

Baulastträgerwechsel

Stadt Dessau-Roßlau / LSBB

Gesetzliche Grundlage

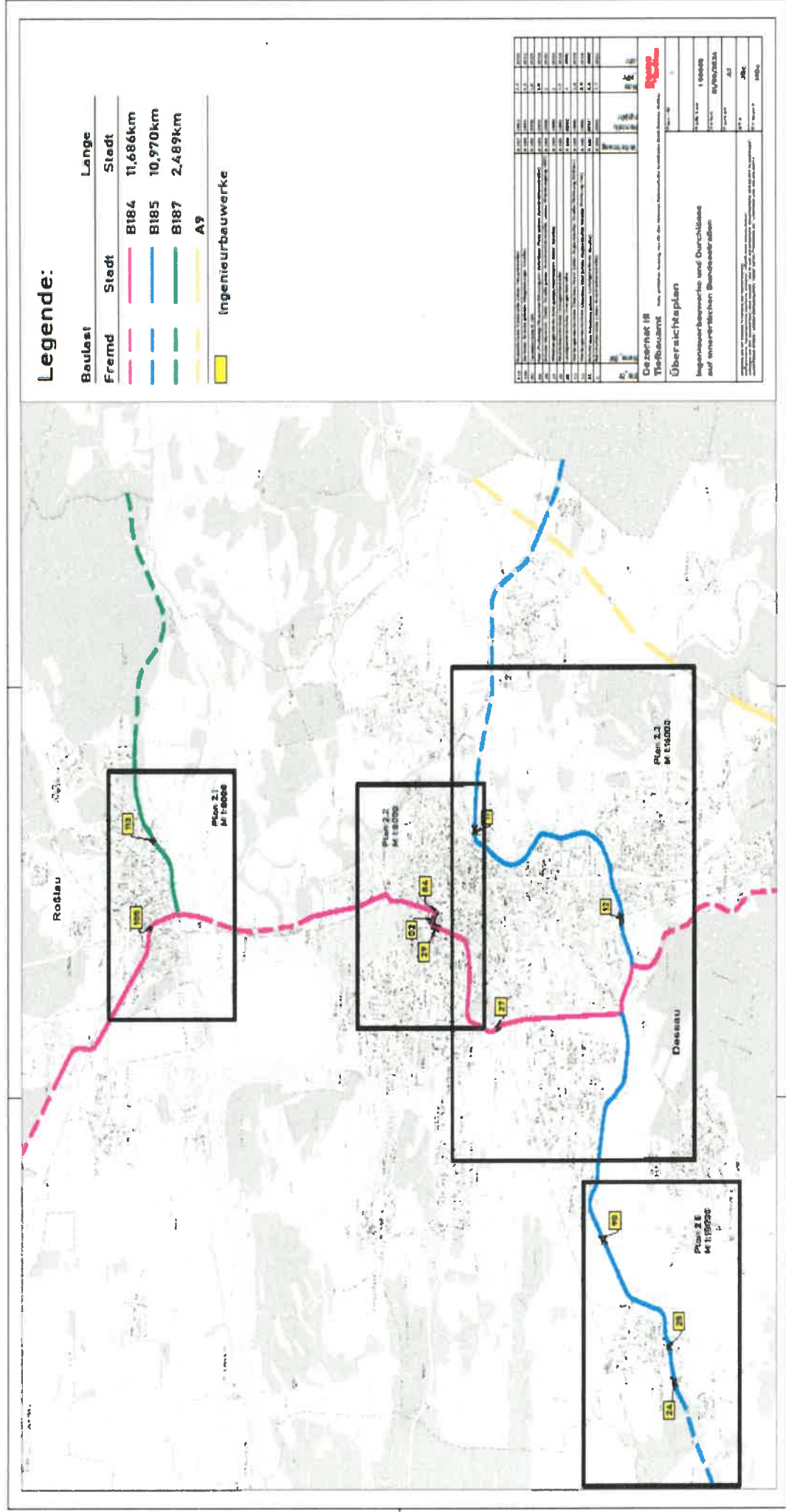
§ 5 Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.6.2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist:

