



**Andreas Keil ist Brückenplaner – und passionierter Radfahrer**

## Radbrücken können Statements sein

**Brücken sind wichtige Bindeglieder urbaner Fahrradnetze, sofern sie nutzungsgerecht geplant werden. Andreas Keil, Partner im Stuttgarter Ingenieurbüro schlaich bergemann partner nennt die Knackpunkte, vertritt die bauliche Trennung von Radwegen – und erklärt, wo für ihn der Spaß beim Radeln in Stuttgart aufhört.**

Nicht ständig, aber immer wieder pendelt Andreas Keil per Rad von Esslingen in den Stuttgarter Westen, wo ihn sein Arbeitsplatz beim international renommierten Planungsbüro schlaich bergemann partner erwartet. Eine Strecke, die quasi alles bietet, was einen Radler begeistert, aber auch verzweifeln lässt. Doch eigentlich geht es im Interview um Radbrücken, die nicht bloß irgendwie in die Gegend gestellte Stege sein dürfen, sondern idealerweise dem Verkehrsfluss und der Umgebung funktional wie gestalterisch absolut angepasst sind.

**Herr Keil, wenn Sie eine Radbrücke planen, wie gehen Sie da vor? Eigentlich verbindet sie ja nur zwei Punkte.**

Wir stellen uns zunächst die Frage, wie man Radler schnell, gut und sicher von A nach B bringt. Das muss nicht immer der gerade Weg sein, denn die Auffahrten und die Anbindung zum bestehenden Radwegenetz sind ganz relevante Faktoren. Genauso wichtig sind vernünftige Kurvenradien, eine Rampe mit 180-Grad-Kurven aufwärts zu fahren, ist furchtbar.

Noch schwieriger ist die Abfahrt, weil man dann natürlich mehr Tempo draufhat. Steigungen sind also ebenso wichtig und klare Sichtbeziehungen. Man muss beim Radfahren einfach sehen können, was vor einem passiert. Wo das nicht gegeben ist, kommt es zu Unfällen, auch zwischen den Radfahrenden. Steht der Grundrissverlauf, dann stellt sich die Frage des benötigten Lichtraumes, aus dem sich die Höhe der Brücke und die Rampenlänge ergibt. Das kann innerstädtisch zu einer Herausforderung werden, weil oft wenig Raum zur Verfügung steht. Wenn Sie einen Lichtraum von fünf Metern überbrücken müssen, die Rampen vernünftige fünf bis sechs Prozent Steigung haben sollen, dann ergeben sich schnell Rampenlängen von 100 Metern. Also müssen Sie diese als Kurven so ausbilden, dass man einigermaßen flüssig rauf- und runtermäandern kann.

### Ist Brückenplanung eine rein funktionale Sache?

Auch wenn es mitunter so aussieht: Unser Ansatz ist nicht, ein großartiges Tragwerk zu entwerfen. Zumindest nicht am Anfang. Denn zunächst muss die Brücke funktionieren. Auch Aspekte wie Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit sind sehr wichtig, nicht nur für die jeweiligen Tiefbauämter. Wenn das alles passt, also die Funktionalität, die Wegebeziehungen und auch die Kosten, dann gehen wir den nächsten Schritt. Jetzt erst denken wir darüber nach, wie eine solche Brücke und ihr Tragwerk aussehen könnten. Das läuft zunächst mittels einer Vielzahl von Skizzen. Wir bewerten dann die Vor- und Nachteile in einer umfassenden Matrix, übrigens fließt dabei immer mit ein, ob das Bauwerk städtebauliche Veränderungen mit sich bringt. Erst dann, wenn der Favorit feststeht, geht es an die detaillierte Ausarbeitung des Entwurfes, der dann meist in einen Wettbewerb einfließt. Insgesamt ist das schon ein langer Prozess.

### Viele Ihrer Brücken sind gestalterisch höchst spannend – wünschen sich das Ihre Bauherren so?

Brücken können Städte aufwerten. Ich bin der Meinung, dass die Gestaltung ein Ausdruck der Wertschätzung gegenüber den Menschen ist, die dort leben oder arbeiten. Es kann nicht allein darum gehen, etwas in eine Stadt einzupflanzen, die Leute sollten merken, dass man sich mit ihnen und dem Ort beschäftigt. Indirekt wird das auch wahrgenommen, davon bin ich absolut überzeugt. Natürlich kostet eine gut gestaltete Brücke mitunter ein paar Prozent mehr, aber das muss sich unsere Wohlstandsgesellschaft leisten können. Wenn man die Chance zur Verbesserung hat, sollte man diese nutzen. In Herne zum Beispiel wollte man ein solches „Brücken-Statement“.

### Inwiefern?

Wir haben in der Vergangenheit einige spektakuläre Brücken über den Rhein-Herne-Kanal gebaut. Auch in Herne, das gewiss nicht zu den reichsten Kommunen gehört und tendenziell im Schatten von Düsseldorf und Dortmund steht, wollte man etwas Besonderes haben. Die Brücke sollte also ein entsprechendes Zeichen setzen, das war ausdrücklicher Wunsch des Bauherrn. Wie gesagt: Brücken können einem Ort, einer Stadt eine eigene Identität geben und sie aufwerten.

Es gibt aber auch städtebauliche Situationen, in denen es gerade falsch wäre, laut zu sein. Da ist es besser, man bleibt ruhiger und einfacher. Vor Kurzem haben wir eine Machbarkeitsstudie für eine Brücke erstellt, die in Esslingen über das ganze Bahngelände, den Neckar und die Bundesstraße 10 verlaufen soll.



**Andreas Keil** kam 1985 zum Büro Schlaich bergemann partner und ist seit 1994 Partner sowie geschäftsführender Gesellschafter. Er plante unter anderem den Aussichtsturm auf dem Stuttgarter Killesberg sowie zahlreiche Brücken.

Der einstige Triathlet mit „verstärktem Fahrradverschleiß“ ist aktuell am liebsten mit dem Mountainbike in den Weinbergen im Remstal unterwegs, besonders in Zeiten des Homeoffice. Aktuell schätzt er seine Jahreskilometer-Leistung auf 5.000 Kilometer.

Auf dem Bahngelände tut sich aber visuell bereits so viel, da bleibt die Brücke ganz ruhig, über den Neckar dann wird sie spektakulärer, weil sie dort gut wirken kann. Aber es gibt tatsächlich Städte, die wir überzeugen müssen, dass eine ruhigere Lösung markanter und besser ist. Entscheidend ist immer das Umfeld.

### Es gibt also keine Standard-Lösung für eine Brücke?

Nein, nie. Zumindest nicht von uns. Wir versuchen stets, die Situation genau einzubeziehen. Ein gutes Beispiel ist der Steg am Stuttgarter Löwentor aus dem Jahr 1992: Aufgrund der Topografie muss die Brücke nicht nur Straße und Stadtbahn überwinden, sondern auch einen Höhenversatz. Die Rampe schwingt sich durch den alten Baumbestand in einem großen Bogen herunter. Wir haben die Rampe genau so gelegt, dass die Bäume erhalten blieben. In Wettbewerben begegnen wir oft der Vorgabe, Baumreihen oder einzelne wichtige Bäume zu erhalten. Wir versuchen dann immer, diese urbanen Qualitäten und die Natur zu berücksichtigen. Der Nutzer spürt, vielleicht auch nur unterbewusst, dass respektvoll gearbeitet wurde.

### Wenn wir in andere Länder schauen, was können wir in Sachen Rad-Infrastruktur lernen?

Es kann sinnvoll sein, in größeren Konzepten zu denken. Ein aktuelles Beispiel ist die Hemei-Brücke im chinesischen Xiamen. Sie überbrückt als Teil eines Radschnellweges mit knapp 240 Metern Länge die 14 Fahrspuren eines Verkehrsknotens. Hierzulande würde man vermutlich hier eine Ampel aufbauen, dort nochmals eine und die Radfahrer irgendwie durchschleusen. Oder schauen Sie nur in die Niederlande, wo man als Radfahrer sogar eigene Kreisverkehre vorfindet und an Ampeln kaum warten muss. Dort wird der Radverkehr ganz einfach anders priorisiert, das Radnetz ist eine eigene, nicht mit Autostraßen zusammengelegte Infrastruktur. Das macht das Radfahren dort so komfortabel.

### Auch in Kopenhagen, der aktuellen Vorzeigestadt in Sachen urbanem Radverkehr, fährt es sich absolut entspannt. Ganz anders als in Stuttgart.

Man muss die Verkehre baulich trennen, eine farbige Linie auf dem Boden ziehen reicht nicht aus. Es darf keine Vermischung geben, weder mit Autos noch mit Fußgängern. Das heißt, der gesamte Straßenraum und das Verständnis des urbanen Verkehrs muss sich verändern. Das Problem: Die Separierung braucht Platz. Und der ist momentan Mangelware, das sieht man sehr gut in Stuttgart, aber auch in anderen Städten. Wir sollten aber nicht nur das Jetzt betrachten, sondern an morgen denken und schauen, wie sich der Verkehr insgesamt verändern wird.

Das Thema autonomes Fahren sehe ich als große Chance. Studien sagen, dass der Verkehr zwar um den Faktor 1,2 zunimmt, da die Fahrzeuge auch leer durch die Gegend fahren müssen, um die Passagiere abzuholen. Aber man braucht auch nur zehn Prozent der heutigen Anzahl von Autos! Damit fallen die ganzen parkenden Privatfahrzeuge weg, Stadtraum wird wieder frei, der sich für andere Mobilitätsarten oder für ein Mehr an urbaner Qualität nutzen lässt. Gelingt diese Transformation, dann benötigt man vermutlich keine zweite Ebene wie in China. Der zahlenmäßige Zuwachs an Radfahrenden wäre dann problemlos aufnehmbar, genauso neue Nutzergruppen wie leichte Lieferfahrzeuge, die bereits in der Erprobung sind.



*Eine vorgespannte Netzkonstruktion bildet die Basis für den 1993 errichteten Löwentorsteig in Stuttgart.*



*Hemei Brücke im chinesischen Xiamen*

### Sie pendeln immer wieder per Rad von Esslingen in den Stuttgarter Westen. Ist das Herausforderung oder Spaß?

Sowohl als auch. Ich fahre zuerst durch den Wald, das ist super. Dann komme ich am Rotenberg vorbei, durch die Weinberge hinunter ins Tal, da ist auch noch alles schön. In Untertürkheim wird es wegen der Kreuzungen und Ampeln bereits etwas schwieriger, entlang des Neckars fühle ich mich wieder gut und entspannt. Im Rosensteinpark ist dann Aufpassen angesagt. Da trifft man auf schnelle, militante Rennradler und unsichere Pedelec-Fahrer gleichzeitig. Hat man das überstanden, geht es am Bahnhof vorbei, dann parallel zur Königstraße in Richtung Westen. Spätestens ab da wird es ätzend, es macht keinen Spaß mehr, überall lauern unüberschaubare Ecken oder lange Wartezeiten an Ampeln. Als Radfahrer fühlt man sich da allenfalls toleriert, mehr nicht. Leider ist nicht zu erkennen, dass an Verbesserungen gearbeitet wird.

### Zur Infrastruktur gehören auch öffentliche Abstellmöglichkeiten, wie müssen die aussehen, damit der Radverkehr aufgewertet wird?

Schaut man sich die Mobilitätskette an, dann braucht es meiner Meinung nach vor allem Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen, also an den Hubs, wo umgestiegen wird. Hier muss man sein Rad sicher und geordnet abstellen können. Von dort aus sollten die Wege zum Bahnsteig komfortabel und vor allem kurz sein. Eine weitere Option sind Park+Ride-Plätze. Als Pendler fahre ich dann mit dem Pkw oder der Bahn bis an den Stadtrand und steige dort auf mein Rad um – wenn die Angebote dort attraktiv genug sind. So könnte man die Innenstädte vom Autoverkehr entlasten. Aber: Das geht nur, wenn auch das Radnetz in der Stadt gut funktioniert. Beides, also Abstellangebote und Wegenetz gehen Hand in Hand. Hapert es an dem einen, wird auch das andere wenig Effekt zeigen.

### Idealerweise sind an solchen Radstationen auch Wartungsangebote vorhanden.

Ja, das ist wichtig, so lassen sich Defekte über Nacht reparieren, am nächsten Tag stünde mein Rad wieder zuverlässig zur Verfügung. Da entstünden interessante Servicemodelle. Toll wäre ein professionelles Reinigungsangebot inklusive kleiner Routinearbeiten wie Ölen, Schrauben nachziehen, Schaltungskontrolle. Eine gute Idee – wollen wir ein Start-up gründen?

*Das Interview führte Armin Scharf*

#### Bildnachweis

Aufmacher Ripshorst-Steg: sbp/Hans Schober  
 Porträt Andreas Keil: Florin Betz  
 Brücke Hafen Grimberg: sbp/Michael Zimmermann  
 Ripshorst-Steg: sbp/Hans Schober  
 Löwentorsteg: sbp/Gert Elsner  
 Hemei-Brücke 1: sbp/Gustav Krieg  
 Hemei-Brücke 2: sbp/David Sommer  
 Video: Florin Betz



*Brücke über den Rhein-Herne-Kanal*

#### schlaich bergemann partner

wurde 1980 von Jörg Schlaich und Rudolf Bergemann in Stuttgart gegründet. Das international renommierte und gefragte Ingenieurbüro entwickelt Dachtragwerke, Türme, Hochbauten, Solarkraftwerke und natürlich Brücken unterschiedlichster Größe und Funktion. Neben dem Stammbüro im Stuttgarter Westen ist schlaich bergemann partner mit eigenen Dependancen in Berlin, New York, Sao Paulo, Shanghai, Paris und Madrid präsent. Zur Zeit beschäftigt das Unternehmen rund 200 Mitarbeitende.

[www.sbp.de](http://www.sbp.de)



**Wirtschaftsförderung  
 Region Stuttgart**