

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 16 (2003)

Heft: 6-7

Artikel: Vorschrift vor Eleganz : A4-Jonentobelbrücke : Vorschrift vor Eleganz

Autor: Hornung, René

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122149>

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: 17.03.2025

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

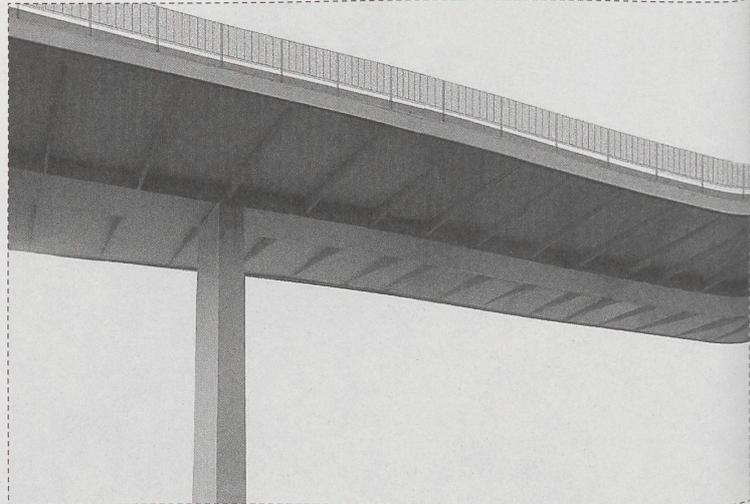
Vorschrift vor Eleganz

Text: René Hornung

Das prämierte Brückenprojekt der Autobahn A4 über das Jonentobel bei Affoltern am Albis wird nicht gebaut. Die Verfasser hatten die Richtlinie, die für Autobahnen Zwillingsbrücken verlangt, nicht so streng interpretiert wie das Bundesamt für Strassen. Zwar dürfen die Sieger das Preisgeld behalten, doch eine Entschädigung nach SIA gibt es nicht. Ungeklärt bleibt, ob das Submissionsgesetz oder die SIA-Norm gelten.



1



2

Ende 2001 hatte das Tiefbauamt des Kantons Zürich – seit zwanzig Jahren wieder einmal – einen offenen, anonymen Wettbewerb ausgeschrieben für das N4-Autobahntunnel-Portal Islisberg Süd, die anschliessende, 260 Meter lange Brücke über das Jonentobel und eine Überführung auf dem Gemeindegebiet Affoltern am Albis. Die Wettbewerbsunterlagen erwähnten ausdrücklich auch die «Richtlinie über die Projektierung und Ausführung von Kunstbauten der Nationalstrassen» des Bundesamtes für Strassen (Astra). Diese schreibt seit 1999 vor, dass vier-spurige Autobahnen auf zwei voneinander unabhängigen Brückenplatten zu führen seien. Dennoch hatte sich die neunköpfige Jury im Juni 2002 für das Projekt «Slide» entschieden – just das einzige der 17 Projekte, das keine Zwillingsbrücke, sondern nur eine zusammenhängende Fahrbahnplatte über das Jonentobel spannte. So konnten die Verfasser mit nur drei Pfeilern auskommen, während alle Übrigen mindestens sechs oder mehr Fundamente ins landschaftlich heikle Gebiet des Jonentobels bauen müssten.

Ästhetik gewinnt

«Slide» führte schon während der Jurierung zu Diskussionen. Der Zürcher Kantonsingenieur Georg Pleisch erinnert sich daran, wie er vor allem an die Adresse der Architekten in der Jury gesagt habe, «dass zwei Brücken ausgeschrieben sind und dass Astra zwei unabhängige Tragwerke verlangt». Dazu habe er sich veranlasst gefühlt, nachdem die Architekten in der Jury vom eleganten «Slide»-Projekt überzeugt schienen. Doch die Erklärung half nichts. Die Jurymehrheit interpretierte die «Richtlinie» nicht derart streng und für sie war eine Ausnahme möglich. Schliesslich würde damit die Landschaft am wenigsten belastet. Kommt dazu, dass über die «Säuliamt»-Autobahn jahrelang gestritten wurde. «Die Gemeindevertreterinnen in der Jury liessen auch politische Überlegungen einfließen», weiss Architekt Andreas Lüthi, der am Siegerprojekt beteiligt war. Als schliesslich abgestimmt wurde, war einer der Ingenieure ins Architekten-Lager gekippt, so Kantonsingenieur Georg Pleisch. Der Entscheid fiel mit 5:4 zugunsten von «Slide». Das Projekt biete «eine Lösung, die die Gegebenheiten von Lärmschutz, Sammelleitung, Geotechnik und Landschaftsschutz gleichermassen berücksichtigt und in sein Konzept einbindet. Dadurch entsteht eine Grossform, die den Boden nur an wenigen Stellen berührt», lobte die Jury. Sie erwähnte zwar das Problem mit dem einzelligen Überbau, hievte «Slide» aber trotzdem auf den ersten Platz.

und verteilte 50 000 Franken Preisgeld an das federführende Ingenieurbüro Henauer Gugler, das zusammen mit Bauingenieur Heinrich Hofacker, dem Architekturbüro Burkhard & Lüthi und dem Landschaftsarchitekten Daniel Ganz (Slide) ausgearbeitet hatte.

Das Amt sagt Nein

Doch kaum war das Projekt zur Genehmigung in Bern, lehnte das Astra (Slide) ab. Das Argument heisst mangelnde Sicherheit. Unterspülte Bauwerke, wie an der Gotthardautobahn, oder der Giftunfall auf dem Beckenried-Viadukt und nicht zuletzt Unterhaltsarbeiten sprächen für zwei Platten, denn sei eine Brücke unpassierbar, stehe daneben eine zweite, unabhängige Konstruktion. Deshalb die Richtlinie von 1999, die nur in Ausnahmen andere Lösungen zulasse – zur Zeit wird im Jura eine Einplattenbrücke gebaut. Die Zürcher Baudirektorin Dorothee Fierz trommelte die Jury nochmals zusammen, fuhr mit Rechtsvertretern auf und verlangte eine Neuurteilung und den Ausschluss von (Slide). «Ein unübliches Vorgehen und eine Ohrfeige für das Wettbewerbswesen», kommentiert der am Projekt beteiligte Architekt Andreas Lüthi. Immerhin: Die Jury liess sich nicht umstimmen. Den Siegern nützt dies allerdings nichts, denn nach einigem juristischen Geplänkel wird nun doch das zweitplatzierte Projekt (Akkord) der Ingenieurbüros ACS Partner, Zürich, und Dobler, Schällibaum und Partner, Greifensee, realisiert. Mitbeteiligt werden auch der Luzerner Architekt Eduard Imhof und als Landschaftsplaner Stöckli, Kienast & Köppel, Wettingen, sein.

SIA oder Gesetz?

Der Entscheid ist – aus Sicht der ursprünglichen Wettbewerbssieger – ein müder Kompromiss. Sie dürfen zwar das Preisgeld behalten, bekommen aber keine Entschädigung nach SIA 142. Diese Regel bestimmt, dass ein nicht ausgeführtes Siegerprojekt mit einem Drittel der Gesamtpreissumme entschädigt werden muss. Zuerst hatten das Zürcher Baudepartement und die (Slide)-Verfasser noch hochkarätige Juristen aufgeboden, um über die Entschädigungsfrage zu streiten. Schliesslich zogen Henauer Gugler (Slide) aber zurück – allerdings noch unter der Annahme, dass sie die Entschädigung – gut 90 000 Franken – erhielten. Jetzt fliesst auch dieses Geld nicht, was angesichts der Planungskosten von gegen einer Viertelmillion die Gewinner ärgert, besonders die mitplanenden Architekten Burkhard & Lüthi. Als Unterakkordanten waren sie

