

	4 Spurigigkeit - Neubau Überbau = neue Brücke Bearbeitungsstand März 2010 - Stahlverbundbau, Kostenschätzung aus 2004 über Preisindex auf 2010 hochgerechnet. Beschluss	4 Spurigigkeit - Neubau Überbau = neue Brücke Kostenschätzung Spannbetonbau ohne Trennpfeiler mit 5 Brückenfelder, Stand August 2010 Bau	3 Spurigigkeit, = neue Brücke mit Behelfsbrücke	2 Spurigigkeit - Neubau Überbau
Baukosten Brücke (Brutto)	6.377.000 €	6.120.000 €	5.749.000 €	2.960.000 €
Behelfsbauwerk			1.450.000 €	1.450.000 €
Baukosten Brücke (Brutto)	6.377.000 €	6.120.000 €	7.199.000 €	4.410.000 €
Baukosten Straße (Brutto)	1.789.000 €	1.789.000 €	1.238.000 €	600.000 €
Lärmschutz (Brutto)	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €
Lichtsignalanlage (Brutto)	300.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €
Gesamtkosten (Brutto)	8.966.000 €	8.709.000 €	9.237.000 €	5.810.000 €
gesch. max. Zuschuss **	75%	75%	75%	0%
Anteil Kosten Straßenbau Land ***	760.000 €	760.000 €	430.000 €	- €
gesch- Zuschussfähige Kosten	7.906.000 €	7.649.000 €	8.507.000 €	- €
gesch. Anteil Stadt kapitalisierte Kosten bis 2082 (Bundesmaßstab) *	2.280.000 €	2.220.000 €	2.430.000 €	5.810.000 €
	9.560.000 €	9.560.000 €	8.010.000 €	4.780.900 €
Vorteile	- Bauwerk bietet im Endzustand den größten Verkehrsraum und höchsten Verkehrsdurchfluss -Während der Bauzeit keine Vollsperrung der Gabelsberger Straße erforderlich - getrennte Überbauten ermöglichen in Zukunft keine Sperrungen bei Sanierungen - entspricht den aktuellen Anforderungen an Brückenbauwerken (Sicherheit / Dauerhaftigkeit) - Nachträgliche Auswechslung der Lager möglich - längste Nutzungsdauer	- Bauwerk bietet im Endzustand den größten Verkehrsraum und höchsten Verkehrsdurchfluss -Während der Bauzeit keine Vollsperrung der Gabelsberger Straße erforderlich - getrennte Überbauten ermöglichen in Zukunft keine Sperrungen bei Sanierungen - entspricht den aktuellen Anforderungen an Brückenbauwerken (Sicherheit / Dauerhaftigkeit) - Nachträgliche Auswechslung der Lager möglich - längste Nutzungsdauer - Beste Gestaltungsmöglichkeiten unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen	- Beste Gestaltungsmöglichkeiten unter Beachtung der gegebenen Randbedingungen - längste Nutzungsdauer - Nachträgliche Auswechslung der Lager möglich - Optimieren der Stützweiten möglich	- geringste Gesamtbaukosten
Nachteile	- erhebliche Umplanung u. Anpassung der anschließenden Verkehrswege - höchste Baukosten - Bauzeit für alle Varianten ca. 2 Jahre	- erhebliche Umplanung u. Anpassung der anschließenden Verkehrswege	- bauzeitliche Sperrung für Busse und LKW's - Zusatzbelastung für Rodheimer Brücke, verstärkter Verschleiß - hohe Kosten für Behelfsbrücke - Verschiebung der Trasse um 0,6m in Richtung Süden notwendig - Anpassungsmaßnahmen an den anschließenden Verkehrswegen erforderlich. - keine spätere Verkehrsverlagerung auf K.-A.-Brücke möglich	- bauzeitliche Sperrung für Busse und LKW's - 1.450.000 € für Behelfsbrücke über Lahn und Schlachthofstraße wegen der Erreichbarkeit der Anlieger für LKW-Verkehr. - Im späteren Sanierungsfall Behelfsbrücke erforderlich - keine Verkehrliche Verbesserung - höchste Kosten für Stadt - Straßenbaukörper Südlich wird 4-spurig hergestellt und nach der Bauzeit nicht mehr genutzt. - Bauzeitlicher Umbau des Knotenpunktes Lahnstraße/Gabelsberger und Eingriff in Parkplatz Stadtwerke. Kein nachhaltiger Einsatz der finanziellen Mittel.

* Nach der Richtlinie für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Brückenbauwerken dürfen nur gleiche Ausbauvarianten mit den Kapitalisierten Kosten verglichen werden.

** Der Zuschuss kann nur dann gewährt werden, wenn die vollen nachgewiesenen verkehrlichen Verbesserungen durchgeführt werden. Der Zuschussgeber bestätigt nach Rücksprache, dass dies nur bei der 4-spurigen Variante gegeben ist und Varianten ohne Beseitigung von verkehrlichen Missständen nicht bezuschusst werden.

*** Gemeinsame Maßnahmen von Land und Kommune werden in der Priorisierung des Förderprogrammes bevorzugt und vorrangig behandelt.