

Landeshauptstadt Erfurt

Realisierungswettbewerb Rathausbrücke und Umfeld

-Ergebnis-

02.09.08

Herausgeber und Wettbewerbsdurchführung

Landeshauptstadt Erfurt
Stadtverwaltung



-Postadresse-
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Löberstraße 34
D 99096 Erfurt

Allgemein

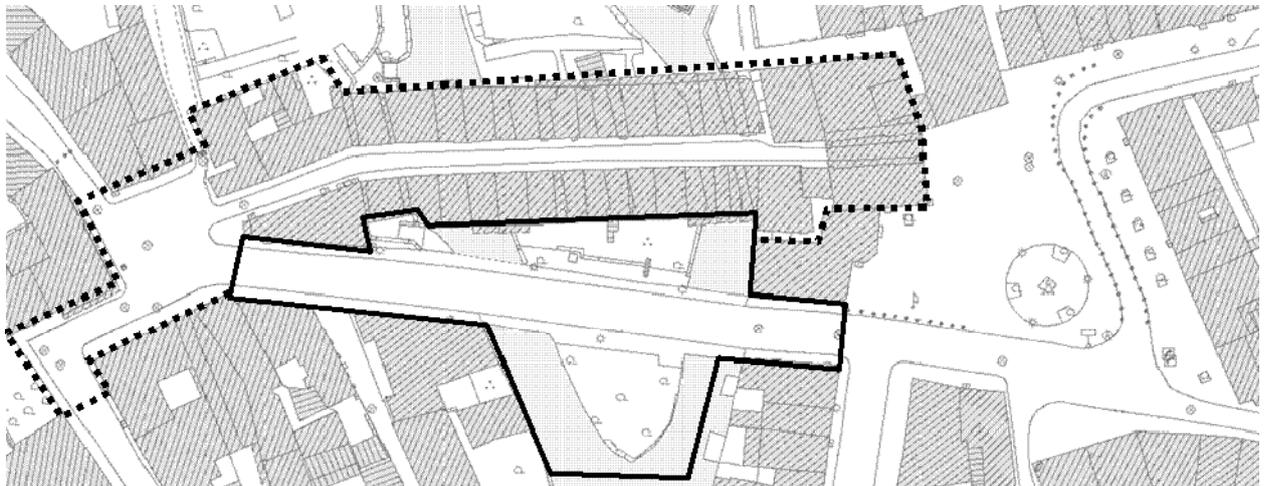
Erfurt ist eine lebendige Stadt im Herzen Deutschlands und Europas. Die Landeshauptstadt des Freistaates Thüringen kann auf eine reiche Geschichte zurückblicken, die noch heute an einer umfassend erhaltenen Altstadtstruktur und vielen Einzeldenkmälern ablesbar ist.

Das Erfurter Denkmal Krämerbrücke, die einzige vollständig mit Häusern bebaute und bewohnte Brücke nördlich der Alpen, ist als Brücke über den Breitstrom der Gera besser zur Wirkung zu bringen. Die heute abriegelnde Wirkung des Umfeldes, wie Breitstrominsel und Rathausbrücke auf der Südseite, soll gemindert werden. Die neue Rathausbrücke soll dabei zu einem als Brücke eigenständig erlebbaren, attraktiven städtebaulichen Element im Stadtraum inszeniert werden. Der Freiraum um die Rathausbrücke ist in angemessener Form erlebbar zu machen.

Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Gestaltung des wertvollen Stadtraumes im ältesten Teil Erfurts, einem Bereich auch von höchster Bedeutung für den Tourismus.

Auf Grund der außerordentlich hohen stadträumlichen und stadtgestalterischen Bedeutung wird ein hoher Anspruch an die Brücke und ihre Integration in den Stadtraum gestellt. Eine intensive Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Landschaftsarchitekt ist erforderlich.

Das Realisierungsgebiet umfasst den gesamten Straßenzug Rathausbrücke und den südlichen Teil der Breitstrominsel, das Umfeld / Wettbewerbsgebiet zusätzlich den westlichen und nördlichen Anschlussraum Benediktusplatz und Krämerbrücke.



Art des Verfahrens

Die Auslobung erfolgt als EWR-weiter, einstufiger, begrenzt offener Wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren nach GRW 95 (2003). Das gesamte Verfahren ist bis zum Abschluss anonym. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Teilnahmeberechtigung

Der Zulassungsbereich umfasst die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) + Schweiz und besteht für beratende Ingenieure - Schwerpunkte Objektplanung Ingenieurbau und/oder Tragwerksplanung - mit einem Landschaftsarchitekten als Arbeitsgemeinschaft. Die Zusammenarbeit mit Architekten und Stadtplaner wird empfohlen.

