

**Betreff:****Neubau Okerbrücke Leiferde**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

27.12.2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 211 Stöckheim-Leiferde (Anhörung)	29.01.2019	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	30.01.2019	Ö

**Beschluss:**

Der Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses vom 09.08.2018:

„Der Planung und Umsetzung der Nordtrasse einschl. des Neubaus der Okerbrücke Leiferde sowie des Neubaus der Kulkegrabenbrücke und des damit verbundenen Straßenausbau wird zugestimmt“ wird aufgehoben.

Der Planung und Umsetzung der optimierten Südtrasse einschl. des Neubaus der Okerbrücke Leiferde mit einer lichten Weite von 29,50 m, ohne Schutzplanken und mit einer Traglast für alle nach StVZO zulässigen Kfz, sowie des Neubaus der Kulkegrabenbrücke und des damit verbundenen Straßenausbau wird zugestimmt.

**Sachverhalt:**Begründung der Beschlussvorlage

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich 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 Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Planungen seit August 2017

Nach Beschluss der Nordtrasse im Planungs- und Umwaltausschuss am 09.08.2017 wurden die Planungsleistungen beauftragt. Unabhängig von der Vorfestlegung auf die Nordtrasse muss für die Planfeststellungsunterlagen eine Abwägung verschiedener Varianten erfolgen. In dem Zuge wurde eine Vielzahl von Varianten untersucht (vier Trassenlagen im Grundriss mit unterschiedlich hohen, langen, symmetrischen und asymmetrischen Brücken). Hintergrund der vielen Trassen war der Hochwasserabfluss, welcher in dieser Örtlichkeit mit neuem Bauwerk und neuer Trasse unter Ansatz der heutigen Regeln und der aktuellen statischen Ansätze nur schwer nachzuweisen ist. Ohne den Nachweis des neutralen oder besseren Hochwasserabflusses im Vergleich zum Bestand ist kein Planfeststellungsbeschluss möglich.

Hierbei wurde auch – abweichend von den üblichen Planungsansätzen – eine sehr tiefliegende und sehr kurze Brückenvariante in optimierter Südtrasse untersucht. Bei dieser Trasse wird der Brückenüberbau beim Bemessungswasserstand HQ 100 in voller Länge angeströmt (üblicherweise bleibt in Brückenmitte ein Freibord von 30 bis 50 cm u. a. als

Schutz vor Treibgut.). Die gewählte lichte Mindestweite von 29,50 m ergibt sich aus der vorhandenen Topographie der Okerböschung sowie der Anordnung von Bermen für Kleintiere. Aufgrund der von 38 m auf 29,50 m reduzierten Brückenlänge konnte auch die Bauhöhe um 30 cm verringert werden. Im Ergebnis konnte somit die Oberkante der Fahrbahn um 60 cm herabgesetzt werden. Dies hat unter der Brücke eine Reduzierung des Abflusses bei Hochwasser zur Folge, sodass der Straßenzug eher (rechnerisch ca. alle 8 Jahre) überflutet wird. Dabei ergeben sich in den Brückenvorfeldern kürzere und flachere Dämme, was sich positiv auf den Abfluss bei HQ 100 in den Brückenvorfeldern auswirkt. Nach Abstimmung mit dem Wasserverband Mittlere Oker und der Unteren Wasserbehörde kann das Anströmen des Bauwerkes akzeptiert werden, wenn sich die Überflutungsflächen bei HQ 100 zum Bestand nicht weiter ausweiten, was für die optimierte Südtrasse nachgewiesen werden konnte. Die vorgesehene Stahlverbundkonstruktion ist ausreichend robust, um einer zeitweisen Anströmung schadlos Stand zu halten.

Im Zuge der Vorplanungen wurde deutlich, dass diese optimierte Südtrasse die ökologisch folgerichtige Variante ist, welche auch im Planfeststellungsverfahren bestehen kann.

### Optimierte Südtrasse

Die überarbeitete südliche Trasse verläuft von Leiferde nach Stöckheim in annähernd gleicher Lage wie die heutige Straße und weist deutlich geringere Radien beidseits der Okerbrücke auf als bei der Nordtrasse. Lediglich im Bereich der Okerbrücke ist die Trasse leicht in nördlicher Richtung verzogen. Die Südtrasse ist auf  $\leq 50$  km/h trassiert. Damit sind keine Schutzplanken auf der Okerbrücke erforderlich und der Überbauquerschnitt ist mit 11,50 m im Vergleich zur Nordtrasse um 1,50 m schmäler. Bei der Gesamtbreite der Brücke von 11,50 m ergibt sich auf der Nordseite ein Geh- und Radweg im Gegenverkehr mit einer Nutzbreite von 3,50 m. Auf der Südseite ist nur ein Wartungsweg von 0,50 m angeordnet, der auch als Schrammbord dient.

Die lichte Weite der Brücke beträgt 29,50 m (ca. 8 m weniger als im Entwurf 2017), so dass sich die Brückenfläche gegenüber dem Entwurf aus 2017 um ca. 1/4 reduziert. In ihrer Höhenlage liegt die Brücke um ca. 60 cm tiefer als im Entwurf aus 2017. Aus der Trassierung ergibt sich vom Ortsausgang Leiferde bis östlich der Brücke im Bereich des einmündenden Oker begleitenden Weges eine zulässige Geschwindigkeit von max. 50 km/h. Die Tempo-30-Beschilderung im Ortsteil Leiferde ist von dieser Planung nicht berührt. Die in der bisherigen beschlossenen Planung vorgesehene Querungshilfe westlich der Okerbrücke ist weiterhin vorgesehen.

Laut Verkehrsgutachten des Büros WV1 sind 4.100 Kfz/Tag, davon 60 Fahrzeuge über 3,5 t für 2030 prognostiziert.

Aus der unverändert bestehenden Trassierung der Straße (K 50) ergibt sich die Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h auf der rd. 540 m langen Strecke östlich der Okerbrücke bis zur Ortstafel in Stöckheim (bisher: 60 km/h). Darauf hat der Zuwendungsgeber hingewiesen.

Während der ca. 16-monatigen Bauzeit steht keine Brücke für Fußgänger und Fahrradfahrer zur Verfügung. Die Bestandsbrücke muss zu Baubeginn zurückgebaut werden, da die Flächen für den Neubau erforderlich sind. Es entstehen somit über ca. 16 Monate Umwege für Fußgänger und Radfahrer.

### Kulkegrabenbrücke

Es wurde geprüft, ob auf das Brückenbauwerk des Kulkegrabens (am Ortseingang Leiferde) verzichtet werden kann. Dazu wurde ein Verlegen des Kulkegrabens südlich der möglichen Trassen mit dortiger Einmündung in die Oker untersucht. Dies hat jedoch zu hydraulisch deutlich schlechteren Ergebnissen geführt, so dass hierbei das Hochwasser nicht schadlos

abgeführt werden kann und somit das Brückenbauwerk über den Kulkegraben weiterhin erforderlich bleibt.

Das Bestandsbauwerk der Kulkegrabenbrücke ist mit ca. 70 Jahren Standzeit schon nahe an der nach Erfahrungswerten für Stahlbetonbrücken angesetzten Nutzungsdauer von 90 Jahren. Aufgrund des Bauwerkszustandes wäre zeitnah eine Instandsetzung für die Abdichtung, den Belag, die Gesimse, die Gehwegflächen und die Geländer notwendig. Da das Bestandsbauwerk auch nicht in seiner Traglast nach den aktuellen Regelwerken bemessen ist, muss ohnehin langfristig, aufgrund der vorhandenen Bauwerksdefizite, ein Neubau erfolgen. In Verbindung mit einem Neubau der Kulkegrabenbrücke mit etwas größerer Durchflussbreite kann das Ziel des schadlosen Hochwasserabflusses sicher erreicht werden. Weiterhin kann die Trassenführung durch vergrößerte Radien fahrdynamisch deutlich verbessert werden, so dass die aktuell sehr schlechten Sichtweiten den heutigen Regelwerken entsprechend hergestellt werden können. Darüber hinaus können der Fahrbahnquerschnitt und die Gradiente (Höhenlage) analog der Neubauplanung der Okerbrücke hergestellt werden und die Geh- und Radwege analog der Breiten der neuen Trasse gebaut werden.

