

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion Die Linke.
im Erfurter Stadtrat
Herr Blechschmidt
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

DS 0218/15 – Akuteller Stand und mögliche Auswirkungen von Planänderungsverfahren beim Komplexobjekt Rathausbrücke; Ihre dringliche Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO - öffentlich

Journal-Nr.:

Sehr geehrter Herr Blechschmidt,
auf Ihre o. g. Anfrage nehme ich wie folgt Stellung:

Erfurt,

- 1. In welcher Planungsphase befindet sich das Komplexprojekt Rathausbrücke aktuell, in dem Sinne, welche formal vom Stadtrat oder seinen Gremien beschlossen worden sind?**

Mit der DS 0338/14 wurde am 27.03.2014 im Bau- und Verkehrsausschuss die Vorplanung vorgestellt und bestätigt (Entfall der vier widerlagernahen Bäume). Mit der DS 1696/14 ist am 13.11.2014 die geänderte Vorplanung vorgestellt und im BuV bestätigt worden (Entfall der weiteren fünf Bäume). Der damalige Planungsstand entsprach dem Inhalt nach schon fast einer mit allen Beteiligten abgestimmten Entwurfsplanung. Die Genehmigungsplanung (Lp. 4) wurde bereits bei den zuständigen Fachbehörden eingereicht. Die daraufhin einzuholende denkmalschutz-rechtliche Genehmigung wird in Kürze erwartet. Die wasserrechtliche Genehmigung mit den entsprechenden Baumfällgenehmigungen liegt bereits vor.

Die Planung der Rathausbrücken befindet sich zurzeit im Stadium der Ausführungsplanung mit Erstellung des Gesamtleistungsverzeichnisses. Die planerischen Aufgaben aus der Phase Ausführungsplanung sind abgeschlossen. Die einzelnen Fachleistungsverzeichnisse wurden durch die zuständigen Fachbehörden und Versorgern endgeprüft. Die notwendigen Koordinierungsverträge mit den beteiligten Versorgern sind geschlossen. Dieser Stand entspricht den HOAI Phasen 5 und 6.

Eine Änderung der Planung hat den Verlust der erteilten Genehmigungen und die Kündigung der Koordinierungsverträge zur Folge. Die Ausschreibung steht gemäß Terminkette kurz bevor, sodass nach dem diesjährigen Krämerbrückenfest mit dem Bau begonnen werden könnte. Die Fällung der widerlagernahen Bäume kann bis Ende Februar 2015 durchgeführt werden.

Seite 1 von 5

Sie erreichen uns:
E-Mail: oberbuergemeister@erfurt.de
Internet: www.erfurt.de

Rathaus
Fischmarkt 1
99084 Erfurt

Stadtbahn 3, 4, 6
Haltestelle:
Fischmarkt

2. Welche Auswirkungen hätten im Moment Änderungen an der Planung, z.B. im Sinne eines Wegfalls von Fördermitteln. Hier bitte ich Sie, die jeweiligen Fördertöpfe, die entsprechenden Fristen und Gründe etc. darzulegen?

Die Auswirkungen auf die Thematik "Fördermittel" stellen sich wie folgt dar. Die entsprechenden Fördermittelanträge können erst nach Vorlage einer Planung gestellt werden. Wie sich die Fördermittelsituation in 1,5 bis 2 Jahren darstellt, kann derzeit nicht beurteilt werden. Die Rahmenbedingungen der Städtebauförderung werden beispielsweise jährlich in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern neu verhandelt, die immer wieder Veränderungen bei der Städtebauförderung nach sich ziehen.

Die einzelnen Maßnahmen sind im Förderprogramm "Kommunaler Straßenbau - KSB" jedes Jahr neu anzumelden. Eine automatische Übertragung der Maßnahmen erfolgt nicht. Es kann daher nicht gesagt werden, ob die Maßnahme Rathausbrücke im nächsten Jahr erneut in das Förderprogramm aufgenommen würde. Es wird darauf verwiesen, dass die bereits angefallenen Honorare und auch eine mögliche Entschädigung des Planers nicht förderfähig sind. Bei einer Nichtrealisierung des Wettbewerbsergebnisses können daher die bereits angefallenen Planungsmittel und Entschädigungen nicht über Städtebauförderung refinanziert werden.

Die **zeitlichen Auswirkungen** stellen sich folgendermaßen dar. Wird die Planung geändert, sind sämtliche Genehmigungen hinfällig und müssen neu beantragt werden. Es kommt einem Rückschritt aus Leistungsphase 5/6 (Ausführungsplanung/Vergabe) in die Leistungsphase 2 (Vorplanung) gleich.

