

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 05.02.2013
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0028/13

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	05.03.2013	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	21.03.2013	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	09.04.2013	öffentlich
Verwaltungsausschuss	19.04.2013	öffentlich

Thema: Berichterstattung Fortgang Strombrückenzug (002) - Aktueller Stand des Vorhabens Neubau Elbbrücken im I. Quartal 2013

Der Stadtrat hat gemäß modifiziertem Antrag A0063/12, Beschluss-Nr. 1366-49(V)12 vom 31.05.2012, beschlossen, dass der Oberbürgermeister beauftragt wird, regelmäßig im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, im Ausschuss für Umwelt und Energie und im Verwaltungsausschuss über den weiteren Fortgang der Bemühungen zur Realisierung der dringend notwendigen Strombrückenverlängerung zu informieren.

1. Drucksache DS 0238/12 „Planung Neubau Elbbrücken“

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zur Verkehrsanlage wird ab sofort auf Grundlage der Drucksache DS 0238/12 „Planung Neubau Elbbrücken“ für die Variante V7 (Pfeilerbrücke) fortgesetzt. (Anlage 1, Anlage 2)

Zusammenfassend wurden gemäß Stadtratssitzung SR/053(V)/12 vom 04.10.2012 und SR/054(V)/12 vom 08.11.2012 zur DS 0238/12 folgende Punkte beschlossen:

- 1) - Erstellen der Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Variante V7 (Brücke mit 7 Pfeilern im Bereich der Alten Elbe und 2 Pfeilern in der Zollelbe)
 - einschließlich Erstellen der Unterlagen zur Prüfung der Zulässigkeit, Genehmigungsfähigkeit sowie Umsetzbarkeit (FFH-Ausnahmegenehmigung) dieser Variante unter Bezugnahme der entsprechenden Kohärenz- und Ausgleichsmaßnahmen zu erstellen und bei der zuständigen Behörde einzureichen.
- 2) - Einstellen der finanziellen Mittel für die vier zusammenhängenden Bausteine in den Haushalt
 - [1] Neubau der Brücken über Zollelbe und Alte Elbe
 - [2] Instandsetzung/Verlängerung der Neuen Strombrücke
 - [3] ausschließlich grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke
 - [4] Zollbrücke

- 3) - Erstellen eines Rahmenplanes im Bereich Heumarkt (*Umgrenzung geändert*)
- 4) - Die Anna-Ebert Brücke ist nach Inbetriebnahme des neuen Brückenzuges grundsätzlich nur für Anlieger- und Radverkehr vorzusehen
- 5) - Die Überlegungen zur notwendigen Optimierung der Anbindung der Strombrücke an das Schleinufer über die Johannisbergstraße als Teil des Cityringes sind gemäß Beschluss-Nr. 420-17(V)10 vom 22.04.2010 (DS0065/10) sowie Beschluss-Nr. 1464-53(V)12 vom 04.10.2012 (DS0238/12) vorzustellen bzw. zu thematisieren.
- 6) - Prüfaufträge im weiteren Verfahren (DS0238/12/5)

2. Aktueller Sachstand

Die gegenwärtig zu erarbeitende Entwurfs- und Genehmigungsplanung beinhaltet u.a. die Erstellung von Grunderwerbsplänen und koordinierten Leitungsplänen zur Führung der Medien.

Des Weiteren wird die Bindung diverser Fachplaner notwendig, wie:

- Baugrundgutachter für den Fachbereich Verkehrsanlage
- Baugrundgutachter für den Fachbereich Ingenieurbauwerk
- Schallschutzgutachter einschl. Gutachten für Erschütterungsschutz
- Planer Technische Ausrüstung (Bahnstrom MVB, Oberleitungsanlagen)
- Gutachter zur Elektromagnetischen Verträglichkeit
- Gutachter zu Lufthygiene und Lichtimmission
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Weiterhin ist eine Kostenpräzisierung unter dem Aspekt Kosten Dritter erforderlich.

2.1 Bausteine

Der Kurztitel „Neubau Elbbrücken“ (alte Bezeichnung: Strombrückenzugverlängerung) beinhaltet die vier Bausteine:

- Neubau der Brücken über Zollelbe und Alte Elbe [1]
- Instandsetzung/Verlängerung der Neuen Strombrücke [2]
- grundlegende Sanierung der Anna-Ebert-Brücke [3]
- Umbau der Zollbrücke [4].

2.1.1 Neubau der Brücken über Zollelbe und Alte Elbe [1]

Unter Beachtung und Prüfung der zusätzlichen Aufträge (siehe Pkt. 3.2) werden derzeit Lagepläne optimiert, welche die Grundlage für die spätere Detaillierung im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Verkehrsanlage bilden.

Bauphasen (Anlage 3)

Aktuell wurde von der Planungsgemeinschaft ein Konzept für einzelne Bauphasen mit folgenden Schwerpunkten erarbeitet:

- a) Bildung möglichst selbständiger Einzelmaßnahmen
- b) Minimierung der Sperrungen für den ÖPNV besonders für den Straßenbahnverkehr

2.1.2 Instandsetzung / Verlängerung der Neuen Strombrücke [2]

Auch für den Baustein Instandsetzung / Verlängerung der Neuen Strombrücke wird derzeit die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorbereitet.

Bauphasen (Anlage 3)

Der Bauabschnitt BA VII (Verlängerung der Neuen Strombrücke mit Anschluss an die neue Verkehrsanlage bzw. an den Bestand) wird gegenwärtig durch das Ingenieurbüro detailliert.

2.1.3 Grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke [3]

Die grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke wird baulich erst nach 2021 eingeordnet, d.h. nach Fertigstellung des Neuen Brückenzuges.

2.1.4 Umbau Zollbrücke [4]

Der Umbau der Zollbrücke (z.B. Gleisentnahme) wird baulich erst nach 2021 eingeordnet.

2.2 Zeitplan

Basierend auf dem gegenwärtigen Arbeitsstand wird nachfolgender Zeitplan erstellt:

Vorbereitung Planfeststellungsunterlagen (inkl. Unterlagen für die FFH-Ausnahmeprüfung mit Kohärenzmaßnahmen und mit den hierfür notwendigen zusätzl. Planungsleistungen)	IV. Quartal 2012	bis I. Quartal 2014
• Entwurfsplanung Verkehrsanlage	IV. Quartal 2012	bis III. Quartal 2013
• Genehmigungsplanung Verkehrsanlage		IV. Quartal 2013
• Landschaftsplanung (Genehmigungsphase)	III. Quartal 2012	bis IV. Quartal 2013
Antrag Planfeststellung		I. Quartal 2014
Planfeststellungsbeschluss		II. Quartal 2015
Fördermittelbeantragung		II. Quartal 2015
Bauwerksentwurf	III. Quartal 2015	bis II. Quartal 2016
Erarbeitung der Ausführungsunterlagen Ing.-BW	III. Quartal 2016	bis I. Quartal 2017
Erarbeitung der Ausführungsunterlagen VA	IV. Quartal 2015	bis II. Quartal 2016
Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen	II. Quartal 2016	bis II. Quartal 2017 *)
• Verkehrsanlage Heumarkt (vorgezogene Maßnahme)	IV. Quartal 2016	III. Quartal 2017
Baubeginn		III. Quartal 2017
• Temporäre Bestandsanbindung A.-E.-Brücke, Bestandsanbindung Brückstr. / Am Charlottentor	III. Quartal 2017	bis IV. Quartal 2017
• Neue Brücke über Zollelbe	III. Quartal 2017	bis III. Quartal 2018
• Neue Brücke über Alte Elbe; Bestandsanschluss	III. Quartal 2017	bis III. Quartal 2019
• Bestandsanbindung Cracauer Straße	IV. Quartal 2017	bis II. Quartal 2018
• Anschluss Stadtpark mit Kreuzungsbereich	III. Quartal 2018	bis II. Quartal 2019
• Verlängerung Strombrücke; Anschlüsse	I. Quartal 2019	bis I. Quartal 2020
Bauende		III. Quartal 2020
Restleistungen Umfeld / Landschaftsbau		bis 2021 / 2022

*) vorgezogene Maßnahmen an der Verkehrsanlage oder vorgezogene landschaftspflegerische Maßnahmen sind auch schon ab Ende 2016 möglich

Nach Erstellung der erforderlichen Planfeststellungsunterlagen ist die Beantragung des Verfahrens für Ende 2013 / Anfang 2014 geplant. Bei einer Verfahrensdauer von rd. 1 ½ Jahren wäre ab Anfang / Mitte 2015 mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen und somit eine Antragstellung für das Förderprogramm ERFE V ab Anfang / Mitte 2015 möglich.

2.3 Rahmenplan „Heumarkt“ (Anlage 4)

Die Aufgabenstellung für einen städtebaulichen Rahmenplan wurde gemäß Stadtratsbeschluss erstellt und abgestimmt. Drei Büros werden unabhängig voneinander einen städtebaulichen Entwurf entsprechend der Aufgabenstellung erarbeiten.

Planungsziel ist die städtebauliche Ordnung der zukünftigen Entwicklung des Bereiches Heumarkt, die Abschätzung des Entwicklungspotentials der neu entstehenden und vorhandenen Bauflächen / Freiräume und die Entwicklung schlüssiger Erschließungskonzepte. Erste Ergebnisse werden bis Mitte April 2013 erwartet.

Für das Gebiet Zuckerbusch West wird parallel der B-Plan erstellt, DS0006/13 Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 254-1 - Zuckerbusch West.

2.4 Belange Planungspartner

Im Zuge der weiteren Planungsbearbeitung intensivieren sich auch die Abstimmungen mit den Planungspartnern Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) und Städtische Werke & Co. KG (SWM).

2.4.1 Belange MVB

Derzeit finden aktuelle Abstimmungsrunden mit der MVB statt. Hierbei sind u.a. noch technische Parameter (z.B. Haltestellenanordnung im Bereich Heumarkt und Cracauer Tor) sowie mögliche Kostensplittungen zu klären.

2.4.2 Belange SWM

In den aktuellen Abstimmungsrunden mit der SWM werden gegenwärtig weitere Planungsgrundlagen abgestimmt. Baudurchführungsvereinbarungen sind in Vorbereitung.

2.5 Naturschutzfachliche Planungen

2.5.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Der Scoping-Termin wurde am 04.05.2011 durchgeführt. Die Ergebnisse bilden die verbindliche Arbeitsgrundlage für die Bearbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie. Diese Erarbeitung erfolgt im Rahmen der Planfeststellungsunterlage.

Am 11.02.2013 fand zusätzlich eine Informationsveranstaltung für die Umweltverbände statt.

2.5.2 Faunistische und floristische Sonderuntersuchungen

Der Endbericht „Faunistische und floristische Sonderuntersuchungen“ liegt vor. Die konkreten Leistungsbilder der zusätzlichen faunistischen Untersuchungen werden gegenwärtig erarbeitet und abgestimmt.

2.5.3 Belange Artenschutz

Die Erarbeitung eines Artenschutzbeitrages erfolgt im Rahmen der Planfeststellungsunterlage auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Grundlage bilden hier u.a. die technische Entwurfsplanung und die Ergebnisse der floristischen und faunistischen Untersuchungen.

2.5.4 Belange Natura 2000 (FFH-Gebiete)

Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung für die FFH-Gebiete „Stromelbe im Stadtzentrum Magdeburg“ sowie „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“ liegen vor. Die Fortschreibung erfolgt im Rahmen der Planfeststellungsunterlage.

2.5.5 Eingriffsregelung

Die Erarbeitung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) erfolgt im Rahmen der Planfeststellungsunterlage auf Grundlage des BNatSchG bzw. des Naturschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA). Grundlage bilden hier u.a. die technische Entwurfsplanung und die Ergebnisse der floristischen und faunistischen Untersuchungen.

2.5.6 Kohärenzmaßnahmen (Ausgleichsmaßnahmen)

In Abstimmung mit den Umweltbehörden wird derzeit geprüft, welche Maßnahmen aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg inhaltlich, fachlich und formal als Kohärenzmaßnahmen geeignet sein könnten. Eine der möglichen Kohärenzmaßnahmen könnte die „Öffnung Prester See - Absenkung Leitdeich“ sein.

Neben einer Entschlammung und der Schaffung von Pufferzonen könnte zusätzlich eine Durchströmung realisiert werden. Denkbare Lösungen werden gegenwärtig diskutiert. Erste Hinweise und Anregungen für die weitere Maßnahmenplanung erfolgten durch den Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt (LHW).

3. Anträge

3.1 Umsetzung Änderungsantrag DS0065/10/1

Optimierung der Anbindung der Strombrücke an das Schleinufer

Aufgabenstellung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Überlegungen zur notwendigen Optimierung der Anbindung der Strombrücke an das Schleinufer über die Johannisbergstraße als Teil des Cityringes gemäß Beschluss-Nr. 420-17(V)10 vom 22.04.2010 (DS0065/10/1) und gemäß Beschluss-Nr. 1464-53(V)12 vom 04.10.2012 (DS0238/12/4) vorzustellen und zu thematisieren.

Sachstand:

Das Schleinufer bildet als östlicher Abschnitt des Cityringes einen wesentlichen Baustein des Straßenhauptnetzes der Landeshauptstadt Magdeburg. Im Zusammenhang mit der Planung zum Projekt „Neubau Elbbrücken“, den langfristigen Zielen der Landeshauptstadt Magdeburg, die strategisch bedeutende Elbquerung - ohne zusätzlichen Verkehr durch die Innenstadt zu leiten - sicherzustellen, kommt der Stärkung der Brückenkopffunktion besondere Bedeutung zu. D.h. Verbindung von der Strombrücke über die Jakobstraße / Johannisbergstraße zum Schleinufer.

Aus verkehrstechnischer Sicht liegen Varianten vor, die allerdings in einer **gesonderten Informationsvorlage im II. Quartal 2013** behandelt werden sollten.

Das Projekt „Neue Strombrücke - Brückenkopf Jacobstraße - Johannisberg - Schleinufer“ selbst ist kein Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens „Neubau Elbbrücken“. Die Maßnahme sollte in der Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025) thematisiert werden.

3.2 Prüfaufträge im weiteren Verfahren (DS0238/12/5)

3.2.1 Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger

Aufgabenstellung:

Um Bau- und Betriebskosten zu sparen, die Verschattung zu reduzieren und weniger neue Flächen zu versiegeln, ist zu prüfen, dass die Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger alleinig über die Bestandsbrücken erfolgt.

Antwort:

Zur Reduzierung der zu erwartenden Baukosten wurde eine Alternative zur Pylonbrücke gesucht. Diese liegt mit der Variante V7 (Pfeilerbrücke) vor.

Zur Minimierung des Eingriffs in das FFH-Gebiet sowie zur Optimierung der Genehmigungsfähigkeit wird der neue Brückenquerschnitt Alte Elbe bisher dahingehend reduziert, dass auf die Anlage eines Geh- und Radweges auf der nördlichen Seite verzichtet wird, so dass sich die verschattete und in Anspruch genommene Fläche minimiert. Die vorhabensbedingten Flächenverluste bleiben somit unterhalb der bestehenden Bagatellgrenze.

Eine nochmalige Reduzierung der Flächen durch Verzicht auf die Nebenanlagen (Geh- und Radwege) ist technisch realisierbar. Der Wegfall der Geh- und Radbahnen auf der südlichen Seite würde mindestens beiderseitige Notgebahnen bedingen. Er würde weiterhin zu erheblichen Umwegen für Radfahrer und Fußgänger führen.

Des Weiteren wäre nicht auszuschließen, dass Fußgänger die Notgebahnen und Radfahrer die Fahrbahnen der neuen Brücken trotz dessen nutzen werden. Dies bedeutet wiederum erhebliche Konflikte der Verkehrsteilnehmer beim Verkehrsablauf und bei der Verkehrssicherheit.

Baulich steht die grundhafte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke im Zusammenhang mit dem Neubau der beiden Elbbrücken. Zeitlich werden die Sanierung der Anna-Ebert-Brücke sowie der Umbau der Zollbrücke nach 2021 angegangen. Trotz einer dann

möglichen Sperrung der beiden bestehenden Brücken (Anna-Ebert- und Zollbrücke) sowie im Havariefall könnte auch die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Innenstadt, Werder und Cracau mit Hilfe des derzeit geplanten Geh- und Radweges auf der südlichen Seite der neuen Anna-Ebert-Brücke aufrechterhalten werden.

Fazit:

Auf die Nebenanlagen auf der Neuen Brücke über die Zollelbe (Bereich Haltestelle) kann aufgrund der Erreichbarkeit der künftigen Haltestelle Zollbrücke prinzipiell nicht verzichtet werden.

Der Verzicht auf die Nebenanlagen auf der Neuen Brücke über die Alte Elbe ist technisch realisierbar, zur Sicherung der Rad- und Fußwegenetzstruktur, jedoch ebenfalls nicht vertretbar.

3.2.2 Entfall einer zweiten Zufahrt in den Stadtpark

Aufgabenstellung:

Um Bau- und Betriebskosten zu sparen und weniger neue Flächen zu versiegeln, ist der Entfall der zweiten Zufahrt durch bestehende Kleingartenanlagen in den Stadtpark zu prüfen.

Antwort:

Der bisher geplante südliche Anschluss in den Stadtpark ist Bestandteil der künftigen Entwicklung des Messeplatzes. Mit Stadtratsbeschluss Beschluss-Nr. 1397-46(IV)07 sowie auf Grundlage des städtebaulichen Rahmenplanes von 1999 mit Beschluss-Nr. 2185-103(II)99 besteht u.a. weiterhin das Ziel, dass die Erschließung / Andienung des Stadthallenareals über die (verlängerte) Stadtparkstraße erfolgt, um auf dem Kleinen Stadtmarsch eine Verkehrsentslastung zugunsten der Steigerung der Attraktivität der Uferpromenade durchzusetzen.

Bei vollständigem Verzicht dieser Anbindung muss das Verkehrskonzept für den Messeplatz und damit die zukünftige Haupteinschließung der Rotehorninsel über die (verlängerte) Stadtparkstraße nochmals überprüft werden.

Bei Entfall des Anschlusses würden sich die Verkehrsströme verlagern und ein ständiger Reststau bestehen. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer wären insbesondere zum Veranstaltungsverkehr weiterhin beträchtlich.

Des Weiteren wird die künftige fußläufige Verbindung zwischen Messegelände und neuer barrierefreier Haltestelle „Zollbrücke“ mit Hilfe der (verlängerten) Stadtparkstraße realisiert.

Fazit:

Prinzipiell könnte der Entfall des südlichen Anschlusses zur Kostenminimierung beitragen. Der Knoten besitzt jedoch keine Leistungsfähigkeitsreserven und somit müsste insbesondere bei Veranstaltungen generell mit Stau gerechnet werden. Zur weiteren Gewährleistung der Verkehre zu den Veranstaltungsorten im Rotehornpark sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Messegeländes für alle Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kfz) ist ein Verzicht des Anschlusses nicht vertretbar.

3.2.3 Verzicht auf Lichtsignalanlagen (LSA)

Aufgabenstellung:

Um Bau- und Betriebskosten zu sparen, ist zu prüfen, ob durch eine geeignete Verkehrsführung auf die LSA an der Kreuzung Stadtpark verzichtet werden kann.

Antwort:

Die LSA an der Kreuzung Stadtpark würde für Fußgänger / Radfahrer gesicherte Querungsanlagen sichern und der Erreichbarkeit der Haltestelle „Zollbrücke“ dienen. Aufgrund der Verkehrsstärke in der durchgehenden Strecke (Innenstadt - Werder - Cracau) wäre eine ausreichende Leistungsfähigkeit durch einen Kreisverkehr (als Alternative zur LSA) bei einstreifiger Ausführung nicht gegeben.

Zur Sicherstellung der durchgängigen Leistungsfähigkeit müsste ein Kreisverkehr an dieser Stelle 2-streifig ausgeführt werden:

- Mindestaußendurchmesser 60m
- erhöhter Flächenbedarf
- weiterhin erforderliche Signalisierung für Straßenbahn und querende Fußgänger/Radfahrer
- zweistreifige Zufahrt Ost führt zur Aufweitung des Brückenbauwerkes über die Zollelbe.

Des Weiteren würde der Bau eines Kreisverkehrs Eingriffe und Auswirkungen auf den bereits beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan für die Rotehorninsel haben.

Fazit:

Aus jetziger Sicht wäre prinzipiell die Errichtung eines Kreisverkehrs (als Alternative zur LSA) möglich, aufgrund der aufgezeigten Nachteile jedoch nicht zur Umsetzung vertretbar.

3.2.4 erhöhte SchallschutzmaßnahmenAufgabenstellung:

Um Bau- und Betriebskosten zu sparen, ist zu prüfen, ob erhöhte Schallschutzmaßnahmen für die Straßenbahn und die Verwendung von Flüsterasphalt möglich sind und zu welchem Preis.

Erhöhte Schallschutzmaßnahmen:

Im Zuge der Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Lph. 3-4) werden unterschiedliche Gutachten u.a. Baugrund, Umweltverträglichkeit, Schallschutz und Lufthygiene beauftragt.

Ob abschließend erhöhte Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Umsetzung des Projektes „Neubau Elbbrücken“ erforderlich werden zeigen zur gegebenen Zeit die beauftragten Gutachten.

Flüsterasphalt:

Der Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (Flüsterasphalt) ist möglich, jedoch u.a. unter folgenden Randbedingungen gemäß Merkblatt für den Bau Offenporiger Asphaltdeckschichten (M OPA) nicht sinnvoll:

- bei geringen Geschwindigkeiten
- bei häufig stehendem Verkehr („Stop and Go“), → Haltestellen/LSA
- im Bereich von Kreuzungen und/oder Einmündungen
- bei hoher Belastung infolge abbiegendem Schwerverkehr, → Messegelände
- bei Versorgungsleitungen im Bereich der Fahrbahn

Um die für die lärmindernde Wirkung erforderliche Gleichmäßigkeit bei der Herstellung der Deckschicht zu erreichen, sollte eine Mindesteinbaulänge von ca. 1 km nicht unterschritten werden. Insbesondere die ersten 150 m in Einbau- und Fahrtrichtung sind wegen der anfänglichen Einbauschwankungen und des Schmutzeintrags von dichten Asphaltdeckschichten nicht als schallmindernd zu betrachten.

Fazit:

Für den vorliegenden Anwendungsfall wird der Einsatz von Flüsterasphalt aufgrund der aufgezeigten verkehrlichen Randbedingungen sowie der bestehenden Nachteile (hohe Investitionskosten, geringe Nutzungsdauer, aufwändige Entwässerungslösung, hohe Instandhaltungs- und Reparaturkosten, erhöhter Betriebs- und Winterdienst) nicht vertretbar.

3.2.5 PyloneAufgabenstellung:

Um Bau- und Betriebskosten zu sparen, ist zu prüfen, ob und zu welchem Preis (im Vergleich zur derzeit geplanten Stahlbetonvariante) eine Ausführung der Pylonen als reine Stahlvariante realisiert werden kann und welche Auswirkungen diese Variante auf das Stadtbild hat.

Antwort:

Gemäß Stadtratsbeschluss (Beschluss-Nr. 1464-53(V)12) wurde die Erstellung der Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Variante V7 (Pfeilerbrücke) beschlossen. Die Variante V6 (Pylonbrücke) ist aufgrund der gegenwärtigen angespannten Finanzlage nicht umsetzbar und wird gegenwärtig aufgrund dessen nicht weiter beplant.

Bisher traf die Variante V6 noch keine Aussagen zum Material des Pylons. Prinzipiell wird die Pylonhöhe durch die Spannweiten bestimmt und ist somit materialunabhängig.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass reine Betonkonstruktionen durch die Kopplung der Seilkräfte mittels Spanngliedern recht massiv werden, Stahl- und Verbundvarianten hingegen schlankere Abmessungen ergeben.

Üblich sind Verbundkonstruktionen aus einem massiven Pylon-Unterteil aus Stahlbeton und einer aufgesetzten Pylon-Spitze als Verbundkonstruktion (Stahlkern zur Kopplung der Seilkräfte; Betonaußenhülle zur Aufnahme der vertikalen Umlenkkräfte).

Nach gegenwärtiger Einschätzung wäre eine wesentlich schlankere Ausführung des Pylons (als reine Stahlkonstruktion) gegenüber einer Verbundkonstruktion angesichts der hohen vertikalen Umlenkkräfte nicht zu erzielen.

Fazit:

Reine Stahlkonstruktionen sind aufgrund der höheren Materialkosten unwirtschaftlich und sehr unterhaltungsaufwändig.

Es ist somit davon auszugehen, dass eine reine Stahlkonstruktion gegenüber einer klassischen Verbundkonstruktion keine Bau- und Betriebskosten einsparen würde.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

- Anlage 1 - Vereinfachter Lageplan Variante V7 (Pfeilerbrücke)
- Anlage 2 - Ansicht, Grundriss Variante V7 (Pfeilerbrücke)
- Anlage 3 - mögliche Bauabschnitte, Einzelmaßnahmen
- Anlage 4 - Umgrenzung des Planungsbereiches „städtebaulicher Entwurf zur Neuordnung Heumarkt