

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Vom Verbinden

Porträt 2020

Wasser &
Verkehr
Umwelt
Vermessung &

Verkehrs- & Mobilitätsplanung
Neue Mobilitätsangebote
Öffentlicher Verkehr
Güterverkehr & Transportmanagement

Integrale Leistungen

Infrastr
Um

Mobilität &
Verkehr

Fokust

Fabrik- & Logistikplanung
Operational Excellence
Betriebs- & Werkstättenplanung
Werksentwicklungsplanung

Betrieb &
Logistik

F

Messen &
Abrechnen

Gebäudet
Ene

Energie- & Wassermesssysteme
Verbrauchsdatenmanagement
Betriebskostenabrechnung

Gebäudetechn
Modellbildung & Sim
Energieb

Abwasser
sanlagen
planung
Geoinformatik

uktur &
welt

hemmen

R

technik &
ergie

nik (HLKKSE)
ulation in Gebäuden
eraturung

Generalplanung
Baumanagement

Generalplanung &
Baumanagement

Architektur &
Städtebau

Architektur
Projektentwicklung
Arealplanung

Tragwerke &
Fachspezialisten

Tragwerksplanung
Sicherheit & Brandschutz
Bauphysik & Akustik
Baulogistik

Rapp entwickelt Zukunft – als begeisternder Treiber und verlässlicher Partner gestalten wir nachhaltige Lebensräume für Morgen.

fortschrittlich & beständig Stetig optimieren wir Bewährtes und halten uns agil für die Zukunft. Wir beschreiten gerne neue Wege.

umsichtig & fokussiert Konsequenz liegt unser Fokus auf dem Ganzen und wir arbeiten sorgsam bis ins Detail. Was wir tun ist durchdacht.

partnerschaftlich & unabhängig Autonom engagieren wir uns für die beste Lösung und tragen im Team zur Wertschöpfung bei. Wir schaffen begeisternd Vertrauen.

eigenständig & vernetzt Nachhaltig setzen wir unser multidisziplinäres Netzwerk ein und übernehmen gerne die Verantwortung. Wir denken über Grenzen hinaus.

Rapp verbindet.

Bei unseren Planungs-, Beratungs- und Servicedienstleistungen verbinden wir vielfältige Aktivitäten mit den Bedürfnissen ganz unterschiedlicher Anspruchsgruppen.

Verbinden ist auf den ersten Blick ein simples Wort, für das es bestimmt einen amerikanischen Begriff gibt, welcher in den Managementetagen als Schlagwort für wichtige Handlungen verwendet wird. Wir bei Rapp verstehen das Verbinden als entscheidende Tätigkeit für den Projekterfolg. Wir fügen die Anforderungen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zusammen, wir verbinden das Können der Projektbeteiligten.

Zählen wir die Menschen, die notwendig sind, um ein durchschnittliches Bauvorhaben oder eine komplexe Dienstleistung zum Erfolg zu führen, so ist das Resultat wahrscheinlich eine stattliche Anzahl. Genügt es dabei nicht, die Personen effizient zu koordinieren, um erfolgreich zu sein? Gewiss ist das Koordinieren, zusammen mit profundem Fachwissen und vorausschauender Planung, eine wichtige Voraussetzung für ein gelungenes Projekt.

Wir dürfen dabei jedoch nicht die einzelnen Menschen mit ihren Eigenschaften vergessen, die alle ihren Beitrag leisten müssen, um ein erfolgreiches Ergebnis zu erzielen. Wenn es uns gelingt, die Beteiligten so miteinander zu verbinden, dass jeder Einzelne respektiert, in seinen Schwächen unterstützt und seinen Stärken gefördert wird, erhalten wir eine Gesamtleistung, welche die Zielerreichung signifikant und positiv beeinflusst.

Richten wir unseren Blick auf die IT-Welt, so erkennen wir sehr eindrücklich, dass das Verbinden von existenzieller Wichtigkeit ist. Im Bereich der IT ist es für uns selbstverständlich, dass Verbindungen zwingend und ohne Einschränkungen funktionieren. Genauso selbstverständlich und zentral ist für uns das Verbinden von Menschen in unserem Tätigkeitsbereich. Dahinter steht unsere tief verwurzelte Wertschätzung gegenüber allen.

Das Verbinden gehört wie das wirtschaftliche und verantwortungsvolle Denken und Handeln zu den Werten der Rapp Gruppe, auf die wir stolz sind.

Der Verwaltungsrat von Rapp und die Gruppenleitung setzen alles daran, diese Werte weiterzuführen. In diesem Sinne freuen wir uns, gemeinsam an der Zukunft zu arbeiten und dafür Verantwortung zu übernehmen.

Daniel Kramer
Präsident des Verwaltungsrates



Markus Widmer
Vorsitzender der Gruppenleitung



Hände reichen,
Gräben überwinden,
Brücken bauen.

Die Faszination unserer Tätigkeit liegt darin, täglich mit neuen Fragestellungen konfrontiert zu werden. Den Aufgaben stets mit Neugierde zu begegnen und eine Verbindung mit unserem Wissen und unserer Erfahrung herzustellen.

Wir ermitteln zusammen mit der Auftraggeberin oder dem Auftraggeber, ob sich die Vorstellungen mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen verbinden lassen. Reicht die Parzellengrösse für das Bauvorhaben, stimmt das Budget mit unserer Kostenschätzung überein, werden die zeitlichen Erfordernisse des Bewilligungsprozesses richtig eingeschätzt?

Verbinden heisst aber auch, die ganze Breite des Wissens innerhalb von Rapp zu nutzen. Scheinbare Gegensatzpaare gewinnbringend zusammenzuführen: Planende & Ausführende, Theoretiker & Praktiker, Architekten & Ingenieure, Lernende & Pensionierte.

Vom Verbinden handelt der nachfolgende Aufsatz von Corinna Virchow und Mario Kaiser.

Vom Wert des



Seit einigen Jahren treten Werte nicht mehr einzeln, sondern als Pärchen auf – meist verbunden durch das &-Zeichen. Dieses vermählt so ungleiche Partnerinnen wie «Tradition & Innovation» oder «Solidarität & Individualität» zu einer Einheit. Was steckt dahinter?

Corinna Virchow und Mario Kaiser

Werte sind paradox. Je mehr es von ihnen gibt, desto mehr beklagen wir ihren Verlust. Tatsächlich begegnen sie uns so zahlreich, dass wir sie kaum mehr bemerken. Darin gleichen sie der Werbung: Je häufiger sie uns anspricht, desto geschickter ignorieren wir sie.

Wie präsent Werte in unserem Alltag sind, lässt sich mithilfe eines linguistischen Tricks feststellen. Greifen Sie zur Zeitung und zählen Sie alle die Nomen, die auf «-heit», «-keit» oder «-tät» enden. Handelt es sich bei ihnen nicht um wissenschaftliches Fachvokabular, stehen die Chancen gut, auf einen Wert gestossen zu sein: Innovativität, Sicherheit, Freiheit, Solidarität, Entfaltungsmöglichkeit, Bürgerlichkeit, Gemütlichkeit, Diversität oder Pluralität.

Warum klagen wir angesichts dieser Omnipräsenz und Pluralität von Werten dann über deren Verlust? Möglicherweise haben wir dieses Jammern auf hohem Reflexionsniveau erlernt und es unbemerkt in unsere Denk- und Fühltraditionen eingebaut.

**«Nichts ist wahr,
alles ist erlaubt.»**

Die Sorge um eine Entwertung aller Werte lässt sich durch das ganze 20. Jahrhundert hindurch verfolgen. Sie taucht vornehmlich bei männlichen Geistesgrößen auf, die dem modernen Leben und dem Wuchern der Werte kritisch, wenn nicht feindselig gegenüberstanden. Am



Ende der pessimistischen Fäden stösst man auf Friedrich Nietzsche, der sprachstark wie niemand zuvor den Wertezerfall betrauert hat.

Für den Niedergang machte der Philosoph ausgerechnet die christliche Religion verantwortlich. Sie habe die aristokratischen Ideale von Gesundheit und Ritterlichkeit geopfert und sie durch eine Sklavenmoral mit Werten wie Nächstenliebe ersetzt. Doch letztlich haben, so Nietzsche, auch die christlichen Tugenden den Tod Gottes nicht überlebt. Übrig geblieben sei ein Nihilismus, in dem zwar alles möglich, aber nichts mehr wertvoll ist. «Nichts ist wahr, alles ist erlaubt».

Was wäre, wenn die wahren Werte nicht in der Vergangenheit, sondern der Zukunft lägen?

Gibt es einen Weg, aus diesem nostalgischen Denken hinauszugelangen, ohne den Wertewandel der letzten hundert Jahre zu leugnen? Wir glauben: ja. Doch dazu haben wir den Blick um 180 Grad zu wenden. Was wäre, wenn die wahren Werte nicht in der Vergangenheit, sondern der Zukunft lägen? Was wäre, wenn uns eine Sehnsucht ständig dazu anhielte, den gegenwärtigen Werten zu misstrauen und auf künftige zu hoffen? Unsere aktuellen Werte wirkten nicht deshalb schal und leer, weil sie längst schon zerfallen und nur noch ihre

Worthülsen übrig sind, sondern weil sie jetzt schon im Schatten künftiger Ideale stehen.

In unserem Sprachgebrauch finden sich Hinweise, die eine solche Hoffnung auf künftige Werte nahelegen. Ein Indiz ist der verstärkte Gebrauch des kaufmännischen Unds in zahlreichen Schriftstücken. Das Et- oder &-Zeichen, im Englischen «ampersand», in der Typografie gelegentlich auch «Bretzel» genannt, verdankt sich einer innigen Buchstabenverschmelzung von «e» und «t», dem lateinischen «et».

Vom 8. bis zum 16. Jahrhundert war das &-Zeichen allgegenwärtig. Mit dem Aufkommen der Frakturschrift ging das Zeichen im deutschsprachigen Raum nahezu verloren, bis im 19. Jahrhundert Firmen das Zeichen erneut aufgriffen, um eine innige Verbindung zweier Namen wie bei Blohm & Voss zu kommunizieren.

Weit häufiger als bei Firmen tritt uns das &-Zeichen bei der Verbindung zweier oft ungleicher Werte entgegen.

In den letzten Jahrzehnten ist der Gebrauch des &-Zeichens sprunghaft angestiegen. Obwohl der Duden empfiehlt, das Zeichen nur bei Firmenbezeichnungen und daran angelehnten Titeln zu verwenden, nutzen es Grafikerinnen und Typografen ausgiebig als bildliches Gestaltungsmittel. Nicht nur Worte vermählt es an-

sehnlich, sondern es vermittelt auch eine Art Idee: die einer Verbindung an sich. Der schiere Wert des kaufmännischen Unds bemisst sich etwa auch an einer Petition auf change.org, die verlangt, das Zeichen als 27. Buchstaben dem Alphabet hinzuzufügen.

Weit häufiger als bei Firmen wie Moët & Chandon tritt uns inzwischen also das &-Zeichen bei der Verbindung zweier oft ungleicher Werte entgegen: «Innovation & Tradition», «Beständigkeit & Fortschritt» oder «Solidarität & Individualität». Allerdings rufen solche Pärchenbildungen nicht selten kritische Gemüter auf den Plan, welche die unentschiedene Wortwahl oder die unentschlossene Absicht monieren.

So berechtigt die Kritik in einzelnen Fällen auch sein mag, so häufig zielt sie am entscheidenden Punkt vorbei – dem Wunsch, durch das &-Zeichen etwas auszudrücken, was es noch nicht gibt: einen Wert, der sich nicht auf die bloße Summe von Innovation und Tradition, Solidarität und Individualität reduzieren lässt, sondern vielmehr über beides hinausweist.

In diesem Sinne funktioniert das «&» gerade nicht wie ein mathematisches «+», das aus zweien Zahlen ein Ergebnis bildet. Vielmehr schafft es aus Teilwerten eine Art Ganzwert, für den es noch keine Worte, lediglich ein schönes Zeichen gibt. Für diese Sehnsucht, für dieses Begehren, einen künftigen, noch ungenannten Wert heute schon anzudeuten, dafür steht das:



Corinna Virchow ist promovierte Germanistin.
Mario Kaiser ist promovierter Philosoph.
Gemeinsam geben sie «Avenue – das Magazin für Wissenskultur» heraus.

489

Mitarbeitende

engagieren sich im Dienste komplexer Kundenvorhaben.

561

Kunden

vertrauten uns ihre Projekte an.

75,1 <sup>Mio.
CHF</sup>

Umsatz

erzielt die Rapp Gruppe.

29

Nationen

arbeiten bei Rapp.

3192

Aufträge

wurden bearbeitet.

57

Partner

und assoziierte Partner sind an den operativen Gesellschaften beteiligt.

240

Mitarbeiteraktionäre

halten 12,5% der Aktien der Holdinggesellschaft.

323

Kursteilnehmer

haben am internen Schulungsprogramm Erfahrungen und Wissen ausgetauscht.

33,7 <sup>Mio.
CHF</sup>

Eigenkapital

sichert unternehmerische Unabhängigkeit.

40%

Geschäftskilometer

wurden mit einem Elektro- oder Hybridauto zurückgelegt.

18

interne Trainings

ermöglichten Lernen von Rapp für Rapp.

21

Lernende und Praktikanten

werden betreut und ausgebildet.

137

Blindbewerbungen

gab es für eine Tätigkeit bei der Rapp Gruppe.

Januar 2019 Wechsel in der Geschäftsleitung Rapp Infra AG

Per 1. Januar 2019 ist Ralph Kutsche Mitglied der Geschäftsleitung der Rapp Infra AG. Gleichzeitig übernimmt er die Geschäftsführung der Rapp Regioplan GmbH mit Sitz in Lörrach.

Mai 2019 Studienauftrag für Grossprojekt des Unispitals Basel zum Sieger gekürt

Die Planergemeinschaft Herzog & de Meuron/Rapp Architekten AG gewinnt den Studienauftrag zum Grossprojekt auf dem Perimeter B des Unispitals Basel (USB). Mit im Team dabei ist auch die Rapp Gebäudetechnik AG, verantwortlich für die Fachkoordination Haustechnik.

Mai 2019 Neuer Geschäfts- führer Rapp Gebäude- technik AG

Am 1. Mai 2019 übernimmt Harald Burger die Geschäftsführung der Rapp Gebäudetechnik AG.

Mai 2019 Neue Verwaltungsräte Rapp AG

An der Generalversammlung der Rapp AG werden Lukas Gyger und Lorenzo Plumettaz in den Verwaltungsrat gewählt. Sie folgen auf Peter M. Rapp und Dr. Christian Hanser.

August 2019 Chief Operating Officer für die Rapp Gruppe

Scarlett Herzog wird per 1. August 2019 zur Chief Operating Officer (COO) der Rapp Gruppe ernannt. Mit ihrem Stellenantritt übernimmt sie zudem die Leitung der Rapp Services AG.

August 2019 Spatenstich für neues Logistikzentrum von Swisslos

Sämtliche Planungsleistungen für das neue Logistikzentrum bieten wir aus einer Hand. Neben dem Vorteil kurzer Kommunikationswege innerhalb der Rapp Gruppe erreichen wir dank Einsatz der BIM-Methode auch eine optimale Überwachung der Planungsprozesse.

September 2019 Eröffnung Universitäre Psychiatrische Klinik für Kinder und Jugendliche

Am 27. September 2019 wird in Basel die neue Kinder- und Jugendpsychiatrische Klinik (UPKKJ) nach einer kurzen Bauphase von 16 Monaten offiziell eröffnet. Wir waren für das gesamte Baumanagement und die Bauleitung verantwortlich.

Oktober 2019 Wir wollen die digitale Welt mitbewegen!

Mit Viviana Angelico als neuer Leiterin im BIM-/VDC-Bereich und der Ansiedlung des Themas auf Gruppenebene treiben wir die Weiterentwicklung der BIM-/VDC-Thematik in der Rapp Gruppe voran.

Oktober 2019 Spatenstich zur zweiten Etappe der Limmattal- bahn

Wir sind in Ingenieurgemeinschaft verantwortlich für die umfangreichen Werkleitungsprojekte und das Trassenprojekt im Abschnitt Dietikon–Spreitenbach.

