



Verwaltungsleitung	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Krumböhmer, Jürgen Datum: 07.07.2015	Beschlussvorlage	2015/163
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Planung einer Elbbrücke bei Neu Darchau
(im Stand der 2. Aktualisierung vom 07.07.2015)

Produkt/e:

111-100 Verwaltungsführung

Beratungsfolge

Status	Datum	Gremium
Ö	30.06.2015	Ausschuss für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV
N	01.07.2015	Kreisausschuss
N	20.07.2015	Kreisausschuss
Ö	20.07.2015	Kreistag

Anlagen:

1 Antrag der CDU/Bündnis 21 RRP-Fraktion vom 27.06.2015

1 Antrag der Gruppe FDP/Die Unabhängigen vom 06.07.2015

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Lüneburg wird kein Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau betreiben, weil die Finanzierung des Vorhabens die Möglichkeiten des Landkreises Lüneburgs erheblich übersteigt.

Das Raumordnungsverfahren wird zeitnah abgeschlossen.

Aktualisierter Beschlussvorschlag vom 30.06.2015:

Der Landkreis Lüneburg wird kein Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau betreiben, weil die Finanzierung des Vorhabens die Möglichkeiten des Landkreises Lüneburgs erheblich übersteigt.

Das Raumordnungsverfahren wird zeitnah abgeschlossen.

Der Antrag der Fraktion CDU/Bündnis 21-RRP, den Landrat zu beauftragen, eine alternative Kostenschätzung und Machbarkeitsstudie auf der Grundlage einer sog. Schrägseilbrücke, wie sie in Schönebeck/Magdeburg realisiert wurde, dem Kreistag vorzulegen, wird abgelehnt.

Beschlussvorschlag der Gruppe FDP/Die Unabhängigen vom 07.07.2015:

1. „Der Kreistag stellt fest: Der Bau der Elbbrücke Darchau- Neu Darchau ist ein zentrales Infrastrukturprojekt mit erheblicher politischer Bedeutung für die weitere Entwicklung des Landkreises Lüneburg. Die Elbbrücke ist ein wichtiges Symbol für die deutsche Wiedervereinigung, die erst durch die feste Elbquerung zwischen den Landkreisen Ludwigslust-Parchim, Lüchow-Dannenberg und Lüneburg vollendet werden kann. Eine feste Verbindung über die Elbe würde für die Bevölkerung und die Gemeinden auf beiden Seiten des Flusses erhebliche Entwicklungschancen ermöglichen und insbesondere die Mobilität für Schülerinnen und Schüler, Gewerbe und Landwirtschaft sowie für soziale und kulturelle Kontakte entscheidend verbessern. Die Bürgerbefragung vom 20. Januar 2013 hat mit überzeugender Klarheit deutlich gemacht, dass sich eine große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger den Bau der Elbbrücke wünscht. Aus diesem Grund sind Landrat und Kreisverwaltung politisch in der Pflicht, die Ergebnisse der Bürgerbefragung umzusetzen.
2. Der Kreistag fordert die Kreisverwaltung auf, das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Elbquerung bei Darchau- Neu-Darchau unverzüglich zu beginnen und zügig durchzuführen.
3. Der Landrat wird aufgefordert, sich gegenüber der Landesregierung für eine Erhöhung der Mittel zur Finanzierung der Elbbrücke, insbesondere für die Aufhebung der im Koalitionsvereinbarung der niedersächsischen SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN enthaltenen Begrenzung des Finanzierungsanteils des Landes auf 45 Mio. Euro einzusetzen.
4. Die Kreisverwaltung wird aufgefordert, eine alternative Kostenschätzung und Machbarkeitsstudie auf der Grundlage einer sogenannten Schrägseilbrücke zu erarbeiten.“

Sachlage:

Mit Rückgliederung der Gemeinde Amt Neuhaus in den Landkreis Lüneburg am 30.06.1993 kam der Wunsch nach einer festen Elbquerung auf. Die Planungen wurden vom Landkreis Lüneburg aufgegriffen.

