

Gutachten zu TOP 2 der Sitzung des Gestaltungsbeirates vom 31.07.2025

St. Mang Brücke Neubau / Ersatzbau Staatliches Bauamt

Das Gutachten des Gestaltungsbeirates erstellte Frau Mechthild von Puttkamer.

Gutachten:

Der Gestaltungsbeirat bedankt sich bei Dr. Christian Hocke für die ausführliche Vorstellung der Planung durch das staatliche Bauamt für den Ersatzneubau der Stahlbrücke aus dem Jahr 1952. Sehr gut nachvollziehbar ist die Dringlichkeit des Neubaus nach der letzten Instandsetzung 2016 und der weiteren Fortschreitung der Korrosionsschäden. Die Planungs- und Genehmigungsphase soll laut der angedachten ambitionierten Terminalschiene bis 2026 abgeschlossen sein, damit die Brücke 2027 ausgeschrieben werden und der Bau beginnen kann.

Die Illerbrücke steht an einem historisch besonderen Ort, sie hat eine Geschichte, die weit zurückreicht. Bis vor ca. 75 Jahren prägte ein bogenförmig ausgebildeter Fachwerkträger das Ortsbild. Seit 1952 ist die Stadtsilhouette durch die Deckbrücke freigehalten. Wertvolle denkmalgeschützte Gebäude der Stadt Kempten sind insbesondere von Osten kommend über die Iller sichtbar. Durch die ausgeprägte Topografie wirkt das Bauwerk aus vielen Perspektiven. Das neue Tragwerk wird aufgrund seiner weitreichenden Fernwirkung entscheidend in Dimension, Form, Gestalt und Qualität prägend sein. Die Brücke ist dabei nicht nur wesentlicher Teil des Stadtbildes als Brückenschlag in und aus der Altstadt, sondern auch Teil des Landschaftsraums des Flusses. Daher begrüßt der Gestaltungsbeirat eine sorgfältige Abwägung und Detaillierung.

Die neue Brücke wird weiterhin 3 Fahrspuren aufweisen und mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr schaffen. Mit den notwendigen Schutzstreifen für RadfahrerInnen und aufgeweiteten Gehwegen inkl. Sicherheitsabstände verbreitert sich die Brücke auf 24,50 m.

Der Versatz der Brücke leicht nach Norden wird positiv bewertet, um eine bessere Einsehbarkeit für den Verkehr, insbesondere zum Schutz der RadfahrerInnen zu gewährleisten. Dadurch gelingt es auch den Fahrbahnverlauf visuell zu beruhigen. Bei der Einbindung und Weiterführung der neuen Radschutzstreifen bittet der Gestaltungsbeirat besonderes Augenmerk auf die neuen Kontaktstellen zu legen, an denen der Systemwechsel zukünftig stattfindet und wie dieser bestmöglich organisiert werden kann. Ostseitig wird der Radverkehr bisher vom Autoverkehr getrennt geführt und bindet als kombiniert genutzter Fuß- und Radweg an die Brücke an. Direkt an der Brücke auf einer Mischfläche mit Mündung der Fußgängerampel wird der Systemwechsel nun vollzogen, der Radverkehr im Folgenden abgetrennt und in das neue System Auto - Fahrrad eingespeist. Für eine kleine Fläche viele Aufgaben. Westseitig ist dies bereits gut organisiert. Hier ist der Radverkehr als Schutzstreifen begleitend zum MIV etabliert und wird visuell sichtbar

auf die Brücke geführt. Die Entflechtung und der Systemwechsel werden ausreichend weit und gut erkennbar vor der Brücke durchgeführt.

Nachvollziehbar wird erläutert, dass der notwendige Freibord im Hochwasserfall von 50 cm bei nicht nennenswerter Erhöhung der Gradienten zusammen mit der Verklauungsgefahr bei einem Pfeiler im Fluss zu einem obenliegenden Tragwerk geführt haben. Der Entwurf sieht eine Bogenbrücke vor. Hochaufragende Pylone oder Fachwerkkonstruktionen wurden von Seiten des Denkmalschutzes und der Stadtplanung ausgeschlossen, um die Stadtsilhouette nicht zu beeinträchtigen. Der Gestaltungsbeirat hätte sich über eine Betrachtung und Darstellung in Varianten gefreut.

Die Stadt Kempten hat auf Basis des Vorentwurfs des Staatlichen Bauamtes eine hochwertige und ansprechende Visualisierung aus verschiedenen Perspektiven erstellt, die dem Gestaltungsbeirat vorgestellt wurde. Das Erscheinungsbild der Brücke ist laut Staatlichen Hochbauamt an eine ähnliche Brücke in England angelehnt, die allerdings andere Spannweiten und damit Dimensionen aufweist. Anstelle eines „Design & Build“ Verfahrens soll der Bauwerksentwurf auf Grundlage der Visualisierung in ein Vergabeverfahren (VgV) für die weitere Planung münden.

Wichtig wäre im weiteren Prozess darzustellen, wie sich der Brückenentwurf in Bezug auf seine Gestalt verändern wird und ob die Veränderungen dem Zielbild standhalten, das die Stadt Kempten zum derzeitigen Planungsstand begrüßt. Zum Beispiel ob und wie die in der Visualisierung dargestellten filigranen Bögen ohne Queraussteifung mit der Stabilität aus der Bogenebene heraus funktionieren oder ob diese massiver ausfallen müssen. Auch wirft das dargestellte Erscheinungsbild noch Fragen zur statischen und konstruktiven Materialisierung der Seilaufhängung auf. Das Drei-Gurt-Fachwerk für den Bogen gilt aufwändig in der Herstellung, bietet wenig Möglichkeit, Verankerungen im Inneren eines Hohlkasten-Querschnitts anzuordnen und macht Inspektion und Unterhalt aufwändig (hoher Anteil an geschweißten Rohrverbindungen). Auf dem Rendering weckt das Bauwerk bisher das Erscheinungsbild einer Integralen Brücke. Auch wird die Brücke in der Seitenansicht sehr filigran. Bei der dargestellten Querspannweite für das Quertragwerk zwischen den Bogenachsen wird die Bauhöhe ab OK Straßenbelag bis Freibord vermutlich mindestens 1,0m– 1,20 m betragen, was eine außenliegende Führung des Radweges verbessern würde.

Die Brücke ist Teil der Bundesstraße und wird über 5 Mio. Baukosten als Bauwerk für Bundesfernstraßen durch das BMV genehmigungspflichtig. Der Gestaltungsbeirat begrüßt daher die Ausschreibung einer qualifizierten Planung mindestens ab der Leistungsphase 3, um die Weiterentwicklung des Bauwerks bis zur Ausschreibung zu begleiten und die Brücke in den gestalterischen Qualitäten auch durch eine intensive Planung im Detail (Licht, bisher angedachte Sitzbänke, Vitрины...) weiterzuentwickeln. Der Gestaltungsbeirat wünscht, dass die Stadt Kempten dabei weiterhin zu Veränderungen und gestalterischen Aussagen im Dialog mit eingebunden wird.