



Presse-Information

Landau, 5. März 2024

Rad- und Fußwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen

- Nun vorgelegte Entwurfs- und Detailplanung geht von gestiegenen Kosten aus
- Technische Machbarkeit der Brücke ist nach erfolgter Detailplanung bestätigt
- Brücke kann im Rahmen des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ nicht realisiert werden
- Wichtiges Infrastrukturprojekt für die Stadt Landau soll – mit neuem Förderprogramm – kommen!

Ausgangslage

Nachdem in den letzten Monaten die Ingenieure intensiv geplant und gerechnet haben, steht nun fest: Die Kosten des Bauwerks liegen nach aktuellen Schätzungen des betrauten Ingenieurbüros bei mindestens 10 Millionen Euro und damit bei rund dem Doppelten, als zunächst angenommen. Der genaue Betrag wird derzeit ermittelt. Bei der im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ festgelegten Fördersumme von 3,3 Millionen Euro (Festbetrag) verbliebe bei der Stadt Landau ein Eigenanteil in Höhe von mindestens 6,7 Millionen Euro. Die Förderquote sinkt so von 75 auf 30 Prozent. Aus Sicht von Bürgermeister Lukas Hartmann ist der Bau der Brücke innerhalb dieses Förderprogramms damit aus haushaltspolitischen Gründen nicht mehr verantwortbar.

Weitere Schritte

Aus der neuen Situation kann in den kommenden Jahren auch eine Chance erwachsen: Bei einem anderen passenden Förderprogramm kann die Stadt Landau mit einem Projekt aufwarten, für das Baurecht besteht, Grundstücke zur Verfügung stehen, die Machbarkeit durch eine abgeschlossene Entwurfsplanung bestätigt ist und eine Beschlusslage vorliegt, die eine Umsetzung lediglich unter einen Finanzierungsvorbehalt stellt.

Deshalb wird die Verwaltung dem Stadtrat vorschlagen, ab sofort die Förderlandschaft nach geeigneten Programmen zu durchsuchen, um einen neuen Anlauf für dieses

wichtige Infrastrukturprojekt zu unternehmen. Angesichts von Förderquoten von 80 bis 90 Prozent ließe sich so die Brücke trotz der endgültigen Kostenschätzung mit geringeren Eigenanteilen realisieren. Die bisher eingeplanten städtischen Eigenmittel für die Brücke würden in den nächsten Jahren in die entsprechende Haushaltsplanung übertragen werden.

Gründe der Kostensteigerungen

Die nachfolgend aufgeführten Punkte waren Ergebnis der weiteren Detailplanung, die nun zu einer in früheren Planungsphasen unabsehbaren hohen Kostensteigerung des Bauwerks führen:

- Überproportionale Preissteigerungen/die allgemeine Marktlage: Die Baukosten im Hochbau sind seit Anfang 2022 bis heute um ca. 30 % gestiegen.
- Der Index der Stahlpreise war in diesem Zeitraum stets schwankend und ist bis auf das Doppelte gestiegen.
- Zur Instandsetzung der Brückeninfrastruktur in Deutschland werden oftmals Fertigteillösungen aus Stahl eingesetzt. Die Bundesregierung hat alleine im Programm „Brückenmodernisierung“ mehrere Milliarden Euro insbesondere im Bereich der Autobahnen zur Verfügung gestellt. Deshalb boomt derzeit der Stahlbrückenbau und damit auch die Auslastung der Fachfirmen und die Angebotspreise.
- Um 30 m (oder 10 Prozent) vergrößerte sich die Brückenlänge im Zuge der Planung, unter anderem um die jetzt anstehende Elektrifizierung am Hauptbahnhof Landau zu ermöglichen und um mehr Abstand zur Wohnbebauung zu halten.
- Die geänderte Trassenführung hat einen ungünstigen Einfluss auf das Gesamtsystem: Die mittlere Stützweite steigt von 25 auf 30 Meter, die maximale Feldlänge von 40 auf 44 Meter, wodurch mehr Material und eine stärkere Gründung notwendig sind.
- Belange des Hochwasserschutzes mit ausreichendem Abstand von der Hochwasserlinie zur Brückenunterkante mussten berücksichtigt werden.
- Auf Grund der Bodengutachten sind aufwändigere Bohrpfahlgründungen notwendig, statt der ursprünglich geplanten Flachgründungen.
- Weitere kleinere kostensteigernde Effekte sind Sicht- und Übersteigschutze, notwendige Schwingungsdämpfer und wasserdichte Spundwandkästen an der Queich.

Zum Hintergrund:

Zur besseren Anbindung des Horsts, Queichheims und der Schulstandorte östlich der Bahnlinie an die Kernstadt hat die Stadt Landau im Jahre 2020 die Planung einer Rad- und Fußwegebrücke über die Maximilianstraße und die Bahnanlagen in Angriff genommen. Hintergrund sind die schlechten Querungsmöglichkeiten an Queichheimer- und Horstbrücke sowie am Hauptbahnhof, die sich nicht wesentlich verbessern lassen. Die Rad- und Fußwegebrücke war Bestandteil des Förderprogrammes „Klimaschutz durch Radverkehr“. Der entsprechende Antrag wurde im Juni 2020 eingereicht und im September 2021 bewilligt. Die Förderhöhe einer Rad- und Fußwegebrücke wurde dabei pauschal mit rd. 3,3 Millionen Euro als Festbetrag festgelegt.

Parallel zum Förderantrag wurde im August 2020 eine Machbarkeitsstudie für die Rad- und Fußwegebrücke in Auftrag gegeben. Vier im Brückenbau erfahrene Planungsbüros sollten hier die Machbarkeit einer solchen Querung untersuchen und Vorschläge für die Gestaltung ausarbeiten. Die Entscheidung über die favorisierte Lösung wurde im November 2021 vom Mobilitätsausschuss getroffen. Das Ingenieurbüro BORAPA wurde vom Stadtrat mit Beschluss vom Februar 2022 mit der Entwurfsplanung beauftragt. Die Kosten der Rad- und Fußwegebrücke wurden damals auf rd. 4,3 Mio. € geschätzt. Die Förderquote lag zu diesem Zeitpunkt bei über 75 Prozent.