengruppe U-Bahn ZT-Ges.m.b.H., 1030 Wien • Projekt 11: SBV ZT GmbH, 5020 Salzburg, tragwerkstatt ZT GmbH, 5020 Salzburg • Projekt 12: SSF Ingenieure AG, 80807 München/D, Quist Wintermans Architekten, 3016 DJ Rotterdam/NL • Projekt 13: KMP ZT-GmbH, 4040 Linz • Projekt 14: Boll und Partner Beratende Ingenieure VBI Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG, 70180 Stuttgart/D, ATP sphere GmbH, 6020 Innsbruck • Projekt 15: König und Heunisch Planungsgesellschaft mbH Leipzig, 04109 Leipzig/D, IKK Kaufmann-Kribernegg ZT GmbH, 8044 Graz • Projekt 16: SDO ZT GmbH, 8010 Graz • Projekt 17: Werner Consult ZT GmbH, 1200 Wien, Ingenieurteam Bergmeister GmbH, 39040 Vahrn (BZ)/I

Bernard Ingenieure, RWT plus, SOLID architecture

Hall in Tirol / Wien

1. Rang

Projekt Nr. 4



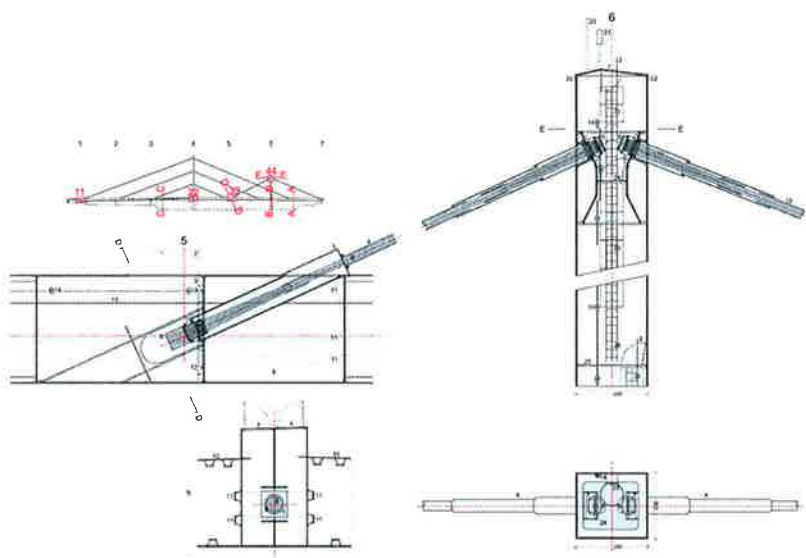
Projektbeurteilung:

In dieser Arbeit wird vorgeschlagen, die beiden Bypass-Brücken, in Analogie zur Hauptbrücke, als Schrägseilbrücken zu konzipieren, deren Pylonen allerdings, jeweils an die rechte Stromseite verlegt, exzentrisch zu setzen, und die Brücken von ihnen aus mit jeweils einer Seilverspannung, über die wegen des freizuhaltenen Schifffahrtsbereichs dort größeren Spannweiten, abzuhängen. Im stromseitig linken Bereich werden in Entsprechung zu den bereits bestehenden Pfeilern für die Hauptbrücke neue Pfeiler für die Unterstützung der Bypass-Brücken gesetzt. Aus diesen Stützweiten ist die durchgehend gleichbleibende Konstruktionshöhe des

Hohlkastens bemessen; der in Anbetracht der größeren Spannweiten beiderseits der neuen Pylonen erforderliche höhere Querschnitt ist über das Fahrbahnniveau hochgezogen, sodass dort eine Trennung zwischen Fahrbahnen und Geh- und Radwegen entsteht: Diese Disposition wird im Preisgericht als gut durchdacht hervorgehoben.

Die Pylonen für die beiden Bypass-Brücken sind dem statischen Erfordernis gemäß niedriger dimensioniert, sodass insgesamt ein Erscheinungsbild entsteht, in dem einerseits der Unterschied zwischen Hauptbrücke und Bypass-Brücken in ihren Funktionen ablesbar ist, und gleichzeitig dem Autofahrer, der die Brücke passiert, in der Abfolge der alten und neuen Pylonen und Abspannungen eine anregende, einprägsame Raumerfahrung geboten wird. Für die Bypass-Brücken sind Hohlkastenkonstruktionen vorgesehen. Die sichtbar in gleicher Dimension durchgehende Konstruktionshöhe wirkt gegenüber der Dynamik der unterschiedlich dimensionierten Schrägseilkonstruktionen optisch „stabilisierend“ und trägt dazu bei, dass insgesamt ein vielgestaltiger aber harmonischer Erlebnisbereich entsteht.