Teilnahmeberechtigt sind die Entwurfsverfasser,

- die die Anforderungen an die Berufszulassung erfüllen, die an natürliche bzw. juristische Personen gestellt sind sowie
- natürliche Personen, die gemäß Rechtsvorschriften ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung - Beratender Ingenieur oder Ingenieur - und - Landschaftsarchitekt - berechtigt sind und gemäß der EG-Richtlinien in der Bundesrepublik Deutschland tätig werden können und
- juristische Personen, sofern deren satzungsmäßiger Geschäftszweck auf einschlägige Planungsleistungen ausgerichtet ist und ein bevollmächtigter Vertreter und der Verfasser der Planungsleistungen die an natürliche Personen gestellten Anforderungen erfüllt.

Mehrfachbewerbungen in anderen Kombinationen sind nicht zulässig. Dies gilt auch für Büros mit unterschiedlichen Niederlassungen.

Preisgericht

Fachpreisrichter:

- Frau Prof. Dr. Freundt (Weimar)
- Prof. Dr.-Ing. Michael Staffa (Berlin / Hamburg)
- Herr Prof. Pahl (Leipzig / Darmstadt)
- Herr Dane (Weimar)

Sachpreisrichter:

- Herr Mlejnek, Stadtverwaltung Erfurt
- Herr Kallenbach, Vertreter des Stadtrates Erfurt
- Herr Dr. Dressel (Gera)

Ergebnis - Empfehlung des Preisgerichtes für die weitere Bearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober die Überarbeitung der 2 Preise, Arbeiten 0000 06 und 0000 18.

Arbeit 000 06 insbesondere:

- Optimierung des Tragwerkes
- Nachweis der Detailqualität
- Angemessenheit landschaftsgestaltensicherer Elemente
- Nachweis der Verkehrssicherheit

Arbeit 0000 18 insbesondere:

- Integration der Ver- und Entsorgungsleitungen / Medien
- Optimierung des Tragwerkes einschl. der Stützenstellung
- Darstellung der Brückenentwässerung
- Nachweis der Verkehrssicherheit und Nachweis der geforderten Brückenbreite

Die Überarbeitungen sollen Mitte Oktober durch das Preisgericht dieses Wettbewerbs erneut beurteilt werden.

Ergebnis - Tabelle

Aufgeforderte und Einreicher	Preisgericht	Rundgänge	Rangfolge
Ingenieurbüro Kleb GmbH stock + partner, Freie Landschaftsarchitekten Stadtplanungsbüro Wilke	0000 01	2.Rundgang	
Leonhardt, Andrä und Partner Beratende Ingenieure VBI, GmbH kokenge.ritter gmbh	0000 02	2.Rundgang	
Klähne Beratende Ingenieure im Bauwesen GmbH Locodrom Landschaftsarchitekten - Lösse Michel Haag GbR Architekturbüro Walther A. Noebel	0000 03	2.Rundgang	
INROS Lackner AG	0000 04	2.Rundgang	
INVER Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH Büro für Landschaftsarchitektur Frank Feistel Architekturbüro Oeser	0000 05	2.Rundgang	
Krebs und Kiefer, Beratende Ingenieure für das Bauwesen GmbH, Erfurt Heinisch Landschaftsarchitekten	0000 06		2. Preis
BPR Dr. Bernhard Schäpertöns & Partner Adler & Olesch Landschaftsarchitekten BDLA/SRL u. Ing. Schultz-Brauns & Reinhart Architekten BDA	0000 07		Ankauf
KRONE Ingenieurbüro GmbH w + p Landschaften Prof. Bernhard Winking Architekten GmbH	0000 08		3.Preis
SSF Ingenieure GmbH Weidinger Landschaftsarchitekten	0000 09	2.Rundgang	
Bögner + Jäckle Ingenieure/ ibr Tragwerk Bierbaum.Aichele landschaftsarchitekten Seidel + Lahn Architekten	0000 10	1.Rundgang	
Werner Sobek Frankfurt GmbH & Co.KG Rehwaldt Landschaftsarchitekten	0000 11		4.Preis
Emch + Berger MPS Engineering GmbH u. Co.KG Plan Drei	0000 12	2.Rundgang	
Ingenieurgemeinschaft Setzpfandt GmbH & Co.KG Planungsbüro Grobe Ingenieurgesellschaft mbH W&R Wittig & Rietig Landschaftsarchitekten Stadtplaner Ingenieure	0000 13	1.Rundgang	
EiSat GmbH, Gesellschaft Beratender Ingenieure für Bauwesen ST raum a Ges von Landschaftsarchitekten mbH Henchion Reuter-Architekten	0000 14	2.Rundgang	
Prog.in Progettare Insieme s.r.l. Studio Fierro	0000 15	2.Rundgang	
Schlaich Bergermann und Partner - sbp gmbh PSL Landschaftsarchitekten	0000 16	2.Rundgang	
VIC Brücken und Ingenieurbau GmbH LANDSCHAFTS.ARCHITEKTUR Birgit Hammer Henry Ripke Architekten	0000 17	2.Rundgang	
Mayr Ludescher Partner Beratende Ingenieure GbR el:ch landschaftsarchitekten	0000 18		2.Preis
Drewes + Speth, Beratende Ingenieure im Bauwesen r + b landschaft s architektur kellner schleich wunderling architekten + stadtplaner gmbh	0000 19	1.Rundgang	
Aufgeforderte			
Obermeyer Planen + Beraten GmbH	keine Einreichung	-	-

Beurteilung des Preisgerichts

2.Preis

00000 06

Die vorgelegte Arbeit nimmt die Idee der ehemaligen Furt auf. Das Entwurfskonzept umfasst zwei getrennte Brückentragwerke kleiner Stützweite, deren Längsneigung zum bodenständigen Mittelteil läuft.

Die Brücken sind als Rahmen ausgebildet und stellen somit erprobte und unterhaltungsarme Konstruktionen dar.

Die Ausstattung der Brücke mit Acrylglasgeländer und gepflasterten Brückenbelag sowie der Beleuchtungselemente sollte überdacht werden, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 19 km/h wird nicht akzeptiert. Die Verkehrssicherheit ist zu gewährleisten.

Die Anschlussbereiche werden aufgenommen und durch Verringerung der Straßenbreite wird die gewünschte Raumfreiheit erzielt. Dadurch gibt es neue Blickbeziehungen auf die Krämerbrücke.

Die Gestaltung der Breitstrominsel ist übersichtlich, flexibel und sie weist klare Formen auf. Der Zugang ist weitestgehend barrierefrei.

Die starke Einfassung der Insel ist jedoch zu dominant für die sensible Flusslandschaft.

Die Unterbringung der Ver- und Entsorgungsanlagen wurden prinzipiell gelöst.

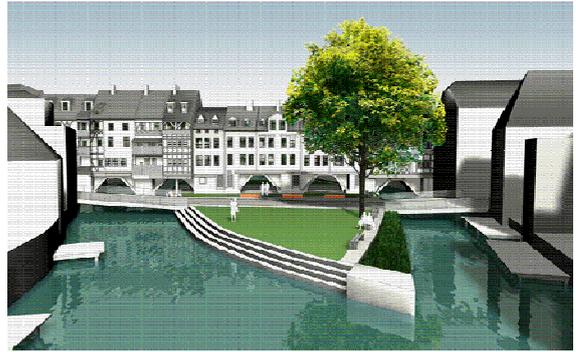
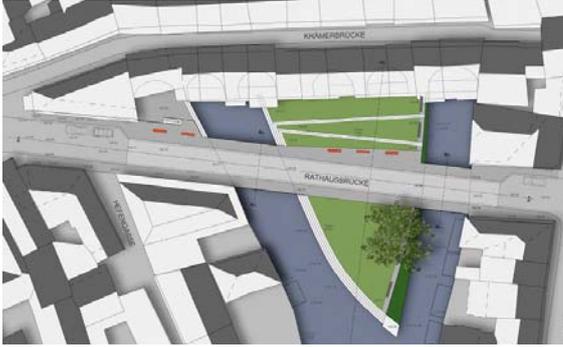
Die Wirtschaftlichkeit ist gegeben, nachvollziehbar und glaubhaft.

Bei Berücksichtigung der o. g. Empfehlungen kann von einer planmäßigen Lebensdauer mit normalem Erhaltungsaufwand ausgegangen werden. Eine Bauzeit wurde nicht angegeben, es liegen aber keine erkennbaren Probleme vor.

Die Arbeit ist ein wertvoller Beitrag.

2.Preis

00000 06



2.Preis

00000 18

Die Arbeit überzeugt durch die klare Trennung zwischen der Brücke als Transitraum und der stark abgeflachten Insel, welche klar der Wasserebene zugeordnet ist und die die Verfasser als „Flusszäsur“ in der Stadtlandschaft bezeichnen.

Mit der leicht überhöhten, stegartigen Konstruktion und den vielen schlanken Stützen wird das Thema der früheren „Mühlstege“ überzeugend aufgenommen. Zugleich tritt die Rathausbrücke deutlich zu Gunsten der den Raum einrahmenden Krämerbrücke zurück. Wie weit die von den Verfassern angestrebte „luftige Distanz“ der Brücke zur Flusslandschaft tatsächlich reicht, ist jedoch angesichts der Verschattungswirkung zu hinterfragen. Dennoch ermöglicht dieser Beitrag die Unterquerbarkeit der neuen Brückenanlage, wodurch die Breitstrominsel als längs im Fluss liegendes Element herausgearbeitet wurde. Dies wird unterstrichen durch den langen Holzsteg auf der Insel, der die Spitze der Insel unpräzise heraushebt und den Flussbereich mit Kiesbank und Feuchtgräsern als besonnte Ruhezone definiert.

Dies wird allerdings erkaufte durch die in der Auslobung nicht explizit vorgesehene Dükerung. Mit der sehr reduzierten und zurückhaltenden Konstruktion (Stahlbetonplatte auf Einzelstützen) werden die Blickbeziehungen zur Krämerbrücke deutlich verbessert. Die leichte Überhöhung ermöglicht den Durchgang und unterstreicht den Brückencharakter. Eine gründlichere Ausarbeitung des Brückenquerschnittes wäre jedoch wünschenswert. Insgesamt gelingt mit verhältnismäßigen Mitteln eine zurückhaltende überzeugende Inwertsetzung der Situation.

Nicht nachvollziehbar scheint zunächst die Verlängerung des Brückenbelages bis an die Ecke Hefengasse. Durch die schlüssige Umdrehung der Treppe der gegenüberliegenden Seite mit Blick auf den Flussraum ist dies allerdings gerechtfertigt und entspricht der ursprünglichen Länge der Krämerbrücke.

Die ausschließliche Beleuchtung über Handläufe und Strahler in den Schrammborden scheint nicht ausreichend zu sein.

Die vorgeschlagene Mischverkehrsfläche mit nur 7,50 m nutzbarer Breite scheint problematisch. Separat ausgewiesene Gehwege fehlen. Mit einer Verbreiterung der Brücke ist eine Lösung jedoch denkbar.

Der Nachweis, dass die in die Geländer integrierte Schrammborde leistungsfähig sind, muss noch erbracht werden.

Die vorgeschlagene Dükerung kann u. a. aus Kostengründen nicht akzeptiert werden. Bei einer Überarbeitung des Brückenprofils wäre die Unterbringung der erforderlichen Leitungen im Brückenbauwerk aber nicht grundsätzlich unmöglich und wäre nachzuweisen.

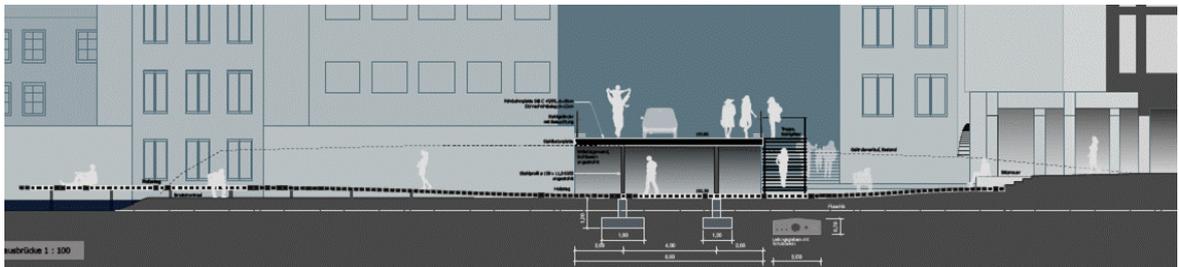
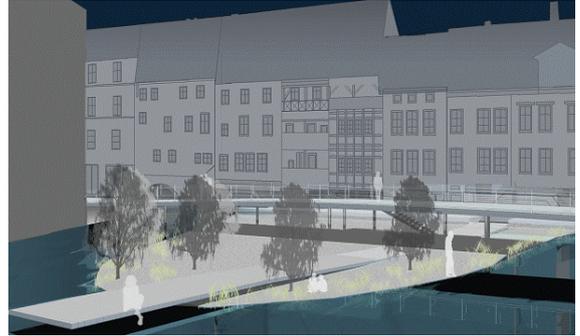
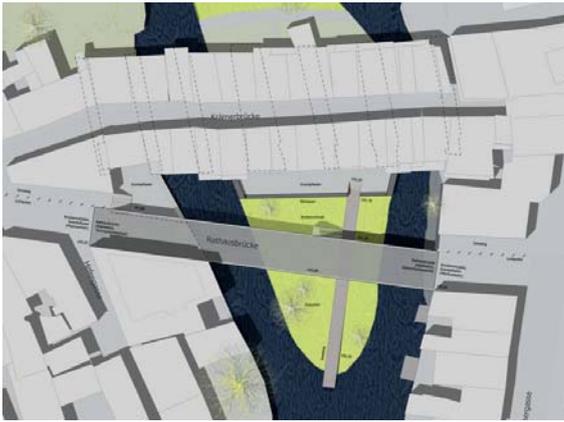
Aussagen zur Entwässerung fehlen.

