

| | | | |
|---|-------------|--------------------------------|------------------------|
| Sitzungsvorlage | | Vorlage- Nr: | VO/2011/0527-65 |
| Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb | | Status: | öffentlich |
| Beteiligt: 20 Kämmereiamt 61 Stadtplanungsamt | | Aktenzeichen: Datum: | 19.10.2011 |
| | | Referent: | Ilk Michael |
| | | Amtsleiter: Sachbearbeiter: | |
| Franz-Fischer-Brücke; Sachstandsbericht | | | |
| Beratungsfolge: | | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit | |
| 25.10.2011 | Finanzsenat | Kenntnisnahme | |

I. Sitzungsvortrag:

1. Vorbemerkung

Bereits im Jahr 2001 berichtete das damalige Tiefbauamt im Bausenat über die Notwendigkeit, aufgrund des schlechten Zustandes der Franz-Fischer-Brücke tätig zu werden. Nach ersten Voruntersuchungen änderten sich aufgrund der rapiden Verschlechterung des Zustandes von Luitpold- und der Kettenbrücke und des Handlungsbedarfs im Zusammenhang mit dem Brückenprojekt 2010 jedoch die Aufgabenschwerpunkte, sodass das Thema Franz-Fischer-Brücke vorläufig zurückgestellt werden musste.

Zwischenzeitlich wurden die unterspülten Brückenpfeiler saniert, es werden laufend kleinere Ausbesserungsarbeiten durchgeführt. Die Brücke ist seit 2008 nur noch einspurig befahrbar. Ein Handeln ist mittlerweile unausweichlich geworden.

In der Sitzung des Bau- und Werksenates vom 14. September 2011 wurden vier verschiedene Vorgehensweisen dargestellt, mittels derer die Franz-Fischer-Brücke in Bug saniert bzw. neu gebaut werden kann. Dabei hat sich der Senat für Variante 4 entschieden, die einen Brückenneubau neben der bestehenden Brücke vorsieht. Der Sitzungsvortrag mit dem Beschluss liegt als Anlage 1 bei.

Im Nachgang zu dieser Sitzung hat die GAL-Stadtratsfraktion eine Anfrage gestellt, die als Anlage 2 beigefügt ist.

2. Erläuterungen zu den angegebenen Bandbreiten bei den Baukosten

Im Folgenden werden die Varianten daher nochmals mit kurzen Erläuterungen zu den Kostenangaben dargestellt.

Zwei Hinweise vorab zu der Frage, warum im letzten Sitzungsvortrag Bandbreiten bei den Kosten angegeben wurden:

1. Bei den genannten Kostenangaben handelt es sich um Schätzungen, d.h. die Kosten werden auf der Grundlage von Vorplanungen ermittelt. In dieser Planungsphase liegen lediglich wenig detaillierte Planunterlagen vor. Es werden Kennzahlen (z.B. Euro/qm) für die Schätzung herangezogen, die aus ähnlichen Projekten abgeleitet werden. Spezifische Besonderheiten des jeweiligen Projektes können berücksichtigt werden, soweit dies aufgrund der Kenntnisstände bereits möglich ist.

Damit sind naturgemäß noch Unsicherheiten enthalten, die erst im weiteren Fortgang der Planungen ausgeräumt werden können und am Ende in einer Kostenberechnung mit hohem Detailgrad münden.

2. In der Sitzung des Bau- und Werkssenates vom 14. September 2011 wurde über die Lage der Franz-Fischer-Brücke beraten und abgestimmt. Die Längs- und Querschnittsgestaltung blieben bislang weitgehend außer Acht, sie wirken sich jedoch sehr stark auf die zu erwartenden Kosten der Brücke aus. Nicht nur gestalterische, sondern auch technische Gründe (wie z.B. das Erfordernis eines Hochwasserabflusses) beeinflussen die Längsschnittgestaltung.

3. **Vorstellung der Varianten (Anlagen 3 und 4)**

3.1 **Variante 1: Instandsetzung des bestehenden Brückenbauwerkes ohne Neutrassierung der Straße**

Es ist vorgesehen, das bestehende Brückenbauwerk im Bestand zu sanieren, d.h. es erfolgt keine Veränderung der Brückengeometrie. Die Maßnahme birgt große Risiken hinsichtlich möglicher, aber im Vorfeld nicht erkennbarer Schäden im Bauwerk.

Hierfür würden voraussichtlich Kosten von 3,60 Mio. bis 5,10 Mio. Euro anfallen, die sich wie folgt erklären lassen:

| | |
|----------------|--|
| 3,60 Mio. Euro | Sanierung der Brücke unter der Maßgabe, dass sich unter der unbeschädigt aussehenden Betonoberfläche nur noch wenig zu sanierende Schäden befinden + Behelfsbrücke |
| 5,10 Mio. Euro | Sanierung der Brücke unter der Maßgabe, dass sich unter der unbeschädigt aussehenden Betonoberfläche noch zahlreiche weitere Schäden befinden + Behelfsbrücke |

Für Variante 1 gibt es keine Fördermöglichkeit nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG).

3.2 **Variante 2: Neubau der Brücke an gleicher Stelle mit bisherigem Querschnitt ohne Neutrassierung der Straße**

Hierbei soll ein vollständiger Abbruch der bisherigen Brücke erfolgen und mit im wesentlichen gleichen Querschnitt an selber Stelle wieder neu gebaut werden.

Hierfür würden voraussichtlich Kosten von 5,70 Mio. bis 6,90 Mio. Euro anfallen, die sich wie folgt erklären lassen:

| | |
|----------------|---|
| 5,70 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen sehr einfachen Brückenlängsschnitt handelt + Behelfsbrücke |
| 6,90 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen aufwändigen Brückenlängsschnitt handelt + Behelfsbrücke |

Anmerkung: Der Hinweis „sehr einfacher“ oder „aufwändiger“ Brückenlängsschnitt bezieht sich auf die gestalterische Ausführung des Bauwerkes, die noch zu entscheiden ist.

Auch für Variante 2 gibt es keine Fördermöglichkeit nach BayGVFG.

3.3 Variante 3: Neubau der Brücke an gleicher Stelle mit neuem Querschnitt und Neutrassierung der Hans-Schmitt-Straße und Galgenfuhr

Auch bei dieser Variante soll ein vollständiger Abbruch der bisherigen Brücke erfolgen. Der Neubau erfolgt an gleicher Stelle mit breiterem Querschnitt, der eine wesentliche Verbesserung für Radfahrer und Fußgänger mit sich bringt. Sinnvollerweise werden dabei auch die Hans-Schmitt-Straße und die Galgenfuhr entsprechend angepasst.

Hierfür würden voraussichtlich Kosten von 9,26 Mio. bis 10,16 Mio. Euro anfallen, die sich wie folgt erklären lassen:

| | |
|-----------------|---|
| 9,26 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen sehr einfachen Brückenlängsschnitt handelt, einschl. Böschungsangleichungen + Behelfsbrücke + Ausbau Hans-Schmitt-Straße + Ausbau Galgenfuhr |
| 10,16 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen aufwändigen Brückenlängsschnitt handelt, einschl. Böschungsangleichungen + Behelfsbrücke + Ausbau Hans-Schmitt-Straße + Ausbau Galgenfuhr |

Variante 3 ist grundsätzlich förderfähig nach BayGVFG.

3.4 Variante 4: Neubau der Brücke neben der bestehenden Brücke mit einem neuen Querschnitt und Neutrassierung der Hans-Schmitt-Straße und der Galgenfuhr

Für diese Variante hat sich der Bau- und Werkssenat in seiner Sitzung vom 14. September 2011 entschieden. Der Neubau der Brücke erfolgt neben der bestehenden und mit einem breiteren Querschnitt, der eine wesentliche Verbesserung für Radfahrer und Fußgänger mit sich bringt. Sinnvollerweise werden dabei auch die Hans-Schmitt-Straße und die Galgenfuhr entsprechend angepasst. Die bestehende Brücke kann bis zum Abschluss des Neubaus weiterbenutzt werden. Kosten für eine Behelfsbrücke fallen nicht an.

Es fallen voraussichtlich Kosten von 7,60 Mio. bis 8,50 Mio. Euro an, die sich wie folgt darstellen lassen:

| | |
|----------------|---|
| 7,60 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen sehr einfachen Brückenlängsschnitt handelt, einschl. Böschungsangleichungen + Ausbau Hans-Schmitt-Straße + Ausbau Galgenfuhr |
| 8,50 Mio. Euro | Abbruch alte Brücke + Neubau der Brücke unter der Annahme, dass es sich um einen aufwändigen Brückenlängsschnitt handelt, einschl. Böschungsangleichungen + Ausbau Hans-Schmitt-Straße + Ausbau Galgenfuhr |

Auch Variante 4 ist grundsätzlich förderfähig nach BayGVFG.

4. Maßnahmen, die nach erfolgter Kostenberechnung und Bereitstellung der Haushaltsmittel durch den Stadtrat Kostensicherheit gewährleisten sollen

Dem Handlungsfeld „Kostensicherheit“ kommt neben den Handlungsfeldern „Qualität“ und „Terminsicherheit“ höchste Priorität zu.

Die neue kaufmännische und technische Werkleitung sah sich seit Beginn ihrer Tätigkeit zum 01.01.2011 im EBB mit verschiedenen Problemlagen mit Auswirkungen insbesondere auf die Kostensicherheit bei Großprojekten konfrontiert. Durch verschiedene organisatorische und personelle Maßnahmen wurde eine Neuausrichtung der Abteilung Straßen- und Brückenbau mit Auswirkungen auch auf die weiteren Abteilungen des EBB vorgenommen. Ziel ist es insbesondere bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des EBB eine Bewusstseins-schärfung für Kostentreue zu erreichen.

Dies soll insbesondere über folgende Maßnahmen verankert werden:

4.1 Grundsätzliche Voraussetzungen

4.1.1 Personal

Gut geschultes und motiviertes Personal mit entsprechender Kompetenz und sicherem Auftreten gegenüber allen Beteiligten ist eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen eines jeden Projektes. Mit den personellen Anpassungen in der Abteilung Straßen- und Brückenbau im EBB im ersten Halbjahr 2011 ist dieser Schritt bereits vollzogen.

4.1.2 Projektorganisation

Vor künftigen Projekten wird eine vorab definierte und intern abgestimmte Projektorganisation gebildet, die personell und organisatorisch mit den notwendigen Mitteln und Befugnissen auszustatten ist. Die Projektverantwortung verbleibt in jedem Fall beim EBB. Von dort erfolgt zentral die Steuerung und Kontrolle der externen Beauftragten. Hierzu wurde bereits im August ein Workshop im EBB veranstaltet, bei dem eine systematische Vorgehensweise bei künftigen Projekten erarbeitet wurde.

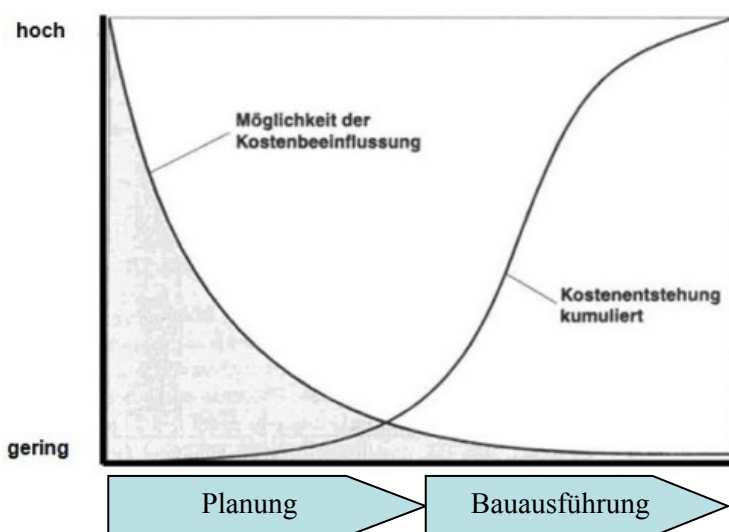
4.1.3 Auswahl geeigneter Ingenieurbüros

Der EBB wird – im Rahmen des vergaberechtlich zulässigen – ein Bewertungssystem für Ingenieurbüros aufbauen. In diesem werden nach erfolgter Abarbeitung eines Auftrages die Erfahrungen des EBB mit dem jeweiligen Büro dokumentiert. Bei negativen Bewertungen eines Büros kann dieses versuchen, seine Qualität zu erhöhen, oder es wird künftig auf andere Büros ausgewichen.

4.2 Planungsphase

4.2.1 Definition von Zielen und Ausführungsstandards

Kosten lassen sich in der Planungsphase noch in sehr hohem Maße beeinflussen. Eine gut durchdachte Planung und ein sorgfältig ausgearbeitetes Leistungsverzeichnis sind wichtige Voraussetzungen für erfolgreiches Bauen. Ist man erst einmal in die Bauausführung eingetreten, so kann regelmäßig lediglich noch Schadensbegrenzung betrieben werden. Das nachfolgende Schaubild verdeutlicht diesen Zusammenhang:



Fazit: Künftig ist unbedingt darauf zu achten, dass für den Planungsprozess ausreichend Zeit eingeplant wird und tatsächlich zur Verfügung steht.

Im Falle der Franz-Fischer-Brücke ist diese Zeit vorhanden. Nach dem aktuellen Zeitplan wird das Jahr 2012 für Planung und Ausschreibung verwendet. Ein Baubeginn ist – vorbehaltlich der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel – für das Jahr 2013 vorgesehen.

4.2.2 Frühzeitiges Einbinden eines Projektsteuerers

Es wird frühzeitig – d.h. bereits in der Planungsphase – ein geeigneter Projektsteuerer eingeschaltet. Dieser wird die von einem externen Ingenieurbüro erstellte Planung – insbesondere die Ausschreibungsunterlagen – detailliert prüfen und mögliche Schwachstellen aufdecken.

4.2.3 Rechtzeitige Einbindung aller (möglicherweise) Beteiligten

Eine rechtzeitige Koordinierung und Abstimmung mit anderen am Prozess Beteiligten Ämtern und Institutionen wird erfolgen. Dies sind z.B. Stadtplanungsamt, Rechnungsprüfungsamt, Straßenverkehrsamt, Polizei, Gartenamt, Wasserwirtschaftsamt, Denkmalpflege, Umweltamt, Stadtwerke, Staatliches Bauamt und viele mehr. Hier wird es regelmäßige Gesprächsrunden zur Koordination geben.

4.2.4 Checklisten Kosten verursachender Faktoren

Entsprechende Checklisten helfen, Kosten verursachende Faktoren im Vorfeld benennen zu können und deren Berücksichtigung sicherzustellen (z.B. Altlasten, Baugrunduntersuchung, Kampfmittelerkundung, Prüfstatik, etc.).

4.2.5 Klärung der Finanzierung

Vor allem mögliche Förderkulissen sind rechtzeitig abzufragen, ggf. zu beantragen und die Zustimmung zum vorgezogenen Maßnahmebeginn einzuholen.