Die erforderliche Vollsperrung für ca. sechs Monate bei einem Neubau der Kulkegrabenbrücke in ca. 15 bis 20 Jahren kann, bei Umsetzung im Zuge des Neubaus der Okerbrücke, somit vermieden werden. Zudem sind beim Neubau zeitgleich mit der Okerbrücke Kosteneinsparungen realisierbar, da die Kosten für die Verkehrsführung entfallen und die Baustelleneinrichtungskosten deutlich geringer sind. Darüber hinaus sind aufgrund der größeren Baumassen der Gesamtmaßnahme die Einheitspreise generell niedriger.

Die Kulkegrabenbrücke soll als Stahlbetonkonstruktion errichtet werden. Für den Neubau ist eine lichte Weite zwischen den Geländern von 11,75 m geplant, womit sich auf der Nordseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Gegenverkehr mit einer Nutzbreite von 3,50 m und auf der Südseite ein Gehweg mit einer Nutzbreite von 1,75 m ergibt. Aufgrund der Geschwindigkeit von  $\leq 50$  km/h (Ortslage) sind auf der Kulkegrabenbrücke keine Schutzplanken erforderlich.

### Weitere Planungsgrundlagen

Auf der gesamten Trassenlänge des Neubaubereiches wird eine einheitliche energiesparende Beleuchtungseinrichtung hergestellt. Beide Brücken erhalten ein 1,30 m hohes Füllstabgeländer in dem Farbton DB 703 Eisenglimmer grau sowie Holmgeländer in gleicher Höhe auf den zuführenden Rampen. Der okerbegleitende Freizeitweg auf der östlichen Uferseite wird an die neue Trasse angebunden. An dieser Wegführung werden drei Parkplätze eingerichtet, von dem ein Unterhaltungsweg zu einem Holzsteg zum Einsetzen für Boote führt. Der Weg von der Straße bis zu den Parkplätzen wird in Asphaltbauweise hergestellt. Beidseitig der Oker werden nördlich der Straße Versickerungsbecken für das Oberflächenwasser angelegt, über die das Wasser langsam über eine Rohrleitung in die Oker gelangt. Ersatzmaßnahmen für Retentionsausgleich werden ortsnah durchgeführt, ebenso Maßnahmen für Vögel. Hierzu werden im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen genaue Unterlagen erstellt.

Die 15 KV Überlandleitung wird im Zuge der Arbeiten in den Straßenzug erdverlegt und in Leerrohren in den Brücken geführt. Daher kann das Bauwerk westlich von Haus Nr. 6 in der Straße Fischerbrücke rückgebaut werden.

### Beteiligung

Im Januar 2018 wurde ein Scoping-Termin durchgeführt, in dem die betroffenen Träger öffentlicher Belange und Grundstückseigentümer eingeladen wurden. Viele Teilnehmer, vor allem der BUND, direkte Anlieger in Leiferde und die Heimatpfleger sprachen sich gegen die beschlossene Nordtrasse aus. Auch die Polizei, die zu hohe Geschwindigkeiten bis in die Ortslage erwartet, hat sich für die Südtrasse ausgesprochen.

Wesentliche Forderungen der Bürgerinitiative „Umweltverträgliche Okerbrücke“ Stöckheim/Leiferde und einiger Anlieger sind:

- Brücke in Bestandstrasse
- kleinere Brücke
- geringe Fahrgeschwindigkeit
- kein Lkw-Verkehr

Die Verwaltung kommt mit der optimierten Südtrasse den Wünschen der Bürgerinitiative, der Grundstückseigentümer und der Heimatpfleger nach einer kleineren Brücke in annähernd gleicher Trasse nach. Durch eine niedrigere Lage im Gelände ist die Brücke deutlich zurückhaltender als die bisher geplante Nordtrasse. Die Geschwindigkeit auf der Okerbrücke wird auf max. 50 km/h begrenzt.

Im Januar 2019 wird eine Bürgerinformationsveranstaltung zur aktuellen Planung durchgeführt. Über die Ergebnisse wird im Stadtbezirksrat und im Planungs- und Umweltausschuss berichtet.

#### Grunderwerb

Grunderwerb ist erforderlich, jedoch in geringerem Umfang als bei der Nordtrasse. Gespräche mit den Eigentümern werden nach Beschluss umgehend wieder aufgenommen, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.

#### Förderung

Die optimierte Südtrasse ist förderfähig, da die Beschränkung auf 50 km/h fachlich zwingend aus der notwendigen Trassierung folgt, es keine Beschränkung für Lkw-Verkehre auf der Trasse zwischen den Ortsteilen gibt, je Fahrtrichtung eine Fahrspur vorhanden ist und auf der freien Strecke östlich der Okerbrücke bis Stöckheim die Geschwindigkeit von 70 km/h zulässig ist. Nach langen Verhandlungen hat der Fördermittelgeber nach Rücksprache mit dem Wirtschaftsministerium im November 2018 die Förderfähigkeit der optimierten Südtrasse bestätigt.

#### Straßenausbaubeiträge

Für die Brücken und für die freie Strecke zwischen Stöckheim und Leiferde fallen keine Straßenausbaubeiträge an. Beitragspflichtig ist der Straßenbau innerhalb von Leiferde einschließlich der Fahrbahn auf der Kulkegrabenbrücke. Der Beitragssatz ist wegen der Einstufung als Kreisstraße reduziert. Die Straßenplanung in diesem Bereich wird in den nächsten Monaten in Abstimmung mit den betroffenen Anliegern konkretisiert. Anschließend werden die voraussichtlichen Beitragshöhen ermittelt und den betroffenen Eigentümern mitgeteilt.

#### Finanzierung

Die Gesamtprojektkosten für die optimierte Südtrasse betragen ca. 4,3 Mio. €. Die Gesamtprojektkosten sind geringer als bei der Nordtrasse, da die Okerbrücke eine geringere Überbaubreite und eine um ca. 8 m kürzere lichte Weite hat, weniger Retentionsraumausgleich sowie geringere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Flora und Fauna erforderlich werden. Unter 5E. 660021.00.500.663 stehen im Haushalt in Summe insgesamt 4,5 Mio. € zur Verfügung.

