

*Betreff:***Neubau der Sidonienbrücke über den westlichen Okerumflutgraben im Bereich des Hohetorwall***Organisationseinheit:*Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr*Datum:*

14.04.2020

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 131 Innenstadt (Anhörung)	28.04.2020	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (Anhörung)	05.05.2020	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	06.05.2020	Ö
Verwaltungsausschuss (Entscheidung)	12.05.2020	N

**Beschluss:**

„Dem Neubau der Sidonienbrücke als integrale Sprengwerk-Rahmenkonstruktion in Stahlbetonverbundbauweise einschließlich der anzupassenden Wegeanbindungen wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich zunächst aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 lit. a Hauptsatzung. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Vorlage um einen Beschluss über Planungen von Brückenbaumaßnahmen, für die der Planungs- und Umweltausschuss beschlusszuständig wäre. Mit Änderung der Hauptsatzung durch Ratsbeschluss vom 24.03.2020 ist die Übertragung auf den Planungs- und Umweltausschuss entfallen. Daher besteht eine Beschlusszuständigkeit des Verwaltungsausschusses.

**Anlass:**

Die vorhandene Geh- und Radwegbrücke über den westlichen Okerumflutgraben verbindet die Sidonienstraße mit der Wallanlage im Bereich der Straße Hohetorwall. Aufgrund erheblicher Bauwerksschäden, insbesondere im Bereich der im Wasser stehenden Holzpfeiler, muss die Brücke durch einen Neubau ersetzt werden. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht möglich.

**Notwendigkeit des Brückenbauwerkes:**

Die Sidonienbrücke überführt einen Geh- und Radweg über den denkmalgeschützten Okerumflutgraben im Bereich der ebenfalls denkmalgeschützten Wallanlage. Sie verbindet das westliche Ringgebiet mit der Innenstadt und stellt eine intensiv genutzte Wegeverbindung dar, welche auch als Fahrradstraße ausgewiesen ist und im Zuge eines Radfernweges verläuft.

### Zu berücksichtigende Randbedingungen für die Planung des Entwurfs:

Für das neue Brückenbauwerk ist insbesondere die Lage in der denkmalgeschützten Wallanlage zu berücksichtigen. Der Weg zwischen der Brücke und dem Hohetorwall soll im Hinblick auf das angrenzende Pflegeheim, den Spielplatz und dem derzeit sehr steilen Wegeverlauf auf der Wallseite in der Längsneigung optimiert werden. Hierzu muss die Brücke leicht angehoben und in das Umfeld eingepasst werden. Zu erhalten ist zudem der angrenzende alte Baumbestand der Wallanlage, insbesondere eine große Platane nordöstlich der Brücke.

Aufgrund der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist eine Laufbreite von mindestens 4,00 m vorzusehen. Die Tragfähigkeit der Brücke ist als Geh- und Radwegbrücke zu bemessen, ein generelles Befahren durch Fahrzeuge ist nicht vorgesehen und muss durch Absperrpfosten verhindert werden. Für Rettungsfahrzeuge wird die Brücke, wie auch die letzten Neubauten im Bürgerpark, nutzbar sein.

Das Brückenbauwerk soll ohne in der Oker stehende Pfeiler geplant werden, um den Durchflussquerschnitt nicht zu verringern und um aufwändige Wartungsarbeiten, aufgrund von an den Pfeilern anlandendem Treibgut, zu vermeiden. Zudem sind Pfeiler im Flusslauf im Bau sehr aufwendig und kostenintensiv und es entsteht bei den Bauwerksprüfungen ein erhöhter Aufwand. Es muss ein ungehinderter Durchfluss des 100jährigen Hochwassers (HQ 100) gewährleistet sein.

### Vorplanung:

Im Zuge der Vorplanung wurden unterschiedliche Brückenvarianten betrachtet.

Eine Holzkonstruktion wurde aufgrund der geringen Lebensdauer (25 - 30 Jahre), dem hohen Wartungsaufwand und der zu überbrückenden großen Spannweite über den Flusslauf ausgeschlossen. Auch ein reines Stahlbetonbauwerk kommt aufgrund der eher massigen Konstruktion nicht in Betracht. Ein Stahl- bzw. Verbundbauwerk ist aufgrund der möglichen Schlankheit die angemessene Bauweise.

Eine baugleiche Brücke zur Henneberg- und Hoheworthbrücke wurde nicht weiterverfolgt, um gestalterisch die Vielfaltigkeit der Brückenbauvarianten der Okerumflutgräben beizubehalten.

Ein Pylonbauwerk wurde aufgrund der Platzverhältnisse für die Pylonabspannungen ausgeschlossen, da diese entweder die Fahrbeziehung behindern oder in den Baumbestand eingreifen würden. Auch auf eine längere Pylonbrücke, die zwar die Längsneigung des Wegezuges verbessern würden, wurde aufgrund der hohen Kosten, der aufwändigen Anschlüsse der okerbegleitenden Wege und des großen Eingriffs in die Wallanlage verworfen.

Näher untersucht wurden integrale Stahl- und Stahlverbundbauwerke mit in den Widerlagern eingespanntem Überbau. Die Überbauvarianten als Stabbogenbrücke oder Trägerrostbrücke (Tragwerk aus vielen Längs- und Querträgern) wurden aufgrund verschiedener Randbedingungen wie aufwändige Unterhaltung oder hohe Baukosten nicht weiter betrachtet.