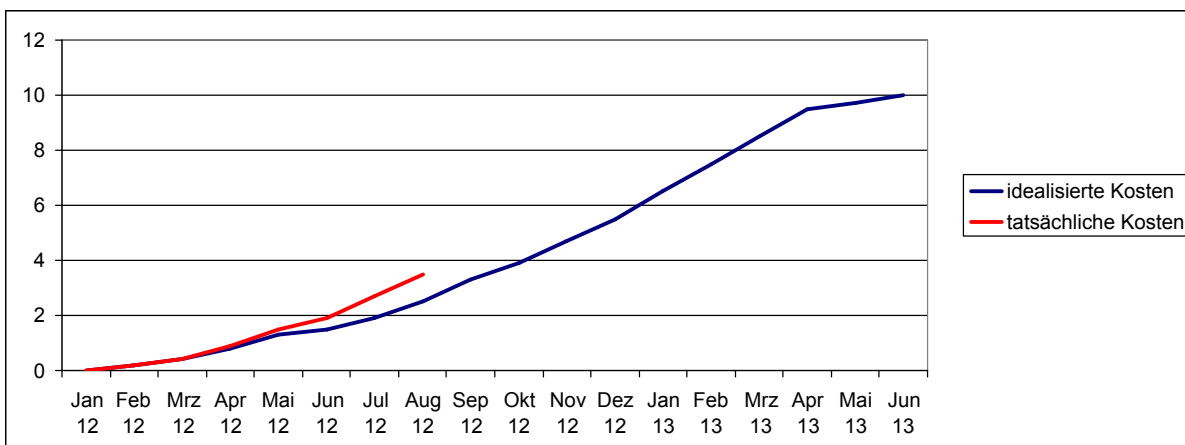
4.3 Ausführungsphase

4.3.1 Konsequente Auftragsverwaltung

Die im EBB neu eingesetzte Finanzbuchhaltungssoftware Infoma ermöglicht es, alle vergebenen Aufträge mit Auftragssumme und tagesaktuellem Abrechnungsstand künftig auf einen Blick zu erkennen und abzurufen.

4.3.2 Controlling

Ein funktionierendes Controlling zeigt rechtzeitig Abweichungen des Ist- von einem geplanten Sollzustand auf und gibt die Möglichkeit, gegenzusteuern. Ein Beispiel hierfür können anhand von Bauablaufplänen ermittelte Kostenkurven für eine Maßnahme sein, die über die Bauzeit hinweg in einem Diagramm eingetragen werden. Bei auf diese Weise plastisch sichtbar gemachten Abweichungen kann rechtzeitig die Entwicklung erkannt, analysiert und gegengesteuert werden.



Beispielabbildung für idealisierte und abweichende tatsächliche Kosten

Im Regelfall vergehen ein bis zwei Monate, bis die auf der Baustelle erbrachte Leistung zur Auszahlung kommt. Dies ist in den Diagrammen zu berücksichtigen. Exakter ist die Darstellung der tatsächlich erbrachten Leistungen (unabhängig davon, ob sie bereits vergütet wurden).

4.3.3 Berichtswesen / Kommunikation

Um den Stadtrat und die Öffentlichkeit auf dem Laufenden zu halten, wird im Vierteljahresrhythmus im Bau- und Werksenat über Baufortschritt und Kostenstand berichtet.

5. Anfrage der CSU-Fraktion vom 11. Oktober 2010 (Anlage 5)

Bereits mit Schreiben vom 11.10.2010 richtete die CSU-Stadtratsfraktion verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem avisierten Neubau der Franz-Fischer-Brücke an die Verwaltung.

Die Anfrage wurde bereits im Rahmen der Sitzung des Bau- und Werksenates am 14.09.2011 inhaltlich behandelt. Eine entsprechender Beschluss (Ziffer 3) wird nachgereicht.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Finanzsenat nimmt vom Bericht des Baureferates Kenntnis.
2. Die Anfrage der GAL-Stadtratsfraktion vom 25. September 2011 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Die Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 11. Oktober 2010 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

| | | |
|----------|-----------|---|
| X | 1. | keine Kosten |
| | 2. | Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist |
| | 3. | Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht: |
| | 4. | Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten: |

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Anlage/n:

1. Franz-Fischer-Brücke – Vorstellung der Varianten (Sitzungsvorlage für den Bau- und Werksenat am 14.09.2011) mit Anlagen
2. Anfrage der GAL-Stadtratsfraktion vom 25. September 2011
3. Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 11. Oktober 2010

Verteiler:

- | | |
|--------------------------------------|----------------------|
| • Entsorgungs- und Baubetrieb | Beschlüsse |
| • Entsorgungs- und Baubetrieb | Vorgang Kettenbrücke |
| • Kämmeriamt – SG Haushalt | zur Kenntnis |
| • Stadtplanungsamt – Verkehrsplanung | zur Kenntnis |

Bamberg, 19. Oktober 2011
Entsorgungs- und Baubetrieb
der Stadt Bamberg

Michael Ilk
Techn. Werkleiter