



Informationsvorlage-Nr. VII-Ifo-07363

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
**Planungsauftrag für den Ersatzneubau der Brücke Sesenheimer Straße
(II/R02) über die Deutsche Bahn**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters
SBB Nord
FA Stadtentwicklung und Bau
FA Finanzen
FA Umwelt, Klima und Ordnung
Ratsversammlung

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

17.05.2023

Zuständigkeit

Vorberatung
Bestätigung
Information zur
Kenntnis
Information zur
Kenntnis
Information zur
Kenntnis
Information zur
Kenntnis
Information zur
Kenntnis

Beschlussvorschlag

Die Information wird zur Kenntnis genommen.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Nord, Ortsteil Möckern

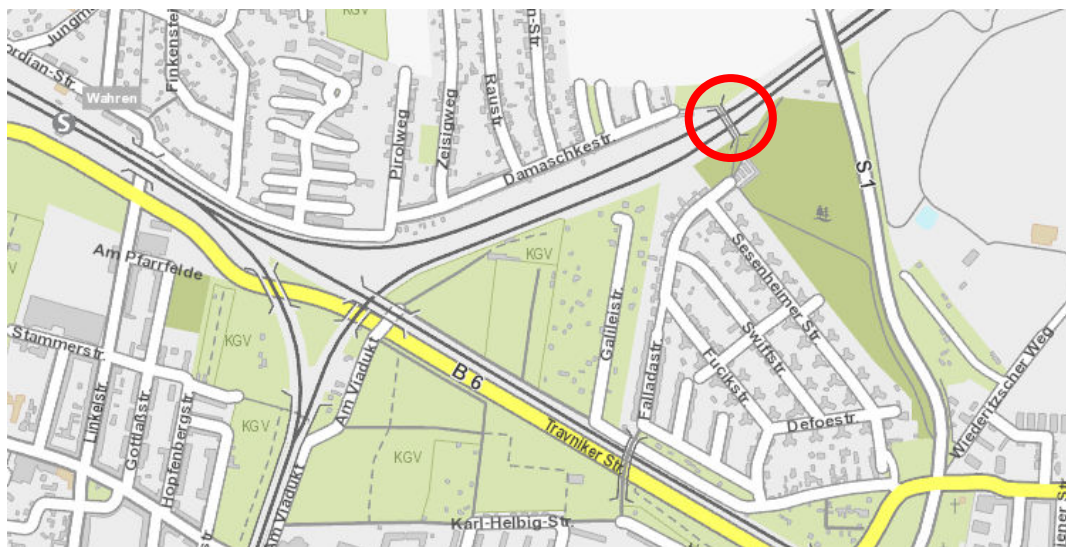


Abb. 1: Standort des Bauwerkes II/R02

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Aufgrund des Bauwerkszustandes muss die Brücke Sesenheimer Straße im Zeitraum von 2031-2033 durch einen Neubau ersetzt werden. Dieser Sachverhalt bedarf eines zeitnahen Planungsauftrages durch Vergabe der Planungsleistungen in 2022/2023. Mit der Vorlage wird der Stadtrat über den anvisierten Planungsbeginn informiert.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	X	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft		nein	X	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein	X	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Auszahlungen	2023		80.000	
		2024		80.000	
		2025		80.000	
		2026		80.000	
		2027		80.000	7.0000582.700 und
		2028		100.000	Bau-PSP
		2029		100.000	
		2030		100.000	
		2031		1.300.000	
		2032		2.500.000	
	2033		1.000.000		
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein	wenn ja, nachfolgend angegeben	

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

Steuerrechtliche Prüfung		nein	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG		nein	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung		nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen		ja	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Auswirkungen auf den Stellenplan	X	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:			Vorgesehener Stellenabbau:

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

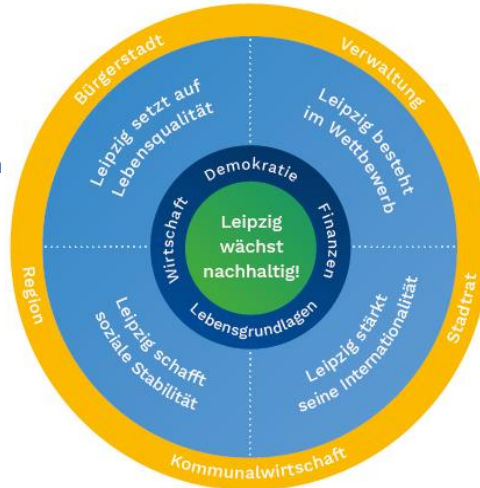
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur
- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraumangebote



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschaftsmanagement
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

Leipzig schafft soziale Stabilität

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

Wirkung auf Akteure

- Bürgerstadt
- Region
- Stadttrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

Leipzig stärkt seine Internationalität

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

Sonstige Ziele

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

Trifft nicht zu

Klimawirkung

Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)	<input checked="" type="checkbox"/> keine / Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> erneuerbar	<input type="checkbox"/> fossil
Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Speichert CO ₂ -Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement)	<input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>	<input checked="" type="checkbox"/> ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ja (<u>Prüfschema endet hier.</u>)		

Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

ja nein (Begründung s. Abwägungsprozess) nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t./a): _____
- liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____
- wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

Es handelt sich um einen Ersatzneubau mit Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Umweltverbund. Eine Berechnung der THG-Emissionen ist hier nicht zielführend und möglich.

Sachverhalt

I. Eilbedürftigkeit

Entfällt.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Die Vorlage ist öffentlich.

III. Strategische Ziele

Das Vorhaben stimmt mit den Zielen des INSEK 2030 überein. Folgende strategische Ziele werden unterstützt:

- leistungsfähige technische Infrastruktur
- nachhaltige Mobilität

Die Wegeverbindung zwischen dem östlichen Ende der Damaschkestraße und der Seesenheimer Straße über die Anlagen der Deutschen Bahn AG stellt für den Rad- und Fußverkehr eine wichtige Querung dar und erfüllt entsprechend des Aktionsprogramms Radverkehr bzw. im Hauptnetz Rad die Funktion eines Radweges IR IV (nahräumige Verbindung).

Diese Verbindung stellt zudem die Interimsroute für die geplante Radschnellverbindung Leipzig-Halle dar, da gegenwärtig keine Querungsmöglichkeiten im direkten Verlauf der Radschnellverbindung über die Anlagen der Deutschen Bahn bestehen.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Das Brückenbauwerk wurde 1904 als Straßenbrücke über die Anlagen der Bahnlinie Magdeburg-Neuwiederitzsch errichtet. Mit Bau des Leipziger Güterringes 1942 und dem Ausbau der Bahnlinie Leipzig-Wahren erfolgte eine Verlängerung des Bauwerkes als Fußgängerüberführung in Richtung Süden aus Walzträgern mit Holzbelag (Überbau 1). Im Zuge der Gleiserneuerung 1957 und Elektrifizierung des Streckenabschnittes erfolgte der Rückbau der Straßenbrücke und die Installation einer Fußgängerbrücke als Stahlfachwerk über das nördliche Brückenfeld vom Widerlager Nord zum ersten Pfeiler (Überbau 2). 1985 wurde der Überbau 2 wiederum rückgebaut und durch ein Bandbrückenteil ersetzt. 1999 erfolgt die Demontage des Überbaus 1 und der Ersatz durch die eine ehemals als Behelfsbrücke genutzte Fachwerkbrücke.

Das Zweifeld-Bauwerk weist heute eine Gesamtlänge von 55,30 m bei einer nutzbaren Breite von 2,35 m auf und wurde als Geh- und Radwegbrücke nach DIN 1072 bemessen.

Das Bauwerk weist zahlreiche, teils erhebliche, konstruktiv bedingte Schäden auf. Hierzu zählen insbesondere ausgeprägte Korrosionserscheinungen mit Blattrostbildung am Überbau sowie Risse im Widerlager- und Pfeilerbereich mit einhergehenden Auswirkungen auf die Standsicherheit sowie Dauerhaftigkeit des Bauwerkes. Entsprechend des festgestellten Schadensbildes wurde für das Bauwerk im Zuge der letzten Hauptprüfung 2020 die Bauwerksnote 3,2 vergeben. Die Schäden führen kurzfristig zur Beeinträchtigung der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit sowie zu Einschränkungen des Fußgänger- und Radverkehrs auf dem Bauwerk und zu einer Gefährdung für den Bahnbetrieb der DB AG. Aufgrund dessen erfolgen 2022-2023 Maßnahmen zur Notinstandsetzung des Brückenpfeilers. Vorgesehen sind Sicherungsmaßnahmen am Pfeiler, Abdichtungsarbeiten an der Pfeilerkrone und Leistungen zur Rissanierung mit Betonersatz. Diese Notsicherung ist zeitnah erforderlich, um Fußgänger- und Radverkehr zu sichern und eine Gefährdung des Bahnbetriebes zu verhindern. Die Schäden breiten sich weiter aus, so dass es sonst zum Versagen des Pfeilers kommen kann.

