

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



Architektur, Gestaltung
und Bauingenieurwesen

Zentrum Urban Landscape

Wettbewerbe im Schnittstellenbereich Verkehr und Städtebau

Auswertung von Erfahrungen
Jürg Dietiker | Samuel Flükiger

The background of the cover is a photograph of a white architectural model of a city or urban landscape, showing roads, buildings, and a central circular structure. A large, red, 3D-style stamp with the word 'AUSWAHL' in bold, white, sans-serif capital letters is superimposed over the model, tilted at an angle.

AUSWAHL

Inhalt

Zum Geleit	3
Vorwort	4
1 Anlass und Ziele	5
2 Wettbewerbe im Prozessverlauf beurteilen	6
3 Warum Handlungsbedarf besteht	7
4 Untersuchung von Fallbeispielen	8
Projektwettbewerbe	9
• Schwarzenburgstrasse, Köniz	
• Flankierende Massnahmen zur A5	
• Bahnhofplatz Bern	
Studienaufträge	21
• Sanierung und Neugestaltung Landstrasse, Wettingen	
• Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug	
• Kreuzplatz, Zürich	
• Aufwertung Strassenraum – Ortsdurchfahrten Kanton Aargau	
Testplanungen	35
• Bahnhofstrasse Aarau	
• Oerliker Bahnhofplatz	
Honorarwettbewerbe	41
• Korrektion Feldernkreuzung, Grosshöchstetten	
Kombinationsformen	43
• Wankdorfplatz	
5 Was lernen wir aus den Fallbeispielen?	47
6 Antworten auf die Eingangsfragen	48
• Für welche Problemstellungen sind Konkurrenzverfahren geeignet, für welche nicht?	48
• Wie führt die Jurierung zum Erfolg?	49
• In welcher Planungsstufe sind welche Konkurrenzverfahren sinnvoll?	50
• Was bewirken Konkurrenzverfahren für die Weiterentwicklung im Spannungsfeld Städtebau und Verkehr?	51
• Wie wirken sich Konkurrenzverfahren positiv auf den Planungsprozess aus?	52
• Wie lassen sich Konkurrenzverfahren mit Partizipation und Mitwirkung sinnvoll verbinden?	53
• Was sind die Erfolgsfaktoren für ein erfolgreiches Projekt?	54
• Wie gross ist der finanzielle Aufwand? Welche Mehrwerte stehen diesem gegenüber?	55
• Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Veranstalter?	56
• Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Teilnehmenden?	57
• Was ist bei Folgeaufträgen zu beachten?	58
7 Glossar	59
8 Quellenangaben	61
Dank / Impressum	64

Zum Geleit

Das Zentrum Urban Landscape (ZUL) der Bauhochschule in Winterthur befasst sich mit den Veränderungen der Landschaft, dem Siedlungsraum, dem Verhältnis von Infrastrukturen und Terrain. Partner sind die öffentliche Hand, private und öffentliche Investoren. Am ZUL werden Teile des Leistungsauftrags (Lehre, Forschung & Entwicklung, Dienstleistung und Weiterbildung) des Departementes Architektur, Gestaltung und Bauingenieurwesen der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften wahrgenommen und koordiniert. Mittlerweile werden Projekte mit Partnern aus Verwaltung und Wirtschaft mit Unterstützung des SNF und des KTI bearbeitet. Mit der Einführung der Masterprogramme Architektur (2005) und Bauingenieurwesen (2008) wurden die Aktivitäten des Zentrum Urban Landscape ausgebaut. Die enge Verknüpfung von Lehre und Forschung geschieht durch ein engagiertes Team. So arbeiten Architektinnen, Bauingenieure, Raumplanerinnen, Verkehrsplaner, Geographen und Historiker über traditionelle Berufssparten hinweg eng zusammen.

Jürg Dietiker, der am Zentrum Urban Landscape Forschungsprojekte leitet und die Masterprogramme mitentwickelt, ist in einer Untersuchung – in Zusammenarbeit mit internen und externen Fachkräften – der Frage nach der Bedeutung und dem Stellenwert von Konkurrenzverfahren im Verkehrswesen nachgegangen. Die Publikation «Wettbewerbe im Schnittstellenbereich Verkehr und Städtebau» fasst die Resultate dieser intensiven Auseinandersetzung zusammen. Sie stellt ein Beispiel dar, wie an der Nahtstelle Hochschule und Praxis substantielle Beiträge für Fachkräfte und Behörden erarbeitet werden können.



Stephan Mäder

Direktor Departement Architektur,
Gestaltung und Bauingenieurwesen
Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

Vorwort

«Erfahrungen nutzbar machen» – dies ist das Anliegen der vorliegenden Untersuchung. Möglich gemacht haben sie die beteiligten Kantone und Städte, die in den vergangenen Jahren zahlreiche Wettbewerbe im Schnittstellenbereich von Städtebau und Verkehr durchgeführt haben. Nachdem der Wettbewerb nach einer Blütezeit im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts aus der Praxis der Verkehrsplanung weitgehend verschwunden war, stieg er nach einem halben Jahrhundert als Phönix wieder aus der Asche. Grund waren die durch das ungebrochene Verkehrswachstum verursachten Probleme, die sich mit den bisherigen Instrumenten und sektoriellen Betrachtungsweisen nicht mehr lösen liessen. Nötig wurden interdisziplinäre Ansätze und kreative Prozesse, in denen – basierend auf den wissenschaftlichen und technischen Grundlagen – neue Wege entwickelt und beschritten wurden.

Mit den verschiedenen Verfahren haben Veranstalter und Teilnehmende Neuland betreten. Sie haben die Verfahren aus dem Architekturbereich (wo der Wettbewerbstadttradition immer ein hoher Stellenwert zukam) in den Verkehrsbereich adaptiert. Die letzten 20 Jahre kann man deshalb als eigentliche Laborphase bezeichnen, während der Erfahrungen gesammelt werden konnten.

Wettbewerbsverfahren sind aufwendig, zeitlich wie finanziell. Die Investition ist dann gerechtfertigt, wenn diesen Ressourcen ein entsprechender Mehrwert gegenübersteht. Dieser kann in verschiedenen Bereichen liegen: zum Beispiel in der Qualität der Lösung, im Finden eines qualifizierten Bearbeiterteams, in der Konsensfindung zwischen Kanton und Gemeinden, in der Verkürzung der Verfahrenszeit, in der Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer erweiterten Problemsicht bei allen Beteiligten. Zu allen diesen Themen können die Erfahrungen Hinweise geben – wenn sie denn ausgewertet vorliegen.

Zu dieser Erfahrungsvermittlung will die vorliegende Broschüre beitragen. Als Grundlage wurden unterschiedliche Verfahren untersucht, Programme und Juryberichte ausgewertet und mit Veranstaltern und Teams Gespräche geführt. Aus der Analyse resultiert kein Rezeptbuch, zu unterschiedlich sind die Problemstellungen und Situationen. Vielmehr hat sich die Erkenntnis gefestigt, dass jeder Wettbewerb ein Unikat ist, bei dem es gilt, unter Beachtung der jeweiligen Rahmenbedingungen eine massgeschneiderte Lösung zu finden. Trotz Unikat – man muss sich auf erprobte Verfahren und Methoden abstützen können. Dazu sind – als Grundlage für eigene Analogieschlüsse – die Analysen so aufgebaut, dass als Erstes Probleme und Situation beschrieben, anschliessend Durchführung und Ergebnisse analysiert und schliesslich im Fazit die Erkenntnisse zusammengefasst werden.

Grosser Dank gilt allen Beteiligten, die Zeit und Fachwissen für die Interviews und Gespräche eingesetzt und die Ergebnisse im Workshop kritisch mitdiskutiert haben.



Jürg Dietiker
Zentrum Urban Landscape
Mai 2008

Anlass & Ziele

Tradition mit Unterbruch

Interdisziplinäre Wettbewerbe zu Städtebau und Verkehr haben Tradition. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts – in einer gesellschaftlich und wirtschaftlich fundamentalen Zeit des Umbruchs – haben fast alle grösseren Städte grosse, auch internationale Wettbewerbe veranstaltet. Ziel war, für den Quantensprung in Grösse und Flächenausdehnung einer Stadt – verursacht durch die wirtschaftliche Entwicklung und die sich abzeichnende Automobilisierung – planerische Leitideen zu erhalten. Im Wettbewerb zu Grosszürich 1915–1918 zum Beispiel wurden damals die Grundsteine zum städtischen Verkehrsnetz gelegt, die heute noch aktuell – und in einigen Bereichen wie zum Beispiel der Sihlhochstrasse – immer noch Gegenstand heftigster Diskussionen sind. Aber auch andere Städte wie Bern, St. Gallen und Schaffhausen haben in dieser Zeit auf der Basis von Wettbewerbsergebnissen städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen lanciert, deren Bilder man heute in den Stadtplänen immer noch erkennt – oft als klar strukturierte Formen im Chaos der Umgebung, denn in der Realisierung sind sie meist Relikte geblieben.

Um 1945 wurde diese Wettbewerbs- und Diskurstradition im Verkehrsbereich unterbrochen. Jetzt kam die Zeit der Realisierung – Entwicklung, Fortschritt, alles war technisch machbar. Darüber, wohin die Reise gehen soll, bestand ein tragender gesellschaftlicher Konsens. Vorbild waren die USA, wo die Motorisierung und der Autobahnbau weit fortgeschritten waren. Wettbewerbe waren nun nicht mehr nötig, die Mittel wurden direkt in die Projektierung investiert. In der Architektur hingegen hatte die Wettbewerbstadttradition auch in diesen Jahren immer Bestand.

In den letzten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurden Wettbewerbe auch in Verkehrsplanung und Strassenraumgestaltung wiederentdeckt. Grund waren die durch das ungebrochene Verkehrswachstum verursachten Probleme, die sich mit den bisherigen Instrumenten nicht mehr lösen liessen. Gefragt sind jetzt interdisziplinäre Ansätze, die Infrastruktur des Verkehrs, städtebauliche Gestaltung und betriebliche Lenkung zu Gesamtlösungen verbinden.

Erfahrungen nutzbar machen

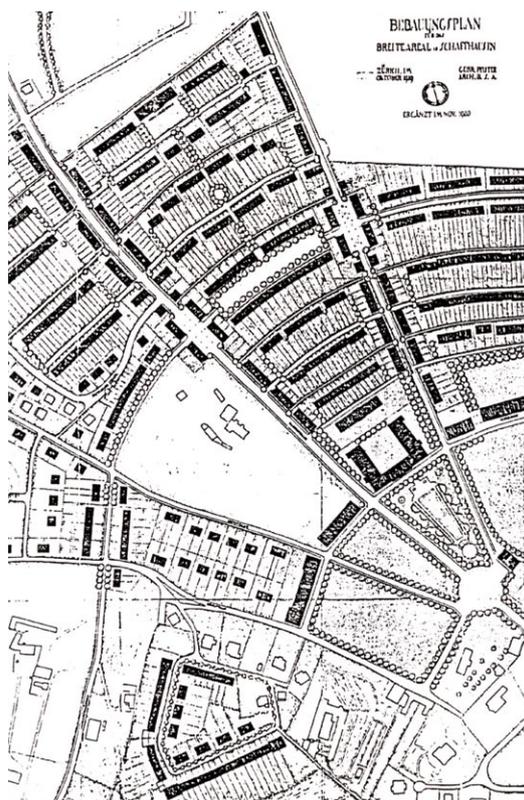
In die seither in vielen Kantonen veranstalteten Verkehrs- und Strassenraumwettbewerben wurden jeweils beträchtliche finanzielle und personelle Ressourcen investiert. Dank dieser Entwicklung liegt eine grosse Zahl von Beispielen vor, die eine systematische Auswertung der Erfahrungen in Bezug auf die folgenden Praxisfragen ermöglicht:

- Für welche Problemstellungen sind Konkurrenzverfahren geeignet, für welche nicht?
- Wie führt die Jurierung zum Erfolg?
- In welcher Planungsstufe sind welche Konkurrenzverfahren sinnvoll?
- Was bewirken Konkurrenzverfahren für die Weiterentwicklung im Spannungsfeld Städtebau und Verkehr?
- Wie wirken sich Konkurrenzverfahren positiv auf den Planungsprozess aus?
- Wie lassen sich Konkurrenzverfahren mit Partizipation und Mitwirkung sinnvoll verbinden?
- Was sind die Erfolgsfaktoren für ein erfolgreiches Projekt?

- Wie gross ist der finanzielle Aufwand? Welche Mehrwerte stehen diesem gegenüber?
- Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Veranstalter?
- Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Teilnehmenden?
- Was ist bei Folgeaufträgen zu beachten?

Das günstige Zeitfenster nutzen

Praktisch ist es so, dass die Erfahrungen der Veranstalter häufig bei einzelnen Personen konzentriert sind. Schon in wenigen Jahren stehen nicht wenige von diesen nicht mehr im aktiven Berufsleben. Darum ist jetzt der Zeitpunkt für eine Wirkungsanalyse günstig, das dazu erforderliche Zeitfenster noch offen. Ziel der Untersuchung ist ein Erfahrungsbericht, der es erlaubt, für konkrete Aufgaben ein erfolgversprechendes Vorgehen zu finden.



Das Breite-Quartier Schaffhausen – städtebauliche Grundstruktur aus dem internationalen Wettbewerb

Wettbewerbe im Prozessverlauf beurteilen

Weil die Planungsprozesse in Verkehr und Strassenbau langfristig sind, kommt der Ergebnisanalyse im Prozessverlauf und bezogen auf die ursprünglichen Ziele eine grosse Bedeutung zu. Die Praxiserfahrung zeigt, dass die direkten Wettbewerbsergebnisse nur eine Facette des Gesamtbildes zeigen. Da sich in den nachfolgenden partizipativen Prozessen und gesetzlichen Verfahren die Projekte verändern und entwickeln, zeigt sich erst am Schluss, ob die Projektidee aus dem Wettbewerb genügend stark war, um diese Nagelprobe zu beste-

hen. Die Erfahrungen zeigen aber, dass eine starke Projektidee allein nicht genügt. Ebenso wichtig sind ein starkes Team und eine Bauherrschaft mit dem Mut und der Kraft zur Durchsetzung der Projektidee.

Die Zusammenstellung der Gründe für einen Wettbewerb zeigt, dass ganz unterschiedliche Überlegungen zur Wahl des Wettbewerbsverfahrens führen können. Die Absicht, eine Variantenpalette zu erhalten, kann ebenso ausschlaggebend sein wie die Absicht, in einer politisch verfahrenen Situation einen Befreiungsschlag zu unternehmen. Vor allem solche prozessbezogenen Überlegungen gehen im Verlauf der Zeit verloren. Dabei kann gerade der Aspekt, dass dank dem Wettbewerbsverfahren

oftmals die Verfahrensdauer verkürzt und politische Konflikte vermieden werden konnten, wirtschaftlich sehr bedeutend sein. Die Beurteilung muss deshalb immer mindestens zwei Aspekte abdecken – die qualitative Ergebnis- und die prozessuale Verfahrensbeurteilung. Die Ergebnisbeurteilung betrachtet die Qualität der gewählten und schliesslich realisierten Lösung, die Verfahrensbeurteilung befasst sich mit den Wirkungen des Wettbewerbs im Planungsprozess. Die Abbildung veranschaulicht den Untersuchungsansatz.



Warum Handlungsbedarf besteht?

Ressourcen gezielt einsetzen

Wettbewerbsverfahren im Bereich Verkehr und Städtebau sind finanziell und personell aufwendig. Sie sind gerechtfertigt, wenn sie zielgerichtet und erfolgsversprechend eingesetzt werden. Dazu sind Erfolgs- und Wirkungskontrollen durchgeführter Wettbewerbe nötig. Im Verkehrsbereich fehlen diese heute noch. Um die eingangs formulierten Fragen zu beantworten, müssen Wettbewerbsverfahren über alle Verfahrens- und Prozessstufen betrachtet werden. Vor allem müssen sie auch an den damit angestrebten Zielen gemessen werden. Denn Wettbewerbe können aus ganz unterschiedlichen Motiven heraus veranstaltet werden.

Warum Wettbewerbe?

Die Lektüre von Wettbewerbsprogrammen der vergangenen Jahre zeigt eine Vielfalt von Argumenten:

Breites Variantenspektrum

Zu Beginn einer Projektierung werden die bestimmenden inhaltlichen und finanziellen Weichen gestellt. Wichtig ist, dass diese Entscheidungen auf einem breiten Variantenspektrum basieren. Ideen- und Projektwettbewerbe liefern diese Grundlagen.

Kreative interdisziplinäre Lösungen

Wettbewerbe fördern das kreative Denken und die interdisziplinäre Zusammenarbeit und damit die fachliche Weiterentwicklung. Die Chance, dass die Bauherrschaft zeitgemässe und zukunftstaugliche Vorschläge erhält, ist gross.

Hohe Qualität

Das Arbeiten im Wettbewerb mit Anderen fördert die Projektqualität, denn die Teams wollen sich mit Fachkollegen und Kolleginnen messen. Die Beurteilung der Projekte durch eine interdisziplinäre Jury ermöglicht eine breit abgestützte Gesamtbeurteilung.

Konsens und Akzeptanzbasis

Wettbewerbsergebnisse ermöglichen die breite Diskussion unterschiedlicher Lösungen in Fachgremien und mit der Bevölkerung und machen die Projektwahl transparent. Sie können allenfalls in einer politisch verfahrenen Situation den nötigen Befreiungsschlag ermöglichen.

Fähige Teams auswählen

Wettbewerbe erlauben die Beurteilung der Kompetenzen, der Zusammenarbeits- und Kommunikationsfähigkeit interdisziplinärer Teams. Dies ist wichtig, weil bei Strassenraumgestaltungswettbewerben nicht in erster Linie die endgültige Lösung im Vordergrund steht, sondern eine tragfähige Betriebs- und Gestaltungsidee, die dann im Rahmen der gesetzlichen Verfahrensschritte vertieft und konkretisiert wird.

Förderung junger Berufsleute

Mit der qualitativen, nicht nur auf den Preis abgestützten Durchführung von Ausschreibungen öffnen sich für kreative und engagierte Teams die Chance, durch eine herausragende Leistung einen Auftrag zu erhalten.

Planungsprozesse sind meist langdauernd. Im Verlaufe der Zeit wechseln die Bearbeiter und die ursprünglichen Absichten und Ziele gehen vergessen. Oft fehlt später das Wissen um die Gründe, warum beispielsweise zu Beginn ein Wettbewerb durchgeführt wurde und was er genau gebracht hat. Damit wird auch für die Beteiligten die Wirkungsbeurteilung des Wettbewerbes jeweils sehr schwierig.

Untersuchung von Fallbeispielen

In der Untersuchung sollen Fallbeispiele aus dem Spektrum der verschiedenen Wettbewerbsarten (Projektwettbewerb, Studienauftrag, Testplanung, Honorarwettbewerb, Kombinationsformen mit Ideenwettbewerb), auf verschiedenen Planungsstufen nach VSS (Planungsstudie, Vorprojekt, definitives Projekt, Ausführungsprojekt) und aus verschiedenen Regionen untersucht werden.

Erster Schritt war eine Umfrage zu möglichen Beispielen. Die eingereichten Vorschläge wurden dokumentiert und nach Arten, Stufen und Realisierungsstand eingeordnet. Anschliessend erfolgte die Auswahl der Fallbeispiele so, dass damit die Palette der Fragestellungen und der unterschiedlichen Umfeldler abgedeckt werden konnte.

Die Projektauswahl erfolgte zusammen mit den Projektpartnern. Kriterien dazu waren:

- Möglichst vollständige Abdeckung der Wettbewerbsarten und der Planungsstufen
- Abdeckung von Wettbewerben im städtischen, ländlichen und im Agglomerationsumfeld
- Einbezug «gelungener» und «misslungener» Beispiele
- Verfügbarkeit der erforderlichen Unterlagen und Daten

Zu den folgenden elf Wettbewerben wurden mit standardisierten Fragebogen Interviews und Gespräche mit Veranstaltern, Organisatoren, Gewinnerteams und nachplatzierten Teams durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Gespräche sind in den folgenden Projektbeschreibungen ausgewertet.

	Jahr	Auslober	Stand realisiert	Bewilligung erteilt	Wettbewerb abgeschlossen	Stufen einstufig mehrstufig
Projektwettbewerbe						
Schwarzenburgstrasse, Köniz	1995	Kt. BE	■			■
Flankierende Massnahmen zur A5	1998	Kt. SO	■			■
Bahnhofplatz Bern	2000 – 2001	St. BE	■			■
Studienaufträge						
Sanierung und Neugestaltung Landstrasse, Wettingen	1998	Kt. AG	■			■
Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug	2001	Kt. ZG	■			■
Kreuzplatz, Zürich	2003	St. ZH		■		■
Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten	2006	Kt. AG		■		■
Testplanung						
Bahnhofstrasse Aarau	1999 – 2001	Kt. AG		■		■
Oerliker Bahnhofplatz	2006 – 2007	St. ZH		■		■
Honorarwettbewerb						
Korrektion Felderkreuzung, Grosshöchstetten	1996	Kt. BE	■			■
Kombinationsformen						
Wankdorfplatz	2001 – 2002	Kt./St. BE		■		■

Kanton Bern, 1995

Schwarzenburgstrasse Köniz

Anlass

Das Zentrum der Gemeinde Köniz soll entwickelt werden - so das Ziel von Gemeinde und Kanton und Anlass zum Wettbewerbsstart 1995. Dazu war die Sanierung der Schwarzenburgstrasse nötig, wird doch die Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeit des Zentrums massgeblich durch den Betrieb und die Gestaltung dieser stark belasteten Kantonsstrasse bestimmt. Aufgrund eines Vorstosses im Grossen Rat wurde die Schwarzenburgstrasse ins Strassenbauprogramm des Kanton Berns aufgenommen. Damit war die rechtliche Basis für die Inangriffnahme der Planung geschaffen.

Im Zentrum zwischen Landorfstrasse und Brühlplatz waren verschiedene Vorhaben geplant: der Bau eines neuen Gemeindezentrums, die Sanierung des sogenannten Kommerzgebäudes und der Neubau eines Migroszentrums. Diese Neubauten verhiesesen Mehrverkehr auf dem bereits überbelasteten Strassennetz, auf dem sich regelmässig Staus bildeten und der öffentliche Busverkehr steckenblieb. Es war absehbar, dass der Fahrverkehr durch die starken Fussgängerstrome über die Fahrbahn zusätzlich behindert würde.

Ziele

Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeit des Zentrums von Köniz werden stark bestimmt durch den Betrieb und die Gestaltung des Strassennetzes und die Abstimmung zwischen baulicher Nutzung und Verkehr. Das kantonale Tiefbauamt war deshalb bestrebt, mit der Sanierung und Gestaltung der Kantonsstrassen (Könizstrasse, Schwarzenburgstrasse) die nötigen Voraussetzungen für die Entwicklung des Zentrums zu schaffen.

Dabei standen die folgenden inhaltlichen Ziele im Vordergrund:

- Optimieren der Verkehrsabläufe für alle Verkehrsteilnehmenden
- Gestalten des Zentrumsbereiches als attraktiver Aufenthaltsbereich mit sicheren Fussgängerverbindungen, Verweilmöglichkeiten und Veloverbindungen
- Aufwerten des öffentlichen Verkehrs, gute Haltestellenzugänglichkeit, störungsfreier Betrieb
- Aufzeigen von Rahmenbedingungen für die kommunalen Überbauungsordnungen
- Reduzieren der Lärm- und Schadstoffemissionen

Zusätzlich setzten sich die Veranstalter auch prozessuale Ziele:

- Erlangen kreativer, interdisziplinärer und zukunftsweisender Lösungen
- Fachlich hohe Projektqualität zur Ausschöpfung von Spielräumen für die zusätzlichen Entwicklungen
- Aufbauen einer breit abgestützten und für den nachfolgenden Projektprozess tragfähigen Akzeptanz- und Konsensbasis zwischen Kanton, Gemeinde, Grundeigentümern und Bevölkerung
- Bestimmen eines interdisziplinären Teams qualifizierter Fachleute

Gleichzeitig mit dem Strassenwettbewerb fand für die Realisierung der Zentrumsüberbauungen mit Gemeindeverwaltung ein Architekturwettbewerb statt. Die beiden Wettbewerbe wurden aufeinander abgestimmt, aber unabhängig voneinander durchgeführt.

Ausschreibung:

offen
25 Teilnehmer

Projektphase:

Vorprojekt

Bearbeitung:

Ausschreibung 1995
Bearbeitungszeit 19 WO
Jurierung 1995

Termine:

Kreditbewilligung 2002
Baubeginn 2002
Fertigstellung 2004

Jury:

Sachjury 3
Fachjury 6
Experten 6
Total 15

Entschädigung:

CHF 70'000.- Freie Preissumme

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	15'400'000	96 %
Wettbewerb	600'000	4 %
Total	16 Mio.	100 %

Schwarzenburgstrasse Köniz

Durchführung

Um die inhaltlichen und prozessualen Ziele und eine breite Lösungsvielfalt zu erreichen, wurde der Wettbewerb offen ausgeschrieben. Teilnahmebedingung war der Wohn- oder Geschäftssitz des federführenden Büros im Kanton Bern. Empfohlen wurde, dass sich Fachleute verschiedener Fachrichtungen (Architektur, Verkehr, Ingenieurwesen, Landschaftsgestaltung, etc.) zu Arbeitsteams zusammenschliessen. Diese Vorgaben haben sich bewährt.

Im einstufigen Verfahren wurde ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Stufe Vorprojekt verlangt. Die Aufgabenstellung wurde bewusst offen formuliert, um den Teams die Gestaltungsspielräume nicht einzuengen.

Mit der Organisation war ein externes Planungsbüro beauftragt. Die Federführung auf Auftraggeberseite lag beim kantonalen Tiefbauamt zusammen mit Gemeinde und BLS.

Bereits vor dem Wettbewerbsverfahren wurde die Bevölkerung über Anlass und Ziele des Wettbewerbs informiert. Die Resultate wurden mittels Medienmitteilungen und Ausstellung veröffentlicht. Das Echo der Anwohner war mehrheitlich positiv.

Jurierung

Die Jurierung fand an zwei aufeinanderfolgenden Tagen statt. Dies ermöglichte es den Mitgliedern, Erkenntnisse und Zwischenergebnisse zu «überschlafen» und vorschnelle Entscheide zu vermeiden. Gleichzeitig bestand die Möglichkeit, offene Fragen durch die Experten nochmals abklären zu lassen.

Die Jury war mit drei Sachjuroren (ein Kantons-, zwei Gemeindevertreter) und sechs Fachjuroren aus den interdisziplinären Fachbereichen besetzt. Zusätzlich waren sechs Experten mit Diskussions-, aber ohne Stimmrecht anwesend. Dies hat sich insbesondere darum bewährt, weil während der intensiven Beschäftigung mit den Wettbewerbsarbeiten neue Möglichkeiten aufgetaucht sind, die auf ihre Potenziale und Auswirkungen hin zu beurteilen waren.

Konkret ging es dabei um die Frage der im Programm vorgesehenen Aufhebung des Niveauüberganges über die BLS. Gegen dessen ersatzlose Aufhebung wehrten sich die Sachjuroren vehement. Aus den Wettbewerbsarbeiten schälte sich die Möglichkeit heraus, in Kombination mit der Erstellung der neuen Tiefgarage einen Bypass für Personenwagen zu schaffen.

Die Integration der Gemeindevertreter und deren Experten in die Jury brachte dieses Problem erst auf den Tisch und dank der Flexibilität aller Beteiligten erwuchs daraus ein Impuls, der das ganze Vorhaben entscheidend weiterbrachte.

Ergebnisse

Köniz war der erste Wettbewerb, den das kantonale Tiefbauamt im Bereich Verkehr durchführte. Auch für viele der teilnehmenden Ingenieurbüros war das Verfahren neu.

Dies war wohl auch der Grund, dass die Teams relativ viel Arbeitsaufwand investierten und im Detailierungsgrad über das Nötige hinausgingen.

Die Teams waren generell gut qualifiziert. Stärken zeigten sich in der Verkehrsplanung, Schwächen im Städtebau. Das Siegerprojekt überzeugte vor allem wegen seines sorgfältig und feinfühlig ausgearbeiteten kostengünstigen Vorschlages und dem ausgeglichenen Qualitätsniveau der verschiedenen Disziplinen.

Kein Projekt konnte die beabsichtigten Anforderungen komplett erfüllen. Die Wettbewerbsarbeiten zeigten jedoch eine umfassende Palette von Möglichkeiten auf und brachten so den Veranstaltern neue Einblicke und Erkenntnisse, die es ermöglichten, die Ziele und Aufgaben für die nächsten Schritte präziser zu formulieren und die politischen Entscheide dazu einzuholen.

Mit einem zweistufigen Vorgehen (offener Ideenwettbewerb – eingeladenen Projektwettbewerb) wäre die Konsensfindung bezüglich der in der Jurierung aufgetauchten Fragestellung (niveaufreie Querung Bahntrasse) einfacher gewesen.

Siegerteam «à niveau»:

- Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Bauingenieure, Bern
- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- Metron Landschaftsarchitekten AG, Brugg
- Adrian Strauss, Raumplanung + Architektur, Bern
- Matti, Bürgi, Ragaz, Hitz, Architekten, Liebefeld

Abschnitt Sonnenegg:
differenzierte Strassenraumgestaltung nach der baulichen Umsetzung
(vorher/nachher)



Schwarzenburgstrasse Köniz

Weiterbearbeitung

Die Auftragserteilung erfolgte an das Team als Arbeitsgemeinschaft mit einem Mandat bis zur Inbetriebnahme. Während dem Projektprozess zogen sich die Architekten zurück, andere Fachleute kamen hinzu (Betrieb, Beleuchtung, Information und Öffentlichkeitsarbeit, Landschaftsarchitekt).

Nach dem Juryentscheid erfolgte das Mitwirkungsverfahren und die Planaufgabe. Ab Abschluss Jurierung wurde eine breit abgestützte Begleitkommission eingesetzt. Diese blieb bis zur Inbetriebnahme bestehen und trug sehr viel zur Akzeptanz in der Bevölkerung bei.

Während der Weiterbearbeitung wurde das Projekt verdichtet und weiterentwickelt. Dies war nötig, um auf die sich verändernden Randbedingungen aus der Zentrums- und Verkehrsentwicklung zu reagieren. Während des Planungsprozesses entschied die Migros, statt eines Heim- und Hobbymarkt einen Migrosmarkt mit diversen weiteren Ladengeschäften zu erstellen. Als Folge haben sich zum Beispiel die fahrbahnquerenden Fussgängerströme zwischen Migros und Coop viel stärker entwickelt als vorgesehen. Dieser Erfolg der Zentrumsplanung brachte jedoch den Verkehr fast zum Erliegen. Mit einem neuen Konzept für das flächenhafte Queren ohne Fussgängerstreifen, flankiert von Tempo 30, konnte das Problem gelöst werden. Dabei zeigte sich, dass das ausgewählte Konzept dafür genügend Flexibilität aufwies. Die Grundphilosophie blieb bestehen.



Kreisel Weyermatt



Schwarzenburgstrasse Köniz

Fazit

Die Geschichte ist nie zu Ende

Vom einem der ersten Strassenwettbewerbe der Schweiz zum international beachteten Pilotprojekt – so lassen sich die Erfahrungen in Köniz zusammenfassen. Sie zeigen exemplarisch, welchen Beitrag der Wettbewerb zu einer erfolgreichen Projektgeschichte leisten kann. In Köniz waren dazu die folgenden Punkte massgebend:

- Der Wettbewerb hat keine fertigen Lösungen, aber ein breites Spektrum an trag- und entwicklungsfähigen Ideen aufgezeigt. Die visualisierten Lösungsvorschläge ermöglichten eine frühzeitige Information von Bevölkerung und Interessengruppen und deren Einbezug in einen partizipativen Projektprozess.
- Mit der Vorstellung der Wettbewerbsarbeiten wurde ein Mitwirkungsprozess begonnen, der bis heute andauert. Dadurch wurde es möglich, für das auf der Basis der Wettbewerbsergebnisse sich entwickelnde Projekt eine Akzeptanzbasis aufzubauen. Diese hat sich vor allem in den schwierigen Phasen als tragfähig erwiesen, als auf neue Anforderungen aus der Zentrumsentwicklung mit unkonventionellen Lösungen reagiert werden musste. Es ist nur diesem Prozess zu verdanken, dass man nach der Realisierung auch noch zu einem funktionierenden Betrieb gekommen ist. Der Prozess erforderte sehr gute Vorbereitung, Analysen und Neuausrichtungen während des ganzen Verfahrens.
- Der offene Jurierungsprozess mit Einbezug von Gemeindebehörden sowie den Bahn- und Busunternehmungen hat dazu geführt, dass im Vorfeld noch nicht bekannte Probleme aufgrund der Projektspannweite erkannt und integriert werden konnten. Für die Akzeptanz aller folgenden Schritte war dies eine entscheidende Voraussetzung.
- Als Wettbewerbsergebnis liegt bei Verkehrswettbewerben bestenfalls ein Konzept vor, das sich anschliessend zu einem realisierbaren Projekt entwickeln lässt. Der Weg bis dahin dauert lange, die Verfahren benötigen viel Zeit. Am Beispiel Köniz zeigt sich schön, wie die während dieser Zeit gewonnenen neuen Erkenntnisse aus Forschung und Praxis in die Projektentwicklung einfließen können. Die heute sich präsentierende Lösung geht viel weiter, als es der Wissensstand zum Zeitpunkt des Wettbewerbs überhaupt zugelassen hatte.
- Entscheidend für das Gelingen dieses Prozesses war die Möglichkeit, aufgrund der Wettbewerbsbeiträge ein qualifiziertes Bearbeiterteam mit einem robusten Projektansatz auszuwählen. Wichtig sind Ideen, die entwicklungsfähig sind. In Köniz zeigte sich, dass der Erfolg der Zentrumsplanung ohne diese Flexibilität zum Killer für die Verkehrslösung hätte werden können.

• Problematisch war die Abstimmung zwischen dem Verkehrs- und dem Projektwettbewerb für die Zentrumsüberbauung. Verfahren und Detaillierungsgrad waren zu unterschiedlich. Diese Abstimmung hätte mit einem zweistufigen Verfahren einfacher gelöst werden können.

- Viel zum Gelingen beigetragen hat die Einsetzung einer breit abgestützten Begleitkommission, die vom Wettbewerb bis zur Realisierung bestehen blieb. Die Interviews mit den Beteiligten haben aber gezeigt, dass ein solcher Prozess sehr hohe zeitliche und emotionale Anforderungen an alle Beteiligten stellt. Partizipation findet in der Freizeit statt. Um die Belastungen möglichst erträglich zu halten, ist ein professionelles Prozessmanagement zwingend nötig.



Mit dem Versuch des «fussgängerstreifenlosen Zentrums», verbunden mit Tempo 30, wurde auf die möglichen Fussgängerquerungen reagiert.



Kanton Solothurn, 1998

Flankierende Massnahmen zur A5

Anlass

Der Bau der Autobahn A5 erhöht die Kapazität des Strassennetzes im Korridor Solothurn - Grenchen massiv und ermöglicht es, das regionale Strassennetz wirksam vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Damit entstand Spielraum für die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Jura-südfuss-Gemeinden, die stark vom Verkehr belastet waren. Um diesen Spielraum zu nutzen, brauchte es flankierende Massnahmen, welche die Wohn- und Lebensqualität verbessern und die Wirkung langfristig sicherstellen. Diese Massnahmen wurden im Genehmigungsverfahren als verbindliche Bestandteile des Gesamtprojektes A5 festgesetzt, ohne sie jedoch bereits konkret auszuformulieren.

Vorbereitung

Zur Vorbereitung des Wettbewerbes wurde eine breit abgestützte Projektgruppe mit Vertretern des Kantons und der Gemeinden gebildet. Zusammen mit dem beauftragten Projektbegleiter wurde eine detaillierte Strukturanalyse zur Sichtbarmachung des Handlungsbedarfes in den Bereichen Siedlung, Umwelt und Verkehr durchgeführt.

Anschliessend wurde eine neue, auf die A5 ausgerichtete regionale Netzstrategie mit Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt, um das Entlastungspotential der neu-

en Autobahn auszuschöpfen und langfristig zu sichern. Die Ergebnisse der Strukturanalyse, die regionale Netzstrategie und das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurden von den Beteiligten als Grundlage für die Wettbewerbe verabschiedet.

Ziele

Die Aufgabe der Wettbewerbsteilnehmer bestand nun darin, die von den Beteiligten gemeinsam erarbeiteten Grundlagen in konkrete Projekte und Massnahmenstrategien umzusetzen, um die folgenden inhaltlichen Ziele zu erreichen:

- Reduktion der Verkehrsbelastung insbesondere in den Siedlungsgebieten
- Verstetigung des Verkehrsflusses zur Emissionsreduktion
- Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität entlang der Hauptstrassen
- Förderung der regionalen Entwicklungsmöglichkeiten
- Ortsbildgestaltung, Verbesserung der dörflichen Erscheinungsbilder
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Überquerbarkeit
- Förderung des Fussgängers und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Für die Veranstalter wichtig waren auch prozessuale Ziele:

- Finden von kompetenten interdisziplinären Bearbeiterteams
- Vergabe von Aufträge gemäss Vorschriften unter Konkurrenzbedingungen
- Das Fenster für neue, auch unkonventionelle Lösungen zu öffnen.

Durchführung

Das Gesamtprojekt der flankierenden Massnahmen ist sehr gross und umfasst mit den beiden Städten Solothurn und Grenchen und den Agglomerations- und Landgemeinden sehr unterschiedliche Bereiche. Um die partizipative Projektorganisation mit allen Gemeinden meistern zu können und um die unterschiedlichen Anforderungen der Abschnitte zu berücksichtigen, wurden vier Wettbewerbsperimeter festgelegt:

Teilbereich 1: Grenchen

Städtische Verbindungs- und Zentrumsstrassen mit intensiven innerörtlichen Verkehrsbeziehungen.

Teilbereich 2: Bettlach - Bellach

Innerregionale Gemeindeverbindung im dörflichen und landwirtschaftlichem Umfeld.

Teilbereich 3: Solothurn - Zuchwil

Städtisches Verkehrsnetz mit hoher Auslastung im privaten und öffentlichen Verkehr.

Ausschreibung:

- Einladung zur Bewerbung an 15 Teilnehmer.
- Zusätzlich Präqualifikation für drei junge Teams.
- Diese 18 Teilnehmer wurden auf 4 Teilbereiche verteilt.

Projektphase:

Vorprojekt

Bearbeitung:
05.1998 Ausschreibung
14 WO Bearbeitungszeit
12.1998 Preisgericht

Termine:

2001 Baubeginn
2010 Fertigstellung

Jury:

Sachjury	5– 9 *
Fachjury	10
Total	15–19 *

* je nach Teilbereich

Entschädigung:

CHF 110'000.– Freie Preissumme
CHF 110'000.– Fixe Entschädigung
(pro Team CHF 5'000–8'000)

Verhältnis zu Gesamtkosten

Bau	82'331'000	99 %
Wettbewerb	669'000	1 %
Total	83 Mio.	100 %

Flankierende Massnahmen zur A5

Teilbereich 4: Biberist

Agglomerationsgemeinde, Durchfahrtsstrassen mit hohen Ansprüchen an Sicherheit, Immissionsreduktion und Gestaltung.

Gestartet wurde das Verfahren mit einer Präqualifikation, interessierte Teams bewarben sich mit Referenzen auf einem Blatt A3. Zusätzlich erfolgte eine separate Ausschreibung für junge Teams.

Eröffnet wurde der Wettbewerb mit einer Startbesprechung, an der Grundlagen, Ziele und Programm erläutert und die Unterlagen abgegeben wurden.

Mit Grundlagenerarbeitung, Organisation und Durchführung wurde ein externes Büro beauftragt. Die Federführung lag beim Amt für Verkehr und Tiefbau. Um die Koordination mit den andern Ämtern und die Zusammenarbeit mit den Gemeinden sicherzustellen, wurden eine technische (Bauverwalter, Ämtervertreter) und eine politische Begleitkommission (Behörden und Verbände) eingesetzt. Diese Begleitgruppen blieben bis zur Realisierung bestehen und stellten die Koordination und Information sicher. Als wichtig hat sich dabei die frühe Eingliederung der Gemeindepolitiker in das Verfahren erwiesen. Damit sollten mögliche Probleme und Widerstände früh erkannt und Reaktionen darauf möglich werden.

In Anbetracht der politischen Brisanz von Verkehrsthemen wurde die Öffentlichkeit von Beginn weg aktiv und laufend über das Projekt informiert. Um das grosse Gebiet abzudecken, wurde einerseits über die Medien informiert, andererseits wurden die Wettbewerbsarbeiten dezentral ausgestellt. Als wirksam hat sich auch die von den Gemeinden übernommene Direktverteilung der Informationsblätter in die Briefkästen der Anwohner erwiesen.

Während dem ganzen Verfahren von Wettbewerb bis Realisierung stellten sich die Kantonsvertreter an Veranstaltungen von Parteien, Verbänden, Interessengruppen der Diskussion. Ziel war, durch einen offenen Dialog Widerstände frühzeitig zu erkennen und argumentativ darauf eingehen zu können. Die Teilnahme fand auf Anfrage statt.

Die Informationsarbeit setzte sich nach dem Wettbewerb fort. In Grenchen zum Beispiel wurde mit positiver Erfahrung den Anwohnern sogar das Baustellenteam vorgestellt.

Jurierung

Um trotz der Aufteilung in vier Teilwettbewerbe koordinierte Lösungen zu erhalten und um die Vertreter aller Gemeinden und Ämter einzubeziehen, wurde ein stufenweises Vorgehen gewählt:

1) Vorprüfung

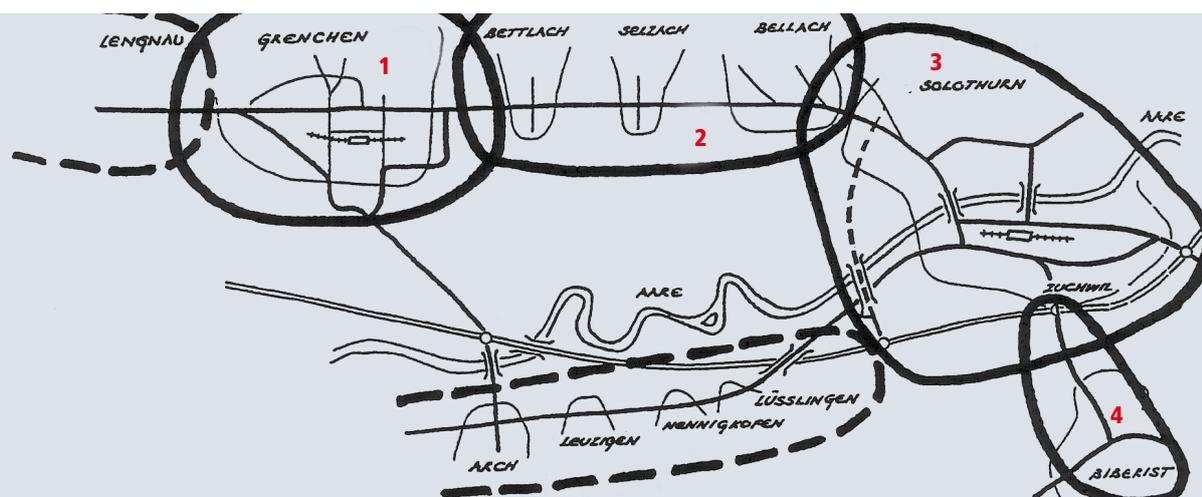
mit den Experten der kantonalen und kommunalen Fachstellen. Diesen wurden die Projekte vorgestellt und sie gaben ihre Stellungnahmen ab. Generell waren diese meist zu detailliert, weil die Arbeiten oft bereits als Projekte betrachtet wurden. Zudem bestand die Gefahr, dass neue und unkonventionelle Lösungen zum Vornherein negativ beurteilt wurden. Deshalb war eine Auswertung und Gewichtung der Stellungnahmen durch den Projektkoordinator in der Zusammenfassung zuhanden der Jury nötig. Die Experten waren an der Jurierung nicht anwesend. Dies war angesichts der grossen Zahl an Beteiligten unumgänglich.

2) Fachjury

In der ersten Juryrunde wurden die Projekte von der interdisziplinären Fachjury unter die Lupe genommen und bezüglich ihrer Stärken und Schwächen auch über die Perimetergrenzen hinweg beurteilt. Als Ergebnisse lagen fachliche Projektbeschreibungen und Beurteilungen vor. Mit sieben Mitgliedern war die Fachjury sehr flexibel und konnte ihre Arbeit speditiv erledigen. Die Fachjury war in allen vier Teilperimetern dieselbe.

3) Sachjury

Für jeden Teilbereich kamen die Vertreter der jeweiligen Gemeinden und Ämter zum Zuge. Das heisst, es fanden vier Beurteilungen mit wechselnder Sach-, aber gleicher Fachjury statt.



Flankierende Massnahmen zur A5

Zu Beginn wurde die Sachjury eingehend über die Ergebnisse der Fachbeurteilungen informiert. Anschliessend erfolgte die gemeinsame Diskussion und die Formulierung der Anträge für den jeweiligen Perimeter.

4) Gesamtkoordination

Am Schluss trat das gesamte Preisgericht zusammen, beurteilte die Teilergebnisse und die Gesamtwirkungen und verabschiedete die Jurybeschlüsse.

Ergebnisse

Die Gesamtqualität der Beiträge wurde von der Jury als sehr gut und für die Aufgabe als weiterführend bezeichnet. Es zeigten sich jedoch Unterschiede in den verschiedenen Facetten der Bearbeitung. Stärken der Ergebnisse lagen im Städtebau und in der Gestaltung. Demgegenüber differierte das Niveau der verkehrsplanerischen Konzepte, der technischen Lösungen und der Wirtschaftlichkeit stark. In der Beurteilungsdiskussion wurde darauf reagiert, indem alle Vorschläge auf ihre Robustheit gegenüber Weiterbearbeitungen und Detailänderungen bei den technischen Lösungen getestet wurden.

Die Gründe für diese Differenzen sind die Unterschiede im städtebaulichen und im verkehrlichen Bereich. Im Städtebau ist es viel besser möglich, schlüssige Gesamtkonzepte zu entwickeln und deren gestalterische Umsetzung aufzuzeigen. Die Vernetzungen

und Auswirkungen sind von den Bearbeitern relativ gut überblickbar. Anders im Bereich der Verkehrsplanung. Die städtischen Verkehrsnetze sind heute weitgehend ausgelastet und funktionieren nach dem Prinzip kommunizierender Gefässe. Wenn sich ein Element verändert, hat dies sofort Auswirkungen auf alle anderen Elemente des Systems. Diese Zusammenhänge mit all ihren Konsequenzen aufzuzeigen, übersteigt die Möglichkeiten der Bearbeiter. Es ist deshalb eine wichtige Aufgabe von Vorprüfung und Fachbeurteilung, solche Zusammenhänge aufzuspüren und die Flexibilität des Vorschlages hinsichtlich der technischen Ausgestaltung zu testen. Wichtig war dies vor allem in den beiden städtischen Bereichen, wo anschliessend zur Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse detaillierte Betriebs- und Lenkungssysteme zu erarbeiten waren.

Weiterbearbeitung

In der Ausschreibung wurden Folgeaufträge bis und mit Erarbeitung der Erschliessungspläne zugesichert. Die Auftragserteilung erfolgte an das federführende Team, die Integration der weiteren Teammitglieder wurde diesem überlassen.

Nach der Weiterbearbeitung zeigte sich, dass die im Wettbewerb ausgewählten Konzepte die nötige Flexibilität in den Details aufwiesen. An den Grundkonzepten änderte sich bis zur Realisation wenig.

Unterschiede zeigten sich jedoch in der Abfolge der Arbeitsschritte und dem Zeitbedarf. Während in den Zwischenbereichen und in der Stadt Grenchen direkt die nächsten Projektschritte und die Realisierung eingeleitet werden konnten, waren in der Stadt Solothurn vorerst umfangreiche verkehrsplanerische und regelungstechnische Abklärungen nötig, um das Dosierungs- und Lenkungssystem zum Funktionieren zu bringen und politisch abzustützen.

Da einige Projektaufträge an örtliche Büros vergeben wurden, stellte sich die Frage nach der Kontinuität und Begleitung während dem Realisierungsprozess. Zur Qualitätssicherung und als Garantie zur Umsetzung von Gestaltungs- und Materialkonzepten sollten im Idealfall die Projektverfasser bis zur Umsetzung zum Beispiel mit einem Begleitauftrag beteiligt bleiben. Die Mittel dazu müssen jedoch im Budget vorgesehen werden.

Siegerteams | Teilbereich 1:

Grenchen «Ambiente»

- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- Metron Landschaftsplanung AG, Brugg
- Feddersen & Klostermann, Städtebau-Architektur-Landschaft, Zürich
- Bauzeit GmbH, Architekten, Biel
- Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Bauingenieure, Olten

Siegerteams | Teilbereich 2:

Bettlach, Selzach, Bellach «la porte verte»

- Steiner & Buschor, Ingenieure + Planer AG, Burgdorf
- Basler & Hofmann, Ingenieure und Planer AG, Zürich
- Kurth und Partner, Architekten, Burgdorf
- Moeri + Partner AG, Landschaftsarchitekten, Bern

Siegerteams | Teilbereich 3:

Solothurn und Zuchwil «Vicus»

- Jauslin + Stebler Ingenieure AG, Muttenz
- Rudolf Keller & Partner, Verkehrsplanung, Basel
- TOPOS Architekten, Lostorf
- Otto + Partner AG, Architekten, Liestal
- Wolf Hunziker AG, Landschaftsarchitekten, Basel

Flankierende Massnahmen zur A5

Fazit

Grosses aus Kleinem entwickeln

Das Fallbeispiel zeigt, wie Wettbewerbe in einem Gesamtverfahren sinnvoll positioniert und für kreative Inputs im richtigen Zeitpunkt genutzt werden können. Sie bieten eine Pause zum Denken und ermöglichen die Entwicklung neuer Lösungen ohne die Sachzwänge, die in traditionellen Projektprozessen die Kreativität von Anfang an zurückstutzen.

Der Wettbewerb zu den flankierenden Massnahmen war ein wichtiger Schritt im gesamten Projektablauf. Dass er gelungen ist und die Signale für die Realisierung auf Grün gestellt wurden, ist verschiedenen Faktoren zu verdanken. Wichtig war die fundierte Vorbereitung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept, das es erlaubte, für den Wettbewerb die richtigen Fragen zu formulieren und diese auch politisch abzustützen.

Ein anderer Faktor war, das flächenmässig grosse Projekt mit einer Vielzahl von Beteiligten durch die Strukturierung in Teilaufgaben partizipativ durchführbar zu machen und trotz den Unterschieden eine gleichwertige Bearbeitung der Teilbereiche zu erreichen.

Das abschnitts- und stufenweise Vorgehen hat es ermöglicht, die angesichts des umfangreichen Perimeters mit Gemeinden und Städten grosse Zahl von Fachleuten und Entscheidungsträgern mit einzubeziehen. Einerseits konnte damit erreicht werden,

dass alle Beteiligten an den Themen mitreden konnten, die sie betrafen. Andererseits wurde durch die Fachjury die Einheit über den ganzen Perimeter gewährleistet. Der frühzeitige Einbezug von Ämtern und Gemeinden half mit, Bedürfnisse und Widerstände rechtzeitig zu erkennen und eine lokale Verankerung der Ergebnisse zu erreichen.

Das Problem der grossen Zahl an Beteiligten wurde durch eine vorgängige Expertenbeurteilung entschärft. Dies hat die Jurierung zeitlich massiv entlastet und die Diskussionszeit für die Fach- und Sachjuroren erhöht. Die fachliche Beurteilung durch die Fachjury war sehr konzentriert, die Gruppe war klein und konnte sehr speditiv arbeiten. Die Politiker, deren Agenden meist sehr eng sind, mussten nur an einem Tag anwesend sein und konnten sich auf den sie interessierenden Abschnitt konzentrieren.

Die Aufteilung in vier Wettbewerbe stellte einerseits sicher, dass auch mit den ländlichen Abschnitten eine intensive Auseinandersetzung stattfand. Andererseits wurde dadurch die Erkennbarkeit eines einheitlichen Bildes über den ganzen Projektbereich erschwert. Als Kompromiss wäre die Aufteilung in zwei Perimeter – einen ländlichen und einen städtischen – möglich gewesen.

Als wichtigstes Ergebnis hat sich die Wahl kompetenter Teams mit einem tragfähigen

Konzept erwiesen. Die Detailgestaltung erfolgte anschliessend in einem fortschreitenden Prozess. Dieser ist langwierig, laufend kommen neue Leute dazu. Damit die Wettbewerbsergebnisse nicht langsam verblassen, ist eine kontinuierliche Begleitung durch einen «Ideenanwalt» nötig, im vorliegenden Beispiel wurde diese Aufgabe durch einen bestimmten Mitarbeiter des Amtes für Verkehr und Tiefbau wahrgenommen, der die Kontinuität gewährleistete.

Langwierig war die Weiterentwicklung der Konzepte aus dem Wettbewerb in ein Projekt. Es hat sich vor allem in der Stadt Solothurn gezeigt, dass die dazu nötigen verkehrsplanerischen Arbeiten sehr zeit- und kostenintensiv sein können. Um qualifizierte Teams für die Wettbewerbsteilnahme zu motivieren, ist wichtig, dass den Gewinnern solche Weiterbearbeitungen zugesichert werden, um ihnen die Deckung der Wettbewerbskosten überhaupt zu ermöglichen. Dazu ist ein Auftrag auch bei der Ausführung nötig. Bei der Vergabe von Ausführungsaufträgen an örtliche Büros kann dies ein Mandat zur Qualitätskontrolle der Ausführung sein.

Die Beschränkung auf die Auftragszusage zur Erarbeitung der Erschliessungspläne ist für die teilnehmenden Büros problematisch. Der Bearbeitungsaufwand der Teams liegt rasch beim Dreifachen des Preisgeldes. Das Honorar, das mit der Bearbeitung eines Erschliessungsplanes generiert werden kann,

Siegerteams | Teilbereich 4:

Biberist «Tendenz»

- Schmidlin und Partner, Ingenieure und Planer, Büsserach
- Pestalozzi und Stäheli, Ingenieur Büro für Verkehr und Umwelt, Basel
- Regula Aepli, Landschaftsarchitektin, Solothurn
- Markus Jermann, Architekt und Raumplaner, Dittingen

Zentrum Grenchen vor und nach dem Wettbewerb



Flankierende Massnahmen zur A5

reicht nicht aus, um die Bilanz ins positive zu kehren. Dies führt längerfristig zu einer Schwächung der Wettbewerbsverfahren, richtig kalkulierende Büros werden sich nicht mehr beteiligen. Verstärkt wird diese Problematik, wenn für die Detailprojektierung örtliche Büros zum Zug kommen, die sich nicht an den Wettbewerben beteiligt haben.

Die Präqualifikation mit Referenzen auf einem frei gestalteten Blatt war für die Teams mit vertretbarem Aufwand verbunden, für die Veranstalter lieferte sie genügend Hinweise für Auswahl und Zuteilung zu einem geeigneten Abschnitt.

Die Absicht, junge Teams am Anfang ihrer Tätigkeit speziell einzuladen, kann zu Problemen führen, wenn nicht klar definiert ist, was damit gemeint ist (jung an Jahren, neu in der Selbständigkeit, gesamtes Team etc.).

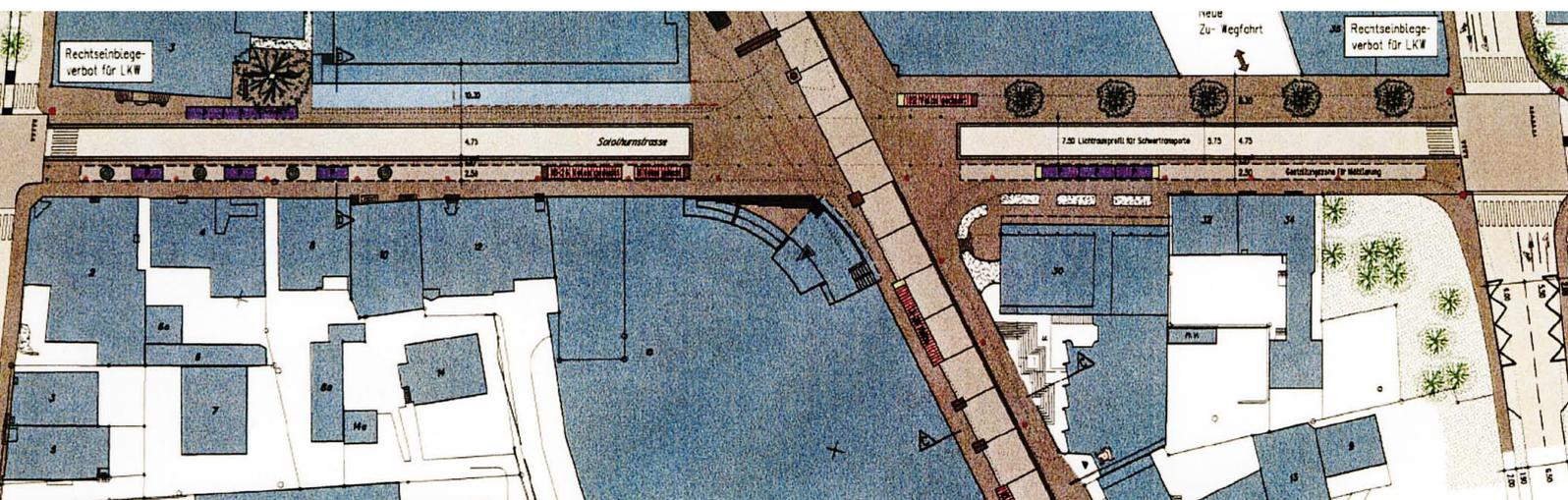
Die Durchführung mit vier bis fünf Teams pro Abschnitt hat sich bewährt, die Bandbreite der Lösungen war erstaunlich breit. Der Zusatznutzen mit mehr Teams wäre wahrscheinlich gering gewesen.

«Keine schlafenden Hunde wecken» – ein Zitat aus einem Interview. Unter diesem Motto stand die Öffentlichkeitsarbeit. Einerseits wurden Behörden und Ämter als Repräsentanten der Interessengruppen von Anfang an in den Partizipationsprozess eingebunden. Die Bevölkerung wurde regelmässig mit Flyern informiert, die bewusst nicht Hochglanz, sondern einfach gestaltet waren. Auch an Veranstaltungen wurde informiert, allerdings nur auf Anfrage, unnötiges Vorpreschen versuchte man zu vermeiden.

Heute sind die meisten Projekte realisiert, der Prozess wurde erfolgreich zu Ende gebracht. Der Wettbewerb war ein wichtiger Zwischenschritt, der ein neues Bewusstsein bei Kanton und Gemeinden aufgebaut, den Konsens über die Massnahmen ermöglicht und die Grundlagen für die Ausführung geliefert hat. Entscheidend zur konzentrierten Umsetzung beigetragen hat die mit der Finanzierung aus der Autobahnkasse verbundene Ablauffrist, bis wann der Bund zu zahlen bereit ist.



Zentrum Grenchen,
Die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt
gewährleisten die Koexistenz



Stadt Bern, 2000/01

Bahnhofplatz Bern

Anlass

Nach der Ablehnung des Schanzentunnels in der Volksabstimmung standen alle Beteiligten vor einem Scherbenhaufen. Die geplante Verkehrsentlastung des Bahnhofplatzes war nicht möglich. Um die Gründe dafür zu analysieren und die Kontrahenten an einen Tisch zu bringen, wurde ein Stadtforum mit Vertretern der Interessengruppen, der Bevölkerung, der Behörden und Fachleuten durchgeführt. An verschiedenen Werkstattveranstaltungen wurde über Ziele und Interessen diskutiert und schliesslich eine Plattform für das weitere Vorgehen verabschiedet. Diese sah als nächsten Schritt einen offenen Wettbewerb vor. Als Ergebnis erhoffte man sich unterschiedliche Lösungsstrategien, die dann diskutiert und gewertet werden können.

Die Ausgangslage am Bahnhofgebiet als Drehscheibe des öffentlichen und privaten Verkehrs war sehr komplex. Um für die Teilnehmenden konsolidierte Randbedingungen bereitzustellen, war ein aufwendiger Vorbereitungs- und Abstimmungsprozess zwischen den verschiedenen Ämtern und Verkehrsbetrieben nötig. Damit diese in ein gemeinsames Ergebnis mündeten, wurde eine enge Verknüpfung mit den politisch Verantwortlichen nötig, die bei Uneinigkeiten die nötigen Entscheide fällten.

Ziele

Mit der Ausschreibung eines Projektwettbewerbes sollte ein Prozess in Gang gesetzt werden, der in zwei Bereichen weiterführt:

Die inhaltlichen Ziele

Gesucht wurden klare und realisierbare Konzepte von hoher städtebaulicher, verkehrlicher, architektonischer und ökonomischer Qualität, welche die Anforderungen an den Bahnhofbereich als Stadtraum und Verkehrsdrehscheibe erfüllen.

Die prozessualen Ziele

Die Beiträge aus dem Wettbewerb sollten die Spannweite von Möglichkeiten aufzeigen, die Diskussion von Vor- und Nachteilen ermöglichen und im Ergebnis zu einer konsolidierten Lösung führen.

Hauptziel war, im Bahnhofbereich lebenswerte Stadträume zurückzuerobern und neu zu schaffen – Orte mit geordneter Koexistenz unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in einem der Stadt angemessenen Umfeld. Die Lösungen sollten jedoch auch offen sein für die Zukunft, zum Beispiel für eine spätere Entlastung vom Privatverkehr durch eine dazumalige vom Volk gutgeheissene neue Verkehrslösung.

Durchführung

Um diese Ziele zu erreichen, veranstaltete die Stadt Bern – im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern – einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren unter Architekten und Architektinnen, Verkehrsfachleuten und weiteren Spezialisten. Die teilnehmenden Projektteams wurden ausdrücklich aufgefordert, innerhalb der Randbedingungen die Spielräume kreativ auch für ungewohnte Vorschläge zu nutzen. Auf die vorgesehene Präqualifikation wurde verzichtet, da sich wegen der hohen Komplexität weniger Teams bewarben, als vorgesehen war.

Erwartet wurde eine städtebauliche und gestalterische Verbesserung des Stadtraumes vom oberen Bollwerk bis zum Bubenberglplatz unter Gewährleistung aller Verkehrsfunktionen. Zwischen dem bis 2003 sanierten Bahnhofgebäude SBB, der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital sollte für ankommende Bahnreisende ein Stadtzugang geschaffen werden, der ein positives Bild der Bundeshauptstadt vermittelt und die Fussgängerinnen und Fussgänger sollten sich wieder ebenerdig auf dem Platz bewegen können.

Als ausserordentlich schwierig hat sich die Festlegung von verbindlichen Vorgaben für den öffentlichen Verkehr erwiesen.

Ausschreibung:

offen

17 Bewerber zur Präqualifikation

17 Teilnehmer

Projektphase:

Vorprojekt

Folgeauftrag:

Beabsichtigt

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 14 WO

Jurierung 2001

Termine:

Kreditbewilligung 2005

Baubeginn 2007

Fertigstellung 2008

Jury:

Sachjury 7

Fachjury 14

Experten 12

Total 33

Entschädigung:

CHF 115'000.– Freie Preissumme

CHF 85'000.– fixe Entschädigung

(pro Team CHF 5'000)

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau 102.2 Mio. | 99 %

Wettbewerb 848'000 | 1 %

Total 103 Mio. | 100 %

Bahnhofplatz Bern

Während die Stadtplanung den Teams grössere Spielräume auch für neue Haltestellenanordnungen zugestehen wollte, sahen die Verkehrsbetriebe dazu keine Möglichkeiten. Die während der Vorbereitung erarbeiteten neuen Betriebskonzepte würden nur funktionieren, wenn auch am Bahnhof die Vorgaben strikt eingehalten werden. Deshalb wurde schliesslich die Anordnung der Haltestellenblöcke fix vorgegeben.

Der Wettbewerb wurde von einem externen interdisziplinären Team unter Federführung des Projektleiters Masterplan vorbereitet. Für die Formulierung des Programmes und der Randbedingungen mussten von den zuständigen Stellen zahlreiche und umfangreiche Vorstudien erarbeitet werden. Dabei kamen immer wieder unterschiedliche Auffassungen zum Ausdruck, die bereinigt und vor allem verbindlich entschieden werden mussten. Deshalb lag die politische Führung direkt beim Stadtpräsidenten, um die Ausrichtung der zahlreichen, von der Politik mit zum Teil widersprüchlichen Aufträgen mandatierten Ämter auf die gemeinsame Zielrichtung zu gewährleisten.

Jurierung

Die Jury war mit 35 Mitgliedern und Experten sehr gross. Dies machte es trotz den dafür eingesetzten drei Tagen schwierig, alle Diskussionen wirklich zu Ende zu führen. Eine Straffung wäre möglich gewesen,

wenn die Beurteilung durch die zahlreichen nötigen Experten vorgängig vorgenommen und deren Hinweise dann zusammenfassend in die Jury eingebracht worden wären.

Die Jurierung war geprägt von starken gruppendynamischen Prozessen. Dass schon im Vorfeld erkannte Spannungsfeld zwischen Stadtentwicklung und Denkmalschutz bestimmte die Diskussionen. Die aus planerischer und verkehrlicher Sicht besten Projekte vermochten die Bedingungen der Denkmalpflege nicht zu erfüllen. Eine einvernehmliche Lösung wurde nicht gefunden, getroffen wurde ein Mehrheitsentscheid mit Enthaltungen. Ausschlaggebend für den ersten Preis war die überzeugende städtebauliche Lösung mit dem Baldachin.

Die Konsequenzen der Entscheidung zeigten sich bereits unmittelbar nach der Verabschiedung des Bauprojektes. Das vorgeschlagene Projekt der Platzüberdeckung wurde von der Denkmalpflege als nicht verträglich mit Stadtbild und Heiliggeistkirche beurteilt und die orthogonale Verkehrsführung wurde vom Burgerspital bekämpft.

Ergebnisse

Um einen Ausweg zu finden und das dringende Probleme doch noch lösen zu können, wurde den Architekten der drei erstplatzierten Teams der Auftrag erteilt, auf der Grundlage des Konzeptes des erstplat-

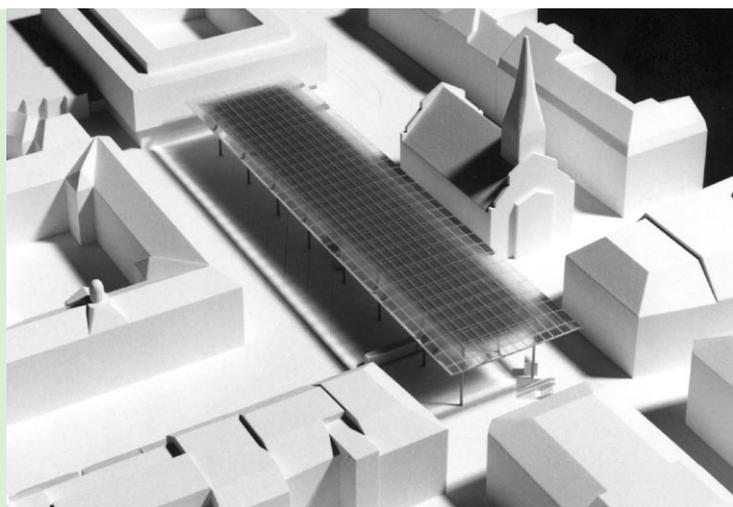
zierten Teams gemeinsam eine Syntheselösung zu erarbeiten. Unter der Leitung des Tiefbauamtes wurde sehr gute Arbeit geleistet, die schliesslich zum Durchbruch für die Realisierung führte. Das sonst übliche Konkurrenzdenken wurde überwunden. Dass es gelungen sei, eine auch politisch mehrheitsfähige Lösung zu finden, sei dem Wissen aller Beteiligten zu verdanken, dass nur ein Konsens weiterführen kann.

Nach den grossen Wogen der Volksabstimmungen wurde 2007 mit dem Bau begonnen. Dazu musste der Verkehr über den Bahnhofplatz unterbrochen werden. Dank einer ausgeklügelten gesamtstädtischen Verkehrslenkung funktionierte das Gesamtsystem ohne grössere Probleme. Das Erleben des autofreien Platzes zeigte zudem der Bevölkerung, welcher Gewinn für den Stadtraum sich bei einer Beibehaltung dieser Lösung ergeben würde. Die Unterschriftensammlung für eine Initiative «verkehrsarmer Bahnhofplatz» wurde gestartet. Den vorangehenden Kreditabstimmungen lag jedoch das Verkehrskonzept des Wettbewerbes zugrunde. Deshalb muss dieses nach der Fertigstellung im Sommer 2008 wieder eingeführt werden. Die Volksabstimmung zur Initiative erfolgt später.

Siegerteam «Tschou statt Tschüss»

- Marchisella & Wellmann Architekten, Zürich
- Markus Weiss, Künstler, Zürich
- ASP Atelier Stern und Partner AG, Landschaftsarchitekten, Zürich
- Guha & Imre AG, Bauingenieure, Meilen
- Peter J. Guha AG, Verkehrsplaner, Zürich
- Lippuner & Partner AG, Haustechniker, Grabs
- Dumont Schneider SA, Elektroplanung, Grand-Lancy

Modell des Sieger Projekts



Bahnhofplatz Bern

Fazit*Ein Phoenix steigt aus der Asche*

Neuanfang auf einem politischen Scherbenhaufen. Das Beispiel zeigt, welche Funktion ein Wettbewerbsverfahren dabei einnehmen kann. Nach der verlorenen Abstimmung über den Schanzentunnel mussten die verschiedenen Lager wieder an einen Tisch und ins Gespräch miteinander gebracht werden. Über Projekte konnte in dieser Situation nicht gesprochen werden, wohl aber über Interessen und Ziele. Im offenen Stadtforum war es möglich, auf dieser Basis Ziele und Anforderungen für einen Wettbewerb zu formulieren.

Im «geschützten Raum» des Wettbewerbs entwickelten die Teams dann unbelastet vom politischen Seilziehen fertige Bilder, Projekte. Anhand der schliesslich vorliegenden Palette von Alternativen konnte anschliessend eine substantielle Diskussion darüber geführt werden, was man will und was nicht. Der Erfolg (es wird realisiert) ist nicht einem einzelnen genialen «Wurf» zu verdanken, sondern dem geschickten Prozessmanagement, mit dem aktiv auf alle Schwierigkeiten reagiert und nächste Schritte eingeleitet wurden. Entscheidend war auch der Wille aller an der Syntheselösung beteiligten Fachleute, das übliche Konkurrenzdenken und die Animositäten zu überwinden und sich zu einem gemeinsamen Projekt finden.

Das Beispiel zeigt die Problematik von Mehrheitsentscheiden in der Jury, im spe-

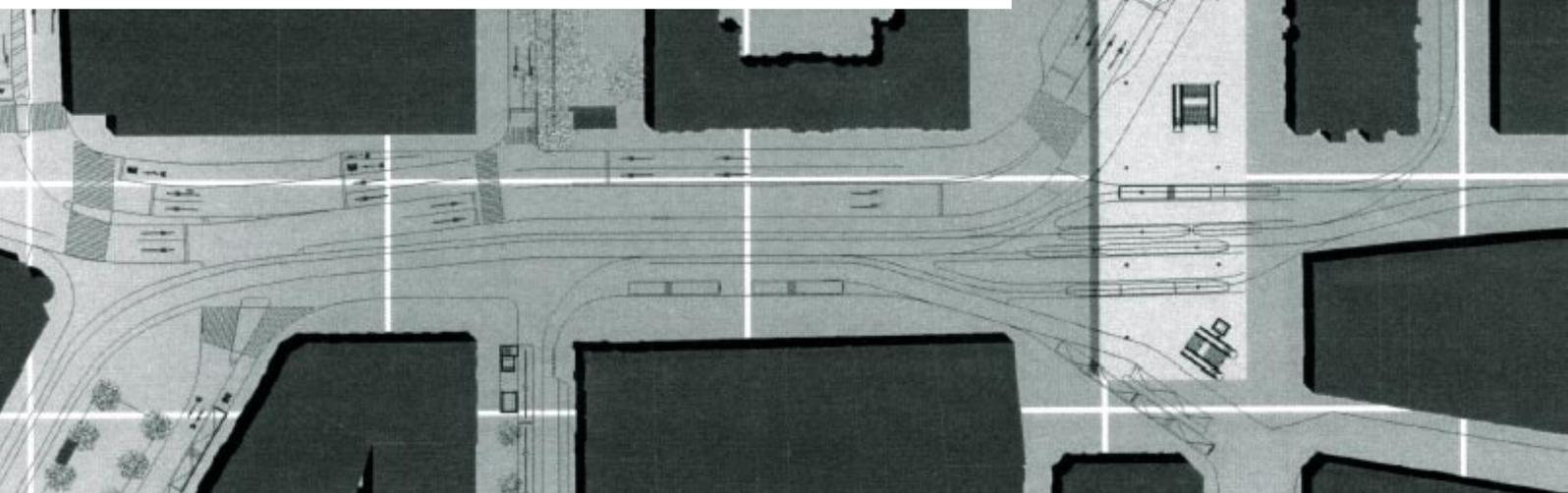
ziellen, wenn Fundamentalinteressen wie solche der Denkmalpflege betroffen sind. Sie legen die Basis für zukünftige Konflikte, die ein Projekt zum Absturz bringen können. In diesem Fall blieben bis zum Schluss die mit Gutachten und Gegengutachten belegten Positionen in Bezug auf die Verträglichkeit des Baldachins mit den Anliegen des Denkmalschutzes umstritten. Die Realisierung wurde nur möglich, weil das Syntheseprojekt mit politischem Willen konsequent über alle Hürden geleitet wurde. Erst die Volksabstimmung brachte den Durchbruch. Ohne die klare Haltung der Politiker wäre dies nicht möglich gewesen. Dies trotz der Schwierigkeiten, wenn die Amtsträger während dem Prozess wechseln oder die Direktionen tauschen.

Der im Programm geforderte Beizug von Spezialisten (Haustechniker, Elektroplaner, Beleuchtungsfachleute, Künstler etc.) hat sich für die Teams als schwierig erwiesen. Diese Fachleute sind rar und es ist schwierig, Partner zu finden. Es wird deshalb empfohlen, in diesem Bereich die Bedingungen zu öffnen und zum Beispiel zuzulassen, dass diese Fachpersonen mindestens bei der Bewerbung verschiedenen Teams angehören können oder auch erst nach der Präqualifikation zugezogen werden dürfen.

Die technischen Randbedingungen und die Realisierungsanforderungen waren sehr komplex. Bei der Umsetzung zeigte sich, dass man dies im Wettbewerbsverfahren stärker hätte

berücksichtigen müssen. Dadurch wäre die anschliessende Koordination einfacher geworden.

Das an den Wettbewerb anschliessende Zusammenschmelzen der erstplatzierten Teams mit dem Auftrag, gemeinsam ein Syntheseprojekt zu erarbeiten, ist ein eher problematischer Weg. Dass er im vorliegenden Fall zum Erfolg geführt hat, ist nur den speziellen Voraussetzungen zu verdanken. Besser wäre die Durchführung eines zweistufigen Verfahrens, bei dem die Unsicherheiten der Ideenstufe durch die Machbarkeitsüberprüfungen in der zweiten Stufe ausgeräumt werden können. Dazu gehören auch verlässliche Kosten- und Wirtschaftlichkeitsüberprüfungen, die der Jury zur Verfügung stehen müssen.



Kanton Aargau, 1998

Sanierung und Neugestaltung Landstrasse Wettingen

Anlass

Die Landstrasse in Wettingen, der grössten Aargauer Gemeinde mit mehr als 20'000 Einwohnern, ist in ihrem inneren Abschnitt ein wichtiger Teil des Wettinger Zentrums. Die Bedürfnisse der Geschäfte und Kunden nach Erreichbarkeit, Flächen für Fussgänger, Gestaltung, Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn, Aussenverkauf und Parkierung konkurrieren mit den Bedürfnissen des fließenden Verkehrs um die begrenzten Flächen auf diesem historisch gewachsenen Kantonsstrassenzug. Die Gestaltung und der Betrieb des Strassennetzes sowie die Abstimmung zwischen baulicher Nutzung und Verkehr bestimmt darum in starkem Masse Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeit dieses zentralen Teils der Gemeinde Wettingen.

Anlass für das Bauvorhaben waren die nötige Erneuerung der Werkleitungen, der Beläge, die Stabilisierung des öffentlichen Verkehrs und Lärmschutzmassnahmen. Um Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Lösung zu schaffen, haben sich das Baudepartement des Kantons Aargau BVU – Abteilung Verkehr und die Gemeinde Wettingen entschieden, Neuland zu betreten, das Projekt Landstrasse in einem offenen Wettbewerbsprozess in Anlehnung an das «Bernermmodell» durchzuführen und die Bevölkerung von Anfang an einzubeziehen.

Ziele

Für die Vorbereitung des Wettbewerbes wurde eine gemeinsame Vorbereitungsgruppe von Kanton und Gemeinde auf Verwaltungsstufe eingesetzt. Diese hat sich für die Studienaufträge die folgenden Ziele gesetzt:

- Optimierung der Verkehrsabläufe, um Spielräume für befriedigende Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen.
- Gestaltung des Strassenraumes als erlebbarer Zentrumsbereich mit sicheren Fussgängerübergängen und Veloverbindungen sowie attraktiven Aufenthaltsbereichen und Verweilmöglichkeiten.
- Verstetigung und Gewährleistungen der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs, um dessen Attraktivität zu steigern.
- Reduktion der Schadstoff- und Lärmemissionen. Keine Problemverlagerung in angrenzende Quartiere.
- Bereitstellung eines angemessenen Parkplatzangebots und von Abstellflächen für Velofahrer.

Durchführung

Um die Projektziele und eine breit abgestützte, realisierbare Lösung zu erreichen, wurde ein offener Bearbeitungsprozess mit Einbezug der Öffentlichkeit durchgeführt. Als Verfahren wurde der Studienauftrag mit vorangehender Präqualifikation gewählt mit dem Ziel, ein Projekt für den Zentrumsabschnitt zwischen Alberich-Zwyszig Strasse und Staffelstrasse zu erreichen, das konzeptionell in ein umfassendes Verkehrs-, Betriebs-, und Gestaltungskonzept über die ganze Landstrasse integriert ist. In der Aufgabenstellung wurden dazu zwei Perimeter definiert. Der Einflussperimeter umfasste das Umfeld für Verkehrs- und Betriebskonzept, Fussgänger- und Veloverbindungen und städtebauliche Gestaltung. Im Bearbeitungsperimeter wurden differenzierte und detaillierte Gestaltungs- und Betriebsvorschläge für Strassenraum und Strassenumfeld erwartet. Grundlage bildete eine umfassende Strukturanalyse, die vorgängig erarbeitet und den Teilnehmern abgegeben wurde.

Die komplexe Aufgabenstellung erforderte eine interdisziplinäre Bearbeitung mit Teams, die die Bereiche Verkehr und Tiefbau sowie Städtebau (Strassenraum und Umfeld) qualifiziert abzudecken vermögen. Die Zusammensetzung der Planungsteams war den Bewerbern freigestellt. Für die Teamauswahl wurde ein Verfahren mit teilweise partizipativen Elementen gewählt.

Ausschreibung:

Präqualifikation mit Referenzen
und Skizzen - 27 Teilnehmer
Studienauftrag - 5 Teilnehmer

Bearbeitung:

Ausschreibung 1998
Bearbeitungszeit 14 WO
Jurierung 1998

Jury:

Sachjury 5
Fachjury 6
Total 11

Entschädigung:

CHF 80'000.– Total, davon
CHF 30'000.– freie Preissumme
CHF 50'000.– fixe Entschädigung
(pro Team 5'000.–)

Folgauftrag:

Absicht Weiterbearbeitung bis
und mit Auflageprojekt

Termine:

Baubeginn 2005
Fertigstellung 2005

Projektphase

Vorprojekt

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	6,6 Mio.	96 %
Wettbewerb	258'450	4 %
Total	6,9 Mio.	100 %

Landstrasse Wettingen

Zur Bewerbung gaben die Teams zwei A3-Blätter ab. Auf dem ersten Blatt stellten sich die Teammitglieder mit Referenzen vor. Auf einem zweiten A3-Blatt präsentierten sie eine kurze Situationsanalyse mit ersten Ideen. Diese zweiten Blätter wurden anonymisiert und im Rahmen einer Ausstellung der Kulturgüterkommission Wettingen zur historischen Entwicklung der Landstrasse öffentlich präsentiert. Sie konnten von den Besuchern mittels Klebepunkten an einer Vernissage ausgewählt werden.

Die Auswahl der fünf eingeladenen Teams nahm die Jury anschliessend aufgrund der fachlichen Beurteilung der Referenzen, der Kreativität der präsentierten Ideen und der Gewichtung durch die Bevölkerung vor. Wegen fehlender Eingaben kam die beabsichtigte Einladung eines jungen Team nicht zustande. Trotz des unkonventionellen Ansatzes stiess das Verfahren bei den Büros auf ein positives Echo, nicht zuletzt auch darum, weil der Bewerbungsaufwand bewusst tief gehalten wurde.

Die Unterlagen wurden den Teams im Rahmen eines Startforums mit Begehung erläutert und abgegeben. Dabei kamen neben Jury und Behörden verschiedene Vertreter von Geschäften an der Landstrasse und von Verkehrsunternehmungen zu Wort. Deren Erläuterungen waren nicht abgesprochen, sondern stark von den jeweiligen sektoriellen Interessen geprägt. Dies vermittelte den Teams den Eindruck von Widersprüchen und Einschränkungen der Planungsspielräume. Die Reaktionen zeigten, dass nur das vermittelt werden soll, was auch in den Randbedingungen und Beurteilungskriterien enthalten ist.

Für die Abgabe standen jedem Team fünf Planwände zur Verfügung. Dies ermöglichte die Begrenzung des Präsentationsaufwandes. Da auch die Öffentlichkeit in den Prozess miteinbezogen war, wurde grosses Gewicht auf die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Vorschläge gelegt.

Jurierung

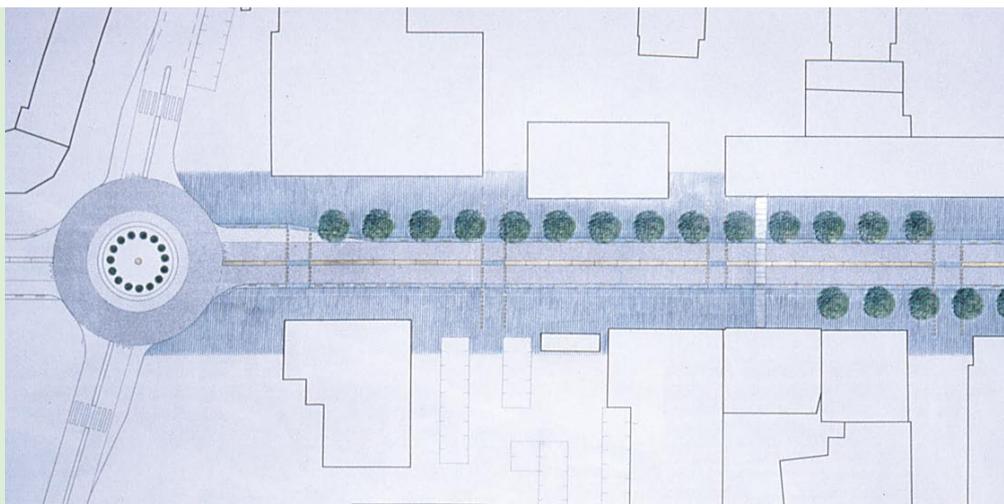
Nach der Abgabe nahm das Beurteilungsgremium eine erste Strukturierung und Einschätzung der Arbeiten vor. Anschliessend fand eine öffentliche Forumsdiskussion statt, an der die Teams ihre Arbeiten und das Beurteilungsgremium seine Projekt-

analysen präsentierten. Die Diskussion wurde zuhänden der Jury protokolliert und es bestand die Möglichkeit, innerhalb von 10 Tagen schriftliche Stellungnahmen abzugeben. In Kenntnis all dieser Unterlagen und Diskussionsbeiträge nahm das Beurteilungsgremium dann die Detaildiskussion und Bewertung der Arbeiten vor, verfasste den abschliessenden Bericht mit Empfehlungen zuhänden der Veranstalter und legte die Entschädigungen und Auszeichnungen fest.

Die Juryentscheide kamen in einer Mehrheitsabstimmung zustande. Grund dafür waren unterschiedliche Auffassungen zu städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten. Die Vertreter des Städtebaus bevorzugten eine lineare, an klaren Grossformen orientierte Strassenraumgestaltung. Demgegenüber standen die Erfahrungen der Verkehrsplaner, die zeigen, dass die angestrebte Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer nur erreicht werden kann, wenn die Strassenräume differenziert gegliedert und ausgestaltet werden. Gewählt wurde schliesslich ein eher den städtebaulichen Vorstellungen entsprechendes Projekt.

Siegerteam «Parallel»:

- Fugazza Steinmann & Partner, Wettingen
- Jenni + Gottardi AG, Ingenieure, Kilchberg
- Emch + Berger Ing. und Planer, Zofingen
- Guido Hager, Landschaftsarchitekt, Zürich

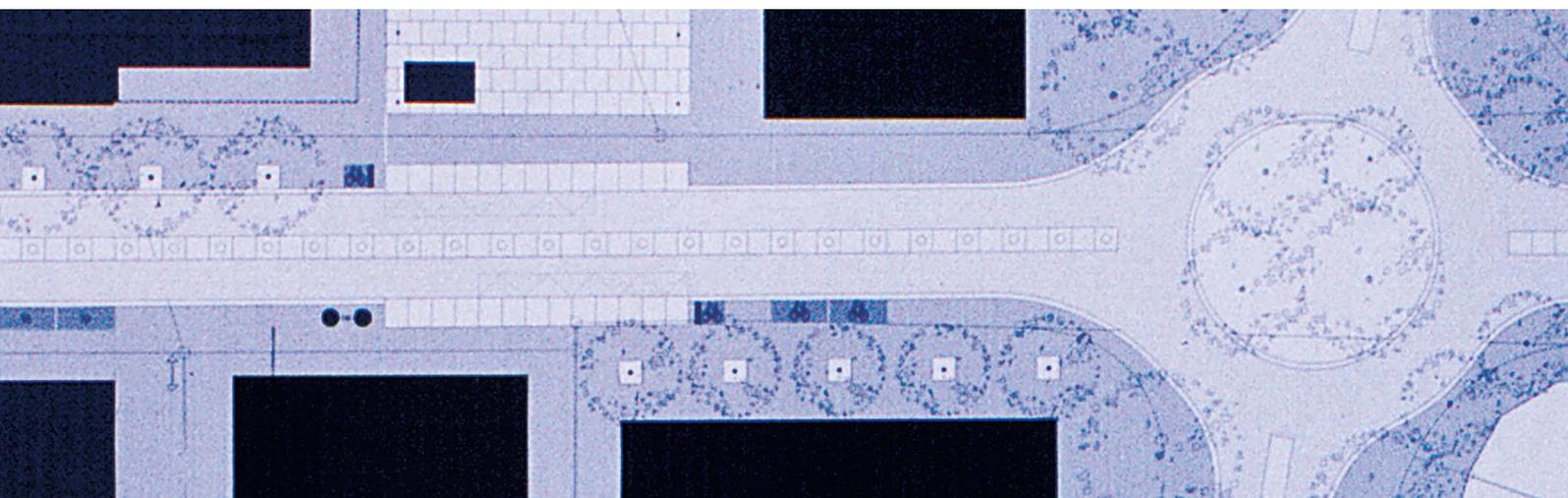


Landstrasse Wettingen**Ergebnisse**

Die fünf Projekte zeigten ganz unterschiedliche Lösungen für die Sanierung und Neugestaltung der Landstrasse auf. Für die Diskussion und Beurteilung wurden sie anhand der wichtigsten Kriterien analysiert und einander gegenübergestellt: Raumproportionen, Raumbild, Flächenzuteilung, Nutzungsmöglichkeiten, Verkehrsregelung, Bepflanzung und Wirtschaftlichkeit. Für die Meinungsbildung war diese Morphologie sehr nützlich. Sie erleichterte das Erkennen der Stärken, Schwächen und Unterschiede zwischen den Varianten. Das Problem waren jedoch die unterschiedlichen Leitvorstellungen von Städtebau und Verkehr – Strip oder Koexistenz. Der eher auf der städtebaulichen Seite liegende Mehrheitsentscheid berücksichtigte die verkehrlichen Aspekte etwas zu wenig. Dies führte dazu, dass das Projekt anschliessend eine starke Überarbeitung erfuhr, was zu grossen Zeitverzögerungen führte.

Weiterbearbeitung

Das vom Beurteilungsgremium empfohlene Team wurde mit der Weiterbearbeitung beauftragt. Dabei waren die im Beurteilungsbericht formulierten offenen Themen noch zu lösen. Diese lagen vor allem im verkehrlichen Bereich, was dazu führte, dass die Tür für Diskussionen um Parkplätze, Bushaltestellen, Fussgängerübergänge und Knotenformen nochmals weit geöffnet wurde, ohne dass es gelang, einen übergreifenden Konsens zu erwirken. In der ersten Abstimmung zum Gemeindebeitrag von 70% der Kosten wurde die Vorlage zurückgewiesen. In der Folge entstand ein abgespecktes, im Hinblick auf die Wettbewerbsergebnisse kaum mehr erkennbares Projekt, das sich vorwiegend auf den Ersatz der Werkleitungen und die Erneuerung des Strassenbelags beschränkte und wenig zur Strassenraumgestaltung und Koexistenznutzung beitrug. Dieses Projekt fand die Zustimmung der Stimmbürger und konnte realisiert werden. Die Planungszeit betrug sieben Jahre, die Ausführung in konzentrierter Bauweise 12 Wochen.



Landstrasse Wettingen

Fazit

Was lange währt, kommt nicht immer gut

Das Projekt Landstrasse Wettingen ist ein Beispiel eines in sich gelungenen Wettbewerbes, dessen Ergebnis aber nicht umgesetzt werden konnte. Nach einem langen Seilziehen zwischen den verschiedenen Interessengruppen wurde ein Kompromissprojekt realisiert, das schliesslich niemanden mehr zu befriedigen vermochte.

Unkonventionell sind die durchgehende Partizipation und die Öffentlichkeit der Veranstaltungen, zum Beispiel die Beurteilung der Präqualifikationen mit Einbezug der Bevölkerung, die offene Startbesprechung mit Teilnahme von Interessierten und Betroffenen sowie die Präsentation der Teams mit öffentlicher Diskussion im Verlaufe der Jurierung.

Bei diesen Veranstaltungen haben sich jedoch auch Probleme gezeigt: Die offene Startbesprechung bot auch Interessenvertretern eine Bühne. Logischerweise vertraten diese ihre Partikularinteressen. Für die Teams war es fast unmöglich, die oft widersprüchlichen Aussagen in Bezug auf die Verbindlichkeit zu werten. Es wäre nötig gewesen, dass die Jury diese Voten zusammenfasst und in den richtigen Rahmen stellt.

Die Öffnung der Jurierung mit Teampräsentation und öffentlicher Diskussion hat es der Jury ermöglicht, ihre Entscheide anschliessend auf eine breitere Basis abzustützen. Aus Teilnehmersicht vermieden werden sollte jedoch, dass die Jury bereits zu diesem Zeitpunkt eine erste Stellungnahme abgibt, weil dies einzelne Teams öffentlich in eine unvorteilhafte Position bringen könnte.

Das partizipative Vorgehen führte mindestens bis zur Jurierung zu gut abgestützten Resultaten. Warum ist das Projekt nachher trotzdem gescheitert?

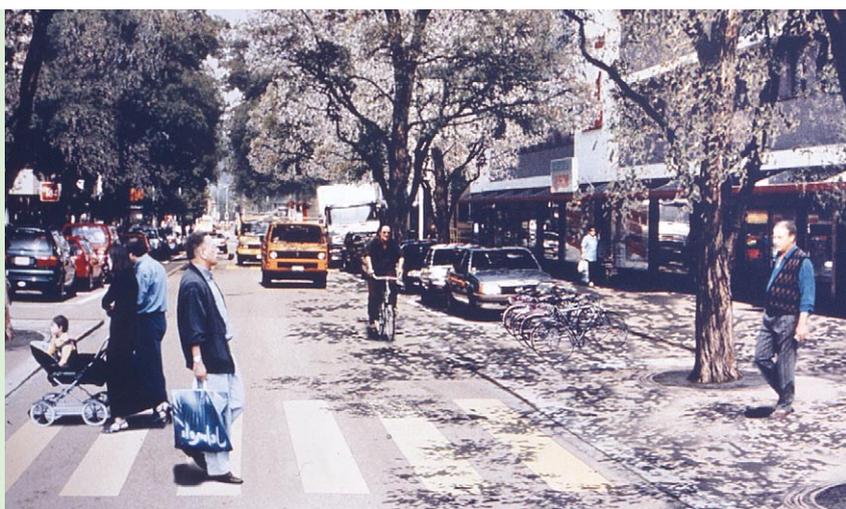
Die weitere Geschichte zeigt, dass es trotz der Öffnung nicht gelungen ist, die wichtigsten Exponenten der Lokalpolitik und des Gewerbes in den Wettbewerbsprozess zu integrieren. Bei der Partizipation ist zu wenig auf die in Wettingen ausgesprochen durch Gewerbe und KMU geprägte politische Struktur eingegangen worden. Diese Gruppen fühlten sich zu wenig angesprochen und schalteten sich erst später ein.

Im langdauernden Projektprozess nach der Jurierung ging die Kontinuität verloren. Niemand kannte und vertrat mehr die Wettbewerbsideen, die Partikularinteressen dominierten. Die schliesslich realisierte

Lösung entspricht dem kleinsten gemeinsamen Nenner und wird als verpasste Chance bezeichnet. Dieses Resultat wäre nur durch Abbrechen der Übung und einen Neustart zu vermeiden gewesen.

Dazu der aargauische Baudirektor im Informationsblatt zum Baubeginn: «Von diesem ursprünglichen Gestaltungskonzept, das vorsah, mit baulich/gestalterischen Massnahmen siedlungspolitische Impulse auszulösen, ist um einiges abgewichen worden. Das Projekt beschränkt sich vorwiegend auf den Ersatz der Werkleitungen und die Erneuerung des Strassenbelages... «Ich hätte mir bei der Sanierung mehr Ansätze in Richtung Siedlungsentwicklung und Strassenraumgestaltung vorstellen können.»

Landstrasse Wettingen – Vision der Planer, wie sie nie realisiert wurde



Kanton Zug, 2001

Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug**Anlass**

Der Strassenzug Grabenstrasse – Neugasse – Bahnhofstrasse ist einerseits ein wichtiger städtischer Stadtraum mit angrenzender dichter Altstadt- beziehungsweise Citynutzung. Diese Funktion will die Stadt Zug stärken. Andererseits ist dieser Strassenraum eine wichtige kantonale Hauptverbindung mit starker öffentlicher und privater Verkehrsbelastung. Diese Funktion will der Kanton auch längerfristig sicherstellen. Seit einigen Jahren wurden deshalb immer wieder Anläufe zur Projektierung unternommen, die jedoch vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse nicht zum Ziel geführt haben. Die gegenseitigen Vorstellungen wurden zu wenig miteinander verknüpft.

Die Notwendigkeit der Strassensanierung bot nun die Möglichkeit für einen neuen, gemeinsamen Anlauf. Gesucht wurde ein Projekt, das den gesamten Strassenraum mit Blick auf seine vielfältigen Funktionen aufzuwerten vermag und das die unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen berücksichtigt. Diese Chance wollten der Kanton und die Stadt Zug gemeinsam nutzen. Sie haben aus diesem Grund Büros zu Studienaufträgen eingeladen, um ein Gestaltungskonzept für den Strassenzug zu erlangen.

Ziele

Mit der Neugestaltung des Strassenzuges sollten die folgenden Ziele erreicht werden:

- Hauptziel war die gestalterische Aufwertung des Stadtraumes und dessen städtebauliche Integration unter Einbezug des ganzen Strassenraumes. Für die vielen Passanten und Besucher soll diese wichtige städtische Achse eine «Visitenkarte» für das moderne Zug werden. Die historischen, städtebaulichen und verkehrlichen Charakteristika der einzelnen Abschnitte sollen zum Ausdruck kommen wie auch das Gestaltungskonzept für den ganzen Strassenzug.
- Das bestehende Verkehrsaufkommen muss weiterhin bewältigt und die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs müssen möglichst optimal berücksichtigt werden. Die engen Spielräume für betriebliche Verbesserungen sind zu Gunsten der Aufenthaltsqualität auszunutzen. Für den Fuss- und Radverkehr galt es, insbesondere die Querungstellen sicherer und attraktiver auszugestalten.
- Angestrebt wurde eine Gleichwertigkeit zwischen den städtebaulichen Funktionen und den verkehrlichen Aspekten, die sich in der Gestaltung und der Abwicklung des Verkehrs niederschlagen sollten. Leitidee war hierbei das Miteinander der verschiedenen Nutzungsansprüche sowie die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer. Die Strassenraumgestaltung soll ein der örtlichen Situation angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer unterstützen.

Durchführung

Erster wichtiger Schritt war die gemeinsame Erarbeitung einer Vorstudie zu Verkehr und Wettbewerbsprogramm durch die Vertreter der Stadt und des Kantons, mit der ein tragfähiger Konsens auf Fachebene zwischen den kantonalen und städtischen Ämtern erreicht wurde. Auf politischer Ebene fanden diese Grundlagen Unterstützung durch Stadtrat und Baudirektor, diese trieben die Vorbereitungen lösungsorientiert voran.

Für die Durchführung wurde ein externes Büro beigezogen. Die Federführung lag bei der Stadt, die Stellvertretung beim kantonalen Tiefbauamt. Das städtische Tiefbauamt, das Verkehrsmanagement und die kantonalen Ämter für Raumplanung und öffentlichen Verkehr waren begleitend in die Vorbereitungen involviert.

Die Wahl der Teams erfolgte auf direkte Einladung. Von den Veranstaltern wurden drei Architekturbüros mit ausgewiesenen Fähigkeiten im Städtebau für den Studienauftrag eingeladen. Für die Teilnahme mussten sie sich mit Verkehrsplanern und weiteren Spezialisten aus den Bereichen Landschaftsarchitektur und Beleuchtung verstärken.

Ausschreibung:

Einladung an 3 Teams

Projektphase:

Vorprojekt

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 13 WO

Jurierung 2001

Termine:

Baubeginn 2004

Fertigstellung 2006

Jury:

Sachjury 12

Fachjury 7

Total 19

Entschädigung:

CHF 90'000.– Total

CHF 30'000.– fix pro Team

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	3.7 Mio	95 %
Wettbewerb	186'000	5 %
Total	3.9 Mio	100 %

Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug

Im städtebaulichen Bereich war die Aufgabe offen gestellt. Erwartet wurde eine zentrale Leitidee und deren Umsetzung in Materialisierung, Beleuchtung, Bepflanzung und Möblierung. Detailliert vorgegeben wurde demgegenüber das zu beachtende Verkehrsregime. Die detaillierte Formulierung dieser Randbedingungen war ein wichtiger Teil der vorangehenden Konsensfindung zwischen Stadt und Kanton. Von den Teilnehmern wurde diese Fixierung kritisiert. Sie hätten sich mehr Freiräume auch im Verkehrskonzept gewünscht. Nach Meinung der Veranstalter wären andere Lösungen jedoch unrealistisch gewesen und hätten die Realisierbarkeit stark gefährdet.

Zum Auftakt des Verfahrens fand eine Startveranstaltung zur Einführung in die Aufgabe mit Ortsbesichtigung statt. Grosses Gewicht massen die Veranstalter der Zwischenbesprechung zu. Durch die Teilnahme auch der Experten der kantonalen und städtischen Verwaltung sollte sichergestellt werden, dass die Teams sich im vorgegebenen Rahmen bewegen und die zahlreichen Randbedingungen einhalten. Die Vorprüfung des Wettbewerbs wurde vom organisierenden Büro vorgenommen, die Ergebnisse in einem Bericht dem Preisgericht übergeben.

Jurierung

Die Jury war sehr interdisziplinär zusammengesetzt und es wurden auch Fachpersonen aus anderen Städten und Kantonen miteinbezogen, die bereits über Erfahrung mit der innerstädtischen Verkehrsraumgestaltung verfügten. Nicht Einsitz genommen haben der Stadt- und der Kantonsingenieur, die damit bewusst eine freie Lösungsfindung ermöglichen wollten. Die politische Ebene wurde durch den Baudirektor des Kantons und den Bauchef der Stadt vertreten. Die Experten waren bei der Jurierung nicht mehr anwesend, sie haben ihre Inputs bei der Zwischenbesprechung und im Rahmen der Vorprüfung geleistet. Diese Zusammensetzung der Jury hat sich bewährt.

Zu Beginn der eintägigen Jurierung präsentierte jedes Team einzeln sein Gestaltungskonzept und beantwortete die Fragen der Jury. Zusammen mit der Vorstellung des Vorprüfungsberichtes erhielt die Jury so ein erstes Bild über die eingereichten Arbeiten. Dieses wurde anschliessend in einer ausführlichen Diskussion vertieft und erhärtet. Die Beurteilung und die Bestimmung des zur Ausführung empfohlenen Projektes erfolgte zügig und im Konsens. Empfohlen wurde, dass Stadt und Kanton die Sanierung des Strassenzuges auf der Basis des ausgewählten Projektes gemeinsam umsetzen und dazu ein handlungskompetentes Steuerungsteam einsetzen. Damit das Gestaltungskonzept langfristig sichergestellt wird, sollen zudem alle zukünftigen Bauten auf ihre Übereinstimmung mit dem Konzept geprüft werden.

Ergebnisse

Entscheidendes Kriterium für die Rangierung war die überzeugende städtebauliche Lösung und die mit dem modularen Aufbau verbundene Flexibilität in den Gestaltungsbausteinen. Gerade dies hat sich bei der Realisierung jedoch als problematisch erwiesen und führte dazu, dass die meisten Gestaltungsideen unausgeführt blieben. Die Flexibilität bot grossen Spielraum, um auf Einzelinteressen mit Weglassen reagieren zu können. Dies ist mit ein Grund, dass die Wettbewerbsergebnisse im heute sich präsentierenden Strassenraumbild nur schwer erkennbar sind.

Von den Veranstaltern werden die Lösungsvielfalt und die Kreativität der Ergebnisse als eher «brav» beurteilt. Mit ein Grund dafür sind sicher die sehr detaillierten festen Vorgaben vor allem im Verkehrsbereich, die einerseits die Spielräume für die Teams begrenzte, die aber auch dazu führten, dass die Veranstalter in den Eingaben viel Bekanntes fanden. Das Niveau in den verschiedenen Disziplinen war unterschiedlich, Verkehrsplanung und Städtebau überzeugten. Die technischen Lösungen und die Wirtschaftlichkeit waren weniger zufriedenstellend.

Siegerteam «Werkzeugkasten»:

- **Angélie/Graham/Pfenninger/Scholl**
Architektur und Städtebau, Zürich
- **Guido Hager**, Landschaftsarchitekt, Zürich
- **Rapp AG**, Verkehrsplanung, Zürich

Bahnhofstrasse mit Viaduktplatz



Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug

Weiterbearbeitung

Das von der Jury empfohlene Team mit Architekt und Landschaftsplaner wurde mit der Weiterbearbeitung beauftragt. Der Verkehrsplaner wurde durch einen lokalen Fachmann ersetzt mit der Begründung, dass die nun folgende Detailbearbeitung vertiefte Kenntnisse des städtischen Verkehrssystems erfordert, über die ein neues Büro kaum verfügt. Auch für die Wettbewerbssieger war der Folgeauftrag klein und beschränkte sich weitgehend auf ein Beratungsmandat. Detailprojektierung und Ausführung wurden an ein lokales Ingenieurbüro vergeben.

Vom Konzept des Siegerteams wurde nur ein Teil umgesetzt. Von den fünf Modulen wurden drei nicht ausgeführt. Das vorgeschlagene neue Beleuchtungskonzept war zu teuer und kam in Konflikt mit der populären Weihnachtsbeleuchtung, die Nutzungsvorschläge neuralgischer Punkte kollidierten mit Anwohner- und Gewerbeinteressen, die seitlichen Metallbänder zeigten im ersten Teilabschnitt zu wenig Wirkung.

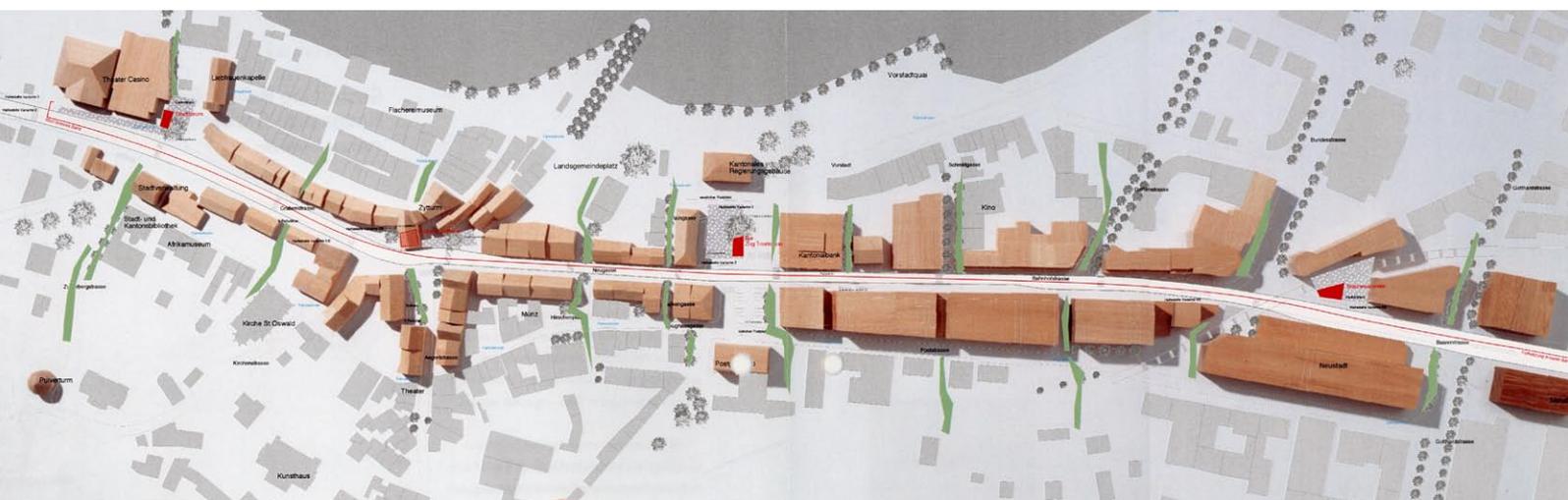
Umgesetzt wurde die Materialisierung des Normalprofils mit hellem Fahrbahnbelag und dunklem Belag in den übrigen Bereichen wie Bushaltestellen und Trottoirs. Mit einem klar definierten Streifen für Möblierungen, wie Verteilkästen, Sitzbänke, Papierkörbe, Bushaltestellenbeschriftungen wurde im Trottoir eine klare Nutzungsanordnung erreicht.



Neugasse mit Postplatz

Über den Wettbewerb und dessen Resultate wurde in den Medien informiert. Für die direkten Anstösser fand eine Ausstellung statt. Das Echo zu diesem Zeitpunkt war mässig. Um die Umsetzung trotzdem voranzutreiben, reichte die Planungskommission im Stadtparlament eine Motion ein. Die Reaktion der Öffentlichkeit erfolgte erst, als in der Bahnhofstrasse die ersten Bäume gefällt wurden. Es zeigte sich, dass die Informationen über die Projekte teilweise falsch verstanden wurden. Obwohl Projekt und Spatenstich bereits festgelegt waren, wurden diese Veranstaltungen von Anwohnern und Gewerbe als Mitwirkungsverfahren verstanden, an denen sie ihre Ein-

wände und Vorbehalte einbringen konnten. Aus dieser Situation haben die Veranstalter die nötigen Schlüsse gezogen und bei den nachfolgenden Etappen nur noch klar als informierend bezeichnete Veranstaltungen durchgeführt. Dies hat sich bewährt.



Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Zug

Fazit*Mittel zum Zweck*

Über das Instrument des Wettbewerbs ist es gelungen, ein seit Jahren andauerndes Seilziehen um die Neugestaltung des sowohl städtebaulich wie verkehrlich wichtigen Strassenzuges zu beenden. Für die Stadt lagen die städteräumlichen und nutzungsbezogenen Aspekte, für den Kanton die Erhaltung der Verkehrsfunktion im Vordergrund. Eine Einigung kam nicht zustande. Mit der Zustimmung zum Wettbewerb zeigten die beteiligten Ämter die Bereitschaft, in einem offenen Verfahren Lösungsideen erarbeiten zu lassen, die dann gemeinsam beurteilt würden.

Erster wichtiger Schritt war die gemeinsame Vorbereitung von Programm, Randbedingungen und Unterlagen. In diesem Prozess bildete sich eine Vertrauensbasis, die für die weitere Arbeit entscheidend sein sollte.

Die Randbedingungen vor allem aus verkehrlicher Sicht wurden sehr eng gesteckt. Grund dafür war das Bedürfnis, trotz dem geöffneten Rahmen die «Sache im Griff» zu behalten. Hier kam die Skepsis gegenüber dem Wettbewerb und der Wille, «utopische Vorschläge» zu vermeiden, deutlich zum Ausdruck.

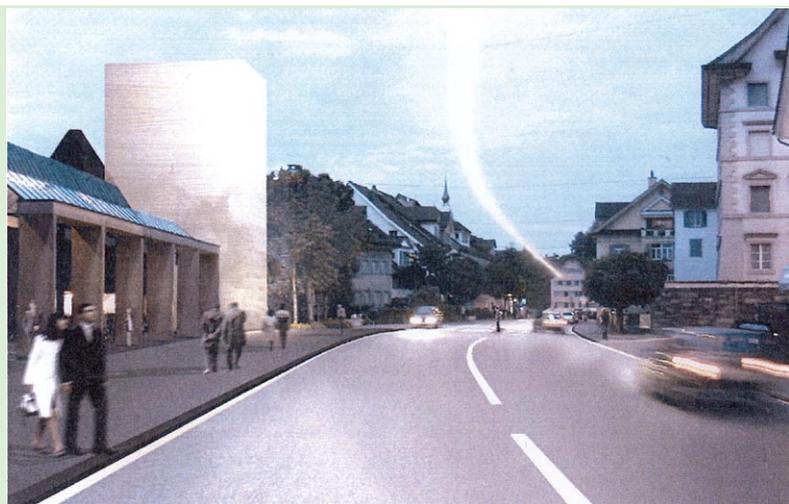
Eine Qualität von Wettbewerben, neue Lösungen zu erhalten, die über das bisher vorstellbare hinausgehen, konnte sich so nicht entfalten. Die Resultate verblieben im Bekannten. Entsprechend alltäglich waren denn auch die Resultate und angesichts dessen, was schliesslich gebaut wurde, wird die Frage gestellt, ob dazu wirklich ein Wettbewerb nötig gewesen wären.

Das Siegerkonzept basierte auf fünf voneinander unabhängigen Einzelmodulen. In der Jurierung wurde dies als Stärke beurteilt. Im nachfolgenden Bereinigungsprozess hat sich dies aber eher als Schwäche erwiesen, weil die wesentlichen gestalterischen Elemente einfach gestrichen werden konnten.

Das Fallbeispiel zeigt auch, wie wichtig es ist, den partizipativen Einbezug von Bevölkerung und Gewerbe im Ablauf richtig zu plazieren und zu kommunizieren. Bei der Vorstellung der fertigen Projekte ist es kaum mehr möglich, auf Begehren einzutreten, was von den Betroffenen meist nicht verstanden wird und zu Unzufriedenheit und Widerstand führen kann.

Trotzdem: Das Verfahren war ein Erfolg, bezogen auf die Zusammenarbeit von Stadt und Kanton. Die im gemeinsamen Prozess gewonnenen Erfahrungen bildeten die Basis für die Zusammenarbeit bei weiteren Strassenraumprojekten. Diese werden allerdings nicht mehr als Wettbewerb, sondern in Form von begleiteten Projektaufträgen mit vorangehender Präqualifikation durchgeführt.

Grabenstrasse mit Casinoplatz



Stadt Zürich, 2003

Kreuzplatz

Anlass

Der Kreuzplatz ist ein historisch gewachsener innerstädtischer Ort mit vielfältiger Nutzung, umgeben von Bebauungen aus verschiedenen Zeitepochen. Ein Projekt zum Ersatz einer alten Häuserzeile durch einen Neubau stiess auf grossen Widerstand verschiedener Interessensgruppen. Diese verlangten die Erhaltung der Bauten in der bestehenden Position. Aus den Verhandlungen ergab sich eine Kompromisslösung mit einem zurückversetzten Neubau und einem vorgelagerten neuen Stadtplatz. Diese städtebauliche Lösung wurde an einem runden Tisch auf politischer Ebene ohne den Beizug der Verkehrsplanung entwickelt. Um den nötigen Platz zu gewinnen, wurde die Sperrung des Zeltweges vorgesehen. Im städtischen Netz kommt diesem jedoch eine wichtige Funktion zu, die mit der Sperrung des Limmatquais noch bedeutender wurde.

Die in nächster Zeit nötige Infrastruktursanierung gab nun die Gelegenheit zu einer gesamthaften Betrachtung der zukünftigen Platzgestaltung unter Berücksichtigung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer. Anstelle der partiellen Neugestaltung eines Randbereiches sollte der gesamte Kreuzplatz in die Überlegungen miteinbezogen werden. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich führte dazu einen Studienauftrag durch, um mittels eines Befreiungsschlages umfassende und kreative Lösungen zu erhalten, die auch von Anwohnern und Gewerbe mitgetragen werden.

Ziele

Der Kreuzplatz kann seine Funktionen nur erfüllen, wenn die Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmern gewährleistet ist. Die beschränkte Fläche verlangt dazu eine kluge Organisation sowohl der Gestaltung als auch des Betriebs. Gesucht wurden ausdrücklich kreative und zukunftsweisende Vorschläge, die auf der Synthese von Städtebau, Verkehr und Gestaltung aufbauen und – indem sie mutig, aber fachlich fundiert über die traditionellen Lösungen hinausgehen – wegweisend sein können für den Umgang mit Projekten im Spannungsfeld von Stadt und Verkehr. Die Teams wurden aufgefordert, die Spielräume aktiv und ideenreich zu nutzen. Angestrebt wurden die folgenden Ziele:

- Schaffung von Rahmenbedingungen, welche die Koexistenz, Akzeptanz und Verträglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern unter Wahrung einer effizienten Fortbewegung gewährleisten.
- Schaffung eines attraktiven urbanen Stadtraumes mit hoher Aussenraum- und Aufenthaltsqualität, der die Zentrumsfunktion des Kreuzplatzes unterstützt.

Als Rahmenbedingungen galten die städtische Mobilitätsstrategie, insbesondere die Teilstrategie Langsamverkehr, der Verkehrsplan mit den Verbindungsnetzen für den Auto-, Velo- und Fussgängerverkehr und der Linienplan des öffentlichen Verkehrs. Die darin festgelegten Verbindungen und Funktionen mussten erhalten werden.

Durchführung

Für den Studienauftrag wurden vier Arbeitsgemeinschaften mit Verkehrsplanern, Städtebauern sowie Landschaftsarchitekten direkt eingeladen. Veranstalter war die Stadt Zürich, vertreten durch das Tiefbauamt. Die eigentliche Organisation wurde einem externen Büro übertragen. Am Erarbeiten der Grundlagen waren zudem das Amt für Städtebau, die VBZ, Grünstadt Zürich und das Polizeidepartement - Dienstabteilung Verkehr beteiligt. Diese Phase war sehr aufwendig und dauerte fast ein Jahr. Das Resultat war eine detailliert formulierte Aufgabenstellung, die von allen Ämtern mitgetragen wurde. Die Grundlagen haben sich bewährt und wurden auch im Studienauftrag nicht in Frage gestellt. Die Teams haben sich an den Rahmen gehalten und die damit verbundenen Spielräume positiv beurteilt.

Auf diese Spielräume wurde im Programm deutlich hingewiesen: «Starre Normen und Prinzipien schränken den Projektierungsspielraum ein und erschweren örtlich massgeschneiderte Lösungen. Die Mobilitätsstrategie fordert hier zu neuen Ansätzen bei der Strassenprojektierung auf.» Wegweisend für die Neugestaltung und Verkehrsoptimierung des Kreuzplatzes soll deshalb gelten:

- damit auch bei beschränktem Raumangebot die zukünftige Entwicklung gewährleistet werden kann, müssen der öffentliche Verkehr, aber auch der Velo- und Fussverkehr noch grössere Mobilitätsanteile übernehmen.

Ausschreibung:

Einladung an 4 Teams

Projektphase:

Vorprojekt

Folgeauftrag:

Beabsichtigt bei guter Lösung

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 14 WO

Jurierung 2003

Termine:

Baubeginn ausstehend

Fertigstellung ausstehend

Jury:

Sachjury 3

Fachjury 7

Total 10

Entschädigung:

CHF 90'000.– Fixe Entschädigung

(pro Team CHF 22'500)

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	11'800'000	98 %
Wettbewerb	200'000	2 %
Total	12 Mio.	100 %

Kreuzplatz

- damit eine möglichst hohe Mobilitätskapazität erreicht werden kann, müssen die knappen Strassenräume optimal unter allen Verkehrsarten aufgeteilt und betrieben werden.

Während der Bearbeitung hat sich dann gezeigt, dass die verkehrlichen Randbedingungen sehr hart sind und in der Praxis die Spielräume im Detail gesucht werden müssen.

Jurierung

Im Beurteilungsgremium waren Vertreter der beteiligten Ämter und drei externe Fachleute vertreten. Je einen Sitz erhielten der Quartierverein und der Grundeigentümer der Neuüberbauung. Die Experten waren während der Beurteilung ebenfalls anwesend. Die Entscheidung kam durch einen Mehrheitsentscheid zustande. Dies wirkte sich nachteilig auf den weiteren Fortgang der Projektierung aus.

Im Jurybericht wurde festgehalten, dass alle Teams gute Arbeit geleistet haben. Trotz der anspruchsvollen Aufgabe seien durchgehend interessante Lösungen präsentiert worden. Die unterschiedlichen Lösungsansätze hätten es ermöglicht, Vor- und Nachteile im Vergleich zu diskutieren und abzuwägen.

In diesem Sinne hätten die Projekte einen wichtigen Teil zur Entscheidungsfindung geleistet. Die entscheidenden Kriterien für den

ersten Preis waren die Qualität der städtebaulichen Gestaltung und das Potenzial des Projektes zur Weiterentwicklung.

Ergebnisse

Von den Amtsvertretern wurden die Ergebnisse nüchterner beurteilt. Zwar erkannte man den grossen Einsatz der Teams, musste aber feststellen, dass die vorgeschlagenen Verkehrslösungen im Detail nicht funktionierten. Grund dafür war, dass sich in der Zwischenzeit gezeigt hatte, dass grössere Verkehrsmengen zu verarbeiten sind als angenommen. Schwierigkeiten bot aber auch die im Verfahren überhaupt mögliche Bearbeitungstiefe und das im Detail sehr komplexe Zusammenwirken von Verkehrsführungen, Prioritäten, Kapazitäten, das jeder falsche Eingriff zum Kippen bringt. Es zeigte sich, dass Wettbewerbsverfahren aus Städtebau und Architektur nicht einfach auf komplexe Verkehrssysteme übertragen werden können. Wohl lassen sich im Wettbewerb konzeptionelle Ansätze entwickeln, deren Ausgestaltung und Funktionsfähigkeit im Netz lassen sich aber nur mit vertieften Detailkenntnissen und Abklärungen sicherstellen.

Angesichts dieser Schwierigkeiten wurde entgegen der üblichen Praxis bewusst auf eine Information der Öffentlichkeit über die Wettbewerbsergebnisse verzichtet. Die Gefahr, mit funktionell noch nicht abgesicherten Projekten falsche Erwartungen zu wecken, wurde als zu gross eingestuft.

Weiterbearbeitung

Das Siegerteam wurde mit der Weiterbearbeitung beauftragt. Das Projekt wurde während zweier Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten der Stadt so weiterentwickelt, dass die Verkehrslösung optimiert und in die städtebauliche Gestaltung integriert werden konnte. Dazu waren vor allem die Anforderungen der Verkehrlenkung und der technischen Detailgestaltung zu erfüllen. In seinen Grundzügen blieb das Siegerkonzept erhalten, erfuhr jedoch auf dem Weg durch die Ämter in Materialisierung und Gestaltung eine Verwässerung. Das Resultat ist ein Verkehrsplatz mit Standardgestaltung und deutlichen Abstrichen bei den Verbesserungen für Velofahrer und Fussgänger.

Die überarbeitete Lösung wurde an Quartierveranstaltungen vorgestellt. Dabei zeigten sich die Folgen des im Wettbewerb nicht erreichten Konsens. Das Interesse war sehr gross, trotzdem war das Echo schlecht, wohl auch deshalb, weil vor allem Gegner des Projektes an die Veranstaltung kamen. Die Realisierung verzögert sich aus Gründen, die nicht beim Wettbewerb zu suchen sind. In der Folge gab es Einsprachen. Gefordert wurde eine höhere Kapazität für den Strassenverkehr und die Wiederherstellung der Situation vor Einführung von Tempo 30 im Quartier.

Siegerteam «Little Big Square»:

- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg
- Metron Architektur AG, Brugg
- Metron Landschaftsplanung AG, Brugg

Kreuzplatz Projekt



Kreuzplatz

Fazit*Der Teufel liegt im Detail*

Der Nutzen des Wettbewerbes ist vor allem im Verfahren zu finden. Der Vorbereitungs-, Beurteilungs- und Weiterentwicklungsprozess verhalf zu einem gesteigerten gegenseitigen Problemverständnis und zu erhöhter Akzeptanz der verschiedenen Positionen der jeweils verantwortlichen Ämter. Es hat sich gezeigt, dass Lösungen nicht isoliert, sondern nur in enger Zusammenarbeit gefunden werden können.

Die an sich vorhandene Offenheit für neue Lösungen und der Gestaltungswille stehen oft im Konflikt mit den Risiken, die damit verbunden sein können. Um in diesem Spannungsfeld eine schleichende Konzeptverwässerung zu vermeiden, müssen die ursprüngliche Ziele von Seiten der Veranstalter anhaltend verteidigt werden.

Der in seiner Form klassische Studienauftrag zeigt die Grenzen dessen auf, was in verkehrlich schwierigen innerstädtischen Situationen erreicht werden kann. Die Zusammenhänge im Verkehrssystem des privaten und öffentlichen Verkehrs sind komplex und in ihren Wechselwirkungen und Vorgeschichten von neu sich damit beschäftigenden Teams schwer erfassbar. Nur in seltenen Fällen kann mit einem grossen Wurf gerechnet werden, der den gordischen Knoten genial durchschlägt.

Zu überlegen wäre, wie der Wettbewerb verlaufen wäre, wenn die verkehrlichen Anforderungen von den Fachstellen vor-

gängig bearbeitet und in geeigneter Form in den städtebaulichen Wettbewerb eingegeben worden wären. Eine andere Möglichkeit wäre ein von einer Jury begleitetes Werkstattverfahren in Form eines rollenden Prozesses, in dem die Ideen der Teams von den Fachstellenvertretern laufend auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden.

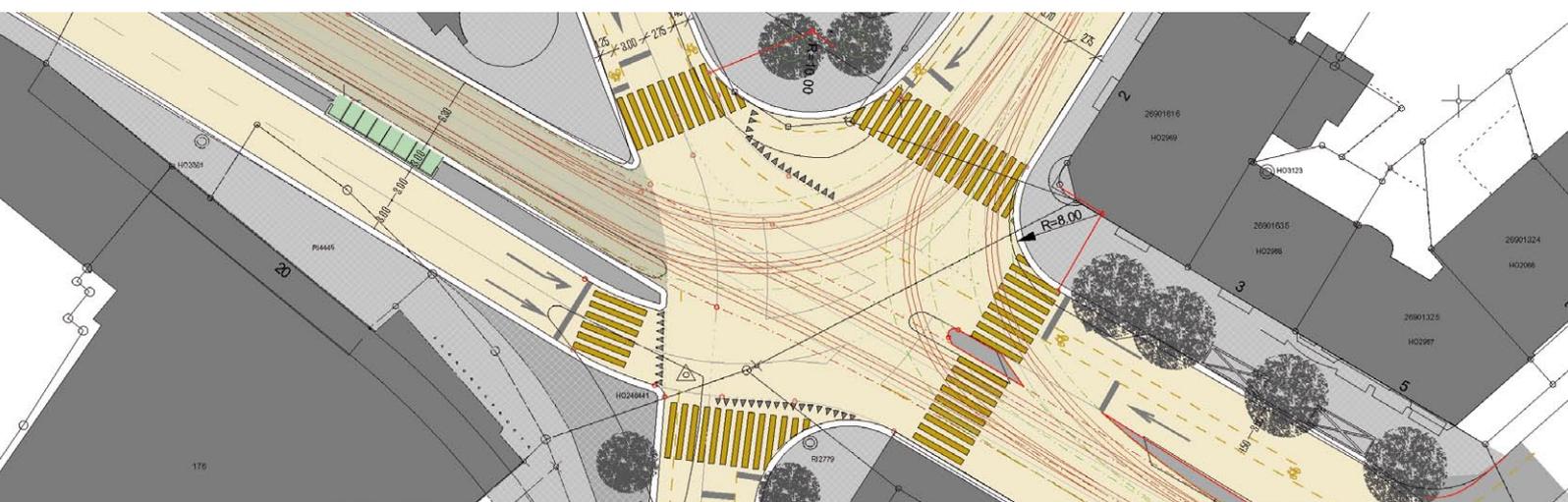
Ein Direktauftrag wird nicht als Alternative betrachtet. Der öffentliche Raum bedarf der Bearbeitung unter Konkurrenz. Es ist aber wichtig, dass die Ziele, die man erreichen will, klar festgelegt werden:

- Ist es das Ziel, ein qualifiziertes Team für die Bearbeitung zu finden?
- Ist der Wettbewerb ein Befreiungsschlag, um aus einem Patt herauszukommen?
- Sollen mit dem Wettbewerb konkrete Lösungen erreicht werden?

Der Wettbewerb zur politischen Konfliktlösung: Dem Wettbewerb gingen jahrelange Streitigkeiten um die richtige Stadtentwicklung voraus. Mit der Integration weniger Köpfe in die Jury, die mit einfachen Mehrheiten entscheidet, kann die nötige Akzeptanz nicht erreicht werden. Ob stattdessen ein vorgängiger Einigungsprozess gestartet oder ob ein Weg ohne diese Gruppen eingeschlagen wird, gehört zur Risikoabwägung vor dem Wettbewerbsstart. Die Erfahrungen

zeigen, dass sich ungelöste Konflikte und fehlende Ziele nie mit einem Wettbewerb lösen lassen. Ein geeignetes Vorgehen kann aber mithelfen, Unterlagen für den unumgänglichen Diskurs dazu zu erhalten.

Nach dem Wettbewerb startete das Projekt zum Weg durch die Institutionen. Am Schluss der breiten Ämtervernehmlassung ist die farbige Anfangsidee zum grauen Alltagsprojekt mutiert und auf die städtische Standardausführung zurückgestutzt. Um dies zu verhindern, braucht das Projekt einen starken Anwalt oder eine Anwältin, die diesen Weg begleitet und auf die Beibehaltung der Ziele dringen kann.



Kanton Aargau, 2006

Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten

Anlass

Die Sanierung von Ortsdurchfahrten ist ein Thema, das ständig an Bedeutung gewinnt. Viele Kantonsstrassen sind in den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts ausgebaut worden, werden sanierungsbedürftig und müssen wieder fit gemacht werden für den nächsten Gebrauchszyklus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Strassen eine Vielzahl von Funktionen erfüllen müssen, wenn sie die Entwicklung der Gemeinden wirkungsvoll unterstützen sollen. Sie dienen einerseits der regionalen und kantonalen Verbindung. Andererseits sind sie wichtige Erschliessungs-, Nutzungs- und Lebensräume in den Dörfern, müssen allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen und sicher überquert werden können.

Obwohl jedes Strassenprojekt ein Unikat ist und aus der örtlichen Situation heraus entwickelt werden muss, gibt es Erfahrungen, Standards und Regeln, die überall gelten und als Bausteine für die Projektentwicklung dienen können. Um über solche Möglichkeiten einen Überblick zu erhalten und zusammen mit den Gemeinden über verschiedene moderne Konzepte diskutieren zu können, hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) zusammen mit den Regionalplanungsverbänden Baden und Lenzburg Studienaufträge veranlasst. Absicht war auch, Möglichkeiten von finanziellen Anreizen an konkreten Projekten zu prüfen und Grundlagen für die Weiterentwicklung der Planungsgrundlagen zu erhalten.

Ziele

Die Abteilung Verkehr des BVU und die Regionalplanungsverbände haben das Programm gemeinsam vorbereitet und Zielsetzung und Aufgabenstellung wie folgt beschrieben:

- Für die Ortsbildgestaltung und Gesamterscheinung unserer Dorfbilder ist die Aufwertung der Strassenräume und Ortsdurchfahrten ein zunehmend wichtiges und interessantes Anliegen.
- Damit die Ortsdurchfahrten ihre naturgemäss vielfältigen Funktionen wieder besser wahrnehmen können, sollen sie nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet werden, das auf einem rücksichtsvollen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer basiert.
- Mit gestalterischen Massnahmen soll ein verantwortungsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Damit werden Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Radverkehr verbessert, Lärm- und Luftbelastung durch Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrs verringert, die Erreichbarkeit des örtlichen Gewerbes erleichtert und das Ortsbild erhalten und aufgewertet.
- Es ist wichtig, gleichzeitig mit den verkehrlichen Zielsetzung, wirtschaftliche und soziale Ziele zu definieren und die Strassenraumgestaltung wie die Sicherstellung der verkehrlichen Aufgaben darauf auszurichten.

Durchführung

Für die Bearbeitung der Studienaufträge wurden sechs interdisziplinäre Teams direkt eingeladen. Die Organisation wurde von den Regionalplanern übernommen. Begleitend wirkten die kantonalen Fachstellen für Verkehrsplanung, Ortsbildpflege und Tiefbau mit. Als «Übungsobjekte» stellten sich sechs Gemeinden mit unterschiedlichen Voraussetzungen und Ausgangslagen zur Verfügung:

Niederlenz

Strassensanierung im Ortskern mit schwierigen, sehr engen Verhältnissen.

Hunzenschwil

Voraussetzungen schaffen für die geplante Nutzungskonzentration im Ortskern.

Seon

Sanierung der Ortsdurchfahrt als Alternative zu einer Umfahrung.

Fislisbach

Mögliche Ansätze für die nächstens anlaufende Strassensanierung.

Niederrohrdorf

Aufwertungsideen für die Ortsdurchfahrt mit vergleichsweise kleiner Verkehrsbelastung.

Turgi

Auswege aus der jahrelangen Blockade um die Sanierung der Kantonsstrassen.

Ausschreibung:

Einladung an 6 Teams

Projektphase:

Planungsstudie

Folgauftrag:

Nein

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 13 WO

Jurierung 2006

Termine:

Realisierung nicht vorgesehen

Jury:

Sachjury 8

Fachjury 5

Total 13

Entschädigung:

CHF 120'000.– Fixe Entschädigung

(pro Team CHF 20'000)

Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten

Jedem Team wurden zwei Gemeinden fix zugeteilt. Dadurch lagen für jede Situation zwei Vorschläge zur Diskussion vor.

Eröffnet wurde das Verfahren mit einer Startsituation, an der den Teilnehmern die Ziele vorgestellt und die örtlichen Rahmenbedingungen von den Gemeindevertretern erläutert wurden. Speziell betont wurden die Spielräume. Bedingung war, dass die Ortsdurchfahrten ihre Aufgaben als kantonale Verbindungen auch in Zukunft erfüllen können. Dies betrifft die Kapazität und die Stetigkeit des Verkehrsflusses. Wie die Strassen dazu gestaltet, welche Geschwindigkeit und Begegnungsfälle zugrundegelegt und wie die Überquerungen gewährleistet werden, wurde bewusst offengelassen. Es war Aufgabe der Teilnehmer, dazu Ideen zu liefern.

Auf eine Zwischenbesprechung wurde aus zwei Gründen verzichtet. Einerseits sollten die Teams ihre Ideen frei von Einflüssen entwickeln, andererseits sollte das nicht sehr üppige Honorar nicht durch zusätzliche Aufwendungen geschmälert werden.

Beurteilung

Das Beurteilungsgremium setzte sich aus Vertretern der kantonalen Fachstellen, Gemeinderäten und externen Experten zusammen. Aufgabe war nicht eine Rangierung, sondern die Analyse der Vorschläge, die Strukturierung der angewandten Elemente, die Diskussion und Abwägung der Auswirkungen (Vorteile und Nachteile, Kosten und Nutzen) sowie die Beurteilung der Anwendbarkeit für zukünftige Projekte.

Anwesend waren alle Teams, damit auch diese das Spektrum der Vorschläge kennenlernen und sich an der Diskussion beteiligen konnten. Dies wurde von ihnen sehr begrüsst. Jedes Team stellte seine Vorschläge für die beiden von ihm bearbeiteten Gemeinden vor. Anschliessend nahmen die Experten dazu Stellung und vertieften die Erkenntnisse. Nach dieser fachlichen Einführung folgte die Diskussion mit den Gemeindevertretern und deren Beurteilung aus der lokalen Perspektive.

Für die Präsentation und die Diskussion wurde ein Tag eingesetzt. An sich war dies ausreichend, auch wenn die Präsentation der zwölf Projekte sehr gedrängt stattfand. Etwas mehr Spielraum hätte sich ergeben, wenn Präsentation und Diskussion an zwei aufeinanderfolgenden Nachmittagen stattgefunden hätten. Zu überlegen wäre auch, weniger Fallbeispiele zu untersuchen, damit je drei Vorschläge pro Gemeinde vorliegen würden.

Ergebnisse

Insgesamt waren die Beiträge interessant und erfüllten die Zielsetzungen, ein breites Spektrum aufzuzeigen, wie zukünftige Hauptstrassen in aargauischen Gemeinden aussehen können. Fast durchgehend zu überzeugen vermochten die städtebaulichen und ortsgestalterischen Beiträge. Die Qualität der verkehrsplanerischen und technischen Lösungen war demgegenüber unterschiedlich. Dies bestätigte die Wichtigkeit solcher Verfahren wie das vorliegende. Gute Lösungen entstehen dann, wenn unterschiedliche Konzepte beurteilt und verglichen werden können. Nicht jedes Büro verfügt über dieselben Ressourcen an aktualisiertem Wissen und kreativem Denken.

Ziel war, allgemeingültige Erkenntnisse zu gewinnen. Dazu haben alle Arbeiten wichtige Beiträge geleistet, die einen, indem sie zeigten, wie man es machen könnte, die anderen, wie man es nicht machen sollte. Sowohl das eine wie das andere war wichtig für die Schlussfolgerungen.

Teilnehmende Büros:

- ASA Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG, Rapperswil
- Fugazza Steinmann & Partner, Wettingen zusammen mit Ballmer + Partner, Aarau
- Metron AG, Architektur-Raumentwicklung-Verkehr-Landschaft-Umwelt, Brugg
- Naef & Partner, Landschaftsplanung, Brugg zusammen mit Ruedi Dietiker, Architekt, Brugg und Porta & Partner, Ingenieure-Planer-Geometer, Brugg
- SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen zusammen mit Stadt Raum Verkehr, Birchler und Wicki, Zürich
- Suter von Känel Wild AG, Orts- und Regionalplaner, Zürich

Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten

Ergänzend zu dieser allgemeinen Auswertung wurden die Beiträge von den Gemeinden auch auf ihre Realisierbarkeit hin beurteilt. Das Bild war unterschiedlich:

- Hunzenschwil, Fislisbach und Niederrohrdorf konnten sich vorstellen, mit diesem Ansatz weiterzuarbeiten.
- Beim Projekt Turgi wurde von einem Durchbruch in der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde gesprochen.
- In Seon wurde trotz der sehr komplizierten Ausgangslage eine neue Lösung gefunden, welche die Basis für die Weiterarbeit bilden kann.
- In Niederlenz vermochten die Vorschläge nicht zu überzeugen. Sie wurden als zu weit weg von den realen Verhältnissen und zu wenig konkret bei den Verkehrslösungen beurteilt.

Weiterbearbeitung

Eine Weiterbearbeitung war nicht vorgesehen. Trotzdem haben sich die Teams enorm eingesetzt und bezogen auf die Entschädigung den doppelten Einsatz geleistet. Ansporn dazu war die Konkurrenz mit Kollegen, die Möglichkeit, sich gegenüber Kanton und Gemeinden als wichtigen Auftraggebern zu profilieren und mit dem Beurteilungsbericht eine Referenzunterlage zu erhalten. Trotz fehlender Zusicherung haben anschliessend einige Teams aufgrund ihrer Leistungen den Auftrag erhalten, ihre neuen und weiterführenden Vorschläge zusammen mit den Gemeinden zu vertiefen.

Die Resultate wurden vom Kanton an einer Medienkonferenz vorgestellt und die Berichte im Internet platziert. Von den Gemeindebehörden wurde der Prozess sehr positiv aufgenommen und einige präsentierten die Ergebnisse der Bevölkerung in Ausstellungen. Das Echo war allerdings gering.



Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten

Fazit*Labor für künftige Weichenstellungen*

Um Ideen zu erhalten, wie die zukünftigen Aufgaben des innerörtlichen Kantonsstrassenbaus gelöst werden können, hat sich das Verfahren mit den Studienaufträgen an sich bewährt. Die direkte Einladung der Teams hat es diesen erlaubt, die verfügbaren Mittel in die Bearbeitung zu investieren. Damit ist ein ständiges Problem angesprochen: Bewerbungen und Zwischenbesprechungen mit Teams erfordern von diesen erfahrungsgemäss den Aufwand je einer Arbeitswoche. Bei einer fixen Entschädigung von Fr. 20'000.– ist dieses Verhältnis unrentabel.

Aus den Studienaufträgen resultierten in-nerter kurzer Zeit eine Vielzahl von Ideen, wie die Aufgaben zukünftig gelöst werden könnten. Die Vorschläge spiegelten weitgehend die modernen Tendenzen und gingen darüber hinaus. Wichtig zur Diskussion und Einordnung der Ideen waren sowohl die gelungenen wie die weniger überzeugenden Vorschläge, in diesem Spannungsfeld zeigten sich die Grenzen der Interventionsmöglichkeiten im Strassenbau.

Verunsicherung bei den Teams ergaben sich durch unterschiedliche Vorstellungen von Kanton und Gemeinden darüber, was möglich und nicht möglich ist, die Erwartungshaltungen blieben für die Teams zum Teil diffus. Generell war festzustellen, dass die Vorstellungen der kantonalen Fachstellen offener und flexibler waren als diejenigen der Gemeindebehörden, die vermehrt in das

spezifische lokale Umfeld eingebunden sind und ihre «Pappenheimer» sehr gut kennen. Zurückhaltung zeigte sich auch, wenn die Vorschläge mit bisherigen Planungen oder aktuellen Projekten nicht übereinstimmten. Um diese Effekte zu vermeiden, wäre eventuell eine vertiefere Einstiegsdiskussion über Sinn und Zweck der Studienaufträge hilfreich gewesen.

Mit einem Tag war die Beurteilungszeit zu kurz. Besser wäre die Aufteilung auf zwei Halbtage gewesen. In der dazwischenliegenden Zeit hätten die Experten vertiefte Analysen, Strukturierungen und systematische Auswertungen zuhanden der Jury vorbereiten können.

Als nicht ergiebig haben sich die Ausstellungen für die Bevölkerung erwiesen. Ohne konkreten Anlass ist das Interesse an theoretischen Möglichkeiten offensichtlich gering.

Entscheidend für den Erfolg war, dass es gelang, für diesen Praxistest alle Beteiligten zusammenzubringen – Kanton, Regionalplanungsverbände und Gemeindebehörden. In den Befragungen hat sich zudem gezeigt, dass die konsequente Nachbearbeitung wichtig ist, damit die Wirkung nicht einfach verpufft. Aus Sicht der Teams gehört dazu auch der detaillierte Beurteilungsbericht, der ihnen die nötigen Feedbacks bringt und als Referenz dienen kann. Damit könnten die ungedeckten Kosten unter Akquisition abgebucht werden.

Vorschlag für die Ortsdurchfahrt von Hunzenschwil



Kanton Aargau, 1999 – 2001

Bahnhofstrasse Aarau

Anlass

Bei der Planung der Lärmsanierung der Bahnhofstrasse stellte sich heraus, dass auch der 25-jährige Strassenbelag und die Kanalisationsleitungen saniert werden müssen. Daraus ergibt sich ein sehr grosses Investitionsvolumen. Weitgehende Übereinstimmung bestand auch darüber, dass die Verkehrsorganisation und die städtebauliche Gestaltung dieser für die Stadt wichtigen Repräsentationsachse und Geschäftsstrasse nicht zu befriedigen vermochte. Der private und öffentliche Verkehr stand im Stau, für Fussgänger und Velofahrende fehlte ein adäquates Angebot.

Der Einwohnerrat überwies deshalb anfang 1999 ein Postulat, das für die Bahnhofstrasse ein Projekt forderte, mit dem die Situation für Fussgängerinnen und Velofahrer, öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr verbessert und harmonisiert werden konnte. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass sich ein ähnlich günstiges Zeitfenster erst wieder in 20–30 Jahren öffnen würde, wenn die heute anstehenden technischen Sanierungen ohne Neugestaltung durchgeführt werden.

Ziele

Wie könnte die technische Sanierung der Bahnhofstrasse mit einer verkehrlichen und städtebaulichen Aufwertung verbunden werden? Um diese Frage zu beantworten, waren neue Ideen nötig. Diese können interdisziplinäre Bearbeiterteams liefern. Ob

sich die Ideen dann aber auch umsetzen lassen, muss mit viel Detailwissen geprüft werden. Dieses ist vor allem bei den Fachstellen von Stadt und Kanton vorhanden. In einem geeigneten Verfahren sollten deshalb diese beiden Bereiche miteinander verbunden werden, um so zu realitätsbezogenen Erkenntnissen zu gelangen.

Durchführung

Als Methode wurde das Verfahren der Testplanung gewählt. Diese wurde von der Stadt Aarau durchgeführt und von den kantonalen Fachstellen begleitet. In der ersten Stufe wurde die Aufgabenstellung offen formuliert, um den Bearbeiterteams Spielräume für die Lösungssuche zu öffnen. Es blieben aber auch Unklarheiten bestehen, so konnten die Fragen nach der Zukunft des sich im Perimeter befindlichen Bushofes nicht schlüssig beantwortet werden.

Die erste Stufe der Testplanung wurde als Konkurrenzverfahren mit drei von den Veranstalter direkt eingeladenen Büros durchgeführt. Aufgabe war die Erarbeitung von Vorstudien für ein zukünftiges Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bahnhofstrasse. Als Gesprächspartner von Veranstalter stand den Büros eine breit abgestützte Begleitgruppe als Echoraum gegenüber. Darin vertreten waren Fachleute von Kanton, Stadt, Verkehrsbetrieben und Polizei, aber auch die Verkehrsverbände TCS, VCS, Gewerbevertreter und Vertreterinnen der

«Frauen für Stadtplanung». Politiker waren bewusst nicht dabei, um deren freie Entscheidungen über die Vorschläge nicht durch das vorherige Involviertsein zu präjudizieren.

Die Büros präsentierten ihre Arbeiten an drei Zwischenbesprechungen. Alle Teams waren gleichzeitig anwesend. Dies wurde von ihnen geschätzt, sie konnten so die Stärken und Schwächen und auch die Lücken ihrer Vorschläge viel besser erkennen und sich in der Weiterbearbeitung daran ausrichten.

Die offene Konkurrenzsituation wirkte motivierend, hatte aber die Folge, dass die Lösungen im Prozessverlauf immer mehr zusammenrückten, im positiven Sinne jedoch auch konsistenter wurden. Dies gab den Veranstaltern eine gewisse Sicherheit, auf dem richtigen Weg zu sein.

Eine eigentliche Jurierung nach der ersten Stufe fand nicht statt, die Sicht auf das erfolgversprechendste Konzept bildete sich im Verlaufe der Zwischenbesprechungen und in der Auseinandersetzung zwischen den involvierten Interessengruppen kontinuierlich heraus. Mit einem Konsensentscheid wurde dasjenige Team mit der weiteren Verfeinerung seines Konzeptes beauftragt, das diesen Erkenntnissen am nächsten kam.

Ausschreibung:

Einladung an 3 Teams

Stufen:

mehrstufig

Projektphase:

Vorprojekt

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 36 WO

Ende der 1. Stufe 2000

Ende der 2. Stufe 2001

Termine:

Einjähriger Versuchsbetrieb

geplant im Jahre 2008

Baubeginn unklar

Jury:

Lenkungsgruppe mit neun

Mitgliedern (Fachjury)

Begleitgruppe mit Mitgliedern

aus Verbänden

Entschädigung:

CHF 70'000.– Freie Preissumme

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	1'870'000	94 %
Wettbewerb	130'000	6 %
Total	2'000'000	100 %

Bahnhofstrasse Aarau

Fazit

Eine komplexe Aufgabe gemeinsam lösen

In der zweiten Bearbeitungsstufe wurde das Konzept vom beauftragten Team zu einer Projektstudie vertieft, wiederum unter Begleitung der Projektgruppe. Aufgrund der Erkenntnisse wurde dazu der Projektperimeter bis zum Aarauerplatz erweitert. Ziel war, das Gestaltungs- und Betriebskonzept zu verfeinern, die verkehrstechnische Machbarkeit zu prüfen sowie die Sanierungskosten einer konventionellen Sanierung und einer Umgestaltung der Bahnhofstrasse abzuschätzen. Es zeigte sich, dass die Frage, ob und mit welchen Qualitätsstufen die vorgeschlagene Lösung funktionieren könnte, ohne Verkehrssimulation nicht zu beantworten war. Deshalb wurde bewusst ein unabhängiger Experte, dessen skeptische Haltung bekannt war, mit einer Simulation beauftragt. Damit wurde es möglich, die Unterschiede in den Parametern der Modellierung und deren Auswirkungen zu erkennen. Trotzdem konnten nicht alle Zweifel aus dem Weg geräumt werden.

Weiterbearbeitung

Trotz oder wegen der Erkenntnis, dass die Verkehrssimulationen keine endgültigen Sicherheiten geben und keine Entscheide abnehmen können, entschlossen sich die Veranstalter, das in der zweiten Stufe verfeinerte Konzept in einem einjährigen Versuch zu testen. Die Realisierung der Randbedingungen und Dosierungsanlagen dazu sind noch im Gange.

Von allen Gesprächspartnern als erfolgreich beurteilt wurde der offen geführte Prozess. Bei den Workshops waren immer alle drei Teams miteinander anwesend, lernten die Arbeiten der Konkurrenten kennen und konnten ihre eigenen Ideen daran messen. Im Endeffekt führte dies zu einer weitgehenden Annäherung der Projekte, was aber die Veranstalter darin bestärkte, auf dem «richtigen Weg» zu sein.

Für die Teams war der Prozess stimulierend und motivierend. Sie betonten aber die Gefahr, dass sich im Verlaufe des gruppendynamischen Prozesses immer mehr ein Favorit herausbilden kann und die anderen Teams dann zum Vornherein immer «das Gefühl haben, im Hintertreffen zu sein» haben. Die Beschränkung auf drei qualifizierte Bearbeiterteams habe den Prozess überschaubar und Diskussionen möglich gemacht.

Das Verfahren ist geeignet für komplexe Fragen, die in kurzer Zeit verlässlich beantwortet werden müssen. Es erlaubt den Veranstaltern, durch die Diskussion laufend Inputs in die Arbeiten der Teams geben zu können und so die wirklichen Probleme zur Klärung zu bringen. Die Ergebnisse sind diskutiert, sie können fundiert kommuniziert werden. Für die Teams ergab sich die Möglichkeit, eigene Ideen einzubringen und immer wieder auf ihre Tragfähigkeit zu testen.

Die Workshops wurden als halböffentlich bezeichnet. Neben den technischen Experten anwesend waren auch wichtige Expo-

nenten aus Gewerbe und Verbänden. Diese haben einerseits ihre Anliegen einbringen können, andererseits haben sie den Lern- und Entwicklungsprozess mitgemacht.

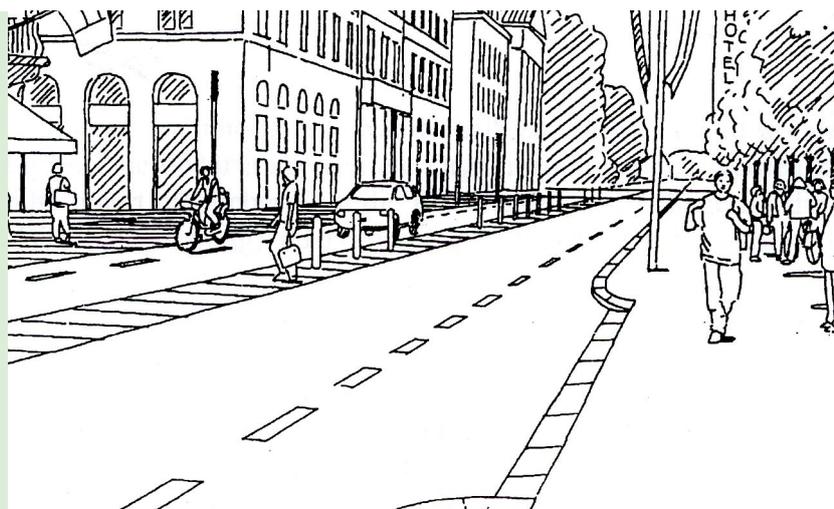
Wichtig für das Gelingen war der vorgängig erreichte Konsens über Grundlagen und Ziele zwischen Stadt und Kanton und deren klare Kommunikation an die Teams. Dies ermöglichte diesen ein zielgerichtetes und speditives Arbeiten.

Die Testplanung hat gezeigt, dass mit einem geschickten Betriebs- und Gestaltungs-konzept die Kosten für die vorgesehene Lärmsanierung weitgehend entfallen. Die Investition in die Testplanung hat sich dadurch bereits um ein Mehrfaches gelohnt. Nicht ganz so positiv präsentiert sich die Kostensituation bei den Teams. Selbst der Folgeauftrag für die zweite Stufe konnte die Aufwendungen der Konkurrenzarbeit in der ersten Stufe nicht decken. Ein Ausgleich wäre die breite Publikation der Ergebnisse gewesen, die den Teams als Akquisitionshilfe dienen würde.

Das Verfahren hat zum Erfolg geführt, ein zukunftsorientiertes Konzept, das die Interessen von Stadt und Kanton abdeckt, wurde gefunden. Es hat sich aber auch gezeigt, dass auch mit noch so seriöser Planung nicht alle offenen Fragen restlos beantwortet werden können. Ob die Verkehrslösung dann auch wirklich funktioniert, musste trotz moderner Modellberechnungen offenbleiben. Die Veranstalter haben darauf richtig reagiert: Sie wollen diese Frage in einem Versuch klären und anschliessend definitiv entscheiden.

Weiterbearbeitung:

- Metron Verkehrsplanung AG, Brugg



Bahnhofstrasse mit Mittelzone
und Radstreifen

Stadt Zürich, 2006/07

Oerliker Bahnhofplatz

Anlass

1997 überwies der Gemeinderat eine Motion an den Stadtrat mit dem Ziel, eine bessere Vernetzung des neuen Stadtquartiers Zentrum Zürich Nord mit den angrenzenden Quartieren zu erreichen. In einem ersten Schritt hat das Amt für Städtebau unter Einbezug verschiedener städtischer und kantonaler Ämter, den SBB und der Verkehrsbetriebe Glatttal 1999 ein Leitbild und darauf aufbauend im Jahr 2000 einen Entwicklungsrichtplan für das Gebiet um den Bahnhof Oerlikon erarbeitet. Dieser bildet den Rahmen für die nachfolgende Ausarbeitung von Schlüsselprojekten. Eines dieser Schlüsselprojekte ist die Aufwertung des Bahnhofplatzes.

Die gegenwärtige Lösung des Platzes auf der Südseite des Bahnhofs vermag weder funktional noch gestalterisch zu befriedigen. Die Verkehrsarten sind stark untereinander verflochten und den ortsunkundigen Passanten fällt die Orientierung schwer. Der Platz wirkt unattraktiv, insbesondere weil sich die Erdgeschossnutzungen der an den Platz angrenzenden Gebäude nur zum Teil zum Platz hin orientieren.

Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der S-Bahn und Glattalbahn wird der Bahnhof Oerlikon in Zukunft noch stärker zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs für den gesamten Bereich Zürich Nord – Mittleres Glattal. Durch die Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes soll auch ein wichtiger Impuls für die Steigerung der Attraktivität des Zentrums Oerlikon geleistet werden.

Ziele

Die Konzepte zur Aufwertung des Bahnhofplatzes sollen die folgenden Ziele erfüllen:

Zielbild 2015

Aufzeigen des Entwicklungspotenzials nach Inbetriebnahme des Oerliker Umsteigezentrums. Zu diesem Zeitpunkt wird der Platz vom privaten Verkehr mehrheitlich entlastet sein. Das Konzept soll aufzeigen, wie er zusammen mit den angrenzenden Stadträumen gestaltet werden kann.

Massnahmen

Vorschlag konkreter Aufwertungsmassnahmen. Im Zusammenhang mit dem ausstehenden Ersatz der Tramgeleise und den Werkleitungssanierungen sollen konkrete Massnahmen (Materialisierung, Bepflanzungen, Beleuchtung) vorgeschlagen werden, welche den Platz aufwerten und mit dem Zielbild 2015 kompatibel sind.

Durchführung

Um diese Konzepte zu erarbeiten, hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich unter Einbezug der anderen Ämter ein Workshopverfahren veranstaltet. Dieses Vorgehen wurde gewählt, weil die komplexe Situation es nicht zulies, alle Randbedingungen vorgängig abschliessend zu definieren, wie dies für einen Wettbewerb nötig wäre. In einer von den Veranstaltern begleiteten Konkurrenz sollten deshalb die Konzepte schrittweise entwickelt werden.

Zur Präqualifikation wurden acht Verkehrsplanungsbüros eingeladen. Jedes Büro musste sich zwingend mit Fachpersonen aus den Bereichen Freiraum und Städtebau verbinden. Aus den sechs eingereichten Teilnahmeanträgen wurden drei Teams ausgewählt.

Von Oktober 2006 bis Januar 2007 wurden vier Workshops durchgeführt, an denen alle Teams gemeinsam anwesend waren. Dies mit der Hoffnung, dass sich aus der offenen Konkurrenz heraus weiterführende Lösungen entwickeln als das, was im stillen Kämmerlein entstehen würde. Als Ergebnisse der Veranstaltungen gab das Beurteilungsgremium jeweils ein Feedback zu den Teamvorschlägen und formulierte die neuen Aufgaben für den nächsten Schritt. Der Umgang damit war den Teams freigestellt.

Jurierung

Das Beurteilungsgremium setzte sich zusammen aus Fachvertretern verschiedener Dienstabteilungen, dem zuständigen Stadtrat, den Präsidenten von Quartier- und Gewerbeverein, Liegenschaftsvertretern und externen Experten. Mit 16 Mitgliedern war das Gremium gross. Die Diskussion wurde zum Teil durch sehr extrovertierte Personen dominiert. Dies hatte zur Folge, dass die anderen Beteiligten zu wenig zum Zuge kamen.

Ausschreibung:

Einladung zur Präqualifikation
an 8 Verkehrsplaner
Studienauftrag mit 3 Teilnehmern

Projektphase:

Vorstudie

Folgauftrag:

nicht vorgesehen

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 17 WO

Jurierung 2007

Termine:

Kreditbewilligung 2009/2010

Baubeginn 2010

Fertigstellung 2011

Jury:

Sachjury 4

Fachjury 6

Experten 4

(ohne Stimmrecht)

Total 14

Entschädigung:

CHF 210'000.– Total, davon

CHF 30'000.– freie Preissumme

CHF 180'000.– fixe Entschädigung

(pro Team 60'000.–)

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Bau	10 Mio.	96 %
Wettbewerb	400'000	4 %
Total	10.4 Mio.	100 %

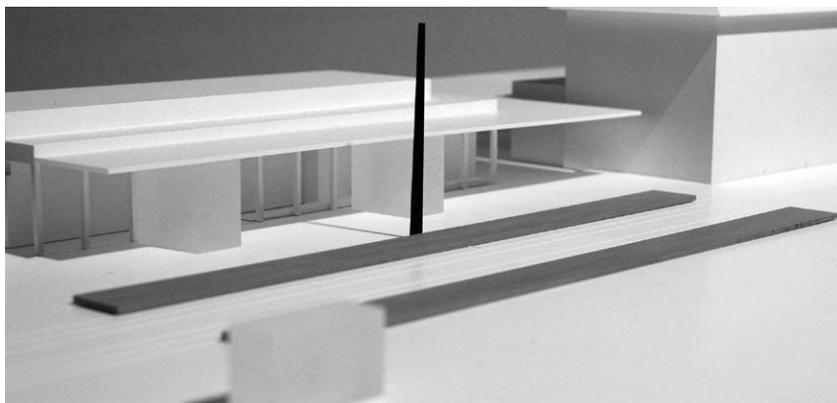
Oerliker Bahnhofplatz

Für die Weiterbearbeitung wurde das Team mit dem tragfähigsten städtebaulichen Ansatz empfohlen. Mit einer fixen Entschädigung von Fr. 60'000.– pro Team wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass keine Weiterbearbeitung vorgesehen war.

Ergebnisse

Trotz der Schwierigkeit, Randbedingungen vorgängig abschliessend zu definieren (was zur Wahl des Workshopverfahrens geführt hat), wurde die Aufgabenstellung mit vielen Informationen und harten Bedingungen sehr detailliert beschrieben. Nach Meinung der Veranstalter war dies wichtig, um überhaupt zu umsetzbaren Resultaten zu kommen. Trotzdem haben die teilnehmenden Büros diesen Handlungsspielraum ausgeweitet und auch Perimeter ausserhalb des Einflussgebietes mit einbezogen.

