

Promenadendeck | ICE-City Ost

Wettbewerbsergebnisse

Erfurt 
LANDESHAUPTSTADT
THÜRINGEN
Stadtverwaltung

4 Wettbewerbsbeiträge





Inhalt

Vorwort	2
Das Projekt ICE-City Ost Teil Promenadendeck	4
Wettbewerb Aufgabenstellung Ablauf	8
Wettbewerbsergebnisse	10
1. Preis DKFS Architects, London; Schlaich Bergermann partner - sbp GmbH, Stuttgart	10
2. Preis Kolb Ripke Architekten Planungs GmbH, Berlin; König und Heunisch Planungs GmbH, Leipzig	14
Anerkennung SETZPFANDT Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar	18
Anerkennung Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt; Worschech Architekten Planungs GmbH, Erfurt	20
2. Rundgang 1. Rundgang	22

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Erfurterinnen und Erfurter,



Brücken ermöglichen Entwicklungen – wo wird dies deutlicher als im Angesicht der altherwürdigen Krämerbrücke, die zum Sinnbild geworden ist für die herausragende Bedeutung der Stadt Erfurt als Zentrum des europaweiten Handels im Mittelalter und der frühen Neuzeit. Erfurt ist schon immer eine Stadt der Brücken. Und auch aktuell ist es wieder eine Brücke, die das Tor zu einem neuen Kapitel in der Entwicklung unserer Stadt öffnet:

Ende diesen Jahres wird die Deutsche Bahn den planmäßigen ICE-Verkehr auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Nürnberg aufnehmen. Ab dann wird die ICE-Linie von Berlin nach München über den Erfurter Hauptbahnhof geführt. Die Zahl der ICE-Halte wird sich gegenüber heute nahezu verdoppeln. Das Verkehrsaufkommen wird sich prognostiziert um mehr als 50 Prozent erhöhen, die Reisezeiten zu wichtigen Metropolen werden sich auf durchschnittlich zwei Stunden und darunter verkürzen.

Damit liegt Erfurt in wenigen Wochen schlagartig auf der gegenwärtig vielleicht wichtigsten Entwicklungsachse Deutschlands. Wie auf einer Perlenkette sind auf dem Laufweg der ICE-Züge die dynamischsten Metropolen im Land aufgereiht: Hamburg, Berlin, Leipzig, Nürnberg, München. Erfurt ist dann auch eine der Perlen davon, allerdings eine im Vergleich zu den neuen Nachbarn deutlich kleinere.

Dieser Bedeutungszuwachs ist auch eine große Herausforderung: Die schnellen ICE bringen nicht nur viele Menschen in kürzester Zeit nach Erfurt, sondern sie bringen sie auch schnell von hier weg in die benachbarten Metropolen. Wenn Erfurt und Thüringen von dieser hervorragenden Anbindung profitieren wollen, müssen sie auch aktiv die Synergien nutzen, die in der neuen Lagegunst liegen.

Aus diesem Grund soll im direkten Umfeld des Erfurter Hauptbahnhofs auf 30 Hektar nicht mehr bahnbetriebsnotwendiger Flächen die ‚ICE-City Ost‘ als neues Tagungs-, Geschäfts- und Dienstleistungsviertel entstehen, mit attraktiven Gebäuden für Neuansiedlungen und Arbeitsstätten, mit Gastronomie und Eventflächen, Coworking-Spaces und Nutzungen der Kreativwirtschaft. Freistaat Thüringen, Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt Erfurt haben sich darauf verständigt, diese Entwicklung gemeinsam voranzubringen.

Die zu entwickelnden Flächen liegen sehr zentral in fußläufiger Distanz östlich des Hauptbahnhofs, vom Anger keine zehn Gehminuten entfernt – und trotzdem sind sie heute kaum im räumlichen Bewusstsein der Stadtbenutzer vorhanden. Wer hier unterwegs ist, fühlt sich irgendwo am Stadtrand unterwegs und nicht in Tuchfühlung zum künftigen ICE-Drehkreuz. Denn diese Flächen sind heute stadträumlich durch den Flutgraben und den Stadtring bzw. die Stauffenbergallee von der Innenstadt abgeriegelt.

Deshalb soll im Zuge der ICE-City Ost anstelle des bisherigen Fußgängerstegs das neue Promenadendeck entstehen, das weit mehr sein soll als eine bloße Fuß- und Radwegbrücke. Wie der Name schon sagt, ist das Promenadendeck ein großzügiger, schwebender Platz, über den zu laufen oder mit dem Fahrrad zu fahren so viel Freude machen soll wie ein Spaziergang über die Krämerbrücke oder eine Fahrradfahrt über die roten Fahrradbrücken im Hafen von Kopenhagen ...

Zugleich soll das Promenadendeck auch aus der Umgebung gut sichtbar sein und – zusammen mit den geplanten Hochhaustürmen – zum Symbol und Zeichen für den ‚Sprung über den Flutgraben‘ in den neuen Stadtteil des 21. Jahrhunderts werden.

Das Promenadendeck spannt jedoch nicht nur den Bogen in die Zukunft, sondern bildet auch den Brückenschlag von der Erfurter Innenstadt in die Oststadt, womit die beiden Stadtteile viel bequemer als bisher per Rad oder Fuß miteinander verbunden sind. Denn auch für den Radverkehr hat diese Brückenverbindung schon heute eine hohe Bedeutung.

Um für das geplante Projekt herausragende, innovative und zeichenhafte Entwürfe zu erhalten, hat die Landeshauptstadt Erfurt gemeinsam mit der LEG Thüringen 2017 einen Planungswettbewerb ausgelobt, an dem international renommierte Brückenplaner teilgenommen haben. Die Realisierung der neuen Brücke ist für das Jahr 2020 geplant.

In der vorliegenden Broschüre werden die Ergebnisse des Wettbewerbs dokumentiert, der im September 2017 entschieden wurde. Viel Freude bei der Lektüre wünschen Ihnen

Andreas Bausewein
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Erfurt

Alexander Hilge
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften

Paul Börsch
Leiter Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Das Projekt ICE-City Ost I Teil Promenadendeck

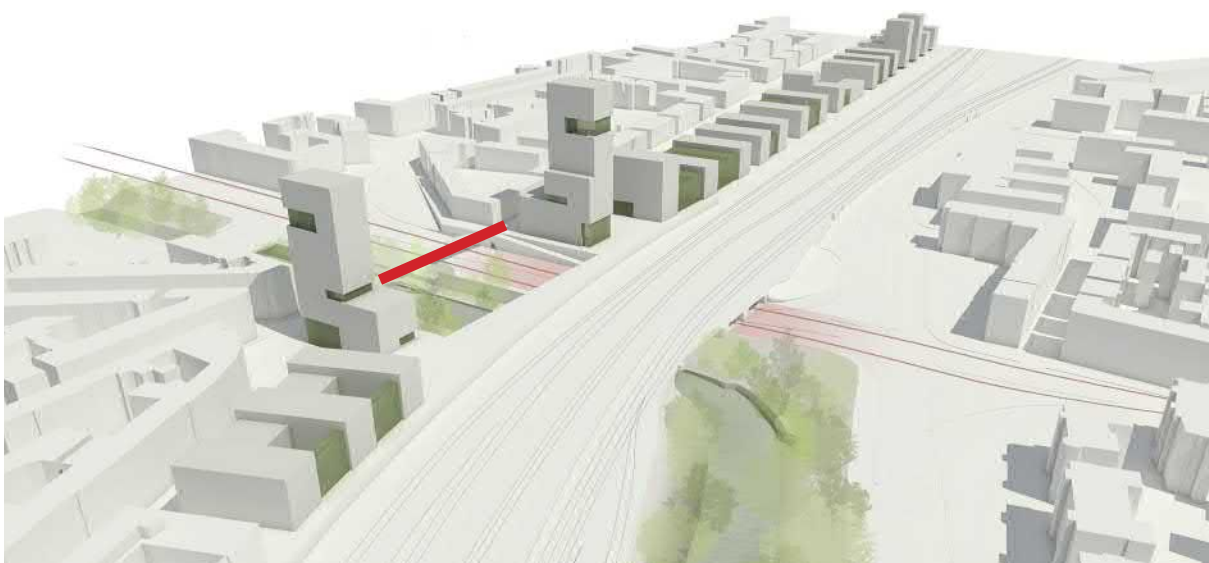
Städtebauliche Rahmenbedingungen

Die Landeshauptstadt Erfurt ist mit aktuell 211.590 Einwohnern (Stand vom 31.12.2016) die größte Kommune Thüringens und moderne Industrie-, Handels-, Dienstleistungs- und Messestadt. Mit Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke nach Nürnberg und der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 Ende 2017 ist Erfurt auch ein wichtiges Drehkreuz im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn. Durch die kurzen Fahrzeiten nach Berlin, München, Frankfurt/Main, Leipzig und Dresden wird Erfurt mit seiner einzigartigen historischen Altstadt zu einem schnell erreichbaren, hochattraktiven Treffpunkt für Tourismus, Handel und Kongresse und zugleich ein neuer Top-Standort für Unternehmen, bahnaffine Start-ups, Agenturen oder hochvernetzte Firmen der Kreativwirtschaft.

Zugleich rückt Erfurt damit schlagartig mitten in die gegenwärtig wohl dynamischste Entwicklungsachse Deutschlands, die die Metropolen München, Nürnberg, Leipzig, Berlin und Hamburg miteinander verbindet. Diese grundlegend neuen Rahmenbedingungen erzeugen nachhaltige Impulse für die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Stadt und der Region und schaffen ungeahnte Potenziale für neue Ansiedlungen und Arbeitsplätze.

Um diese Synergien für die Stadtentwicklung zu nutzen, müssen unmittelbar am ICE-Bahnhof hochattraktive Flächen für die neue ‚ICE-City‘ bereitgestellt werden. Anders als in vielen anderen Städten stehen diese Flächenpotenziale in Erfurt sogar auf der Innenstadtseite der Bahnanlagen zur Verfügung. Hier können, nicht nur im räumlich begrenzten Bereich der ehemaligen Bahnhöfe, sondern insbesondere auf den nicht mehr benötigten Flächen des Güterbahnhofs im Osten neue urbane Stadtquartiere am ICE-Knoten entstehen. Um dieses enorme Potenzial von über 30 Hektar Fläche attraktiv an den Hauptbahnhof und die Innenstadt anzubinden, soll anstelle des heutigen Fußgängerstegs das ‚Promenadendeck‘ entstehen.

Die ‚ICE-City‘ ist als vitaler Premiumstandort von überregionaler Ausstrahlung geplant. Mit vielfältigen Dienstleistungsangeboten und flexibel nutzbaren Büro- und Gewerbeflächen, Hotels, einem Tagungs- und Kongresszentrum, Gastronomie, Event-, Kultur- und Kreativnutzungen bis hin zu temporärem Wohnen, kleinen Läden und großzügigen Parkmöglichkeiten soll hier alles angeboten werden, was einen zukunftsfähigen Gewerbestandort ausmacht.



ICE-City Ost I Perspektive mit der Lage des Promenadendecks in rot

Bereits 2012 war deshalb für die Flächen auf der Ostseite der Bahnhofstraße ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt worden mit dem Ziel, für die zukünftige ‚ICE-City Ost‘ eine prägnante städtebauliche und architektonische Vision als großzügiges, gut sichtbares Entree zu entwickeln. Als Sieger aus dem Wettbewerb ging das Büro Machleidt+Partner – Büro für Städtebau mit Mola+Winkelmüller Architekten GmbH BDA und sinai - Faust. Schroll. Schwarz. Freiraumplanung + Projektsteuerung GmbH hervor.

Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wurde für den Teilbereich ICE-City-Ost ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet und weiter fortgeschrieben, der heute die Grundlage für die Entwicklung des Quartiers darstellt. Der Rahmenplan umfasst die heute unbebauten Bereiche südlich der Kurt-Schumacher-Straße, die Schmidtsteder Eisenbahnbrücke bzw. den Fußgängersteg über den Flutgraben und den Stadtring und reicht über weite Teile des ehemaligen Güterbahnhofs mit dem zu erhaltenden Kreativareal Zughafen bis zur verlängerten Rathenaustraße und perspektivisch bis ins Gleisdreieck der Güterbahn hinein.

Die Umsetzung des repräsentativen, in bester Lage befindlichen Projekts erfolgt gemeinsam durch die Landeshauptstadt Erfurt und die Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG).

Zentrale Voraussetzung für die zu entwickelnden Flächen ist eine stadträumlich und fußläufig leistungsfähige Querung der Barrieren von Flutgraben und Stadtring, die heute als massive Trennung und Bruchkante in der Stadt wahrgenommen werden. Anstelle des heute vorhandenen schmalen und steilen Fußgängerstegs soll eine neue, leicht begehbare, großzügige und im Stadtraum gut sichtbare Fußgänger- und Radwegebrücke entstehen. Als ‚Promenadendeck‘ soll sie nicht nur technisches Bauwerk sein, sondern als großstädtischer, schwebender Platz über dem Flutgraben zeichenhaft den Brückenschlag in die neue ICE-City-Ost herstellen.



Städtebaulicher Rahmenplan ICE-City Ost | Überarbeitung 2015 | Machleidt GmbH Städtebau | Stadtplanung/winkelmüller architekten/sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH

Beiderseits des dazwischen gespannten Promenadendecks werden gemäß Rahmenplan künftig zwei Hochhäuser die ICE-City als weithin sichtbares Entree und eigenständig wahrnehmbare Adresse kennzeichnen. Die anspruchsvollen Rahmenbedingungen können und sollen zu einem innovativen, einzigartigen Brückenbauwerk führen, dessen Gestalt selbst als Teil und Initialzündung des Projekts ‚ICE-City‘ wahrgenommen wird.

Nur mit einer stadtstrukturell wirksamen Anbindung wird es möglich sein, das neu entstehende Quartier tatsächlich in den innerstädtischen Kontext einzubinden. Das Promenadendeck ist folglich eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Projekt ‚ICE-City Ost‘ gelingen kann.

Nördlich angrenzend an die ‚ICE-City Ost‘ wird im Gebiet der ‚Äußeren Oststadt‘ in den kommenden Jahren ein neuer, innerstädtischer Stadtteil mit bis zu 1.600 Wohnungen, Kindertagesstätten und einem Stadtteilpark entstehen. Zwischen den beiden Fachhochschulstandorten im Norden der Leipziger Straße und der geplanten ‚ICE-City Ost‘ im Süden sollen zukunftsfähige Quartiere entstehen, die durch Grün- und Spielplatzangebote die Attraktivität der gesamten Oststadt spürbar steigern werden.

Ausgehend vom städtebaulichen Leitbild der kompakten Nutzungsgemischten Stadt soll die Revitalisierung dieser letzten großen innenstadtnahen Brachfläche einen wirtschaftlich tragfähigen, kleinräumigen Mix von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Dienstleistung ermöglichen.

Das ‚Promenadendeck‘ bindet somit nicht nur die ICE-City an den Hauptbahnhof an, sondern schafft auch für die neu entstehende ‚Äußere Oststadt‘ eine neue, attraktive Anbindung nach Süden. So kann auch für andere Stadtteile ein spürbarer Mehrwert durch das Projekt Promenadendeck generiert werden.

Baulich-konstruktive Rahmenbedingungen

Die 1977 im Rahmen der verkehrlichen Umgestaltung des Nordknotens Schmidtstedter Knoten fertiggestellte Fußgängerbrücke zwischen Kurt-Schumacher-Straße und der Straße ‚Zum Güterbahnhof‘ ersetzte damals eine breite gründerzeitliche Straßenbrücke, die im Zusammenhang mit den umfangreichen Baumaßnahmen nicht mehr sinnvoll in die Verkehrsführung eingebunden werden konnte und abgebrochen worden war. Mit einer Gesamtlänge von ca. 113 m und einer Brückenfläche von ca. 504 m² ist die inzwischen 40 Jahre alte Fußgängerbrücke mittlerweile durch Korrosion in ihrem baulichen Zustand stark eingeschränkt bzw. dringend erneuerungsbedürftig.

Gemäß heute geltenden technischen Anforderungen kann das bestehende Brückenbauwerk mit Längsneigungen von teilweise über 8 % bzw. 11 % im Abzweig nicht barrierefrei genutzt werden. Durch die zentrale Lage als wichtiger Knoten im Radverkehrsnetz der Stadt ist das Bauwerk zudem bereits heute deutlich unterdimensioniert und teilweise verkehrlich überlastet. Unter den künftigen Rahmenbedingungen mit der Entwicklung des neuen Stadtteils ‚ICE-City Ost‘ ist das Bauwerk nicht mehr ansatzweise geeignet, den ihm dann nach Lage und Funktion zukommenden Anforderungen gerecht zu werden. Unter wirtschaftlichen und funktionalen Gesichtspunkten ist eine dringend notwendige Sanierung bzw. Instandsetzung des vorhandenen Bauwerks daher nicht mehr vertretbar.

Das neue Brückenbauwerk soll mit einer deutlich vergrößerten nutzbaren Mindestbreite von 6,0 m (im Abbiegebereich zur Stauffenbergallee 4,0 m) und einer barrierefreien, flachen Längsneigung in etwa an den heutigen Anbindungen in das bestehende Wegenetz einbinden. Damit bietet es für Fußgänger und Radfahrer eine künftig barrierefreie, verkehrssichere Querung von Flutgraben und Stauffenbergallee.

Eine Befahrung durch Kraftfahrzeuge ist (mit Ausnahme von Wartungsfahrzeugen) nicht vorgesehen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll jedoch die

Möglichkeit bestehen, eine Verbindung zu einer Haltestelle der geplanten Stadtbahn-Vorhaltetrasse im Verlauf der Stauffenbergallee nachzurüsten.



Rahmenplan ‚Äußere Oststadt‘ | Büro für urbane Projekte, Leipzig

Wettbewerb | Aufgabenstellung | Ablauf

Anlass und Ziel | Städtebaulicher Umgebungsrahmen

Zur strukturellen Anbindung des neuen Stadtteils ‚ICE-City‘ ist eine barrierefreie Querung für Fußgänger und Radfahrer von Flutgraben und Stauffenbergallee am Verknüpfungspunkt ‚Neues Schmidstedter Tor‘ notwendig. Die heutige, 1977 fertiggestellte und in städtischem Eigentum befindliche Fußgänger- und Radwegbrücke liegt an der verkehrlich richtigen Stelle, ist jedoch wegen zunehmender Bauschäden stark bestandsgefährdet und aufgrund fehlender Nutzungsqualität wie Barrierefreiheit und geringer Breiten den aktuell geltenden Anforderungen einer zukünftig noch wichtigeren stadtstrukturellen Verknüpfung nicht mehr gewachsen. Daher wurde die Entscheidung zu einem den neuen Ansprüchen angemessenen Neubau – dem sogenannten ‚Promenadendeck‘ – getroffen.

Das Wettbewerbsgebiet befindet sich östlich des Hauptbahnhofs beiderseits des Flutgrabens zwischen der Schmidstedter Bahnbrücke im Süden und der Straßenbrücke Trommsdorffstraße im Norden. Westlich endet das Gebiet am Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße/Schmidstedter Straße/Trommsdorffstraße/Schmidstedter Ufer, die östliche Begrenzung verläuft oberhalb der Stützmauer der Stauffenbergallee auf dem dort beginnenden Bahngelände.

Das ‚Promenadendeck‘ stellt einen wichtigen Knoten für den Fußgänger- und Radverkehr in städtebaulich exponierter Lage dar. Es soll sowohl die neu entstehende ‚ICE-City‘ anbinden als auch die Verbindung zwischen Kernstadt und Krämpfervorstadt barrierefrei und attraktiv bewältigen. Die Brücke soll in gestalterischer und funktioneller Qualität als ‚Promenade‘ mit hoher Verweilqualität ausgeführt werden. Diese anspruchsvollen Bedingungen können und sollen in der Konsequenz daher zu einem innovativen und herausragenden Brückenbauwerk führen, dessen Form selbst zeichnerisch als Teil der ‚ICE-City‘ mit den dort geplanten Baufeldern und Erschließungsanlagen wahrgenommen wird und den Brückenschlag in diesen neuen Stadtteil symbolisiert.

Durch den Ersatzneubau der großzügigen Fuß-Rad-Brücke werden die im Rahmen des Stadtentwicklungsprojekts ‚ICE-City‘ gemeinsam zu entwickelnden innenstadtnahen Bahnbrachen miteinander verbunden. Entstehen soll mit dem ‚Promenadendeck‘ ein Brückenbauwerk, das durch seine hohe Funktions- und Aufenthaltsqualität einen attraktiven Teil des öffentlichen Raumes bildet. Nur mit einem solchen stadtstrukturell wirksamen Verbindungsbauwerk ist es möglich, die heute kaum wahrgenommene Randlage des Güterbahnhofs in ein künftig ansprechendes Dienstleistungs- und Kreativquartier umzuwandeln und die Trennung von Flutgraben und Stadtring zu überwinden.

Die zu überspannende Gesamtweite des Bauwerks beträgt ca. 95 Meter, davon gehören zur Querung des Flutgrabens ca. 45 Meter und zur Stauffenbergallee ca. 50 Meter. Etwa mittig des künftigen Brückenzuges ist zwischen Flutgraben und Stauffenbergallee eine perspektivisch geplante Stadtbahntrasse mit Haltestelle als Option einzuplanen.

Wettbewerbsziele

- Schaffung einer barrierefreien, dieser Funktion angemessenen Querung für Fußgänger und Radfahrer von Flutgraben und Stauffenbergallee zur Anbindung des neuen Stadtteils.
- Eine durchgängig großzügige Gestaltung und klare optische Hinführung zu den Zielpunkten ‚ICE-City‘ bzw. Hauptbahnhof/Schmidstedter Straße.
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität bei optimaler verkehrlicher Funktionsfähigkeit.
- Aufwertung des Stadtraums durch eine attraktiv gestaltete Brückenfigur im Kontext der vorhandenen und künftigen städtebaulichen Strukturen.
- Verbesserung der Situation für den Radverkehr, Gewährleistung aller wichtigen Radwegeverbindungen im Knoten – Oststadt/ICE-City, Hauptbahnhof, Stadtpark, Anger, Anbindung des östlichen Geh-/Radwegtunnels unter der Bahnstrecke.

Art des Wettbewerbs

Nichtoffener Realisierungswettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungs- und Auswahlverfahren

Ausloberin | Bauherrin

Landeshauptstadt Erfurt

Preisgerichtssitzung

4. September 2017

Wettbewerbsteilnehmer

- Dietmar Feichtinger Architectes SARL, Montreuil; WTM Engineers GmbH, Hamburg
- SETZPFANDT Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar
- SAUERZAPFE Architekten, Berlin; lfb frohloff staffa kühl ecker, Berlin
- Kolb Ripke Architekten Planungs GmbH, Berlin; König und Heunisch Planungs GmbH, Leipzig
- Wilkinson Eyre Architects, London; IB Miebach, Lohmar
- IGS Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar
- Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt; Worschech Architekten Planungs GmbH, Erfurt
- Bietergemeinschaft Promenadendeck Erfurt Knight Architects/Krebs+Kiefer, Erfurt
- DKFS Architects, London; Schlaich Bergermann partner - sbp GmbH, Stuttgart
- swillus architekten, Werder; Büro Happold Engineering, Berlin

Preisgericht

Fachpreisrichter

- Prof. Dr.-Ing. Stephan Engelsmann, Stuttgart
- Prof. Dr.-Ing. Holger Flederer, Dresden
- Prof. Dipl.-Ing. Burkhard Pahl, Darmstadt/Leipzig
- Dipl.-Ing. Carsten Maerz, Berlin

Stellvertretender Fachpreisrichter

- Dipl.-Ing. Thomas Hermann, Erfurt

Sachpreisrichter

- Dipl.-Ing. Anja Maruschky, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Erfurt
- Dipl.-Ing. Alexander Reintjes, Leiter Tiefbau- und Verkehrsamt, Erfurt
- Dipl.-Ing. Paul Börsch, Leiter Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Erfurt

Stellvertretender Sachpreisrichter

- Dipl.-Ing. Arno Lieke, Bereichsleiter Vorbereitung Stadterneuerung, Erfurt

Wettbewerbsbetreuung

Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH, (LEG Thüringen), Erfurt

Wettbewerbsergebnis | Preisträger

1. Preis

DKFS Architects, London;
Schlaich Bergermann partner - sbp GmbH, Stuttgart

2. Preis

Kolb Ripke Architekten Planungs GmbH, Berlin;
König und Heunisch Planungs GmbH, Leipzig

Anerkennung

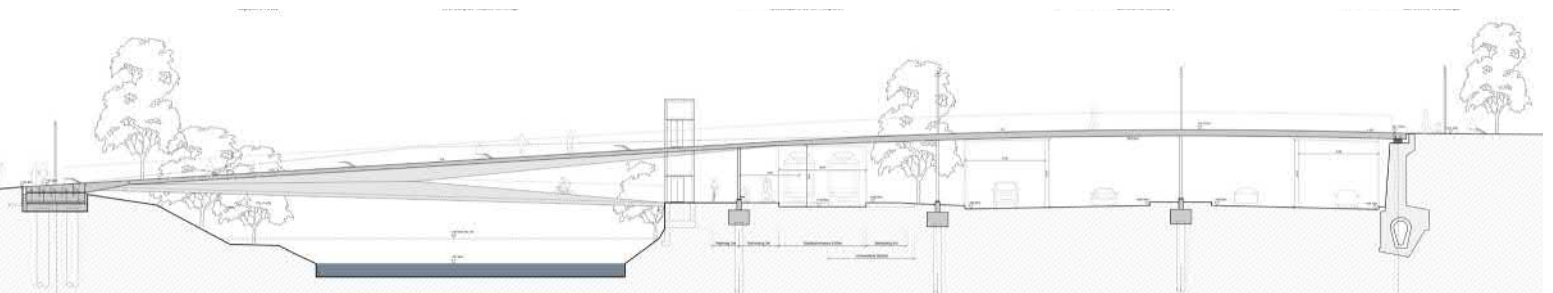
SETZPFANDT Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Weimar

Anerkennung

Ingenieurbüro Kleb GmbH, Erfurt;
Worschech Architekten Planungs GmbH, Erfurt



Perspektive Trommsdorffstraße

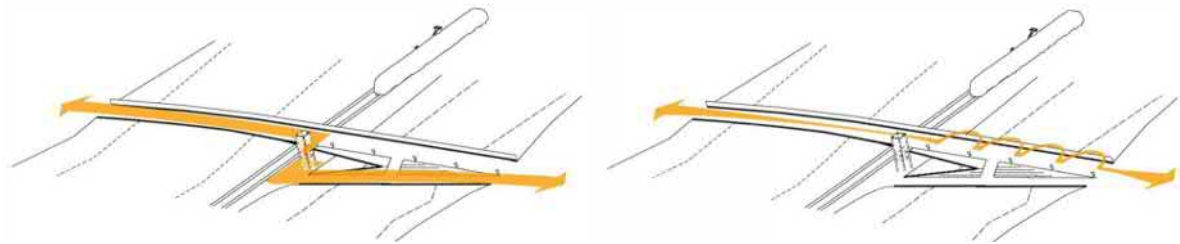


KONZEPT | AUSZUG

Die gestalterische Maxime

Das neue Promenadendeck ist ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Entwicklung Erfurts und der geplanten ICE-City. Gestalterische Maxime für die horizontale Landmarke ist es, ein attraktives, elegantes Brückenbauwerk als auch städtebaulich ein hoch funktionales Möbel anzubieten (...). Im Zentrum der Betrachtungen für das Promenadendeck sieht der Verfasser eine moderne Interpretation der Promenade als wichtigen städtischen Raum für Begegnung als auch Aufenthalt (...). Die städtebauliche Einbindung der neuen ICE-City ist ein zeitgenössischer Ausdruck der klassischen Promenade, die nicht nur als reines infrastrukturelles Verbindungsbauwerk funktioniert, sondern auch Spielraum (...) ist, ein Ort, der beim Flanieren zur Aussichtsplattform mit Blick auf die Stadt wird.

WEGEBEZIEHUNGEN



Verbindung der Hauptverkehrswege

Das Bauwerk ist ein dreidimensionaler urbaner Knotenpunkt und effizientes Stück Infrastruktur.

Aussichtspunkt auf den Flutgraben

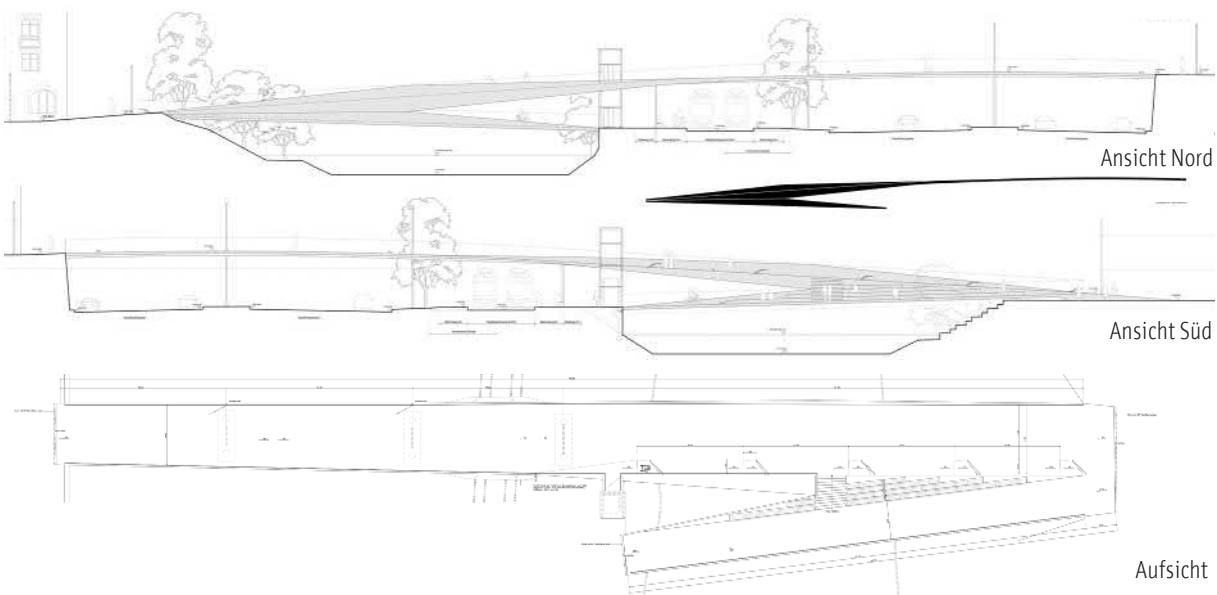
Logisch integrierte Sitztreppen machen den grün gefassten Kontrastrraum im Stadtraum erfahrbar und laden zum Verweilen ein.

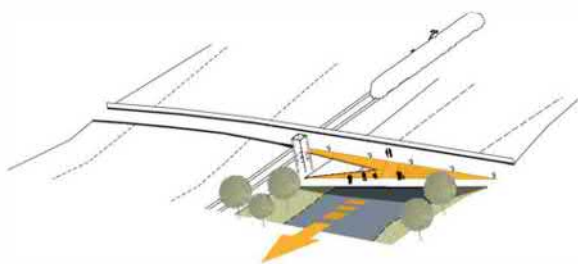
Die Form und die Parameter

Konstruktiv ist das neue Brückenbauwerk ein ausdifferenzierter Kastenträger. Er reagiert auf konstruktive und tragwerkstechnische Randbedingungen, Erfordernisse des Verkehrsflusses, der Barrierefreiheit und den architektonischen Zielsetzungen. Über der Straße ist das Deck ein minimaler Kasten mit elegantem Stich, der die geforderten Freiräume und die Entwässerung gewährleistet. Dann überquert das Brückendeck mit effizientem Minimalquerschnitt die neue Stadtbahntrasse und hält mit dem stark reduzierten Querschnitt den geforderten Lichtraum frei. Dort ‚entfaltet‘ sich der Kasten in die Trogquerschnitte über dem Flutgraben mit subtilen, aber formal eleganten Momenten. Der notwendige Berührschutz über der Bahn wird dort in das Glasgeländer integriert.

Ein Ort des Innehaltens in Nähe des Wassers –

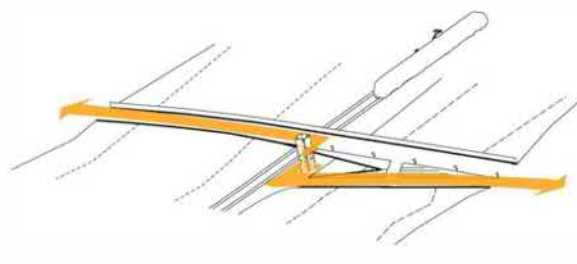
Die Aussichtstreppe: Der Verfasser sieht den neu entstehenden, durch die Bäume gefassten landschaftlichen Freiraum über dem Flutgraben als potenziell hochwertigen Kontrastrraum zu den anliegenden Infrastrukturen und städtischen Gefügen. Zwischen dem unteren und oberen Deck entsteht aus den Trogquerschnitten eine Zwischenfläche. Dieser zum Grünraum zur Furt geneigter Zwischenbereich ist stählerner, tragender Gurt beider Brückendecks und auch begehbare Tragstruktur mit Sitzstufen und Verbindungstreppe. (...) Der Raum wird durch ein zeichenhaftes Bauwerk ergänzt, das den Raum inszeniert und als unverwechselbares Motiv über dem Flutgraben schwebt. Es generiert seine Form aus den Notwendigkeiten des Ingenieurbauwerks, das einen Beitrag als Teil des städtischen Raums leistet.





Barrierefreie Verbindung 1

Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 Abs. 4.3 wird durch den Aufzug hergestellt, der beide Abschnitte mit unter drei Prozent Gefälle miteinander verbindet.



Barrierefreie Verbindung 2

Zur Gleichberechtigung bei der Nutzung des Promenadendecks wird auch der sechs Prozent-Abschnitt nach DIN 18040-3 mit seitlichen Podesten ausgestattet.

Die barrierefreie Promenade

Im Vordergrund steht die universelle Barrierefreiheit. An der Trennstelle zwischen Bahn und Flutgraben wird zur barrierefreien Erschließung der Haltestelle ein Aufzug angestellt, der die zwei Brückenabschnitte mit unter drei Prozent Gefälle verbindet. (...) Durch die vorgeschlagenen seitlichen Ruhepodeste am Gehweg werden (...) Plätze zum Ausruhen angeboten, die durch die Bänke Rastplatz für alle Nutzer sind, (...)

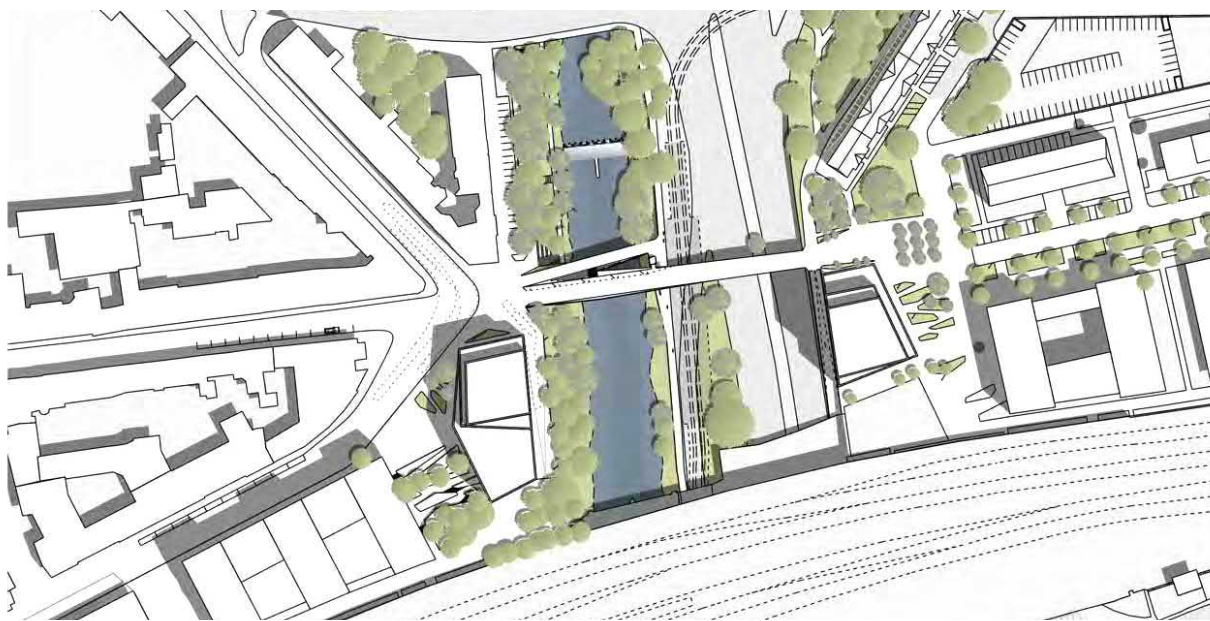
Die Brückenköpfe

Während der Brückenkopf auf Seiten der ICE-City unaufgeregtes Tragwerkselement ist, kommen dem Brückenkopf West weitere Funktionen zu. Hier integriert das Auflager die Zugänge zu den Ufern des Flutgrabens und hilft, den Naturraum mit der Stadt zu verbinden. (...)

An der zukünftigen Haltestelle unter dem Hauptdeck ergibt sich eine attraktive Untersicht für den Nutzer (...).

Das Lichtkonzept

Das Lichtkonzept des neuen Brückenschlages soll der Sicherheit der Nutzer dienen und gleichzeitig die Brücke bei Dämmerung und Dunkelheit zu einem attraktiven Bestandteil des Stadtraums machen. Die prägnante sowie einfache Silhouette bei Tag zeichnet sich auch im Dunkeln durch eine schlichte linienförmige Beleuchtung ab. Lichtstelen an den Brückenköpfen und auf dem östlichen Teil der Brücke erzeugen einen indirekten Lichtteppich auf dem Gehweg (...). Der westliche Brückenteil über der Furt wird über in die Sitzmöbel integrierte, wartungsarme und wirtschaftliche LED-Beleuchtung erhellt. (...)



Lageplan

Beurteilung durch das Preisgericht

Die städtebaulich-räumliche Wirkung des Entwurfs ist geprägt durch seine schlanke und elegante Erscheinung. Der Entwurf verbindet Gestaltung und Funktionalität sehr ausgewogen und verzichtet auf überflüssige Attitüden. Damit fügt er sich organisch in die Umgebung ein und wird in besonderem Maße seiner Anbindungsfunktion für das neue ICE-Stadtquartier gerecht. Diese Idee wird auch von der linienförmigen Ausprägung der Hauptverbindungsachse im Verlauf in der historischen Brückenachse getragen. Die Erlebbarkeit des Stadtraumes wird durch die Transparenz und schlanke Konstruktion wesentlich unterstützt.

Im Bereich des Flutgrabens sind Nord- und Südrampe durch Sitzstufen verbunden. Dieser besondere Teil der Brückenkonstruktion ermöglicht eine gelungene visuelle Beziehung zum Landschaftsraum des Flutgrabens und schafft eine hohe und sehr attraktive Verweilqualität.

Die Verkehrswegebeziehungen werden vorbildlich gelöst. Insbesondere der Brückenkopf auf der Westseite schafft einen verbindenden Platz. Die Barrierefreiheit ist. Überzeugend wirkt der in sich geschlossene Tragwerksentwurf, wobei das statisch unbestimmte, semiintegral gelagerte Durchlaufträger-System die Voraussetzungen für das schlanke und elegante Erscheinungsbild schafft. Mit ihrem Verweis auf die grundsätzliche Möglichkeit für fußgängerinduzierte Schwingungen sowie Möglichkeiten für deren Beherrschung stellen die Entwurfsverfasser zusätzlich ihre tragwerksplanerische Kompetenz unter Beweis.

