



Vorlagennummer:
Vorlageart:

STV2025/183
Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung

13.11.2025

Neubau einer Fuß- und Radbrücke

Beratungsfolge	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung, Bauen, Umwelt und Verkehr	Vorberatung
Haupt-, Finanz- und Beteiligungsausschuss	Vorberatung
Stadtverordnetenversammlung	Beschlussfassung

Sachverhalt

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 19.7.2023 hat der Magistrat ein Vergabeverfahren für die Planungsleistungen für die neue Fuß- und Radbrücke zwischen Marxheim und der Kernstadt durchgeführt und für die Planung ein Planungsteam bestehend aus den Büros NEY & Partners und Weihermüller & Vogel beauftragt.

Die Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) werden mit bis zu 60 % vom Land Hessen gefördert. Eine Förderung der weiteren Planung und des Baus wird die Verwaltung nach Baurechtschaffung beantragen.

Stand der Planung

Die Vorplanung hat folgende Linienführung ergeben:

Die Brücke beginnt auf der Spielwiese am Richard-Zorn-Weg. Hier verläuft sie als 3,5 m breite Schleife für Radfahrer. Für Fußgänger ist in diesem Bereich eine Treppe vorgesehen, mit der auf kurzem Weg der Höhenunterschied von circa 7,5 m überwunden werden kann.

Die weitere Linienführung der Brücke erfolgt zunächst in leicht geschwungener Linie, um anschließend in nahezu gerader Linie die Hattersheimer Straße, die Bahngleise und die L3011 zu überqueren.

Fußgänger und Radfahrer werden hier jeweils im Zweirichtungsverkehr getrennt geführt. Für den Fußverkehr steht ein Bereich von 2 m, für den Radverkehr steht eine nutzbare Breite von 3 m zur Verfügung.

Die Länge des Brückenbauwerks beläuft sich je nach endgültiger Linienführung im Süden auf 361 m bis 400 m, der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 18,26 m, die mittlere Neigung beträgt 4,6 %.

Die Planung sieht eine Stahlkonstruktion, als Hohlraumprofil ausgeführt, vor, welche auf neun filigranen Stützen steht. Jede davon ist nur so groß wie statisch notwendig. Die Ästhetik der Brücke entspricht der eines schwebenden Bandes. Das Geländer wird mit einem filigranen Stahlnetz ausgebildet.

Die Sicherheit der Brückennutzer bei Dunkelheit wird durch dezente, punktförmige LED-Beleuchtung, welche im Handlauf angebracht nach unten zeigt, gewährleistet.

Die Linienführung wurde im Vorfeld mit der Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Fraktionen und verschiedener Interessenverbände, wie z.B. dem ADFC, zusammensetzt, besprochen. Die Anregungen der Arbeitsgruppe wurden in der Planung berücksichtigt.

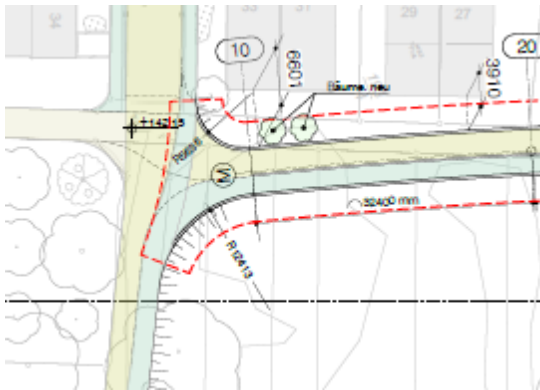
Planungsvarianten des Brückenverlaufs am südlichen Ende

Im Süden soll die Brücke an die Straße Am Hochfeld angebunden werden. Hier erfolgt der Anschluss an das Radroutennetz des Main-Taunus-Kreises.

Für das südliche Ende wurden verschiedene Linienverläufe untersucht:

-Variante 1

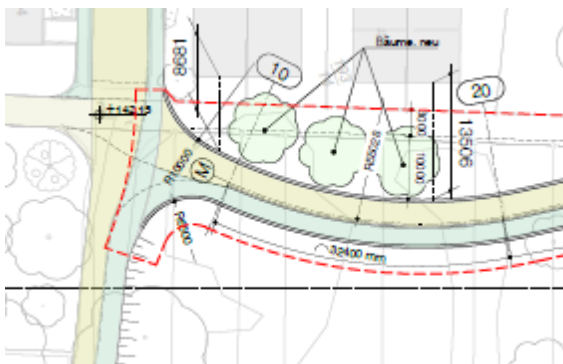
Hier verläuft die Brücke in fast gerader Linie zur Straße Am Hochfeld. Vorteil dieser Variante ist die direkte Führung der Brücke, ein sehr geringer Flächenverbrauch auf den unbebauten Flächen im Westen und ein maximaler Benutzerkomfort für Fußgänger und Fahrradfahrer aufgrund der direkten, geradlinigen Führung.



Ein Nachteil ist die Nähe zu den bebauten Grundstücken Am Hochfeld 27-33 mit einem Abstand von stellenweise nur 3 m. Erste Gespräche mit den betroffenen Eigentümern haben ergeben, dass sie diese Planung deshalb ablehnen, da sie ihre Privatsphäre störe, zudem vermuten sie eine Wertminderung ihrer Grundstücke durch verminderten Lichteinfall und Emissionen wie Lärm und Verschmutzung.

-Variante 1.1

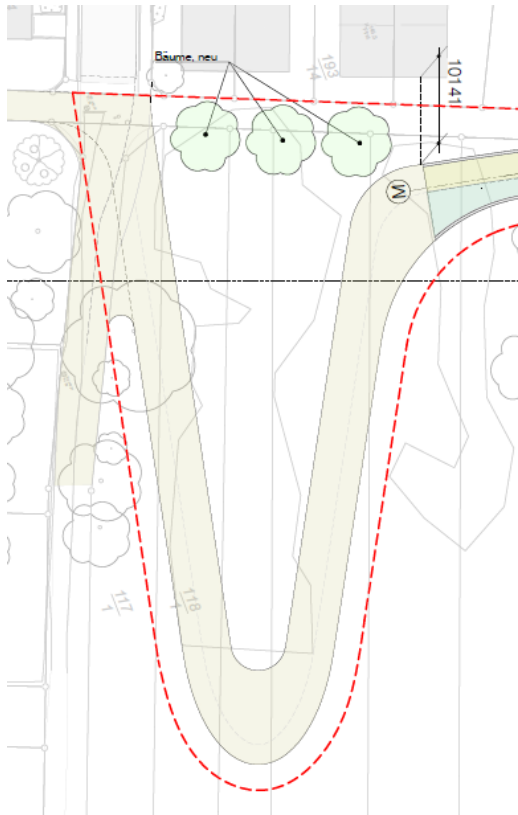
Diese Weiterentwicklung der Variante 1 schwenkt deutlich von den Häusern Am Hochfeld 27-33 ab. Die Höhenentwicklung der Brücke bleibt nahezu gleich. Der Abstand des Brückenbauwerks zur Grundstücksgrenze beträgt am ebenerdigen Brückenende nur 3m und vergrößert sich in ihrem Verlauf bis auf 10 m. Hier ist eine Baumpflanzung zwischen Gebäuden und Brücke als Sichtschutz geplant. Die Vorteile von Variante 1 bleiben bei Variante 1.1 weitgehend erhalten und sie berücksichtigt die Wünsche der Besitzer der Gebäude Am Hochfeld 27-33 nach mehr Abstand ihrer Gebäude zur Brücke und Sichtschutz.



-Variante 2

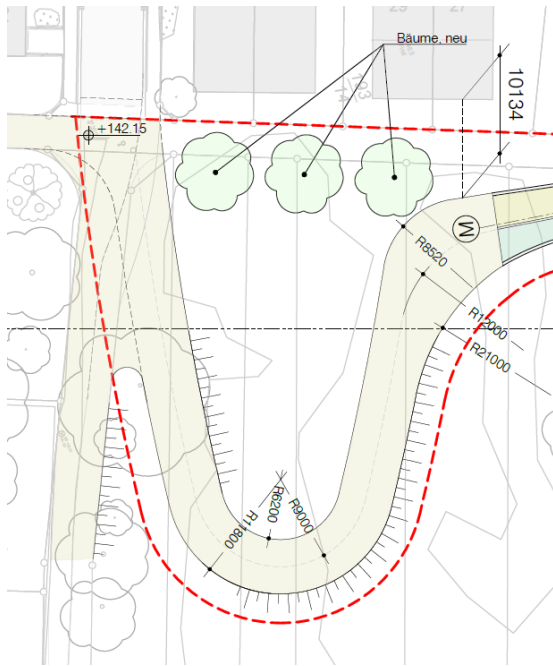
Bei dieser Variante kommt das Brückenbauwerk, nach einer Abfahrt ab dem Hochpunkt über den Bahngleisen, auf der unbebauten Hangfläche auf Geländeneiveau herunter. Ab dort schlängelt sich dann ein befestigter Weg mit maximal 6% Neigung wieder den Hang hinauf. Das Brückenbauwerk ist kürzer, es wird aber deutlich mehr Fläche in Anspruch genommen

und die zurückzulegende Strecke ist länger. Der Komfort für Fußgänger und Radfahrer ist geringer als bei Variante 1 oder 1.1. Die Linienführung birgt gestalterisches Potential und die Brücke trifft nicht als massives Bauwerk auf die Straße Am Hochfeld. Bei dieser Variante sind die Eigentümer der Bebauung am Hochfeld nur minimal von der Brücke tangiert. Eine Fußgängertreppe zur direkten Linienführung vom Ende des Brückenbauwerks bis zur Straße Am Hochfeld wird nötig werden.



-Variante 2.1

Bei Variante 2.1 endet das Brückenbauwerk in ca. 3 m Höhe über der Wiese, über eine Böschung wird der Weg in einem deutlich kürzeren Bogen als bei Variante 2 zur Straße am Hochfeld geführt. So ist die zurückzulegende Strecke kürzer und der Flächenverbrauch verringert sich im Vergleich zur Variante 2 um ca. ein Drittel. Wie bei Variante 2 passt sich das Brückenbauwerk besser in die Fläche ein als die Varianten 1 und 1.1 und die Belange der Eigentümer am Hochfeld werden besser berücksichtigt. Als Nachteil ist die Notwendigkeit großer Geländemodellierung zu nennen und eine unkomfortablere, indirektere Fuß- und Radverkehrsführung als bei Variante 1 oder Variante 1.1.



Nach Abwägung der verschiedenen Vor- und Nachteile und der Berücksichtigung der Anliegerinteressen wird aus fachlicher Sicht die Variante 2/2.1 bevorzugt. Dabei soll in der nächsten Leistungsphase, der Entwurfsplanung, konkretisiert werden, wie weit die Wegeführung abgerückt wird.

Nutzerpotential:

Eine Berechnung des Nutzerpotenzials hat ergeben, dass 750 bis zu 1500 Personen pro Werktag bzw. 400.000 bis 800.000 Personen pro Jahr die Brücke nutzen werden.

Dies könnte mit einer Anbindung an den Mittelbahnsteig deutlich gesteigert (evtl. verdoppelt) werden.

Die hier notwendigen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn werden als langwierig eingestuft. Aufgrund notwendiger Oberleitungsverlegungen werden die Kosten außerdem deutlich höher ausfallen. Daher wird diese Anbindung planerisch und statisch zwar mitgedacht, eine Realisierung ist jedoch zunächst noch nicht vorgesehen.

Kosten

Die Baukosten der Brücke werden gemäß der aktuellen vertieften Kostenschätzung auf rd. 21,2 Mio. Euro brutto geschätzt.

Die Kosten für die nächsten Planungsphasen inklusive der Ausführungsplanung in Leistungsphase 5 betragen voraussichtlich rd. 1.070.000 € brutto. Seitens des Landes Hessen liegt für die Planungskosten bis zur Leistungsphase 5 ein Förderbescheid mit einem Förderanteil von 60 % vor.

Weitere Schritte

Im nächsten Schritt sollen die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3+4) beauftragt werden.

Die erforderlichen Mittel für die weitere Planung und den Bau sollen in den Haushalt eingestellt werden.

Die Ergebnisse der Vorplanung (Leistungsphase 2) sollen am 02.12.2025 durch das beauftragte Planungsbüro im PBUV vorgestellt werden.

Beschlussvorschlag

- 1.) Die Planung soll mit Variante 2/2.1 weiterverfolgt werden und nächste Planungsschritte sollen beauftragt werden.
- 2.) Die Planungen sind so auszuführen, dass ein späterer Anschluss an Gleis 2 vorgenommen werden kann.
- 3.) Abhängig von entsprechenden Förderzusagen, sollen die notwendigen Haushaltsmittel in den nächsten Jahren im Haushaltsplan vorgesehen werden.

Für den Magistrat

gez. Wilhelm Schultze
Bürgermeister

Anlage/n

- 1 - 1_Übersichtsplan - Variante 1 (öffentlich)
- 2 - 2_Übersichtsplan - Variante 1.1 (öffentlich)
- 3 - 3_Übersichtsplan - Variante 2 (öffentlich)
- 4 - 4_Übersichtsplan - Variante 2.1 (öffentlich)
- 5 - 5_Regelquerschnitte (öffentlich)