



MACHBARKEITSSTUDIE

zur Optimierung der Fuß- und Radwegeverbindung
Ostend / Ziehers-Süd

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Fulda
Schlossstraße 1
36037 Fulda

Bearbeitung

HEIL+Kehl
Landschaftsarchitektur
Bonifatiusplatz 5
36037 Fulda

Juli 2018

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	4
Ausgangssituation: Ein getrennter Stadtteil	5
Machbarkeitsstudie: Vergleichen und Prüfen	7
Städtebauliche Situation: Zwei Zentren ...	8
... drei Leitprojekte	9
Verbindung und Parkpassage Ostend/Ziehers Süd: Nadelöhr	10
... und Angsträum	11
Fazit: Bauliche Versäumnisse - vernachlässigte Potentiale	12
Anforderungsprofil „Verbindung“	13
Neugestaltung: Optimierung Bestand	14
Kosten: Optimierung Bestand	21
Prüfung Anforderungsprofil: Optimierung Bestand	23
Neugestaltung: Brücke (Variante 1)	24
Prüfung Anforderungsprofil: Brücke (Variante 1)	26
Neugestaltung: Brücke (Variante 2)	27
Kosten: Brücke (Variante 2)	29
Prüfung Anforderungsprofil: Brücke (Variante 2)	30
Neugestaltung: Optimierung Bestand und Brücke	31
Prüfung Anforderungsprofil: Optimierung Bestand + Brücke	33
Fazit	35

Vorbemerkungen

Die Unterführung unter der B 27 ist als zentrale Fuß- und Radwegeverbindung über die Grenzen des Fuldaer Stadtteiles Ostend / Ziehers-Süd bekannt. Nahezu die gesamte Bürgerschaft weiß mit dieser Passage ein Bild zu verbinden – zumeist ist dies jedoch eher eine negative Assoziation.

Um diese derzeitige unwirtliche städtebauliche Situation zu verbessern wurde die vorliegende Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. In enger Abstimmung mit den Vertretern der Stadt Fulda und den örtlichen Experten wurde ein Strukturkonzept erarbeitet, das das für die Unterführung Machbare aufzeigt und beschreibt um im Anschluss als Grundlage für alle weiteren Planungen zu dienen.

Ausgangssituation: Ein getrennter Stadtteil

Seit der Bewilligung des Programms „Die Soziale Stadt – Investitionen im Quartier“ wird durch das örtliche Stadtteilbüro eine interdisziplinäre und integrierte Herangehensweise im abgegrenzten Fördergebiet „Ostend/Ziehers-Süd“ vorangetrieben, die gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklungen vor Ort gleichermaßen berücksichtigt. Grundlage aller Maßnahmen zur sozialen Förderung und städtebaulichen Entwicklung des Gebietes ist das „Integrierte Handlungskonzept“, das die städtische Situation bezogen auf den demografischen und wirtschaftlichen Wandel beleuchtet und zahlreiche Vorschläge zur Weiterentwicklung im Bereich des Städtebaus, der lokalen Ökonomie und für die soziale Infrastruktur aufzeigt.

Die Umsetzung aller Maßnahmen erfolgt in enger Zusammenarbeit mit einer Vielzahl örtlicher Experten, die sich insbesondere im Stadtteilbeirat engagieren. Sie begleiten die Planungs- und Entwicklungsprozesse vor Ort aktiv und lenken mit ihrem Verständnis für spezifische örtliche Situationen die Entwicklungsprozesse in die für den Stadtteil Ostend/Ziehers-Süd angebrachte Richtung.

Im Rahmen der anspruchsvollen Umsetzung der im „Integrierten Handlungskonzept“ aufgezeigten Maßnahmen wird der Rad- und Fußwegeverbindung als Unterführung unter die B 27 eine zentrale Funktion für die Entwicklung des gesamten Fördergebietes zugesprochen.

Dabei ist die heute als Angstraum empfundene Unterführung durchaus kein Einzelfall. Bundesweit müssen die Städte mit der durchschneidenden Wirkung von Verkehrsstraßen und Bahntrassen umgehen, die die Städte queren und Stadtgebiete trennen. Schmale Fußgängertunnel werden durch den Wandel der Zeit und wegen der städtebaulichen Weiterentwicklung der Stadt ihre ehemalige Funktion nicht mehr gerecht.

Zur Reaktivierung dieser Flächen wird es darauf ankommen, den städtischen Raum neu zu beleben. Der Unterführung kommt dabei die wichtige Funktion als Gelenk zwischen verschiedenen innerstädtischen Räumen und Quartieren zu.

Machbarkeitsstudie: Vergleichen und Prüfen

Die Parkpassage Ostend/ Ziehers-Süd als Unterführung unter der B27 wird von Bewohnern des Fördergebietes, von den Vertretern des Stadtteilbeirates und den Verfassern des „Integrierten Handlungskonzeptes“ als städtebaulich unwirtschaftliche Situation mit großem Handlungsbedarf eingestuft.

