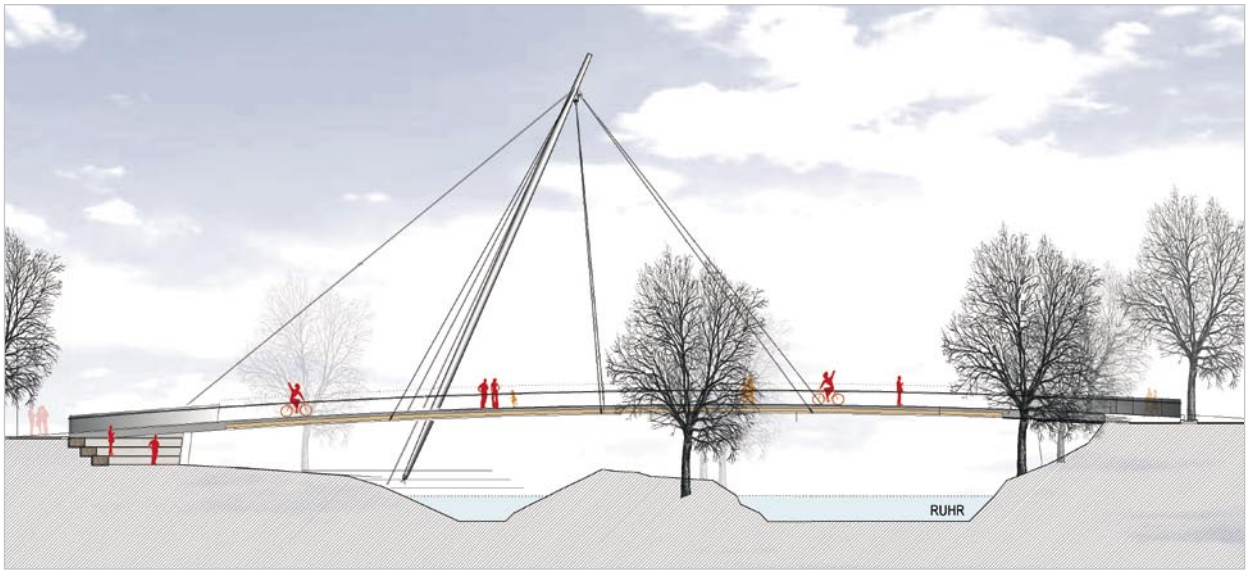
Beiträge zur Stadtentwicklung

Info 21

FUß- UND RADWEGBRÜCKE RUHRSTRAßE/UFERSTRAßE

(BEBAUUNGSPLAN A 67 RUHRSTRAßE) IN ARNSBERG

Dokumentation des Wettbewerbes



stadt arnsberg

Stadt Arnsberg
Planen I Bauen I Wohnen
Stadtentwicklung

IMPRESSUM

Herausgeber:
Stadt Arnsberg
Der Bürgermeister
- Fachbereich Planen I Bauen I Wohnen -

Koordination des Wettbewersverfahrens/
Konzeption, Gestaltung und Satz:
Norbert Post • Hartmut Welters,
Architekten und Stadtplaner BDA/SRL, Dortmund

Fotos:
Archiv Post • Welters, Dortmund
Stadt Arnsberg

Herstellung und Druck:
becker druck, F.W. Becker GmbH, Arnsberg

INHALT

Anlass/Aufgabenstellung	4
Wettbewerbsverfahren	6
Wettbewerbsergebnisse	7
1. Preis	8
2. Preis	10
3. Preis	12
3. Rundgang	14
2. Rundgang	15
1. Rundgang	19

Impressionen aus dem Kolloquium und der Preisverleihung

ANLASS/AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Arnsberg entwickelt im Rahmen des Bebauungsplanes A 67 -Ruhrstraße- ein Plangebiet von insgesamt ca. 3 ha. Das Plangebiet liegt am Fuße der Altstadt an der Ruhrstraße gegenüber der Einmündung der Grimmestraße. Bereits realisiert wurden entlang der Ruhrstraße ein Einkaufszentrum mit Vollsortimenter, Lebensmitteldiscounter und Getränkemarkt. Im Norden bleibt die Feuerwache bestehen, im Osten zur Ruhr soll ein attraktives Wohngebiet mit dem Themenschwerpunkt innovativer Holzbau auf ca. 8.600 qm Fläche entstehen. Ebenfalls realisiert wurde bereits die Renaturierung der südlich angrenzenden »Mengen Wiese«.

Im Rahmen der Neuplanungen sollen auch die Fuß- und Radwegeverbindungen verbessert werden. Die bisherige Barrierewirkung des Gebietes soll aufgehoben werden. Geplant ist ein Anschluss der bestehenden Fußwege vom Schlossberg an die Clemens-August-Straße. Die neue Fuß- und Radwegebrücke über die Ruhr ist ein wichtiger Bestandteil dieser neuen Wegeverbindung und des neuen überregionalen »RuhrtalRadweges«. Die geplante Brücke befindet sich innerhalb eines innerstädtischen Bereiches, der wie kein anderer in Arnsberg für die Wiederentdeckung der Ruhr als Stadtfluss steht. Es handelt sich hier um einen Naherholungsraum, der durch die Renaturierung der Ruhr sowie die wichtigen Rad- und Wanderrouten intensiv genutzt wird. Die Brücke ist somit nicht ausschließlich verbindendes Element sondern soll die Funktionen Aussichtspunkt, Aufenthalt und Landschaftssignet mit der verkehrlichen Funktion verbinden.

Aufgabenstellung und Ziele

Die geplante Fuß- und Radwegebrücke soll den Bereich des Bebauungsplans A 67 am Fuße der Altstadt/des Schlossbergs mit der Rintelen- und Uferstraße am gegenüberliegenden Ruhrufer verbinden und die Ruhr behindertengerecht für Fußgänger und Radfahrer überquerbar machen. Das Brückenbauwerk soll auf der westlichen Ruhrseite nördlich der »Mengen Wiese« beginnen und im Osten der Ruhr in Verlängerung der

Rintelen Straße enden. Die maximal zulässige Steigung betrug aufgrund der Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit 6 %. Es ergab sich eine Gesamtlänge von ca. 60 bis 70 m.
Die erforderliche Spannweite konnte sowohl durch eine Einfeld- wie auch Mehrfeld-Brücke überbrückt werden. Vorstellbar waren damit neben den Widerlagern im Westen und Osten auch ein Brückenpfeiler (zwischen Ruhr und renaturiertem Abfluss).

Die neue Ruhrbrücke sollte eine nutzbare Breite von 3,5 m haben. Ein offener Belag war für die gesamten Bereich denkbar. Zur Tragfähigkeit war eine Belastung mit reinem Fußgängerverkehr anzunehmen (die Belastung z.B. durch kleine Streufahrzeuge sollte möglich sein).

Für die Brücke durfte die untere Mindesthöhe von 191,30 m NN nicht unterschritten werden.

Die Form der Brücke war Teil des Entwurfs. Es wurde kein Material vorgeschrieben, allerdings war der Einsatz von Holz gewünscht, denn die Stadt Arnsberg sieht sich als Stadt des Waldes/ Sauerlandes (siehe unten). Vorraussetzung war aber, dass die Anforderungen an Unterhaltung, Pflege und Witterungsbeständigkeit erfüllt werden.

Das Brückenbauwerk wurde durch folgende Funktionen gekennzeichnet:
- als Aussichtspunkt über die Ruhraue,
- als Landschaftssignet,
- als Teil des Naherholungsbereiches mit hoher Aufenthaltsqualität,
- als Verkehrsbauwerk für Fußgänger und Radfahrer.

Neben der Form der Brücke war die Beleuchtung ein wichtiges Element der Gestaltung. Sie sollte Teil des Entwurfs sein.

Erwartet wurde ein wirtschaftlicher Entwurf in Erstellung und Unterhalt, der gleichwohl einem hohen Gestaltanspruch Rechnung trug. Für die Baukosten wurden 325.000 Euro (ohne Planungskosten) kalkuliert. Diese Kosten waren durch den Wettbewerbsentwurf zwingend einzuhalten und durch eine Kostenschätzung nachzuweisen.

Holznutzung als Leitziel der Stadt Arnsberg
Arnsberg verfügt über ein großes Potenzial an natürlichen Ressourcen. Hierzu zählt insbesondere der Wald, der in Arnsberg fast 63 % der Gesamtfläche der Stadt einnimmt. Um die mit dem Wald zusammenhängenden Möglichkeiten und Entwicklungsoptionen aufzuzeigen, eine Profilierung und Netzwerkbildung für das Cluster »Wald, Forst und Holzwirtschaft« zu erreichen und schließlich im öffentlichen Bewusstsein die Nutzung von Holz als Werkstoff und Energieträger zu schärfen, wurde in Arnsberg die »Initiative Wald & Holz« gegründet. Sie soll das regionale Netzwerk »Forst & Holz Südwestfalen« unterstützen, die Region stärken und helfen die vorhandenen Arbeitsplätze in Arnsberg zu sichern und zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen.

Mit einer verstärkten Nutzung des Rohstoffes Holz wird ein aktiver Beitrag zum Klima- und Umweltschutz geleistet und die nachhaltige Stadtentwicklung in Arnsberg wesentlich unterstützt. In diesem Zusammenhang sei auf die »Charta für Holz« mit dem Ziel einer Steigerung von Häusern oder Bauwerken in Holzbauweise hingewiesen. Daher soll auch bei den Planungen im Rahmen des »Wettbewerbes Fuß- und Radwegbrücke Ruhrstraße/Uferstraße« der Baustoff Holz bei der Gestaltung bzw. Materialwahl des Bauwerks besondere Berücksichtigung finden.

WETTBEWERBSVERFAHREN

Auslober
Der Wettbewerb wurde als begrenzt offener Wettbewerb nach RAW von der Stadt Arnsberg ausgelobt. Die Betreuung und Koordination des Verfahrens erfolgte durch Norbert Post • Hartmut Welters, Architekten BDA und Stadtplaner SRL, Dortmund.

Wettbewerbsart und Teilnehmer/innen
Der Wettbewerb wurde als begrenzt offener Wettbewerb nach RAW 2004 mit insgesamt 15 Teilnehmern durchgeführt. Teilnahmeberechtigt waren Bauingenieure, denen eine Arbeitsgemeinschaft mit Architekten empfohlen wurde. Von den 15 Teilnehmern wurden 5 vom Auslober zugeladen. Die anderen 10 Büros wurden aus mehr als 50 Bewerbungen in einem vorgeschalteten kombinierten Auswahl- und Losverfahren bestimmt. Dabei wurden folgende zwei Gruppen gebildet:

- 8 Büros mit Erfahrungen in der Planung und Realisierung von Brücken
- 2 junge Büros

Ablauf
Die Teilnehmer erhielten am 20. Oktober 2005 die Planunterlagen. Am Freitag, dem 4. November 2005 fand ein Einführungskolloquium mit gemeinsamer Ortsbesichtigung statt Die Arbeiten mussten bis zum 12. Dezember, die Modelle bis zum 23. Dezember 2005 eingereicht werden.

Preisgericht
Zur Beurteilung der Arbeiten wurde ein unabhängiges Preisgericht eingesetzt, das am 10. Januar 2006 tagte. Es bestand aus:

Stimmberechtigte Preisgerichtsmitglieder:

- Werner Lattrich, CDU-Fraktion, Stadt Arnsberg
- Werner Frin, SPD-Fraktion, Stadt Arnsberg
- Franz-Josef Schröder, SPD-Fraktion, Stadt Arnsberg
- Thomas Vielhaber, Stadt Arnsberg Fachbereichsleiter Planen/Bauen/Wohnen
- Martin Halfmann, Architekt und Stadtplaner, Köln
- Andreas Keil, Bauingenieur, Stuttgart
- Prof. Dr. mult. Stefan Polonyi, Bauingenieur, Köln
- Prof. Jens Usadel, Architekt und Stadtplaner, Kassel/Hamburg
- Prof. Dr. Michael Staffa, Bauingenieur, Berlin/Hamburg

Vertreter/innen:

- Dr. Martin Gersiek, Dortmund

Sachverständige (ohne Stimmrecht):

- Herr Joachim Drüke, Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 54 (Wasserwirtschaft)
- Herr Ansgar Schwingenheuer, Hochsauerlandkreis Untere Wasserbehörde

Vorprüfung:

- Manfred Schäfer, Verkehrsplanung, Stadt Arnsberg
- Bernd Willmers, Straßen- und Brückenbau, Stadtwerke Arnsberg
- Heinz Staudt, Bauingenieur, Köln
- Anke Thormählen, Architektin (Büro Post - Welters), Dortmund
- Hartmut Welters, Architekt und Stadtplaner (Büro Post - Welters), Dortmund

Beurteilungskriterien
Zur Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten dienten folgende Beurteilungskriterien:

- Einbindung in die Umgebung
- Angemessenheit der Konstruktion
- Wirtschaftlichkeit

1. Preis 5.000,- Euro):
Dr. Jürgen Graf, Schwäbisch Gmünd
Architekt: Klaiber + Oettle, Schwäbisch Gmünd (Mitarbeiter: Christian Essert)

2. Preis (3.000,- Euro):
Knippers Helbig Ingenieure, Stuttgart (Mitarbeiter: Florian Scheible)
Architekt: Prof. Peter Cheret • Jelena Bozic, Stuttgart (Mitarbeiter: Florian Gruner, Jens Heissler, Dørte Sørensen)

3. Preis (2.000,- Euro):
bauart Konstruktions GmbH + Co. KG – Prof. Stefan Winkler, Dr. Heinz Pape, Lauterbach (Mitarbeiter: Peter Löwe)
Architekt: Prof. Dr. Hermann Kaufmann ZT GmbH, Schwarzach (A) (Mitarbeiter: Claus Hainzlmeier)
Modellbau: Matthes Max Modellbau GmbH, München

3. Rundgang
Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH, Münster (Mitarbeiter: Anke Wittchen)

Maas Ingenieure, Arnsberg (Mitarbeiter: Holger Lilienström, Karl Schwalbenhofer)
Architekt: Johannes-Ulrich Blecke, Warstein
Lichtplanung: Christof Loerwald, Schmallenberg
Modellbau: Torsten Salzmann

Sailer Stepan Ingenieure für Bauwesen GmbH, München (Mitarbeiter: R. Findeiß)
Architekt: Felix Schürmann, München (Mitarbeiter: Eugen Dettinger)

2. Rundgang
Elmar Aufderbeck, Arnsberg (Mitarbeiter: Bopp, Schulte)
Architekt: Sascha M. Walenta, Arnsberg

Sander GmbH, Meschede (Mitarbeiter: S. Adams)
Architekt: LUP/hsv – G. Ullrich, M. Lange, M. Vollmer, J. Salmhofer, Meschede (Mitarbeiter: M. Keller)
Holzbauberatung: IGRT Büro für Bautechnik – Dr. T. Bretländer, Bochum

Wolfgang Eilzer in Leonhardt, Andrä und Partner GmbH, Stuttgart
Architekt: Daniel Schmid, Tübingen

IFS Ingenieure, Prof. Feyerabend, Schüller Partnerschaftsgesellschaft, Hürth
Architekt: PASD Feldmeier + Wrede, Hagen

FKJ Ingenieurgemeinschaft Führer • Kosch • Jürges, Aachen
Architekt: Kalhöfer – Korschildgen, Köln

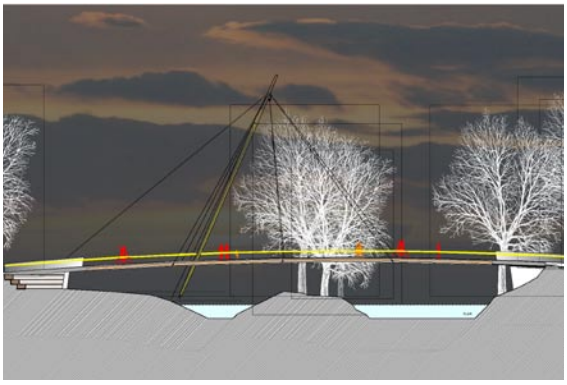
B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH, Frankfurt/Main (Mitarbeiter: T. Fildhuth, A. Hofmann)
Architekt: HHS Hegger • Hegger • Schleiff Planer + Architekten AG, Kassel
Lichtplanung: Achim Wollscheid, Frankfurt/Main