Folgekosten werden für Beläge und Stahlkonstruktion der Brücke als eher erhöht, für die Freiflächen jedoch als eher niedrig eingeschätzt.

Insgesamt liegen die Kosten im unteren Mittelfeld – vorausgesetzt, die Dükerung kann vermieden werden.

2.Preis

0000 18



3.Preis

00000 08

Der Lösungsansatz besticht durch eine einzige und klar herausgearbeitete Brückenfigur, welche sich komplett aus den Strominseln heraushebt. Die erreichte Filigranität und Einfachheit stellt einen wünschenswerten Dialog zur historisch bedeutenden Krämerbrücke dar. Darüber hinaus ist das Aufstellen der neuen Rathausbrücke auf begründeten Flussinseln mit durchgängigen Furten historisch richtig gesehen.

Die Überbauten erzeugen einen gut lesbaren Brückenraum mit Fahrbahn- und Gehbahntrennung. Ein zusätzlicher Treppenabgang erschließt unpräzise das Flussniveau.

Die Bereiche Benediktsplatz und Wenigemarkt sind nicht ausgearbeitet und entziehen sich einer Beurteilung. Der Brückenquerschnitt hingegen ist detailliert bearbeitet und hinsichtlich der Medienführung glaubhaft gelöst.

Die Materialität ist einfach und angemessen, Basaltbeläge im Gehwegbereich und Stabgeländer mit integrierter Beleuchtung. Das Beleuchtungskonzept vermag insgesamt nicht zu überzeugen. Der Fokus sollte auf der Sichtbarmachung der Krämerbrücke liegen.

Die funktionalen Anforderungen werden knapp erfüllt (nutzbare Brückenbreite). Ein besonderer und zusätzlicher Wegereiz stellt eine Verbindung über Trittsteine auf der Wasserebene dar.

Sowohl das private als auch das öffentliche Interesse an Begehung bis hin zur Bespielung der Unterbauten und Flussinseln mit ihrem „amphibischen Charakter“ werden angemessen befriedigt.

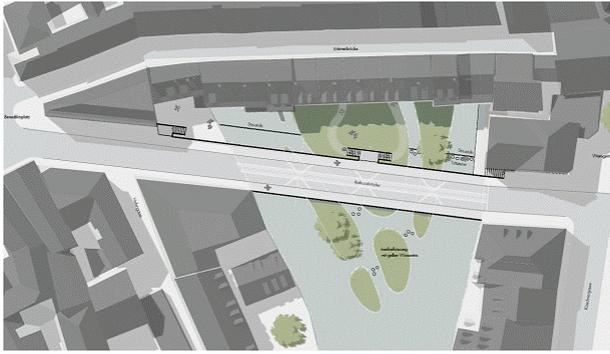
Die zu erwartende Verlandung einzelner Bereiche, lässt einen höheren Pflegeaufwand zu erwarten.

Die vorgeschlagene Bauweise und der angegebene Kostenrahmen lassen eine wirtschaftliche Erstellung erwarten.

Insgesamt stellt der Entwurf einen wertvollen Beitrag zur gestellten Aufgabe dar.

