



Beschlussvorlage-Nr. VII-DS-08732

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
**Bau- und Finanzierungsbeschluss - Instandsetzung Brücke B2 I
Wundtstraße über die Kurt-Eisner-Straße / Schleußiger Weg in Leipzig
(BW III/34)**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten): Gremium	Voraussichtlicher Sitzungstermin	Zuständigkeit
DB OBM - Vorabstimmung		Vorberatung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		Bestätigung
FA Stadtentwicklung und Bau		Vorberatung
FA Finanzen		1. Lesung
SBB Süd		Anhörung
FA Finanzen		2. Lesung
Verwaltungsausschuss	06.03.2024	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Die Baumaßnahme wird realisiert (Baubeschluss gemäß Hauptsatzung § 10 (2) Ziffer 1 in der zurzeit gültigen Fassung).

2. Die Gesamtkosten betragen 3.675.000 €. Der städtische Anteil beträgt 1.784.800 €.

3. Die Auszahlungen in Höhe von 3.675.000,00 € sind wie folgt vorgesehen:

Im PSP-Element „Brückenplanung“ (7.0000582.700)

bis inkl. 2022:	77.000 €
2023:	88.000 €
2024:	141.000 €

Im PSP-Element „Brücke B2 I“ (7.0002337.700)

2024:	450.000 €
2025:	2.400.000 €
2026:	519.000 €

4. Die Einzahlungen (Fördermittel) in Höhe von 1.890.200 € sind wie folgt vorgesehen:

Im PSP-Element „Brücke B2 I“ (7.0002337.705)

2024:	756.100 €
2025:	0 €
2026:	945.100 €
2027:	189.000 €

5. Die Einordnung der Auszahlungen für das Haushaltsjahr 2025 erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanung 2025/2026.

6. Die außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigungen nach § 20 SächsKomHVO für das Haushaltsjahr 2024

kassenwirksam in 2025 i.H.v. 2.400.000 € und
kassenwirksam in 2026 i.H.v. 519.000 €

im PSP-Element „Bezeichnung PSP“ (7.0002337.700) werden bestätigt.

Die Deckung erfolgt aus dem PSP-Element „Prager Straße“ (7.0002488.700).

7. Der Baubeschluss gilt vorbehaltlich der Beschlussfassung und der Genehmigung der Haushaltssatzung für die jeweiligen Haushaltsjahre.

Räumlicher Bezug

Stadtbezirk Süd Stadt Leipzig



Abb. 1 Lageplan

Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

- Rechtliche Vorschriften
 Stadtratsbeschluss
 Verwaltungshandeln
 Sonstiges:

Das Brückenbauwerk wurde im Jahr 1982 errichtet. Das Bauwerk besitzt eine Zustandsnote von 2,8 (Hauptprüfung 2019) und ist auf die Bauwerksklasse 60/30 nach DIN 1072 beschränkt. Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfungen wurden Schäden dokumentiert, welche die kurzfristige Instandsetzung des Bauwerkes erforderlich machen.

Die Instandsetzungsarbeiten sollen 2024 beginnen. Dieser Sachverhalt bedarf eines zeitnahen Bau- und Finanzierungsbeschlusses.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen		nein	X	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	X	nein		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	Einzahlungen	2024	2027	1.891.200	7.0002337.705
	Auszahlungen	2022	2024	306.000	7.0000582.700
		2024	2026	3.369.000	7.0002337.700
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		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:

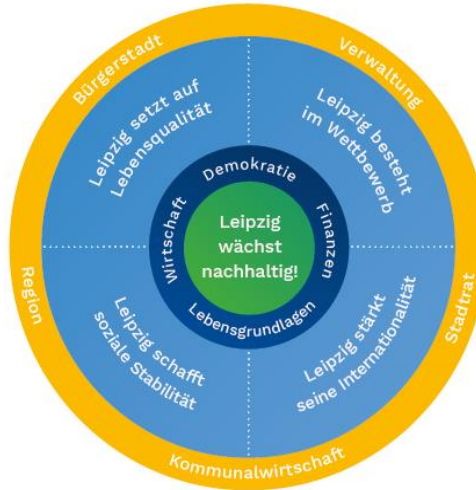
Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

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) keine / Aussage nicht möglich erneuerbar fossil
- Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch Aussage nicht möglich ja nein
- Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen) Aussage nicht möglich ja nein
- Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement) Aussage nicht möglich ja nein
- Abschätzbare Klimawirkung mit erheblicher Relevanz ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA und mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer nein
- Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung ja (Prüfschema endet hier.)

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 Brückeninstandsetzungsarbeiten. Alle Verkehrsbedingungen im Bearbeitungsgebiet bleiben unverändert.

Eine Berechnung der THG-Emission ist hier nicht erforderlich.

Sachverhalt

I. Eilbedürftigkeitsbegründung

Entfällt.

II. Begründung Nichtöffentlichkeit

Die Vorlage ist öffentlich.

III. Strategische Ziele

Die Brücke B2 I Wundtstraße im Zuge der Wundtstraße verbindet die Innenstadt Leipzigs mit der Bundesstraße 2. Über die Wundtstraße erfolgt somit die Anbindung des südlichen Raumes an die Stadt Leipzig.

Weiterhin wird die Brücke für den Zubringerverkehr zu den Autobahnen A38 und A72

genutzt.

Die Instandsetzung der Brücke stimmt mit den Zielen des INSEK 2030 überein.

Folgende strategische Ziele werden unterstützt:

1. Nachhaltige Mobilität (Erreichbarkeit der „äußeren Stadt“)

Die Brücke B2 I Wundtstraße wird ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr genutzt. Sie behält im Rahmen der Instandsetzung ihre Dimensionierung bei und wird auch künftig durch die Zweispurigkeit kapazitiv den Verkehrsfluß begrenzen.

2. Leistungsfähige technische Infrastruktur

Die vorhandene und notwendige Infrastruktur ist in einem uneingeschränkt nutzbaren Funktionszustand zu erhalten und in Übereinklang mit den strategischen Zielen der Stadt Leipzig zu bringen. Dabei sind die gesamtwirtschaftlichsten Lösungen zur Anwendung zu bringen.

IV. Sachverhalt

1. Anlass

Das Brückenbauwerk wurde 1982 als Straßenbrücke über den Schleußiger Weg / Kurt-Eisner-Straße in Form einer sechsfeldrigen Plattenbrücke errichtet.

Das Sechsfeld-Bauwerk weist eine Gesamtlänge von ca. 160 m bei einer nutzbaren Breite von 11,50 m bzw. einer Gesamtbreite von 12 m auf.

Das Bauwerk wird einer Brückenklasse 60/30 nach DIN 1072 zugeordnet.

Das Bauwerk weist zahlreiche, teils erhebliche, konstruktiv bedingte Schäden auf.

Die Unterseite der Stützenriegel wird durch Aussinterungen, Rostfahnen, Nässespuren und Betonabplatzungen mit flächig verrosteter Bewehrung charakterisiert.

Durch geschädigte Überbaubereiche (Entwässerungseinläufe, Übergangkonstruktionen, Fugen) ist tausalzbelastetes Wasser in die Bereiche zwischen Überbau und Stützenriegel bzw. Stützenriegel und Mörtelaufleger des Überbaues gelangt.

In den Stützenriegeln wurden Chloride bis in eine Tiefe von 8 cm nachgewiesen.

An den Fahrbahnübergängen sind die Übergangskonstruktionen angerostet, die Korrosionsschutzbeschichtungen großflächig abgefahren und die Fugenmassen herausgedrückt. Weiterhin sind an den Kappen flächige Betonabplatzungen und Querrisse zu verzeichnen. In den Übergangsbereichen zu angrenzenden Pflasterbereichen klaffen Fugen. Der Asphaltbelag ist mehrfach ausgebrochen.

Die festgestellten Schäden haben Auswirkungen auf die Standsicherheit und Dauerhaftigkeit und führen dazu, dass sich der Gesamtzustand weiter verschlechtert.

Entsprechend des festgestellten Schadensbildes wurde für das Bauwerk im Zuge der letzten Hauptprüfung 2019 die Bauwerksnote 2,8 vergeben.

Die Gründung des Bauwerkes erfolgte als Tiefgründung (bis 95,4m NN) mit Bohrpfählen Ø88cm bis in den Tertiärschluff.

Die Tragfähigkeit der Gründung wurde im Jahr 1981 über eine extrapolierte Probelastung mit

einer Ausnutzung von ca. 1,0 bemessen. Unter Berücksichtigung des aktuellen Baugrundgutachtens kann mit den normativ ermittelten Baugrundeigenschaften die Tragfähigkeit der Gründung nicht mehr vollständig nachgewiesen werden.

Zusätzliche Lasten können jedoch nicht berücksichtigt werden. Selbst unter Berücksichtigung einer Abminderung von Sicherheiten entsprechend der „Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)“ sind zusätzliche Lasten nur begrenzt aufnehmbar.

Die erforderliche Verstärkung der Konsolträger / Stützenriegel führt zu einer Erhöhung des Eigengewichtes und damit zu einer Mehrbelastung der vorhandenen Fundamente bzw. Pfeilergründungen.

Die Tragfähigkeit wird durch Nachgründungen mit verpressten Mikropfählen (Durchmesser < 30 cm nach DIN EN 14 199) erhöht.

Durch den gezielten Einbau von verpressten Mikropfählen im Fundamentbereich der Brückenpfeiler werden die instandsetzungsbedingten Zusatzlasten in den tragfähigen dicht gelagerten Flussschotter statisch sicher und verformungsarm eingeleitet.

Die verpressten Mikropfähle werden so angeordnet, dass eine Beeinträchtigung der vorhandenen Bohrfahlgründung nicht eintritt.

2. Ausführliche Darstellung der Information

2.1 Beschreibung der Maßnahme

Aufgrund des ausgeprägten Schadensbildes wird der Beginn der Vollinstandsetzung der Brücke B2 I Wundtstraße für das Jahr 2024 geplant.

Die Fortsetzung der Planung erfolgt zeitnah unter Einhaltung der Vergabeordnung. Die komplette Planung wird zielgerichtet terminlich koordiniert, um den anvisierten Baustart einzuhalten.

2.2 Verkehrliche Funktion

Die Brücke B2 I Wundtstraße im Zuge der Wundtstraße nimmt den Direktverkehr Richtung Innenstadt von der ca. 850 m südlich auf die Richard-Lehmann-Straße abzweigenden Bundesstraße B2 auf. Über diese Trasse wird auch der Verkehr zu den Anbindungen der beiden Autobahnen A 38 und A72 an der Anschlussstelle Leipzig Süd geführt.

Das Brückenbauwerk im Zuge der Wundtstraße wird ausschließlich für den MIV genutzt. Eine permanente ÖPNV-Nutzung oder Einbindung in das Hauptnetz Rad ist nicht vorgesehen.

Unter der Brücke im Zuge des Schleußiger Weges / Kurt-Eisner-Straße findet eine stark frequentierte ÖPNV-Nutzung (Buslinien 60 und 74) statt und es verläuft ein Fahrradweg der Kategorie HauptNetz Rad IR III.

Die erarbeitete Machbarkeitsstudie „Südsehne inkl. begleitender Einbindungstrassen“ soll dem Stadtrat vorgestellt werden. Im I. Quartal 2024 soll dazu ein Beschluss zu notwendigen, vertiefenden Untersuchungen gefasst werden.

Inhalt ist dabei u.a. das geplante Straßenbahn-Netzerweiterungsvorhaben zwischen Schleußig – Südvorstadt – Prager Straße. Diese Straßenbahntrasse verläuft im Zuge des Schleußiger Wegs / Kurt-Eisner-Straße und wird die Brücke B2 I Wundtstraße in beiden Fahrrichtungen mit Gleisen unterqueren.

Die Brücke in ihrer Ausbildung, Lage und dem Lichtraumprofil ist vereinbar mit der möglichen Realisierung der „Südsehne“.

Bei Beschluss und Realisierung der „Südsehne“ wird der ÖPNV von den jetzigen Buslinien auf die leistungsfähigere Straßenbahn verlagert.

2.3 Querschnitt

Der vorhandene Querschnitt der Brücke wird beibehalten und setzt sich wie folgt zusammen:

- 1,75 m Randstreifen Ost
- 8,00 m Gesamtfahrbahnbreite
- 1,75 m Randstreifen West
- 11,50 m Breite zzgl. 2 x 0,25 m Überstand Kappe = 12,00 m Gesamtbreite

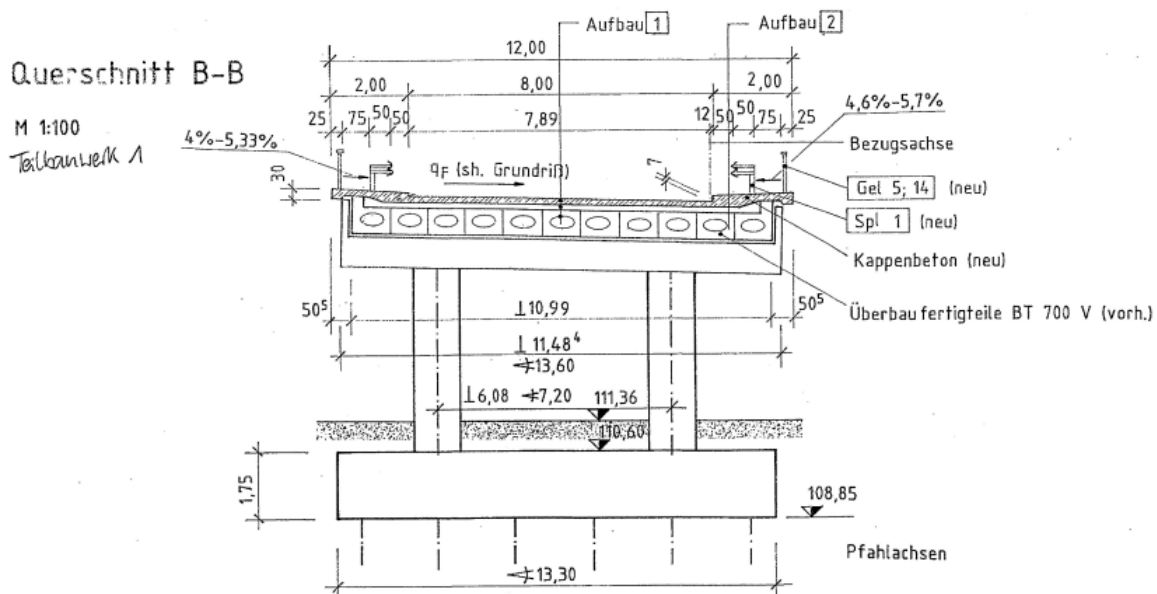


Abb. 2: Querschnittsdarstellung

2.4 Bauzeitliche Verkehrseinschränkungen

Der Nord-Südverkehr, welcher gegenwärtig über die Brücke B2 I Wundtstraße kreuzungsfrei den Schleußiger Weg / die Kurt-Eisner-Straße quert, wird während der Vollsperrung beidseitig der Brücke vorbeigeführt. Im kreuzenden Straßenzug Schleußiger Weg / Kurt-Eisner-Straße ist vorsorglich der erhöhte Mittelstreifen für diesen Umleitungsfall abgesenkt und nutzbar. Eine veränderte Ampelschaltung wird an der Kreuzung den zusätzlichen Verkehrsfluss regeln.

Während der Arbeiten im Bereich der beiden Brückenpfeiler auf dem Mittelstreifen zwischen den beiden Fahrtrichtungen Schleußiger Weg / Kurt-Eisner-Straße wird jeweils eine Fahrspur reduziert.

(siehe Anlage 3)

2.5 Naturschutzfachlicher Eingriff

Der Vorhabenstandort befindet sich in keinem gesondert nach Bundesnaturschutzgesetz oder durch europäische Richtlinien (FFH und SPA) geschützten Bereich. In südlicher Richtung befindet sich das Landschaftsschutzgebiet Leipziger Auwald, welches auch als Vogelschutzgebiet eingestuft ist.

Begleitend zu den ingenieurtechnischen Planungen wurde in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz eine ökologische Planungs- und Baubegleitung und ergänzend die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung und die Erstellung eines Artenschutzbeitrags beauftragt.

Notwendige Kompensations- oder Zusatzmaßnahmen werden im Rahmen des Gesamtprojektes mitberücksichtigt.

2.6 Grunderwerb/Bauerlaubnis

Es werden bauzeitlich nur Flächen der Stadt Leipzig in Anspruch genommen.

2.7 Inhalt der Vollinstandsetzung

Im Ergebnis der Planung werden folgende Arbeiten zur Vollinstandsetzung des Brückenbauwerks realisiert:

Nach der Herstellung von Baugruben um die Brückenfundamente werden Kleinbohrpfähle zur Gründungsverstärkung eingebracht.

Für eine bessere Lastabtragung erfolgt das Herstellen zusätzlicher Pfeiler.

Zeitlich parallel erfolgt dazu der Rückbau der Geländer, Kappen und Fahrbahnbeläge.

Am Brückenbauwerk werden folgende Arbeiten realisiert:

- Instandsetzung des kompletten Entwässerungssystems
- Instandsetzung, inklusive Korrosionsschutz der vorhandenen Übergangskonstruktionen
- Neubau der Brückenabdichtung
- Einbau neuer Kappen
- Einbau eines neuen Fahrbahnaufbaus
- Wiederherstellung der Schutzeinrichtungen und der Geländer

Weiterhin erfolgt eine komplette Betoninstandsetzung, inkl. Auftrag eines Oberflächenschutzsystems.

3. Realisierungs- / Zeithorizont

Mit der Baumaßnahme soll im September 2024 begonnen werden. Die Bauzeit beträgt ca.

12 Monate.

Aufgrund der Verschiebung des Baustarts der Maßnahme „Sanierung Zeppelinbrücke“ besteht die Wahrscheinlichkeit, dass nach Beendigung der Fußball-Europameisterschaft im III. Quartal 2024 mit dieser prioritären Maßnahme gestartet wird. In diesem Zusammenhang wird der Umleitungsverkehr stadteinwärts über den Schleußiger Weg / Wundtstraße geführt. Der Gesamtbauzeitraum dafür beträgt ca. 2,5 Jahre.

Es findet ggf. eine Verkehrsstromuntersuchung für den Kreuzungsbereich Wundtstraße / Schleußiger Weg - Kurt-Eisner-Straße statt. Dabei wird betrachtet, wie sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen infolge der Umleitungsstrecke für die Maßnahme „Sanierung Zeppelinbrücke“ und die baubedingten Fahrspurreduzierungen im Kreuzungsbereich infolge der Maßnahme „Brücke B2 I Wundtstraße“ bei einer Parallelrealisierung beeinflussen. Bei einer verkehrsmäßigen „Unzumutbarkeit für den ÖPNV und den MIV“ wird prioritär über die Reihenfolge der beiden Maßnahmen entschieden.

4. Finanzielle Auswirkungen

Mit dem Bauvorhaben sind finanzielle Auswirkungen verbunden. Die veranschlagten Gesamtkosten betragen 3.675.000,- EUR (vgl. Tab. 1). Grundlage der Ermittlung bildet die die vorliegende Kostenberechnung auf der Grundlage der Entwurfsplanung vom 20.03.2023.

in EUR	Gesamt	bis 2022	2023	2024	2025	2026	2027
Auszahlung gesamt	3.675.000	77.000	88.000	591.000	2.400.000	519.000	--
PSP 7.0000582.700	306.000	77.000	88.000	141.000	-	-	-
PSP 7.0002337.700	3.369.000	-	-	450.000	2.400.000	519.000	--
Einzahlungen PSP 7.0002337.705	1.890.200	-	-	756.100	-	945.100	189.000
Stadtanteil	1.784.800	77.000	88.000	-165.100	2.400.000	-426.100	-189.000

Tab. 1: Planungs- und Baukosten gesamt und in Jahresscheiben

Die Fördermittel entsprechen einer Pauschalzuweisung in Höhe von 1.890.200 EUR.

Für die Auszahlung gilt seitens des Fördermittelgebers folgendes Verfahren:

Mit Anzeige des Vorhabenbeginns durch den Zuwendungsempfänger werden 40 Prozent der Gesamtzuwendung ausgezahlt.

Nach Abschluss der Maßnahme und nach Vorlage des vollständigen Verwendungsnachweises werden weitere 50 Prozent der Gesamtzuwendung ausgezahlt.

Mit Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweises, aber spätestens sechs Monate nach Vorlage des vollständigen Verwendungsnachweises (einschließlich der nachgeforderten Unterlagen) wird die Schlussrate in Höhe von 10 Prozent ausgezahlt.

Die Baumaßnahme führt zu keinen zusätzlichen Folgekosten.

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

entfällt

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 Nichtbeschluss

Bei Nichtrealisierung der Vollinstandsetzung ist mit einer progressiven Schadensentwicklung und in der Folge mit Last- und Nutzungsbeschränkungen am vorhandenen Bauwerk zu rechnen.

Aufgrund der defekten Überbaubereiche und dem weiteren Eindringen von tausalzbelasteten Wasser in das Brückenbauwerk nimmt die Schadensausbreitung zu. Die Standsicherheit des Bauwerkes wird zunehmender eingeschränkt.

Anlage/n

- 1 Anlage 1 - Brücke B2 I Wundtstraße - Fotos Bestandsbauwerk (öffentlich)
- 2 Anlage 2 - Brücke B2 I Wundtstraße - Lageplan Flächenverantwortlichkeiten (öffentlich)
- 3 Anlage 3 - Brücke B2 I Wundtstraße - Lageplan Verkehrsführung während der Gesamtbaumahme (öffentlich)