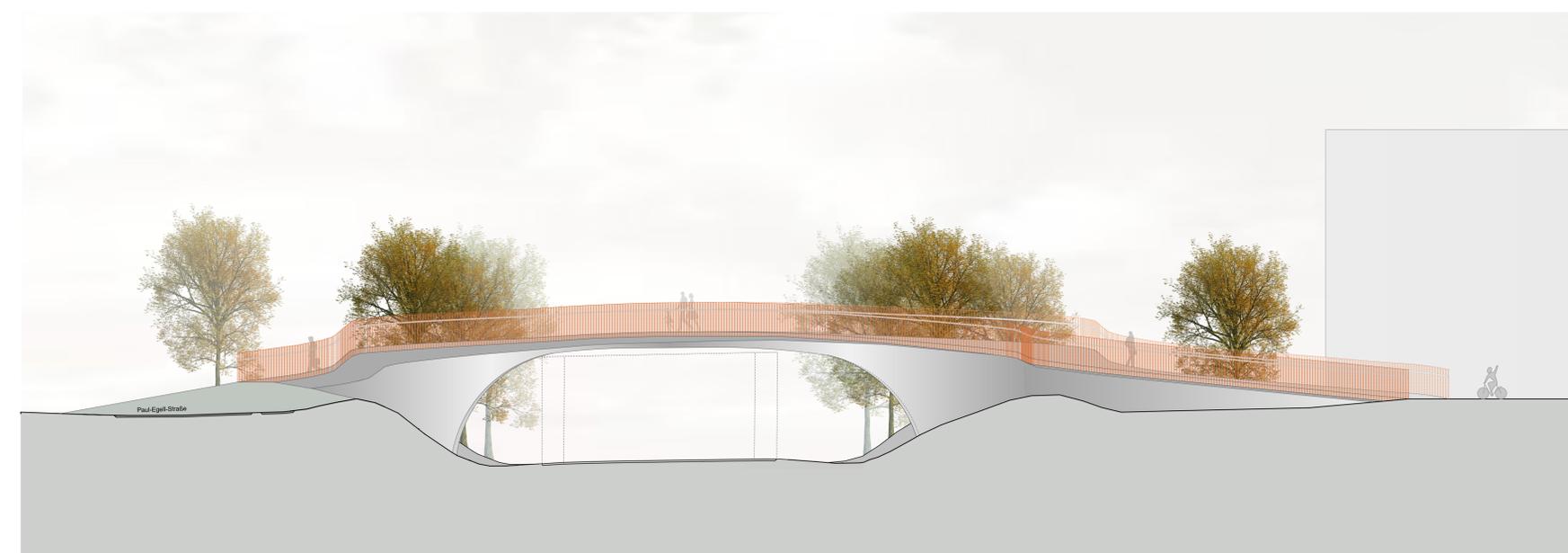
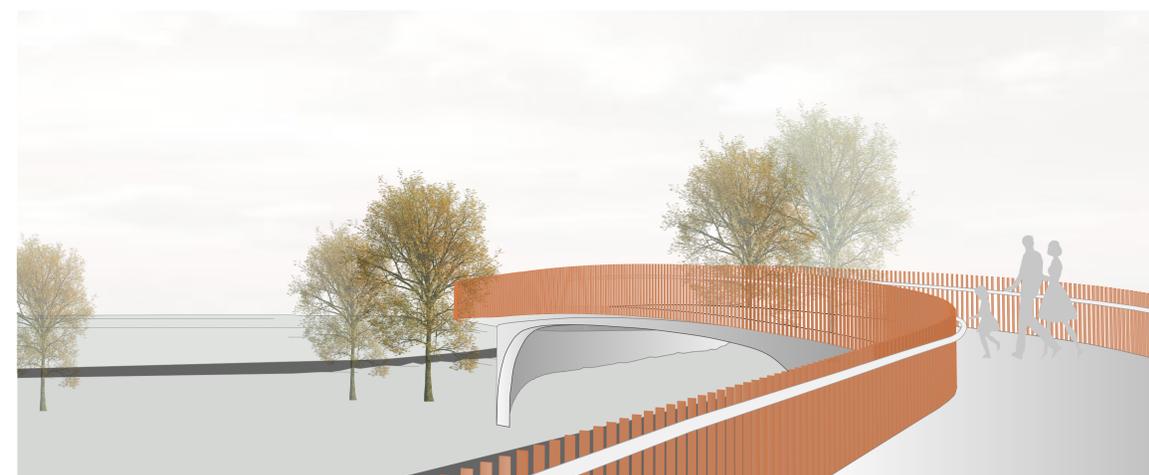




Lageplan M 1:500



Ansicht M 1:100



Visualisierung

**Präambel**

Im Rahmen der Ideenkonkurrenz soll der Wunsch der Bevölkerung nach einer Anbindung des südlich der stark befahrenen B 39 gelegenen Stadtgebietes Vogelgesang in die Innenstadt Rechnung getragen werden. Das Bauwerk soll barrierefrei die B 39 überqueren und das Neubaugebiet „Am Priesterseminar“ mit der Nahversorgung im Quartier „Normand“ verbinden.

**Städträumliche Einordnung der Brücke**

Die Brücke verbessert im Quartier des Städtebauförderprogramms „Soziale Stadt Speyer-Süd“ die Verbindung zweier Teilbereiche und die Anbindung zur Innenstadt.

