

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Kuschel (DIE LINKE)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Bau und Verkehr

Keine Fördermittel für Brückensanierung in Eisenach

Die **Kleine Anfrage 2161** vom 24. Oktober 2007 hat folgenden Wortlaut:

Anstatt der erforderlichen Instandsetzung der Hörselbrücke in Eisenach erwägt die Stadt nunmehr den kompletten Neubau der Brücke. Als Grund wird benannt, dass für die Instandsetzungsarbeiten keine Fördermittel des Landes bereit stünden. Das Land würde allenfalls einen Brückenneubau fördern. Für die Instandsetzung der Brücke würden Kosten in Höhe von 1,16 Millionen Euro anfallen, der Neubau würde rund 2,3 Millionen Euro kosten (vgl. TLZ, Lokalausgabe Eisenach, vom 16. Oktober 2007).

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Arbeiten wären für die Instandsetzung der Hörselbrücke in Eisenach erforderlich, um einen verkehrssicheren Zustand herzustellen? Welche Kosten würden dabei insgesamt voraussichtlich entstehen?
2. Unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe wäre eine Landesförderung der Instandsetzung der Hörselbrücke in Eisenach aus welchem Förderprogramm grundsätzlich möglich? Wie begründet die Landesregierung diese Aussage?
3. Welche Kosten würden für einen Neubau der Hörselbrücke in Eisenach insgesamt entstehen?
4. Unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe wäre eine Landesförderung des Neubaus der Hörselbrücke in Eisenach aus welchem Förderprogramm grundsätzlich möglich? Wie begründet die Landesregierung diese Aussage?
5. Inwieweit entspricht die Darstellung der versagten Landesförderung für die Instandsetzung der Hörselbrücke in Eisenach dem tatsächlichen Handeln der Landesregierung, wonach eine kostengünstigere Baumaßnahme nicht förderfähig sei? Wie begründet die Landesregierung, dass zwar für den vergleichsweise teureren Neubau der Hörselbrücke in Eisenach eine Förderung des Landes möglich sei, allerdings eine Förderung für die kostengünstigere Instandhaltungsmaßnahme ausgeschlossen werde? Wie begründet die Landesregierung die mögliche Versagung der Landesförderung für eine vergleichsweise kostengünstigere Alternative unter Berücksichtigung der Grundsätze einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung durch das Land Thüringen und die Stadt Eisenach?
6. Welche weiteren vergleichbaren Baumaßnahmen sind der Landesregierung aus den Jahren 2006 und 2007 bekannt, bei denen die finanzielle Förderung des Landes für eine vergleichsweise kostengünstigere Variante ausgeschlossen wurde und statt dessen eine vergleichsweise teurere Variante durch das Land gefördert wurde? Welche zusätzlichen Kosten sind dabei im Vergleich zur jeweils kostengünstigsten Variante entstanden?

ten Variante insgesamt entstanden? Wie verteilen sich diese im Vergleich darzustellenden Mehrkosten auf den jeweiligen Träger der Baulast und das Land Thüringen (bitte jeweils Einzelaufstellung der Maßnahmen nach Jahren)?

Das **Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. Dezember 2007 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Die von der Stadt Eisenach beabsichtigte Instandsetzungsmaßnahme erfüllt hinsichtlich Tragfähigkeit und Nutzungsdauer aus statisch-konstruktiven Gründen nicht die Mindestanforderungen (70 Jahre Nutzungsdauer, Tragfähigkeit 60/30 DIN 1072 bzw. LM 1-3 DIN Fachbericht 101 ohne Einschränkung [Beschilderung]), die an eine Brücke im Zuge einer klassifizierten Straße mit Zubringer- und Schwerlastfunktion sowie mit Anbindung an die Bundesautobahn A 4 in Eisenach gestellt werden müssen. Die Herstellung eines verkehrssicheren Zustands allein, ohne eine uneingeschränkte Nutzung nach der Instandsetzung, genügt hier nicht. Eine Förderung mit Herstellungskosten in Höhe von ca. einer Million Euro ist somit aus wirtschaftlichen und konstruktiven Gründen abzulehnen.

Zu 2.:

Unter den festgestellten, konstruktiven Randbedingungen sowie mit dem erzielbaren Instandsetzungsergebnis ist für dieses Bauwerk nur eine Erneuerung (Ersatzneubau) förderfähig, da die allgemeinen Förderkriterien für die vorhandene klassifizierte Straße mit einer Instandsetzung des Bestandsbauwerks nicht zu erreichen sind. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu 3.:

Gemäß Kostenermittlung durch die Straßenbauverwaltung - basierend auf marktüblichen Kostenansätzen und aktuellen Maßnahmen - ist von Herstellungskosten in Höhe von 1 737 000 Euro (brutto) auszugehen.

Zu 4.:

Ein "Ersatzneubau der Hörselbrücke in Eisenach" ist nach dem Förderprogramm des Freistaats Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus förderfähig, da die Fördervoraussetzungen der Förderrichtlinie gegeben sind. Die Maximalförderung beträgt dabei 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Zu 5.:

Erfüllt eine beantragte Fördermaßnahme zur Instandsetzung eines Bauwerks nicht die Fördervoraussetzungen der "Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus" und entspricht das Erhaltungsziel nicht den technischen Mindestanforderungen, ist die Erhaltungswürdigkeit nicht gegeben (vgl. Antwort zu Frage 1).

Eine Förderung wäre in diesem Fall - unabhängig vom Kostenaufwand gegenüber einem Neubau - ausgeschlossen. Für die Beurteilung der Förderfähigkeit ist neben den Grundsätzen der wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung primär die Zweckmäßigkeit einer Erhaltungsmaßnahme zu sehen. Eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung umfasst regelmäßig auch Risiken der Herstellung, der Nutzung und der späteren Unterhaltung.

Zu 6.:

Eine Gegenüberstellung geförderter Baumaßnahmen, die sich nur an den Herstellungskosten untersuchter Varianten ausrichtet und alle anderen Kriterien für eine Gleichwertigkeitsbetrachtung unberücksichtigt lässt, ist nicht möglich. Grundsätzlich gilt, dass die Variante förderfähig ist, mit der sich alle Mindestanforderungen an die zukünftige Nutzung wirtschaftlich erreichen lassen. Das können Instandsetzungen sein, die eine uneingeschränkte Nutzung hinsichtlich Querschnitt, Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit gewährleisten und mit einem Neubau in Bezug auf die Nutzungsdauer mit geringen Vertrags-, Herstellungs- und Unterhaltungskostenrisiken vergleichbar sind.

Trautvetter
Minister