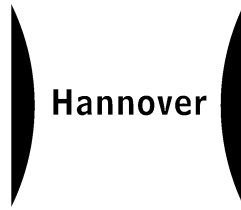


Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

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

Nr. 1653/2015

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

## Neubau der Geh- und Radwegbrücke am Clevertor

### Antrag,

der Mittelfreigabe von 1.000.000 € und dem Baubeginn zum Neubau der Überführung der westlichen Nebenanlage der Brühlstraße über die Leine, wie in der Begründung dargestellt, zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß §94 Abs. 1 NKomVG
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG

### Finanzielle Auswirkungen:

Investitionsmaßnahme: 54301005  
Bezeichnung: Landesstraßen / Geh- u. Radwegbrücke  
am Clevertor

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in 2015 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2015 zu Lasten 2016.

### Berücksichtigung von Gender-Aspekten

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

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54301005

Landesstraßen, Geh- und Radwegbrücke am Clevertor

Einzahlungen

Auszahlungen

Baumaßnahmen 1.000.000,00

**Saldo Investitionstätigkeit -1.000.000,00**

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge

Ordentliche Aufwendungen

Abschreibungen 11.111,00

Zinsen o.ä. (TH 99) 25.000,00

**Saldo ordentliches Ergebnis -36.111,00**

## Begründung des Antrages

Die vorhandenen Brücken am Clevertor überführen die Brühlstraße als Teil des Cityrings über die Leine im Bereich zwischen der Agentur für Arbeit und der Berufsbildenden Schule Handel (BBS). Je Fahrtrichtung werden drei Fahrspuren zuzüglich Geh- und Radweg überführt. Die Querung besteht aus jeweils einer Brücke je Fahrtrichtung.

Für den hier betrachteten stadteinwärtigen Verkehr Richtung Süden wird eine historische Bogenbrücke von 1781 genutzt. An dieser Brücke wurden 1951 zusätzliche, stählerne Kragarme zur Verbreiterung für Geh- und Radwegverkehr montiert. Stadtauswärts nach Norden wird der Verkehr inklusive Geh- und Radweg über eine 1969 errichtete Stahlverbunddeckbrücke geführt.

Das historische Bauwerk hat eine Nutzbreite von 9,70 m die durch die Verbreiterung auf 12,70 m erweitert wurde. Die Tragfähigkeit ist auf 16 Tonnen beschränkt.

Die regelmäßige Brückenprüfung und eine ergänzende Nachrechnung der 1950 montierten Kragarme haben ergeben, dass der bauliche Zustand eine Weiternutzung der Kragarme nicht mehr zulässt.

Als Sofortmaßnahme wurde die Einschränkung der Nutzbreite für Geh-, Rad- und Straßenverkehr um insgesamt 2,00 m als provisorische Übergangslösung veranlasst.

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurde festgestellt dass eine Sanierung der Bestandskragarme nicht mehr möglich ist.

## Beschreibung des Vorhabens

Geplant ist als Ersatz für die Nebenanlagen der Neubau einer separaten Geh- und Radwegbrücke mit einem Abstand von 6,00 m parallel zur Bestandsbrücke. Mit einer Länge der Brücke von 28,80 m und einer Breite von 6,06 m wird zukünftig ein Zweirichtungsradverkehr möglich sein. Nach Fertigstellung der Brücke sollen die Kragarme an der alten Brücke zurückgebaut und das historische Erscheinungsbild der Brücke wiederhergestellt werden. Die Planung dafür ist noch nicht abgeschlossen und wird zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt.

Für den Neubau liegt ein Entwurf vom Ingenieurbüro Engelsmann Peter GmbH aus Stuttgart vor. Vorgeschlagen wird eine schlanke, in Stahlbetonwiderlager eingespannte, bogenförmige Stahlkonstruktion mit einer Tiefgründung auf Großbohrpfählen.