November 2019 Zukunftstag bei den Gebäudetechnikern

Die nächste Generation schnuppert im Planungsalltag. 29 interessierte Jugendliche entdecken, was die Gebäudetechnik zu einem spannenden Job macht.

Dezember 2019 Produkteplattform zu Wasser- und Wärme- messung

Unsere digitale Produkteplattform für Messgeräte im Bereich Wärme-/Kälte- und Wassermessung geht online.

Dezember 2019 Pilotversuche für Mobility Pricing

Der Bundesrat gibt grünes Licht für Pilotversuche mit Mobility Pricing. Unser Bericht «Mobility Pricing – Technologie und Datenschutz» lieferte dazu wichtige Grundlagen.

Das Jahr 2019 in Zahlen

Der konsolidierte Gruppenumsatz steigt auf 75,1 (Vorjahr 74,0) Millionen Franken.

Nach Abzug der Fremdleistungen verbleibt ein Eigenumsatz von 61,5 (Vorjahr 60,2) Millionen Franken.

Das Geschäftsjahr 2019 schliesst insgesamt besser ab als im Vorjahr.

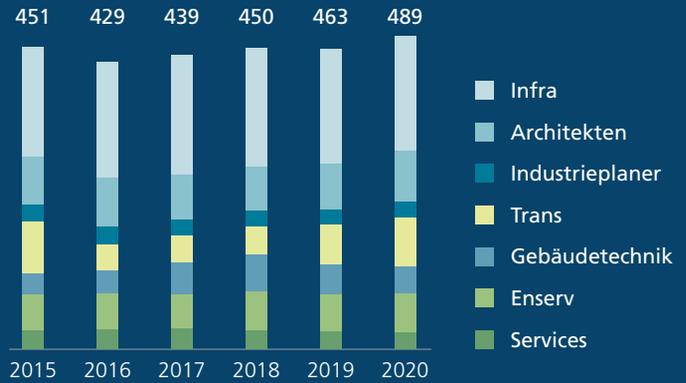
Der Mitarbeiterbestand zum Jahresbeginn stieg um 26 Personen auf 489 Personen, die sich 443 Vollzeitstellen teilen.

Gesellschaftsformen und Beteiligungen

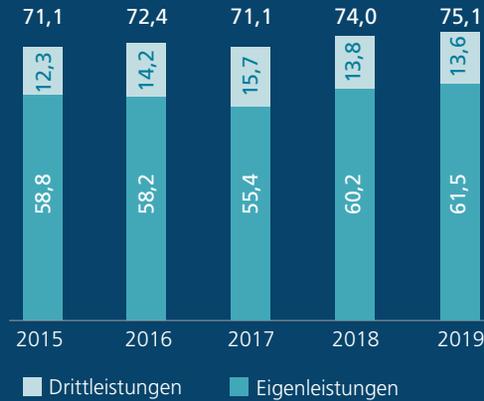
Die Rapp AG ist eine Holdinggesellschaft mit einem Aktienkapital von 1 Million Franken. Rund 80 % der Aktien halten Vertreter der Gründerfamilie. Im Besitz aktiver und ehemaliger Partner sowie Mitarbeitender sind 20 %. Die Holding hält Mehrheiten an allen Gruppenfirmen, die jeweiligen Kader sind als Partner oder assoziierte Partner beteiligt.

Personalbestand

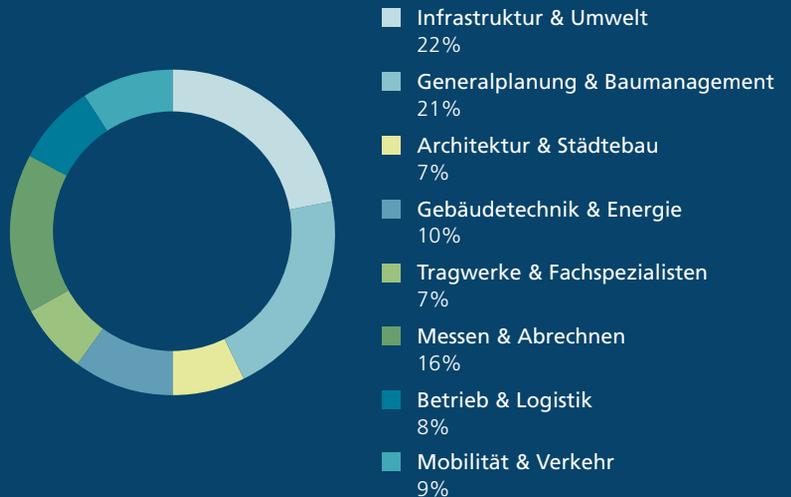
Fest angestellte Mitarbeitende zum Jahresbeginn



Konsolidierter betrieblicher Umsatz in Mio. CHF



Aufteilung des konsolidierten betrieblichen Umsatzes 2019



Unsere Leistungsfelder

Rapp vereint ein breites Spektrum an Qualifikationen und Fähigkeiten unter einem Dach.

Wir entwickeln Zukunft – als begeisternder Treiber und verlässlicher Partner gestalten wir nachhaltige Lebensräume für morgen. Unseren Kunden ermöglichen wir, ihre Bau-, Bewirtschaftungs- und Mobilitätsvisionen zu verwirklichen. In interdisziplinären Teams planen, gestalten und steuern wir vielfältige und fachlich spannende Projekte.

Infrastruktur & Umwelt

Wasser & Abwasser
Werkleitungen & Rohrleitungsbau
Rückbau & Schadstoffsanierung
Tiefbau & Industrietiefbau
Verkehrsanlagen
Brücken & Kunstbauten
Umweltplanung
Vermessung
Arealdokumentation CAD & GIS

Generalplanung & Baumanagement

Generalplanung
Baumanagement

Architektur & Städtebau

Architektur
Projektentwicklung
Arealplanung

Gebäudetechnik & Energie

Planung Gebäudetechnik
Simulation

Tragwerke & Fachspezialisten

Tragwerksplanung
Baulogistik
Liftplanung
Brandschutz
Bauphysik & Akustik
Sicherheit

Messen & Abrechnen

Abrechnungsservices
Messsysteme

Betrieb & Logistik

Fabrik- & Logistikplanung
Betriebs- & Werkstättenplanung
Werksentwicklungsplanung
Operational Excellence
Umzugsplanung

Mobilität & Verkehr

Mobilitätsangebote & neue Mobilität
Verkehrsplanung
Öffentlicher Verkehr
Verkehrstelematik
Güterverkehr & Transportmanagement

Unsere Standorte

Die Rapp Gruppe vereinigt unter einem Holdingdach sechs spezialisierte Betriebsgesellschaften, die Planungs- und Beratungsleistungen aus einer Hand anbieten:

- Rapp Architekten AG: Architektur und Generalplanung
- Rapp Infra AG: Ingenieurwesen Hoch- und Tiefbau, Geomatik
- Rapp Gebäudetechnik AG: HLKSE-Planung, Energiekonzepte
- Rapp Industrieplaner AG: Betriebs- und Logistikplanung
- Rapp Trans AG: Mobilität, Verkehr, Transport
- Rapp Enserv AG: Verbrauchskostenmanagement

Hauptsitz:
Rapp AG
Hochstrasse 100
Postfach
4018 Basel

Rapp Services AG übernimmt für die Betriebsgesellschaften die zentralen Dienste HR, Marketing, IT und Finanzwesen.

T +41 58 595 77 77
info@rapp.ch
www.rapp.ch



«Wir entwickeln mit Begeisterung verantwortungsvolle, nachhaltige Lösungen zur Gestaltung und Entwicklung von Lebensraum und Umwelt für heute und morgen.»





Auf neuen Wegen die Paketflut meistern

In den vier Paketzentren der Post – Härkingen, Frauenfeld, Dailens und Urdorf – laufen täglich Tausende Pakete über die Förderbänder. Stark steigende Umsätze im Onlinehandel sorgen für eine immer grössere Paketflut, die kaum mehr zu bewältigen ist. Die Post will sich mit ergänzenden regionalen Paketzentren für die Zukunft rüsten. In einer Machbarkeitsstudie klären wir die Optionen.

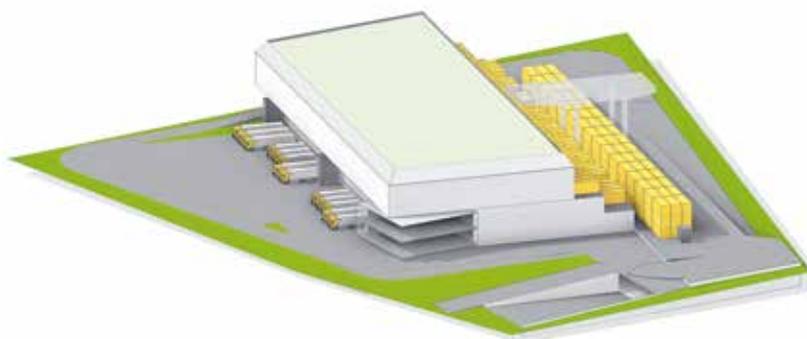
Alleine in Härkingen gehen an Spitzentagen – Weihnachten oder Ostern – stündlich bis zu 25 000 Pakete über die Sortieranlage. Während an einem gewöhnlichen Tag 300 000 Pakete sortiert werden, sind es in der Vorweihnachtszeit bis zu einer halben Million. Rund 60 Prozent des Paketaufkommens transportiert die Post heute mit der Bahn, den Rest auf der Strasse, wobei immer mehr Kunden die bestellte Ware schon am nächsten Tag haben möchten. 2018 machten solche «Prio-Pakete» erstmals über 50 Prozent der Pakete in den drei Zentren aus. Entsprechend steigen bei den Kunden die Erwartungen an eine hohe Servicequalität und bei der Post der Druck für eine schnellere Verarbeitung der Pakete. Auch steigt der Umsatz im Onlinehandel stark an. Bei der Eröffnung im Jahr 1999 existierte der Begriff Onlinehandel noch gar nicht. Damals rechnete man mit sinkenden Paketmengen, mittlerweile liegt der jährliche Anstieg bei rund 7 Prozent. Die vier zentralen Paketzentren, darunter auch dasjenige in Härkingen, haben ihre Auslastungsgrenze erreicht.

In den nächsten Jahren sollen deshalb in urbanen Gebieten der Schweiz gleich mehrere regionale Zentren entstehen. Dank der regionalen Paketverarbeitung lassen sich einerseits die Verkehrsströme reduzieren und andererseits kann der Verarbeitungsprozess insgesamt effizienter und damit schneller gestaltet werden. Aufgrund der knappen Flächen in urbanen Räumen ist es eine grosse Herausforderung, geeignete Standorte in Industrie- und Gewerbegebieten zu finden. Innovative Ansätze sind gefragt, um mit Vertikalisierung der Sortieranlage und mehrgeschossigen Gebäuden und Andockstellen die Flächeneffizienz zu erhöhen.

Gleichzeitig ist für das bestehende Paketzentrum Härkingen ein «Vollausbau» geplant, um die Sortierkapazität massiv zu erhöhen. In einer Machbarkeitsstudie klären wir in Zusammenarbeit mit Spezialisten der Post, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können. Zudem begleiten wir die Post bei der Klärung der Bewilligungsfähigkeit von Standorten für die regionalen Paketzentren.

Fakten

Auftraggeber	Post Immobilien Management und Services AG Post CH AG, PostLogistics
Ort	Schweiz
Zeitraum	2019–2020
Leistungen Rapp	Regionale Paketzentren: Standorteignung, Risiko- beurteilung, Machbarkeit, Bewilligungsfähigkeit, Prozessbegleitung Ausbau Paketzentrum Härkingen: Machbarkeits- studie für Architektur, Tragwerksplanung, Gebäude- technik, Hoflogistik, Logistikplanung, Verkehrs- erschliessung und Klärung der Bewilligungsfähigkeit







Maximale Flexibilität für die neue Produktionsära von V-ZUG

Ein Industrieareal inmitten einer Schweizer Stadt? Ist das noch zeitgemäss? Im Fall von V-ZUG mit Standort in Zug ist diese Frage klar mit «JA» zu beantworten. «Tech Cluster Zug» heisst das ambitionierte Projekt, bei dessen zweiter Etappe wir wiederum als Generalplaner beauftragt sind.



asse 20
OLYFIL

Licht gerüstet.



Einbringung der 40 m langen Holzfachwerke
(© Philippe Hubler Fotografie)



Oben: Innenaufnahme Hangar

Unten: Anlieferung Fachwerkträger Shedhalle

Rechts: Visualisierung des neuen Hangar-Gebäudes



Mit der Genehmigung des Bebauungsplans Ende 2018 sind die Grundlagen für verdichtetes und vertikales Bauen am heutigen Standort geschaffen worden. Entstehen soll ein zukunftsfähiges Stück Stadt, das auf engem Raum Produktion, Forschung und Entwicklung, Gewerbe und Wohnen vereint.

Dafür ist es notwendig, die heutigen Funktionen der V-ZUG auf dem Areal zu verdichten. Mit dem MISTRAL-Projekt, einem multifunktionalen Geschossbau, den wir bereits als Generalplaner realisieren durften, wurde hierfür der erste Schritt getan. Nun gilt es in einer zweiten Etappe, das sogenannte Südareal von V-ZUG-Nutzungen freizumachen und diese Funktionen in drei Neubauten zu integrieren. Das Projekt «Zephyr» umfasst eine Halle für die neue Oberflächentechnik, den Werkzeugbau und die Werkzeugkonstruktion (Zephyr Hangar Komplett), ein Stockwerkbau für Presserei-Folgeprozesse und die Montage inkl. Logistikfunktionen (Zephyr Zentral Ost) und

ein Hochhaus für Labor- und Büronutzungen (Zephyr Zentral West). Auch für diese drei Gebäude sind wir mit der Generalplanung beauftragt. Die Zusammenarbeit mit dem renommierten Basler Architekturbüro Diener & Diener steht dabei für eine zukunftsweisende, funktionale und ästhetisch anspruchsvolle Architektur.

Während sich die beiden Gebäude Zephyr Zentral Ost und West noch in der Planungsphase Bauprojekt befinden, ist der Hangar Komplett schon mitten in der Realisierung.

Bei diesem Bau stellten sich von Anfang an mehrere Herausforderungen, die das Planungsteam alle meistern konnte. Die stützenfreie Shedhalle, komplett aus Holz mit den eindrucklichen Abmessungen von 90 x 40 x 15 m, stellt an Statik, Brandschutz und die architektonische Gestaltung hohe Ansprüche. Zudem wird die Produktionshalle nicht auf dem Boden realisiert, sondern auf die neue

Pressehalle in 10 m Höhe gestellt. Eine stützenfreie Shedhalle als Obergeschoss ist ziemlich einzigartig.

Der bewusste Entscheid der Projektleitung von V-ZUG Immobilien, die Aufstockung komplett in Holz auszuführen, stellte höchste Anforderungen an die Auslegung des Tragwerks und die gesamte Gebäudehülle. Für diese anspruchsvolle Aufgabe konnte mit dem Unternehmen Strüby Holzbau AG ein professioneller und innovativer Partner gewonnen werden. So gelang es, sowohl das eindruckliche Haupttragwerk mit einer Dimension von 40 x 5 m am Stück zu liefern als auch die Aussenhülle in vorgefertigten Elementmodulen zu verbauen. Das Gebäude war innerhalb von nur 6 Wochen bis Ende 2019 dicht und der Innenausbau startete termingerecht im Januar 2020. Die Übergabe an die Bauherrschaft ist für Sommer 2020 geplant.

Fakten

Auftraggeber	V-ZUG Infra
Ort	Zug
Zeitraum	2016–2020
Architekt	Diener & Diener Architekten
Gesamtbauleitung	Cerutti Partner Architekten AG
Leistungen Rapp	Generalplanung, Gebäudetechnikplanung



Facelifting für Überbauung Hammer II

Die in die Jahre gekommene Überbauung Hammer II im Basler Matthäusquartier ist umfassend saniert worden. Wohn- und Arbeitsqualität der Architektur-Ikone aus den 1980er-Jahren entsprechen nun heutigen Ansprüchen. Wir haben Umbau und Sanierung konzipiert und als Generalplaner umgesetzt.