3.Preis

00000 08



4.Preis

00000 11

Die Überquerung des Breitstromes erfolgt durch zwei Brückenbauwerke, die den Wenigemarkt mit dem Benediktsplatz gradlinig verbinden. Durch einen Materialwechsel von Basalt-Großpflaster zum Gußasphalt wird die Brücke deutlich markiert. Negativ zu betrachten ist die Führung des Straßenverlaufes zwischen Wenigemarkt und Benediktsplatz, da der besondere Raumwechsel nicht erkennbar ist.

Die Ansicht der Brücke stellt sich relativ zurückhaltend dar, dadurch wird die Erlebbarkeit der Krämerbrücke maximiert.

Die Breitstrominsel wird in der Höhe kaum abgetragen. Dadurch entsteht eine Bündigkeit zwischen Insel und Brücke.

Lobenswert ist bei der Mittelinsel-Südspitze, dass diese über eine einfache Rasenfläche ohne Steilrand am Wasser erreicht werden kann.

Der Baumbestand wird zum größten Teil erhalten.

Die Beibehaltung der grünen Breitstrominsel trägt dazu bei, die abwechselnde Raumfolge zwischen Benediktsplatz und Wenigemarkt zu verstärken.

Die Einmaligkeit und Unverwechselbarkeit der Fluss-/Schwemmlandschaft wird hierdurch unterstrichen.

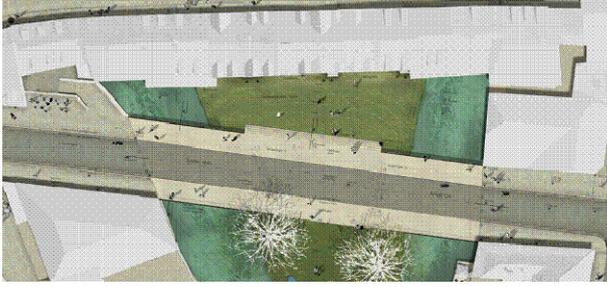
Es sind zwei schiefe Einfeldbrücken mit Stützweiten von 16 m bzw. 14 m vorgesehen.

Der Querschnitt ist gegenwärtig als vorgespannte Platte mit gekrümmter Unterkante und aufgesetzter Kappe geplant mit Beton C70/85 vorgesehen.

Die Detailausbildung als Querschnitt ist aus konstruktiven Gründen und Gründen der Medienführung zu überarbeiten. Das Problem der Ver- und Entsorgung ist derzeit nicht gelöst.

4.Preis

00000 11



Brücke West

Inselquerung

Brücke Ost



Ankauf

00000 07

Der Entwurf beseitigt die gesamte Breitstrominsel südlich der Krämerbrücke und stellt die verlandeten Durchflüsse unter der Krämerbrücke wieder her. Damit klingt ein früherer Zustand der Breitstrominsel an.

Der dadurch entstandene wirklich breite Breitstrom wird von einer großflächigen Brücke gequert. Das Tragwerk der Brücke besteht aus 8 parallelen filigranen Bögen – vom Verfasser Sprengwerk genannt-, die die großen Stützweiten von ca. 13, 23 und 13 m elegant überspannen.

Wegen der erforderlichen Bauhöhe dieses Tragwerkes muss die Gradiente der Brücke höher geführt werden.

Der Brückenbelag besteht aus Holz, nimmt damit das Thema der ehemals hier vorhandenen Mülstege auf und kennzeichnet die Brücke für den Nutzer.

Drei kleinere kurze Stege, die „neuen Mühlenstege“, machen in derselben Materialsprache die neu vereinigten Breitstrominseln der Krämerbrücke begehbar, jedoch nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Insgesamt wird die Klarheit des mutigen Entwurfs und das Freispielen der komplett Wasser umflossenen Brücke positiv gesehen.

Bedenken hat die Jury wegen der durch die Hochlage der Brücke verstellten Ansicht der Krämerbrücke und den gegenläufigen Formen der neuen Bögen und alten Sprengwerke.

Zudem erscheint die Summe der Tragwerke von 8 parallelen Bögen und deren Lasteinleitungsstäben, zudem in leicht unterschiedlichen Geometrien, bedenklich.

Weiterhin erscheint die Lage der Wehre überarbeitungsbedürftig.

Das seitliche Lichtraumprofil ist nicht eingehalten.

Der Erstellungs- und Unterhaltungsaufwand ist überdurchschnittlich.

Die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen ist nicht nachgewiesen.

Die geplanten großen Wasserflächen werden bezüglich des vorhandenen Wasserangebotes kritisch hinterfragt.

Ankauf

00000 07

