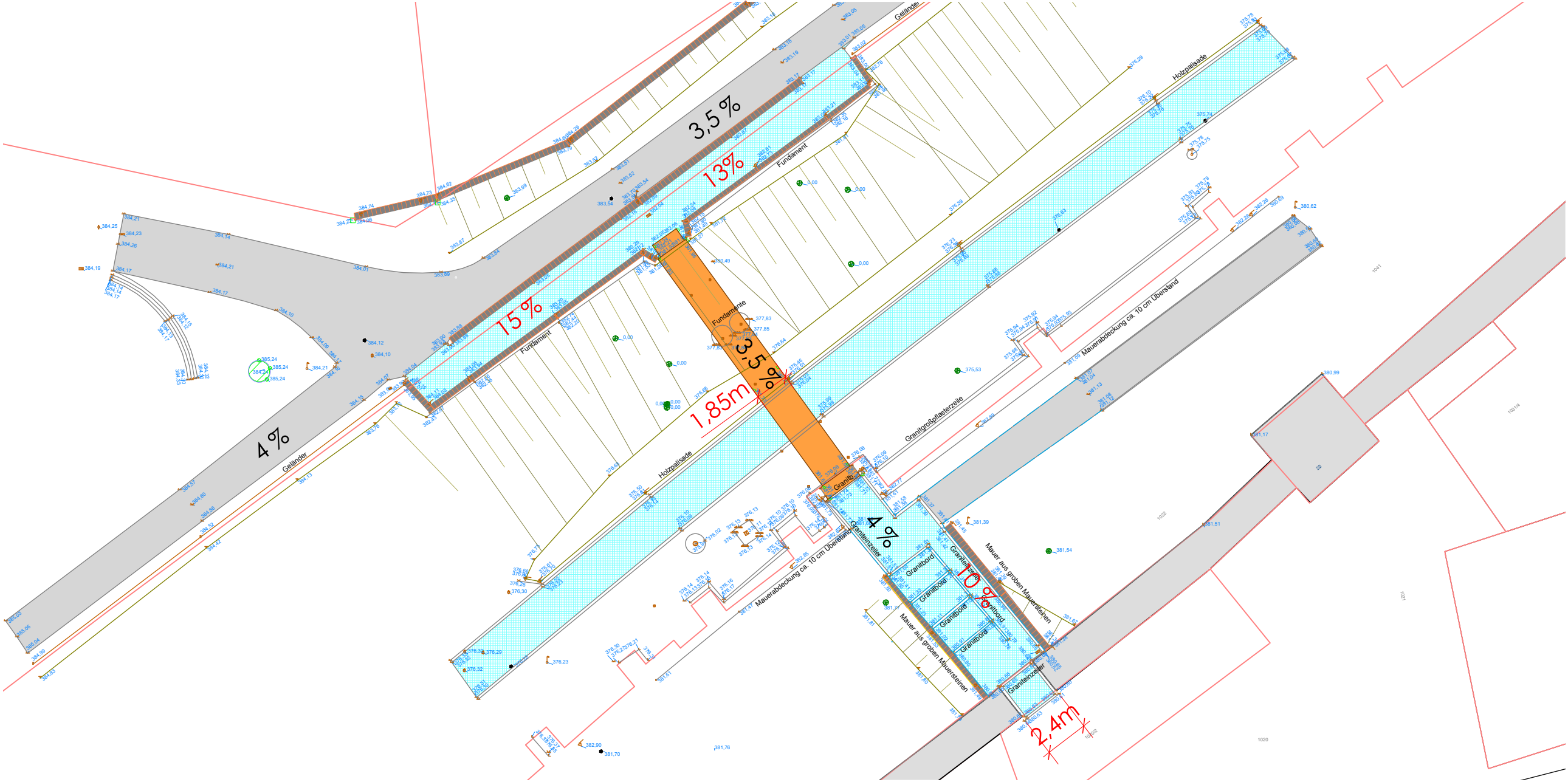


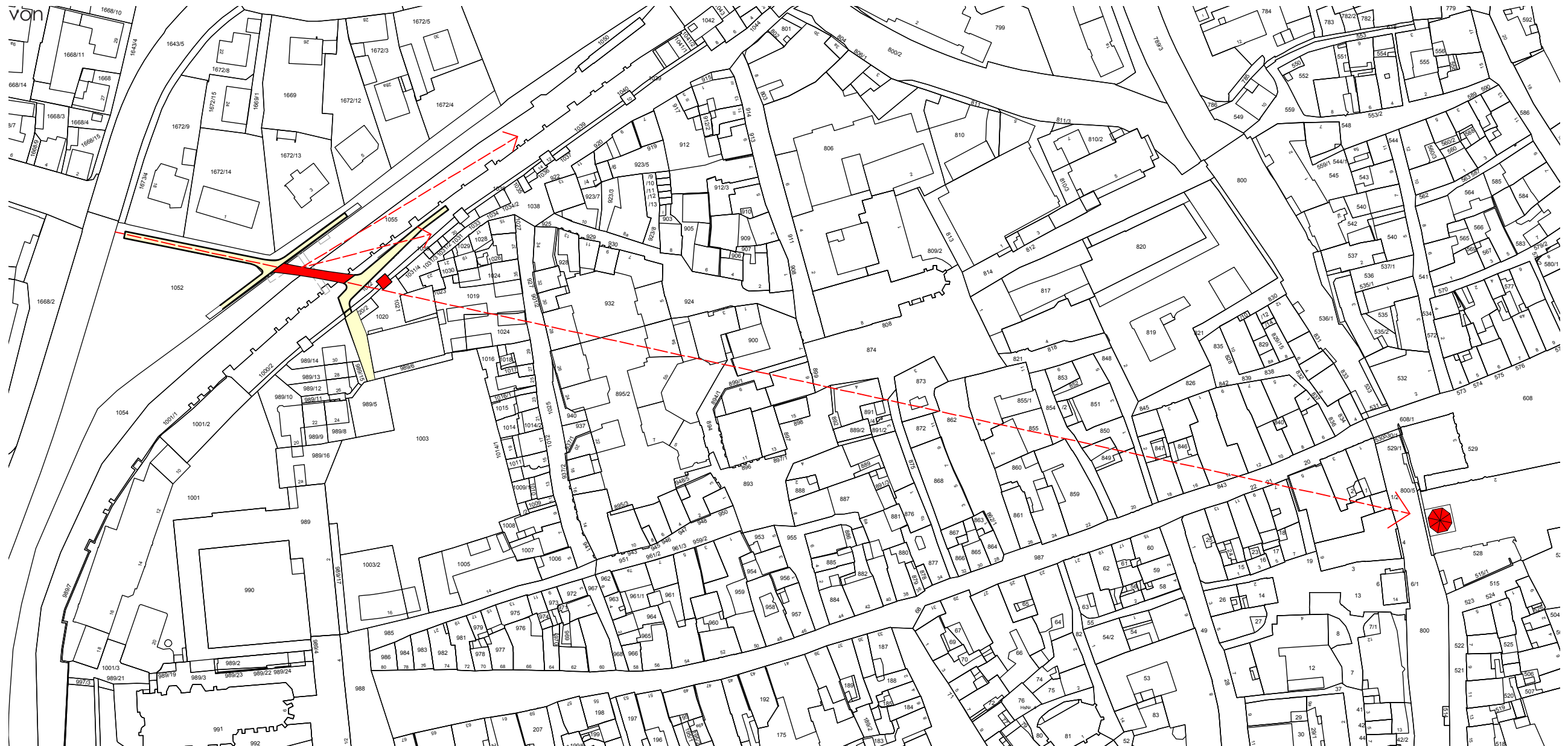
DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG Bestand, kritische Steigungsverhältnisse, Engstellen



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG Neue Wegeführung und Ausrichtung



von der Fleurystraße kommend führt der Weg direkt auf St. Georg, der neue Pioniersteg nimmt die Richtung auf, vom Pioniersteg geht der Blick auf die Stadtmauertürme und Mariahilf



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG der Weg in die Stadt, vorher



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG der Weg in die Stadt mit Postkartenblick



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG der Weg aus der Stadt, vorher



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG der Weg aus der Stadt direkt Richtung Fleurystraße



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG Stadtmauerpforte vom Maltesergarten, vorher



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG erweiterte Stadtmauerpforte vom Maltesergarten



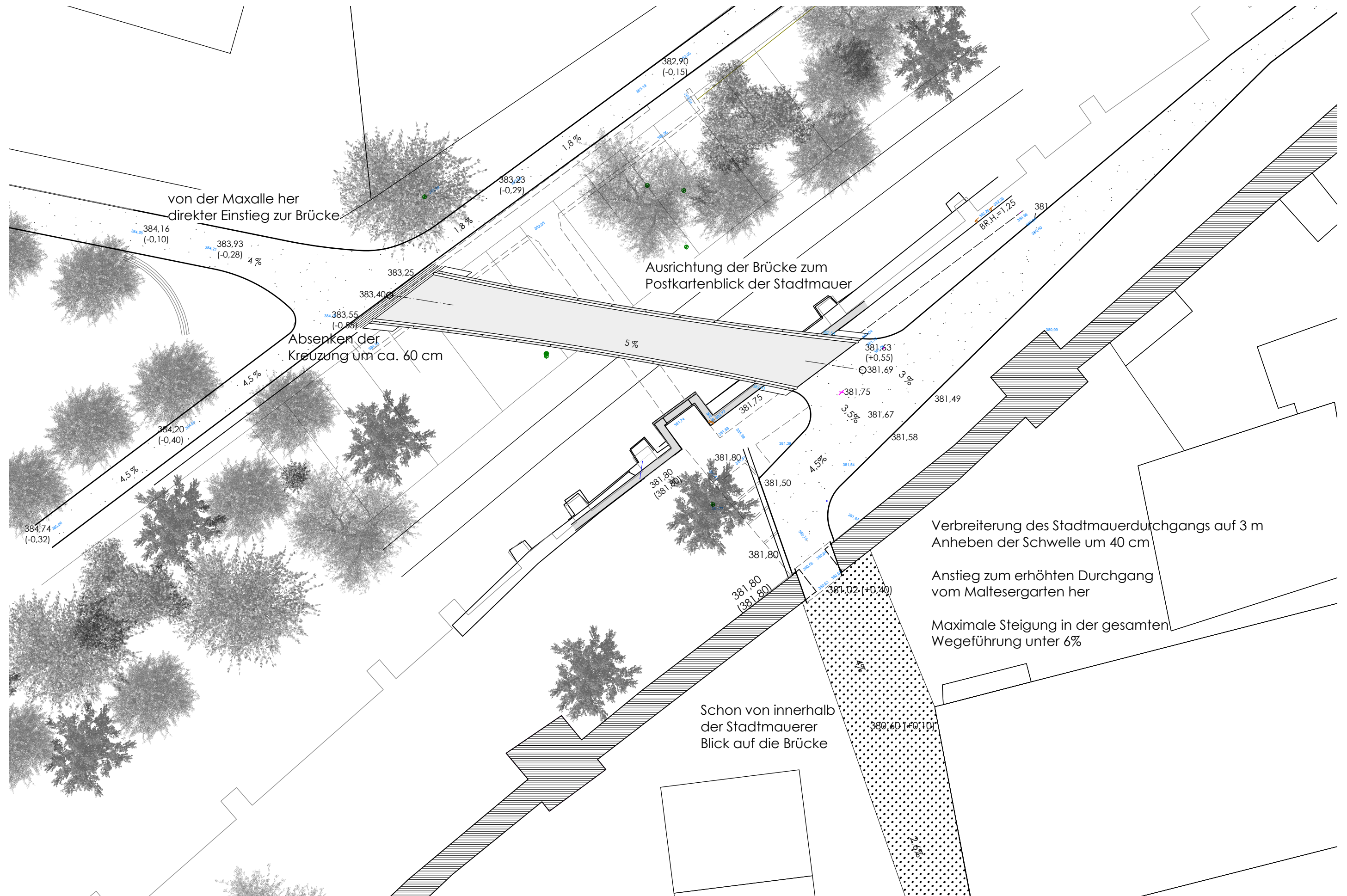
DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG vom Stadtgraben, vorher



