

Soziale Stadt Speyer-Süd



**Di., 03.12.2019
17:30 – 19:30 Uhr
JuFö, Seekatzstraße 5**

Beteiligung zum Steg über die B39

Ergebnisdokumentation



Gefördert von:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



**STÄDTBAU-
FÖRDERUNG**
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM DES INNERN
UND FÜR SPORT

Ergebnisdokumentation

Am 3. Dezember fand in der Jugendförderung Speyer die Beteiligungsveranstaltung zum Steg über die B 39 statt – eine Maßnahme des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt Speyer-Süd“. Eingeladen waren alle interessierten Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreterinnen und Vertreter der Politik und der im Stadtteil ansässigen Institutionen.

Schon zu Beginn der „Sozialen Stadt Speyer-Süd“ war eine Reduzierung der trennenden Wirkung der B 39 ein wichtiges Anliegen der Bürgerinnen und Bürger. Zahlreiche Beteiligungsprozesse seit dem Start der Untersuchungen im Jahr 2017 führten zu dem Ergebnis, dass ein Steg für Fußgänger und Radfahrer wünschenswert wäre.

Da sich Bundesstraßen in der Verwaltung des Landes befinden, waren dafür zunächst Gespräche mit dem Landesbetrieb für Mobilität (LBM) notwendig, um so zu klären, wie das Vorhaben realisiert werden kann und welche Kriterien zu berücksichtigen sind. Schließlich gab es „Grünes Licht“ und die Planung konnte beginnen.



Unterschiedliche Ingenieurbüros wurden kontaktiert, um die Vorteile einer „Ideenkonkurrenz“ nutzen zu können. Der Gestaltungsbeirat nahm im Oktober 2019 die drei Entwürfe der Büros Schlaich Bergermann Partner, Bollinger + Grohmann | o5 Architekten BDA und Dr. Schütz Ingenieure in die engere Auswahl, die bei der Veranstaltung am 3. Dezember den interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt wurden. Ziel war es, die Prozesse transparent für die Bürgerschaft zu halten und ein Stimmungsbild einzufangen.



Begrüßung

Bereits am Eingang konnten Interessierte mit den Vertreterinnen des Quartiersmanagements „Soziale Stadt Speyer-Süd“ über die Entwicklungen im Gebiet sprechen und auf einer Karte die Veränderungen des Weges zur Nahversorgung und dem Platz der Stadt Ravenna mit einer Wollschnur greifbar machen.



Oberbürgermeisterin Stefanie Seiler begrüßte die rund 60 Anwesenden in den Räumen der Jugendförderung Speyer und blickte auf die bisherigen Schritte zu-

rück. Besonders betonte sie dabei die Bedeutung der Bürgerbeteiligung. Dies aufgreifend gab anschließend Dr. Sven Fries (Stadtberatung Dr. Sven Fries) einen Überblick zu den Beteiligungsformaten im Projekt, bei denen der Steg immer ein wichtiges Thema war.

Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses mündeten ins Integrierte Entwicklungskonzept (IEK), das die Richtschnur für das Programm „Soziale Stadt Speyer-Süd“ bildet. Sven Fries stellte dabei deutlich heraus, dass die Maßnahme mit den im IEK beschriebenen Handlungsfeldern korrespondiert und demnach die Zielsetzung des Programms vielfältig unterstützt.

Eine kritische Anwohnerin äußerte spontan ihre Bedenken gegenüber den Anwesenden, vor allem durch die Nachverdichtung sei aus ihrer Sicht eine bessere verkehrstechnische Anbindung notwendig. Eine vergangene Veranstaltung, die sich intensiv mit diesem Thema beschäftigte, veranlasste den Moderatoren, die Moderation von einer Vertiefung an dieser Stelle abzusehen und die Konzentration in diesem Rahmen dem Steg zu widmen.



Vorstellung der Entwürfe

Die Ansprechpartner der Ingenieurbüros zeigten zunächst in einer Präsentation ihre Entwürfe und erläuterten die Ausgestaltung. Anschließend hatten die

Anwesenden die Gelegenheit, in den direkten Austausch zu gehen und Anmerkungen zu den Entwürfen zu hinterlassen.

1. sbp – Schlaich Bergemann Partner Ansprechpartner: Andreas Keil

- Brüstungshöhe: 1,30 m
- barrierefrei: Steigung von 5 %
- Gesamtlänge: ca. 86 m
- transparentes Seilnetzgeländer mit Pfosten
- Handlauf: Edelstahlholm mit integrierter Beleuchtung
- dezente Beleuchtung an Steg und Pfeilerscheiben
- Variation in der Querschnittshöhe
(dynamisches Erscheinungsbild, geringe Bauhöhen möglich)
- vorhandene Verbindungen werden berücksichtigt
- Breite des Stegs gewährleistet zum Beispiel ein Nebeneinander von Fahrrad und Kinderwagen
- Zurückhaltende und bescheidene Brücke, dabei aber robust und nachhaltig
- Kosten: 1 Mio. Euro



Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- kurze Wege auf Süd-Seite
(Priesterseminar)



- zu viel Steigung für Rollstuhlbewerber/innen, 5% Steigung nur für Elektro-Rollstühle möglich (3x)
- zu weit im Westen, näher Richtung Zentrum
- Abgänge/Treppen fehlen (2 x)
- Stahl ist teurer in der Unterhaltung – ungünstig
- zu aufwendig
- Isometrie, offene Seitengestaltung



Fragen im Plenum:

Wie lange dauert die Bauzeit?
Für die Umsetzung braucht man 8- 10 Monate



2. Bollinger + Grohmann | o5 Architekten BDA Ansprechpartner: Mark Fahlbusch

- Gehwegbreite: 4,00 m
- Brüstungshöhe: 1,30 m
- barrierefrei: max. 3 % Steigung
- Farbe: weiß beschichtete, äußere Metallverkleidung
- geschwungene Geometrie
- landschaftsplanerische Aufwertung der Startpunkte (Sitzbänke, Spielplatz, etc.)
- Rampenanlagen öffnen sich zum Gebiet
- auf beiden Seiten in den Hang eingelassene Betontreppen (Shortcuts)
- im Boden Stahlbeton, vom Boden gelöster Teil aus leichterem Stahl
- Aufnahme der Achse zur Innenstadt (Blick Richtung Stadt)
- Brücke introvertiert/gefasset (die Straße ist bei der Überquerung nicht sichtbar)
- Beleuchtung im Handlauf integriert
- Kosten: über 1 Mio. Euro



Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- zusätzliche Treppen (3 x)
- Spielplatz als Aufenthaltsmöglichkeit (2 x)
- Gestaltung der Seitenwände (Orientierung)
- Lärmschutz
- Sitztreppen sind schön



- zu lang (5 x)
- Wegfall von Grünflächen
- senkrechte Einmündung auf Radweg ist ungünstig
- zu hohe Kosten, Unterhaltungskosten fehlen



Fragen im Plenum:

Die Rampen sind zu lang, ist hier eine Veränderung möglich?

Die Rampen kann man eventuell kürzen, die Entscheidung muss die Stadt Speyer treffen.



3. Dr. Schütz Ingenieure – Beratende Ingenieure im Bauwesen Ansprechpartner: Gerhard Pahl

- Gehwegbreite: 3,50 m ; in den Kurven 4,00 m
- Brüstungshöhe: 1,30 m
- barrierefrei: Steigung von 4 %
- Höhe des vorgesetzten Handlaufs: 0,85 m
- Ausführung in Stahlbeton
- Füllstabgeländer ohne Pfosten (lärmmindernde Wirkung)
- geschwungenes, blattartiges Tragewerk
- Farbe: Herbstbraun an den Seitenflächen der Geländerstäbe, Anthrazit an den Schmalseiten (Effekt: farbige Fläche scheint mit dem Betrachtenden mitzuwandern)
- quer zur Laufrichtung stehende Flachstahlstäbe (höheres Sicherheitsempfinden, Transparenz in der Durchsicht für den Verkehr)
- wilder Bewuchs und Lärmschutzmaßnahmen werden integriert
- Beleuchtung im Handlauf integriert
- Kosten: 830.000 Euro



Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger:

- Lärmschutz (4 x)
- Anschluss an die Paul-Egell-Straße von großer Bedeutung (Schulen)
- kurze Strecke (2 x)
- Grünstreifen auf beiden Seiten bleiben
- Geländer ist funktional und schön
- Beton ist dauerhafter und in der Unterhaltung günstiger
- keine Zwischenpodeste
- beste Lösung (2x)
- direkt und rational
- Gestalt positiv, da unauffällig, platzsparend
- Optik Geländer gut!
- der Spielplatz ist gut, Sitzgelegenheiten sind mega



- Abgänge fehlen! (direkte, kurze Wege)



Fragen im Plenum:

Ist die Brücke für Rollstuhlfahrer angemessen?

- *Barrierefreiheit ist gegeben, wenn die Steigung nicht mehr als 6 % beträgt*
- *Die Brücke ist mit einer Steigung von 4 % für Rollstuhlfahrer geeignet*



Zusammenfassung und Ausblick

Nachdem die Bürgerinnen und Bürger mittels Präsentation einen guten Überblick über den bisherigen Prozess und die Entwürfe erhalten hatten, konnte ein reger Austausch stattfinden. Die bereitgestellten Modelle der Ingenieurbüros unterstützte die Bürgerschaft bei der Vorstellung einer späteren Umsetzung in der Praxis. Im Gespräch mit den Ansprechpersonen konnten Fragen geklärt und wertvolle Anregungen eingeholt werden. Auch einzelne Stimmen, die sich gegen einen Steg aussprachen, kamen auf, da Verbindungen in der Nähe vorhanden seien. Eine bessere Busverbindung sowie Verkehrsanbindung seien wünschenswert.

Insgesamt war den Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig, dass der Steg funktional und zugleich ästhetisch ist. Ebenso ist ein guter Kompromiss zwischen geringer Steigung und möglichst kurzen Wegstrecken wünschenswert. Daneben besteht der Wunsch, die Grünflächen zu erhalten, wobei positiv die Sitz- und Spielgelegenheiten gesehen wurden. Begrüßt wurden vor allem die „Shortcuts“, die Bollinger + Grohmann | o5 Architekten BDA in ihrem



Entwurf anbrachten.

Gewünscht ist seitens der Bürgerschaft also ein robustes Bauwerk, das auf möglichst kurzem Weg die Überquerung der Bundesstraße ermöglicht und dabei sowohl das Sicherheitsempfinden erhöht als auch lärmschützend wirkt.

Projektleiter der „Sozialen Stadt Speyer-Süd“ Steffen Schwendy erläuterte schließlich das weitere Vorgehen. Im kommenden Jahr werden die Entwürfe im Bauausschuss diskutiert und eine Empfehlung für den Stadtrat formuliert. Dieser entscheidet schlussendlich darüber, mit welchem Büro zusammengearbeitet und Gespräche zu den Details geführt wird. Dabei wird es einen engen Austausch mit dem LBM geben und ein finaler Entwurf gestaltet, der voraussichtlich 2021 umgesetzt werden kann.



Anhang: Präsentation



Soziale Stadt „Speyer-Süd“

Steg über die B 39

03. Dezember 2019



1

STÄDTBERATUNG
Dr. Sven Fries



Tagesordnung

- TOP 1:** Begrüßung durch Oberbürgermeisterin Stefanie Seiler
- TOP 2:** Relevanz des Themas und Rückblick auf den Prozess
- TOP 3:** Vorstellung der Entwürfe
- TOP 4:** Raum für Ihre Fragen und Anmerkungen
- TOP 5:** Zusammenfassung der Ergebnisse
- TOP 6:** Verabschiedung und Ausblick



Relevanz des Themas



STADTBERATUNG
Dr. Sven Fries



Verbindung schaffen



STADTBERATUNG
Dr. Sven Fries

Ziele des Integrierten Entwicklungskonzepts



I. Wohnen und Wohnumfeld, lokale Ökonomie

- Verbesserung der Wohnqualität und Nutzungsvielfalt
- Förderung der Nahversorgung
- Schaffen von Begegnungsräumen

III: Freiräume und Platzgestaltung

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Vernetzung der Freiräume

II. Soziale Aktivitäten und Infrastrukturen

- Verbesserung der Integration und Inklusion im Quartier
- Belebung, Vernetzung und Ausbau sozialer Infrastrukturen
- Vernetzung lokaler Akteure

IV. Mobilität und Verbindung

- Barrierewirkung der B 39 abbauen
- Steigerung der Attraktivität des NMIV
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

Rückblick auf den Prozess



Auftaktveranstaltung



Februar 2018

Zukunftswerkstatt



Juni 2018

Befragung



Frühjahr/Sommer 2018

Sicherheitsbegehung



November 2018

Abschlussveranstaltung



November 2018





Ideenkonkurrenz

Ziel:

Ein barrierefreier Rad – und Fußgängersteg über die Bundesstraße 39

Gründe:

- Verbesserung der Verbindung innerhalb des Fördergebiets
- bessere Anbindung an die Innenstadt
- Erreichbarkeit des LIDL-Marktes und des Getränkehandels
- „Wohnen am Priesterseminar“ mit ca. 200 neuen Wohneinheiten

Herausforderung:

- Das Baufeld ist durch die vorhandene Infrastruktur ober- und unterirdisch stark begrenzt
- Rampen für die Barrierefreiheit
- Überzeugende Einfügung in das Stadt- und Landschaftsbild



Ideenkonkurrenz

Beurteilungskriterien:

- architektonische und gestalterische Qualität
- städtebauliche und freiraumplanerische Qualität, Einbindung in das Umfeld
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit (Kosten/Unterhalt)
- Budgeteinhaltung





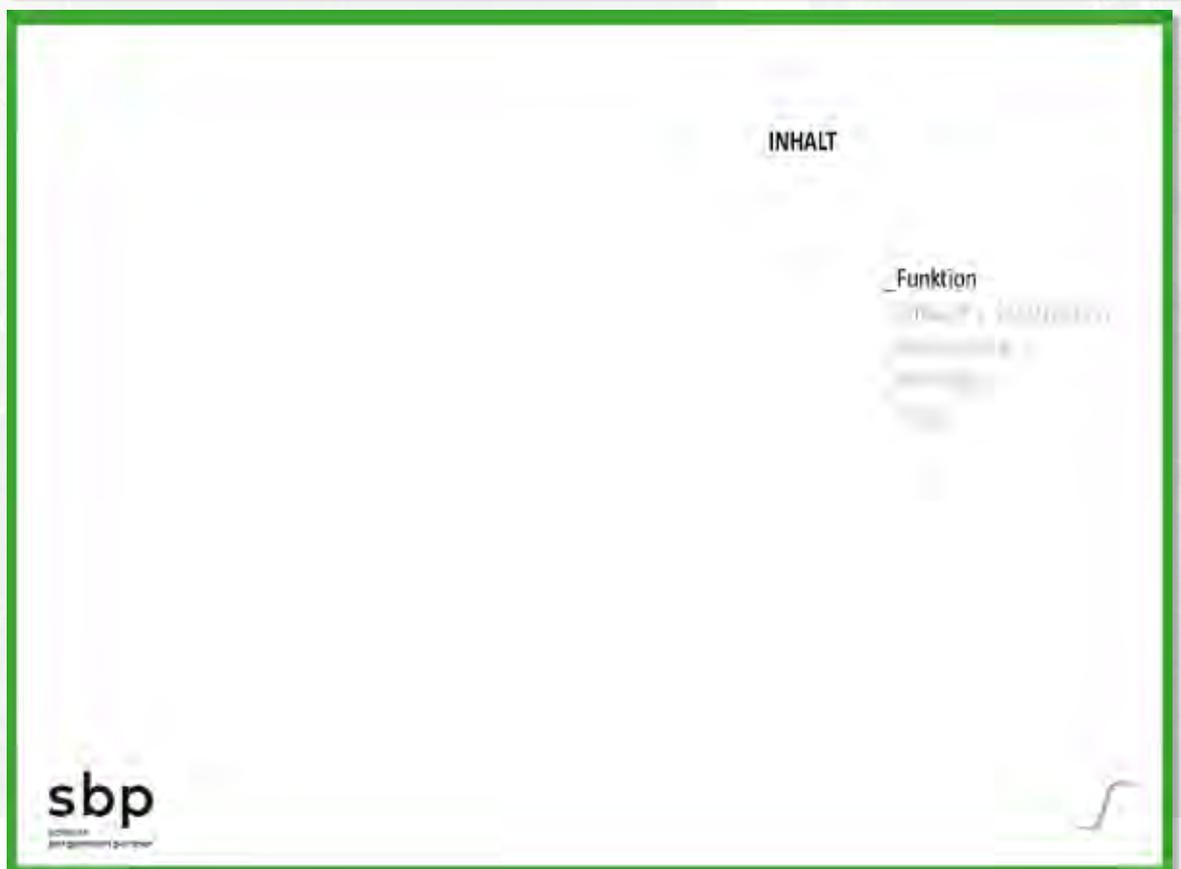
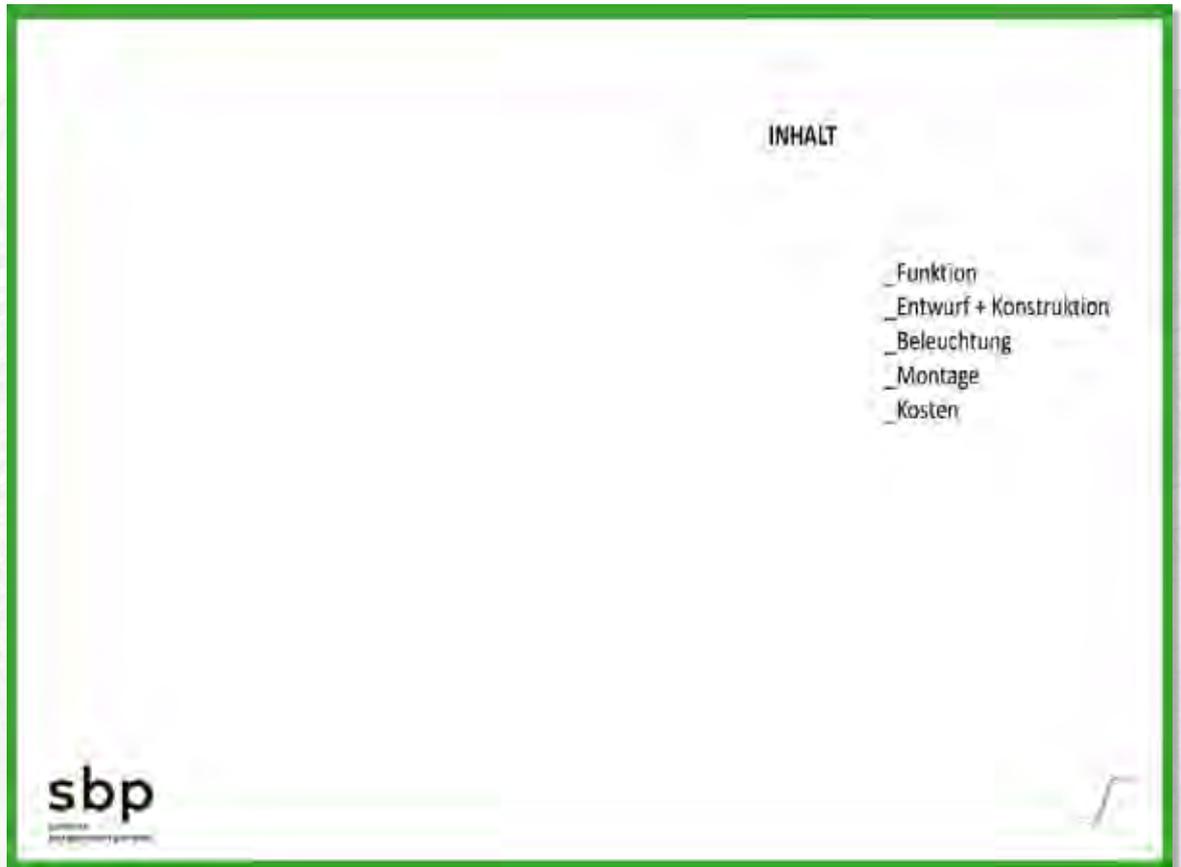
TOP 3 Vorstellung der Varianten



STADTBERATUNG
Dr. Sven Fries

sbp
schmidt
bergmann partner

Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar Speyer





Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
 Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

Empfehlungen für
 Radverkehrsanlagen
ERA
R 2

Tabelle 4: Raden und Anfahrwege in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit für die Trennung von selbstständig geführten Radwegen

Geschwindigkeit (km/h)	Mindestrukturenverhältnis R_{min} [%]		Körperhöhenmasser mit H_0 (m)	Warenhöhenmasser mit H_0 (m)	Anschubweg bei entlasteter Oberfläche (m)
	Asphalt/ Beton	ungebundene Decken			
25	18	13	42	25	18
30	30	20	55	30	25
40	30	25	100	100	40

Tabelle 5: Maximaler Länge der **Steigungsüberdeckel** bei
 Kurven

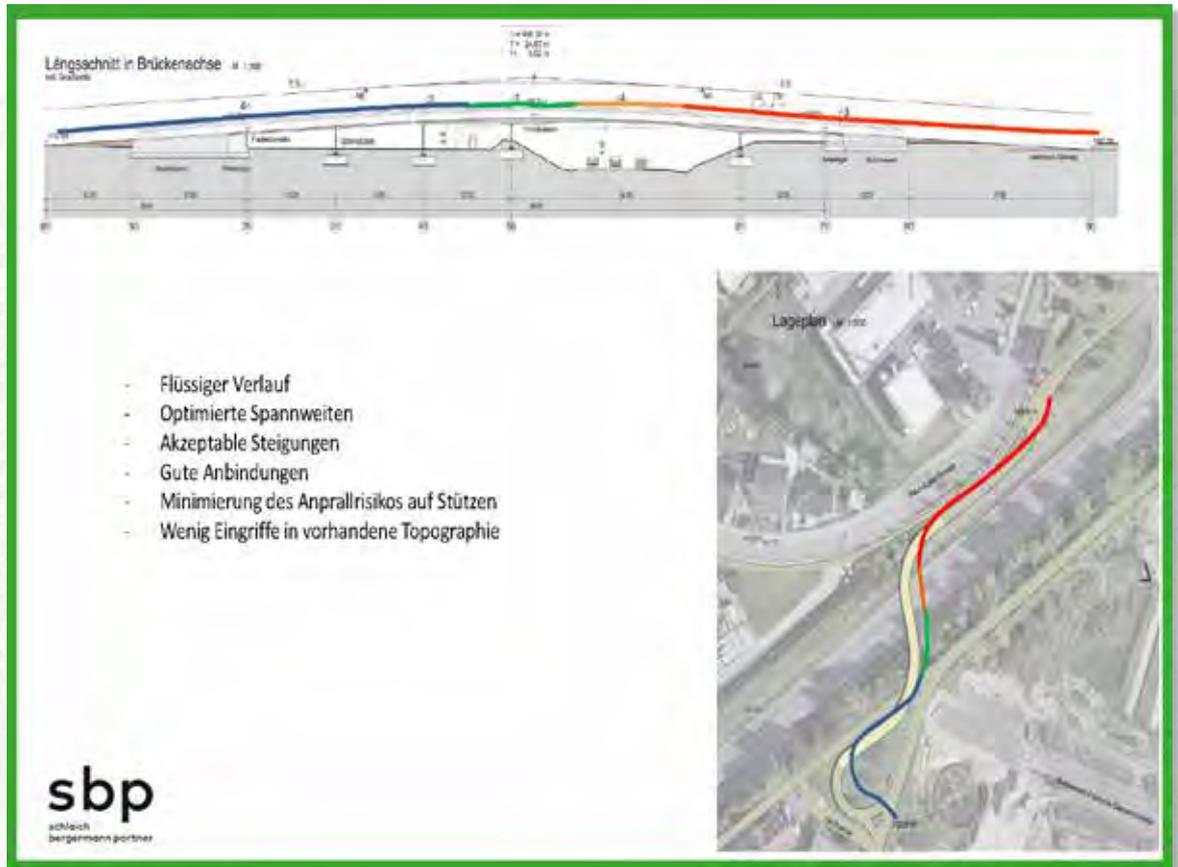
Steigung (%)	max. Länge der Steigungsüberdeckel (m)
10	70
8	80
6	120
4	200
3	>250

Barrierefreiheit

sbp
 schleich bergemann partner

Abbildung 4:
 Kurvenmöglichkeitskreis einer der beiden Brücke

sbp
 schleich bergemann partner

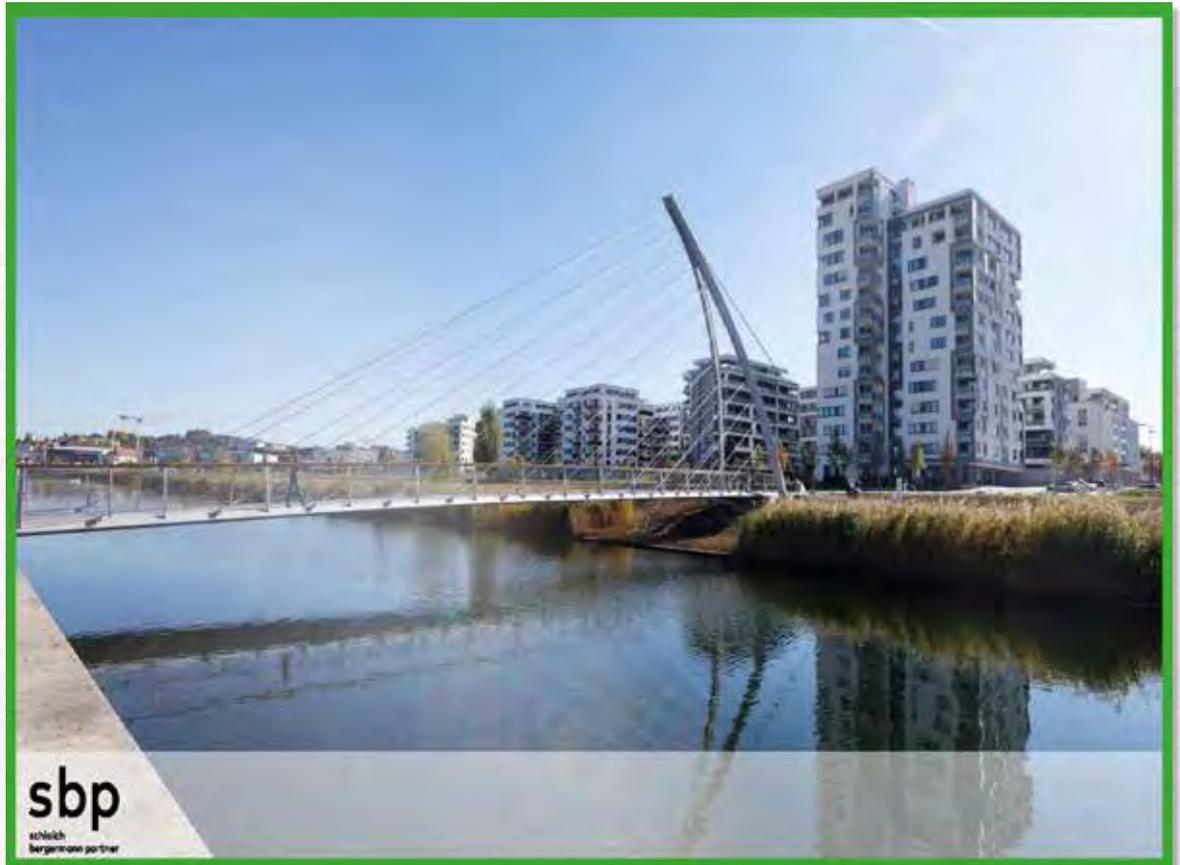


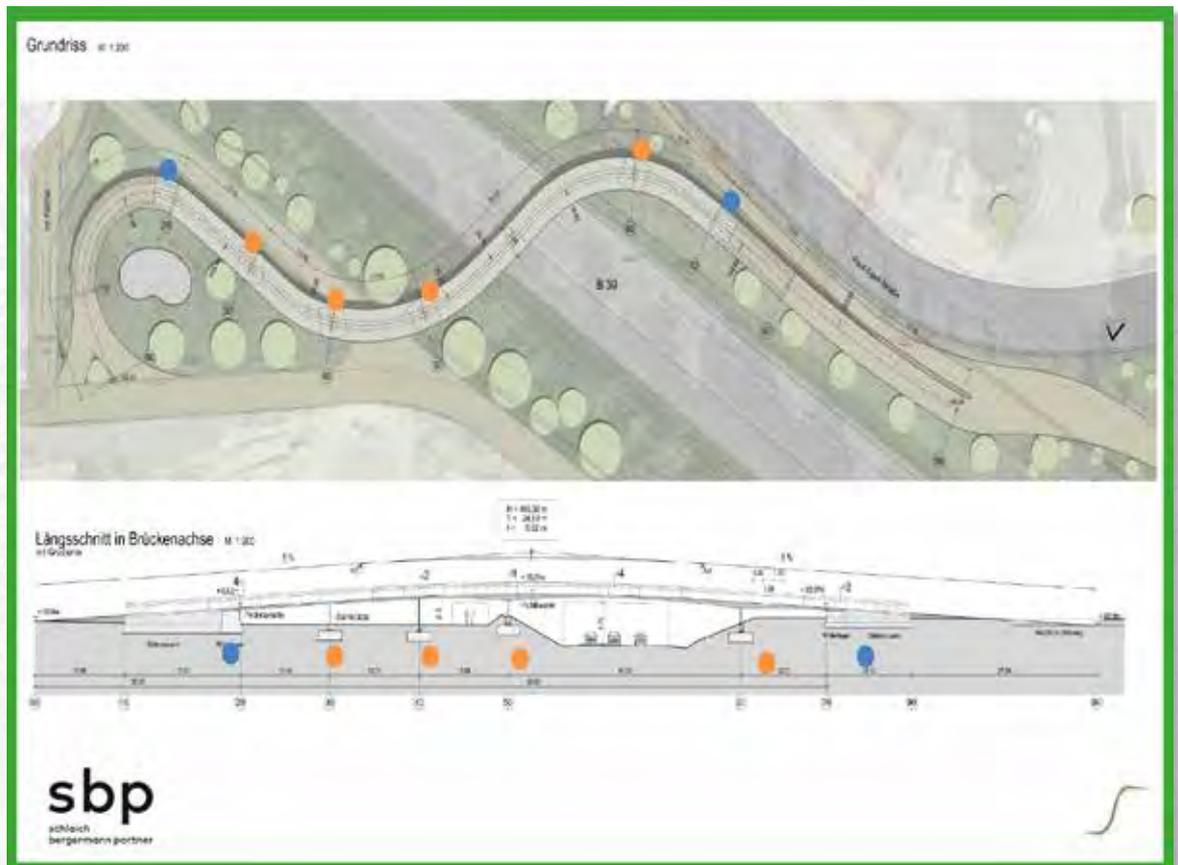
INHALT

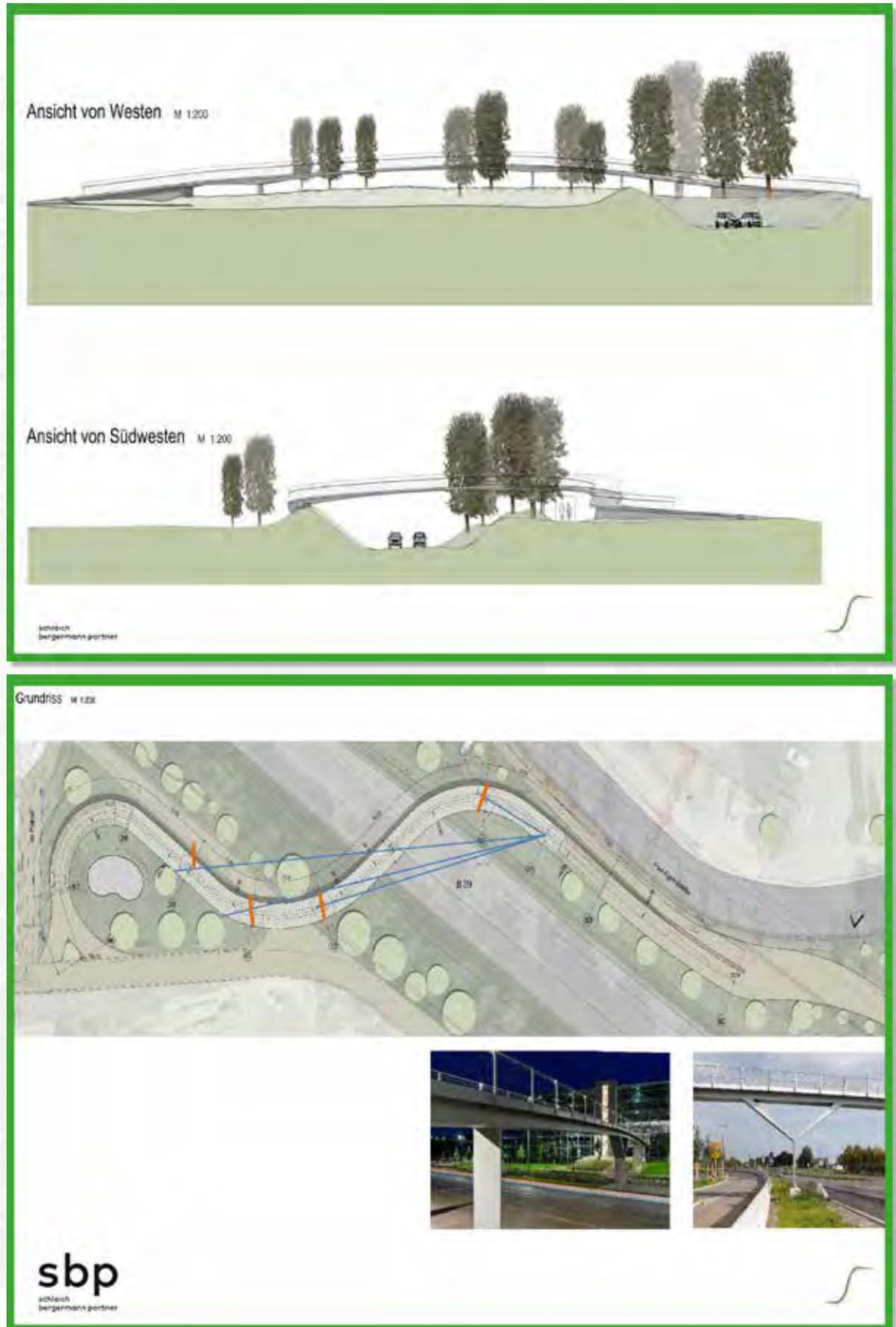
Entwurf + Konstruktion

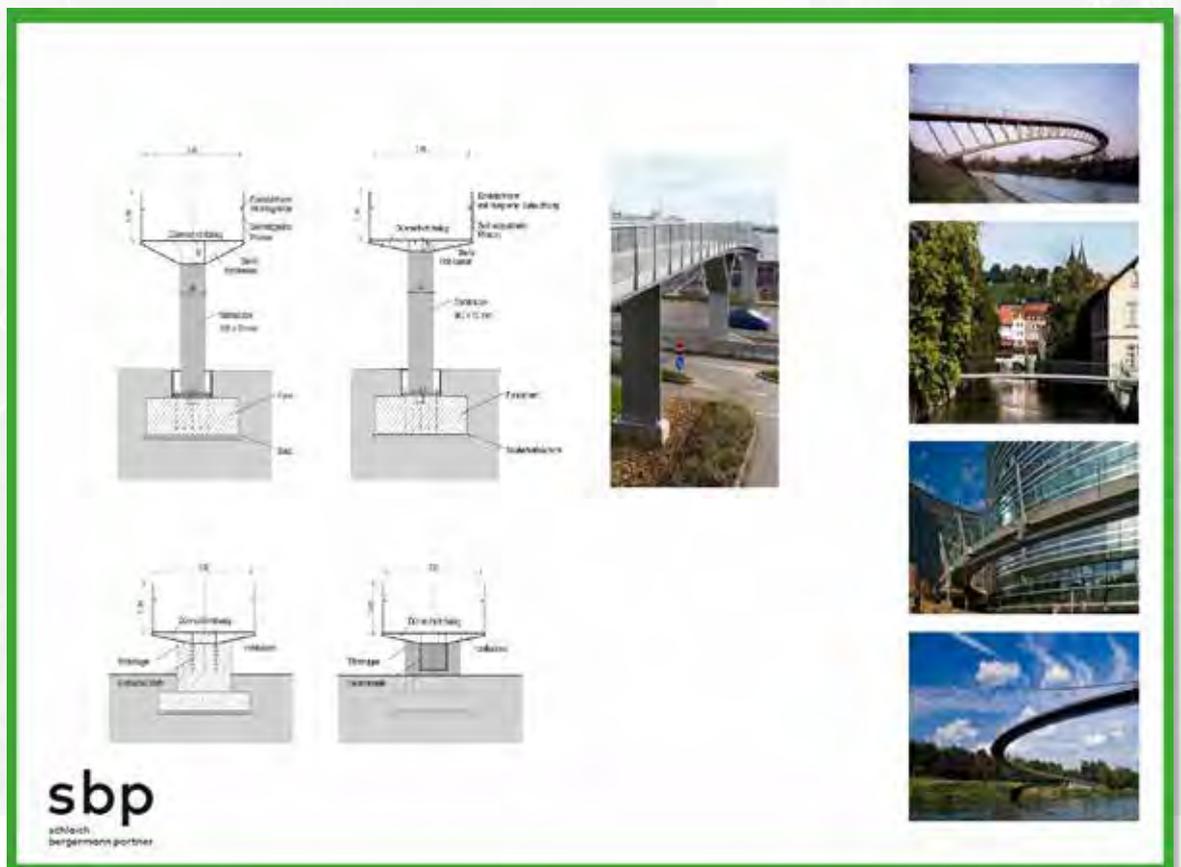
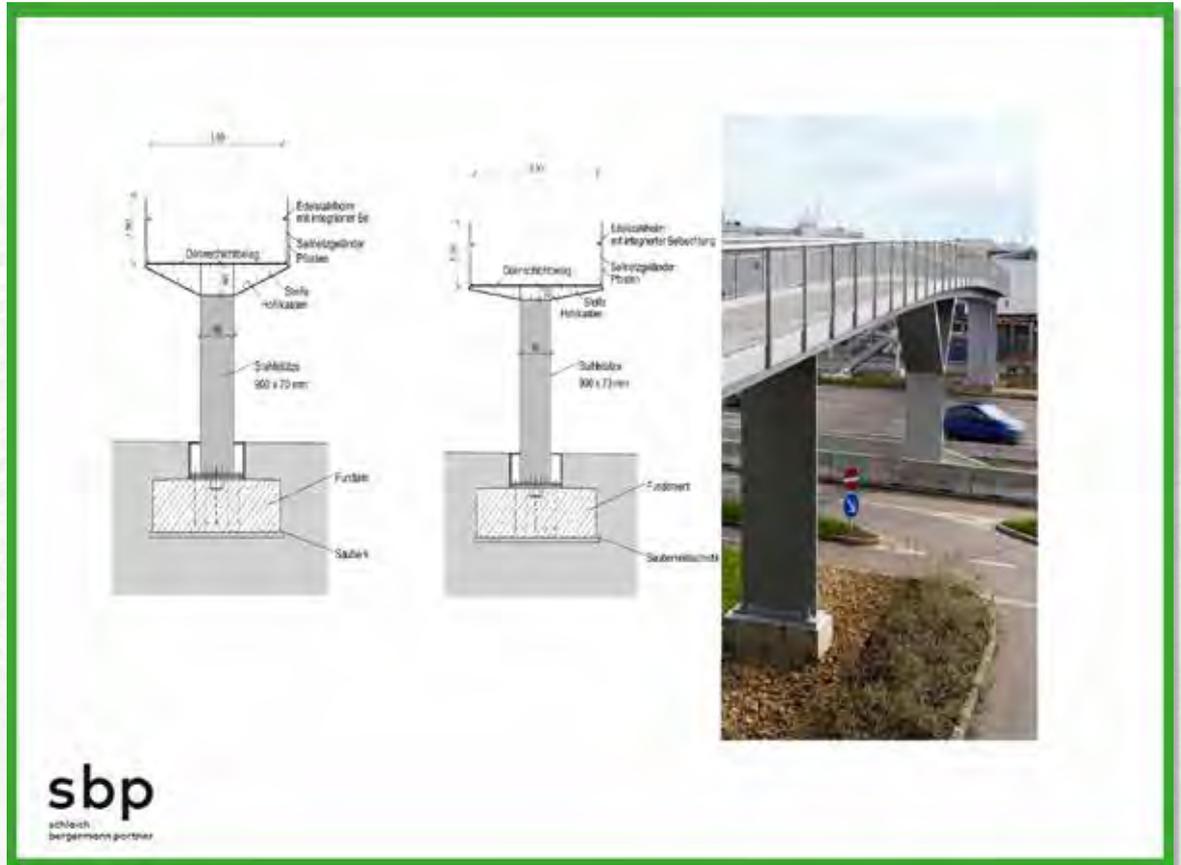
sbp
schleich
bergermann partner









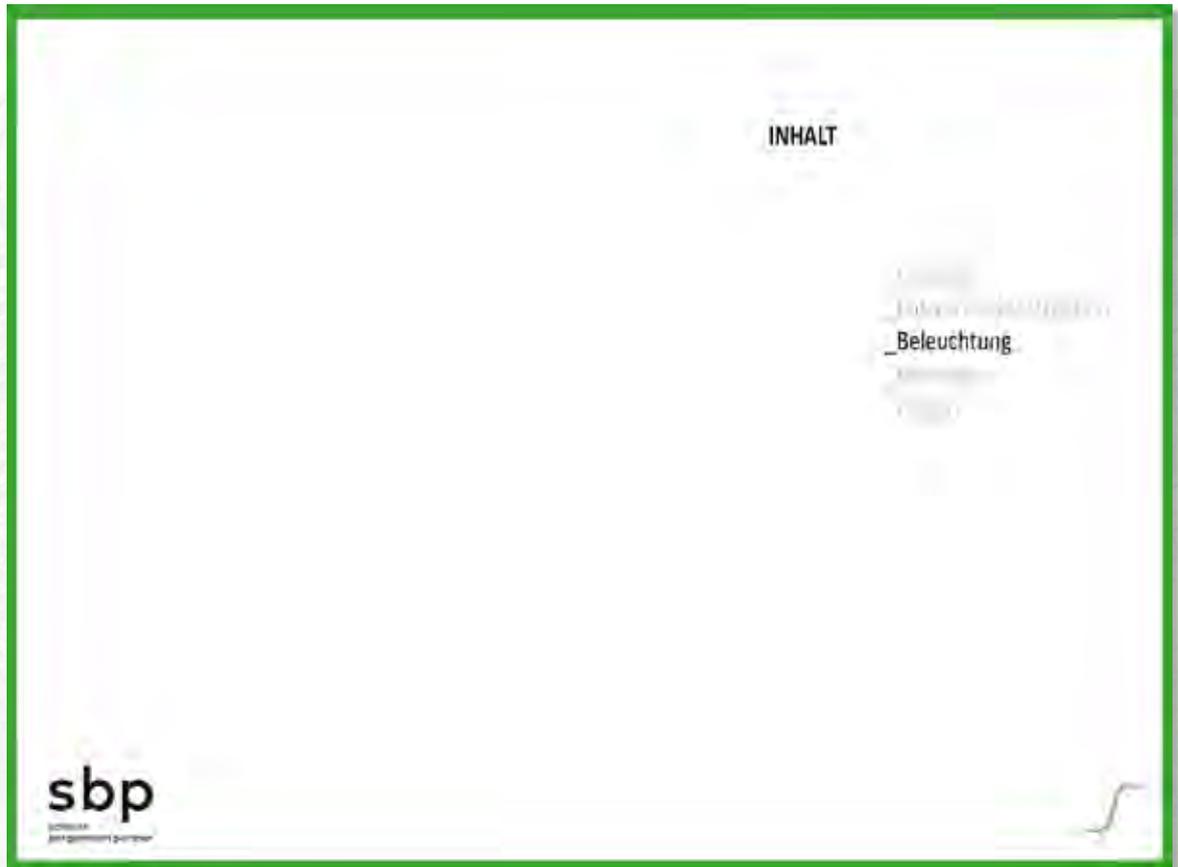


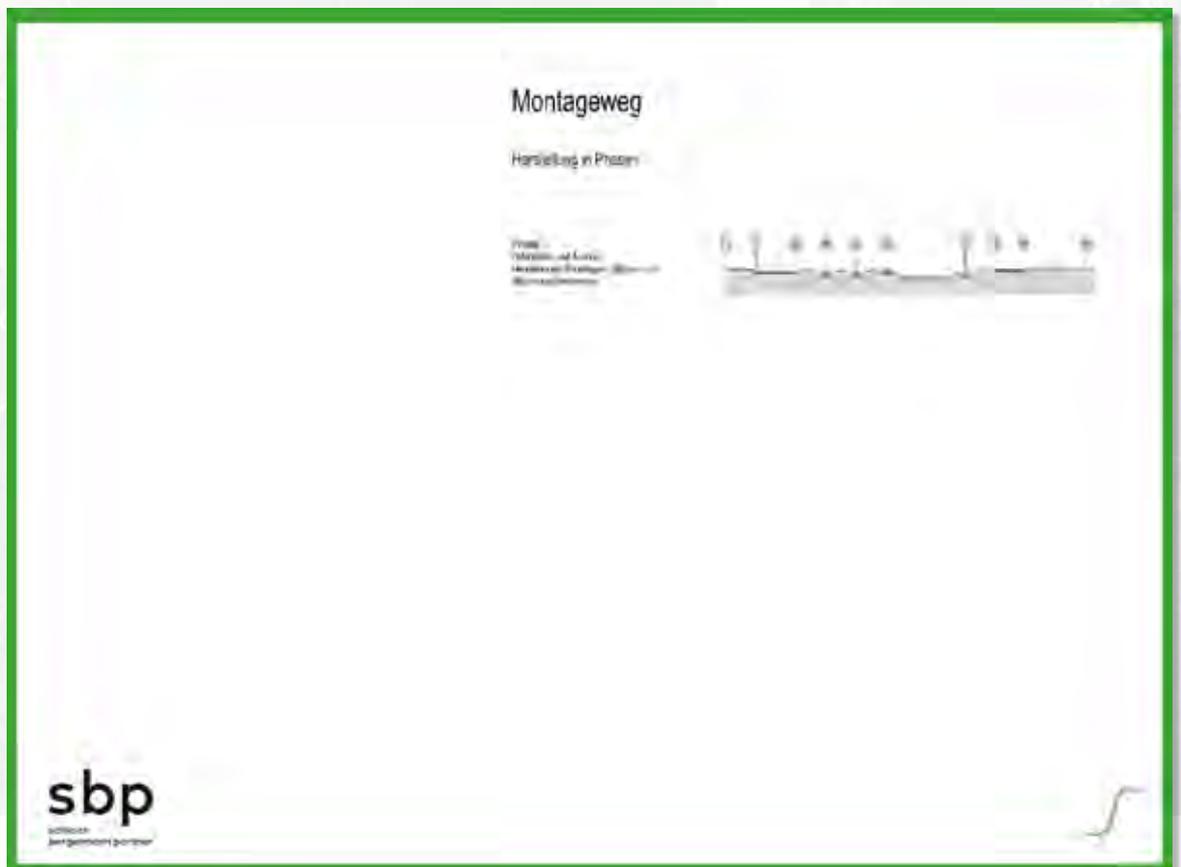
sbp
schleich
bergemann partner

Isometrie

- 3 Seile (Absturzicherung)
- Handlauf mit integrierter Beleuchtung
- Seilnetz (durchfliegendes)

sbp
schleich
bergemann partner





Montageweg

Herstellung in Phasen

Phase 1:
Erdarbeiten und Kanäle
Herstellen der Tüchlergraben (Böden) und
Stromzuführungen

Phase 2:
Schichten der Straße vor Asphalt (10 cm Kieserl)
Herstellen der Fahrbahnen in Asphalt (20 cm Asphalt (1))
Leben der belagten Stützmauern nach der Arbeit
abger.

sbp
schleich
bergmeister partner

Montageweg

Herstellung in Phasen

Phase 1:
Erdarbeiten und Kanäle
Herstellen der Tüchlergraben (Böden) und
Stromzuführungen

Phase 2:
Schichten der Straße vor Asphalt (10 cm Kieserl)
Herstellen der Fahrbahnen in Asphalt (20 cm Asphalt (1))
Leben der belagten Stützmauern nach der Arbeit
abger.

Phase 3:
Drittes 10 cm Gerüst vor Asphalt (20 cm Asphalt (2)) in
ausgewählten Bereichen vor ca. 10 m weite Entlast.
des Lochs in Höhe 10 cm vor Asphalt (2)
Verleimen der Entlastung
Anschließen der Ecken mit Gerüst.

sbp
schleich
bergmeister partner

Montageweg

Herstellung in Phasen

Phase 1:
Erdarbeiten und Aufbau
Herstellen der Treppenanlage, Stütz- und
Stützauflagenpunkte

Phase 2:
Sollern der Stütze von Achse 20 bis Achse 41
Herstellen der Treppenanlage in Achse 20 und Achse 21,
sowie der seitlichen Stützauflagen für die Mittel-
spanne

Phase 3:
Einbau des Überbaus von Achse 20 bis Achse 33 in
entsprechenden Schichten mit ca. 15 m sowie Einbau
des Überbaus in Achse 34 bis Achse 41.
Veränderung der seitlichen
Abstützung der Stütze an der Mittelspanne

Phase 4:
Einbau des äußeren Brückenoberbaus, anschließend
sowie Einbau des äußeren Brückenoberbaus
Bauabschlusssituation

sbp
schleich
bergmeister gortzner

Montageweg

Herstellung in Phasen

Phase 1:
Erdarbeiten und Aufbau
Herstellen der Treppenanlage, Stütz- und
Stützauflagenpunkte

Phase 2:
Sollern der Stütze von Achse 20 bis Achse 41
Herstellen der Treppenanlage in Achse 20 und Achse 21,
sowie der seitlichen Stützauflagen für die Mittel-
spanne

Phase 3:
Einbau des Überbaus von Achse 20 bis Achse 33 in
entsprechenden Schichten mit ca. 12 m sowie Einbau
des Überbaus in Achse 34 bis Achse 41.
Veränderung der seitlichen
Abstützung der Stütze an der Mittelspanne

Phase 4:
Einbau des äußeren Brückenoberbaus, anschließend
sowie Einbau des äußeren Brückenoberbaus
Bauabschlusssituation

Phase 5:
Ablauf und Fertigstellung, Anbau des Geländes
Anbringen des Dämmunterbaus mit der finalen
Länge der Belagsung
Wiederanbau des alten Geländes oberhalb

sbp
schleich
bergmeister gortzner



- _funktional und benutzerfreundlich
- _robust und dauerhaft
- _transparent und zurückhaltend
- _elegant und angemessen
- _montagefreundlich und nachhaltig

DANKE

Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar Speyer



Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar
Präsentation am 03.12.2019

1 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

05 ARCHITEKTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

	<p>Inhalt</p> <p>Büro-Kurzvorstellung</p> <p>Stadtbauliche Setzung Formfindung</p> <p>Entwurf Brückenbaukörper</p> <p>Brückenköpfe im Detail</p> <p>Ansichten</p> <p>Brückenquerschnitt Auflager Querschnitt</p> <p>Tragwerk</p> <p>Wirtschaftlichkeit Realisierung</p> <p>Nachhaltigkeit Unterhalt Wartung</p> <p>Impressum</p>
<p>2 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019</p>	<p>05 ARCHITEKTEN BDA BOLLINGER+GROHMANN</p>

<p>05 ARCHITEKTEN BDA - RAAB HAFKE LANG</p>											
	<table border="0"> <tr> <td>GRÜNDUNG</td> <td>2009</td> </tr> <tr> <td>UMSATZ</td> <td>750 T €</td> </tr> <tr> <td>STANDORT</td> <td>Frankfurt</td> </tr> <tr> <td>TEAM</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>ARBEITSBEREICHE</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> Wohngebäude Büro- und Geschäftsbauten KITas, Kindergärten, Schulen Mensa, Sporthallen Bürgerzentren Ausstellungen- und Veranstaltungsbauten Brücken Bauen im Bestand (Umbauen, Umnutzungen) Energieeffizientes und Nachhaltiges Bauen </td> </tr> </table>	GRÜNDUNG	2009	UMSATZ	750 T €	STANDORT	Frankfurt	TEAM	12	ARBEITSBEREICHE	<ul style="list-style-type: none"> Wohngebäude Büro- und Geschäftsbauten KITas, Kindergärten, Schulen Mensa, Sporthallen Bürgerzentren Ausstellungen- und Veranstaltungsbauten Brücken Bauen im Bestand (Umbauen, Umnutzungen) Energieeffizientes und Nachhaltiges Bauen
GRÜNDUNG	2009										
UMSATZ	750 T €										
STANDORT	Frankfurt										
TEAM	12										
ARBEITSBEREICHE	<ul style="list-style-type: none"> Wohngebäude Büro- und Geschäftsbauten KITas, Kindergärten, Schulen Mensa, Sporthallen Bürgerzentren Ausstellungen- und Veranstaltungsbauten Brücken Bauen im Bestand (Umbauen, Umnutzungen) Energieeffizientes und Nachhaltiges Bauen 										
<p>3 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019</p>	<p>05 ARCHITEKTEN BDA BOLLINGER+GROHMANN</p>										

B+G INGENIEURE - BOLLINGER UND GROHMANN GMBH



GRÜNDUNG 1983

UMSATZ > 15 Mio €

STANDORTE

- Frankfurt
- Berlin
- München
- Stuttgart
- Wien
- Paris
- Oslo
- Rom
- Brüssel
- Melbourne

TEAM

Coordinating gesamt 164
Team gesamt 229

ARBEITSBEREICHE

- Wohngebäude, Büro- und Geschäftsbauten
- Sozialbauten, Ausstellungs- und Veranstaltungsbauten
- Brücken, Dächer, Türme
- Bauen im Bestand (Umbauten, Innutzugänge)
- Energieberatung, Passivhausstandard, Beratung Nachhaltiges Bauen

4 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2018

© ARCHITECTEN EDA | EIDLINGER+GROHMANN

LUFTBILD - ÜBERSICHT SPEYER



5 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2018

© ARCHITECTEN EDA | BOLLINGER+GROHMANN

LUFTBILD - AUSSCHNITT - VOGELGESANG | SÜD



6 Überwachungs-Brücke am Priestersteiner - Präsentation am 03.12.2019

u5 ARCHITEXTEN BDA | BDJ INGER+GRÜHMANN

LUFTBILD - ACHSE „IM PALMER“



7 Überwachungs-Brücke am Priestersteiner - Präsentation am 03.12.2019

u5 ARCHITEXTEN BDA | BOLLINGER+GRÜHMANN

SCHRÄGLUFTBILD - ACHSE „IM PALMER“ - BLICK ENTLANG B39



8 Idealkonzept Brücke am Priesterseminar – Präsentation am 03.12.2013

16 ARCHITEKTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

SCHRÄGLUFTBILD - ACHSE „IM PALMER“ - BLICK RICHTUNG VOGELSANG



9 Idealkonzept Brücke am Priesterseminar – Präsentation am 03.12.2013

16 ARCHITEKTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

SCHRÄGLUFTBILD - ACHSE „IM PALMER“ - BLICK AUS VOGELSANG RICHTUNG INNENSTADT



10 Ideenkonferenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

©5 ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

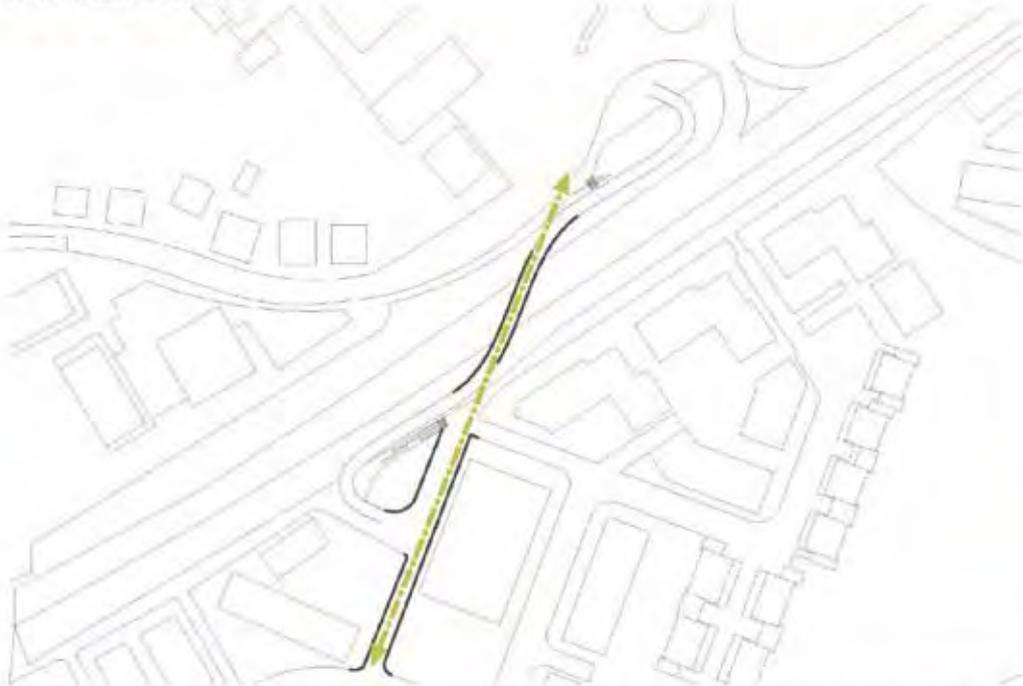
LUFTBILD - ACHSE „IM PALMER“



11 Ideenkonferenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

©5 ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

PIKTO - ACHSE „IM PALMER“



12 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

©5 ARCHITECTENBDA | BOLLINGER+GROHMANN

PIKTO - ÖFFNUNG ZUM GEBIET



13 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

©5 ARCHITECTENBDA | BOLLINGER+GROHMANN

LAGEPLAN



14 Ideenkonkurrenz Brücke am Priestersemar - Präsentation am 03.12.2019

©S ARCHITECTEN BDA | BÖLLINGER+GRÖHMANN

LAGEPLAN



15 Ideenkonkurrenz Brücke am Priestersemar - Präsentation am 03.12.2019

©S ARCHITECTEN BDA | BÖLLINGER+GRÖHMANN

LAGEPLAN MIT LEITUNGEN



16 Mehrkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

© ARCHITECTEN RDA | BOLLINGER+BROHMANN

LAGEPLAN AUSSCHNITT SÜD



17 Mehrkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

© ARCHITECTEN RDA | BOLLINGER+BROHMANN

ANSICHT SÜD | ANSICHT NORD



M 1:333 (DIN A 4)

20 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2015

US ARCHITECTEN BDA | BÖLLINGER+GROHMANN

TRAGWERK - TROGBAUWERK MIT SPANNEN



20 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2015

US ARCHITECTEN BDA | BÖLLINGER+GROHMANN

TRAGWERK - TROGBAUWERK MIT SPANNTEN



29 Überführung über B39 am Foerstersteiner - Präsentation am 05.12.2019

BS ARCHITECTENBDA | BOLLINGIER-GROHMANN

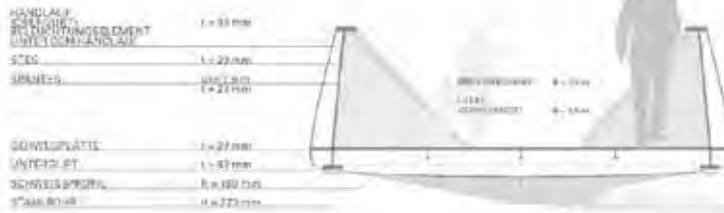
TRAGWERK - GESAMTEINDRUCK



28 Überführung über B39 am Foerstersteiner - Präsentation am 10.12.2019

BS ARCHITECTENBDA | BOLLINGIER-GROHMANN

DETAIL SCHNITT-PERSPEKTIVE



M 141 01 01 & 1

22 Heidekolonnen Brücke am Priesterquai - Präsentation am 01.12.2019

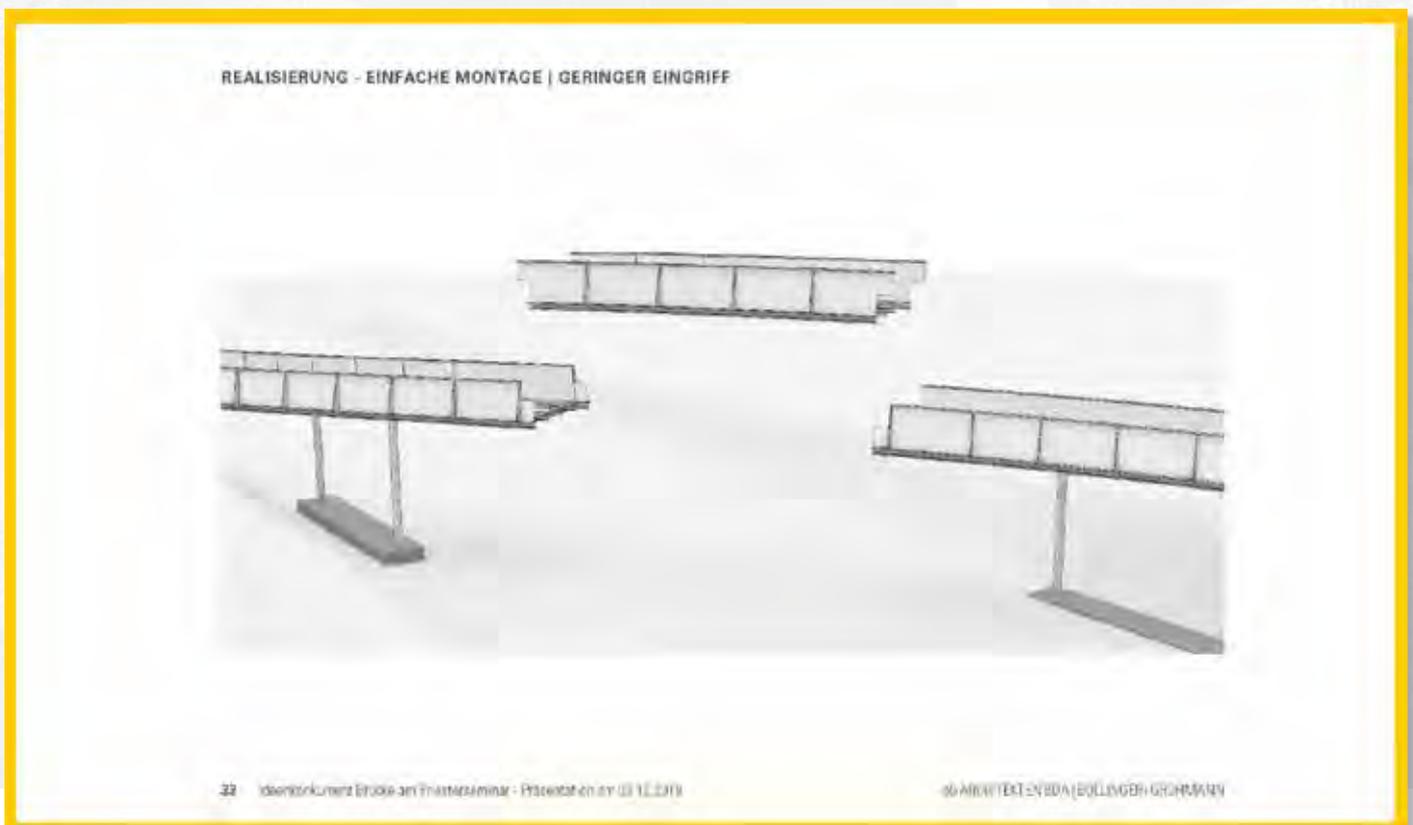
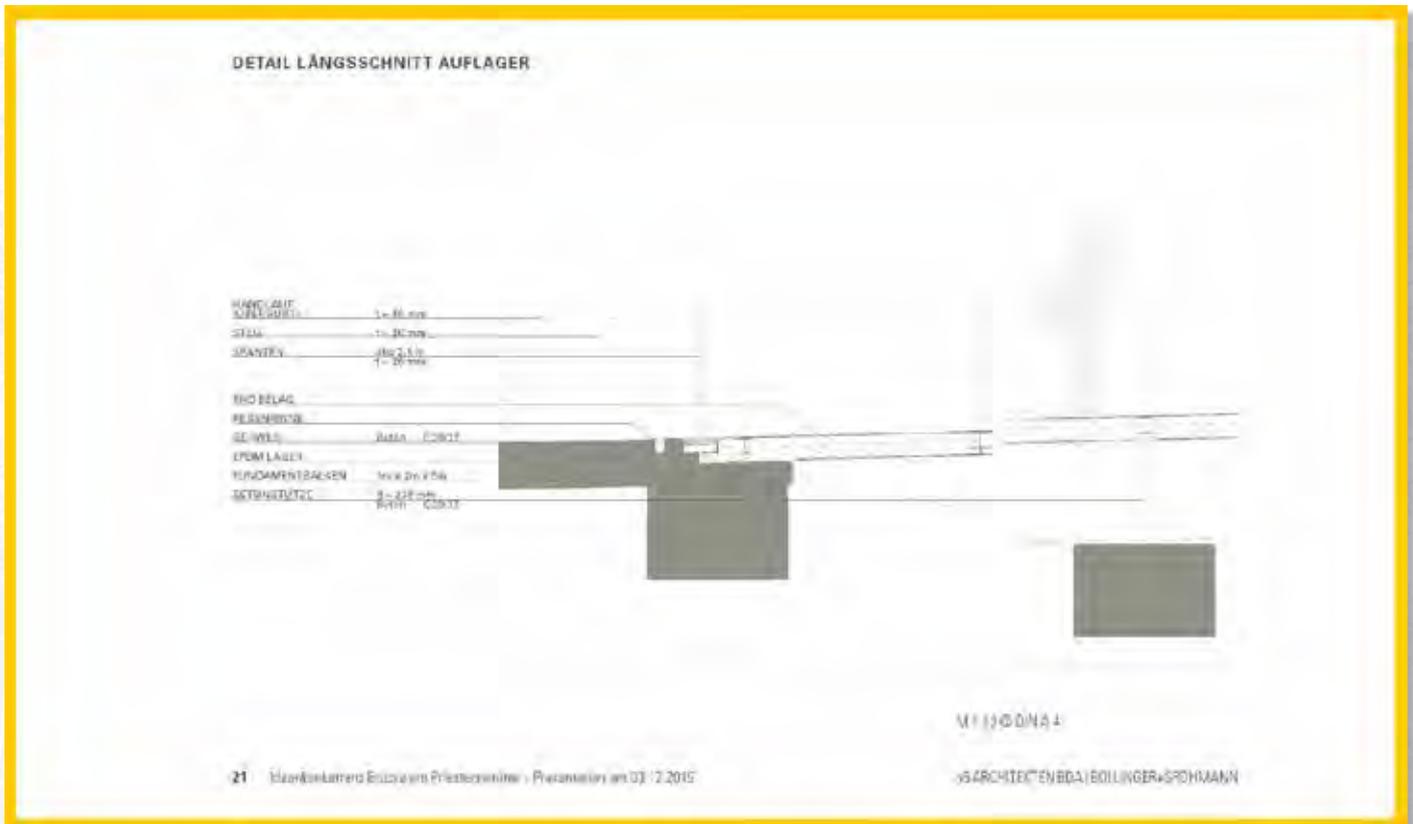
65 ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER-GROHMANN

TRAGWERK - TROGBAUWERK



31 Heidekolonnen Brücke am Priesterquai - Präsentation am 01.12.2019

65 ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER-GROHMANN



REALISIERUNG - EINFACHE MONTAGE | GERINGER EINGRIFF



34 Idealkonkret Brücke am Priestersteiner - Präsentation am 03.12.2015

ARCHITEKTURBÜRO | GOLDBACH+GROHMANN

WIRTSCHAFTLICHKEIT | REALISIERUNG

Wirtschaftliche Lösung durch Verwendung der situationbezogen richtigen Materialien

Verwendung von Beton bei Erdberührung und kleinen Spannweiten. Einfache Bauweise

Stahl bei der Brücke um ein leichtes Tragwerk zu erlangen

Die Handläufe der Brücke ergeben einen effektiven Durchlaufträger, der durch seinen ausgeglichenen Momentenverlauf die große Spannweite sehr gut überspannen kann. Hierbei ergeben sich Zugkräfte im Handlauf über der Stütze und Druckkräfte im Feld, die gut von diesem aufgenommen werden können. Durch die Doppelfunktion Handlauf = Träger entsteht ein effektives Tragwerk.

Die Brücke kann in drei Teilen gefertigt werden und der Mittelteil kann eingehoben werden.

Gelagert wird die Brücke auf korrosionsbeständigen Betonfundamenten

In ein Bodengutachten liegt nur wenig Auffälligkeit vor, sodass auf Stüttenfundamenten auf tragfähigem Boden gegründet werden kann.

32 Idealkonkret Brücke am Priestersteiner - Präsentation am 03.12.2015

ARCHITEKTURBÜRO | GOLDBACH+GROHMANN

NÄCHHALTIGKEIT | UNTERHALT | WARTUNG

Stand der Technik
TMD Beschichtung

Sonstige Beschichtungstoffe gemäß den TL/TP-K09-Staßtafeln

Polyflex-Advanced Fahrbahnübergang



36 Idealkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

cb ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER GRÜHMANN

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



Idealkonkurrenz Brücke am Priesterseminar

Präsentation am 03.12.2019

36 Idealkonkurrenz Brücke am Priesterseminar - Präsentation am 03.12.2019

cb ARCHITECTEN BDA | BOLLINGER GRÜHMANN

Architekten
Architekturbüro
 Hubert Gort
 Dipl.-Ing. Architekt UDB
 im Auftrage UDB
 Hubert-Gort-Engl. 13
 55116 Speyer
 Tel. +49 (0) 6231 3144
 Fax +49 (0) 6231 3145
 www.hg-architekten.de
 info@hg-architekten.de

Maßstab
 1:100

Beschreibung
 Freigelegter Gehweg

Werkstoff
 Stahlbeton

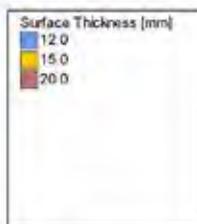
Objekt
 Speyer

www.architekten.de

22 Ideenwettbewerb Brückennachbau - Präsentation am 02.12.2019

© ARCHITEXTEN GDA | BOLLINGER + GROHMANN

TRAGWERK - BLECHDICKEN



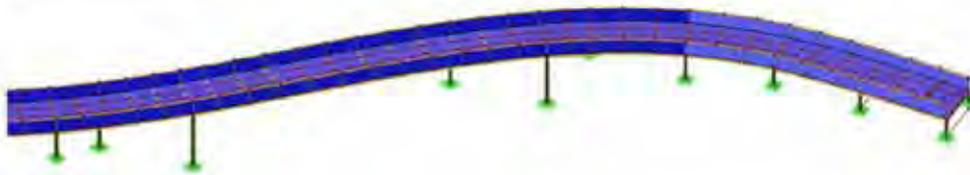
23 Ideenwettbewerb Brückennachbau - Präsentation am 02.12.2019

© ARCHITEXTEN GDA | BOLLINGER + GROHMANN

TRAGWERK - QUERSCHNITTE

Cross-Sections

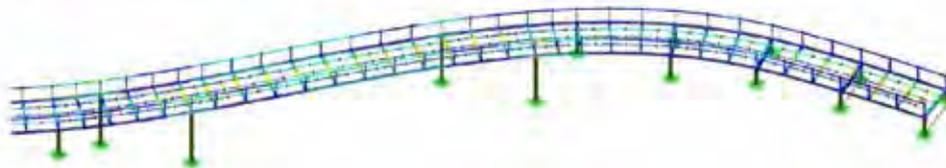
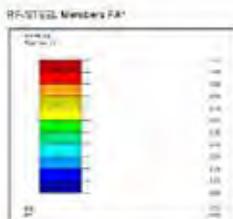
1: HE A 300 Arcelem
2: Flat Bar 150/40, Steel
3: HEA 100: Steel S 235
4: Rectangle 300/20, St
5: TS 100/50/10/9/0, St
6: Circle 300, Concrete
9: HEB 180, Steel S 235



24 Ideallösungsmo Brücke am Rheinseeweg - Präsentation am 02.12.2019

© ARCHITEXT EN|GDA | DOLLINGER-GEMANN

TRAGWERK - SPANNUNGSNUTZUNG

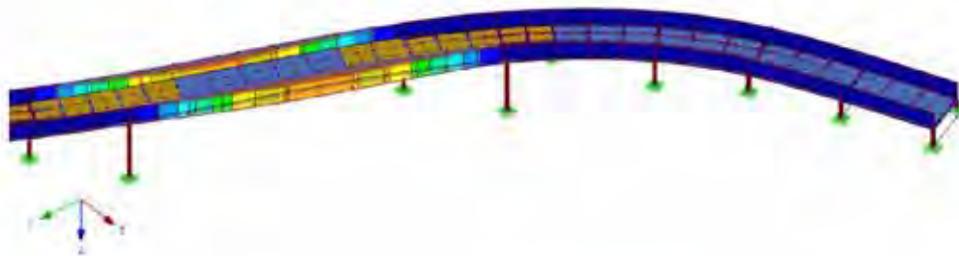
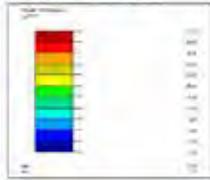


25 Ideallösungsmo Brücke am Rheinseeweg - Präsentation am 03.12.2019

© ARCHITEXT EN|GDA | DOLLINGER-GEMANN

TRAGWERK - VERFORMUNGEN 39MM

DK 2 320 - Charakteristik
Global Deformation v.2
Result Contour Lines - Max Values

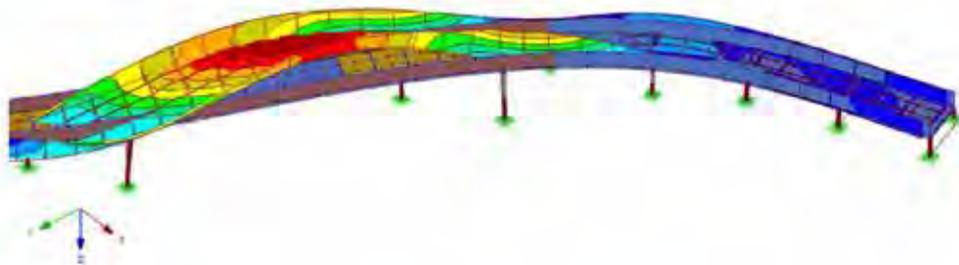
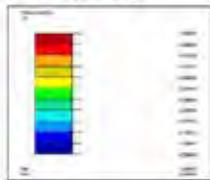


26 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterturmviadukt - Präsentation am 03.12.2015

© ARCHITEKTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN

TRAGWERK - EIGENFREQUENZ 3,2HZ

R¹ CIVIAM P30
Käfigstruktur
Modul 1/Modul No. 3 - 3.182 Hz



27 Ideenkonkurrenz Brücke am Priesterturmviadukt - Präsentation am 03.12.2015

© ARCHITEKTEN BDA | BOLLINGER+GROHMANN



BRÜCKE AM PRIESTERSEMINAR über die B 39 in Speyer



Gerhard Pahl
DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Ort – Brücke | Brücke - Ort



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Übersicht



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Lageplan



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Lageplan Lärmschutz



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

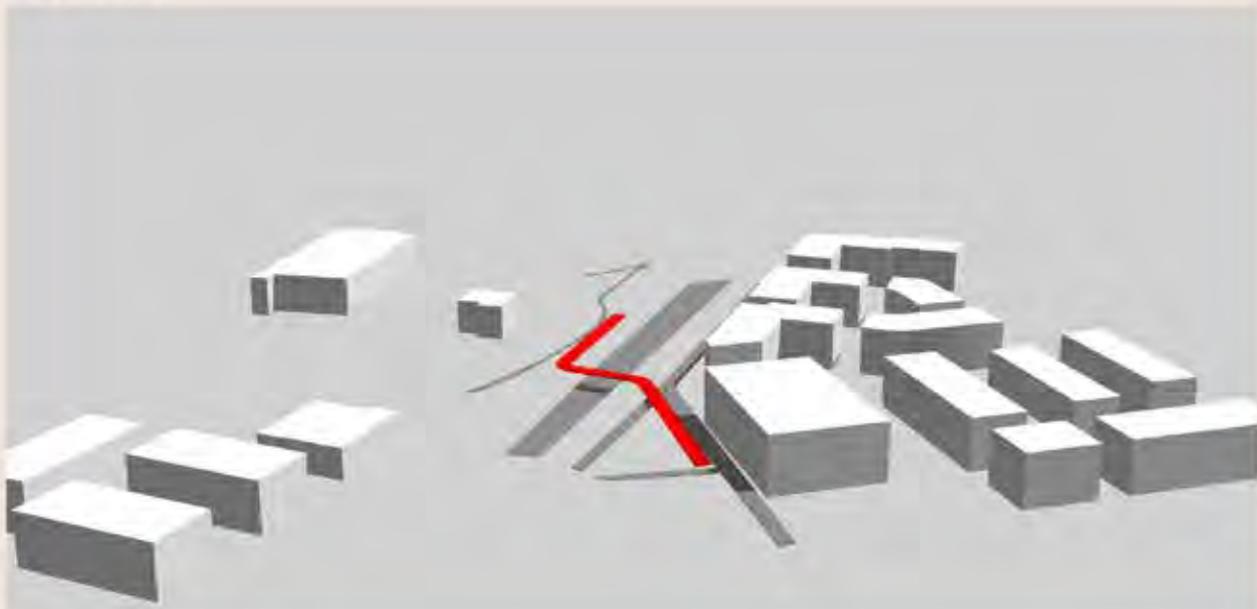
Lageplan Sicht- und Lärmschutz



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

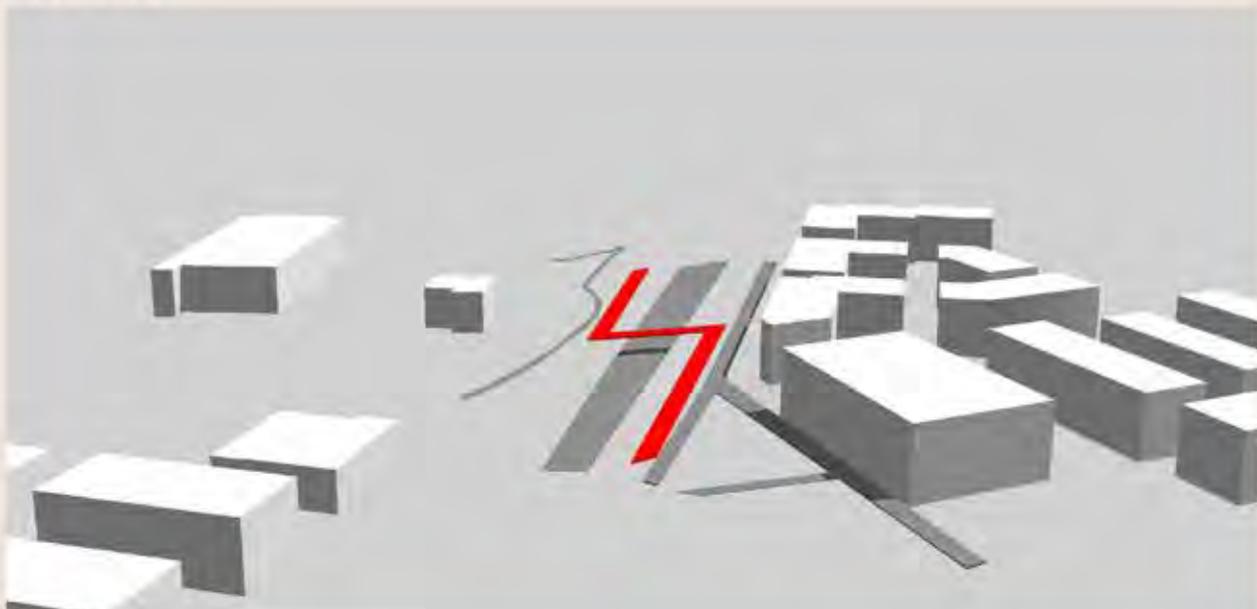
3D Variante 1



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

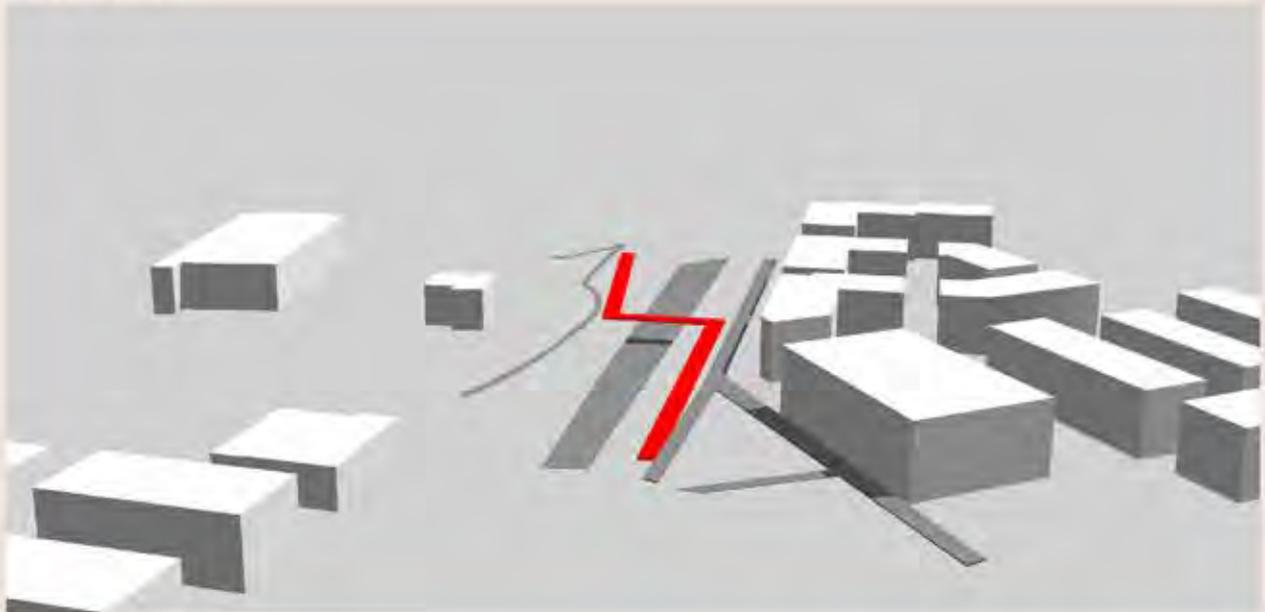
3D Variante 2



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

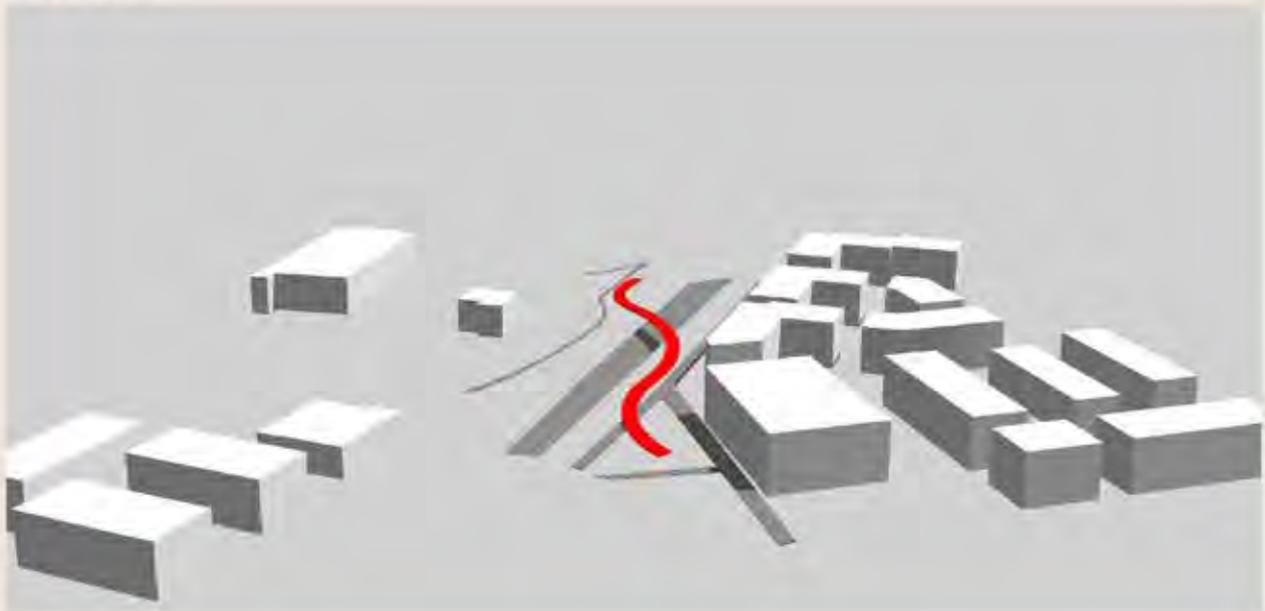
3D Variante 3



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

3D Variante 4



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Lageplan



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

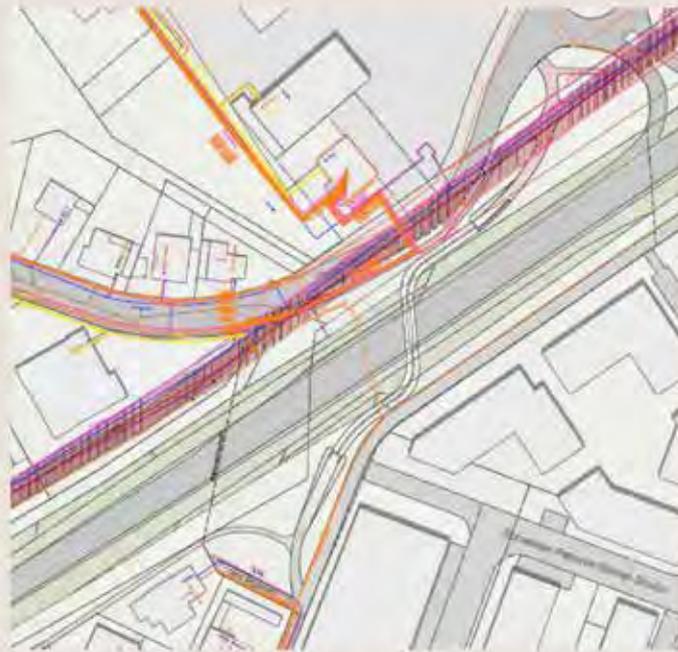
Lageplanausschnitt



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Lageplan mit Sparten



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Teilansicht, Alternative



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Teilansicht



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Campusbrücke Würzburg



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Ansicht



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

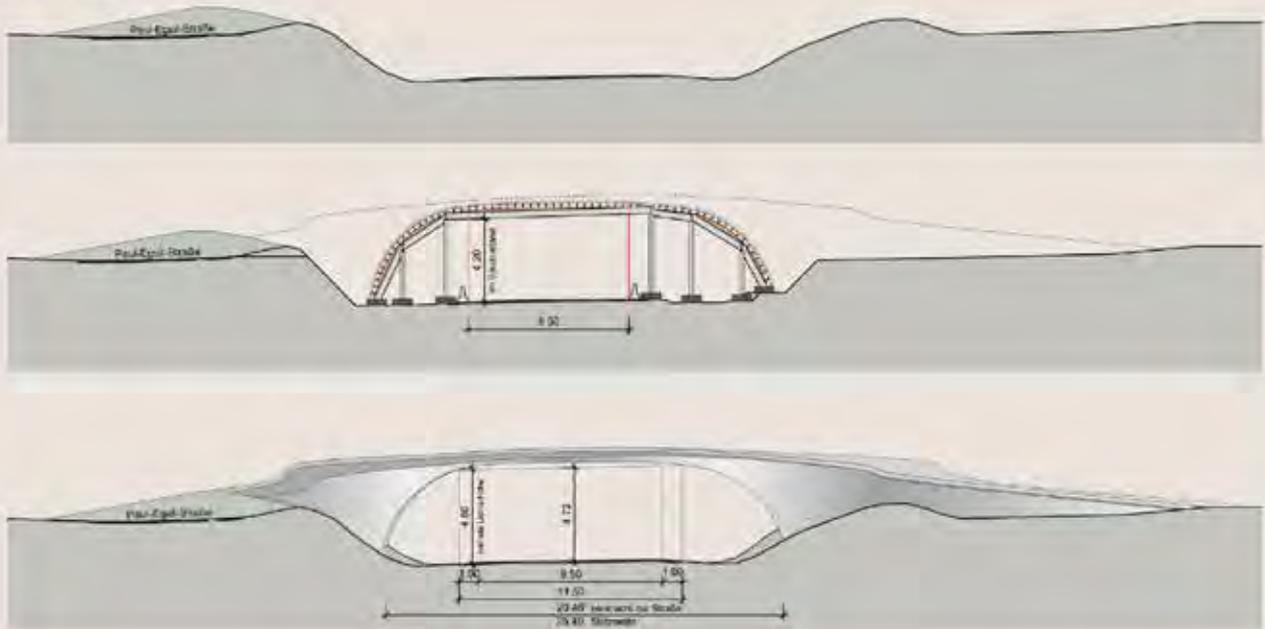
Ansicht Variante



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Bauablauf



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

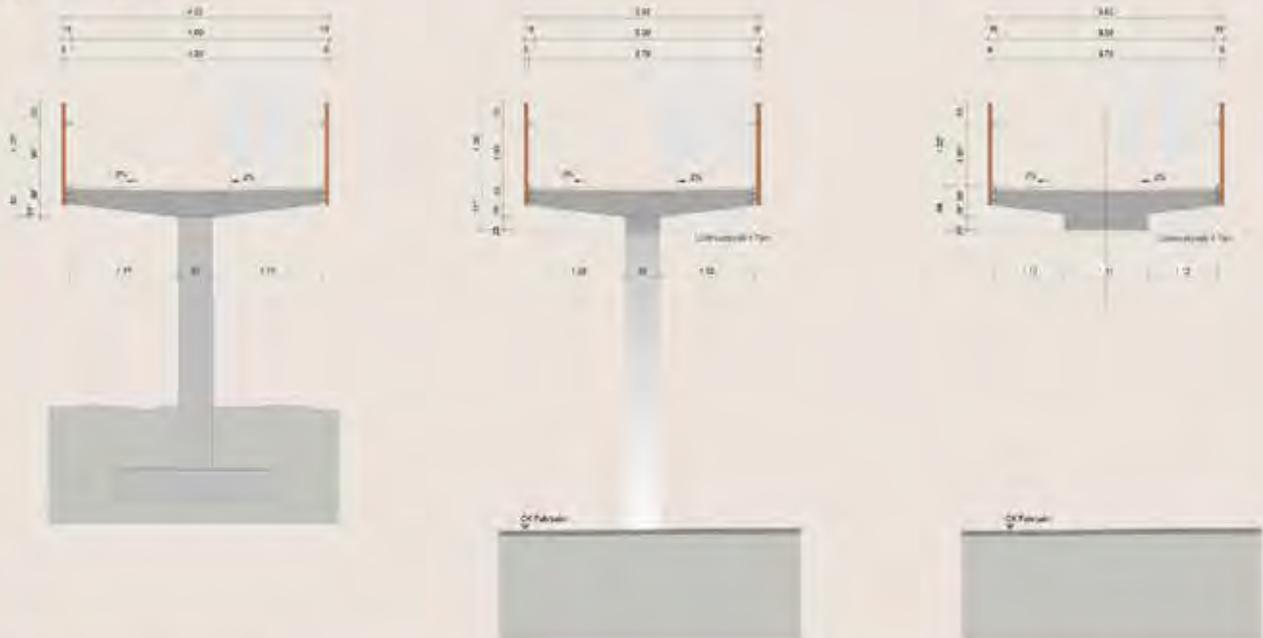
Querschnitt



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Querschnitte



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

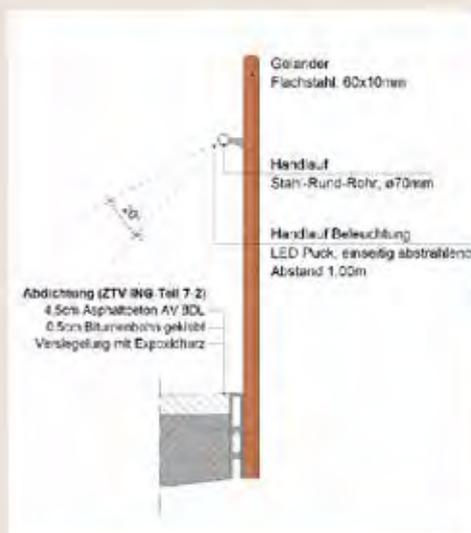
Visualisierung



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Belag, Geländer, Beleuchtung



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Beurteilungskriterien

Kriterien die bei der Bewertung der eingereichten Unterlagen besondere Beachtung finden:

- architektonische und gestalterische Qualität
- städtebauliche und freiraumplanerische Qualität, Einbindung in das Umfeld
- Einhaltung der Planungs- und baurechtlichen Bestimmungen
- Funktionalität
- Wirtschaftlichkeit (Kosten/Unterhalt)
- Budgeteinhaltung (850.000 € netto)

Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung-ABBV

oc. Nr.	Einzelartikel	Theoretische Nutzungsdauer in (Jahren)	Jährliche Unterhaltungskosten p (v. B.)
1	2	3	4
1.	Brücken		
1.1	Überbauten (Werklager einschließlich Flügelmäule, Pfeiler, Stützen, Pylone, jeweils einschließlich Gründungen)		
1.1.1	aus Mauerwerk, Beton, Stahlbeton	110	3,1
1.1.2	aus Mahlkornen, Schotterwänden	50	3,1
1.1.3	aus Stahlbetonwänden		
1.1.3.1	ohne Korrosionsschutz	50	0,9
1.1.3.2	mit Korrosionsschutz	70	3,1
1.1.4	aus Stahl	100	3,8
1.1.5	aus Holz	50	3,0
2.2	Überbauten (Balken, Platten, Bögen, Kastenquerträger)		
2.2.1	aus Stahlbeton	70	3,3
2.2.2	aus Spannbeton		
2.2.2.1	mit internen Spanngliedern	70	1,1
2.2.2.2	mit externen Spanngliedern	70	1,1
2.2.3	aus Stahl	100	1,1
2.2.4	aus Stahl-Beton-Verbundwerkstoffen		
2.2.4.1	Stahlträger mit Betonplatte	70	1,4
2.2.4.2	Wulstträger in Beton	100	3,8
2.2.4.3	Stahlträger in Beton im Doppelverband	100	3,4
2.2.5	aus Holz		
2.2.5.1	Für Geh- und Radwege (nicht geschützt)	30	2,1
2.2.5.2	Für Geh- und Radwege (geschütztes Haupttrapezoid)	60	2,0
2.2.5.3	Für Straßen (geschütztes Haupttrapezoid)	10	2,0

Anlage zur 4. BV 2010

Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Öffentliche Information | 03.12.2019

Gerhard Pahl | DR. SCHÜTZ INGENIEURE



TOP 4 Beteiligungsaktion

Was ist Ihre Empfehlung?

Sprechen Sie mit den Ansprechpartnern!

Stellen Sie Ihre Fragen!

Geben Sie uns Ihre Hinweise und Anmerkungen!



The slide features a yellow vertical bar on the left. The main content is a white rectangular area with a yellow border. On the left side of this area is a tilted graphic with the text 'UNSERE SOZIALE STADT' and colorful illustrations of a city scene. On the right side is a framed aerial photograph of the Speyer-Süd district. Below these elements is a purple banner with white text. In the top right corner of the white area is the Speyer logo. In the bottom left corner of the white area is the number '113'. In the bottom right corner of the white area is the logo for 'STADTBERATUNG Dr. Sven Fries'.

UNSERE SOZIALE
STADT

SPEYER

VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!

113

STADTBERATUNG
Dr. Sven Fries