



Kanton Zürich  
Baudirektion  
Amt für  
Abfall, Wasser, Energie und Luft  
Wasserbau

# Tössegg

## Jurybericht

Anonymer einstufiger Projektwettbewerb im Einladungsverfahren

09. Dezember 2015





Auftraggeber

Kanton Zürich, Baudirektion  
Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Wasserbau  
Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung

Federführung

Kanton Zürich, Baudirektion  
Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Wasserbau

Projektleitung

Andreas Keller, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft AWEL, Wasserbau

Verfahrensbegleitung

Hartwig Stempfle, Prof. Dr. Dipl.-Ing. SIA, stempfle consulting GmbH

## Kurzfassung

Die Tössegg in Freienstein-Teufen ist ein Erholungsgebiet mit Auengebieten von nationaler Bedeutung und ein überkommunales Naturschutzobjekt. Das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Ansprüche führt zu Zielkonflikten, für welche im Entwicklungskonzept „Zukunft Tössegg“ langfristige Lösungsansätze aufgezeigt werden. Das sich aus dem Konzept ergebende Schlüsselprojekt „Deltaentwicklung / Schiffsbetrieb“ beinhaltet eine räumliche Neugliederung der Schiffsanlagen, der Ein-/ Auswasserungsstelle für Kleinboote sowie des Bootshauses.

Auf dieser Grundlage basiert der Projektwettbewerb, welcher neben der Neugliederung zusätzlich die Verbesserung der nationalen Veloroute Nr. 2 durch eine Velofähre beinhaltet. Im Mündungsbereich des Tössufers überschneiden sich das Auengebiet von nationaler Bedeutung und der Erholungsraum. Es soll sowohl eine Aufwertung des öffentlichen Erholungsbereichs wie des Tössufers im Mündungsbereich vorgenommen werden. Dabei sollen unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Aspekte die Bereiche vorbildlich aufgewertet werden.

Die Aufgabe war anspruchsvoll. In der hochwertigen Flusslandschaft des Rheins bei der Tössmündung forderte der Wettbewerb eine Lösung, die hohen funktionalen, ökologischen und sensitiv gestalterischen Ansprüchen genügt. Es galt, unter wirtschaftlichen Bedingungen eine Landungsanlage mit Bootshaus zu konstruieren, welche die verschiedenen Anforderungen aus Schiff- und Fährbetrieb erfüllt und sich gestalterisch optimal in den Flussraum integriert.

Alle diese Aspekte wurden von den Teilnehmenden unterschiedlich gewichtet und entsprechend vielfältig sind die Lösungsvorschläge der fünf eingereichten Beiträge. Dabei spielt die Lage des Bootshauses eine wichtige Rolle. Das Bootshaus wurde entweder zentral oder dezentral gesetzt. Die zentrale Setzung trennt den Raum in die Teile Erholungsraum und Landungsanlagen. Gleichzeitig wird die Rheinlinie unterbrochen. Die dezentrale Setzung berührt den Flussraum weniger und führt zu schlüssigen Konstruktionsvorschlägen für die Landungsanlage.

Die Jury tendierte in ihrer Beurteilung dazu, eine sorgfältige Bearbeitung der wasserbautechnischen, ökologischen Aspekte und die Anforderungen des Erholungsraumes höher zu bewerten als fokussierte architektonische Vorschläge. In der Entscheidungshierarchie stand aus diesem Grund die Frage nach der Vereinbarung von Ökologie und Erholung an erster Stelle.

Das Ziel, sowohl landungsanlagentechnisch, landschaftsarchitektonisch, ökologisch wie architektonisch überzeugende Lösungen zu finden, war schwierig zu erreichen. Das Verfahren zeigt aber, dass die Vereinbarung von Ökologie und Erholung an der Tössegg möglich ist. Dies konnte vom Siegerprojekt des Planerteams Flussbau AG, Arbeitsgemeinschaft Rotzler Land, Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH und Büro HQ GmbH unter Berücksichtigung wasserbaulicher Aspekte überzeugend aufgezeigt werden. Die derart neugestaltete Tössegg wird eine starke Ausstrahlungskraft haben und dem Ort eine klare Identität verleihen.



## **Inhalt**

<b>1. Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2. Auftraggeberin, Aufgaben und Ziele</b>	<b>7</b>
2.1. Auftraggeberin	7
2.2. Ausgangslage	7
2.3. Perimeter	7
<b>3. Teilnehmende</b>	<b>9</b>
<b>4. Preisgericht</b>	<b>10</b>
<b>5. Vorprüfung</b>	<b>11</b>
<b>6. Beurteilung</b>	<b>12</b>
<b>7. Rangierung</b>	<b>13</b>
<b>8. Zusammenfassung</b>	<b>14</b>
<b>9. Empfehlung</b>	<b>15</b>
<b>10. Genehmigung</b>	<b>16</b>
<b>11. Projekte und Projektverfassende</b>	<b>17</b>

# 1. Einleitung

Die Tössegg in Freienstein-Teufen ist ein Erholungsgebiet von besonderem landschaftlichem Reiz mit einer kantonsweiten Ausstrahlung. Gleichzeitig ist sie ein bedeutender Lebensraum für die heimische Fauna und Flora. Auf kleinem Raum treffen unterschiedliche Ansprüche aufeinander, die zu Zielkonflikten führen. Die Baudirektion Kanton Zürich hat im Jahr 2010 zusammen mit der Gemeinde Freienstein-Teufen und den verschiedenen Anspruchsgruppen das Entwicklungskonzept „Zukunft Tössegg“ erarbeitet. Mit dem Entwicklungskonzept wurden langfristige Lösungsansätze für die verschiedenen Ansprüche an der Tössegg gefunden. Massnahmen von zentraler Bedeutung und mit vertieftem Abklärungsbedarf sind in 4 Schlüsselprojekten skizziert.

Im Schlüsselprojekt „Deltaentwicklung / Schiffsbetrieb“ ist eine räumliche Neugliederung der Schiffsanlagestellen sowie der Ein-/Auswasserungsstelle für Kleinboote beschrieben. Die Federführung zur Umsetzung der darin beschriebenen Massnahmen liegt beim AWEL. Dieses Schlüsselprojekt bildet den Ursprung und Grundpfeiler für den Projektwettbewerb.

Zusätzlich hat nun das Amt für Verkehr (AFV) das Ziel, die nationale Veloroute Nr. 2 zwischen Teufen und Flaach zu verbessern. Eine Velofähre soll die Velofahrer von der Tössegg an das Schaffhauser Ufer transportieren. Sie ersetzt die bestehende Personenfähre.

Die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Erholungsbereichs zwischen dem Restaurant, dem Rhein und der Tössmündung ist ebenfalls im Entwicklungskonzept enthalten. Die verschiedenen Nutzungen sind eng miteinander verflochten und es bestehen dementsprechend räumliche und funktionale Abhängigkeiten und ein grosses Aufwertungspotential.

Ebenfalls im Entwicklungskonzept Tössegg enthalten ist die ökologische Aufwertung des Tössufers im Mündungsbereich. Hier überschneidet sich der Perimeter des Auengebietes von nationaler Bedeutung mit dem Erholungsraum. An der Tössmündung befindet sich ausserdem ein überkommunales Naturschutzobjekt. Für diese Gebiete wird durch das Amt für Landschaft und Natur (ALN) eine Schutzverordnung erarbeitet.

Zudem befindet sich der Erholungsraum innerhalb der archäologischen Zone Nr. 10 der Gemeinde Freienstein-Teufen und im Nahbereich der archäologischen Zone Nr. 5.