Die aktuellen Lösungsansätze reichen von der Sanierung des Tunnels bis hin zu seiner Stilllegung und der Schaffung einer neuen Wegeverbindung in Form einer Fußgänger- und Radbrücke – allesamt berechtigte die Ansätze, die – jeder für sich – Konflikte hervorrufen.

Die bei einer baulichen Neuordnung zwischen den verschiedenen Nutzungen auftretenden Konfliktpotenziale können allerdings nie zur Gänze behoben werden. Die Machbarkeitsstudie wird aber dazu beitragen, diese Konflikte soweit wie möglich zu harmonisieren, technische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen und, wo nötig, politische Entscheidungen herbeizuführen. Demnach soll sie als Wegweiser verstanden werden, der aus den örtlichen Gegebenheiten der verkehrlichen Situation Lösungsvorschläge für Probleme und Möglichkeiten zum Ausbau von Chancen aufzeigt.

Um eine fundierte Grundlage für zukunfts- und tragfähige Planungen zu erhalten, die den Anforderungen einer verbesserten Fuß- und Radwegeverbindung Rechnung trägt, ist daher durch die Stadt Fulda eine Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Fuß- und Radwegeverbindung beauftragt worden. Diese bettet sich in das „Integrierte Handlungskonzept“ ein. Die Vorarbeit durch die Arbeitsgemeinschaft UmbauStadt GbR/ARGE Sozialplanung und den Stadtteilbeirat „Stabos“ sind Ausgangspunkt der Machbarkeitsstudie.

Städtebauliche Situation: Zwei Zentren ...

Das „Integrierte Handlungskonzept“ beleuchtet die städtische Situation bezogen auf den demografischen und wirtschaftlichen Wandel sowie die daraus resultierenden Veränderungen sowohl auf Ebene der Gesamtstadt als auch der verschiedenen Stadtteile.

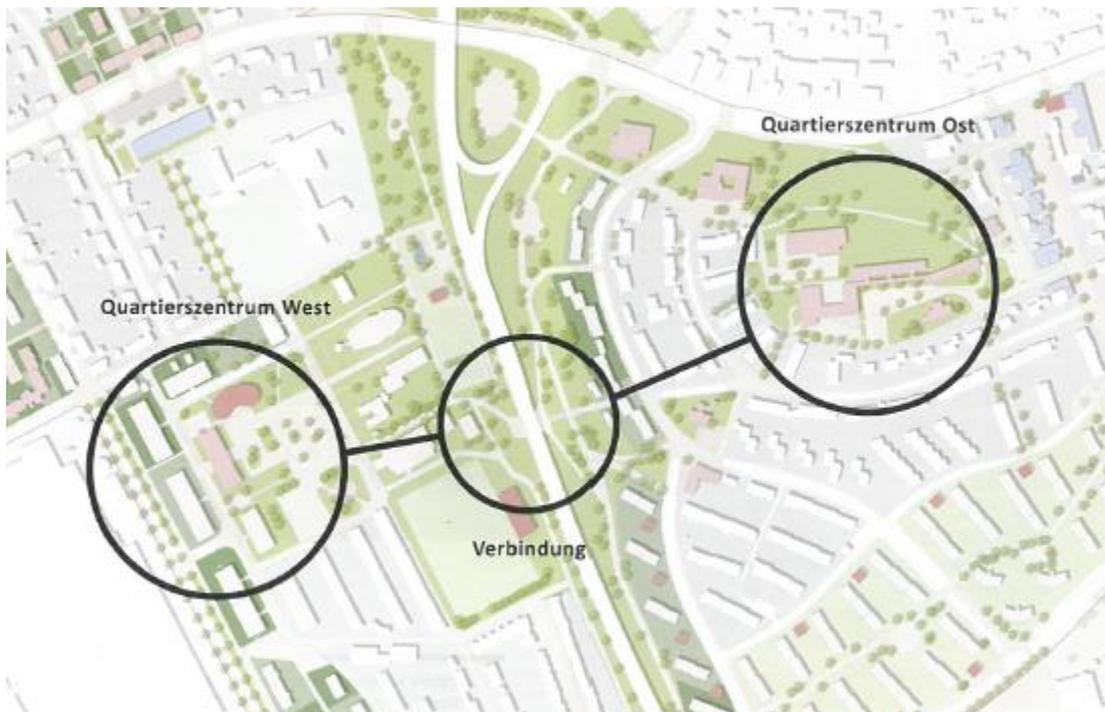
Das Programmgebiet wird in Nord-Süd-Richtung von der vierspurigen Berliner Straße (B 27) durchschnitten. Diese Trasse stellt eine markante Trennlinie vor allem zwischen dem Quartier „Galla“ und dem Doktorviertel dar. Die Fußgänger Verbindung zwischen den beiden Zentren wird durchschnitten. Ein schmaler Tunnel, der von den Bewohnern auch als Angstraum beschrieben wird, unterquert die Straße.

... drei Leitprojekte

Vor dem Hintergrund der fehlenden identitätsstiftende Mitte und im Hinblick auf stadträumliche Barrieren gehen aus dem „Integrierten Handlungskonzept“ drei Leitprojekte mit höchster Priorität hervor:

- VERBINDUNG
- Quartierszentrum OST
- Quartierszentrum WEST

Den drei Projekten kommt dabei eine übergeordnete Bedeutung zu. Ihre volle Wirkungskraft kann sich nur als integriert umgesetztes Trio entfalten.



(aus: Fulda Soziale Stadt – Integriertes Handlungskonzept, Juli 2016)

Diese Analyse der Bestandssituation bekräftigt, dass eine gezielte Vorgehensweise gegen die Barrierewirkung der B 27 die grundlegende Voraussetzung für die nachhaltige Weiterentwicklung des Fördergebietes in seiner Gesamtheit ist.

Verbindung und Parkpassage Ostend/Ziehers Süd: Nadelöhr

Der Fuß- und Radwegeverbindung kommt im städtischen Alltag als Gelenk zwischen den beiden Zentren – dem Quartierszentrum „West“ und dem Quartierszentrum Ost“ – eine herausragende Bedeutung zu. In dem ca. 700 m langen Abschnitt zwischen Petersberger Straße im Norden und der Michael-Henkel-Straße im Süden stellt sie die einzige Verbindung zwischen den beiden Zentren dar: Sowohl Schul- und Kindergartenkinder, Nutzer der Familienschule, Besucher der Halle der ehemaligen Athanasius-Kircher-Schule als auch Fußgänger und Radfahrer nutzen die Unterführung regelmäßig als Verbindung zwischen der Kernstadt und den östlichen Wohngebieten und passieren alltäglich den unwirtlichen Weg zwischen den Stadtteilen.

Ein minimales Angebot an Querverbindung in Verbindung mit der Tatsache, dass der Tunnel zudem schlecht auffindbar ist erfüllt nicht das Ziel einer funktionalen und sozialen Durchlässigkeit zwischen den Stadtteilen.



(aus: Fulda Soziale Stadt – Integriertes Handlungskonzept, Juli 2016)

... und Angstraum

Dunkelheit und Enge wirken bedrückend



Strauchpflanzungen verhindern als ‚drückende‘ Wand Sichtachsen



Unwirtliches Gefälle prägt die Weganschlüsse



Fazit: Bauliche Versäumnisse - vernachlässigte Potentiale

Der örtliche städtebauliche Missstand besteht in der fehlenden Durchlässigkeit zwischen den beiden Zentren durch unzureichende berücksichtigte Querverbindungen innerhalb des Fördergebietes „Ostend / Ziehers-Süd“. Die B 27 wirkt als Trennlinie, weil zu ihrer Bauzeiten die Durchlässigkeit nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Die funktionalen und sozialen Folgen wurden in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben – sie reichen von funktionalen Folgen wie Umwege und Enge bis hin zu sozialen Barrieren, die sich in einer fehlenden Mitte im Stadtgebiet niederschlagen. Vor dem Hinblick, dass die Wohngebiete im Anschluss an die B 27 immer weiter gewachsen sind, steigt der Nutzungsdruck auf die wenigen, unzureichend vorhandenen Querverbindungen.

Verschärft wird die Trennwirkung der B 27 vor Ort dadurch, dass die bauliche Situation im Anschluss an die Unterführung die Unwirtlichkeit fortsetzt. Fehlende Wegemöglichkeiten verhindern eine Durchlässigkeit im Quartier, unzureichende Freiflächengestaltungen führen zu Tristesse und lassen Angsträume entstehen, Gefällesituationen im Wegebau sind weder nutzerfreundlich noch entsprechen sie den modernen Ansprüchen eines barrierefreien Wegenetzes.

Die Verbesserung der Verbindung innerhalb des Fördergebietes muss folglich auf zwei Zielen basieren:

- Aufhebung der funktionalen und sozialen Trennwirkung der B 27
- Entwicklung der anschließenden Wege und Grünflächen hin zu einer identitätsstiftenden sozialen Mitte

Anforderungsprofil „Verbindung“

Aus den methodisch abgeleiteten Zielen und standörtlichen Bedingungen ergibt sich folgendes Anforderungsprofil an die bauliche Verbesserung der „Verbindung“:

1. Vernetzung:
 - funktionale Wegeverbindungen
 - soziale Durchlässigkeit
2. Kommunikation:
 - Wege als attraktive kurzweilige Verbindungen
 - Erlebnis- und Platzbereiche mit Verweilqualität
3. Weite statt Enge:
 - Bauliche Aufweitung der Auf- und Abgänge
 - Optische Einbindung in den angrenzenden Stadtteilpark
4. Nutzung statt Tristesse:
 - lebendiger Stadtteilpark statt ungenutzte Grünflächen
 - moderne professionelle Freiflächengestaltung
 - B 27 als Potential: moderne Spielpunkte für Jugendliche (BMX, Skaten, Klettern, Balancieren)

Neugestaltung: Optimierung Bestand

1. Der Konzeptvorschlag zur Optimierung des Bestandes empfiehlt vielfältige bauliche Maßnahmen,

- die das Wegenetz so ergänzen, dass eine höhere fußläufige Durchlässigkeit im Fördergebiet geschaffen wird und barrierefreie Verbindungen angeboten werden können,
- die durch Entwicklung der Plätze die Verbindung kurzweiliger und offen gestaltet,
- die durch Aufwertung der Grünflächen die Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualitäten im Bereich der „Verbindung“ verbessert.



Konzeptvorschlag: Verbesserung des Bestandes

2. Die direkten Anschlüsse an die Unterführung erfahren eine bauliche Aufwertung durch

- großzügige Platzaufweitungen im Anschlussbereich der Unterführung,
- Zurücknahme der dichten Strauchpflanzungen,
- Neugestaltung der Böschungen als offene Rasenterrassen,
- Öffnung der Barrieren mit zusätzlichen Treppenwegen,
- Sitzmauern als kurzweilige Treffpunkte.



Blick aus Unterführung in östliche Richtung („Doktorviertel“)

3. Die Unterführung erfährt eine bauliche Aufwertung durch

- Das Lichtkonzept „Himmel“, das den Tunnelraum optisch vergrößert,
- eine fließende Wandverkleidung, die in den Außenraum übergeht und den Tunnel optisch verlängert,
- die Beteiligung von Jugendlichen aus dem Fördergebiet.



Gestaltung der Verkleidung durch abstrakte Kunst (Beteiligung)

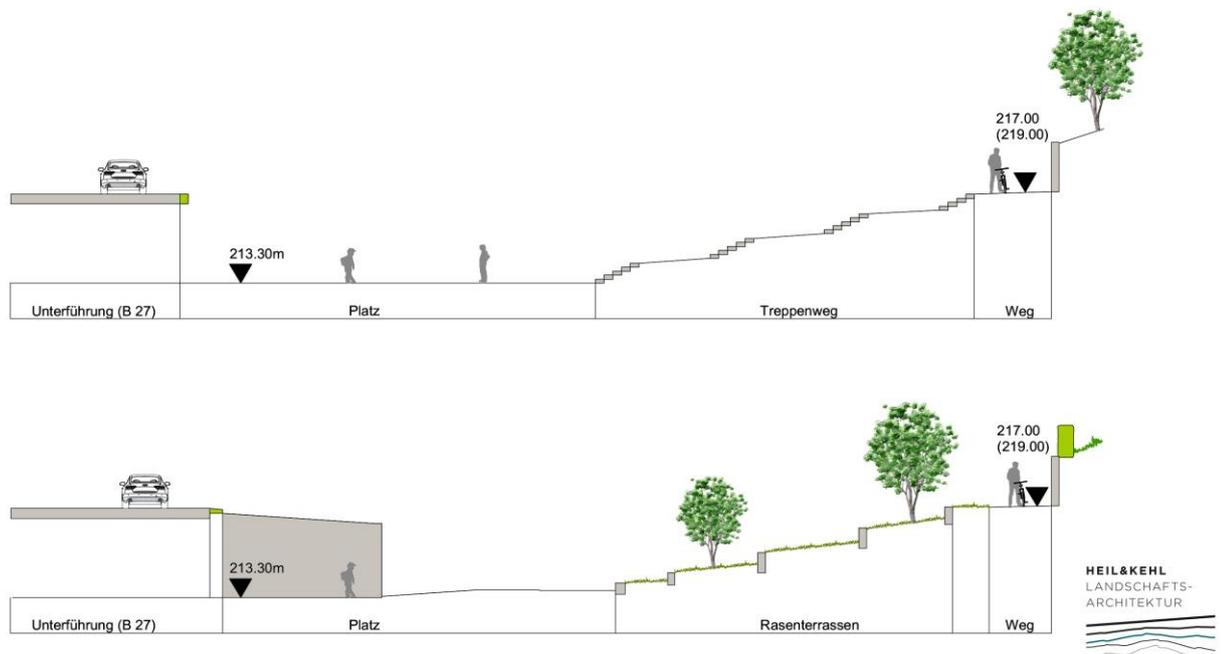


Gestaltung der Verkleidung durch vertikale Elemente (Holz/ Kunststoff)

4. Eine neue Geländemodellierung im Anschluss an die Unterführung

- wirkt dem „Höhlencharakter“ entgegen,
- öffnet den Angstrraum Tunnel,
- bietet barrierefreie Wege an.

Schnitte o.M.



Schnitte, o. M.

5. Die Belebung der Grünflächen durch Spielpunkte für Skating/BMX oder Klettern/Balancieren

- schafft Nutzungsanlässe für Jugendliche,
- bietet Jugendlichen Möglichkeiten sich zu bewegen und zu trainieren,
- bewirkt eine moderne Freiflächengestaltung im städtischen Umfeld der B 27
- macht Spaziergänger zu Zuschauern, Win-Win-Situation!



6. Die Öffnung des FSV Germania durch öffentliche Wegeanbindung und Steg / Terrasse als Verbindung von Vereinshaus zur Tribüne

- beeinflusst entscheidend die Weiterentwicklung einer „Grünen Mitte“ im Fördergebiet,
- schafft eine Parkpassage mit Gastronomie,
- ermöglicht eine bessere Verzahnung des Vereins mit dem Stadtteil
Win-Win-Situation!



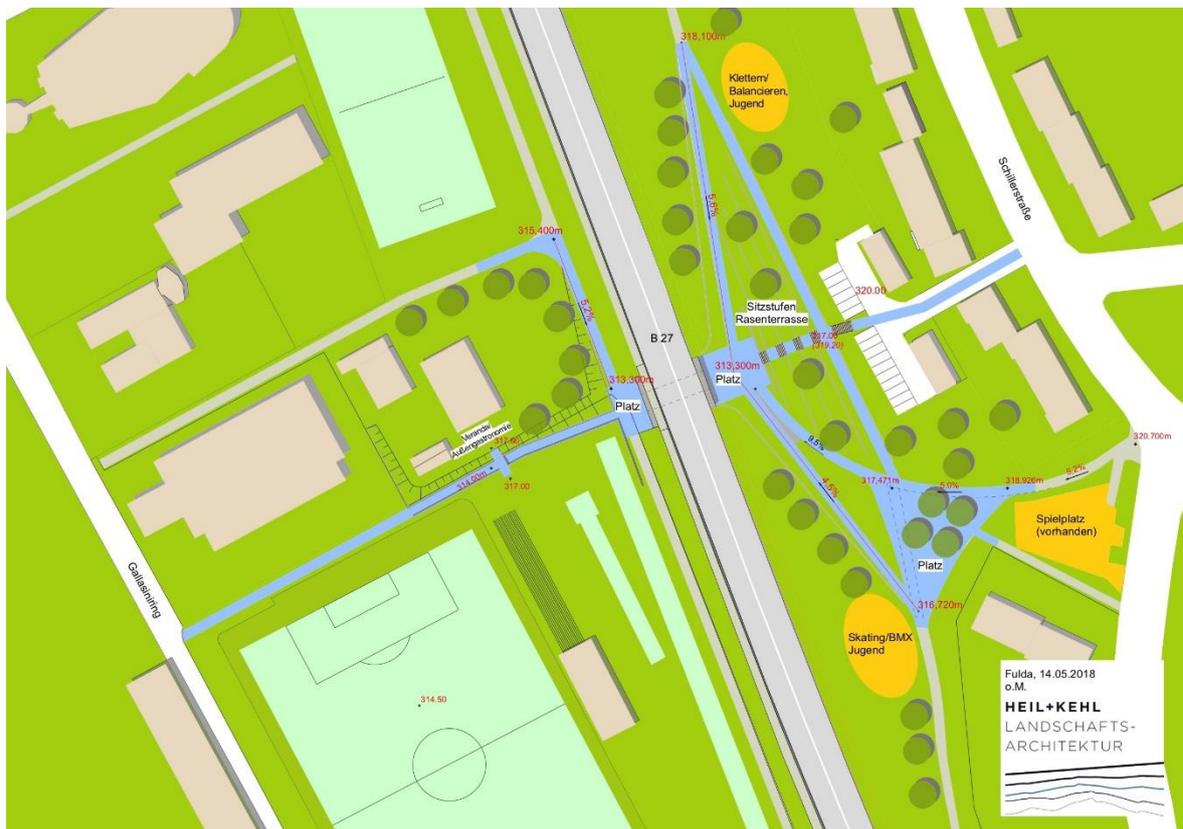
Kosten: Optimierung Bestand

Kostenschätzung

Variante Unterführung

1	Fuß- und Radwege	577.500,00
	Vorarbeiten	23.000,00
	Erdarbeiten	117.500,00
	Mauern, Stützelemente	130.000,00
	Tragschichten, Beläge	122.000,00
	Vegetationstechnische Arbeiten, Pflanzen, Pflanzarbeiten	65.000,00
	Leitungen	14.000,00
	Geländer, Absturzsicherung sonst. Ausstattung	106.000,00
2	Sanierung der Unterführung	67.000,00
	Belag	10.000,00
	Wand/ und Deckengestaltung	32.000,00
	Beleuchtung	25.000,00
3	Ausstattung	175.000,00
	Titel - Skater- und BMX Bahn, Spielpunkte	175.000,00
4	Baunebenkosten	130.000,00
Gesamtsumme: Kostenschätzung Variante Unterführung		
	Gesamt, Netto:	949.500,00 EUR
	zzgl. MwSt:	180.405,00 EUR
	Gesamt, Brutto:	<u>1.129.905,00 EUR</u>

Bauliche Wegemaßnahmen, die in der Kostenaufstellung berücksichtigt sind, werden in der folgenden Skizze blau dargestellt. Sämtliche weiteren vorgeschlagenen Wegeverbindungen (z.B. in Nordsüd- Richtung durch das FSV Germania Gelände) sind Teil eines späteren Bauabschnittes der planerisch zu konkretisieren ist (z.B. Rad- und Fußwegekonzept Ostend/Ziehers-Süd /Wettbewerb Quartiersentwicklung Katholische Kirchengemeinde St. Elisabeth).



Prüfung Anforderungsprofil: Optimierung Bestand



Vernetzung:

Trotz aller Optimierungsmaßnahmen bleibt die Unterführung als Nadelöhr die einzige fußläufige Wegeverbindung zwischen Ziehers-Süd und Ostend auf einer Länge von ca. 700 m. Dennoch erzeugen neue Wegemöglichkeiten im näheren Umfeld ein insgesamt durchlässigeres Stadtgebiet, was sich positiv auf die soziale Vernetzung innerhalb des Fördergebietes auswirken wird.



Kommunikation:

Nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel“ bieten kurzweile Wege, Plätze mit Aufenthaltsqualität und Grünflächen mit Nutzungsmöglichkeiten allesamt Kommunikationsanlässe und im Nebenbei. Die derzeit triste grüne Mitte des hat mit baulichen Veränderungen das Potential sich zur belebten sozialen Mitte zu entwickeln.



Weite statt Enge:

Trotz der optischen Aufwertung des Tunnels bleibt er in seiner baulichen Dimension unverändert, insofern erfährt die beengte keine grundlegende Verbesserung. Die Plätze im direkten Anschluss an die Unterführung erfahren eine bauliche Aufweitung und eine offene Gestaltung. Dies schafft mehr Weite und bindet die Unterführung deutlich besser in das angrenzende Gelände an.



Nutzung statt Tristesse:

Kurzweilige Wegeverbindung und attraktive Grünflächen werden eine höhere Nutzung nach sich ziehen. Die Grüne Mitte des Fördergebietes wird belebter und sozial kontrollierter.

Neugestaltung: Brücke (Variante 1)

1. Der Konzeptvorschlag Brücke (Variante 1) sieht eine 170 m lange Brücke als Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Ostend und Ziehers-Süd vor.
2. Die Brücke schließt westlich der B 27 auf Höhe des Bolzplatzes (Kunstraßen) an den vorhandenen Fußweg an und überwindet mit einem ca. 70 m langen Kreisel knapp 4 m Höhe.
3. Nach einem geraden Abschnitt über die B 27 schließt die Brücke mit einem Halbkreis an einen bestehenden Fußweg an.
4. Es handelt sich um eine geschützte Blockträgerbrücke mit einem Belag aus Gussasphalt.
5. Die Haltbarkeit dieser geschützten Holzbauweise beträgt ca. 60 Jahre (Stahlbetonbrücke ca. 70 Jahre). Aufgrund ihrer leichten und filigranen Bauweise wird diese Ausführung gegenüber einer klassischen Stahlbetonbrücke bevorzugt. Noch dazu sind die Baukosten niedriger.
6. Zugunsten der Durchlässigkeit bleibt die Unterführung unter die B 27 parallel erhalten.

Prüfung Anforderungsprofil: Brücke (Variante 1)



Vernetzung:

Positiv zu bewerten ist die überörtliche Signalwirkung der Brücke als große Geste der Vernetzung. Die Brücke erhöht als zusätzliches Wegeangebot die Durchlässigkeit sowohl im Fördergebiet als auch innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Wenig sinnvoll erscheint die Brücke über die B 27 unweit der bestehenden Unterführung, schafft sie doch zwei Wegeverbindungen in enger Nachbarschaft. Die zusätzliche Wegelänge von 70 m ist im Alltag für Fußgänger nicht praktikabel.



Kommunikation:

Eine Brücke ist per se eine kurzweilige, angenehme Wegeverbindung. Durch den Überbau der Brücke erfolgt eine Reduzierung der Grünflächen und die Lage des bestehenden Bolzplatzes muss angepasst werden. Neben dem Brückenbau sind zusätzliche bauliche Maßnahmen notwendig, um die verbleibenden Grünflächen qualitativ zu entwickeln.



Weite statt Enge:

Mittels bauliche Anpassungsarbeiten kann die Brücke in das bestehende Wegenetz integriert und in die vorhandenen Grünflächen eingebunden werden.



Nutzung statt Tristesse:

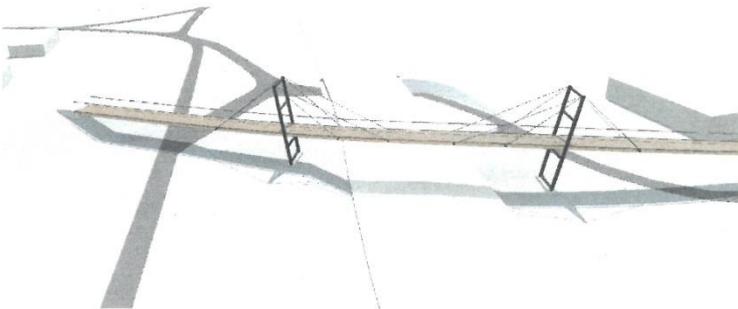
Eine Brücke als zusätzliches Wegeangebot wertet nicht automatisch die Nutzungsmöglichkeiten der angrenzenden Grünflächen auf. Hier sind zusätzliche bauliche Maßnahmen notwendig um Nutzungsmöglichkeiten zu ergänzen.

Neugestaltung: Brücke (Variante 2)

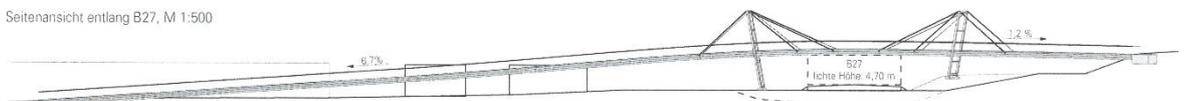
1. Der Konzeptvorschlag Brücke (Variante 2) sieht eine ca. 200 m lange Brücke als Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Ostend und Ziehers-Süd vor.
2. Die Brücke schließt im Westen am Gallasiniring an um im Bereich des vorhandenen Fußweges über die B 27 zu verlaufen
3. Nach einem geraden Abschnitt über die B 27 schließt die Brücke mit einem Halbkreis an einen bestehenden Fußweg an.
4. Es handelt sich um eine geschützte Blockträgerbrücke mit einem Belag aus Gussasphalt.
5. Die Haltbarkeit dieser geschützten Holzbauweise beträgt ca. 60 Jahre (Stahlbetonbrücke ca. 70 Jahre). Aufgrund ihrer leichten und filigranen Bauweise wird diese Ausführung gegenüber einer klassischen Stahlbetonbrücke bevorzugt. Noch dazu sind die Baukosten niedriger.
6. Zugunsten der Durchlässigkeit bleibt die Unterführung unter die B 27 parallel erhalten. Zur Gewährleistung flexibler Wegemöglichkeiten sind neben dem Brückenbau zusätzliche Maßnahmen notwendig, u.a. Treppenabgang im Bereich Bolzplatz als Verbindung zur vorhandenen Unterführung.



Konzeptvorschlag: Brücke (Variante 2)



Seitenansicht entlang B27, M 1:500



Kosten: Brücke (Variante 2)

Kostenschätzung

Variante Brücke

1	Brückenbau und Nebenarbeiten	1.144.000,00
	Geschützte Blockträgerbrücke, Variante 2, Breite = 2,50 m	1.100.000,00
	Rückbau- und Anpassungsarbeiten	44.000,00
2	Sanierung der Unterführung	10.000,00
	Beleuchtung	10.000,00
3	Baunebenkosten	110.000,00

Gesamtsumme: Kostenschätzung Variante Brücke

Gesamt, Netto:	1.264.000,00 EUR
zzgl. MwSt:	240.160,00 EUR
Gesamt, Brutto:	<u>1.504.160,00 EUR</u>

In der Kostenschätzung sind die reinen Baukosten für die Brücke sowie notwendige Rückbau- (Fußweg zwischen Kita und FSV Germania) und Anpassungsarbeiten (Flächen unter der Brücke) sowie die Beleuchtung der Unterführung aufgestellt. Nicht berücksichtigt sind ein Treppenabgang im Bereich Bolzplatz / Unterführung, die Aufwertung des Tunnelbauwerks und die Neugestaltung der Grünflächen.

Prüfung Anforderungsprofil: Brücke (Variante 2)



Vernetzung:

Positiv zu bewerten ist die überörtliche Signalwirkung der Brücke, die wie kaum eine andere Wegeverbindung eine große Geste der Vernetzung darstellt. Die Brücke erhöht als zusätzliches Wegeangebot die Durchlässigkeit sowohl im Fördergebiet. Wenig sinnvoll erscheint die Brücke über die B 27 unweit der bestehenden Unterführung, schafft sie doch zwei Wegeverbindungen in enger Nachbarschaft. Da der vorhandene Weg zwischen Kita und FSV Germania durch die Brücke überbaut wird, ist im Bereich Bolzplatz ein Treppenabgang zu empfehlen, der die Unterführung anbindet. Ein solcher Treppenabgang kann nicht behindertengerecht hergestellt werden.



Kommunikation:

Eine Brücke ist per se eine kurzweilige, angenehme Wegeverbindung mit Blickachsen und Fernblick. Als attraktiver Weg hat die Brücke das Potential sich zum kommunikativen Treffpunkt zu entwickeln. Durch den Überbau der Brücke erfolgt eine Reduzierung der Grünflächen. Neben dem Brückenbau sind zusätzliche bauliche Maßnahmen notwendig, um die verbleibenden Grünflächen qualitativ zu entwickeln.



Weite statt Enge:

Mittels baulichen Anpassungsarbeiten kann die Brücke in das Wegenetz integriert und in die Grünflächen eingebunden werden.



Nutzung statt Tristesse:

Eine Brücke als zusätzliches Wegeangebot wertet nicht automatisch die Nutzungsmöglichkeiten der Grünflächen auf. Hier sind weitere Baumaßnahmen notwendig um Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen.

Neugestaltung: Optimierung Bestand und Brücke

1. Der Konzeptvorschlag basiert auf der Kombination der Optimierung des Bestandes mit einer Brücke im Bereich des zu entwickelnden Geländes um die Katholische Kirchengemeinde St. Elisabeth.
2. Die Brücke schließt am Gallasiniring an und überwindet im Bereich des vorgesehenen „Spielplatz der Elemente“ (vgl. Projektübersicht „Integriertes Handlungskonzept“) durch einen Kreisel auf kleiner Fläche einen großen Höhenunterschied.
3. Nach einem geraden Abschnitt über die B 27 schließt die Brücke mit einem an einen bestehenden Fußweg im Bereich der Schillerstraße an.
4. Es handelt sich um eine geschützte Blockträgerbrücke mit einem Belag aus Gussasphalt.
5. Die Haltbarkeit dieser geschützten Holzbauweise beträgt ca. 60 Jahre (Stahlbetonbrücke ca. 70 Jahre). Aufgrund ihrer leichten und filigranen Bauweise wird diese Ausführung gegenüber einer klassischen Stahlbetonbrücke bevorzugt. Noch dazu sind die Baukosten niedriger.
6. Zugunsten der Durchlässigkeit bleibt die Unterführung unter die B 27 parallel erhalten.



Konzeptvorschlag: Optimierung Bestand und Brücke

Prüfung Anforderungsprofil: Optimierung Bestand + Brücke



Vernetzung:

Positiv zu bewerten ist die überörtliche Signalwirkung der Brücke als große Geste der Vernetzung. Die Brücke erhöht als zusätzliches Wegeangebot die Durchlässigkeit sowohl im Fördergebiet als auch innerhalb des gesamten Stadtgebietes. In einem verkehrsplanerisch sinnvollen Abstand – nahezu mittig zwischen den vorhandenen fußläufigen Querungsmöglichkeiten (Bereich Petersberger Straße und Unterführung) – bietet eine Fußgänger- und Radwegebrücke an dieser Stelle eine ideale Anbindung des Gallasinirings über die B 27 an das Wohngebiet um die Schillerstraße. Mit der vorhandenen Unterführung bietet eine Brücke über die B 27 die Voraussetzung für eine funktionale und soziale Verbindung der Quartierszentren Ost und West.



Kommunikation:

Eine Brücke ist per se eine kurzweilige, angenehme Wegeverbindung. Da die gesamte Grüne Mitte eine qualitätsvolle Entwicklung erfährt, fällt die Reduzierung der Grünflächen durch die Brücke in diesem Bereich weniger ins Gewicht. Der Brückenkreisel im Bereich einer gestalteten Grünen Mitte (z.B. „Spielplatz der Elemente“) hat kommunikativen Charakter, nach dem Motto „Sehen und Gesehen werden“.



Weite statt Enge:

Mittels baulicher Anpassungsarbeiten kann die Brücke in das bestehende Wegenetz integriert und in die vorhandenen Grünflächen eingebunden werden.



Nutzung statt Tristesse:

Eine Brücke als zusätzliches Wegeangebot kann in diesem Bereich im Rahmen der Quartiersentwicklung integriert geplant werden. Neues Wohnen, qualitätsvolle Grünflächen in Verbindung mit einer Fuß- und Radwegebrücke über die B 27 bieten viele neue Nutzungsmöglichkeiten im Fördergebiet.

Die kombinierte Lösung der Optimierung des Bestandes mit einer neuen Brücke im Bereich des zu entwickelnden Geländes um die Katholische Kirchengemeinde St. Elisabeth schafft sowohl eine funktionale als auch eine soziale Verbesserung innerhalb des Fördergebietes. Es entstehen neue kurzweilige und kommunikative Wegeverbindungen und eine Vielzahl an qualitätsvollen Grünflächen und Plätzen. Die Potentiale der „Grünen Mitte“ als durchlässige Verbindung und sozialer Freiraum werden optimal genutzt. Vor diesem Hintergrund sind die Kosten vertretbar.

Die Konzeptvorschläge zu den Brücken in unmittelbarer Nähe der Unterführung (Varianten 1+2) rufen ebenfalls einen großen Kostenaufwand hervor bei vergleichsweise geringen Qualitäten für die Gesamtentwicklung der „Grünen Mitte“ des Stadtgebietes Ostend/ Ziehers-Süd. Unter Abwägung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sind beide Brückenvarianten an diesem Standort nicht empfehlenswert.

In einem 1. Bauabschnitt sollte die notwendige Optimierung des Bestandes mit der qualitätsvollen Gestaltung der Grünflächen, der Aufwertung der Unterführung und der Ergänzung der Wegebeziehungen in Angriff genommen werden. Auf diese Weise können die brach liegenden Potentiale der „Grünen Mitte“ im Bereich des Tunnels bestmöglich herausgearbeitet und in einem späteren Bauabschnitt mit dem Bau einer Brücke im Bereich der Katholischen Kirchengemeinde St. Elisabeth fortgesetzt werden.