**Leitidee der Brücke**

Grundlage für den Entwurf der neuen Brücke war die genaue Analyse des Ortes, der städtebaulichen Anforderungen und die Analyse der Wegbedürfnisse.

Das Brückenbauwerk überspannt die Straße B 39 als geschwungenes Band und führt mittels geschlossener Wände durch die begleitenden Grünstreifen der Bundesstraße um deren lärmindernde Wirkung zu nutzen. Dadurch soll die Brücke einerseits als „Schutzbauwerk“ für die Anwohner des Neubaugebietes sich dem Verkehr der B 39 kraftvoll entgegen wirken, andererseits soll sich die B 39 mit Leichtigkeit überwinden lassen.

Die Gestaltung der Brücke setzt ein individuelles Zeichen mit hoher Signetwirkung, ohne durch übertriebene konstruktive Gesten zu stören. Sie fügt sich selbstverständlich in den Straßenraum ein, ohne sich unterzuordnen.

Die dynamische bogenartige Ausformung des Tragwerks wird in ihrer Zeichenhaftigkeit mit Speyer und dem Neubaugebiet „Am Priesterseminar“ verbunden werden.

Die Kombination des geschwungenen blattartigen Tragwerkes, verbindet einerseits eine Bodenständigkeit im Böschungsbereich mit der Leichtigkeit über der Bundesstraße. Dieses Vexierspiel des Tragwerkes wird im Erscheinungsbild der zweifartig changierenden Geländer fortgesetzt.

**Gestaltungselemente**

Ausgehend von der Gestaltidee des geschwungenen Bandes wurden alle Elemente der Brücke so ausgeführt, dass sie diese Idee unterstützen und ablesbar werden lassen.

Das Hauptelement bildet dabei das Brückendeck, das als Betonband ausgebildet ist und sich in den anschließenden Rampen fortsetzt, sowie die Geländer, die auf eine bandartige Wirkung reduziert wurden.

Alle weiteren notwendigen Elemente des Bauwerks sind auf das absolut Notwendige reduziert, um keine optische Konkurrenz aufzubauen.

Das Geländer ist als Füllstabgeländer ohne Pfosten ausgebildet. Dadurch entsteht eine ruhige, nicht rhythmisierte, flächige Wirkung des Geländers, das somit auch die beabsichtigte bandartige Wirkung unterstreicht.

Die Farbe, hier ein „herbstbraun“, unterstützt die Räumlichkeit des Bauwerks. Sie wird nur an den Seitenflächen der Geländerstäbe, die aus Flachstählen bestehen, aufgetragen. Die Schmalseiten werden Anthrazit beschichtet. Durch die perspektivische Wahrnehmung entsteht dabei der besondere Effekt, dass die farbige Fläche mit dem Betrachter mitzuwandern scheint.

**Barrierefreies Bauen**

Die Brückentrassierung und die Ausführung der Gestaltungselemente folgt den Grundsätzen des barrierefreien Bauens.

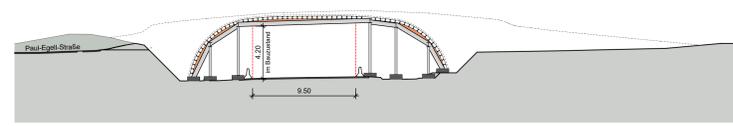
Die Brückentrassen erhalten durchgängig eine gleichmäßige Neigung < 4% gemäß DIN 18024 ohne Zwischenpodeste und schließen ebenengleich an das bestehende und geplante Wegenetz an.

Das Brückengeländer mit einer Höhe von 1,30 m entspricht den Vorgaben der RIZ-ING sowie ZTV-ING 8-4 für Brücken mit Fußgänger- und Radverkehr. Der Aufbau des Brückengeländers aus quer zur Laufrichtung stehenden Flachstahlstäben ermöglicht größte Transparenz in der Durchsicht für den querenden Verkehr, erhöht für den Nutzer dagegen das Sicherheitsempfinden durch den massiv – schützenden Eindruck in Brückenlängsrichtung. Der vorgesehene Handlauf wird gemäß DIN in einer Höhe von ca. 0,85 m Höhe angeordnet.



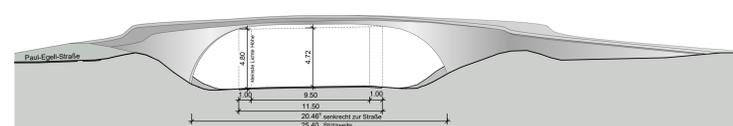
Bestand M 1:200

Ausgangszustand  
Vorbereitende Arbeiten  
Rodung, Oberbodenabtrag



Herstellung Wand M 1:200

Herstellung der Baugruben und Gründungen  
Zweispurige Verkehrsführung im Bauwerksbereich mit Abtrennung durch transportable Schutzeinrichtungen (ggf. temporäre Verkürzung der Einfädelspur)  
Aufbau Traggerüst und Schalung  
Herstellung der Wandscheiben



Fertigstellung Überbau 1:200

Herstellung der Fahrbahnplatte  
Herstellung Geländer  
Ausbau Traggerüst  
Herstellen der Böschungen und Wege im Anschlussbereich der Rampen  
Abdichtung und Belag auf dem Bauwerk  
Einbau der Beleuchtung