

Ursula Baus

Wettbewerbe im Ingenieurbau

Ein Wettbewerb für zwei Fußgängerbrücken in der Berliner Europacity sorgt für Wirbel. Aufwand und Ergebnis, so die Kritik, stünden in keinem vernünftigen Verhältnis zueinander. Es geht hier um das Selbstverständnis eines Berufs, der im Entwurf eine ganz andere Aufgabe sieht als Architekten.



Der 1. Preis des „Realisierungsteils“ ging an ACME, Friedrich Ludewig, London (Architekten) mit AKT II, Gerry O’Brien, London (Beratende Ingenieure)

In der Europacity nördlich des Berliner Hauptbahnhofs präsentiert sich Berlin in einem neuen Stadtteil. Berlin-Reisenden fällt der hohe, weiße Total-Turm von den Architekten Barkow Leibinger womöglich als südliche „Landmarke“ des Quartiers auf. Rechts im Lageplan ist am unteren Bildrand der Bahnhof zu erkennen, rechts daneben der Humboldthafen mit dem Kanal nach Norden hin. Rot markiert sind die beiden Stellen, an denen Fußgängerbrücken als Verbindungen der neuen Stadtquartiere geplant sind. Um diese Brücken geht es. Mit einem Masterplan von 2009 und einem Freiraumwettbewerb von 2012 waren die Randbedingungen für das Umfeld der Brücken festgelegt.

Der Berliner Senat lobte nun im März 2014 einen „nichtoffenen Realisierungswettbewerb mit Ideenteil für Bergergemeinschaften aus Architekten und Beratenden Ingenieuren (Fachrichtung Tragwerksplanung)“ aus, der am 12. Juni entschieden wurde. Die Arbeiten werden ab dem 14. Juli in der Württembergischen Straße 6 in Berlin ausgestellt. Aber nicht alle eingeladenen Bergergemeinschaften wollten sich am Wettbewerb beteiligen. Aus Gründen, die Fragen aufwerfen – Fragen, die jetzt öffentlich debattiert werden müssen.

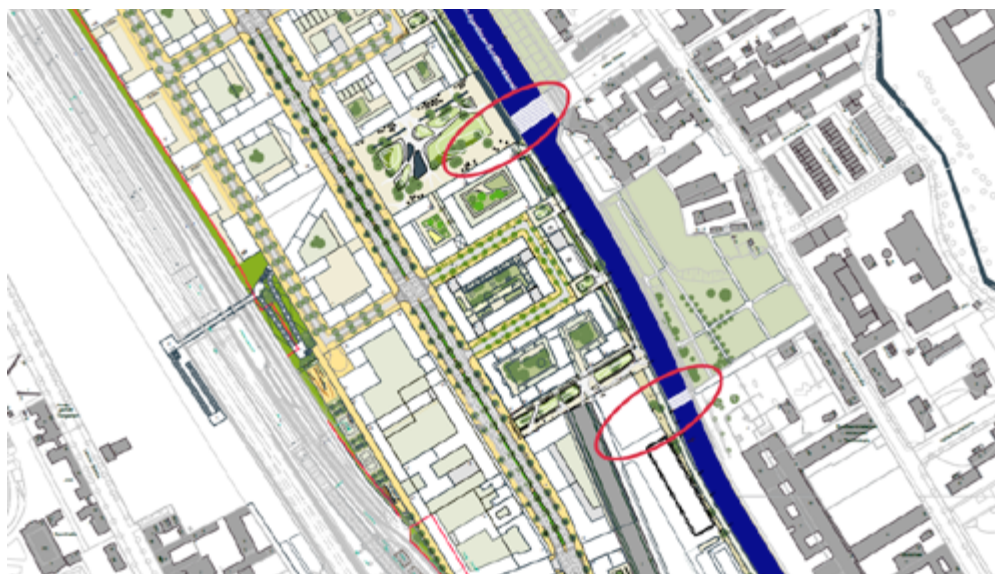




Die Aufgabe

Gegenstand des Wettbewerbes war „zum einen die Planung einer Fußgänger- und Radwegbrücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zwischen der Kieler Straße auf der östlichen Kanalseite und einem geplanten zentralen Stadtplatz in der künftigen Europacity. (...) Zum anderen sollte im Ideenteil des Verfahrens eine Fußgängerbrücke auf Höhe des Invalidenfriedhofes als Verbindung zum geplanten Kunstcampus nördlich des Museums Hamburger Bahnhof entworfen werden, deren Realisierung z. Z. noch nicht vorgesehen ist. (...) Zur Teilnahme am Wettbewerb gab es ein vorgeschaltetes Bewerbungsverfahren. 20 Bewerbungsgemeinschaften aus Architekten und Beratenden Ingenieuren wurden ausgewählt. 13 Bewerbungsgemeinschaften haben ihre Entwürfe abgegeben. (...) Die Preissumme für den Realisierungsteil - Brücke am Stadtplatz – betrug 19.500 Euro, die Preissumme für den Ideenteil 18.000 Euro.“ In der Auslobung hieß es zudem: „Der Gesamtkostenrahmen beträgt 1,86 Mio. Euro brutto. Für die zu realisierende Brücke sind 0,97 Mio. Euro brutto vorgesehen. Für den Ideenteil sind 0,89 Mio. Euro brutto vorgesehen.“ (1)

Für die Leistungen, die im Wettbewerb gefordert waren – statische Berechnungen, dynamische Untersuchungen, Perspektiven und Modell –, erkannten einige der eingeladenen Teilnehmer keine Verhältnismäßigkeit mehr zur Bauaufgabe und stiegen aus. In dieser Kritik zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab, der unter anderem veränderten Berufsbildern beziehungsweise -aufgaben zuzurechnen ist.



Damit über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zusammenwächst, was zusammengehören soll, fehlen noch Brückenbauwerke. Die natürlich trefflich zur neu gestalteten Uferpromenade und zum Anspruch des neuen Stadtteils passen müssen.

(1) http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1406/nachricht5290.html

(2) Link zur Auslobung

Der 1. Preis des Ideenteils für die Brücke am Invalidenfriedhof (die südlich gelegene Brücke) ging an Schulitz Architekten, Claas Schulitz, Braunschweig mit RFR Ingenieure GmbH, Dr. Mathias Kutterer, Stuttgart (Beratende Ingenieure)

Bilder dieser Arbeit lagen uns zum 2. Juli 2014 noch nicht vor.

Entwurfs- und Planungsaufgaben

Bei einem Bauvolumen von 970.000 beziehungsweise 890.000 Euro brutto bleibt, weil Planungshonorare enthalten sind, ein Nettobauvolumen von grob 600.000 Euro übrig. So viel kostet ein Einfamilienhaus in passabler Lage. Für die Brücken zeichnet sich damit aber ein Quadratmeterpreis von rund 1.500 Euro ab. Für eine komplexe Aufgabe wie eine Fußgängerbrücke kann man – gerade weil sie klein und damit vielen Randbedingungen anzupassen ist – einen solchen Produktionspreis nur als unrealistisch bezeichnen. Mehr noch: Wenn auf einer solchen Grundlage geplant werden soll, sind Planer nahezu gezwungen, etwas zu versprechen, was ohne erhebliche Verteuerungen beim besten Willen nicht zu bauen ist. Realistisch sind bei hochwertigen Fußgängerbrücken – und nur um solche geht es, wenn ein aufwändiger internationaler Wettbewerb wie hier organisiert wird –, Quadratmeterpreise der drei- bis zehnfachen Größenordnung.

Rückblicke

Erinnern wir uns an große Architektur-Wettbewerbe, so tun wir es gern, um den Ideenreichtum der Architekten und Ingenieure zu loben. Und wir lassen uns auch gern auf die These ein, dass im Unrealisierten das eigentliche Potenzial für eine ferne Zukunft gelegen haben mag. Schnöde klingt der Einwurf, dass man sich für das, was in der Nachwelt Früchte trägt, derzeit nichts kaufen kann.

Doch in solche historisch relevante Betrachtung passen die längst bürokratisierten Leistungsphasen der Bauingenieure gar nicht mehr. Gerade bei kleinen Brückenbauaufgaben geht das Verhältnis von Planungsaufwand und Gesamtsumme zulasten der Planer, deren Aufgabenspektrum sich ohnehin geändert hat.

Es war einmal so, dass Bauingenieure für Entwurf, Genehmigungsplanung und Statik zuständig waren, während Firmen anschließend die Ausführungsplanung in ihren eigenen technischen Abteilungen erarbeiteten. Inzwischen haben die meisten Firmen diese Abteilungen nicht mehr und geben solche Planungsleistungen ab. Gerade bei Fußgängerbrücken, bei denen überlicherweise keine Standards weiterhelfen und bei denen fast alle Konstruktionsteile sichtbar bleiben, spielt die Ausführungsplanung jedoch eine Rolle, die wieder den entwerfenden Bauingenieuren zukommen sollte. Für entsprechendes Honorar.

Korrekturen

Der auslobende Berliner Senat hat die Problematik nach den Protesten einiger Wettbewerbs-Nicht-Teilnehmer umgehend erkannt und stellt sich jetzt einer öffentlichen Diskussion. Dergleichen wünscht man sich in den Architekturwettbewerben schon sehr, sehr lang. Es geht einfach darum, dass bereits in fragwürdigen Wettbewerben die Ursache dafür zu finden ist, warum Projekte viel teurer als vorgesehen werden und der Verdruss darüber das Renommée des ganzen Bauwesens schädigt. Für eine Revision von Wettbewerbsusancen sind jetzt öffentliche Veranstaltungen geplant, die hoffentlich weit über Berliner Verhältnisse und Ingenieurkreise hinaus wirken.



Blick auf den südlichen Auftakt zur Europacity; am rechten Bildrand beginnt das Hauptbahnhofgelände. (Bild: Ursula Baus, Juli 2013)