Für das Schlüsselprojekt „Deltaentwicklung / Schiffsbetrieb“ und die Velofähre wurde ein anonymer, einstufiger Projektwettbewerb im selektiven Einladungsverfahren durchgeführt. Das AWEL hat die Absicht, unmittelbar nach Abschluss des Projektwettbewerbes das Projekt weiterzuentwickeln mit dem Ziel, die Landungsanlage sowie die ökologische und gestalterische Aufwertung vorrangig und zügig zu realisieren. Ob das Projekt als Ganzes oder in Etappen umgesetzt wird, ist noch offen. Die Realisierung des Gesamtprojektes erfolgt jedenfalls so, dass der Velofährbetrieb gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Landungsanlage oder aber auch später aufgenommen werden kann.

## 2. Auftraggeberin, Aufgaben und Ziele

### 2.1. Auftraggeberin

Die Baudirektion des Kantons Zürichs in Vertretung des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) und des Amtes für Verkehr, Infrastrukturplanung führte unter der Federführung des AWEL, Abteilung Wasserbau, einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb im Einladungsverfahren durch. Das Wettbewerbsverfahren orientierte sich an der Ordnung SIA 142 (Ausgabe 2009).

### 2.2. Ausgangslage

Aufgrund des starken Geschiebes der Töss, welches sich weit in den Rhein ausbreitet und somit das Flussdelta vergrössert, und den dadurch entstehenden Problemen der bisherigen Schiffsanlegestellen, soll unter Berücksichtigung des Naherholungsgebietes und des Naturschutzes das gesamte Deltagebiet neu entwickelt und der Schiffsbetrieb neu strukturiert werden. Das Schlüsselprojekt „Deltaentwicklung / Schiffsbetrieb“ im Entwicklungskonzept „Zukunft Tössegg“ bildet zusammen mit der vom AFV geplanten Velofähre den Kern des Projektwettbewerbes. Die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Erholungsbereiches sowie die ökologische Aufwertung des Tössufers im Mündungsbereich unter Berücksichtigung der verschiedenen Schutzperimeter ist integraler Bestandteil der Aufgabe.

Ziel des Projektwettbewerbs ist es, ein gestalterisch und funktional überzeugendes und wirtschaftliches Projekt für die Neugestaltung und Neuordnung des Schiffsbetriebes, des neuen Velofährbetriebes sowie der Ein- und Auswasserungsstelle (Slip) für Kleinboote zu ermitteln. Die Anlegestellen sollen sich optimal in den Flussraum des Rheins integrieren. Trotz optimaler Integration in die Umgebung sollen die Bauwerke jedoch auch eine gestalterische Eigenständigkeit haben. Die Anforderungen für den Fuss- und Radverkehr sind zu erfüllen. Gleichzeitig ist der intensiv genutzte Erholungsbereich durch eine vorbildliche und ortgerechte Gestaltung unter Berücksichtigung der hochwertigen Naturlandschaft aufzuwerten. Integraler Bestandteil der Aufgabe ist die ökologische Aufwertung des Tössufers im Mündungsbereich. Es wird auch ein sensibler Umgang mit den Schutzgebieten und den im Boden erhaltenen, archäologischen Überresten im Bearbeitungsperimeter vom Projektwettbewerb erwartet.

### 2.3. Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter für den Wettbewerb ist in Abb. 1. dargestellt. Zur Vervollständigung wird in Abb. 2. noch der Bereich der Anlegestelle der Velofähre Buchberg Kanton Schaffhausen gezeigt.



Abb. 1. Perimeter Tössegg

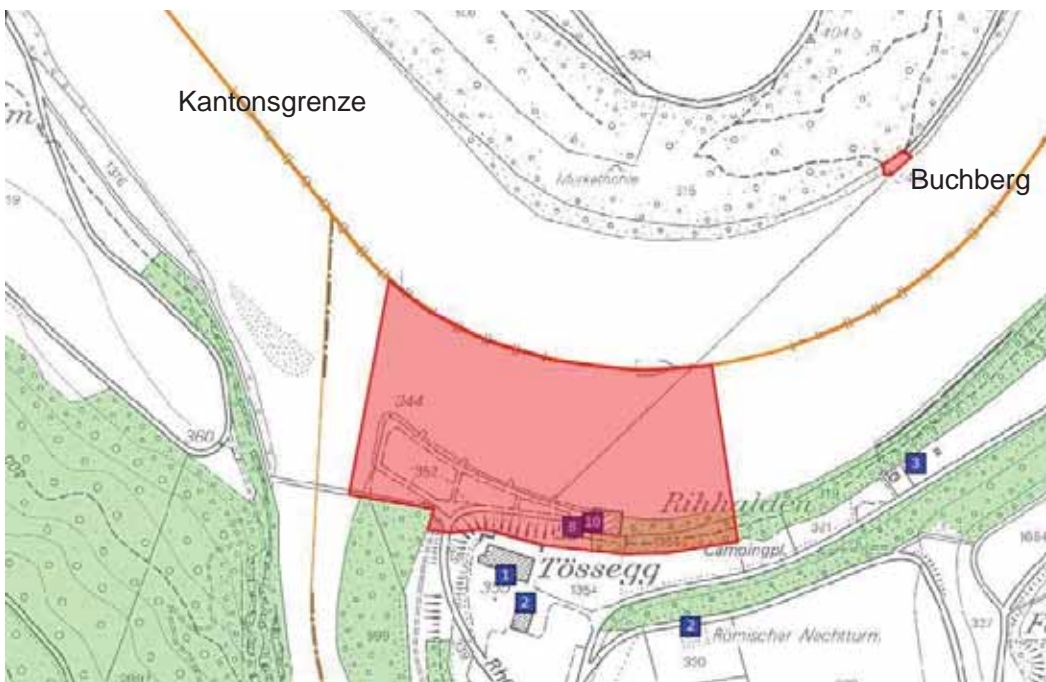


Abb. 2. Fähranlegestellen Buchberg und Tössegg





### 3. Teilnehmende

- Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH /  
extrā, Landschaftsarchitekten AG /  
Jachen Könz, Architetto dipl. ETH SIA FAS
  
- Conzett, Bronzini, Gartmann AG  
antón & ghiggi landschaft architektur GmbH  
Hunziker Betatech AG  
Cangemi Architekten, Chur
  
- Synaxis AG  
ASP Landschaftsarchitekten AG  
Corina Haertsch und Pascal Hofmann Architekten GmbH
  
- Flussbau AG  
Arbeitsgemeinschaft Rotzler Land  
Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH  
Büro HQ GmbH
  
- Holinger AG  
Landschaftsplaner Planmar  
Aqua Terra AG

## 4. Preisgericht

### Sachjury

- Gerhard Stutz AWEL/WB (Vorsitz)
- Werner Toggenburger AFV

### Fachjury

- Prof. Dr. Jürg Speerli, Dipl. Bauing. ETH SIA (HSR, Rapperswil)
- Marie-Nöelle Adolph, Landschaftsarchitektin FH SIA BSLA (manoa Landschaftsarchitekten GmbH)
- Prof. Meinrad Morger, Architekt (Morger Partner Architekten AG)

### Experten ohne Stimmrecht

- Jaqueline Stalder ALN/FNS
- Hein van der Plas AWEL/WB
- Stefan Rechberger, ALN/Wald
- Stefan Kunz , AquaViva
- Andreas Keller AWEL/WB
- Dr. Christian Marti AWEL/WB
- Christian Leisi ARE
- Oliver Müller Gemeindepräsident Freienstein-Teufen
- Robert Keller Gemeindepräsident Buchberg

### Ersatz Fachjury:

- Prof. Dr. Hartwig Stempfle, Dipl.-Ing. SIA (stempfle consulting GmbH)

### Ersatz Sachjury:

- Hein van der Plas AWEL/WB

## 5. Vorprüfung

Die fünf eingereichten Projekte wurden nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung 142, den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung auf folgende Punkte hin geprüft:

- Termingerechte Einreichung der Unterlagen
- Übersichtsplan 1:1000 mit Umgebung und Wegbeziehungen
- Situationsplan 1:200 des Wettbewerbsperimeters
- Grundriss, Längsschnitt und Ansicht der Anlegestelle 1:100
- Querschnitte der Anlegestelle 1:50
- Zum Verständnis der Anlegekonstruktion notwendige Details
- Keine Visualisierung (Dazu zählen Renderings, computeranimierte Fotos etc. Modellfotos und Fotomontagen fallen nicht unter einen Ausschluss)
- Wettbewerbsperimeter eingehalten
- Mindestabstände eingehalten.
- Sind die Anzahl Anlegestellen (4) und die Anzahl Bootsplätze im Bootshaus (5) eingehalten?
- Wurde das Flussdelta verändert?

