



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-08638

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Übernahme der Eisenbahnüberführung Waldbahnbrücke über die Weiße Elster durch die Stadt Leipzig

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung Dienstberatung des Oberbürgermeisters SBB Südwest SBB Süd FA Stadtentwicklung und Bau Ratsversammlung	20.09.2023	Beschlussfassung Information zur Kenntnis Information zur Kenntnis Information zur Kenntnis Information zur Kenntnis

Beschlussvorschlag

Beschluss des Oberbürgermeisters vom 29.08.2023:

1. Die Stadt Leipzig beabsichtigt die Übernahme der versetzten Eisenbahnüberführung in die eigene Baulast als Fuß-/Radwegebrücke.
2. Über die konkreten Anforderungen und ggf. daraus entstehende Kostenbeteiligung wird auf Basis der weiteren Planung der DB Netz AG entschieden. Dazu wird ein entsprechender Beschluss des zuständigen Gremiums herbeigeführt.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirke Südwest und Süd, Stadtteile Großschocher/Kleinschocher und Connewitz

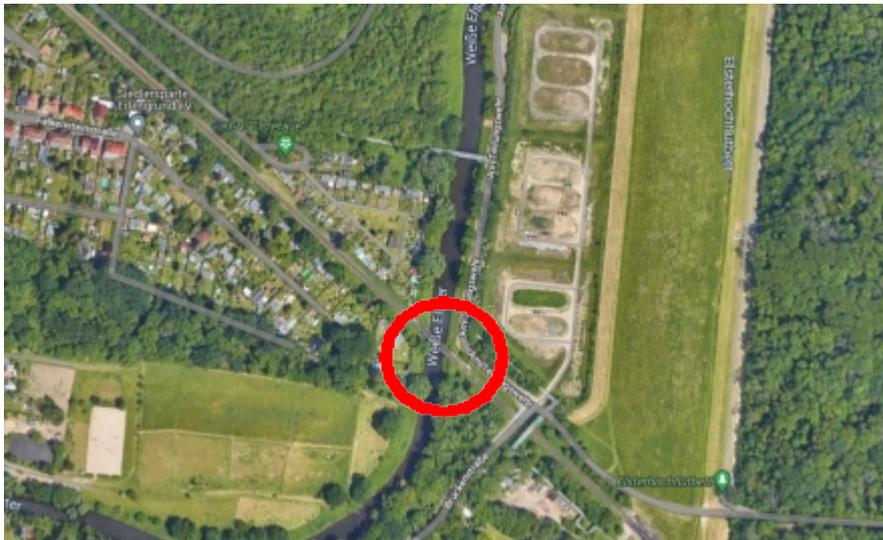


Abb.: aktueller Standort EÜ Waldbahnbrücke

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

<input type="checkbox"/> Rechtliche Vorschriften	<input type="checkbox"/> Stadtratsbeschluss	<input checked="" type="checkbox"/> Verwaltungshandeln
<input type="checkbox"/> Sonstiges:		

Die DB Netz AG will ihre Eisenbahnüberführung über die Weiße Elster ersetzen, die unter Denkmalschutz steht. Es ist daher beabsichtigt, dass die DB sie etwas nördlich versetzt und als Geh-/Radwegbrücke für einen Lückenschluss des Leipziger Radwegnetzes herrichtet und sie dann in die Baulast der Stadt Leipzig übernommen wird. Bei weiterem Fortschritt der Planungen der DB Netz und detaillierter Abstimmung mit der Stadt, wird bei notwendiger Kostenbeteiligung ein Bau- und Finanzierungsbeschluss für das nach Wertgrenzen zuständige Gremium vorgelegt. Dieses Vorgehen soll mit der Vorlage bestätigt und der Stadtrat informiert 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	<input checked="" type="checkbox"/> nein	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	2025		48.000	7.0000577.700
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			nein	<input checked="" type="checkbox"/>	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)	ab 2025		1.700	1.100.54.1.0.01.07
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen	ab 2025		1.340	1.100.54.1.0.01.07

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 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
- 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 type="checkbox"/>	ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer			<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/>	ja (<i>Prüfschema endet hier.</i>)				
Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)						
<input checked="" type="checkbox"/>	ja	<input type="checkbox"/>	nein (<i>Begründung s. Abwägungsprozess</i>)	<input type="checkbox"/>	nicht berührt (<i>Prüfschema endet hier.</i>)	
Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei <u>erheblicher Relevanz</u>						
<input type="checkbox"/>	Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t/a): _____					
<input type="checkbox"/>	liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: _____					
<input type="checkbox"/>	wird vorgelegt mit: _____ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)					

Sachverhalt

Beschreibung des Abwägungsprozesses:

nicht erforderlich

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

entfällt

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

entfällt

III. Strategische Ziele

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

- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Nachhaltige Mobilität
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur

Die Nachnutzung der gegenwärtigen Eisenbahnüberführung am neuen Standort als Geh-

/Radwegbrücke ermöglicht sowohl den denkmalgerechten Erhalt des Bauwerkes in unmittelbarer Nähe des Originalstandortes, als auch einen wichtigen Lückenschluss im Leipziger Radroutennetz, der ressourcenschonend hergestellt wird.

Die Umsetzung der Fußverkehrsstrategie und die Zielstellungen des STEP Verkehr und Öffentlicher Raum werden durch Vervollständigung eines straßenunabhängigen, nahräumlichen, komfortablen und attraktiven Fuß-/Radwegenetzes gefördert. Die Brücke hat Netzbedeutung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, da eine neue Radwegebeziehung mit der Querung der Weißen Elster hergestellt werden kann. Im HauptnetzRad von 2020 ist die Radroute als IR III-Verbindung vorgesehen.

Der Erhalt des Stahlfachwerk-Überbaus aus den Jahren 1959 in unmittelbarer Nähe zum Originalstandort ist mit dem Amt für Denkmalschutz abgestimmt und erfüllt so Anforderungen an Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Die DB Netz AG plant bauliche Änderungen an Eisenbahnanlagen von km 2,720 bis km 5,160 der Strecke 6379 Leipzig–Plagwitz – Gaschwitz (kurz: Komplex Waldbahn). Dafür führt sie ein Planfeststellungsverfahren durch. Das eigentliche Bauvorhaben beginnt südöstlich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Küchenholzallee auf Leipziger Stadtgebiet und endet nordwestlich vom Equipagenweg auf Markkleeberger Stadtgebiet.

Um denkmalschutzrechtlichen Forderungen zu entsprechen hat die DB Netz AG beantragt, den Fachwerküberbau der EÜ Weiße Elster umzusetzen. Damit wäre dieser in seitlich versetzter Lage für einen zukünftigen Geh-/Radweg nutzbar. Voraussetzung ist, dass die neue Brücke mit dem denkmalgeschützten Überbau in Eigentum und Unterhaltungslast der Stadt Leipzig übernommen wird. Die Stadt hat daran erhebliches Interesse, da damit das technische Denkmal der genieteten Stahlbrücke (zudem fast unmittelbar am Ursprungsstandort) erhalten werden und ein im HauptnetzRad vorgesehener Lückenschluss zu sonst nicht möglichen Konditionen realisiert werden kann.

2. Ausführliche Darstellung der Information

2.1. Vorgesehene Maßnahmen

Die Umsetzung des Überbaus wird durch die DB Netz geplant und ausgeführt. Nach der Abnahme wird das Bauwerk als Geh-/Radwegbrücke inklusive Wegeanbindung von der Stadt Leipzig übernommen.

2.2. Verkehrliche Funktion, Planungsgrundlagen

2.2.1 Trassenführung und Verbindungsfunktion

Die Brücke hat Netzbedeutung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, da eine Querung der Weißen Elster den Stadtteil Großzschocher mit den Naherholungsgebieten Südlicher Auwald und Cospudener See direkt verbindet. Im HauptnetzRad von 2020 ist die Radroute als IR III-Verbindung vorgesehen.

2.2.2 Fuß- und Radverkehr

Zusätzlich zur Umsetzung des Überbaus wird von der DB Netz eine Radwegführung entlang der Gleistrasse als Anbindung an das vorhandene Radwegenetz in die Planung aufgenommen. Damit wird eine durchgängige Radwegverbindung von der Küchenholzallee (perspektivisch bis Dieskaustraße) bis zum Bestandsweg Am Teilungwehr hergestellt und es ergibt sich eine weitestgehend autofreie Alternative zur engen Wegeführung in der Brückenstraße und ein wichtiger Lückenschluss im Leipziger Radroutennetz (s. Lageplan 1).



Lageplan 1

Aus Sicht des Fußverkehrs ergibt die Brücke eine neue Möglichkeit der Querung der Weißen Elster, ohne die der Fluss auf ca. 2 km eine Barriere zwischen den Ortsteilen Groß- und Kleinzschocher und dem Südlichen Auwald und den dahinterliegenden Stadtteilen darstellt.

2.2.3 Randbedingungen, Zwangspunkte

Für die Trassierung sind neben der gegebenen Situation und den technischen Bedingungen des Brückenbauwerks folgende weitere Randbedingungen und Zwangspunkte zu beachten: Lage im LSG I10 Leipziger Auwald und Vogelschutzgebiet DE 4639 – 451 Leipziger Auwald sowie FFH-Gebiet 50 E

- Kleingartenanlage „Elsteraue“ – Grenzvermessung noch notwendig

Zufahrtsmöglichkeit besteht über den Weg Am Teilungswehr. Eine Ertüchtigung für die Nutzung als Baustraße liegt in Verantwortung der DB Netz AG und erfolgt im Rahmen des Gesamtvorhabens.

2.3. Variantenbetrachtungen

Es wurden verschiedene Nutzungen des Brückenüberbaus betrachtet:

1. Demontage der Brücke und Zwischenlagerung des denkmalgeschützten Überbaus für eine spätere Nutzung
2. Aufstellung des Brückenüberbaus als Denkmal, ortsnah zum ursprünglichen Standort, aber funktionslos
3. Umsetzung des Überbaus auf neu zu errichtenden Widerlagern, direkt nördlich heutigen Standortes mit Nachnutzung als Geh-/Radwegbrücke

2.3.4 Vorzugsvariante

Als Vorzugsvariante stellt sich unter Berücksichtigung der genannten Vorteile Variante 3 dar. Dabei ist von der DB Netz für die Brücke eine Ausplattung mit einer nutzbare Breite von mindestens 3 m zugesagt und es wird eine vorschriftsmäßige Absturzsicherung (Geländer) hergestellt.

Der geplante Radweg entlang der Gleistrasse wird mit Anschluss an die Wendeschleife Eingang Kleingartensparte als sandgeschlämmte Schotterdecke mit min. 2,50 m Breite inklusive notwendiger Stützbauwerke (vorzugsweise Gabionenstützwände) vorgesehen. Über weitere Fragen der konstruktiven Ausbildung wird in der Entwurfs- und Ausführungsplanung zwischen Stadt und DB Netz AG verhandelt.



Bild 1: Blick in Richtung Nordosten

2.4 Grunderwerb, Flächeninanspruchnahme

Die Errichtung der Unterbauten für die Umsetzung des denkmalgeschützten Überbaus erfolgt im Wesentlichen auf Flurstücken Stadt Leipzig. Die Wegeanbindung in Richtung Großschocher liegt teilweise auf dem Flurstück der DB Netz AG. Grunderwerb oder notwendiger Gestattungsvertrag werden in den nächsten Planungsphasen noch verhandelt. Die Flächen beidseits des Flusses sind im Eigentum der Stadt Leipzig in Verwaltung des Amtes für Stadtgrün und Gewässer. Die Weiße Elster 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 LTV ist von der DB Netz ein Vertrag zur bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme und zum endgültigen Grunderwerb abzuschließen.

2.5 Baurecht und Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit

Baurecht wird durch das Planfeststellungsverfahren der Bahn hergestellt, in dessen Rahmen die umwelt- und naturschutzfachlichen Untersuchungen erfolgen.

2.6 Bauzeitliche Verkehrsführung

Die bauzeitliche Verkehrsführung ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme der DB Netz.

3. Realisierung/Zeithorizont

Die Baumaßnahme ist im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme der DB Netz in den Jahren 2024/25 geplant. Die Einreichung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt durch die DB Netz. Für die erforderlichen Änderungen wird dem Eisenbahnbundesamt (EBA) ein Baudruck vorgelegt. Die Stadt Leipzig wird ebenfalls beteiligt und kann zu den aktualisierten Unterlagen Stellung nehmen.

4. Finanzielle Auswirkungen

Wird die Baumaßnahme entsprechend den Planungsvorschlägen der DB realisiert, entstehen der Stadt Leipzig Investitionskosten in Höhe von 48.000 €. Eine darüber hinausgehende Kostenbeteiligung der Stadt ergibt sich ggf. durch spezifische oder höhere Anforderungen an Umfang und Qualitäten von Bauwerk bzw. Wegeanbindung und kann erst im Rahmen der Planung ermittelt werden.

Eine Kostenbeteiligung wird nach Abschluss der Entwurfsplanung ggf. in einem Bau- und Finanzierungsbeschluss konkret ausgewiesen und für den Haushalt angemeldet.

Es entstehen in der Folge der Übergabe in die Baulast der Stadt Leipzig Unterhaltungskosten für das Brückenbauwerk und den Rad-/Gehweg. Diese können auch erst im weiteren Prozess genau beziffert werden und werden im Budget des VTA abgedeckt. Zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens werden in nachfolgender Tabelle die auf Grund von Erfahrungswerten aus der Bauwerksherstellung und -unterhaltung geschätzten Kosten für die Übernahme mit Herstellungskosten für einen Brückenneubau jeweils für den Zeitraum von 30 Jahren verglichen. Referenzobjekte für die Übernahme einer EÜ mit Stahlüberbau stehen nicht zur Verfügung.

	Übernahme EÜ Waldbahn (hist. Stahlfachwerk Bj. 1959)	Neubau Brücke mit wartungsarmem Alu-Überbau
Baukosten bzw. Herrichten d. hist. Brücke	48.000 €	2.450.000 €
Nutzungsdauer	36 Jahre	100 Jahre
Abschreibungskosten	1.340 €/Jahr für 30 Jahre = 40.200 €	24.500 €/Jahr für 30 Jahre = 735.000 €
Unterhaltungskosten	1.700 €/Jahr x 30 Jahre = 51.000 €	1.500 €/Jahr x 30 Jahre = 45.000 €
Summe Kosten	91.200,-	780.000,-

Aus dem Kostenvergleich ergibt sich eine deutlich höhere Wirtschaftlichkeit infolge der Übernahme der Eisenbahnüberführung gegenüber eines Neubaus.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

keine

6. Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt über die Vorstellung der Vorlage in den beiden Stadtbezirksbeiräten. Die Informationen zu Bauzeiten, Bautechnologie, bauzeitliche Verkehrsführung erfolgt durch die DB Netz mit Presseinformation und Anliegerinformationen.

7. Besonderheiten

entfällt

8. Sonstiges

entfällt

Anlage/n
Keine