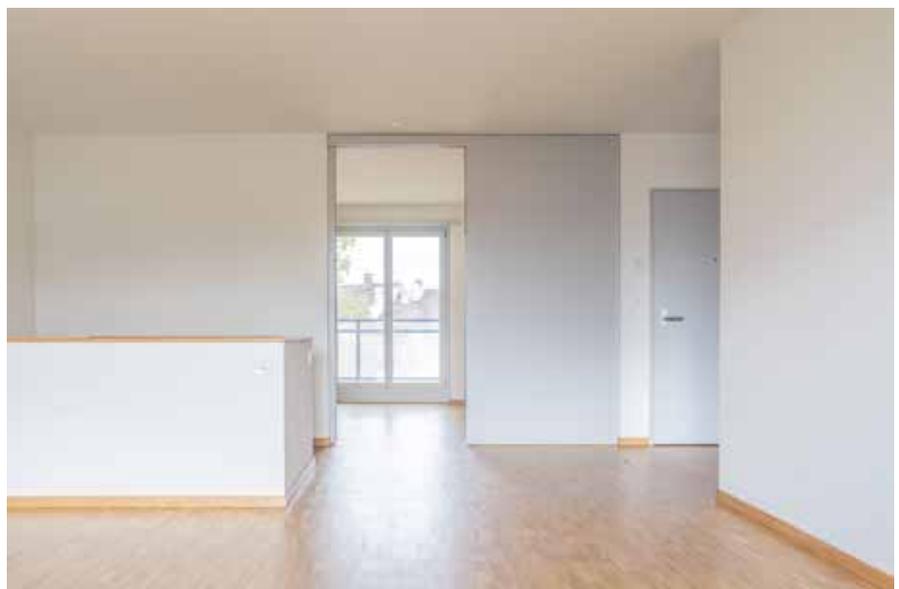
Der in den Jahren 1982–1985 von Diener & Diener Architekten erstellte Blockrandbau schliesst sich U-förmig an die Efringer- und die Amerbachstrasse sowie an den Riehenring. Neben Wohnungen beinhaltet der Komplex auch Verkaufs-, Büro- und Gastronomieflächen in den Erdgeschossen und reine Büronutzungen in den beiden Eckgebäuden. Unter der Gesamtanlage befindet sich eine zweistöckige Autoeinstellhalle.

Die einzelnen Teile unterscheiden sich architektonisch und teilweise auch in ihrer Nutzung, was Umbau und Sanierung anspruchsvoll machte.

Bei den vier Häusern an der Efringerstrasse 24–30 handelt es sich um Zweispänner mit zentralen Treppenhäusern. Im Erdgeschoss befinden sich Gastronomie- bzw. Verkaufsflächen, in den nächsten drei Geschossen je zwei Wohnungen und im Dachgeschoss Maisonettewohnungen. An der Strassenseite verbindet eine Laube in Stahl-/Stahlbetonkonstruktion die ganze Fassade. Die Dächer sind in Form von Tonnendächern gebaut.

Bei diesen Häusern erfolgte eine Strangsanierung (neue Bäder und Küchen) mit Austausch der Fenster sowie malertechnischer Sanierung der Fassade. Da der Zustand der Dächer eine gründliche Baumassnahme erforderte, entschloss man sich zur Entmietung der Maisonettewohnungen im Dachgeschoss und der Demontage und Wiedermontage der Dächer. Die architektonische Form mit asymmetrischen Tonnendächern sowie teilweise veralteten technischen Lösungen forderte dabei Planungsteam und ausführende Firmen besonders heraus. Auch die Sanierung der Verkaufsflächen im Erdgeschoss erwies sich aufgrund der unterschiedlichen Standards und Ausbauten (wie z. B. Apotheke, Café, Lebensmittelladen) als aufwendig.

Im Büro-Eckhaus an Efringer- und Amerbachstrasse befindet sich im Erdgeschoss der Eingang zur Verkaufshalle des Grossverteilers Migros, die sich unter der ganzen Häuserreihe an der Amerbachstrasse erstreckt. Das Treppenhaus zu den darüberliegenden vier Bürogeschossen bildet ein getrenntes Volumen und ist seitlich des letzten Wohnhauses an der



Efringerstrasse 30 gestellt. Das oberste Geschoss ist von beiden Strassen gesehen zurückversetzt, sodass seine Fläche verkleinert ist.

Hier erfolgte eine Gesamtanierung innen und aussen, inkl. Einbau einer Klimaanlage (Kühldecken). Dabei wurde das bisherige Layout der Büros belassen.

Die drei Wohngebäude an der Amerbachstrasse bilden eine geschlossene Häuserreihe, deren Eingänge sich in einem verglasten Gang entlang der Strasse befinden. Die Häuser sind über dem Migros-Markt angeordnet. In jedem Haus befinden sich vier Maisonettewohnungen. Die beiden Wohnungen im 1. OG verfügen auf der Hofseite über begrünte Terrassen. Die beiden darüberliegenden Wohnungen besitzen im 4. OG Terrassen, die sich durch die zurückversetzte Aussenwand ergeben.

Bei diesen Gebäuden erfolgte eine Strangsanierung in bewohntem Zustand, mit Austausch der Fenster sowie malertechnischer Sanierung der Fassade. Als grösste Herausforderung erwies sich die technische Durchführung der Strangsanierung im Erdgeschoss auf Ebene des Migros-Marktes.

Das Eckhaus am Riehenring 175 und an der Amerbachstrasse bildet mit seinem markanten Treppenhausbau mit horizontaler Gliederung eine architektonische und städtebauliche Dominante. Im Erdgeschoss befindet sich neben dem Eingang ins Treppenhaus die Anlieferung des Migros-Marktes. Darüber folgen

fünf Bürogeschosse, wobei das oberste Geschoss im Umriss zurückversetzt ist.

An diesem Haus erfolgten die grössten technischen Massnahmen aufgrund des Umbaus der drei obersten Stockwerke für Wohnzwecke. Dafür wurde das Gebäude innen bis auf die statischen Strukturen komplett entkernt und mit neuem Layout umgebaut. Ebenso galt es, die hofseitige Fassade komplett zu ersetzen und die beiden Strassenfassaden gründlich zu sanieren.

Bei den drei Wohnhäusern am Riehenring 169–173 schliesslich handelt es sich um sechsgeschossige Zweispanner. Im Erdgeschoss befinden sich Läden und pro Treppenhaus werden 10 Wohnungen erschlossen. An der Seite Riehenring bilden kleine Höfe die Eingangszonen. Auf der Hofseite befindet sich an der gesamten Fassade eine Balkonschicht mit Treppen, die auf die hofseitige Dachterrasse führen. Durch diese Treppenanlage gelangen die Bewohner direkt von ihren Balkonen auf die Terrasse.

Diese Häuser wurden in unbewohntem Zustand saniert, was in erster Linie aufgrund des kompletten Austauschs aller Verglasungen an der Strassenfassade nötig war. Sie entsprechen nun den heutigen schalltechnischen Anforderungen und erhöhen wesentlich den Wohnstandard. Alle Wohnungen wurden zudem auf einen neuwertigen Zustand saniert, wobei die Grundrisse unverändert geblieben sind. Zudem erhielten alle Treppenhäuser moderne Entrauchungsanlagen.

Eckdaten	
10	Häuser und 2 Eckbauten
79	Wohneinheiten
2000 m ²	Bürofläche
2600 m ²	Verkaufsfläche
1400 m ²	Gewerbe- und Lagerfläche
Fakten	
Auftraggeber	Avadis Anlagestiftung, Zürich
Ort	Basel, Riehenring 167–175, Amerbachstrasse 100–104, Efringerstrasse 24–32
Zeitraum	Projektphase 2017–2018 Bauphase 2019–2020
Architekt	Diener & Diener Architekten (Neubau 1984) Rapp Architekten AG (Umbau und Sanierung)
Leistungen Rapp	Generalplanung, Bauleitung, Architektur, Statik, HLKSE, Brandschutz

umsichtig & fokussiert

«Mitten in der Stadt eine architektonisch wertvolle Überbauung mit Gewerbe, Büronutzung und Wohnungen zu sanieren, ist sowohl für die Planer als auch für die Bauleitung eine anspruchsvolle Aufgabe. Bei Sanierungsprojekten bin ich es gewohnt, auf kleinere und grössere Hürden zu treffen, für die wir Lösungen finden müssen. In diesem Fall galt es zudem, die verschiedenen Nutzungsansprüche unter einen Hut zu bringen. Mir ist es sehr wichtig, dass alle Beteiligten

ihre Aufgabe verstehen und die Schnittstellen klar sind. Heute sind wir immer vernetzter und gleichzeitig zunehmend spezialisierter. Daher gelingt dies nur, wenn wir von Anfang an eine gute Basis schaffen, indem wir sorgfältig bis ins Detail planen, offen bleiben für Weiterentwicklungen und mit allen Akteuren in engem Dialog zusammenarbeiten.»

Heinz Zurkirchen,
Architekt bei Rapp Architekten AG



Verkehrsachse nach Riehen umfassend saniert

Eine der Hauptverkehrsachsen zwischen Basel und Riehen entlang der Tramlinie 6 ist umfassend saniert worden.

Für den Abschnitt Pfaffenloh bis Bettingerstrasse waren wir mit der Planung und der Ausführung beauftragt.

Strassenbelag, Tramgleise und unterirdische Versorgungsleitungen sind vielerorts sanierungsbedürftig. Mit dem Projekt verfolgt das Tiefbauamt Basel-Stadt gleichzeitig mehrere Ziele: weniger Lärm, einfacheres Ein- und Aussteigen an den Haltestellen, sichere Versorgung und mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie grössere Sicherheit für den Fahrradverkehr.

Auf dem Abschnitt wurden die Tramgleise mehrheitlich ersetzt und die Haltestellen gleichzeitig nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) hindernisfrei gestaltet. Die Bauarbeiten für die Gleiserneuerung erfolgten dabei jeweils auf einer Gleisseite, während auf der Gegenseite der Tramverkehr im 7-Minuten-Takt den Baustellenbereich pasierte.

Die Haltestellen Pfaffenloh und Bettingerstrasse befanden sich vor der Neugestaltung in einer leichten Kurve. Für die Anpassung an das BehiG mussten sie um rund 30 bis 40 m an einen geraden Streckenabschnitt verschoben werden. Die Haltestelle Pfaffenloh rückte näher Richtung Riehen Dorf. Die frei gewordene Fläche dient neu als Begegnungszone.

Die Haltestelle Bettingerstrasse liegt neu ebenfalls näher am Dorfkern. Die Trottoirs auf beiden Seiten reichen nun bis zu dem TramEinstiegen, was die Umsteigebeziehungen für Fussgänger kürzer und einfacher macht. Ist ein Tramzug an der Haltestelle, muss der Individualverkehr dahinter warten. Dies hat den Vorteil, dass die Trams im Dorfkern weniger im Stau steckenbleiben. Im Bereich der Haltestellen sind zudem Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen worden.

Die Planung des umfangreichen Strassenbauvorhabens startete bereits 2012 mit der Erarbeitung des Bauprojektes. 2017 begannen die ersten Bauarbeiten und im November 2019 wurde das Projekt abgeschlossen.

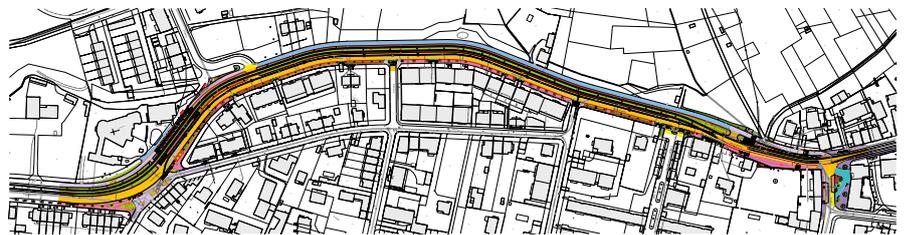
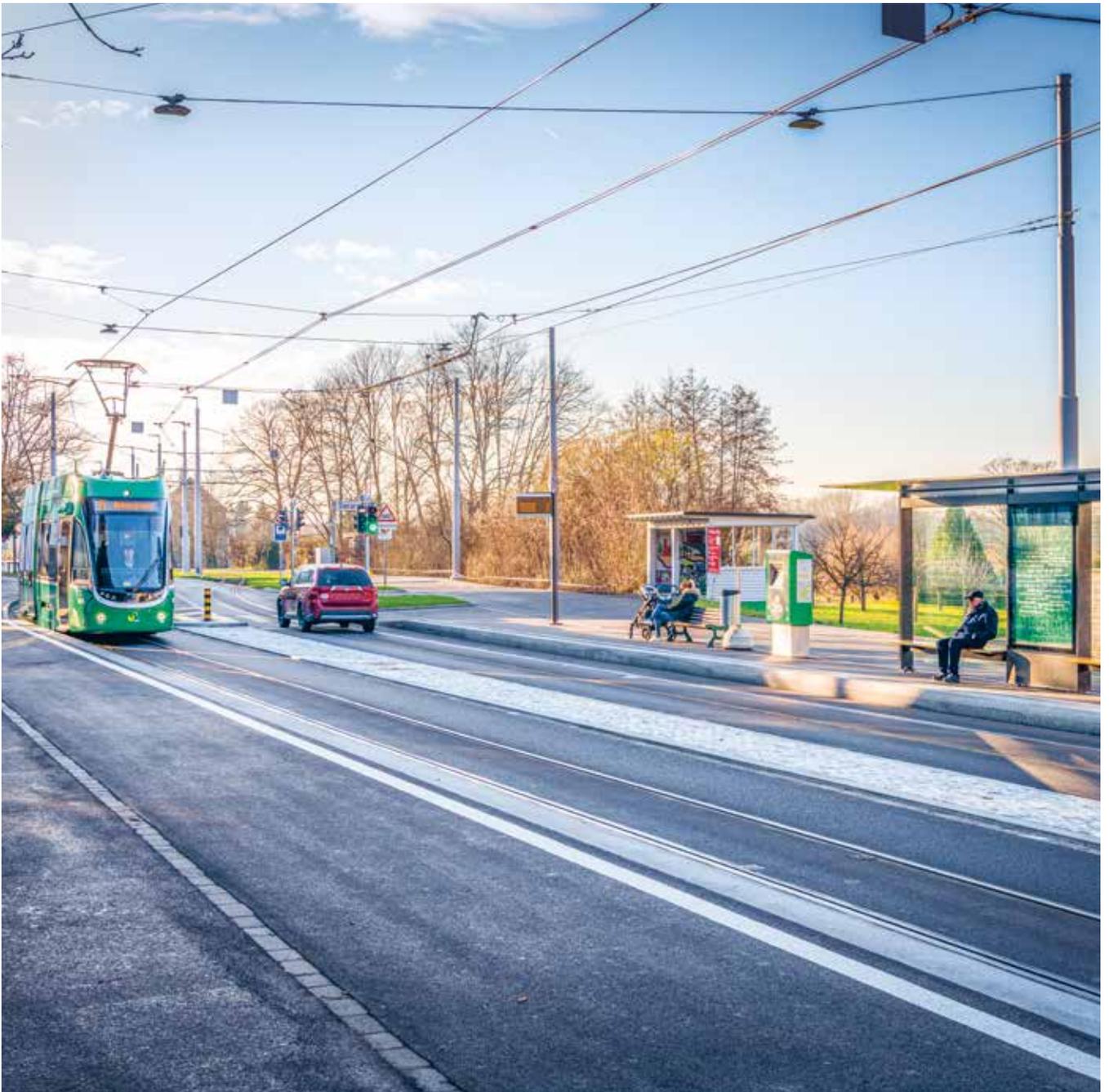
Primär war unsere Bauleitung vor allem bei der Bettingerstrasse stark gefordert, denn der Tram- und Strassenverkehr blieb auch hier bis auf wenige Ausnahmen ohne Unterbruch in Betrieb. Während den Bauphasen musste einerseits die Haltestelle mit der entsprechenden Infrastruktur erstellt und andererseits der gesamte Verkehr (Tram, Fussgänger, Velo und motorisierter Individualverkehr) sicher durch die Baustelle geführt werden. Angrenzend an die Haltestelle galt es zudem, den Zugang zu mehreren Liegenschaften, Gewerbebetrieben und Restaurants zu gewährleisten.

Für alle Arbeitsschritte war sorgfältige Koordination und Kommunikation zwingend. Dies setzte eine minutiöse Bauphasenplanung voraus, welche mit sämtlichen Projektbeteiligten erarbeitet werden musste. Die im Vorfeld definierten Wochenendsperrungen liessen keine grossen Verzögerungen der Bauarbeiten zu. Aufgrund der Behinderungen durch die Bauarbeiten war auch ein ständiger Kontakt zu den Anwohnern zwingend.

Innerhalb von sieben Monaten wurde die Haltestelle Bettingerstrasse in insgesamt zehn Etappen erstellt und konnte im Sommer 2019 dem Verkehr übergeben werden.

Fakten

Auftraggeber	Tiefbauamt Basel-Stadt
Ort	Riehen
Zeitraum	2012–2019
Leistungen Rapp	Bauprojekt, Ausschreibung, Ausführung, Inbetriebnahme





Multisportarena für die Olympiastadt Lausanne

Lausanne im Sportfieber. Nach dem Bau der Vaudoise Aréna, der neuen Heimat des Eishockeyclubs von Lausanne (LHC), fanden im Januar 2020 als erster Grossanlass die Olympischen Jugend-Winterspiele statt. Dazu, dass diese Multisportveranstaltung möglich war, haben auch unsere Gebäudetechniker beigetragen.

Der Traum von Olympischen Jugend-Winterspielen drohte im Herbst 2018 beinahe zu platzen. Die Installationsarbeiten der Gebäudetechnik (gemäss SIA Phase 4 5.52) waren damals bereits voll im Gange, das planende Ingenieurbüro aber nicht mehr in der Lage, diesen komplexen Auftrag zu erfüllen. Der Pool der Generalplaner übertrug deshalb die weitere Planung und Überwachung der Arbeiten den Spezialisten für Gebäudetechnik unseren Niederlassungen in Genf und Lausanne. Motiviert, die Eisbahn pünktlich für das erste Heimspiel des HC Lausanne am 24. September 2019 eröffnen zu können, übernahmen wir die Planung und Überwachung der Lüftungs-, Sanitär-, Elektro- und MSR-Arbeiten während der Ausführungsphase. Das bestehende technische Konzept unterzogen wir dabei als Erstes einer minutiösen Prüfung, korrigierten wo nötig und lösten bestehende Differenzen in der Koordination.

Mit verstärkter Präsenz vor Ort konnten Koordinationskonflikte direkt bereinigt werden. Gleichzeitig entwickelten wir multitechnische Umsetzungspläne, um die Kontinuität der Arbeit zu gewährleisten. Wir unterstützten die ausführenden Unternehmen auch bei der Inbetriebnahme von Leittechniksystemen und der Konfiguration von HLK-Anlagen. Trotz der bestehenden Verzögerungen auf dem Gelände gelang es, die Haupteisbahn für das Eröffnungsspiel im September 2019 sowie die für die Olympischen Winter-Jugendspiele 2020 erforderlichen Trainingseisbahnen, Innen- und Aussenbahnen pünktlich fertigzustellen.

Technisch waren wir besonders gefordert, die multimodale Energieübertragung (Produktion/Verbrauch) für die Klimatisierung von Eisbahnen und Schwimmbädern zu bewältigen und die Betriebs- und Überwachungsprinzipien zur Nutzung des Sportzentrums durch verschiedene Betreiber zu ermöglichen.

Gleichzeitig galt es, die spezifischen Normen der Sport- und Bundesverbände, wie Poolbeleuchtung, Zeitmessung oder Berührungssensoren für den Fecht-sport, zu erfüllen und die architektonischen Beleuchtungskonzepte zu respektieren. Das Ergebnis ist beeindruckend und zeigt die Bedeutung der Designarbeit, insbesondere während der Ausführung. Im Rahmen unserer Rolle im ARGE-Agentenpool konnten wir die Planungs- und Ausführungsfirmen wirksam unterstützen.

ÜBER DIE VAUDOISE ARÉNA

Das Multisportzentrum umfasst zwei Kunsteisbahnen in der Halle, eine Kunsteisbahn im Freien, ein 50-Meter-Olympia-Schwimmbad, ein Becken mit einem 10-Meter-Sprungturm, einen 25-Meter-Freizeitpool und ein Planschbecken, ein Bereich für Tischtennis und ein weiterer für das Fechten. Konferenz- und Seminarräume sowie Erfrischungsbars und ein Restaurant runden das vielfältige Angebot ab.

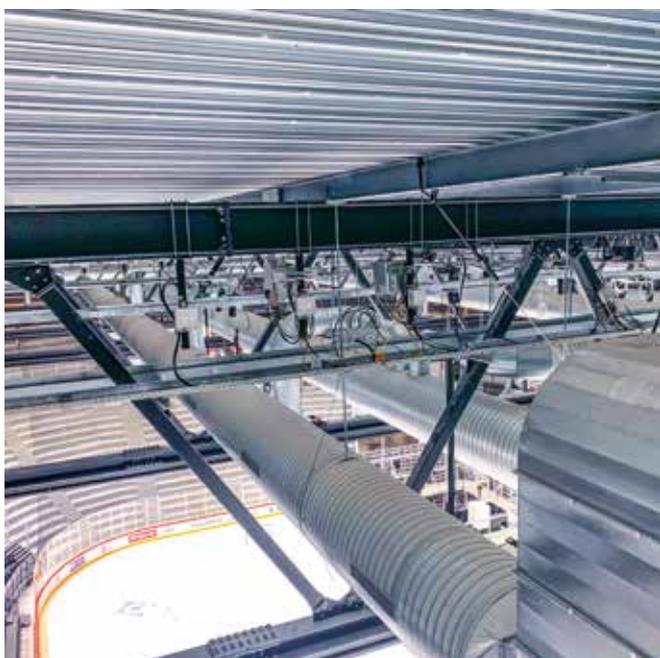
Die verschiedenen Infrastrukturen der Vaudoise Aréna werden bis 2021 Schritt für Schritt in Betrieb genommen. Nach Eröffnung der Eisflächen im Herbst 2019 folgt im Lauf

des Jahres das Fecht- und Tischtenniszentrum. Das Schwimmzentrum wird der Öffentlichkeit 2021 zugänglich gemacht.

Die neuen Sport- und Freizeitanlagen wurden so gebaut, dass der Energieverbrauch geringer ausfällt und die Umwelt weniger belastet wird. Die Photovoltaikanlage auf dem Dach liefert rund einen Viertel der benötigten Energie. Auch die Bodenfläche ist optimal genutzt: Auf derselben Fläche wie die ehemalige Eisbahn stehen nun mehr als 61 000 m² für Sportaktivitäten zur Verfügung. Zudem weisen die neuen Anlagen eine deutlich bessere Energiebilanz auf.

Fakten

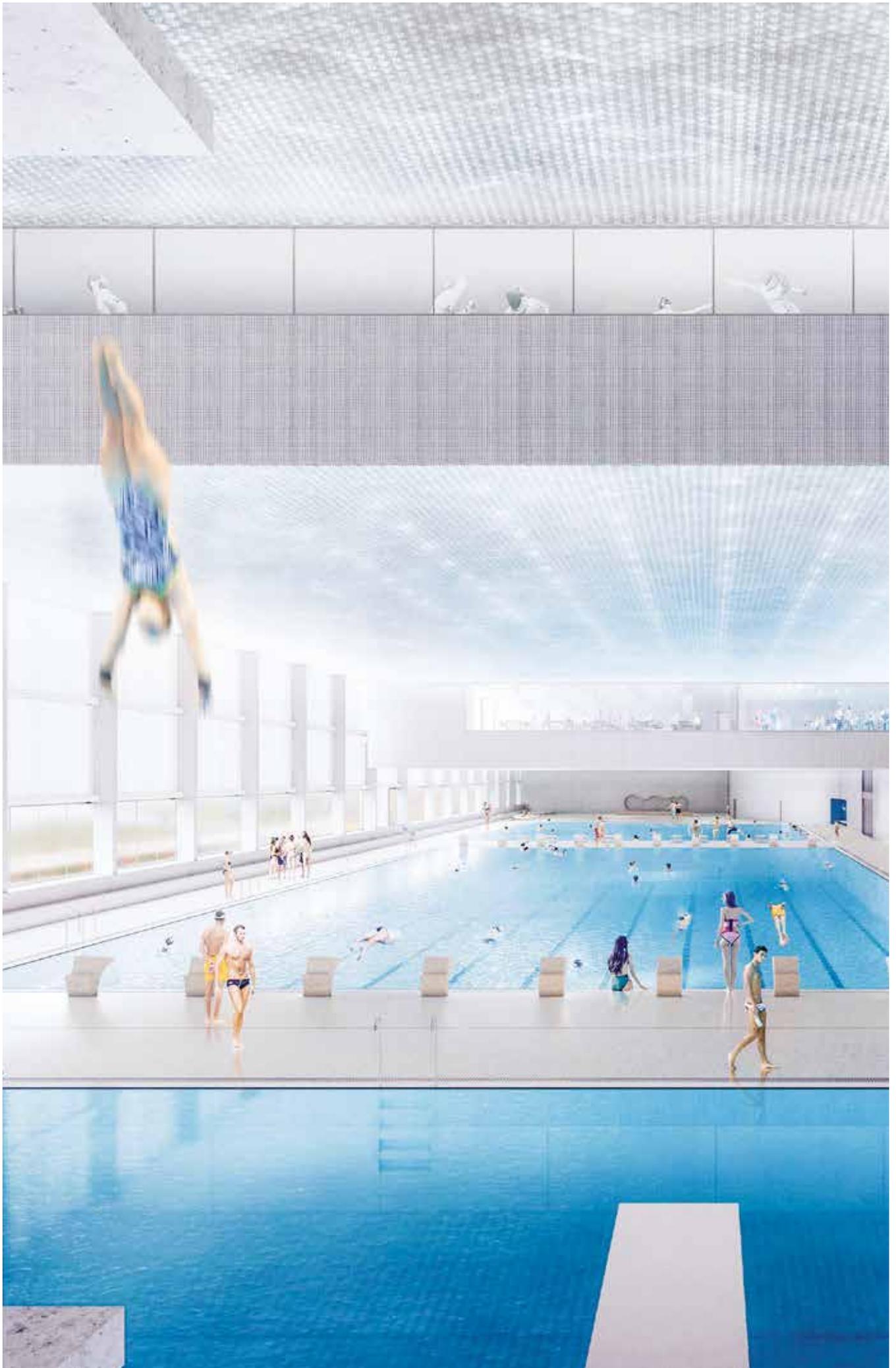
Werkeigentümer	CSM SA (Centre Sportif de Malley SA)
Auftraggeber	Pool H2O (Pont 12 + EDMS)
Ort	Prilly, Schweiz
Zeitraum	2018–2020
Architekt	Pont 12 Architectes SA
Gesamtplanung	Pool H2O
Leistungen Rapp	Planung und Überwachung der Lüftungs-, Sanitär-, Elektro- und MSR-Arbeiten während der Ausführungsphase



Oben: Die Halle der Kunsteisbahn

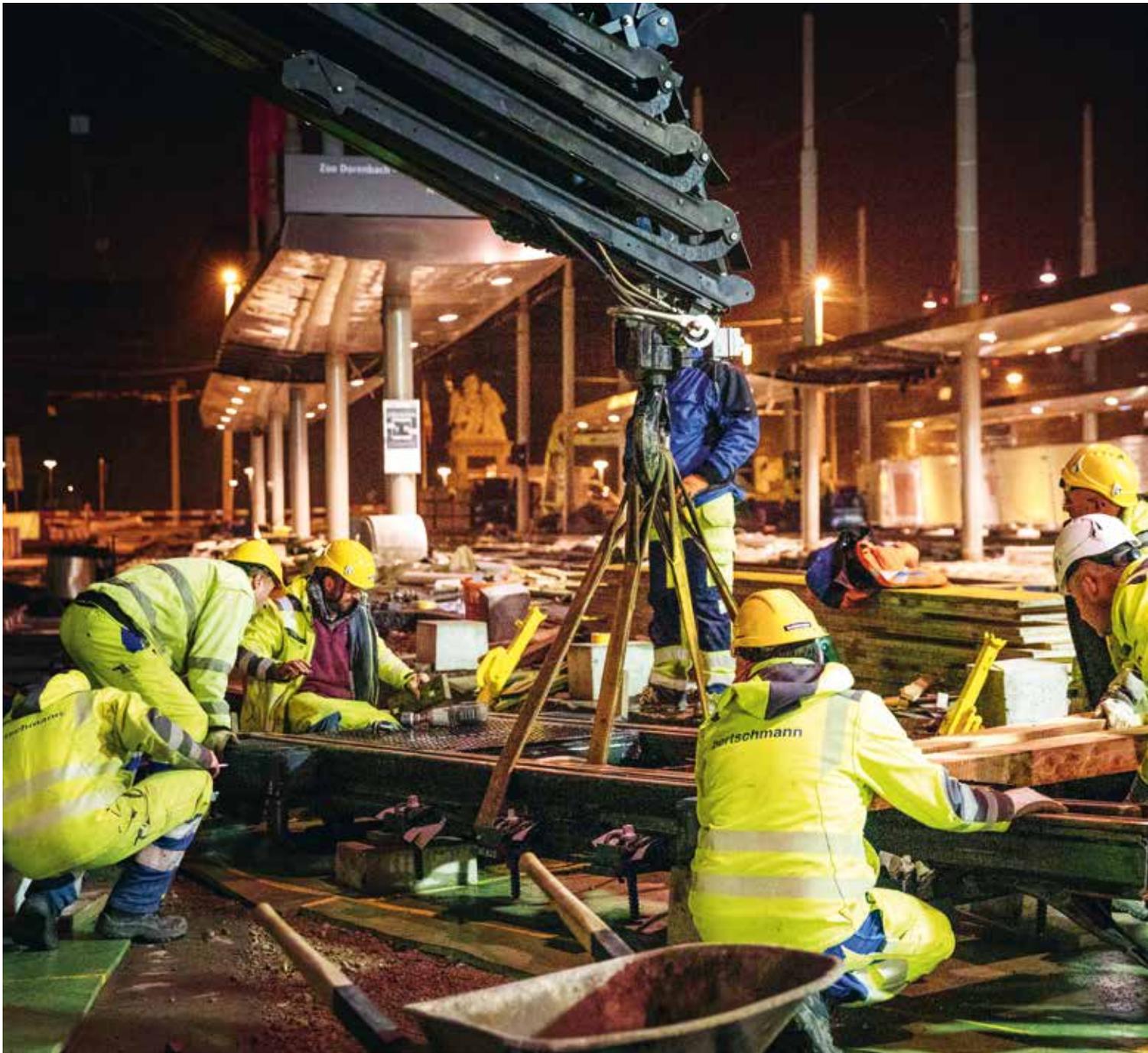
Links: Blick auf die technische Infrastruktur an der Decke der Kunsteisbahn

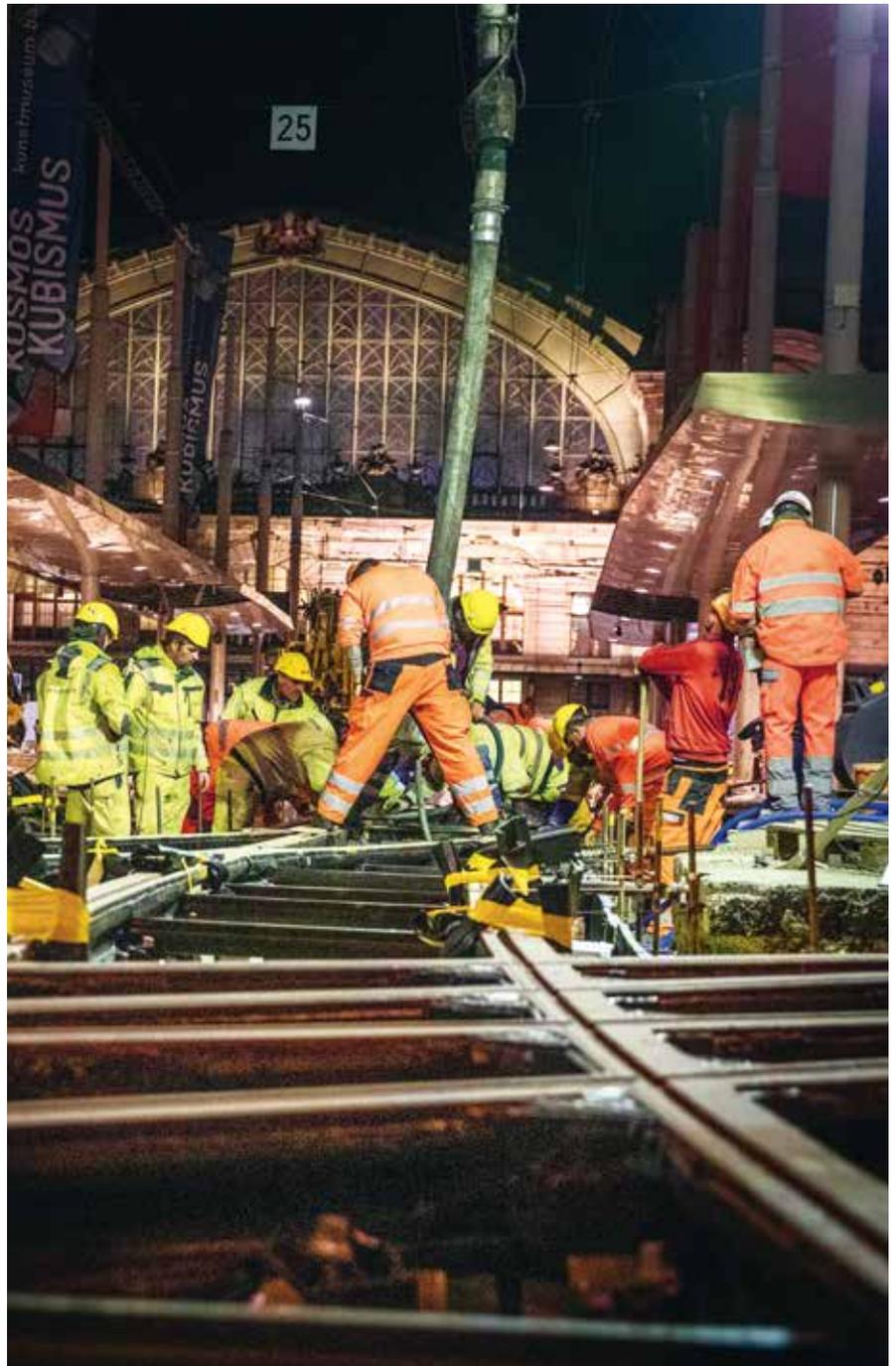
Rechts: 3-D-Ansicht des Schwimmhalle
(© Pont 12 Architectes, Atelier Brunecky)



«Im wirtschaftlichen Interesse unserer Kunden pflegen wir eine integrale Arbeitsweise und binden alle gewinnbringenden Experten in den Planungsprozess mit ein.»







Rundum erneuerte Gleise und Haltekanten am Centralbahnplatz

Auf einer der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben des öffentlichen Verkehrs in Basel sind Gleise, Weichen und Kreuzungen komplett ersetzt worden. Wir begleiteten den Umbau als Planer und Gesamtbauleiter von der Planung bis zur Inbetriebnahme.

Der dem Bahnhof SBB vorgelagerte Centralbahnplatz ist mit insgesamt neun Tram- und Buslinien eine wichtige Verkehrsdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Rund 22 Millionen Personen steigen auf dem Centralbahnplatz jährlich in Tram und Bus.

19 Jahre nach der Umgestaltung des Platzes hatten die stark beanspruchten Gleise das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Deshalb wurden 1100 Meter Gleis, 17 Weichen und 9 Kreuzungen ersetzt, gleichzeitig die Gleisgeometrie optimiert und die Tramhaltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst. Dank höherer Perronkanten steigen nun alle Fahrgäste stufenlos ein und aus. Blinde oder sehbehinderte Personen können sich dank spezieller Markierungen besser orientieren.

Der Ersatz der Gleise erfolgte inklusive Gleisbeton und Gleisentwässerung. Zum Schutz gegen Erschütterung ist der neue Gleiskörper auf Dämmmatten verlegt. Zudem verhindert ein neues Befestigungssystem (W-Tram) mit Streustromschutz, dass Streuströme in das Erdreich entweichen und dort an leitenden Rohren oder bewehrten Bauteilen Korrosionsschäden verursachen. Die Erneuerung des Centralbahnplatzes wurde auch dazu genutzt, die darunterliegende unterirdische Elisabethen-Passage teilweise neu abzudichten sowie den versickerungsoffenen Belag unter den Baumalleen an der West- und Ostseite des Platzes zu ersetzen.

Die Umsetzung wurde im Vorfeld soweit möglich mit den Bedürfnissen der betroffenen Hotels, Geschäfte und Anwohner rund um den Centralbahnplatz abgestimmt. So fanden die lärmintensiven Arbeiten zwischen 7 und

22 Uhr statt, während der Gleiseinbau vornehmlich nachts durchgeführt wurde. Anlieger und Benutzer des öffentlichen Verkehrs wurden dabei laufend über die Arbeiten informiert. Unsere Umweltexperten begleiteten die Bauausführung, wobei aufgrund der fünf im Projektperimeter liegenden Hotels die Themen Lärm und Erschütterung im Vordergrund standen.

Die Arbeiten erfolgten auf der Westseite während einer rund sechswöchigen Intensivphase mit teilweiser Sperrung des Trambetriebs. Die Ostseite wurde vollständig unter Betrieb in rund 12 Wochen realisiert, wobei die Haltepunkte der Tramlinien mehrfach geändert werden mussten. Obwohl werktags über 100 000 Fahrgäste und 1220 Trams auf dem Platz unterwegs sind, ereignete sich dank umsichtiger Baustellenaufsicht kein einziger Personenschaden. Wir konnten hier unsere Erfahrung mit komplexen und vielfältigen Projekten im öffentlichen städtischen Raum für alle Beteiligten erfolgreich unter Beweis stellen. Die Bauarbeiten wurden innerhalb des Terminplans und der budgetierten Kosten abgeschlossen.

Fakten

Auftraggeber	Tiefbauamt Kanton Basel-Stadt, Basler Verkehrs-Betriebe
Ort	Basel
Zeitraum	Planung 2018–2019 Realisierung 2019
Leistungen Rapp	Bauprojekt, Plangenehmigungsverfahren, Ausschreibung, Ausführungsplanung, Bauleitung, Umweltbegleitung, Inbetriebnahme



partnerschaftlich & unabhängig

«Für mich steht bei jedem Projekt die beste Lösung im Zentrum. Als Chefbauleiter für die gesamte Sanierung des Centralbahnplatzes liefen alle Fäden bei mir zusammen. Das hiess für mich, immer alles im Blick zu haben und über Grenzen hinauszudenken. Denn bei einem Projekt dieser Dimension an zentralster Lage und in engstem Zeitplan ist gutes Teamwork mit allen Beteiligten entscheidend. Eine wichtige Basis dazu bildeten die minutiöse Planung im Vorfeld

und die transparente Kommunikation während der Umsetzung. Das schaffte das nötige Vertrauen, damit für einen optimalen Ablauf auch kurzfristige Änderungen möglich waren.»

Pascal Frei,
Bauleiter bei Rapp Infra AG

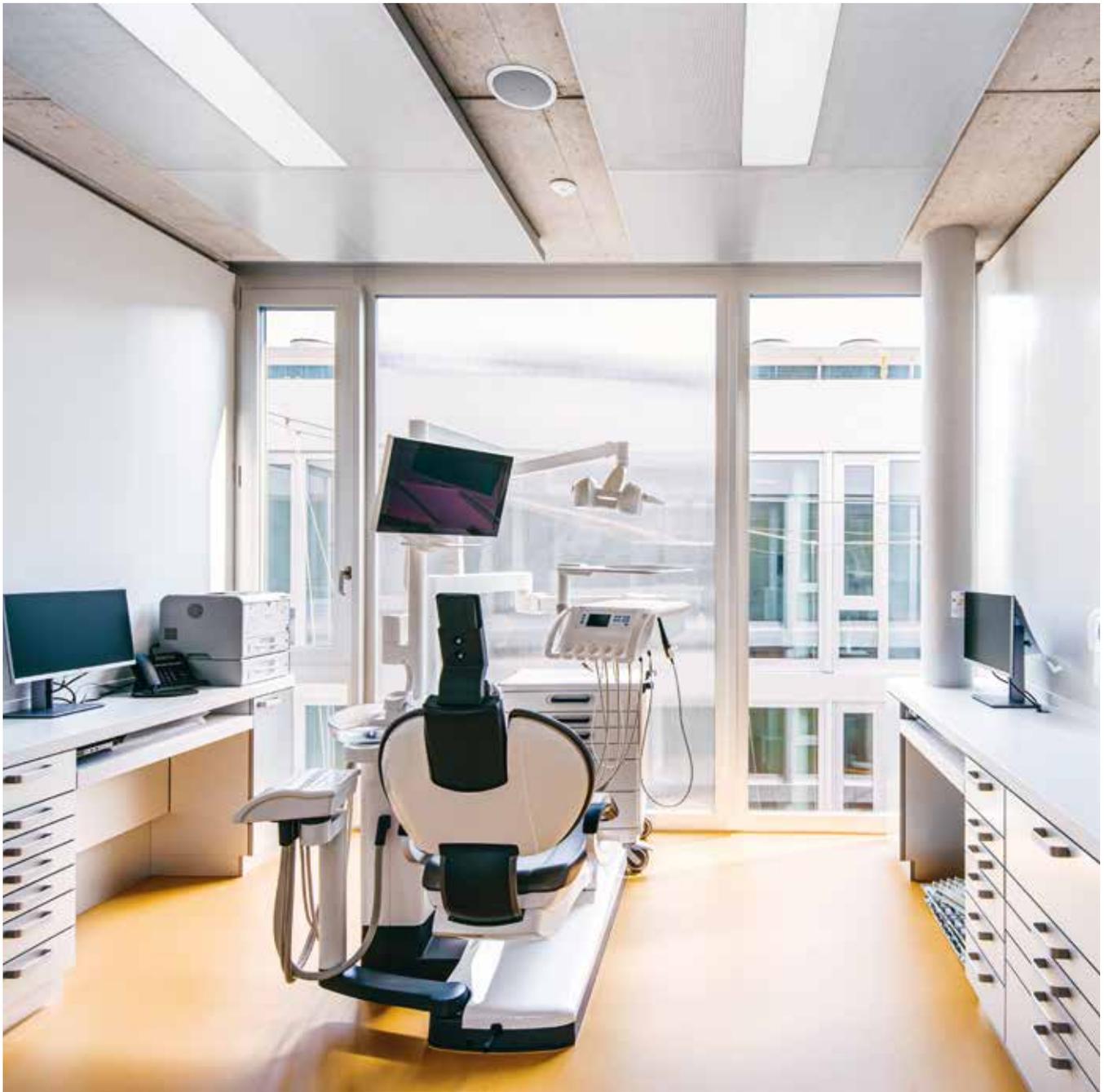






Ein neues Zuhause für die Basler Zahnkliniken

Schul- und Volkszahnklinik sowie die universitäre Zahnmedizin sind unter einem Dach zum «Universitären Zentrum für Zahnmedizin Basel» vereint worden. Zusammen mit dem Departement Umweltwissenschaften der Universität Basel haben sie ein neues Domizil bezogen. Wir haben als Generalplaner bei der Planung und der Umsetzung des Neubaus mitgewirkt.



Oben: Blick in ein Behandlungszimmer
(© Simon Mendes)

Rechts: Aussenansicht des neuen Universitären
Zentrums für Zahnmedizin Basel
(© Simon Mendes)



Das Hochbauamt Basel-Stadt hat 2013 im Auftrag der Strategischen Immobilienplanung der Universität Basel den Projektwettbewerb für den Neubau des Universitären Zentrums für Zahnmedizin und der Umweltwissenschaften der Universität Basel auf dem Areal «Campus Rosental» vorbereitet und begleitet. Beim anonym durchgeführten Projektwettbewerb im selektiven Verfahren konnten wir als Generalplaner im Team mit BUR Architekten aus Zürich die Jury mit unserem Beitrag städtebaulich und funktional überzeugen.

Der eingereichte Entwurf respektiert die Massstäblichkeit des Kleinbasler Quartiers, nimmt die bestehenden Strassenfluchten von Maulbeerstrasse und Mattenstrasse auf und schafft im Süden eine Platzsituation, welche den Zugang zum künftigen Campus Rosental bildet. Das bestehende Gebäude an der Ecke Maulbeer- und Mattenstrasse wird dabei vom Neubau beidseitig umbaut.

Das neue Zentrum vereint nicht nur die bestehenden Zahnkliniken, sondern begünstigt gleichzeitig auch den Wissenstransfer aus der Forschung in die Praxis sowie in die Weiter- und Fortbildung von Zahnmedizinerinnen und -medizinern.

Das Raumprogramm gliedert sich in drei Zonen, welche durch zwei statische Kerne definiert werden. Es umfasst neben 89 Behandlungszimmern auch Räumlichkeiten für die Radiologie, eine Zentralsterilisation, Räume für die studentische Ausbildung, Zahntechnik, Forschungslabore, eine Bibliothek mit Zentralarchiv, Cafeteria, Hörsaal, Büros und Besprechungszimmer. Die öffentlich zugängliche Cafeteria im Erdgeschoss mit Sitzplätzen im Innen- und Aussenbereich öffnet dabei das Gebäude zum Quartier.

BUR Architekten bei der Planung und Umsetzung dieses grossen Projektes zu unterstützen, war für uns besonders bereichernd. Wie dem Architekten-Team selbst liegt auch uns in der Rolle als Generalplaner sehr am Herzen, ein Werk aus architektonischer Sicht zu betrachten und den Designaspekt auch in der Umsetzung immer im Auge zu behalten.

«Ein Gebäude derartiger Grösse und Komplexität zu planen, im Stadtgefüge auf engstem Raum zu erstellen und in Betrieb zu setzen, war mehr als nur eine logistische Herausforderung», meint Projektleiter Hendrik Schikarski.

Um den straffen Terminplan einhalten zu können, mussten wir Lösungen entwickeln, um den Bauablauf zeitlich zu kondensieren. Rohbau- und Ausbaugewerke wurden maximal verschränkt. Während zum Beispiel in den Obergeschossen noch der Beton floss, wurde in den Untergeschossen bereits mit der Installation der Haustechnik begonnen.

Nach knapp dreijähriger Bauzeit konnten wir den Neubau eine Woche vor dem Einzug der ersten Nutzer termingerecht übergeben. Es wurde eine hochmoderne Infrastruktur für Patientenversorgung, Forschung und Lehre geschaffen und trotzdem konnten die budgetierten Gesamtkosten deutlich unterschritten werden.

Neben unserem Mandat als Generalplaner waren wir ebenfalls verantwortlich für die Brandschutzplanung, das QS-Mandat Brandschutz, die Bau- und Ingenieursvermessungen, die Baugestaltung sowie die Planung der Ver- und Entsorgungsleitungen des gesamten Baus.

ÜBER DAS UZB

Das Universitäre Zentrum für Zahnmedizin Basel (UZB) besteht rechtlich seit dem 01.01.2016 und ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt, die sich zu 100 % im Besitz des Kan-

tons Basel-Stadt befindet. Angestrebt wird mit ihm eine nachhaltige Stärkung von Patientenbehandlung, Lehre und Forschung am Standort Basel. Die soziale Zahnmedizin ist in Basel seit annähernd hundert Jahren ein Thema und begann 1921 mit der Gründung der Schulzahnklinik.

Eckdaten

Grundstücksfläche	3607 m ²
Geschossfläche	13 995 m ²
Hauptnutzfläche	7020 m ²
Gebäudevolumen	56 391 m ³

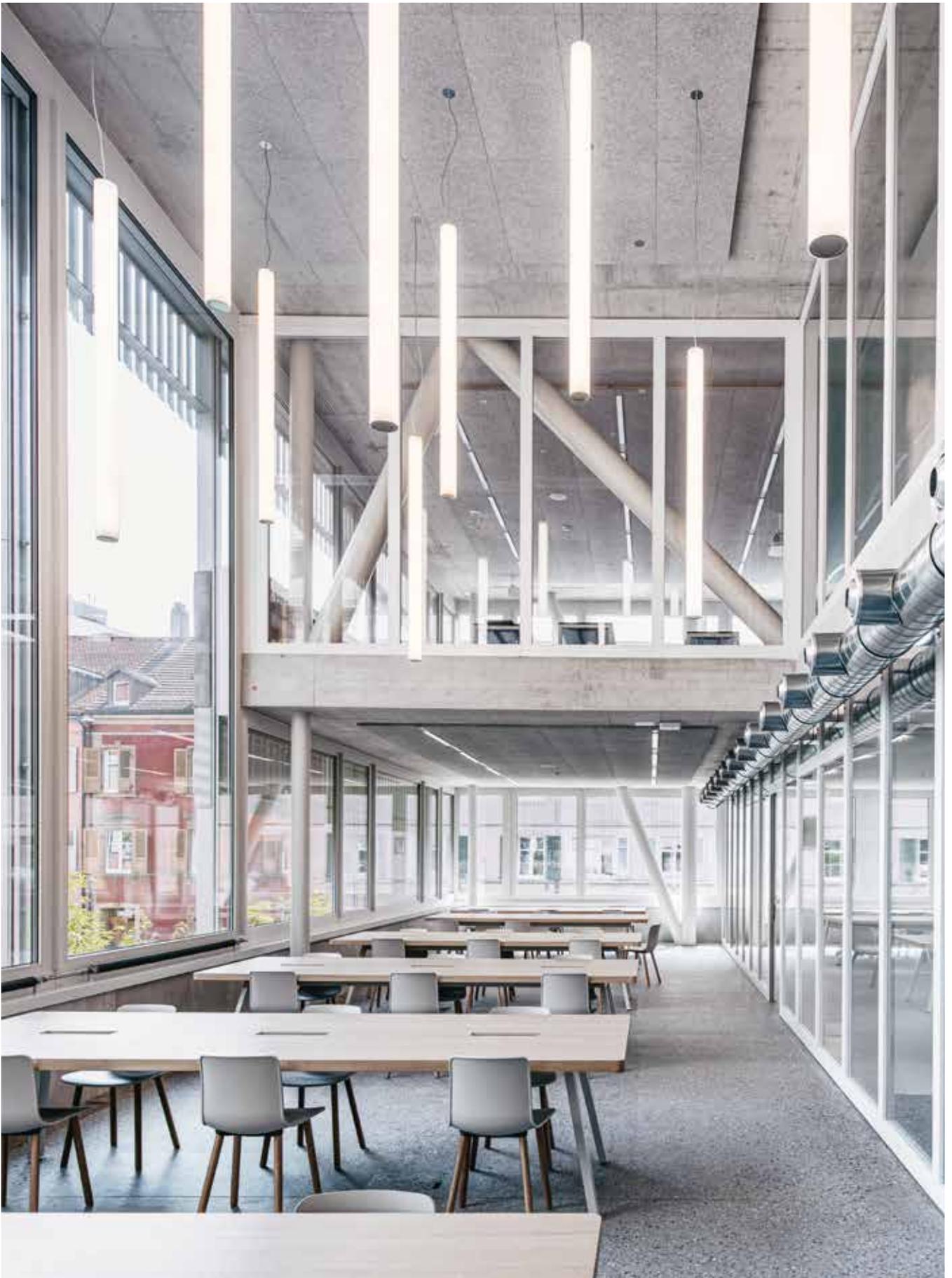
Fakten

Auftraggeber	Universität Basel/Universitäres Zentrum für Zahnmedizin Basel
Ort	Mattenstrasse 40, Basel
Zeitraum	Wettbewerb 08/13–11/13 Vorprojekt 10/14–04/15 Bauprojekt 05/15–07/16 Realisierung 11/16–07/19
Architekt	ARGE Campus Rosental
Generalplaner	BUR Architekten AG, Zürich/ Rapp Architekten AG, Münchenstein
Leistungen Rapp	Generalplanung, Bauleitung, Brandschutzplanung, Ver- und Entsorgung, Vermessung, Baugestaltung



Links: Die beiden Lichthöfe sind mit Kletterpflanzen begrünt, welche farbige Akzente setzen und die Jahreszeiten auch im Gebäudeinneren erlebbar machen (© Simon Mendes)

Rechts: Die Bibliothek bildet das Herzstück der universitären Räume und schafft vielseitige Sichtbezüge zu den Seminarräumen im 2. OG (© Simon Mendes)







Erneuerung Autobahn A2 und Schänzli- tunnel auf Kurs

Während rund fünf Jahren wird das Basler Nadelöhr Hagnau / Schänzli im Auftrag des Bundesamtes für Strassen umfassend saniert. Die Bauarbeiten im gesamten Abschnitt dauern noch bis Mitte 2021. Wir bearbeiten federführend zusammen mit INGE-Partnern die Teilbereiche Trasse, Kunstbauten und Umwelt und stellen die Chefbauleitung für diese Gewerke.

Links: Belageinbau im Tunnel Schänzli

Rechts: neue, komplexe Kunstbauten in der Hagnau für eine bessere Verkehrsführung

Fakten	
Auftraggeber	Bundesamt für Strassen
Bauherr	ASTRA
Ort	Muttenz
Zeitraum	2010–2021
Chefbauleitung	Rapp Infra AG
Trasse, Kunstbauten, Umwelt	
Leistungen Rapp	Federführend in Ingenieur-gemeinschaft für Projektie-rung und Bauleitung Trasse, Umwelt und Kunstbauten: Massnahmenkonzept und -projekt, Ausführungs-projekte, Umweltnotizen, Unternehmersubmissionen, Realisierung

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erneuert mit dem Erhaltungsprojekt Schänzli den Autobahnknoten Hagnau in Basel sowie den Schänzlitunnel und die südliche Vorzone der H18 in Richtung Birseck. Betroffen sind 72 Kunstbauten und vier Nationalstrassenanschlüsse. Ausserdem werden zwei Unfallschwerpunkte beseitigt und der Tunnel Hagnau unter den SBB-Geleisen komplett neu gebaut.

Im Vorfeld der Baustelle Schänzli übertrumpften sich Politiker, Presse und Kommentarschreiber gegenseitig mit Befürchtungen: Von «Dauerstau in der Hagnau» oder einer «siebenjährigen Plage vom Schänzli» war damals die Rede. Dank guter Planung ist es anders gekommen. Der Verkehr konnte erstaunlich flüssig an der Baustelle vorbeigeführt werden, auch in den Stosszeiten am Morgen und Abend. Die Umleitungskonzepte haben funktioniert.

Fertig saniert sind per März 2020 die beiden Röhren des Schänzlitunnels und die gesamte Autobahn südlich davon, bis zur Rütihard-Brücke über die Birs, inklusive Querverbindung Muttenz-Münchenstein. Alle Beteiligten sind mit dem Bauablauf und den Verkehrsverhältnissen zufrieden, konnten doch grosse Behinderungen vermieden werden. Instandsetzungen unter Betrieb sind immer herausfordernd. Bei diesem Projekt sind die Platzverhältnisse jedoch noch knapper bemessen als sonst: viele einspurige Rampen, Abschnitte ohne Standstreifen, eng aufeinanderfolgende Ein- und Ausfahrten sowie die baubedingte einspurige Streckenführung im Tunnel Schänzli erforderten eine Unzahl an Verkehrsphasen, eine akribische Planung, viel Nacht- und Wochenendarbeit mit Bestellung

von Streckensperrungen sowie eine gute Abstimmung mit dem Bauunternehmer. Aber auch die Begeisterung für die Sache und der persönliche Einsatz zu allen Tages- und Nachtzeiten trugen zum guten Gelingen bei.

Befriedigend ist darum auch, dass die neuen Lärmschutzwände und die modernen Strassenbeläge bereits jetzt zu hörbar weniger Lärmimmissionen führen. Wenn dann im Sommer 2020 die SABA (Strassenabwasser-Behandlungsanlage) Schritt für Schritt in Betrieb geht, freut sich auch die Birs über die sanierte Autobahn.

Im März 2020 konnte die komplizierte Umleitungsspur in Fahrrichtung Basel, die über den Tunnel durch das «Monaco-S» zurück auf die Autobahn führte, wieder aufgehoben werden. Der Verkehr rollt seither wieder je zweispurig durch die Tunnelröhren. Noch ist die Arbeit aber nicht beendet. In der Verzweigung Hagnau werden das neue Überwerfungsbauwerk fertig gebaut und diverse Rampen instand gestellt. Auch die neue Tunnelbetriebszentrale hinter dem Tunnel Hagnau befindet sich noch im Rohbaustadium. Und die diversen Hilfsbrücken und -rampen müssen zurückgebaut werden, wobei beim Areal Beton Christen zuerst noch zwei grosse Brückenbauwerke saniert werden.

Die gesamten Bauarbeiten dauern noch bis Mitte 2021 und können voraussichtlich etwas früher als ursprünglich geplant beendet werden. Neben dem Stolz auf die eigene Leistung sind wir uns auch bewusst, ein solches Projekt nur gemeinsam mit allen Beteiligten – dem Bauherr, weiteren Planungsbüros, dem Unterhaltsdienst und vor allem den Bauunternehmern – bewerkstelligen zu können.



Oben: Projektperimeter des Erhaltungprojekts Schänzli

Unten: Die wechselnden Verkehrsführungen werden minutiös geplant.
(© Beat Ernst)

«Wir investieren kontinuierlich in zukunfts-trächtige Themen, in zukunftsweisende Forschung und in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden.»



Moderne Arbeitswelt im neuen Helvetia Campus Basel

Helvetia Versicherungen gestaltet nach den Plänen von Herzog & de Meuron ihren Hauptsitz an der St. Alban-Anlage in Basel neu. Neben modernen Büroräumlichkeiten entsteht auch ein Mehrwert für das Quartier. Wir sind als Generalplaner beauftragt und erbringen darüber hinaus breit gefächerte Planungsleistungen.



Der bestehende Firmensitz von Helvetia soll mit dem umfangreichen und komplexen Projekt modernisiert, aufgewertet und erweitert werden. Hierfür sind sowohl Rückbauten als auch Sanierungen, Aufstockungen, Umnutzungen und Neubauten erforderlich. In der Summe entstehen in einer ersten Etappe rund 1200 hochwertige und flexible Arbeitsplätze in Open-Space-Landschaften inklusive aller erforderlichen Nebenfunktionen wie Besprechungsräume, Teeküchen und Sanitärbereiche sowie Aufenthalts- und Begegnungszonen.

Mit dem Abbruch eines sechsgeschossigen Wohngebäudes und der Auslagerung der kompletten Belegschaft aus dem bestehenden Hochhaus «VB1» an externe Standorte ist die erste Etappe gestartet worden. Weitere, direkt an den Projektperimeter angrenzende Liegenschaften von Helvetia bleiben während der gesamten Baumassnahme in Betrieb.

Die Büronutzung verteilt sich auf ein zwölf- und ein dreizehngeschossiges Hochhaus mit einem nahezu identischen Erscheinungsbild. Als «Zwilling» zum bestehenden Hochhaus «VB1» aus den 1950er-Jahren entsteht ein zweiter Bau mit gleicher Kubatur und Höhe. Der gestaltprägende Baustoff Glas wird im Bürobereich als «Closed Cavity»/CCF-Elemente eingesetzt und an den Gebäudestirn-

wänden in Form von vorgehängten, reliefartigen Gussglasfliesen. Ein grosszügiges und ebenfalls verglastes Auditorium bildet das verbindende Element zwischen den beiden Hochhäusern. Hier befindet sich auch die zentrale Erschliessung des Campus. Für die Neubauten wird eine Zertifizierung gemäss Label «DGNB Platin» für vorbildliche, nachhaltige Projekte angestrebt.

Die neu erstellten Baukörper sind so zur St. Alban-Anlage gedreht, dass sich der begrünte und hochwertig gestaltete Innenhof zur Strasse hin öffnet. Im Penthouse des stadtzugewandten Hochhauses entsteht zudem ein allgemein zugängliches Dachcafé, während im Erdgeschoss der öffentliche Ausstellungsraum «Helvetia Art Foyer» untergebracht ist. Zudem bietet das Auditorium Raum für öffentliche Veranstaltungen und kann extern gemietet werden.

In einer Folgeetappe wird ab 2023 auf der Südseite des Areals ein weiterer, viergeschossiger Gebäudekomplex aufgestockt und totalsaniert. Neben Büroräumen ist hier das Personalrestaurant untergebracht. Der Rückbau eines Verwaltungsgebäudes auf der Nordseite der St. Alban-Anlage bildet den letzten Baustein des Projektes. Als Ersatz für das zu Projektbeginn abgebrochene Wohnhaus entstehen hier neue Wohnungen.

Wir erbringen für dieses Projekt in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit Herzog & de Meuron breitgefächerte Leistungen in den Bereichen Architektur, Generalplanung, Baumanagement, Bauleitung, Baulogistik, Werkleitungsplanung, Verkehrsplanung, Umweltbaubegleitung und Vermessungswesen. Des Weiteren erstellen und pflegen wir ein technisch-architektonisches 3-D-Modell als Grundlage für die fachtechnische Koordination.

Fakten	
Auftraggeber	Helvetia Schweizerische Lebensversicherungsgesellschaft AG
Ort	St. Alban-Anlage, Basel
Zeitraum	Planung 2014–2019 Ausführung Etappe 1 2019–2022
Architekt	Herzog & de Meuron
Gesamtbauleitung	Rapp Architekten AG
Leistungen Rapp	Generalplanung, Architektenleistungen inkl. Entwurfs- und Ausführungsplanung, Baumanagement, 3-D-Modell, Baulogistik, Umweltbaubegleitung, Werkleitungsplanung, Vermessung, Verkehrsplanung, Liftplanung

Links: Haupteingang St. Alban-Anlage/Auditorium
(© Herzog & de Meuron)

partnerschaftlich & unabhängig

«Zusammen mit zwei Kollegen bin ich für die Planungsleitung zuständig. Ich kümmere mich vor allem um die terminliche Koordination der verschiedenen Fachgebiete und vertrete die Interessen der Bauherrschaft. Die Bauarbeiten dieses spannenden Projekts haben vor einigen Monaten angefangen und sind auf architektonisch sehr hohem Niveau. 22 Fachplaner sind beteiligt und zusätzlich noch viele Spezialisten. Alle sind hochmotiviert, für die anspruchsvollen Anforderungen

tolle Lösungen zu finden, und loten dafür auch gerne die Grenzen des Machbaren aus. Das gelingt nur, wenn wir im Planungsprozess partnerschaftlich mit den Spezialisten zusammenarbeiten. Für uns ist es ein echtes Teamprojekt, bei welchem wir gemeinsam das Beste herausholen.»

Beatrice Timm,
Projektleiterin bei Rapp Architekten AG









Recycling und Re-Use in der Architektur

Knapper Lebensraum verlangt ein Umdenken. Der respektvolle Umgang mit Ressourcen und das Wiederverwenden von Bestehendem prägen zukünftige Projekte. Erst recht in der Architektur. Unser Projekt Faraday möchte hier einen exemplarischen Beitrag leisten.

Die Primeo Energie (vormals Elektra Birseck Münchenstein) feierte 1997 ihr hundertjähriges Bestehen. Damals wandelte der Baslerbieter Energieversorger am Hauptsitz in Münchenstein seine ehemalige Zählerwerkstatt von 1932 in ein Elektrizitätsmuseum um. Seither besuchen jährlich rund 10 000 Personen, darunter vor allem Lehrkräfte mit ihren Schulklassen, die schweizweit einzigartige Ausstellung und Elektrowerkstatt «Lernwelt Energie». Zum 125-Jahr-Jubiläum 2022 soll das bestehende Elektrizitätsmuseum samt Ausstellung renoviert und mit einem Neubau ergänzt werden.

Hierzu wurde 2019 ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben, aus dem das Team der Rapp Architekten siegreich hervorging. Der Nordteil des Areals wird von Solitären geprägt. Der Neubau, wie wir ihn vorschlagen, wird – ebenfalls als Solitär – präzise in den Bestand eingefügt. Mit dieser Setzung spannt er einen einladenden Zwischenraum zur bisherigen Zählerwerkstatt auf und lässt den Birs-Naturraum in das Areal einfließen. Aufbauend auf der geometrischen Grundform von vier Quadraten und umhüllt von einer raumhaltigen, bewachsenen Gitterstruktur bildet er ein völlig anderes und doch gleichwertiges Gegenüber zur ehemaligen, ebenfalls modular aufgebauten Zählerwerkstatt. In seiner Ausgestaltung wird das Wissens-

und Experimentierhaus selbst Teil des Naturraums und lässt eine vielseitige Nutzung zu.

