



Im Auftrag

Amt für Straßen und Verkehr (ASV) Bremen

Ein Projekt in Kooperation mit

CASTRINGIUS Rechtsanwälte und Notare, Bremen

Preisgerichtsprotokoll

Große Weserbrücke

beschränkter
Realisierungswettbewerb
für Ingenieure
und Landschaftsarchitekten

20.12.2022

Teilnehmende

Fachpreisrichtende

Prof. Dr. Iris Reuther Senatsbaudirektorin

Ludolf Krontal, Bauingenieur

Ebba Lamprecht, Architektin

Axel Lohrer, Landschaftsarchitekt

Markus Mey, Bauingenieur / Verkehrsplaner

Stellvertretende Fachpreisrichtende

Marion Skerra, SKUMS

Wolfgang Schramm, Landschaftsarchitekt

Sachpreisrichtende

Staatsrätin Gabriele Nießen, SKUMS

Grit Gerber, SKUMS

Sebastian Ellinghaus, ASV

Thomas Sauer, ASV

Stellvertretende Sachpreisrichtende

Arend Bewernitz, SKUMS

Christoph Eggers, ASV

Sachverständige

Mirko Abele, ASV

Stefan Wayne Börgers, SKUMS

Jan-Niclas Döpkins, SKUMS

Anna-Leonie Knoke, GeoInfo

Thomas Plischek, Büro Lindschulte

Marianne Ricci, Landesamt für Denkmalpflege

Anne Mechels, SKUMS

Prof. Dr. Georg Skalecki, Landeskonservator

Christian Schilling, SKUMS

Prof. Dr.-Ing. Jan Vette, Büro Lindschulte

Verfahrensbetreuung

Dr. Kirsten Knigge

Jörn Ackermann

Leander Feiertag

Gast

Tim Beerens

1. Begrüßung

Staatsrätin Nießen begrüßt alle Teilnehmer:innen und übermittelt Grüße der Mobilitäts- und Bausenatorin, Dr. Maike Schaefer, die der Veranstaltung einen erfolgreichen Verlauf wünscht. Frau Nießen spricht ihren Dank gegenüber der organisatorischen, juristischen und inhaltlichen Vorbereitung der Preisgerichtssitzung, namentlich an das ASV als Ausloberin, aus.

Des Weiteren bedankt sie sich bei allen Jurymitgliedern und den Sachverständigen für ihre Unterstützung und betont die besondere Bedeutung des Verfahrens für ein zentrales und signifikantes Bauwerk der nachhaltigen Verkehrswende Bremens. Frau Nießen bedauert die Nichtteilnahme der bau- bzw. verkehrspolitischen Sprecher:innen der Fraktionen der Bremischen Bürgerschaft (an der heutigen Beratung, freut sich über das Interesse der Landes-Architekten- und Ingenieurskammern – vertreten durch Herrn Beerens – und blickt mit Spannung auf die bevorstehenden Beratungen der eingereichten Arbeiten.

Senatsdirektorin Prof. Dr. Reuther schließt sich den Grußworten der Staatsrätin an und hebt hervor, dass dieses Verfahren seit vielen Jahren Bremens erste wettbewerbliche Auseinandersetzung mit einem öffentlichen Ingenieur- / Brückenbauwerk ist. Die Senatsbaudirektorin benennt nochmal die zentralen Zielsetzungen der Großen Weserbrücke als Teil des „Wesersprungs Mitte“:

Neben seiner besonderen verkehrsfunktionalen Zweckbestimmung als Fuß- und Radwegbrücke und Teil der Radpremiumroute in Bezug auf den Wallring wird das Bauwerk an einer der prominentesten Stellen der Bremer Innenstadt den Stadt- und Landschaftsraum an der Weser entscheidend prägen und charakteristische Raumelemente wie die denkmalgeschützten Wallanlagen, den Flussraum, die Schlachte und den Osterdeich sowie den Stadtwerder in unmittelbarem Bezug zueinander setzen.

Deshalb wurde in der Auslobung der Anspruch formuliert, einerseits die erforderlichen Eingriffe in den Naturraum auf das erforderliche Minimum zu reduzieren und gleichzeitig die Erhol- und Erlebnisfunktion an und über der Weser durch neue Möglichkeiten des Raumerlebnisses zu stärken. Als Anspruch gilt, dass die gesuchte Konzeption der programmatischen und räumlichen Besonderheit des Projekts angemessen ist und erkennbar ein Brückenbauwerk des 21. Jahrhunderts darstellt, welches gestalterisch und im Hinblick auf Nachhaltigkeits- und Bewirtschaftungsaspekte den heutigen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden kann.

Herr Ellinghaus übermittelt die Grüße von Amtsleiter Rick Graue, der krankheitsbedingt nicht persönlich teilnehmen kann. Als Verwaltungsleiter des ASV bedankt er sich als Vertreter der Ausloberin für die breite und versierte fachliche Begleitung des Wettbewerbsverfahrens bis zum heutigen Tag.

Anknüpfend an die einleitenden Worte der Senatsbaudirektorin zeigt er sich optimistisch, dass die heutigen Beratungen auch die besondere Perspektive der für Bau und Betrieb verantwortlichen Ausloberin – im Abgleich mit den anderen formulierten Anforderungen – ausgewogen berücksichtigen werden. Für ihn stellt das Bauwerk quasi einen „signature move“ der Hansestadt Bremen auf ihrem Weg in eine umfassende und nachhaltige Neuausrichtung ihrer Stadt- und Verkehrsentwicklung dar. Herr Ellinghaus freut sich auf einen spannenden und erkenntnisreichen Tag.

Herr Ackermann vom Büro BPW Stadtplanung stellt die formale Beschlussfähigkeit des Preisgerichts gemäß der vorstehenden Teilnehmerliste fest. Herr Prof. Springer, Herr Graue und Herr Sasse fehlen krankheitsbedingt. Gemäß der Listung aus der Auslobung wird Herr Prof. Springer durch Frau Ebba Lamprecht und Herr Graue durch Herrn Ellinghaus vertreten, die damit beide in den Kreis der stimmberechtigten Preisgerichtsmitglieder wechseln. Die Abwesenheit von Herrn Sasse als stellvertretender Sachpreisrichter verursacht keine Stellvertretungserfordernis.

Im Namen der Ausloberin trägt Frau Prof. Dr. Reuther Herrn Mey den Vorsitz des Preisgerichtes an. Dieser bedankt sich für das Vertrauen und stellt sich für das Mandat zur Verfügung. Alternative Vorschläge unterbleiben; Herr Mey wird, bei eigener Enthaltung, einstimmig zum Vorsitzenden gewählt.

Herr Mey bedankt sich für die Wahl und versichert sich der Unvoreingenommenheit der Anwesenden, mahnt das Unterlassen von Spekulationen über die Urheberschaft der einzelnen Arbeiten an und verpflichtet die Anwesenden auf die Verschwiegenheit der anstehenden Beratungen.

Frau Dr. Knigge unterstreicht mit Verweis auf die im kommenden Jahr anstehende Verhandlungen mit den Preisträgern des Wettbewerbs das unbedingte Erfordernis zur Vertraulichkeit der Beratungen und des Sitzungsmaterials, namentlich des Vorprüfberichtes.

Die Beratungen werden durch das Büro BPW Stadtplanung protokolliert. Das Protokoll ist das einzige Außenmedium.

2. Bericht der Vorprüfung

Die Vorprüfung wurde durch das Büro BPW Stadtplanung koordiniert. Verwaltungsseitig hinzugezogen wurden Anne Mechels und Franziska Peters als Sachverständige aus dem Hause SKUMS, Leonie Knoke von GeoInfo und Herr Abele beim ASV.

Für die ingenieurtechnische Vorprüfung war das Büro Lindschulte mit Herrn Plischek und Herr Prof. Dr.-Ing. Vette verantwortlich.

Alle zwölf Arbeiten wurden rechtzeitig, unter Wahrung der Anonymität und weitgehend vollständig - somit prüfbar - bei BPW Stadtplanung eingereicht.

Zwei Arbeiten haben gegen zwingende Vorgaben verstoßen, indem Sie die Schutzzone des Dükers nicht unberührt lassen. Bei einer Arbeit erscheint die Inanspruchnahme aus Sicht der Vorprüfung gering, bei einer Arbeit schwerwiegender, was jedoch durch die Expertise des Preisgerichts verifiziert werden sollte. Unter Berücksichtigung dieser Vorbemerkung werden von der Vorprüfung alle Beiträge zur Bewertung empfohlen.

