

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1801/2018
Anzahl der Anlagen 3
Zu TOP

Ersatzneubau der Geh- und Radwegbrücke Hardenbergstraße

Antrag,

1. dem Ersatzneubau der Geh- und Radwegbrücke Hardenbergstraße, wie in Anlage 1 bis 3 dargestellt, mit Gesamtkosten 600.000 € zuzustimmen.

- Entscheidungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 93 (1) Nr.2 NKomVG

2. dem Baubeginn sowie der Mittelfreigabe zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) Nr.1+4 i.V. mit § 10 Abs. 1+4 der Hauptsatzung
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 54101090

Bezeichnung Brücke Hardenbergstraße

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in 2018/19 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2018 zu Lasten 2019.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und die behindertengerechte Gestaltung geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54101090 Geh- und Radwegbrücke Hardenbergstraße

Einzahlungen	Auszahlungen
	Baumaßnahmen 600.000,00
	Saldo Investitionstätigkeit -600.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge	Ordentliche Aufwendungen
	Abschreibungen 8.000,00
	Zinsen o.ä. (TH 99) 9.000,00
	Saldo ordentliches Ergebnis -17.000,00

Begründung des Antrages

Ausgangslage

Die vorhandene Brücke am Ende der Hardenbergstraße stellt den Zugang vom „Behördenviertel“ (Polizeidirektion, OFD, etc.) zum historischen Maschpark (Bristolweg hinter dem Rathaus) dar. Sie überführt Geh- und Radwege über die Leine, die zwischen Limmer/Linden und der Südstadt vermitteln. Von der Brücke aus lässt sich die aufgestaute Stadt-Leine kurz vor dem Wehr beobachten und macht den Fluss besonders für Fußgänger erlebbar als Eintritt in den ruhigen Park.

Obwohl die Brücke nicht Teil des ursprünglichen historischen Maschparkensembles (Entwurf: Gartendirektor Julius Trip) ist und daher nicht unter Denkmalschutz steht, kommt ihr aufgrund der Sichtbeziehungen aus dem landschaftlichen Park heraus eine gestalterische Bedeutung zu. Die historischen Brücken im direkten Umfeld des Maschparks (an der Teich-Insel und bei „Loretta“) weisen besondere Gestaltungen ihrer Metallelemente auf.

Die Querung ist 1941 als sogenannter Leitersteg für die Polizeidirektion zum Erreichen der Luftschutzeinrichtungen entstanden. Nach Erhaltungsmaßnahmen 1949 (Instandsetzung), 1977 (Ersatzneubau) und 2007 (Instandsetzung) ist das heutige Bauwerk entstanden.

Die Brücke hat eine Nutzbreite von 3,90 m und eine Stützweite von 23,50 m. Die lichte Durchfahrtshöhe über der Leine beträgt bei Sommerstau 1,14 m.

Die regelmäßige Brückenprüfung hat ergeben, dass die Hauptträger im Innenbereich großflächige und tiefgreifende Fäule mit teilweise vollständigem Substanzverlust aufweisen. Zu Beginn des Prozesses wurden 2007 als sofortige Ertüchtigung die oberflächlichen Fehlstellen mit Hilfe aufgedübelter Platten überspannt.

Eine Weiternutzung oder Sanierung der Hauptträger darüber hinaus ist nach der jüngsten Prüfung 2016 nicht mehr möglich.

Beschreibung des Vorhabens

Prämissen

für den Neubau als Ersatz in gleicher Lage:

- Verkehrssicherheit:
Entsprechend der per Verkehrszählung ermittelten Verkehrsbelastung stellt die Brücke einen wesentlichen Baustein im Radwegenetz der Stadt dar. Hieraus ergibt sich gemäß RAST-08 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) die Breite von 4,00 m für einen kombinierten Geh- und Radfahrverkehr.
Die aktuelle Anrampung von bis zu 9% ist auf max. 6% zu minimieren, so dass eine barrierefreie Verkehrsanlage entsteht.
- Zugang zum Maschpark:
Die Brücke bildet den Eintritt vom Behördenviertel in den historischen Maschpark mit seinen gestalteten Brücken und stellt somit besondere Ansprüche an das Erscheinungsbild.
- Dauerhaftigkeit:
Eine Stahlbetonplatte mit Asphaltbelag führt gegenüber Holzbelägen zu geringeren Unterhaltungsaufwendungen und einer verbesserten Rutschsicherheit. Ebenso wird auf wartungsintensive Lager verzichtet werden.
- Hydraulik (Hochwasser)/ Umweltschutz:
Der Abflussquerschnitt der Leine darf gegenüber dem Bestand nicht reduziert werden.

Entwurf

Aus diesen Kriterien wurde eine Stahlbetonverbundbrücke in integraler Bauweise mit einem der Örtlichkeit angepassten Geländer entwickelt. Die Stützweite und Lage bleibt unverändert, um die Eingriffe in das Gelände zu minimieren.

Das Haupttragwerk besteht aus zwei Stahlhohlkästen mit bogenförmig verlaufender Unterkante, die sich an den Widerlagern dem Böschungsverlauf anpasst. Die Stahlbeton-Fahrbahnplatte von 25 cm Stärke wird von Fertigteilen gebildet, die durch Aufbeton und Verguss starr mit den Stahlträgern verbunden werden. Die Fahrbahnplatte bindet in die Widerlagerwand ein.

Den Belag bilden eine Dichtungsschicht sowie eine jeweils ca. 35 mm starke Deck- und Schutzschicht aus Gussasphalt.

Das Geländer bildet die für Radfahrer und Fußgänger erforderliche seitliche Absturzsicherung von 130 cm. Es erhält eine besondere, auf den historischen Maschpark ausgerichtete Gestaltung, die sich mit ihren Details in die gärtnerische Umgebung einfügt. Die leichte und spielerische Anordnung der Geländerstäbe nimmt Bezug auf Elemente des Parks.

Die Bauwerkparameter ergeben sich aus den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen Anforderungen:

lichte Weite	20,89 m
Breite zwischen den Geländern	≥ 4,00 m
Geländerhöhe	1,30 m
Längsgefälle	≤ 4,0 %
Quergefälle	1,5%
Lichte Durchfahrtshöhe	≈ 1,60 m zum Leinewasserstand im Sommer

Die Brückenentwässerung erfolgt über Längs- und Querneigung zu den Brückenenden. Hier wird das Wasser der Grünanlage zugeführt (Ostseite) bzw. in Abläufen gefasst (Westseite), die an die Straßenentwässerung angeschlossen werden.

Für die vorhandenen Datenleitungen werden am neuen Überbau verdeckte Leerrohre zwischen den Hauptträgern vorgesehen. Diese Leitungen hängen zurzeit unter der Holzfahrbahn.

Der westliche Anschlussbereich des Hannah-Ahrendt-Weges wird für Rad- und Rollstuhlfahrer*innen angepasst und dabei einheitlich gepflastert. Auf der Ostseite werden die Grünwege wie bisher mit wassergebundenen Decken befestigt.

Baublauf

Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen. Die Fertigstellung soll bis zum Herbst 2019 erfolgen.

Der Neubau erfolgt an gleicher Stelle, so dass eine Vollsperrung der Querung mit Einrichtung einer Umleitung über die Friederikenbrücke notwendig ist. Der Hannah-Ahrendt-Weg ist auf diesem Abschnitt zu sperren. Für die Baustelleneinrichtungsfläche wird der Parkplatz am Ende der Hardenbergstraße und der östliche Uferbereich bis an die Bäume heran in Anspruch genommen.

66.31
Hannover / 09.08.2018