Der Neubau steht energetisch und ökologisch für eine innovative und zukunftsgerichtete Bauweise. Das Gebäude ist im Grundsatz natürlich und manuell über die Fenster be- und entlüftet. Die Energieanforderungen für Minergie-P-Eco werden ohne aufwendige Komfortlüftungsanlage eingehalten. Die mehrschichtige Hülle bewahrt einerseits den Holzbau vor intensiver Sonnenstrahlung (schützender Gedanke des Faraday'schen Käfigs) und dient andererseits als aussichtsreiche Aussennutzfläche, Senkrechtaufzug, Fluchtweg und Experimentierort. Die Materialien haben wir bewusst nachhaltig gewählt. Holz, als nachwachsenden Rohstoff für die Fassade, Gitterstrukturen der begehbaren Gebäudehülle aus alten Strommasten und Geländer aus altem Arealzaun.

Auch im Innenbereich setzen wir auf Recycling und möchten alte Isolatoren zu Deckenleuchten umfunktionieren. Die Betonschicht (aus Recyclingbeton) über der Holzdecke sorgt für Stabilität und den gewünschten Temperatenausgleich. Die Vorhänge möchten wir aus Alttextilien herstellen.

Die Renovation der geschichtsträchtigen und schützenswerten Zählerwerkstatt reduzieren

wir auf das Wesentliche und können mit geschickten Anpassungen bestehende Gebäudeteile sogar in ihre ursprüngliche Form zurückführen. Im bestehenden Schacht wird neu ein Plattformlift eingebaut. Das ermöglicht die hindernisfreie Nutzung der drei Ebenen für alle Besucher. Der stillfremde Dachaufbau kann zurückgebaut werden. ie dadurch gewonnene Deckenöffnungen lassen Licht einfallen und bewirken im Gebäude Gebäude auf einfache Weise eine Nachtauskühlung. Eine zusätzliche Kühlung entfällt.

Unabhängig vom Architektur-Wettbewerb für die Erweiterung und Renovation der Lernwelt haben wir ein innovatives Mobilitätskonzept für das gesamte Areal in Münchenstein entwickelt. Als langjähriger Berater erstellen wir für Primeo Energie zudem regelmässig Umweltverträglichkeitsberichte für diverse Standorte.

Fakten

Auftraggeber	Primeo Energie
Ort	Münchenstein
Zeitraum	2019–2022
Leistungen Rapp	Generalplanung, Architektur, Brandschutzplanung, Sanitärplanung, Tragwerksplanung, Mobilitätskonzept







Verkehrerschliessung für geplantes Zentralklinikum Landkreis Lörrach

Am östlichen Stadtrand von Lörrach werden die bisherigen Klinikstandorte Lörrach, Rheinfelden und Schopfheim im neuen Zentralklinikum Lörrach (ZKL) zusammengeführt. Wir prognostizieren das Verkehrsaufkommen, planen die Verkehrerschliessung mit Hochwasserschutz und erarbeiten ein Mobilitätskonzept.

Auf einem 8,3 ha grossen Gelände entstehen bis voraussichtlich 2025 das Klinikum, das Zentrum für seelische Gesundheit und ein Ärzte- und Gesundheitskaufhaus mit Parkhaus. Der kleeblattartig angeordnete Komplex beherbergt im Endausbau über 800 Betten und führt zu einer wesentlichen städtebaulichen Veränderung am Ortseingang von Lörrach-Hauingen. Für die bestmögliche Erreichbarkeit aus dem gesamten Landkreis mit dem motorisierten Individualverkehr wird die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut. Neben der umfangreichen Strassenerschliessung wird das Fuss – und Radwegenetz erweitert. Für die optimale Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle vorgesehen, voraussichtlich in Verbindung mit einer Park+Ride-Anlage.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für die Verwirklichung des ZKL haben wir die sogenannte Kombilösung entwickelt, bei welcher der westliche Teil der Landesstrasse L138 nördlich verschoben wird und ein Kreisverkehr das Zentralklinikum an die L138 und im Endausbau an die Bundesstrasse B317 anbindet. Der östliche Teil der Landesstrasse wird in Richtung Steinen ausserhalb des Wasserschutzgebiets entlang der Bahnlinie Basel-Zell verlegt. Durch die neue Strassenführung wird eine ausreichend grosse Fläche frei für den Neubau des Zentralklinikums. Diese Lösung erfordert nur geringfügige Eingriffe in Natur und Landschaft, speziell im östlich angrenzenden Wasserschutzgebiet.

Die Dammlage der Strasse schützt das zukünftige Klinikgelände vor einem Jahrenderthochwasser. Die Anbindung an das regionale Radwegenetz und die Erschliessung der landwirtschaftlichen Flächen bleiben dabei gewährleistet. Schliesslich ermöglicht diese Streckenführung im südlichen Teil mittels einer Unterführung der Bahnlinie Basel-Zell den geplanten Anschluss an die Bundesstrasse B317, welche laut Bundesverkehrswegeplan 2030 dereinst vierstreifig ausgebaut werden soll.

Für die Erschliessung des Zentralklinikums haben wir in einer umfassenden Verkehrsuntersuchung auf Basis unseres für die Stadt Lörrach entwickelten und aktualisierten Verkehrsmodells verschiedene Ausbauszenarien untersucht. Für die weiteren Planungen des Klinikums, der Verkehrerschliessung und der Anpassung des übergeordneten Strassennetzes liefert diese Untersuchung validierte Verkehrsbelastungsdaten, welche auch die Grundlage für die erforderlichen Lärm- und Umweltgutachten bilden. Im Endausbau des Zentralklinikums ergibt sich bei einem geplanten Angebot von 1200 Stellplätzen in der Parkieranlage ein geschätztes Gesamtverkehrsaufkommen von täglich 6800 Kfz-Fahrten.

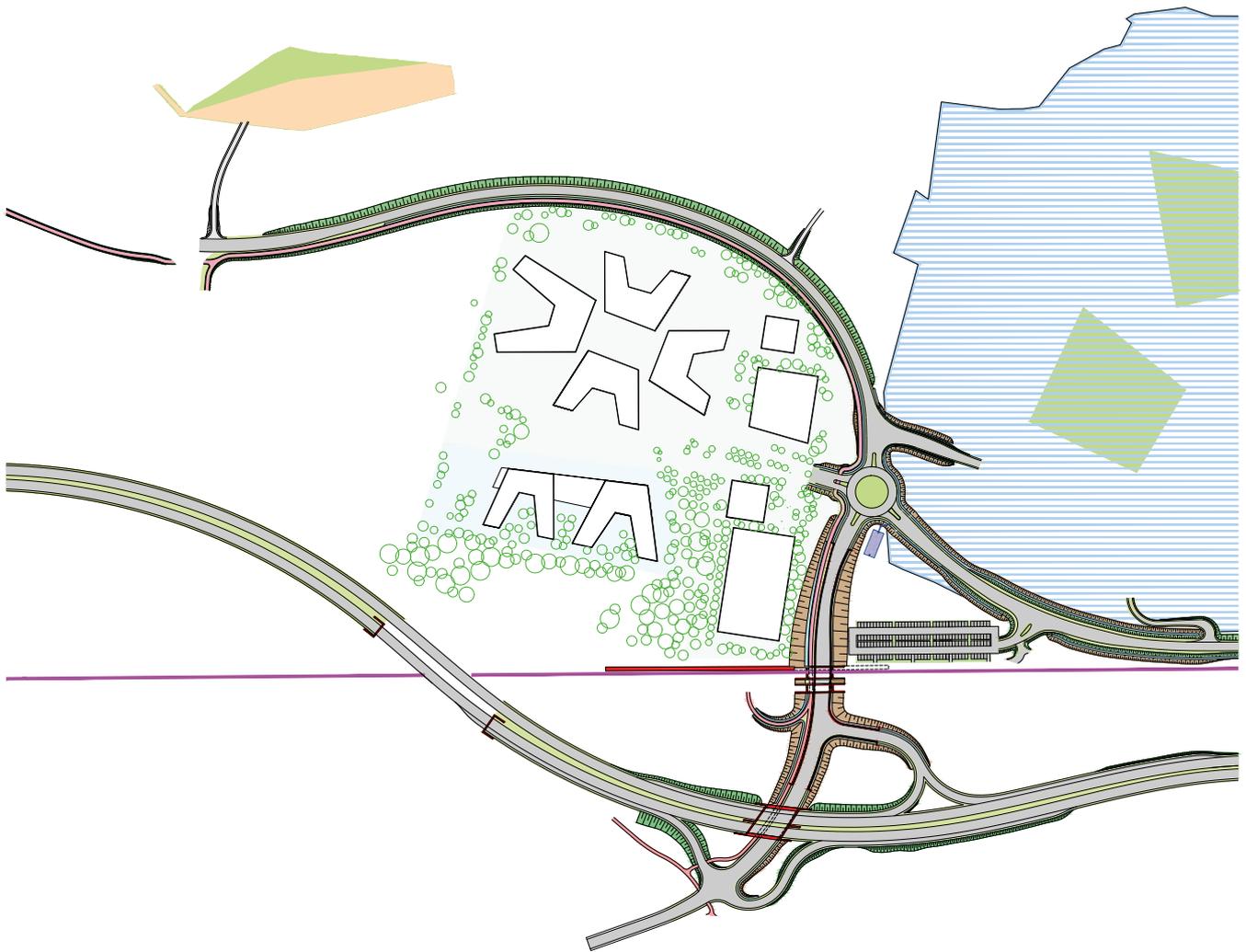
Die Klinikbetreiber wollen angesichts dieser Dimensionen prüfen, wie die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs am Modal Split erhöht und die Parkplatznachfrage des motorisierten Individualverkehrs

(MIV) reduziert werden kann. Dazu soll ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement mit dem Ziel etabliert werden, die Verkehrsmittelwahl aller Nutzergruppen (Patienten, Besucher, Beschäftigte, Studierende) in Richtung umweltfreundliche, nachhaltige Verkehrsmittelwahl zu verändern. Wir erarbeiten ein Mobilitätskonzept, in welchem u.a. spezifische Massnahmen aufgezeigt werden, damit die Nutzer möglichst ohne MIV anreisen.

Die Bauarbeiten haben Mitte Januar 2020 begonnen nach einer zügigen und intensiven zwanzigmonatigen Planungsphase, inklusive Planfeststellungsverfahren. Der erste Bauabschnitt soll im Herbst 2020 mit der Verkehrsfreigabe der L138 West abgeschlossen sein, um so das Baufeld für das ZKL frei zu machen.

Fakten

Auftraggeber	Stadt Lörrach Kliniken des Landkreises Lörrach GmbH Regierungspräsidium Freiburg
Ort	Lörrach
Zeitraum	2018–2021
Leistungen Rapp Regioplan	Objektplanung Verkehrsanlagen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Ingenieurbauwerke, ergänzende Vermessung, örtliche Bauüberwachung, Bauoberleitung
Leistungen Rapp Trans	Verkehrsmodelluntersuchung, Leistungsfähigkeitsnachweise, Mobilitätskonzept



partnerschaftlich & unabhängig

«Wir haben den Anspruch, unserem Kunden eine leistungsfähige, zukunftsorientierte und wirtschaftliche Lösung in bester Qualität anzubieten. Mit unserem Beitrag lieferten wir Antworten auf relevante planerische Fragen und zentrale Grundlagen für das Planrechtsverfahren. Das Gesamtprojekt stand dabei unter grossem Zeit- und Erfolgsdruck, umso mehr profitierten wir von unserem motivierten und kompetenten Planerteam mit grosser Erfahrung in den unterschiedlichsten Fachbereichen. Jeder weiss, was er zu tun hat, hier Verkehrsberater und dort Strassenplaner. So haben wir im Team unter anderem eine optimale Übergangslösung für die Verkehrserschliessung gefunden, die die Anwohner nicht übermässig belastet.

Die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Auftraggeber, Fachbehörden und Gutachter war vorbildlich und erleichterte vieles.»

Daniel Ehmann,
Teamleiter Rapp Regioplan GmbH

Wolfgang Wahl,
Leiter Standort Freiburg i.Br. bei Rapp Trans AG



«Durch unsere multi-
disziplinäre Arbeitskultur
entfalten wir kreatives
Potenzial und fördern den
bereichsübergreifenden
Dialog basierend auf
Offenheit, Respekt und
Wertschätzung.»



Operation am offenen Herzen

Für den langjährigen Kunden Pistor realisieren wir als Generalplaner die «Aufstockung WUZ West», den «Neubau WUZ Mitte» sowie die «Einhausung Bahnverlad». Nach zweijähriger etappierter Realisierung ist das ambitionierte Projekt nun abgeschlossen.



Die schweizweit tätige Lebensmittelgrosshändlerin Pistor hat am Standort Rothenburg seit 2007 die Lagerkapazitäten in mehreren Etappen vergrössert. Das mittlerweile erreichte Wachstum sowie die strategischen Expansionspläne machten einen weiteren Ausbauschritt nötig. Vor allem im Kühlbereich reichten die Kapazitäten für geplante Sortimentserweiterungen und neue Prozesse, wie beispielsweise das Cross Docking, nicht aus. Aber auch der Einstieg in das neue Geschäftsfeld «Care» erforderte neue Lager- und Kommissionierflächen.

Um das Hauptprojekt «Neubau WUZ Mitte» zu starten, musste der ehemalige automatische Warenausgangspuffer verlagert werden. Dieser ist nun im 4. Obergeschoss des Warenumschlagszentrums «WUZ West» näher an der Auftragszusammenführung platziert. Ein Shuttlelager mit einer grossen Anzahl Stellplätzen und einer hohen Stundenleistung sorgt hier für die nötige Dynamik. Die Umsetzung erfolgte in nur 10 Monaten.

Die Realisierung des Herzstücks «WUZ Mitte» stellte diverse Herausforderungen an das Projektteam. Die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs hatte dabei oberste Priorität. Dementsprechend mussten die Arbeiten in enger Abstimmung mit der Bauherrschaft terminiert werden. Um möglichst zeit- und ressourceneffizient zu bauen, wurde der Neubau in zwei Etappen realisiert. So war es möglich, alte Prozesse im Bestand möglichst lang zu

nutzen und gleichzeitig neue Funktionen neben der Baustelle bereits in Betrieb zu nehmen. Darüber hinaus galt es, den Bestand gegen Witterungseinflüsse zu sichern, waren doch davon immer viele Laufmeter Wandfläche auf zwei Geschossen betroffen. Im Rückblick dürfen wir stolz feststellen, dass wir dies mit wenigen kleinen Ausnahmen sehr gut im Griff hatten.

Das leistungsfähige Logistiksystem des neuen Frischdienstes «WUZ Mitte» mit einer Kapazität von mehreren tausenden Tablarplätzen ist inklusive Cross Docking so ausgelegt, dass täglich eine grosse Anzahl Colis umgeschlagen werden können. Möglich macht dies die Hochleistungsanlage mit einer äusserst hohen Ein- und Auslagerleistung. Mit der Kommissionierphilosophie «Ware-zum-Mann» und hochmodernen Umpack- und Verdichtplätzen wurde auch der Ergonomie Rechnung getragen.

Als Komplettierung des Trios wurde das bestehende Bahngleis verlegt, die Verladerampe vergrössert und der Bahnverlad eingehaut. Entstanden ist eine eindruckliche Halle, die nicht nur für logistische Zwecke genutzt wird.

Pistor ist ein Bauherr, der sich sehr aktiv in die Planung und Realisierung einbringt. Das schätzen wir im Team sehr. So konnten Änderungswünsche bis spät in die Realisierung schnell und pragmatisch diskutiert und freigegeben werden.

Fakten	
Auftraggeber	Pistor AG
Ort	Rothenburg
Zeitraum	2015–2020
Architekt	Cerutti Partner Architekten AG
Leistungen Rapp	Generalplanung, Logistik-Koordination und -QS, Brandschutzplanung, UVB

Kommissionier- und Verdichtungsarbeitsplatz
Frischdienst (© Hans H. Münchhalfen)

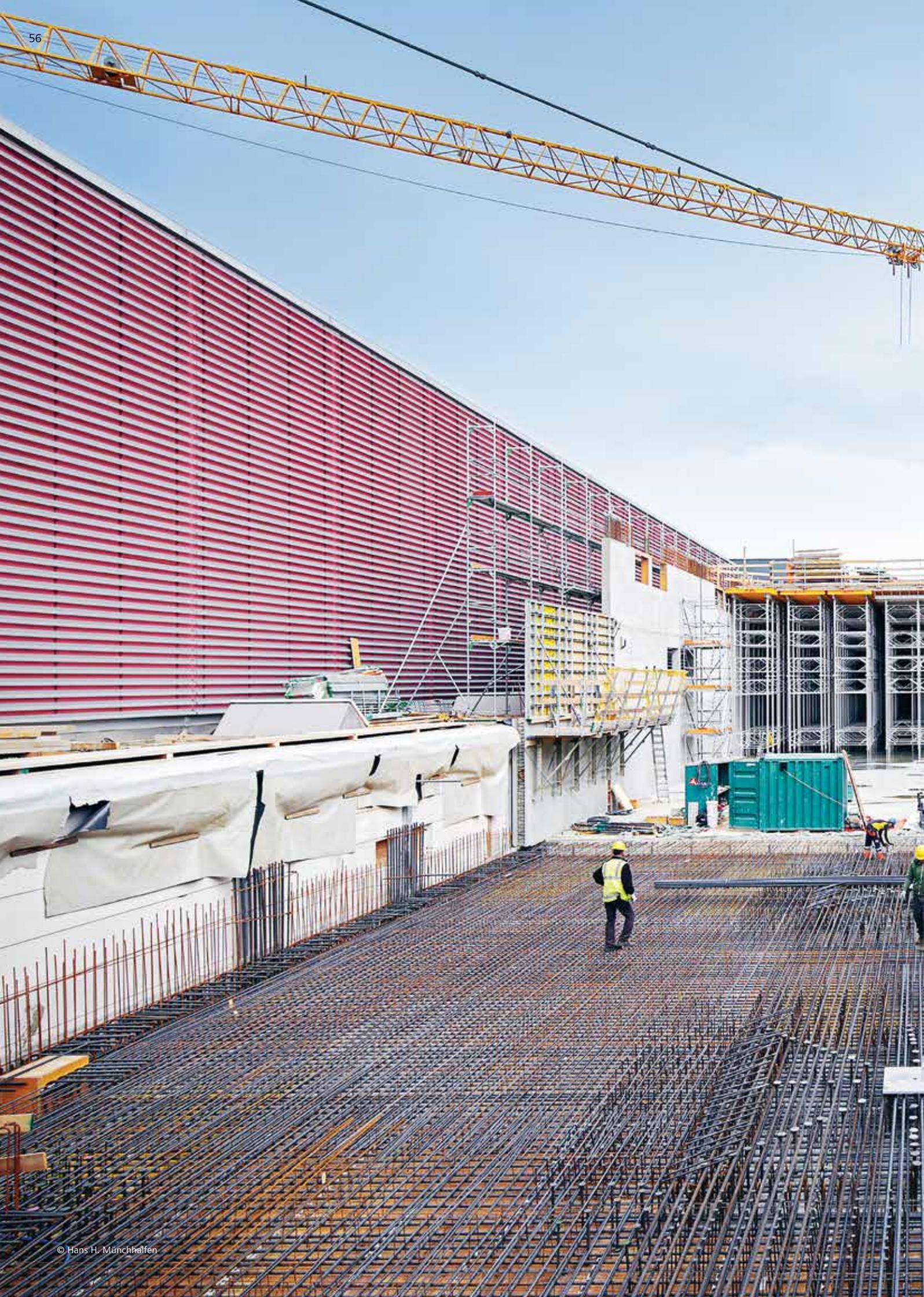
eigenständig & vernetzt

«Die ganze Realisierungsphase war bei diesem Projekt geprägt von einem engen Zeitplan. Zum einen, weil alle Prozesse ineinandergreifen, und zum anderen, weil bei laufendem Betrieb Verzögerungen schlichtweg nicht erlaubt waren. Das war eine grosse Herausforderung. Als langjähriger Partner von Pistor kennen wir das bewährte Planerteam schon aus früheren Aufgaben, was die Zusammenarbeit sehr effizient macht. Das weiss auch der Bauherr. Das Vertrauen ist da

und Entscheidungen können rasch getroffen werden. Dank rollender Planung und eingespieltem Teamwork erlaubte dies selbst umfangreiche Projektänderungen während der Realisierung.»

Lucien Moser,
Projektleiter bei Rapp Industrieplaner AG









Fernwärme für das Lysbüchel- Areal in Basel

Das ehemalige Gewerbe- und Industrieareal Lysbüchel und das südlich angrenzende Wohngebiet befinden sich im Wandel. Etappenweise entstehen auf dem Areal Arbeitsplätze und neuer Wohnraum. Im Vorfeld planen und begleiten wir die Erschließung des Areals mit Fernwärme.

Das Areal des ehemaligen Coop-Verteilerzentrums zwischen Elsässerstrasse und Lysbüchelstrasse in Basel umfasst mit seinen 34 400 m² eine Fläche von beinahe fünf Fussballfeldern. sieben Bestandsgebäude mit 88 000 m² Geschossfläche und 400 000 m³ Gebäudevolumen gehören dazu. Seit 2013 ist das Areal im Besitz der Stiftung Habitat, welche 2016 den nördlichen Teil (auch Volta Nord genannt) an den Kanton verkaufte. Hier sollen rund 2000 bis 3000 Arbeitsplätze sowie Wohnraum für 1300 bis 1900 Einwohnerinnen und Einwohner entstehen.

Beide Eigentümer planen eine Quartierentwicklung mit dem Ziel, «dem Areal Leben einzuhauchen». Bevor neue Gebäude entstehen können, sind massgebliche Änderungen notwendig.

Nach dem Rückbau, bei dem wir teilweise ebenfalls beteiligt waren, müssen zunächst unterirdisch kilometerweit neue Leitungen verlegt werden. Für die Industriellen Werke Basel haben wir dafür die Erschliessung mit Fernwärme, Trinkwasser, Strom und Glasfaser geplant sowie die Ausführung begleitet.

Während der Bauzeit galt es, einige Herausforderungen zu meistern. Beispielsweise entdeckten wir beim Verlegen der Leitungen Fundamente von ehemaligen Gleisanlagen, die nun zusätzlich zu entfernen waren. Andernorts mussten bestehende Leitungen gequert werden, obwohl man in der Planung

davon ausgegangen war, dass diese nicht mehr genutzt werden. Diese Arbeiten benötigten mehr Zeit. Der Zeitplan jedoch war unabänderlich, musste die Inbetriebnahme doch vor dem Winter erfolgen.

Als zusätzliche Erschwernis in der Planung erwies sich der grosse Koordinationsaufwand und die Logistik. Denn auf dem Areal waren gleichzeitig mehrere Baustellen im Gange: der Rückbau eines Gebäudes, Umbau einer Primarschule, inkl. Erstellung einer Schneise auf dem ehemaligen Gebäudeteil. Das bedeutete Materialanlieferungen bei gleichzeitiger Öffnung der Strassenbereiche.

Auch die Kommunikation mit den angrenzenden Baustellen und den Zwischenmietern war wichtig. Einerseits um zu vermeiden, dass sich die gleichzeitig stattfindenden Arbeiten der verschiedenen Unternehmer auf dem Areal gegenseitig behinderten, andererseits um die ansässigen Zwischennutzer trotz Lärm so wenig wie möglich in ihren Aktivitäten einzuschränken.

Die Bauarbeiten konnten schliesslich nach rund einem Jahr fristgerecht abgeschlossen werden, sodass die umliegenden Gebäude rechtzeitig mit Wärme versorgt werden konnten.

Innerhalb der Gruppe befassten wir uns in verschiedenen Projekten bereits seit 2016 mit der Arealentwicklung. Einerseits mit Machbarkeitsstudien zur Arealnutzung für die SBB,

andererseits mit dem Rückbau der Coop-Verteilerzentrale an der Elsässerstrasse. Den Rückbau konnten wir soweit abschliessen, dass die entstandene «Brache» im ehemaligen Baugrubenbereich den Arealnutzern für einen Zeitraum von ca. 5 Jahren provisorisch für Freizeitaktivitäten zu Verfügung steht

TIEFERE TEMPERATUREN IM FERNWÄRMENETZ

Die Temperatur des Fernwärmenetzes in Basel wird bis 2025 von heute 170°C auf maximal 115°C gesenkt. Die umweltfreundliche und effiziente Wärmeversorgung wird dadurch noch klimafreundlicher. Die tieferen Temperaturen machen es möglich, die Erschliessung mittels Kunststoffmantelrohren zu planen. Gegenüber konventionellen Stahlrohren in Betonkanälen benötigen diese weniger Platz, können dadurch schneller verbaut werden und sind zudem günstiger. Eine neu erstellte Beimischstation an der westlichen Arealgrenze sorgt dafür, dass Vor- und Rücklauf aus der Hochtemperatur-Fernwärme vor der Verteilung auf die gewünschte Vorlauftemperatur gesenkt wird.

Fakten

Auftraggeber	Industrielle Werke Basel
Ort	Basel, Elsässerstrasse
Zeitraum	Frühling 2018–Sommer 2020
Leistungen Rapp	Projektierung und Bauleitung



Links: Absperrstation mit Entlüftung- und Entleerungsarmaturen (© Beat Ernst)

Rechts: Fernwärmeleitung in KMR-Bauweise (Kunststoffmantelrohr) (© Beat Ernst)

fortschrittlich & beständig

«Bei Ver- und Entsorgungsprojekten sind meistens viele Beteiligte involviert. Das ist auch bei Volta Nord der Fall, wobei das Areal grösstenteils halbprivat und nicht öffentlich ist, was Kommunikation und Abstimmung anspruchsvoller macht. Gleichzeitig waren wir hier mit speziellen Herausforderungen konfrontiert: Grossflächige Grabarbeiten im Umfeld mehrerer Baustellen, Kreuzung bestehender Leitungstunnel, Einsatz neuartiger Kunststoffmantelrohre,

anspruchsvolle Inbetriebnahme vor Winter einbruch. Das heisst für uns, umsichtig zu arbeiten und dabei immer das Ganze im Auge zu behalten. Aber auch Bewährtes laufend zu optimieren und agil mit Neuerungen umzugehen.»

Tobias Heitz,
Teamleiter Rohrleitungsbau
Rapp Infra AG



Strom selbst produzieren, gemeinsam nut- zen und einfach abrechnen

Mit dem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV) werden Bürogebäude und Mehrfamilienhäuser zu Stromproduzenten. Besitzer und Bewohner können sich bei der verbrauchsabhängigen Abrechnung nun auch beim Strombezug auf unsere Dienstleistungen verlassen.



Die verbrauchsabhängige Energie- und Wasserkostenabrechnung VEWA ist für die Abrechnung eines ZEV ergänzt worden. Damit besteht die Möglichkeit, Wärme-, Warmwasser-, Kaltwasser-, Neben- und Stromkosten in einer gemeinsamen Abrechnung darzustellen. Wir fokussieren unsere Kompetenz und Erfahrung seit Beginn auf dieses wachsende Bedürfnis und sind in der Lage, spezifische Kundenwünsche detailliert und übersichtlich abzubilden.

Seit 1. Januar 2018 können Liegenschaftsbesitzer selbst produzierten Solarstrom im Rahmen des Zusammenschlusses für Eigenverbrauch (ZEV) allen Bewohnern zur Verfügung stellen. Stockwerkeigentümer-Gemeinschaften, Wohnbaugenossenschaften und sämtliche anderen Gebäudeinhaber können damit von tieferen Strompreisen und grösserer Energieunabhängigkeit profitieren.

Dank stark sinkender Beschaffungskosten werden Fotovoltaikanlagen immer interessanter und da der Rücklieferarif meist unter dem Netzbezugspreis liegt, zahlt sich diese Investition umso mehr aus, je mehr Solarstrom zeitgleich vor Ort konsumiert wird. Damit zahlen ZEV-Teilnehmer geringere Abgaben und Netznutzungskosten des Verteilnetzbetreibers (VNB), weil der Solarstrom nicht über das Verteilnetz fliesst. Die gesetzlichen Bestimmungen des ZEV schreiben vor, dass die Eigenproduktion mindestens 10 Prozent des Strombedarfs deckt und nur noch ein Endverbraucher gegenüber dem VNB auftritt.

Wir setzen diese Regelungen im Abrechnungsmodell VEWA für unsere Kunden und alle Interessierten um. Ein ZEV kann zwischen zwei Abrechnungsmodellen wählen, wobei die Kosten hinsichtlich Messtechnik und erbrachter Dienstleistungen variieren:

Verrechnung des Strompreises (Energie- und Netzkosten) als Einheitstarif

Dieser ergibt sich aus dem Durchschnitt zwischen Bezug Netzstrom und Solarstrom.

Die vorhandenen Stromzähler können weiterhin verwendet werden, die Abrechnung ist einfach und übersichtlich und alle profitieren im gleichen Masse von den günstigeren Stromkosten.

Verrechnung des Strompreises aufgeteilt nach Bezug Netzstrom und Solarstrom

Diese Variante bedingt den Einbau von Smart Meters. Diese registrieren je nach Übertragungstechnik Echtzeitwerte, mindestens aber die sogenannten Viertelstundenwerte in kWh. Damit werden 96 Messwerte pro Tag, 2880 Messwerte pro Monat oder rund 35000 Messwerte pro Jahr übermittelt und verarbeitet.

Dank der auf eine Viertelstunde genauen Zuteilung von Netz- und Solarstrom ist eine detaillierte Abrechnung des individuellen Solarstromverbrauchs möglich und damit ein persönlicher Preisvorteil.

Neben den gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich des Eigenverbrauchs muss der ZEV-Betreiber bei Einführung und Betrieb weitere massgebliche Punkte beachten:

- Er ist gegenüber den ZEV-Teilnehmern zur Stromlieferung verpflichtet.
- Er ist alleiniger Ansprechpartner gegenüber dem VNB und erhält somit z. B. als einziger Informationen über geplante Stromabschaltungen im Verteilnetz. Diese muss er dann an die ZEV-Teilnehmer weitergeben.
- Er haftet für Forderungen des VNB.
- Bei der Gründung einer ZEV müssen bestehende Mietverhältnisse angepasst werden.
- Mieter haben das Recht, bei bestehenden Mietverträgen dem ZEV nicht beizutreten.
- Bei einer Preisanpassung des VNB muss unter Umständen auch der Solarstrompreis jährlich aktualisiert werden.

Bild: © shutterstock.com

fortschrittlich & beständig

«Mit meiner langjährigen Erfahrung im Umfeld der Energieversorgung kenne ich mich gut aus mit den gesetzlichen Vorgaben bei der Stromabrechnung. Deshalb habe ich bei der Integration von ZEV in unser Abrechnungssystem von Anfang an mitgearbeitet und unser Angebot mitgestaltet. Wichtig war und ist mir dabei immer, dass wir unseren Kundinnen und Kunden eine einfach lesbare und transparente Abrechnung bieten können. Auch in Bezug auf ZEV

verfügen wir nun über professionelle und übersichtliche Lösungen, die den zukünftigen ZEV-Betreiber bei seinem Wunsch nach einer eigenen und teilautarken Stromversorgung seiner Liegenschaft unterstützen.»

Christian Regitz,
Bereichsleiter Abrechnungsdienstleistungen
Rapp Enserv AG



Impressum

Konzept und Text
Marketing & Kommunikation Rapp Gruppe

Konzept und Gestaltung
Tatin Design Enterprises GmbH, Basel

Fotografie
Christian Aeberhard
Beat Ernst
Philippe Hubler
Simon Menges
Claudia Müller
Hans H. Münchhalfen
Rapp-Archiv

Lithografie
Sturm AG, Basel

Druck
Stedler Press AG, Basel

ClimatePartner[®]
klimaneutral

Druck | ID 11793-1506-1001







Rapp AG
Hochstrasse 100
Postfach
4018 Basel

T +41 58 595 77 77
info@rapp.ch
www.rapp.ch