Die Teams haben sehr unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt. Trotzdem vermochten die Ergebnisse die Veranstalter in Bezug auf ihre Umsetzbarkeit nicht voll zu überzeugen. Warum ist dies trotz dem begleiteten Verfahren so gekommen? Die Gespräche mit Veranstaltern und Teilnehmern weisen auf Stolpersteine hin, zu deren Erkennen die Erfahrungen beitragen können. In der Bearbeitung musste vor allem konzeptionell gedacht und gearbeitet werden, auf Kosten der detaillierten Auseinandersetzung mit den im kleinen Detail liegenden Randbedingungen. Dies erweckte auf Veranstalterseite den Eindruck, die konkrete



Charakteristisches Dach in der Achse Ohmstrasse

Auseinandersetzung mit dem Ort sei zu kurz gekommen und das Ergebnis zu stark an der Oberfläche geblieben. Entsprechend hart fiel die Kritik des Beurteilungsgremiums an den Zwischenbesprechungen aus, was in rigorosen Bestrebungen zum Ausdruck kam, die Teams «auf den richtigen Weg» zu bringen.

Der Hauptgrund dürfte aber darin liegen, dass die Besprechungen nicht zur partnerschaftlichen Arbeit genutzt wurden, sondern im Schema Präsentation und Kritik verblieben. Eine bessere Möglichkeit – so der Hinweis in den Gesprächen – hätte die Bildung von Team- und Juryübergreifenden Themengruppen sein können, die die Einzelvorschläge zur Synthese weiterentwickelt hätten.

Trotz der Kritik waren die Entscheidungen der Jury für die Teilnehmer schliesslich nachvollziehbar. Wichtig dazu war der differenzierte und ausführlich begründete Schlussbericht. Auf eine Ausstellung wurde verzichtet, um

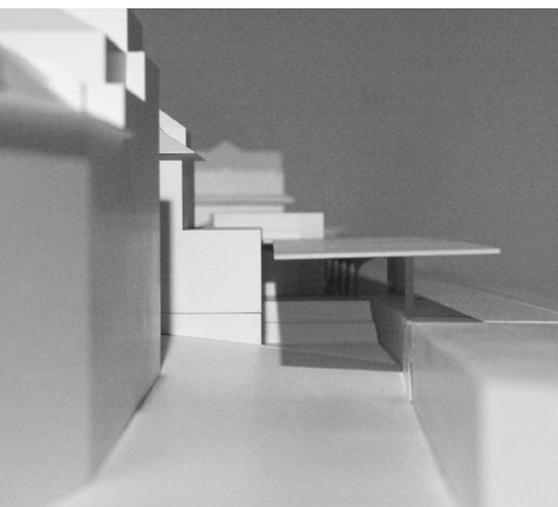
nicht in der Bevölkerung mit noch nicht ausgereiften Plänen falsche Erwartungen zu wecken. Informiert wurde über den Echoraum Oerlikon, einer regelmässigen Veranstaltung der Stadtentwicklung. Das Echo war mässig.

Weiterbearbeitung

Ein Auftrag zur Weiterbearbeitung wurde nicht an ein Team, sondern an ein Einzelbüro erteilt, das neu mit dem Verkehrsplaner des zweitplatzierten Teams verbunden wurde. Voraussetzung dazu war, dass in der Ausschreibung kein Folgeauftrag in Aussicht gestellt wurde und so keinem Büro etwas entzogen werden musste. Inhalt der Weiterbearbeitung waren Machbarkeitsstudien und Konkretisierungen der Vorstudie aus dem Workshopverfahren. Diese Arbeiten wurden durch eine Kerngruppe der Jury begleitet.

Siegerteam:

- **smt ag, Bern**
- **Feddersen & Klostermann, Zürich**
- **Atelier Wehrlin, Bern**



Fazit

Die Werkstatt – ein Versuch

Das Werkstattverfahren ist geeignet zur Bearbeitung komplexer Fragestellungen, bei dem sehr viel Wissen um die Details nötig ist. Im kommunikativen Prozess können Kreativität von Teams mit Expertenwissen zusammengebracht werden. Damit dies gelingt, ist ein moderierter Prozess nötig, der vom Schema Präsentation – Kritik abweicht und Jury, Experten und Teams genügend Zeit und Raum lässt für die gemeinsame Arbeit.

Angesichts der sehr komplexen Randbedingungen hat sich das Workshopverfahren zur Erarbeitung erster Vorstudien unter Wettbewerbsbedingungen bewährt.

Dies zeigt sich auch darin, dass das ausgewählte Konzept sich in der Weiterbearbeitung nicht stark veränderte, sondern stabil blieb. Die Durchführung hat jedoch auch Probleme aufgezeigt, die mit einem solchen Verfahren verbunden sein können.

So herrschten unterschiedliche Auffassungen zwischen Stadtverwaltung und Teams zum Detaillierungsgrad eines solchen Verfahrens. Aus Sicht der Teilnehmer waren die Erwartungen der Veranstalter bezüglich der möglichen Bearbeitungstiefe zu hoch. Die Veranstalter sehen es anders: Das Detailwissen, die notwendigen Unterlagen und die Zeit für eine gründlichere Bearbeitung hätten die Teams durchaus gehabt. Diese konzentrierten sich jedoch zu stark auf die konzeptionelle Ebene.

Mit ein Grund für diese unterschiedlichen Einschätzungen dürfte sein, dass die Teams bereits über Wettbewerbserfahrungen ver-

fügten, die Vertreter der Amtsstellen vor allem ihre Erfahrungen als Projektleiter mitbrachten und beidseits die Erfahrung mit dem gewählten Verfahren noch gering waren.

Die Abfolge der Workshops muss thematisch im Sinne des fortschreitenden Projektentwicklungsprozesses aufgebaut werden. Die Ergebnisse müssen festgehalten und Aufträge für die nächste Phase formuliert werden, damit die Teams geführt auf das Ziel hinarbeiten können und zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Fragen beantwortet bekommen.

Unterschiede zeigen sich auch in der Haltung zur Kritik. Während die Kritiken der Jury von den Veranstaltern als sehr hart bezeichnet wurden, zeigten sich die Teams demgegenüber gelassener. Die Diskussion sei eben engagiert gewesen, angesichts der komplexen Materie seien Meinungsdivergenzen natürlich. Die Teilnehmer seien für ihre Meinungen eingestanden und hätten die Kritik der Jury nicht unkommentiert gelassen.

Als ständiges Thema zog sich die Sperrung für den Autoverkehr durch das Verfahren. Nach Meinung der Teilnehmer hätten sie ihre Ressourcen besser einsetzen können, wenn diese Rahmenbedingung im Vorfeld geklärt worden wäre. Die Veranstalter gaben dies mit Absicht nicht vor. Ziel war, im Verfahren die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Lösungen aufgezeigt zu bekommen. Durch die Ergebnisse wurde

anschliessend die Sperrung für den Privatverkehr amtsintern mehrheitsfähig – ein Erfolg des Verfahrens.

Für die Zwischenbesprechungen haben die Teams einen Viertel des Honorars aufgewendet. Diese Mittel sind dann produktiv eingesetzt, wenn im Werkstattprozess ein Zusatznutzen für Teams und Veranstalter entsteht. Nach Meinung der Teilnehmenden war es sinnvoll, den Grossteil der Entschädigung fix zuzuteilen und spezielle Leistungen mit einer Zusatzpreissumme zu würdigen.

Die Veranstalter sehen im Workshopverfahren eine geeignete Möglichkeit, komplexe Fragestellungen unter Konkurrenz zu bearbeiten. Ein gewichtiger Vorteil liegt darin, dass damit das konzentrierte und hochspezialisierte Wissen der Fachstellen konstruktiv eingebracht werden kann. Allerdings müsse dazu aus den Erfahrungen gelernt und insbesondere das Kreativpotential solcher Prozesse vermehrt aktiviert werden können. Wichtig ist auch die Wahl des richtigen Zeitpunktes. Je früher kontroverse Themen wie zum Beispiel die Sperrung für den Autoverkehr in den politischen und planerischen Prozess eingebracht werden, desto gezielter können die Projekte entwickelt werden.

Werkstattverfahren sind anspruchsvoll und aufwendig. Es ist deshalb immer zu überlegen, welche Alternativen zur Verfügung stehen, zum Beispiel Studienaufträge mit konzeptioneller Ausrichtung oder die Präqualifikation mit anschliessender begleiteter Bearbeitung.



Kanton Bern, 1996

Korrektion Feldernkreuzung, Grosshöchstetten

Anlass

Im Bereich der Ortseinfahrt von Grosshöchstetten wies die Kantonsstrasse aus Richtung Worb auf einer Länge von rund 300m pro Richtung je zwei Fahrstreifen (teilweise als Linksabbiegestreifen markiert) und je einen Radstreifen auf. Dieser breite Strassenraum führte zu einem der örtlichen Situation nicht angepassten Geschwindigkeitsverhalten bis weit in die Ortschaft hinein. Entsprechend kritisch waren deshalb die Verkehrsverhältnisse auf der Feldernkreuzung bei der Einmündung der Kantonsstrasse von Biglen her. Bereits 1991 haben die Gemeinde und der Kanton erste Studien mit den folgenden Zielen erarbeitet:

- Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf ein den örtlichen Verhältnissen und Querungsbedürfnissen angepasstes Niveau.
- Klare Gestaltung des Überganges Ausserorts - Innerorts.
- Verbesserung der Verkehrsabwicklung auf der Feldernkreuzung und Reduktion des Gefährdungsrisikos.
- Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende längs und quer der Strasse.
- Erneuerung der Beläge im Projektperimeter.

Basierend auf diesen Grundsätzen wurde von Gemeinde und Kanton gemeinsam ein Projekt als Mitwirkungsvorlage ausgearbeitet. Infolge der Finanzknappheit musste dieses jedoch zurückgestellt werden. Fünf Jahre später konnte das Projekt in die neu-

en Investitionsplanungen aufgenommen werden. Dies war Anlass für den Honorarwettbewerb, um geeignete Bearbeiter für die Ausführungsplanung zu finden.

Ziele

Die Ingenieurarbeiten sollen unter Konkurrenz an ein Team vergeben werden, das die vielfältigen Anforderungen an den Strassenraum adäquat bearbeiten kann und kostengünstig ist. Die Arbeiten sollen stufenweise für das Mitwirkungsprojekt, das Auflageprojekt und das Ausführungsprojekt vergeben werden.

Durchführung

Die Federführung des Honorarwettbewerbes lag beim kantonalen Tiefbauamt, durchgeführt wurde er zusammen mit der Gemeinde. Angestrebt wurde ein einfaches Verfahren mit vertretbarem Aufwand für Bewerber und Veranstalter. Der Auftrag sollte nicht nur über eine Honorarsubmission vergeben werden, sondern auch massgebend über einen Qualifikationsnachweis. Um dies zu erreichen, wurde eine Honorarofferte, eine Referenzliste und Skizzen für die Querschnittsgestaltung verlangt. Zur Submission eingeladen wurden vier Büros.

Jurierung

Das Beurteilungsgremium mit Vertretern des Tiefbauamtes und der Gemeinde setzte sich während eines halben Tages mit den Eingaben auseinander. Zusätzliches Expertenwissen war nicht nötig. Die Eingaben wurden nach den folgenden Kriterien beurteilt: Preis | Referenzen | bisher erbrachte Leistungen für Kanton und/oder Gemeinde | Qualität und Kreativitätspotential der eingereichten Skizzen. Entschieden wurde im Konsens.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Ausschreibung waren gut und ermöglichten es den Veranstaltern, sich zusätzlich zu den Honorarofferten ein differenzierteres Bild über die Qualifikationen der sich Bewerbenden zu machen. Dies war sehr wertvoll, lagen doch die Honorarvorstellungen um den Faktor 1,8 auseinander.

Ausschreibung:

Einladung an 4 Team

Projektphase:

Vorprojekt

Folgauftrag:

Beabsichtigt

Bearbeitung:

Bearbeitungszeit 4 WO

Jurierung 1996

Termine:

Mitwirkung 1997

Baubeginn 1998

Fertigstellung 1998

Jury:

Vertreter von Kanton und Gemeinde

Entschädigung:

Auftragserteilung

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Gesamtkosten 750'000 | 100 %

davon Honorar 80'000 | 11 %

Fazit

Auch bei alltäglichen Projekten ist Wettbewerb möglich

Ein alltägliches, unspektakuläres Projekt einer Hauptstrassenkreuzung im Ortskern, das je nach Ausführung jedoch das zukunfftige Gesicht des Dorfes entscheidend prägen wird.

Diesem Umstand haben Kanton und Gemeinde Rechnung getragen, indem sie die Arbeitsvergabe gemäss Submissionsverordnung nicht nur nach dem Preis, sondern auch nach gestalterischen Qualifikationen vorgenommen haben.

Der mit der verlangten Querschnittsskizze A3 verbundene Aufwand war für die Bewerber tragbar. Den Veranstaltern hat die Skizze ermöglicht, Denk- und Arbeitsweise der Büros einzuschätzen.

Das Beispiel zeigt, dass es auch bei kleinen Aufgaben möglich ist, angepasste Wettbewerbssituationen zu schaffen und erweiterte Qualifikationen in den Submissionsprozess miteinzubeziehen.

**Siegerteam:**

- GKS + Partner AG, Munsigen

Kanton & Stadt Bern 2001–2002

Wankdorfplatz

Anlass

Im Norden der Stadt Bern boomt der Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf. Nirgends sonst in der Region gibt es so viele Anlagen für Sport und Freizeit, Ausstellungen und Ausbildung mit regionaler und nationaler Ausstrahlung. Im Quartier wohnen 20'000 Einwohner und laufend entstehen neue Arbeitsplätze. Das Wankdorf ist das nördliche Tor in die Stadt Bern für den öffentlichen und privaten Verkehr aus allen Richtungen. 65'000 Fahrzeuge fahren täglich über den Platz. Wegen des Rückstaus können die Busse die Fahrpläne nicht mehr einhalten. Fussgänger warten lange, bis sie die zahlreichen Fahrspuren überqueren können, für Velos ist die Kreuzung gefährlich und unattraktiv. In den Quartieren hat das Verkehrsthema einen hohen Stellenwert. Insbesondere auch, weil der stadtauswärts fahrende Verkehr wegen Entlastungsmassnahmen auf dem Bahnhofplatz zugenommen hat.

Diese heikle Situation wollen Kanton und Stadt Bern gemeinsam mit Bernmobil ändern. Dazu sind sorgfältig erarbeitete, fachlich einwandfreie und in Bevölkerung, Politik und Wirtschaft gut abgestützte Konzepte nötig. In den vergangenen Jahren wurden immer wieder punktuelle Anläufe unternommen und Verbesserungsprojekte erarbeitet. Diese führten jedoch nie weiter, weil sie zu sektoriell behandelt, meist nur auf einen Aspekt hin angelegt waren (Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder Verbesserungen für die Velofahrer etc.) und eine städtebauliche Aufwertung ausser Acht liessen.

Um Wege aus dieser Problematik zu finden und die Weichen für die angestrebte Entwicklung zu stellen, starteten die in der Behördendelegation Wankdorf zusammengeschlossenen Körperschaften und Institutionen 1995 die Gemeinschaftsplanung «Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf». Im Dezember 1996 wurde der gemeinsam erarbeitete Richtplan von allen Beteiligten unterzeichnet. Dieser bildet seither die behördenverbindliche Grundlage für alle Teilplanungen und für die Neukonzipierung des privaten und öffentlichen Verkehrssystems, insbesondere die Verlängerung der Tramlinie 9 von Guisanplatz bis zur neuen S-Bahn Station Wankdorf.

Vorbereitung

Von Anfang an war klar, dass unter Berücksichtigung der komplexen Fragestellungen und Zusammenhänge nur ein offenes Kreativverfahren zukunftsorientierte und entwicklungsfähige neue Lösungen bringen kann. Zudem müssen alle Beteiligten und Betroffenenkreise in den Prozess integriert sein, damit eine Akzeptanzbasis schrittweise aufgebaut werden kann. Dazu waren Vorbereitungen in zwei Bereichen nötig:

- Vorbereitung eines offenen Wettbewerbsprozesses mit dem Ziel, unterschiedliche Strategien für die Problemlösung zu erhalten.
- Aufbau einer breit abgestützten Projektorganisation mit Politikern, Fachstellen, Verbänden, Bevölkerung, Gewerbe und Einleitung eines ständigen Partizipationsprozesses.

Ausschreibung:

offen
23 Teilnehmer

Projektphase:

Konzept
Vorprojekt

Bearbeitung 1. Stufe:

Bearbeitungszeit 24 WO
Bearbeitung 2. Stufe
Bearbeitungszeit 20 WO

Jurierung 2. Stufe 2002**Termine:**

Plangenehmigung 2007
Baubeginn 2008

Jury:

Sachjury	5
Fachjury	13
Total	18

Entschädigung:

CHF 150'000.– Ideenwettbewerb
CHF 150'000.– Studienauftrag

Verhältnis zu Gesamtkosten:

Kreditvorlage GR	98 Mio.	99 %
Wettbewerb	1 Mio.	1 %
Total	99 Mio.	100 %

Wankdorfplatz

Ziele

Ausdrücklich gesucht wurden kreative und zukunftsweisende Vorschläge, die auf der Synthese von Städtebau, Verkehr und Gestaltung aufbauen. Die Fachleute wurden aufgefordert, die Spielräume aktiv, ideenreich und interdisziplinär zu nutzen. Mit dem Wettbewerb sollten die folgenden Teilziele erreicht werden:

Inhaltliche Ziele

Erarbeitung einer zukunftsfähigen und wegweisenden Lösung für Verkehrsabwicklung und städtebauliche Gestaltung im Bereich Wankdorfplatz, welche die angestrebte Entwicklung zulässt und unterstützt.

Fachliche Ziele

Bestimmung von Bearbeiterteams, die in der Lage sind, das Projekt technisch und gestalterisch zu entwickeln, interdisziplinär und partizipativ zu arbeiten und das Projekt zur Auflage zu bringen.

Politische Ziele

Projektentwicklung als partizipativer Prozess mit Einbezug von Behörden, Interessengruppen und Bevölkerung mit dem Ziel, die Anliegen der Betroffenen mit einzubeziehen und eine breite Akzeptanzbasis aufzubauen.

Verfahrensziele

Aus dem Wettbewerb sollen Resultate vorliegen, die zur öffentlichen Mitwirkung gebracht und im Strassenplanverfahren umgesetzt werden können.

Finanzziele

Die Ergebnisse sollen die Prioritätensetzung im kantonalen Strassenbauprogramm, die Finanzplanung der Partner und die Finanzregelung unter den Partnern ermöglichen.

Durchführung

Die Federführung für das gesamte Verfahren lag beim kantonalen Tiefbauamt, das die Grundlagen gemeinsam mit den kantonalen und städtischen Ämtern vorbereitete. Die Zusammenarbeit war anspruchsvoll, vor allem bezüglich der zu berücksichtigenden Randbedingungen im ÖV Angebot (Verlängerung der Tramlinie, Busnetz) und der zukünftigen zusätzlichen Nutzungen. Finanziert wurde das Verfahren von Kanton, Stadt und Gemeinde Ostermundigen nach einem fest vereinbarten Schlüssel. Gewählt wurde ein zweistufiges Vorgehen:

1. Stufe

In einem offenen Ideenwettbewerb mit grosser Ideenfreiheit und geringer Detailtiefe sollte ein möglichst breites Spektrum möglicher Lösungen gewonnen werden. Gestartet wurde mit einem Hearing, an dem den Teams das Anliegen der Veranstalter, kreative, mutige und neue Vorschläge zu erhalten, ausdrücklich erläutert wurde. Aus den eingereichten Arbeiten wurden dann vier unterschiedliche, aber erfolgversprechende Ansätze zur Weiterbearbeitung ausgewählt.

2. Stufe

Diese vier ausgewählten Wettbewerbsbeiträge wurden anschliessend in begleiteten Studienaufträgen vertieft und auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Dazu fanden Zwischenbesprechungen mit jedem Team statt, an denen offene Fragen diskutiert wurden. Als Dienstleistung und um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden zum Beispiel die Modellsimulationen und die Kostenberechnungen von den Veranstaltern durchgeführt. Damit wurde gewährleistet, dass alle Projekte mit denselben Parametern bearbeitet wurden.

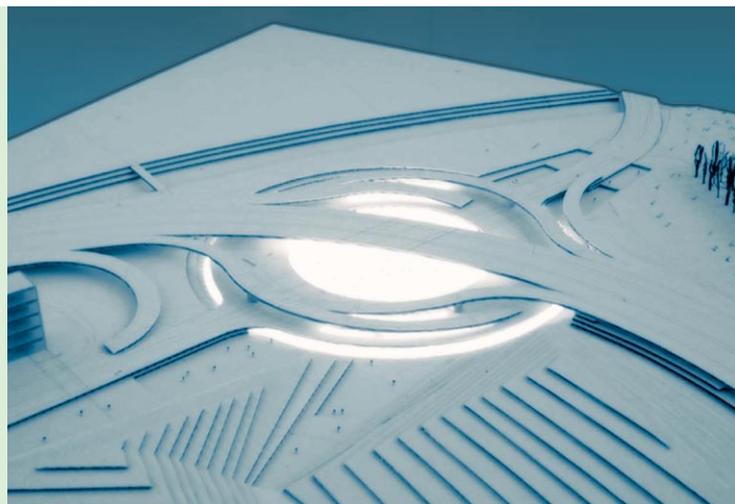
Mit der Zweistufigkeit sollte zudem erreicht werden, dass sich auch die Jury schrittweise und abgestützt auf Zwischenergebnisse voranarbeiten und ihren Entscheid fundierter abstützen konnte.

In der ersten Stufe wurden nur absolut zwingende Randbedingungen vorgegeben, um nicht Ideen und Lösungen auszuschliessen. Für die Studienaufträge konnten dann die nötigen Rahmenbedingungen konkret auf die ausgewählten Strategien hin formuliert werden.

Siegerteam:

- Emch + Berger, Ingenieure und Planer, Bern
- Cléménçon und Ernst, Architekten, Bern
- Zulauf Seippel Schweingruber, Landschaftsarchitekten, Baden
- Reinhart Morscher, Gestalter, Bern

Differenziert verschachtelter Kreisels
als platzsparender Autobahnanschluss



Wankdorfplatz

Jurierung

Am Vorabend des ersten Jurytages wurden die Jurymitglieder in die Philosophie des Berner Modells und der Angebotsorientierten Planung eingeführt.

Bei beiden Wettbewerbstufen wurde die Prüfung der Projekte durch die Experten der zahlreichen Ämter und Betriebe vorgängig durchgeführt und die Ergebnisse in einer Zusammenfassung der Jury vorgelegt. Damit wurde eine Entlastung der Jurysitzungen erreicht. Um die Teilnahme für qualifizierte Teams attraktiv zu machen, wurden anerkannte Fachleute wie Harald Szeemann, Mario Campi, Heinrich Brändli, Thomas Sieverts und Hermann Knoflacher berufen.

Die Beurteilung des Ideenwettbewerbes wurde von der Fachjury durchgeführt. So vorbereitet fand die gemeinsame Sitzung mit den PolitikerInnen statt. Ziel dieser Abschlussitzung war, die eingereichten Vorschläge mit Politikern und Fachleuten ganzheitlich zu diskutieren und zu einer sinnvollen Auswahl von zu vertiefenden Ideen zu gelangen.

Die Studienaufträge wurden in zwei Schritten beurteilt. Am ersten Tag nahm die Fachjury die Arbeiten unter die Lupe, diskutierte deren Vor- und Nachteile und fasste die Erkenntnisse in einer Fachbeurteilung zusammen. Am zweiten Tag kamen die Sach-

juroren dazu. In einem Rundgang erklärten die Mitglieder der Fachjury den Politikern die Projekte und stellten die Erkenntnisse der Fachbeurteilung vor. Mit diesem Vorgehen konnte der Zeitaufwand für die Politiker verkürzt und deren Anwesenheit in den wichtigen Phasen erleichtert werden. Nach diesem Durchgang verfügte die Gesamtjury über denselben Informationsstand. Nun stellten die vier Teams ihre Arbeiten vor und beantworteten die Fragen des Gremiums. Anschliessend wurden die vier unterschiedlichen Typologien zugehörigen Projekte anhand der Beurteilungskriterien eingehend diskutiert und aus gesamtheitlicher Sicht beurteilt. Abgeschlossen wurde der zweite Tag mit der Beschreibung der Projekte, den Beschlüssen und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zuhanden der Veranstalter.

Ergebnisse

Am Ideenwettbewerb beteiligten sich 23 sehr gut qualifizierte Teams. Die Beiträge wiesen eine grosse Bandbreite auf und ermöglichten die Diskussion darüber, was nötig, wünschbar und möglich wäre. (In einem Direktauftrag wäre ein Vorschlag wie der kreisförmige Autobahnanschluss zum Beispiel wohl kaum über das Stadium einer Diskussionsidee hinausgekommen.) Für die Vertiefung konnten wie vorgesehen vier erfolgsversprechende Ansätze ausgewählt werden.

Die Studienaufträge haben zu einem spannenden und entwicklungsfähigen Projekt geführt, dessen Eckpunkte durch die Vertiefungen und Vissim-Simulationen der Betriebsabwicklung gefestigt wurden. Dies brachte die nötige Sicherheit bei den Beschlüssen, welches Konzept realisiert werden soll. Die Kostenermittlung für alle Projekte wurde im Auftrag der Veranstalter von einem Spezialisten durchgeführt.

Keine brauchbaren Resultate wurden im Bereich Kunst erreicht. Es hat sich gezeigt, dass Fachleute wie Künstler überfordert sind, zu diesem Zeitpunkt überzeugende Inhalte zu entwickeln. Interessant ist aber, wie im Siegerteam der Künstler im Prozess gewirkt, die überzeugende Fokussierung und Präsentation geprägt und den Erfolg massgeblich bestimmt hat.

Weiterbearbeitung

Die Auftragserteilung erfolgte an das Team als Arbeitsgemeinschaft. In den folgenden Jahren hat sich gezeigt, dass das Wettbewerbsziel, ein kompetentes Bearbeiterteam zu finden, erreicht wurde. Denn jetzt fing die Arbeit erst an. Auch wenn sich die Elemente zum Teil markant verändert haben, die Grundphilosophie des Projektes blieb erhalten. Dies bestätigt, dass in der Jurierung ein robustes und entwicklungsfähiges Konzept gefunden wurde.



Unterirdischer Kreisel für den Abbiegeverkehr unter dem Wankdorfplatz

Wankdorfplatz

Fazit*Auf der Suche nach dem grossen Wurf*

Mit dem Wettbewerb und der ständigen Einbindung der politisch Verantwortlichen konnte erreicht werden, dass der nun nötige Projektierungskredit bewilligt und eine jahrelange Diskussion abgeschlossen werden konnte. Die Veranstalter sind überzeugt, dass sich die Wettbewerbskosten von einer Million Franken gelohnt haben. Der Planungsprozess wurde enorm beschleunigt und es wurde ein Tempo erreicht, das eine konventionelle partizipative Planung nie erreichen würde.

Wichtig waren die sorgfältige Vorbereitung und verbindliche Konsolidierung der Unterlagen mit den verschiedenen Ämtern. Es lohnte sich, sorgfältig zu formulieren, um unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden.

Von den Veranstaltern wurde das zweistufige Vorgehen als «Trichterprinzip» bezeichnet. In der ersten Phase, dem Ideenwettbewerb, geht es darum, ein möglichst breites Spektrum von Lösungsstrategien zu erhalten. Die erfolgversprechendsten Ansätze werden sodann in der zweiten Phase, den Studienaufträgen, vertieft und auf ihre Machbarkeit geprüft. Dabei hat sich das Serviceangebot bewährt, zum Beispiel die Verkehrssimulationen und Kostenschätzungen für alle Teams durch die Veranstalter durchzuführen. Damit konnte die Vergleichbarkeit gewährleistet werden. Für komplexe Aufgabenstellungen ist dies ein zielführender Ansatz, der es erlaubt, nach den vertieften Machbarkeitsnachweisen der 2. Stufe mit einer verlässlichen Sicherheit zu entscheiden.

Bewährt hat sich, dass bereits zu Beginn der ganze Ablauf detailliert und terminlich geplant wurde. Dies hat es ermöglicht, dass trotz der grossen Jury die meisten Mitglieder immer anwesend sein konnten. Die Tagesprogramme wurden vorgängig abgegeben und mit einer straffen Moderation durchgezogen. So konnte die nötige Zeit auch für die Schlussdiskussionen freigehalten werden.

Wie wird ein Wettbewerbsprozess mit einer sehr grossen Zahl von Beteiligten moderiert? Wie kann erreicht werden, dass die wichtigen Funktionsträger aus Wirtschaft und Politik an den entscheidenden Weichenstellungen auch wirklich anwesend sind? Im Wettbewerb Wankdorf hat sich ein stufenweises Vorgehen bewährt. Die Jurierung wurde in zwei Schritten durchgeführt. Der erste Tag erlaubt es der Fachjury, sich vertieft mit den fachlichen Aspekten der Arbeiten auseinanderzusetzen und deren Stärken und Schwächen herauszuarbeiten. Die Sachpreisrichter mit ihrem meist knappen Zeitbudget müssen nur einen Tag aufwenden, können sich auf die Vorarbeiten der Fachjury abstützen und sich auf die politische Diskussion konzentrieren. Am Schluss wird gemeinsam entschieden. In Vorbereitung und Vorprüfung mussten sehr viele Fachstellen, Ämter und Betriebsvertreter beigezogen werden. Deren Anwesenheit an der Jurierung hätte den Rahmen gesprengt. Deshalb wurde die Vorprüfung mit ihnen vorgängig durchgeführt und mit einem Bericht der Projektleitung zuhanden der Jury abgeschlossen.

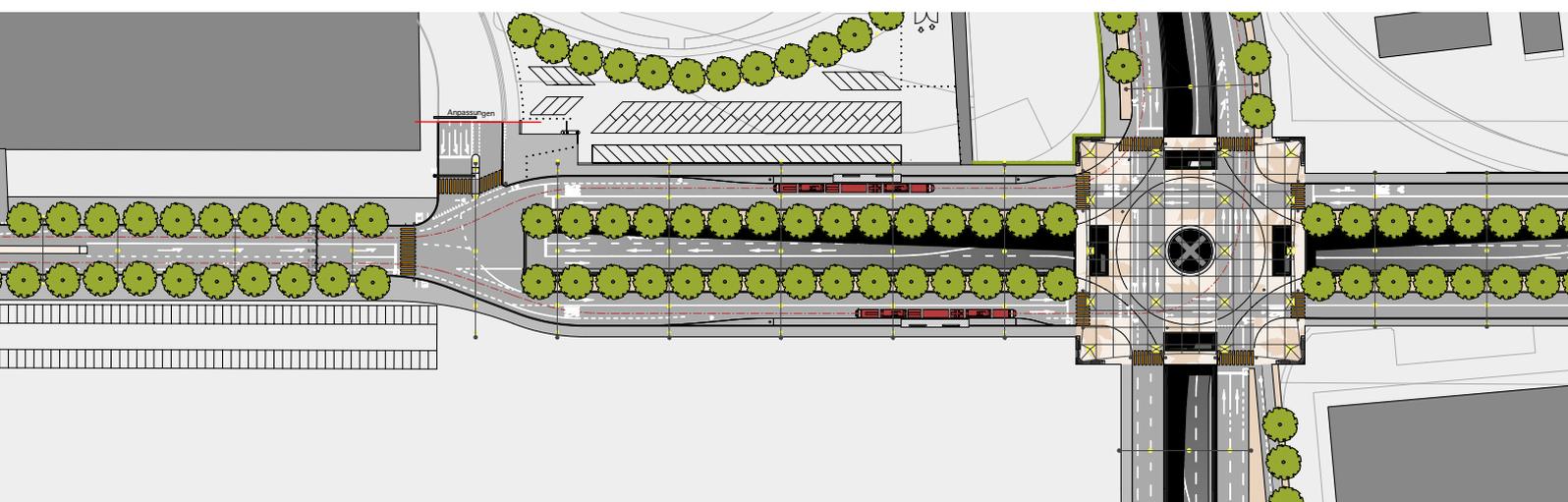
Wichtig für den Entscheid, sich als Team am Wettbewerb zu beteiligen und den grossen

Aufwand meist à fonds perdu auf sich zu nehmen, ist eine qualifizierte Juryzusammensetzung mit prominenten und anerkannten Fachpersonen. Für die Teams garantiert dies eine faire Beurteilung sowie ein gewisses Renommee bei einem Preisgewinn.

Um die Anwohner in den Planungsprozess zu integrieren, wurde eine Begleitgruppe geschaffen. Diese hat jedoch nicht zufriedenstellend funktioniert. Die Anlässe wurden fast nur von Fachleuten besucht, die politischen Diskussionen fanden kaum statt. Die breite Abstützung des partizipativen Prozesses und durchgehende Einbindung der politisch Verantwortlichen hingegen hat es ermöglicht, dass die Juryentscheide durch den ganzen nachfolgenden jahrelangen Bearbeitungsprozess durchgetragen wurden. Bei der langen Zeitdauer ist es aber ein Problem, wenn neue Mandatsträger gewählt werden und diese in den Prozess integriert werden müssen. Meist bringen diese eigene Vorstellungen mit.

Von den Teams als sehr wichtig bezeichnet wurde die ausführliche und sorgfältige Beurteilungsbeschreibung in den Juryberichten. Sie erwarten dies als faire Gegenleistung für ihre ungedeckten Aufwendungen, damit der Weiterbildungseffekt gewährleistet ist

Im Oktober 2007 ist mit dem Rückzug der Beschwerden die Strassenplangenehmigung in Kraft getreten. Am 20. November 2007 hat der Grosse Rat den Baukredit genehmigt. Der Wettbewerb war ein wichtiger Zwischenschritt in diesem Prozess.



Was lernen wir aus den Fallbeispielen?

Episoden in langen Projektgeschichten

Die Gespräche mit Veranstaltern, Jurymitgliedern, Projektmoderatoren und Teamvertretern haben eine faszinierende Palette von Einblicken eröffnet. Der Blick aus den verschiedenen Perspektiven heraus zeigte, wie unterschiedlich beim selben Projekt das Verständnis von Anlass, Ziel, Erfolg oder Misserfolg sein kann. Die Erwartungen sind denn auch sehr verschieden, aber etwas geht durch: Wettbewerbe sind immer eine Episode in einer langen Planungsgeschichte, die lange vorher begonnen hat und die nachher weitergeschrieben wird. Wenn der Wettbewerb die Anforderungen erfüllt, die zu diesem Zeitpunkt im Vordergrund stehen, dann hat er seinen Zweck erfüllt. Von Veranstaltern wird denn auch fast durchgehend nicht der «grosse Wurf» als Erfolg bezeichnet, im Vordergrund steht vielmehr die Frage, ob es mit dem Wettbewerb gelungen ist, einen Grundstein für die nachfolgende erfolgreiche Projektentwicklung zu legen. Im Verkehrsbereich ist dies entscheidend. Bei allen betrachteten Beispielen hat sich gezeigt, dass zwar oftmals konzeptionelle Lösungen entwickelt werden konnten, das betriebliche Feintuning aber ausblieb. Grund dafür ist einerseits die komplexe Vernetzung des Verkehrsablaufes in den heute meist gesättigten Netzen, die Konsequenzen von lokalen Eingriffen auf das Ganze können von Wettbewerbsteams meist nicht untersucht werden. Zudem sind die Projektverfahren mit Strassenplan, Mitwirkung, Auflageprojekt, Mitberichtsverfahren etc. sehr kompliziert und langdauernd. Auf dem Weg durch die Institutionen sind eine Vielzahl von immer wieder neuen Akteuren involviert, die alle ihre Interessen berücksichtigt haben wollen. Das ist ein Grund dafür, dass in beinahe allen Beispielen die eigentlichen Projekte erst anschliessend in enger Zusammenarbeit zwischen Gewinnerteam und Experten von Verwaltung und öffentlichem Verkehr erarbeitet wurden. Damit dies gelingt, sind zwei Wettbewerbsergebnisse wichtig: das Finden eines fach- und prozesskompetenten interdisziplinären Teams und die Wahl eines entwicklungsrobusten Konzeptes, das in der Grundphilosophie fest, in den Details jedoch flexibel ist.

Vieles kann zum Erfolg führen

Fast alle untersuchten Wettbewerbe wurden von den Beteiligten als Erfolg beurteilt. Dieser wird jedoch in ganz verschiedenen Bereichen lokalisiert. Nahe an konventionellen Vorstellungen liegen die materiellen Erfolge:

- Es ist gelungen, ein erfolgversprechendes und entwicklungsfähiges Konzept zu finden.
- Es ist gelungen, in einem Kreativverfahren über das bisher Gewohnte hinausgehend neue Lösungen zu finden.
- Im gemäss Submissionsgesetz vorgeschriebenen Vergabeverfahren konnten nicht nur Preis-, sondern auch Qualifikationskriterien mitberücksichtigt werden.

Ebenso oft liegen die Erfolge im prozessualen Bereich:

- Der Wettbewerb hat zur Wahl eines fach- und prozesskompetenten Teams geführt, mit dem zusammen im nachfolgenden Projektprozess erfolgreich zusammengearbeitet wurde.
- Mit der gemeinsamen Vorbereitung, Durchführung und Jurierung hat sich eine neue Zusammenarbeitsbasis zum Beispiel zwischen Kanton, Stadt und Gemeinden entwickelt.
- Es ist gelungen, eine komplexe Aufgabe mit Teams und Experten unter Konkurrenzdruck zu lösen.

Im dritten Bereich standen partizipative Aspekte im Vordergrund:

- Mit dem Wettbewerb konnte eine blockierte Situation geöffnet, ein gordischer Knoten durchschlagen werden.
- Der Wettbewerbsprozess bot die Möglichkeit zum partizipativen Einbezug von Interessierten und Betroffenen.
- Die breite Palette an Lösungsideen erleichterte die Konsensentwicklung zwischen den verschiedenen Behörden und Ämtern.
- Die breiten Diskussionen waren Lernprozesse. Sie haben zur Entwicklung eines neuen Bewusstseins und erweiterter Problemsichten beigetragen.

Was lernen wir aus den Fallbeispielen?

Im vorangehenden Kapitel sind die Ergebnisse aus den Interviews dargestellt. Beschrieben wurden Anlass, Ziele, Durchführung, Ergebnisse und Weiterbearbeitung und es wurde unter dem Motto eines Kernsatzes ein Fazit gezogen.

Was können wir daraus lernen? Jedes Beispiel ist ein Unikat, bei dem Anlass, Ziele und Erfolge ganz spezifisch beurteilt werden. Im folgenden Text wird der Versuch unternommen, die Eingangsfragen zu beantworten und die Faktoren, die diese Einschätzung bestimmen, herauszufiltern.

materielle Erfolge:

- Entwicklungsfähiges Konzept
- Neue Lösungen
- Vergabe mit Einbezug qualitativer Kriterien

prozessuale Erfolge:

- Fach- und prozesskompetentes Team
- Entwicklung einer neuen Zusammenarbeitsbasis
- Lösung komplexer Aufgaben im Konkurrenzprozess

partizipative Erfolge:

- Öffnung einer blockierten Situation
- Einbezug interessierter und Betroffener
- Konsensentwicklung zwischen Behörden und Ämtern
- Lernprozess und Entwicklung eines erweiterten Bewusstseins

Antworten auf die Eingangsfragen

Für welche Problemstellungen sind Konkurrenzverfahren geeignet, für welche nicht?

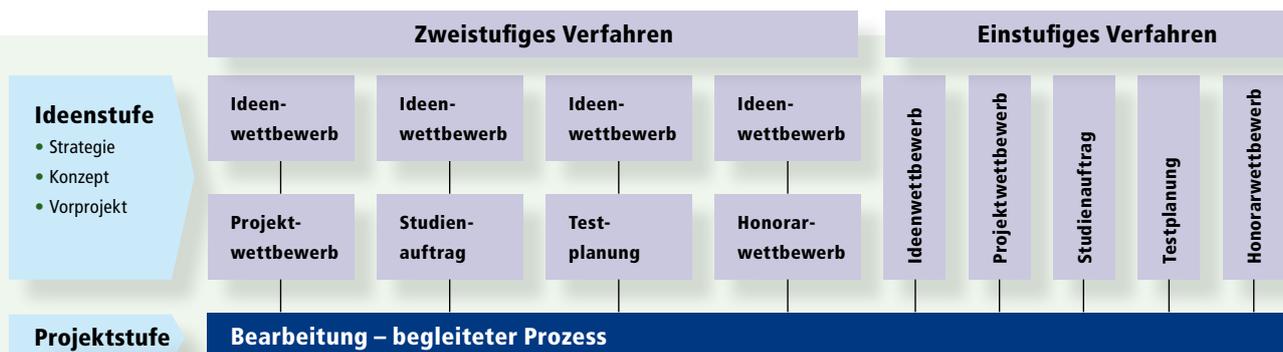
- Unter Konkurrenz, im Wettstreit mit Anderen, entstehen bessere Lösungen. Deshalb sind Konkurrenzverfahren – in jeweils geeigneter Form – immer ein guter Weg, möglichst viel Wissen und Kreativitätspotential zur Entfaltung zu bringen. Sie ermöglichen es, Normen im Strassenbau kreativ, zukunftsorientiert und sicher umzusetzen und weiterzuentwickeln.
- Die Art des Verfahrens muss sorgfältig auf die jeweiligen Bedürfnisse und Möglichkeiten abgestimmt sein. Dabei kann auf die langen methodischen Erfahrungen aus dem Architekturbereich abgestellt werden. In Bezug auf die möglichen Ergebnisse bestehen jedoch Unterschiede, weil die Projekt-, Mitwirkungs- und Genehmigungsprozesse im Vergleich zu Architekturprojekten sehr unterschiedlich und langwieriger sind sowie meist einen weit stärkeren Einbezug der Bevölkerung bedingen.
- Konkurrenzverfahren sind keine Wundermittel, sie lösen keine Konflikte und entbinden nicht davon, klare Zielsetzungen und Aufgaben zu formulieren. Im Gegenteil, Konkurrenzverfahren zwingen zu klaren Zielen und Aufgabenstellungen. Bei geschicktem Einsatz sind sie jedoch ein oft unersetzbarer und effizienter Baustein in den langen Planungsprozessen.
- Je grösser der Handlungsspielraum, desto grösser der Nutzen. Diese Stärke kommt dann zum Tragen, wenn es gilt, Weichenstellungen festzulegen – Strategie- und Konzeptentscheide, Auswahl kompetenter Bearbeiterteams, Einstieg in einen Partizipationsprozess etc. Konkurrenzverfahren sind besonders geeignet für interdisziplinäre Fragestellungen an der Schnittstelle von Städtebau, Verkehr, Umwelt und Landschaft. Oft ermöglichen sie auch einen Befreiungsschlag in verfahrenen Situationen.
- Konkurrenzverfahren sind geeignet für die Ideensammlung, jedoch sind sie ungeeignet für Detailbearbeitungen in komplexen verkehrlichen Situationen, die viel spezifisches Expertenwissen voraussetzen. Dieses Wissen ist meist nur in den Ämtern vorhanden, die Bearbeiter müssen darauf zurückgreifen können, was nur bei einem eng begleiteten Verfahren möglich ist.
- Auch bei sogenannten kleinen Projekten macht es Sinn, Aufträge nicht nur über den Preis, sondern auch unter Berücksichtigung des lösungsorientierten Kreativitätspotenzials zu vergeben. Dies kann mit einfachen Mitteln erfolgen (z.B. mit einer kombinierten Honorar- und Skizzenbeurteilung). Wichtig ist dabei, dass dies in der Ausschreibung klar kommuniziert und das für die Beurteilung zuständige Gremium bekanntgegeben wird.

Wie führt die Jurierung zum Erfolg?

- Um die Fairness und Rechtlichkeit der Verfahren zu gewährleisten, sind diese immer auf die kantonalen und nationalen Submissionsverordnungen sowie auf die SIA – Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe abzustellen.
- Damit eine speditive und zielgerichtete Beurteilung möglich ist, sollte die Jury möglichst klein sein. Andererseits muss sie so gross sein, dass alle wichtigen Interessen vertreten sind. In diesem Spannungsfeld sind jeweils geeignete Organisationsformen zu finden, die es erlauben, beide Ziele zu erreichen.
- Wichtig ist ein ausgewogener Mix zwischen externen unabhängigen Fachleuten und internen Mitgliedern mit detailliertem Situationswissen sowie die sorgfältige Integration der wichtigen Schlüsselpersonen und Interessenvertretern aus Politik und Kultur. Die Verwaltung sollte in der Jury nicht übermässig vertreten sein.
- Die Jurymitglieder müssen in die Erarbeitung des Programmes integriert werden. Sie tragen Verantwortung für ein fachgerechtes Programm und dessen Anwendung in der Beurteilung.
- Hochqualifizierte Fachleute in der Jury spornen die Teilnehmer zur qualitativen Profilierung an. Konkurrenzverfahren sind für qualifizierte Teams attraktiv, wenn bekannte Fachleute aus allen beteiligten Disziplinen in der Jury Einsitz haben. Diese Personen sind wichtig für die Glaubwürdigkeit des Verfahrens, sie geben den Teilnehmern Gewähr für angemessene fachliche Feedbacks.
- Für die Jurysitzungen sind vorgängig zusammen mit dem Vorsitzenden die Tagesziele, der Zeitplan und die Verantwortlichkeiten festzulegen. Ein sorgfältig konzipierter und realistischer Zeitplan muss gewährleisten, dass auch wichtige politische und wirtschaftliche Mitglieder sich die Zeit für die Jurierung nehmen können. Um dies zu erreichen, kann zum Beispiel die Fachjury vorgängig in die Diskussion einsteigen und ihre Erkenntnisse dann in das Gesamtpreisgericht einbringen.
- Um den Beurteilungsprozess zu entlasten, sollten Experten nicht in der Jury einsitzen, sondern in Vorbereitung, Vorprüfung und Nachbearbeitung integriert werden und während der Jurierung für Auskünfte zur Verfügung stehen.
- Ergebnisse sind tragfähig, wenn sie auf einem Konsensentscheid der Jury beruhen. Mehrheitsentscheide, die Konflikte offenlassen, führen oft im späteren Prozess zu Blockaden und Abstürzen. Es lohnt sich, die nötige Zeit einzusetzen, um Konflikte auszudiskutieren und den Schlussscheid nicht nur mit einer Abstimmung, sondern auch mit einer Stellungnahme aller Jurymitglieder und der Frage nach der politischen Akzeptanz abzuschliessen.
- Um die Budgetierung zu gewährleisten und spätere Diskussionen zu vermeiden, sollten Aufgaben, Honorierung und Spesen der Jurymitglieder im Voraus festgelegt und kommuniziert werden.
- Im Jurybericht sollten die Entscheidungen der Jury nachvollziehbar begründet werden.

In welcher Planungsstufe sind welche Konkurrenzverfahren sinnvoll?

- Konkurrenzverfahren sind immer Episoden in einer Planungsgeschichte. Die Kunst besteht darin, den Baustein zum richtigen Zeitpunkt einzusetzen, die richtigen Erwartungen zu formulieren, das geeignete Verfahren zu finden und damit auch die Basis für den erfolgreichen nachfolgenden Prozess zu legen.
- Konkurrenzverfahren werden im Idealfall zu einem Zeitpunkt durchgeführt, bei dem die Integration von interdisziplinären Aspekten aus der Raumplanung und dem Städtebau noch fruchtbar möglich ist. Oft ist jedoch bei diesem frühen Zeitpunkt ein Folgeauftrag noch unsicher. Deshalb muss immer eine angemessene Entschädigung gewährleistet sein.
- Die Anforderungen an die Planungs-, Mitwirkungs-, Auflage- und Genehmigungsprozesse von Verkehrsprojekten sind hoch und meist auch langwierig. Die Untersuchung zeigt: Die eigentlichen Projekte entstehen nach dem Konkurrenzverfahren im intensiven Entwicklungsprozess. Das Konkurrenzverfahren muss dazu die tragfähige Basis liefern. Das heißt: Konkurrenzverfahren sind erfolversprechend für die Strategie-, Konzept und Vorprojektstufe. Hier kann das Kreativitätspotential zur Entfaltung kommen und weiterführende Diskussionen befruchten.
- Je nach Aufgabe sind unterschiedliche Vorgehensweisen möglich. Gemeinsam ist allen Varianten, dass sie sich auf die Konzept- und Vorprojektstufe konzentrieren und Ergebnisse liefern für die anschließende Umsetzung auf der Projektstufe.
- Für die Projektstufe sind Konkurrenzverfahren nicht geeignet. Funktionierende Lösungen setzen die enge Zusammenarbeit zwischen Projektteam und Spezialisten voraus, die in ihrem Tätigkeitsbereich System und Randbedingungen im Detail kennen. Auf der Projektstufe ist stattdessen ein begleiteter Prozess empfehlenswert.
- Auf der Ideenstufe haben sich unterschiedliche Verfahren und Kombinationen bewährt. Bei einfacheren Aufgaben wird eher ein einstufiges Vorgehen sinnvoll sein. Bei komplexen Situationen steht ein zweistufiges Vorgehen nach dem Trichterprinzip im Vordergrund. Die erste Stufe bringt eine breite Auslegeordnung von Varianten und Ideen. Sie dient als Auswahl verschiedenener Konzepttypen für die Verfahren der zweiten Stufe. Dieses Vorgehen entlastet die Jury vom raschen Entscheidungsdruck und ermöglicht die Prüfung von Realisierbarkeit und Effizienz verschiedener Strategien.
- Ideenwettbewerbe eignen sich, wenn in einem offenen Verfahren möglichst viele kreative Ideen zusammenkommen sollen.
- Wenn die Randbedingungen und die Aufgabe klar definiert und mit dem Wissen der Teams gelöst werden können, sind Projektwettbewerbe oder Studienaufträge geeignet. Aufgaben mit komplexen verkehrlichen Anforderungen, bei denen die Zusammenarbeit mit Experten der Verwaltung und der Verkehrsbetriebe nötig ist, eignen sich eher für die Testplanung. Honorarwettbewerbe sollen immer mit einem qualitativen Verfahren verbunden werden.
- Konkurrenzverfahren sollen in der ersten Stufe nach Möglichkeit offen sein (Ideenwettbewerb oder Präqualifikation). Für die anschließenden Stufen ist die Beschränkung des Teilnehmerfeldes sinnvoll und vertretbar, die Erfahrungen zeigen, dass so das nötige Spektrum abgedeckt wird.
- Wenn der Teilnehmerkreis durch ein Präqualifikationsverfahren begrenzt wird, ist zu beachten, dass auch junge Fachleute und neugegründete Büros die Chance erhalten, durch eine qualifizierte Leistung einen Auftrag zu erlangen.



Konkurrenzverfahren im Verkehrsbereich eignen sich vor allem für die Ideenstufe. Dabei sind verschiedene Ansätze möglich. Zweistufige Verfahren eignen sich für komplexe und interdisziplinäre Aufgaben. Sie ermöglichen es, in einem ersten Schritt möglichst viele Ideen hereinzuholen und daraus die erfolversprechendsten in der zweiten Stufe zu vertiefen. Bei einfacheren Aufgaben sind einstufige Verfahren zu empfehlen.

Was bewirken Konkurrenzverfahren für die Weiterentwicklung im Spannungsfeld Städtebau und Verkehr?

- Konkurrenzverfahren sind immer auch ein Denkraum in Projektprozessen. Losgelöst von den traditionellen Verfahren, in denen während der Bearbeitung alle Sachzwänge und Interessen ständig einwirken und neue Lösungen meist schon früh begraben werden, bieten sie Veranstaltern und Teams die Möglichkeit, Ideen zu entwickeln, die über das sonst Erreichbare hinausgehen und bis zu einem Konkretisierungsgrad ausgearbeitet sind, der eine ganzheitliche Diskussion und Beurteilung ermöglicht.
- In Konkurrenzverfahren setzen sich eine grosse Zahl von Fachpersonen interdisziplinär und durch die Konkurrenz angespornt mit einer Aufgabe auseinander. Um zu reüssieren, müssen sie im Bilde sein über den internationalen «state of the art». Jeder Wettbewerb oder Studienauftrag – bei richtiger Formulierung der Erwartungen im Programm – kann deshalb Lösungen bringen, die hochaktuell sind und das Wissen im Fachbereich einen Schritt weiterbringen.
- Aus Konkurrenzverfahren resultieren oft auch Erkenntnisse, die bei der Auftragsformulierung noch nicht bekannt waren und welche einzelne Randbedingungen oder bestehende Normen zu Recht in Frage stellen. Dies bedingt anschliessend planerische und politische Diskussionen, für die genügend Zeit zwischen Konkurrenzverfahren und Bauausführung nötig sind.

Wie wirken sich Konkurrenzverfahren positiv auf den Planungsprozess aus?

- An den Ausschreibungen beteiligen sich meist qualifizierte Teams mit breiter Erfahrung in Konkurrenzverfahren. Bei richtiger Aufgabenstellung und fachkundiger Begleitung liefern sie den Erwartungen entsprechende Resultate.
- Die Arbeiten liefern «Bilder». Fachleute setzen sich ungestört mit der Aufgabe auseinander und entwickeln eine Palette in sich konsistenter Lösungen. Diese Bilder erleichtern die Kommunikation und Auseinandersetzung im öffentlichen Prozess.
- Die Beurteilung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten bringt Sicherheit: Das Variantenspektrum und dessen fachkundige Diskussion und Beurteilung gewährleisten die Entscheidung auf fundierten Grundlagen.
- Konkurrenzverfahren bringen das Kreativitätspotenzial zur Entfaltung. Sie bieten Gewähr für qualitativ hochwertige Arbeiten.
- Konkurrenzverfahren fördern die interdisziplinäre Zusammenarbeit, denn Strassenräume sind wichtige innerörtliche Lebensräume, an die vielfältige Ansprüche gestellt werden.
- Konkurrenzverfahren sind zeitsparend: Nach einer Bearbeitungszeit von vier bis sechs Monaten liegt ein Spektrum von «fertigen Angeboten» vor, die einen fundierten Auswahl-, Entscheidungs- und Konsensfindungsprozess ermöglichen. Den selben Qualitätsstand mit traditioneller Projektierung zu erhalten, dauert länger.
- Konkurrenzverfahren ermöglichen die offene und transparente Arbeitsvergabe für die nächste Planungsphase: Nicht nur Preis-, auch qualitative Kriterien können gleichgewichtig miteinbezogen werden. Dabei ist zu beachten, dass sich viele Verkehrsplanungsbüros auf die konzeptionelle und planerische Bearbeitung fokussieren und keine Projektausführungen machen. Dies ist bei Entschädigung und Vergabe eines Begleitauftrages zu beachten.
- Konkurrenzverfahren sind Lernprozesse: Sie ermöglichen den Einbezug breiter Interessenskreise in die Entscheidungsfindung und sind geeignet zum Aufbau einer tragfähigen Akzeptanzbasis.

Wie lassen sich Konkurrenzverfahren mit Partizipation und Mitwirkung sinnvoll verbinden?

- Damit Mitwirkung wirklich zum Tragen kommt, müssen Einfluss- und Wahlmöglichkeiten gewährleistet sein. Die Mitwirkung setzt deshalb im Idealfall bereits vor dem Konkurrenzverfahren bei der Formulierung der Probleme, Ziele und Aufgaben ein.
- Damit Mitwirkung gelingt, muss sie sorgfältig geplant werden. Sie soll phasenweise ablaufen und Beiträge leisten bei der Formulierung von Problemen und Zielen, bei der Optimierung des ausgewählten Konzeptes nach dem Konkurrenzverfahren und beim Aufbau einer tragfähigen Akzeptanzbasis für den ganzen Umsetzungsprozess. Um Missverständnisse zu vermeiden, müssen die Entscheidungskompetenzen klar festgelegt werden.
- Konkurrenzverfahren bringen «Bilder», wie eine Ortsdurchfahrt neu gestaltet oder wie eine Hauptstrasse neu organisiert werden könnte. Damit erleichtern sie die Mitwirkung von Laien. Sie ermöglichen es den Veranstaltern, die Entscheide anhand der Varianten zu kommunizieren und zu begründen.
- Partizipation und Mitwirkung ist dann sinnvoll, wenn wirkliche Wahlmöglichkeiten bestehen. Andernfalls werden Erwartungen geweckt, die nicht erfüllt werden können. Dies produziert Frust und Widerstand, die ein an sich gutes Projekt zum Absturz bringen können.
- Partizipation bei Konkurrenzverfahren ist vielfältig und anspruchsvoll und braucht ein durchdachtes Konzept. In diesem sind die Ziele und Massnahmen vorgängig festzulegen (z.B. Wer und wie gross ist die beizuziehende Öffentlichkeit? Was kann vor, was nach der Jurierung durch die Öffentlichkeit beigesteuert werden? Wie wird die Partizipation nach Abschluss des Konkurrenzverfahrenes bei Projektierung und Umsetzung weitergeführt?).

Was sind die Erfolgsfaktoren für ein erfolgreiches Projekt?

Natürlich ist es nicht möglich zu sagen, was jeweils effektiv zu Erfolg oder Scheitern eines Konkurrenzverfahrens beigetragen hat. Jeder Fall ist ein Unikat, für das eine massgeschneiderte Lösung zu finden ist.

Die Untersuchung zeigt aber doch: Eigentlich sind alle betrachteten Verfahren gelungen, bezogen auf die kurze Episode, die sie in der Projektgeschichte darstellen. Trotzdem sind sie daraufhin oftmals in der Umsetzungen gescheitert. Die Gründe dafür liegen meist in falschen Erwartungen, in vorgängig nicht gelösten Konflikten, im anschließenden Mitwirkungsprozess etc. Die Erkenntnis daraus: Konkurrenzverfahren gelingen, wenn sie eingebettet sind in sorgfältige Vorbereitungs- und Umsetzungsprozesse.

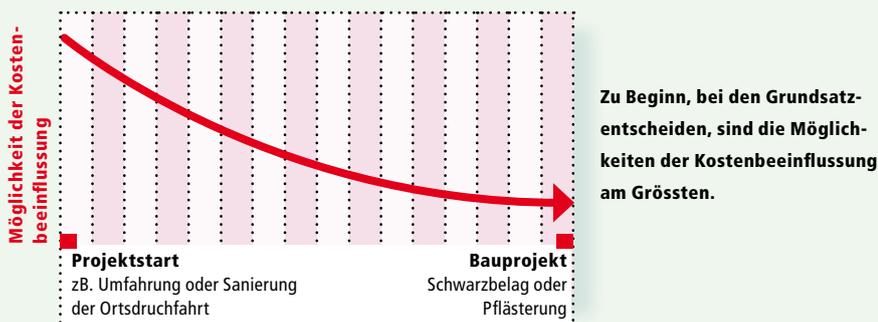
Trotzdem haben sich aus den Untersuchungen Hinweise darauf ergeben, was Erfolgsfaktoren sein können:

- Stufengerechte Wahl eines zweckmässigen Verfahrens.
- Realistische Erwartungen, was Teilnehmer effektiv leisten können.
- Richtiger Zeitpunkt, je früher desto besser.
- Sorgfältige Aufgabenformulierung mit möglichst grossen Spielräumen und lösungsneutralen Anforderungen, bei welchen die betrieblichen Kriterien gesichert sind.
- Nicht versuchen, über möglichst viele Vorschriften die «Sache im Griff zu behalten».
- Nur das verlangen, was zu diesem Zeitpunkt für die sachliche Entscheidungen und für das weitere Vorgehen nötig ist.
- Auf «Randsteindetails» verzichten, aber spüren, wo eine Vertiefung nötig ist, damit die Funktionalität nachgewiesen ist.
- Transparenz, angemessene Preisgelder, Entschädigungen und Zusicherung von Folgeaufträgen.
- Kompetente anerkannte Persönlichkeiten in der Jury und Integration der wichtigen politischen Entscheidungsträger.
- Überlegte Kommunikation und Partizipation mit dem Ziel, Betroffene zu gewinnen und zu integrieren.
- Präzise Konfliktanalysen und Strategien im Umgang mit absehbaren Widerständen (Einbezug «referendumsfähiger» Interessengruppen).
- Den Möglichkeiten und der Projektphase entsprechende Partizipation. Keine falsch verstandene Mitwirkung ohne tatsächliche Wahl- und Mitbestimmungsmöglichkeiten.
- Klärung von Konflikten vor dem Verfahren und Offenlegung nichtgelöster Grundsatzfragen.
- Mut zu politischen Entscheiden.
- Flexibilität, Offenheit von Veranstaltern und Jury für die Reaktion auf neue Situationen.
- Als Veranstalter Engagement, überdurchschnittlicher Einsatz, langer Atem und genügende Ressourcen zur Umsetzung.
- Qualitätssicherung: Umsetzung mit Qualitätskontrollen und Integration des Gewinnerteams bis und mit Realisierung (Begleitung bei Ausführungsvergabe an örtliche Büros).
- Keine zu weichen Projekte auswählen, die leicht schleichend verwässert oder um wichtige Elemente reduziert werden können. Keine interessanten, aber unrealistischen Expertenlösungen auswählen.
- Überlegungen und Entscheide der Jury klar und prägnant formulieren und festhalten, damit sie in den späteren Verfahrensschritten zur Verfügung stehen.

Wie gross ist der finanzielle Aufwand? Welche Mehrwerte stehen diesem gegenüber?

- Bezogen auf die Realisierungskosten liegen die Kosten für die Konkurrenzverfahren im einstelligen Prozentbereich.
- Konkurrenzverfahren ermöglichen kostengünstige Variantenentscheide. Die Entscheide geben Sicherheit für die weitere Planung.
- Dank guten Beiträgen können wirtschaftliche und längerfristig nachhaltige Projekte generiert werden. Die wichtigen und die Kosten am meisten beeinflussenden Entscheide werden zu Beginn der Planung gefällt. Hier lohnt es sich, fundiert zu überlegen.
- Der Nutzen von Konkurrenzverfahren muss anschliessend aktiv ausgeschöpft werden. Im Budget sind deshalb nicht nur die eigentlichen Durchführungskosten, sondern auch die Mittel für das projektbegleitende Qualitätsmanagement und die Erfolgskontrolle sicherzustellen.
- Konkurrenzverfahren sind für alle Beteiligten (Büros, Veranstalter, Experten, Mitglieder der Jury) praxisbezogene und aktuelle Weiterbildung. Sie generieren Mehrwerte durch das Kennenlernen unterschiedlicher Arbeitsansätze, Konzepte und Ergebnisse.

Kostenwirkung/Freiheitsgrad



Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Veranstalter?

- Eine interessante, aufwendige Herausforderung.
 - Eine Chance zur Umsetzung einer qualitativ hochstehenden Planungskultur und nicht nur eine Pflichtübung im öffentlichen Beschaffungswesen.
 - Mit klaren Spielregeln und fairen Rahmenbedingungen, abgestützt auf die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe ergeben sich bei sorgfältiger Vorbereitung, realistischen Erwartungen, klarer Aufgabenformulierung und geeigneter Verfahrenswahl gute Resultate.
 - Voraussetzung ist veranstalterseitig eine professionelle und straffe Organisation mit wettbewerbserfahrenen, den Teams ebenbürtigen Fachleuten. Um dieses Wissen aufzubauen und zu erhalten, sind verwaltungsintern Erfahrungsaustausch und Diskussionen nötig. Wenn intern die Erfahrung und das Wissen noch nicht vorhanden sind, empfiehlt sich eine externe erfahrene Begleitung.
 - Um nachhaltige, zukunftsorientierte Ergebnisse zu erreichen, muss die Aufgabenstellung möglichst offen und der Perimeter klar definiert sein. Zu viele Randbedingungen, oft formuliert aus der Angst heraus, mit unkonventionellen Vorschläge konfrontiert zu werden, verhindern die Ideenvielfalt.
 - Zentral ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit. Konkurrenzverfahren bieten die Chance, Unterstützung zu gewinnen. Dies setzt Kenntnisse der politischen Gegebenheiten voraus.
- Nach dem Konkurrenzverfahren beginnt der Weg durch die Instanzen. Viele neue Stellen wirken auf das Projekt ein. Um die Idee über diese Hürden zu bringen, braucht es als Garant einen Projektleiter, der das Projekt bis zur Realisierung begleitet und in angemessenen Masse bis zur Ausführung vor schleichenden Veränderungen schützt. Zumindest muss dem Ideenlieferanten die Möglichkeit eingeräumt bleiben, das Projekt beratend zu begleiten.
 - Konkurrenzverfahren bieten Grundlagen für die fundierte Vereinbarung der Honorarofferten für die anschließende Projektierung.

