

Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksachenummer

VO/18/14587/65

Zuständig

Berichterstattung

Tiefbauamt

Planungs- und Baureferentin Schimpfermann

**Gegenstand: Erneuerung des Grieser Stegs
Planungsbeschluss**

Beratungsfolge

Datum

Gremium

TOP-Nr.

18.09.2018

Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt:

1. Die Verwaltung wird mit der Durchführung eines Planungswettbewerbs für den Neubau des Grieser Stegs auf Grundlage des im Sachverhalt dargestellten weiteren Vorgehens und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel beauftragt.
2. Der Öffentlichkeit werden die im Sachverhalt dargestellten Planungen als nächster Schritt in einer Informationsveranstaltung dargelegt; Anregungen werden aufgenommen. Über das Ergebnis wird dem Ausschuss berichtet.
3. Dem Ausschuss werden die Eckpunkte der Auslobung des Planungswettbewerbs vor Veröffentlichung zum Beschluss vorgelegt.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Der heutige Grieser Steg wurde bereits 1949 – damals umfänglich als Provisorium – hergestellt. Aus technischer Sicht ist die Brücke noch voll gebrauchstauglich. Aufgrund des hohen Alters wird aber mittelfristig eine Erneuerung erforderlich.

Die Höhenlage des bestehenden Grieser Stegs behindert bei einem hundertjährigen Hochwasser den Wasserabfluss und stellt langfristig ein erhebliches Risiko hinsichtlich Strömungsverhalten und Hochwasser-Beschädigungen dar. Die Unterkante des heutigen Stegs liegt an den Widerlagern auf ca. 332,80 müNN. Das hundertjährige Hochwasser liegt bei ca. 333,40 müNN. Im Hochwasserfall muss darüber hinaus der geforderte Freibord von 0,50 m eingehalten werden. Daher muss die Unterkante des zukünftigen Stegs deutlich höher liegen. Zum fachübergreifenden Hochwasserschutz-Konzept am Unteren Wöhrd sind Wasserwirtschaftsamt und Stadt laufend in Abstimmung.

Der heutige Steg hat eine lichte Breite von ca. 3,80 m. Für eine stark genutzte Geh- und Radwegverbindung ist dies deutlich zu gering. Der Steg wird im Hinblick auf den geplanten Holzgartensteg noch stark an Bedeutung gewinnen.

Für die Rettungsdienste und die Feuerwehr ist eine dauerhafte Anfahrtsmöglichkeit über die Proskestraße nach Stadtamhof dringend erforderlich, da die Zufahrt über die Nibelungenbrücke sehr umwegig ist. Zudem ist bei Hochwasser zu den bereits bestehenden Brücken (Protzenweiherbrücke, Oberpfalzbrücke und Steinerne Brücke) eine weitere Zufahrt erforderlich, um den Schutz der Bevölkerung mit einer reibungslosen Logistik der mobilen Hochwasserschutz-Elemente besser gewährleisten zu können.

Aus diesen Gründen ist der Grieser Steg entsprechend den heutigen Anforderungen und in Abstimmung mit den Planungen des Hochwasserschutzes zu erneuern.

Für den Bereich der Proskestraße gilt der Bebauungsplan Nr. 185-I. Auf der Jahninsel befinden sich beidseitig des bestehenden Stegs gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG. Der vorhandene Baumbestand soll berücksichtigt und wenn möglich erhalten werden. Naturdenkmäler liegen nicht vor. Der Grieser Steg steht im unmittelbaren Kontext des Weltkulturerbes (z. B. Baudenkmal Proskestraße 5): Ziel ist eine verträgliche Einbindung, ohne die Ensemblewirkung zu beeinträchtigen.

2. Bestandteile des Projekts

- Erneuerung des Grieser Stegs

Die Brücke verbindet als Geh- und Radweg den Unteren Wöhrd mit Stadtamhof. Die nutzbare Breite auf der Brücke soll zukünftig 6,50 m betragen (Aufweitungen z. B. im Bereich der Jahninsel sind denkbar). Der vorhandene Querschnitt ist bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt, bei Veranstaltungen kommt es zu erheblichen Stauungen. Zudem soll die Brücke zukünftig auch Aufenthaltsqualität bieten.

- Anpassung der anschließenden Wegeverbindungen

Auf der Südseite liegt der Brückenantritt – je nach Konstruktionsweise – zukünftig ca. 1,00 bis 1,70 m höher. Die Proskestraße muss demnach auf einer Länge von ca. 30 bis 40 m höhenmäßig angepasst werden.

Auf der Nordseite beträgt der Höhenunterschied zum Bestand ca. 1,00 m bis 1,60 m. Derzeit besteht am nördlichen Brückenende bezüglich der Übersichtlichkeit eine ungünstige Situation mit dem kreuzenden Fußweg. Hier ist eine sicherere Anbindung zu planen.

Im Zusammenhang mit dem zu planenden Holzgartensteg wird auch eine Geh- und Radwegverbindung zwischen den beiden Brücken geplant. Die Verbindung muss auf die neuen Stege abgestimmt werden.

3. Machbarkeitsuntersuchung

Um einen anschließenden Realisierungswettbewerb zu ermöglichen, wurde im Vorfeld von der Verwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die sowohl die Realisierungsmöglichkeiten als auch die Rahmenbedingungen in Abstimmung mit dem geplanten Hochwasserschutz prüfen sollte.

Um zeitliche Verzögerungen oder spätere Umplanungen durch die inhaltlich eng vernetzten, aber terminlich versetzten Planungszeiträume zu vermeiden und den späteren Wettbewerbsteilnehmern im Rahmen der Wettbewerbsauslobung möglichst vorabgestimmte und korrespondierende Informationen mit auf den Weg zu geben, wurde eine Voruntersuchung in Varianten unter Berücksichtigung der Hochwasserschutz-Planung – Abschnitt H, Unterer Wöhrd – beauftragt. Diese Variantenuntersuchung für das Projekt Grieser Steg hatte zum Ziel, aus zahlreichen theoretisch denkbaren Varianten drei realisierbare Möglichkeiten (Vorzugsvarianten) zur Konstruktion und Gestaltung der Brücke aufzuzeigen. Untersucht wurde, welche Konstruktionen unter den gegebenen Randbedingungen machbar und sinnvoll sind bzw. zu welchen Nachteilen sie führen.

Wegen der zu ändernden Höhenlage der Brücke ändern sich absehbar alle Rampenneigungen und Höhenanschlüsse im anschließenden Bestand. Die Integration in die Umgebung (im Bereich des Weltkulturerbes) soll hinsichtlich aller tangierenden Anforderungen sinnvoll und verträglich gestaltet sein. Im Rahmen der Voruntersuchung wurden drei Brückenvarianten mit ihren grundsätzlichen Anbindungs- und Anordnungsvarianten geprüft und die daraus resultierenden Konsequenzen in Hinsicht auf Konstruktionsart und Widerlager sowie den Verlauf der kreuzenden Uferwege und der Hochwasserschutzlinien untersucht und bewertet.

3.1 Variantenuntersuchung Trasse

In der Machbarkeitsuntersuchung wurden fünf Lage-Varianten untersucht (s. Anlage 1). Jede dieser Varianten hat Vor- und Nachteile; teilweise sind sie auch nur mit einem bestimmten Brückentyp realisierbar. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass alle Varianten grundsätzlich denkbar sind und weiter verfolgt werden können. Für die weiteren Betrachtungen der Machbarkeitsuntersuchung wurde allerdings einheitlich die Lage-Variante A (wie im Bestand) herangezogen, so dass sich vergleichbare Lösungen ergeben.

3.2 Technische Untersuchung

3.2.1 Konstruktionstyp

Im ersten Schritt wurden fünf statische Konstruktionsarten verglichen:

- Variante 1: Deckbrücke mit gleichbleibender bzw. gevouteter (variierender) Konstruktionshöhe (unten liegendes Tragwerk)
- Variante 2: Trogbrücke mit Fachwerkrahmen oder Vollwandträger (oben liegendes Tragwerk)
- Variante 3: Bogenbrücke (oben liegendes Tragwerk)
- Variante 4: Schrägseilbrücke mit einem/ mehreren Pylonen (oben liegendes Tragwerk)
- Variante 5: Hängebrücke

Es wurden sowohl Stahl- als auch Stahlverbundkonstruktionen gewählt. Für die verschiedenen Konstruktionsarten wurden die jeweils möglichen Trassen mit den entsprechenden Spannweiten aufgezeigt. Die Varianten wurden von der Verwaltung diskutiert. Als Ergebnis der Abstimmung wurden mehrere Varianten/ Untervarianten ausgeschieden. So wurde zum Beispiel ausgeschlossen, dass die beiden Flussarme durch jeweils eine Bogenbrücke überspannt werden. Dieser Tragwerkstyp erscheint dem

vorhandenen Umfeld nicht adäquat. Eine Seilbrücke mit beidseitigen Pylonen musste allein schon deshalb ausgeschlossen werden, da der südliche Pylon dann direkt neben einem denkmalgeschützten Anwesen stünde. Wegen des fehlenden Platzes an der Proskestraße fände man aber ohnehin keinen Standort für einen Pylonen.

Für eine vertiefte Untersuchung wurden die folgenden drei Vorzugsvarianten ausgewählt und ausgearbeitet (s. Anlagen 2 und 3):

- Variante 1a: Deckbrücke mit unten liegendem Tragwerk
- Variante 2b: Trogbrücke mit oben liegendem Tragwerk
- Variante 4c: Schrägseilbrücke mit Pylon auf Seite Stadthof

3.2.2 Abmessungen, Tragwerk

Variante 1a:

Landschaftliche und städtebauliche Einfügung:

Die Deckbrücke tritt im Vergleich zu den anderen Konstruktionsarten am wenigsten in Erscheinung und ermöglicht im Sichtbereich der Steinernen Brücke eine sehr zurückhaltende Lösung. Der Ausblick in den Landschaftsraum ist für Fußgänger nahezu ungehindert möglich. Die höhere Konstruktionshöhe führt dazu, dass sich die Brückengradiente ändert und die Brücke ab ihrem Antritt um ca. 1,70 m bis zum Hochpunkt ansteigt. In Brückenmitte lässt sich der Treppenabgang auf die Jahninsel harmonisch integrieren, der hier eine Höhendifferenz von ca. 6,50 m überwinden muss. Der höhere Konstruktionsaufbau bedingt eine Anhebung des Brückenantritts um mindestens ca. 1,66 m über Bestand und damit eine Verlängerung der Rampe in der Proskestraße auf ca. 40,5 m bei einer maximalen Längsneigung von 6 %. Vor dem Anwesen Proskestraße 4 kann das angehobene Straßenniveau über sechs Stufen unaufdringlich aufgefangen werden.

Konstruktionsmerkmale:

Die Spannweiten betragen ca. 42,50 m, 25 m und 52,50 m. Zur Reduktion der erforderlichen Spannweiten und somit auch der Minimierung der Konstruktionshöhe an den Widerlagern wurden zwei Pfeilerstellungen auf der Jahninsel gewählt. Vorgesehen ist ein Hohlkastenüberbau aus Stahl mit orthotroper Platte und regelmäßigen Querträgern. Die Konstruktionshöhe ist variabel und beträgt in Brückenmitte ca. 2,20 m und an den Widerlagern ca. 1,50 m. Als Schutzvorrichtungen sind je Seite ein Hochbord und Geländer vorgesehen. Die Unterbauten bestehen aus Stahlbeton und erhalten eine Tiefgründung im Fels. Die Deckkonstruktion mit zwei Mittelstützen lässt sich auch in Trassenlage B, C und D umsetzen. Die Trasse E würde mit dieser Konstruktionsart umfassendere Anpassungen erfordern.

Gestaltungsmerkmale:

Durch die etwas steilere Gradiente vermittelt die Brückenlösung den Eindruck, sich über die Jahninsel zu „schwingen“. Möglichst schmale Randträger und Mittelpfeiler unterstützen den schwebenden Eindruck. Der Brückenquerschnitt passt sich dem Kräfteverlauf des Durchlaufträgers an und ändert im Verlauf Höhe und Neigung der Wangen. Dadurch wirkt die Form vom Wasser und Ufer aus sehr dynamisch. Für den Benutzer überträgt sich diese Dynamik auf das Erlebnis beim Überqueren der Brücke: Die großzügige, allseitige Aussicht wird durch keinen Überbau behindert. Die Aufweitung in Brückenmitte lädt zum Verweilen ein, der parallele Treppenabgang am Hochpunkt fügt sich wie selbstverständlich ein.

Variante 2b

Landschaftliche und städtebauliche Einfügung:

In Analogie zum bestehenden Grieser Steg wird für diese Variante eine Fachwerkkonstruktion gewählt. Im Gegensatz zur ursprünglich als Behelfsbrücke gedachten Fertigteilebrücke aus Militärbeständen wird jedoch ein sehr viel „großmaschigeres“ und höheres Fachwerk mit einem Achsabstand von 20 m vorgeschlagen, dessen beide Felder jeweils eine Spannweite von 60 m überspannen. Durch eine angenommene Konstruktionshöhe von max. ca. 85 cm ergibt sich eine Erhöhung des Straßenniveaus am Brückenantritt um ca. 1 m auf 334,25 müNN, entsprechend 35 cm über HW100+Freibord. Bei 6 % Längsneigung im weiteren Verlauf der Proskestraße erreicht die Rampe nach ca. 29,5 m Bestandsniveau. Vor dem Anwesen Proskestraße 4 reichen drei Stufen, um das angehobene Straßenniveau abzufangen und die Gebäudezugänge unverändert zu erhalten. Durch die Reduzierung der Pfeiler auf eine Mittelstütze kann auf der Jahninsel der Eingriff in die geschützten Uferbiotope minimiert werden. Eine einläufige Podesttreppe überwindet die Höhendifferenz von 5,90 über Gelände und schließt an das bestehende Wegenetz zur Steinernen Brücke an.

Konstruktionsmerkmale:

Die Spannweiten betragen 60 m – 60 m. Vorgesehen ist eine Stahlfachwerkbrücke im 20 m-Raster mit orthotroper Platte und variablem Querträgerabstand. Das Konstruktionsprinzip der unten liegenden Fahrbahn gewährleistet einfache Übergänge an den Widerlagern. Die Konstruktionshöhe der Fahrbahn wurde zu max. 85 cm gewählt; sie bietet somit noch eine zusätzliche Sicherheit zur ausstehenden hydraulischen Überrechnung. Die Bauhöhe der Fachwerkkonstruktion ist ebenfalls variabel mit $h \geq 4,50$ m. Als Schutzeinrichtungen sind je Seite ein Hochbord und Geländer vorgesehen. Die Unterbauten bestehen aus Stahlbeton und erhalten eine Tiefgründung im Fels. Die Trogkonstruktion mit Mittelstütze lässt sich ebenfalls in Trassenlage B umsetzen. Eine Umsetzung für die Trasse C erfordert mehr Anpassungen.

Gestaltungsmerkmale:

Die neuen Abmessungen des Fachwerks weisen auf einen klaren Gestaltungsanspruch hin und erzeugen einen Brückenraum, der die konstruktionsbedingte Raumwirkung mit wesentlich mehr Transparenz verbindet, da die größeren Abstände der Fachwerkstreben eine sehr viel bessere Aussicht in die Flusslandschaft zulassen. Die Dynamik des sich leicht weitenden Raums im Bereich Jahninsel wird durch eine Zunahme der Fachwerkhöhe in der Mitte (von 4,5 m auf ca. 5,5 m i. L.) unterstützt. Die Fahrbahn selbst erfährt entsprechend dem Gradientenverlauf ebenfalls eine Anhebung um 1,10 m in Brückenmitte. Die eigenständige Brückenlösung ist konstruktionsbedingt "objekthafter" und macht das Überqueren somit auch zu einem „Raumerlebnis“. Die mittige Aufweitung mit Treppenabgang zur Jahninsel entschärft den Begegnungsverkehr und lädt zum Verweilen ein.

Variante 4c:

Landschaftliche und städtebauliche Einfügung:

Die einseitige Schrägseilbrücke setzt einen prägnanten städtebaulichen Akzent am Ufer von Stadtamhof, der im Zusammenhang mit den weiteren Brückenplanungen (Holzgartensteg) eine interessante Option darstellt. Er kombiniert Höhenlage und Gradientenverlauf der Trogbrücke mit dem ungehinderten Ausblick und schwebenden Eindruck der Deckbrücke. Da die Kulisse auf der Seite Stadtamhof teilweise sehr hohe Gebäude wie z.B. den Andreasstadel aufweist wirkt die Höhe des Pylons im weitläufigen Uferpark vertretbar. Durch den Entfall aller Stützen auf der Jahninsel kann dort der Eingriff in die Uferbiotope und Höhlenbäume minimiert werden. Für die Proskestraße ergeben sich wie bei Variante 2b eine Straßenanhebung um ca. 1 m bei Brückenantritt. Vor dem Anwesen Proskestraße 4 wird die Rampe über drei Stufen abgefangen.

Konstruktionsmerkmale:

Die Spannweite beträgt 120 m ohne Mittelunterstützung. Vorgesehen ist ein einseitiger Pylon auf Seite Stadthof (Beton oder Stahl möglich) mit seilverspanntem Überbau bis zum Ufer des Unteren Wöhrds. Die Pylonhöhe beträgt ca. 40 m; die Fahrbahn wird mit sechs Abspannungen je Seite fixiert. Der Pylon erhält zwei Rückabspannungen, die die Horizontalkraft im Überbau aus den Tragseilen über Druckriegel im Boden „kurzschließen“. Vorgesehen ist ein Hohlkastenüberbau aus Stahl mit orthotroper Platte und regelmäßigen Querträgern. Die Konstruktionshöhe ist konstant und beträgt ca. 80 cm. Das Konstruktionsprinzip gewährleistet einfache Übergänge an den Widerlagern. Als Schutzeinrichtungen sind je Seite ein Hochbord und Geländer vorgesehen. Die Unterbauten bestehen aus Stahlbeton und erhalten eine Tiefgründung im Fels. Der Pylon lässt unterschiedliche Ausformungen zu und kann durch eine entsprechende Anordnung und Anpassung des Brückenquerschnitts auch eine gekurvte Wegführung ermöglichen. Die Konstruktion mit einseitigem Pylon lässt sich ebenfalls in Trassenlage B umsetzen. Eine Umsetzung für die Trassen D und E erfordert mehr Anpassungen.

Gestaltungsmerkmale:

Die Brückenlösung hat durch den Pylon hohe stadträumliche Präsenz, die sich ins Stadtbild eingliedern lässt. Für den Nutzer steht das landschaftliche Erleben beim Überqueren im Vordergrund, da der sehr reduzierte, leicht schwingende Überbau ohne Mittelstütze den schwebenden Charakter im zu überquerenden Landschaftsraum unterstreicht. Die Abhängungen treten kaum in Erscheinung. Der Treppenabgang erfolgt am Rand, könnte aber auch innerhalb der Konstruktion angeordnet werden. Durch die Aufweitung am Höhepunkt wird die Brücke nicht nur als Durchgangsraum wahrgenommen. Diese Konstruktionsweise eignet sich gut für die gekurvte Trasse E. Als gerade Trasse lässt sie sich mit wesentlich weniger Aufwand auch in Trassenlage A und B umsetzen.

3.2.3 Hundertjähriges Hochwasser (HW100)

Beim hundertjährigen Hochwasser an Donau und Regen stellt sich eine Wasserspiegelhöhe von 333,40 müNN ein. Dazu ist ein Freibord zu berücksichtigen, so dass die Brückenunterkante prinzipiell mindestens auf 333,90 müNN liegen muss. Diese Höhenlage hätte gravierende Auswirkungen auf die Proskestraße.

In einem vorbereitend durchgeführten hydraulischen Gutachten wurde angenommen, dass an den Widerlagern auf einen Freibord verzichtet wird und die Brückenunterkante an den Widerlagern somit auf 333,40 müNN liegt. Zum Ausgleich liegt die Brückenunterkante über der Jahninsel bei 334,30 müNN. In der Berechnung des Gutachtens wurden dadurch keine Betroffenheiten Dritter festgestellt. Auswirkungen auf den bestehenden oder geplanten Hochwasserschutz waren nicht zu erkennen. Ein Eintauchen in den Freibord in den Randbereichen ist also möglich.

Die spätere Planung ist hinsichtlich der hydraulischen Auswirkungen im Hochwasserfall zu überprüfen.

3.2.4 Barrierefreiheit

Die untersuchte Brücke ist nach den bisherigen Berechnungen als barrierefrei zu bezeichnen. Nur an den Anschlüssen an den Bestand wird eine maximale Längsneigung von 6 % erforderlich.

Die mittige Anbindung der Jahninsel wurde hinsichtlich einer behindertengerechten Erschließung mit max. 6 % Längsneigung geprüft. Dazu benötigte man heute eine mindestens ca. 95 m lange Rampe (inkl. Zwischenpodeste). Nachdem die Brücke zukünftig höher liegen muss, ergäbe sich eine Rampenlänge von mindestens 105 m. Ein solches Rampenbauwerk erscheint im Naturraum der Jahninsel nicht vermittelbar, insbesondere auch, weil im Anschluss nur unbefestigte Pfade vorhanden sind. Die Jahninsel wird somit weiterhin nur über eine Treppe angebunden.

Die Planung ist mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung abzustimmen.

3.3 Naturschutz, Denkmalschutz/Welterbe

3.3.1 Naturschutz

Der Grieser Steg liegt – mit Ausnahme der südlichen Brückenzufahrt – außerhalb geltender Bebauungspläne. Damit sind alle Vorhaben als Eingriff zu bewerten. Die Ufer sind gesetzlich geschützte Biotope. Ein entsprechender Ausgleich im räumlichen Zusammenhang wird erforderlich sein.

Artenschutzrechtliche Prüfungen zu Totholzkäfern, Fledermäusen, Vögeln, Biber etc. sind durchzuführen.

Die Variantenbetrachtung muss Ausführungen zur Minimierung des Eingriffs berücksichtigen.

3.3.2 Denkmalschutz/Welterbe

Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung wurden am 25.04.2018 dem Welterbe-Steuerungskomitee vorgestellt. Das Komitee lehnte eine Pylonenlösung (Variante 4c) aus denkmalpflegerischer Sicht ab. Eine Schrägseilbrücke wird daher nicht weiter verfolgt.

4. Genehmigungsverfahren

Als bauliche Anlage im festgesetzten Überschwemmungsgebiet ist die Brücke nach § 78 Abs. 5 Satz 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) genehmigungspflichtig.

5. Städtebauliches Untersuchungsgebiet „Am Gries“

Zur Überprüfung, ob das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet Stadtamhof zu erweitern ist, hat der Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Wohnungsfragen am 21.03.2018 beschlossen, die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für den östlich daran anschließenden Bereich „Am Gries“ durchzuführen. Einer der Gründe für die Ausweisung des Untersuchungsgebiets ist seine mangelhafte fußläufige Anbindung in die umliegenden Stadtbereiche.

Zwar liegt der Grieser Steg innerhalb des städtebaulichen Untersuchungsgebiets "Am Gries", es handelt sich bei der Maßnahme jedoch um den Ersatz einer bereits bestehenden Verbindung ohne eine funktionale Aufwertung im Sinne der städtebaulichen Sanierung. Daher ist die Maßnahme voraussichtlich nicht über die Städtebauförderung förderfähig. Die Regierung der Oberpfalz hat angeregt, die Möglichkeit einer Förderung über die einschlägigen Programme des Straßenneubaus zu prüfen.

6. Kosten und Finanzierung der Maßnahme

Der Erneuerung des Grieser Stegs ist im Entwurf des Investitionsprogramms 2018 – 2022 im UA 6368/08 auf der Haushaltsstelle 1.6368.9518 entsprechend mit Planungsmittel berücksichtigt; im gültigen Investitionsprogramm 2017 – 2021 ist die Maßnahme ebenfalls mit Planungsmittel veranschlagt.

7. Weiteres Vorgehen

7.1 Verhandlungsverfahren mit vorgelagertem Planungswettbewerb

Zur Findung einer besonderen architektonischen und städtebaulichen Lösung für das Vorhaben Grieser Steg wird ein Verhandlungsverfahren mit vorgelagertem zweiphasigen Planungswettbewerb vorgeschlagen.

Dies begründet sich durch die anspruchsvolle Aufgabe, in einem sensiblen Stadt- und Naturraum sowie in unmittelbarer Nähe zum UNESCO-Welterbe ein prägendes Brückenbauwerk zu entwickeln. Um diese Aufgabe zu lösen, bedarf es eines fachlichen Leistungsvergleichs, welcher ein bestmögliches Spektrum an Entwürfen aufzeigt. Es ist anhand transparenter, planerisch prüfbarer und objektiver Kriterien – auch bezüglich des Preis-/ Leistungsverhältnisses – die beste Planung zu finden. Ein Realisierungswettbewerb, der eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Planungsgegenstand einem

unbeschränkten qualifizierten Teilnehmerkreis ermöglicht, hat sich bei vergleichbaren Verfahren bewährt.

Im Anschluss an den Planungswettbewerb schließt sich ein Verhandlungsverfahren an, dessen Gegenstand Gespräche über die weitere Beauftragung mit Planungsleistungen sind. Zur Teilnahme werden die Preisträger – wie vom Preisgericht vorgeschlagen – aufgefordert.

7.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Es ist beabsichtigt, die Öffentlichkeit in die Erarbeitung der Auslobungsunterlagen – Eckpunkte des Wettbewerbs – einzubeziehen. Hierfür ist eine Informationsveranstaltung abzuhalten, um über die städtischen Ziele und Planungen zu informieren und zugleich eine Plattform für Anregungen zu ermöglichen.

Nach Abschluss des Wettbewerbs wird über das Wettbewerbsergebnis informiert. Die Wettbewerbsbeiträge werden im Rahmen einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

8. Planungsablauf, Zeitplan

2018/19 Bürgerinformationsveranstaltung zur Einbindung der Öffentlichkeit

Im Anschluss: Realisierungswettbewerb, Vergabeverfahren sowie
Objektplanung, Fachgutachten, Wasserrechtsverfahren

Die Bauzeit soll in enger Abstimmung mit der Realisierung des Hochwasserschutzes (HWS) für den Unteren Wöhrd erfolgen. Das HWS-Projekt geht derzeit von einer Bauzeit von 2021 bis 2024 aus.

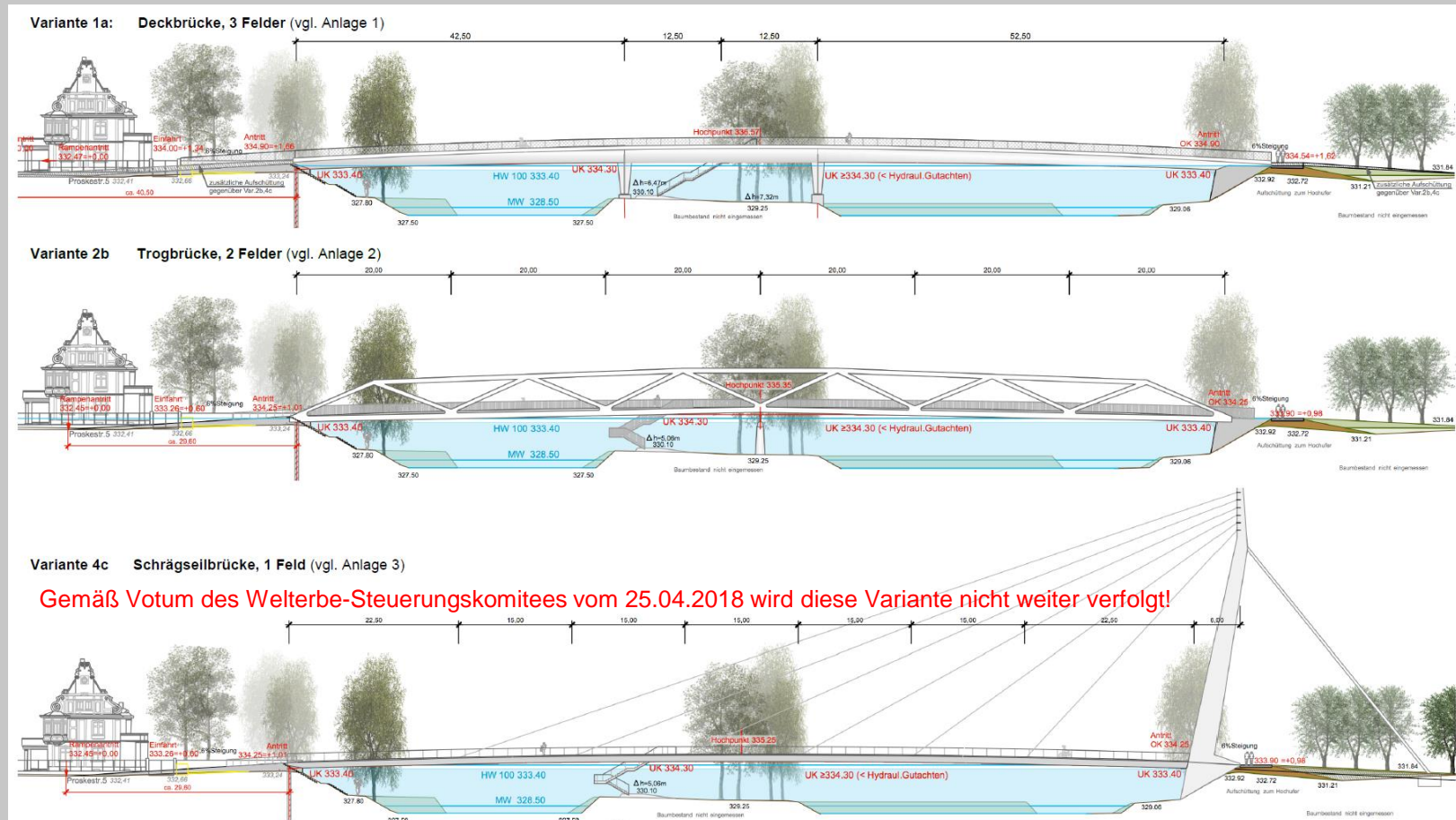
Anlagen:

1. Variantenuntersuchung Trasse
2. Vorzugsvarianten gemäß Machbarkeitsuntersuchung
3. mögliche Querschnitte

Anlage 1: Variantenuntersuchung Trasse

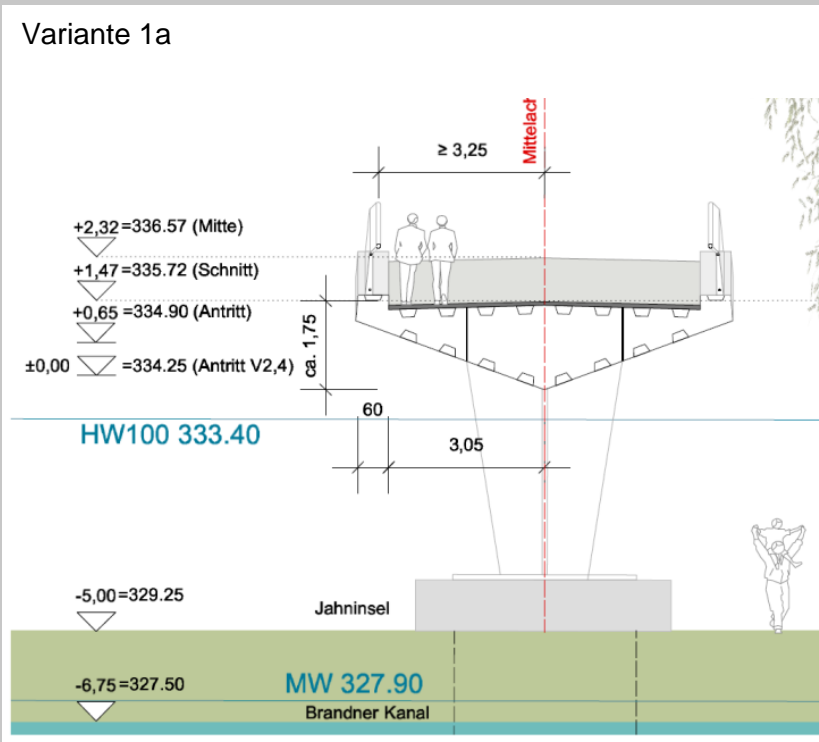


Anlage 2: Vorzugsvarianten gemäß Machbarkeitsuntersuchung



Anlage 3: mögliche Querschnitte (beispielhafte Darstellung)

Variante 1a



Variante 2b

