

Anlage 3: Jurybewertung

Vorprüfung der Machbarkeitsstudie "Radwegebrücke über die Maximilianstraße und Bahnlinie"

A. Formelle Prüfung				
	Mailänder Consult	Schönhofen	Borapa	Schüssler-Plan
Lageplan	✓	✓	✓	✓
Draufsicht	✓	✓	✓	✓, nur Teilabschnitt
Ansicht	✓	✓	✓, M 1:15	✓
Längsschnitt	✓	✓	✓, M 1:100, M 1:15	✓
Querschnitt	✓, M 1:20, M 1:50	✓	✓	✓, M 1:200
Konstruktiv wichtige Details	✓	✓	✓	✓
Räumliche Darstellung/ Visualisierung	✓	✓	✓	✓
Erläuterungen mit techn. Baubeschreibung	✓	✓, 6 Seiten	✓	✓
statische Vorberechnung	✓	✓	✓	✓
Kostenschätzung	✓	✓	✓	✓, sehr reduziert
CD-Rom	—	✓	✓	✓

Vorprüfung der Machbarkeitsstudie "Radwegebrücke über die Maximilianstraße und Bahnlinie"

Fakten	Mailänder Consult	Schönhofen	Borapa	Schüssler-Plan
Baukosten	2,7 Mio € brutto (ohne östliche Anschlüsse)	7,2 Mio € brutto (ohne östliche Anschlüsse)	3,5 Mio € brutto (inkl. östliche Anschlüsse)	3,4 Mio € brutto (nur ein Anschluss im Osten)
Bauzeit	ca. 10 Monate	k.A.	ca. 6 Monate	k.A.
Nutzbreite	4,00 m	4,00 m	4,00 m	4,00 m
Brückenlänge	ca. 330 m	ca. 300 m	ca. 280 m	k.A.
Statisches System	Stahlhohlkasten mit beidseitig auskragendem Deckblech	aufgeständerte Stahlkonstruktion und Pylonbrücke	dreieckförmiger Stahlhohlkasten	Stahl-Fachwerkkonstruktion
positiv	- erscheint unaufgeregt in Gestaltung, leicht und filigran in der Konstruktion - Stützkonstruktion weitgehend außerhalb der Queich - nördlicher Verlauf ist sinnvoll und unkritisch - ermöglicht weitgehend Abstand zur Wohnbebauung - geschwungene Form wirkt harmonisch - Queich kommt gut zur Wirkung - Queich bleibt offen sichtbar - überzeugt durch klare Formsprache, leicht, lufrige Anmutung und hochwertig filigrane Ausbildung im Detail - sehr gute Anpassung in Umgebung durch Zurückhaltung in Ausgestaltung und Formensprache - geringstmögliche Beeinträchtigung der Wohnbebauung entlang der Queichuferpromenade - Wegeführung relativ geradlinig aber deshalb große Steigung	- Entwicklung östlich der Bahngleise liegende Grünfläche als Naherholung ist zu begrüßen	- Brückenkonstruktion zeigt außergewöhnliche, selbstbewusste Gestaltung (Hingucker) und könnte als Anziehungspunkt im Stadtraum wirken - Form hebt sich von der Umgebung ab und lässt Bestand und Brücke jeweils seine eigene Identität und ... - denkmalgeschützte Ufermauern bleiben frei - unterschiedliche An- und Aussichten von der Brücke aus - Kanalbett bleibt von Eingriffen frei - Wahrnehmbarkeit der historischen Nutzung als beschiffbarer Kanal bleibt erhalten - durch Geländeaufschüttung wird Substanz des Denkmals geschützt	- Leichtigkeit durch transparenter Boden - Fachwerkbrückenkonstruktion in moderner Interpretation als Wiedererkennungsmerkmal - Wegeführung geradlinig und als schnelle Radwegeverbindung geeignet - Queichmauern bleiben von Eingriffen frei