- (1) Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt. Bürgerlich-rechtliche Verpflichtungen Dritter bleiben unberührt.
- (2) Die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern sind 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. Werden Gemeindegrenzen geändert oder neue Gemeinden gebildet, so ist die bei der Volkszählung festgestellte Einwohnerzahl des neuen Gemeindegebietes maßgebend. In diesen Fällen wechselt die Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie bisher dem Bund oblag, mit Beginn des dritten Haushaltsjahres nach dem Jahr der Gebietsänderung, sonst mit der Gebietsänderung.
- (2a) Die Gemeinde bleibt abweichend von Absatz 2 Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, wenn sie es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt. Eine Gemeinde mit mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohnern wird Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen, wenn sie es mit Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde verlangt. Absatz 2 Satz 2 und 4 gilt entsprechend. Die oberste Landesstraßenbaubehörde unterrichtet das Fernstraßen-Bundesamt über die Erklärung der Gemeinde nach Satz 1 oder das Verlangen der Gemeinde nach Satz 2.
- (3) In den Ortsdurchfahrten der übrigen Gemeinden ist die Gemeinde Träger der Straßenbaulast für Gehwege und Parkplätze.

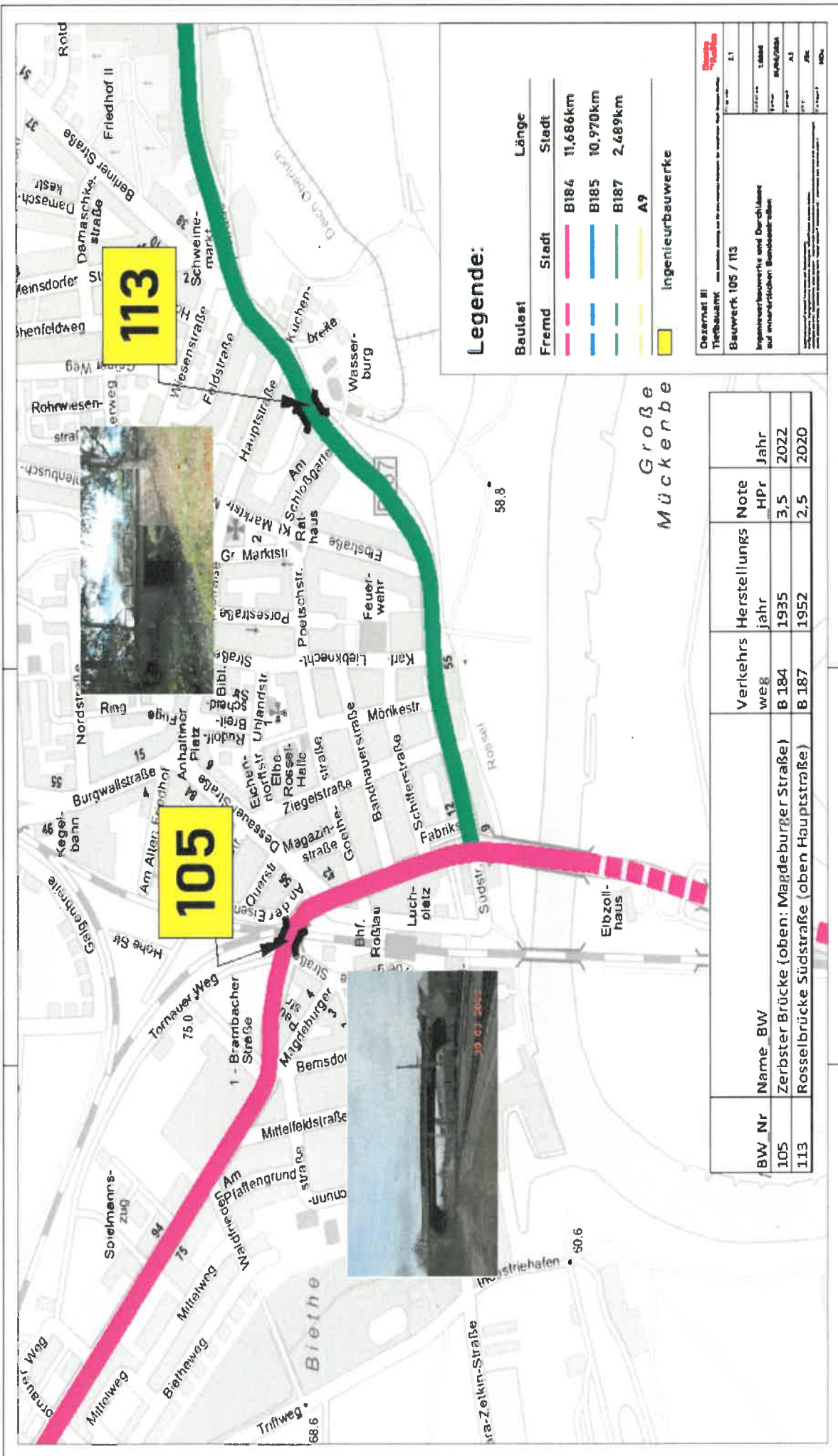
Baulastträgerwechsel

- derzeitige Baulast:
 - ca. 25,17 km Bundesstraße innerhalb der OD
 - ca. 23,5 km Radweg (beidseitig/einseitig)
 - 11 Ingenieurbauwerke
 - 31 Lichtsignalanlagen, davon 25 Knotenpunkt-LSA und 6 FLSA
 - Verkehrszeichen, Wegweisung, passive Schutzeinrichtung
 - Straßenbegleitgrün, Bäume
 - 21 Richtungshaltestellen (Bus)
 - Straßenbeleuchtung

Infragestehende Baulast



*Teilabschnitte im Stadtgebiet mit entsprechenden
Ingenieurbauwerken und verkehrstechnischen
Einrichtungen*

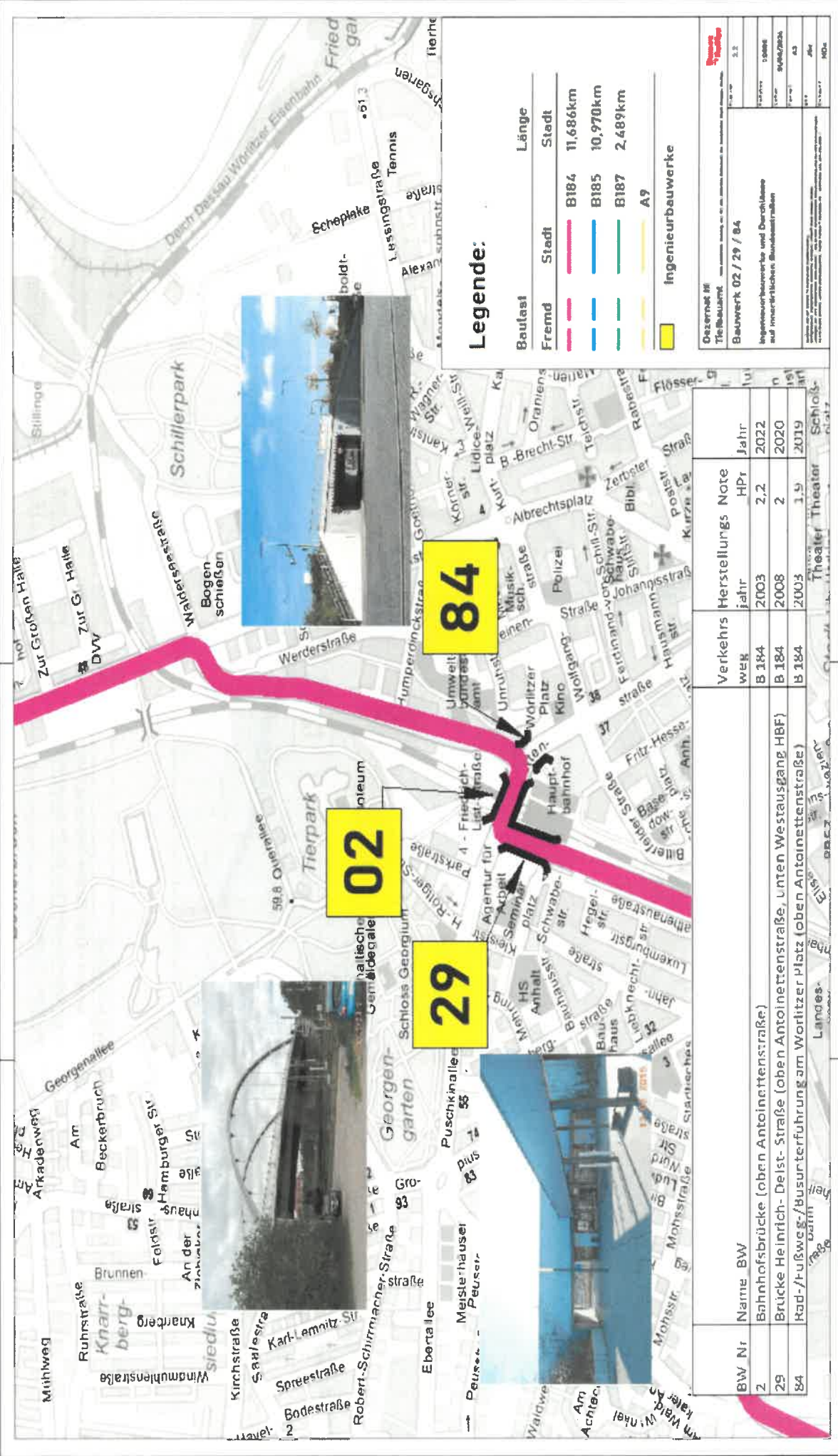


Legende:

Baulast	Stadt	Länge
Fremd	B184	11,686km
	B185	10,970km
	B187	2,489km
	A9	
	Ingenieurbauwerke	

Dezernat III Tiefbauamt	2.1
Bauwerk 105 / 113	
Ingenieurbauelemente und Durchlässe auf unterirdischen Bauwerken	
1. Aufl.	
2. Aufl.	
3. Aufl.	
4. Aufl.	
5. Aufl.	
6. Aufl.	
7. Aufl.	
8. Aufl.	
9. Aufl.	
10. Aufl.	

BW Nr	Name BW	Verkehrs- weg	Herstellungs- jahr	Note HPr	Jahr
105	Zerbster Brücke (oben: Magdeburger Straße)	B 184	1935	3,5	2022
113	Rosslbrücke Südstraße (oben Hauptstraße)	B 187	1952	2,5	2020