### Ergebnis der Vorprüfung

Die Vorprüfung ergab, dass alle Projekte termingerecht eingereicht und alle geforderten Unterlagen zum Teil im Massstab 1:200 abgegeben wurden. Die Stegkonstruktionen der Projekte müssten bis auf das Projekt Anlanden aus schiffsbetrieblicher Sicht nachgebessert werden. Das Projekt Spina hat den Mindestabstand zum Flussdelta nicht eingehalten

Es wurden gemäss des Antrages der Vorprüfung alle Projekte zugelassen.

## 6. Beurteilung

Das Preisgericht trat am 29.10.2015 zur Beurteilung der fünf Beiträge zusammen und wurde unter dem Vorsitz von Gerhard Stutz und der Moderation von Marie-Nöelle Adolph durchgeführt.

Nach einem Informationsrundgang, den Präsentationen der einzelnen Projekte durch Fachjuroren (Gestaltungsidee, Konstruktionsprinzip, Alleinstellungsmerkmale) und Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung wurde eine erste Runde mit der Beurteilung nach den folgenden Kriterien vorgenommen:

- Landschaftsarchitektonische Integration der Anlegestellen und der Neugestaltung Tössegg in den Flussraum des Deltabereichs Töss / Rhein.
- Ingenieurtechnische und architektonische Gestaltung der Anlegestellen.
- Technische Qualität der Anlegestellen (z.B. Dauerhaftigkeit, Funktionstüchtigkeit, konstruktive Ausbildung, Realisierbarkeit, hydrologische Randbedingungen).
- Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Erstellungs-, Unterhalts- und Betriebskosten.

Das Preisgericht beschloss, dass in der ersten Runde die Projekte Spina und Ponte Solaris ausscheiden. Die Projekte scheiden aufgrund des sehr technischen und weniger sensiblen Umgangs mit der Natur aus. Die flussbaulichen und ökologischen Aspekte wurden zum Teil zu wenig bearbeitet.

Rückkommensanträge wurden keine gestellt.

Nach intensiver Diskussion entschied das Preisgericht in der zweiten Runde einstimmig, den ersten Rang an das Projekt Anlanden zu vergeben und empfahl das Projekt zur Weiterbearbeitung. Die Jury würdigte die intensive Auseinandersetzung mit der Hydrologie, dem Hochwasserschutz, den Aspekten der Ökologie und mit dem Flussdelta in Kombination mit den Bedürfnissen des Erholungsraums. Der Standort des Bootshauses ist am richtigen Ort und eine Stärke des Projektes. Zudem hat das Projekt eine hohe Wirtschaftlichkeit.

## 7. Rangierung

Für Entschädigung, Preise und Ankäufe stand gemäss Wettbewerbsprogramm eine Summe von insgesamt 55'000 CHF (exkl. MwSt.) zur Verfügung.

Allen fünf Projekten wird die Entschädigung von Fr. 5'000.- (exkl. MwSt.) ausgerichtet. Das Preisgericht setzt die folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

Rang	Projekte	Entschädigung [CHF]	Preissumme [CHF]	Total [CHF]
1.	Anlanden	5'000	16'000	21'000
2.	Laquatica	5'000	8'000	13'000
3.	Mehr	5'000	6'000	11'000
	Spina	5'000		5'000
	Ponte Solaris	5'000		5'000

## 8. Zusammenfassung

Die Wettbewerbsaufgabe für die Tössegg stellte eine Herausforderung aufgrund des Aufeinandertreffens von unterschiedlichen Ansprüchen auf engstem Raum dar. Die räumliche Neugliederung der Schiffsanlagestellen, der Ein- / Auswasserungsstelle für Kleinboote, sowie des Bootshauses, die Neukonzeption der Velofähre und die unterschiedlichen Ansprüche der Aufwertung von Ökologie und Erholungsraum stellt eine komplexe Aufgabe dar. Dabei sollte die Lösung höchstens funktionalen, ökologischen und sensitiv gestalterischen Ansprüchen genügen.

Mit unterschiedlicher Gewichtung dieser Aspekte wurden von den fünf teilnehmenden Teams entsprechend vielfältige Lösungsvorschläge eingereicht. Durch eine zentrale oder dezentrale Setzung des Bootshauses wurden jeweils unterschiedliche Haltungen eingenommen. Die zentrale Setzung trennt den Erholungsraum von den Landungsanlagen und unterbricht die Rheinlinie. Durch die dezentrale Setzung nimmt sich das Bootshaus zurück, lässt die Uferlinie durchgängig und führt zu schlüssigen Konstruktionsvorschlägen für die Landungsanlage.

Im Beurteilungsprozess der Jury wurde der sorgfältigen Bearbeitung der wasserbautechnischen, ökologischen Aspekte und der Anforderungen des Erholungsraumes im Gegensatz zu fokussierten architektonischen Vorschläge ein höheres Gewicht zugewiesen. Aus diesem Grund war die Vereinbarkeit von Ökologie und Erholung das wichtigste Entscheidungskriterium.

Es zeigte sich, dass es schwierig war, eine landungsanlagentechnisch, landschaftsarchitektonisch, ökologisch wie architektonisch überzeugende Lösungen zu finden.

Im Verfahren konnte aber die Vereinbarkeit von Ökologie und Erholung an der Tössegg aufgezeigt werden. Dies wird vom Siegerprojekt des Teams Flussbau AG, Arbeitsgemeinschaft Rotzler Land, Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH und Büro HQ GmbH unter Berücksichtigung wasserbaulicher Aspekte überzeugend dargestellt. Die derart neugestaltete Tössegg wird eine starke Ausstrahlungskraft besitzen und dem Ort eine klare Identität verleihen.



## 9. Empfehlung

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin, das Verfassersteam des Projektes „Anlanden“ im Sinne der Absichtserklärung des Wettbewerbsprogramms Kapitel 3.12 mit der Weiterbearbeitung des Projektes zu beauftragen.

Im Hinblick auf die Weiterbearbeitung des Wettbewerbsbeitrags empfiehlt das Preisgericht,

- eine nachhaltige und beständige Lösung für den Holzbelag der Stege zu erarbeiten.
- die Sockelmauer zu überarbeiten, damit eine regelmässigen Durchlässigkeit für Kleintiere gewährleistet wird.
- die Zugänglichkeit zur Velofähre zu überarbeiten.



## 10. Genehmigung

Jürg Speerli



Marie-Nöelle Adolph



Meinrad Morger



Gerhard Stutz



Werner Toggenburger



Ersatz Sachjury

Hein van der Plas



Ersatz Fachjury

Hartwig Stempfle



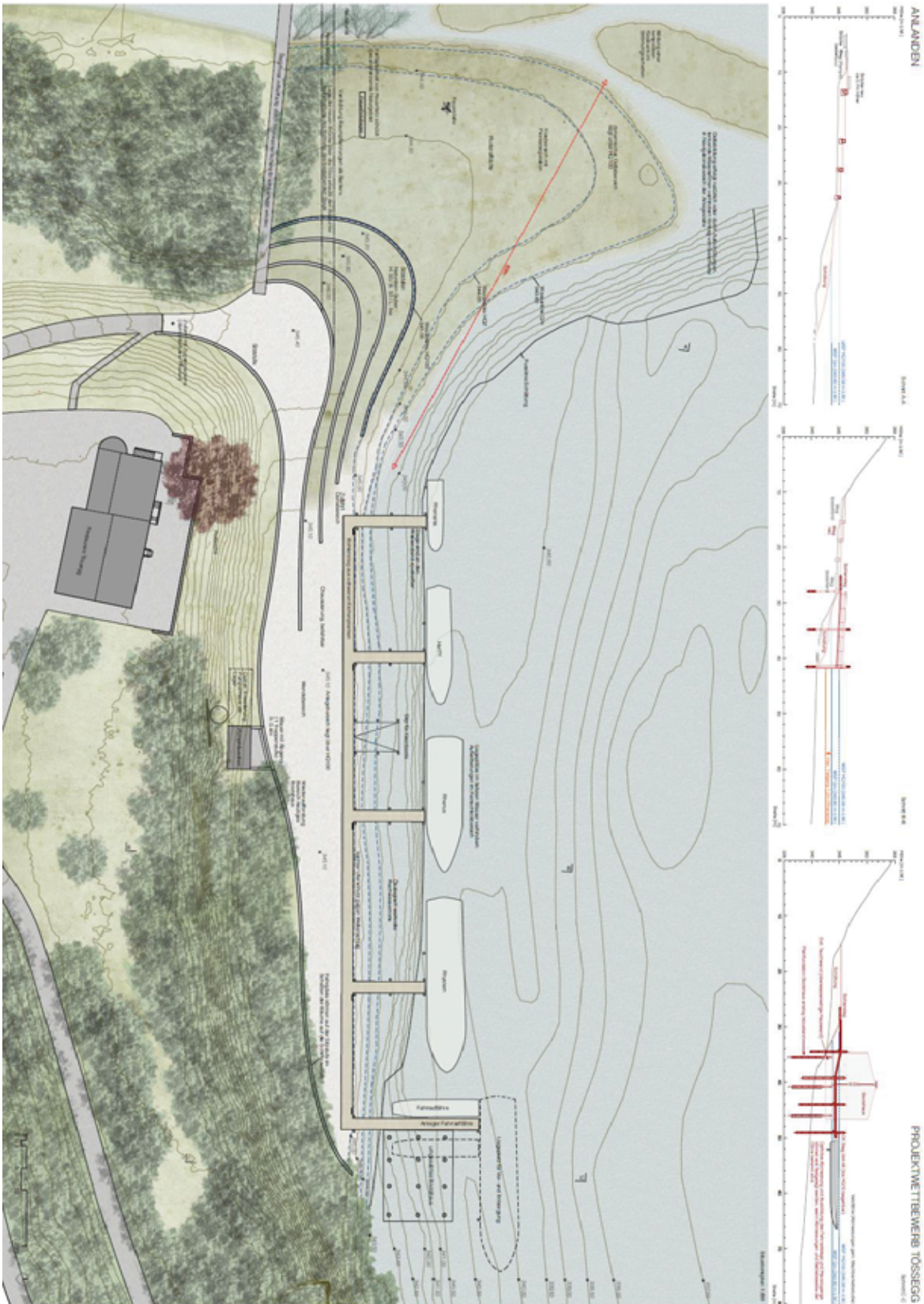


## 11. Projekte und Projektverfassende

### Projekt Anlanden

<p>Bauingenieur: Flussbau AG</p> <p>Verantwortlich: Johannes Abegg</p> <p>Landschaftsarchitektur: Arbeitsgemeinschaft Rotzler Land</p> <p>Verantwortlich: Stefan Rotzler</p> <p>Architektur: Christian Salewski &amp; Simon Kretz Architek- ten GmbH</p> <p>Verantwortlich: Christian Salewski</p> <p>Bautechnik: Büro HQ GmbH</p> <p>Verantwortlich: Ralph Hächler</p>	<p>Die Projektverfasser legen den Fokus auf Erholung, Schifffahrt, die wunderbare Flusslandschaft und den Naturschutz. Die Hochbauarchitektur spielt im Projektvorschlag eine untergeordnete Rolle. Aus dieser Priorisierung wird das bestehende Bootshaus mit derselben Stahlkonstruktion und neuer Bretterverschalung rheinaufwärts verschoben. Die Anlagestelle ist schlicht und funktional als einfache Stahlkonstruktion mit rutschsicheren Holzplanken gestaltet. Eine Aufschüttung von ca. 0.5 m im Bereich des heutigen Schiffstegs soll die Anlegestelle bis zu einem HQ<sub>100</sub> vor Überschwemmungen schützen. Die Schiffstege werden genügend weit in den Rhein hinaus gezogen, damit die Schiffe keine Aufwirbelungen mehr im Bereich der neuen Flachufer generieren.</p> <p>Als wesentliche Neugestaltung wird eine Kanzel vorgeschlagen, welche eine spektakuläre Sicht auf die wunderbare Flusslandschaft ermöglicht. Mehrere Sitzstufenreihen führen von der Kanzel auf die neu geschaffenen Ruderalflächen auf dem Delta. Dadurch wird ein allmählicher Übergang von den stärker frequentierten Zonen zum naturnahen Delta realisiert. Das Naturschutzgebiet südlich der Brücke über die Töss wird geschickt durch Hecken, ein Holzlager sowie Raubäume entlang des rechtsseitigen Tössufers geschützt. Es entstehen somit neue Lebensräume für zahlreiche Tiere am und im Wasser. Die ingenieurtechnischen Abklärungen sind detailliert, umfassend und sorgfältig durchgeführt worden. Die konstruktive Ausbildung der Bauwerke ist bewusst einfach und solide gewählt worden, was sich in geringeren Ausführungskosten niederschlägt und als eine dauerhafte und unterhaltsfreundliche Lösung erweisen wird.</p> <p>Die Jury beurteilt die Lage des Slips für die Kleinboote als kritisch, da dieser blockiert ist, wenn Schiffe an der 2. und 3. Anlegestelle liegen. Die Anlegestelle der Fahrradfähre wird aufgrund ihrer Entfernung als ungünstig taxiert.</p> <p>Das Projekt kennzeichnet sich durch eine vertiefte Analyse der zahlreichen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen aus. Die Verfasser haben bewusst schlichte Konstruktionen gewählt, um die einmalige Flusslandschaft in den Vordergrund zu stellen. Der Dynamik der Töss und des Rheins wird Rechnung getragen und der Deltabereich gestaltet sich immer wieder neu. Das Projekt ist umsichtig geplant und weist nur wenige kritische Punkte auf.</p>
---	--

Projekt Anlanden:



Projekt Anlanden:



**Bezug:**  
Der Ort zeichnet sich durch den Zusammenfluss von zwei völlig unterschiedlichen Flussgewässern: die untere Talaue mit ihrem weichen Ufer, der absteigenden Fluss mit dem geraden Ufer. Die Talaue ist ein gut schiffbares Gewässer, das sich bis zum Seeufer erstreckt. Die Talaue ist ein gut schiffbares Gewässer, das sich bis zum Seeufer erstreckt.

**Kontext:**  
Wir schlagen eine Erweiterung der Zugangsstruktur und die Errichtung einer Kasse vor, die die beiden Teile des Wasserstraßens aneinandert. Mit langen, geschwungenen Strukturen wird die Topographie des Hangabwärts geteilt und wird die Flussverläufe zum Wasser abwärts und abwärts wieder geteilt. Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Ordnung:**  
Das Gelände wird mit Wegen, Treppen, Eisen, etc. gefüllt und ist eine natürliche, funktionale Zugangsstruktur, die heute im Gelände existiert. Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Bereich Schifffahrt:**  
Der ganze Bereich wird ca. 50 cm aufwärtiger und es Hochwassermarken geteilt (DHD 100). Wie ein langer Fluss liegt die Brücke aus einem Eisenkonstrukt auf dem Gelände. Es existiert eine schnelle Strömung, sondern die Schifffahrt, schnell und schnell für die Schiffe. Die Schifffahrt regelt es, wie in der Natur, dass es bei den Hochwassermarken von Schiffen angeordnet werden können, ohne dass eine Aufhebung und Wasserhebung erfolgt. Auf Ausbaggerungen kann verändert werden.

**Architektur:**  
Die Hauptarchitektur wird für „Anlanden“ eine untergeordnete Rolle. Das gesamte Funktionsgebäude mit Balken, Holz und Legierung wird wieder in der Natur wieder verwendet. Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

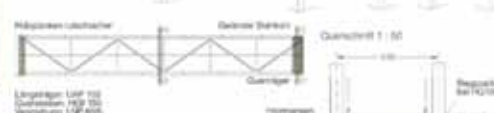
**Geschichtliches Umfeld:**  
Der Bereich besteht aus einer historischen, archaischen Struktur, die aus Holz, Stein und Eisen besteht. Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Referenzbilder:**  
Ein Ding aus Holz und Eisen, das auf dem Gelände liegt und die Strukturen bilden. Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Verfahren (siehe unten):**  
Die Struktur wird durch die Strukturen bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Architektonische Schifffahrt:**  
Die Schifffahrt wird durch die Strukturen bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.

**Langschnitt, Ansicht, Grundriss 1 : 100:**  
Die Strukturen sind so angeordnet, dass sie die Zugangsstruktur bilden und die Strukturen für den vertikalen Brückenbau (die Fußgängerbrücke) mit der gleichen Höhenlage lassen. Diese die Hochwassermarken bilden, die die Strukturen bilden.



Projekt Anlanden:

### Morphologie

Stapel durch Fall-Röhre, Querschnitt laut 1985  
Erosionsfreie Talschulter, 4m bis 10m steil  
Nicht mit Felsunterbau aus  
Felsmassen (Stand 20, 30, 35)

**Legende:**  
 - Gelb: Erosionsfreie Talschulter  
 - Rot: Fällige Abtragung (Ober- / Untere Schichtung)  
 - Grün: Schotter / Kies / Gerölle (Schotterzone)  
 - Blau: Sand / Schluff / Ton (Schluff / Tonzone)  
 - Rosa: Felsunterbau aus Felsmassen (Felsunterbau)

**Merkmale:**  
 - Der Hauptbestandteil des Talbodens ist der Schotter (Schotterzone / Schotterzone).  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

**Folgerungen:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Sedimentumlagerungen

**Grundlage**  
 Querschnitt und geotechnische Berechnungen 1. und 2. Ordnung

**Zonierung**  
 Zonierung (Schotterzone / Schotterzone) Ab- / Umlagerung / Schotterzone

**Merkmale:**  
 - Wegen dem Einbau der Fall-Röhre ist die Schotterzone in der Phase der Bauarbeiten  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Eindeckung

Eindeckung (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

**Folgerungen:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Hochwasser

Flutungsflächen (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

**Folgerungen:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Schüttungen

Schüttung 1971 und 1975 (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

**Folgerungen:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Stabilität

Schüttung 1971 und 1975 (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

**Folgerungen:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Ökologie

Flusszonen Rhein, Unterstrukturen

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Naturschutzgebiet (NSG) Nr. 35

Schutzmaßnahmen (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

### Fotografien

Besicht einer fast abtrocknen  
 Flutungsfläche mit vergrößerter  
 Flutungsfläche (Schotterzone / Schotterzone)

**Merkmale:**  
 - Die Schotterzone ist durch die Sedimentation von Schotter (Schotterzone) entstanden.

## Projekt Laquatica

Bauingenieur: Synaxis AG	Der Projektvorschlag organisiert die verschiedenen Nutzungen durch eine vorgenommene Entflechtung neu. Die gestalterischen Eingriffe sind grundsätzlich behutsam und einfühlsam gewählt. Die Ausarbeitung bleibt jedoch schematisch und noch wenig detailliert.
Verantwortlich: Tom Lüthi	<p>Das neue markante Bootshaus verschiebt sich vom Hangwald zur Uferzone und definiert den Übergang von der Erschliessungs- zur Erholungszone. Obwohl dieser konzeptionelle Vorschlag aus funktionaler Sicht nachvollziehbar ist, erscheint er bei vertiefter Betrachtung fragwürdig. Das Gebäude trennt den Ort visuell in zwei Teile und versperrt für die ankommenden Besucher den offenen zusammenhängenden Ausblick in den einzigartigen Fluss- und Landschaftsraum. Der architektonische Ausdruck verkörpert ein schlichtes zweigeschossiges Bootshaus, das dementsprechend einfach und fachgerecht konstruiert ist und sich gut in den sensiblen Kontext einfügt. Seine Rückseite ist zum ankommenden Besucher hin gerichtet, was durch die prominente Gebäudelage nicht nachvollziehbar ist.</p>
Landschaftsarchitektur: ASP Landschaftsarchitekten AG	Bootshaus und Anlegestelle verbinden sich zu einer Anlage. Die Anlegestelle ist in ihrer feinen Geometrisierung schön geformt und möglichst naturnah gestaltet. Für die geringe Wassertiefe in der Uferzone (Flachufer) sind die Stege zu wenig lang ausgebildet worden.
Verantwortlich: Kaspar Hartmann	Die Erholungszone schafft durch die gestalterischen Massnahmen einen überzeugenden Übergang zum natürlichen Gewässerraum wie auch zum geschützten Auenwald. Mit wenigen Eingriffen (u.a. gruppenartige Baumergänzungen, Trockenmauern, Bühnen, Ausstattungselemente, Zaun aus Weidengeflecht) erhält der Ort trotz räumlicher Fassungen eine offene und vielfältig verwendbare Aufenthaltsqualität.
Architektur: Corina Haertsch und Pascal Hofmann Architekten GmbH	Der Entwurf stellt durch die zurückhaltende Konzeption einen wertvollen Beitrag zur Lösungsfindung im sensiblen Landschaftsraum dar. Leider kann die Lage des Bootshauses nicht überzeugen. Im Weiteren wird eine landschaftsplanerische Vertiefung im Flussuferbereich vermisst.
Verantwortlich: Pascal Hofmann	

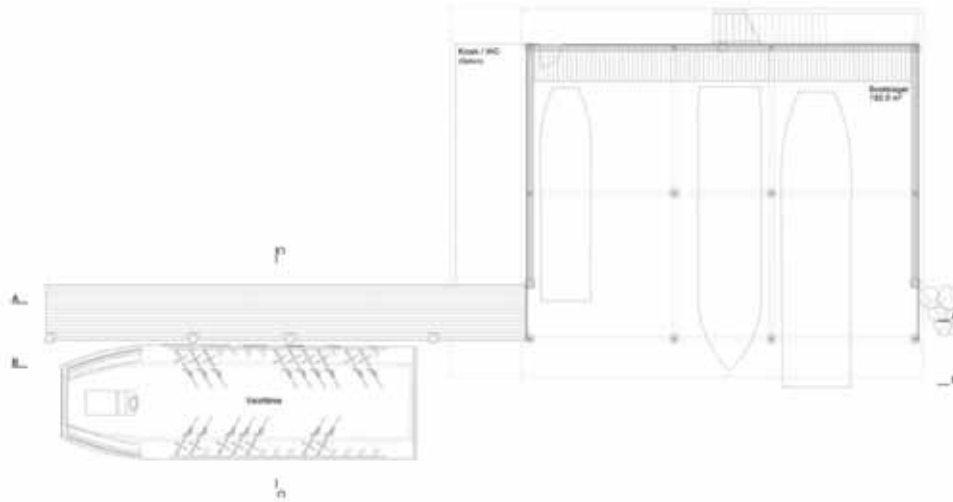
Projekt Laquatica:



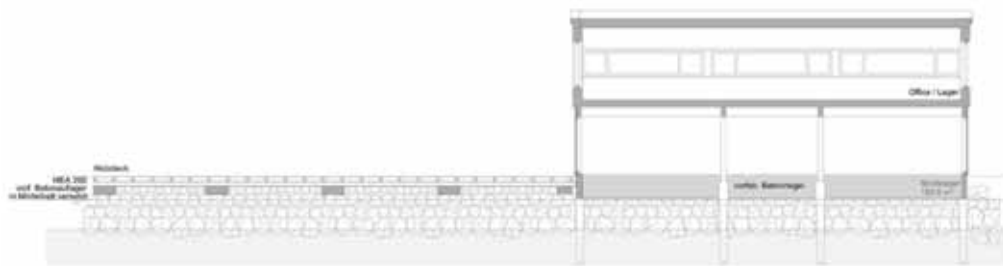
Projekt Laquatica:



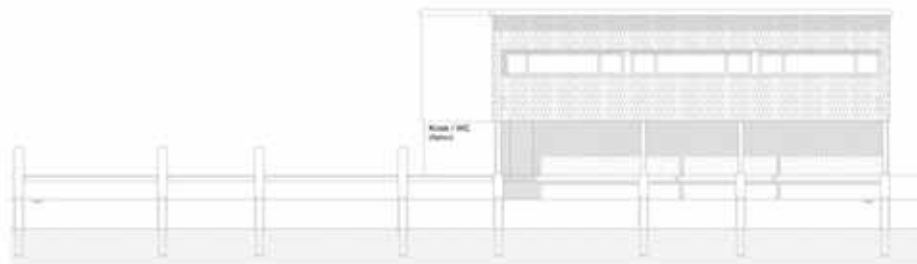
Projekt Laquatica



Grundriss Anlagestelle 1:100



Längsschnitt A-A Anlagestelle 1:100



Ansicht B-B Anlagestelle 1:100





## Projekt Mehr

Bauingenieur: Conzett, Bronzini, Gartmann AG	Als prägendes Element sieht das Projekt eine Stein-Insel im Deltabereich vor, auf der grosse Natursteinblöcke verlegt sind. Die Insel ist als dynamischer Ort gedacht, dessen Aussehen und Struktur sich durch die Wasserkraft immer wieder verändert. Gleichzeitig bietet der Bereich eine extensiv gestaltete Aufenthaltsfläche für Erholungssuchende.
Verantwortlich: Gianfranco Bronzini	
Landschaftsarchitektur: antón & ghiggi land- schaft architektur GmbH	Flussaufwärts wird das Ufer mit einem durchgehenden Holzsteg bzw. einer Holzpromenade gestaltet. Er ermöglicht die Zugänglichkeit zu den vier Bootsanlegestellen und bietet gleichzeitig Aufenthaltsraum. Die vorgesehene Velofähre soll die Anlegestellen gemeinsam mit dem weiteren Schiffsbetrieb nutzen.
Verantwortlich: Dominique Ghiggi	Das bestehende Bootshaus wird durch eine gedeckte, im Wasser stehende Anlage ersetzt. Zusätzlich zum Bootshaus wird ein Gebäude vorgeschlagen, das als Büro oder Lager dient und auf dem Festland platziert werden soll.
Wasserbau: Hunziker Betatech AG	Das Projekt sieht vergleichsweise geringe Interventionen in die bestehende Situation vor. Es berücksichtigt somit die besonderen landschaftlichen Qualitäten an der Tössegg und trägt diesem sensiblen Ort Rechnung.
Verantwortlich: Insa Will	
Architektur: Cangemi Architekten, Chur	Der Entwurf lässt allerdings eine tragende gestalterische Leitidee vermissen. Es fehlt der rote Faden, der sich durch alle Bereiche hindurchzieht. Einzelne Ideen wirken zufällig und zu wenig durchdacht. Dies betrifft z.B. die Schüttungen mit grossen Kalksteinblöcken im Deltabereich, die an dieser Stelle eher gebietsfremd wirken. Offen bleibt auch, wie sich die Steinschüttungen unter dem Einfluss der Wassererosion künftig entwickeln sollen.
Verantwortlich: Vincenzo Cangemi	Obwohl im Wettbewerbsprogramm verlangt, macht das Projekt keine Aussage zu den Anlegestellen für die Velofähre. Es fehlen Angaben zur technischen und gestalterischen Beschaffenheit der Anlegestellen sowie zum künftigen Betrieb der Velofähre.
	Die vorgeschlagenen Stegkonstruktionen sind aus Sicht des Schiffsbetriebs ungenügend. Dies liegt hauptsächlich an den zu kurzen Stegen, die kein reibungsloses Manövrieren der Schiffe erlauben.

Projekt Mehr





Projekt Mehr



Blickort 1:1000

SW

Die Planung liegt im Bereich des Gewässerbettes des Tils mit dem Meer. Die Natur Planung umfasst vom Naturschutz und dem angrenzenden für die für die... (text continues)

Landschaft

Die Landschaft aller Aktivitäten verbindet sich in einer allgemein integrierten und... (text continues)

Die Landschaft aller Aktivitäten verbindet sich in einer allgemein integrierten und... (text continues)

Wasserbau

Die Wasserbau-Planung ist die Wasserbau-Planung... (text continues)



Kreuzquerschnitt



Schnitt Durchlauf 3-B 1:200



Schnitt Markt Lager 2-C 1:200



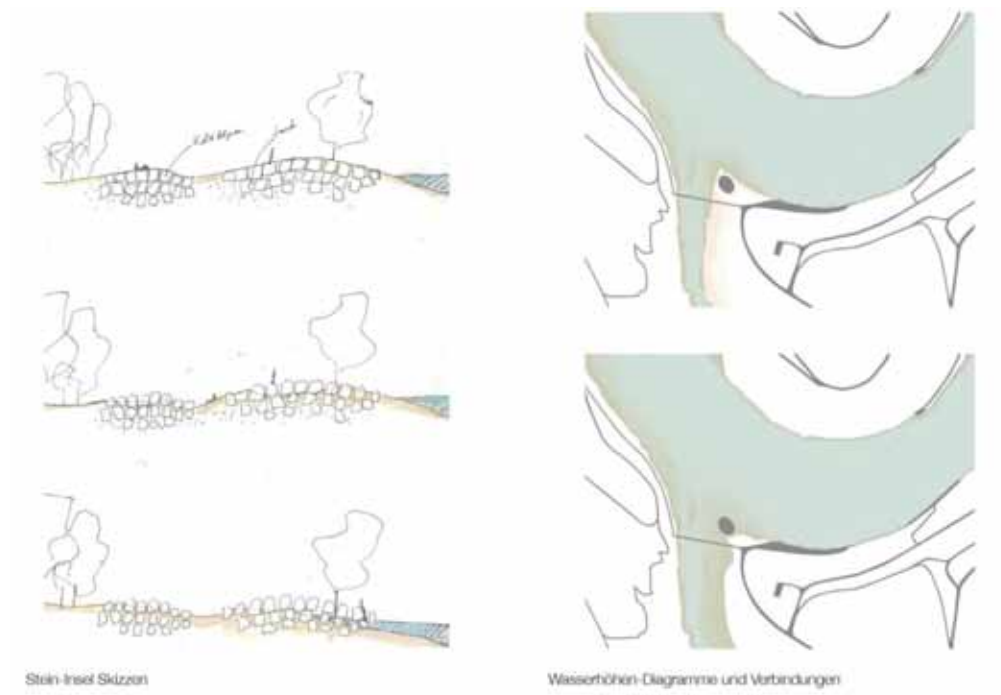
Schnitt Markt Lager 1:200



Schnitt Markt Lager 1:200

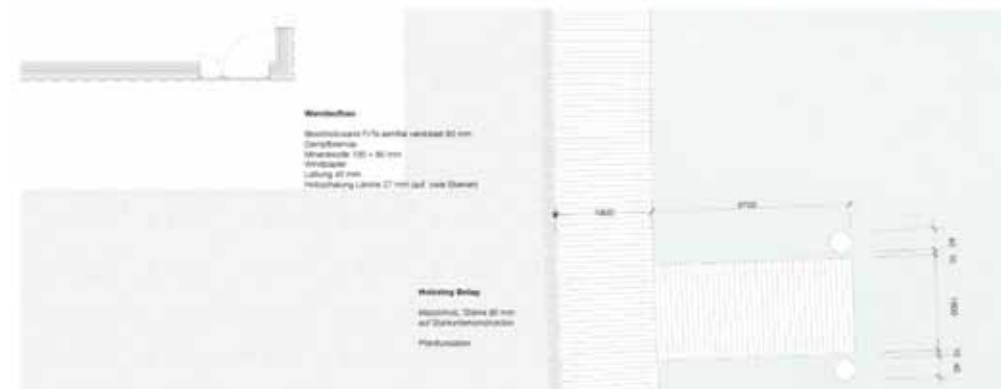


Projekt Mehr



Stein-Insel Skizzen

Wasserhöhen-Diagramme und Verbindungen



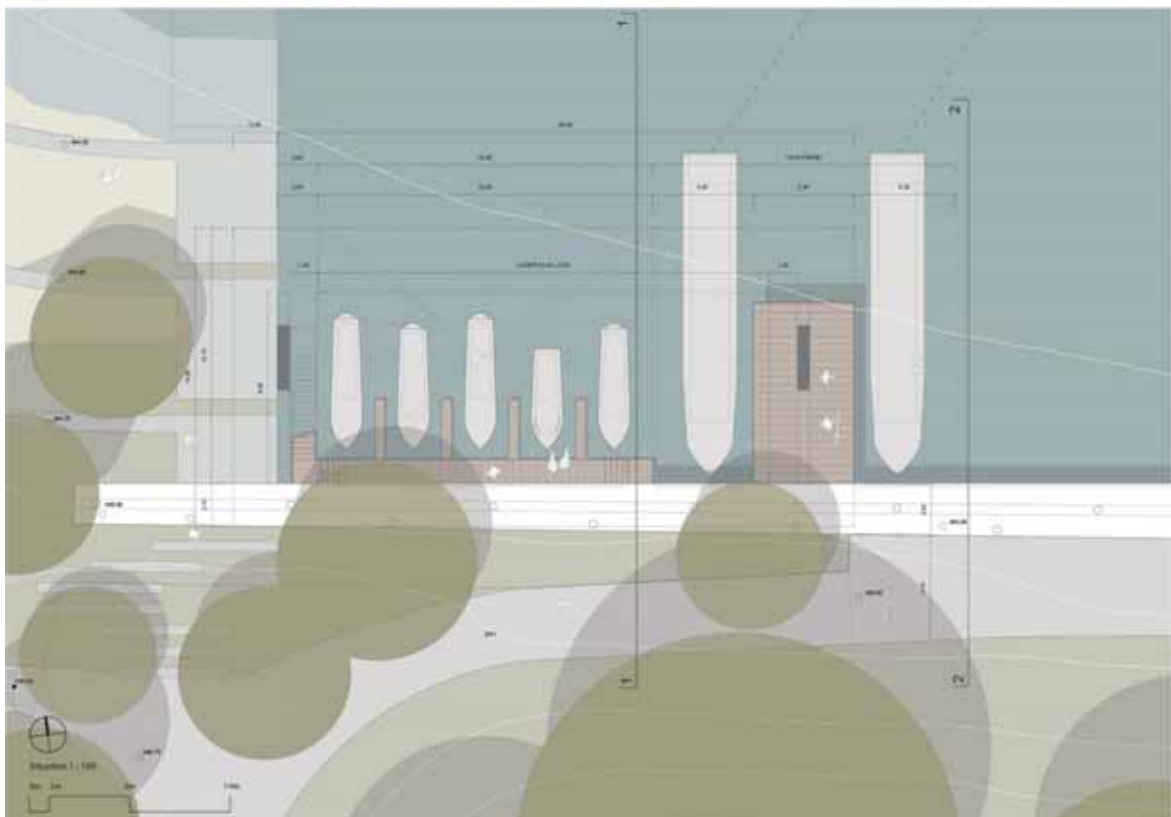
## Projekt Spina

Bauingenieur: Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH	Das Konzept schlägt im Mündungsbereich Tössegg eine Überlagerung von Naturraum und formaler Gestalt vor. Das Bootshaus an zentraler Lage bildet den Auftakt der Anlagestellen, die entlang eines massiven Betonstegs flussaufwärts organisiert sind.
Verantwortlich: Armand Fürst	Das Bootshaus wird als grosses, auf zwei massiven Stützen aufgelagertes Dach mit aufgehängtem Lagerraum vorgeschlagen. Dadurch entsteht eine offene und durchlässige Konstruktion, deren architektonischer Ausdruck von der ingenieurtechnischen Gestaltung geprägt ist, die entgegen der Ambition der Verfasser fremd wirkt. Trotz der Durchlässigkeit verstellt sie den Blick auf den Flussraum, trennt das Rheinufer räumlich in zwei Teile und schmälert die Aussicht von der Restaurantterrasse auf den Rhein, was in seiner Gesamtheit als ungünstig bewertet wird. Nicht angemessen ist auch die private Nutzung des Bootshauses an einer Stelle von grossem öffentlichem Interesse.
Mitarbeit: Elio Raveglia Massimo Laffranchi	Im Mündungsbereich werden die Auflockerung der Uferlinie, das Zulassen von Dynamik und der naturnahe Erholungsnutzen begrüsst. Die Umsetzung mittels geschwungener Sickerbetonbänder überzeugt weniger. Die Materialisierung ist zu unbeständig, der Flusssdynamik nicht gewachsen und für die Gewässerökologie problematisch. Das Erschliessen des inventarisierten Naturraums mit einem Steg ist unmöglich, da somit der Schutz nicht mehr gewährleistet werden könnte. Dem Aufenthalt in der Tössegg wird atmosphärisch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Es fehlen bequeme Sitzmöglichkeiten, die das Verweilen am Ufer für alle Altersgruppen ermöglichen.
Landschaftsarchitektur: exträ, Landschaftsarchitekten AG	Der Betonsteg wird allen Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht, unterbindet aber gleichzeitig die ökologische Vernetzung zwischen Land und Wasser. Zwischen dem Betonsteg und der Uferlinie liegt der Slip als Kanal. Dieser gestalterisch reizvolle Ansatz führt zu Verhandlungen und unterhaltsintensiven Ausbaggerungen.
Verantwortlich: Simon Schön	Der Entwurf ist geprägt von einem starken Gestaltungswillen. Der konsequente Ansatz ist ein wertvoller Beitrag, der die Lösungsfindung klar unterstützt hat. Leider gelingt dem sorgfältig erarbeiteten und attraktiv dargestellten Projekt die landschaftsarchitektonische Integration der Bauaufgabe in den Flussraum nicht. Im Vergleich vermag der Vorschlag nicht zu überzeugen, da er dem Ort und seiner Sensibilität als nicht angemessen erscheint.
Mitarbeit: Magdalena Pauluch	
Architektur: Jachen Könz, Architetto dipl. ETH SIA FAS	
Verantwortlich: Jachen Könz	

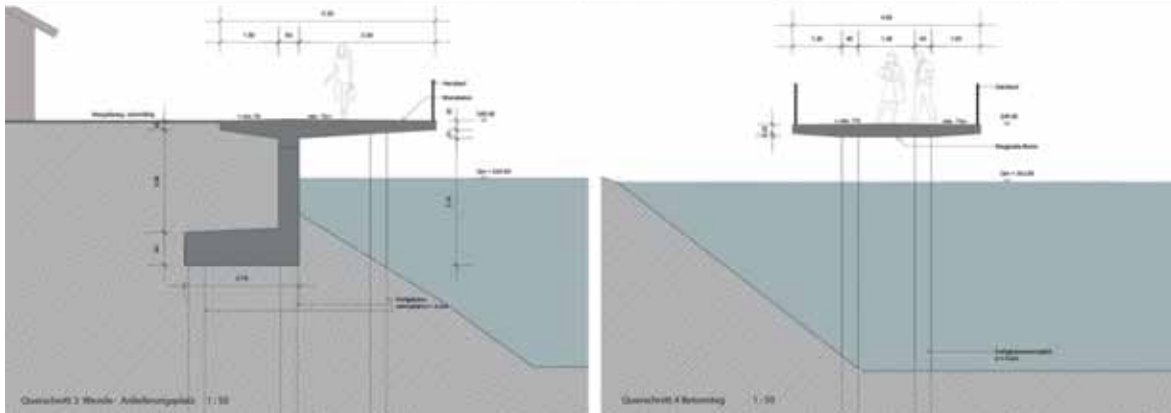
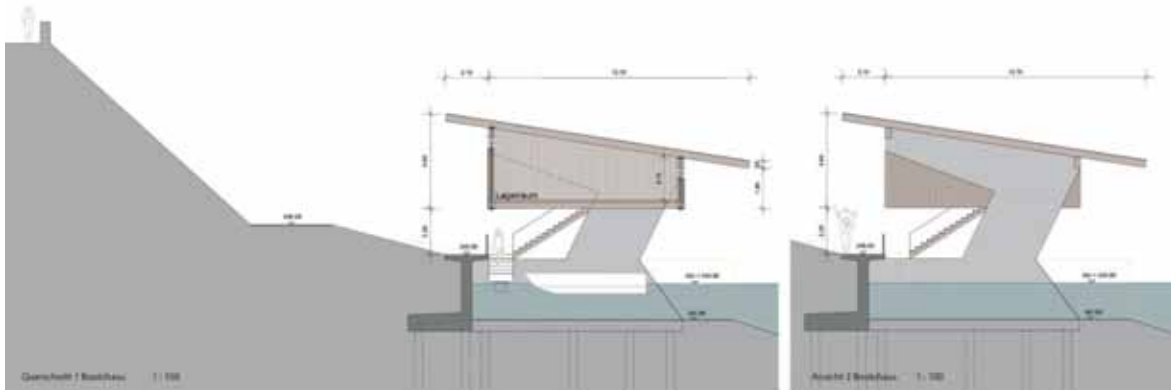
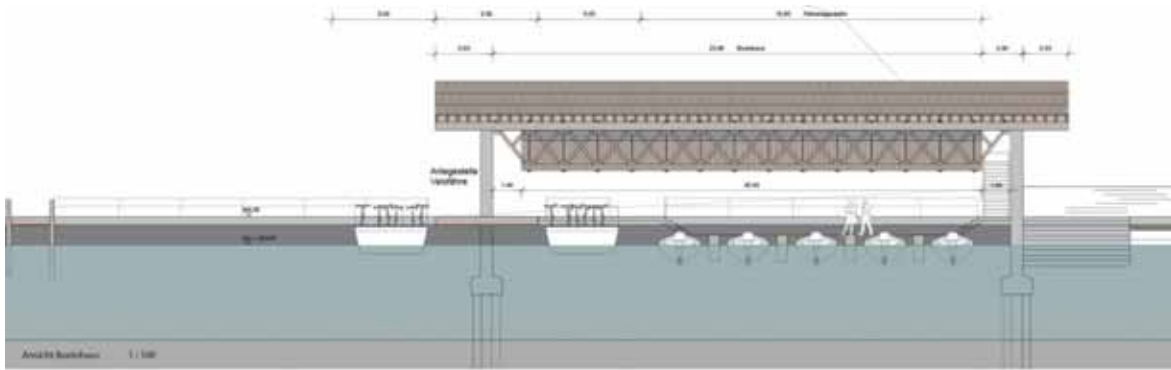
Projekt Spina



Projekt Spina



Projekt Spina





## Projekt Ponte Solaris

Bauingenieur: Holinger AG	Das Projekt wählt den Ansatz der zentralen Setzung des Bootshauses. Die unterschiedlichen Nutzungen werden dadurch entflochten und zum Teil räumlich getrennt.
Verantwortlich: Roland Hollenstein	Der Erholungsraum soll durch den Rückbau des Hartverbaus am Rheinufer, der Schaffung eines naturnahen Flachufers und eines Nebenarms der Töss aufgewertet werden. Die Jury schätzt die Wahrscheinlichkeit der Verladung des Nebenarms als hoch ein, so dass leider die ökologische Aufwertung nicht die gewünschte Wirkung haben wird.
Mitarbeit: Daniela Nussle	
Landschaftsarchitektur: Landschaftsplaner Planmar	Das neue markante Bootshaus ist bis auf den Mindestabstand zum Flussdelta hin verschoben. Es wird dadurch eine visuelle Trennung des Ortes und die Setzung eines Übergangs von der Erschliessungs- zur Erholungszone erreicht. Gleichzeitig wird aber für den ankommenden Besucher den Blick auf das gesamte Landschaftsbild genommen.
Verantwortlich: Fritz Roth	
Ökologie: Aqua Terra AG	Die Landungsanlagen entwickeln sich mit dem Erlebnissteg und der anschliessenden Sichtplattform flussaufwärts. Die Landungsstege sind im vorliegenden Flachuferbereich für den Schiffsbetrieb zu kurz konzipiert.
Verantwortlich: Claude Meier	<p>Eine weitere Aussichtsplattform gestaltet sich in Form eines stählernen Römerwachturms, welcher eine Anlehnung an die nahegelegene Ruine sein soll. Der Turm wird durch einen Steg erschlossen. Es wird eine Vielzahl von Aussichtsplattformen erschaffen obwohl die natürliche Topographie dafür genügend Möglichkeiten bieten würde. Der stählerne Turm und Steg ist für den vorliegenden Landschafts- und Flussraum ein sehr technischer Ansatz und wirkt durch seine Konstruktion und Setzung an diesem Ort befremdlich.</p> <p>Der Beitrag zeichnet sich durch eine Vielzahl von Massnahmen aus, welche additiv zusammengestellt wurden. Es wird eine gestalterische gesamthafte Idee vermisst, welche die Einzelmassnahmen als Ganzes erscheinen lässt und zurückhaltend auf den sensiblen Landschaftsraum eingeht.</p>

Projekt Ponte Solaris



Projekt Ponte Solaris

