

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/346/2024/III-66
Einreicher:	Der Oberbürgermeister
Verantwortlich für die Umsetzung:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	22.10.2024				
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Stadtgrün und Mobilität	öffentlich	06.11.2024				
Ausschuss für Finanzen, Digitalisierung und moderne Verwaltung	öffentlich	06.11.2024				
Stadtrat	öffentlich	13.11.2024				

Titel:

Übernahme der Baulast für Bundesstraßen im Stadtgebiet Dessau-Roßlau ab 01.01.2025

Beschluss:

Es werden folgende Beschlüsse gefasst:

- Die Stadt Dessau-Roßlau beabsichtigt gemäß § 5 (2a) Bundesfernstraßengesetz Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen auf dem Gebiet der Stadt Dessau-Roßlau ab dem 01.01.2025 weiterhin zu bleiben.
- Die dazu notwendigen verwaltungsrechtlichen Schritte gemäß o.g. Paragraphen „Die Gemeinde bleibt ... Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, wenn sie es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt.“ sind einzuleiten.

Gesetzliche Grundlagen:	Bundesfernstraßengesetz (FStrG)
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Verkehrsentwicklungsplan
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld		Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	W 16
Kultur, Freizeit und Sport	<input type="checkbox"/>	

Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	S 07; S 08
Handel und Versorgung	<input type="checkbox"/>	
Landschaft und Umwelt	<input type="checkbox"/>	
Soziales Miteinander	<input type="checkbox"/>	

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:

Für die kommenden 10 Jahre

Ausgaben:

Die Gesamtausgaben für die kommenden 10 Jahre würden sich nach derzeitigem Stand bei Investitionen auf ca. 26 Mio. Euro und bei Unterhaltsmaßnahmen auf ca. 18 Mio. Euro belaufen.

Einnahmen:

Aus Mautzahlungen stünden dem in den kommenden 10 Jahren Einnahmen von ca. 5 bis 6 Mio. Euro gegenüber.

Für die Finanzierung der Baumaßnahme „Zerbster Brücke“ sind derzeit aus den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Straßenbauvorhaben an Bundes- oder Landstraßen in den Oberzentren in Sachsen-Anhalt insgesamt 9,657 Mio Euro avisiert.

Weitere Fördermittelprogramme sind derzeit nicht bekannt und würden aber bei Verfügbarkeit in Anspruch genommen werden.

Hinzu kommen evtl. Einnahmen aus Konzessionsverträgen mit Dritten (u. a. Werbekonzessionsvertrag).

Zusammenfassung/Fazit:

Laut den jüngst veröffentlichten Ergebnissen des amtlichen Zensus des Statistischen Bundes und Landesämter 2022 liegt die amtliche Einwohnerzahl von Dessau-Roßlau unter der 80.000er Grenze. Damit ginge zum 01.01.2025 die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen auf die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt über.

Damit wären für die Stadt einige Vorteile, vor allem aber auch sehr weitgehende Nachteile verbunden, wie die folgende Auflistung zeigt.

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> ➤ weniger Baulast ➤ mehr Eigenmittel für kommunale Straßen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ höherer Verwaltungsaufwand (Bürokratie) auf Grund unterschiedlicher Baulastträger und Interessen:

	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Radverkehrskonzept • Durchführung ÖPNV • Durchführung Trassenkoordinierung • Durchführung BUGA • Durchführung Wärmeplanung • wenig Einfluss auf Verkehrsentwicklung, da ein Teil des Hauptverkehrsnetzes dann in anderer Zuständigkeit • lange Wege zur Instandsetzung • keinen Einfluss auf Priorisierung von Maßnahmen an Bundesstraßen durch LSBB • Probleme mit Verkehrsleiteinrichtung auf Grund eines zentralen Rechners
--	--

Auf Grund dringend notwendiger Investitionen wie die Zerbster Brücke und die Bedeutung der Bundesstraßen im Stadtgebiet als Teil des Hauptverkehrsnetzes wäre eine Fortführung der Aufgaben als Straßenbaulasträger durch die Stadt Dessau-Roßlau ab 01.01.2025 trotz der damit verbundenen Aufwendungen sinnvoll. Die Einwohnerentwicklung lässt sich gegenwärtig nicht klar definieren, steigt sie, könnte das zu einer erneuten Zuständigkeit mit dem nächsten Zensus führen.

In diesem Zusammenhang würde die neue Zuständigkeit zu einem hohen Klärungsbedarf zwischen Stadt und Bund führen. Zudem ist die Haushaltsplanung des Bundes auf Investitionen in das bislang städtische Straßennetz nicht ausgerichtet, daher ist zu befürchten, dass geplante Investitionen nicht oder nur mit erheblichen Verzögerungen durchgeführt werden.

Die Zustimmung der Kommunalaufsichtsbehörde sowie das Einverständnis der obersten Straßenbaubehörde sind dafür einzuholen. Nach Rücksprache erfolgt dies erst nach Beschlussfassung der Gremien.

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

J. Lohde
Bürgermeisterin und Beigeordnete für Bauen und Stadtgrün

beschlossen im Stadtrat am:

Frank Rumpf
Stadtratsvorsitzender

Anlage 1:**Begründung:****Ausgangslage und rechtliche Würdigung**

Gemäß § 5 Absatz 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, sind Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Maßgebend ist die bei der Volkszählung festgestellte Einwohnerzahl. Das Ergebnis einer Volkszählung wird mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr verbindlich, in dem die Volkszählung stattgefunden hat. Demzufolge waren bisher die Zahlen des Zensus 2011 (86.030 Einwohner) ausschlaggebend.

Mit dem neuen Zensus 2022 unterschreitet die Stadt mit einer amtlichen Einwohnerzahl von 75.938 Einwohnern den Grenzwert von 80.000 Einwohnern. Somit entfällt die verpflichtende Zuständigkeit der Stadt Dessau-Roßlau für die Ortsdurchfahrten ab dem 01.01.2025. Dies bedeutet, dass dann die Zuständigkeit für die Ortsdurchfahrten an die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) übergeben wird. Die LSBB ist als obere Landesbehörde für die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesstraßen, Landesstraßen sowie einzelner Kreisstraßen in Sachsen-Anhalt zuständig. Eine Ermächtigung ergibt sich aus Artikel 90 Abs. 3 Grundgesetz („Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes“). Über diesen Sachverhalt wurde die Stadtverwaltung mit E-Mail vom 27.06.2024 vorab informiert und ein Treffen dazu fand am 20.08.2024 im Rathaus Dessau statt.

Gemäß § 6 Abs. 1 FStrG erfolgt die Eigentumsübertragung an den neuen Straßenbaulastträger ohne Entschädigung für den ehemaligen Straßenbaulastträger. Der Übergang von Verbindlichkeiten, die zur Durchführung früherer Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen eingegangen worden sind, ist hiervon jedoch ausgeschlossen. Dies wirkt sich auf die städtische Bilanz aus!

Die Volkszählung (Zensus) ist auf EU-Ebene für alle Länder verpflichtend geregelt und findet alle 10 Jahre statt.

Ziel und Zweck der Beschlussfassung

Gemäß § 5 Absatz 2 a FStrG kann die Stadt Dessau-Roßlau Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen bleiben, wenn sie es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde bis Ende des Jahres 2024 erklärt.

Einwohnerentwicklung**Statistisches Landesamt**

Gemäß statistischem Bundesamt hat sich die Zahl der Einwohner wie folgt entwickelt:

2020 79.354 EW

2021 78.731 EW (- 623 EW)

2022 79.655 EW (+ 934 EW)
2023 79.686 EW (+ 31 EW).

Damit stagniert die Einwohnerzahl seit einigen Jahren knapp unterhalb des Grenzwertes, diese Zahlen werden jedoch noch entsprechend des Zensus 2022 revidiert.

Die amtliche Einwohnerzahl des statistischen Landesamtes umfasst alle Einwohnenden, die zu einem bestimmten Zeitpunkt im Ort leben. Dazu gehören alle Personen, die nach den Bestimmungen des Melderechts gemeldet sind, sprich alle Einwohner mit Hauptwohnsitz.

Zensus

Der Zensus verwendete 2011 erstmals ein neues Verfahren, bei dem vorhandene Registerdaten verwendet und ergänzt wurden um Befragungen von Personen im Rahmen von Haushaltsbefragungen auf Stichprobenbasis.

Der Zensus 2011 errechnete 86.030 Einwohner, das Melderegister 85.488 Einwohner. Das sind -542 Einwohner weniger und damit verhältnismäßig geringe Abweichungen.

Der Zensus 2022 errechnete 75.983 Einwohner, das Melderegister 79.655 Einwohnern. Das sind 3.672 Einwohner mehr und damit verhältnismäßig große Abweichungen, wobei diese Zahlen wie oben beschrieben nochmals revidiert werden.

Die deutlichen Abweichungen zwischen den beiden offiziellen Statistiken im Jahr 2022 sind derzeit nicht nachvollziehbar. Die Ergebnisse des Zensus 2022 sollen deshalb in Abstimmung mit anderen Kommunen in Sachsen-Anhalt geprüft werden.

Stadtentwicklung

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) für die Stadt Dessau-Roßlau soll auf längere Sicht eine Stabilisierung der Einwohnerzahl um die 80.000 Einwohner angestrebt werden. Hierfür soll bis Mitte 2025 unter Beteiligung der Bürgerschaft das INSEK erarbeitet und vom Stadtrat beschlossen werden.

Grundlage sollen Maßnahmen zur Verjüngung mittels attraktiver Wohnungsangebote und Arbeitsplatzangebote für Familien und Fachkräfte aus dem In- und Ausland sein. Kann eine Stabilisierung oder gar Steigerung der Einwohnerzahl erreicht werden, würde die Trägerschaft für die Bundesstraßen bei der Stadt Dessau-Roßlau verbleiben.

In diesem Zusammenhang ist für viele geplante Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet die Wahrung der Gestaltungshoheit der Stadt im Verkehrsbereich wichtig.

Hierzu gehört der Umbau der kommunalen Wärmeversorgung und die zu erwartenden Großinvestitionen in das kommunale Leitungsnetz. Das Leitungsnetz ist

stark mit dem Hauptverkehrsnetz verbunden, der Umbau des Leitungsnetzes durch die Stadtwerke erfordert einen hohen organisatorischen, technischen und finanziellen Aufwand aller Beteiligten. Eine Abgabe der Trägerschaft für die Bundesstraßen an den Bund würde den bereits hohen Aufwand noch einmal deutlich erhöhen. Schnelle Entscheidungen vor Ort würden dann nicht oder nur eingeschränkt möglich sein.

Verkehrsnetz

Derzeit befindet sich eine Vielzahl an Verkehrsanlagen von Bundesstraßen in der Baulast der Stadt Dessau-Roßlau, welche mit dem 01.01.2025 an die LSBB übergeben würden. Dabei ist für das Stadtgebiet Dessau-Roßlau zu beachten, dass davon ein großer Teil Innerortsstraßen und damit Teil des Hauptstraßennetzes sind. Dies betrifft u. a. (siehe auch Anlage 2 – Übersichtsplan):

- ca. 25 km Bundesstraße innerhalb der Ortsdurchfahrt
- ca. 23,5 km Radweg (beidseitig/einseitig)
- 16 Ingenieurbauwerke
- 32 Lichtsignalanlagen, davon 25 Knotenpunktlichtsignalanlagen und 6 Fußgängerlichtsignalanlagen
- Verkehrszeichen, Wegweisung, passive Schutzeinrichtung
- Straßenbegleitgrün, Bäume
- 21 Richtungshaltstellen (Bus)
- Straßenbeleuchtung

Mit einer Übergabe dieser Anlagen an die LSBB würde der Stadt der Zugriff hierauf entzogen. Für den Bund (und hier die LSBB) sind diese Anlagen zusätzliche Anlagen in einem enorm großen Straßennetz. Für die Stadt Dessau-Roßlau bilden diese Anlagen auf Grund des Hauptverkehrsnetzes einen immensen Bestandteil der vielfältig verflochtenen Infrastruktur.

Beispielhafte Probleme, welche sich aus einer Übergabe der Straßenbaulast ergeben:

erhöhter Koordinierungsaufwand bei Unterhalts-/Baumaßnahmen

Entlang der Bundesstraßen müssen der Baulastträger des Radweges und der Baulastträger des Gehweges gemeinsam festlegen, wer den gemeinsamen Unterhalt wahrnimmt und in welcher Form. Im Bereich von Anschlüssen von Straßen (gemeinsame Kreuzungen) muss jede noch so kleine Maßnahme mit dem anderen Baulastträger abgestimmt werden. Im Rahmen der Beteiligung werden die eigenen Vorhaben vorgetragen und geklärt, ob beim Baulastträger eigene Maßnahmen vorliegen, die hier koordiniert werden müssen und u. U. zu großen Verzögerungen führen können. Auch die jeweiligen Umleitungsführungen für Straßenbaumaßnahmen sind davon betroffen. Hier ist immer die Zustimmung des Baulastträgers einzuholen und bei größeren Maßnahmen der Baulastträger anzuhören. Die genannten Umstände treffen auch für jegliche Maßnahmen innerhalb des Stadtgebietes zu, bei der eine Nutzung der Bundesstraßen für den Umleitungsverkehr usw. genutzt werden muss.

Priorisierung der Instandhaltung des Hauptverkehrsnetzes durch einen Dritten

Die Bedeutung der Straßenabschnitte innerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadt

Dessau-Roßlau wird im Gesamtstraßennetz des Bundes lediglich ein Teil Straßenabschnitt mehr sein, der zu betreuen ist. Das heißt, die Abschnitte reißen sich bezüglich des Unterhalts und der Investitionen in eine Vielzahl anderer Maßnahmen ein und werden dort priorisiert.

Für die Stadt Dessau-Roßlau bilden diese Abschnitte das Hauptverkehrsnetz und somit das Herzstück der Infrastruktur und Verkehrsführung. Hier muss klar gemacht werden, dass die Stadt hier weitestgehend nicht mehr selbständig handeln können und auch das selbstverwaltete Straßennetz, das auf den Bundesstraßen aufbaut, massiv davon betroffen ist.

Verwaltungsaufwand/Stadtgestaltung

Es ist mit einer erheblichen Erhöhung des Verwaltungsaufwandes (bürokratischen Aufwandes) zu rechnen, da hier in der Abhängigkeit von Zuständigkeiten vertragliche Vereinbarungen bei der Inanspruchnahme von Bundesstraßen getroffen werden müssen.

So müssen beispielhaft Kreuzungsvereinbarungen bei Kreuzungen von z. B. Bundes- und Gemeindestraßen getroffen werden, wenn investive Baumaßnahmen an stadteigenen Straßen durchgeführt werden, insofern diese an Bundesstraßen angrenzen oder diese kreuzen.

Auch die Koordinierung von Trassen müsste bei Übergang der Baulast an die LSBB über mehrere Schnittstellen erfolgen. Hierdurch würde auch die Gestaltungsplanung innerhalb der Stadt erheblich erschwert. Da die Stadt die Gestaltungshoheit über die Bundesstraßen verlieren und somit auch keinen Einfluss auf die Durchführung von Baumaßnahmen haben würde, wären entsprechende Konzepte nur in langwierigen Abstimmungen mit der LSBB möglich.

Besonders hervorzuheben ist hier der dringend erforderliche Umbau der städtischen Infrastruktur und Straßen mit Blick auf den Klimawandel. Beispielhaft seien hier die geplante Bundesgartenschau (BUGA) oder die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes genannt. Ein Teil des Radhauptnetzes befindet sich an den Bundesstraßen und geht deshalb gemäß FStrG auch in die Zuständigkeit der LSBB über.

Koordination der Lichtsignalanlagen

Wenn Lichtsignalanlagen in die Baulast der LSBB wechseln, geht die Schnittstelle zum Verkehrsrechner der Stadt Dessau-Roßlau verloren. Das bedeutet, dass die Regionssteuerung zur bedarfsgerechten Schaltung der Programme entsprechend dem Verkehrsaufkommen auf Bundesstraßen seitens der Stadt nicht mehr erfolgen kann. Weiterhin ist auch eine Koordinierung des Verkehrsflusses („Grüne Welle“) durch die Stadt nicht mehr möglich. Zudem können die Betriebszeiten der Anlagen nicht mehr aktiv beeinflusst werden.

Erschwerend käme hinzu, dass Verkehrsdaten durch das Tiefbauamt nicht mehr ausgelesen werden können und somit z. B. Verkehrszählungen kostenpflichtig in Auftrag gegeben werden müssen.

Zudem müssen auch alle verkehrsorganisatorischen Belange im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen künftig über die LSBB koordiniert werden. Dies betrifft u. a.

Baustellen und Umleitungen, die Schulwegsicherung, Veranstaltungen sowie sonstige planerische Tätigkeiten.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eine Planung des ÖPNV wird erschwert. Insbesondere müssen Sondernutzungen für die Befahrung der Bundesstraßen beantragt werden, welche u. a. auch kostenpflichtig sein können für die Stadt. Hinzu kommt die Problematik der Haltestellen, da sich diese dann ebenfalls nicht im Einflussbereich der Stadt Dessau-Roßlau befinden werden.

Straßenreinigung/Winterdienst

Die Straßenreinigung verbleibt bei der Stadt Dessau-Roßlau (§ 47 Absatz 1 des Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA) vom 06.07.1993, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.03.2023 (GVBl. LSA S. 178).

Der Winterdienst auf Gehwegen und Fußgängerüberwegen im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen obliegt weiterhin der Gemeinde (§ 47 Absatz 2 StrG LSA). Als Träger der Straßenbaulast obliegt der Winterdienst auf Bundesfernstraßen grundsätzlich dem Bund (§ 3 Absatz 3 FStrG).

Die Gemeinde kann weiterhin für die Ortsdurchfahrten den Winterdienst einschließlich der bezüglich der winterlichen Witterungsverhältnisse bestehenden Verkehrssicherungspflicht durch Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger übernehmen (§ 47 Absatz 3 StrG LSA).

Die Kosten für die Durchführung des Winterdienstes werden vom Straßenbaulastträger getragen, derzeit bei der Stadt und bei Übergabe der Baulast durch die LSBB in Höhe von ca. 40.000 EUR.

Vertragliche Vereinbarungen/Sondernutzungen

Verträge der Stadt Dessau-Roßlau, welche sich auf Grundstücke in zukünftiger Zuständigkeit der LSBB beziehen, müssen geändert bzw. aufgekündigt werden. Zum Beispiel ist der Gestattungsvertrag für die Außenwerbung, durch welche die Stadt Einnahmen und Werbemöglichkeiten generiert, nicht mehr umsetzbar. Dem Konzessionär sind Grundstücke zugesichert, welche der Stadt Dessau-Roßlau dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Ersatzstandorte können nur in sehr geringem Umfang zur Verfügung gestellt werden bzw. werden für den Konzessionär unattraktiv, sodass der Vertrag dann insgesamt in Frage gestellt ist.

Anlagen des Konzessionärs könnten in die Zuständigkeit des LSBB fallen und müssten somit aus unserem Vertrag herausgelöst werden, welches erhebliche Konsequenzen auf Einnahmen usw. haben kann. Auch zukünftigen Werbekonzessionsverträgen wären räumlich engere Schranken gesetzt.

Ähnlich verhält es sich bei erteilten Sondernutzungen, welche durch die Stadt erteilt wurden und Teile von Bundesstraßen betreffen. Da nach Übergang der Straßenbaulast an die LSBB die Zuständigkeit der Stadt nicht mehr gegeben ist, entfällt auch die rechtliche Grundlage für Sondernutzungen, sodass Sondernutzungsgenehmigungen nichtig werden und durch die LSBB neu erteilt werden müssen.

Hier gilt es, unter anderem auch den aktuellen und zukünftigen Werbekonzessionsvertrag zu berücksichtigen.

Anlagen Dritter

Es gilt zu bedenken, dass sich unter anderem Anlagen der DVV in den abzugebenden Straßenabschnitten befinden. Die Abgabe der Straßenbaulast würde auch für die DVV einen Mehraufwand im Rahmen der Finanzierung, Koordinierung sowie der Erzielung von Entgelten bedeuten. Teilweise fallen Einnahmen weg in Form von Einleitgebühren sowie Finanzierung von Anlagen.

Kosten/Finanzierung

In den vergangenen Jahren wurden folgende Ausgaben bzw. Einnahmen verbucht:

Jahr	Ausgaben		Einnahmen	
	Unterhaltungskosten im ErgebnisHH	Investitionen im FinanzHH	Mauteinnahmen im ErgebnisHH	Mauteinnahmen im FinanzHH
2021	1.326.530,31 €	156.518,01 €	0,00 €	627.870,94 €
2022	1.531.956,38 €	2.084.276,50 €	292.075,14 €	300.140,41 €
2023	1.595.400,48 €	2.744.371,82 €	263.415,20 €	287.585,00 €

Beispielhafte Investitionen bis 2024:

Projekt	Investitionssumme
Grundsanierung Mannheimer Straße (B184)	4.146.600,00 €
Radweg Luchstraße	548.200,00 €
Muldebrücke (B185)	20.848.400,00 €
Verkehrstechnik (Verkehrszeichen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Lichtsignalanlagen etc.)	1.044.000,00 €

Auch für die kommenden 10 Jahre sind bereits erhebliche Unterhalts- und Investitionskosten eingeplant. Beispielhaft sei genannt:

Unterhalt und Instandsetzung von Brückenbauwerken	ca. 9.347.900,00 €
Behelfsbrücke und Ersatzneubau Zerbster Brücke (B184)	ca. 22.000.000,00 €
Grunderneuerung Südstraße von Knoten B 184 bis Liebknechtstraße	ca. 2.500.000,00 €
Unterhalt und Investition für Verkehrstechnik	ca. 4.465.000,00 €
Unterhalt an Bundesstraßen	ca. 4.500.000,00 €

Hinzu kommen Abschreibungen für getätigte Investitionen der vergangenen Jahre in Höhe von ca. 20-22 Mio. Euro. Jährliche Abschreibungen werden nicht zahlungswirksam, belasten jedoch die Ausgabenseite der Haushaltsplanung.

Die Finanzierung erfolgt über Eigenmittel, Einnahmen aus Maut (jährlich ca. 500.000 € bis 600.000 €) und, so weit wie verfügbar, über Fördermittelprogramme (z. B. Fördermittel für Bundesstraßen im Zuge BUGA).

Es ist festzustellen, dass in den vergangenen Jahren großflächige Investitions- und Unterhaltsmaßnahmen für Bundesstraßen durchgeführt worden sind.

Diese sind bei einer Übernahme durch die LSBB im Rahmen von deren Kapazitäten und finanziellen Leistbarkeit durch- bzw. fortzuführen. Es ist zu erwarten, dass auf Grund des großen Zuständigkeitsbereiches des Landesbetriebs Vorhaben im Stadtgebiet Dessau-Roßlau einen weniger hohen Stellenwert haben werden, so dass Maßnahmen zeitverzögert bzw. auf lange Zeit gar nicht umgesetzt würden.

Unabhängig hiervon hat die LSBB zum Übernahmeprozedere bereits angemerkt, dass ihrerseits gutachterlich der „Unterhaltsstau“ an den Verkehrsanlagen ermittelt würde und es dadurch zu finanziellen Forderungen gegenüber der Stadt kommen könnte. Eine Grobabschätzung ist nicht möglich, da dafür keine Erfahrungswerte für Sachsen-Anhalt vorliegen.

Fazit

Die Zuständigkeit für Bundesstraßen würde auf Grund der Ergebnisse des Zensus 2022 ab 1.1.2025 an die LSBB übergehen, die im Auftrag des Bundes die Bundesstraßen im Land Sachsen-Anhalt bewirtschaftet.

Die Stadt Dessau-Roßlau kann die Bundesstraßen auf Antrag und mit Zustimmung der Kommunalaufsicht weiter bewirtschaften.

Die Bundesstraßen im Stadtgebiet sind Teil unseres innerstädtischen Hauptverkehrsnetzes. Eine integrierte Infrastrukturentwicklung im Stadtgebiet ist für die anstehenden Aufgaben wie der Umbau des Wärmenetzes, ein attraktives Straßen- und Radwegenetz unerlässlich.

Es stehen dringend notwendige Investitionen wie die Sanierung der Zerbster Brücke an. Die Haushaltsplanung des Bundes ist auf Investitionen in das bislang dem städtischen zugeordneten Straßennetz nicht ausgerichtet. Dementsprechend würde die Bundeshaushaltsplanung erst in den kommenden Jahren auch auf das Dessau-Roßlauer Straßennetz ausgerichtet werden können. Daher ist zu befürchten, dass geplante Investitionen nicht oder nur mit erheblichen Verzögerungen durchgeführt werden.

Unabhängig hiervon lässt sich die Einwohnerentwicklung gegenwärtig nicht klar definieren, steigt sie, könnte das zu einer erneuten Zuständigkeit der Stadt mit dem nächsten Zensus führen. Diese Unwägbarkeit könnte zu weiteren Verzögerungen bei notwendigen Investitionen führen.

In dem Kontext wäre für die Stadt in den nächsten 10 Jahren von einem Finanzbedarf von ca. 26 Mio. Euro für Investitionen und ca. 18 Mio. Euro für den Unterhalt und damit von Gesamtkosten in Höhe von ca. 44 Mio. Euro auszugehen.

Dem stünden im selben Zeitraum etwa 5 bis 6 Mio. Euro an Mauteinnahmen, Einnahmen für Konzessionsverträge in Höhe von ca. 600.000 EUR (zzgl. Mediabudget sowie aller Leistungen seitens des Konzessionärs) sowie ca. 9 Mio. Euro an Fördermitteln für die Zerbster Brücke im Falle der BUGA-Durchführung gegenüber. Inwieweit auf kommende Fördermittelprogramme des Bundes bzw. der EU in Zukunft zugegriffen werden kann, ist derzeit nicht einzuschätzen.

Bei einer Übernahme der Bundesstraßen durch den Bund würde sich der Finanzbedarf dagegen entsprechend schmälern. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt an Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen würde aber über Kreuzungsvereinbarungen bzw. der bleibenden Zuständigkeit der Stadt für Gehwege weiterhin bestehen. Auch müssten ggf. Zahlungen für „Unterhaltsstau“ geleistet werden, die gutachterlich bestimmt und mit dem Bund verhandelt werden würden.