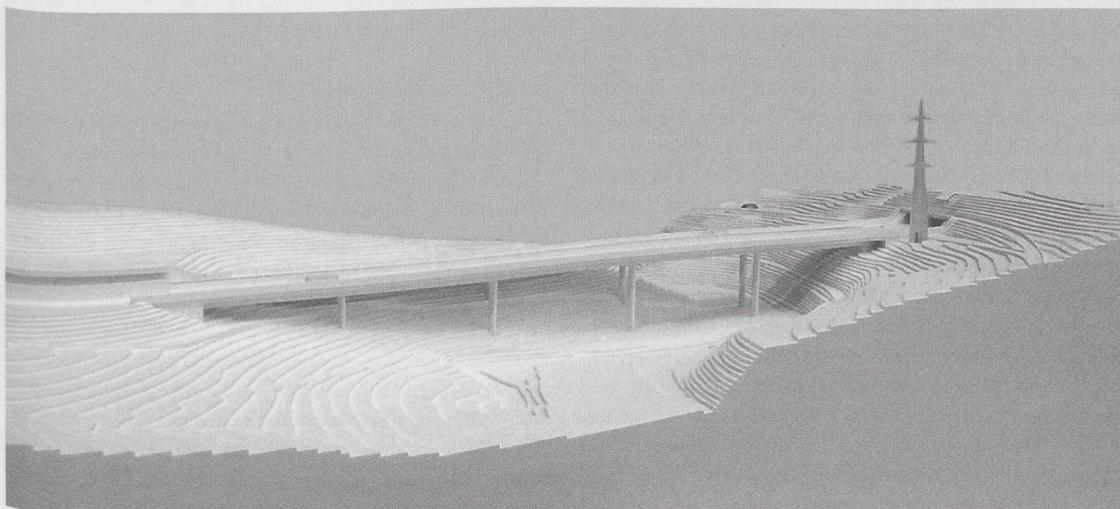
aber nicht rekursberechtigt und die federführende Ingenieurfirma hielt fest, «dass in diesem Fall ein Rekurs mit unserer Unternehmensphilosophie nicht vereinbar ist». Inzwischen sind die Fristen abgelaufen und es bleibt ungeklärt, ob das Submissionsgesetz oder die SIA-Norm 142 gelten soll. Nach Gesetz hätte (Slide) nämlich gleich zu Beginn vom Wettbewerb ausgeschlossen werden müssen, nach der SIA-Norm aber müsste es entschädigt werden. Interessant wäre dieser Rechtsstreit allemal geworden. Der Kanton hatte Peter Rechsteiner zugezogen und die eingeschaltete SIA-Kommission holte Peter Galli. Das pikante an der Konstellation: Galli und Rechsteiner waren zusammen mit Daniel Lehmann Autoren des 1996 erschienenen Buches «Das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz». Im Zuge der rechtlichen Diskussionen wurde auch das Departement Umwelt und Verkehr direkt um eine Stellungnahme angefragt. Eine von Bundesrat Moritz Leuenberger eingesetzte interne Untersuchung fand aber weder Hinweise für eine irreguläre Beurteilung des Projekts durch das Amt für Strassen noch auf eine Einflussnahme von aussen. Der Bericht empfahl aber die Entschädigung nach SIA 142. Für den Zürcher Kantonsingenieur Georg Pleisch waren die Jurydiskussionen ein «Lehrblätz». Nicht nur in Sachen klarerer Ausschreibung. Sie hätten auch gezeigt, wie die Welten der Architekten und der Ingenieure auseinander klaffen können: «Für Architekten ist vieles möglich, für uns Ingenieure nicht – noch nicht». •

Verspätung

Nicht wegen des Juryentscheides rund um die Jonentobelbrücke, sondern wegen vorausgehender Auseinandersetzungen hat ein Teil der A4-Baustelle Verspätung. Als Erstes wird die Strecke Urdorf bis Birmensdorf 2006 befahrbar sein. Die Westumfahrung Zürichs soll 2008 folgen. Die einst gewünschte parallele Eröffnung der Westumfahrung und A4 durchs Knonauer Amt ist unmöglich. Für die vom Durchgangsverkehr geplagten Dörfer Hedingen, Affoltern und Mettmenstetten dürfte mit der Eröffnung der Westumfahrung der Verkehr auf der Hauptachse durchs Säuliamt vorübergehend nochmals zunehmen.

1-2 Die Jury wählte das elegante Projekt «Slide» mit einer Brücke und drei Pfeilern zum Siegerprojekt und hoffte, dass die Richtlinie, die zwei getrennte Brücken fordert, nicht so streng interpretiert würde.

3 Doch das Bundesamt für Strassen verlangte, die Richtlinien müssen eingehalten werden. Nun wird das zweitplatzierte Projekt «Akkord» ausgeführt.



3