Im Preisgericht wird die sehr disziplinierte konstruktive Durcharbeitung des Vorschlags gewürdigt. Der Vorschlag ist trotz der in den Unterlagen angegebenen hohen Herstellungskosten, welche als nicht plausibel eingeschätzt werden, nach Überprüfung unter Einhaltung des Gebots der Wirtschaftlichkeit machbar. Das Preisgericht erkennt dieser Arbeit eine herausragende Qualität zu und würdigt dies mit der Zuerkennung des 1. Preises.



- 1 Elektroabfänger
- 2 Abnehmbare Ausfallgitter
- 3 Stahlgeländer mit Fallschutzschiene
- 4 Schutzrohr
- 5 Abdeckung
- 6 Lützen
- 7 Ackerplatte

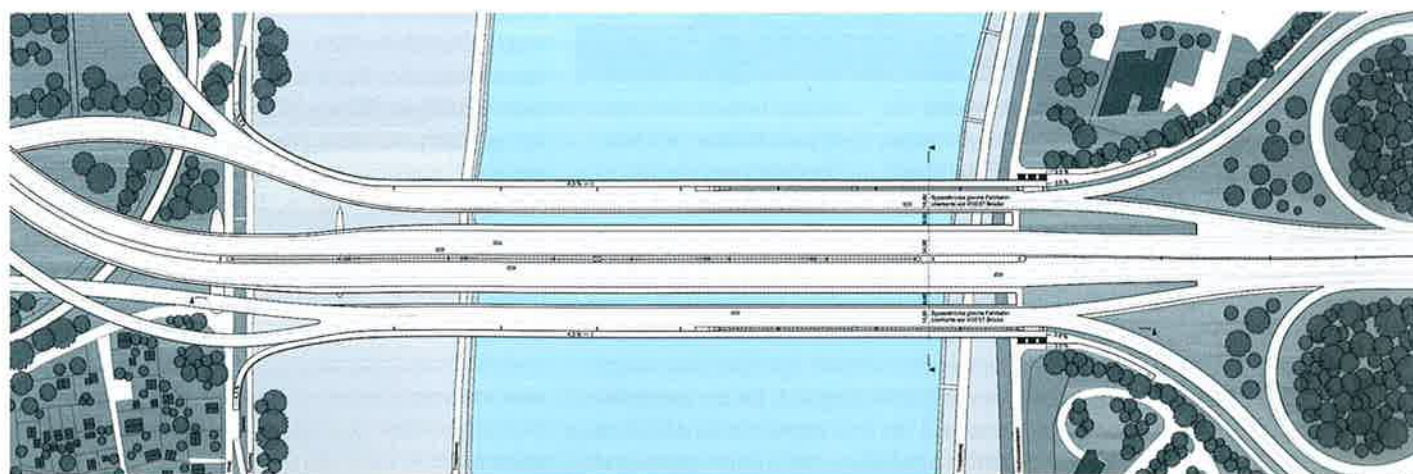
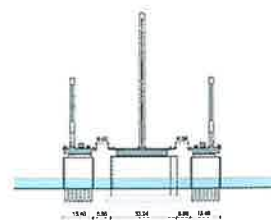
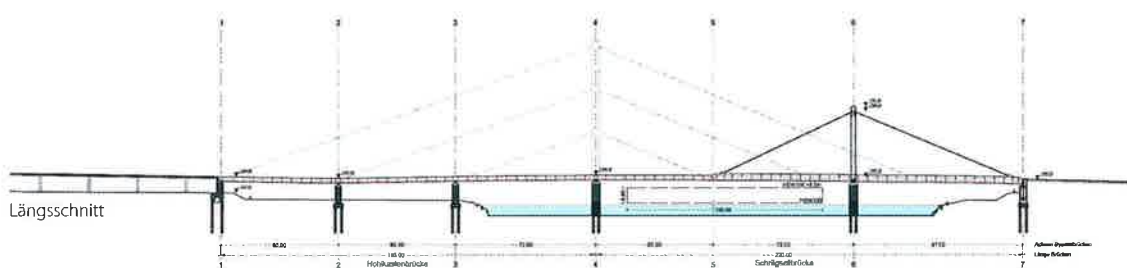
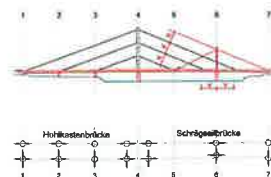
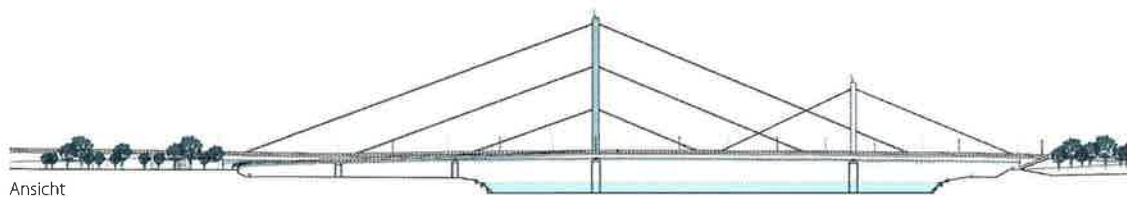
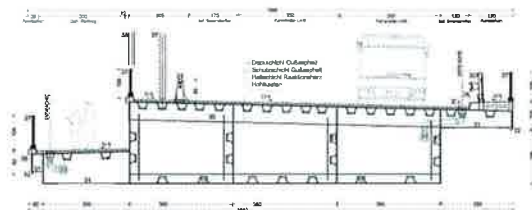
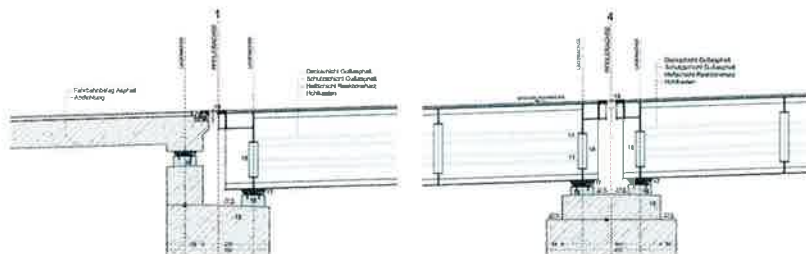
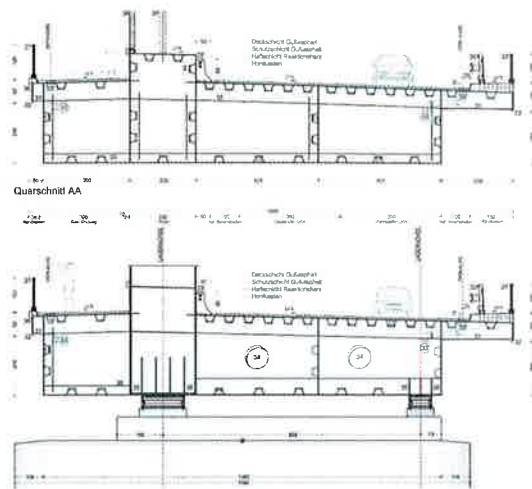
- 8 Ankerkopf
- 9 Hohlkästen
- 10 Fahrbahnblech
- 11 Längsriegeln
- 12 Stromanschluss
- 13 Schalter
- 14 Beleuchtung