Im Rahmen der Tragwerksplanung ist sicherzustellen, dass die Schlankheiten des Überbaus und der Pfeilerscheiben im Bereich der Staufenbergallee den Tragsicherheits- und Gebrauchstauglichkeitsanforderungen gerecht werden. Es sollten Alternativen zur Verwendung der geschlossenen Glaselemente im Bereich der Geländer geprüft werden.



Neues Promenadendeck | Ansicht von Nord | 1. Preis, DKFS Architects, London; Schlaich Bergermann partner - sbp GmbH, Stuttgart



KONZEPT | AUSZUG

Die Situation,

in der sich die neue Brücke befindet, ist insbesondere durch vielfältige Einzelmerkmale gekennzeichnet, die durch die historische Entwicklung der Stadt zusammenreffen. Der Flutgraben als landschaftliches Element wird begleitet von der großstädtischen Stauffenbergallee. Über beide hinweg ist die Verbindung der historischen Altstadt im Westen mit dem Entwicklungsgebiet im Osten herzustellen. Die städtebaulichen Planungen für das Gebiet erfordern die Umgestaltung der vorhandenen Brücke, insbesondere unter den Aspekten Barrierefreiheit und Anbindung einer zukünftigen Stadtbahnhaltestelle.

Von der Brücke aus ergeben sich vielfältige Blickbezüge in die Stadtlandschaft, sie selbst wird aufgrund ihrer exponierten Lage einen Points de Vue und Orientierungspunkt darstellen. Der Flutgraben wird zusammen mit seinen Ufersäumen einen städtebaulichen Freiraum bilden, der von der Innenstadt bis an den Stadtrand reicht. Ihm wird weitere Bedeutung zukommen, wenn die Umgestaltung und Vergrößerung im Wettbewerbsgebiet fertig gestellt ist.

Einordnung der Brücke

Grundlage für die Einordnung der neuen Brücke war die genaue Analyse des Ortes, der freiräumlichen Notwendigkeiten und die Analyse der Wegebedürfnisse. Als Ergebnis dieser Überlegungen zeigte sich, dass die erforderlichen Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger ein so grundlegendes Element darstellen, dass die neue Brücke aus diesem Aspekt heraus entwickelt wurde. (...) Die Hauptwegebeziehungen Ost-West für Fußgänger und Radfahrer, Nord-Ost und Süd für Radfahrer sowie die Anbindung der Stadtbahnhaltestelle werden beiläufig hergestellt und sind somit gestaltprägend.

Ebenso wird für die behindertengerechte Querung und Anbindung der Stadtbahnhaltestelle keine Aufzugsanlage erforderlich. Eine Rampe mit Zwischenpodesten gewährleistet bereits vor dem Anlegen der Haltestelle die barrierefreie Anbindung der Ostseite des Flutgrabens von der ICE-City kommend. Die barrierefreie Anbindung auf der Ostseite von Süden wird durch das kontinuierliche Längsgefälle von drei Prozent der Rampe gegeben.

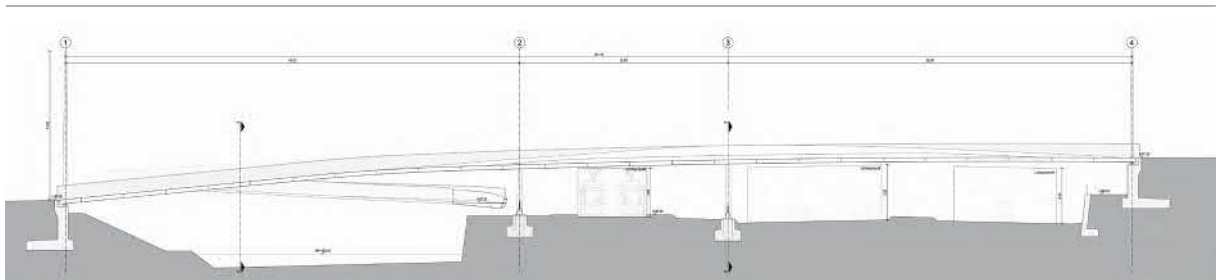
Entwurf der Brücke

Die neue Brücke setzt ein individuelles Zeichen mit eigenem Duktus. Sie wird sich angemessen ohne überzogene Gesten und Inszenierungen in den städtischen Kontext einfügen. Sie verzichtet auf große Gesten durch Pylone oder ähnliche dominante Konstruktionen. Die zurückhaltende und elegante Brückenkonstruktion übernimmt die Funktion der Verbindung und wird in ihrer individuellen, aus dem Ort entwickelten Gestaltung mit diesem verbunden werden. (...)

Durch ihre individuelle Formgebung wird sie den Ort definieren und durch ihre Wiedererkennung einen städtebaulichen Marker setzen. Großzügige Aufenthaltsbereiche mit Verweilangeboten wird die Brücke zu einem städtischen Ort machen, der auch zu Begegnungen einlädt.

Die grundsätzliche Entwurfsidee der Brücke wird aus der schwungvollen Trassierung entwickelt, die das Ergebnis aus der Beschäftigung mit den örtlichen Gegebenheiten reflektiert. Die leichte S-Figur der Haupttrasse erlaubt die orthogonale Querung der Stauffenbergallee, wodurch unschöne spitze Verschnitte vermieden werden und die städtebauliche Achse der Schmidtstedter Straße aufgenommen werden kann. (...)

In der Höhenentwicklung bildet eine kontinuierliche Zunahme des Tragwerks über den beiden Stützungen eine Akzentuierung der Brückenkontur. Diese Überhöhungen sind einseitig und zueinander versetzt in den Wendepunkten der Haupttrasse angeordnet. Aus diesem Zusammenspiel beider Schwünge entsteht die elegante spannungsvolle Linienführung der Brücke. Das Tragverhalten für den Betrachter wird nachvollziehbar und die Brücke erhält eine Zentrierung.



Schnitt



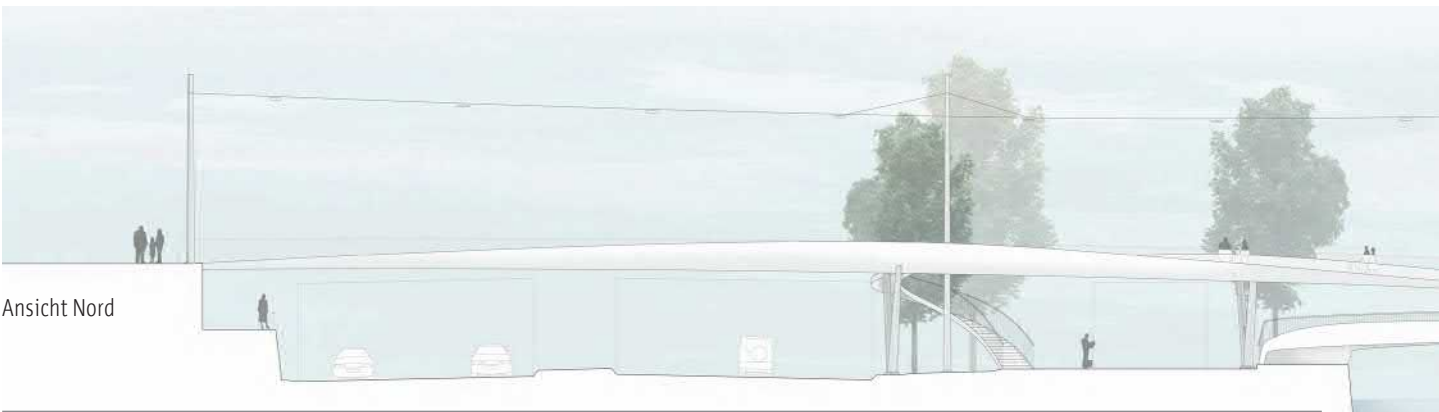
Perspektive



Perspektive



Ansicht Süd



Ansicht Nord



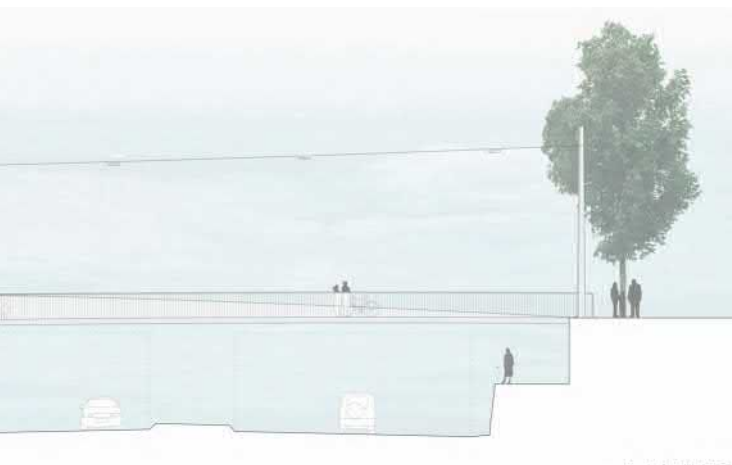
Beurteilung durch das Preisgericht | Auszug