Um genau ein Jahr später als geplant, nach dem Krämerbrückenfest 2016, mit dem Bau beginnen zu können, müssen Planung sowie die Ausschreibungsunterlagen bis Ende dieses Jahres fertig gestellt und endabgestimmt sein. Durch den erhöhten Abstimmungsbedarf und der hier mehr als üblich auftretenden Ausschuss- und Stadtratsbeteiligungen sowie des großen öffentlichen Interesses, ist davon auszugehen, dass die Planung nicht bis Ende 2015 fertig zu stellen ist. Der Baubeginn schiebt sich dadurch weiter im Jahr 2016 nach hinten. Das bedeutet die Maßnahme ist nicht bis zum Weihnachtsmarkt 2017 fertig zu stellen. Durch das Krämerbrückenfest 2017 und die Weihnachtsmärkte 2016/17 sind weitere Einschränkungen im Baufortschritt einzuplanen.

Eine lückenlose Weiternutzung des östlichen Bauwerkes (außer in der Bauphase) für den Fahrverkehr kann nur durch einen Baustart in 2015 gewährleistet werden, andernfalls greifen die nachfolgend dargestellten Maßnahmen:

Der bauliche Zustand einschließlich Bestimmung des konkreten Schädigungsgrades wird bis Ende März 2015 ermittelt (Vergabe an ein Ingenieurbüro). Mit den darin gewonnenen Erkenntnissen wird die vorliegende Statik aus dem Jahr 2011 überprüft und die schadensbedingte Resttragfähigkeit neu bestimmt. Gegenwärtig geht das TVA davon aus, dass eine Nutzung durch Fahrverkehr (bereits eingeschränkt auf 7,5 t) nur noch bis zum Ende 2015 möglich sein wird. Eine Abstufung der heutigen Tragfähigkeit von 7,5 t Gesamtmasse erfolgt sehr wahrscheinlich **schon im April 2015** (vsl. auf 3,5 t). **Die nutzbare Breite der östlichen Rathausbrücke wird noch vor Eröffnung des Weihnachtsmarktes 2015 auf ca. 2 bis 2,50 m eingeengt, da der sogenannte Lastfall "Menschengedränge" nach DIN EN 1991 durch die Brücke vsl. nicht mehr sicher getragen werden kann.**

Dies bedeutet u. a., dass bis zu einem Ersatzneubau das Rettungskonzept der Feuerwehr bzw. die Veranstaltungskonzepte für die Krämerbrücke und das Quartier neu entwickelt werden müssen.

Veranstaltungen mit hohem Besucherandrang (Themenfeste, Krämerbrückenfest, Weihnachtsmarkt usw.) können aufgrund sicherheitstechnischer Erfordernisse nicht mehr auf den Straßenzug Rathausbrücke stattfinden. Im Rettungsfall ist die Krämerbrücke von der Südseite aus schlechter anfahrbar.

Die verkehrliche Erschließung des Benediktsplatzes sowie des Rathausparkplatzes müsste einbeziehend die Michaelisstraße neu organisiert werden. Zu beachten sind aber u. a. die Funktion der Michaelisstraße als "Gaststättenmeile", die schon erteilten Sondernutzungserlaubnisse für 2015 und die installierte Polleranlage (für Lieferverkehre bewusst nur werktags 6 bis 11 Uhr offen!). Unter Berücksichtigung der Querschnittssituation und ihrer Bedeutung nicht alleine für den fußläufigen Tourismusverkehr, kann aus Sicherheitsgründen eine dauerhafte Öffnung der Michaelisstraße von allen beteiligten Ämtern nicht gewollt sein.

Nachfolgend sind die **finanziellen Auswirkungen** näher dargestellt:

Die momentan vertraglich gebundenen Leistungen belaufen sich auf ca. 350.000 Euro. Davon sind eine Vielzahl von Gutachten, Vermessung und Untersuchungen auch bei einer möglichen Neuplanung nachnutzbar. Auch aus der Objektplanung können Inhalte teilweise wiederverwendet werden. **Nachfolgende Positionen können aber größtenteils nicht wiederverwendet werden:**

Honorar Aufgabenstellung	12.000 Euro
Honorar Projektsteuerung	38.000 Euro
Gesamthonorar Objektplanung + NT	243.000 Euro (Hauptvertrag + Nachträge)
Honorar Gestaltungszusatzberatung	20.000 Euro
Ermittlung Straßenausbaubeiträge	7.000 Euro
Summe	320.000 Euro