Leuer

**Anlage/n:**

Lageplan

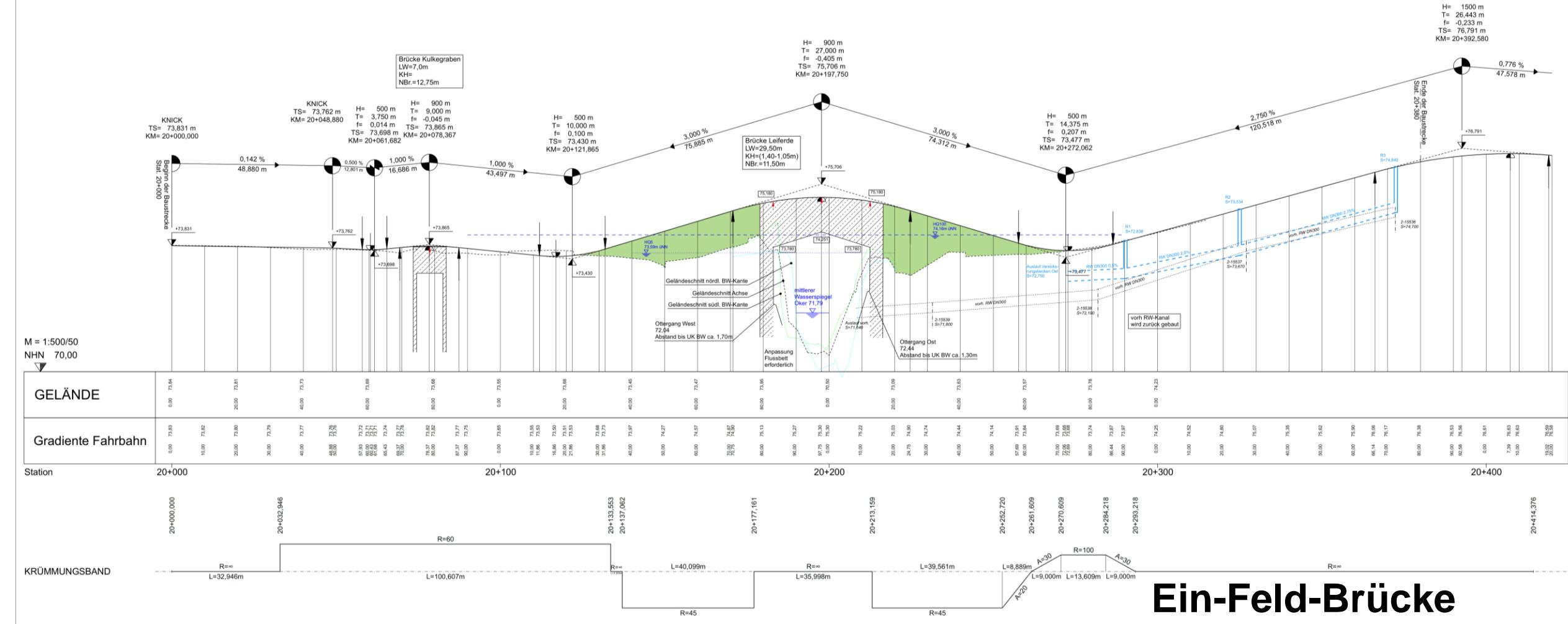
Höhenplan

Querschnitte Okerbrücke und KulkegrabenbrückeÜbersichtsplan

# Variante Süd Bauwerk LW 29,50m - Lageplan



# Variante Süd Bauwerk LW 29,50m - Höhenplan



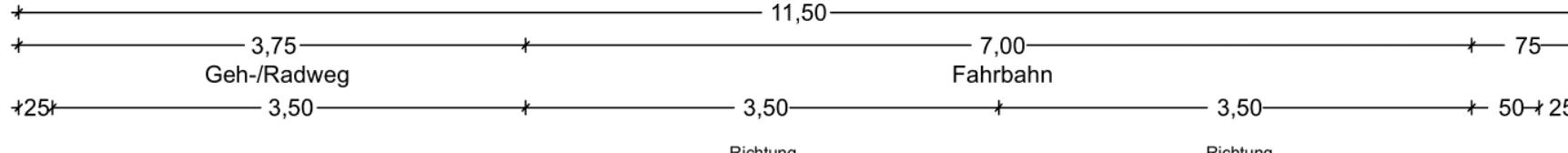
# Ein-Feld-Brücke

## UK BW im Bereich

### HQ100 -0,50 m

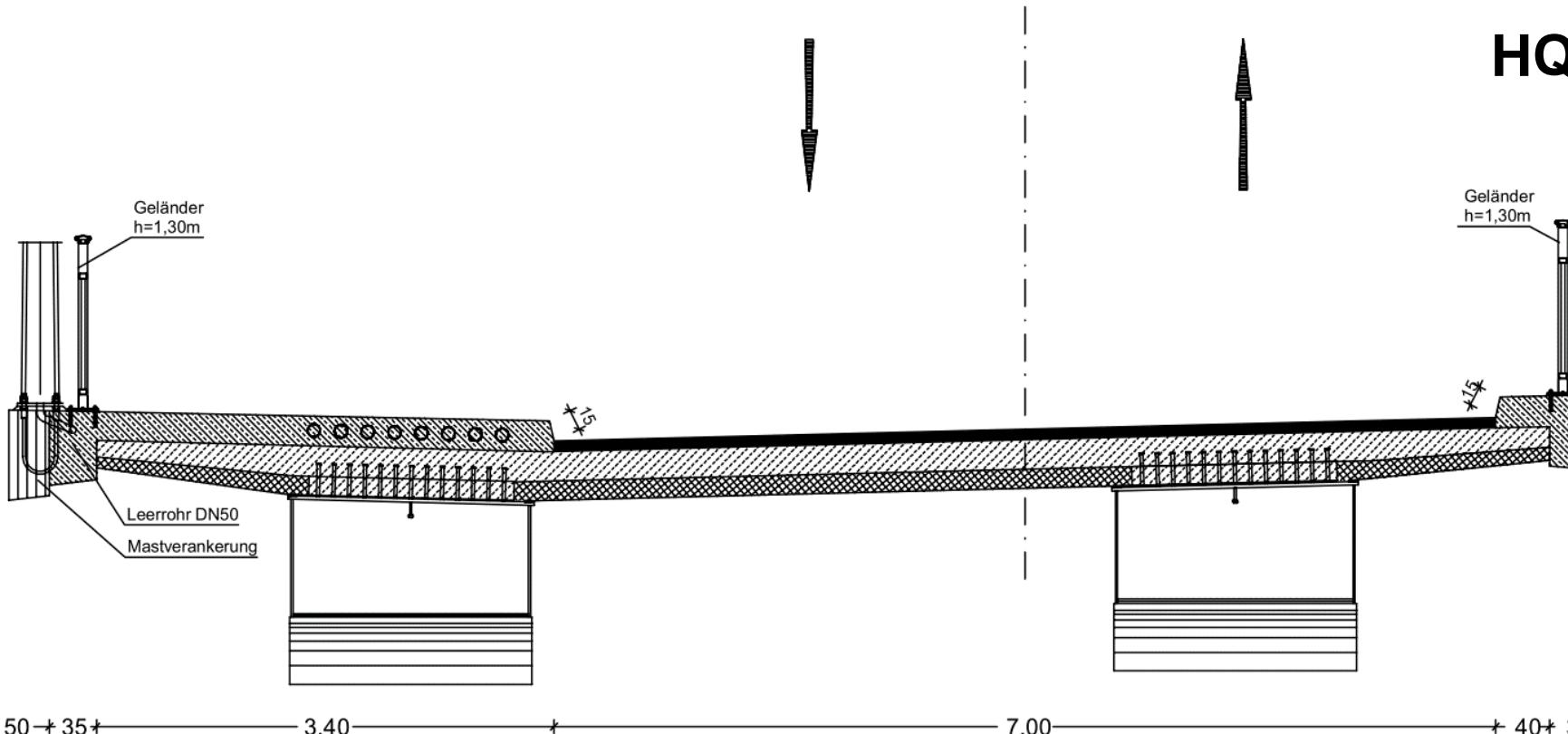
# BPR

# Variante Süd Bauwerk LW 29,50m - Querschnitt

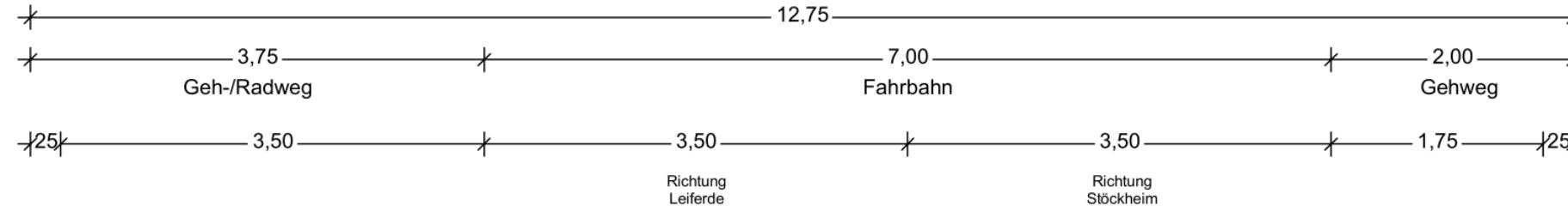


Okerbrücke Leiferde  
LW=29,5m  
