

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0316/2020

Abteilung: Grünflächenplanung

Bearbeiter/in: Schwendy, Steffen
Benner, Florian
Welter, Daniela

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei
Investitionskosten: nein ja
Drittmittel: nein ja
Folgekosten/laufender Unterhalt: nein ja
Im laufenden Haushalt eingeplant: nein ja

Produkt: 51130
Betrag: ca. 1,5 Mio €
Betrag: ca. 1,3 Mio €
Betrag: ca. 10.000,- €
Fundstelle: F24, F29

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	16.06.2020	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion	18.08.2020	öffentlich	empfehlende Beschlussfassung
Stadtrat	27.08.2020	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

Betreff: Fußgänger- und Radsteg über die B39

Beschlussempfehlung:

Der Entwurf des Büro Dr. Schütz, Kempten wird zur weiteren Ausarbeitung und Umsetzung beschlossen.

Begründung:

Der Bau eines Verbindungsstegs vom Neubaugebiet Priesterseminar über die B39 Richtung LIDL/Normand-Quartier ist eine zentrale Anregung, die aus allen Beteiligungsformaten der Sozialen Stadt SP-Süd heraus genannt wurde. Mit Sitzungsvorlage 2596/2018 haben Bauausschuss (07.08.2018) und Stadtrat (16. 08.2018) der von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorgehensweise einer Mehrfachbeauftragung zur Entwicklung von 3 gestalterischen Varianten zugestimmt.

Um entsprechendes Planungsrecht zu schaffen, ist die Erstellung eines Bebauungsplans erforderlich, siehe hierzu auch eigene Sitzungsvorlage.

Beteiligungsverfahren

Nach einem Bewerbungsverfahren wurden von der Verwaltung 3 Büros mit einem Vorentwurf beauftragt. Diese Entwürfe wurden dem Gestaltungsbeirat in seiner Sitzung am 30.10.2019 vorgestellt.

Im Weiteren wurden die Entwürfe in einer Bürgerbeteiligung am 03. 12. 2019 vorgestellt, zu der auch die Vertreter des Stadtrats eingeladen waren. Insgesamt waren ca. 60 Personen Anwesend. ([s. Anlage Dokumentation Beteiligung](#))

Vom 19. Februar bis 9. März 2020 konnten interessierte Bürger die Entwürfe und Modelle noch einmal im Glaspavillon des Rathauses sehen und ihre Meinung dazu abgeben. Hierbei wurden weitere 11 Statements abgegeben. Diese favorisieren den Entwurf von Dr. Schütz und plädieren für eine Überbrückung bzw. Querungshilfe der Paul-Egell-Straße.

Darstellung der Entwürfe

- Bolinger und Grohmann /05 Architekten ([s. Anlagen 1.1 bis 1.5](#))

Die geschwungene, punktsymmetrische Gestalt wirkt sehr dynamisch und elegant. Die weißbeschichtete Metallverkleidung mit ihren partiellen Öffnungen verstärkt diese Dynamik. Durch die Trogbauweise gewinnt die Konstruktion ihre statische Stabilität. Die Linienführung geht auf die städtebauliche Gestalt (axiale Weiterführung „Im Palmer“ und Bogen „Paul-Egell-Straße“) schlüssig ein. Die verhältnismäßige Länge des Bauwerks von knapp über 100 m wird durch die beiden Treppen oberhalb und unterhalb der B 39 kompensiert. Die Aufgangsrampen sind mit 3% Steigung sehr flach gezogen, wodurch der parallele Fußweg südlich der B 39 nicht durchläuft und verschwenkt wird. In der Bürgerbeteiligung wurde der Lärmschutzeffekt durch die geschlossenen Rampen positiv angemerkt. Die Wegebreite liegt durchgängig bei 4 m. Die Brüstungshöhe beträgt 1,30 m. In den Handlauf ist eine Beleuchtung integriert. In der Bürgerbeteiligung positiv formuliert wurden die zusätzlichen Treppen, die Gestaltung der Seitenwände und der Lärmschutz. Negativ fiel die Länge des Bauwerkes auf sowie die hohen Kosten.

Die Baukosten liegen bei ca. 1 200 000 € brutto und damit über der Vorgabe in der Ausschreibung.

- Schlaich Bergermann und Partner ([s. Anlagen 2.1 bis 2.5](#))

In der Gestalt ähnlich wie der vorhergehende Entwurf. Die Linienführung ist etwas steiler und dadurch ist das gesamte Bauwerk mit 86 m etwas kürzer. Die Eleganz der Konstruktion wird durch das rautenförmige Seilnetz-Geländer und die filigranen Stützenscheiben noch erhöht. Die geringe Aufbauhöhe verdeutlicht den schwebenden Charakter des Bauwerks. Der etwas steilere Anstieg (5%) und die zur B 39 parallele Linienführung ermöglichen die Weiterführung des Weges südlich der Bundesstraße. Eine Absenkung des Weges ermöglicht auch eine Steigung von 4%. Der flächige Hohlkasten-Querschnitt reduziert den erhöhten Unterhaltsaufwand, erleichtert die Inspektion und verbessert die Ausbesserung des Korrosionsschutzes. Die Wegebreite beträgt durchgehend 3,5 m. Das Bauwerk bekommt durch das Beleuchtungskonzept einen zusätzlichen Reiz.

Die Baukosten liegen bei ca. 1 170 000 € brutto und damit über der Vorgabe in der Ausschreibung.

- Dr. Schütz Ingenieure ([s. Anlagen 3.1 bis 3.6](#))

Das Konzept unterscheidet sich grundlegend von den beiden vorhergehenden Entwürfen und ist durch hohen Pragmatismus geprägt. Die Betonkonstruktion erscheint wirtschaftlich und wartungsarm. Mit 82,5 m das kürzeste Bauwerk in der Konkurrenz. Der freitragende Teil ist auf ein Minimum begrenzt. Die räumliche Wirkung ist eher robust als filigran. Der Bau hat eine deutliche Torwirkung, was kontrovers diskutiert wurde. Die Brüstung wird durch ein farblich changierendes Flachstahlgeländer („herbstlaub“ und „anthrazit“) ohne Pfosten gebildet, das ebenfalls beleuchtet wird.

Die Wand erfordert auch hier einen Verschwenk des südlichen Weges, eine mögliche Lärmabschirmung wird auch hier ebenfalls von den Bürger*innen begrüßt. Allerdings ist der Auffahrt im südlichen Bereich noch einmal besondere Beachtung zu geben, da diese nah an der projektierten Bebauung liegt. Auch hier ist die Steigung mit 4% barrierefrei, die Wegebreite beträgt 3,5 m, in den Kurvenbereichen 4,0 m. Auch hier wurde in der Bürgerbeteiligung neben der Kürze des Bauwerks der Nebeneffekt des Lärmschutzes positiv hervorgehoben. Ebenso die Beton-Bauweise als direkt und rational sowie dauerhaft und kostengünstiger angesehen. Gelobt wurden die Gestalt und die Optik des Geländers.

Die Baukosten liegen bei 980 000 € brutto und damit innerhalb des Limits der Vorgaben.

Einschätzung der Verwaltung

Sowohl im Gestaltungsbeirat als auch in der Bürgerbeteiligung wurde teilweise die Gestaltung der Bereiche an den Rampenenden kommentiert. Die übergeordnete landschaftsplanerische Gestaltung dieser Bereiche war jedoch in den Vorgaben nicht geschuldet und muss im Zuge des städtebaulichen Kontextes ohnehin angepasst werden. Dieser Gesichtspunkt spielt deshalb für die weitere Beurteilung der Entwürfe keine Rolle.

In den Beteiligungsformaten wurden teilweise auch grundsätzliche Überlegungen angesprochen, so. z. B.

- Steg generell überflüssig, da Closwegbrücke und Unterführung in zumutbarer Entfernung: *dies wird so nicht gesehen, da eine sehr direkte Verbindung zu Nahversorgung/ Vollsortimenter hergestellt werden kann. Die Unterführung ist nicht als ausreichend rollstuhlgerecht anzusehen*
- Überspannung auch der Paul-Egell-Straße *in diesem Bereich ist keine ausreichende Fläche für die Rampenausbildung vorhanden, die Anregung kann nicht weiterverfolgt werden*

Mit allen Büros wurden die Vorgaben des Landesbetriebs Mobilität abgesprochen. Von dort wird eine konstruktive Abkopplung des Brückenteils über der Fahrbahn der B 39 als eigenständiges Bauwerk als unbedingt erforderlich angesehen. Dies ist bei allen Entwürfen zu realisieren. Allerdings ist der Teil der Brücke über der Fahrbahn beim Landesbetrieb Mobilität bezüglich der Unterhaltskosten mit einem Einmalbetrag abzulösen. Dieser Betrag ist abhängig von den Baukosten des entsprechenden Bauteils. Je länger und je kostenintensiver das Bauteil, desto höher natürlich auch die Ablösekosten für das Bauteil. Durch die Verwaltung wurde auch noch einmal der Überquerungsbereich der Leitungstrassen an der Nordseite der B 39 (Paul-Egell-Straße) gesondert geprüft.

Die Bewertung der Verwaltung wurde nach den folgenden Kriterien geprüft:

Rangfolge	1.	2.	3.
Kriterien	Dr. Schütz	sbp	B+G
Kostentreue	3	1	1
Unterhalt	3	2	1
Anforderungen LBM	3	3	3
Landschaft, Freiraumbezug	1	3	2
Umsetzbarkeit	3	2	1

Verkehrsfunktion, Nutzerfreundlichkeit	2	2	2
Wahrnehmbarkeit, Landmarke	3	1	2
Gestaltungskriterien	2	3	2
Summe	20	17	14

Bewertung	
sehr gut	3 Punkte
gut	2 Punkte
weniger gut	1 Punkt

Somit kommt das Büro Dr. Schütz unter Berücksichtigung der Bewertungsfaktoren auf den ersten Rang, gefolgt von Schlaich Bergermann und Partner sowie Bolinger und Grohmann. Der Entwurf von Dr. Schütz, Kempten wurde auch in den Bürgerbeteiligungen mit Vorteilen gesehen.

Kosten

Ideenkonkurrenz	40 000 €
Bebauungsplan	10 000 €
Planungskosten	280 000 €
Baukosten	980 000 €
Baunebenkosten (10% aus 980.000 €)	120 000 €
Ablösung Unterhalt an Landesbetrieb Mobilität	60 000 €
Gesamtkosten brutto	1 500 000 €

Planungskosten sind im Haushalt 2020 auf der HHSt. 51130. 0960003.5771 mit 250 000 € bereits vorgesehen. Derzeit gehen wir von einer Förderung aus dem Programm „Sozialer Zusammenhalt“ im Umfang von 90% aus. Das würde einen Förderbetrag von ca. 1 314 000 € bedeuten.

Die Ablösung der Unterhaltskosten ist allerdings nicht förderfähig und muss von der Stadt alleine getragen werden, so dass von einem städtischen Anteil im Umfang von ca. 206 000 € ausgegangen werden kann.

In der Ausschuss-Sitzung am 16.06.2020 wurde der Punkt „Umsetzbarkeit“ in der aufgeführten Bewertungsmatrix hinterfragt. Es wurde erläutert, dass hier unter anderem die Berücksichtigung von bestehenden Leitungen im Untergrund eine Rolle spielt. Der Punkt „Umsetzbarkeit“ kann in der Sitzung, mittels Präsentation, nochmals vertieft erläutert werden.

Anlagen:

- Dokumentation_Beteiligung
- 1_Bollinger-Grohmann_05 (beinhaltet 1.1 bis 1.5)
- 2_SBP (beinhaltet 2.1 bis 2.5)
- 3_Dr Schütz (beinhaltet 3.1 bis 3.6)
- Protokollauszug Ausschuss-Sitzung 16.06.2020

Hinweis:

Die Anlagen zu diesem Tagesordnungspunkt (öffentlich) finden Sie in unserem Bürgerinformationssystem (<https://buengerinfo2.speyer.de>); Vorlagen im nicht öffentlichen Teil sind im Ratsinformationssystem (<https://ratsinfo2.speyer.de>) hinterlegt, für das jedoch ein individueller Login erforderlich ist.