



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-07723

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Ersatzneubau Parthenbrücke (I/G07) über die Parthe -
Planungsbeschluss

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters
FA Stadtentwicklung und Bau
SBB Nordost

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Vorberatung
Beschlussfassung
Information zur
Kenntnis
Information zur
Kenntnis

Beschluss des Oberbürgermeisters vom 30.05.2023:

1. Der Planungsbeschluss für die Errichtung des Ersatzneubaus der Parthenbrücke (I/G07) wird gefasst.
2. Die Planungskosten bis zur Vorlage des Bau- und Finanzierungsbeschlusses (bis Leistungsphase 3 HOAI) betragen 150.000,00 € Brutto.
3. Die Auszahlungen in Höhe von 150.000,00 € Brutto sind auf dem PSP 7.0000582.700 wie folgt vorgesehen:
bis 2022: 35.000,00 €
2023: 65.000,00 €
2024 50.000,00 €
4. Der Planungsbeschluss gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung und Genehmigung der Haushaltssatzung für die jeweiligen Haushaltsjahre.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Nordost, Stadtteil Schönefeld-Abtnaundorf

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften Stadtratsbeschluss Verwaltungshandeln

Sonstiges:

Die vorhandene Brücke steht aufgrund ihres Bauwerkszustandes vor einer Sperrung und muss im Zeitraum 2025 erneuert werden.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	<input checked="" type="checkbox"/>	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft		nein	<input checked="" type="checkbox"/>	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung		nein	<input checked="" type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?		nein	<input checked="" type="checkbox"/>	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen	2020	2024	150.000,00	7.0000582.700
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	<input checked="" type="checkbox"/>	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	<input checked="" type="checkbox"/>	nein		wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:				Vorgesehener Stellenabbau:

Ziele

Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

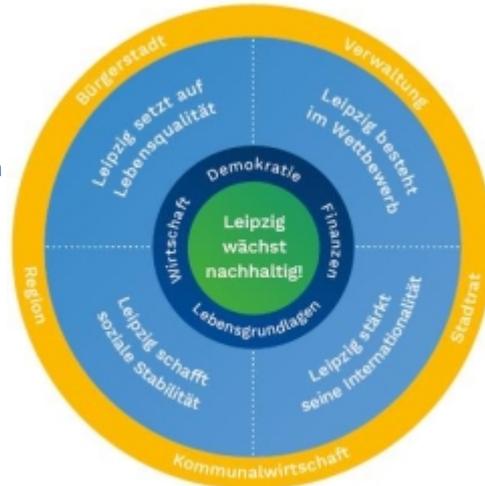
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

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 Freiraum-angebote



Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte
- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- 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
- Stadtrat
- 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 CO2-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"/>		<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

Beschreibung des Abwägungsprozesses

Die vorhandene Brücke, aktuell mit einer nicht DIN-gerechten Treppe Richtung Westen, über die Parthe ist stark geschädigt und einsturzgefährdet.

Ein Ersatzneubau ist notwendig, da die Parthe sonst auf 1.200 m nicht zu queren ist. Die Ortsteile Mockau und Schönefeld sind auf dieser Länge getrennt, was der Fußverkehrsstrategie einer flächendeckenden Verfügbarkeit von zusammenhängenden, direkten, komfortablen und attraktiven Verbindungen zum Anreiz, Wege im Alltag und in der Freizeit zu Fuß zurückzulegen, nicht entspricht. Ein wichtiges Kriterium ist dabei die Vermeidung von Umwegen. Es wird weiterhin eine IR III-Verbindung in den Hauptnetz Rad aufgenommen, die über die Brücke geführt wird, um eine zielgerichtete Erreichung des Sommerbades Schönefeld und eine Entlastung der zu schmalen IR IV-Verbindung östlich der Parthe zu gewährleisten.

Im Ergebnis des am 13.04.2023 zwischen Dez. III und VI geführten Konsensgespräches wird ein Ersatzneubau unter Einhaltung aktueller DIN-Vorschriften, der Anhebung der Gradienten um 40 cm zur Berücksichtigung der Maßgaben des neuen Hochwasserschutzkonzeptes und mit einer Rampe Richtung Westen zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen sowie der Anforderungen der IR III-Hauptnetz Rad-Verbindung geplant. Die erforderlichen Veränderungen bedingen einen erheblichen, wenn auch eingriffsmäßig

minimierten Eingriff in die vorhandenen Schutzgebiete, da dieser dauerhaft ist.

Die Hauptandienung der Baustelle erfolgt von Osten über das Gelände der Sportschule Egidius-Braun. Für nicht übergreifend über die Parthe mögliche Arbeiten erfolgt ein Arbeiten mit Kleingeräten von Westen durch ausschließliche Nutzung des vorhandenen Weges und mit geringstmöglichem minimiertem Platzbedarf.

Der Ersatzneubau ist unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität des Lebensraumes (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S. von §44 Abs. 5 BNatSchG), Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen und nachlaufenden Wiederherstellungs- und Ausgleichsmaßnahmen genehmigungsfähig, da ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Verbindung besteht.

Erforderliche ökologische Fachplanungen, eine ökologische Bauüberwachung sowie erforderliche Genehmigungen, insbesondere ein Befreiungsantrag nach § 67 BNatSchG werden erarbeitet, beauftragt und beantragt.

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt.

III. Strategische Ziele

Die Brücke hat für den Fuß- und Radverkehr Netzbedeutung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, da es im Umfeld nur Querungen über die Parthe an der Volbedingstraße und der Straße An der Parthe in mehreren hundert Metern Entfernung gibt. Der Ersatz der Brücke fördert die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie und die Zielstellungen des STEP Verkehr und Öffentlicher Raum durch Aufrechterhaltung eines straßenunabhängigen, nahräumlichen, komfortablen und attraktiven Fuß-/Radwegenetzes und den Abbau von Barrieren. Sie ermöglicht eine quartiersnahe Erreichung von Kultur-, Sport- und Freiraumangeboten.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Mockau 2030+ ist die Verbindung über die Parthe eingeordnet und ein wesentliches Mittel zur Umsetzung der Entwicklungsziele des Stadtentwicklungskonzeptes. Die Zugänglichkeit der Auenlandschaft ist gegenwärtig als sehr gering einzuschätzen. Von den Bürgern der angrenzenden Stadtteile wurde im Rahmen der vom Amt für Wohnungsbau und Stadterneuerung durchgeführten Bürgerumfrage eine bessere Erreichbarkeit des Auebereichs gewünscht.

Im INSEK sind für SEK Mockau folgende zentralen Aufgaben für die Stadtteilentwicklung Mockau festgelegt:

- Parthe erlebbar gestalten, Zugänge ausbauen sowie an das Freiraumnetz und Wohnquartiere anbinden
- bestehende Erholungs-, Aufenthalts- und Grünflächen im Wohnumfeld multifunktional weiterentwickeln und miteinander vernetzen
- Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes
- Straßen- und Wegenetz sichern und im Sinne einer Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln

Dazu dienen insbesondere nachfolgende Maßnahmen und Projekte

- Parthenaue entwickeln durch integrierte Entwicklung des Freiraum- und

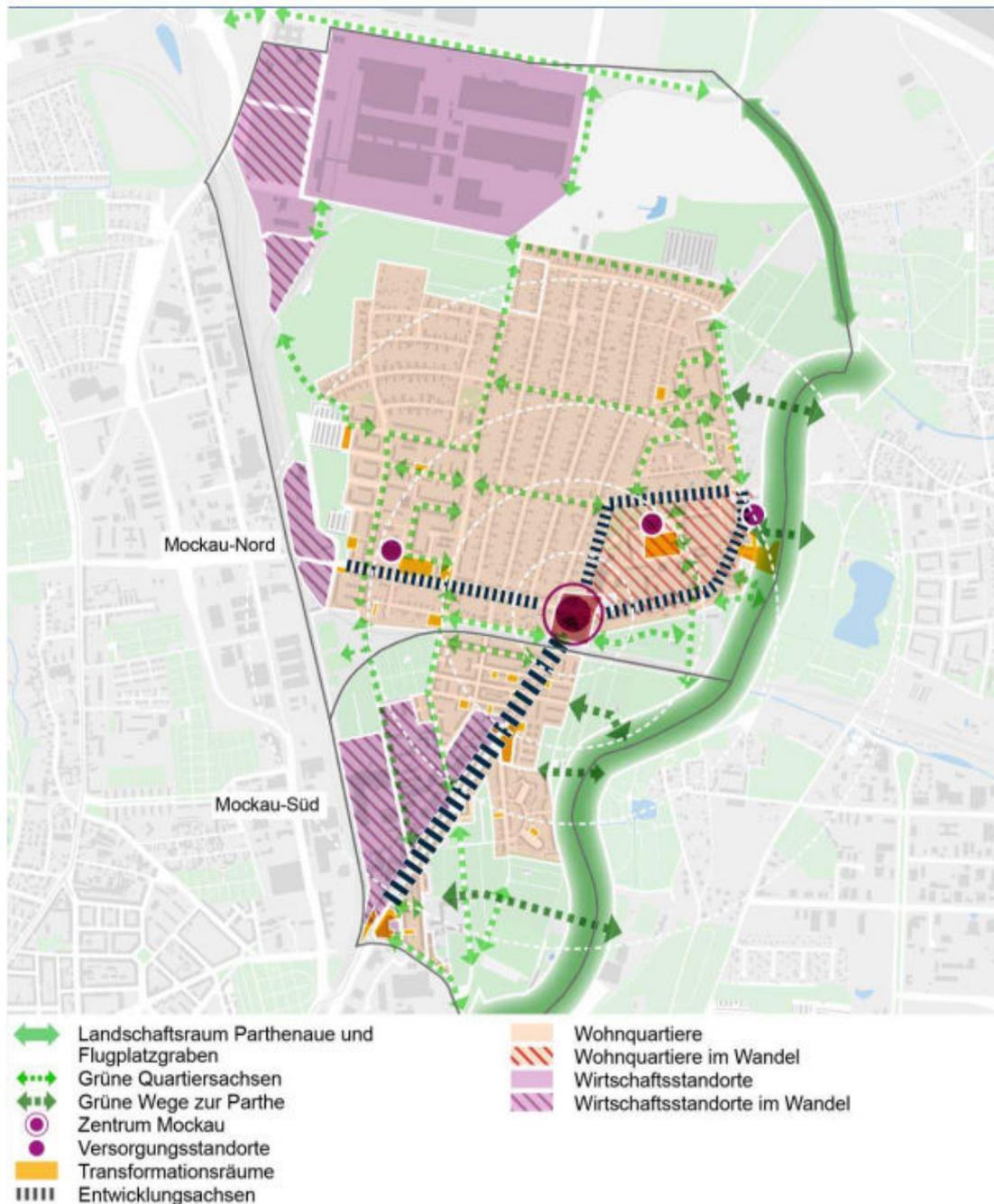
Biotopverbundes einschließlich Wegenetz

- Straßenraumgestaltung und grüne Achsen durch Instandsetzung sämtlicher Parthebrücken und mehr Querungsmöglichkeiten zur Quartiersvernetzung, Stärkung des Radverkehrs und Ausbau des Radwegenetzes, Optimierung der Anbindung touristischer Radwege, Weiterentwicklung des Fußwegenetzes, Prüfung und Verbesserung von Wegeverbindungen
- Durchlässigkeit von Kleingartenanlagen stärken und weiterentwickeln (z.B. auch KGV Leipzig Pardies e.V.), verbesserte Nutzungsqualität, öffentliches Naherholungsgebiet und attraktive Wegeverbindung durch Öffnung zum Landschaftsraum Parthenaue

8.4 Räumliches Leitbild für den Stadtteil Mockau

Das räumliche Leitbild fußt auf den in Kapitel 8.3 dargestellten räumlichen Leitlinien. Es beschreibt die im Stadtteil zu verortenden Nutzungen und Funktionen. Überdies zeigt es welche Aufgaben die einzelnen Stadträume dabei übernehmen sollen. Es stellt somit eine Vision dar, die sich an der Schnittstelle zwischen der realen Nutzung und den Zielaussagen der Flächennutzungsplanung und des Landschaftsplanes der Stadt Leipzig befindet. Seine inhaltlichen Zielaussagen zur räumlichen Entwicklung sowie Rollen- und Aufgabenverteilung greifen die in den Fachteilen und Querschnittsthemen (vgl. Kap. 9) formulierten Handlungsempfehlungen auf und verflechten diese miteinander.