Bevorzugt wird eine sprengwerkähnliche Rahmenkonstruktion, welche sich optisch deutlich gegenüber den anderen Okerbrücken abgrenzt. Sie kommt mit geringen Stahlmengen für zwei Längsträger aus und ist somit leichter, wodurch Kosten im Stahlbau und im Transport sowie beim Einbau eingespart werden können. Durch die filigrane Konstruktion gliedert sich diese Brückenvariante gut in den denkmalgeschützten Wallbereich ein. Zudem sind die Stahlbauteile durch die Betonfahrbahntafel gut geschützt, sodass die Brücke auch für die spätere Unterhaltung wirtschaftlich ist.

Nach der Bewertung der Varianten innerhalb der Verwaltung wird diese Rahmenkonstruktion für den Entwurf vorgeschlagen.

### Vorstellung des Brückenentwurfes:

Bei der vorgeschlagenen Rahmenkonstruktion handelt es sich um eine Stahl-Beton-Verbundbrücke, mit zwei parallelen Längsrahmen als Haupttragwerk.

Die sprengwerkähnliche Rahmenkonstruktion entsteht durch die biegesteif, an den Überbau angeschlossenen Innendiagonalen, die zur Brückenmitte hin geneigt ausgebildet sind.

Die Stahlprofile weiten sich von den Fußpunkten zu den Rahmenecken hin in ihrem Querschnitt auf. Die Konstruktionshöhe des Stahlrahmens beträgt in der Bauwerksmitte ca. 30 cm, wodurch die Brücke sehr schlank wirkt.

Durch die integrale Bauweise kommt die Brücke zudem ohne wartungsintensive Lager und Übergangskonstruktionen aus. Das gewählte Sprengwerk ist nicht schwingungsanfällig und daher nutzerfreundlich.

Die Stahlkonstruktion erhält einen Korrosionsanstrich in dunkelgrauer Farbe (DB 703).

Die auf die Stahlrahmen aufgelegte Fahrbahntafel wird als Stahlbetonplatte ausgeführt. Die Brückenbreite von 4,00 m weitet sich in Brückenmitte bogenförmig bis zu 6,00 m auf.

Dadurch wird ein Bereich zum Verweilen geschaffen, welcher insbesondere im Hinblick auf den angrenzenden Spielplatz für Eltern mit Kindern und Kinderwagen die Aufenthaltsqualität verbessert.

Die Aufweitung der stark frequentierten Brücke bietet gegenüber den Verweilenden zudem Sicherheit in Bezug auf den durch die Wallneigung schnellen Radverkehr, so dass sich verweilende Personen und der durchgehende Geh- und Radverkehr nicht behindern.

Das Brückengeländer besteht aus vertikalen Geländerpfosten, zwischen denen engmaschige Edelstahlnetze um einen Rohrahmen gespannt werden. An den Brückenden werden beidseitig Säulenleuchten angeordnet, wodurch eine Portalwirkung sowohl bei Tag als auch bei Nacht entsteht.

Die Lauffläche erhält einen rutschfesten, vollflächigen dünnen Asphaltbelag, der den Anschlusswegen optisch angepasst ist.

Die Widerlager, die Betonstützwände parallel zur Oker und die Treppenanlage werden mit einem Verblendmauerwerk versehen und so optisch an das vorhandene Mauerwerk im Park der Wallanlage angepasst.

### Anpassung der Wegeanbindungen:

Um die neue Brücke in die denkmalgeschützte Wallanlage einzufügen, sind zudem Wegeanpassungen erforderlich. Damit die Brückenachse in derselben Achse wie die sich anschließende Sidonienstraße verläuft, wird die Brücke um ca. 1,00 m parallel nach Süden verschoben. Der östliche Anschlussweg zwischen der Brücke und dem Hohetorwall muss dadurch im Grundriss leicht verschwenkt werden, um an die bestehende Kreuzung zum Hohetorwall nutzerfreundlich anzuschließen. Da dieser Weg derzeit mit über 9 % zudem sehr steil ist, wird auch die Höhenlage im Zuge des Brückenneubaus angepasst. Zur besseren Nutzbarkeit für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen ist von der Brücke bis zum Hohetorwall ein gleichmäßiges Gefälle von 5 % geplant. Östlich der Brücke verläuft zudem ein Weg parallel zur Oker. Damit der Anschlussbereich an die Brücke höhengleich gekreuzt wird, muss auch dieser Weg leicht verschwenkt und in seiner Gradienten angehoben werden. Das vorhandene Knieholmgeländer sowie das Kopfsteinpflaster bleiben erhalten und werden auch in der neuen Lage wiederverwendet. Nördlich dieses Anschlussbereiches wird eine Treppenanlage inklusive einer Rampe mit 6 % Gefälle angeordnet, um den dort liegenden Spielplatz anzubinden.

Die Höhenlage der Brücke muss durch die Wegeanpassungen im Bezug zum Bestandsbauwerk leicht angehoben werden, wobei beide Brückenden die gleiche Höhenkote haben. Die Sidonienstraße wird westlich der Brücke auf ca. 10 Meter Länge in der Höhenlage angepasst.

Kosten:

Die auf Basis der Vorentwurfsplanung berechneten Baukosten der Gesamtmaßnahme betragen insgesamt 1.651.939 € brutto. Darin enthalten sind Planungs- und Baunebenkosten in Höhe von ca. 250.000 €.

Im Haushaltsplan sind im Projekt Neubau Sidonienbrücke (5E.660110) Mittel in Höhe von 1,8 Millionen Euro eingestellt.

Vorgesehene Zeitschiene:

Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen Juni 2020

Auftragsvergabe September 2020

Baubeginn Oktober 2020 (nach dem Lichtparcours)

Fertigstellung inkl. der Wegeanschlüsse August 2021

Leuer

**Anlage/n:**

1 Entwurfsplan Brücke

1 Lageplan Wegeanbindung