(abzgl. geschätzter Abschlag 75.000 Euro für teilweise Wiederverwendung der Objektplanung)

angefallene Kosten für Planung **245.000 Euro**

Weiterhin wurden Gelder für die **Durchführung des Wettbewerbs in Höhe von 61.452,97 Euro** ausgegeben (voll finanziert durch Städtebaufördermittel). Erfolgt die Aufhebung des Wettbewerbsergebnisses, sind die bereits in Anspruch genommenen Finanzhilfen (49.162,38 EUR) zzgl. Zinsen (6 %) an den Freistaat zurückzuzahlen. Nach überschlägigen Berechnungen würde sich die Zinsforderung auf ca. 21.000 Euro belaufen. Der Gesamtverlust setzt sich jedoch aus dem städtischen Mitleistungsanteil, den Finanzhilfen Bund und Land und den Zinsen zusammen und beträgt **ca. 82.500 Euro**.

Würde die Planung verworfen, ist in der Summe daher davon auszugehen, dass die Stadt einen Verlust von ca. 328.000 Euro brutto gemacht hat, der sich aus den o. g. Kosten für die Planung sowie der Rückzahlung der Wettbewerbsfördermittel nebst Zinsen zusammensetzt.

Für eine **Neuplanung** werden die Kosten für die Objektplanung ausgehend von den momentanen anrechenbaren Kosten nach HOAI 2013 wie folgt auf **ca. 168.000 Euro** eingeschätzt:

Brücken	50.000 Euro
Tragwerksplanung	20.000 Euro
Straße	20.000 Euro
Beleuchtung	5.000 Euro
Wasserbau	18.000 Euro
Tragwerksplanung Wasserbau	15.000 Euro
Freianlagen	40.000 Euro
geschätzte Honorarkosten	168.000 Euro

Durch eine zeitliche Verschiebung der Baumaßnahme Rathausbrücke in spätere HH-Jahre verschiebt sich im gleichen Maße die Abarbeitung des Investitionsprogramms für die Instandsetzung und Erneuerung der städtischen Verkehrsbauwerke. Dies hat unmittelbar zur Folge, dass dringend erforderliche Baumaßnahmen nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden können. Neben möglichen Tragfähigkeitsabstufungen drohen vermehrt Teil- oder Vollsperrungen von Brückenbauwerken. Die Qualität und Leistungsfähigkeit der städtischen Verkehrsinfrastruktur leidet nachhaltig. Der Instandsetzungs- und Erneuerungsstau wächst weiter an. Das bedeutet konkret, dass folgende größere Baumaßnahmen der nächsten fünf Jahre (Grundlage ist der Maßnahmeplan aus dem Brückenzustandsbericht 2010) nicht begonnen werden können bzw. verschoben werden müssen:

- Ersatzneubau Brücke Spittelgartenstraße (2016)
- Ersatzneubau der Gerabrücke Riethstraße (2018)
- Ersatzneubau der Gerabrücke in der Straße der Nationen (NQV) / (2017)
- Ersatzneubau der Flutgrabenbrücke Schlüterstraße (2018)
- Ersatzneubau Gerabrücke Schmiedstraße (2020)
- Ersatzneubau Flutgrabenbrücke Johannesstraße (2020 ff.)
- Ersatzneubau der Fußgänger-/Radwegbrücke Geraraue - BUGA Vorhaben (2017)
- Ersatzneubau der Flutgrabenbrücke Trommsdorffstraße (2017-2020)
- Ersatzneubau für den Wegfall der Brücke über dem Wehr in Gispersleben (2017)

Nicht erwähnt sind eine Vielzahl an grundhaften Instandsetzungen oder Ersatzneubauten kleiner Brücken oder Stützmauern, insbesondere auch in den Ortsteilen. Eine Nichtinanspruchnahme zugesagter Fördermittel wirkt sich nachhaltig negativ aus. Da bereits heute eine vorausschauende Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr möglich ist, sondern der Substanzverschleiß in den meisten Fällen die Grundlage der heutigen Restnutzungsfähigkeit darstellt, sind eine Abweichung von dem Maßnahmeplan insgesamt stark kontraproduktiv. Der ohnehin vorhandene Instandsetzungs- und Erneuerungsstau wird nicht abgebaut, sondern immer größer und in seinen Auswirkungen zunehmend akuter.