- 15 Auflagerbock
- 16 Lagersockel
- 17 Kalkfuge
- 18 Zugang Hohlkasten
- 19 Fahrbahnübergang
- 20 Blitzschutzanlage
- 21 Signaltafel

- 22 Stützungen/Lehnen für Inspektion
- 23 Stützgerüst mit Rückschutz und Fallschutzschiene
- 24 Wartungspodest
- 25 Zuschwingsplatte abh. 10m
- 26 Stahlgeländer vernald
- 27 Riegelanker Typ F-Stahl gem. RVS 18 04 21 s=92,0m

- 28 Rückhaltesystem z.B.: DELTABLOC DB-Serier 60AS-R Aufhängehöhe 112 m=80cm
- 29 Rückhaltesystem z.B.: DELTABLOC DB-60AS-R Aufhängehöhe 112 m=80cm
- 30 Rückhaltesystem z.B.: VOEST Krambarrier 1 RH2K Aufhängehöhe 12 m=3000 s=127cm
- 31 Verkleidungsteil Zugang für Revision

- 32 Trophäse
- 33 Sammelleitung Ø300mm
- 34 Revolverdruchschlag Ø80cm
- 35 Stahlbleche
- 36 LED Lichtband
- 37 Messbohrloch
- 38 optional Lärmschutzwand, h=4,0m HSA150



Grundriss