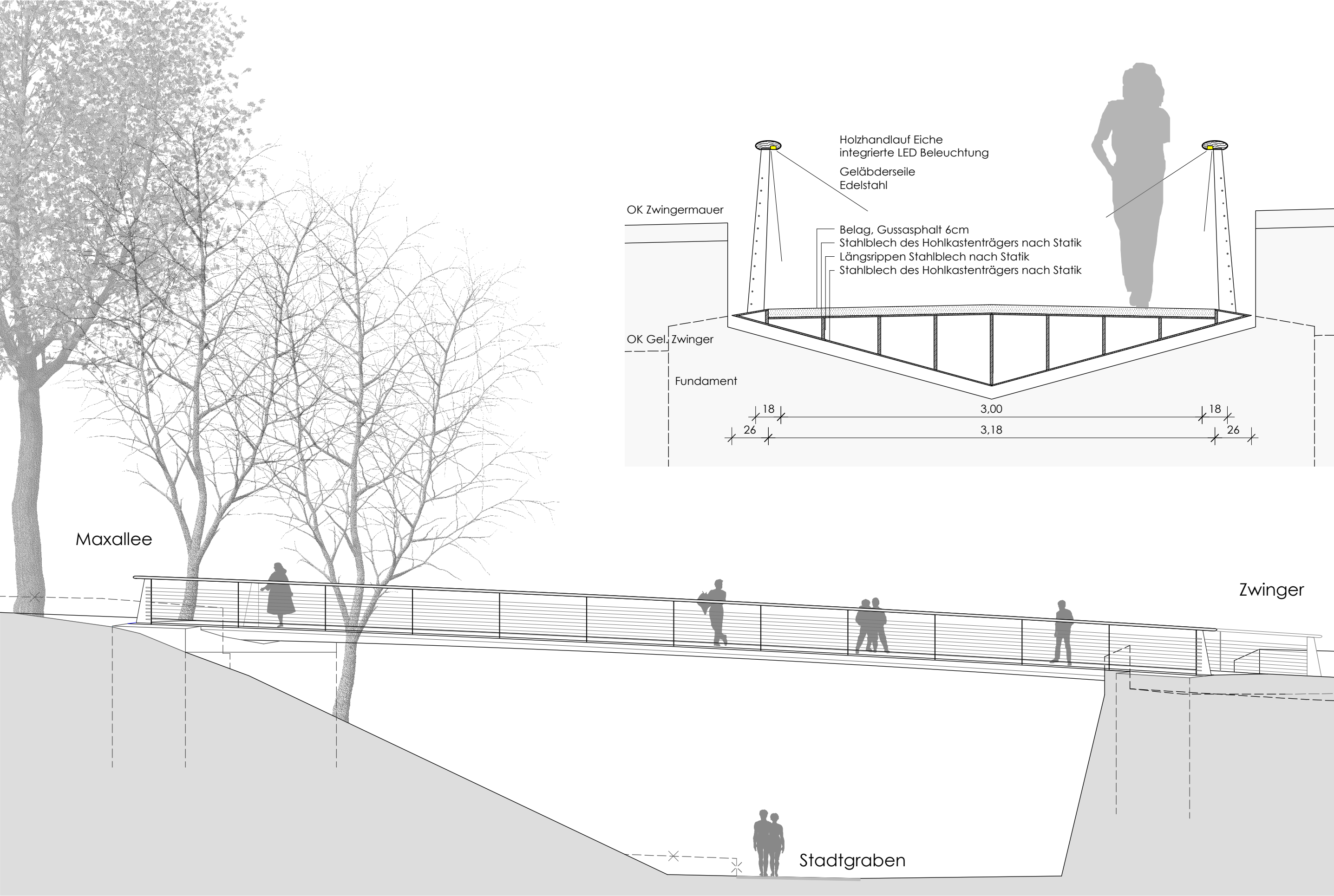
DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG vom Stadtgraben



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG Lageplan M 1/250



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG Ansicht M 1/100, Querschnitt M 1/25



DER NEUE PIONIERSTEG AMBERG

Ausgangsalage:

Der Pioniersteg bietet für Bewohner der Quartiere nordwestlich der Altstadt eine direkte fußläufige Anbindung zur Altstadt.

Nach Abbruch der morschen Holzbrücke bieten sich an eine Reihe von Verbesserungen der bisher nicht für den Fahrradverkehr tauglichen und nicht barrierefreien Wegeführung an.