KH=(1,40 - 1,05m)  
NBr.=11,5m

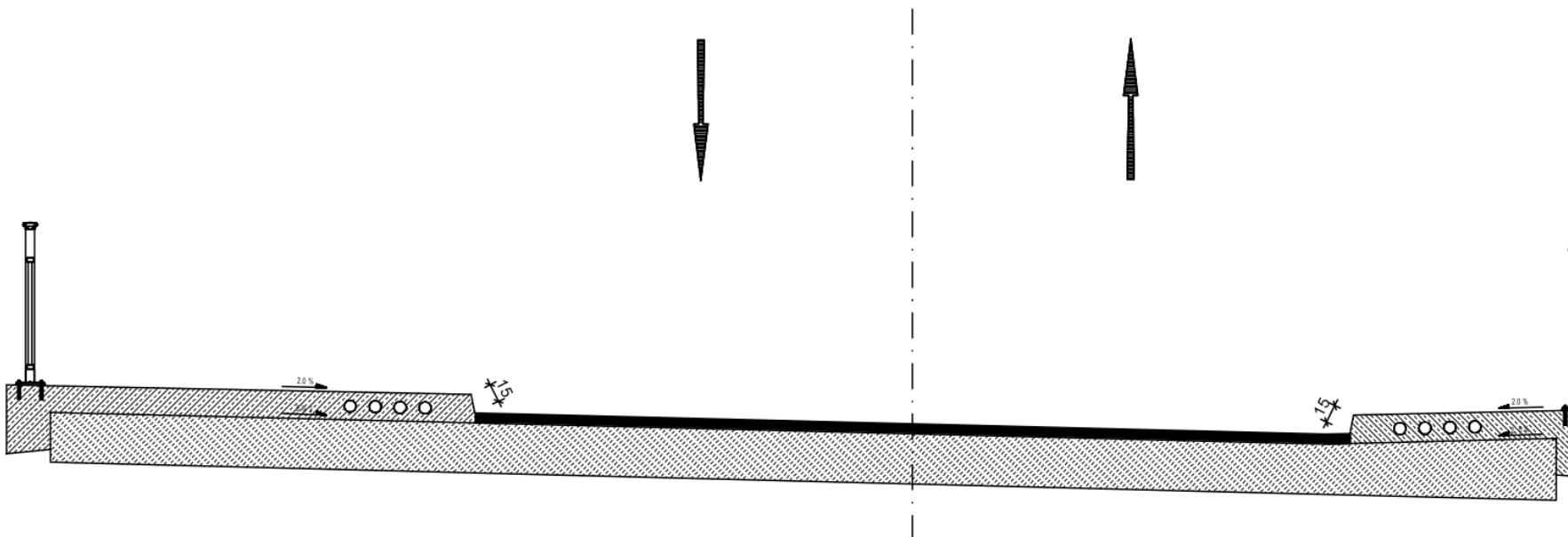
**Ein-Feld-Brücke  
UK BW im  
Bereich  
HQ100 -0,50 m**



# Variante Süd – Querschnitt Kulkegrabenbrücke



Brücke Kulkegraben  
LW=7,0m  
KH=0,50m  
NBr.=12,75m



# Übersichtslageplan

