



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2010/08588**
Datum: 17.02.2010
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6650.1530/6900
Verfasser: Dezernat Planen und Bauen
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	09.03.2010	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben nach der VOB, VOL, HOAI und VO	18.03.2010	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	24.03.2010	öffentlich Entscheidung

Betreff: Baubeschluss IBA-Projekt, Neubau Brücke Franz-Schubert-Straße

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt den Neubau der Brücke Franz-Schubert-Straße einschließlich der notwendigen Wege- und Platzbefestigungen und beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Anpassungen des Haushaltsplans vorzunehmen.
2. Der Beschluss wird vorbehaltlich des noch abzuschließenden Planfeststellungsverfahrens gefasst.

Finanzielle Auswirkung:

VermHH

Ausgaben

Bauleistungen	1.895.400 €	HH-Stelle 2.6300-950000-032
Planungsleistungen	234.500 €	2.6300-959000-032
Gesamt	2.129.900 €	

Einnahmen

Zuweisungen der EU	868.700 €	2.6300-361022-032
Zuweisungen Bund und Land	808.000 €	2.6300-361020-032

Eigenmittel 453.200 €

Dr. Thomas Pohlack
Bürgermeister

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Die Stadt Halle beteiligt sich unter dem Motto „Balanceakt Doppelstadt – Kommunikation und Prozess“ an der IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt. Eingebettet in die Saaleaue kommt der Salineinsel dabei auf Grund ihrer Lagegunst zwischen Alt- und Neustadt eine besondere Rolle zu.

Das wichtigste Element für die Entwicklung der Salineinsel bildet die Einbindung in ein **touristisches Fuß-/ Radwegenetz** und die direkte **Vernetzung mit der historischen Altstadt** und allen dort vorhandenen Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

Mit dem Neubau der Saale-Brücke von der Salineinsel zur Franz-Schubert-Straße wird die **Verlagerung des Saale-Radwanderweges** auf eine neue, altstadtnahe Route möglich und auch das Salinemuseum besser erschlossen. Ebenso rücken auch der **Stadthafen an der Elisabethsaale**, das geplante **Wohngebiet am Sophienhafen** und die Altstadt näher zusammen und im Gegenzug wird die Insel mit ihrem vielfältigen Freizeitangeboten für die Bewohner der Altstadt attraktiver.

Die Brücke ist als stützenfreie **Schrägseilbrücke** mit jeweils einem 12,0 m hohen Doppel-Pylon an den Uferseiten und einem Überbau in Stahlbauweise mit einem Traggerüst aus Stahlprofilen mit aufliegenden Fertigteil-Stahlbetonplatten vorgesehen. Die lichte Breite zwischen den Geländern liegt bei 3,00 m.

Auf der **Altstadtseite** wird die Brücke durch einen **Treppenaufgang** aus Betonblockstufen in Verlängerung des nördlichen Fußweges der Franz-Schubert-Straße erschlossen. Die barrierefreie Erschließung erfolgt über eine halb gewendelte, an die Brückenkonstruktion angebaute **Rampe**, die um den Pylon geführt wird, siehe Anlage 2 Bauwerksplan.

Das im Brückenbereich stehende, eingeschossige, ehemalige **Pumpspeicherhaus** auf der Stadtseite wird oberirdisch zurückgebaut. Die unterirdische Anlage wird erhalten und saniert. Die entstehende **Platzfläche** wird gepflastert bzw. zur Saale als wassergebundene Decke hergestellt und mit einem Geländer versehen.

Auf der **Salineinsel** entsteht eine neue, beleuchtete **Hauptwegetrasse**, die auf direktem Weg von der Brücke zum Eingang des Freibades verläuft und hier an den mit dem Neubau des Badeinganges entstehenden Vorplatz anbindet. Eine zweite, unbeleuchtete Trasse führt in Nord-Süd-Richtung direkt von der künftigen Anbindung zum Sophienhafen in Richtung Saline-Museum. Alle Wege erhalten einen Asphaltbelag mit einer beidseitigen Läuferreihe aus Betonsteinpflaster, siehe Anlage Lageplan.

Für die Errichtung der Rad- und Fußwegebrücke von der Franz-Schubert-Straße zur Salineinsel einschließlich der erforderlichen Wegeanbindungen wurde bereits am 27.05.09 ein **Grundsatzbeschluss** durch den Stadtrat gefasst.

Für die Baumaßnahme wird ein **Planfeststellungsverfahren** durchgeführt, das im April 2010 abgeschlossen wird.

Die **Familienfreundlichkeitsprüfung** fand am 01.12.09 statt. Die Gestaltung wurde als familienverträglich eingestuft. Die Brücke erschließt für Fußgänger einen für die Altstadt wichtigen Grünraum.

Die Abstimmung mit dem **Radfahrbeauftragten** fand am 11.01.2010 statt, siehe Anlage 5. Im Ergebnis wurde dem Bauwerk zugestimmt. Die Forderungen zur Absturzsicherung werden durch Beschilderung, Markierung und Polleraufstellung umgesetzt.

1. Anlass der Planung/Entwicklungsziele

Die Stadt Halle beteiligt sich unter dem Motto „Balanceakt Doppelstadt – Kommunikation und Prozess“ an der IBA Stadtumbau 2010 in Sachsen-Anhalt. Der IBA in Halle geht es dabei unter dem Vorzeichen des demographischen Wandels und den immer noch abnehmenden Bevölkerungszahlen um die Suche nach Stabilisierungsmöglichkeiten und das Aufspüren von Entwicklungsperspektiven bei schrumpfender Nachfrage und knappen Mitteln. Eingebettet in die Saaleaue kommt der Salineinsel dabei auf Grund ihrer Lagegunst zwischen Alt- und Neustadt eine besondere Rolle zu.

Das wichtigste Element für die Entwicklung der Salineinsel bildet die Einbindung in ein **touristisches Fuß-/ Radwegenetz** und die direkte **Vernetzung mit der historischen Altstadt** und allen dort vorhandenen Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Durch den Neubau der Brücke Franz-Schubert-Straße wird die Salineinsel damit nicht nur der nächste Erholungsbereich der Anwohner von Hafen- und Mansfelder Straße, sondern bekommt künftig auch wachsende Bedeutung für die Altstadtbewohner und -besucher.

Mit der durch die Brücke möglichen **Verlagerung des Saale-Radwanderweges** auf eine altstadtnahe Route erhält die Salineinsel auf der Ostseite eine durchgehende Erschließungsachse in Nord-Südrichtung.

Der Saale-Radwanderweg führt dann unmittelbar am Salinemuseum vorbei, bindet die Saline dadurch auch bestmöglich in eine überregionale, touristisch etablierte Struktur ein und fördert infolge dessen auch eine stärkere Etablierung der ehemaligen **Königlichen Saline als touristisches Markenzeichen**.

Mit dem Neubau der Brücke rücken auch der **Stadthafen an der Elisabethsaale**, das geplante **Wohngebiet am Sophienhafen** und die Altstadt mit ihren vielfältigen kulturellen und gastronomischen Angeboten näher zusammen. Wasserwanderer und Anwohner haben bereits nach kurzem Fußmarsch die Auswahl, zum Dom, zur Moritzburg oder zur Kleinen Ulrichstraße zu laufen.

Eine direkte Anbindung der Altstadt an das Freibad, die Schwimmhalle und den Landschaftspark auf der Insel ist ebenfalls gegeben. Die Altstadt sowie die angrenzenden Park- und Grünanlagen zwischen Peißnitz, Riveufer und Würfelwiese werden attraktiv und autounabhängig mit der Salineinsel vernetzt.

Die sich daraus ergebenden Synergieeffekte tragen wesentlich zur positiven Entwicklung der gesamten Salineinsel bei.

Für die Errichtung der Rad- und Fußwegebrücke von der Franz-Schubert-Straße zur Salineinsel einschl. der erforderlichen Wegeanbindungen wurde bereits am 27.05.09 ein **Grundsatzbeschluss** durch den Stadtrat gefasst.