Der Bogen der neuen Brücke ist bewusst so schlank gehalten um den Blick auf das historische Brückenbauwerk so wenig wie möglich zu verdecken und die Form der Brücke aufzunehmen. Durch das Abrücken der neuen Brücke von der alten Brücke wird erstmalig auch die alte Brücke in ihrer historischen Form wahrnehmbar. Gleichzeitig wird der westlich anschließende sehr landschaftlich geprägte Verlauf der Leine besser in Szene gesetzt als dies heute der Fall ist.

Das Haupttragwerk besteht aus einem dreieckigen Hohlkasten mit veränderlichen Querschnittsabmessungen. Der Hohlkasten besitzt zu den beiden Widerlagern hin die größten Abmessungen (Querschnittshöhe 1,75 m) und verjüngt sich bogenförmig sowohl in der Ansicht als auch in der Draufsicht zur Brückenmitte hin (Querschnittshöhe 0,80 m). Um das unten liegende Tragwerk auch von oben für den Nutzer erlebbar zu machen, zeigt sich die Bogenform auch im Belag. Die darüber hinaus gehenden Flächen werden mit engmaschigen Gitterrosten eingedeckt, was die Wahrnehmung der unterführten Leine verstärkt.

Das Deckblech des Hohlkastens erhält einen Belag aus einer Dichtungsschicht sowie einer je-weils ca. 35 mm starken Deck- und Schutzschicht aus Gussasphalt.

Die Gitterroste besitzen eine Maschenteilung von 31/9 mm und sind ca. 60 mm stark. Sie entsprechen den Anforderungen der Rutschhemmung R11, sind barfuß- und tierpfotengeeignet, für Inliner ausgelegt und bieten die für Radfahrer erforderlichen Seitenführungen.

Die Brückenentwässerung erfolgt über Längs- und Querneigung in der Brückenoberseite zu den Gitterrostbereichen bzw. hinter die Brückenwiderlager wo das Niederschlagswasser durch Entwässerungsrinnen kontrolliert abgeführt wird.

Das 1,30 m hohe Brückengeländer soll aus schlanken Hohlprofilen in Form von rahmenartigen Einzelelementen bestehen und bildet die für Radfahrer und Fußgänger erforderliche seitliche Absturzsicherung.

In den Hohlkasten des Brückenüberbaus werden Stahlleerrohre eingebaut für Gas-, Strom- und Datenleitungen. Diese Leitungen hängen zurzeit unter den abgängigen Kragarmen der alten Brücke.

Die neue Brücke wird an beiden Enden durch eine kurze Verziehung an den vorhandenen Geh- und Radweg angeschlossen. Durch den Neubau der Brücke wird in diesem Bereich der Brühlstraße ein uneingeschränkter 2-Richtungsverkehr, wie er schon im Bereich des Leibnizufers vorhanden ist, möglich.

## **Bauablauf**

Der Stahlüberbau kann weitestgehend im Werk vorgefertigt werden. Vor Ort erfolgt als erstes die Herstellung der Pfahlgründung und der unteren Widerlagerteile. Dafür ist temporär die Sperrung des Franz-Mock-Weges notwendig.

Der Zusammenbau der vorgefertigten Stahlbauelemente erfolgt auf einem Vormontageplatz (Vorplatz der BBS, zurzeit Lehrerparkplätze).

Nach dem Einheben des Stahlüberbaus auf Hilfs-Auflagerkonstruktion erfolgt die abschließende Betonage der Widerlager.

Nach dem Einbau der Gitterroste, Geländer, Beläge und Leitungen können die Anschlüsse an die vorhandenen Nebenanlagen hergestellt werden.

Die Maßnahme beginnt im Spätherbst 2015 mit der Fertigung des Stahlüberbaues im Werk. Mit den Gründungsarbeiten für die Brücke wird Ende 2015 begonnen. Die Fertigstellung des Brückenbaus erfolgt Mitte 2016.

## **Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Maßnahme ist eine Fläche von ca. 190 m<sup>2</sup> von der Region zu erwerben.

66.3  
Hannover / 02.07.2015