



HALLE ★ Die Stadt

**Antrag**

TOP 20  
Nummer: III/2002/02124  
Datum: 06.02.2002

Wiedervorlage:  
Aktz.:  
Bezug-Nr.:  
Abteilung/Amt/Fraktio Dez. Planen und Bauen  
n:  
Tepasse, Rainer

Beratungsfolge	Termin	Status	Zustimmung	Veränderung	Ablehnung
Stadtrat	27.02.2002	öffentlich beschließend			
Kulturausschuss	13.03.2002	öffentlich vorberatend			

**Betreff:** Antrag der Stadträtin Prof. D. Vent, HAL-MitBürger - zur Sanierung der Berliner Brücke

**Beschlussvorschlag/Stellungnahme/Beantwortung:**

Der Stadtrat soll beschließen, dass die Stadtverwaltung aufgrund der derzeitigen Haushaltssituation die Möglichkeit der Sanierung der Berliner Brücke nochmalig prüft.

**Begründung:**

- erfolgt mündlich -

**Finanzielle Auswirkungen:**

gez. Prof. Dorothea Vent  
Stadträtin der HAL-Fraktion  
MitBürger

**Stellungnahme der Stadtverwaltung lautet:**

Die Stadtverwaltung empfiehlt dem Stadtrat, diesen Antrag abzulehnen.

**Begründung:**

Die Möglichkeiten für eine Sanierung dieser alten Stahlfachwerkbrücke wurden bereits gründlich in den Jahren 1992 bis 1995 untersucht. Die Ergebnisse der nachfolgenden Brückenhauptprüfung im Jahr 1998 brachten zusätzlich eine klare Aussage gegen eine Entscheidung zur Bauwerkssanierung!

(In der Beschlußvorlage des Stadtrates für den Ersatzneubau Berliner Brücke am 21.06.2000 ist die mögliche Variante „Sanierung“ mit enthalten.)

Die geschätzten Kosten für eine Sanierung wurden mit einer Summe von ca. 11 Mio Euro ermittelt. Eine sanierte Stahlbrücke verlangt einen wesentlich höheren Aufwand für Wartung und Instandhaltung als ein Brückenneubau. Für die Berliner Brücke (saniert) würde der Unterhaltungsaufwand bei ca. 200 TDM/Jahr liegen!

Auf diese enorme Kostenbelastung für die Stadt Halle wurde vom Beigeordneten Herrn Tepasse bereits im Finanzausschuss am 24.01.02 erklärend hingewiesen.

Der große Umfang, der Zeit- und Kostenaufwand sowie das erreichbare Ergebnis lassen objektiv keine positive Entscheidung für eine solche Lösung zu.

Auch ist der Verschleiß des Bauwerkes an diesem Standort sehr wesentlich mitbestimmend für die Planung eines Ersatzneubauwerkes.

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist für den heutigen und perspektivischen Verkehr mit 10,0 m viel zu schmal, er muss 20,5 m aufweisen und die Brückelänge kann entsprechend den geänderten Bedingungen bei einem Neubau 100 m kürzer sein!

Eine nochmalige Prüfung der Variante „Sanierung“ ist nicht sinnvoll, denn es gibt auch zum jetzigen Zeitpunkt keine veränderte Sachlage, die ein anderes Ergebnis erwarten lässt, es würden nur neue Kosten entstehen.

Es muß noch hinzugefügt werden, dass Grundinstandsetzungen an Verkehrsbauwerken, die keine über den Ursprung hinausgehende Querschnittserweiterung oder Traglastserhöhung erhalten, keine Bestätigung für die Förderfähigkeit (Topf „GVFG“) bei der Baufinanzierung erhalten!

Rainer Tepasse  
Beigeordneter für Planen und Bauen

Anlage

A. Anlass der Baumaßnahme

1. laufende Sanierungskosten (z.B in 2001 1,1 Mio DM)
2. Verkehrseinschränkungen (Gehwege, MIV, Straßenbahn)
3. Brückenhauptuntersuchungen, zuletzt 19.10.1998  
(weitere Einschränkungen, dichtere Kontrolle, Empfehlung Abriss)

## B. Gegenüberstellung Sanierung oder Neubau

	Sanierung		Neubau	
	pro	contra	pro	contra
<b>1. Kosten</b>	Sanierungskosten rund 22 Millionen DM (nach Gutachten Ing.Büro Bauen, Mannheim 05/1995)	- keinerlei Fördermittel  Bausumme entspricht Aufwand Stadt  - Risiko höheren Sanierungsaufwandes  - in 1/2002: Verlust erheblicher Fördermittelkontingente für Stadt (z.B. EU-Mittel)	+ maximal mögliche Fördermittel (32,7 Mio. DM)  + Kostenbeteiligung Bahn u.a. wegen Optimierung Brückenhöhe (z.Zt. mind. 20 %, 10,9 Mio.DM)	- Baukosten und NK 56,9 Mio.DM (vgl. C)  - hohe Verpflichtungsermächtigung zur kurzfristigen Kreditaufnahme (bis Auszahlung Fördermittel)
<b>2. Unterhalt</b>		- weiter hoher Sanierungsaufwand (bleiben zu mind. 50 % alte Substanz)  2001 Aufwand 1,1 Mio. DM  - alte Brücke rund 100 m länger als Neue	+ geringer Unterhalt einer neuen Brücke	
<b>3. Verkehr</b>		Brücke zu schmal für heutige Ströme (10,5 m)  - in Bauphase lange Sperrzeiten (vgl. Umbau Riebeckplatz, Verkehrschaos)	+ Brückenbreite neu rund 20 m  + Sperrzeiten optimal, verringert durch Abfolge a) Neubau danach b) Abriss	
<b>4. Denkmal und Gestaltung</b>	Erhalt eines sehenswerten Denkmals		+ Ausgestaltung als Pylonenbauwerk + Abriss durch RP in Aussicht gest.	