



1.1 MINIMALISMUS: DEN NATURRAUM RHEINTAL ERHALTEN

Fine neue Rheinüberquerung im Bereich St. Goar zu

Eine neue Rheinüberquerung im Bereich St. Goar zu entwerfen stellt Architektur und Städtebau vor besondere Herausforderungen:

Erstens stellt sich die Frage, wie eine Querung entworfen werden kann, die sichtbar und unsichtbar zugleich ist um nicht mit dem optischen Erlebnis Rheintal in Konflikt zu stehen? Zweitens wurde untersucht, ob sich eine Querung formal als auch bautechnisch vom Landschaftsbild und den darin ständig wechselnden Bewegungen welche das mittlere Rheintal charakterisieren ableiten kann. Und schliesslich muss sich der Entwurf damit Ausseinandersetzen, wie die Querung ausssehen kann, um nicht als eigenständige Skulptur sondern in Symbiose mit dem gesamten Tal als Attraktion wahrgenommen zu werden?

1.2 HORIZONTALITÄT: MINIMALE VISUELLE BEEINFLUSSUNG DER LANDSCHAFT
Der Fokus der sozialen Phänomene liegt weiterhin auf dem einfachen Aussehen des

Der Entwurf der neuen Rheinquerung resultiert aus dem einfachen Ansatz, die visuelle Beeinflussung des Landschaftsraumes des Flusses auf ein absolutes Minimum zu reduzieren; ein Bauwerk welches so niedrig, so horizontal und so dünn wie möglich bleibt und gleichzeitig einen starken eigenständigen Charakter besitzt.

1.3 TRAGWERK: OBERHALB - UNTERHALB - DAZWISCHEN

1.3 TRAGWERK: OBERHALB - UNTERHALB - DAZWISCHEN
Obwohl auf den ersten Blick der mittlere Teil der Brücke, welcher über den Fluss spannt, als massgebendes Bauteil im Zusammenhang mit den Kriterien des UNESCO Weltkulturerbes erscheint, haben die beidseitigen Rampen welche Höhenunterschied zwischen dem erforderlichen Lichtraumprofil des schiffbaren Bereiches und den beiden Bundesstraßen überwinden, potenziell gleichen, wenn nicht grösseren Einfluss auf den Naturraum des Rheintales.
Der vorgestellte Entwurf bringt die Optionen das Tragwerk oberhalb oder unterhalb des Deckes anzurichten in eine Balance.

und positioniert die Statik zwischen den Extremen. Diese Balance verkürzt die benötigte Länge der Rampen und erreicht gleichzeitig eine minimale Beeinflussung der Sichtachsen im Tal durch das neue Brückenbauwerk.

Um sich nahtlos in die beiden Gefüge der Vegetation und des Wassers in der direkten Umgebung einzubinden, wird die neue Brücke in einem neutralen hellen Grau gestrichen. Die Stützen sind an beiden Enden abgeschrägt und in ihrer Breite minimiert um das Profil strömungstechnisch günstig zu gestalten.

1.4 STANDORT: AUSSERHALB DER SICHTACHSEN
Die neue Rheinquerung sollte ausserhalb von drei Hauptsichtachsen positioniert werden; Dem Blick von Westen auf die Burg Maus und Wellmich, dem ungestörten Blick von beiden Orten über den Fluss, und vom Ortskern St. Goar flussabwärts in Richtung der Brücke.
Die Grünfläche zwischen der Strasse und dem Fluss am Nordufer kann durch die Verlagerung des Bauwerks nach Westen als Park erhalten werden, da die Rampe diese Fläche dann nicht zentral schneidet sondern an der Verschneidung mit der Strasse einen klar definierten Endpunkt setzt.

1.6 BALANCE: SICHT ZU BEIDEN SEITEN
Die neue Brücke respektiert die Windungen des Tales und die einzigartigen fortwährend wechselnden Ausblicke, welche sich flussaufwärts und flussabwärts bieten. Die beiden aufgekanteten 'Flügel' reflektieren diesen Umstand und wechseln von einer Seite zur Anderen. Die wechselnd orientierten Aussparungen, die in die 'Flügel' geschnitten sind leiten den Blick während einer Überquerung vom Wasser zu den Talhängen und wieder zurück. Der Fuss- und Radweg befindet sich auf der Ostseite der Brücke; der Seite, die den beiden Orten zugewandt ist.

1.5 FORM: EINBINDUNG IN DIE UMGEBUNG

Zwei räumliche Aspekte des Rheintales bilden die Grundlage für die formale Gestaltung unseres Brückenentwurfs; die räumliche 'Strömung' der Ufer und Hänge des Tales und die Horizontalität der Flussoberfläche.

Das Tal ist ein einzigartiger beständig geschmeidiger Zwischenraum der sich den Fluss hinunter von Süden nach Norden windet. Um mit dieser Landschaft zu verschmelzen nimmt die Querung die sanften Kurven der Talhänge auf um sie in eine weiche und doch konstruktiv effektive Form zu biegen, die mit dem Tal zusammenfließt. Die Kurven sind so sanft, dass die Länge der Brücke eine vollkommen gerade Lösung lediglich um 5% überschreitet. Die Stützen sind einfach und zurückhaltend ausgebildet, um den horizontalen Fluss der Form nicht zu unterbrechen.

Die konstruktiven 'Flügel' die sich nach oben falten spiegeln die wellenförmigen Weinberge des Mittelrheintales wieder. Diese Aufkantungen haben eine geringe Höhe und öffnen sich, um die optische Beeinflussung gering zu halten und um mit dem niedrigst möglichen Profil mühelos über der Fluss und entlang des Tales zu gleiten.

1.7 SANFTE BERÜHRUNG: INTEGRATION MIT LANDSCHAFT UND MODERNEM LEBEN

Am südlichen Ufer wird der Höhenunterschied zwischen der Bundesstrasse und der Mitte der Brücke effizient von der Entfernung zwischen dem Rand des schiffbaren Bereiches und dem Ufer kompensiert was bauliche Massnahmen gering hält. Am Nordufer verläuft die Rampe wegen der unmittelbaren Nähe zum schiffbaren Bereich parallel zu Strasse und Ufer. Der Raum unter den Rampen, welcher meistens vernachlässigt wird, ist im vorgestellten Entwurf Teil der Brücke. Das Ufer um das Bauwerk wird eingeschnitten, geformt und behutsam bepflanzt, so dass der Fluss in den Raum unter den Rampen eindringen kann und ein neues Microhabitat entsteht. Der bestehende Rad- und Fussweg am südlichen Ufer sowie die Radwege entlang der Strassen bleiben bestehen und verschmelzen am Beginn der Rampen, wo sie mit dem Fussweg der Brücke zusammentreffen. Am nördlichen Ufer bleibt der Radweg an der Strasse bestehen, und ein neuer Rad- und Fussweg verlängert den Weg auf dem Brückenbauwerk über die Grünfläche und dient als Grundlage für deren Umgestaltung und Nutzung als Uferpark der umgebenden Bevölkerung.



SEALISIERUNGSWETTBEWERB

RheinlandPfalz

Landesbetrieb Mobilität

Rheinbrücke im

Oberen Mittelrheintal