negativ	- Stützen müssen von der SGD Süd genehmigt werden - Stützen greifen in denkmalgeschützte Ufermauern - Freifallentwässerung evtl. im Winter problematisch - Altlastenuntersuchung auf Ostseite notwendig - auf Beleuchtung der Sützen außerhalb des Gebietes sollte verzichtet werden - sehr umfangreiche bauliche Eingriffe in den Kanalboden - durch Unterbrechungen in der historischen Bodenkonstruktion kann es zu Unterspülungen kommen - Wahrnehmbarkeit der historischen Nutzung des Kanals bleibt durch seitliche Sützen nur eingeschränkt erhalten	- Stützen müssen von der SGD Süd genehmigt werden - Pylon als Brückenpfeiler wirkt als großes städtebauliches "Ausrufezeichen" - ist Bedeutung des Ortes an der Stelle so groß? - aus städtebaulicher Sicht wird Pylonkonstruktion als zu dominant bewertet - Freifallentwässerung evtl. im Winter problematisch - Queichpromenadenweg wirkt überstellt, Bäume müssen gerodet werden - Freizeit- und Erholungsplatz ist etwas unvermittelt in seiner Lage, zu groß dimensioniert und in seiner Zielgruppe unklar - Bauwerk ist zu teuer - enorme Eingriffe in die Queichmauern und den Kanalboden - Bodeneingriffe am Übergang von Brücke zu Rampe der nördlichen Abzweigung sind nicht ohne partielle Zerstörung	- Idee der westlichen Schlangenlinien ist interessant, Überfrachtung des Raumes steht jedoch zur Diskussion - Freifallentwässerung evtl. im Winter problematisch - Stabgeländer wirkt auf die Brückenlänge ein wenig geschlossen und abgeschottet - Alternativen prüfen - Geländeaufschüttung steht in Konflikt mit Bestrebungen, das bauliche Erbe der Stadt mehr ins	- Brücke mitten in der Queich dekradiert Fluss zu einem rein technischen Gewässer - funktionale Probleme bzgl. Metallboden - rutschig und glatt - Probleme bei Höhenangst - Stützen müssen von der SGD-Süd genehmigt werden - Freifallentwässerung evtl. im Winter problematisch - wirkt durch massive und wuchtige Anmutung als Fremdkörper im westlichen baulichen Zusammenhang - massive Rundrohrprofile erinnern an 80er Jahre Architektur und wirken daher wenig innovativ - Brücke wirkt wie Deckel über der Queich - Verschmutzung der Queich durch offenes Profil? - Gewässer von Brücke aus kaum wahrnehmbar - Einbringen von Spundwänden in der Gründungsphase