2. Bestandsbeschreibung

Im unmittelbaren Bauwerksbereich auf der **Stadtseite** liegt die Franz-Schubert-Straße, die beidseitig durch Wohngebäude begrenzt wird. Die Fahrbahnbreite beträgt 8,00 m, die Gehwegbreite jeweils 2,40 m. Der Belag der Fahrbahn besteht aus Großpflaster, welches im Laufe der Jahre teilweise mit einer Asphaltdecke überzogen wurde. Die Gehwege bestehen aus Granitbord, Granit-Gehwegplatten und Mosaikrandpflaster.

Die Zufahrt zu den Wohngebäuden muss für die Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und Versorgungsfahrzeuge auch während der Bauphase gewährleistet sein. Der geforderte lichte Abstand zwischen Rampe und Wohngebäude auf der Südseite beträgt mind. 6,90 m.

Die Franz-Schubert-Straße endet zurzeit an der Uferböschung der Saale, am vorhandenen Zaun ehemaliger Mietergärten. Die Mietergärten wurden, so weit wie nötig, zur Baufeldfreimachung für die Brücke bereits verlagert.

Nördlich der Straße, zwischen den Mietergärten und der Wohnbebauung befindet sich ein unter Denkmalschutz stehendes, eingeschossiges Pumpspeicherhaus (ca. 5,0 x 6,0 m) aus Klinkern. Im Anschluss daran liegt der bereits fertig gestellte, asphaltierte Saale-Radwanderweg, der von hier über die Würfelwiese weiter in das nördliche Stadtgebiet führt. Über diese Trasse wird auch die Zufahrt zu den Nachbargrundstücken der HWG (Garagen) und der Stadtwirtschaft gewährleistet.

Auf der **Salinenseite** erstreckt sich bis zum Salinemuseum ein in den 70-er Jahren angelegter Landschaftspark. Das vorhandene Wegenetz verfügt über einen mittlerweile stark zerschlissenen Asphaltbelag mit Betonkantensteinen als Einfassung. Die Wegebreite beträgt 3,00 m und weitet sich an der Zufahrt zum Freibad auf eine Breite von 8,00 m auf. Die Fläche ist durch die jahrhundertelange Aufschüttung aus Aschen, Bauschutt und Kohleabrieb, die als Abfallprodukte der Salzproduktion anfielen, etwa 2 m Meter höher als das Gelände auf der Altstadtseite. Die Uferböschungen zur Saale sind mit Wasserbausteinen befestigt.

Der Gehölzbestand wird vor allem von Eschenahorn, Robinien, Eschen und Bergahorn geprägt, die aus einer geschlossenen Efeudecke herauswachsen. Einzelne standortheimische Sträucher ergänzen den Vegetationsbestand.

Die **Saale** ist Bundeswasserstraße und entsprechend den Forderungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes Magdeburg pfeilerlos zu überbrücken. Dabei ist ein vorgegebenes Lichtraumprofil, das die Schiffbarkeit der Saale und den Hochwasserabfluss sicherstellen soll, zwingend einzuhalten.

3. Entwurfslösung

Mit dem Neubau der Brücke Franz-Schubert-Straße wird eine selbstständige und direkte Rad- und Fußwegverbindung vom Domviertel über die Neumühlenbrücke in der Altstadt zur Salineinsel geschaffen. Die Verbindung wird zudem Teil des Saale-Radwanderweges, der mit dem neuen Brückenbauwerk an die Altstadt heran geführt wird.

Die Brücke ist als **Schrägseilbrücke** in Stahlbauweise mit jeweils einem 12,0 m hohen, konisch zulaufenden Doppel-Pylon an den Uferseiten und einem Überbau in Stahlbauweise mit einem Traggerüst aus Stahlprofilen mit aufliegenden Fertigteile-Stahlbetonplatten vorgesehen. Die lichte Breite zwischen den Geländern liegt bei 3,00 m. Das Längsgefälle der Brücke liegt zwischen 2,0 und 6,62 %.

Die Brücke überspannt die Saale stützenfrei und hält die geforderten 6,00 m lichte Höhe über dem Normalpegel der Saale von 74,74 m über NHN ein. Der Überbau ist an den Widerlagern und den Pylonen aufgelagert. Zusätzlich wird der Überbau von Zugstäben getragen, deren Einzelstützweite 8,00 m beträgt. Auf den massiven Widerlagern und dem inselseitigen Pylonfundament wird der Überbau gelenkig und auf dem stadtseitigen Pylonfundament fest aufgelagert. Die Widerlager werden rechtwinklig zur Brückenachse gestellt. Für die Widerlager und Pylone ist eine Tiefgründung durch Bohrpfähle vorgesehen. Die Widerlager und die Wände der Aufgangsbauwerke werden aus Stahlbeton mit glatter Flächenschalung hergestellt. Die Brücke erhält einen Belag aus Gussasphalt.

Die Brückenentwässerung erfolgt über ein innen liegendes Dachgefälle bis zu einer Kastenrinne an den jeweiligen Brückenenden. Das Oberflächenwasser wird von dort über ein Fallrohr in das Entwässerungssystem der Stadt bzw. direkt in die Saale eingeleitet.

Die Brücke erhält ein 1,20 m hohes Geländer mit einem Handlauf aus Edelstahlrohren und Flachstahlposten. Zwischen oberen und unteren Spannseilen werden Edelstahlnetze als Absturzsicherung gespannt. Die Beleuchtung des Bauwerkes erfolgt durch Aufsatzleuchten an den Pylonköpfen.

Wesentlich für das Funktionieren dieser neuen Erschließungsachse ist eine optimale Anbindung der geplanten Brücke. Auf der **Altstadtseite** wird die Brücke durch einen **Treppenaufgang** aus Betonblockstufen in Verlängerung des nördlichen Fußweges der Franz-Schubert-Straße erschlossen. Die barrierefreie Erschließung erfolgt über eine halb gewendelte, an die Brückenkonstruktion angebaute **Rampe**, die um den Pylon geführt wird. Der geforderte lichte Abstand zwischen Rampe und Wohngebäude auf der Südseite von mind. 6,90 m wird eingehalten.

Durch den zu überwindenden Höhenunterschied von ca. 3 m und die beengten räumlichen Verhältnisse, ergeben sich für den oberen und unteren Rampenlauf Gefälle von 6,93%. Auf den Rampenlängsträgern werden engmaschige und rutschsichere Gitterroste verlegt und befestigt. Die Absturzsicherung erfolgt durch beidseitige Geländer wie auf der Brücke. Zusätzlich wird in 55 cm Höhe ein weiterer Handlauf angebracht.

Die Franz-Schubert-Straße wird im Zuge der Baumaßnahme um etwa 25 m zurückgebaut, so dass sie mit der Gebäudeflucht der Straßennordseite abschließt. Die entstehende **Platzfläche** (siehe Lageplan Salinebrücke Vorplatz) wird zwischen Straßenanschluss und der südlichen Gebäudeflucht als verkehrsberuhigte Zone gepflastert und an die Brückenabgänge höhenmäßig angepasst. Die anschließende Fläche bis zur Saaleböschung wird als wassergebundene Decke hergestellt und zur Saale mit einem Geländer gesichert. Die Nachbargrundstücke werden durch einen Stabmattenzaun mit einer vorgestellten Hainbuchenhecke eingefriedet. Die bereits fertig gestellte, angrenzende Trasse des Saale-Radwanderweges zur Würfelwiese wird angebunden.

Das im Brückenbereich stehende, eingeschossige, ehemalige **Pumpspeicherhaus** (ca. 5,0 x 6,0 m) auf der Stadtseite wird oberirdisch zurückgebaut, eine neue, tragfähige Decke eingezogen und die Oberfläche gepflastert bzw. bepflanzt. Die unterirdische Anlage wird erhalten und saniert. Der im Haus befindliche Schaltschrank der Stadtwerke für das unterirdische Abwasser-Pumpwerk wird im Hohlraum unter der neuen Brückentreppe untergebracht.

Die im Bauwerksbereich vorhandenen **Leitungen** werden vor Baubeginn umverlegt (Abwasser) bzw. entsprechend gesichert (Telekom, Gasversorgung). Unter dem Brückenbauwerk wird ein Mittelspannungskabel der EVH mitgezogen, das während der Bauphase umverlegt werden muss.

Auf der **Salineinsel** soll die erforderliche Anbindung durch neue **Wegetrassen** mit direkter Orientierung zum Solbad und zum Salineensemble hergestellt werden, siehe Lageplan Anlage 1. Die Brücke bindet an die vorhandene Geländehöhe an. Die Hauptwegetrasse verläuft auf direktem Weg von der Brücke zum Eingang des Freibades und bindet hier an den mit dem Neubau des Badeinganges entstehenden Vorplatz an. Sie wird mit Mastleuchten beleuchtet. Eine zweite, unbeleuchtete Trasse führt in Nord-Süd-Richtung direkt von der künftigen Anbindung zum Sophienhafen in Richtung Saline-Museum. Alle Wege erhalten einen Asphaltbelag mit einer beidseitigen Läuferreihe aus Betonsteinpflaster. Die Gesamtbreite beträgt 2,50 m. Die Zufahrt zum Freibad wird auf 6,00 m reduziert. Die vorhandenen nicht mehr benötigten Wegeflächen werden vollständig zurückgebaut und stehen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Verfügung. Die bestehende Wegeführung am Saaleufer wird in ihrer Trassierung erhalten und zum Teil mit einer neuen Deckschicht versehen.

Für die Baumaßnahme wird ein **Planfeststellungsverfahren** durchgeführt, welches im April 2010 abgeschlossen wird.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde ein **landschaftspflegerischer Begleitplan** (LBP) erstellt. Im LBP werden die Schutzgüter Geologie und Böden, Wasserhaushalt, Klima, Luft, Arten und Biotope, Stadtbild, Erholungseignung sowie Kultur- und Sachgüter auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme betrachtet. Die Beurteilung des Vorhabens aus dem LBP sowie die Plandarstellung der Vermeidungs-, Verminderungs- und

Kompensationsmaßnahmen zu den entstehenden Eingriffen waren bereits Bestandteil des Grundsatzbeschlusses. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen die projektbedingten Eingriffe in die Schutzgüter, insbesondere auch in das Schutzgut Arten und Biotop, vollständig ausgeglichen werden können.

Durch die Baumaßnahme sind **Eingriffe** in die geschlossenen Gehölzbestände unvermeidlich.

Der **Ausgleich** soll vor Ort erfolgen. Die Flächen für Baustelleneinrichtungen werden wieder naturnah begrünt. Als Entsiegelungsmaßnahmen sind der Rückbau versiegelter Flächen sowie nicht mehr benötigter Wegeflächen, teilweise durch eine Verringerung der Wegebreite, vorgesehen.

Als Kompensation ist auch die Beseitigung standortfremder Gehölze (Schneebeere, Eschenahorn, Robinie) am Eingriffsort und an weiteren Stellen im Salinepark geplant. Die Flächen werden anschließend mit standortgerechten, heimischen Gehölzen bepflanzt. Dadurch soll eine naturnähere Entwicklung des Auwalds bei weiterer Parknutzung erreicht werden.

Die Wirkung der geplanten Kompensationsmaßnahmen muss zusammen mit den ebenso im Salinepark stattfindenden Maßnahmen für den Ausbau der Delitzscher Straße betrachtet werden. Durch den Abbruch des leer stehenden Gebäudes und dem Rückbau der Wegeflächen entlang des Salinebades und anschließender Bewaldung erfolgt eine weitere Renaturierung des Inselbereichs. Die stärkere Bündelung der Besucherströme auf der Salineinsel schafft mehr ruhige Bereiche für die Natur. Insgesamt kommt es zu einer Vergrößerung der Waldfläche auf der Insel, verbunden mit einer Erhöhung der Naturnähe und Verringerung der versiegelten Flächen.

Die **Familienfreundlichkeitsprüfung** fand am 01.12.09 statt. Die Gestaltung wurde als familienverträglich eingestuft. Die Brücke erschließt für Fußgänger einen für die Altstadt wichtigen Grünraum.

Die Abstimmung mit dem **Radfahrbeauftragten** fand am 11.01.2010 statt. Im Ergebnis wurde dem Bauwerk zugestimmt. Die Forderungen zur Absturzsicherung werden durch Beschilderung, Markierung und Polleraufstellung umgesetzt.

4. Finanzierung

Finanziert wird die Maßnahme über das Förderprogramm Stadtumbau Ost – Aufwertung sowie eine Kofinanzierung der EU – Strukturfondsförderung. Die Fördermittelquote liegt bei 86 %.

Finanzierungsübersicht

IBA-Projekt Salineinsel – Brücke Franz-Schubert-Straße

Haushaltseinstellung gemäß Vermögenhaushaltplanentwurf 2007-2013

Haushaltsstelle	Bezeichnung	HHJ 07	HHJ 08	HHJ 09	HHJ 10	HHJ 11	HHJ 12	HHJ 13
2.6300.950000-032	Tiefbau		0	0	875.600	686.300	331.900	0
2.6300.959000-032	Planungsleistung	50.000	60.000	41.900	28.700	28.000	0	0
Gesamtkosten:			60.000	41.900	904.300	714.300	331.900	0
2.6300.361020-032	Zuweisung Land	33300	16.800	11.700	253.200	200.000	92.900	0
2.6300.361022-032	Zuweisung EU		34.800	24.300	524.500	414.300	192.500	0
Eigenmittel d. Stadt		16.700	8.400	5.900	126.600	100.000	46.500	0
Fördermittel + Eigenmittel		50.000	60.000	41.900	904.300	714.300	331.900	0

Finanzierungsübersicht des Bauablaufs

Haushaltsstelle	Kostenberechnung	HHJ 07	HHJ 08	HHJ 09	HHJ 10	HHJ 11	HHJ 12	HHJ 13
2.6300.950000-032	Umbau u. Verbesserung	0	0	0	534.300	601.700	320.100	439.300
2.6300.959000-032	Planungsleistung	57.100	48.900	21.100	61.900	23.000	11.800	10.700
Gesamtkosten		57.100	48.900	21.100	596.200	624.700	331.900	450.000

Die Mittel werden entsprechend der Finanzierungsübersicht des Bauablaufes in den Haushaltsplan eingestellt und mit der Änderung zum Haushaltsplanentwurf 2010 entsprechend angepasst. Dabei werden für die Brücke Franz-Schubert-Straße und die Kotgrabenbrücke gesonderte Unterkonten gebildet.

Haushaltseinstellung neu Vermögenhaushaltplanentwurf 2010-2013

Haushaltsstelle	Bezeichnung	HHJ 07	HHJ 08	HHJ 09	HHJ 10	HHJ 11	HHJ 12	HHJ 13
2.6300.950001-032	Tiefbau	0	0	0	534.300	601.700	320.100	439.300
2.6300.959001-032	Planungsleistung	57.100	48.900	21.100	61.900	23.000	11.800	10.700
Gesamtkosten:		57.100	48.900	21.100	596.200	624.700	331.900	450.000
2.6300.361020-032	Zuweisung Land	38100	13.700	5.900	253.200	200.000	92.900	300.000
2.6300.361022-032	Zuweisung EU	0	28.400	12.200	524.500	414.300	192.500	0
Eigenmittel d. Stadt		19.000	6.800	3.000	-181.500	10.400	46.500	150.000
Fördermittel + Eigenmittel		57.100	48.900	21.100	596.200	624.700	331.900	450.000

Auf Grund der aktuellen Kostenberechnung für die Brücke Franz-Schubert-Str. ergab sich ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, welcher mit bereits bewilligten Mitteln aus dem Förderprogramm Stadtumbau Ost-Aufwertung im HHJ 2013 gedeckt wird. Dazu werden die Baumaßnahmen „Zentrum-Neustadt Frauenbrunnen“ und „Hafenbahntrasse Hbf.-Thüringer Bhf.“ herangezogen. Die Umgestaltung der Freifläche um den Frauenbrunnen entfällt, die Anbindung der Hafenbahntrasse an den Hauptbahnhof kann auf Grund von Änderungen im Programmplan aus dem Förderprogramm „Stadtsanierung“ finanziert werden, ohne dass auf andere Maßnahmen verzichtet werden muss. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf ist in der neuen Haushaltseinstellung bereits enthalten.

Die Kosten gliedern sich folgt:

Baukosten	
- Brückenbauwerk	1.479.646 €
- Pumpspeicherhaus	119.262 €
- Vorplatz Franz-Schubert Straße	78.683 €
- Wegebau Salineinsel	103.506 €
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	48.653 €
Baunebenkosten (Planung, Gutachten etc.)	294.000 €
Grunderwerb	6.140 €
Summe	2.129.890 €

Kostenberechnung nach DIN 276-4

Nr.	Kostenart	Summe Kostenart	Gesamtsumme
100	Grundstück		
	110 Grundstückswert	5.160 €	
	Summe Grundstück	5.160 €	5.160 €
300	Bauwerk - Baukonstruktionen		
	310 Erdbaumaßnahmen		
	311 Herstellung	11.350 €	
	313 Wasserhaltung	2.500 €	
	319 Erdbaumaßnahmen, Sonstiges	7.000 €	
	320 Gründung		
	321 Baugrundverbesserung	2.105 €	
	322 Flachgründung	3.070 €	
	323 Tiefgründung	99.205 €	
	326 Bauwerksabdichtungen	710 €	
	329 Gründung, Sonstiges	5.250 €	
	330 Vertikale Bauteile		
	331 Tragende Konstruktionen	575.195 €	
	335 Schutzbauteile	15.750 €	
	339 Vertikale Bauteile, Sonstiges	630 €	
	340 Horizontale Bauteile		
	341 Tragende Konstruktionen	47.750 €	
	343 Beläge	13.600 €	
	349 Horizontale Bauteile, Sonstiges	337.600 €	
	390 Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen		
	391 Baustelleneinrichtung	66.150 €	
	394 Abbruchmaßnahmen	1.050 €	
	398 Provisorische Baukonstruktionen	24.675 €	
	Summe Bauwerk - Baukonstruktionen	1.213.590 €	1.213.590 €

400	Bauwerk - Technische Anlagen		
	410 Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen		
	411 Abwasseranlagen	57.580 €	
	440 Starkstromanlagen (Brückenbeleuchtung)	15.130 €	
	490 Sonstige Maßnahmen für Techn. Anlagen		
	491 Baustelleneinrichtung	4.450 €	
	493 Sicherungsmaßnahmen	13.870 €	
	494 Abbruchmaßnahmen	29.220 €	
	496 Materialentsorgung	3.300 €	
	Summe Bauwerk - Technische Anlagen	123.550 €	123.550 €
500	Außenanlagen		
	510 Geländeflächen		
	512 Bodenarbeiten	2.840 €	
	520 Befestigte Flächen		
	521 Wege	55.990 €	
	523 Plätze	26.050 €	
	530 Baukonstruktionen in Außenanlagen		
	531 Einfriedungen	4.210 €	
	534 Treppen	3.780 €	
	540 Techn. Anlagen in Außenanlagen		
	541 Abwasseranlagen	20.180 €	
	542 Wasseranlagen	400 €	
	546 Starkstromanlagen	15.800 €	
	550 Einbauten in Außenanlagen		
	551 Allgemeine Einbauten	5.740 €	
	552 Besondere Einbauten		
	570 Pflanz- und Saatflächen		
	571 Oberbodenarbeiten	13.845 €	
	572 Vegetationstechn. Bodenbearbeitung	4.350 €	
	573 Sicherungsbauweisen (Uferbefestigung)	3.490 €	
	574 Pflanzen	20.950 €	
	575 Rasen und Ansaaten	1.720 €	
	590 Sonstige Außenanlagen		
	591 Baustelleneinrichtung	5.600 €	
	593 Sicherungsmaßnahmen	300 €	
	594 Abbruchmaßnahmen	14.670 €	
	599 Sonstiges	550 €	
	Summe Außenanlagen	200.465 €	200.465 €
700	Baunebenkosten		
	710 Bauherrenaufgaben		
	711 Bauüberwachung	43.390 €	
	730 Architekten- und Ingenieurleistungen		
	732 Freianlagenplanung	10.750 €	
	734 Planung der Ing.- bauwerke und Verkehrsanlagen	151.410 €	
	735 Tragwerksplanung (Prüfstatik)	15.980 €	
	739 Architekten- und Ingenieurleistungen, Sonstiges	7.880 €	
	740 Gutachten und Beratung		
	747 Sicherheit- und Gesundheitsschutz	11.860 €	
	749 Gutachten und Beratung, Sonstiges (Baugrund)	5.790 €	
	Summe Baunebenkosten	247.060 €	247.060 €
	Gesamtsumme Netto		1.789.825 €
	Mehrwertsteuer 19 %		340.067 €
	Gesamtsumme Brutto		2.129.892 €

Bauablauf

Der frühestmögliche Baubeginn ist Anfang August 2010. Begonnen wird mit dem Abriss des Pumpspeicherhauses und der Umverlegung und Sicherung der Leitungen. Da die Ausführungsplanung für das Brückenbauwerk mit ausgeschrieben wird und die Planungsdauer etwa 3 Monate beträgt, beginnen die eigentlichen Brückenbauarbeiten erst im November. Voraussetzung hierfür ist der Stadtratsbeschluss im März. Der Bauzeitraum beträgt etwa 15 Monate. Hinzu kommt noch eine mögliche witterungsbedingte Bauzeitenverlängerung in den Wintermonaten, so dass die Brücke voraussichtlich im April 2012 fertig gestellt wird. Im Anschluss wird die Platzfläche auf der Ostseite mit der Anbindung an die Franz-Schubert-Straße hergestellt und als letzter Schritt die Wegeanbindung und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf der Salineinsel realisiert.

5. Folgekostenentwicklung

Kostenfaktor	Bestand		Neu	
	Fläche in m ²	Summe / Jahr	Fläche in m ²	Summe / Jahr
Befestigte Flächen				
Asphaltflächen / Pflasterflächen	3770	4.524,00 €	2025	2.430,00 €
Wassergebundene Decke	0	0,00 €	200	370,00 €
Grünflächen				
Gehölzflächen	6730	2.692,00 €	6165	8.877,60 €
Rasenflächen	390	136,50 €	2810	983,50 €
Hecke	0	0,00 €	20	58,00 €
Privatgärten	210	0,00 €	0	0,00 €
Gebäude				
	120	0,00 €	0	0,00 €
Brücke				
Wartung, Instandhaltung	0	0,00 €	1	21.506,55 €
Bauwerksprüfung	0		1	2.800,00 €
Summe / Jahr (netto)		7.352,50 €		36.967,65 €
Mehrwertsteuer 19%		1.396,98 €		7.023,85 €
Summe / Jahr (brutto)		8.749,48 €		43.991,50 €

Die Folgekosten für die Freiflächen erhöhen sich pro Jahr um ca. 6.000,- €. Verursacht wird das im Wesentlichen durch die Kosten für die in den Anfangsjahren, bis zum Bestandsschluss notwendige, stärkere Pflege der neu gepflanzten Gehölzflächen. Die Folgekosten für die Instandhaltung des Brückenbauwerkes betragen im Mittel ca. 1,4% der Herstellungskosten pro Jahr. Dies entspricht ca. 25.500,- € /a. Des Weiteren fallen Kosten für die Bauwerksprüfung im Zuge der erforderlichen Hauptprüfungen in Höhe von ca. 20.000,- € alle 6 Jahre an.

Anlagen:

1. Lageplan
2. Landschaftspflegerischer Begleitplan
3. Bauwerkspläne 8.1, 8.2
4. Lageplan Salinebrücke Vorplatz
5. Protokoll Beratung zur Entwurfsplanung