2. Ausführliche Darstellung und Information

2.1. Beschreibung der Maßnahme

2.1.1 Vorgesehene Maßnahmen

Aufgrund des ausgeprägten Schadensbildes wird der Ersatzneubau der Brücke Seesenheimer Straße im Zeitraum von 2031-2033 geplant. Infolge der umfangreichen Abstimmungen mit der Deutschen Bahn sowie der frühzeitig erforderlichen Kreuzungsvereinbarung und der Anmeldung und Genehmigung von Sperrpausen wird ein zeitnaher Planungsauftritt in 2023 erforderlich. Die Vergabe der Planungsleistungen erfolgt im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens mit Gestaltungswettbewerb im Rahmen eines konkurrierenden Wettbewerbsverfahrens.

2.2 Verkehrliche Funktion, Planungsgrundlagen

2.2.1 Trassenführung und Verbindungsfunktion

Das Bauwerk stellt eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr dar.

Insbesondere für die Radschnellverbindung Leipzig-Halle liegt das Bauwerk im Bereich einer Interimroute, da gegenwärtig keine anderweitige Querungsmöglichkeit der Bahnanlagen im direkten Verlauf der Radschnellverbindung besteht.

2.2.2. Verkehrsbelastung MIV und ÖPNV

Das Brückenbauwerk wird nicht durch den MIV oder ÖPNV genutzt. Eine künftige Nutzung durch MIV oder ÖPNV ist nicht vorgesehen.

2.2.3 Fuß- und Radverkehr

Die Verbindung zwischen östlicher Damaschkestraße und Seesenheimer Straße über das Brückenbauwerk wird entsprechend Hauptnetz Rad der Kategorie IR IV zugeordnet und wird derzeit von ca. 400 Radfahrenden/Tag genutzt. Die Brücke Seesenheimer Straße hat weiterhin eine große Bedeutung für den Fußverkehr in den Wohnquartieren Sternsiedlung (Seesenheimer Str./Falladastr.) sowie Damaschke Siedlung (Seesenheimer Str./Damaschkestr.).

2.2.4. Randbedingungen/Zwangspunkte

Für die geplante Radschnellverbindung Leipzig-Halle wird der Bau einer ca. 300 m langen Radverkehrsanlage einschließlich Brücke zur Überführung des Radverkehrs über die Anlagen der Deutschen Bahn AG zwischen verlängerter Max-Liebermann-Straße und westlicher Damaschkestraße erforderlich. Eine konkrete Terminstellung zur Herstellung dieser Verbindung ist bisher nicht bekannt.

Als Interim für die Radschnellverbindung sollen im Bearbeitungsgebiet die vorhandenen Wegeverbindungen von Fallada- über Fucikstraße über Seesenheimer Straße zur Damaschkestraße genutzt werden.