Durch die Verkleinerung der Brückenfläche wird eine Reduzierung der Baukosten eintreten. Diese Einsparungen werden durch neue Planungskosten (Umplanung) wieder zunichte gemacht. Vor allem bei der geforderten Verkleinerung der Brücke um 2 m, die trotzdem die Fällung von vier Bäumen nach sich zieht, werden die Einsparungen an Baukosten so gering, dass vermutlich Mehrkosten durch das zusätzliche Planungshonorar zur aktuell geplanten Variante anstehen. Die Baukostenreduzierung erfolgt nicht proportional zur Verkleinerung der Breite. Vielmehr wird der Preis/m²-Brückenfläche steigen. Die Förderung nach KSB für die Ingenieurbauwerke orientiert sich an den anrechenbaren Kosten. Das sich diese quantitativ verändern wird die entsprechende Fördersumme ebenfalls geringer ausfallen. Die Förderquote in Höhe von 75 % der anrechenbaren

Kosten bleibt unverändert. Eine wirkliche Einsparung an Kosten bei gleichzeitigem Gegenrechnen der gestiegenen Honorarkosten tritt nur bei einer erheblichen, jedoch absolut unsinnigen, Reduzierung der Brückenbreite ein.

Die Kostenberechnung weist für die Brückenbauwerke Baukosten in Höhe von insgesamt 984.000 Euro aus. Diese sind grundsätzlich über das Programm KSB zu 75 % förderfähig. Sollte sich die Maßnahme weiter verschieben, ist davon auszugehen, dass wir aus dem Förderprogramm 2015 herausgenommen werden. Eine erneute Anmeldung für 2016 würde vorgenommen werden. Es ist aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesichert, ob die erneute Aufnahme in das Förderprogramm Erfolg haben wird.

Die Finanzierung der Grün- und Freiflächen auf der Breitstrominsel einschließlich der Nachpflanzungen, der Straßenbau sowie der städtebauliche Mehraufwand für die Gestaltung der Brücken erfolgt im Rahmen der Städtebauförderung. Anteilig können hier die Planungsleistungen refinanziert werden. Wird die Brücke nicht zeitnah begonnen, steht der beantragte Verfügungsrahmen der Stadt nicht mehr zur Verfügung. Die Neubeantragung zu einem späteren Zeitpunkt würde zu Lasten anderer Vorhaben der mittelfristigen Finanzplanung gehen (z. B. BUGA).

Würde mit dem Vorhaben in diesem Jahr begonnen, ständen den geplanten 500.000 Euro Ausgaben 308.000 Euro Einnahmen gegenüber. Der Vollständigkeit halber werden die funktionalen und sicherheitstechnischen Auswirkungen einer Umplanung/Verschmälerung der Brücke wie folgt dargelegt:

Aufgrund der auch weiterhin vorhandenen Erschließungsfunktion der Rathausbrücke müssen Begegnungsfälle von Kfz untereinander und in der Überlagerung mit einer wichtigen Hauptachse des Radverkehrs möglich sein. Bei einer Verringerung der Brückenbreite ist somit eine spürbare Verringerung der Aufenthaltsqualität für den Fußgänger sowie eine Verstärkung von Nutzungskonflikten insbesondere mit Senioren, Familien und Touristengruppen zu erwarten. Die mit dem Verkehrsentwicklungsplan Innenstadt BP 05 beschlossene Zielstellung für die Rathausbrücke „Begehbarkeit geht vor Befahrbarkeit“ ist mit einem komfortableren Flächenangebot für Fußgänger grundsätzlich besser und konfliktärmer zu erreichen. Aufgrund sicherheitstechnischer Erfordernisse (Rettungswege, Brandschutzkonzept Krämerbrücke) sind zukünftig bei einer verminderten Brückenbreite keine Stadtfeste und Veranstaltungen mit hohem Besucherandrang und Marktständen (Themenfeste, Weihnachtsmarkt usw.) auf dem Straßenzug Rathausbrücke mehr möglich.

Eine schmalere Brücke zieht eine steigende Wahrscheinlichkeit der Unfallgefährdung von Fußgängern und Radfahrern nach sich und eine höhere Wahrscheinlichkeit der Beschädigung des Brückengeländers infolge beengter Platzverhältnisse im Begegnungsfall Pkw/Lkw und Lkw/Lkw. Die jetzige Querschnittsgestaltung einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche von 10,80 m Breite wurde mit dem bundesweit anerkannten und renommierten Sicherheitsauditor Dr. Baier aus Aachen abgestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein