



Informationsvorlage 660/296/2021

Amt/Abteilung: Abteilung Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Datum: 22.11.2021	Aktenzeichen: 66_20_02	
An:	Datum der Beratung	Zuständigkeit
Stadtvorstand	15.11.2021	Vorberatung N
Mobilitätsausschuss	24.11.2021	Kenntnisnahme Ö

Betreff:

Neubau einer Radwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen -
Auswahl des favorisierten Entwurfs

Information:

Idee

Die Stadt Landau verbessert kontinuierlich ihre Radwegeinfrastruktur. Grundlage hierfür ist das Integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Landau aus dem Jahr 2019 und die darin dargestellten Vorrangrouten für den Radverkehr in der Innenstadt. Ein wichtiger Baustein ist dabei die Verbindung aller Universitäts-, Schul- und Kindergartenstandorte für den Radverkehr. Darüber hinaus werden die Radfahrverbindungen von den Stadtdörfern in die Innenstadt verbessert. Um die großen Schulstandorte und Stadtdörfer östlich der Bahnlinie besser an den Hauptbahnhof und die Kernstadt von Landau anzubinden, ist eine Radwegebrücke mittig zwischen der Horst- und der Queichheimer Brücke als „Herzstück“ des Maßnahmenpakets „Klimaschutz durch Radverkehr“ vorgesehen.

Die Eisenbahnlinie Neustadt – Karlsruhe und die parallel verlaufende Maximilianstraße mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 21.000 Kfz/24 Std. durchziehen Landau in Nord-Süd-Richtung und trennen die Stadtteile Horst und Queichheim vom restlichen Stadtgebiet. Die einzigen Verbindungen sind zwei Straßenbrücken, die Horstbrücke und Queichheimer Brücke im Abstand von 850 m sowie die Fußgängerunterführung am Hauptbahnhof. Beide Brücken sind für den motorisierten Individualverkehr optimiert und Kernelemente entsprechender Vorrangrouten. 620 m südlich der Queichheimer Brücke wurde im Jahre 2014 zur Landesgartenschau eine Rad- und Fußgängerbrücke als weitere Verbindung errichtet, die sehr große Beliebtheit erfährt und aus dem heutigen Wegenetz nicht mehr wegzudenken ist. Aufgrund der integrierten Lage innerhalb des Stadtkörpers und der nahezu idealen Einbindung in das Wegenetz geht die Verwaltung davon aus, dass die zusätzliche Radwegebrücke entlang des Queichverlaufs einen noch größeren Verkehrsnutzen haben wird, als die vor allem auch auf den Freizeitverkehr ausgelegte Landesgartenschaubrücke. Eine weitere Radwegebrücke dient der Stärkung des klimaschonenden und sicheren Verkehrs zwischen den Bildungsstandorten, stellt aber auch eine wichtige regionale Verbindung für den Radverkehr dar und kann damit elementarer Baustein einer gelungenen Mobilitätswende in der Stadt Landau werden. Sie bildet daher eine notwendige Ergänzung und eine sichere und damit attraktive, weil vom MIV getrennte, Querung der Bahnlinie für insgesamt rund 9.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Stadtteil Horst und Queichheim und alleine 1.729 Schülerinnen und Schüler an der IGS und am ESG.

Lage der Brücke

Die Lage der Brücke orientiert sich an den baulichen Gegebenheiten, dem Queichverlauf und den Hauptradwegebeziehungen. Im Westen beginnend bildet südlich der Queich die Wohnbebauung eine Barriere, nördlich der Queich das Gebäude der ESW. Freiräume bestehen im Bereich der Queich und der Queichpromenade. Zwischen Maximilianstraße und Bahnanlagen muss die Brücke über Privatgelände geführt werden, bevor sie östlich der Bahnanlage über heutige Flächen des Bundeseisenbahnvermögens (Brachland) an das vorhandene Wegenetz östlich der Bahn angebunden wird.

Durchführung einer Machbarkeitsstudie

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie und einer Mehrfachbeauftragung wurden unterschiedliche Brückenlösungen in der beschriebenen Lage untersucht. Dazu wurden die folgenden vier Bürogemeinschaften aus Ingenieur- und Architekturbüros mit der gleichen Aufgabenstellung beauftragt.

- BORAPA Ingenieurgesellschaft mbH, Luxemburger Straße 1-3, 67657 Kaisersl.
AV1 Architekten, Kanalstr. 75, 67655 Kaiserslautern
- Mailänder Consult GmbH, Mathystraße 13, 76133 Karlsruhe
Konstruktionsgruppe Bauen AG, Bahnhofplatz 1, 87435 Kempte
- Schönhofen Ingenieure GbR, Hertelsbrunnenring 5, 67657 Kaiserslautern
Architekten A-Konzept 21, Am Willgraben 1, 64367 Mühlthal/Darmstadt
- Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Ludwigstraße 67-69, 67059 Ludwigsh.
netzwerkarchitekten GmbH, Donnersberggring 20, 64295 Darmstadt

Die Auswahl der Büros erfolgte nach fachlichen Gesichtspunkten. BORAPA Ingenieurgesellschaft (Landesgartenschaubrücke), Mailänder Consult GmbH (Horstbrücke) und Schönhofen Ingenieure GbR (Queichheimer Brücke) haben bereits Brückenneubauten in Landau zur vollsten Zufriedenheit der Fachabteilung geplant. Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft wurde auf Empfehlung in den Kreis aufgenommen.

Beurteilendes Gremium / Jury

Für die Beurteilung der Entwürfe wurde ein Gremium mit folgenden Personen gebildet:

- Thomas Hirsch, Oberbürgermeister
- Lukas Hartmann, Beigeordneter
- Christoph Kamplade, Bauamtsleiter
- Ralf Bernhard, Abteilungsleiter Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
- Kerstin Weinbach, Abteilungsleiterin Stadtplanung
- Sabine Klein, Abteilungsleiterin Grünflächenabteilung
- Dr. Thomas Wasmuth, ESW

Die Entwürfe sowie die Beurteilung der Jury sind den Anlagen 1-3 zu entnehmen.

Nach der Vorprüfung der Jurysitzung und der Überarbeitung zweier Entwürfe ergibt sich folgende Rangfolge:

1. BORAPA Ingenieurgesellschaft GmbH, Stelzenberger Weg 5, 67661 Kaiserslautern
AV1 Architekten, Kanalstr. 75, 67655 Kaiserslautern

2. Mailänder Consult GmbH, Mathystraße 13, 76133 Karlsruhe
Konstruktionsgruppe Bauen AG, Bahnhofplatz 1, 87435 Kempten
3. Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Ludwigstraße 67-69, 67059 Ludwigshafen
netzwerkarchitekten GmbH, Donnersberggring 20, 64295 Darmstadt
4. Schönhofen Ingenieure PartGmbH, Hertelsbrunnenring 5, 67657 Kaiserslautern
Architekten A-Konzept 21, Am Willgraben 1, 64367 Mühlthal/Darmstadt

Entwurf 4 schied in der ersten Runde auf Grund der hohen Kosten aus. Die Entwürfe 1, 2 und 3 wurden mit den Fachbehörden abgestimmt. Hierbei wurde Entwurf 3 auf Grund der Stützenstellung in der Queich und der vollständigen Überdeckung des Wasserlaufes kritisch beurteilt. Für Entwurf 1 und 2 wurden die Büros zur Überarbeitung auf Grund der Stellungnahmen der Fachbehörden aufgefordert. Die Beurteilungsübersicht mit Bewertung aller Einzelaspekte ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Die Ingenieurgesellschaft BORAPA hat bei der Machbarkeitsstudie und ausweislich der Wertungsmatrix den für die Stadt qualitativ besten Lösungsvorschlag angeboten. Die BORAPA Ingenieurgesellschaft soll deshalb zu einer Angebotsabgabe für die Planungsleistungen aufgefordert werden.

Flächeninanspruchnahme

Die Brücke soll auf einer Teilfläche des Grundstücks 886/183 (Gemarkung Landau) errichtet werden. Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundeseisenbahnvermögen (BEV). Es handelt sich um eine Teilfläche des ehemaligen Rangierbahnhofes. Auf den beigefügten Lageplan (Anlage 4) wird verwiesen. Die für die Realisierung der Brücke erforderliche Fläche ist ca. 10.500 qm groß und wurde im Rahmen eines Verkehrswertgutachtens aus dem Jahr 2017 mit einem Bodenrichtwert von 1,03 €/qm bewertet. Somit würde sich ein Ankaufspreis von 10.815 € ergeben. Die Brücke wird in Dammlage geführt, so dass wenn überhaupt nur unwesentlich in den Untergrund eingegriffen wird.

Finanzierung

Die neue Brücke ist Teil des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“. Die Baukosten werden über das Programm mit 90% gefördert. Zusätzlich zu dem Eigenanteil von 10 % muss die Stadt Landau die Planungskosten finanzieren. Insgesamt stellt sich die Kostentragung wie folgt dar:

Geschätzte Gesamtkosten:	4.282.000,00 €
Baukosten:	3.569.000,00 €
Zuwendung:	3.308.000,00 €
Eigenmittel:	974.000,00 €

Die Grunderwerbskosten sind in den Kosten nicht enthalten, allerdings im aktuellen Haushalt eingeplant. Etwaige Mehrkosten zu Lasten des städtischen Eigenanteils müssen im Rahmen des Gesamtbudgets des Förderprogramms neutral für die Belastung des städtischen Haushalts finanziert werden.

Eine Folgekostenberechnung für die Radwegebrücke ist als Anlage 5 beigefügt.

Umsetzung

Die Umsetzung der Maßnahmen des Förderprogrammes muss innerhalb von 4 Jahren nach Bewilligung erfolgen. Der Bewilligungsbescheid mit Datum 4. Oktober 2021 liegt vor. Die Maßnahme muss bis Herbst 2025 umgesetzt und abgerechnet sein. Um diese zeitlichen Vorgaben einhalten zu können, müssen bis Anfang 2022 Grundsatzbeschlüsse gefasst werden und das Baurechtsverfahren eingeleitet sein (Bebauungsplanaufstellungsbeschluss, siehe Sitzungsvorlage 610/688/2021).

Auswirkung:

Nachhaltigkeitseinschätzung:

Die Nachhaltigkeitseinschätzung ist in der Anlage beigefügt: Ja X / Nein ☐
Begründung:

Anlagen:

- Anlage 1: Favorisierter Entwurf der Bürogemeinschaft BORAPA/AV1
- Anlage 2: Unterlegene Alternativentwürfe
- Anlage 3: Jurybewertung
- Anlage 4: Grundstückslageplan
- Anlage 5: Folgekostenberechnung
- Anlage 6: Aktualisierte Linienführung der Vorzugsvariante

Beteiligtes Amt/Ämter:

Dezernat I - OB
Finanzverwaltung/Wirtschaftsförderung
Ordnungsamt
Umweltamt

Schlusszeichnung:

