

## Vorlage

Drucksachen-Nr.:	<b>BV/379/2013/VI-66</b>
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	16.12.2013				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	14.01.2014				

### Titel:

Grundsatzbeschluss zum Investitionsbedarf bei Ingenieurbauwerken

### Beschlussvorschlag:

1. Die in der Anlage 4 dargestellten Maßnahmen werden als vordringlicher Investitionsbedarf bestätigt, wobei die dargestellten Jahresscheiben lediglich informativen Charakter besitzen,
2. Die zwingend notwendigen Investitionen sind in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Fördermitteln mit höchster Priorität in der Investitionsplanung der Stadt zu berücksichtigen.

Gesetzliche Grundlagen:	Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	-keine
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	-keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	

### Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld		Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	W01
Kultur, Freizeit und Sport	<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	S 08
Handel und Versorgung	<input type="checkbox"/>	
Landschaft und Umwelt	<input type="checkbox"/>	
Soziales Miteinander	<input type="checkbox"/>	
Vorlage nicht leitbildrelevant		<input type="checkbox"/>

**Finanzbedarf/Finanzierung:**

Für den vordringlichen Investitionsbedarf gemäß Anlage 4 wären Gesamtausgaben in Höhe von ca. 31,6 Mio. € bis zum Jahr 2019 zu veranschlagen, die anteilig wie folgt zu finanzieren wären:

Gesamtausgaben	31.585.500 €
Fördermittel	24.021.900 €
Anteil DB AG	2.849.200 €
Eigenmittel Stadt	4.714.400 €

Für die Maßnahmen Priorität 1 und 2 kann davon ausgegangen werden, dass die Bereitstellung der Fördermittel gesichert ist.

Für die Maßnahmen Priorität 3 bis 7 ist die Bereitstellung der Fördermittel über das Mehrjahresprogramm des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) beantragt. Über die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm wurde jedoch noch nicht entschieden.

Derzeit bereitet das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt eine Pauschalzahlung der Fördermittel für den kommunalen Straßenbau nach dem EntflechtG vor. Die sich daraus ergebende Zuweisung für die Stadt Dessau-Roßlau wird die Finanzierbarkeit der aufgeführten Maßnahmen entscheidend beeinflussen.

Die Verwaltungsvorschrift EntflechtG bestimmt, dass Kreuzungsmaßnahmen vorrangig zu fördern sind. Daraus kann sich der Sachverhalt ergeben, dass abweichend von der Prioritätensetzung der Stadt die ausgewiesenen Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Priorität 6 und 7) vorrangig gefördert werden.

Vorhaben mit besonderer verkehrspolitischer Bedeutung sollen im Einzelfall aus der Pauschalzuweisung herausgelöst und mit einer Projektförderung unterstützt werden.

**Begründung:** siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

beschlossen im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am:

Schönemann  
Ausschussvorsitzender

## Anlage 1:

### Begründung:

Gemäß Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt hat der Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass die Straßen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht hat der Straßenbaulastträger die Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen regelmäßig sachkundig zu prüfen und zu überwachen.

Im Ergebnis turnusmäßiger Brückenprüfungen wird der Bauwerkszustand mit der Zustandsnote (1 – sehr gut bis 4 - ungenügend) bewertet. Die Anlage 2 enthält die Erläuterung der Zustandsnoten gemäß RI-EBW-PRÜF 2013. Aus dem dokumentierten Datenmaterial sind Handlungsempfehlungen abzuleiten, die in der Finanzplanung zu beachten sind.

Das Tiefbauamt der Stadt Dessau-Roßlau verwaltet derzeit u. a. 103 Brückenbauwerke mit ca. 23.720 m<sup>2</sup> Gesamtfläche. Bei 27 Bauwerken, die ca. 15.100 m<sup>2</sup> Gesamtfläche umfassen, wurde die Zustandsnote 2,4 bis 4,0 ermittelt. Bei dieser Zustandsbenotung ergibt sich vorrangiger Handlungsbedarf. Bei den 17 Bauwerken gemäß Anlage 3 ist eine Ersatzinvestition unumgänglich. Bei 10 Bauwerken ist kontinuierlicher und ausreichender jährlicher Unterhalt zwingend notwendig.

Die bedeutendsten Brückenbauwerke, bei denen auf Grund des Bauwerkszustandes vorrangiger Handlungsbedarf besteht, sind neben dem Ersatzneubau der Muldebrücke (BW 11) im Zuge der B 185:

- DHW-Brücke i. Z. des Brambacher Weges über die Anschlussbahn zum Industriehafen in Rodleben

Die Brücke im Zuge des Brambacher Weges sichert die verkehrliche Erschließung des bedeutenden Industriestandortes DHW Rodleben sowie den einzigen Eisenbahnanschluss des Industriehafens Roßlau. Das Brückenbauwerk ist somit das Schlüsselbauwerk innerhalb der zum öffentlichen Verkehr gewidmeten Verkehrsanlage und für die Sicherung des Industriestandortes unverzichtbar.

Zustandsnote 3,4

Auf Grund des Alters (Überschreitung der normativen Nutzungsdauer) ergibt sich ein kontinuierlicher Schadensfortschritt, der mit Unterhaltsmaßnahmen nicht mehr aufzuhalten ist. Das Bauwerk kann nur bei jährlicher Sonderprüfung einspurig mit 30 t befahren werden.

- Zerbster Brücke im Zuge der B 184 über die Gleise der DB AG in Roßlau

Die Zerbster Brücke überführt die B 184 über die Anlagen der DB AG. Sie ist die einzige, zum öffentlichen Verkehr gewidmete Verkehrsverbindung, die für den innerstädtischen Verkehr sowie den Bundesstraßenverkehr zwischen Dessau-Roßlau und Magdeburg zur Verfügung steht. Die Stadt muss den Ersatzneubau zwingend vorbereiten um die Verkehrssicherheit im Bahnbereich sowie die Aufrechterhaltung des Individualverkehrs zu sichern. Für die Zerbster Brücke ist eine Kreuzungsvereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz abzuschließen auf deren Basis die DB AG anteilige Kosten zu tragen hat.

Zustandsnote 3,0

Auf Grund des Alters (Überschreitung der normativen Nutzungsdauer) ergibt sich ein kontinuierlicher Schadensfortschritt, der mit Unterhaltsmaßnahmen nicht mehr aufzuhalten ist. Das Bauwerk weist konstruktionsbedingt eine Mindertragfähigkeit auf, die nach dem aktuellen Regelwerk dem Standard für Bundesstraßen nicht mehr genügt.

- Vorflutbrücke Diepold i. Z. der Wasserstadt in Dessau

Die Vorflutbrücke Diepold befindet sich im Zuge der kürzesten Verkehrsanbindung

des Stadtteiles Waldersee an die Dessauer Innenstadt. Neben der verkehrlichen Bedeutung als Hauptverbindung für den Individualverkehr ist sie auch eine wichtige ÖPNV-Trasse. Eine besondere Bedeutung kommt dieser Straße im Zusammenhang mit dem Neubau der Ostrandstraße zu. Als eine Hauptzufahrtsachse zur Andienung der Baustelle muss die derzeit wirksame Tonnagebegrenzung vorher beseitigt werden. Dazu ist der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes zwingende Voraussetzung.

Zustandsnote 3,5

Auf Grund des Alters (Überschreitung der normativen Nutzungsdauer) ergibt sich ein kontinuierlicher Schadensfortschritt, der mit Unterhaltsmaßnahmen nicht mehr aufzuhalten ist. Das Bauwerk weist konstruktionsbedingt eine Mindertragfähigkeit auf, die eine Tonnagebegrenzung auf 16 t erforderlich gemacht hat.

- Brücke i. Z. der K 1776 über die Brame in Brambach

Die Brücke befindet sich im Zuge der Kreisstraße K 1776, die derzeit auf Grund der Tonnagebegrenzung als Umleitungsstrecke der B 184 nur eingeschränkt zur Verfügung steht. Die K 1776 ist die einzige Verkehrsverbindung der Stadtteile Brambach westlich des Bauwerkes und Rietzmeck, die neben dem Individualverkehr dem ÖPNV einschließlich Schülerverkehr sowie dem Rettungsdienst zur Verfügung stehen muss.

Zustandsnote 4,0

Auf Grund des Alters (Überschreitung der normativen Nutzungsdauer) ergibt sich ein kontinuierlicher Schadensfortschritt, der mit Unterhaltsmaßnahmen nicht mehr aufzuhalten ist. Das Bauwerk weist konstruktionsbedingt eine Mindertragfähigkeit auf, die eine Tonnagebegrenzung auf 16 t erforderlich gemacht hat.

Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich auf der Grundlage einzelner Kreuzungsvereinbarungen gemäß des Eisenbahnkreuzungsgesetzes im Rahmen der Investitionen der DB AG an den Kreuzungsbauwerken

- Eisenbahnüberführung Meinsdorf i. Z. der L 120

Im Zuge der Investitionen der DB AG macht sich die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Meinsdorf zwingend erforderlich. Da die Stadt Straßenbaulastträger der L 120 ist, muss sie auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die kreuzungsbedingten Kosten der Investition tragen. Der Realisierungszeitraum wird von der DB AG bestimmt.

- Streetzer Brücke i. Z. der K 1255 (Rückbau der Behelfsbrücke)

Der Ersatzneubau der Streetzer Brücke erfolgt in 2 Stufen. Der 1. Bauabschnitt wurde 2008 fertig gestellt. Nach Beendigung der Investition der DB AG am bestehenden Streckennetz muss die temporär betriebene Behelfsbrücke zurückgebaut und durch eine Dammschüttung ersetzt werden. Der Realisierungszeitraum wird von der DB AG bestimmt. Da die Stadt Baulastträger der Brücke ist muss sie auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes die Realisierung/Mitfinanzierung sicherstellen.

In der Anlage 4 sind die vordringlichen Maßnahmen, nach Prioritäten geordnet, aufgeführt, die auf Grund des Bauwerkszustandes und der Bedeutung im Straßennetz dringend bis 2018/19 zu erneuern sind bzw. auf Grund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in dem Zeitraum finanziert werden müssen. Für diese vordringlichen Maßnahmen sind Gesamtausgaben in Höhe von ca. 31,6 Mio. € zu veranschlagen.

Es ist nicht auszuschließen, dass im Ergebnis von Bauwerksprüfungen bzw. nicht vorhersehbaren Schadensereignissen darüber hinaus Investitionsbedarf entsteht, der ggf. kurzfristiges Handeln erfordert und in der Haushaltsdiskussion zu thematisieren ist. Dabei ist insbesondere auf die, in der Prioritätenreihung nicht berücksichtigten, erneuerungsbedürftigen

Bauwerke gemäß Anlage 3 zu verweisen.

Mit der Vorlage soll ein Gesamtüberblick vermittelt werden, welche wesentlichen Maßnahmen die Stadt Dessau-Roßlau in den kommenden Jahren neben dem regulären Unterhalt zur Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastruktur zu realisieren hat. Der aufgezeigte Bedarf der Stadt Dessau-Roßlau deckt sich mit den Ergebnissen der „Kommission für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Bodewig-Kommission), die zu dem Ergebnis kommt, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und seinen Städten an vielen Stellen notleidend ist und durch marode Brücken, sanierungsbedürftige Tunnel und andere beschädigte Verkehrsinfrastruktur der Wirtschaftsstandort Deutschland und die individuelle Mobilität ernsthaft in Gefahr geraten. Es ist dringend geboten, die Prioritäten zu Gunsten der Finanzierung des Erhaltes und die notwendige Sanierung der vorhandenen Infrastruktur zu setzen.

**Anlage:**

Anlage 2 – Auszug aus der Richtlinie EBW-PRÜF 13 (noch in Bearbeitung)

Anlage 3 – Übersicht Ersatzinvestitionen Ingenieurbauwerke

Anlage 4 – vordringlicher Investitionsbedarf bis 2018/19