

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/298/2021/III-66
Einreicher:	Der Oberbürgermeister
Verantwortlich für die Umsetzung:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	10.08.2021				
Ortschaftsrat Roßlau	öffentlich	26.08.2021				
Ausschuss für Bauwesen, Stadtentwicklung, Verkehr und Umwelt	öffentlich	09.09.2021				

Titel:

Ausbau Triftweg und Straße Industriehafen in Roßlau

Beschluss:

1. Die Vorzugsvariante der Vorplanung mit geschätzten Gesamtkosten in Höhe von 3.590.000 € wird bestätigt und ist zur schnellstmöglichen Realisierung vorzubereiten.
2. Das VgV-Verfahren zur Vergabe der Ingenieurleistungen wird vorbereitet und durchgeführt.
3. Die Fördermittel (GRW-Mittel) sind zu akquirieren und Voraussetzung für die Umsetzung des Projektes.

Gesetzliche Grundlagen:	Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt, Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	BV/271/2017/III-66 des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 26.09.2017 BV/310/2019/III-66 des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am 26.09.2019
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld	[]	Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	[x]	W 01
Kultur, Freizeit und Sport	[]	
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	[x]	S 01, S 02, S 08
Handel und Versorgung	[]	
Landschaft und Umwelt	[x]	L 01
Soziales Miteinander	[]	

Vorlage ist nicht leitbildrelevant	<input type="checkbox"/>
------------------------------------	--------------------------

Steuerrelevanz

Bedeutung		Bemerkung
Vorlage ist steuerrelevant	<input type="checkbox"/>	
Abstimmung mit Amt 20 erfolgt	<input type="checkbox"/>	

Vorlage ist nicht steuerrelevant	<input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	-------------------------------------

Finanzbedarf/Finanzierung:

Produktkonto: 541000962000
 Investitionsnummer: 541006622000005

Gesamtkosten: 3.590.000 €
 bis 2020 bereitgestellt: 71.000 €
 Haushaltsansatz 2021: 46.000 €
 Plan 2022: 137.000 €
 Plan 2023: 750.000 €
 Plan 2024: 2.280.000 €
 Plan 2025: 301.000 €
 später: 5.000 €

Für die Finanzierung ist die Förderung mit GRW-Mitteln zu akquirieren. Die Förderquote beträgt voraussichtlich 90 % der förderfähigen Kosten.

Gesamtkosten: 3.590.000 €
 Fördermittel: 3.231.000 €
 Eigenmittel der Stadt: 359.000 €

Zusammenfassung/Fazit:

Mit der Vorlage wird die Vorzugsvariante zum Ausbau des Triftweges in vollgebundener Bauweise bestätigt. Die Straßenentwässerung muss zwingend erneuert werden. Dafür ist die wirtschaftlichste, genehmigungsfähige Lösung vorzusehen. Für die Investition sollen Fördermittel (GRW-Mittel) mit der höchstmöglichen Förderquote beantragt werden. Der Gesamtumfang der dafür notwendigen Planungsleistungen erfordert eine europaweite Ausschreibung. Dafür ist ein VgV-Verfahren vorzubereiten und durchzuführen.

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

Christiane Schlonski
Beigeordnete für Stadtentwicklung und Umwelt

beschlossen im Stadtrat am:

Frank Rumpf
Stadtratsvorsitzender

Anlage 1: Begründung:

1. Bestehende Verhältnisse

Die auszubauenden Straßenzüge Triftweg und Industriehafen liegen am westlichen Rand des Stadtteiles Roßlau der Stadt Dessau-Roßlau.

Der Triftweg verläuft in Nord-Süd-Richtung annähernd geländegleich entlang des Waldgebietes Bietheweg und besitzt eine Gesamtlänge von ca. 1.300 m. Er mündet im Norden in die Magdeburger Straße (B 184) und im Süden in die Clara-Zetkin-Straße. Es gibt bis auf die Einmündung Bietheweg/Mittelweg keine weiteren Einmündungen gewidmeter Straßen.

Die Straße Industriehafen bildet die südliche Fortsetzung des Triftweges über die Clara-Zetkin-Straße hinaus. Die Länge beträgt ca. 350 m. Im Straßenverlauf sind diverse Zufahrten zu den ansässigen Gewerbegrundstücken vorhanden.

Der Triftweg und die Straße Industriehafen stellen die Hauptzufahrten zum Industrie- und Gewerbegebiet Industriehafen Roßlau dar und verfügen verkehrstechnisch über eine hohe Bedeutung. Der vorhandene Straßenaufbau wird dem zunehmenden Schwerlastverkehr nicht mehr gerecht und kann mit Unterhaltsmaßnahmen nicht mehr verbessert werden. Da mit der Inbetriebnahme der geplanten Ortsumgehung Roßlau kurzfristig nicht zu rechnen ist, besteht seitens der Stadt Dessau-Roßlau dringender Handlungsbedarf, um die Straßen für den zu erwartenden Nutzungszeitraum verkehrssicher zu ertüchtigen.

2. Baugrundverhältnisse

Die Prüfgesellschaft für Straßen- und Tiefbau mbH & Co. KG führte 2018 im Auftrag der Stadt Dessau-Roßlau Baugrunduntersuchungen für den Triftweg und die Straße Industriehafen durch.

Die vorhandene Betonbefestigung im Triftweg entspricht nicht den allgemeinen Regeln der Technik. Die Betonschicht sowie die hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) sind unterschiedlich dick und teilweise unterdimensioniert. Eine funktionelle Frostschutzschicht unterhalb der HGT ist nicht vorhanden. Die Dicke des frostsicheren Oberbaus ist daher in großen Abschnitten zu gering. Die Tragfähigkeit des Unterbaus ist unzureichend, die bisherigen Erhaltungsmaßnahmen mit Asphaltüberbauung werden als nicht ausreichend bewertet, da es zu Ablösungen und Rissbildungen kam. Dies ist der hohen und weiter steigenden Verkehrsbelastung, vor allem der Zunahme des Schwerverkehrs geschuldet. Aus diesem Grund ist der Triftweg in Asphaltbauweise für die Belastungsklasse 10 auszubauen.

Die Tragfähigkeit der Frostschutzschicht in der Straße Industriehafen wird als ausreichend eingeschätzt. Die erforderliche Dicke des frostsicheren Oberbaus wurde ebenfalls als ausreichend beurteilt, allerdings wurde punktuell festgestellt, dass das verwendete Material nicht vollständig frostsicher ist. Es wird eine Erneuerung der Asphaltdecke und der Asphalttragschicht durchgeführt.

3. Verkehrszählung

Die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH führte am 11.06.2020 von 0:00 bis 24:00 Uhr eine Verkehrszählung im Triftweg durch. Aufgrund der zum Erhebungszeitpunkt vorhandenen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Verkehrsmengen wurden die erhobenen Belastungen mit einem Sicherheitszuschlag belegt. Gezählt wurden insgesamt 791 Fahrzeuge, wobei der Schwerverkehrsanteil 35 % betrug.

Mit der Auslastung des Industriehafens ist mit einem weiteren Anstieg des Schwerlastverkehrs zu rechnen. Diese Annahme wird auch dadurch begünstigt, das in naher Zukunft nicht mit dem Bau der Ortsumfahrung Roßlau gerechnet werden kann. Die für die Planung zu Grunde gelegte Belastungsklasse 10 ist somit erforderlich.

4. Beschreibung des Vorhabens

Auf der Grundlage der Baugrunderkundung aus dem Jahr 2018, der Beurteilung des Straßenzustandes und der Abwägung unterschiedlicher Sanierungsvarianten wurde am 26.09.2019 durch den Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt eine Umsetzungsvariante favorisiert. Mit dieser Arbeitsrichtung wurde eine Vorplanung beauftragt und die fachlichen Lösungsansätze vertieft. Daraus haben sich nachfolgende Erkenntnisse bzw. Lösungsansätze ergeben.

Die Ausbaumaßnahme wird in 3 Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1 – Triftweg von der Einmündung B 184 bis zur Einmündung Mittelweg/
Bietheweg (Ausbaulänge ca. 80 m)

Abschnitt 2 – Triftweg von der Einmündung Mittelweg/Bietheweg bis zur Clara-
Zetkin-Straße (Ausbaulänge ca. 1.100 m)

Abschnitt 3 – Straße Industriehafen (Ausbaulänge ca. 290 m)

Der Knoten Triftweg/Clara-Zetkin-Straße/Straße Industriehafen ist nicht Bestandteil der Baumaßnahme.

4.1 Verkehrsplanung

Für alle Abschnitte wurden im Zuge der Vorplanung die 3 Varianten gemäß BV/319/2019/III-66 nochmals für die Belastungsklasse 10 untersucht:

Variante 1 – vollgebundener Oberbau bestehend aus Asphaltdeckschicht,
Asphaltbinder- und Asphalttragschicht

Variante 2 – Asphaltdeckschicht, Asphaltbinder- und Asphalttragschicht auf
Frostschutzschicht aus RC-Material

Variante 3 – Hocheinbau im Abschnitt 2

In Abhängigkeit der Überprüfung der Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers (sh. Punkt 4.2 der Begründung) ergab sich für die Abschnitte 1 und 2 die Variante 1 als Vorzugsvariante.

Abschnitt 1

Im Abschnitt 1 wurden 2018 beidseitig die Bushaltestellen am Triftweg erneuert. Dies betraf auch einen Teil der Fahrbahn, der Borde und der Gehwege. Diese bereits erneuerten Bestandteile bleiben erhalten und werden nicht in die Maßnahme mit einbezogen. Lediglich der noch nicht sanierte Bereich der Fahrbahn ist im Zuge des Ausbaus instand zu setzen.

Die Fahrbahn wird mit einer vollgebundenen Asphaltdecke erneuert. Die vorhandene Frostschutzschicht würde als vorhandene Schicht im Straßenunterbau weiter genutzt werden. Borde und Rinnen bleiben erhalten. Die technische Durchführbarkeit wird als unproblematisch eingeschätzt.

Abschnitt 2

Die Fahrbahnerneuerung findet wie im Abschnitt 1 mit einem vollgebundenen Oberbau in Asphaltbauweise statt. Die Fahrbahnbreite beträgt wie im Bestand 7,10 m.

In diesem Abschnitt soll ebenfalls der Geh-/Radweg erneuert werden. Dies erfolgt wie im Bestand in Asphaltbauweise mit einer Gesamtbreite von 3,35 m. Entsprechend sind hier auch die Bordanlagen und Rinnen zu erneuern.

Im Bereich des Kleingartenvereins „An der Biethe e.V.“ sind derzeit unbefestigte Parkplätze im Bereich der vorhandenen Grünfläche vorhanden. Um das Parken zu ordnen und den Grünstreifen zu schützen, wurde in der Planung ein Längsparkstreifen mit bis zu 14 Stellplätzen vorgesehen.

Abschnitt 3

Gemäß Baugrundgutachten sind die vorhandenen Schäden im Fahrbahnbereich nicht vordergründig auf die Verkehrsbeanspruchung zurückzuführen. Aus diesem Grund besteht die Möglichkeit, lediglich die Asphaltschichten mit angepasstem Mischgut zu erneuern. Die Trag- und Frostschutzschichten bleiben bis auf eine Nachverdichtung unverändert.

4.2 Entwässerung

Derzeit entwässern die Straßen in einen zum größten Teil im Gehwegbereich auf einer Länge von ca. 1.500 m verlaufenden Regenwasserkanal. Bei der Variantenentscheidung gemäß BV/319/2019/III-66 wurde davon ausgegangen, dass dieser Kanal weiter genutzt werden kann. Im Rahmen der Vorplanung wurde der vorhandene Kanal mittels TV-Inspektion untersucht. Dabei wurden massive Schäden festgestellt, so dass eine neue Niederschlagsentwässerung für die auszubauenden Straßen erforderlich wird.

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten und Möglichkeiten zur Ableitung des auf den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers untersucht:

- Sanierung der vorhandenen Kanäle
- Neubau eines Regenwassersammlers
- Versickerung des Niederschlagswassers

Eine Sanierung des vorhandenen Kanals durch Einzug eines Inliners ist technisch möglich, jedoch aufgrund der im Vorfeld erforderlichen Fräsarbeiten (Wurzeln und Verfestigungen) sowie der fachgerechten Herstellung von Anschlüssen durch Abfräsen oder offene Baugruben relativ aufwendig.

Ein Neubau des Regenwassersammlers muss in der Trasse der Fahrbahn erfolgen, um genügend Abstand zu den vorhandenen Bäumen einzuhalten. Dies bedeutet, dass die Betonplatten der vorhandenen Straße entfernt werden müssen, um den Leitungsraben anzuordnen. Somit ist die Straße dann grundhaft auszubauen.

Bei beiden Varianten benötigt das abfließende Niederschlagswasser eine Vorflut. Dazu kann zwar der vorhandene Mischwasserkanal der DESWA GmbH genutzt werden, das Niederschlagswasser würde dann aber mit über die Kläranlage geleitet werden, was zusätzliche Kosten verursachen würde. Auch eine Umwidmung des Mischwasserkanals würde bauliche und kostentechnische Konsequenzen nach sich ziehen.

Da etwa drei Viertel des Triftweges entlang von Acker- und Grünflächen verläuft, wird die Versickerung des Niederschlagswassers als Vorzugsvariante eingestuft. Die Zielvorgabe „Erhalt des lokalen Wasserhaushalts“ bei gesunkenen Grundwasserständen in den letzten Jahren wird somit eingehalten. Im nördlichen Teil des Triftweges ist ein neuer Regenwasserkanal zu errichten. In der Straße Industriehafen kann der vorhandene Mischwasserkanal weiter genutzt werden.

Der Geh-/Radweg erhält eine Querneigung in Richtung der vorhandenen Bäume. Dort wird das anfallende Niederschlagswasser versickert.

5. Fazit

Eine Deckensanierung der Fahrbahn des Triftweges ist auf Grund der vorhandenen unter- bzw. überdimensionierten HGT-Schicht, des zu geringen frostsicheren Oberbaus und der nicht ausreichenden Tragfähigkeit nicht möglich. Durch den vorhandenen und steigenden Schwerlastanteil kann so keine dauerhafte Lösung geschaffen werden. Unter dem Gesichtspunkt, dass die Ortsumgehung Roßlau frühestens ab 2030 gebaut und der Industriehafen über den Triftweg weiterhin angedient wird, ist ein Ausbau mit vollgebundenem Oberbau (Vorzugsvariante) und die geordnete Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers eine Lösung, die dem zu erwartenden Nutzungszeitraum gerecht wird.

Zu dem ist der Ausbau der Straßen Triftweg und Industriehafen ein wichtiger und zwingend erforderlicher Baustein zur Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete DHW Rodleben, Industriehafen Roßlau und des Gewerbebestandes der Roßlauer Schiffswerft an die Bundesstraße B184 und somit an das überörtliche Verkehrsnetz.

Auf Grundlage der Kostenschätzung der Vorplanung für die Vorzugsvariante ergibt sich der Gesamtwert der erforderlichen Ingenieurleistungen, der höher ist als der EU-Schwellenwert in Höhe von 214.000 €. Aus diesem Grund ist zur Vergabe der weiteren Planungsleistungen ein VgV-Verfahren durchzuführen.

6. Terminplanung

2021 – Bestätigung der Vorzugsvariante, VgV-Verfahren zur Vergabe weiterer Planungsleistungen

2022 – Erarbeitung Leistungsphase 3-6

2023 – Leistungsphase 7-9, Beginn Realisierung

2024 – Realisierung

2025 – Realisierung, Restleistungen

Anlagen:

Anlage 2: Übersichtslageplan