Abbildung 42 – Räumliches Leitbild Mockau 2030+



IV. Sachverhalt

1. Anlass

Die Parthenbrücke (I/G07) wurde ca. 1967 als 1-feldrige Stahlträgerbrücke mit Holzbohlenbelag auf einer Gründung aus Stahlspundbohlen mit einer auf der Westseite nicht normgerechten, sehr steilen Treppe erbaut. Am gesamten Bauwerk bestehen starke Korrosionsschäden und Querschnittsschwächungen. Die zuletzt 2019 durchgeführte Bauwerksprüfung ergab eine Zustandsnote von 3,5. Die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brücke sind stark beeinträchtigt, der Bauwerkszustand bedingt kurzfristig eine Sperrung. Zur Aufrechterhaltung der Wegeverbindung ist ein kompletter Ersatzneubau notwendig, da nach dem Schadensbilds eine Instandsetzung aus technischer Sicht nicht machbar ist.

Ein Ersatzneubau muss zum einen das Hochwasserschutzkonzept berücksichtigen (gewisse Anhebung des Überbaus für einen größeren Abflussquerschnitt) und zum anderen den westlichen Anschluss DIN-gerecht barrierefrei über eine Rampenlösung herstellen. Dies führt beim Bau zu einem geringfügigen, unvermeidbaren Eingriff in das angrenzende Wiesenbiotop. Eine Genehmigung wurde im Ämterumlauf der Planung von der Naturschutzbehörde jedoch nur für den Abriß und einen Neubau in den Bestandsmaßen in Aussicht gestellt, der aus den vorgenannten Gründen nicht möglich ist.

2. Ausführliche Darstellung der Information

2.1 Vorgesehene Maßnahmen

Ersatzneubau der Parthenbrücke 2025.



Abb.: Planungsbereich Parthenbrücke

2.2 Verkehrliche Funktion, Planungsgrundlagen

2.2.1 Trassenführung und Verbindungsfunktion

Die Brücke hat Netzbedeutung im Fuß- und Radverkehrsnetz im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, da es über die Parthe nur Querungen an der Volbeding- und Straße An der Parthe in mehreren hundert Metern Entfernung gibt. Ohne dieses Brückenbauwerk würde die Parthe auf über 1,2 km eine Barriere darstellen. Für die Naherholungsfunktion ist hier ein sinnvoller Lückenschluss gegeben. Die Brücke ermöglicht eine zusätzliche Erschließung des Sommerbades Schönefeld von Norden.

Im HauptnetzRad kann die Parthenbrücke als IR III-Haupttradverbindung vorgesehen werden und hat damit perspektivisch Bedeutung für den Alltagsradverkehr.

- Stahl-Fachwerküberbau mit orthotroper Gehbahn
- Fachwerkbrücke aus Aluminium

Rampenvarianten:

Es werden 3 Rampenfelder erforderlich, die wie folgt ausgebildet werden können:

- Feld 1 und 2 durchströmbar, Feld 3 als Trogbauwerk mit Böschung
- Feld 1 durchströmbar, Feld 2 und 3 als Trogbauwerk mit Böschung
- Feld 1 durchströmbar, Feld 2 und 3 als Damm geschüttet mit Böschung

Für die Bauausführung wurden verschiedene Zuwegungen untersucht:

- Zufahrt 1 von Seite Kleingartenverein „Paradies“: vom Gontardweg geradlinig durch die Kleingartenanlage über den Verbindungsweg zur Westseite der Brücke
- Zufahrt 2 von der Beuthstraße: über den Verbindungsweg zur Westseite der Brücke
- Zufahrt 3 über das Sommerbad Schönefeld: von der Volbedingstraße am Sommerbad vorbei über den Verbindungsweg zur Westseite der Brücke
- Zufahrt 4a über die Sportschule „Egidius Braun“: von der Abtaundorfer Straße über die Zufahrt zur Schule, dann weiter südlich durch das Gelände über den Alleeweg gerade bis zum hinteren Tor im Gelände zur Ostseite der Brücke
- Zufahrt 4b über die Sportschule „Egidius Braun“: von der Abtaundorfer Straße über die Zufahrt zur Schule, dann weiter über den Weg am nördlichen Rand des Geländes entlang zum hinteren Tor im Gelände zur Ostseite der Brücke
- Zufahrt 5 über die Wege im Abtaundorfer Park: von der Abtaundorfer Straße über die Zufahrt zur Schule nördlich über die Parkwege und den Parthe-Mulde-Radweg zur Ostseite der Brücke

Eine Zufahrt über den Parthe-Mulde-Radweg von Süden von der Volbedingstraße aus zur Ostseite der Brücke wurde wegen der teilweise $\leq 2,50$ m vorhandenen Wegbreite und dichtem angrenzenden Baumbestand, der auf der ganzen Länge beeinträchtigt werden würde, ausgeschlossen.

2.3.2 Vorzugsvariante

Vorzug ist der Ersatzneubau aus einer leichten Konstruktion (Aluminiumfachwerkbrücke), die vorgefertigt montier- und einhebbar ist, mit einer Rampe Richtung Westen, um die Brücke auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar zu machen, sowie die Einhaltung der aktuell geltenden Vorschriften und die Umsetzung des neuen HWSK. Die Brücke kann mit einem kleineren Kran als für eine deutlich schwerere Stahlbrücke notwendig eingehoben werden.

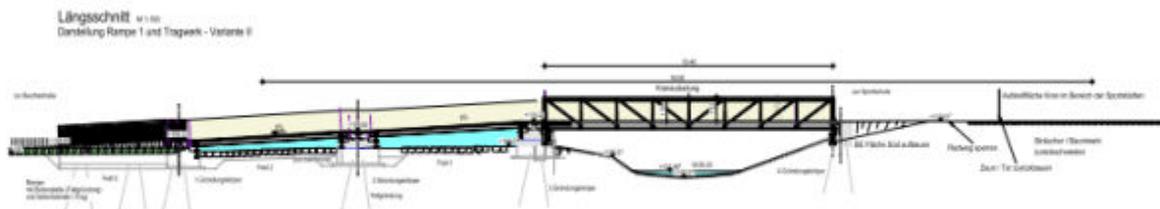


Abb. Ansicht

Wegen der Lage der Brücke im Überschwemmungsbereich der Parthe und entsprechend ungünstigen Baugrundverhältnissen ist technisch nur eine Tiefgründung wirtschaftlich. Zur Minimierung der Eingriffe werden vertikale und schräge Mikropfähle vorgesehen. Diese sind unter den Kopfbalken der Widerlager und Auflagern der Rampenelemente erforderlich.

Vorzugsvariante der Rampenherstellung ist aus hydraulischer Sicht die Variante 1 wegen der höheren Durchgängigkeit des Abflusses bei Hochwasser.

Eine Bauzufahrt von Westen wäre im Ergebnis des durchgeführten Ämterumlaufs über die Beuthstraße (Variante 2) technisch möglich, wird aber von der Naturschutzbehörde und den

Umweltfachabteilungen wegen nicht völlig vermeidbarer Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotops generell abgelehnt.

Eine Zufahrt von Osten kann wegen nicht genehmigungsfähiger Beeinträchtigungen des denkmalgeschützten Abnaundorfer Parks nur über das Gelände der Sportschule „Egidius Braun“ erfolgen. Mit dem Amt für Sport, dem Sportstättenbetrieb der Sportschule und den ansässigen Sportverbänden wurde daher die Variante 4b zustimmungsfähig als Vorzugsvariante abgestimmt. Diese beeinträchtigt den Sportstättenbetrieb am Geringsten und benötigt nur geringe Lichtraumfreischnitte an der ausreichend breiten Zufahrt.

Eine Zufahrt für den Kran, das Ausheben der alten Brücke, einen Teil der Betonage und das Einheben der neuen Brückenteile kann damit von Osten erfolgen. Wegen der großen Ausladung ist das Betonieren des ersten Rampenfundamentes auf der Ostseite jedoch nicht von Osten aus möglich. Dafür muss zwingend von Westen angefahren werden. Auch für das Einbringen der Mikropfähle und die Herstellung des letzten Rampenfeldes ist eine Zufahrt von Westen erforderlich.

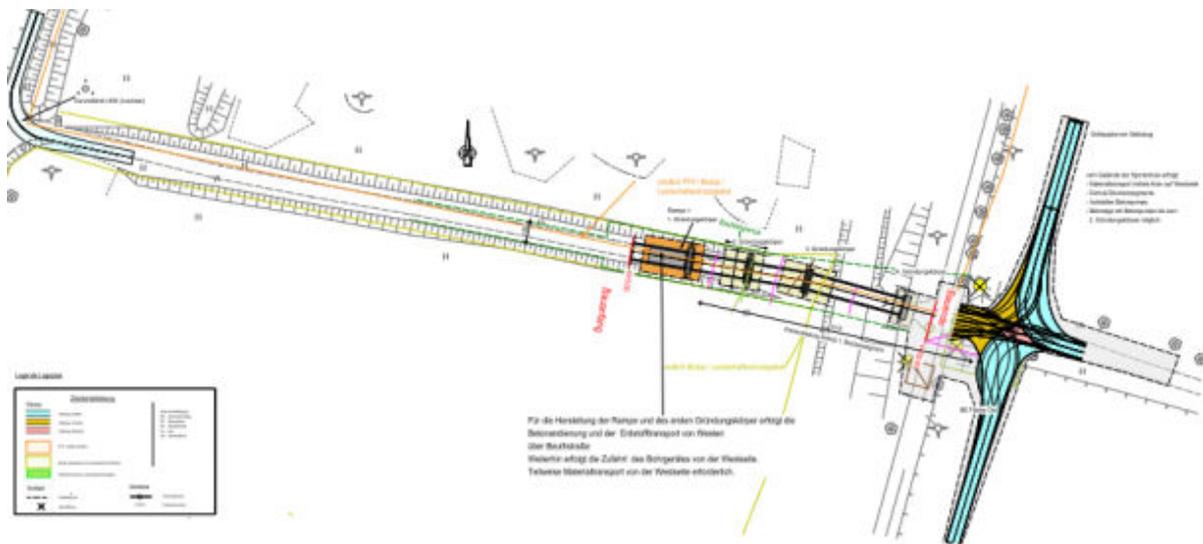


Abb. Zufahrten, Kranstandort und -ausladung, Baufelder

Um diese Arbeiten innerhalb der Grenzen des Verbindungsweges einschließlich Böschungen von der verlängerten Beuthstraße zur Brücke realisieren zu können und damit Beeinträchtigungen in den angrenzenden Biotop-Wiesen zu verhindern, wurden Geräte und Baumaschinen mit kleinen Abmessungen gewählt. Eine weitere Minimierung ist nicht möglich. Selbst beim Rückbau der Brücke sind Arbeiten von der Westseite aus mit geringem Umfang an Beeinträchtigungen erforderlich.

Um die kontinuierliche Funktionalität des Habitats für den Wiesenknopf-Ameisenbläuling zu sichern, werden ein Maßnahmenkonzept mit vorlaufenden Maßnahmen zur Umsiedlung ggf. im Baubereich vorhandener Wiesenknopf-Pflanzen und damit Freilenkung von geschützten Ameisenbläulingen sowie nach der Baumaßnahme gezielte Wiederherstellungsmaßnahmen vorgesehen. Alle erforderlichen ökologischen Fachplanungen werden in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde in der Entwurfsplanung durchgeführt.

Trotz aller Bemühungen um eine Minimierung der Eingriffe unter Berücksichtigung aller Hinweise und Forderungen der durchgeführten Ämterbeteiligungen wird die Kompromisslösung von Naturschutzbehörde und den Umweltfachabteilungen wegen nicht völlig vermeidbarer Beeinträchtigungen des gesetzlich geschützten Biotops bisher nicht akzeptiert und ein Nachweis des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Wegeverbindung über Rad- oder Fußverkehrsentwicklungspläne gefordert, um eine Ausnahmegenehmigung erteilen zu können. Dies ist aktuell aus Sicht des Amtes für Umweltschutz nicht nachweisbar. Es wird nur eine Ausnahmegenehmigung für den Abriss des Bauwerkes bei Gefahr im Verzug durch Einsturzgefährdung oder für einen Ersatz in den

Bestandsabmessungen zugesichert.

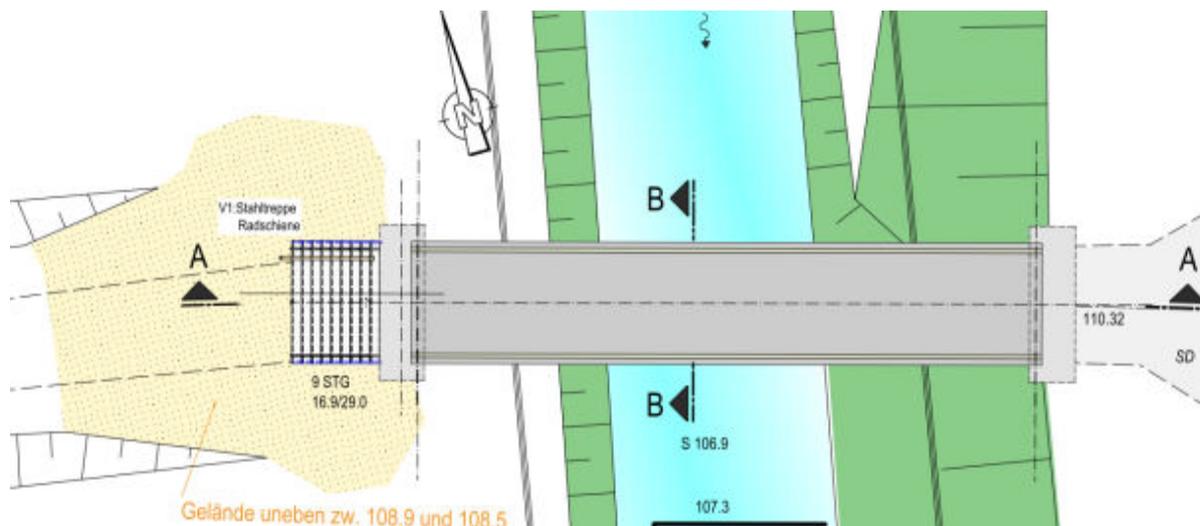


Abb. Lageplan mit Treppe

Ein Ersatz des Bauwerkes im Bestand ist wegen der Umsetzung des neuen HWSK mit einer Anhebung der Gradienten und der Herstellung einer normgerechten Treppe nicht in den gleichen Abmessungen möglich, so dass dann nur der ersatzlose Abriss als einzige genehmigungsfähige Möglichkeit bliebe. Zudem würde der Bau einer Treppe mobilitätseingeschränkte Menschen ausgrenzen und wird von der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen und Senioren abgelehnt.

2.4 Grunderwerb, Flächeninanspruchnahme

Die Flächen beidseits der Parthe sind im Eigentum der Stadt Leipzig in Verwaltung des Amtes für Stadtgrün und Gewässer. Die Parthe als Gewässer I. Ordnung ist im Eigentum des Freistaates Sachsen in Verwaltung der Landestalsperrenverwaltung (LTV).

Bauzeitlich ist eine Inanspruchnahme von Flächen für die Herstellung des Bauwerkes erforderlich. Mit der Landestalsperrenverwaltung (LTV) ist ein Vertrag zur bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme und zum endgültigen Grunderwerb abzuschließen.

2.5 Baurecht und Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit

Die Erstellung der umwelt- und naturschutzfachlichen Unterlagen ist mit

1. Landschaftspflegerischer Begleitplanung (LBP),
2. FFH-Vorprüfung,
3. Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag,
4. ggf. Befreiung bei Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope vorgesehen.

Die naturschutzfachlichen Eingriffe sind nach o.g. Unterlagen zu bewerten, da bei einem Ersatzneubau keine UVP-Pflichtigkeit besteht.

Es sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen im Rahmen des Projektes umzusetzen:

- Biotop- und Flächenschutz
- Schutz von Gehölzen
- Maßnahmen zum Schutz von Geräuschemissionen
- Boden- und Gewässerschutzmaßnahmen
- Bauzeit vorrangig während der vegetationsarmen Herbst-/Wintermonate
- Ökologische Durchgängigkeit für Fließgewässerarten
- Maßnahmen zur Sicherung der Funktionalität des Lebensraums des Ameisenbläulings

Es wird eine integrierte wasserrechtliche Genehmigung bei der Wasserbehörde eingeholt.

Es werden ggf. Maßnahmen zur hydraulischen Modellierung für den Ersatzneubau im Auftrag der LTV durchgeführt.

2.6 Bauzeitliche Verkehrsführung und flankierende Maßnahmen als weitere Projektbestandteile

Der Bau von Osten ist nur unter Vollsperrung des Baubereiches und der Sperrung und Umleitung des Parthe-Mulde-Radweges für Rad- und Fußverkehr möglich. Eine Umleitung ist bei entsprechender Ertüchtigung des Zustandes durch die KGV "Schöne Heimat", über den Weg in der verlängerten Leostraße und östlich am Sportplatz vorbei bis zum Weg in Richtung Abnaundorfer Straße möglich und für den Rad- und Fußverkehr zumutbar (Abstimmung mit Rad- und Fußverkehrsverantwortlichem). Auch eine Umleitungsführung westlich der Parthe über die (verlängerte) Beuthstraße bis zur Volbedingstraße ist denkbar.

2.7 Investitionskosten

Die Baukosten werden zum jetzigen Zeitpunkt (ohne Berücksichtigung von nicht abschätzbaren Preissteigerungen) mit 1.200.000 EUR (brutto) angenommen. Hinzu kommen Kosten für Planungsleistungen i. H. v. geschätzten 150.000 EUR (brutto), so dass nach derzeitigem Stand von einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1.350.000 EUR bis 2025 auszugehen ist.

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

Die Mittel für den Bau sind im PSP 7.0000577.700 in 2024 mit 300.000 € und 2025 mit 900.000 € Brutto geplant. Im Rahmen der Haushaltplanung 2025/2026 sind diese ggf. anzupassen.

2.8 Weiteres Verfahren

- nach Beschlussfassung Fortführung der Vorplanung
- Bearbeitung der Planung bis Abschluss Leistungsphase Entwurfsplanung
bis Ende III. Quartal 2023
- Vorbereitung des Bau- und Finanzierungsbeschlusses mit Vorlage für die Ratsversammlung und entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit,
Beschlussfassung I. Quartal 2024
- Bearbeitung der Genehmigungsplanung einschließlich Einholung der erforderlichen Genehmigungen (LTV):
II. Quartal 2024
- Bearbeitung der Ausführungsplanung für den Brücken- und Straßenbau mit Information der Öffentlichkeit zu Bauablauf, Bauzeiten, Verkehrsführungen bis Ende
III. Quartal 2024
- Vorbereitung/Durchführung der Vergabe
IV. Quartal 2024
- Umsetzung der Maßnahme (frühestmöglich)
I. Quartal 2025
- Bauende
IV. Quartal 2025

3. Realisierung/Zeithorizont

Es wird ein Baubeginn 2025 außerhalb der Vegetationsperiode angestrebt. Der voraussichtliche Bauzeitraum beträgt ca. 1 Jahr.

4. Finanzielle Auswirkungen

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten der geplanten Maßnahme auf **ca. 1.350.000,00 € (brutto)** belaufen werden. Die darin enthaltenen Planungskosten bis zum Abschluss der Entwurfsplanung in Höhe von 150.000 € sind auf dem PSP 7.0000582.700 veranschlagt.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

entfällt

6. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über die Vorstellung der Vorlagen in den betroffenen Stadtbezirksbeiräten. Die Bürgerbeteiligung erfolgt über Informationen zu Bauzeiten, Bautechnologie, bauzeitliche Verkehrsführung.

7. Besonderheiten

entfällt

8. Folgen bei Verschiebung des Planungsauftrages

Der Bauzustand bedingt dringenden Handlungsbedarf wegen drohender Sperrung und Einsturzgefährdung im Hochwasserfall.

9. Sonstiges

Vor Beginn der Baumaßnahme erfolgen Presseinformation und Anliegerinformationen.

Anlage/n

Keine