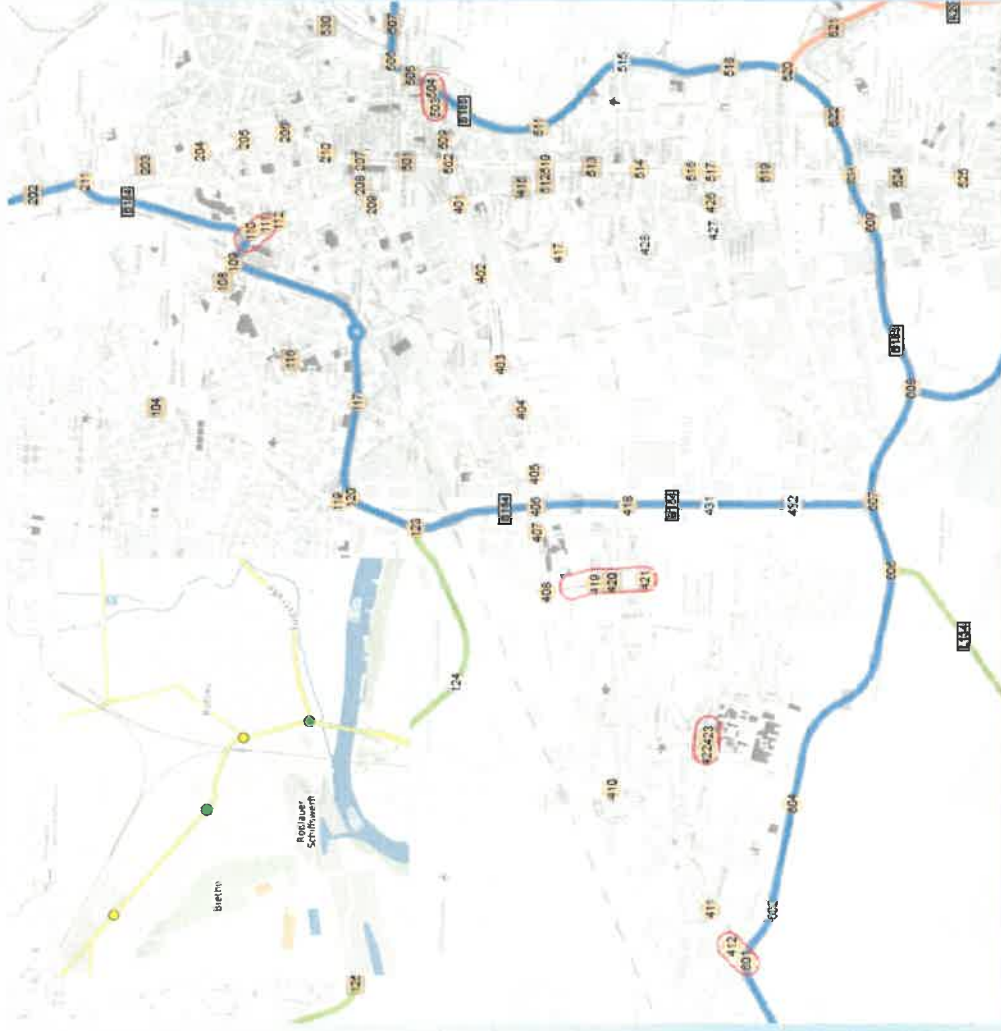


Legende:

Bautyp	Stadtl	Länge
Fremd	B184	11,686km
	B185	10,970km
	B187	2,489km
	A9	
	Ingenieurbauwerke	

Gesamtheit	02 / 29 / 84
Bauwerk	02 / 29 / 84
Ingenieurbauwerke und Durchlässe	02 / 29 / 84
auf innerörtlichen Bundesstraßen	02 / 29 / 84
02	02
29	29
84	84
02	02

Name	Verkehrs	Herstellungs	Note
BW	weg	jahr	HPr
02	B 184	2003	2,2
29	B 184	2008	2
84	B 184	2003	1,9
		Theater	Schloß



31x Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen

- 13x LSA B184
- 15x LSA B185
- 2x LSA B184/B185
- 1x LSA B184/B187

LSA sind Steuerungsmittel für den Verkehrsfluss und bestimmen maßgeblich die Verkehrsqualität im gesamten Stadtgebiet.

Bei Baulastübergabe verliert die Stadt ihre direkte Einflussmöglichkeit auf das Verkehrsgeschehen des Bundesstraßennetzes.
(z.B. Koordinierung = grüne Welle, verkehrsabhängige Programmauswahl, Betriebszeiten etc.).

Offene Fragen/Anmerkungen

- Straßenreinigung - § 47 StrG LSA Gemeinde hat alle Straßen zu reinigen innerhalb der geschlossenen Ortslage
- Winterdienst - § 47 Abs. 3 Die Gemeinde kann für die Ortsdurchfahrten durch Vereinbarung den Winterdienst und Verkehrssicherungspflicht übernehmen
- Übertragung Anlagevermögen / Auswirkung auf städtischen Haushalt
- Einfluss auf weitere Stadtgestaltung (Kreuzungsvereinbarungen auf Grund unterschiedlicher Baulastträger / Buga usw./erhöhte Bürokratie)