Das Preisgericht schließt sich dieser Empfehlung an.

Einige Beiträge haben zusätzliche Leistungen in Form ergänzender perspektivischer Darstellungen abgegeben, welche im Vorfeld von der Vorprüfung abgedeckt wurden. Das Preisgericht beschließt einstimmig, seine Entscheidung mit Blick auf die geforderten Wettbewerbsleistungen zu treffen. Die entsprechenden Darstellungen bleiben damit abgedeckt.

Herr Ackermann stellt den Aufbau des Vorprüfberichtes vor. Neben einigen vergleichenden Kenndaten der Entwürfe werden die Ergebnisse der Vorprüfung für jeden Beitrag auf zwei Doppelseiten zusammenfassend und wertfrei dargestellt. Herr Plischek und Herr Prof. Dr. Ing. Vette erläutern das methodische Vorgehen ihrer ingenieurstechnischen Überprüfung. Anschließend werden die Arbeiten durch die Vorprüfung in aufsteigender Reihenfolge der Tarnzahlen 2001 bis 2012 an der Großleinwand vorgestellt.

In diesem Informationsrundgang wird eingangs der jeweiligen Konzeptvorstellung aus den formulierten konzeptionellen Leitmotiven, den Erläuterungen des Tragwerksprinzips und den formulierten Zielsetzungen des jeweiligen freiraumplanerischen Ansatzes zitiert. Parallel werden jeweils identische virtuelle Befliegungen der digitalen 3-D- Modelle im Stadtraum durch Frau Knoke eingespielt. Anschließend erfolgt die Erörterung von Lageplan, Schnitten, Konstruktionsdetails und die Vorstellung der perspektivischen Darstellungen.

Der Informationsrundgang beginnt gegen 10:40 Uhr und endet gegen 13:15 Uhr.

3. Wertungs- rundgänge

Es erfolgt ein erster Wertungsrundgang an den Präsentationsplänen. Die Abstimmungen werden eingeleitet durch ein jeweiliges Eingangsstatement eines Fachpreisrichtenden und anschließenden Ergänzungen der Preisgerichtsmitglieder. Innerhalb des ersten Rundgangs scheidet folgende Arbeiten aufgrund grundsätzlich nicht den Vorgaben entsprechender Entwurfsansätze in Bezug auf die Aufgabenstellung in einstimmigem Beschluss aus:

- 2001
- 2002
- 2007

Der erste Wertungsrundgang endet gegen 13:40 Uhr. Es folgt eine kurze Mittagspause.

Ab 14:10 Uhr werden die verbliebenen Beiträge im zweiten Wertungsrundgang eingehend diskutiert. Anschließend erfolgt die Frage nach dem Votum zum Beibehalt der jeweiligen Arbeit in der Bewertung.

Folgendes Abstimmungsergebnis wird erzielt:

Kennzahl	Stimmen Ausschluss	Stimmen Verbleib
2003	8	1
2004	2	7
2005	6	3
2006	9	0
2008	8	1
2009	8	1
2010	6	3
2011	0	9
2012	0	9

Damit verbleiben die Arbeiten 2004, 2011 und 2012 in der engeren Wahl.

Der zweite Wertungsrundgang endet gegen 15:45 Uhr.

4. Bewertung engerer Wahl

Nach einer kurzen Pause werden die drei somit in der engeren Wahl verbliebenen Arbeiten vergleichend zueinander bewertet. Alle drei Konzepte nehmen grundsätzlich unterschiedliche Haltungen in Bezug auf die Gestaltung der Brücke und ihre landschaftsplanerische Einbindung in den Stadt- und Landschaftsraum ein und unterscheiden sich auch in ihren Konstruktionsprinzipien.

Es werden zwei Rückholanträge für die Arbeiten 2005 und 2010 gestellt. In den Plädoyers werden – neben den tendenziell eher knappen Abstimmungsergebnissen – folgende zentrale Argumente für die Beiträge vorgebracht:

2005

gestalterisch und technisch plausibles Konstruktionsprinzip mit guter Raumwirkung und überzeugender Setzung

2010

konstruktiv plausibler Entwurf mit der Besonderheit spurgetrennter Überhöhungen an den Außenbahnen der beiden Schwünge im Längsverlauf der Brücke, wodurch sehr selbstverständlich zwei Aufenthalts- und Aussichtsgebiete definiert werden

Das Preisgericht erörtert beide Entwürfe noch einmal eingehend und folgt dem Antrag zur Rückholung der Arbeit 2010 einstimmig. Bei der Arbeit 2005 stellt die Jury erhebliche konzeptionelle Parallelen zur Arbeit 2011 fest, wobei letztere jedoch eindeutig als der überzeugendere Entwurf gewertet wird. Der Antrag zur Rückholung der Arbeit 2005 scheitert mit 5 zu 4 Stimmen.

Damit umfasst die engere Wahl die Arbeiten 2004, 2010, 2011 und 2012.

Die Arbeiten werden, nach einer erneuten und intensiven Betrachtung der Brückenbauwerke im 3-D-Stadtmodell, wie folgt durch das Preisgericht bewertet:

2004

- Die Arbeit schlägt ein angemessenes und plausibles Konstruktionsprinzip vor. Die ingenieurstechnische Bewertung ist im Vergleich der Beiträge durchschnittlich. Der Durcharbeitungsgrad des Wettbewerbsbeitrages ist angemessen.
- Ein besonderes Merkmal der Arbeit ist die Platzierung einer linsenförmig erweiterten Aufenthaltsfläche („Catwalk“) auf der Mittelachse des Brückenbaukörpers zwischen den beiden Reihen der Tragseile. Diese sehr selbstverständliche und unpräventöse Lösung wird als sehr gelungen empfunden. Allerdings ergeben sich im Auslaufbereich der Aufenthaltsbereiche evtl. Konflikte mit den Konstruktionselementen.
- Die Proportion der Pylone im Kontext der Brücke macht einen sehr stimmigen und harmonischen Eindruck. Die Beplankung der Fahrbahnen mit Holz in einer offenen Konstruktionsweise lassen die Brücke schmal und elegant erscheinen. Die Reduzierung des baulichen Eingriffs am Osterdeich auf ein einziges Auflager ist gestalterisch und funktional begrüßenswert.
- Die freiraum- und verkehrsplanerische Durcharbeitung bleibt hinter den Anforderungen zurück und beantwortet die Fragen an die Verkehrsführung in den Mündungsbereichen der Brücke und nach möglichen Erlebnisräumen an den Ufern allenfalls skizzenhaft.
- Die Arbeit 2004 weist eine Reihe überzeugender Ansätze zur Lösung der Wettbewerbsarbeit auf, allerdings bleiben im Hinblick auf die ingenieurs- und freiraum- / verkehrsplanerischen Aspekte einige Fragen offen, weshalb diese Arbeit gewürdigt, nicht jedoch zur Realisierung empfohlen wird.

2010

- Die Arbeit schlägt ein plausibles Konstruktionsprinzip vor. Die ingenieurstechnische Bewertung und die Durcharbeitung sind im Vergleich der Beiträge gut. Der Durcharbeitungsgrad des Wettbewerbsbeitrages ist angemessen und gut nachvollziehbar.
- Das Raumerlebnis der Brückenpassage erscheint durch die s-kurvenförmige Führung vielversprechend. Dieser Effekt wird durch die Überhöhung der jeweils außenliegenden Geh- / bzw. Fahrspur noch erheblich gesteigert und ist innerhalb des Teilnehmerfeldes in der dargestellten Form singulär. Die in den Scheitelpunkten verorteten beiden abgetreppten Aufenthaltsflächen sind äußerst schlüssig aus dem Grundentwurf abgeleitet.
- Das signifikante und kräftige Bogenrohr steht nach Auffassung der Mehrheit des Preisgerichtes etwas zu prominent und sehr solitär im Landschafts- und Stadtraum.
- Die Arbeit 2010 bietet einen hervorragenden Ansatz zur räumlichen Organisation der beiden Wegespuren und der Verweilflächen auf der Brücke. Leider erscheint die gewählte Grundkonstruktion einer stark raumbestimmenden Bogenbrücke ortsunangemessen, weshalb diese Arbeit gewürdigt, jedoch nicht zur Realisierung empfohlen wird.

2011

- Das Konstruktionsprinzip ist interessant und plausibel, die ingenieurtechnische Bewertung im Vergleich der Beiträge überdurchschnittlich.
- Der Durcharbeitungsgrad des Wettbewerbsbeitrages ist gut.
- Besonders gelungen ist die Platzierung und Ausformulierung der Aufenthaltsfläche auf einer erweiterten Brückenfläche, die sowohl aus dem Erscheinungsbild des Bauwerkes abgeleitet ist, als auch eine besondere Erlebnisqualität verspricht. Eine Brückenpassage wird durch die den Verschwenk im Längsverlaufe und die signifikante, flankierende Tragwerksspannung mit einfachen und geschickt eingesetzten Mitteln zu einem echten Raumerlebnis.
- Das Brückenbauwerk bietet einen sehr gelungen südlichen Abschluss der Abfolge innerstädtischer Weserbrücken, indem der Brückenkörper sich erkennbar aus dem Landschaftsraum entwickelt. Die Setzung und die Höhenentwicklung der Pylone ist sehr gelungen und dem Umfeld angemessen.
- Die insgesamt zurückgenommene, aber qualitätvolle Gestaltung wird als sehr projektangemessen empfunden.
- Die freiraum- und verkehrsplanerische Anbindung bleibt auf beiden Uferseiten vage. Die Dimensionen und die formale Ausprägung der Auflager werden im Preisgericht kontrovers diskutiert.
- Insgesamt beantwortet die Arbeit 2011 die im Wettbewerb gestellten Fragen und Anforderungen in hervorragender Weise.

2012

- Das Konstruktionsprinzip ist plausibel und wirtschaftlich, die ingenieurtechnische Bewertung im Vergleich der Beiträge überdurchschnittlich. Das Tragwerk besitzt eine starke und eigenständige Formsprache mit einfachen und wartungsfreundlichen statischen Elementen.
- Der Durcharbeitungsgrad des Wettbewerbsbeitrages ist gut.
- Das Brückenbauwerk nimmt sich durch seine niedrige Höhenentwicklung stark zurück, ohne an gestaltsprachlicher Kraft zu verlieren. Die Eingliederung in den umgebenden Stadtraum sowie die Einbettung in den Landschaftsraum gelingt vorbildlich.
- Die offene Geste der Konstruktion lädt zur Brückenquerung ein und gliedert eine Passage der Brücke.
- Die beiden Balkone in der Mitte der Brücke fügen sich logisch in den Entwurf ein und bieten Aufenthaltsfläche und Aussichtspunkte für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gleichermaßen. Die durch das Tragwerk unverstellte Aussicht verspricht dabei ein besonderes Raumerlebnis für die Passant:innen.
- Die freiraum- und verkehrsplanerische Anbindung bleibt auf der Stadtwerderseite vage. Die sichere und intuitive Verkehrsabwicklung am Osterdeich wird durch die geteilte Wegführung eher erschwert.
- Die vorgeschlagene Landschaftstreppe ist grundsätzlich interessant, wäre jedoch im Detail auf ihre Verweilqualitäten zu überprüfen.
- Insgesamt stellt die Arbeit 2012 eine sehr gelungene Lösung der im Wettbewerb gestellten Fragen und Anforderungen dar.

5. Feststellung der Rangfolge und Preisverteilung

Der schriftlichen Bewertung folgend, entscheidet das Preisgericht einstimmig, die Arbeiten 2004 und 2010 gleichwertig auf den dritten Rang zu setzen und mit Anerkennungen zu würdigen.

Bei der vergleichenden Bewertung der beiden preiswürdigen Arbeiten 2011 und 2012 entscheiden letztlich Nuancen. Beide Arbeiten stellen hervorragende Lösungen der Aufgabenstellung dar und sind grundsätzlich realisierungswürdig. Folgendes Ergebnis hat die finale Abstimmung zur Rang- und Preisbildung ergeben:

Die Arbeit 2011 wird mit 7:2 Stimmen auf den ersten Rang und damit auch auf den ersten Platz gesetzt.

Die Arbeit 2012 wird ebenfalls mit 7:2 Stimmen auf den zweiten Rang und damit auch auf den zweiten Platz gesetzt.

6. Empfehlung des Preisgerichtes

Das Preisgericht empfiehlt die Verhandlung mit beiden Preisträgern. Dabei sollten folgende Hinweise des Preisgerichtes in den Verhandlungsgesprächen thematisiert werden:

Hinweise zum Beitrag 2011

- Die Anbindungspunkte sind im Hinblick auf die sichere und intuitive Verkehrswegeföhrung weiter durchzuarbeiten.
- Die Seilföhrung am Umlaufpunkt des hohen Pylons ist statisch näher zu erlauern und zu präzisieren.
- Die Fundamente sollten hinsichtlich ihrer Wirkung detaillierter dargestellt und ggf. modifiziert werden.
- Die konstruktiven und gestalterischen Konsequenzen nicht verminderter Verkehrslasten sind darzustellen.
- Die Einhaltung der erforderlichen funktionalen Breiten und Sicherheitsabstände auf dem Radweg sind mit Blick auf die konstruktiven und gestalterischen Konsequenzen nachzuweisen.

Hinweise zum Beitrag 2012

- Die Anbindungspunkte sind im Hinblick auf die sichere und intuitive Verkehrswegeföhrung weiter durchzuarbeiten. Dabei ist die räumliche Begrenzung, die sich aus dem bestehenden Straßenverlauf des Osterdeichs ergibt zu beröcksichtigen.
- Die konstruktiven und gestalterischen Konsequenzen nicht verminderter Verkehrslasten sind darzustellen.
- Die Einhaltung der erforderlichen funktionalen Breiten und Sicherheitsabstände auf dem Radweg sind mit Blick auf die konstruktiven und gestalterischen Konsequenzen nachzuweisen.

7. Urheberschaften

Im Beisein des Preisgerichtes 6ffnet die Vorpröfung die Verfassererklarungen.

Es werden nachfolgende Urheberschaften festgestellt:

2001	B+G Ingenieure mit Architects WilkinsonEyre und Gillespies LLP
2002	Sweco
2003	BERNARD Gruppe ZT mit EGKK Landschaftsarchitektur
2004	sbp Schlaich Bergermann Partner
2005	Ramboll Deutschland mit Bruun & Möllers Landschaftsarchitekten und Knight Architects
2006	WK Consultans mit WEHNER beratende Ingenieure und nsp landschaftsarchitekten
2007	Bergmeister Ingenieure mit karlundp und BEM Burkhardt Engelmayer Mendel
2008	Ingenieurbüro Miebach mit Exporations Architecture und PLANSTATT SENNER
2009	pb+ Ingenieurgruppe mit Henchion Reuter, EiSat und Till Rehwaldt Landschaftsarchitekten sowie blieske architects light designers
2010	Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mit netzwerkarchitekten und planungsgruppe grün und luxfeld digital art
2011	panta ingenieure mit NEY & PARTNERS und Frenz Landschaftsarchitekten sowie EER Kight Design und Kincreatives
2012	MLP Mayr Ludescher Partner mit DKFS Dirk Krolikowski Falko Schmitt und SINAI Landschaftsarchitekten

8. Schlussworte

Der Vorsitzende des Preisgerichts entlastet die Vorprüfung und gibt sein Amt an die Ausloberin zurück.

Staatsrätin Nießen dankt allen Anwesenden für die konstruktiven, konzentrierten und objektiven Beratungen mit dem sehr guten Ergebnis. Aus Ihrer Sicht ist wieder unter Beweis gestellt, wie zielführend die Methodik des Wettbewerbs bei der Suche nach planerischen Lösungsvorschlägen in komplexen und bedeutsamen Fragestellungen ist.

Herr Ellinghaus schließt sich dem Dank an und freut sich über das für die Ausloberin komfortable Resultat, mit den Verfassenden von zwei absolut überzeugenden Entwürfen in das weitere Verfahren gehen zu können.

Die Sitzung endet gegen 18:00 Uhr.

Das Protokoll ist mit der Ausloberin, der Senatsbaudirektion und dem Vorsitzenden des Preisgerichts abgestimmt und bleibt bis zur Beendigung des Verhandlungsverfahrens unter Verschluss.

Bremen 18.01.2023

gez. Markus Mey (Vorsitzender) gez. Jörn Ackermann (Verfahrensbetreuung)