

Rede von Bürgermeister Saemann anlässlich der Eröffnung und Einweihung der Hertha-Peters-Brücke am 24.04.2024 um 16:30 Uhr an der Hertha-Peters-Brücke

Sehr geehrter Herr Ratsvorsitzender Rösemann,
liebe Kolleginnen und Kollegen,
verehrte Ortsbürgermeister und Ortsvorstehende,
sehr geehrter Herr Peuke,
sehr geehrte Vertreter der Firmen Becker und Züblin,
der beauftragten Baufirmen und Planungsbüros,
sehr geehrter Herr Hinz,
meine sehr geehrten Damen und Herren,
verehrte Gäste,

ich danke Ihnen herzlich, dass sie meiner Einladung zur heutigen Freigabe der Hertha-Peters-Brücke gefolgt sind und begrüße Sie hier, am neuen und alten Standort dieses bedeutenden Bauwerks.

Zu den Kitas, Schulen und anderen Zielen im Stadtzentrum, aber auch in die Neubaugebiete südlich des Mittellandkanals, sowie zu den Naherholungsgebieten am Gräwig oder den südlichen Ortschaften und Gemeinden, werden die Wege aus der und in die Kernstadt wieder schneller und vor allem einfacher.

Ein Bauwerk, das Dank der wohlwollenden Förderung des Landes Niedersachsen in Höhe von rund 2,8 Mio. € auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) errichtet werden konnte.

Die Gesamtkosten betragen etwa 5,6 Mio. €, davon entfallen auf die Baukosten etwa 5,1 Mio. € und für Planungs- und Nebenkosten müssen etwa 0,5 Mio. € berücksichtigt werden.

Aber zunächst ein kleiner Rückblick in das vorherige Jahrhundert:

Bei der Eröffnung der ersten Hertha-Peters-Brücke verwies der damalige Bürgermeister Gerhard Heinze auf die Ursprünge eines solchen Bauwerks, die bis ins Jahr 1964 zurückreichen.

Beim Bau einer Sandfanganlage am Mittellandkanal in den frühen 1960er Jahren hatte man den Raum für eine spätere Brücke bereits geplant. Allerdings dauerte es bis 1982, bis erste Pläne daraus resultierten.

Als Spannbetonbrücke, Stahlüberbau im Bereich des Mittellandkanals und Stahlbeton im Bereich der B 65, sowie Holzleimbauweise kombiniert mit Stahlbeton waren Vorentwürfe und Varianten eines Ingenieurbüros aus Hannover (Gruhl, Reißmann, Braemer und Vogel) erstellt worden.

Damals lagen die Kostenvoranschläge für diese Varianten im Bereich von etwa 1,2 bis 1,3 Mio. DM.

Eine Ausführung aus Spannbeton wurde von den Ingenieuren den Ratsgremien eindeutig empfohlen, da dies in der späteren Bauwerkserhaltung wenig Aufwand und wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen würde.

Allerdings führte ein solcher Vorschlag in der traditionellen Stahlstadt Peine zu Diskussionen in der Politik und in der Öffentlichkeit und stieß auf Widerstand.

Dieser Ingenieurempfehlung wurde vor fast exakt 42 Jahren vom Fachausschuss nur mit Vorbehalten befolgt.

In der Sitzung vom 27. April 1982 wurde der erweiterte Beschluss gefasst, dass die Spannbetonlösung auf der Grundlage der vorgelegten Vorentwürfe weiterverfolgt werden sollte.

Nebenangebote in Stahlbauweise und Holzbauweise sollten bei der Ausschreibung ausdrücklich erlaubt sein.

Etwa fünfeinhalb Jahre danach wurden die Ergebnisse der Ausschreibung zur Entscheidung vorgelegt.

Das Interesse am Bau der Brücke war sehr groß. Es gab insgesamt 25 Angebote von elf Bietern (7 Hauptangebote, 10 Nebenangebote und 8 Alternativangebote).

Von einer solchen Vielzahl an Angeboten träumen wir heute.

Doch zurück ins Jahr 1987.

Nur drei Angebote lagen innerhalb des zu dieser Zeit berechneten Kostenrahmens – alle in Holzbauweise. Die Preise für die nächsten Stahl- oder Spannbetonangebote lagen zwischen 42 und 50 % höher.

Die Mehrheit der Stahl-, Stahlbeton- und Spannbetonangebote war sogar noch wesentlich höher, einige sogar um 100 % oder mehr.

So wurde die erste Hertha-Peters-Brücke nach intensiven Diskussionen tatsächlich aus Bongossi-Holz gebaut. Bongossi ist ein tropisches Hartholz aus Kamerun.

Die Fachwelt bescheinigte der Stadt damals eine hohe Widerstandsfähigkeit und Langlebigkeit bei gleichzeitig geringen Bauunterhaltungskosten.

Wie wir alle wissen, war das ein Irrtum. Zurück ins Jahr 1988.

Bei der Entscheidung zur Holzbauweise und deren Umsetzung gab es nicht überall Zuspruch.

Trotzdem war das Interesse der Öffentlichkeit an der Fertigstellung und Freigabe der lang angelegten Brückenverbindung über die B65 und den Mittellandkanal im Jahr 1988 enorm.

Es kam jedoch auch zu heftigen Kritiken und öffentlichen Kundgebungen, vor allem von Umweltschützern, die durch Transparente gegen die Nutzung von Tropenholz und die damit verbundenen Rodungen von Urwaldflächen demonstrierten.

Später stellte sich heraus, dass die wissenschaftliche Bewertung der Haltbarkeit von Tropenhölzern zu optimistisch war.

Denn ab 2010 wurde immer deutlicher, dass sich auch dieses Tropenholz als Naturbaustoff, entgegen früherer Vorhersagen, in Bezug auf die Qualität und Widerstandsfähigkeit einzelner Bauteile durchaus unterschiedlich entwickelte.

Es wurde ein zunehmender Pilzbefall festgestellt, der zu umstrittenen Diskussionen über den Bedarf an Maßnahmen führte.

Ob Sanierungsmaßnahmen oder ein Abriss und Ersatzneubau sofort ergriffen werden sollten, wurde sehr kontrovers diskutiert.

Das Büro grbv aus Hannover, das unter den ehemaligen Büronamen Gruhl, Reißmann, Braemer und Vogel bereits maßgeblich an dem Ursprungsbauwerk beteiligt war, gewann erneut in einem Ingenieurwettbewerb für das neue Projekt „Neubau Hertha-Peters-Brücke“.

Die Entscheidung des Rates, eine Stahl-Schrägseilbrücke zu bauen, wurde am 20. Februar 2020 endgültig gefasst.

Eine Phase der Umsetzung folgte, in der weitere erhebliche Schwierigkeiten von überraschendem Umfang auftraten. Am Anfang kam es aufgrund der Corona-Pandemie zu Verzögerungen und zum Stillstand in Phasen des Lockdowns.

Im Februar 2022 folgte der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der mittelbare Auswirkungen auf den Weiterbau der Brücke hatte.

Diese unvorhersehbaren Vorkommnisse führten zu bedeutenden Turbulenzen und Marktveränderungen, auch im Bereich der Bauindustrie, speziell im Stahlbau.

Leider erlitt einer der wichtigsten Auftragnehmer sogar eine Insolvenz und musste im laufenden Projekt ersetzt werden.

Eine konstruktive, faire und letztlich erfolgreiche Zusammenarbeit mit allen maßgeblichen Projektbeteiligten gelang dennoch über all die Monate hinweg, obwohl die Kosten stiegen und die Bedingungen manchmal mehr als schwierig waren.

Der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die als Vertreter der Fördermittelgeber fungiert, sowie den beteiligten Ingenieuren und Bauunternehmen sei herzlich gedankt!

Aber auch gegenüber den politischen Vertreterinnen und Vertretern, sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Peiner Stadtverwaltung spreche ich meinen ausdrücklichen Dank aus.

Sie alle zusammen haben diesen beeindruckenden Bau erst möglich gemacht.

Im Namen aller Peinerinnen und Peiner: Vielen Dank!

So wie es einst auch die Namensgeberin Hertha Peters für ihre Mitmenschen getan hat.

Um die Bedeutung dieser Brücke vollständig zu erfassen, ein kurzer Rückblick auf das Leben und Wirken von Hertha Peters.

Geboren am 12. April 1905 hier in Peine, wuchs Hertha Peters in einer Zeit des Umbruchs und politischer Unruhen auf.

Bereits in jungen Jahren engagierte sie sich politisch und setzte sich unerschrocken für ihre Überzeugungen ein.

Ihre politische Tätigkeit wurde während der dunklen Jahre des Nationalsozialismus unterdrückt.

Trotzdem ließ sie sich nicht entmutigen und kehrte nach dem Zweiten Weltkrieg mit noch größerem Engagement in die Kommunalpolitik zurück.

Ihr Beitrag zur Entwicklung unserer Stadt und des Landkreises Peine war von unschätzbarem Wert.

Von 1939 bis 1965 arbeitete sie im Peiner Rathaus und setzte sich dort als Vorsitzende der Personalvertretung insbesondere für die Belange der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein.

Als Mitglied des Kreistags und später als Erste Landrätin in Niedersachsen prägte sie maßgeblich die Entwicklung unserer Region.

Ihr politisch größter Erfolg, der Bau des Kreiskrankenhauses im Jahr 1971, steht als Zeugnis für ihren visionären Weitblick und ihren unermüdlichen Einsatz für das Wohl der Bürgerinnen und Bürger.

Für ihre außergewöhnlichen Verdienste erhielt Hertha Peters zahlreiche Auszeichnungen, darunter den Wappenteller der Stadt Peine im Jahr 1965 und das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1977.

Aufgrund ihres herausragenden Wirkens in der Stadt und im Landkreis Peine gab es folgerichtig auch keine einzige Stimme, die auch nur ansatzweise darüber nachgedacht hätte, dem Neubau dieser Brücke einen anderen Namen zu geben.

Richtig so!

Dennoch war der Weg bis zum heutigen Tage für alle Beteiligten kein einfacher.

Eine Vielzahl von Erschwernissen galt es zu meistern und zu überwinden.

Umso prächtiger steht hier und heute die neue Hertha-Peters-Brücke, die sich wirklich sehen lassen kann.

In diesem Sinne lade ich Sie nun alle herzlich ein, gemeinsam mit mir die Hertha-Peters-Brücke zu überqueren und die Zukunft mit Hoffnung und Zuversicht zu begrüßen.

Vielen Dank.