

Stellungnahme zum Bauausschuß 24.08.2010 DS 3257/2010

1. Verkehrsgutachten

RAUSCH / 24.08.2010

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum vierspurigen Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke

Die derzeitige Verkehrssituation der Landesstraße 3020 zwischen der Anschlußstelle mit der Bundesstraße 429 und dem innerstädtischen Anlagenring weist aufgrund des zweispurigen Abschnitts im Bereich der Konrad-Adenauer-Brücke erhebliche Missstände in der Verkehrsabwicklung auf, die sich in Form von Rückstaubildungen darstellen. Trotz bereits erfolgtem Einbau von Stauschleifen westlich des Brückenbauwerkes kommt es insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde zu Rückstaubildungen stadteinwärts mit Behinderungen, die bis in den Bereich der Anschlußstelle zurückreichen. Stadtauswärts kommt es wegen der fehlenden zweiten Spur der Gabelsbergerstraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde zu behindernden Rückstaubildungen auf der Westanlage bis zum Knotenpunkt Selterstor, die z.T. bis in die Frankfurter Straße hineinreichen.

Im Rahmen einer auf die Heuchelheimer- und Gabelsberger Straße begrenzten rechnergestützten Simulation zur Verkehrsabwicklung konnte bereits der positive Effekt einer zweiten Spur stadteinwärts im Hinblick auf die Rückstaureduzierung aufgezeigt werden. Zur vollständigen Erfassung des gesamten Straßennetzes in diesem Bereich sowie unter Einbeziehung des weitergehenden Straßennetzes wurde im Sommer 2008 ein Ingenieurbüro mit der Durchführung einer umfassenden Verkehrsuntersuchung beauftragt, welche in 2009 abgeschlossen wurde. Neben der Verkehrsmengenberechnung für einen vierspurigen Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke wurden auch die Auswirkungen auf den stark frequentierten Gießener Anlagenring untersucht.

Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Universitätsstadt Gießen wurde für den Prognosehorizont 2020 ein Verkehrsmodell für den Prognose-Nullfall (=Bestand) und den Planfall des vierspurigen Ausbaus der Konrad-Adenauer-Brücke berechnet. Zur Eichung und Kalibrierung des Verkehrsmodells wurde auf aktuelle Verkehrszahlen zurückgegriffen und zusätzlich umfangreiche Verkehrszählungen an den Knotenpunkten des Anlagenringes sowie im Zuge der Gabelsberger Straße durchgeführt.

Fazit:

„Der geplante vierspurige Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke führt zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation in diesem Bereich (Anm.: unmittelbarer Untersuchungsraum) und zu einer Entlastung des stark frequentierten Gießener Anlagenringes zwischen Gabelsberger-Straße und der Marburger Straße / Ostanlage.“ (Ende Zitat)

Zusätzlich zu dieser Verkehrsuntersuchung wurde von einem weiteren Ingenieurbüro der Nachweis geführt, dass für den Planfall die maßgeblichen Knotenpunkte im Bereich der Gabelsberger Straße und des Anlagenringes ohne die bisherigen Rückstaus leistungsfähig sind. Im Rahmen der weiteren verkehrstechnischen Bearbeitung wird eine Einbeziehung und Anpassung in die von diesem Büro im Jahre 2005 vorgenommene Koordinierung der „Grünen Welle“ auf dem Anlagenring erfolgen.

2. Brückenbauwerk

Bauliche Betrachtung der 3-Spurigkeit

Eine 3-spuriges Verkehrsführung der Heuchelheimer Straße führt zu einem kompletten Neubau der Konrad-Adenauer-Brücke. Eine Verbreiterung des Bauwerkes oder ein Anbau einer weiteren Spur an das bestehende Bauwerk ist laut dem Gutachten von Herrn Prof. Graubner aus dem Jahre 2005 nicht möglich.

Zitat: *„Der mit ‚Variante A‘ bezeichnete Vorschlag zur Verbreiterung des bestehenden Bauwerks durch einen monolithisch verbundenen zusätzlichen Spannbetonträger ist in technischer Hinsicht als äußerst problematisch bzw. in Übereinstimmung mit den derzeit gültigen statischen und konstruktiven Anforderungen als nicht ausführbar einzustufen“*

Hieraus entsteht die Anforderung die bestehende Brücke durch einen 3-Spurigen Neubau zu ersetzen. Die Verkehrsführung kann über eine verstärkten bestehenden Überbau geführt werden, dies setzt aber umfangreiche Untersuchung der bestehenden Brücke voraus. Sollten diese Untersuchungen ergeben dass die Verkehrsführung über eine verkleinerten und verstärkten Überbau nicht möglich ist, so ist eine Aufwendige Behelfsbrücke erforderlich die nicht nur die Lahn, sondern auch die Schlachthofstraße überquert. Dieser Zustand hätte eine bauzeitige Sperrung der Brücke für LKW's und Busse als Folge, der Verkehr würde über die Rodheimer Straße umgeleitet werden.

Zukünftige Sanierungen am Bauwerk sind nur mit erheblichem Aufwand in der Verkehrsführung und im Bauablauf möglich. Zusätzlich kommt ein erheblicher zeitlicher Planungsaufwand sowohl für das Bauwerk als auch für die verkehrlichen Untersuchungen von mehr als einem Jahr hinzu. Weiterhin entstehen erhebliche Planungskosten.

Verkehrliche Betrachtung der 3-Spurigkeit

Die Einrichtung einer Wechselverkehrsanlage mit tageszeitlicher variabler Spurzuweisung der dritten Spur kann aufgrund der fehlenden erforderlichen Entwicklungslänge mit Abschnitten einer unbefahrten Fahrspur zur Vermeidung von Unfällen mit dem Gegenverkehr nicht realisiert werden. Damit unterbleibt bei der 3-spurigkeit die Beseitigung der bereits nachgewiesenen nachmittäglichen Rückstaubildung stadtauswärts oder

umgekehrt, wodurch nicht die volle Verkehrswirksamkeit erreicht wird. Eine Entlastungsmöglichkeit gerade der Rodheimerstraße entfällt dann vollständig.

Bauliche Betrachtung der 4-Spurigkeit

Die 4-spurigkeit der Konrad-Adenauer-Brücke vereinfacht den Bauablauf erheblich und bringt Kosteneinsparungen. Im ersten Bauabschnitt wird der südliche Überbau erstellt, während der Bauzeit verbleibt der Verkehr auf dem bestehenden Bauwerk. Eine unwirtschaftliche Hilfsbrücke, oder sonstige temporären Anpassungen des Straßenverlaufs sind nicht erforderlich. Im zweiten Bauabschnitt wird der Verkehr auf das südliche neue Bauwerk umgelegt und die bestehende Brücke durch einen Neubau ersetzt. In diesem Bauabschnitt sind ebenfalls keine erheblichen temporären Anpassungen der Verkehrsführung notwendig.

Zukünftige Sanierungen sind mit geringem Aufwand in der Verkehrsführung und im Bauablauf zu realisieren. Die Lösung mit 2 getrennten Überbauten ist heute bei 4-spurigen Straßen Standard.

Bisheriger Planungsaufwand

Die Straßen- und Brückeplanung befindet sich im Moment am Ende der Entwurfsplanung. Die Entwurfsplanung geht von einem 4-spurigen Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke aus. Hierfür legen die verkehrlichen Untersuchungen und erforderlichen Nachweise vor:

Eine weitere Planung mit 3 Spuren würde die Arbeit aus den vergangenen Jahren (seit 2004) hinfällig werden lassen. Da eine 3-spurige Konrad-Adenauer-Brücke einen anderen Querschnitt als eine 4-spurige Brücke aufweist, muß die Entwurfsplanung von vorne beginnen.

Die bisherige Straßenplanung, gerade im Knotenpunktsbereich Lahnstraße und Westanlage, müßte bei einer 3-spurigkeit ebenfalls neu geplant werden.

Im Anschluss an die Straßenplanung wäre dann das Lärmgutachten ebenso neu zu erstellen, wie die weiteren ergänzende Planungen (z.B. Auswirkungen auf Anlagenring und andere Anschlussstellen).

Um wieder auf den aktuellen Planungsstand zu kommen ist mindestens ein Zeitraum von 12 Monate erforderlich.

Kosten der bisher erbrachten Planung

Brückenplanung:	65.000 €
Straßenplanung:	27.000 €
Schallgutachten:	3.300 €
Verkehrsuntersuchung:	65.000 €
Verkehrserhebung:	10.000 €
Gesamt:	170.300 €

3. GVFG (Förderung)

Das Tiefbauamt schließt sich dem Verkehrsgutachten im vollen Umfang an. Das verkehrliche Erfordernis der Vierspurigkeit ist deutlich herausgestellt. Dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt wurden im November 2009 die verschiedenen Varianten vorgestellt. Bei der anschließenden Diskussion konnten für den vierspurigen Ausbau deutliche Vorteile dargelegt werden.

Gemäß der Aussage vom Ministerium ist die Maßnahme dann förderfähig, „wenn eine verkehrstechnisch einwandfreie Planung und wirtschaftliche und sparsame Verwendung von Fördermitteln gegeben ist“.

Damit kann auch die in der Öffentlichkeit geäußerte Vermutung widerlegt werden, der Minister habe zur Förderfähigkeit eines 3-spurigen Ausbaus etwas anderes als der Dezernent in der Stadtverordnetenversammlung gesagt. Im Schreiben des Ministeriums heißt es dazu: „In der anschließenden Diskussion (nach Vorstellung der Variantenvergleiche durch die Stadt) ließ der 4-spurige Ausbau der Brücke gegenüber der anderen Varianten Vorteile erkennen.“

Ohne die erforderlichen Unterlagen, die mit dem Zuschussantrag zusammen eingereicht werden müssen (ausführungsreife Planung incl. Baurecht) kann und wird der Zuschussgeber keine verbindliche Zusage zur Förderung abgeben!!

Darüber hinaus können verbindliche Zusagen über Förderquoten immer erst nach Haushaltsgenehmigung beim Land für das Jahr, für den der Zuschuss beschieden wird vom Fördergeldgeber (Ministerium) gemacht werden.