- ÖPNV - Eine Planung des ÖPNV wird erschwert. Insbesondere müssen Sondernutzungen für die Befahrung der Bundesstraßen beantragt werden, welche u. a. auch kostenpflichtig sein können. Hinzu kommt die Problematik der Haltestellen, da sich diese dann ebenfalls nicht im Einflussbereich der Stadt Dessau-Roßlau befinden werden.

OD Richtlinie

12) Für die Benutzung der Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen durch Straßenbahnen und Omnibusse gelten die Richtlinien für die Regelung der Verkehrsverhältnisse bei der Benutzung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes durch Straßenbahnen, Omnibusse und Kraftfahrzeuge im Linienverkehr — Sondernutzungsrichtlinien für Personenverkehr — vom 06.12.1961 (VKBl. S. 22).

- Trassenkoordinierung über mehrere Schnittstellen
- Beseitigung Niederschlagswasser/Anlagevermögen DVV – bleibt bei der DVV, lediglich kein Niederschlagsentgelt, nur Beteiligung an Investition
- Konzessionsvertrag Stroer/Sondernutzung

OD Richtlinie

(7) In Ortsdurchfahrten ist die Gemeinde zuständig, Sondernutzungserlaubnisse zu erteilen und zu widerrufen. Soweit sie nicht selbst Träger der Straßenbaulast für Fahrrabnen und Radwege ist (vgl. Abs. 3), bedarf sie der Zustimmung der für die Fahrbahn zuständigen Straßenbaubehörde, wenn sie eine Sondernutzungserlaubnis erteilt, die sich auf die Fahrbahnen oder die Radwege erstreckt oder auswirken kann (§ 8 Abs. 1 Satz 3). Die Gebühren für Sondernutzungen in Ortsdurchfahrten stehen voll den Gemeinden zu (§ 8 Abs. 3 Satz 2)

