

Schüßler-Plan Sankt-Franziskus-Straße 148 40470 Düsseldorf

Landtag Nordrhein-Westfalen
Herrn Dieter Hilser, MdL
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

per E-Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/677

A02

Düsseldorf

Sankt-Franziskus-Straße 148
40470 Düsseldorf

Telefon 0211. 61 02-01
Telefax 0211. 61 02-199
www.schuessler-plan.de

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Telefon	Telefax	E-Mail	Datum
	WW/SGr	-103	-199	Sekretariat@schuessler-Plan.de	24.04.2013

**Neubau und Sanierung von Brückenbauwerken und Berücksichtigung weiterer Verkehrsträger;
Dazu: Berücksichtigung einer Stadtbahntrasse bei den Planungen zum
Neubau der Rheinbrücke Leverkusen
Antrag der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/1900
Schriftliche Anhörung**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Hilser,

wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 28. März 2013 und nehmen zu Ihrer schriftlichen Anhörung wie folgt Stellung:

Gibt es Daten zu den Kosten, die mit der Errichtung bzw. Sanierung einer Brücke abhängig von ihrer Nutzungsart und Nutzungsintensität entstehen?

Nach unserer Kenntnis gibt es keine allgemein gültigen Daten zu den Kosten bei der Errichtung bzw. Sanierung von Brücken. Für jede Brücke ist abhängig von der räumlichen Situation, dem Baugrund, der Nutzungsart etc. eine eigenständige Planung und Kostenberechnung zu erstellen. Bürointerne Erfahrungswerte liegen uns abhängig von der Bau- und Nutzungsart vor, die jedoch nur einen sehr groben Kostenrahmen abstecken. Kostendaten abhängig von der Nutzungsintensität kennen wir nicht.

Auf welcher Grundlage wurden diese Daten erhoben?

Es sind Erfahrungswerte aus Projekten, die von unserer Ingenieurgesellschaft geplant und/oder überwacht wurden.

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Norbert Schüßler
Dipl.-Ing. Wolfgang Wassmann
Dipl.-Ing. Rafael Casser

Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH
Amtsgericht Düsseldorf
HRB 19745
St-Nr. 105/5842/0133
USt-IdNr. DE 121307719

Commerzbank Düsseldorf
Kto.-Nr. 3 892 460
BLZ 300 400 00

Stadtparkasse Düsseldorf
Kto.-Nr. 71 002 760
BLZ 300 501 10

Sind diese Daten und die ihnen zugrunde liegenden Methoden einsehbar bzw. öffentlich zugänglich?

Nein

Wie hoch sind die gegenwärtig kalkulierten Kosten – grob im Verhältnis zueinander – für die Errichtung einer Brücke, die als zwei- oder vier- oder sechspurige Bundesautobahn mit niedriger, mittlerer oder hoher Verkehrsdichte und niedrigem, mittlerem oder hohem LKW-Anteil geplant wird?

Die Erfahrungswerte beziehen sich üblicherweise auf qm-Preise je Brückenfläche. Für Verkehrsdichte und Lkw-Anteile liegen uns keine Erfahrungswerte vor. Die gegenwärtig kalkulierten Kosten für die Brücken kennen wir nicht.

In welcher Weise haben sich für bereits realisierte Brückenbauwerke dieser oder anderer Nutzungsart und Nutzungsintensität die Kosten entwickelt (von der ersten überschlägigen Kalkulation bis zu den schließlich tatsächlich entstandenen und von der öffentlichen Hand getragenen)?

Entsprechende statistische Daten liegen uns nicht vor. Allgemein können wir aus unserer Erfahrung feststellen, dass der Kostenrahmen bei einer qualifizierten Planung eingehalten wird.

Wie hoch sind dem gegenüber die gegenwärtig kalkulierten Kosten für die Errichtung einer Brücke, die als Stadtbahn- oder als Eisenbahn-Brücke mit niedriger, mittlerer oder hoher Verkehrsdichte geplant wird?

Dazu ist keine qualifizierte Kostenangabe möglich. Eisenbahnbrücken sind generell teurer infolge der höheren Verkehrslasten und der größeren Steifigkeiten.

Gibt es Erfahrungen für kombinierte Brückenbauwerke – also Brücken, die sowohl für den Pkw- und Lkw-Verkehr als auch für den Stadtbahn- und / oder Eisenbahnbetrieb geeignet sind? Wie sehen diese Erfahrungen in planerischer, zeitlicher, finanzieller Hinsicht usw. aus?

Von unserer Ingenieurgesellschaft wurden bereits kombinierte Brückenbauwerke geplant und realisiert. Üblicherweise sind die Bauwerke aufgrund der Eigentumsverhältnisse und der Unterhaltsgrenzen eigenständige Bauwerke mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Planung, die Termine und die Kosten.

Können Brückenbauwerke sinnvoll (d.h. ökonomisch und logistisch abbildbar) für verschiedene Verkehrsträger vorbereitet werden, so dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt eine Umrüstung bzw. eine Umwidmung möglich (und also sinnvoll) ist?

Bei entsprechend vorgegebenen Planungsgrundlagen und bei unveränderten Verhältnissen für die zukünftige Nutzung wäre eine Umrüstung möglich. Die Vorbereitung für eine Umrüstung bedingt höhere Investitionen deren Wirtschaftlichkeit zu bedenken ist. Die Erfahrung zeigt, dass vorweggenommene Investitionen aufgrund neuer Techniken bzw. geänderter Nutzungsanforderungen häufig, zumindest teilweise, verloren sind.

Sind Synergieeffekte möglich, wenn Verkehrsinfrastrukturbauwerke (also z.B. und insbesondere Brücken) verkehrsträgerintegriert geplant werden? D.h.: Können Planungskosten gespart werden? Kann Planungszeit verkürzt werden? Kommt ein solches Bauwerk mit weniger Platz aus?

Synergieeffekte bei der Planungszeit und bei den Planungskosten sind bei integrierter Planung und Realisierung möglich. Ob dadurch Platz eingespart werden kann, ist im Einzelfall zu untersuchen.

Wären die behördlichen bzw. allgemein institutionellen Strukturen auf eine integrierte Planung vorbereitet oder müssten ggf. neue Planungs- und Entscheidungswege etabliert werden?

Bezogen auf diese Fragestellung kennen wir die behördlichen Strukturen nicht.

Angesichts des Umstandes, dass aktuell 375 Brücken in Nordrhein-Westfalen saniert oder ersetzt werden müssen, ergibt sich die historische Chance einer Umrüstung dieser Verkehrsinfrastrukturbauwerke, die eine spätere Umwidmung oder Nutzungsänderung (z.B. zugunsten von ÖSPV oder SPNV) ermöglicht. Daraus folgt, dass bei einem Verzicht auf eine solche Umrüstung eine spätere Umwidmung bzw. Nutzungsänderung nicht möglich ist, also eine dauerhafte Festlegung auf eine gegebene Nutzung erfolgt. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Wir halten es für wirtschaftlich nicht vertretbar, Brücken generell für eine spätere Nutzungsänderung oder Umwidmung auszulegen. Der damit verbundene Aufwand rechtfertigt nach unserer Auffassung die in Einzelfällen möglichen Vorteile nicht.

Die zuletzt gestellte Frage verweist auf ein „Entscheidungsfenster“, also einen begrenzten Zeitraum, der für die Vorbereitung einer späteren „Verkehrswende“ zur Verfügung steht. Die aktuellen Schwierigkeiten, große Schienenprogramme (Betuwe, Eiserner Rhein, RRX) zu realisieren, hängen auch mit dem Fehlen

geeigneter technischer und räumlicher Ressourcen zusammen, die wiederum auf spezifische in der Vergangenheit getroffene Entscheidungen zurück gehen. Inwiefern und inwieweit also müssen heute Entscheidungen getroffen werden, die als Basis für eine künftige Verkehrsinfrastruktur (im Allgemeinen und im Konkreten bezogen auf die verschiedenen Verkehrsträger) dienen?

Für die erforderlichen technischen Entscheidungen sind belastbare Prognosen für die Verkehrsmenge der einzelnen Verkehrsträger im Hinblick auf die Verkehrsstärke und auf die Belastungen zwingend erforderlich. Weiterhin sind die Entwicklungen bei der Bautechnik und den Materialien zu berücksichtigen. Diese Parameter, verbunden mit einem schonenden Umgang mit der Umwelt, stellen wesentliche Parameter für die Planung und Auslegung zukünftiger Verkehrsinfrastruktur dar.

Sehen Sie für die beiden unmittelbar zu sanierenden bzw. zu ersetzenden Autobahnbrücken im Köln-Leverkusener Raum die Möglichkeit einer sinnvollen Erweiterung zugunsten einer Stadtbahntrasse?

Uns liegen keine Verkehrsprognosen für eine Stadtbahntrasse im Raum Köln-Leverkusen vor. Daher ist uns eine qualifizierte Beantwortung dieser Frage nicht möglich.

Sehen Sie eine Möglichkeit, die in Leverkusen diskutierte Problematik der raumerschneidenden und entwicklungshemmenden Bundesautobahn A1 und A59 in einen planerischen Zusammenhang zur Sanierung und Ersetzung der beiden Autobahnbrücken in diesem Raum zu bringen. Also: Welchen Beitrag können diese Verkehrsinfrastruktureinrichtungen in diesem Raum zu einer nachhaltigen Raum- und Stadtentwicklung leisten?

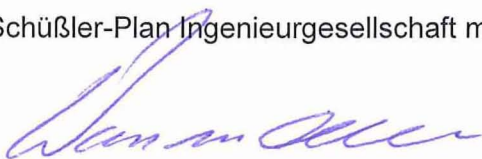
Kann alternativ eine Tunnellösung für den westlichen Bereich der A1 im Stadtgebiet Leverkusen zur Überwindung der Entwicklungshemmnisse beitragen?

Unsere Ingenieurgesellschaft ist spezialisiert auf die konstruktive Planung von Verkehrsinfrastruktur. Stadt- und/oder Raumplanung gehört nicht zu unserem Leistungsumfang, so dass wir keine planerisch qualifizierte Einschätzung dieser Fragestellung abgeben können.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH



Dipl.-Ing. Wolfgang Wassmann
Geschäftsführender Gesellschafter