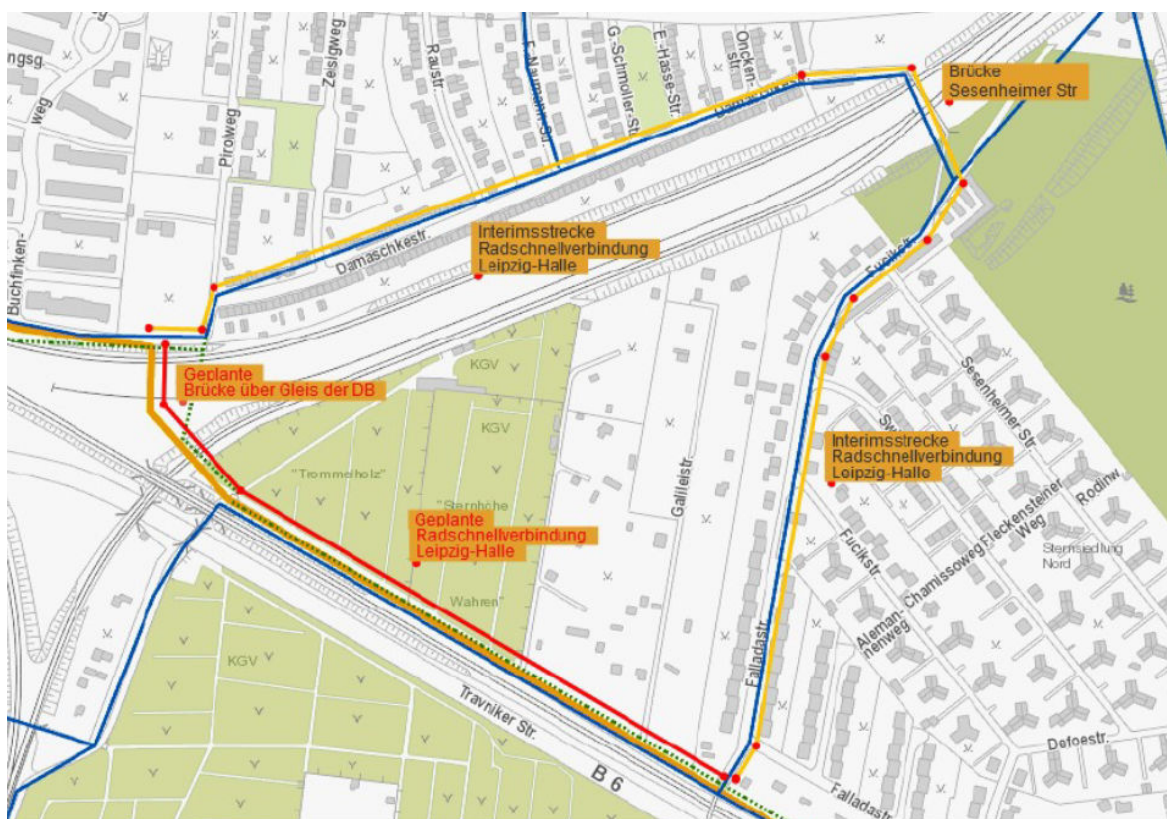


Abb. 2: Radverkehrsverbindungen Bereich Seesenheimer Straße

2.2.5 Querschnittgestaltung

Grundlagen der Querschnittgestaltung stellen die Technischen Regelwerke ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Stand 2010), H RSV – Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (Stand 2021), RASSt 06 – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Stand 2006) dar.

Nach ERA, HRSV und RASSt 06 sind für den Begegnungsverkehr von Rad- und Fußverkehr 4,00 m nutzbare Mindestbreite zu Grunde zu legen. Trotz der bis zum Bau der Radschnellverbindung zu erwartenden zwischenzeitlich höheren Nutzung wird vorgeschlagen, die nutzbare Breite mit 4,00 m entsprechend den Maßgaben der vorgenannten Regelwerke zu bemessen. Die ca. 55 m lange Zuwegung zwischen der östlichen Grenze der Garagen Damaschkestraße und dem nördlichen Fuß der Brücke Sesenheimer Straße als auch die südliche Rampe bis Fucikstraße /Sesenheimer Str. sind ebenfalls von ca. 2,00 m auf 4,00 m aufzuweiten und barrierefrei zu gestalten.

Daher ergibt sich folgender Querschnitt:

0,25 m Gesimsüberstand
4,00 m Geh- und Radweg (nutzbare Breite)
0,25 m Gesimsüberstand
4,50 m Gesamtbreite

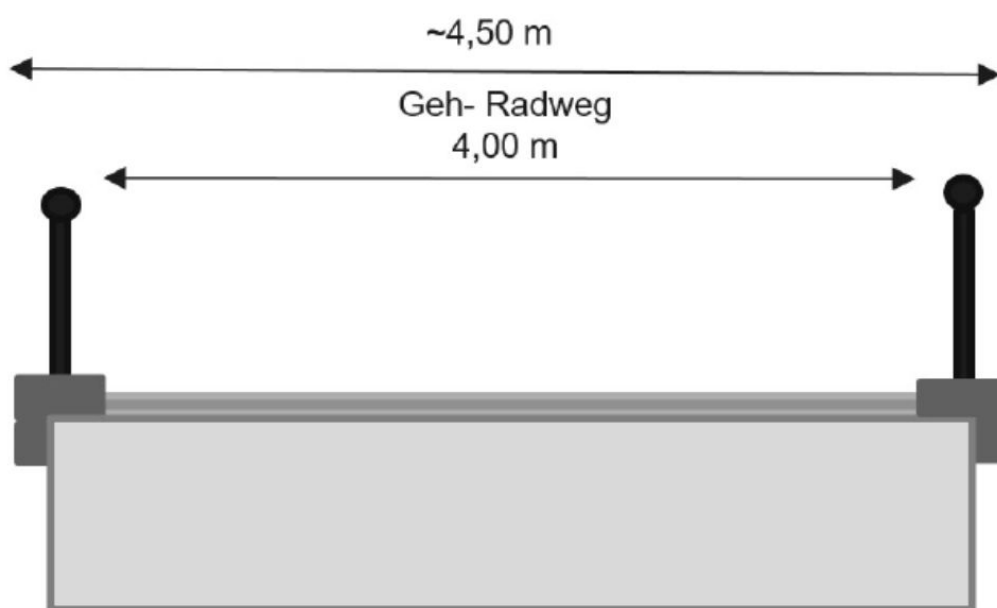


Abb. 3.: Querschnittsdarstellung

2.2.6. Grunderwerb, Flächeninanspruchnahme

Das Bestandsbauwerk befindet sich auf Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG, Flurstück 179/39. Die südliche Zuwegung befindet sich hingegen auf Flächen in Eigentum der Stadt Leipzig.

Die Errichtung des Ersatzneubaus bedarf des Abschlusses einer Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz gemäß §5 EBKrG.

2.3. Baurecht und Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit

Der Vorhabenstandort befindet sich in keinem gesondert nach Bundesnaturschutzgesetz oder durch europäische Richtlinien (FFH und SPA) geschützten Bereich. In einer Entfernung von ca. 25 m befindet sich ein als geschütztes Biotop erfasstes

Standgewässer mit naturnahen Bereichen, Ufern und Ufervegetation.

Es ist die Erstellung eines Landschaftspflegerischen Fachbeitrags als verkürzter Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) sowie die Erstellung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags vorgesehen.

Notwendige Kompensationsmaßnahmen sind im Rahmen des Gesamtprojektes zu berücksichtigen. Nach aktuellem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, dass es sich nicht um ein Vorhaben mit Erfordernis zur Planfeststellung handelt, da aus bundes- sowie landesrechtlichen Regelungen heraus keine UVP-Pflichtigkeit herrührt:

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung Bund (UVPG)

Es handelt sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau in einer Straße, die nicht als Bundesstraße im Hauptstraßennetz der Stadt Leipzig ausgewiesen ist. Das Vorhaben gehört gemäß UVPG nicht zu einem Verkehrsbauvorhaben Nr. 14 der Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ (UVPG vom 12.02.1990, zul. geä. am 18.03.2021). Das Vorhaben fällt somit nicht unter die UVP-pflichtigen Vorhaben gemäß §§ 6 - 14a UVPG. Das Vorhaben ist weiterhin nicht Bestandteil der Anlage 5 Liste "SUP-pflichtige Pläne und Programme" des UVPG.

Gemäß UVPG § 1 ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung, keine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles, keine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalles sowie keine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) nach § 35 UVPG durchzuführen.

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG)

Gemäß SächsUVPG vom 25.06.2019 zul. geä. 20.08.2019 ist die Durchführung einer UVP gemäß Anlage 1 Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ unter Nr. 2 (Bau, Ausbau und Verlegung von Straßen) im Sinne des SächsStrG § 3 Abs. 1 Nr. 1 - 3 und Abs. 3 (betr. Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie Radschnellverbindungen) für folgende Kriterien vorgeschrieben:

c) wenn die neue, ausgebaute oder verlegte Straße durch einen Nationalpark, ein Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet, Vogelschutzgebiet nach BNatSchG führt oder ein solches berührt. Durch das vorliegende Vorhaben Ersatzneubau erfolgt ein Bau im Bestand, d. h., es erfolgt weder ein Neubau noch ein Ausbau oder die Verlegung des Straßenverlaufes. Die Lage sowie die Anzahl der Fahrstreifen bleiben voraussichtlich bestehen. Damit sind die Kriterien nach Anlage 1 Nr. 2 Abs.1 Nr. 1 - 3 Buchst. c) für die Durchführung einer UVP nicht gegeben und damit auch nicht die Pflicht für ein Planfeststellungsverfahren. Die Kriterien für die obligatorische Strategische Umweltprüfung (nach Nr. 1) sowie die strategische Umweltprüfung (nach Nr. 2) Anlage 2 Liste "SUP-pflichtige Pläne und Programme" treffen für das Vorhaben nicht zu.

Die naturschutzfachliche Eingriffsbewertung wird daher auf Basis des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags (verkürzter LBP), einer FFH-Vorprüfung und des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags entsprechend erfolgen.

2.4. Bauzeitliche Verkehrsführung und flankierende Maßnahmen als weitere Projektbestandteile

Ein bauzeitliches Verkehrskonzept wird beauftragt und in Einklang mit ggf. weiteren im Umsetzungszeitraum geplanten Maßnahmen abgestimmt. Die Errichtung des Ersatzneubaus wird unter Vollsperrung geplant. Eine bauzeitliche Behelfsführung wird gegenwärtig nicht vorgesehen.

2.5. Investitionskosten

Die Gesamtinvestitionskosten von 2022-2033 werden zum jetzigen Zeitpunkt mit ca. 5,5 Mio. EUR (brutto) angenommen. Davon entfallen ca. 1,0 Mio EUR (brutto) auf Planungskosten.

Die Kosten werden im Rahmen der Planung entsprechend präzisiert und nach Abschluss der Entwurfsplanung zur Bestätigung des zugehörigen Bau- und Finanzierungsbeschlusses der Ratsversammlung vorgelegt.

Der Ersatzneubau ist ab dem Jahr 2031 geplant.
Die Finanzierung erfolgt aus Eigenmitteln der Stadt Leipzig.

Tab.1: Geplante Auszahlungen in Tausend-Euro (TEUR) pro Haushaltsjahr (HHJ) ohne Berücksichtigung von Einnahmen aus Fördermitteln

HHJ	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	Σ
TEUR	80	80	80	80	80	100	100	100	1.300	2.500	1.000	5.500

2.6. Weiteres Verfahren

- Beginn VgV-Verfahren I. Quartal 2023
- Beginn der Planung III. Quartal 2023
- Fertigstellung Vorplanung bis II. Quartal 2024
- Fertigstellung Entwurfsplanung einschließlich Abschluss Kreuzungsvereinbarung DBAG bis IV. Quartal 2025
- Vorbereitung des Bau- und Finanzierungsbeschlusses mit erneuter Vorlage für die Ratsversammlung und entsprechender Beteiligung Öffentlichkeit, Beschlussfassung IV. Quartal 2026
- Fördermittelantragsverfahren Stadt Leipzig bis III. Quartal 2027
- Bearbeitung der Genehmigungsplanung/Ausführungsplanung bis III. Quartal 2029
- Vorbereitung der Bauvergabe bis III. Quartal 2030
- Durchführung der VOB-Vergabe bis II. Quartal 2031
- Umsetzung der Maßnahme (frühestmöglich) III. Quartal 2031
- Bauende bis II. Quartal 2033

3. Realisierung/Zeithorizont

Es wird ein Baubeginn ab dem III. Quartal 2031 angestrebt. Der voraussichtliche Bauzeitraum beträgt ca. 20 Monate.

4. Finanzielle Auswirkungen

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtbruttokosten der geplanten Maßnahme auf ca. 5,5 Mio EUR brutto belaufen werden.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Keine.

6. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über die Vorstellung der Vorlagen in den betroffenen Stadtbezirksbeiräten. Des Weiteren werden vor Maßnahmenumsetzungen Informationen zu geplanten Bauzeiten, Verkehrseinschränkungen usw. veröffentlicht.

7. Besonderheiten

Entfällt.

8. Folgen bei Verschiebung des Planungsauftaktes

Eine Verschiebung des Planungsbeginns bedingt eine Verschiebung der baulichen Umsetzung und kann damit hinreichende Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr

bis hin zur Vollsperrung nach sich ziehen.

9. Sonstiges

Entfällt.

Anlage/n

- 1 Brücke Sesenheimer Straße Anlage 1 - Lageplan (öffentlich)
- 2 Brücke Sesenheimer Straße Anlage 2 - Ansichten (öffentlich)