Vorprüfung der Machbarkeitsstudie "Radwegebrücke über die Maximilianstraße und Bahnlinie"

Beurteilungskriterium	Mailänder Consult		Bemerkung	Schönhofen	Bemerkung	Borapa	Bemerkung	Schüssler-Plan	Bemerkung
1. Wirtschaftlichkeit (50 %) - entscheidendes Kriterium, deshalb doppelte Wertung									
1.1 Baukosten	o		6 ohne östliche Anschlüsse, zusätzliche Kosten fallen an		3-faches der vorgegebenen Baukosten, kann deshalb nicht bewertet werden	+	8 mit östliche Anschlüsse	o	6
1.2 Nutzungsdauer	++	10		++	10	++	10	++	10
1.3 Unterhaltungsaufwand	o	6		-	4 jährlich 53.000,00 €	o	6	o	6 jährlich 31.000,00 €
	11				7		12		11
2. Gestalterische und räumliche Qualität (20 %)									
2.1 Einbindung in das Umfeld	+		4 passt sich gut an das Umfeld an, (Berücksichtigung der Bebauung, der Anschlüsse, der Bahn)	-	2 sehr dominant, entspricht nicht der Funktion der Brücke	++	5 außergewöhnliche aber selbstbewusste Gestaltung und Wirkung als Anziehungspunkt in Landau	o	3 sticht durch gelbe Farbe heraus
2.2 Anbindung an das Wegenetz	++	5		++	5	++	5	++	5 Möglichkeit einer stufenweisen Umsetzung der östlichen Äste
2.3 Praktikabilität (Verbindung von A-B, Beschaffenheit der Brücke selbst)	+		4 schnelle Verbindung von A-B, RHD-Belag (rutschfest), aber große Steigung aufgrund des direkten	++	5 schnelle Verbindung von A-B	++	5 leichte Steigung ermöglicht angenehmes Fahren	+	4 schnelle Verbindung, aber aufgrund von Beschaffenheit im Winter rutschfest?!
2.4 Beeinträchtigung der Anwohner	+		4 wenig Beeinträchtigung, weil Brücke auf der Nordseite	-	2 viel Beeinträchtigung, weil Brücke auf Südseite, evtl. Konflikt mit Feuerwehraufstellflächen	+	4 Brücke verläuft auf ESW-Gelände, also von den Wohngebäuden entfernt, Feuerwehraufstellflächen bleiben frei	+	4 wenig Beeinträchtigung, weil Brücke in Queichmitte
2.5 Beleuchtungskonzept	++		5 mit Visualisierung und Plandarstellung		nicht vorhanden, kann nicht gewertet werden	+	4 LED-Beleuchtung ist vorgesehen	+	4 LED-Beleuchtung vorgesehen
	4,4				2,8		4,6		4
3. Anwendung eines zeitgemäßen Standards (15 %)									
3.1 Bauart	++		5 Stahl als modernstes Brückenbaumaterial	++	5 Stahl als modernstes Brückenbaumaterial	++	5 Stahl als modernstes Brückenbaumaterial	++	5 Stahl als modernstes Brückenbaumaterial
3.2 Bauweise	++		5 Fertigteilbauweise	++	5 Fertigteilbauweise	++	5 Fertigteilbauweise	++	5 Fertigteilbauweise
	1,5				1,5		1,5		1,5
4. Ökologische Anforderungen und Umweltverträglichkeiten (10 %)									
4.1 Flächeninanspruchnahme	o		3 23-25 Stützen	+	4 12 Stützen, relativ in der Flucht der Queich	--	1 geschwungene Form, 10 Stützen, großflächige Dammschüttung	+	4 außerhalb der Queich wenig Eingriffe
4.2 Eingriffe in die Queich	--		1 am nördlichen Queichrand	+	4 an der Stützmauer des südlichen Queichrandes, nicht in der Queich selbst	++	5 keine Stützen in der Queich	--	1 alle Stützen in der Queich (wurden aber auf ein Minimum reduziert, 6 Stck)
4.3 Verschattung	+		4	--	1	-	2	--	1
4.4 Eingriffe in den Artenschutz	o		3 wenig Eingriffe	--	1 Fundamente	--	1 Rampen	o	3
	1,1				1		0,9		0,9
5. Art und Weise der Realisierung, räuml. und zeitl. Anforderungen (5%)									
5.1 Gesamtbauzeit	o		3 10 Monate		keine Angaben	++	5 6 Monate		keine Angaben
5.2 Bauabschnitte	+		4 ausführlich dargestellt		keine Angaben		keine Angaben		keine Angaben
5.3 verkehrliche Einschränkungen während der Bauzeit	+		4 auf ein Minimum reduziert	+	4 kurze Sperrungen	o	3 Sperrung von 4-6 Stunden		keine Angaben
5.4 Einschränkungen im Bahnbetrieb	+		4 kurze Sperrungen nachts	+	4 kurze Sperrungen nachts	+	4 kurze Sperrungen nachts	+	4 kurze Sperrungen nachts
		0,75			0,4		0,6		0,2
Wertung		18,75			12,7		19,6		17,6

Vorprüfung der Machbarkeitsstudie "Radwegebrücke über die Maximilianstraße und Bahnlinie"

nicht erfüllt	--	1
nur in Teilen erfüllt	-	2
bedingt erfüllt	o	3
erfüllt	+	4
voll erfüllt	++	5

D. Favorisierter Entwurf der Fachämter

Fachamt	Mailänder Consult			Schönhofen	Borapa			Schüssler-Plan
Grünordnung	X							
Naturschutz	X		Stützen müssten aber versetzt werden					
Stadtplanung					X			
Denkmalschutz					X			
Straßenbauamt					X			