

JURYPROTOKOLL



A13 Brenner Autobahn

km 0,00 bis km 34,50

**Erstellung eines Gestaltungskonzeptes für die A13
Brenner Autobahn**

Architektur und Landschaftsgestaltung

Geladener einstufiger Realisierungswettbewerb

AUSLOBER

ASFINAG

Alpenstraßen GmbH

Rennweg 10a

6020 Innsbruck

VERFAHRENBETREUUNG

schwamberger architecture zt gmbh

ORT

ASFINAG Bürogebäude Innsbruck – Sitzungszimmer Inntal

DATUM

23. Juli 2015

BEGINN

10:00 Uhr

ENDE

14:30 Uhr

PREISGERICHT

Anwesende Jurymitglieder (Preisgericht):

Fachpreisrichter

Herr Arch. Mag. arch Markus Ostertag

Frau Arch. Dipl. Ing. Verena Rauch

Herr Arch. Dipl. Ing. Thomas Proksch

Sachpreisrichter

Herr Dipl. Ing Klaus Fink

Herr Dipl. Ing. (FH) Klaus Gspan

Herr Dipl. Ing. Martin Pöcheim

Herr Dipl. Ing. Michael Strobl (nicht stimmberechtigtes Ersatzmitglied)

Vorprüfung (ohne Stimmrecht)

Arch. Dipl. ing. Bruno Schwamberger

Paul Walder

IN DER KONSTITUIERENDEN SITZUNG VOM 2. JUNI 2015 WURDEN GEWÄHLT:

- Vorsitzender: Herr Arch. Mag. arch. Markus Ostertag
- Stellvertreter: Frau Arch. DI. Verena Rauch
- Schriftführer: Herr Arch. DI. Thomas Proksch

Weiters wird festgehalten, dass

- seitens der Jurymitglieder **keinerlei Befangenheit** gegenüber einem der Wettbewerbsteilnehmer besteht,
- für die Dauer der Jurysitzung **Verschwiegenheitspflicht** für alle Jurymitglieder gilt,
- die **Beschlussfähigkeit** gegeben ist.

Es folgt ein kurzer Überblick über den zu erwartenden Tagesablauf.

Kurze Vorstellung der Projekte durch die Vorprüfung
Jurysitzung mit Diskussion und Ausscheidungsdurchgängen

10:00 – 11:05 **BERICHT DER VORPRÜFUNG SOWIE KURZE VORSTELLUNG DER PROJEKTE IM EINZELNEN**

Als Ergebnis der Vorprüfung wird allgemein festgehalten:

- Von 6 eingeladenen Büros haben alle Büros ihre Projekte termingerecht übermittelt.
- Die „Übertragbarkeit auf das Gesamtprojekt“ sowie die „durchgehende signifikante Gestaltung“ ist im Wesentlichen bei allen Projekten gegeben.
- Die *funktionale Qualität auch abhängig von der gewählten Materialität und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit* ist Entscheidung der Jury und wird letztendlich ausführungs- und detailbedingt sein.
- Aufgrund verschiedener Materialien und deren Zuschnitte sind die Kosten bei einigen Projekten zu hinterfragen. Die Kostenvorgabe von € 200,- / m² sollte bei der Beschreibung der Projekte in der Diskussion hinterfragt werden.
- Ein direkter Vergleich der Projekte wird von der Vorprüfung im Zuge der Präsentation durchgeführt.

11:05 – 11:20 **KURZE PAUSE**

11:20 – 12:20 EINGEHENDE DISKUSSION DER PROJEKTE IM EINZELNEN

Diskussion der Jury auf Grundlage der Beurteilungskriterien der Ausschreibung und Abwägen der Vor- und Nachteile der einzelnen WB-Beiträge.

(Gestalterische Qualität, Funktionalität, Wirtschaftlichkeit, Umsetzbarkeit, Technische Qualität,...)

Insbesondere wird dabei auch die differenzierte Erlebbarkeit der LSW aufgrund der vorherrschenden Autobahngeschwindigkeit (100km/h entsprechen ca. 28m/sec), wie auch die Außensicht auf das Verkehrsbauwerk berücksichtigt.

Ebenso werden die sehr differenzierten Gestaltungsansätze für das Überführungsbauwerk diskutiert.

12:20 – 12:45 KURZE PAUSE MIT VERPFLEGUNG

1. BEWERTUNGSDURCHGANG

Ausgeschieden werden Projekt 2, 4 und 6

Damit verbleiben die **Projekte 1, 3 und 5** in der Wertung.

Die Projekte werden in weiterer Folge nach Realisierbarkeit eingehend diskutiert.

2. BEWERTUNGSDURCHGANG

Einstimmig wird entschieden:

Projekt 3 mit dem **1. Preis**

Projekt 1 als **Nachrücker**

EMPFEHLUNG DER JURY AN DEN 1. PREIS

Dem Auslober wird die Weiterverfolgung des dargelegten Gestaltungskonzeptes in Hinblick auf eine geringstmögliche Kontrastierung der den Straßenraum umfassenden Lärmschutzwände und Brückengeländer und eine dadurch zu gewährleistende, verbesserte landschaftliche Kontextualisierung des Straßenbauwerks zur beherrschenden umgebenden Landschaftskulisse in Verbindung mit örtlich zu gewährleistenden Blickbeziehungen unter Berücksichtigung der folgenden Auflagen empfohlen:

- Material und Formbrüche sind in Hinblick auf Maßstäblichkeit und Ruhe des optisch visuellen Erscheinungsbildes deutlich zurückzunehmen.
- In Hinblick auf Funktionalität und Wirtschaftlichkeit ist das Ausmaß transparenter LSW Elemente zurückzunehmen.
- Insbesondere in den Übergangsbereichen zwischen Freiland- und Brückenabschnitten sowie im Bereich auslaufender LSW Strecken ist die szenische Überhöhung der Gestaltungslösung zurückzunehmen.
- Es wird empfohlen, diesbezüglich einen präzisen Form- und Materialkatalog unter besonderer Berücksichtigung der den Ort angemessenen Maßstäblichkeiten zu entwickeln.

Daran anschließend werden die Projekte einzeln und in der Reihenfolge der Vorstellung beschrieben:

Projekt 01 (Nachrücker)

Das Projekt überzeugt durch eine maximale Reduktion gestalterischer Gesten und ein weitestgehendes Zurückführen der Gestaltung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen auf ihren formalen Zweck, bleibt dabei aber nähere Aussagen zur technischen Umsetzung weitestgehend schuldig. So ist etwa die Ausbildung des Spritzschutzes ungeklärt.

Die als einziges auffälligkeitserhöhendes Merkmal eingeführten örtlichen gelb-transluzenten Acrylgläselemente werden ambivalent diskutiert.

Problematisch wird weiters die Einbeziehung der farblichen Gestaltung der Brückenkörper gesehen, die aktuell nicht vorgesehen ist.

Projekt 02

Das Projekt zeichnet sich durch eine dominante, tendenziell Unruhe erzeugende vertikale Texturierung der LSW-Bereiche in Form eines

EAN-Code ähnlichen Musters aus, die zu einer wesentlichen Erhöhung der Markanz des Straßenbauwerkes beiträgt, ohne dass ein besonderer landschaftsräumlicher Bezug erkennbar ist und die Fremdkörperwirkung des Straßenbauwerkes in der Landschaft dramatisch überhöht wird.

Projekt 03 (1.Preis)

Wesentliche Anliegen des Projektes ist es, über die zu setzenden Lärmschutz- und Spritzschutzbauwerke zu einer verbessernden landschaftlichen Einbindung des Straßenbauwerkes in die dominierende Kulisse der jeweils umgebenden Berglandschaft beizutragen. Es wird proklamiert, überzogene Gestaltungsgesten zu vermeiden und nicht die Fremdkörperwirkung zu überhöhen, sondern vielmehr diese tendenziell zu mindern. In den dargelegten Lösungsansätzen spiegeln sich im Einzelnen klare Gestaltungspositionen wieder, wie etwa in der bewussten Modulation der bildbestimmenden horizontalen Liniensetzungen. In der Kombination der einzelnen Gestaltungsmittel und zahlreichen aufgezeigten Lösungsbeispiele wird allerdings das Ziel einer ruhigen und klaren Formensprache teilweise konterkariert.

Besonders gewürdigt wird das Bemühen, die Übertragbarkeit der Gestaltungsvorschläge auf den gesamten Bereich der Brennerautobahn integrativ mitzudenken.

Projekt 04

Der Gestaltungsansatz, der sich durch eine Kombination von Lärmschutzelementen einerseits und vorgehängten Gestaltungselementen andererseits auszeichnet, wird als nicht vorteilhaft und unwirtschaftlich erachtet. Die Gestaltungsansätze wirken vergleichsweise beliebig; eine durchgehende gestalterische Linie kann nicht erkannt werden.

Projekt 05

Gewürdigt werden die schlüssige Herleitung der Grundidee und die Intention, auf die umgebende Landschaft in geeigneter Form gestalterisch zu reagieren. In der Umsetzung wird aber das dargelegte Gestaltungskonzept als nicht tragfähig beurteilt, insbesondere in Hinblick auf die Maßstäblichkeit und vergleichsweise kleinteiligen Überbetonung der Horizontalität der Linienführung bleibt das Konzept un schlüssig.

Projekt 06

Besonders gewürdigt wird der Umstand der Wahl einer in Hinblick auf Formgebung wie auch Materialität innovativen Gestaltungslösung. Bezogen auf den konkreten Ort wird die expressive Gestaltungssprache allerdings kritisch hinterfragt, wie auch in Hinblick auf die Funktionalität der Lösung zahlreiche Aspekte Klärungsbedarf aufzeigen (Zulassungsproblematik Lärmschutz u.a.).

Seitens der Jury wird angeregt, die gegenständliche innovative Lärmschutzwandtypologie gegebenenfalls im Rahmen eines weiterführenden Forschungsauftrages – unabhängig vom gegenständlichen Wettbewerbsverfahren – weiter zu prüfen.

SCHLUSSBEMERKUNG:

Der Verfasser des Projekts im Preisrang wurde telefonisch vom Vorsitzenden über seine Platzierung informiert.

Durch die Jury wird vorgeschlagen, alle weiteren Planungsschritte auf Basis des prämierten **Projektes 3** von **Arch. Arno Fessler Architekten** vorzunehmen.

Der Auslober bekundet den Willen, mit dem Verfasser des von der Jury zur Ausführung vorgeschlagenen Projekts, im Anschluss an den Wettbewerb unter Berücksichtigung der Empfehlung des Preisgerichtes in ein Verhandlungsverfahren gemäß Bundesvergabegesetz mit dem Ziel der Beauftragung der weiteren Planungsleistungen einzutreten.

BEENDIGUNG DER JURYSITZUNG

Der Juryvorsitzende dankt dem Vorprüfer für die Aufbereitung der Projekte und den Jurymitgliedern für die konstruktive, projektorientierte Diskussion und gute Zusammenarbeit.

Die Sitzung wird mit Unterschriftslegung aller Jurymitglieder um 14:30 Uhr geschlossen.

Das Protokoll wird allen Projektverfassern, den Jurymitgliedern und der Kammer für Architekten und Ingenieurkonsulenten durch den Vorprüfer übermittelt.

Die Projekte können vom 27.07.2015 bis 28.08.2015 beim Auslober (ASFINAG Alpenstraßen GmbH, Rennweg 10a, 6020 Innsbruck) innerhalb der Bürozeiten gegen Voranmeldung unter Tel. 05010818011 bzw. unter Mail alpenstrassen@asfinag.at eingesehen werden.

VERFASSERBRIEFE

PROJEKT 1 (Nachrücker)	Arch. Beitzl ZT GmbH Mitarbeiter: DI Markus Beitzl, DI Dieter Wallmann
PROJEKT 2	eck.architektur Mitarbeiter: Ralf Eck
PROJEKT 3 (1.Preis)	Arch. Arno Fessler Architekten Mitarbeiter: DI Anton Widauer, Judith Widauer, DI Anna Viader
PROJEKT 4	Arch. DI Bernd Spiegel ZT Mitarbeiter: Richard Forer, Kerstin Herre, Manuel Kienreich
PROJEKT 5	convex ZT GmbH Mitarbeiter: DI Alfred Bramberger, DI Dr. Tassilo Szyszkowitz, Timur Uzunoglu
PROJEKT 6	Muhr+Scheidemandel Architekten Mitarbeiter: DI Udo Scheidemandel, Lydia Streilein

Unterschriftenliste:

F. Oberberg

Paul

Finck