Büro für Ingenieur-Architektur Richard J. Dietrich, Traunstein (Mitarbeiter: Werner Kraechter)
Ingenieurtechn. Beratung: Fichter + Köppl, Rosenheim
Modellbau: John Atwood

RFR Ingenieure GmbH - Matthias Kutterer, Stuttgart
Architekt: Schulitz + Partner, Braunschweig
Modellbau: Marquardt, Wolfenbüttel

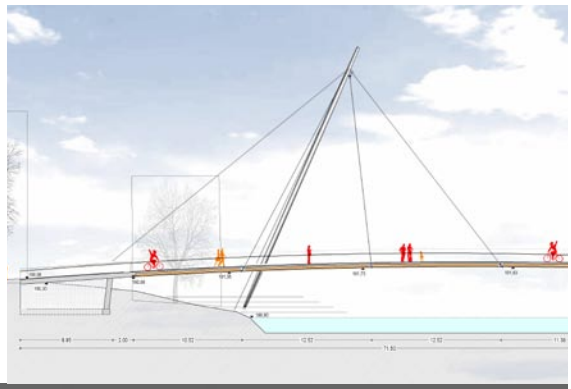
1. Rundgang
Ingenieurgruppe Dickerhof, Egner, Maier, Seiler, Steiner, Mannheim (Mitarbeiter: Frank Deuchler, Dietmar Rüding)
Architekt: GJL Grube Jakel Löffler, Karlsruhe (Mitarbeiter: Alexander Kunter)

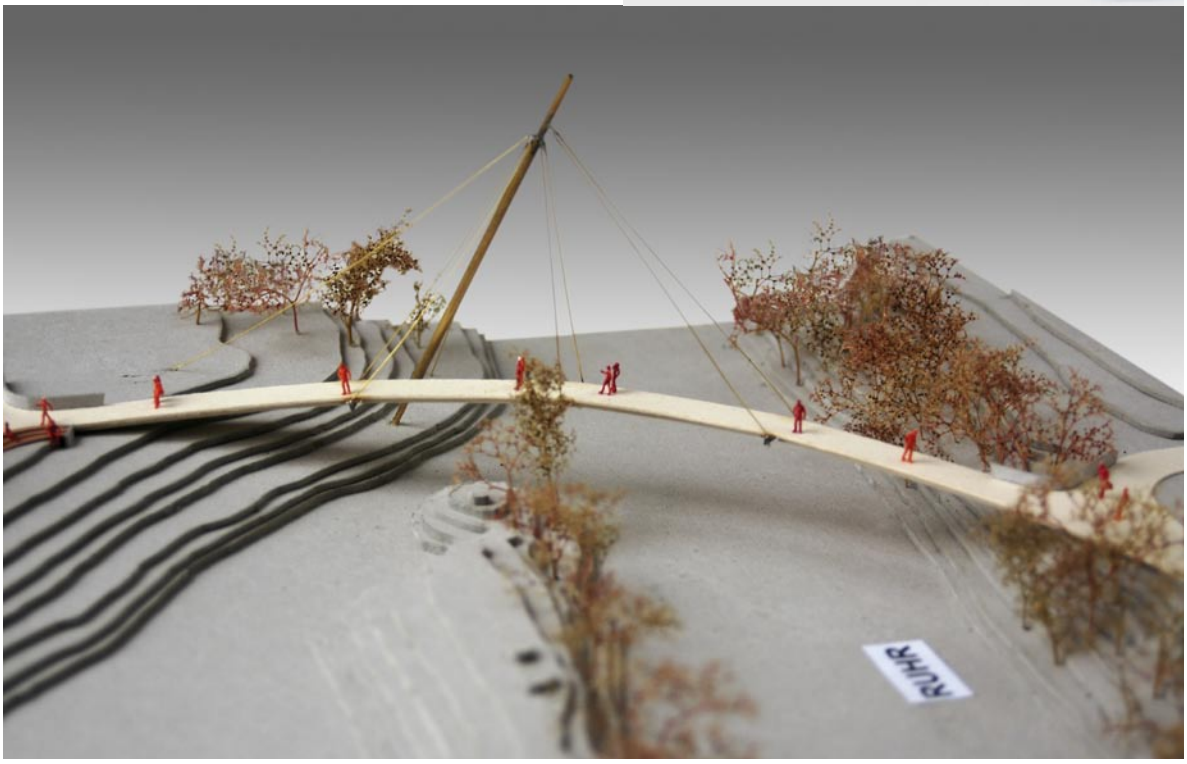
Dr. Jürgen Graf, Schwäbisch Gmünd
Architekt: Klaiber + Oettle, Schwäbisch Gmünd (Mitarbeiter: Christian Essert



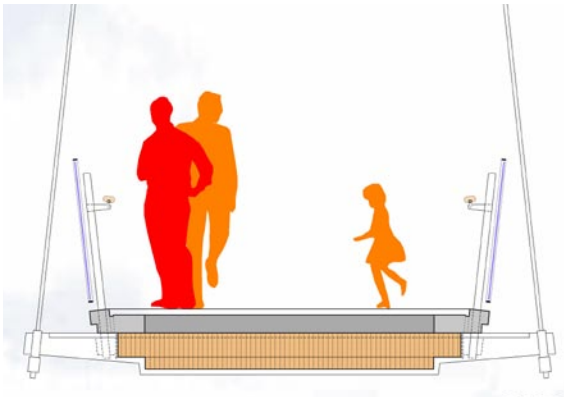
Aus dem Juryprotokoll

Die dargestellte Entwurfslösung der Aufgabe besticht durch ihre Einfachheit und Ausführung gleichermaßen. Der geschwungene Brückenverlauf berücksichtigt die Hauptwegebeziehungen und schafft eine sinnhafte, attraktive und spannungsvolle Flußquerung, ohne sich jedoch in den Vordergrund zu drängen. Die Schrägseilbrücke mit dem schräggestellten Pylon schafft Unverwechselbarkeit, ohne aufdringlich zu wirken. Unschlüssig ist das Preisgericht, ob der Standort des Pylons richtig ist. Die Flussaue wird zwar freigehalten, das Tragwerk nutzt die Bogenform der Lauffläche jedoch nicht aus. Das Preisgericht ist der Auffassung, dass im Falle einer Realisierung sowohl der Standort des Pylons nochmals geprüft (ggf. doch auf der Insel) als auch die Vandalismussicherheit der Abspannungsseile berücksichtigt werden müssen. Die schwingend konzipierte Brücke in Holz-Beton-Verbundkonstruktion lässt leider das Material Holz in den Hintergrund treten. Die Vor- und Nachteile dieses Konstruktionsprinzip werden im Preisgericht unterschiedlich bewertet und sollten noch mal bei einer Realisierung eingehend geprüft werden. Grundsätzlich wird ein



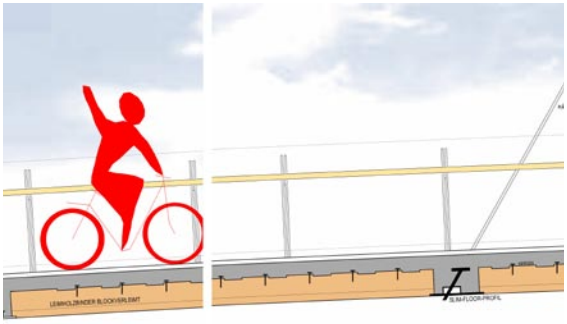


verglastes Geländer (wie bei mehreren anderen Arbeiten auch) aus wirtschaftlichen und unterhaltungstechnischen Aspekten abgelehnt.
Das bewährte Konstruktionsprinzip mit wenigen Verbindungspunkten lässt eine wirtschaftliche Ausführung erwarten. Insgesamt ein Entwurfsansatz, der in hohem Maße die Ziele und Anforderungen erfüllt und ausgewogen zwischen Einfachheit und Signifikanz vermittelt.

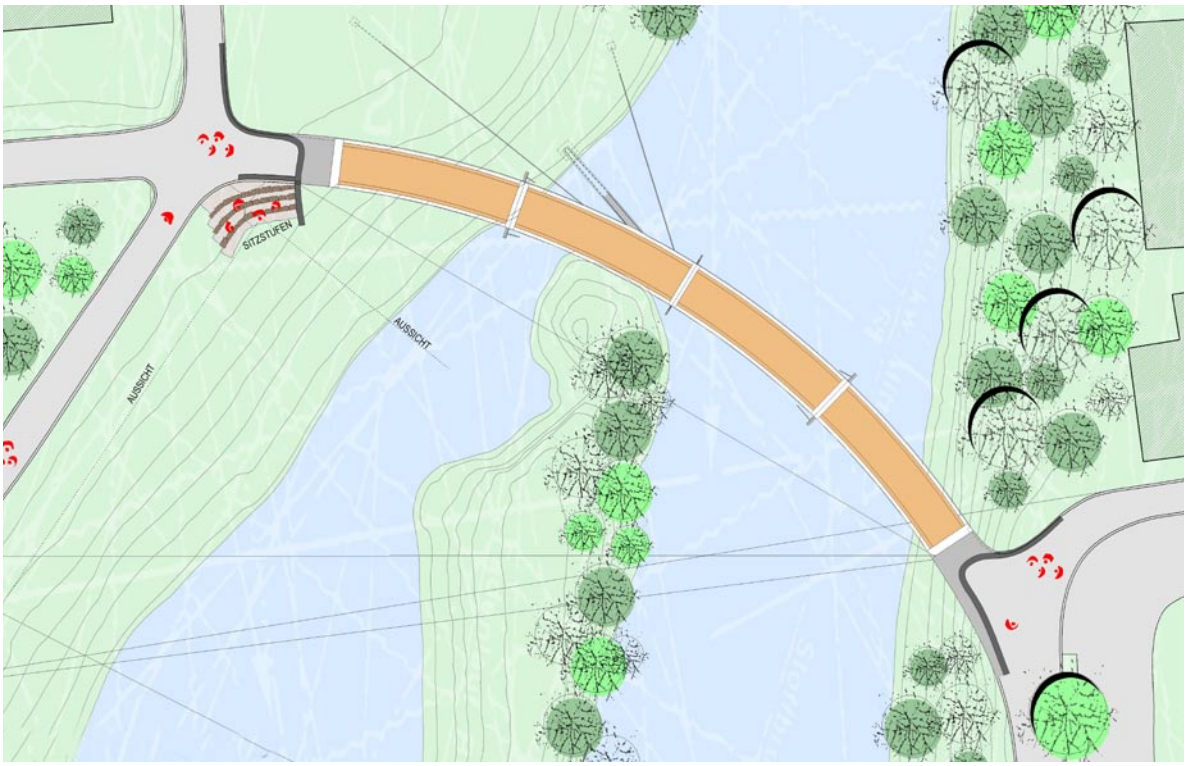


oben:
Präsentation des preisgekrönten Entwurfs bei der Ausstellungseröffnung durch den Verfasser der Arbeit.
links:
Brückenquerschnitt

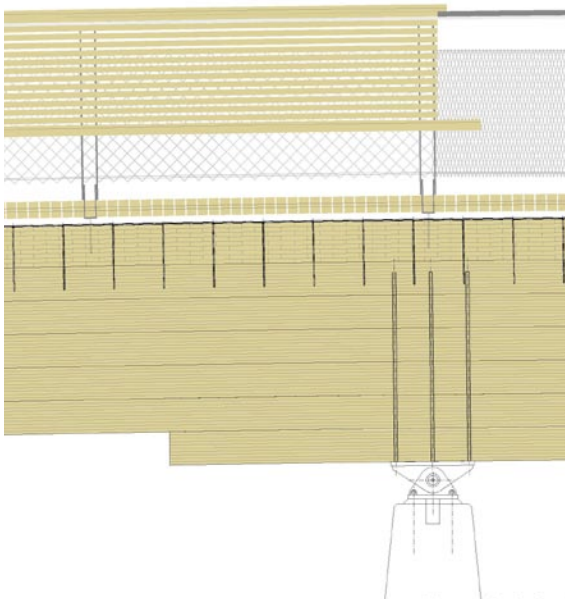
unten:
Brückenlängsschnitt

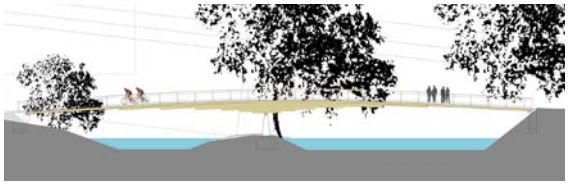


unten:
Brückenuntersicht



2. PREIS

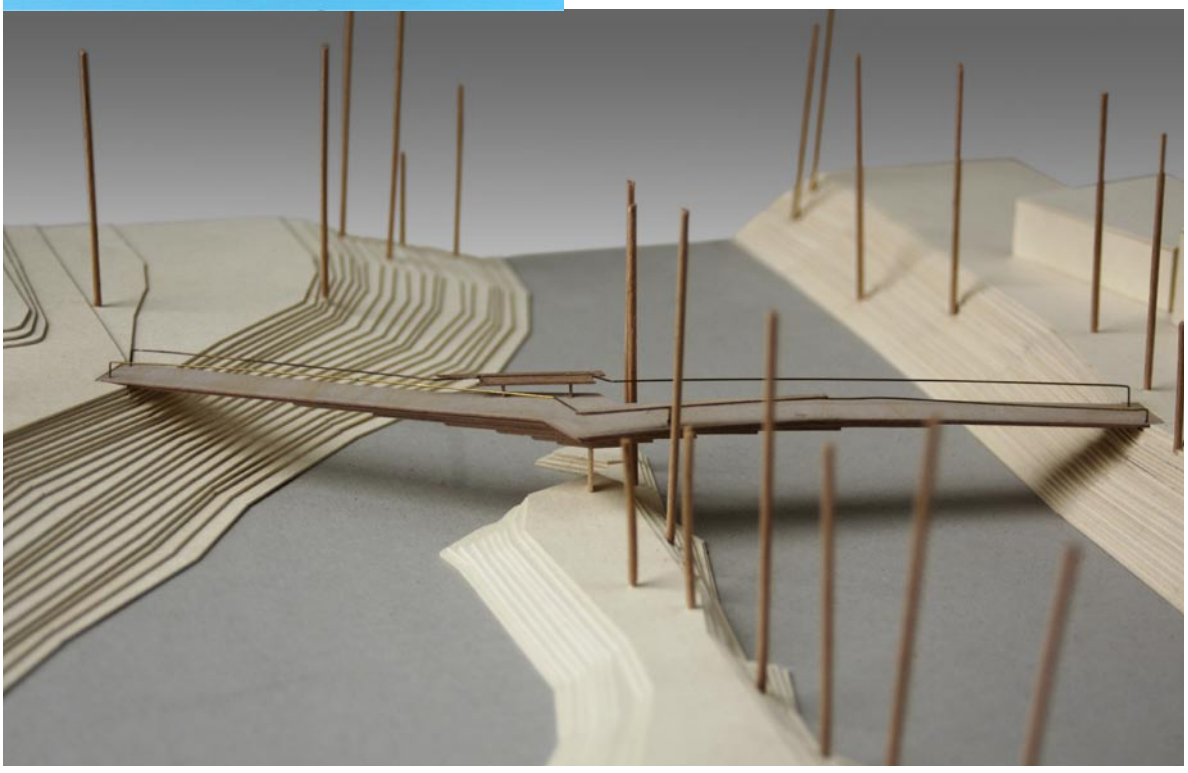


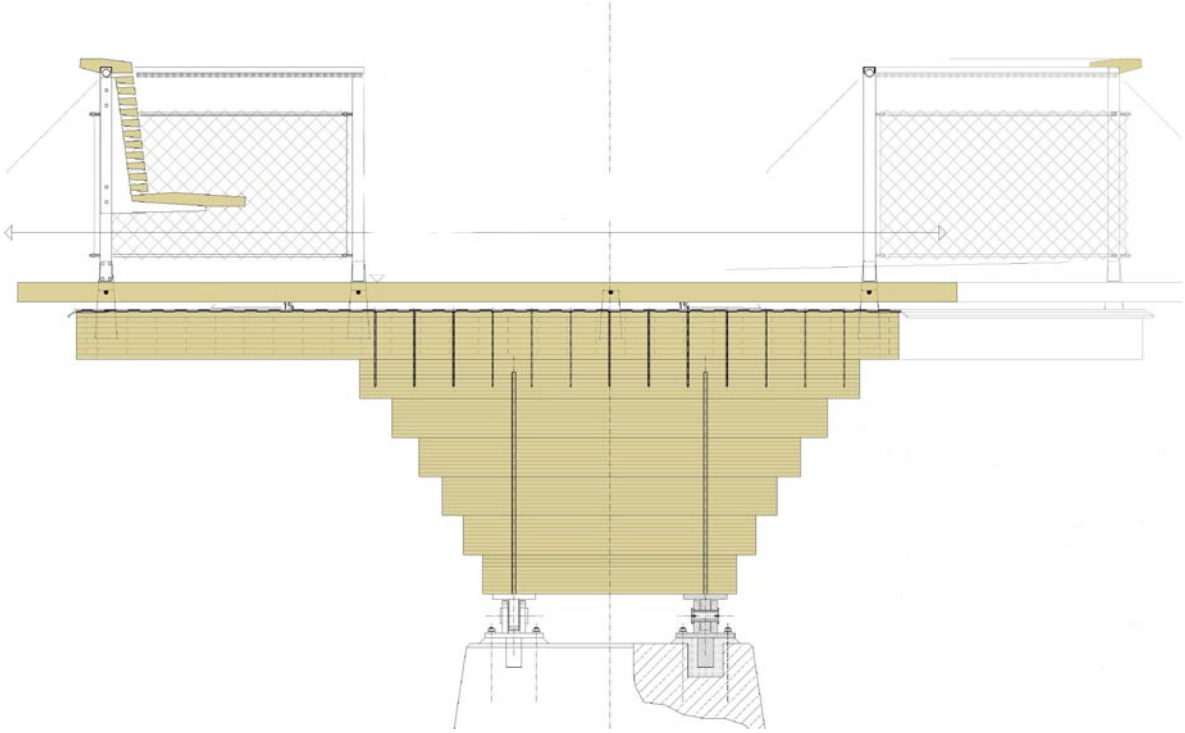


Knippers Helbig Ingenieure, Stuttgart
Architekt: Prof. Peter Cheret • Jelena Bozic, Stuttgart

Aus dem Juryprotokoll

Der Entwurf besticht durch sein einfaches, angemessenes und zurückhaltendes Konzept. Das Bemühen um ein konstruktiv nachvollziehbares und ruhiges Erscheinungsbild wird ausdrücklich anerkannt, ebenso das Ziel, den Knick auf der Insel zu einem attraktiven Ort mit Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln. Die Funktionalität in diesem Bereich (Begegnungsfälle und Bewegungsräume Fußgänger - Radfahrer) wird jedoch kritisch beurteilt. Das konstruktive Prinzip der Blattfedern wird gewürdigt; Kontroversen entzünden sich im Preisgericht aber an der formalen und technischen Ausbildung der Auskragungen im Bereich der Abknickung. Hier erscheint der Entwurf noch überarbeitungsbedürftig – ebenso hinsichtlich der Dimensionierung, um Durchbiegungen zu minimieren. Die





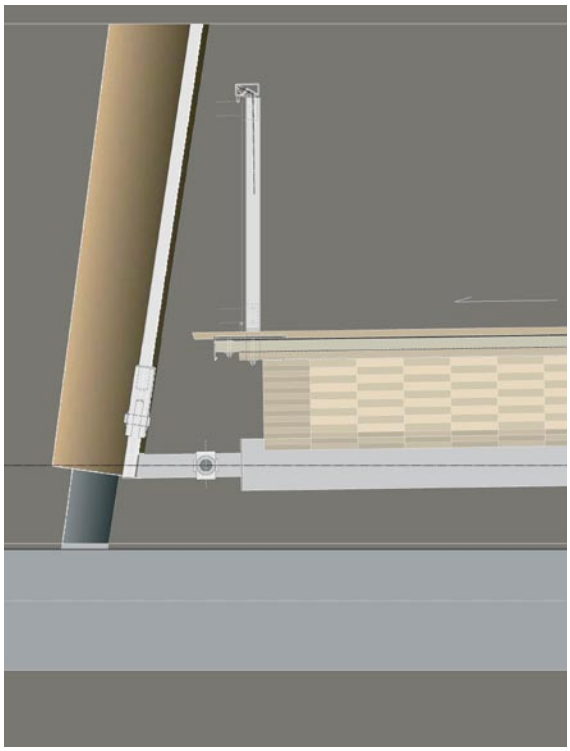
Arbeit ist insgesamt im positiven Sinne einfach konstruiert und lässt eine wirtschaftliche Errichtung erwarten.

oben:
Brückenquerschnitt: Das hölzerne, unten liegende Tragwerk ist aus massiven, flächigen Elementen gefügt. Der Trägerquerschnitt ist dem Momentenverlauf folgend abgestuft.
unten:
Lageplan: Die bogenartig überhöhte Brücke mit mittigem Auflager und geknicktem Verlauf bietet durch eine Aufweitung der Laufplatte eine Plattform als Aussichtspunkt an.

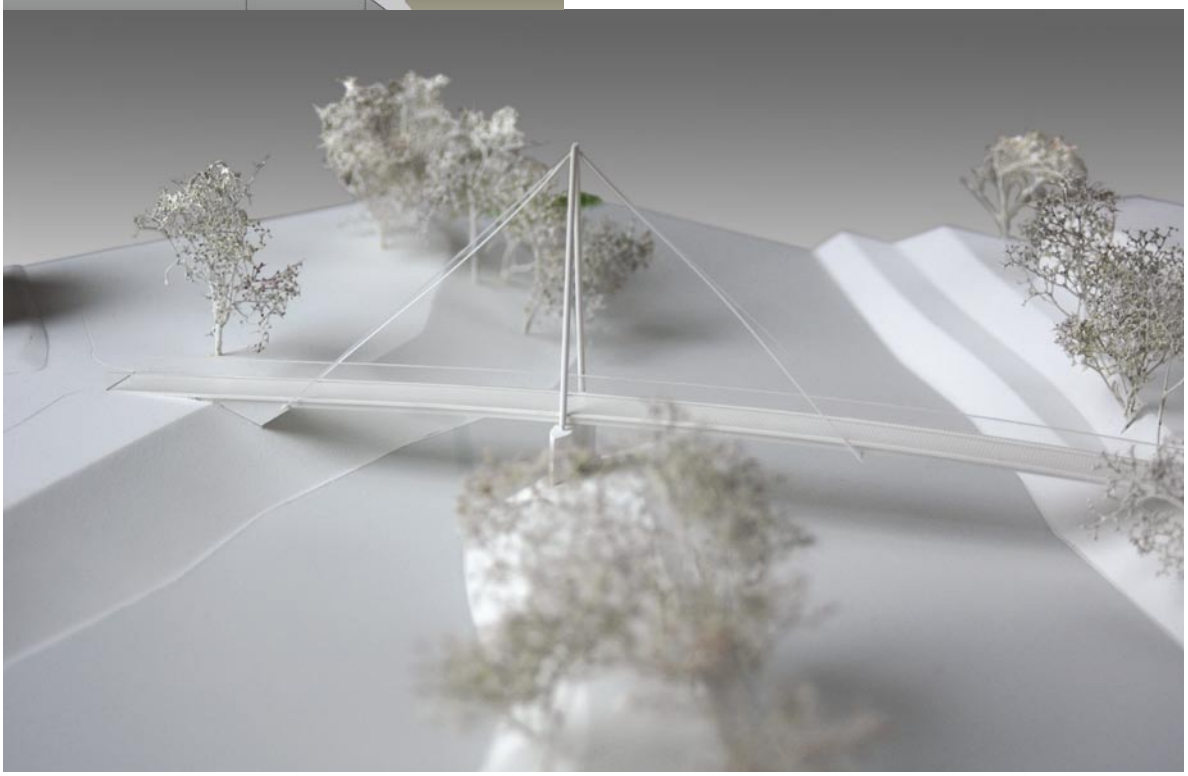
bauart Konstruktions GmbH + Co. KG – Prof. Stefan Winkler, Dr. Heinz Pape, Lauterbach
Architekt: Prof. Dr. Hermann Kaufmann ZT GmbH, Schwarzach(A)