Was bedeutet das Durchführen von Konkurrenzverfahren für die Teilnehmenden?

- Zuerst einmal hohe Kosten bei höchst unsicherem Auftragsgewinn.
 - Konkurrenzverfahren sind aber auch Weiterbildung: Sie fördern das freie Denken, zeigen den Stand des eigenen Wissens, geben Einblick in die Arbeitsweisen anderer Büros und sind Übungsfeld für die interdisziplinäre Zusammenarbeit.
 - Konkurrenzverfahren bieten jungen und neuen Büros die Chance, durch herausragende Leistungen Aufträge zu erhalten und den Einstieg in die berufliche Karriere zu schaffen.
 - Aufwand und Ertrag müssen stimmen. Deshalb müssen entweder Folgeaufträge garantiert oder die Entschädigungen entsprechend gross sein. Zu tiefe Entschädigungen schwächen das Wettbewerbswesen – qualifizierte Fachleute bleiben fern.
 - Ein spezielles Problem sind Folgeaufträge für Fachspezialisten in beratender Teamfunktion. Oft werden sie bei der Folgeauftragserteilung nicht berücksichtigt. Es ist deshalb darauf zu achten, wie dieses Problem gelöst wird.
 - Neben dem finanziellen Nutzen steht der ideelle Gewinn im Vordergrund. Qualifizierte Kritiken, ein sorgfältiger Jurybericht, Unterlagen für Referenzdokumentationen, breite Publikation der Ergebnisse, die Möglichkeit, sich gegenüber neuen Auftraggebern profilieren zu können etc. sind für Teams als Ausgleich der finanziellen Investition wichtig.
- Im Projektprozess erfahren Ideen meist Veränderungen und neue Bearbeiter kommen hinzu. Das ist normal. Dabei muss jedoch immer das Urheberrecht der Verfassenden beachtet werden, für Teilnehmende ist dies existenziell wichtig. Dies kann zum Beispiel durch ein Begleitmandat bei Projektierung und Umsetzung gewährleistet werden.

Was ist bei Folgeaufträgen zu beachten?

Die Erfahrungen zeigen die Schwierigkeit einer zweckmässigen und fairen Auftragsvergabe an interdisziplinäre Teams. Nach dem Wettbewerb, bei dem Interdisziplinarität verlangt wird, liegt meist ein Projektentwurf vor, für dessen Weiterbearbeitung disziplinäre Schwerpunkte im Vordergrund stehen. Ein Auftrag erfolgt deshalb oft an das federführende Büro und es wird diesem überlassen, ob und wie es die andern Fachbereich weiter beiziehen will. Diese für die Beteiligten schwierige Situation kann besser gehandhabt werden, wenn einige wichtige Punkte beachtet werden:

- Alle Teammitglieder werden vom Veranstalter klar erfasst und im Jurybericht aufgeführt. Dies erhöht die Chance, dass bei der Auftragsvergabe alle Disziplinen und Teilnehmer des Gewinnerteams problemgerecht und angemessen berücksichtigt werden.
 - Die Auftragserteilung erfolgt entweder an die von den Teams zu bildende Arbeitsgemeinschaft oder mit Einzelverträgen.
 - Wenn in einem ausgezeichneten Projekt der Beitrag einer Disziplin nicht überzeugt, kann die Auflage gemacht werden, diesen Bereich im Team anders zu besetzen.
 - Meist nicht bewährt hat sich der Versuch, Teams zu verschmelzen – wenn zum Beispiel im einen Projekt nur die Verkehrslösung, im andern nur der Städtebau zu überzeugen vermochte. Auch in solchen Fällen empfiehlt es sich meist, ein Team zu wählen und in diesem den problematischen Bereich neu zu besetzen.
- Im Wettbewerb leisten die Teams meist nicht zu vernachlässigende Vorarbeiten für die nachfolgende Bearbeitung, die mit den Wettbewerbsentschädigungen nicht abgedeckt werden können. Damit Wettbewerbe für qualifizierte Büros auch weiterhin attraktiv bleiben, muss die Auftragserteilung deshalb so sein, dass ein Teil dieser Vorinvestitionen gedeckt werden kann. Ein ideeller Gewinn resultiert auch aus der Publikationen in Fachorganen und publikumswirksamen Medien.
 - Bei den Wettbewerben entsteht Urheberrecht. Wohl gehen die Pläne und Berichte ins Eigentum der Veranstalter über, die schöpferische Leistung jedoch verbleibt bei den Verfassern und darf nur mit deren Einverständnis weiter verwendet werden.

Glossar

SVI

Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure. Adresse der SVI Geschäftsstelle: Vadianstrasse 37, Postfach, 9001 St. Gallen

SIA

Schweizerischer Ingenieur und Architektenverein. Adresse: Selnastrasse 16, 8027 Zürich
Siehe auch: www.bzz.ch

VSS

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute. Herausgeber der VSS-Richtlinien. Adresse: Sihlquai 255, 8005 Zürich

SIA 142

Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe des SIA

Als Grundlage für Wettbewerbe steht die SIA-Ordnung 142 zur Verfügung. Diese lehnt sich an die verpflichtenden und verbindlichen submissionsrechtlichen eidgenössischen und kantonalen Bestimmungen an. Im Einzelfall ist zu prüfen, wo abweichende Regelungen getroffen werden können. Die integrale Anwendung von SIA 142 ist nur bei Privaten möglich; bei Wettbewerben der öffentlichen Hand können die gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere Rechtsmittelverfahren vor staatlichen Gerichten) nicht wegbedungen werden. Auch dort wo Kantone oder Gemeinden keine Vorschriften über Wettbewerbe kennen, haben sie die Grundsätze gemäss GATT/WTO-Übereinkommen und Binnenmarktgesetz entsprechend zu befolgen.

GATT/WTO-Übereinkommen und Binnenmarktgesetz

Seit der Umsetzung des GATT/WTO-Übereinkommens und der Inkraftsetzung des Binnenmarktgesetzes müssen Aufträge ab bestimmten Schwellenwerten öffentlich ausgeschrieben werden. Bei grösseren Aufträgen gilt die Nichtdiskriminierung auch für ausländische Fachleute. Die Kantone kennen für die Ausschreibung ähnliche Schwellenwerte wie der Bund.

Bei offenen und selektiven Verfahren muss eine Ausschreibung mindestens im Amtsblatt des betroffenen Kantons publiziert werden. Die Ausschreibung von Bundesaufträgen erfolgt gemäss Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BoeB).

Konkurrenzverfahren

Überbegriff über alle Verfahren, die unter Konkurrenz zur Auswahl eines Auftragnehmers führt.

Wettbewerb

Überbegriff über die verschiedenen Wettbewerbsarten.

Ideenwettbewerb

Der Ideenwettbewerb soll Vorschläge bringen für konzeptionelle Entscheide oder für Lösungen von Aufgaben, die nur allgemein umschrieben und abgegrenzt sind und deren Ausführung nicht unmittelbar vorgesehen ist. Preise, Ankäufe und allfällige Entschädigungen bilden die Gegenleistung für die Vorschläge und sind dementsprechend höher als bei anderen Wettbewerbsverfahren. Ein Anspruch auf einen weiteren planerischen Auftrag besteht nicht, ist jedoch im Interesse eines hochstehenden Resultates in angemessener Form wünschbar.

Projektwettbewerb

Der Projektwettbewerb dient zur Lösung klar umschriebener Aufgaben, deren Realisierung vorgesehen ist und zur Ermittlung von geeigneten Fachleuten, welche diese Lösung realisieren können. Der Vertiefungsgrad des Projektwettbewerbes kann frei gewählt werden und richtet sich nach dem Informationsgrad der Auftraggeberin im Hinblick auf die zu fällenden Entscheide. Die Gegenleistung für die Projekte besteht aus Preisen, Ankäufen, allfälligen Entschädigungen sowie für den Gewinner oder die Gewinnerin in der Aussicht auf den Auftrag, wie er im Wettbewerbsprogramm formuliert ist.

Studienauftrag

Auf Grund eines Auswahlverfahrens wird eine

bestimmte Zahl von Fachteams mit der Erarbeitung von Vorschlägen unter Konkurrenz auf Stufe Idee oder Projekt beauftragt. Die Beurteilung erfolgt analog wie beim Projekt- oder Ideenwettbewerb. Sie kann anonym oder offen sein. Alle Auftragnehmer werden gleich honoriert. Ein nicht anonym durchgeführter Studienauftrag wird oft als Testplanung bezeichnet.

Testplanung

Testplanungen sind geführte Studienaufträge, bei denen Auftragnehmer und Vertreter der Auftraggeber zum Beispiel in Workshops zusammenarbeiten. In der Regel sind an Treffen und Jurierungen die Teilnehmenden gleichzeitig anwesend und kennen gegenseitig die Arbeiten. Testplanungen sind geeignet für Themen, bei denen viel Detailwissen über komplexe Sachverhalte nötig ist, das meist nur bei den zuständigen Ämtern und bei den Betreibern des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist.

Honorarwettbewerb

Ziel des Honorarwettbewerbes ist die Offerte für das Bearbeitungshonorar unter Konkurrenz. Massgebendes Vergabekriterium ist der offerierte Preis, immer jedoch in Verbindung mit Qualifikationen und Qualitätskriterien. Zur Konkurrenz dürfen deshalb nur Fachleute oder Teams eingeladen werden, die nachweislich in der Lage sind, den Auftrag zu erfüllen. Zur Offertstellung wird direkt eingeladen oder es wird ein offenes oder selektives Verfahren durchgeführt (Präselektion).

Werkstatt- oder Workshopverfahren

-> siehe Testplanung

Kombinationsformen

Die verschiedenen Wettbewerbsarten können miteinander kombiniert werden. Üblichste Abfolge ist der Start mit einem Ideenwettbewerb, dem dann je nach Situation andere Formen zur Vertiefung folgen. (-> siehe zweistufige Verfahren).

Einstufiges Verfahren

Alle Verfahren, die in einem einstufigen Prozess zum Ergebnis oder zur Auftragserteilung führen.

Zweistufiges Verfahren

Zweistufige Verfahren eignen sich für komplexe und interdisziplinäre Aufgaben. Sie ermöglichen es, nach dem Trichterprinzip im ersten Schritt möglichst viele Ideen hereinzuholen und daraus die erfolgversprechendsten in der zweiten Stufe zu vertiefen. (-> siehe Kombinationsformen).

Offenes Verfahren

Alle interessierten Fachleute können einen Wettbewerbsbeitrag einreichen. Bei privaten Bauherren kann der Teilnehmerkreis auch in offenen Verfahren eingeschränkt werden, zum Beispiel nach geographischen Gesichtspunkten.

Präqualifikation

-> siehe selektives Verfahren

Selektives Verfahren

Um den Gesamtaufwand zu begrenzen, werden in einem ersten Schritt interessierte Fachleute eingeladen, sich für die Teilnahme zu bewerben. Aufgrund von Referenzen und Qualifikationen werden diejenigen Bewerber ausgewählt, welche sich für die Lösung der gestellten Aufgabe am besten eignen. Wenn für die Selektion Ideen zum Lösungsansatz, zum Konzept oder Ähnliches eingefordert werden, gestaltet die Auftraggeberin das Verfahren so, dass die Anonymität gewahrt wird. Die Urheberrechte verbleiben bei den Verfassern.

Einladungsverfahren

Im Einladungsverfahren bestimmt die Auftraggeberin, welche Teilnehmer sie direkt zum Wettbewerb einladen will. Laut SIA 142 sollten dies mindestens 3 Teilnehmer sein. Die Grenzwerte der Submissionsgesetzgebungen sind dabei zu berücksichtigen.

Anonymes Verfahren

Bei der Beurteilung sind die Verfasser der Arbeiten nicht bekannt. Dies bietet Gewähr für faire Verfahren und erleichtert die Beurteilung. Wettbewerbe sind wenn immer möglich anonym durchzuführen. Wo dies nicht möglich ist (zum Beispiel bei Workshopverfahren, Testplanungen oder geführten Studienaufträgen), ist

ein transparentes und nachvollziehbares Vorgehen wichtig (Ablauf, Beurteilungskriterien, Gewichtung)

Projektphasen

Bearbeitungsstand eines Projektes gemäss VSS und SIA – Richtlinien.

Ideenstufe

In dieser Stufe geht es um das Aufzeigen von Varianten und um Machbarkeitsstudien. Eine sofortige Realisierung steht nicht im Vordergrund.

Projektstufe

In der Projektstufe werden Vorprojekte erarbeitet und bis zum Bauprojekt entwickelt. Auch die Bewilligungsverfahren finden in dieser Stufe statt.

Mitwirkung

Im eidgenössischen Raumplanungsgesetz und in den kantonalen Baugesetzen ist festgehalten, dass den Betroffenen bei allen Projekten eine Mitwirkung in geeigneter Form ermöglicht wird. Die Mitwirkung ist ein von den Aufgabeverfahren unabhängiges Verfahren und ermöglicht es, frühzeitig Meinungen einzuholen und die Ergebnisse in den Projekten zu berücksichtigen. (-> siehe Partizipation)

Partizipation

Die Partizipation ermöglicht es Betroffenen und Interessierten, sich zum Beispiel in Arbeitsgruppen direkt an Projektverfahren zu beteiligen. Partizipation als erweiterte Form der Mitwirkung ist bei der Gestaltung der Strassenräume, an die als multifunktionale öffentliche Orte sehr vielfältige Anforderungen gestellt werden, meist unabdingbar.

Jury, Preisgericht, Beurteilungsgremium

Von der Veranstalterin eingesetztes Gremium zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten. Umfasst stimmberechtigte Sach- und Fachmitglieder sowie Experten mit beratender Funktion.

Experten

Zur Begutachtung von Spezialfragen kann das Preisgericht Experten beiziehen. Diese haben nur beratende Funktion.

Sachjury

Von der Auftraggeberin frei bestimmte Personen, meist Vertreter von Politik und Interessengruppen.

Fachjury

Qualifizierte Fachleute aus den massgeblichen und beteiligten Fachgebieten. Die Mehrheit der Preisrichter müssen Fachpreisrichter und mindestens die Hälfte davon muss von der Auftraggeberin unabhängig sein.

Vorprüfung

Vor der Beurteilung durch das Beurteilungsgremium werden die eingereichten Arbeiten auf ihre Übereinstimmung mit den Ausschreibungsbedingungen überprüft. Das Ergebnis wird im Vorprüfungsbericht festgehalten.

Freie Preissumme

Eine der Aufgabe angemessene und in der Ausschreibung bekanntgemachte Preissumme wird entsprechend der Rangierung auf eine festgesetzte Zahl von Teilnehmern verteilt. Die Auftraggeberin setzt die ungefähre Zahl der Preise im Programm fest.

Fixe Entschädigung

Eine bereits im Wettbewerbsprogramm allen Teilnehmern garantierte fixe Entschädigung bei Abgabe eines vollständigen und den Anforderungen entsprechenden Wettbewerbprojektes. Fixe Entschädigungen sind üblich bei Studienaufträgen, sind jedoch auch für andere Verfahren geeignet.

Urheberrecht

Bei allen Wettbewerbsverfahren verbleibt das Urheberrecht bei den Teilnehmern. Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über.

Quellenangaben

Titelbild:

- Kreisel Wankdorfplatz, Archiv Clemençon und Ernst, Bern

Bild Seite 2:

- Werner Kim, Grafiker

Bild Seite 8:

- Wettbewerb zur Überbauung des Areals auf der Breite 1910, Stadtarchiv Schaffhausen

Projektwettbewerb Schwarzenburgstrasse, Köniz

- Projektwettbewerb für Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte – Wettbewerbsprogramm, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II, Gemeinde Köniz, 02.1995
- Projektwettbewerb für Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte – Bericht des Preisgerichts, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II, Gemeinde Köniz, 08.1995
- Schwarzenburgstrasse, Infoblatt, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II
- Gespräch mit Fritz Kobi, Kreisoberingenieur Kt. Bern, 22.05.07

Bilder:

- Schwarzenburgstrasse, Infoblatt, Tiefbauamt des Kt. Bern
- Bericht des Preisgericht, Tiefbauamt des Kt. Bern.

Flankierende Massnahmen zur A5

- Flankierende Massnahmen zur A5, Programm für den Projektwettbewerb, Teilbereich I - IV, Baudepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Städte Solothurn und Grenchen, Gemeinden Bellach, Bettlach, Biberist, Selzach, Zuchwil, 07.1998
- Flankierende Massnahmen zur A5, Projektwettbewerbe, Projektbeschriebe, Baudepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Städte Solothurn und Grenchen, Gemeinden Bellach, Bettlach, Biberist, Selzach, Zuchwil, 11.1998
- Flankierende Massnahmen zur A5, Projektwettbewerbe, Jurybericht, Baudepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Städte Solothurn und Grenchen, Gemeinden Bellach, Bettlach, Biberist, Selzach, Zuchwil, 12.1998
- Solothurn-Grenchen Baudepartement des Kantons Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Korridor-Info 1, 10.1996, Korridor-Info 2, 01.1997, Korridor-Info 3, 07.1998, Korridor-Info 4, 07.2002
- Begegnungszone Grenchen, Metron Verkehrsplanung, 08.2004
- Eine Stadt erholt sich, Monika Saxer und Heinz Schild, tec21, 40/2004
- Gespräch mit René Suter, Kantonsingenieur Kanton Solothurn und Stefan Niggli, Verkehrsplaner Kanton Solothurn, 05.06.07
- Gespräch mit Michel Schuppisser, Verkehrsplaner, Wettbewerb-Teilnehmer, 10.09.07

Bilder:

- Archiv Jürg Dietiker, Brugg
- Archiv Metron, Brugg

Projektwettbewerb Bahnhofplatz Bern

- Projektwettbewerb Bahnhofplatz Bern, Sanierung Bahnhofplatz/ Buben- bergplatz und Christoffelunterführung, Wettbewerbsprogramm, 12.2000
- Projektwettbewerb Bahnhofplatz Bern, Sanierung Bahnhofplatz/ Buben- bergplatz und Christoffelunterführung, Bericht des Preisgerichts, 03.2001
- Gespräch mit Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern und Adrian Strauss, Projektleiter Masterplan, 12.06.07
- Gespräch mit Jan Hlavica, Architekt, Wettbewerb-Teilnehmer, 14.09.07

Bilder

- Bericht des Preisgerichts vom 29. März 2001

Sanierung und Neugestaltung Landstrasse Wettingen

- Sanierung und Neugestaltung der Landstrasse in Wettingen, Ergebnisse der Strukturanalyse, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Gemeinde Wettingen, 01.1998
- Sanierung und Neugestaltung der Landstrasse im Abschnitt Alberich Zwyszig - Strasse und Staffelstrasse, Präqualifikation für die Vergabe der Studienaufträge – Unterlagen Bewerberteams Blatt 1+2, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Gemeinde Wettingen, 06.1998
- Sanierung und Neugestaltung der Landstrasse im Abschnitt Alberich Zwyszig - Strasse und Staffelstrasse, Programm für die Studienaufträge, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Gemeinde Wettingen, 06.1998
- Sanierung und Neugestaltung der Landstrasse im Abschnitt Alberich Zwyszig - Strasse und Staffelstrasse, Bericht des Beurteilungsgremiums zu den Studienaufträgen, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Gemeinde Wettingen, 12.1998
- Sanierung in Rekordzeit, Sanierung Landstrasse Wettingen Info1, Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbauamt, 05.2005
- Gespräch mit Peter G. Schütz, Leiter Verkehrsplanung Kanton Aargau und Britta van Aartsen, Verkehrsplanerin Kanton Aargau, 05.06.07
- Gespräch mit Ruedi Dietiker, Architekt, Wettbewerb-Teilnehmer

Bilder

- Archiv Jürg Dietiker, Brugg

Gestaltung Bahnhofstrasse, Neugasse und Grabenstrasse

- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Studienauftrag im Einladungsverfahren, Vorstudie Verkehr, Kanton und Stadt Zug, 02.2001
- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Studienauftrag im Einladungsverfahren, Programm und Pflichtenheft, Kanton und Stadt Zug, 02.2001
- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Studienauftrag im Einladungsverfahren, Vorstudie Verkehr, Kanton und Stadt Zug, 02.2001
- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Studienauftrag im Einladungsverfahren, Bericht zur Vorprüfung, Kanton und Stadt Zug, 06.2001
- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Bericht des Beurteilungsgremiums, Kanton und Stadt Zug, 06.2001
- Kurze Bauzeit ohne Stau, Stadtkerndurchfahrt, Mailing. 13
- Gestaltung Bahnhofstrasse – Neugasse – Grabenstrasse, Projektblatt, Angélil/ Graham/ Pfenninger/ Scholl Architecture
- Gespräch mit Urs Lehmann, stv. Kantonsingenieur Kanton Zug und Peter Durisin, Stadttingenieur von Zug 29.06.07

Bilder

- Archiv Angélil/Graham/Pfenninger/Scholl, Zürich

Studienauftrag Kreuzplatz

- Neugestaltung Kreuzplatz, Studienauftrag auf Einladung, Programm, Tiefbauamt der Stadt Zürich, 01.2003
- Neugestaltung Kreuzplatz, Studienauftrag auf Einladung, Bericht des Beurteilungsgremiums, Tiefbauamt der Stadt Zürich, 06.2003
- Gespräch mit Maria Benito, Verkehrsplanerin Tiefbauamt Zürich, 12.06.07
- Gespräch mit Urs Eichenberger, Verkehrsingenieur, Wettbewerb-Teilnehmer 08.07

Bilder

- Archiv Metron, Brugg

Ideenstudien Aufwertung Ortsdurchfahrten:

- Ideenstudien Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten, Arbeitsprogramm, Baden Regio, Regionalplanungsverband Lenzburg und Umgebung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilungen Raumentwicklung und Tiefbau, 06.2006
- Ideenstudien Aufwertung Strassenraum Ortsdurchfahrten, Würdigung der Studien, Baden Regio, Regionalplanungsverband Lenzburg und Umgebung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilungen Raumentwicklung und Tiefbau, 10.2006
- Versuch mit einem Mittelstreifen, Fislisbach, Aargauerzeitung, 04.2007
- Gespräch mit Peter G. Schütz, Leiter Verkehrsplanung Kanton Aargau und Britta van Aartsen, Verkehrsplanerin Kanton Aargau, 05.06.07
- Gespräch mit Ruedi Dietiker, Architekt, Wettbewerb-Teilnehmer, 25.06.07
- Gespräch mit Jan Wenzel, Verkehrsplaner, Wettbewerb-Teilnehmer, 17.08.07

Bilder:

- Archiv ASA, Rapperswil

Alternativprojektierung Bahnhofstrasse Aarau:

- Alternativprojektierung Bahnhofstrasse, Schlussbericht der Lenkungsgruppe, Stadtbauamt Aarau, Baudepartement Kanton Aargau, 11.2001
- Sanierung Bahnhofstrasse; Versuchsbetrieb, Bericht und Antrag an den Einwohnerrat, Stadtrat, Stadt Aarau, 06.2002
- Gespräch mit Peter G. Schütz, Leiter Verkehrsplanung Kanton Aargau und Britta van Aartsen, Verkehrsplanerin Kanton Aargau, 05.06.07
- Gespräch mit Ruedi Häfliger, Verkehrsplaner, Wettbewerb-Teilnehmer, 07.09.07

Bilder:

- Archiv Metron Brugg

Workshopverfahren Oerliker Bahnhofplatz:

- Aufwertung Oerliker Bahnhofplatz, Leitfaden für das Workshopverfahren, Tiefbauamt der Stadt Zürich, 09.2006
- Aufwertung Oerliker Bahnhofplatz, Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zum Workshopverfahren, Tiefbauamt der Stadt Zürich, 03.2007
- Gespräch mit Raffael Noesberger, Verkehrsplaner, Tiefbauamt Zürich, 12.06.07
- Gespräch mit Benno Singer, Verkehrsplaner, Wettbewerb-Teilnehmer 09.08.07

Bilder:

- Schlussbericht des Beurteilungsgremiums zum Workshopverfahren
- Archiv Feddersen & Klostermann, Zürich

Korrektion Felderkreuzung, Grosshöchstetten:

- Kreisel Felderkreuzung, Submission für Ingenieurbauten Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II, 10.96
- Kreisel Felderkreuzung, Auswertung der eingegangenen Offerten, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II
- Gespräch mit Fritz Kobi, Kreisoberingenieur Kt. Bern, 22.05.07

Ideenwettbewerb und Studienaufträge Wankdorfplatz:

- Ideenwettbewerb Wankdorfplatz, Programm, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II Stadtplanungsamt und Tiefbauamt der Stadt Bern, 06.01
- Ideenwettbewerb Wankdorfplatz, Bericht des Preisgerichts, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II Stadtplanungsamt und Tiefbauamt der Stadt Bern, 03.02
- Studienaufträge Wankdorfplatz, Programm, Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II Stadtplanungsamt und Tiefbauamt der Stadt Bern, 06.02
- Studienaufträge Wankdorfplatz, Bericht des Beurteilungsgremiums
- Tiefbauamt des Kanton Bern OIK II, Stadtplanungsamt und Tiefbauamt der Stadt Bern, 11.02
- Gespräch mit Fritz Kobi, Kreisoberingenieur Kt. Bern, 22.05.07
- Gespräch mit Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern, 12.06.07
- Gespräch mit Pierre Cléménçon, Wettbewerb-Teilnehmer, 17.08.07

Bilder:

- Archiv Cléménçon und Ernst, Bern

Allgemeine Quellen:

- Dämme gegen Papierflut, Rahel Marti, Hochparterre, 10.2005
- Dienstleistungsvergaben, Thomas Heiniger, Werk- Bauen & Wohnen, 12/2006
- Kulturgut Wettbewerb, Renate Haueter und Lilian Pfaff, Tec21, 15/2007
- Ingenieuraufträge: Wettbewerbe statt Honorarsubmission, Interview Daniel Engler mit Martin Hess, Tec21, 5-6/2004
- Qualitätssicherung in der Architektur, Heimatschutz, 4/2007
- Wettbewerbe im Verkehrsplanung- und Strassenbereich, SVI, 01.2000
- Wirtschaftlichkeitsstudie zum öffentlichen Beschaffungswesen für Planerleistungen, Beat Schneeberger, Emch+Berger Consulting, 3/2003

Rechtliche Grundlagen:

- Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen, VoeB, 12.1995
- Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, SIA 142, 1/1999

Teilnehmer der Diskussionsrunde:

- **Max Bosshard**, Architekt, Dozent ZHAW
M. Bosshard & C. Luchsinger, Architekturbüro, Luzern
- **Pierre Clémenton**, Architekt
3B Architekten, Bern
- **Ruedi Dietiker**, Architekt
Architheke, Brugg
- **Pierre Feddersen**, Architekt
Feddersen & Klostermann, Zürich
- **Ruedi Häfliger**, Verkehrsplaner
Metron, Brugg
- **Uli Huber**, Architekt
Bern
- **Fritz Kobi**, Kreisoberingenieur
Tiefbauamt des Kantons Bern
- **Urs Lehmann**, Kantonsingenieur-Stv.
Tiefbauamt des Kantons Zug
- **Stefan Mäder**, Direktor Departement Architektur, Gestaltung und Bauingenieurwesen, Mäder & Mächler dipl.Arch.ETH/SIA, Zürich
- **Stefan Niggli**, Projektleiter
Amt für Verkehr und Tiefbau, Solothurn
- **Ruedi Ott**, Leiter Verkehrsplanung
Tiefbauamt, Mobilität und Planung, Stadt Zürich
- **Peter G. Schütz**, Leiter Verkehrsplanung
Departement Bau, Verkehr, Umwelt, Abteilung Verkehr, Aarau
- **Benno Singer**, Verkehrsplaner, Präsident SVI
EWP Ernst Winkler + Partner AG, Effretikon
- **Hugo Staub**, Leiter Verkehrsplanung
Stadt Bern
- **Christoph Suter**, Verkehrsplaner
Tiefbauamt, Stadt Zürich
- **René Suter**, Kantonsingenieur
Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
- **Jan Wenzel**, Verkehrsplaner
asa Arbeitsgruppe f. Siedlungsplanung und Architektur, Rapperswil



**«Vielen Dank an alle,
die ihren Beitrag
zu dieser Publikation
geleistet haben.»**

Die Untersuchung wurde ermöglicht durch:
Kanton Aargau, Baudepartement
Kanton Bern, Tiefbauamt
Stadt Bern, Verkehrsplanung
Kanton Solothurn, AVT
Kanton Zug, Tiefbauamt
Stadt Zürich, Tiefbauamt

Die Untersuchung durchgeführt haben:
Jürg Dietiker, Verkehrsplaner, Dozent ZHAW
Samuel Flükiger, dipl. Architekt FH

Grafik & Korrektorat: Werner Kim | kimpix.ch
Druck: ok colorart, Zürich
ISBN 978-3-9522466-0-3

Titel:
Wettbewerbe im Schnittstellenbereich Verkehr und Städtebau
ZHAW, 2007 – 2008

Titelbild:
Vision des Kreisels beim
Wankdorfplatz in Bern.

Herausgeber und Vertrieb:
Zürcher Hochschule für
Angewandte Wissenschaften,
Zentrum Urban Landscape
Tössfeldstrasse 11/13
Postfach 805
CH-8401 Winterthur

Verkehrsmeldung von Radio DRS: »Die Zürcherstrasse ist überlastet. Es muss mit grösseren Staus und Behinderungen gerechnet werden.« Diese alltägliche Meldung zeigt: Die Arbeit in Verkehrsplanung und Strassenbau wird nicht ausgehen. Doch Lösungen sind meist nicht einfach zu finden: einerseits sind grosse Verkehrsmengen mit komplexen Abläufen zu meistern, andererseits sind die Strassen wichtige Stadt- und Dorfräume, an die neben dem Verkehr vielfältige Ansprüche gestellt werden. Für zukunftstaugliche Projekte braucht es viel Kreativität und Interdisziplinarität.

Vor dem Hintergrund dieser Aufgabenstellung wurde in den letzten beiden Jahrzehnten der Wettbewerb als Weg zur Lösungsfindung auch im Verkehrsbereich wiederentdeckt. Zahlreiche Kantone, Städte und Gemeinden haben seither mit Erfolg interdisziplinäre Wettbewerbe im Schnittstellenbereich Verkehr und Städtebau durchgeführt.

Dank dieser Entwicklung liegt nun eine eindrückliche Zahl von erfolgreichen, aber auch gescheiterten Beispielen vor, aus denen man viel lernen kann. Im Gespräch mit Veranstaltern, Teilnehmern, Experten und Politikern wurde der Versuch unternommen, die Erfahrungen für die weitere Praxis nutzbar zu machen. Es zeigt sich, dass Wettbewerbe wichtige Bestandteile erfolgreicher Planungsprozesse sein können und – richtig eingesetzt – gewährleisten, dass dem nicht zu unterschätzenden Planungsaufwand ein entsprechender Nutzen gegenübersteht.

Untersucht wurden elf exemplarische Fallbeispiele aus den folgenden Bereichen:

- Projektwettbewerb
- Studienauftrag
- Testplanung
- Honorarwettbewerb
- Kombinationsformen
- einstufige und zweistufige Verfahren
- anonyme und offene Verfahren
- Wettbewerb mit Präqualifikation
- Verfahren aus städtischen und ländlichen Räumen

Die Untersuchung zeigt: Es gibt keine garantierten Erfolgsrezepte. Jedes Problem ist ein Unikat, für das eine angemessene Lösung zu finden ist. Es zeigt sich aber auch, dass es trotzdem Faktoren gibt, bei deren Beachtung die Erfolgchancen steigen. Die Lektüre dieses Heftes soll die Erfahrungen aus den analysierten Verfahren aufzeigen und den Lesern Rückschlüsse zur Organisation ihrer spezifischen Aufgabe ermöglichen.