Die Stadt erarbeitet aktuell wesentliche Entwicklungskonzepte für die nächsten Jahre (INSEK 2035, kommunaler Wärmeplan, Transformationsplan 2045, BUGA 2035). Diese Planungen können entscheidenden Einfluss auf unsere weitere Entwicklung haben. Für die Stadt sind hierbei Gestaltungsspielräume wesentlich, um eine positive Einwohnerentwicklung zu erreichen.

Die Einwohnerzahlen zwischen Zensus 2022 und Melderegister 2022 weichen extrem voneinander ab und sind nicht nachvollziehbar. Die Melderegisterdaten der letzten Jahre bewegten sich stets knapp unterhalb des Grenzwertes von 80.000 Einwohnern.

Der nächste Zensus ist in einem absehbaren Zeitraum für das Jahr 2031 vorgesehen. Daher wird vorgeschlagen, die nächste Zählung des Zensus abzuwarten und keine übereilten Entscheidungen zu treffen.

Für ein Beibehalten der Trägerschaft in städtischer Verantwortung spricht auch:

1. Lokale Verantwortung: wir kennen die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen unseres Gebietes am besten. Als Baulastträger können wir gezielt auf lokale Gegebenheiten eingehen und die Infrastruktur entsprechend gestalten.
2. Flexibilität und Schnelligkeit: Die Stadt kann schneller auf Veränderungen und Anforderungen reagieren, da sie nicht auf die Entscheidungsprozesse der höheren Behörde warten muss. (entscheidender Vorteil insbesondere bei dringenden Reparaturen oder Anpassungen).
3. Bürgernähe: Die Bürger haben einen direkteren Zugang zur Stadtverwaltung als zu einer Landesbehörde. Dies kann die Kommunikation und das Feedback zur Straßeninfrastruktur verbessern.
4. Integration in die Stadtentwicklung: Die Stadt kann die Planung und den Bau von

Bundesstraßen besser in ihre städtische Entwicklung integrieren, was zu einer harmonischeren und funktionaleren Infrastruktur führen kann.

5. Finanzielle Aspekte: die Verantwortung zu behalten, kann insbesondere vorteilhaft sein, wenn wir Fördermittel oder spezielle Programme nutzen können, die auf kommunale Träger ausgerichtet sind.

Die Stadt Dessau-Roßlau hat in der vergangene Dekade eine Vielzahl von infrastrukturellen und sonstigen Maßnahmen im Bereich der kommunalen Aufgabenwahrnehmung und Daseinsvorsorge ergriffen und erhebliche infrastrukturelle Investitionen getätigt, um die Stadt insgesamt zukunftsfähig aufzustellen und insbesondere als lebenswerten Wohn- und Arbeitsort zu erhalten, zu entwickeln und zu stärken.

Wesentliches Ziel war und ist hierbei die Stabilisierung der Bevölkerungszahlen und dem Entgegenwirken des demografischen Wandels. Erste Erfolge, wie zum Beispiel ein regelmäßig positives Wanderungssaldo, stabile Beschäftigtenkennzahlen sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze insbesondere auch im Pharmabereich sind Zeichen, dass hier eine Trendumkehr sowie mittel- bis langfristig auch die gesetzlich vorgeschriebene Mindesteinwohnerzahl zum Erhalt der Straßenbaulastträgerschaft erreicht werden kann.

In Abwägung der Vor- und Nachteile sowie im Sinne der Erhaltung und Stärkung der Kommune ist die Beibehaltung der Aufgaben als Straßenbaulastträgerin durch die Stadt Dessau-Roßlau ab 01.01.2025 anzustreben.

Anlagen:

Anlage 2 Übersichtslageplan und Einzelpläne