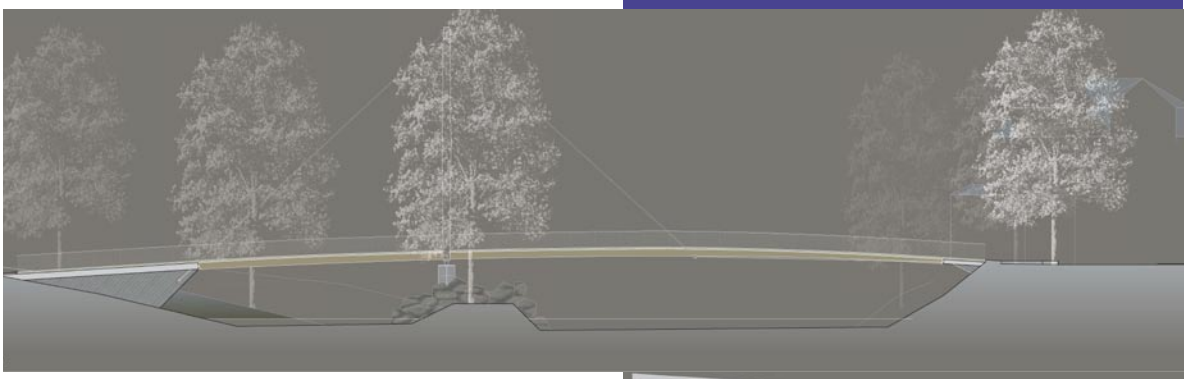
Aus dem Juryprotokoll

Die Schrägseilbrücke mit Pylon auf der Insel quert geradlinig und gestalterisch wohltuend zurückhaltend die Ruhr, ohne bestimmte Wegeverbindungen zu betonen. Der Pylon aus Holz setzt ein Zeichen auf der Insel, ohne aufdringlich zu wirken. Die konventionelle Konstruktion ist sauber durchdacht und reduziert. Die gewählte Pylonhöhe erlaubt zudem zusätzliche Abspannungen, die die Höhe des Fahrbahnträgers reduzieren könnte; leider wird diese Chance nicht genutzt.



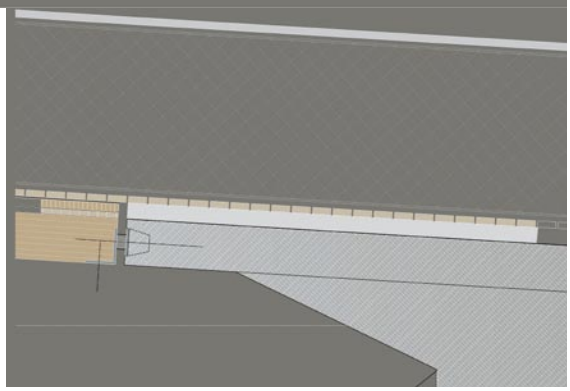
links:
Die Pylonform wird geprägt durch zwei Douglasienbaumstämme





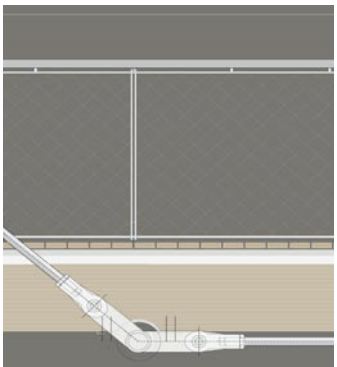
oben:
Ansicht Süd: Das asymmetrisch zur Mitte der Gesamtspannweite angeordnete Mittelauflager mit Pylon soll die Gewichtung von Haupt- und Nebenarm der Ruhr unterstützen.

unten:
Detailansicht Mittelauflager (Fluss-Hauptarm)



oben:
Längsschnitt Widerlager

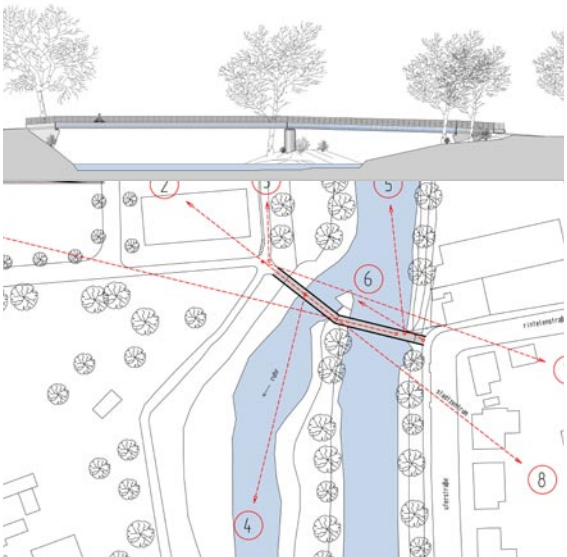
unten:
Lageplan: Zur Überbrückung der gesamten lichten Spannweite von ca. 45 m wurde ein dreifeldriges Durchlaufsystem für die Fahrbahnplatte mit jeweils gleichen Stützweiten (ca. 15 m) gewählt. Die Fahrbahnplatte besteht aus blockverleimten Brettschichtholzträgern.

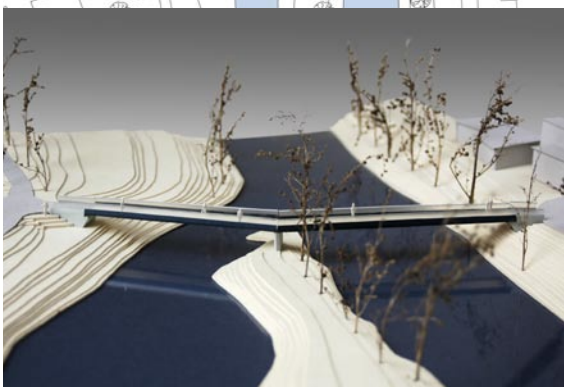


3. Rundgang
Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH, Münster

Aus dem Juryprotokoll

Die im Bereich der Insel abgeknickte Brücke ist unprätentiös und ordnet sich dem Landschaftsbild geschickt unter. Die dargestellten Blickbezüge sind zwar stadtgestalterisch richtig; die daraus abgeleitete Brückenführung aber nicht verständlich. Die Ausführung der Brückenkonstruktion mit einem abgeknickten Stahlhohlprofil soll nach Verfasserdarstellung der Brückengestaltung den Eindruck der Massivität nehmen. Dies kann vom Preisgericht nicht nachvollzogen werden. Insgesamt handelt es sich um eine angemessene Brückenkonstruktion, die aber im Detail den selbst gesetzten Anspruch nicht ausreichend umsetzt.





3. Rundgang
Maas Ingenieure, Arnsberg
Architekt: Johannes-Ulrich Blecke, Warstein
Lichtplanung: Christof Loerwald, Schmallenberg
Modellbau: Torsten Salzmann

Aus dem Juryprotokoll

Der gestalterische Ansatz, die Brücke in Form eines geschwungenen »Flügelschlags« zu entwickeln, vermag das Preisgericht nicht zu überzeugen. Die Symbolik erscheint fragwürdig und die gestalterische Anmut bei bis zu 1,0 m hohen Bindern wenig filigran; zusätzlich müsste die dargestellte Brüstung aus Glas im Falle einer Realisierung aus Kosten- und Unterhaltungsgründen durch ein anderes Geländer ersetzt wird. Der interessante konstruktive Vorschlag, zwei Brettschichtholzbinder mittels Spannband zu einem Durchlaufträger zu ergänzen, wird kontrovers diskutiert. Kritik entzündet sich vor allem an der konstruktiven Formgebung, die für Laien nur schwer nachvollziehbar sein dürfte. Insgesamt handelt es sich um eine innovative Arbeit mit einem auffallend hohen Durcharbeitungsgrad, deren Gestaltung jedoch nicht zufriedenstellt.

3. Rundgang
Sailer Stepan Ingenieure für Bauwesen GmbH, München
Architekt: Felix Schürmann, München

Aus dem Juryprotokoll

Die Lösung der Aufgabenstellung mittels einer Fachwerkbrücke wird gewürdigt. Die dargestellte Ausführung und Gestaltung vermittelt aber nicht die gewünschte Anmutung und Einfachheit einer Fuß- und Radwegbrücke. Die Arbeit leidet an funktionalen Mängeln (beispielsweise dem nicht ausreichenden Anprallschutz der Stützen gegen Treibgut) und gestalterischen Defiziten (wie dem Mittelauflager).

2. Rundgang
Elmar Aufderbeck, Arnsberg
Architekt: Sascha M. Walenta, Arnsberg

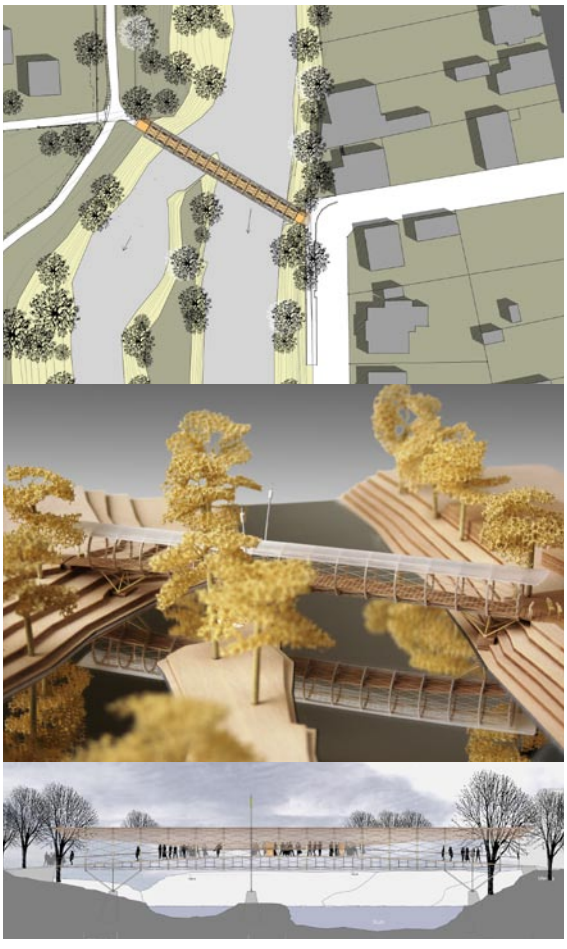
Aus dem Juryprotokoll

Bei dieser Arbeit sieht das Preisgericht insbesondere drei Aspekte kritisch: der Turm auf der westlichen Uferseite, die einseitig extrem überhöhte Geländerbrüstung und die Holzverkleidung der Stahlkonstruktion. Letzteres wird als unehrliche konstruktiv-gestalterische Antwort auf die gestellte Aufgabe gesehen.

2. Rundgang
Sander GmbH, Meschede
Architekt: LUP/hsv – G. Ullrich, M. Lange, M. Vollmer, J. Salmhofer, Meschede
Holzbauberatung: IGRT Büro für Bautechnik – Dr. T. Bretländer, Bochum

Aus dem Juryprotokoll

Der Entwurfsansatz beeindruckt durch eine röhrenförmige überdachte Konstruktion, die einen interessanten Wechsel zwischen Geschlossenheit und Transparenz bieten kann. Dieser Ansatz wird jedoch durch einen hohen konstruktiven Aufwand erkauft und leidet an funktionalen Mängeln (beispielsweise dem nicht ausreichenden Anprallschutz der Stützen gegen Treibgut) und gestalterischen Defiziten (wie dem Mittelauflager). Die Arbeit erscheint dem Ort nicht angemessen und erfordert ein weitaus hochwertigeres Umfeld.



2. Rundgang
Wolfgang Eilzer in Leonhardt, Andrä und Partner GmbH, Stuttgart
Architekt: Daniel Schmid, Tübingen

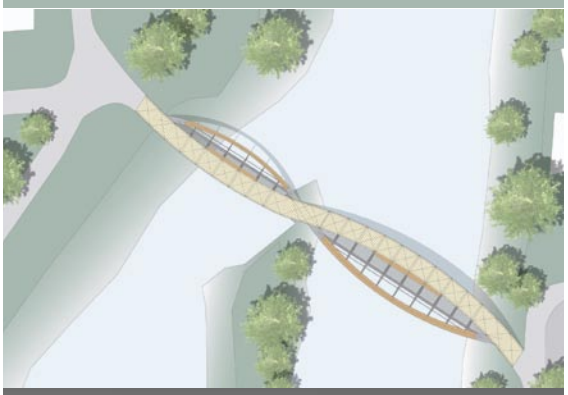
Aus dem Juryprotokoll

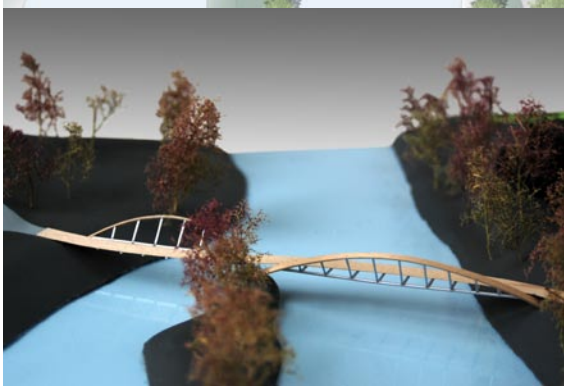
Der Ansatz, hier eine geradlinige Pylon-Schrägseilbrücke anzuordnen, ist durchaus vorstellbar. Gestaltung und Konstruktion vermögen aber nicht in Gänze zu überzeugen. Da die Pylonspitze nicht zu den Widerlagern abgespannt ist, erzielt das Schrägseilsystem bei einseitiger Belastung lediglich die Aktivierung der unbelasteten Seite.

2. Rundgang
IFS Ingenieure, Prof. Feyerabend, Schüller Partnerschaftsgesellschaft, Hürth
Architekt: PASD Feldmeier + Wrede, Hagen

Aus dem Juryprotokoll

Die funktionale Einbindung der geschwungenen Brückentrassierung in das Wegenetz ist gelungen. Die gewählte Bogenkonstruktion wirkt jedoch wenig angemessen sondern eher aufdringlich und effektheischend. Konstruktive Details und Materialvielfalt vermögen nicht zu überzeugen und lassen einen hohen Aufwand erwarten.

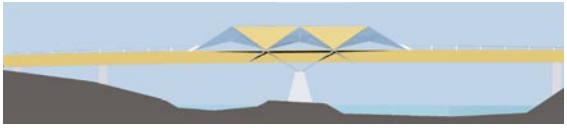


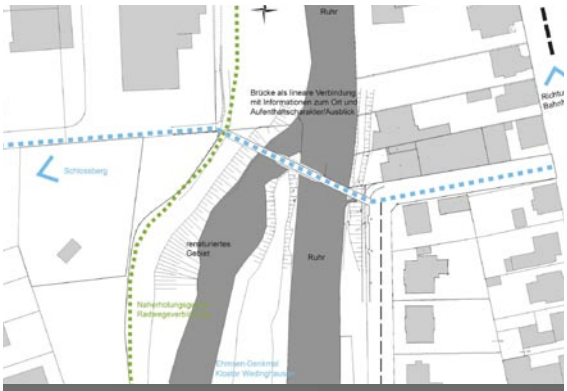


2. Rundgang
FKJ Ingenieurgemeinschaft Führer • Kosch • Jürges, Aachen
Architekt: Kalhöfer – Korschildgen, Köln

Aus dem Juryprotokoll

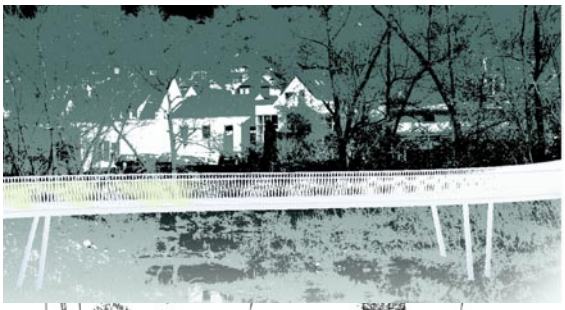
Der konstruktive Ansatz einer 3 m hoher Überspannung mit Druckstreben in Brückenmitte führt zu einer wenig verträglichen Einbindung in den Landschaftsraum. Das gestalterische Erscheinungsbild und die konstruktiven Details vermögen das Preisgericht nicht zu überzeugen.

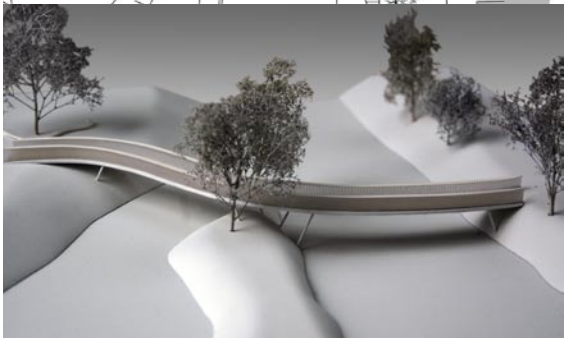




2. Rundgang
B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH, Frankfurt/Main
Architekt: Hegger • Hegger • Schleiff Planer + Architekten AG, Kassel
Lichtplanung: Achim Wollscheid, Frankfurt/Main

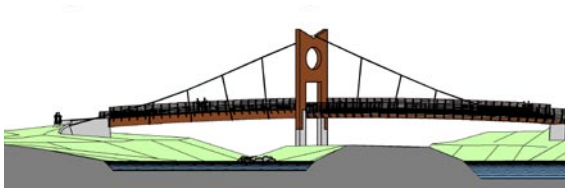
Aus dem Juryprotokoll (Auszug)
Der spannungsreiche und gleichermaßen harmonische Verlauf der S-förmigen Brücke ist richtig, wenn die Rintelenstraße die Hauptwegebeziehung von und nach Osten wäre – leider ist es aber der nach Süden auf der östlichen Uferseite verlaufende Fuß- und Radweg. Gewürdigt wird neben der gestalterischen Angemessenheit der konstruktive Ansatz, das Geländer gleichzeitig als Bestandteil des Tragwerks zu nutzen (lattice work).

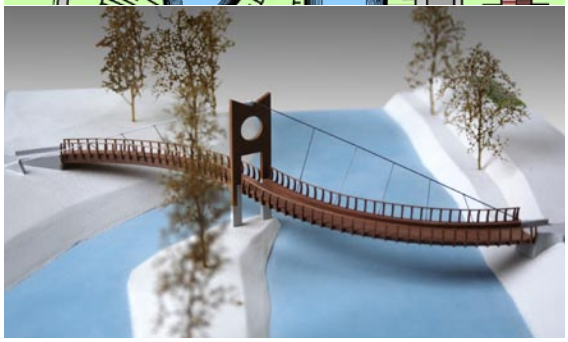




2. Rundgang
Büro für Ingenieur-Architektur Richard J. Dietrich, Traunstein
Ingenieurtechn. Beratung: Fichter + Köppl, Rosenheim
Modellbau: John Atwood

Aus dem Juryprotokoll
Gewürdigt wird der Versuch, eine hölzerne Brückenkonstruktion mit an einem Pylon befestigten Seilhängewerk zu entwickeln. Auch der geschwungene Brückenverlauf kann nachvollzogen werden, wenn gleich die Anbindung an die Rintelenstraße damit überbetont wird. Die torartige Ausformulierung des Pylons ist aber nach Auffassung des Preisgerichts für Ort und Aufgabenstellung unangemessen.

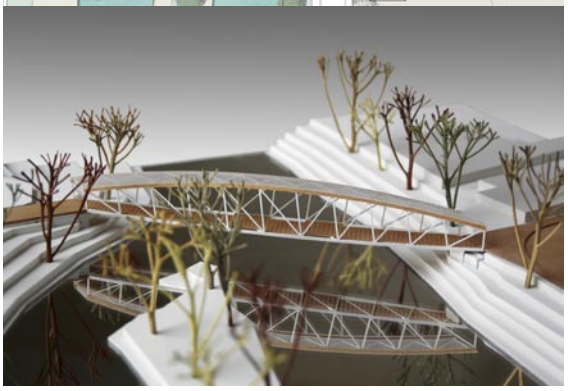




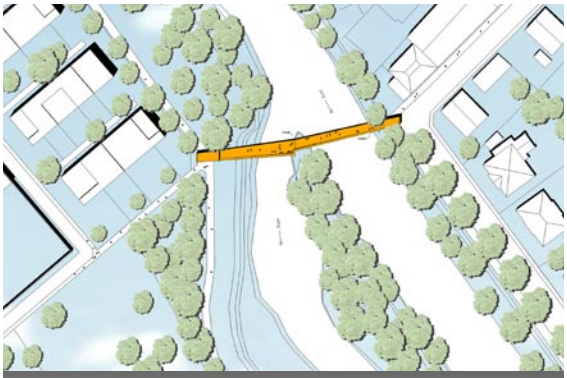
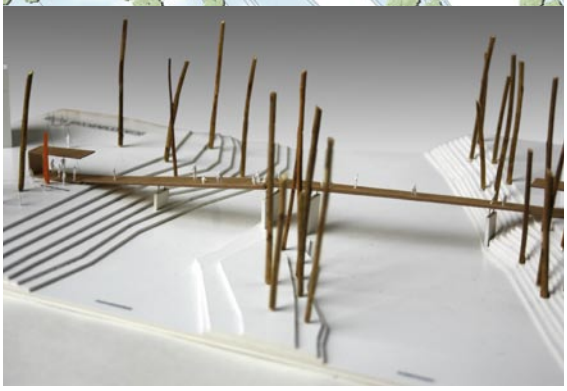
2. Rundgang
RFR Ingenieure GmbH - Matthias Kutterer, Stuttgart
Architekt: Schulitz + Partner, Braunschweig
Modellbau: Marquardt, Wolfenbüttel

Aus dem Juryprotokoll

Das gewählte Konstruktionsprinzip eines Viergurtträgers ermöglicht eine Überdachung der Brücke. Diese Überdachung und das gesamte Erscheinungsbild der Brücke werden der Aufgabenstellung aber nicht gerecht. Gewürdigt wird der Versuch, auf möglichst kurzem Weg die Ruhr ohne Mittelstütze zu queren und damit die Flußaue nicht zu beeinträchtigen.



1. Rundgang
Ingenieurgruppe Dickerhof, Egner, Maier, Seiler, Steiner, Mannheim
Architekt: GJL Grube Jakel Löffler, Karlsruhe

Aus dem Juryprotokoll

Insbesondere die dargestellten Überdachungen an den Brückenzugängen stellen nach Auffassung des Preisgerichts keine sinnfällige Antwort auf die gestellte Aufgabe dar.