

# Neugestaltung Umfeld Riedbahnbrücke sowie Fuß- und Radverkehrsbrücke



© BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten & SYRA

Architekten

[SYRA\\_SCHOYERER Architekten BDA, Mainz \(DE\)](#) 

Preisgeld

8.000 EUR

## Erläuterungstext

Die bestehende Fuß- und Radwegeverknüpfung über Bahn und Fluss hat einen rein technisch-funktionalen Charakter und kann dem heutigen Anspruch einer wichtigen Wegeverbindung nicht gerecht werden. Zu sehr ist die Gesamtmaßnahme in einzelne Komponenten aufgegliedert und zu wenig sind diese auf den attraktiven Landschaftsraum abgestimmt. Besonders beim nun zu erneuernden Stegabschnitt und der bestehenden Rampenlage sind aus städtebaulicher und

landschaftsarchitektonischer Sicht die gestalterischen Mängel evident. Daher wird hier mit Blick auf die Gartenschau eine Neuordnung vorgeschlagen, welche die stadt- und landschaftsräumlichen Bezüge erlebbar macht.

Der vorliegende Entwurf inszeniert die wichtige Wegeverbindung über eindeutig lesbare und markante Bauteile. Die Rampenanlage wird regelrecht als Brückenkopf für den Verbindungssteg aufgebaut und schließt gleichzeitig die städtebauliche Restfläche durch ein Gebäude mit besonderer Typologie. Der elliptische Grundriss macht es möglich, dass die Sockellinie dieses skulpturalen Baukörpers geschmeidig dem Höhenverlauf der Bahnböschung folgen kann.

Die Gebäudehülle dieses Rampenbauwerks besteht aus einem Stabwerk mit vertikalen Lärchenhölzern - je nach Blickwinkel ist die Fassade fast transparent oder geschlossen. Die spiralartige Rampenanlage schimmert durch und man erkennt den offenen und begrünten Innenbereich. Durch eine große Öffnung geht die gekurvte Rampe in den Straßenbereich des Hans-Reschke-Ufers über.

Licht.

Die Straßenbeleuchtung sollte sich an den allgemeinen Prinzipien und dem Typenkanon der in Mannheim verwendeten Leuchten orientieren. Die Beleuchtung des Stegs und der gekurvten Rampenanlage werden jedoch als Lichtführung über den Neckar inszeniert. Der Steg und die Rampenanlage erhalten ein unterseitig am Handlauf integriertes LED – Lichtband welches auch die bestehende Beleuchtung des Steges ersetzt. Da sich durch das vertikale Stabwerk des Rampenturms dieses Lichtband spiralförmig abzeichnet und erkennbar in den Handlauf des Brückensteiges übergeht, wird die Lichtführung und somit der Brückenschlag vom Startpunkt der Rampe bis zur anderen Uferseite deutlich als Lichtinszenierung erkennbar.

Die Rampenanlage (Abschnitt 3).

Der Auf- und Abgang am Uferweg wird als langgestreckte Rampe mit 4m Breite hergestellt. Der begleitende Handlauf auf der Bahnseite wird analog zu den Handläufen der Brücke ausgeführt und kann ebenfalls mittels einer Lichtlinie im Handlauf beleuchtet werden.

Grün: Die begleitenden Böschungsflächen werden als Kräutersaum oder Landschaftsrassen angelegt.

Die Unterführung am Hans-Reschke-Ufer (Abschnitt 4).

Besondere Bedeutungen kommen hier zum einen der Lichtführung, zum anderen der Barrierefreiheit und der Verbesserung des Sicherheitsgefühls zu. Ziel ist eine durchgängige, einfache Wegeführung der der Passant selbstverständlich folgt.

Die Rampen und Treppen entwickeln sich daher aus den vorhandenen Wegeführungen und führen keine nur der Höhenüberwindung geschuldete neue

Richtung ein.

Der durch einen Grünstreifen mit Bäumen von der Fahrbahn getrennte Fuß- und Radweg am Hans-Reschke-Ufer senkt sich sanft bis auf die Durchgangshöhe der Unterführung ab. Eine breite Stufenanlage (5 Stufen) überwindet vor der Öffnung der Unterführung die Höhe bis auf das Straßenniveau.

Auf der Neckarseite führt eine Kombination aus Stufenanlagen und barrierefreien Rampen auf die höhergelegene Ebene des Dammes. Die gegenüber der heutigen Stirnwand nach außen versetzte Stützwand der Rampe ermöglicht eine breitere Wegeführung und wird mit einer Dossierung (Neigung) ausgeführt. Die Oberkante öffnet sich so nach oben und begünstigt einen besseren Lichteinfall auf die mit wildem Wein berankte Stützwand und in die Unterführung. In der Unterführung selbst wird die hell gehaltene Decke durch zwei Lichtbänder welche 40cm unterhalb der Decke an den seitlichen Wänden geführt werden indirekt angestrahlt. Die deutlich hellere Decke vermittelt so eine freundliche und offene Atmosphäre.

### **Beurteilung durch das Preisgericht**

Die Arbeit bietet mit dem vorgeschlagenen Rampenbauwerk einen prägnanten Vorschlag mit Signetwirkung. Es entsteht eine schlichte einfache und klare Wegeführung, die die verschiedenen Bereiche miteinander verknüpft.

Der spitze Winkel am Übergang von der Brücke in das Rampenbauwerk wird kritisch gesehen, sorgt allerdings im Gegenzug für die notwendige Bremswirkung des Radverkehrs. Die vorgeschlagene Platzsituation bildet einen wohltuenden Auftakt und Anknüpfungspunkt innerhalb des Quartiers. Die freigestellte Treppe nördlich der Straße erlaubt eine Trennung von Fuß- und Radverkehr, dadurch entstehen aber auch unterschiedliche Bauwerke mit additivem Charakter, eine architektonische Verbindung der Bauteile wäre wünschenswert gewesen. Die nördliche Anbindung an den Neckartalradweg ist funktional, die Radien für die Buga-Bahn sind eingehalten.

Negativ wird gesehen, dass die Fußwegverbindung entlang des Paul-Martin-Ufers auf das untere Niveau der Unterführung gezogen wird, so dass alle Fußgänger gezwungen sind, diesen Höhenunterschied zu überwinden. Durch den Verzicht auf eine Öffnung in Richtung Neckar verleiht die heute schon bestehende Angstraumsituation, positiv ist dagegen der Entfall eines aufwändigen Hochwasserschutzes.

Die lichte Höhen im Bauwerk von mind. 2,50 m sowie im Bereich der Straße Hans-Martin-Ufer von 4,50 m sind zu prüfen, scheinen aber eingehalten. Insgesamt handelt es sich um einen architektonisch hochwertigen Vorschlag, die Verkleidung mit

Holzlamellen erlaubt verschiedene Blick- und Erlebnismomente von dicht bis transparent, dadurch entsteht auch Sichtschutz zu den angrenzenden Gebäuden. Der Unterlaufschutz im Bereich des Zugangs Rampenbauwerk ist einzuhalten. Die entstehende Querneigung innerhalb der Rampe könnte ein Problem darstellen. Der Belag für die Brücke in Form von Holzbohlen wird aufgrund von Pflege, Unterhalt, Rutschfestigkeit und Winterdienst kritisch gesehen.

Die Kosten liegen eher im mittleren bis oberen Bereich, es ist aber mit erhöhten Unterhaltungskosten zu rechnen. Die konstruktive Einbindung der Rampenplatte ist in den Plänen nicht erkennbar, lässt allerdings einen höheren Aufwand vermuten, die dargestellten Hohlkörper unter der Rampe sind nicht nachvollziehbar.

Das Lichtkonzept kann im Bereich des Bauwerks sehr attraktiv werden, und kann dem Problem des Angstraums entgegenwirken. Das Begrünungskonzept besteht aus einer attraktiven Bepflanzung im Bauwerk sowie einer Baumreihe entlang des Paul-Martin-Ufers. Durch die vorgeschlagene Lösung kann ein Großteil des vorhandenen wertvollen Baumbestandes erhalten werden.