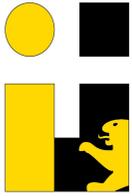


# Förderung einer neuen Rheinbrücke

EURORAI-SEMINAR  
„Internationaler Erfahrungsaustausch über  
Baurevision“  
29./30. September 2005 in Zürich

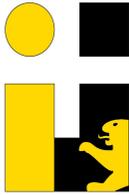


## Barriere Rhein ...

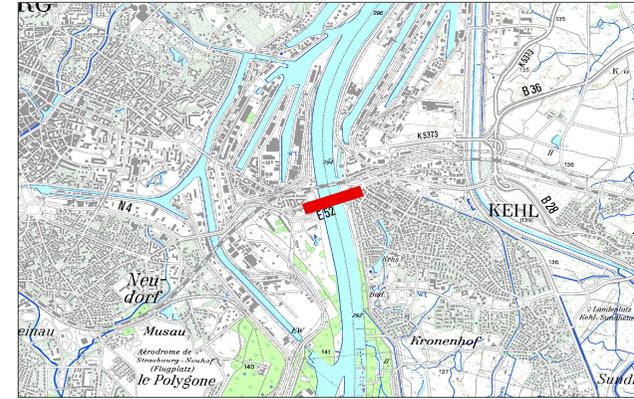
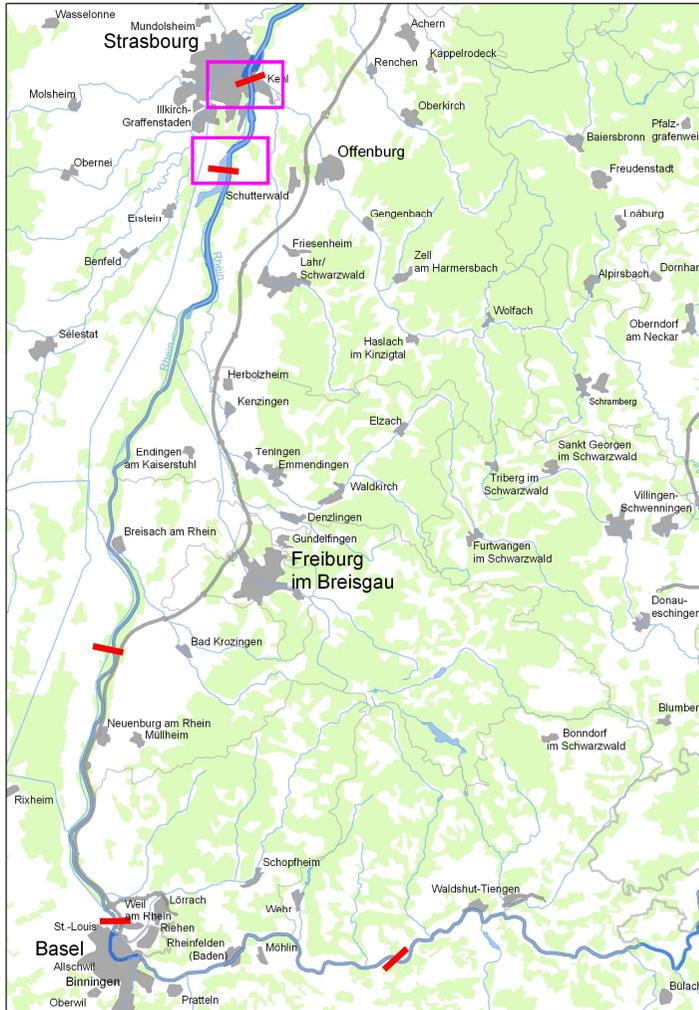
**„Wenn die Menschen aus den gegenüberliegenden Orten sich besuchen wollen, müssen sie heute rund 30 Kilometer fahren; mit der neuen Brücke wären es nur noch neun.“**

... und die „Lust auf neue Brücken“

- ➔ **Elsässische/schweizer und südbadische/am Hochrhein gelegene Gemeinden planen und bauen gemeinsam neue Rheinübergänge**
- ➔ **Brücken als Symbole der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit**



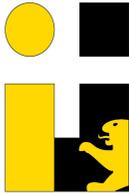
# Neue Rheinbrücken



Kehl – Straßburg

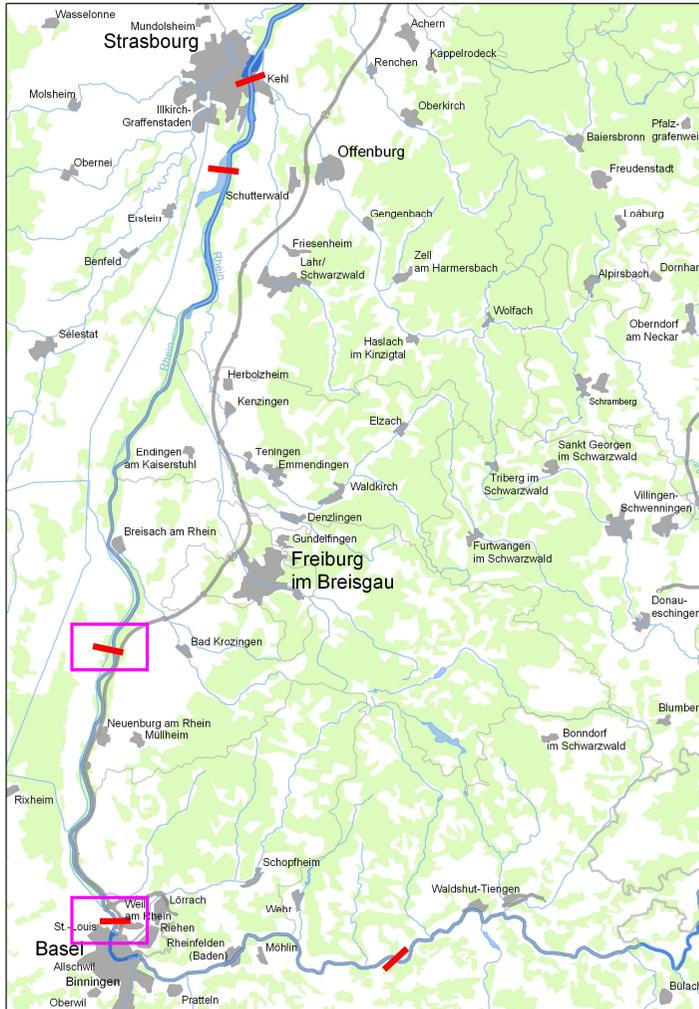


Altenheim – Eschau

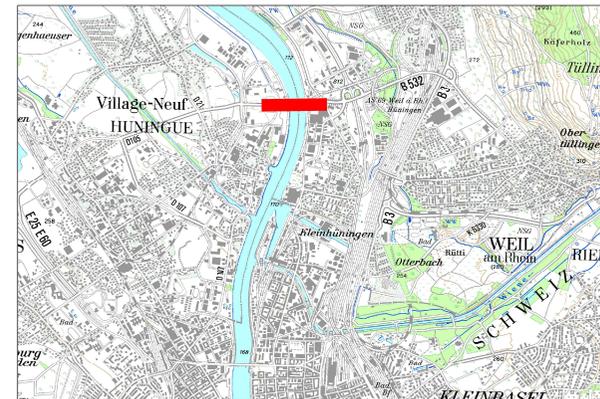


# Neue Rheinbrücken

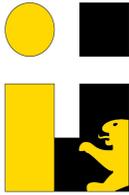
**Finanzkontrolle Baden-Württemberg**



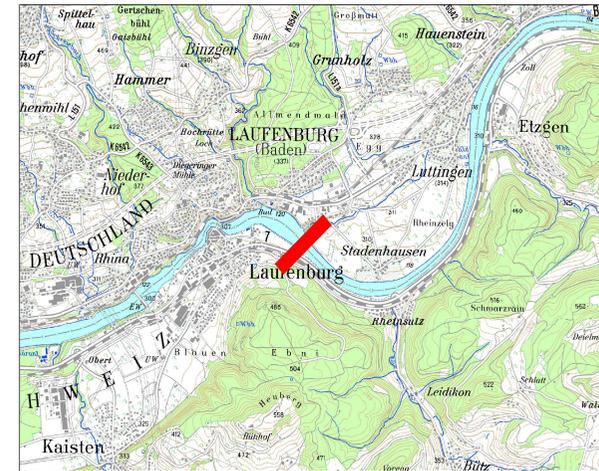
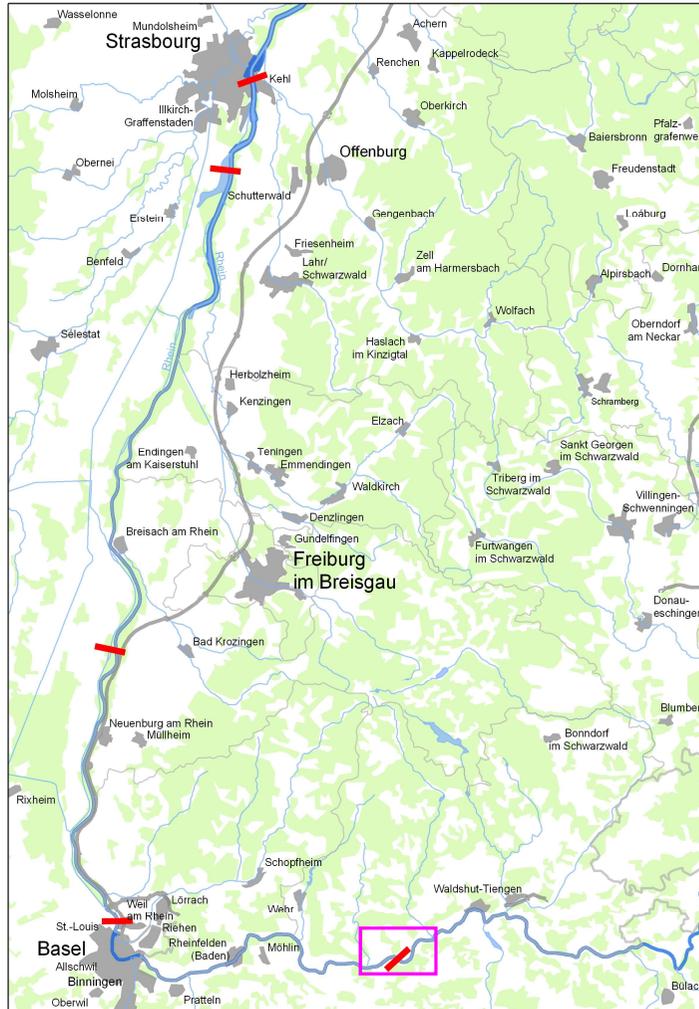
Hartheim – Fessenheim



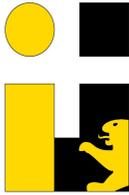
Weil am Rhein – Hüningen



# Neue Rheinbrücken



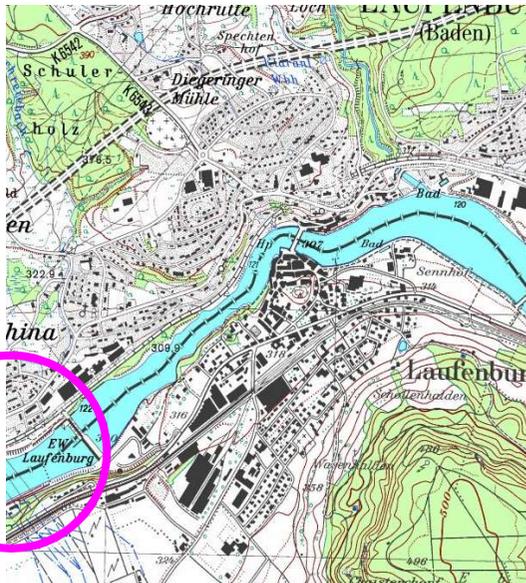
Laufenburg – Laufenburg

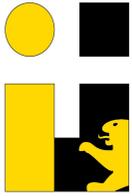


# Laufenburg - Laufenburg

## Straßenbrücke mit einseitigem Gehweg

Inbetriebnahme: **Dezember 2004**  
Straßenbaulastträger: **Land (L 151a)**  
Konstruktion: **Spannbeton**  
Brückenlänge: **225 m**  
Brückenbreite: **10,25 m**  
Gesamtausgaben Brücke: **4,90 Mio. €**  
Anteil Baden-Württemberg: **2,45 Mio. €**



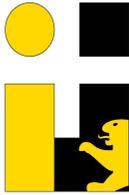


# Laufenburg - Laufenburg

Straßenbrücke mit einseitigem Gehweg

**Finanzkontrolle Baden-Württemberg**

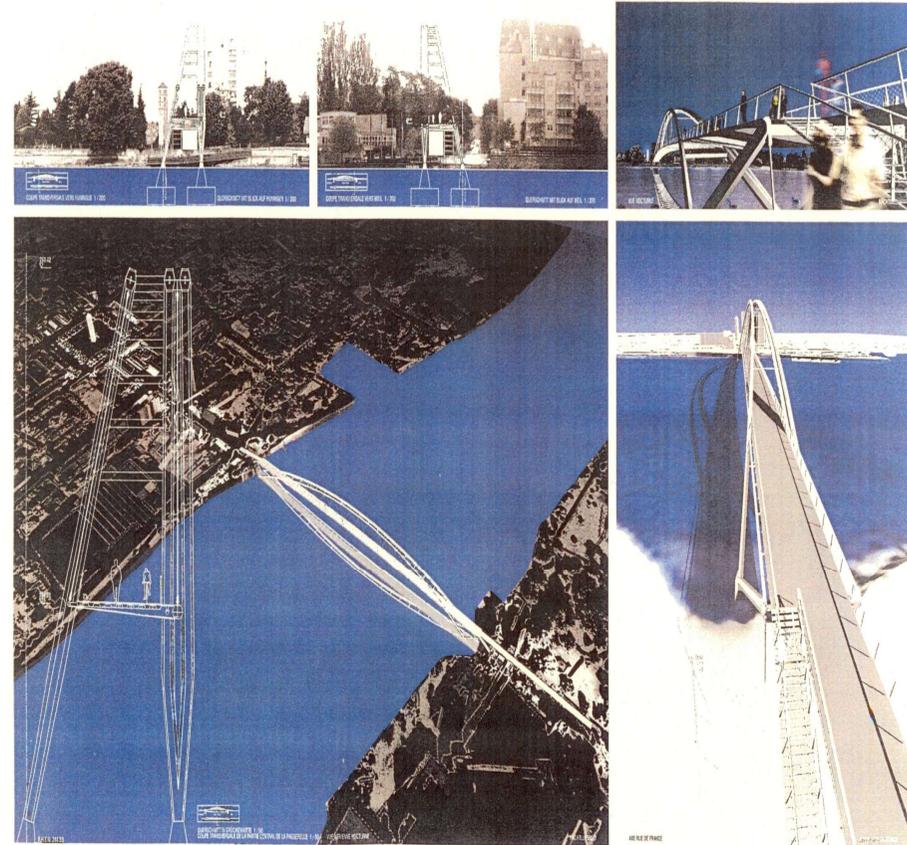
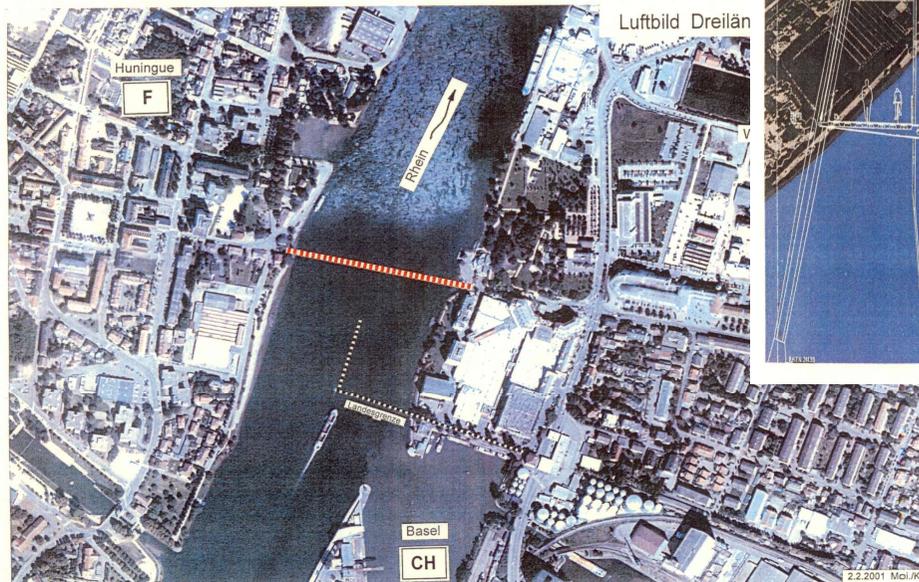


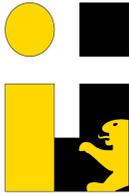


# Weil am Rhein – Hünningen

## Rad- und Gehwegbrücke

Status: **im Bau**  
Straßenbaulastträger: **Kommunen**  
Konstruktion: **Stahl**  
Brückenlänge: **270 m**  
Brückenbreite: **5 m**  
Gesamtausgaben Brücke: **7,80 Mio. €**  
Anteil Weil am Rhein: **3,43 Mio. €**  
Förderung des Landes: **2,06 Mio. €**

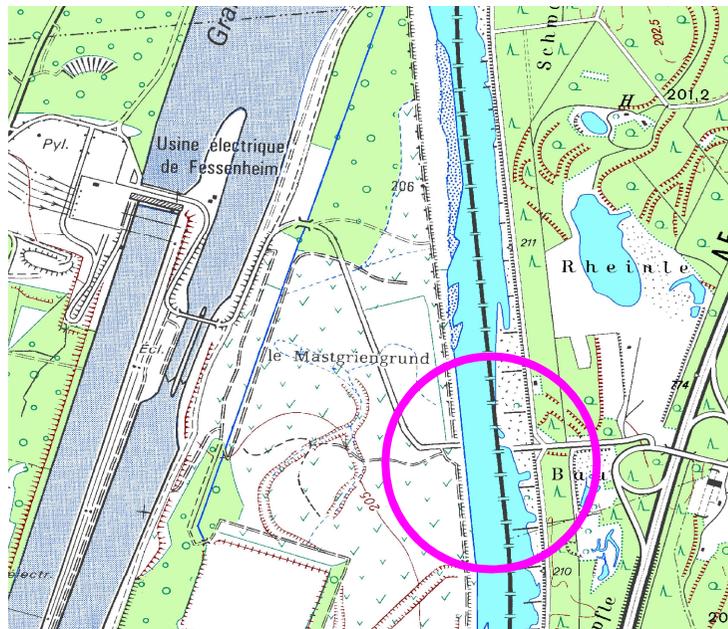


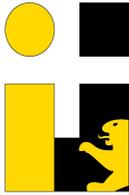


# Hartheim – Fessenheim

Rad- und Gehwegbrücke mit einer Fahrbahn für den motorisierten Verkehr

Status: **im Bau**  
Straßenbaulastträger: **Kommunen**  
Konstruktion: **Stahlbeton**  
Brückenlänge: **217 m**  
Brückenbreite: **6 m**  
Gesamtausgaben Brücke: **3,50 Mio. €**  
Anteil Hartheim: **1,75 Mio. €**  
Förderung des Landes: **1,37 Mio. €**

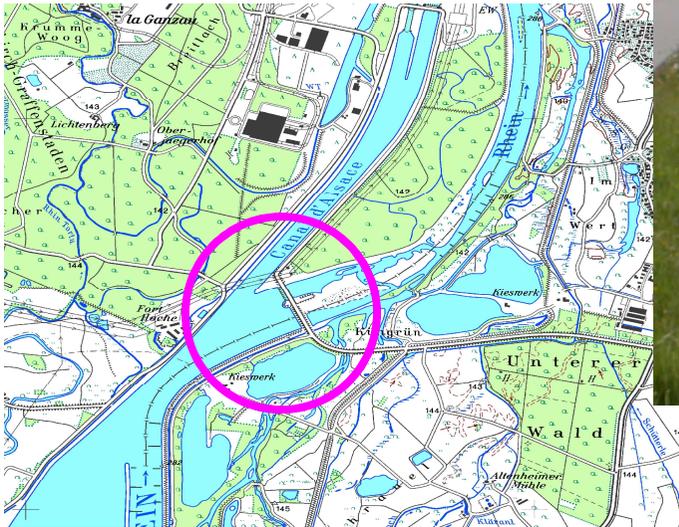


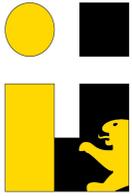


# Altenheim – Eschau

## Straßenbrücke mit beidseitigem Radweg

Inbetriebnahme: **Oktober 2003**  
Straßenbaulastträger: **Land (L 98)**  
Konstruktion: **Stahlbeton**  
Brückenlänge: **457 m** (Hauptbrücke)  
Brückenbreite: **14,25 m**  
Gesamtausgaben: **47,0 Mio. €**  
davon Brücke: **18,0 Mio. €**  
Anteil Baden-Württemberg: **9,0 Mio. €**



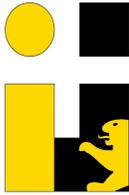


**Finanzkontrolle Baden-Württemberg**

# Altenheim – Eschau

Straßenbrücke mit beidseitigem Radweg





# Kehl – Straßburg

Rad- und Gehwegbrücke mit zwei Stegen

Inbetriebnahme: **April 2004**  
Straßenbaulastträger: **Kommunen**  
Konstruktion: **Stahl**  
Brückenlänge:  
    **Steg 1: 250 m,**  
    **Steg 2 in Bogenform: 450 m**  
Brückenbreite: **4 m je Steg**  
Gesamtausgaben Brücke: **22,0 Mio. €**  
Anteil Kehl (geschätzt): **10,0 Mio. €**  
Förderung des Landes : **3,3 Mio. €**



# Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- Gesetz - GVFG

## ➔ Zweck der Förderung

Bau oder Ausbau von kommunalen Straßen und Verkehrsanlagen, die zur **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Gemeinde** dringend notwendig sind

## ➔ Rechtsgrundlagen

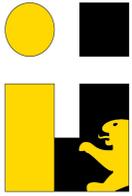
Förderung nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des GVFG vom April 1986, zuletzt geändert im Juni 1998; Landeshaushaltsordnung

## ➔ Fördersatz

Anteilfinanzierung - Land fördert bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben

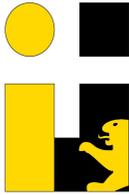
## ➔ Fördertatbestand

Spektrum von Neu-/Ausbau von Ortsdurchfahrten bis zur Anlage von Geh- und Radwegen



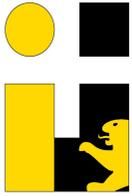
## Prüfungsmaßstab - Ablauf des Förderverfahrens -

- ➔ **Antragsprüfung**  
(baufachlich und in wirtschaftlicher Hinsicht,  
Gesamtfinanzierung/Kosten- und Finanzierungsplan etc.)
- ➔ **Bewilligungsbescheid**  
(Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben etc.)
- ➔ **Verwendungsprüfung**  
(einschl. Rechnungsprüfung)
- ➔ **Erfolgskontrolle**



## Mimrambrücke - Chronologie

- November 2000: Antrag der Stadt Kehl zur Aufnahme in das GVFG-Förderprogramm
- Juni 2001: Ministerium nimmt Anteil Kehls (1/3) mit zuwendungsfähigen Ausgaben von rd. 3,6 Mio. € in das Förderprogramm auf
- Januar 2002: Abkommen Straßburg – Kehl zur Verteilung der Bauausgaben; Anteil Kehls liegt nun bei 41 %
- Januar 2002: Prüfungsbeginn**



# Prüfungsmaßstab - Fördervoraussetzungen -



## **Fördertatbestand**



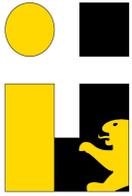
## **Bedarf und Dringlichkeit**

- sachlich notwendig
- zeitlich unaufschiebbar



## **Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit**

- Entwickeln von Alternativen/Varianten, die unter Beachtung der Folge- und Betriebskosten zu bewerten und zu vergleichen sind
- Erreichen der günstigsten Relation zwischen dem verfolgten Förderzweck/-ziel und den einzusetzenden Mitteln (Minimal-, Maximalprinzip)

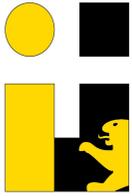


# Fördertatbestand

**Kreuzungsmaßnahme mit einer  
Bundesschiffahrtswasserstraße**

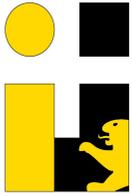
## Bedarf und Dringlichkeit

- ➔ Nachweise und quantitative Angaben zur heutigen Verkehrsstärke und zum künftigen Radfahrer- und Fußgängeraufkommen auf der geplanten Brücke fehlten.
- ➔ Der Bedarf wurde allein durch die geplante grenzüberschreitende Landesgartenschau und die „Symbolik des Brückenschlags“ begründet
- ➔ Die Einbindung in das städtische Verkehrswegenetz war in Kehl nur zum Teil, in Straßburg überhaupt nicht vorhanden



# Kehl – Rheinauen 2001





**Finanzkontrolle Baden-Württemberg**

# Straßburg/Kehl – Rheinauen 2005

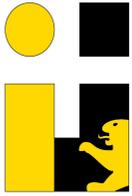


## Bedarf und Dringlichkeit



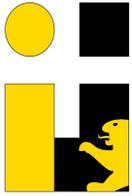
Der Bedarf war angesichts der **Europabrücke** fraglich, da diese

- nur 500 m vom Standort der geplanten Brücke entfernt ist,
- über gut markierte 2 m breite Fuß- und Radwege verfügt,
- durch die 12 km südlich liegende Brücke Altenheim - Eschau vor allem beim Schwerverkehr Entlastung erhält
- kein Unfallschwerpunkt für Radfahrer/Fußgänger war



## Standort der neuen Rheinbrücke für Radfahrer und Fußgänger



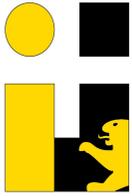


# Europabrücke Kehl 2001



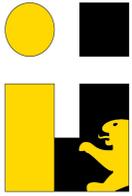
## Alternativenprüfung

- ➔ Eine Alternativenprüfung wurde nicht durchgeführt, potenzielle Varianten verworfen, u.a.
  - Erweiterung der Europabrücke
  - Schiffs-Pendelverkehr/Fähre während der Landesgartenschau
- ➔ Ein zweckmäßiger und wirtschaftlich zu erstellender Brückenentwurf wurde nicht verfolgt, da dem „Ereignischarakter“ entsprechend nur ein hochwertiger Bauwerksentwurf in Frage kam, daher
  - Anfang April 2000 Gutachterverfahren mit 5 Ingenieurbüros
  - Siegerentwurf „unverhältnismäßig teuer“  
(Schätzung rd. 7,7 Mio. €, zweiter Sieger rd. 5,1 Mio. €)



## Modell der neuen Rheinbrücke





## Modell der neuen Rheinbrücke



# Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

➔ Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen fanden nicht statt, vielmehr

- wurden die **Bauausgaben** von Anfang an zu niedrig angesetzt; bei jedem Schritt (Planung- Submission – Bauausführung) ergaben sich erhebliche Erhöhungen

April 2000	Wettbewerb	7,7 Mio. €
August 2000	Machbarkeitsstudie	9,2 Mio. €
Juli 2002	Submission	17,0 Mio. €
Oktober 2003	Bauausführung	21,4 Mio. €

- wurden die **Folge- und Betriebskosten** (die zwar die Städte zu tragen haben) nicht in die Abwägungen zum Brückenentwurf oder für Variantenbeurteilungen herangezogen

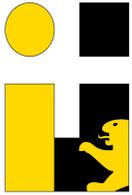
## Anregungen aus der Prüfung

- **Keine Förderung der neuen Rheinbrücke**

Obwohl formal der Fördertatbestand vorliegt, sollte die Brücke nicht gefördert werden, da weder die Dringlichkeit noch der längerfristige Bedarf nachgewiesen wurden und der Umfang der Bauausgaben keinem sparsamen Mitteleinsatz entspricht.

- **Ggf. Orientierung an günstigerem Brückenentwurf und „Deckelung“ der Förderung**

Sollten die erforderlichen Voraussetzungen für eine Förderung noch nachgewiesen werden, wären die auf Kehl entfallenden zuwendungsfähigen Ausgaben auf der Grundlage des günstigeren Brückenentwurfs/Fiktiventwurfs neu zu ermitteln und festzuschreiben.

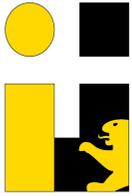


## Mimrambrücke - Chronologie

Juli 2002: Höhere Bauausgaben von 5,5 Mio. € werden bekannt; die Bauausgaben von um 17 Mio. € überschreiten den ersten Ansatz um mehr als die Hälfte → Gründe: gestiegene Stahlpreise, Vogelschutz, Schutz gegen Schiffsunglücke

**Juli 2002: Denkschriftbeitrag**

August 2002: Förderantrag der Stadt Kehl; beantragte Zuwendung von rd. 3,7 Mio. € , Grundlage fiktiver Brückenentwurf



## Umsetzung durch die Verwaltung

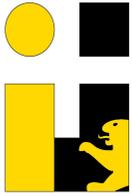
- ➔ Bewilligung der Brücke mit Begrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben auf rd. 4,7 Mio. €; die Zuwendung des Landes bei einem Fördersatz von 70 % beträgt rd. 3,3 Mio. € (Oktober 2002)
- ➔ Erhöhung der Zuwendung gegenüber der ersten Förderzusage von rd. 2,5 Mio. € um 0,8 Mio. €

## Auswirkungen auf die Landesmittel

- ➔ Ohne Deckelung wären Zuwendungen von über 8 Mio. € erforderlich gewesen; die Einsparungen lagen damit überschlägig bei nahezu 5 Mio. €
- ➔ Ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz war aber auch auf der Grundlage des Fiktiventwurfs nur bedingt gewährleistet, da vergleichbare Rheinbrücken weit weniger aufwändig gebaut werden/wurden

## Auswirkungen auf die Kommune

- ➔ Der Eigenanteil Kehls aus den Investitionen beläuft sich geschätzt auf fast 7 Mio. €
- ➔ Die Folge- und Betriebskosten belaufen sich überschlägig pro Jahr auf mindestens 500.000 €

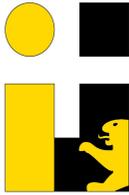


# Radfahrer- und Fußgängerbrücke Kehl

- Betrieb -

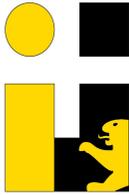
Finanzkontrolle Baden-Württemberg





## **Auswirkungen auf die Allgemeinheit - die Nutzer und Steuerzahler**

- ➔ Eine Förderung nach GVFG wäre nicht notwendig gewesen; andere Vorhaben wären u.U. vorrangiger gewesen
- ➔ Die Nachhaltigkeit/der Erfolg des Vorhabens ist nicht gegeben - die 1.000 Fahrradfahrer pro Tag laut Antragstellung haben sich bislang nicht eingestellt
- ➔ Die Nutzung der Brücke wird während der Abend- und Nachtzeiten eingeschränkt

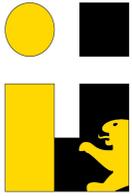


# Radfahrer- und Fußgängerbrücke Kehl

- Öffnungszeiten -

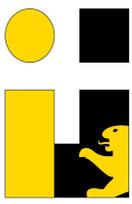
Finanzkontrolle Baden-Württemberg





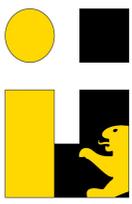
## Mimrambrücke - Chronologie

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| September 2003:       | Weitere Steigerung der Bauausgaben um rd. 4 Mio. €   |
| April – Oktober 2004: | Landesgartenschau                                    |
| Dezember 2004:        | Schlussrechnung in Höhe der bewilligten 3,285 Mio. € |
| <b>Januar 2005:</b>   | <b>Abschluss der Prüfung</b>                         |



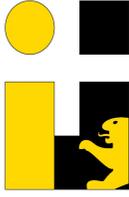
# Finanzkontrolle Baden-Württemberg





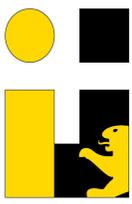
# Finanzkontrolle Baden-Württemberg





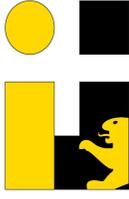
# Finanzkontrolle Baden-Württemberg





# Finanzkontrolle Baden-Württemberg





# Finanzkontrolle Baden-Württemberg