Der Höhenunterschied von rd. 3,5 m von der Maxallee bis zur Stadtmauerpforte beim Maltesergarten wurde bisher mit steilen Rampenanlagen auf der Stadtgrabenseite und einer Stufen/Rampenanlage im Zwinger bewältigt. Die Steigungen von 10% bis 15% entsprechen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit (max. Rampenneigung 6%). Die Wegebreiten von 2m für die Rampen auf der Stadtgrabenseite und die lichte Brückenbreite von rd. 1,85m reichen nicht für die kombinierte Nutzung für Fußgänger und Radfahrer.

Ziele:

Ziele des Gesamtentwurfes für eine neue Brücke samt Anschlusswegen sind: sämtliche Steigungen unter 5%, lichte Breite der Brücke und der Anschlusswege mindestens 3m, nachhaltige robuste und wartungsarme Konstruktion.

Maßnahmen für die Anschlusswege:

Die bisherigen Rampenanlagen sind weder für eine Verbreiterung noch für eine Abflachung geeignet, werden daher abgetragen. Die Anschlusspunkte an der Maxallee werden um rd. 60 cm abgesenkt, die Stadtmauerpforte am Malteserplatz um rd. 40 cm angehoben. Für die verbleibenden 2,5 m Höhenunterschied ist eine ausreichend lange Wegstrecke erforderlich.

Neue Trasse für die Brücke:

Daher wird eine neue Trasse für die Brücke gewählt. Beginnend mit einem direkten Einstieg an der Maxallee, der Blickrichtung auf den Turm von St. Martin folgend und sich dem Postkartenblick der nördlichen Stadtmauer zuwendend, überquert sie in schräger Richtung den Stadtgraben und landet in einem neuen Einschnitt in der Zwingermauer. Die so verlängerte Wegstrecke bis zur Stadtmauerpforte kann mit einer mittleren Steigung von ca. 4% bewältigt werden.

Erläuterung

Veränderung der Stadtmauerpforte:

Durch ein Abschrägen der bestehenden Leibungen in Richtung des vom Maltesergarten kommenden Weges wird eine Verbreiterung der Pforte mit minimalem Substanzverlust erreicht. Ein horizontaler Sturz anstelle des bisherigen Bogens bietet die Möglichkeit der Erhöhung mit ebenfalls minimiertem Substanzverlust. Durch ein eingestelltes Portal aus Cortenstahl-Blechen wird der Eingriff in die Stadtmauer deutlich als Einschnitt aus der Gegenwart dargestellt.

Die neue Brücke:

Ein Hohlkörper mit dreieckigem Querschnitt und dünn auslaufenden „Flügeln“ soll die Konstruktion so weit als möglich in den Hintergrund rücken. Vom Fußgänger/Radfahrer soll nur die Fahrbahnplatte mit den kräftigen breiten Holzhandläufen und dem filigranen Seilgeländer wahrgenommen werden. Die Leichtigkeit der Brücke wird gesteigert durch die Verjüngung zur Brückenmitte hin.

Dem Spaziergänger im Stadtgraben stellt sich durch die dünn auslaufende Fahrbahnplatte, die schrägen Flächen der Untersicht, die Minimierung der Konstruktionshöhe zur Mitte hin und die Verschlinkung der Fahrbahnbreite in der Mitte ein größtmögliches Maß an Leichtigkeit dar.

Materialien der Brücke:

Die Eisenkonstruktion der Brücke stellt durch die Verwendung von Cortenstahl einen Zusammenhang her mit der Stadtmauerskulptur beim Neuthor. Der Brückenbelag aus Gussasphalt steht für geringen Wartungsaufwand, Rutschfestigkeit und Widerstandsfähigkeit selbst gegen die Winterstreuung. Der Holzhandlauf bringt eine zusätzliche haptische Qualität.

Beleuchtung:

LED-Lichtleisten, die von unten im Handlauf versenkt sind bringen ausreichend und gleichmäßiges Licht blendfrei auf die Brückenfläche. Für die Beleuchtung des Weges im Zwinger sind Pollerleuchten vorgesehen die gleichzeitig eine dezente Stadtmauerbeleuchtung leisten können.

München, den 3. Oktober 2016

