

In der Informationsvorlage IV/2007/06930 wurden dem Planungsausschuss vier verschiedene Varianten für eine Sanierung der Klausbrücke vorgestellt. Den Varianten waren ohne genauere Begründung Kostenangaben beigefügt. Da die Kostenangaben für die verschiedenen Varianten doch erheblich voneinander abweichen, möchte ich von der Verwaltung dazu eine genauere Erläuterung vorgelegt haben. Ich frage die Verwaltung:

1. Welche Annahmen und Abschätzungen führen zu den unterschiedlichen Investitionskosten?
2. Welche Material- und Arbeitsschätzungen führen zu den unterschiedlichen Kostenschätzungen?
3. Weshalb sind die Unterhaltungskosten so unterschiedlich, insbesondere weshalb sind die Unterhaltungskosten der Neubauvariante mehr als doppelt so teuer wie die der Vorzugsvariante?
4. Wie berechnen sich die zusätzlichen Betriebskosten der HAVAG bei der Variante 3?
5. Weshalb ist der Umbau des Hallorenringes nach Variante 2 förderschädlich?
6. Weshalb ist der Brückenneubau nach Variante 4 nicht förderfähig?
7. Welche Abschreibungsmodalitäten wurden zugrunde gelegt?

Antwort der Verwaltung:

Die Anfrage bezieht sich auf die alte Informationsvorlage der Verwaltung zur Verkehrsführung vom Dez. 2007; IV/2007/06930. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Ergänzung der Vorplanung durch die Varianten zum Zweirichtungsverkehr, der Informationsvorlage der Verwaltung vom 29.08.2008 und der Beschlussvorlage vom 12.09.2008 sind die Inhalte der o. g. Informationsvorlage von 2007 bereits fortgeschrieben.

zu 1.

Die Kostenschätzungen beruhen auf den Mengenansätzen der Vorplanungen Mansfelder Straße Ost und Klausbrücke und ortsüblichen Vergleichspreisen. Diese beinhalten den Ausbau mit Beibehaltung der jetzigen Verkehrsführung. Die Kostenschätzungen für die Varianten mit Zweirichtungsverkehr wurden durch die Ergänzung der Vorplanung teilweise präzisiert. Grundsätzlich gilt für die Methode der Kostenschätzung: Es werden jeweils die abweichenden Mengenansätze aller Varianten unter Zugrundelegung derselben Einheitspreise berechnet und verglichen.

zu 2

Zur Beantwortung kann folgende Übersicht dienen. Diese ist auf die aktuellen Planungsstände der Vorplanung in den Varianten mit und ohne Zweirichtungsverkehr bezogen.

Teilmaßnahme	Menge und Einheit	Brutto €, Var. 0+	Brutto €, Varianten Z02, Z03	Differenz	Bemerkungen
Verkehrsanlagen ohne Steuerungstechnik					
Straße, Gleis, Nebenanlagen in der Mansfelder Straße Ost ab Schieferbrücke bis Hallorenring, Hackebornstraße	370 m (7.691,89 €/m)	2.846.000	2.709.000	- 137.000	Differenz aufgrund Wegfall Anpassungsbereiche, Zuordnung zu Talamtstraße / Robert-Franz-Ring
Umbau Hallorenring von Hackeborn- bis Talamtstraße	80 m (4.350 €/m)	0	348.000	+ 348.000	Unterbau vh.

Umbau Robert-Franz-Ring einschl. Knoten Ankerstraße	Länge der Umbaustrecke ca. 120 m (3.500 €/ m)	0	421.000	+ 421.000	Unterbau vh.
Zwischensumme Verkehrsanlagen ohne Steuerungstechnik		2.846.000	3.478.000	+ 632.000	
Steuerungstechnik		110.000	365.000	+ 255.000	Zusätzliche LSA an Ankerstraße und FGÜ an Klausbrücke in Var. Z
Sanierung Klausbrücke	Brückenfläche: 0+ = 685 m ² Z = 775 m ²	1.200.000	1.500.000	+ 300.000	
Neubau Stützwände Robert-Franz-Ring, Umbau Flutgrabenbrücke	Länge ca. 177,5 m x 6.000 €	0	1.065.000	+ 1.065.000	
Summe Gesamt		4.156.000	6.408.000	+ 2.252.000	

Bezogen auf die Brückenbaumaßnahme wurde mit folgenden Ansätzen je m² Brückenflächen gerechnet für die Gesamtinvestition brutto gerechnet:

Umbauvariante (0+) = 1.750 €/ m²

Umbauvariante (Z) = 1.935 €/ m²

Abriss und Neubau = 3.150 – 3.500 €/ m² je nach Konstruktion

zu 3.

Durch die deutlich größere Brückenfläche bei dem Neubau (Besonderer Bahnkörper) entsteht auch ein entsprechend größerer Unterhaltungsaufwand.

zu 4.

Durch die in einer Variante fehlende räumliche und/ oder zeitliche Trennung des ÖV vom IV muss mit Behinderungen der Straßenbahn gerechnet werden. Daraus resultierende Fahrzeitverlängerungen (Werktags 3 min je Umlauf) erfordern den zusätzlichen Einsatz eines Zuges je Linienumlauf an Werktagen. Dies führt für diese eine Variante zu den aufgeführten Betriebskosten.

zu 5.

Für den Abschnitt zwischen Hackebornstraße und Talamtstraße wurden bereits einmal GVFG-Fördermittel in Anspruch genommen, für die noch eine Bindefrist bis einschließlich 2010 gilt.

zu 6.

Die Förderung des Ausbaus der Klausbrücke ist aus Mitteln des städtebaulichen Denkmalschutzes vorgesehen. Diese Förderung greift aber nur, wenn das denkmalgeschützte Bauwerk erhalten wird. Bei einem Abriss des Bestandes und einem Neubau ist eine Förderung aus diesem Programm nicht möglich.

zu 7.

Entsprechend der für öffentliche Anlagen üblichen linearen Abschreibung wurden folgende Zeiträume zugrunde gelegt:

- Straße 30 Jahre
- Brückeneubau 80 Jahre
- Brückensanierung 40 Jahre
- Lichtsignalanlagen 18 Jahre

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister
