

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Drucksache DS0502/04	Datum 30.06.2004
Dezernat: VI	Amt 66		

Beratungsfolge	Sitzung Tag	Behandlung	Beschlussvorschlag		
			ange- nommen	abge- lehnt	ge- ändert
Der Oberbürgermeister	10.08.2004	nicht öffentlich			
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	23.09.2004	öffentlich			
Finanz- und Grundstücksausschuss	29.09.2004	öffentlich			
Stadtrat	07.10.2004	öffentlich			

Beteiligte Ämter Amt 41, Amt 61, FB 02	Beteiligung des	Ja	Nein
	RPA		X
	KFP		X
	BFP		X

Kurztitel

Grundsatzbeschluss Sanierung und Erneuerung der Zollbrücke Magdeburg
Neues Vorhaben (ungedeckt) im Entwurf der Investitionsprioritätenliste 2005-2008

Beschlussvorschlag:

1. Die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung der Zollbrücke in Magdeburg auf der Grundlage der vorliegenden Kostenschätzung mit einem Gesamtwertumfang in Höhe von 2.056.400,00 EUR gemäß Variante B wird grundsätzlich bestätigt.
2. Die Finanzierung der Vorbereitung bis zur Entwurfsplanung hat aus dem budgetierten Mitteln des Tiefbauamtes zu erfolgen.
Die Finanzierung der Durchführung einschließlich Genehmigungsplanung erfolgt über beantragte Zuwendungen für den Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen / Bauwerken (nach Gemeindefinanzierungsgesetz) in Höhe von 1.484.900,00 EUR sowie über Eigenmittel im Haushaltsjahr 2005/6 in Höhe von 571.500,00 EUR.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, weitere Fördermittelanträge in Bezug Denkmalförderung und Förderung nach dem Sonderprogramm für die Finanzierung kommunaler Eigenanteile nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz (Erlass des Ministeriums des Inneren vom 23. März 2004) zu stellen.
4. Vor Bestätigung der Fördermittel ist eine weitergehende Vorbereitung (Genehmigungsplanung) und Durchführung zu unterlassen.

Für den Anteil der städtischen Eigenmitteln sind andere Objekte bzw. Maßnahmen der bestätigten Investitionsprioritätenliste auf Vorschlag des Tiefbauamtes zu reduzieren bzw. zu streichen.

5. Sollten die beantragten bzw. zu beantragenden Fördermittel nicht bestätigt werden, muss eine Verringerung des Leistungsumfanges unter Negierung der Dauerhaftigkeit / Nachhaltigkeit und von denkmalpflegerischen Gesichtspunkten erfolgen. Damit können nur parziell technische Mindestanforderungen z.B. für die Aufstellung der Figuren und für die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerkes erbracht werden. Eine solche Variante wäre mit einer erneuten Drucksache im Rahmen der Bestätigung des Entwurfes und der Kostenberechnung zur Entscheidung neu einzubringen.

Begründung:

Begründung zum Beschlussvorschlag vom 30.06.04 für das Bauvorhaben Sanierung und Erneuerung der Zollbrücke in Magdeburg

Um den kritischen Zustand der denkmalgeschützten Brücke bzw. die Bedeutung der notwendigen Maßnahme zu veranschaulichen, ist es erforderlich, auf einige wichtige Tatsachen hinzuweisen.

Der Strombrückenzug, bestehend aus der Strombrücke, der Zollbrücke und der Anna-Ebert-Brücke, bildet neben dem Nordbrückenzug einen von nur 2 Elbübergängen in der Landeshauptstadt Magdeburg, die dem Öffentlichen Personenverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Der Strombrückenzug ist und bleibt damit eine wichtige innerstädtische Verbindung im Hauptstraßennetz für die Erschließung und Verbindung städtischer Teilgebiete (alle ostelbischen Stadtteile, der Werder, Kulturpark u. a.) mit der Stadt.

Die Zollbrücke (Breite 14 m) mit nur einer Fahrspur je Richtung, welche außerdem noch von der Straßenbahn mitbelegt ist, ist in ihrer Leistungsfähigkeit ausgeschöpft. Die 1999 durchgeführten Verkehrszählungen haben eine Belegung in der Spitzenstunde von 1.975 PKW-E im Querschnitt und damit 21.650 PKW-E im Tagesdurchschnitt ergeben. Es wird mit einer mindestens 1,3-fachen Verkehrszunahme gerechnet.

Um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, können statisch-konstruktive Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Erhöhung der heutigen Betriebstüchtigkeit des Bauwerkes nicht weiter hinausgezögert werden, zumal der Brückenzug Zollbrücke + Anna-Ebert-Brücke bereits über 120 Jahre alt ist. Die Zollbrücke, einschließlich die dazugehörige Figurengruppe des 19. Jh. ist ein Baudenkmal, welches einst Zeugnis der aufblühenden wachsenden Industriestadt Magdeburgs gewesen ist. Brücke und Figurengruppe waren Ausdruck des Stolzes der Bürger auf ihre sich entwickelnde Stadt und typisch für die Ausdruckskraft ihrer Entstehungszeit. Es ist offenkundig, dass die Zollbrücke, einschließlich aller noch vorhandenen historischen Bestandteile, zum Erhalt der heutigen Betriebstüchtigkeit des Bauwerkes, einen erheblichen Erneuerungsbedarf aufweist.

Seitens des Kulturamtes (Amt 41) wird die Figurengruppe wieder hergestellt (bestätigte DS0810/03). Hierzu wurden durch das Tiefbauamt weitergehende Untersuchungen bezüglich der bauwerkstechnischen Realisierung veranlasst sowie vorbereitende Maßnahmen eingeleitet. Entsprechend der nochmaligen technischen Überprüfung und der daraus gewonnenen Erkenntnisse musste festgestellt werden, dass das Aufstellen der Figuren auf den vorhandenen Postamenten ohne Sanierung der tragenden Unterbauten nicht möglich ist. Sowohl die letzte Bauwerkshauptprüfung im Jahr 2002, diese ergab eine Zustandsnote von 4,0, als auch die detaillierte Schadensuntersuchung des Ingenieurbüros Bach+Bach vom Februar 2003 dokumentieren leider eine starke Schädigung der Brücke.

Bauwerkszustand / Bauwerksschädigungen

Eine detaillierte Schadensuntersuchung dokumentiert starke Schädigungen an der Brücke. Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit für den überführten Verkehr wird gegenwärtig durch die nicht mehr standsichere Balustrade erheblich beeinträchtigt.

Die Balustrade muss gemeinsam mit dem vorhandenen Schrammbord das Abkommen von Kfz verhindern. Weitere Sicherheitseinrichtungen sind auf der Brücke nicht vorhanden. Da der Gehweg auch als Radweg genutzt wird, muss die Balustrade weiterhin die Absturzsicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewährleisten.

Durch zahlreiche, nur unzureichend ausgebesserte Anprallschäden und durch Alterung der Bauteile ist die Balustrade stark vorgeschädigt. Die entsprechend der gültigen Vorschriften anzusetzenden Horizontallasten können gegenwärtig nicht ansatzweise von den Bauteilen aufgenommen werden. Ohne eine umfassende Erneuerung entsprechend dem Stand der Technik, bei welcher der überwiegende Teil der Bauelemente vollständig ersetzt werden muss, kann sie die ihr zugeordnete Aufgabe nicht mehr erfüllen. Als Sofortmaßnahme musste bereits eine Stahlwand als Sicherung errichtet werden.

Die Verkehrssicherheit für den unterführten Bootsverkehr wird durch abstürzende Teile des Natursteinmauerwerks gefährdet. Die betroffenen Teile müssen abgebaut und ersetzt werden. Dabei ist die Verankerung am Bauwerk erstmalig konstruktiv herzustellen.

An den südwestlichen Parallelfügel grenzt eine öffentliche Grünfläche an. In diesem Bereich wird die Verkehrssicherheit durch ungesicherte Absturzkanten der alten Festungsanlagen bei Abkommen von der Fahrbahn erheblich beeinträchtigt.

Dauerhaftigkeit

Die in großer Zahl feststellbaren Schäden an der Brücke beeinträchtigen bereits heute die Dauerhaftigkeit des Bauwerks erheblich. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere:

- die Stirnringabrisse
- die offenen Bauteil- und Mauerwerksfugen
- die stark angegriffenen Mauerwerksoberflächen des Natursteins
- die stark korrodierten Abspannmasten der Straßenbahn

Die teils in der Bauart bedingten Schäden (Brücke wurde vor 120 Jahren nicht entsprechend der heutigen Nutzung konstruiert) können im Rahmen der vorgesehenen Baumaßnahme nicht vollständig beseitigt werden. Die geplanten Arbeiten führen aber zu einer deutlichen Eindämmung der schädigenden Prozesse. Werden diese Sicherungs- und Verstärkungsmaßnahmen nicht vorgenommen, muss die Nutzung entsprechend der ursprünglichen Belastung kurzfristig bis sofort erheblich reduziert werden, um das älteste Brückenbauwerk der Stadt mittelfristig nicht wegen irreparabler Schäden gänzlich zu verlieren.

Standsicherheit

Dauerhaftigkeit und Standsicherheit sind eng miteinander verbunden. Die Tragfähigkeit der Brücke ist aufgrund von Schäden beeinträchtigt. Eine weitere Schädigung des Tragwerks durch Wasserzutritt sowie durch Vergrößerung der Stirnringabrisse muss durch eine Erneuerung aber verhindert werden, um die derzeit gefährdete Standsicherheit des Bauwerkes nicht weiter zunehmen zu lassen (Stirnringabrisse – Gefährdung des unten-liegenden Wasserweges und Sperrung des oben-liegenden Geh- und Radweges).

Betriebssicherheit

Am westlichen Widerlager fehlen Einrichtungen für einen sicheren Betrieb der Brücke (Absturzsicherung). Diese sind im Rahmen der Baumaßnahme erstmalig herzustellen, um keine Geschwindigkeitsreduzierung anordnen zu müssen.

Mängel

Es sind eine Reihe von Mängeln festzustellen, die nicht unmittelbar mit dem Bauwerk zusammenhängen, jedoch bereits zu Folgeschäden an den Bauteilen der Brücke geführt haben oder welche die Ansicht des Denkmals erheblich beeinträchtigen. Diese sind insbesondere:

- die in den Postamenten verankerten, stark korrodierten Abspannmasten der Straßenbahn mit Biege-Zug-Kräften in der Konstruktion der Brücke, für welche die Brücke ursprünglich nicht vorgesehen war
- der starke Aufwuchs auf der Südseite des westlichen Widerlagers

Denkmalgerechte Rekonstruktion der Natursteinoberflächen

Die Oberflächen der unter Denkmalschutz stehenden Brücke sind erheblich geschädigt. Ein Teil der vorhandenen Verzierungen ist bereits so stark zerstört, dass diese nicht wieder hergestellt werden kann, sondern nachempfunden werden muss.

Die Oberflächen der die Brückenansicht bestimmenden, sie gliedernden Gesimse und vertikalen Bauteile (Pfeiler, Pfeilervorlagen und Postamente), sind erheblich beschädigt und überwiegend stark verschmutzt.

Die Rekonstruktion der Oberflächen hat auch erheblichen Einfluss auf die Dauerhaftigkeit des Bauwerks.

Zu den aufgeführten Erneuerungsumfängen wurde am 23.09.03 ein Antrag auf Förderung beim Landesamt für Denkmalschutz gestellt. Eine denkmalgerechte Rekonstruktion macht jedoch keinen Sinn, wenn nicht zuvor die grundlegende Konstruktion der Brücke statisch-konstruktiv gesichert und erneuert wird.

Um die geschädigte historische Substanz der Brücke auch weiterhin für den kulturinteressierten Bürger und das Bauwerk für den ÖPNV zu sichern, ist eine Erneuerung unumgänglich. Sollte die

Substanz nicht in den kommenden Jahren gesichert bzw. erneuert werden können, ist zur Gefahrenvermeidung ein partieller Rückbau von historischen Bauteilen sowie eine Nutzungseinschränkung z. B. Herausnahme der dynamischen Belastung durch die Straßenbahn, sicherlich nicht vermeidbar. Im Weiteren ist das Aufstellen der allegorischen Figuren auf den vorhandenen Postamenten ohne umfangreiche Sicherungsmaßnahmen an der Brücke nicht möglich.

Lösungsvarianten

Zur Verwirklichung der gemeinsamen Zielstellung, das Bauwerk zu erhalten und für den ÖPNV zu sichern, sind umfangreiche Sicherungs- und Erneuerungsmaßnahmen notwendig.

Für die Realisierung der notwendigen Maßnahme an der Zollbrücke einschließlich der planerische Vorbereitung, wurden durch das Tiefbauamt Magdeburg mehrere Lösungsvarianten erarbeitet, wobei die Variante B prädestiniert und dem Stadtrat zum Beschluss vorschlagen wird.

- | | |
|-------------|---|
| Variante A: | Brückensanierung / -erneuerung bei voll gesperrter Brücke in einer unterbrechungsfreien Bauzeit von 22 Monaten 2005/2006 |
| Variante B: | Brückensanierung / -erneuerung ohne Verkehrseinschränkung in einer unterbrechungsfreien Bauzeit von 26 Monaten 2005/2006/2007 |
| Variante C: | Minimalvariante Brückensanierung in einer unterbrechungsfreien Bauzeit von 5 Monaten 2005/2006 |

Variante A

Ausgehend vom dem gegenwärtigen Schädigungszustand beinhaltet die Variante A die Vorbereitung und Durchführung folgender Leistungen:

- Baustelleneinrichtung
- Sicherungsarbeiten, Baubehelfe und Abbruch
 - Verkehrssicherung auf und unter der Brücke
 - Aufbau der Arbeitsgerüste incl. Gründung bzw. Befestigung am Bauwerk
 - Herstellung der schweren Sondergerüste für die Bohrarbeiten
 - Sonstige Baubehelfe
 - Rückbau- und Abbrucharbeiten
- Stirnringverankerung
 - Einbringen der Horizontalbohrungen in die Gewölbebögen (von Stirnring zu Stirnring), Bohrungsabstand ca. 0,8 m, Bohrlänge je ca. 14,6 m, Gesamtböhlänge ca. 360 m
 - Einbau der Anker
 - Verschluss der Ankeröffnungen in den Stirnringen

- Statisch-konstruktive Instandsetzung des Stirnmauerwerks (die denkmalgerechte Wiederherstellung der Oberflächen des Stirnmauerwerks ist erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen)
 - Rissverpressung
 - Steinaustausch (nur unter statischen Gesichtspunkten)
 - Ausbesserung der Verfugung
- Instandsetzung von Pfeilervorlagen und Postamenten (Diese Leistung ist Voraussetzung für die Aufstellung der vier Brückenplastiken und die Wiederherstellung der Balustrade)
 - Rückbau der Bauteile bis auf die Pfeilerköpfe
 - Wiederherstellung der Auflager
 - Denkmalgerechte Instandsetzung der Natursteinblöcke (Einbau von Vierungen, Nachbearbeitung der Kanten und Verzierungen)
 - Versetzen der Blöcke, Rückverankerung in der Brücke
- Instandsetzung des oberen Gesimsbandes
 - Handwerkliche Instandsetzung des stark profilierten Gesimses, Einbau von Vierungen und von Steinersatz
 - Erneuerung der Konsolen (Material und Ausführung sind noch abzustimmen)
- Erneuerung der Balustrade
 - Rückbau der alten Balustrade (einschließlich Zwischenpostamente)
 - Vorbereitung der Unterlage
 - Auf- und Einbau der neuen Balustrade unter Verwendung geborgener Stücke (Schwellen, Zwischenpostamente, Abdeckungen). Die Baluster müssen ersetzt werden.
 - Gewährleistung der Absturzsicherheit durch konstruktive Maßnahmen (Sonderkonstruktion, Material und Ausführung sind noch abzustimmen)
 - Einbindung in die großen Postamente
- Baukunst / Ornamentik
 - Denkmalgerechte, handwerkliche Instandsetzung der acht Stadtwappen auf den Pilastern der Pfeilervorlagen, der sechs Plastiken in den Gewölbeschlusssteinen sowie der Fugenbänder an den Postamenten (Art und Umfang der Arbeiten sind im Detail noch abzustimmen, ggf. zeitliche Streckung)
- Komplettierungsleistungen
 - Arbeiten im Zusammenhang mit der HD-Gasleitung (die Möglichkeiten vom „Verstecken“ der Leitung bis zu deren vollständiger Entfernung von der Brücke sind noch zu untersuchen)
 - Ersatzlösung für die Abspannmasten der Oberleitung der Straßenbahn (Kombination mit der Straßenbeleuchtung auf der Nordseite, neue, vom Bauwerk getrennte Masten auf der Südseite)
 - Schaffung der Grundlagen für eine zukünftige Umgestaltung der Brückenbeleuchtung
- Sonstige Leistungen
 - ingenieurtechnische Vermessung
 - Stereo-Fotogrammetrische Erfassung der Natursteinoberflächen
 - Detaillierte manuelle Bestandserfassung des Schädigungsgrades d. Natursteine

- Planungsleistungen zur Genehmigung der Arbeiten und zur Ausschreibung der Leistungen
- Ausführungsplanung für Sondergerüste und Stirnringanker

Wertumfang lt. Kostenanalyse Stand 06/2004

1.727.100,- EUR

Variante B

Neben den aufgeführten Leistungen der Variante A sind in der Variante B folgende zusätzliche Leistungen enthalten:

- Drehender Großkran über gesamtes Baufeld im Flussbett der Zollelbe
 - Gründung auf Pfahlkopfplatte
 - Kranmiete, Auf- u. Abbau
 - Arbeitsebene
- Schutztunnel FG-Verkehr
 - Schutzgerüst
 - Behelfsmasten MVB
 - E-Sicherheitsausbau

Wertumfang lt. Kostenanalyse Stand 06/2004

2.056.400,- EUR

Variante C

In der Variante C sind lediglich folgende Minimum-Leistungen enthalten:

- Baustelleneinrichtung
- Arbeitsgerüste, Verkehrssicherung und Baubehelfe
- Rückbauarbeiten von
 - Abspannmasten
 - Balustrade
 - Absturzgefährdeten Gesimskonsolen
 - Postamenten und
 - Postamentgründung bis auf die Pfeilerköpfe
- Konstruktive Sicherungsarbeiten
 - Stirnringe aller drei Felder
 - Gesimskonsolen
 - Gesimsverstärkung im Bereich der Postamente
 - Stirnmauerwerk beschränkt auf das konstruktiv erforderliche Minimum (freiliegende Stahlankerköpfe)

- Wiederaufbau einschließlich Planung
 - Postamentauflager (Pilaster und Zwischenstücke bis Pfeilervorköpfe)
 - Postamente (ohne denkmalgerechte Aufarbeitung)
 - Abspannmaste in vorhandener Ausführung
 - Füllstabgeländer aus Stahl analog Anna-Ebert-Brücke als Absturzsicherung
 - Diensttreppe als unfallsicherer Zugang zum WL West

Wertumfang lt. Kostenanalyse Stand 05/2004

700.000,- EUR

Bei der Bewertung der o. g. Leistungen sind insgesamt einige Randbedingungen, welche erheblichen Einfluss auf den Erfolg der Maßnahme haben, zu berücksichtigen:

Wiederherstellung der vier allegorischen Figuren

Bezüglich der Umsetzung des Vorhabens, die vier allegorischen Figuren bis zur 1200-Jahresfeier 2005 dem historischen Vorbild entsprechend wiederherzustellen und auf den vorhandenen Postamenten der Zollbrücke zu montieren, muss eingeschätzt werden, dass ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn zur Sanierung der Zollbrücke als Voraussetzung für das Aufstellen der Figuren, aufgrund fehlender Einnahmen (Denkmalpflege + GVFG) im HHJ 2004 und nicht konsensfähiger Sperrnotwendigkeiten auf der Zollbrücke, nicht wirtschaftlich und damit nicht vertretbar ist.

Die Brückenplastiken könnten nach Durchführung der Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten im Jahr 2005/06 auf den standsicher wieder aufgebauten, rekonstruierten Postamenten aufgestellt werden. Damit werden die allegorischen Figuren nicht wie geplant zur 1200 Jahresfeier aufgestellt, sondern nach erfolgter Sanierung der Brücke.

Zustand der Natursteinoberflächen

Die Oberflächen der Brücke werden, bis auf die aus Klinkern bestehenden Unteransichten der Gewölbebögen, aus Sächsischem Sandstein gebildet. Der auch heute noch verfügbare Sandstein ist in seiner Festigkeit sehr unterschiedlich.

Die starke Luftverschmutzung im vergangenen Jahrhundert hat zu einem erheblichen Abtrag der Oberflächen geführt. Einzelne Steine sind vollflächig bis zu 20 cm unter die ursprüngliche Oberfläche abgetragen. Die Kanten der Gesimse und hervorstehender Formsteine (Konsolen, Pilaster, Postamente, Pfeilerabsätze usw.) sind erheblich geschädigt. Der Sanierungs- bzw. Erneuerungsumfang der Natursteinoberflächen ist daher im Zuge der Planung noch abzustimmen.

Wasserführung der Zollelbe

Die Wasserführung der Zollelbe korrespondiert mit der der Elbe. In den Sommermonaten, im Winter und im zeitigen Frühjahr ist mit Hochwasser zu rechnen. Die Baustelleneinrichtung, die Gründung der Baukrane und die Art und Ausführung der Gerüste müssen dieser Tatsache entsprechen. Durch das Hochwasser ergeben sich in mindestens vier Monaten des Jahres erhebliche Beeinträchtigungen für die Arbeiten.

Verkehrsaufkommen und Zugänglichkeit

Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Brücke erfordert eine von den Verkehrsflächen völlig unabhängige Baustellenlogistik. Die zu bewegenden Natursteinblöcke haben Einzelgewichte von über 6 t. Die Flächen unterhalb der Brücke sind nur sehr schwer erreichbar und bereits bei Mittelwasser der Elbe überflutet.

Finanzierung

Zum Erhalt bzw. zur Erhöhung der heutigen Betriebstüchtigkeit des Bauwerkes ist eine Sanierung / Erneuerung entsprechend der Variante A der o. g. Brücke hinreichend. Die Variante A beinhaltet während der unterbrechungsfreien Bauzeit (22 Monate) eine Vollsperrung der Brücke. Bezüglich der Vorbereitung und Durchführung liegt dem TBA eine Kostenanalyse vor. Derzeitig liegen diese geschätzten Kosten für die Sanierung und Erneuerung der Zollbrücke Magdeburg (Variante A) mit den oben benannten Inhalten bei ca. 1,727 Mill. EUR. Der Richtigkeit halber muss hierbei darauf hingewiesen werden, dass in den benannten Kosten jene beträchtliche Aufwendungen nicht enthalten sind, welche dem gesamten Individualverkehr und dem ÖPNV für die notwendig werdende Umfahrung der Zollbrücke entstehen.

Bezüglich der Variante A liegen für die Gestaltung von Verkehrsführung und Baustellenlogistik erste Kostenschätzungen vor. Danach betragen für die gesamte Sperrzeit von 22 Monaten, die für den Individualverkehr anfallenden Mehrkosten, auf der Basis von 15.000 umzuleitende Fahrzeuge pro Tag, einer Umleitungslänge von 2 km und einem angenommenen Kostensatz von 0,36 EUR/km, einen volkswirtschaftlichen Kostennachteil von ca. 4.7 Mio EUR. Unter Berücksichtigung der bei den MVB GmbH anfallenden Aufwendungen im Zusammenhang mit der Gestaltung des Straßenbahnverkehrs betragen bei Variante A die betriebsbedingten Mehrkosten ca. 810 Tsd.EUR. Neben den betriebswirtschaftlichen Mehrkosten entstehen zusätzliche Nachteile für die Fahrgäste durch Mehrlängen und sonstige Erschwernisse, welche zu Fahrgast- und Einnahmeverluste der MVB GmbH führen.

Wenn die Forderung, den Verkehr auf der Brücke uneingeschränkt weiter laufen zu lassen, umgesetzt wird, ist zusätzlich der Einsatz eines in der Zollebe gegründeten Großkranes erforderlich. Die Gesamt-Instandsetzungskosten einschließlich der Krankkosten betragen dann 2.056,- T EUR.

Bezüglich der Variante B entstehen neben den benannten Baukosten keine zusätzlichen Kosten für die Betriebsabwicklung bzw. für den Individualverkehr. Diese Variante bringt gegenüber der Variante A Kostenvorteile bezüglich der zu betrachtenden Gesamtkosten (Berücksichtigung aller Kosten einschl. für die Verkehrssicherung und -umlenkung wie z. B. für eine bei Variante A notwendig werdende MVB-Umleitungsmaßnahme).

Auf Grund der oben genannten Gesichtspunkte wird durch das Tiefbauamt Magdeburg, für die Realisierung der notwendigen Maßnahme an der Zollbrücke, die Variante B dem Stadtrat zum Beschluss vorschlagen.

Da mit dem Leistungsumfang der Variante C zwar das weitere Abkippen der Stirnringe dauerhaft gestoppt werden kann, jedoch sich die auszuführenden Arbeiten auf das unter konstruktiven aber ohne denkmalpflegerischen Gesichtspunkten erforderliche Minimum beschränken, wurde die Variante C (WU ca. 700,- T EUR) bisher nicht weiter betrachtet.

Sowohl für Variante A und Variante B sind die jeweiligen Summen für eine durchgängige Komplettsanierung z. Z. nicht im Haushalt (HH) eingestellt, da die HH-Ansätze für die zurückliegend bereits 2003 für 2004 geplante Brückeninstandsetzung (Prioliste Anlage 12) bis 2007 zu 0,00 € gestrichen wurden. Um eine finanzielle Deckung im HHJ 2005/2006/2007 zu erlangen wurden bereits lösungsorientierte Anstrengungen unternommen.

Die Finanzierung der Instandsetzungsmaßnahmen soll möglichst über Zuwendungen gem. dem Mehrjahresprogramm nach § 5 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und über Zuwendungen gem. RdErl. des MK vom 01.09.1999, MBI, LSA S. 293 (Denkmalförderung) erfolgen.

Um den städtischen Haushalt weitestgehend zu entlasten, wurden zur Sanierung und Erneuerung der Zollbrücke Fördermittel nach GVFG in Höhe von 599.940,- EUR (Kostenannahme Stand 30.08.03) beantragt. Des Weiteren wurde außerdem ein Antrag auf Zuwendungen zur Erhaltung und Pflege von Kulturdenkmalen in Höhe von 514.353,- EUR bei der Oberen Denkmalschutzbehörde gestellt.

Nach Erhalt des Ablehnungsbescheides vom 12.05.2004 bezüglich unseres Antrages auf Denkmalpflegeförderung wurde durch das Tiefbauamt ein Änderungsantrag (Kostenannahme Stand 30.08.03) zur möglichen Förderung des Gesamtobjektes aus dem GVFG 2005/06 gestellt. Unter Berücksichtigung der erwarteten Fördermittel stellt sich die Finanzierung der o. g. Maßnahme derzeit wie folgt dar:

Projekt	Bezeichnung	Planungskosten	Baukosten	Ausgaben (Gesamtkosten)	Einnahmen (Annahme) Denkmf. / GVFG	Eigenmittel (Ausg. – Einn.)
Planung und Bau (HHJ 2005/ 2006)		100.000,-	1.956.416,91	2.056.416,91	ohne / 1.484.938,65	571.478,26
bisher beantragte Fördermittel für 2005 / 2006 gemäß Änderungsantrag vom 26.05.04 (Antragsweiterung gem. Beschluss DS 0502/04 ist mit der Entwurfsplanung vorgesehen)					ohne / 1.221.750,-	470.250,00

Im Moment sind die beantragten Mittel bezüglich der Förderung für das Mehrjahresprogramm gemäß GVFG noch in Prüfung. Es wurde einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn nicht zugestimmt.

Die genannten Eigenmittel sind entsprechend der Förderkriterien aus dem Vermögenshaushalt zu erbringen (investive Maßnahme). Die Bestimmung der Deckungsquelle bzw. die Mittelanmeldung im Haushalt 2005 / 2006 erfolgt analog zur Genehmigung der Fördermittel. Die entsprechende HH-Stelle 2.63004-19 in Höhe von 303,8 Tsd. EUR wurde eingerichtet und auch mit dem ersten Entwurf zur Investitionspriorliste 2004–2007 (vom Mai 2003) beantragt, befand sich aber in der Rot-Kennzeichnung, d. h. ohne Deckung. Mit der Festlegung des Oberbürgermeisters vom 19.06.03 zur Priorliste 2004–2007 Anlage 12 (Brücken) entfallen alle rot-gekennzeichneten Maßnahmen aus dem Mehrjahresprogramm bzw. werden bis 2007 zurückgestellt.

Bezüglich der oben vorgeschlagenen Mittelfinanzierung wird für das Tiefbauamt um eine abschließende Festlegung bzw. um Bestätigung der angedachten Finanzierungslösung (Finanzierung aus dem VMH verbunden mit der notwendigen Berücksichtigung im Mehrjahresprogramm 2005/2006) gebeten.

Ungeachtet der finanziellen und bautechnischen Nachteile aus einer weiteren zeitlich unbestimmten Verschiebung der Baumaßnahme hat die Verwaltung, das Tiefbauamt, einen immer geringeren Ermessensspielraum. Laut Straßengesetz Land Sachsen Anhalt § 2 Abs. 2(1) und §§ 9, 10 sind Straßen (incl. Ing. Bauwerke nach § 2) so zu unterhalten, dass sie den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen. Die technische Sicherung der Zollbrücke ist unumgänglich, da ansonsten, wie oben angedeutet, die Brücke in der verkehrlichen Nutzung eingeschränkt oder gesperrt werden müsste.

Da die Zollbrücke, einschließlich die dazugehörige Figurengruppe des 19. Jh, das älteste noch existierenden Brückenbauwerkes der Landeshauptstadt Magdeburg darstellt, ist bei der Entscheidung sowohl der kritische Zustand sowie die Bedeutung des Bauwerkes für den Öffentlichen Personenverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu berücksichtigen.

Zur Umsetzung bzw. weiteren Vorbereitung des o. g. Bauvorhabens, bitten wir um Bestätigung des Beschlussvorschlages.

Anlagen:

Scanneranlagen 27 Blatt

Anlage 1	Nachweis des Ämterdurchlaufes einschl. der Stellungnahme FB 02 und der diesbezüglichen Erörterungen Amt 66	3 Seiten
Anlage 2	Kostenübersicht/Fördermittelberechnung Variante A	2 Seiten
Anlage 3	Kostenübers./Fördermittelber./Finanzierungsmodell Variante B	3 Seiten
Anlage 4	Kostenschätzung Variante A	7 Seiten
Anlage 5	Kostenschätzung Variante B	7 Seiten
Anlage 6	Bestandsübersicht (Ansichten und Schnitte)	1 Seite
Anlage 7	Fotografien (historischer Schmuck)	2 Seiten
Anlage 8	Fotografien (Bauwerksschäden)	2 Seiten