Er übernahm den Straßenabschnitt vom rechtseibischen Fähranleger Richtung Neuhaus als Kreisstraße vom Land. So war der Landkreis Lüneburg nicht nur für diesen Teil Planungsbehörde und antragsberechtigt für ein Planfeststellungsverfahren geworden, als Kreisstraße eröffneten sich Finanzierungsmöglichkeiten für kommunale Straßen nach dem GVFG. Auf der gegenüberliegenden Seite vollzog der Landkreis Lüchow-Dannenberg diesen Schritt zunächst nicht nach. Antragsbefugnis und Planungsbefugnis lagen beim Land Niedersachsen. Eine Finanzierung aus dem GVFG war nicht möglich.

Der Landkreis Lüneburg beantragte bei dieser Ausgangslage am 24.10.2003 beim Land, ihm - dem Landkreis - die Zuständigkeit für das Planfeststellungsverfahren zu übertragen. Dem kam das Land mit Erlass vom 31.10.2003 nach. Vorausgegangen war ein Raumordnungsverfahren, das mit einer landesplanerischen Feststellung vom 28.01.2001 abgeschlossen worden war.

In Neu Darchau regte sich starker Widerstand gegen eine beabsichtigte Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau. Schon damals wurde eine Ortsumfahrung ins Spiel gebracht. Der Landkreis Lüneburg war jedoch nicht bereit, den Aufwand dafür zu tragen. Er verwies die Gemeinde Neu Darchau auf die Möglichkeit, eine Ortsumfahrung selbst zu planen und zu bauen.

Zuständig für Planfeststellungsverfahren von Landesstraßen war zunächst die Bezirksregierung Lüneburg. Diese wurde zum 1. Januar 2005 aufgelöst. Die Zuständigkeit wechselte zu den Landkreisen.

Da die geplante Elbbrücke teilweise sowohl auf dem Gebiet des Landkreises Lüchow-Dannenberg als auch des Landkreises Lüneburg liegen würde, wären beide Landkreise für ihren Bereich für getrennte Planfeststellungsverfahren zuständig gewesen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg trat der Argumentation der Gemeinde Neu Darchau zur Seite und hätte die Verkehrsführung mitten durch den Ort Neu Darchau nicht mitgetragen. Gleichwohl erließ der Landkreis Lüneburg in Absprache mit dem Land Niedersachsen auf der Basis des Erlasses vom 31.10.2003 einen Planfeststellungsbeschluss für das ganze Vorhaben, also auch für das Gebiet des Landkreises Lüchow-Dannenberg, und zwar ohne Ortsumfahrung. Dies wurde schließlich mit Urteil vom 06.06.2007 vom OVG Lüneburg als rechtswidrig eingeschätzt. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 06.05.2008 wurde dieses Urteil bestätigt.

Geklagt hatten die Gemeinde Neu Darchau und Privatpersonen. Nach dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts wurden die Planungen vom Landkreis Lüneburg wieder aufgegriffen, wobei die Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen angestrebt wurde. Die wesentlichen rechtlichen Grundlagen für den Planungsprozess wurden nach zeitintensiven Gesprächen mit allen Beteiligten einvernehmlich in verschiedenen Vereinbarungen zwischen den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Lüneburg zusammen mit der Gemeinde Neu Darchau und der Samtgemeinde Elbtalau geschaffen – insbesondere der „Brückenvereinbarung“ vom 09.01.2009. Einvernehmlich wurden die Planungszuständigkeiten vom Landkreis Lüchow-Dannenberg auf den Landkreis Lüneburg übertragen.

In diesem Zuge sagte der Landkreis Lüchow-Dannenberg 700.000 € als Förderung des Projektes zu. Zeitlich parallel beteiligte sich das Land Niedersachsen durch ein Schreiben des damaligen Ministerpräsidenten Wulff vom 04.12.2008 mit 75 % an den jeweiligen (unabhängig von der Höhe) Bau- und Planungskosten aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes (GVFG) und steuerte weitere 1,3 Mio. € aus eigenen Mitteln bei.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg übernahm auf seiner Seite die Landesstraße, die Teil der Brücke wäre, als Kreisstraße. Ohne diesen Schritt wäre eine Finanzierung aus dem GVFG ohnehin nicht möglich gewesen. Diese Ergebnisse konnten nur erzielt werden, weil in vielfältigen Gesprächen wieder ein Vertrauensverhältnis zu den kommunalen Partnern in Lüchow-Dannenberg aufgebaut werden konnte.

Die Einigung mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg beinhaltete eine Bedingung. Der Widerstand gegen das erste Planfeststellungsverfahren beruhte auf der damals beabsichtigten Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau. Zugestanden wurde daher, eine Verkehrsführung durch den Ort Neu Darchau nicht weiter zu planen. Eine Prüfung der Planungsgrundlagen aus der Regionalen Raumordnung ergab diesbezüglich eine Unklarheit, die zu dem Entschluss führte, einem neuen Planfeststellungsverfahren ein Raumordnungsverfahren voranzustellen.

Die anschließenden Planungen zeigten auf, dass eine Ortsumfahrung von Neu Darchau möglich ist. Die Planungen sind schwierig, weil das Vorhaben im Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalau liegt. Unter Beachtung von Schutzmaßnahmen lässt sich die Trasse als Ortsumgehung aber naturschutzrechtlich verwirklichen.

Weitere Planungsherausforderungen konnten ebenfalls geklärt werden. So wurden die verkehrlichen, immissionsschutzrechtlichen und regionalwirtschaftlichen Aspekte gutachterlich geprüft und bewertet. Es zeichnete sich eine Vorzugstrasse ab, die zwischen den Ortsteilen Neu Darchau und Katemin von der Brücke zum Knotenpunkt der L231 und 232 führen würde. Dies wäre allerdings mit längeren Vorlandbrücken und einer Straße in Dammlage und damit mit höheren Kosten verbunden.

Nach dem Junihochwasser der Elbe im Jahr 2013 begann die Samtgemeinde Elbtalau für die Gemeinde Neu Darchau mit der Planung einer Hochwasserschutzanlage. Durchgeführt wird die Planung vom NLWKN. Vorgesehen ist ein Deich, dessen Linie in direkter Nähe zur Vorzugstrasse der Ortsumgehung liegen würde. Eine Harmonisierung beider Linien wurde fachlich erforderlich und ist möglich. Sie würde zu einer Verlängerung der linkselbischen Vorlandbrücken mit einem zusätzlichen Kostenaufwand von ca. 3 Mio. € führen.

Mit den Planungen sind alle relevanten Punkte abgearbeitet und geklärt worden außer der Finanzierung.

Nach Abschluss des ersten Raumordnungsverfahrens wurden die Kosten für die damals festgelegte Vorzugstrasse durch den Ort Neu Darchau im Jahr 2001 auf 45 Mio. DM geschätzt.

Mit dem neuen Planungsverfahren wurden die Gesamtbaukosten für das Vorhaben bis vor kurzer Zeit bei 45 Mio. € eingeordnet. Daraus errechnete sich bei einer 75 %igen GVFG-Förderung und den weiteren Mitteln des Landes und des Landkreises Lüchow-Dannenberg ein Eigenanteil des Landkreises Lüneburg von 9,25 Mio. €.

Zeitgleich mit der Landtagswahl 2013 wurde eine Bürgerbefragung zur Planung der Elbbrücke bei Neu Darchau durchgeführt. 22,4 % der Befragten stimmten für Planung und Bau der Brücke, wenn der Eigenanteil des Landkreises Lüneburg nicht höher als 10 Mio. € ausfällt, 49,5 % waren uneingeschränkt für Planung und Bau der Brücke, 28,1 % uneingeschränkt dagegen.

In einem Gespräch am 29.01.2014 im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium mit Frau Staatssekretärin Daniela Behrens erklärte diese gegenüber dem Landrat und Ersten Kreisrat, dass die Landesregierung keine weiteren zusätzlichen Finanzmittel zur Verfügung stellt, sich aber an der vereinbarten Kostenkontrolle weiterhin beteiligen wird.

Die alte Landesregierung hatte bereits ein Kostencontrolling zugesagt. Konkret wurde in der Folgezeit vereinbart, dass der Landkreis Lüneburg eine überschlägige Kostenermittlung beauftragt, die von der Niedersächsischen Behörde für Straßenbau und Verkehr auf Plausibilität überprüft wird. Dieser Vorgang ist nun abgeschlossen und endet mit einer Einschätzung, wonach die Gesamtbaukosten nach jetzigem Stand bei fast 60 Mio. € liegen würden.

Diese überschlägige Kostenermittlung erreicht nicht den Standard einer Kostenschätzung nach DIN 276, die auf einer Vorplanung beruhen würde. Sie kommt einer Kostenschätzung aber sehr nahe. Die überschlägige Kostenermittlung beruht auf einer Fortschreibung des ersten Planfeststellungsverfahrens, soweit die Strombrücke betroffen ist. Hinzu kommen die Vorlandbrücken und weitere Bauteile, die z. T. aus Gründen des Immissions- oder Naturschutzes erforderlich sind. Nicht untersucht wurde der Baugrund, weil sich schließlich doch eine Abweichung zwischen den Linien von Deich und Ortsumfahrung ergeben hatte. Eine Baugrunduntersuchung kann aber nicht zu einer Verminderung, sondern nur zu einer Erhöhung der Kosten führen.

Ein Planfeststellungsverfahren würde mit einem Kostenanschlag abschließen, der genauer als eine Kostenschätzung ist. Gerade bei einem Ingenieurbauwerk dieser Art herrscht Klarheit über die tatsächlichen Baukosten erst nach Fertigstellung, wenn alle Positionen schlussgerechnet sind. Kostenrisiken sind durch Planung nie auszuschließen.

Ausgehend von der bisherigen Kosteneinschätzung von 45 Mio. € beruht der Anstieg um gut 25 % auf der normalen Baukostensteigerung, die sich bis zu einem Baubeginn noch weiter entwickeln würde.

Hierdurch würden bis zur Abrechnung je nach Dauer und Baupreisentwicklung weitere 5 bis 6 Mio. € anfallen können.

Der Kostenanstieg geht aber auch auf die neuen Euro-Normen und die neue Richtlinie zur passiven Sicherheit zurück. Eingerechnet wurden ca. 3 Mio. €, weil eine Anpassung an die geplante Hochwasserschutzanlage zu einer Verlängerung der Vorlandbrücke führen würde.

Bei einem realistisch abzurechnenden Aufwand in ca. 5 Jahren ergäbe sich nach derzeitigem Stand folgender Finanzierungsplan:

60 Mio. € zzgl. Baukostensteigerung bis zur Realisierung	65,00 Mio. €
GVFG (75 % von 45 Mio. € laut Koalitionsvereinbarung)	33,75 Mio. €
Landeszuschuss	1,30 Mio. €
Zuschuss Landkreis Lüchow-Dannenberg	0,70 Mio. €
Eigenanteil Landkreis Lüneburg	29,25 Mio. €

Diese Neuberechnung des Eigenanteils des Landkreises Lüneburg beruht auf einer Änderung der Förderung aus GVFG-Mitteln, weil die neue Koalitionsvereinbarung auf Landesebene die 75 %-Förderquote auf einen Maximalbetrag von 45 Mio. € gedeckelt hat. Dies wurde durch Schreiben der Staatssekretärin des Wirtschaftsministeriums, Frau Behrens, vom 06.06.2015 bestätigt.

In der Genehmigung des Haushaltes des Landkreises Lüneburg für das Jahr 2015 heißt es:

„Angesichts des dargestellten Haushaltsausgleichs und der Einhaltung der Vorgaben des Zukunftsvertrages halte ich die uneingeschränkte Genehmigung der festgesetzten Kreditermächtigung für dieses Haushaltsjahr für vertretbar. Aufgrund der oben beschriebenen Verschlechterung der Haushaltsentwicklung in Verbindung mit den bereits bestehenden Kreditverpflichtungen und den für die Zukunft angedachten oder geplanten zusätzlichen Belastungen (Verlängerung Schulbausanierungsprogramm, Elbbrücke, Breitbandausbau), ist der Landkreis Lüneburg aber aufgefordert, dieser Entwicklung mit Blick auf die Genehmigungsfähigkeit der Kreditermächtigung in zukünftigen Haushaltsjahren entgegenzusteuern.“

Als Entschuldungslandkreis wird der Landkreis Lüneburg für eine Kreditaufnahme in dieser Größenordnung keine Haushaltsgenehmigung erhalten, wenn er nicht an anderer Stelle Investitionen oder laufende Ausgaben zurückfährt. Unabhängig von der Frage des Kosten-Nutzenverhältnisses wird eine Realisierung des Vorhabens für den Landkreis Lüneburg unter den gegebenen Umständen nicht finanzierbar sein.

Vor diesem Hintergrund hat Herr Landrat Nahrstedt die Europaabgeordneten Lange und McAllister angeschrieben und Möglichkeiten einer EU-Förderung erfragt. Konkrete Ergebnisse ergaben sich daraus nicht.

Ebenso wurde die Ostbeauftragte der Bundesregierung um Stellungnahme gebeten, ob Mittel aus dem Solidarpakt für die Elbbrücke in Betracht kommen können. Dieses wurde klar verneint.

Schließlich wurde der Ministerpräsident des Landes Mecklenburg-Vorpommern gebeten zu prüfen, ob Mittel aus dem Solidarpakt, die für Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen sind, für das Brückenprojekt eingesetzt werden können. Die Staatskanzlei teilte bereits telefonisch mit, dass eine Fördermöglichkeit durch das Land Mecklenburg-Vorpommern nicht besteht. Die schriftliche Antwort folgt.

In diesen Tagen wurde die überschlägige Kostenermittlung des Ingenieurbüros WKC durch einen Vergleich mit der 2013 in Betrieb genommenen Elbbrücke in Form einer Schrägseilbrücke bei Schönebeck in Frage gestellt. Dort seien Baukosten von 31,5 Mio. € abgerechnet worden.

Die Kreisverwaltung hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr um Stellungnahme gebeten. Die Summe von 31,5 Mio. € stellt die reinen Baukosten der Brückenkonstruktion dar. Bauzusatzkosten sind nicht eingerechnet. Die Gesamtbaukosten für den Bauabschnitt, der die Elbbrücke bei Schönebeck umfasst, liegen bei 45 Mio. €.

Die Baukosten für die Elbbrücke bei Schönebeck liegen umgerechnet bei 3.043 €/m² brutto. Legt man diesen Einheitswert für die Brücke bei Neu Darchau zugrunde, ergeben sich 45,2 Mio. €. WKC hat in seiner überschlägigen Kostenschätzung 46,6 Mio. € angesetzt, also fast den gleichen Wert. Hintergrund ist, dass die Brücke in Neu Darchau mit Rad- und Fußweg versehen sein soll und bereits die Richtlinie für passive Sicherheit erfüllen würde, also wesentlich breiter geplant ist.

Eine Umplanung in eine Schrägseilbrücke mag geringere Baukosten bewirken. Eine Stabbogenbrücke ist aber robuster und in der Unterhaltung auf Dauer weniger aufwendig. Welche Konstruktion zu wählen ist, würde erst zu einem späteren Zeitpunkt geplant werden.

Neben den Investitionskosten sind auch noch die Aufwendungen für den laufenden Unterhalt zu bedenken, die im langfristigen Durchschnitt mindestens 1 % der Baukosten ausmachen würden. Die Beendigung des Raumordnungsverfahrens wird mit geringem Aufwand möglich sein. Sie würde den Verlauf der Deichlinie in der Gemeinde Neu Darchau beeinflussen und mit der landesplanerischen Feststellung abschließen.

Ein Planfeststellungsverfahren wäre mit einem erheblichen Aufwand verbunden, der etwa 700.000 € bis 800.000 € ausmachen würde. Angesichts der sehr großen Finanzierungslücke scheint dieser Planungsaufwand derzeit nicht vertretbar zu sein.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass die alte Landesregierung mit Schreiben des damaligen Staatssekretärs des Wirtschaftsministeriums vom 09.04.2011 angeboten hatte, den Landeszuschuss von 1,3 Mio. € um eine weitere Million € anzuheben, „allerdings nur unter der Voraussetzung, dass keine weiteren Forderungen an das Land wegen eventueller Kostenerhöhungen oder anschließender Unterhaltungskosten gestellt werden“. Wäre der Landkreis Lüneburg auf dieses Angebot eingegangen, wäre schon damals ein Kostendeckel zementiert worden. Eine Bereitschaft zu einer unbegrenzten Förderung war auch bei der alten Landesregierung nicht vorhanden. Dass sich dies zukünftig unter anderen politischen Vorzeichen einmal grundlegend ändern könnte, ist eine Hoffnung, die nicht durch Fakten genährt wird.

In Anbetracht der weiteren, vor dem Landkreis Lüneburg liegenden finanziellen Belastungen (Breitband, Sporthalle an den Berufsschulen, wettkampfgerechte Sporthalle, erforderliche Anbauten am Gymnasium wegen Rückkehr zum Abitur nach 13 Schuljahren usw.) ist der Bau der Elbbrücke bei Neu Darchau finanziell für den Landkreis Lüneburg nicht mehr darstellbar.

Aktualisiertes Sachlage vom 30.06.2015:

Die Fraktion CDU/Bündnis 21-RRP hat den aus der Anlage ersichtlichen Antrag vom 27.06.2015 gestellt. Hinsichtlich des zweiten Teils des Antrages wird zunächst auf Seite 5 Mitte dieser Vorlage

verwiesen. Danach ist die Elbbrücke bei Schönebeck nicht kostengünstiger, sondern kleiner als die Elbbrücke bei Neu Darchau, weil sie weder einen Rad- noch einen Fußweg aufweist und damit schmaler ist. Die Kostenansätze je m² sind fast gleich.

Nach Rücksprache mit dem Ingenieurbüro WKC und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist eine Schrägseilbrücke nicht prinzipiell billiger als eine Stabbogenbrücke. Die Konstruktion muss immer anhand der genauen örtlichen Gegebenheiten überprüft werden. Ein Variantenvergleich verursacht erhebliche Kosten in Höhe von mindestens 250.000 €, weil eine komplette Vorplanung erforderlich werden würde. Die Fragestellung ist technisch aufwendig. Eine Schrägseilbrücke trägt die statischen Lasten über einen in der Mitte befindlichen Pylon ab. Die Anforderungen an die Bodenbeschaffenheit und Standfestigkeit am Standort des Pylons sind deutlich höher und müssten fundiert geprüft werden. Der Pylon nimmt mit den Stahlseilen eine weitaus größere Fläche in Anspruch. Da Fledermäuse und Vögel diese Seile schlechter wahrnehmen, ist die Gefahr für diese Tier größer. Das muss gerade an dem Standort bei Neu Darchau eigens geprüft werden und kann zu einem umweltrechtlichen Verbotstatbestand führen.

Dieser Prüfungsaufwand ist nicht angemessen, denn das in dem Antrag der Fraktion CDU/Bündnis 21-RRP genannte Einsparpotential von 20 Mio. € ist nicht annähernd realistisch. Wie aus der überschlägigen Kostenermittlung des Büros WKC ersichtlich, wurden dort für die Stabbogenbrücke insgesamt Baukosten von brutto ca. 15 Mio. € angesetzt. Eine Veränderung der Konstruktion kann also schon mathematisch nicht zu einer Einsparung von 20 Mio. € führen. Vielmehr kann sich eine finanzielle Änderung nur in einem Bruchteil der geschätzten 15 Mio. € bewegen, und zwar nach oben und unten. Diese Varianz rechtfertigt nicht, in eine kostenträchtige Planung einzutreten. Bedacht werden muss, dass sich die Frage, ob eine Stabbogen- oder eine Schrägseilbrücke gebaut wird, nur auf die Strombrücke bezieht. Diese macht jedoch nur einen kleineren Teil des gesamten Projektes aus.

Als bundesweit und international anerkanntes Büro hat WKC eine Konstruktion als Schrägseilbrücke natürlich bedacht. Es handelt sich um eine der üblichen Brückenkonstruktionen. Die Entscheidung für die eine oder andere Form wird von den Fachleuten im jetzigen Planungsstand als verfrüht und nicht entscheidungserheblich eingeschätzt.

Aktualisierte Sachlage vom 07.07.2015:

Zur Beschlussfassung in der Kreistagssitzung am 20. Juli 2015 hat die Gruppe FDP/Die Unabhängigen den in der Anlage beigefügten Antrag gestellt. Zur Begründung siehe Antrag.