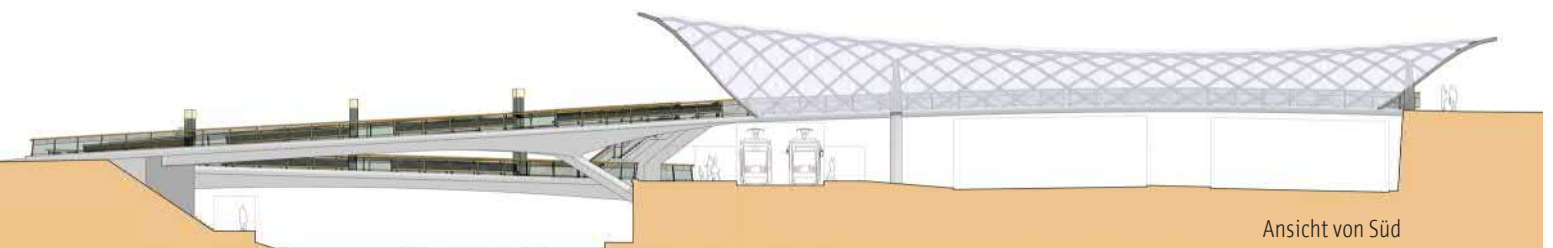
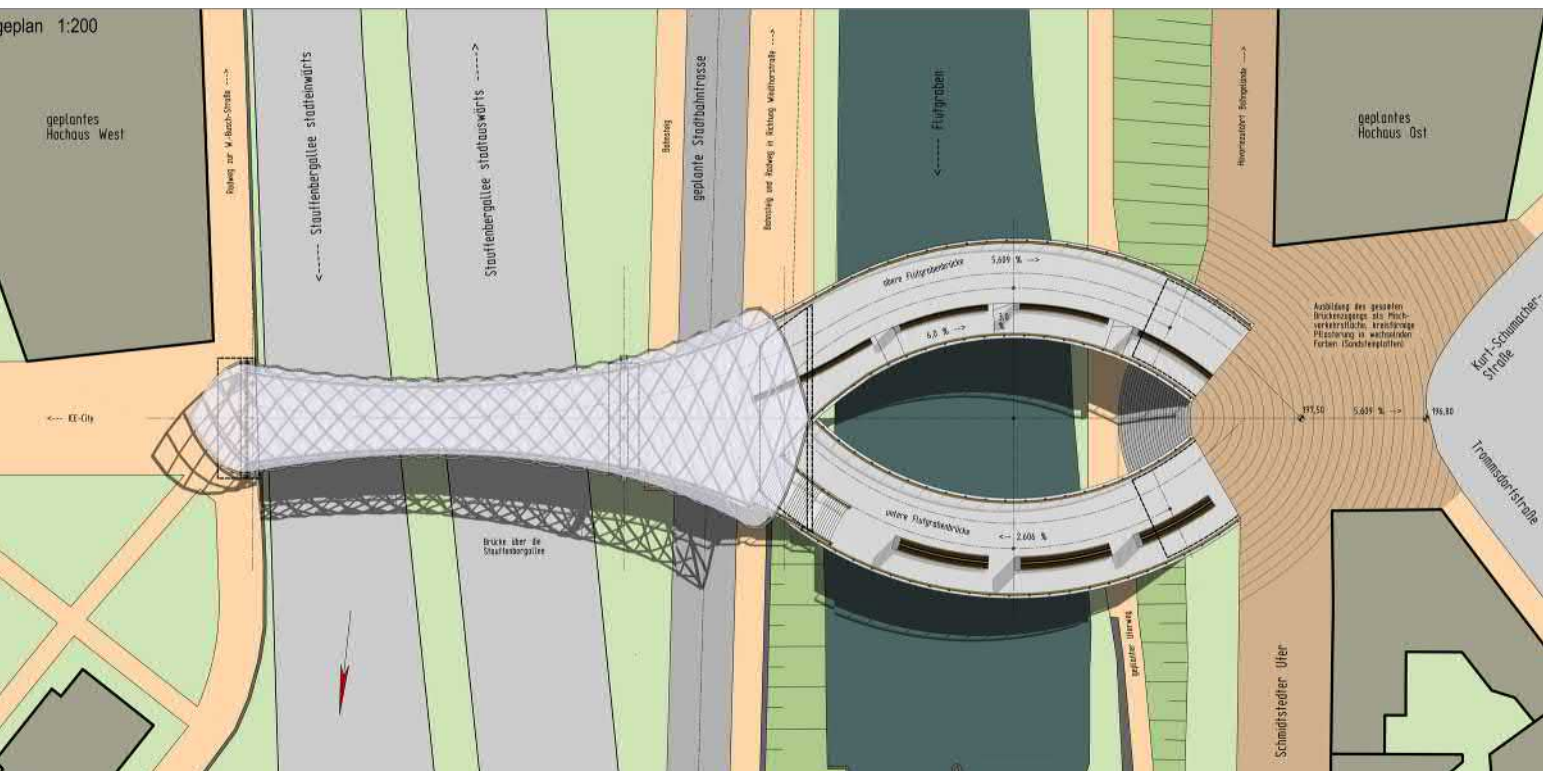
Der Entwurf besticht durch eine elegante Figur sowohl im Grundriss, im Aufriss als auch hinsichtlich der Ausstattung und Aufenthaltsqualität. Die unangestregte Form einer Schleife entspricht darüberhinaus den Bedürfnissen der verkehrlichen Verknüpfung, insbesondere aus der Radfahrerperspektive. Hervorzuheben ist hierbei die Absenkung der bestehenden östlichen Rampe. Etwas nachteilig ist die Führung mobilitätseingeschränkter Menschen, die auf eine separate Brückenschleife geführt und mit Umweg in das Bahnhofsquartier geführt werden. (...)

Die Konstruktion und formale Gestalt folgt der flüssigen, dynamischen Bewegung und erzeugt einen asymmetrischen Trogquerschnitt mit teilweise oberliegendem Tragwerk und wechselseitigen Verformungsspitzen.

Im Ergebnis erzeugt das gewählte Tragwerk in sich schlüssige, geschlossene und offene Seiten. Die aufgehenden Trogbereiche sind für Sitzbänke genutzt, welche einer zusätzlichen Absturzsicherung bedürfen. Farbwahl und Materialfindung sind ansprechend. Das Beleuchtungskonzept ist im Lichte der Gesamtsituation zu überprüfen.

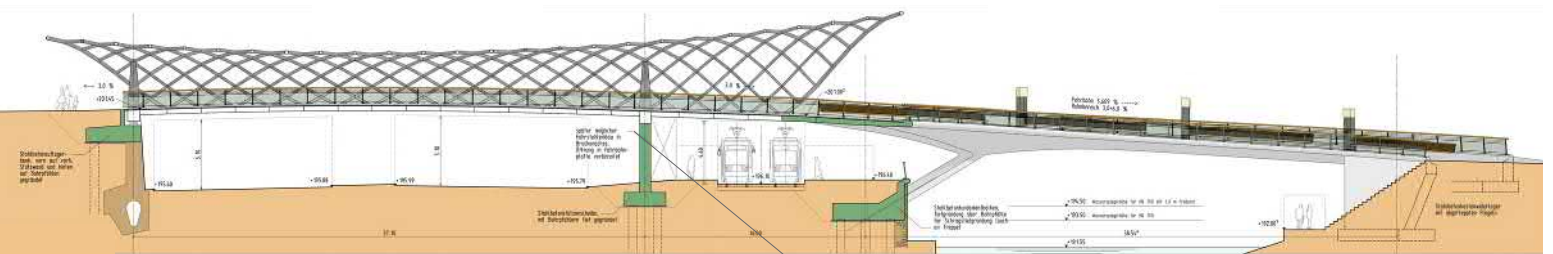
Hervorzuheben ist die Schlüssigkeit und Qualität der angrenzenden Wegebeziehungen und Ufergestaltung mit Anbindung an das Wehr. Insgesamt stellt der Entwurf einen wertvollen Beitrag dar mit der Chance auf wirtschaftliche Erstellung, Vorfertigung und Unterhalt.





Der Überbau über der Stauffenbergallee ist eine Stahlkonstruktion aus einem oberliegenden Rohrfachwerk und eine Stahlkasten als Fahrbahnplatte. das Fachwerk wird mit einer Verglasung ausgeführt.

Die Überbauten der beiden Brücken über den Flutgraben werden als eingespannte Spannbetonrahmengesüß. Die Auskragung der oberen Brücke stützt die schlanke Fahrbahnplatte über der Stadtbahn. Die gleiche Funktion hat die schräge Stahlbetonstütze unterhalb der Treppe an der unteren Brücke.



später möglicher Fahrstuhl einbau in Brückenachse



Perspektive von West

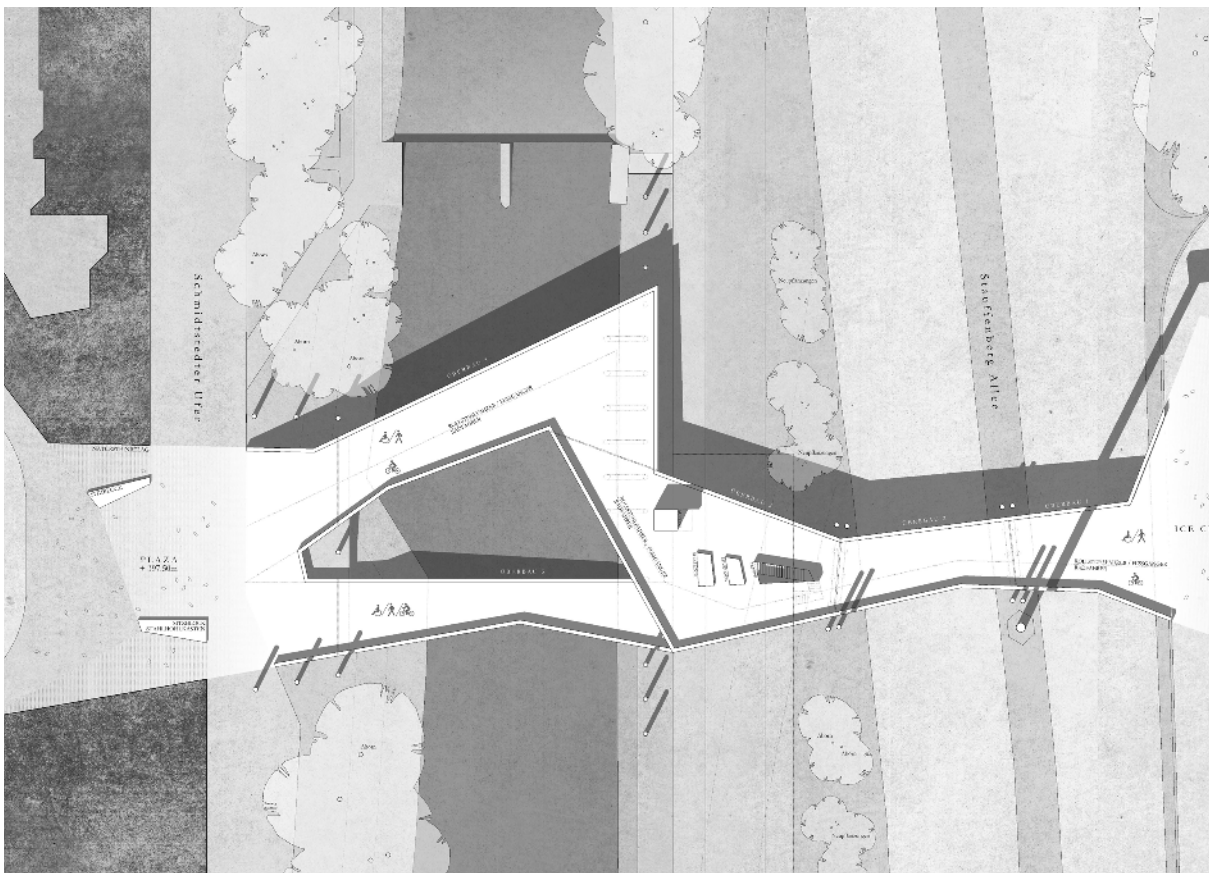
Beurteilung durch das Preisgericht

Im Stadtraum überzeugt die Arbeit mit einer starken einprägsamen Geste, die überzeugend die Verbindung zwischen Altstadt und neuer ICE-City herstellt und auch vom Stadtring aus die Querung zeichnerhaft herausstellt. Die im Grundriss sehr klar wirkende Symmetrie zerfällt leider in der Perspektive vom Schmidtstedter Ufer aus gesehen in eine ungleichgewichtige Situation, die die beabsichtigte Stringenz der Verbindung wieder in Frage stellt.

Das Brückenbauwerk zerfällt nicht nur gestalterisch, sondern auch tragwerksplanerisch in zwei Teile, die jedoch nicht autark nebeneinander funktionieren. Der Übergang der in unterschiedlicher Materialität vorgesehenen Tragwerksteile ist nicht dargestellt,

die Sinnhaftigkeit einer Einhausung mit Acrylglas wird kontrovers diskutiert, zumal durch Vandalismus schnell Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Im Übergangsbereich zwischen dem überdachten Bereich zur Treppe werden Unfallgefahren für die Radfahrer gesehen, die entsprechender Gegenmaßnahmen bedürfen.

Der Kostenansatz erscheint unter Berücksichtigung der aufwändigen Einhausung als unrealistisch, zumal die Unterhaltskosten das durchschnittliche Maß erheblich übersteigen werden. Insgesamt stellt die Arbeit einen bemerkenswerten Beitrag zur Lösung der Aufgabe dar, der jedoch nicht in allen Punkten überzeugen kann.



Ansicht Nord

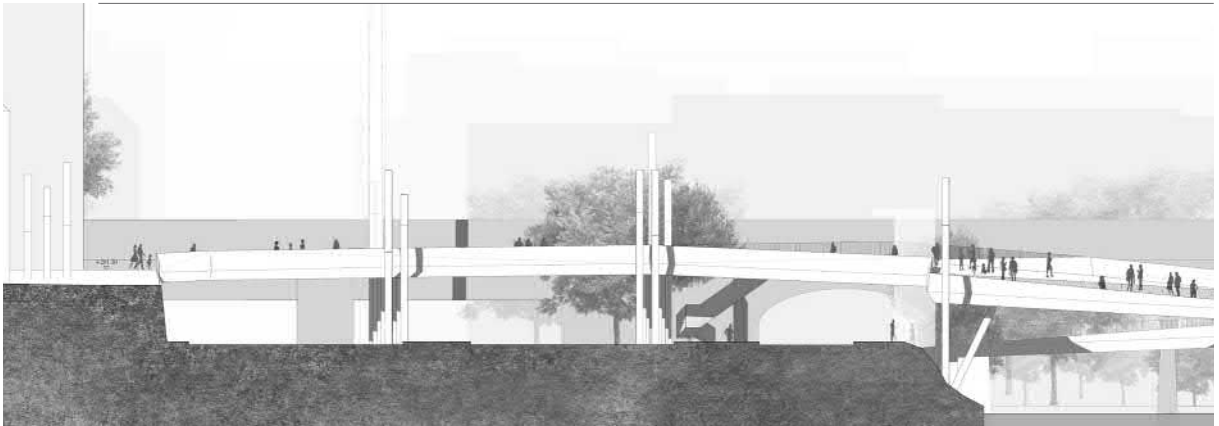
KONZEPT | AUSZUG

Einbindung | Erlebbarkeit | Wirkung

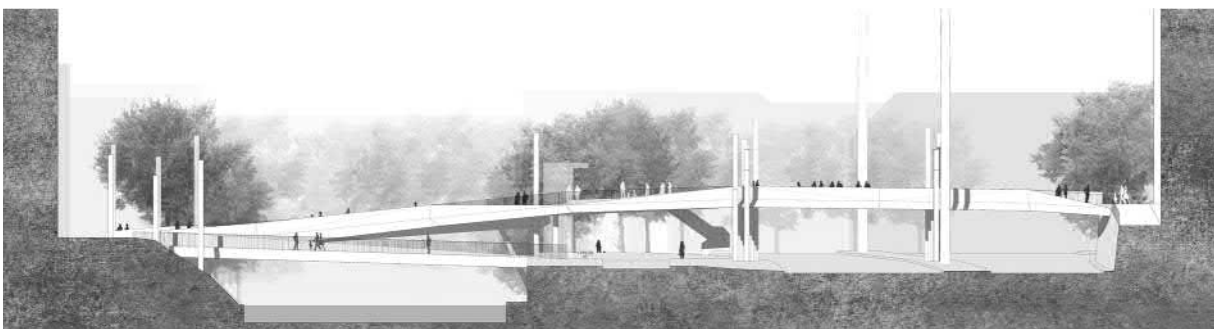
Als Ersatz für die jetzige Brückenkonstruktion beantwortet der Entwurf die erhöhten funktionalen und gestalterischen Ansprüche für das neue Promenadendeck mit einer einprägsamen Figur im Stadtgrundriss. Das zur Verfügung stehende Baufeld erfährt eine flächige Geste skulpturaler Intention als Verbindung von Funktionalität, Bauweise und Gestaltung. Der in der Regel ruhige Flusslauf des ‚Flutgrabens‘ (...) wird nicht nur technisch überwunden, sondern einer besonderen Form der Erlebbarkeit zugeführt. Das Gesamtbauwerk in integraler bzw. semiintegraler Bauweise gliedert sich nach dem Baukastenprinzip in fünf gleichartige Überbauten. Fugen kennzeichnen die Trennung der Segmente. (...)

Funktion und Gestaltung

Die höhere Attraktivität der künftig wichtiger werdenden Fußgänger-/Rollstuhlfahrer- und Radwegverbindung zwischen prosperierender ICE-City Ost bis hinein in die südliche Ostvorstadt schafft eine expressionistisch anmutende Figur des Decks bei uneingeschränkter Gewährleistung der normativen geometrischen Auslegung barrierefreier Verkehrstauglichkeit für die Nutzergruppen. Die gefällebedingten Aufweitungen der Rampenlängen, insbesondere für Rollstuhlfahrer, erfordern das geometrische Ausspannen der Konstruktion, was wiederum eine eigenständige, den Ort völlig neu prägende Expressivität ermöglicht. (...) Erlebbarkeit und Wirkung sollen nicht nur für die Passanten selbst, sondern auch für das nähere Umfeld und die Sichtbeziehungen zum Deck gegeben sein.



Die leicht verschränkten Achsen von Schmidtstedter Straße westlich des Promenadendecks und der ICE-Oststadt treffen sich im Bereich zwischen Treppe und Aufzug, bzw. eine Ebene darunter, in der Mitte der künftigen Straßenbahntrasse. (...) Auf eine überbordende vertikale Inszenierung verzichtet der Entwurf hingegen ganz bewusst; nicht nur aus kostenseitigen Gründen. Mit der zu erwartenden hochurbanen Wirkung der beiden ICE-Türme in unmittelbarer Nähe ist nicht zu konkurrieren. Statt dessen soll eine ausgeprägte flächige Verbindungsebene die Beziehung der beiden Tower stärken und den Betrachtern des Promenadendecks von oben eine signifikante, anmutige Figur bieten, sozusagen etwas ablenkend von den breit angelegten und rein technischen Aggregationen von Gleiskörpern der östlichen Bahnhofseinfahrt auf der Schmidtstedter Brücke. (...)



Beurteilung durch das Preisgericht | Auszug

Gewürdigt wird die Aufnahme der vielfältigen Blickbezüge aus dem angrenzenden Stadtkörper und die damit verbundenen großzügigen Antrittsflächen und ‚städtischen‘ Geometrien. Der Entwurf entwickelt hieraus eine sehr signifikante und formal eigenständige Grundrissfigur, deren Besonderheit in den großzügigen dreieckig auslaufenden Seitenflächen liegt. Die funktionale Zuordnung erscheint allerdings hinsichtlich We-

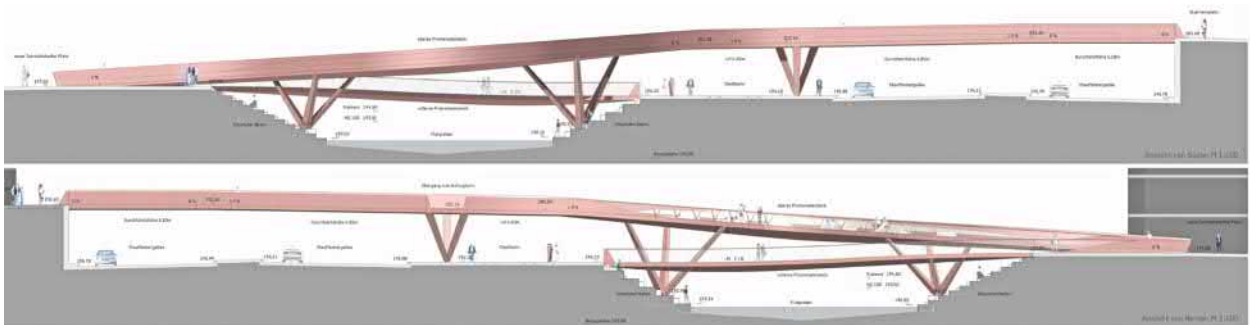
geführungen und Positionierung der Aufenthaltsbereiche als teils kontraproduktiv. Kritisch gesehen wird die starre Segmentierung des Tragwerks und die damit einhergehende Vielzahl an notwendigen Stützen, Übergangskonstruktionen und gegebenenfalls Lagern, die dem gestalterischen Ansatz einer durchgehenden Fläche widerspricht und als Beeinträchtigung des Uferraums gesehen werden. (...)



KONZEPT | AUSZUG

Der Entwurf der neuen Fußgänger-/Radwegbrücke greift die Gegebenheiten des Geländes auf. Da eine direkte, geradlinige Verbindung vom östlichen zum westlichen Widerlager und hinunter zur Stauffenbergallee nicht möglich war, wurde ein gebogener Grundriss gewählt. Dieser erhöht die Lauflänge über die Brücke, wodurch eine barrierefreie Streckenführung gewährleistet wird. (...)

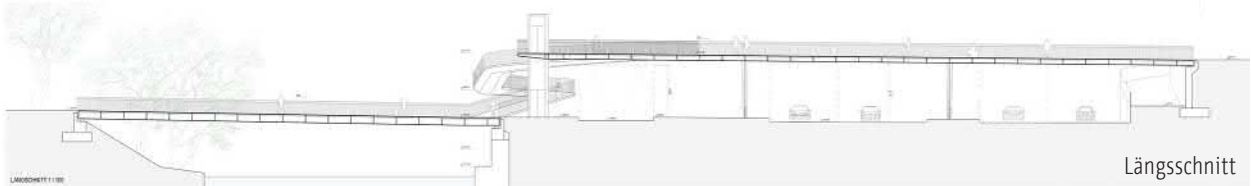
Die niedrige Bauform der Brücke ist ein bewusster Versuch, nicht mit den dominanten vertikalen Landmarken der beiden Türme der ICE-City zu konkurrieren. Stattdessen soll die Brücke eine Benutzererfahrung sein, aus hochwertigen, erlebbaren Materialien konzipiert. (...) Die notwendige Beseitigung der drei Bäume am Westufer wird durch eine Neupflanzung am Fluss, in direktem Umfeld der Brücke, ausgeglichen. (...)



Perspektive von Westen – neuer Schimidtstedter Platz

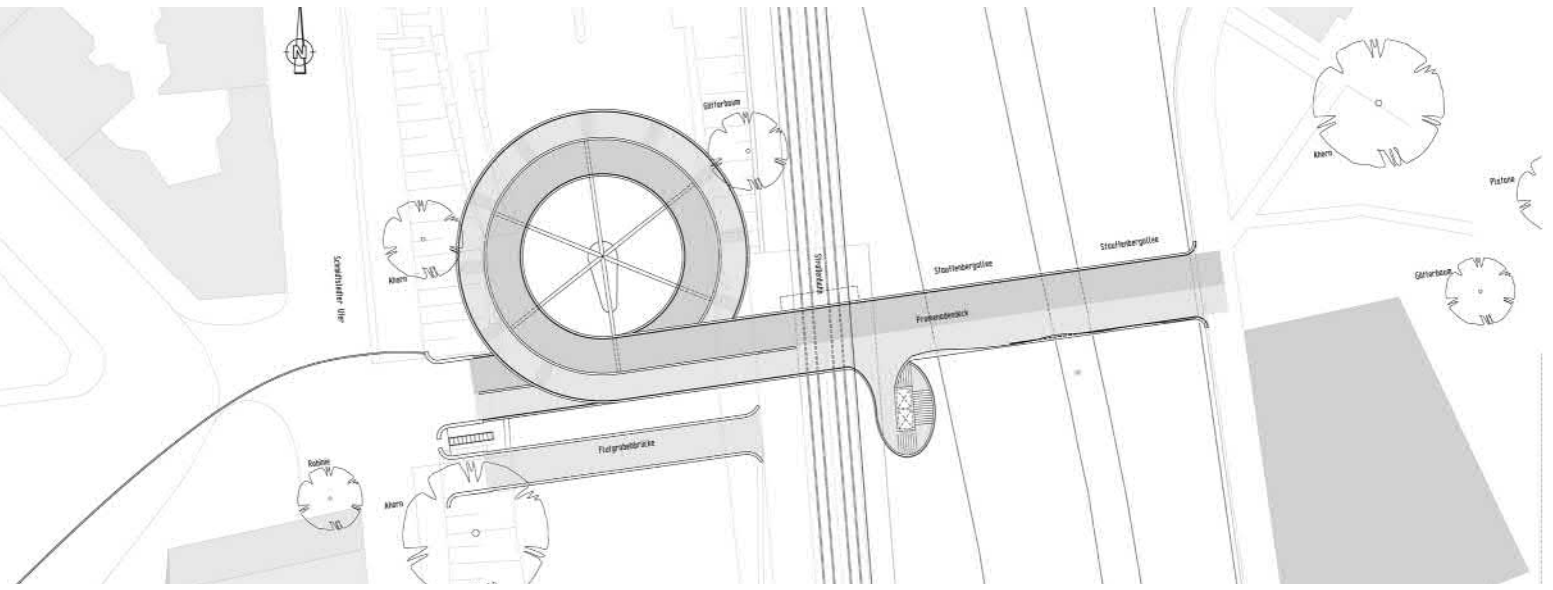


Perspektive von Norden – Flutgraben

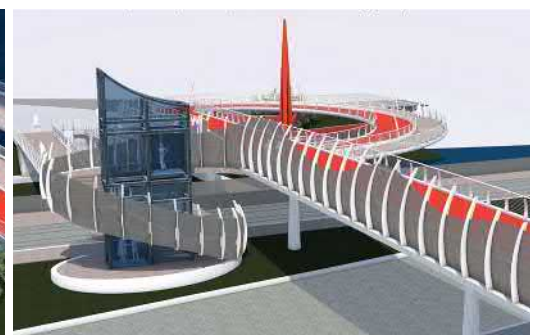


Perspektive in Blickrichtung Promenadendeck

Perspektive West-Ost (Variante Beleuchtungselemente)



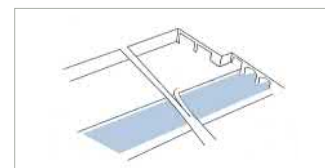
Promenadendeck – Perspektive Spirale



Promenadendeck – Perspektive (Variante LED integriert)

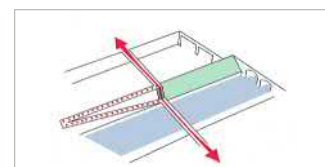


Längsschnitt



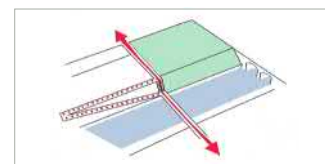
Ausgangssituation - das Problem an 'One Fits All'

Die Bestandsbrücke ist keine adäquate städtebauliche Lösung für die Zäsur, die durch die Stauffenbergallee zwischen den Stadtteilen geschlagen wird. Auch eine neue Brücke wird keinen Schutz vor Verkehrslärm bieten. Eine Steigung der Brücke wäre für Rollstuhlfahrer zu steil, eine behindertengerechte Rampe würde für Konflikte zwischen schnellen Rad- und langsamen Rollstuhlnutzern sorgen.



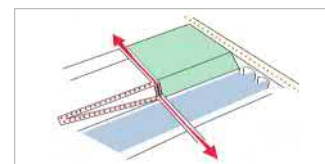
Zwei Brücken

Das Entwicklungsgebiet kann in zwei Bereiche unterteilt werden: Eine ruhige, wassernahe Querung des Flutgrabens, die steigungsfrei eine Verbindung zum Ostufer und zur potenziellen Stadtbahnhaltestelle schafft und eine Querung der Stauffenbergallee, die horizontal über die gegebenen Lichtraumprofile spannt.



Deckel

Die Querung zur Stauffenbergallee wird bis zur Bahn hin als Überdeckung verbreitert und die Ost-West-Achse zu einer 6m breiten Promenade ausgebaut. Eine üppige Begrünung des Deckels zieht die Grünfläche aus dem Flutgraben über den Wall bis zur ICE-City.



Radautobahn (optional)

Im Zuge einer Verbesserung der Radverkehrssituation können entlang der Bahnstrecke ungenutzte Brachflächen zu sogenannten "Radautobahnen" ausgebaut werden. Ähnlich den äußerst erfolgreichen Beispielen in München und Kopenhagen kann so ein Korridor für Radfahrer geschaffen werden, der speziell zu Spitzenzeiten die Konflikte aus Schnell- und Langsamverkehr weitgehend entschärft.

In der Reihe „Wettbewerbsbeiträge“ sind bisher erschienen:

Heft 1 **Klimagerechte Pilotsiedlung Marienhöhe**
Erscheinungsjahr 2013

Heft 2 **BUGA Erfurt 2021 / Nördliche Gera-Aue**
Erscheinungsjahr 2015

Heft 3 **Neuer Wohnungsbau für Erfurt**
Erscheinungsjahr 2016

Impressum



Herausgeber

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung

Redaktion

Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung
Löberstraße 34
99096 Erfurt
Telefon 0361 655-3901
E-Mail www.erfurt.de

Amtsleiter

Paul Börsch

Bearbeiter

Alexander Teicher
Paul Börsch

Layout

Karin Pohl

Abbildungen

Wettbewerbsteilnehmer

Druck

Starke Druck- und Werbe-
erzeugnisse GbR
Sondershausen

Redaktionsschluss

Dezember 2017