- Umsetzung Radverkehrskonzept
- „Gemeinsamer“ Unterhalt

Investitionen bis 2024

Grundsanierung Mannheimer Str. B 184 – 4.146.600,00 EUR

Radweg Luchstr. – 548.200,00 EUR

Muldebrücke B 185 – 20.848.400,00 EUR

Wegweisende Beschilderung
(Planung/Ausführung) i. H. v. von ca. 416 T€

Ersatzinvestition 11x Lichtsignalanlagen
(Planung/Ausführung) i. H. v. ca. 417 T€

Ersatzinvestition Verkehrsleitersystem
(OCIT-Anschaltung) i. H. v. ca. 49 T€
(Ertüchtigung VLR-Netz) i. H. v. ca. 65 T€

Fördervorhaben Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DkV)

Verbesserung Verkehrsfluss zentrumsnahe Bundesstraße B184
Planung i. H. v. ca. 97 T€

Unterhalt Bundesstraßen

2019 – 348.084,51 EUR

2020 – 571.617,78 EUR

2021 – 487.973,90 EUR

2022 – 694.884,96 EUR

2023 – 660.646,70 EUR

dem gegenüber stehen jährliche Einnahme (Maut) von ca. 450 T€
(jeweils hälftig Inv./Unterhalt)

Investitionen/Unterhalt ab 2025

Investition

- Zerbster Brücke B 184 – 18.990.200,00 EUR (inkl. Behelfsbrücke)
- Grunderneuerung Südstraße (1. BA von Luchstr. bis K.-Liebknechtstr.; 2. BA Knoten B 184/ B 187) – 2.500.000,00 EUR
- Rad-/ Gehweg B 185 Ludwigshafener Str. zw. Askanische Str. und Friederikenplatz, Ostseite – 650.000,00 EUR
- Fördervorhaben Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DkV)
- Verbesserung Verkehrsfluss zentrumsnahe Bundesstraße B184 Realisierung i. H. v. ca. 158 T€
- Unterhalt/Investition für Verkehrstechnik ca. 4.465.000,00 EUR (auf 10 Jahre)

Ausgaben sind derzeit ohne Berücksichtigung eventueller Fördermittel.

Unterhalt

- Jährlicher Unterhalt ohne Bauwerke ca. 450.000,00 EUR
- Unterhalt und Instandsetzung von Brückenbauwerken 9.347.900,00 EUR (auf 10 Jahre)

Klarer Vorteil:

Weniger Baulast, damit weniger Invest-Personaleinsatz auf Bundesstraßen und deren Ingenieurbauwerken. Mehr finanzielle Mittel für andere Investitionen der Stadt

Problematische Nachteile:

- sehr viel höherer Personalaufwand auf Grund Koordinierung bisher nicht vorhandener Schnittstellen wie Trassenkoordinierungen; Reinigungs- und Winterdienst, Instandhaltungen, Kreuzungsvereinbarungen und Vertragsbetreuung für z.B. DVV, Straßen-, Wege- und Grundstücksanbindungen; Verkehrsführung und -entwicklung, ÖPNV Beeinträchtigung / Sondernutzung, Radverkehrskonzept,)
- Wenig Einfluss z.B. auf BUGA - Projekte (Mühleninsel, Knoten Askanische/Ludwigshafener ...)
- Kompliziertere Durchführung der kommunalen Wärmeplanung (Leitungen über fremde Straßen...)
- Lichtsignalanlagen nicht mehr als stimmiges zentrales Gesamtsystem
- kein Einfluss auf Priorisierung von Maßnahmen an Bundesstraßen durch LSBB und vermutlich längere Wege zur Instandsetzung
- Weniger Einfluss auf Konzessionsverträge (Werbung) und damit auch Mindereinnahmen
- Reduzierung oberzentraler Funktion
- Reduzierung kommunales Vermögen mit vermutlich zu erwartenden finanziellen Auswirkungen
- ggf. Pflicht zur Mitfinanzierung z.B. von angrenzenden kommunal bleibenden Fußwegen
- Regenwasserzahlungen nicht mehr an 100 % Tochter der Stadt

