



► Nr. VO/2020/09510
öffentlich

Lübeck, 10.11.2020

Vorlage
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.660 - Stadtgrün und Verkehr

Bearbeitung: Dieter Schmedt (E-Mail: Telefon: 6635)

**Stadtgrabenbrücke und Lindenplatzareal - Entscheidung Vergabe
Planungsauftrag**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
23.11.2020	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
07.12.2020	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Es wird ein Gestaltungswettbewerb für die Planung der Stadtgrabenbrücke ausgeschrieben.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
5.610 Stadtplanung und Bauordnung	Zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja

Nein- Begründung:

Für Kinder und Jugendliche ist der derzeitige
Verfahrensstand nicht von Relevanz.

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja (Anlage 1)

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

Nein

Ja – Begründung:

[]

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

[]

Begründung:

Sachstandsbericht Stadtgrabenbrücke:

Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 31.01.2019 (VO/2018/06794) wurde die Verwaltung, hier die Abteilung Brückenbau des Bereiches Stadtgrün und Verkehr beauftragt, den Bau der Stadtgrabenbrücke zu planen und durchzuführen.

Bisher wurden die vorhandenen Unterlagen gesichtet und auf Aktualität geprüft. Derzeit besteht folgender Sachstand:

- Planung bis zur Leistungsphase (LP) 3 und LP 6 (Vorentwurf und Ausschreibungsunterlagen) im Jahr 2004 durch die KWL.
- Am 21.08.2006 unter TOP 15.1 mehrheitlicher Beschluss des Bauausschusses, die Brücke nicht zu bauen, um die begrenzt vorhandenen Haushaltsmittel prioritär für Instandhaltungsmaßnahmen des Gebäudemanagements einzusetzen (Vorlage vom 06.04.2006).
- In diesem Planungsstadium ist das Projekt aufgrund fehlender Finanzmittel und anderer Prioritätensetzung nicht weiter verfolgt worden.

Nach Bewertung der vorhandenen Unterlagen kommt die Abteilung Brückenbau zum Ergebnis, dass eine vollständig neue Planung der Brücke zwingend erforderlich wird:

- der vorgelegte Entwurf von 2004 (Schrägseilbrücke mit ca. 35m hohem Pylon) soll aus städtebaulichen Gründen und wegen der aufwändigen Unterhaltung nicht umgesetzt werden,
- die angewendeten Normen sind inzwischen völlig veraltet,
- großenteils haben sich die Randbedingungen der Träger öffentlicher Belange (z.B. Naturschutz) geändert,
 - z.B. die Anforderungen von Radverkehr und Umweltschutz,
- die Planung von 2004 ist unvollständig, Grundstücksbedarf und -verhältnisse der östlichen Rampe sind seinerzeit nicht vollständig geklärt worden.

Ein weiterer offener Punkt ist der Umgang mit den Überlegungen, im Bereich der Musik- und Kongresshalle (MuK) eine neue Mehrzweckhalle (VO/2020/08641) und ggf. Parkhäuser (VO/2020/09463) zu bauen. Auch hieraus können sich Auswirkungen für die Stadtgrabenbrücke ergeben.

Empfehlung zum weiteren Vorgehen:

Es wird empfohlen, einen Planungswettbewerb durchzuführen, um für die vorliegenden Aufgabe eines Brückenbauwerks innerhalb der Wallanlagen und direkt vor der Lübecker Altstadt (UNESCO-Welterbe) die bestmögliche gestalterische Lösung zu finden. So sind städtebaulich wie architektonisch durchaus verschiedene Tragwerkskonstruktionen vorstellbar und auch sind die Anschlussbereiche des Brückenbauwerks gestalterisch vielfältig ausführbar. Zudem verlangt der östliche Anschlussbereich eine gute planerische Antwort, da dort Rampen und eine Anbindung an die Willy-Brandt-Allee, unter Beachtung verschiedener Randbedingungen, entstehen müssen.

In diesem Sinne dürfte auch das besondere und begründete öffentliche Interesse an der Stadtgrabenbrücke für einen Wettbewerb sprechen, da hiermit neben einer sehr hohen baukulturellen Qualität die größtmögliche Transparenz im Prozess und in der Entscheidungsfindung, durch ein qualifiziertes Preisgericht, sichergestellt sind.

Die Dauer des Planungswettbewerbs ist aufgrund der erforderlichen Vorlauf- und Bearbeitungszeiten mit ca. 10 bis 12 Monaten anzusetzen. Die anschließende Ausarbeitung des Siegerentwurfs zu einer ausschreibungsreifen Planung und die Ausschreibung des Bauauftrags selbst wird weitere ca. 12 Monate beanspruchen, sodass mit dem Bau der Brücke schätzungsweise Anfang 2023 begonnen werden kann.

Die zusätzlichen Kosten für einen Wettbewerb gegenüber einer klassischen Vergabe betragen ca. 80.000 Euro. Sie entstehen aus Preisgeldern und Honoraren für Jury-Mitglieder. Die Mittel stehen auf dem Produktsachkonto 541001.674.7852000 zur Verfügung.

Alternativ zum Wettbewerbsverfahren kann die Planung des Brückenbauwerks inkl. der Anschlussbereiche im Rahmen eines öffentlichen Teilnahmewettbewerbs klassisch ausgeschrieben und an ein qualifiziertes Ingenieurbüro vergeben werden. Dieses Büro würde, unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen, eine Brückenplanung in Abstimmung mit der Verwaltung aufstellen. Hierbei wären im Rahmen der Vorentwurfsplanung verschiedene Varianten zu erarbeiten, und davon abgeleitet eine Vorzugsvariante zur ausschreibungsreifen Planung weiterzuentwickeln. Auch ein solches Verfahren stellt ein solides und dauerhaftes Ingenieurbauwerk sicher. Ein größeres Spektrum an städtebaulichen und architektonischen Ideen kann gleichwohl nur ein Wettbewerb leisten.

Die Vergabe eines Planungsauftrags würde bei einer klassischen Ausschreibung ca. 6 Monate in Anspruch nehmen. Die eigentliche Planung und Ausschreibung des Bauauftrags wird etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen als beim Wettbewerb, da Grundlagenarbeiten in den Ingenieurauftrag fallen. Hierfür sind ca. 14 Monate anzusetzen. Mit dem Bau der Brücke kann schätzungsweise im dritten oder vierten Quartal 2022 begonnen werden. Gegenüber dem Wettbewerb ist somit ein zeitlicher Gewinn von ca. 6 Monaten anzunehmen.

Verknüpfung der Planungen des Lindenplatz-Areals:

Die inhaltliche Verknüpfung der Planungen rund um die Stadtgrabenbrücke mit den Entwicklungen des Areals am Lindenplatz ist dringend erforderlich und unabhängig der o.g. Verfahrenswahl umsetzbar. Für das Vorhaben „Campus Hypoport“ wird die Hypoport SE einen Hochbauwettbewerb Anfang 2021 ausloben.

Die angrenzenden städtischen Freianlagen sollen durch ein noch zu beauftragendes qualifiziertes Landschaftsarchitekturbüro überplant werden. Aufgrund der hohen planerischen Restriktionen - die zu beplanenden Flächen beinhalten eine Vielzahl kleinerer technischer Bauwerke und sind topografisch stark vorgeprägt - sowie bedingt durch die nur begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, wird ein Wettbewerbsverfahren an dieser Stelle nicht empfohlen. Auch ermöglicht ein solches Vorgehen, auf die Entwürfe der Stadtgrabenbrücke im Zuge der Überplanung der Freianlagen reagieren zu können.

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag von Herrn Vorkamp im Bauausschuss vom 07.12.2020 (VO/2020/09382)– Radwegeverbindung Katharinenstraße – St.-Lorenz-Brücke – Hauptbahnhof

„Die Verwaltung wird aufgefordert zu prüfen und kurzfristig entsprechende Konsequenzen für anstehende Bauvorhaben aufzuzeigen, wie eine kreuzungsfreie Radwegeverbindung von der Radfahrtrasse „Nördliche Katharinenstraße / Überquerung Bahntrassen / Eutiner Brücke“ bis zur St.-Lorenz-Brücke / Schützenstraße / Grünzug auf dem Güterbahnhof-Areal geschaffen werden kann. Dabei sollte sowohl eine Anbindung an den Hauptbahnhof/ Wandelhalle und das evtl. in diesem Bereich anzusiedelnde Fahrradparkhaus als auch an die geplante Stadtgrabenbrücke Berücksichtigung finden. Ebenso ist die Bahnhofsbrücke entsprechend zu planen.“

Die Strecke parallel zur Katharinenstraße steht in der Diskussion, um im Rahmen der Realisierung eines Teils des Radschnellweges Bad Schwartau – Innenstadt optimiert zu werden.

Heute besteht eine Radverkehrsführung entlang der Bahngleise bis zur Werner-Kock-Straße aus einem separat geführten Geh- und Radweg.

Vorschläge des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung (5.610) für eine kreuzungsfreie Radverkehrsführung unterhalb der Bahnhofsbrücke (2011/12 Variantenuntersuchung im Rahmen der Brückenplanung) und für eine Rampe für den Fuß- und Radverkehr zwischen Meierstraße und dem Gelände des Güterbahnhofs wurden aus Kostengründen abgelehnt.

Die notwendige Fläche für eine Unterführung der Bahnhofsbrücke wurde inzwischen auch bebaut (B&B Hotel) und steht heute nicht mehr zur Verfügung. Die Abmessungen der neuen Bahnhofsbrücke sind seit Jahren festgelegt, und die Ausschreibung des Bauvertrags ist im laufenden Verfahren. Wesentliche Änderungen sind hier nicht mehr risikofrei umsetzbar.

Im Rahmen der vorgesehenen Bebauung des Geländes des Güterbahnhofs ist ein durchgängiger Weg ab „Beim Retteich“ bis an den „Kimbernweg“ zwischen der Bebauung und in der zu schaffenden Grünfläche als gemeinsamer Geh- und Radweg mit 4,00m Breite vorgesehen.

Es wird zu Verbesserungen der Radverkehrsführung und des Radverkehrsnetzes durch den Neubau des Radschnellwegs und im Rahmen des Neubaus der Stadtgrabenbrücke (Führung Werner-Kock-Straße, Wege am Stadtgraben, MuK-Umfeld) kommen.

Eine kreuzungsfreie Radwegeverbindung in der geforderten Form kann weder planerisch noch kostenmäßig sinnvoll dargestellt werden. Für niveaufreie Knotenpunktformen wäre der Neubau von mehreren Kreuzungsbauwerken (Über- oder Unterführungen) erforderlich. Mit den dafür erforderlichen Rampenlängen ergeben sich Flächenbedarfe, die nur durch Ankäufe von teilweise bebauten Grundstücken realisiert werden könnten. Für die bauliche Umsetzung wäre voraussichtlich ein zweistelliger Millionenbetrag erforderlich und ein tragbares Kosten-Nutzenverhältnis nicht darstellbar.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen