

Universitätsstadt Gießen · Dezernat III · Postfach 11 08 20 · 35353 Gießen

**An die Fraktionen im
Stadtparlament**

**über
Büro der Stadtverordnetenversammlung**

Anschrift:

Berliner Platz 1, 35390 Gießen

- Auskunft erteilt: Herr Stadtrat Rausch
Zimmer-Nr.: 02-017
Telefon: 0641/306-1004/1005
Telefax: 0641/306-2004
E-Mail: thomas.rausch@giessen.de

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
III-R./si.- (O)

Datum

21. Januar 2011

**Ergänzender Bericht zu STV/3257/2010
Bezuschussung des Ausbaues der Konrad-Adenauer-Brücke durch das Land Hessen
Verschiedene Anfragen, Fortentwicklung der Planungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Beantwortung von verschiedenen Anfragen wird zur obigen Problematik nochmals auf die Stellungnahme aus der Bauausschusssitzung vom 24.08.2010 zur Drucksache 3257/2010 verwiesen. Mit den hier gegebenen Antworten zu den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zum vierspurigen Ausbau der Konrad-Adenauer-Brücke, mit den Ausführungen zum Brückenbauwerk, den bisher erbrachten Planungskosten und den Fördermöglichkeiten waren zum damaligen Zeitpunkt weitestgehend alle Fragen beantwortet.

Planungsaufwand 3-spurig:

Die Frage einer denkbaren Förderfähigkeit des dreispurigen Ausbaues der Konrad-Adenauer-Brücke kann beim Land vor einer Antragstellung (m. Planunterlagen) nicht geklärt werden. Dazu liegen keine technischen Begutachtungen und Planungen in der Qualität und Güte wie für den vierspurigen Ausbau seitens der Stadt vor. Eine solche Bepanung für ein gänzlich anderes Brückenbauwerk zur Querung der Lahn (eine Brücke mit 3 Spuren statt zweier gleicher Brücken mit insgesamt 4 Spuren) stellt eine gänzlich andere Konstruktion mit auch konstruktiv anderen Problemlagen dar.

Es müsste dann ggf. mit zusätzlichen Planungskosten bis zu 100.000 € für die Brücken- und ergänzende Straßenplanung gerechnet werden. Erst mit solchen und auch mit weiteren Verkehrsuntersuchungen hinterlegten Planungen könnte ein ergänzendes Votum beim Land Hessen eingeholt werden. Die Vorbereitungs-/Planungszeit hierfür läge im Übrigen bei mindestens 12 Monaten und hätte heute noch nicht überschaubare Risiken hinsichtlich einer zeitgerechten Abwicklung.

Planungsvergleich 3 zu 4-spurigem Ausbau:

Seitens der Verwaltung hat diese daher einen anderen Weg beschritten, um die besondere Wirtschaftlichkeit eines vierspurigen Neubaus mit zwei neuen Brücken über die Lahn nochmals zu belegen.

In der nachfolgenden Übersicht sind die verschiedenen Varianten, die auch den Stadtverordneten vorlagen, nochmals aufgelistet und teilweise neu berechnet. Dabei geht man sowohl bei der Dreispurigkeit als auch der Vierspurigkeit (wie beschlossen) von jeweils einer denkbaren Höchstförderquote von 75 % aus. Wegen der nur geringen denkbaren Förderfähigkeit einer 2-spurigen Brücke, hier fehlt im Wesentlichen die Verkehrsbesserung als hauptsächliches Förderkriterium, kann keine Förderquote angenommen werden, so dass dort die Zahlen aus der letzten Beratung im März zugrunde gelegt wurden.

Trotz der Annahme einer 75 %igen Höchstförderung, die gerade für die teuren Behelfsbauwerke wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit in Frage gestellt werden muss, wäre die dreispurige Variante die unwirtschaftlichste bzw. für die Stadt teuerste, da die Behelfsbrückenkonstruktionen auch teure Herstellungskosten beim Straßenbaukörper in südliche Richtung zur Herstellung einer Vierspurigkeit erfordern, die nach der Bauzeit nicht mehr genutzt werden, ggf. zurückgebaut werden müssten.

Planungsfortschritt 4-spurig:

Dagegen hat sich bei dem beschlossenen Neubau durch weitere planerische und konstruktive Überlegungen ergeben, dass die Wahl einer anderen Brückenkonstruktion für die beiden Brücken (bei Vierspurigkeit) Kosteneinsparungen von rd. 260.000 € ergeben. Die vorgesehene Stahlverbundbauweise für die beiden Brücken kann als Stahlbetonbauwerk ohne Trennpfeiler mit 5 Brückenfeldern ausgeführt werden und dadurch entsprechende Ersparnisse, die sich auch in den Folgekosten (Wartung) zeigen werden, erbringen.

Damit wird diese vierspurige Bauweise in Spannbetonbau gegenüber der Dreispurigkeit rd. 530.000 € bei den Gesamtkosten günstiger und der städtische Anteil sinkt um rd. 210.000 € bei einer gleichen Betrachtung mit 75 % Förderung für beide Konstruktionen.

Diese neue wirtschaftlichere Variante in Spannbetonbauweise wird nun entsprechend dem Stadtverordnetenbeschluss weiter verfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

Magistrat zur Kenntnis


Rausch
(Stadtrat)

Anlage

H:/dezern3/Anfragen/STV-3257-Konrad-Adenauer-Brücke-21-01-11.doc