**Anlage 1**

| Variante / Kriterien | | 1<br>Netzwerkbogen | 2<br>Stahlverbundbrücke (Fachwerk gevoutet) mit obenliegender Fahrbahn und anschließenden Stahlbetonbögen | 3<br>Fachwerk mit untenliegender Fahrbahn | 4<br>Schrägseilbrücke |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | <br>(Beispiel) | | |
| Bauwerkslänge | | 117,40 m | 192,00 m | 117,40 m | 180,00 m |
| Stützweiten | | 117,40 m | 31,00 m / 130,00 m / 31,00 m | 117,40 m | 60,0 m / 120,00 m |
| Bauhöhe | | 1,09 m | 6,80 m (Feld) / 10,00 m (Stütze) | 1,00 m | 2,00 m |
| Konstruktionshöhe | | 16,93 m (ges.) / 1,25 m (VT) | 6,80 m (Feld) / 10,00 m (Stütze) | 12,00 m (Feld) / 6,00 m (Endauflager) | 45,40 m (Pylon) |
| Länge Anpassungsbereich | | rd. 660 m | rd. 700 m | rd. 660 m | rd. 640 m |
| Max. Straßenordinate | | 49,93 m+DHHN | 55,58 m+DHHN | 49,93 m+DHHN | 50,29 m+DHHN |
| Kosten* | Brücke | ca. 10,4 Mio. Euro | ca. 21,4 Mio. Euro | ca. 11,5 Mio. Euro | ca. 18,5 Mio. Euro |
| | Straße | ca. 7,9 Mio. Euro | ca. 9,7 Mio. Euro | ca. 7,9 Mio. Euro | ca. 7,2 Mio. Euro |
| Bautechnologie | | - Längsverschub mit Hilfsstützen,<br>- Alternativ: Einfahren der Brücke mit SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) | - Abschnittweiser Zusammenbau mit Hilfsunterstützung<br>- Teilweise Freivorbau, Einheben Mittelstück | - Längsverschub mit Hilfsstützen,<br>- Alternativ: Einfahren der Brücke mit SPMT (Self-Propelled Modular Transporter) | - Freivorbau, teilweise Hilfsstützen |
| Auswirkungen | Archäologie | - Während Verschub befinden sich Hilfsstützen im Bereich der archäologischen Fundplätze<br>- Bei Nutzung von SPMT: geringstmögliche Auswirkungen auf archäologischen Fundplätze | - Zum Einheben des Mittelstückes befinden sich Hilfsstützen im Bereich der archäologischen Fundplätze | - Während Verschub befinden sich Hilfsstützen im Bereich der archäologischen Fundplätze<br>- Bei Nutzung von SPMT: geringstmögliche Auswirkungen auf archäologischen Fundplätze | - Während Herstellung befinden sich Hilfsstützen im Bereich der archäologischen Fundplätze |
| | Naturschutz | - Während Verschub befinden sich Hilfsstützen im Bereich der sensiblen Gebiete<br>- Bei Nutzung von SPMT: geringstmögliche Auswirkungen auf sensible Bereiche | - Zum Einheben des Mittelstückes befinden sich Hilfsstützen im Bereich der sensiblen Gebiete | - Während Verschub befinden sich Hilfsstützen im Bereich der sensiblen Gebiete<br>- Bei Nutzung von SPMT: geringstmögliche Auswirkungen auf sensible Bereiche | - Während Herstellung befinden sich Hilfsstützen im Bereich der sensiblen Gebiete |
| | Landschaftsbild | - Optisch ansprechendes Bauwerk<br>- Nahezu uneingeschränkter Blick bei Überquerung der Brücke durch filigranes Hängernetz | - Optisch ansprechendes Bauwerk<br>- Uneingeschränkter Blick bei Überquerung der Brücke | - Optisch schlechtere Integration des Bauwerks in die Landschaft durch stärkere Fachwerkstreben | - Optisch ansprechendes Bauwerk<br>- Filigranes Erscheinungsbild<br>- Nahezu uneingeschränkter Blick bei Überquerung der Brücke |
| Vorteile | | - Geringe Bauhöhe → kurzer Anpassungsbereich der Straße<br>- Geringe Straßenordinate → Einhaltung der Zwangspunkte der Straße<br>- Geringe Baukosten (im Vergleich)<br>- Filigranes Hängemetz<br>- Geringe Beeinträchtigung der archäologischen Fundplätze und sensiblen Bereiche | - Kommt dem Wunsch der Stadt nahe (Panthersprung) | - Geringe Bauhöhe → kurzer Anpassungsbereich der Straße<br>- Geringe Straßenordinate → Einhaltung der Zwangspunkte der Straße<br>- Geringe Beeinträchtigung der archäologischen Fundplätze und sensiblen Bereiche | - Geringe Bauhöhe→ kurzer Anpassungsbereich der Straße |
| Nachteile | | - | - Kostenintensiv<br>- Längster Anpassungsbereich der Straße<br>- ca. 2,30 m über Zufahrt zum bestehenden Gehöft an Straße Gehöft → zusätzliche Geländesicherung<br>- Anpassung Knotenpunkt Hamburger Str.<br>- ggf. Anpassung der Lichtsignalanlage<br>- Stellenweise Beeinträchtigung der archäologischen Fundplätze und sensiblen Bereiche | - Optisch schlechtere Integration des Bauwerks in die Landschaft durch stärkere Fachwerkstreben | - Stellenweise Beeinträchtigung der archäologischen Fundplätze und sensiblen Bereiche |